



TÜRK TARİHİ BAKIMINDAN 20. YÜZYILDA İKİ ÖNEMLİ GELİŞME:“HAVACILIĞIN VE BİR LİDERİN DOĞUŞU”

*Osman YALÇIN**

ÖZET

Uçaklar 20. yüzyılın başında icat edilen önemli gelişmelerden biridir. Bu tarih Osmanlı Devleti'nin son zamanlarına denk gelmektedir. Mustafa Kemal Atatürk'ün ise mesleki hayatının ilk yıllarına rastlamıştır.

Türk Devleti uçağı askeri alanda ilk defa Balkan Savaşlarında kullanmıştır. Osmanlı Devleti ordusu envanterine 1912-1918 arasında yaklaşık 450-500 uçak alınmıştır. Osmanlı havacılığı 1920 yılında lağv edilmiştir. İstiklâl Savaşı yıllarında Büyük Millet Meclisi'nin teşkilatını kurduğu ilk birimlerden biri Hava Kuvvetleri Teşkilatı olmuştur. İstiklâl Savaşı'nda, Yunanlıların hava gücü daima baskı altında tutulmuş, düşman uçakları Türk cephesine yaklaştırılmamıştır.

Atatürk, askerlik hayatındaki tecrübeleri ve öngörülleri ile havacılığın önemini farkına varmıştır. Bunun için, havacılığın Türkiye'nin bağımsız ve güçlü bir devlet olması yolunda önemli müesseselerden biri olmasına hayatı boyunca önem vermiştir. Ancak dışarıya bağımlı ve gerektiğinde kaynakları kurutulabilecek askeri havacılığın bir devlet için yetersiz olacağı da öngörüldüğü için 1923-1938 yılları arasında hava harp sanayiine de önem verilmiştir. Diğer taraftan uçan bir Türk gençliği semalarının güvencesi olarak görülmüştür.

Atatürk tarafından söylenen “İstikbal Göklerde” sözü ise, bir stratejist olarak geleceğe olan öngörüsündeki haklılığının bugün de sürdüğünü göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Mustafa Kemal Atatürk-Uçak-Trablusgarp-Çanakkale- Hava Kuvvetleri.

TWO IMPORTANT DEVELOPMENT THROUGHT THE TUSKISH HISTORY IN THE 20 TH CENTURY: THE RISING OF AVIATION AND A LEADER

ABSTRACT

Planes are one of the most important discoveries of the 20th century. This was the last period of the Ottman Empire. This was also the first years of Mustafa Kemal Atatürk's military life.

Turkish government used the airplane in military field firstly in Balkan Wars. Ottoman Empire bought about 450-500 airplanes between 1912-1918 years. Turkish air forces was the one of the first establishments that constituted by parlement at the independence war years. Ever pressed Greek air force, enemy planes were not adducted to Turkish frontline. Ottoman aviation was abolished in 1920. Atatürk became aware of the aviation with

* Dr., El-mek: oyalcin@hho.edu.tr

his for seeing and the experiences that for he considered important of aviation for making the country strong and independent during his life. But he also foresaw his country insufficiency at substructure and between 1923-1938 air war industry consider important. Therefore flying of younger generation has been seen as a security of the Turkey sky.

One of the mottos of Mustafa Kemal ATATURK "Future is in the skies" was also a sign of his foreseeing as a strategist which effects continues even today.

Key Words: Mustafa Kemal Atatürk – Trablusgarp – Gallipoli – Air Force.

1. Giriş

20. asırda meydana gelen gelişmeler, birçok bakımdan nevi şahsına münhasır özelliklere sahiptir. Bilginin yaklaşık her 7 yılda ikiye katlandığı bu dönemde ulusların hareketlenmeleri ve fikirsel alanda yaşanan büyük gelişmeler önemli değişimleri beraberinde getirmiştir. Bu asırda bir taraftan imparatorluklar tasfiye edilirken diğer taraftan geçmişteki imparatorlukları diriltme hayallerinin de yaşandığı bir zaman dilimi olmuştur. Geçmiş yüzyıl Türk tarihi bakımından ise adeta son 3 asrın düğümünün çözüldüğü ve geleceğin yeniden yapılandırıldığı kritik bir zaman dilimidir. Bu sürecin şüphesiz ki önemli bir oyuncusu, Selanikli orta halli bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelen ve kökeni Anadolu Yörüklerine dayanan Mustafa Kemal olmuştur. Mustafa Kemal'in yaşamı siyasal hareketliliğin olduğu kadar teknik gelişmelerin de baş döndürücü bir hızla geliştiği ve gelişmelerin toplumlara etkilediği bir dönemdir. Bu gelişmelerin biri belki de en önemlisi havacılıktır. Mustafa Kemal'in meslek hayatı ile uçağın yerden kesilmesi tarihî süreç olarak aynı döneme denk gelmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ve dünyada birçok gelişmenin yaşandığı dönemin, kısaca değerlendirilmesi konuya katkı sağlayacaktır. Türkiye, Osmanlı İmparatorluğunun son yıllarında başlayan Trablusgarp Savaşı ile harp ortamından ancak 1922 yılı sonunda kurtulabilmiştir. Diğer ulusların savaşı ortalama 4 yıl sürerken, Türk milletinin savaşı hemen hemen kesintisiz 11 yıl sürmüştür.

Osmanlı Devleti ve Türkiye için 1911 yılında başlayan savaş 11 yılın sonunda 1922'de sona erer. 1922'deki Anadolu'nun durumunu değerlendirmek için son 10 yıla kısaca göz atmak gerekirse; 1909 yılında aniden başlayan gelişmelerle, asırlardır Türk yurdu olan büyük bir coğrafya kaybedilmiştir. Beklenmedik bir zamanda, Arnavutluk, Bosna-Hersek ve Bulgaristan elden çıkmıştır. İtalya 1870'li yıllardan beri planlı bir çalışma ile ele geçirmeye çalıştığı Trablusgarp Vilayeti için harekete geçme zamanının geldiğini değerlendirmiş ve uluslararası hukuk kurallarını çiğneyerek Eylül 1911'de Osmanlı Devleti'ne savaş açmıştır. Osmanlı Devleti bu gelişme ile yalnız Trablusgarp'ı kaybetmekle kalmamış aynı zamanda Ege adalarının önemli bir kısmını (12 Adalar) da kaybetmiştir. Trablusgarp Savaşı sürerken yeni bir savaş, Balkanlarda başlamıştır. Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları ile Balkanlarda bulunan Türk topraklarının yaklaşık % 85'ini kaybetmiştir. Yaklaşık 160.000 km²'lik Türk toprağının çok kısa sürede ciddi bir savaş yapılmadan kaybedilmesi ülke için önemli bir felaket olmuştur.

Felaketler bununla sona ermemiş Osmanlı Devleti, Balkan Savaşlarından kısa bir süre sonra Birinci Dünya Savaşına girmek durumunda kalmıştır. Şüphesiz o dönemde kimse patlak veren küresel savaşın 4 yıl devam edeceğini bilmiyordu. Hesaplar kısa zamanda sonuç almak üzere yapılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu 1. Dünya Savaşı başında takriben 4.950.000 km² yüz ölçümüne

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

sahip bulunuyordu¹. Savaş sonunda kaybedilen toprakların dışında demografik yapı da bozulmuştur. Birinci Dünya Savaşı yıllarında nüfus artışının düşmesi yanında 2,5 milyon asker ve bir milyon civarında sivil kayıp yaşanmıştır. Bölgede bulunan devletler ile dünyada söz sahibi ülkelerin her birinin Osmanlı toprakları üzerinde bir takım çıkarları ve planları bulunmaktaydı. Diğer taraftan güçlü ülkeler arasında uzun süredir devam eden; ekonomik, siyasi, silahlanma, sömürü alanlarını genişletme yarışı da patlama noktasına gelmiştir.

Birinci Dünya Savaşı, dünyadaki dengeleri köklü olarak değiştirmiştir. Birçok imparatorluk tarihe intikal ederken, yeni devletler ve güç dengeleri ortaya çıkmıştır. Türkiye ise bu savaşı daha bir süre devam ettirme iradesini göstermiş ve kaybedilen imparatorluğun külleri üzerinden modern bir Cumhuriyet kurularak tarihteki yolculuğuna devam etmiştir. Bu başarı ise savaş şartlarının biçimlendirdiği askeri seçkinler liderliğinde işgallere karşı başlayan başkaldırıya, millet ile beraber hareket etmek ile mümkün olmuştur. Türk İstiklal Savaşı, toplumun bütün kesiminin desteği ve birlikteliği ile sonuca ulaşmıştır.

Mustafa Kemal Atatürk'ün, askeri bir deha olarak başarıları ve öngörülleri döneminin çok ilerisindeydi. Şüphesiz bu alanlardan biri de havacılıktır. Çalışmada, Mustafa Kemal Atatürk'ün havacılıkla teması, havacılığa önem vermesinin sebepleri, dönemin şartları da dikkate alınarak değerlendirilmiştir. 1911-1922 yılları arasında savaşlarda kullanılan en önemli yenilik uçakların bir savaş aracı olarak kullanılmasıdır.

1.2. Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in Havacılıkla İlk Teması

Havacılıkla ilgili gelişmeler ve havacılığın askeri alanda bir güç unsuru olacağı öngörüsü, 1910 yılının hemen öncesinde önem kazanmıştır. Bir çok devlet askeri havacılığı 1908-1912 yılları arasında ordusunun teşkilatına dahil etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu da bu dönemde bütün olumsuzluklara rağmen havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmekte oldukça başarılı bir çalışma sergilemiştir. İç isyanların eksik olmadığı, dış güçlerin sürekli tazyik altında tuttuğu ve var olma mücadelesi veren Osmanlı Devleti'nin böylesine nazik bir durumda havacılığa önem vermesi dikkate alınması gereken bir husustur. Bu durum Türk idarecilerin yüzyılın başında oldukça öngörülü olduklarının da bir ifadesi olarak görülebilir.

Havacılığın ilk yıllarında bu alanda çalışmalara en fazla destek veren ülke Fransa olmuştur. Uçakların orduların bir parçası olarak gösteriye katıldığı ilk olay yine Fransa'da yaşanmıştır. 10 Eylül 1910 tarihinde Paris'te uluslar arası katılımlı Picardie manevraları icra edilmiştir. Osmanlı Devleti'nden Kur.Yzb. Mustafa Kemal Beyin de aralarında yer aldığı bir heyet bu manevraya gözlemci sıfatı ile katılmıştır. Picardie Manevrası, Mustafa Kemal'in Batı dünyası ile ilk temasıdır². Manevraya Paris Ataşemiliteri Bnb. Fethi (Okyar) Bey de Fransa'dan iştirak etmiştir. Osmanlı Devleti; Topçu Rıza Paşa, Kur.Yzb. Mustafa Kemal ve Bnb. Selahattin Bey'i gözlemci heyet sıfatıyla görevlendirmiştir³. Manevra esnasında yabancı ataşelerden bir Albay, Kur. Yzb. Mustafa Kemal'in ileri görüşlülüğüne hayran kalır ancak başındaki fesi göstererek, bunu ne diye

¹ Bazı kaynaklarda 1914 tarihi itibarıyla Osmanlı sınırları 1.937.900 km² olarak geçmektedir. Nüfus ise 26.372.000 kişidir. Veli Yılmaz, **Cumhuriyet Tar.**, s.79-81. 1.937.900 km² yüzölçümü farklı bir hesaplama ile tespit edilmiş olmalı. 1914 yılında Türk toprağı olan Irak 437,072 km², Kuveyt 17.820 km², Mısır 1.001.450km², Arabistan 1.960.582 km², Suriye 185.180 km²'dir. Cezayir, Yemen gibi daha pek çok Afrika ve Asya'da hukuken Osmanlı toprağıdır. Veli Yılmaz, **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay.,İstanbul, 2003, s.79-81

² Yahya Akyüz vd., **Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I/I**, Yükseköğretim Kurulu Yayınları, Ankara, 1989, s.141; Bernard Lewis, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, 9. Baskı TTK, Ankara, 2004., s.244; Azmi Süslü-Mustafa Balcıoğlu, **Atatürk'ün Silah Arkadaşları Atatürk Araştırma Merkezi Şeref Üyeleri**, AAM, Ankara, 1999, s.2,3; Yalçın, **Türk Hv.Harp San....**, s.52-54; Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv.Bsm.Evi ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.61

³ Yolculuk esnasında bazı yabancı subaylar Bnb. Selahattin Bey'in fesi ile alay eder.

giyersiniz? Bu başınızda oldukça kimse kafanıza itibar etmez demiştir⁴. Bu sözler ve yolda yaşanan bazı tatsızlıklar Kur. Yzb. Mustafa Kemal'i çok yaralamıştır. Bu manevrada yaşanan fesle ilgili hadiselerin 1925 yılında Atatürk'ün fesi kaldırmasında ve şapka giyilmesi için karar vermesinde etkili olduğu bilinmektedir. Ancak burada havacılığın gelecekte önemli bir güç unsuru olacağını öngörmesi de Mustafa Kemal'in ilerideki yaşantısında çok etkili olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde; havacılık alanındaki gelişmeleri ciddiye alan ve istikbalin göklerde olacağını ilk sezinleyenlerden birisi şüphesiz Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşadır. Mahmut Şevket Paşa, Enver (Paşa) Beyi Almanya'ya, Fethi (Okyar) Beyi de Fransa'ya görevlendirerek bu ülkelerin ordularını tetkik etmelerini, havacılık alanındaki gelişmeleri incelemelerini istemiştir. Fethi Bey Paris'te kaldığı süre içinde, Eylül'de Fransa'da yapılan Picardie Manevralarına Osmanlı Heyeti ile iştirak etmiştir. Mavi ve kırmızı kuvvetlerin tayyare kullandığını ve burada tayyarelerin faydasının çok etkili olduğu konusunda hazırladığı raporunu Harbiye Nezaretine vermiştir. Bu manevrayı müteakip; Alman, İngiliz, İtalyan ve Rus Orduları Fransa'ya uçucu yetiştirmek üzere adaylar göndermişler ve askerî pilot yetiştirmişlerdir. Fethi Bey ile sıkı dostluğu olan Mustafa Kemal'in burada gördüklerinden istifade ettiği ve Fethi Bey ile bu mevzuda fikir mütalaasında buldukları değerlendirilmektedir⁵. Fethi Bey, bu manevralarla ilgili gönderdiği sonuç raporunda havacılığın öneminden ve gerekliliğinden bahsetmiştir.

Bu sıralarda Trakya Karıştıran mevkiinde yapılan bir ordu manevrasında istihbarat almak için uçakların gerekli olduğu kanaati ortaya çıkmış ve havacılıkla ordunun ilgilenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

1.3. Kurmay Binbaşı Mustafa Kemal ve Trablusgarp Savaşı

1911 yılında başlayan Türk-İtalyan (Trablusgarp) Savaşı'nda Türk Ordusu uçaklardan yararlanmak için önemli çalışmalar yapmıştır. Harbin devam ettiği süre içinde iki uçak temini ve pilot kiralanmıştır. Buna karşın son anda uçakların Trablusgarp'a sevki esnasında meydana gelen olumsuz gelişmeler üzerine uçak kullanma imkânı elde edilememiştir. Bu savaşta ilk defa bir uçak Türkler tarafından yerden açılan ateşle düşürülmüştür⁶. Bu savaşa Osmanlı Devleti, Coğrafi olarak uzak kalması ve deniz gücünün yetersizliği nedeniyle gerektiği önemi verememiştir. Ancak subaylar gizlice Mısır üzerinden Trablusgarp'a geçerek savaşa katılmışlardır.

Trablusgarp Savaşı'nda subayların gizlice savaşa katıldığı bir dönemde, Mustafa Kemal İstanbul'da Genelkurmay Birinci Şubede pasif bir görevde bulunuyordu. İttihat ve Terakki yönetimi, Yüzbaşı Mustafa Kemal'in ön plana çıkmasından rahatsızdı. Mustafa Kemal de İstanbul'da pasif konumundan rahatsız olmuş, Mahmut Şevket Paşanın itirazına rağmen, ısrar ederek Gazeteci Mustafa Şerif adına düzenlenen sahte pasaport ile 15 Ekim 1911 tarihinde, Mısır üzerinden bölgeye gitmiştir. Giderken yolda hastalanmış ve 15 gün

⁴ Falih Rıfkı Atay, Çankaya, Tunç Ofset Matbaacılık, İstanbul, 1998, s.62-65; Abdurrahman Çaycı, Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Atatürk Picardie Manevralarında yabancı subaylar tayyarelere bindirilerek, uçuş yaptırılmıştır. Bu şekilde uçakların reklâmı yapılmıştır. O zaman Yüzbaşı olan Mustafa Kemal Atatürk de uçağa binmek istemiş ama Topçu Rıza Paşa kolundan tutarak "*bilmediğin aş karın ağrıtır*" diyerek uçmasını istememiştir. Bunun üzerine başka bir yabancı subay uçmuştur. Ancak hava gösterisi facia ile sonuçlanmış ve yabancı subay ile pilot hayatını kaybetmiştir.

⁶ Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler-1*, Hav. Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1971, s.120,159; Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Ankara, 1981, s.12; Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, Eskişehir, 1950, s.198; GNKU.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt III, Ks. 6 (1908-1920)*, Ankara, 1996, s.305

İskenderiye’de hastanede yatmıştır. 27 Kasım 1911 tarihinde, binbaşı rütbesine terfi ettirilmiştir. Daha sonra Cepheye dâhil olmuş ve Derne’de önce Şark Kolu Komutanı olmuş ve burada 16 Ocak Muharebesinde sol gözünden yaralanmıştır. Bir ay Hilal-i Ahmer Hastanesinde yatmıştır. Tam iyileşmeden hastaneden çıkmış, 4 Mart 1912’de cereyan eden zor savaşta rahatsızlığı tekrar etmiştir. 6 Mart 1912’de Derne Komutanı olmuştur⁷. İtalyanlar bu savaşta uçaklardan yararlanmışlardır. Uçaklar ilk defa bir savaşta kullanılarak keşif ve istihbarat amaçlı görev verilmiştir.

Burada görev yaptığı zamanda İtalyan uçaklarının Türk mevzilerine yapmış olduğu saldırılarda uçakların etkili bir silah olduğu gerçeği ile yüzleşir⁸. Yanında yer alan Ali Fuat Bulca’ya bir gün bu uçakların Türklerin de elinde bulunacağını ve bunlardan yararlanılacağını söylemiştir. Trablusgarp Savaşı’nda komutan olarak bulunan Neşet Bey de İstanbul’a yazmış olduğu yazıda uçağın ehemmiyetinden ve kendilerine olan gerekliliğinden bahsetmektedir. Dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa da gerçeğin farkındadır. Uçak ve balon temini için yoğun bir faaliyet başlatır ama sonuç almak mümkün olmamıştır.

Mustafa Kemal, Trablusgarp Savaşı’nda ilk defa, uçakların keşif ve bombardıman maksatlı kullanıldığında etkili olabileceğine şahit olmuştur. Picardie Manevrallarından kısa süre sonra şahit olduğu bu gelişme havacılığın yakın gelecekte gelişeceğini takdir etmesine katkı sağlamıştır.

1.4 Kurmay Binbaşı Mustafa Kemal ve Balkan Savaşları

Mustafa Kemal, 08 Ekim 1912’de Balkan Savaşının başlaması ile Trablusgarp’ta atıl kalmamak için Balkan Savaşına katılmak için müsaade istemiştir. Enver (Paşa) Bey, İstanbul’a yazdığı bir yazı ile Mustafa Kemal’in üstün meziyetlerinden ve başarılı hizmetlerinden bahsetmiştir⁹. Mustafa Kemal, Balkan Savaşlarında muhtelif görevlerde bulunmuştur. Bu savaşta; bazı görevlerde bulunduktan sonra, Bolayır Kolordusu Kurmay Başkanlığı görevine atanmıştır. İkinci Balkan Savaşında, Edirne’yi almak üzere ileri harekâta geçen kolordunun kurmay başkanlığı görevini yürütmekteydi. Balkan Savaşları’ndan sonra 27 Ekim 1913’de Sofya Askeri Ataşeliğine atanmıştır¹⁰. İkinci Balkan Savaşı, Türk hava gücü tarihinde ayrı bir öneme haizdir. Türkler, uçaklardan ilk defa Balkan Savaşlarının İkinci Safhasında etkinlikle yararlanmışlardır. Uçaklar keşif ve bombardıman görevleri yapmışlardır. Mustafa Kemal, 1 Mart 1914’de bu savaşdaki hizmetlerinden dolayı yarbay rütbesine terfi etmiştir.

Osmanlı Devleti peş peşe gelen felaketlerle uğraşırken bir yandan da savaşlarda uçak kullanmak için yoğun bir çaba içinde olmuştur. Diğer taraftan, 1913 yılında İstanbul’da bir uçak fabrikasının oldukça ileri görüşlü iddialarla kurulması planlanmıştır. Konu olgunlaştırılmış imza aşamasında, İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü’nün ilave görüşlerinin eklenmesi için olumlu sonuç beklenmekteyken, hazırlanan protokole; kimin, niçin yazdığı bilinmeyen; “*Bu teklif kabul*

⁷ Hale Şıvgın, Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri, TTK Bsm., Ankara, 1989, s. 80-85; Süslü-Balcıoğlu, *age*, s.3

⁸ www.cnntrk.com/2011/turkiye/02/27/libyayi.gozu.pahasina.savunmustu/608302.0/index.html

⁹ Şıvgın, *age*, s.80-85; Süslü-Balcıoğlu, *age*, s.3

¹⁰ Süslü-Balcıoğlu, *age*, s.3

edilmemiş ve bu iş de yapılmamıştır.” notu eklenmiş ve proje gerçekleşmemiştir¹¹. İlerleyen yıllarda birkaç daha proje ortaya atılmış ancak dönemin şartları gereği Osmanlı ülkesinde bir uçak fabrikası yapılması mümkün olmamıştır. Bu projenin günümüzde bile gerçekleştirilemeyen öngörülere sahip olduğu anlaşılmaktadır.

1.4. Birinci Dünya Savaşı’nda Mustafa Kemal’in, Albay ve Tuğgeneral Rütbelerinde Havacılıkla Temasları

Uçaklar askeri amaçlı savaşlarda ilk defa Mustafa Kemal’in de katıldığı Trablusgarp Savaşı’nda İtalyanlar tarafından kullanılmıştır. Mustafa Kemal Paşa, Trablusgarp Harbi, Balkan Savaşları ve Çanakkale’de uçakların gücüne ve savaşlarda etkinliğine şahit olmuştur¹². Uçakların bir harp silahı olarak gerçek tesiri Birinci Dünya Savaşı yıllarında ortaya çıkar. Ne var ki, havacılığın savaşlarda belirleyici olacağı gerçeği bu dönemde askeri otoriteler tarafından tam bir kabul görmüş değildir. Bir kısım lider ve idareciler havacılığın kısa sürede çok gelişeceğine inanırken bazıları uçağın önemini küçümsemekteydi. General Haig’in 1914’de uçaklar ile ilgili öngörüsü; *”Beyler, hiçbirinizin, uçakların savaş zamanında keşif maksadıyla kullanılmasının yararlı olabileceği hususunu düşünene kadar aptal olmadığınızı umarım. Komutan için keşif yoluyla bilgi almanın bir yolu vardır ve bu da süvarinin kullanılmasıdır.”*¹³ şeklindeydi.

Osmanlı ordusunun uçaklardan yararlanmak için oldukça dikkate değer çalışması olmuştur. Birinci Dünya Savaşı yıllarının ilk yılında uçakların en etkin olduğu yer Çanakkale Cephesinde gelişir. Çanakkale Savaşlarının başından sonuna kadar harekâtın hemen her safhasında Türk Hava Kuvvetlerinin yapmış olduğu keşif görevleri Türk ordusuna önemli katkı sağlamış, özellikle düşmanın çıkarma harekâtından evvel verilen keşif raporları, Türk Karargâhının birlikleri savaşa hazır hale getirmelerine fırsat vermiştir.

Türk askeri hava gücü, 18 Mart 1915 sabahı, 24-25 Nisan 1915 ve 9-10 Ağustos 1915 kara savaşları öncesi düşmanın hareketlerini ve muhtemel niyetlerini açık olarak tespit etme başarısını göstermiştir. Yine Türk Hava unsurları düşmanın Çanakkale’yi boşaltacağını yaptığı keşiflerle bölgede bulunan düşman deniz gücü hareketliliğini takip etmek suretiyle önceden keşfetmiştir.

Çanakkale Cephesi’nde düşman hava gücü ile Türk hava gücü mukayesesi ilk zamanlarda 1/14 bilahare 1/7’ye yükselmiştir. Düşman kara uçakları yanında uçak gemilerinde bulunan deniz uçakları ve topçu atışlarını tanzim eden balonları bulunmaktaydı. Türk tarafı ise bazen tek uçağa düşmüş, son zamanlarda ise 1 ve 6. Hava Bölüğü ve tahsis edilen modern uçaklar ile Cephede etkinlik sağlamıştır. Mustafa Kemal’in birliğinin bulunduğu mevkiiler de düşman uçakları tarafından sık sık taarruza uğramıştır. Mustafa Kemal, Çanakkale Cephesi’nde düşman uçakları ile ilgili bazı olaylarla bizzat şahit olmuştur.

Çanakkale Savaşında konu ile ilgili bir diğer hatırat Atatürk’ün 24 yıl süresince yakında bulunan Yaveri Cevat Abbas Gürer’e aittir. Gürer’in anılarında anlattığına göre;

¹¹ Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913*, Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 1974, s.328

¹² İhsan Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001, s.185

¹³ Mehmet Erdoğan(Çeviren), *Hava Gücü ve Savaş*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986, s.32

26 Temmuz 1915 tarihinde Anafartalar'da yapılan savaşta yaklaşık 5.500 kadar Türk askeri 30.000 civarında düşmanı durdurmuş, düşman Tuzla Gölüne kadar sürülmüştür. 26 Temmuz'u 27 Temmuz'a bağlayan gece Mustafa Kemal, Conkbayırı'na geçmiş ve Cepheyi yeniden tanzim etmiştir. 27 Temmuz günü Büyük Anafarta Köyü içine girdiğinde 11 düşman uçağı tarafından bulunduğu bölge ve Karargâhı havadan bombardıman altına alınmıştır. Bu bombardımanda Karargâhta karışıklık çıkmış ve personel birbirini kaybetmiştir. Ancak Zabit Vekili Zeki Doğan (İlk Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Orgeneral Zeki Doğan) ile Mustafa Kemal gece içinde Conkbayırı'na ulaşmışlar, Karargâhın diğer personeli de sabahın erken saatinde görev yerine ulaşabilmiştir¹⁴. Cevat Abbas'ın anılarının birçok yerinde; uçakların tacizlerinin sürekli devam ettiği, ancak buna Mustafa Kemal Paşa pek ehemmiyet vermemiş ve korunmaya yönelik tedbir almaya lüzum hissetmemiştir. Oysa Ordu Komutanı Liman Von Sanders hava taarruzlarında ormanlık alana sığınarak şahsi korunma tedbirleri almıştır¹⁵.

Mustafa Kemal Anafartalar Bölgesi Cephe Grup Komutanı olarak görev yaptığı bir zamanda; İngiliz Pilot Yarbay Samson, Eylül ayının ikinci haftasında bir Nieuport uçağı ile Selvili üzerine geldiğinde, arazide yol alan bir araç ve araçta 2 subayın bulunduğunu görmüş, araç üzerine alçalarak 2 bomba atmıştır. Atılan bombalar isabet etmemiş, araçtakiler sipere yatarak tedbir almışlardır. Uçağın uzaklaşması ile yeniden yol alan araca İngiliz Pilot Yarbay Samson İkinci defa saldırmıştır. Bu saldırıda uçaktan atılan ve yerde patlayan bombanın şarapnel parçaları etrafa yayılarak, arabanın ön camının kırılmasına, şoförün yaralanmasına neden olmuştur. Araçta bulunan subaylar olaydan kaza almadan kurtulmuşlardır. Samson anılarında, bu aracın Mustafa Kemal'e ait olduğunu ve bu bilgiyi barış döneminde karşılaştığı diğer Türk subayından bizzat duyduğunu belirtmiştir¹⁶.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında, Türk havacılığının birçok sıkıntısı olmasına rağmen ordu komutanları da buna karşı etkili tedbir alamamıştır. Mustafa Kemal Paşa ise daha farklı bir yol izlemiş, devam eden bazı sorunları dile getirmiş ve çözüm önerisinde bulunmuştur. Bunlardan biri uçakların cepheye gönderiliş usulüydü. Doğu Cephesine 17 Mart 1917¹⁷ tarihinde 2. Ordu Komutanı olarak atanan Mustafa Kemal Paşa, 21 Mart 1917 tarih ve 3817 numaralı şifre ile Osmanlı Ordusu Başkomutanlığından kendi ordusuna tahsis edilecek uçakların karadan değil, havadan uçarak gönderilmesini talep etmiştir. Cepheye gönderilecek uçaklar, anlaşılması zor bir zihniyet yüzünden, hizmet göreceklere birliklere havadan uçarak ulaştırılacak yerde kara vasıtalarıyla taşınıyordu. Bu dönemde Hava İstasyonunun imkânsızlıkları ve yeterli pilot ile teknik ekip bulunmaması da bunda etkiliydi. Bu yüzden cepheye 1-2 günde uçarak gidebilecek bir uçak, karadan 1-2 ayda taşınabiliyordu. Uçağa en fazla ihtiyaç duyulan kıymetli zamanlar yollarda harcanıyor, cepheye ulaştığı zaman ise kanadı, gövdesi veya motoru çoğunlukla taşıma esnasında hasar gördüğünden uçaktan uzun süre istifade edilemiyordu¹⁸. Yetkili makamlar, konuya bir türlü çare bulamıyor ve bu mahzurları ortadan kaldıracak köklü usul ve tedbirleri uygulamaya koyamıyorlardı. Bütün bu

¹⁴ Turgut Gürer, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl*, Özkaracan Matbaalık, İstanbul, 2006, s.73-77

¹⁵ Gürer, *age*, s.73-77

¹⁶ Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Gnkur. ATASE Bsm., Ankara, 2009, s.160,161

¹⁷ Mustafa Kemal Paşa, Savaşın son 2 yılında Doğu Cephesinde bir çok görevlere atanmıştır. 18 Aralık 1916'da vekaleten, 17 Mart ve 9 Ekim 1917 tarihlerinde asaleten 2 defa 2. Ordu K.lığına, 5 Temmuz 1917 ve 7 Ağustos 1918'de 7'inci Ordu K.lığına, 31 Ekim 1918'de 7. Ordu K.lığı Uhdesinde kalmak kaydıyla Yıldırım Orduları K.lığına ve 30 Nisan 1919'da 9. Ordu Müfettişliğine atanmıştır. Bu müfettişlik 13 Haziran 1919'da 3. Ordu Müfettişliği adını almıştır.

¹⁸ Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1981, s.67; İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara, 1986, s.57

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

mahzurları çok yakından bilen 2. Ordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa kendi ordusuna tahsis edilecek uçakların havadan uçarak gönderilmesi için Başkomutanlığa aşağıdaki telgrafi çektirir.

“Başkomutanlık Vekâletine

21 Mart 1917

Uzun bir yolu takip ederek kara vasıtalarıyla gelen uçaklardan Ordu'da gerektiği şekilde istifade edilemediğini daha önce edinilen tecrübeler ortaya çıkarmıştır. Bu durum, ordu nezdindeki Uçak Bölük Komutanı tarafından da defalarca ifade edilmiştir. 16 Mart 1917 tarihli emirleriniz ile gönderileceği bildirilen uçağın karadan değil, uçarak Ulukışla-Maraş-Malatya üzerinden Elazığ'a getirilmesi için ilgililere emir buyrulmasını. Malatya'da bir Uçuş Meydanı vardır. Maraş'ta da meydanın hazırlanması için Uçak Bölük Komutanına emir verilmiştir. Bu konudaki talimatınızın beklenmekte olduğunu arz ederim19.”

2. Ordu Komutanı Mustafa Kemal

Mustafa Kemal Paşa'nın bu talebi üzerine, uçuşun yapılması için Toros Dağlarının üzerinden aşılması gerekmekte ve bu mesafenin yüksekliği 4500 metreyi bulmaktaydı. Bu maksatla Ceyhan'da bir meteoroloji istasyonu kurulmuş ve meteoroloji raporlarının hazırlanması planlanmıştır. Bu yıl içinde Osmanlı Orduları bütün cephelerde gerilemeye başlamış ve dışa bağımlılık nedeniyle ihtiyaç duyulan hava silah sistemleri ile idame-işletme malzemeleri temin edilemediğinden cepheye gönderilememiştir.

Filistin Cephesi'nde Türkler sonuç olarak kaybetmişlerdir. Bununla birlikte Gazze Muharebelerinin ilk 2 safhasında büyük başarı kazanılmış, Türk havacıların gayretleri İngilizler tarafından teslim edilmiştir. Nisan 1917'de İkinci Gazze Muharebesi zamanında bir İngiliz yazarın Osmanlı tayyareleri hakkında yazdıkları oldukça dikkat çekmektedir: “İki Halberstadt tayyaresi tepemiz üzerinde daireler çizip duruyorlardı. Bunlar her halde resim almayalım diye bizi o bölgeden uzaklaştırmak veya düşürmek üzere havalanmışlardı. İki Halberstadta'a karşı havada 25 tayyaremiz olduğu halde, Türkler rasitlarımızdan birini öldürdü. İki pilotumuzu yaraladı ve iki tayyaremizi de kurşunla yere düşürdü. Diğer altısını öyle zarara uğrattılar ki bunlar ancak yere varabildiler. İki Türk tayyaresi ise bu kadar iş gördükten sonra 25 tayyareden geri kalanları önlerine katıp öyle bir kovaladılar ki bu adeta anlatamayacağım bir kâbustu. Şunu da söylemeden çekinmeyeceğim ki Gazze'de bize duman attıran o iki tayyareci ile dünyanın en mükemmel orduları, hem de hakkıyla övünebilirler²⁰.”

Mustafa Kemal Paşa'nın Birinci Dünya Savaşı'nda havacılıkla temasının bir bölümü de Filistin Cephesi'nde yaşanmıştır. 5 Temmuz 1917 yılında atanmış olduğu VII. Ordu Komutanlığı zamanında Suriye Cephesi'nde IV. ve VIII. Türk ordusunun İngiliz ordusunun uçaklarla başlayan taarruzları ile eridiğine şahit olmuştur. Burada kavgalı olduğu Alman General Falkenhayn görevden alınmış ve yerine General Liman Von Sanders atanmıştır. 09 Aralık 1917'de Kudüs'ün Türk Devleti'nin elinden çıkması ile ordu savunmaya geçmiştir.

1918 yılının başlarında İttifak güçlerinin durumu gittikçe zorlaşmış ve savaşın kaybedileceği endişeleri baş göstermiştir. 19 Eylül 1918'de İngiliz Ordusu, Osmanlı Ordusu'na Filistin Cephesinde sekiz kat kuvvetle saldırmıştır. Liman Von Sanders Paşa, Mustafa Kemal Paşa'yı IV. ve VIII. Orduları düzenleyerek yeniden bir savunma hattı kurmakla görevlendirmiştir. Kurulan yeni savunma hattı ile Halep'e kadar çekilme emri verilmiştir. IV. Ordu artıkları VII. Ordu

¹⁹ Keyüsk, *Türk havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.75-77; Sarp, *age*, s.100, 101

²⁰ Keyüsk, *Türk Hvc.Tar. 1917-1918*, s.140

emrine verilmiştir. İngilizlerle 13 Ekim 1918’de Halep’in kuzeyinde Katma’da çatışmaya girilmiş, bu son ciddi çatışma ile İngilizlerin Anadolu kapılarında durdurulması başarılmıştır. Birinci Dünya Savaşı’nın son zamanlarında Filistin Cephesi’nde Türk ordusunun yaşadığı olaylar, havacılığın savaşlarda belirleyici bir unsur olması bakımından oldukça önemlidir. Mustafa Kemal Paşa, Filistin Cephesi’nde harekâtın sonucunu belirleyen önemli unsurun, uçaklar olduğuna bir kere daha şahit olmuştur. Burada şahit olduğu olayların, ileride havacılığa daha fazla önem vermesinde etkili olduğu değerlendirilmektedir²¹.

Eylül 1918’de Filistin Cephesi’nde başlayan yoğun İngiliz taarruzu Türk ordusuna ağır kayıplar verdirmiştir. İngilizler bu başarıda en çok uçaklardan yararlanmışlar. İngiliz raporlarına göre; 1918 yılının Haziran ayında Filistin Cephesi’nde 100 Osmanlı uçağı bölgede hakimiyet kurmuşken bu sayı 1918 yılı Ağustos ayında seksene düşmüş, İngilizler ise uçak sayısını sürekli artırmıştır. Türk uçak sayısı 1918 yılı Eylül ayı içinde de dörde kadar düşmüştür. Bir süre sonra ise hiç uçak kalkamaz hale gelmiştir.

İngilizler kesin sonuçlu bir taarruza hazırlanmışlardır. Hazırlığın gizli tutulmasında en önemli araçları ise Türk uçaklarını bölgeye yaklaştırmayan İngiliz Hava Gücü üzerine bina etmişlerdir. Raporunda; “*Harekâtımızın tamamen gizli kalmasına hizmet eden unsuru esasi hava kuvvetlerimizin temin ettiği hava hâkimiyeti idi. ...*” denilmektedir. İngilizlerin hızla ilerlemesi karşısında ordu komutanı Liman Von Sanders arabaya binip kaçarken, 8. Ordudan büyük bir kesim esir düşmüştür. Kısa sürede Afule ve Cenin düşman eline geçerken, Paşa Uçak Bölükleri ya dağılmış, ya esir düşmüş yada bir kısım havacı hayatını kaybetmiştir. Raporunda Türkler için; “*...Düşman komuta heyeti büyük harp gününün bütün ağırlığı ile kendi üzerine çöktüğünü hala takdir edemiyordu. ... Türkler muvasala ve muhabere yokluğu dolayısıyla ümitsiz bir surette şaşırmışlardı. Liman Von Sanders olup biteni ancak tayyare vasıtasıyla öğrenebilirdi. Buna ise biz meydan vermedik.*” ifadesi yer almaktadır²².

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Türk ordularının yeterli uçağa sahip olmaması nedeniyle yaşadığı gerçekleri, bir İngiliz Pilot 22 Eylül 1918 tarihli günlüğüne; “*Bomba, tüfek ve ölüm yağmuru... Yüzlerce Türk, oldukları yerlerde durarak sadece ölümü beklemekten başka bir şey yapamıyorlar! Az sonra uçağımla havalanıp kendilerini öldürecekimden dolayı yüreğim sızlıyor...*”²³ ifadesi ile not düşmüştür. Filistin Cephesinde son zamanlarda yaşananlar tamamen bir trajedi olmuştur. Düşman uçakları 10 metreye kadar alçalarak çaresiz durumdaki askerleri katletmişlerdir. Savaşın son zamanlarında cephede sayısı yüzleri bulan İngiliz hava gücü, Türk hava hâkimiyetini sona erdirmiş ve Türk Kara Ordusuna ağır kayıplar verdirmiştir.

2 Kasım 1918 tarihinde Yıldırım Orduları Komutanlığı Liman Von Sanders Paşa tarafından, Mustafa Kemal Paşa’ya devredilmiştir. Mustafa Kemal Paşa ilk tedbir olarak, düşman saldırılarının durdurularak, Anadolu’yu savunmaya yönelik tedbirler almıştır²⁴.

Mondros Ateşkes Anlaşması sonrası Alman havacılara ülkelerine dönme emri verildiğinden Mustafa Kemal Paşa, Paşa Bölükleri (301, 302, 303, 304 Numaralı Hava Bölükleri) olarak da bilinen Alman havacılara teşekkür ederek ülkelerine uğurlamıştır²⁵.

²¹ Çaycı, Gazi Mustafa Kemal Atatürk, s. 52-55

²² Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1917–1918) İkinci Cilt Birinci Kitap, Hv.Bsm., Eskişehir, 1952, s.446-448

²³ Sarp, age, s.109–113;Mazlum Keyüsk, Türk Hvc Tar (1917–1918), s.449; Yalçın, **Türk Hv.Harp San...**, s.52

²⁴ A.Öner Pehlivanoglu, **Ortadoğu ve Türkiye**, Kastaş Yay., İstanbul, 2004, s.88-90; Durmuş-Yalçın vd, **age**, C.I, s.108

²⁵ Tayhani, **age**, s.186,187

Birinci Dünya Savaşı'nın belirleyici unsurlarından biri de oldukça yeni bir güç olmasına rağmen hava kuvvetleri olmuştur. Türk ordularının özellikle güney cephelerinde başarısız olmalarının bir nedeni de İngilizlerin hava üstünlüğünü ele geçirmesi olmuştur.

1.5. Mustafa Kemal Paşa ve İstiklal Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri

İstiklal Savaşı'nda Türk Hava gücünü değerlendirmek için Birinci Dünya Savaşı sonrası gelişmeleri ve bu dönemde Türk ülkesinin durumunu kısaca incelemenin yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Osmanlı Devleti'nin Mondros Ateşkes Antlaşması ile savaştan çekilmesi ile İtilaf devletleri mesnetsiz gerekçelerle Türk yurdunu işgale başlamışlardır. İtilaf devletleri Sevr Antlaşmasının, 191-194. maddelerinde Türk ordusunun havacılıkla ilgisini kesmek için kesin hükümler koymuşlardır. Özetle; Türk hava unsuru dağıtılacak, uçak ve teçizat temini yapılmayacak, mevcut hava gücü hemen ortadan kaldırılacaktır²⁶. Havacılıkla ilgili teçizat ve malzemelerin teslim edilmesi ve Hava Harp Sanayiine yönelik girişimde bulunulmaması açık olarak ifade edilmiştir.

Diğer taraftan İtilaf devletleri, Yunanlıları Anadolu'ya çıkarmak suretiyle kendilerine yeni ortaklar edinmişlerdir. Yunanlılar 15 Mayıs 1919 – 9 Eylül 1922 yılları arasında on binlerce Türk'ü katletmiş ve Anadolu'yu terk ederken de önüne gelen ne varsa yakmış yıkmıştır. Diğer bir önemli sorun ise Ermeniler'in saldırıdır. Ermeniler, Türkiye'nin doğusunu ele geçirip burada bir devlet kurmak için asırlardır beraber yaşadığı Türklere yönelik katliamlarını sürdürmüşler, 1914-1921 yılları arasında bir milyon sivil Türk'ün ölümüne sebep olmuşlardır. Ermeniler, Milli Mücadele yıllarında Fransızlarla birlikte Çukurova'da Türk halkına yönelik eylemlerde bulunmuşlardır.

Türk ülkesi Birinci Dünya Savaşı sonrası, insanların moral çöküntüsünün yanında ekonomik bakımdan da oldukça sıkıntılı bir dönemden geçmekteydi. 1919 Türkiye'sinde takriben 1000 otomobil bulunuyordu. 9.711 km. olduğu sanılan yolların neredeyse tamamı patikaydı. Köylerin % 80'i sağlıksız şartlarda yaşamaktaydı. Köylünün % 72'si bit salgınından muzdaripti. Hastalıklar salgın haldeydi. % 14 sıtma, % 9 frengiydi.

Eğitim seviyesi oldukça düşmüştü. Okuma-yazma oranı % 7'yd. Evlerin % 97'sinde tuvalet ve benzeri kolaylıklar bulunmuyordu²⁷. Kişi başına düşen milli gelir 44 dolardı. Türkiye'nin gelişmişlik seviyesi, ekonomik alanda geçmiş üç asra göre çok daha kötü bir haldeydi. Ülkenin her taraftan işgal edildiği ve ekonomik sıkıntının tarif edilmez bir seviyede olduğu bir zamanda, yeniden savaşa girilmesi ve milletin tekrar ayağa kalkmasını beklemek pek çok insan ve işgalciler bakımından oldukça zor bir ihtimaldi. Ümitlerin kırıldığı bir zamanda iç ve dış güçlerin işbirliğine, içeride mandaya ümit bağlamış, dış ülkelerin emellerine bilerek veya gafletle hizmet edenlere rağmen Türk Ordusunun mensupları dirençlerini kaybetmemiştir. Milletle birlikte hareket eden ordu kurtuluş için ümit kaynağı olmuştur. 1920'lerin şartlarında yukarıda belirtilen koşullara sahip bir ülkeden düzenli ordu kurmasını beklemek imkânsızdı. Ancak bunun başarılmasında, Türk ordusunun binlerce yıla dayanan köklü geleneklerinin katkısının önemli olduğu da bilinmelidir. Üstelik Osmanlı borçları 500.000.000 İngiliz sterlini olmasına rağmen milli gelir 15.000.000 İngiliz sterlini ancak bulmaktaydı. Bu sebeple pek çok aydın manda fikrine sıcak bakmıştır.

Mustafa Kemal Paşa, milletin kendi iradesi ve gücü ile bağımsız bir devlet olmasının onurlu yaşamanın ilk şartı olduğuna inanıyordu. Türk ordusunun savaşı

²⁶ Kaymaklı, *age*, s.20-22

²⁷ Recep Şükrü Apuhan, *Menderes*, Timaş, İstanbul, 2007, s.27; Tokgöz, *age*, s.13

kazanabilmesi için ise hava gücünün varlığına büyük önem verilmekteydi. Bu nedenle, İstiklal Harbi yıllarında havacılığa özel bir önem vermiştir. Büyük Millet Meclisi'nin açılışında uçakların uçurulması oldukça anlamlıdır²⁸. Büyük Millet Meclisi'nin teşkilatını kurduğu ilk yapılardan biri Hava gücü olmuştur. 1920 Mayıs'ında, doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmıştır. 7 ve 8. Hava Bölükleri 15. Kolordu Kumandanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edilmiş yerine 15. Hava (Horasan) Uçak Bölüğü teşkil edilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi; Yeşilköy Hava istasyonu ve diğer hava istasyonlarının akıbeti, İzmir'in işgali ve Yunanlıların 100 civarındaki uçak gücü karşısında 13 Haziran 1920'de hava teşkilatı yeniden düzenlenmiştir²⁹.

Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesinin 328 Numaralı emriyle 2 şubeden oluşan Hava Kuvvetleri Şubesinin 1. Sınıf Hava İstasyonu Eskişehir'de konuşlanması, iae ve idari bakımdan 20. kolorduya bağlı olması kararlaştırılmıştır.

2. Sınıf Hava İstasyonu, Erzincan'a planlanmış ve bir tamir atölyesi kurulmuştur. Osmanlı Devleti'nden kalan ve Elazığ'da malzemeleri depolanan 2. Hava Bölüğünün malzemeleri Erzincan'a nakledilmiştir. Hava Kuvvetleri Şubesi; satın alma, tedarik, zat işleri, nakil ve tayin işlerine bakması kararlaştırılmıştır³⁰.

İstanbul'dan Anadolu'ya küçük gruplar halinde kaçabilen; pilot, rasit ve makinist havacılar Konya'da toplanmıştır³¹. Bir taraftan da, çoğu hurda bulunan çok çeşitli tipteki uçakların tamirlerine başlanmıştır. 1920 yılı Haziran ayı başından itibaren Konya Uçak Meydanı Tamirhanesi, ciddi ve yoğun bir faaliyete sahne oluyordu. Onarım işlemlerinde çekilen en büyük zorluk, uçakların her birinin değişik tipte ve yapıda olmasıydı³². İstanbul'dan bazı uçak teknisyenleri ve ustaları gizli yollarla Anadolu'ya gelmişler ve Milli Mücadele saflarında yerlerini almışlardır.

İstiklal Savaşı'nda havacılık için onarım ve bakımları Konya Uçak İstasyonu marifetiyle yapılmıştır. Hava birliklerin desteği genel olarak buradan karşılanmıştır³³. 2. Uçak Bölüğü, Temmuz 1920 tarihinde Uşak'ta göreve başlamıştır. Bölük Komutanı Yzb. Fazıl'ın isteği ile uçakların her iki yanına pençelerinde bomba taşıyan kartal resmi çizildiği için bu bölük, "*Kartal Müfrezesi*" adıyla adlandırılmıştır³⁴. Batı Cephesi'ne bağlı olarak görev yapacak olan I. Uçak Bölüğü Ağustos 1920 tarihinde Eskişehir'de faaliyete başlamıştır. İstiklâl Savaşı yıllarında Hava Kuvvetleri bütün muharebelere katılarak büyük yararlılıklar göstermiş, yakıt ve malzeme sıkıntısı en büyük sorun olmasına rağmen Osmanlı hava teşkilatından kalan uçaklara ilaveten İtalya, Fransa ve Almanya'dan uçak tedariki yapılır. Ayrıca Yunanlılardan ele geçirilen uçaklar da kullanılır. İstiklâl Savaşı'nın kazanılmasında Türk havacılığının büyük faydaları görülmüştür.

²⁸ Sıtkı Tanman, *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923)*, 2. Cilt 2.Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, s.30-32

²⁹ Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1981, s.40,41

³⁰ Tanman, *age*, s.12

³¹ Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot ...*, s.40,41

³² Bu durum malzeme tedarikini zorlaştırmakta ve pahalı hale getirerek, idame-, İşletmeyi zorlaştırmaktaydı.

³³ Kaymaklı, *age*, C-2, s.444,45

³⁴ Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetleri'nin Katkıları", Hava *Kuvvetler Dergisi* 91. Yıl, Sayı:341, Haziran:2002,s.11; Tanman, *age*, s.51; S. Cüneyt Kavuncu,"Kartal Müfrezesi", *Harp Akademileri Dergisi*, s.6, Yıl:2, Eylül-2002, İstanbul, 2002, s.20; Hv.K.K.lığı, *Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?*,s.51;Özdemir *Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.42; Candaş, *1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri*, s.31

Türk Milleti, bütün varlığı ile Türk yurduna yönelik işgaller karşısında mücadeleye başlamıştı. Ne var ki, başarının kazanılması için düşmanın silahlarına uygun silahların temini ve düşmana karşı eğitimli personel tarafından kullanılması gerekiyordu. İstiklal Harbi yıllarında Yunanlıların hava gücü karşısında Türk havacılığının yer alması için komutanlar ciddi önlemler almışlardır. Öncelikli olarak uçak temin edilmesi gerekiyordu. Türkiye uçak üreten önemli ülkeler ile savaş halinde olduğundan işi daha da zordu. Bu olumsuz duruma karşı büyük gayret ve çalışmalar sonucunda; Almanya, İtalya, Fransa'dan uçak alınması mümkün olmuştur. Bu dönemde İtalya'dan alınan 21 adet silahsız SPAD-XIII uçağı önemli vazifeler görmüştür. Fransa, yapılan Ankara Antlaşması ile bu ülkenin verdiği 10 adet Breguet 14 A-2 uçağı ve Almanya'dan satın alınan 21 uçaktan faaliyeti sağlanan 2 uçak oldukça önemli görevler yapmıştır.

İstiklal Harbi yıllarında hamiyetli insanların destekleri ile uçak temini yapılmıştır. Bu kapsamda; Erzurumlu Nafiz Bey, 174. Alay Personeli de uçak alarak bağışlamışlardır. Yine Sivrihisarlıların da böyle bir uçak bağışı yaptığı kayıtlarda yer almaktadır. Üçüncü bir kaynak olarak, Osmanlı Devleti'nden kalan uçaklar da mümkün mertebe faal edilmeye çalışılmıştır. Ancak bütün bu girişimlere rağmen Türk Hava Kuvvetleri, sayı ve teknik bakımdan Yunan havacılığının oldukça gerisindeydi. Bütün imkânsızlıklara rağmen dönemin havacıları yüreklerini ortaya koymuşlar ve Türk Cephesi için gerekli keşfi zamanında yapmışlardır. Bazı zaman cephede uçak sayısı bire inmiş hatta uçaksız kalınan günler olmuştur. Böyle anlarda onarım ve bakım ekipleri mesai mefhumu tanımadan ve imkânsızlıkları hiçe sayarak cepheye bir uçak faal ederek göndermeyi hayatlarının gayesi olarak görmüşlerdir. Bu gayret ve çalışmalar ile Türk hava gücü her zaman güç şartlarda düşman cephelerinde; keşif, bildiri atma, bombardıman ve taarruzlarla yoklamaya dahil olmuşlardır.

İnönü Savaşları, Sakarya Meydan Muharebesinde, Türk havacıların katkıları orduya önemli faydalar sağlamıştır. 15 Ağustos 1921 tarihinde yaşanan olay havacıların çektiği sıkıntıları anlamak bakımından oldukça ilginçtir. Sakarya Savaşının yanık şehitleri olarak anılan Rasit Yzb.Süleyman Sırrı ve Sivil Pilot Behçet uçağın motorunun yerde ateş alması ile abort etmişler ama yangın söndürülerek uçuş emniyeti olmayan uçakla göreve çıkmışlardır. Nitekim uçak 2000 metrede yeniden alev almış ve uçucular yanarak şehit olmuşlardır³⁵.

Büyük Taarruzda yapılan hava görevleri, Türk tarafının zaferine önemli katkıda bulunmuştur. Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü hareketin hemen her safhasında havacılara büyük önem vermiştir. Başkomutan Mustafa Kemal, Büyük Taarruzun devam ettiği bir zamanda 31 Ağustos 1922 tarihinde, havacıları kabul etmiş ve rütbelerini yükseltmek suretiyle taltif etmiştir.

İstiklal Savaşı yıllarında bütün imkânsızlıklara rağmen hava kuvvetleri için bütün imkânlar kullanılmıştır. Durumu müsait olan Türk girişimciler ve ordu mensupları uçak alarak orduya bağışlamışlardır. Mustafa Kemal Paşa, savaşlarda hava gücünün önemini cephelerde bildiğinden İstiklal Savaşı yıllarında sıfırdan bir hava gücü meydana getirilerek Büyük Taarruzda 32 uçak aynı zamanda uçuşa hazır hale getirilebilmiştir. Bu güç ile Yunan ordusu üzerinde kesintisiz bir Türk Hava hakimiyeti kurulurken, Yunan hava gücünün sayısal olarak çok daha fazla olmasına rağmen etkinliği ortadan kaldırılmıştır. Bu stratejinin sonucu olarak Yunan ordusunun mevcut durumu, hareket tarzı, zayıf ve güçlü tarafları Türk tarafınca malum olmuştur. Oysa aynı bilgiler Yunan ordusu için sözkonusu değildir. Burada tarafların komuta heyetlerinin olaylar karşısındaki tutumlarının da önemli katkısı olmuştur.

³⁵ Kaymaklı, *age*, s.71; Gökçal, *agm*, s.5

1.6. 20. Yüzyılın Bilimi Hâkimiyet Teorileri ve Atatürk'ün Hava Öngörüsü

Havacılık konusunda Atatürk'ün bakışını değerlendirirken, dışarıda meydana gelen gelişmeleri bilmek önem arz etmektedir. Türkiye'de yaşanan gelişmeler şüphesiz dünyadan ayrı değildir. Birinci Dünya Savaşı sonrası bir çok Batı ülkelerinin askeri sorumluları ve yetkilileri, savaşta sonucu belirleyici olan havacılığı bir kenara atmıştır. Öyle ki, Amerika'da 1920 yılında ordular barış durumuna geçirilirken rütbelere aşağı çekilmiş, pilotların şereflerine ve mesleki kariyerleri ile geleceklerine ağır darbe vurulmuştur. Bazı ülkelerde havacılığın önemini savunan subaylar askeri mahkemelerde yargılanmış ve zaman bu insanların haklılığını göstermiştir.

Bu dönemde devletlerin üstünlüğü elde etmek için nelere önem vermesi gerektiği konusu stratejistler tarafından yoğun bir şekilde tartışılmıştır. Bilim adamları geçen yüzyılın başında başlayan hâkimiyet teorilerini oldukça geniş olarak değerlendirmişlerdir. Mackinder zaman zaman sınırlarını değiştirerek kara hâkimiyetini eski dünyanın tam orta yeri olarak tanımlamış ve dünya hâkimiyeti için; "Doğu Avrupa'ya hükmeden Heartland'a hâkim olacak, Heartland'a hükmeden dünya adasına hâkim olacak, dünya adasına hükmeden dünyaya hâkim olacaktır" demiştir³⁶. Mackinder, 1904-1919 ve 1943 yıllarında değişen dünya şartlarına göre, "Heartland" ismini verdiği sahanın sınırlarını değiştirmek zorunda kalmıştır³⁷. Alfred T. Mahan ise 1890'da yazdığı, "Deniz Kuvvetinin Tarihe Etkisi (1660-1783)" adlı eserinde kara hâkimiyetine karşı deniz hâkimiyetini savunmuştur³⁸. Mahan, bir ülkenin genişliğinden öte kıyı çizgilerinin uzunluğunun ve limanlarının uzunluğunun devletin millî gücünü ortaya koymasından önemine değinmiştir. Deniz kuvvetinin gücü aynı zamanda kara gücünün de kuvveti olarak görülmüştür. Nicholas Spaykman ise kara ve deniz hâkimiyetinin birlikte dünya hâkimiyetine araç olabileceğini savunmuştur. Spaykman Heartland'ı çevreleyen denizleri; "Rimland-Kenar Saha", Mackinder'in deyişiyle "Kenar Hilal"ın önemine değinmiş ve buraya hâkim olanın Heartland'ı dolayısıyla dünyayı kontrol edebileceğini iddia etmiştir³⁹.

Kara ve Deniz hâkimiyeti konusunun yoğun olarak tartışıldığı bir dönemin hemen sonrasında havacılıkta gelişen süratli gelişmeler dolayısıyla Douhet ve Seversky gibi araştırmacılar da "her şey havadan" fikrini savunmuşlardır. Keza Renner de hava hâkimiyetinin önemine dikkat çekmiştir. Seversky'ye kara ve deniz kuvvetlerini hava kuvvetlerinin emri altına koymuştur. Güney Amerika, Kuzey Amerika'nın, Güney ve Güneydoğu Asya ile Büyük Sahra'nın ise Rusya'nın hava hâkimiyeti altında olduğunu savunmuştur. Seversky'e göre bir savaşta hava hâkimiyetini kaybeden, hava hâkimiyetini ele geçirenin merhametine sığınmak zorundadır⁴⁰. Aslında bu durum Birinci Dünya Savaşı'nın son yılında Filistin ve Suriye Cephesinde Osmanlı Devleti'nin yenilmesinde önemli bir sebeptir. İngilizler havada yüzlerce uçak uçurmaya başladıktan sonra hakimiyeti ele geçirmişlerdir.

Yabancı stratejistler görüşlerini kitaplar yazarak ve tartışarak savunmaya çalıştıkları bir dönemde havacılığın önemini gören ve bağımsızlık savaşında bu güçten etkinlikle yararlananlar ise Türkler olmuştur. Diğer ülkeler barış dönemine girdikleri zaman havacılık teşkilatlarını lağv etmişler veya gereken önemi vermemişlerdir. Oysa Türkiye'de durum farklı olmuştur. Millet Meclisi'nin ilk teşkilat çalışmalarından biri askeri hava gücünü kurmak olmuştur. Atatürk, İstiklal Savaşı'nın kazanılmasından ve barış ortamına kavuşulmasından çok kısa bir süre sonra, "İstikbal Göklerdedir" sözüyle dönemin günümüzde de anlam ve önemini koruyan tespitini yapmıştır.

³⁶ Süha Gönay, Siyasi Tarih, İstanbul Üniv. Edb.Fak.Mat., İstanbul, 1979, s.24-30 Akyüz vd., age, s.120-126

³⁷ Gönay, age, s. 32

³⁸ İlhan, Jeopolitik Duyarlılık, s.32

³⁹ Gönay, age, s. 34-46; İlhan, Jeopolitik Duyarlılık, s.32-34; Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, G.Ü.Sos.Blm.Enst.T.C.Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2008, s.54-57

⁴⁰ Gönay, age, s.46-50; Akyüz vd., age, s.131-135

Dönemin stratejistleri fikir ve görüşlerini 2 kelime ile bu kadar anlamlı ve isabetli yapma imkânı bulamamıştır. Atatürk bu konuda söylemiş olduğu bir çok söz ile geleceğin şekillenmesinde havacılığın önemini ifade etmiştir.

1.7. Devlet Başkanı Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem

Osmanlı İmparatorluğu, son asırlarda gelişmiş ülkelerin himaye ve desteğini almak zorunda kalmış ve durumun bir sonucu olarak bazı tavizler verilmiştir. Türkiye, 24 Temmuz 1923'de Lozan Antlaşması ile hür, bağımsız bir devlet olarak milletler ailesi içindeki eşit yerini almıştır. Bu antlaşma ile asırlardır sürmekte olan bir çok sorundan arınmış bir devlet olmuştur. Yaklaşık 8 ay süren Lozan görüşmelerinde, Batılı heyetler kendi lehlerine bir çok tavizler içeren ama Türklerin aleyhine olan Osmanlı İmparatorluğundaki tavizkar yapının aynen muhafazası için gayret etmişlerdir. Türk heyet üzerinde psikolojik baskı yapmaya çalışmışlardır.

Lozan görüşmelerinde Türk Heyeti'nin ret ettiği hususlar ile ilgili olarak İngiliz Heyeti Başkanı Lord Curzon; *"Konferanstan bir neticeye varacağız. Ama memnun ayrılmayacağız. Hiçbir işte bizi memnun etmiyorsunuz. Hiçbir dediğimizi makul olduğuna, haklı olduğuna bakmaksızın kabul etmiyorsunuz. Hepsini reddediyorsunuz. En nihayet şu kanaate vardık ki, ne reddederseniz hepsini cebimize koyuyoruz. Memleketiniz haraptır. İmar etmeyecek misiniz? Bunun için paraya ihtiyacınız olacaktır. Parayı nereden bulacaksınız? Para, bugün dünyada bir bende bir de bu yanımdakinde (ABD Delegatesi). Unutmayın ne reddederseniz hepsi cebimdedir. Nereden para bulacaksınız, Fransızlardan mı? Para kimsede yok. Ancak biz verebiliriz. Memnun olmazsak kimden alacaksınız? Harap bir memleketi nasıl kurtaracaksınız? İhtiyaç sebebi ile yarın para istemek için karşımıza gelip diz çöktüğünüz zaman, bu gün reddettiklerinizi cebimizden birer birer çıkarıp size göstereceğiz"* demiştir⁴¹.

Asırlardır biriken sorunlar Lozan Antlaşması'nda çok zor şartlarda ve çetin müzakereler sonucu çözülmeye çalışılmıştır. Görüşmelerin kritik bir anında, kendine hakim olamayıp gönlünden geçenleri söyleyen İngiliz Heyeti Başkanı Lord Curzon'un bu sözü, bu gün de önemini korumaktadır. Şüphesiz bunun altında yatan en önemli neden İngiltere'nin sahip olduğu ileri teknoloji ve güçlü sömürge ekonomisi karşısında, Türkiye'nin hemen her alanda bir yenileşme gayretine rağmen çağının gerisinde olmasıydı. Bütün bunlara rağmen Türk heyeti Anadolu'yu işgale kalkan Yunanlılar ve destekçileri karşısında zafer kazanmış bir milletin temsilcisi olarak Lozan'da bulunuyordu. Büyük Millet Meclisi'nin direktifleri doğrultusunda daha önce verilen ödünleri ortadan kaldırmaya ve eşit şartlarda bir devlet olmanın mücadelesini vermeye çalışmaktaydı⁴². Zaferi kazanmak kadar, kazanılan savaşın onurunu korumak, milli amaçları elde etmek ve tam bağımsız olarak var olmak önem taşımaktaydı.

Türkiye'nin kurucuları, uzun yıllardır devam etmekte olan savaşın koşullarını yaşamış, savaş koşullarında dünyanın gerçekleri ile yüzleşmiş ve düşmanlarını burada tanımışlardır. Cumhuriyet'in ilk dönem yönetici kadrosu olan bu insanlar, Türk milleti'nin kültürünü, değerlerini ve hayata bakışını cephede yaşayarak öğrenmiştir. Bunun sonucu olarak ülkenin en sıkıntılı yıllarında birlik ve beraberlik içerisinde hareket etmişler, millet ile bu birlikteliği güçlendirerek İstiklâl Savaşı'nı kazanmışlardır. Kurtuluş Savaşı'nın bittiği ama henüz barış antlaşmasının imzalanmadığı bir tarih olan Şubat 1923'de İzmir'de Birinci İktisat Kongresi toplanmıştır. Bu kongre Ankara'da kurulan yönetimin dünyaya verdiği mesajlar bakımından oldukça önemlidir.

Mustafa Kemal Paşa 17 Şubat 1923 tarihinde kongrede yaptığı konuşmada, *"...Siyasi, askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsun, ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa, kazanılacak başarılar yaşayamaz ve sürekli olamaz. Yeni Türkiye'mizi layık olduğu kuvvete yükseltebilmek için*

⁴¹ Tayhani, *age*, s.19,20; Tokgöz, *age*, s.41; Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.65,66

⁴² Tayhani, *age*, s.184,185

birinci derecede ve en çok ekonomimize önem vermek mecburiyetindeyiz. Zamanımız tamamen bir ekonomi devrinden başka bir şey değildir. Millî hâkimiyet ise ekonomik hâkimiyetle kuvvetlenmektedir. Yeni devletimizin, yeni hükümetimizin bütün esasları, bütün programları ekonomi programından çıkmalıdır.⁴³ sözleriyle hedeflerini açık olarak belirtmiştir. Bu dönemde demiryolları, dış ticaret, bankacılık yabancıların elindeydi. Sanayii hemen hemen hiç yoktu⁴⁴. Askerin silah sistemi de büyük oranda yurt dışına bağımlı haldeydi. Son yıllarda Almanya ve Avusturya başta olmak üzere savaşlarda kullanılan silah ve sistemlerin önemli bir kısmı dışarıdan karşılanmıştır. Oysa yurtdışına tamamen bağımlı olmanın bir çok mahzurları bulunmaktaydı. Şüphesiz dışa bağımlılığın başında teknolojinin en son gelişmesi olan havacılık gelmekteydi. Dış yardıma bağımlı bir askeri havacılığın ise savaş ve gerginlik gibi zamanlarda istenilen faydayı vermeyeceği değerlendirilmekteydi. Bu nedenle milli imkânların harekete geçirilmesine ve güçlü bir ekonomik yapıya Mustafa Kemal önem vermekteydi. Mustafa Kemal'in sözü çok farklı şekilde yorumlanabilir. Her zaman bulunduğu dönemin en pahalı silahların başında yer alan uçakların dışarıdan temini de ancak güçlü bir ekonomi ile mümkün olmaktadır. Türkiye'de bağış ile uçak alınmasının temelinde ekonomik yetersizlikler yer almaktadır.

Mustafa Kemal Paşa, Osmanlı Devleti'nin gerileme sebeplerini iyi tahlil etmiş ve Avrupa'daki baş döndürücü gelişmeleri de değerlendirmiştir. Osmanlı Devleti ile Batının arasındaki gelişmişlik farkı görülmesine karşın, uzun süre bilimsel usullerle sorgulanmamıştır. Mustafa Kemal ve döneminin insanları, Türkiye'nin geri kalmışlığını sorgulamışlar, çıkış yolları aramışlardır. Osmanlı Devleti'nin güçlü siyasal yapısı gereği varlığı altı asırdan daha uzun bir süre devam etmiştir. Medeni dünya ile köprüleri atarak siyasal bir güç olarak yaşamının mümkün olmayacağını gören Atatürk ve arkadaşları devleti yeniden yapılandırırken Batı ile aradaki farkı kapatmak için bir çok alanda ciddi dönüşümler yapmayı başarmışlardır. Hava gücü oluşturma, hava sanayii kurma, uçan bir gençlik yetiştirme de bunlardan bazılarıdır. Havacılık coşkusu topluma da mal edilmiştir. 30 Ağustos Zafer Bayramı, Türk Tayyare Cemiyetinin Nizamnamesinin 36. maddesinde belirtilmiş ve aynı zamanda 1940'lı yılların sonlarına kadar Tayyare Bayramı olarak da kutlanmıştır⁴⁵.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin devrimlerle yeniden yapılandırılması kapsamında Türk Ordusu'nda da bazı önemli düzenlemeler yapılmıştır. Ancak hava birlikleri bağımsız bir teşkilat haline getirilmemiş, Hava Birlikleri harekât ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, İkmal Bakım konularında Milli Savunma Bakanlığı'na bağılı kalmıştır. Türk havacılığını geliştirmek ve ülke savunmasında dışa bağımlılığın ortadan kaldırmak için, Türk pilotlar tarafından uçurulan Türk yapımı uçakların üretimine büyük önem verilmiştir. Türk Hava Kurumu vasıtasıyla, havacılığın Türk gençliğine sevdirmesi, pilot yetiştirilmesi için okul açılması, makinist okulu açılması, uçak imalatı, hava spor kulüpleri açılması gibi geleceğe yönelik çalışmalar yapılması hedef alınmıştır.

1923 yılı başında Plt.Bnb. Fazıl Bey'in bir eğitim uçuşunda şehit olması Türk havacılığı bakımından önemli bir kayıp olmuştur. 1923 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliğine, Kur. Alb. Muzaffer ERGÜDER görevlendirilmiştir. Hava Kuvvetleri teşkilatı, muharip birlikler, ikmal tesisleri ve Hava Uçuş Okulu'ndan oluşturulur. Muharip

⁴³ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri-II (1906-1938), s:111; Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.415

⁴⁴ E.Semih Yalçın-Mustafa Turan-Mustafa Ekincikli-Şarika Gedikli, Türk İnkılap Tarihi ve Atatürk İlkeleri, 2. Baskı, Siyasal Kitapevi, Ankara, 2003, s.296,297; Tayhani, *age*, s.132-134; Karluk, *age*, s.195; Tokgöz, *age*, s.62-64

⁴⁵ Zühtü Gökçal, 7 Mayıs 1949 Tarihli 15 Mayıs Hava Şehitleri İhtifalinin Tarihçesi Dokümanı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Zühtü Gökçal'ın Anıları, Ankara, 2010, s.7

birlikler; üç uçak bölüğü ve bir deniz uçak bölüğünden meydana getirilmiştir. Hava unsurunda; Deniz Hava Bölüğü hariç 12 pilot, 18 uçak bulunuyordu. Bu yıl İzmir’de eğitime başlayan Uçuş Okulu’nda 10 Yzb., 17 Ütgm., 5 Atgm., ve 4 Asb. Pilotluk eğitimine alınmıştır⁴⁶.

1923 yılı sonunda sonlarında Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Ergüder başkanlığında bir heyet havacılıkta meydana gelen gelişmeleri görmek ve Türkiye’nin bu gelişmeleri takip etmesi için alınacak tedbirleri belirlemek üzere; Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere’yi kapsayan bir inceleme gezisine çıkmıştır. 20 Aralık 1923 tarihinde başlayan gezi, 29 Nisan 1924 tarihine kadar sürmüştür. Bu gezi esnasında İtalya’dan 12 adet Savoia (S-16) uçağı, Fransa’dan başlangıç eğitimi için 39 adet Caudron-27 ve tekamül uçuşları için 32 adet Caudron-59 uçakları sipariş edilmiştir. Fransa ile yapılan anlaşma ile bir kısım Türk subayın Fransa’da uçuş eğitimi almaları ve mukavele yapılan Fransız pilotların Türkiye’de uçuş öğretmenliği yapmaları kararlaştırılmıştır⁴⁷.

1924 yılında muharip birliklerin sayısı arttırılmış, İzmir’de 1 ve 2. uçak bölükleri, Mardin’de 7. Kolordu emrinde 3. Uçak Bölüğü, Erzurum’da 11. Kolordu emrinde 4. Uçak Bölüğü, Eskişehir’de 6. Uçak Bölüğü teşkil edilmiştir. 6. Bölük Mersin ve İzmir Deniz Uçak Bölüğü olarak ikiye ayrılmıştır. İzmir’de konuşlu uçuş okulunda uçuşlar, 5. Bölük ile gerçekleştirilmiştir. Malzeme deposu Halkapınar ve Afyon’da teşkil edilmiş, ayrıca Halkapınar’da bir de tamirhane bulunmaktaydı. Bu yıl siparişe verilen Coudron-27 ve Coudron-59’lara ilaveten Almanya’dan 20 adet Ju F-13 Limozin, Fransa’dan 16 adet Breguet 14 A/2 sipariş edilmiştir. Yıl sonuna doğru 10 hava subayı Fransa’ya eğitime gönderilmiş, Hava Kuvvetleri’nin teşkilatının büyümesi nedeniyle Bnb. Nurettin Baransel, Bnb. Zeki Doğan, Bnb. Resmi Tufan, Bnb. Mecit Sakmar, Yzb.Şefik Çakmak, Yzb. Celal Yakar Hava Kuvvetleri kadrolarına atanmıştır.⁴⁸

Türk Devleti’nin içte ve dışarıda güçlü olduğu zamanlar, tarihin her döneminde, güçlü bir ordu ile mümkün olmuştur. Türk ordusunu çağın en gelişmiş silahları ile techiz etmek, bağımsız olmak için zorunluydu. Ordunun techizatının millî imkânlarla karşılanması ve dışarıya bağımlılığın azalması oranında tam bağımsız olunabilirdi. Atatürk bu gerçeği şöyle ifade etmiştir; “...*Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır*”⁴⁹. Yine bir başka ifadesinde; “*Türk çocuğu, her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaktır*”⁵⁰ sözünü Türk gençliğine hedefini göstermiştir⁵¹.

Atatürk Döneminde havacılığın millî imkânlarla geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmaları altı temel başlıkta toplamak mümkündür. Bunlar;

⁴⁶ Kaymaklı, *age*, C-2, s.156,157

⁴⁷ Kaymaklı, *age*, C-2, s.159; Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.22

⁴⁸ Kaymaklı, *age*, C-2, s.161-613

⁴⁹ *Atatürkçülük Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap*, s.289; Özdemir, *Atatürk ve Türk*, 1981, s.48; Bora Çağlar, *Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar*, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.240; Azmi Süslü, “Ve Atatürk’ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri”, *Uçan Türk*, S.303, Temmuz 1986, THK, Ankara, 1986, s.12

⁵⁰ *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri II, 1906-1938*, s.323

⁵¹ Durmuş Yalçın vd., *age*, C.I, s.172

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

- a)Askeri havacılığın geliştirilmesi ve bu maksatla Türk Hava Kuvvetlerinin modern silahlarla ve uçaklarla donatılması için dünyadaki gelişmiş sistemlerin envantere alınması,
- b)Askeri havacılığın silah sistemlerinin; Türk askeri fabrikalarında onarım, revizyon ve Fabrika Seviyesi Bakımlarının (FASBAT) yapılması⁵²,
- c)Dünyadaki gelişmeleri takip etmek ve eğitiminin alınarak Türkiye’de de benzeri yapıyı oluşturabilecek eğitimli insanların havacılık sektörünün işbaşında olması,
- d)Kayseri’de TOMTAŞ Uçak Fabrikasının kurulması,
- e)Kayseri Tayyare Fabrikası’nın Kurulması,
- f) Ferdi Teşebbüs sahiplerine devletin ilgi göstermesi (Vecihi, Nuri Demirağ)
- g)Türk Tayyare Cemiyetinin kurulması,
- h)Türk Kuşu’nun kurulması,
- i) Türk Sivil Havacılığı (Devlet Hava Yolları)’nın kurulması ve geliştirilmesidir.

Millî imkânlarla uçak üretimi her ülkenin önemli hedeflerinden biridir. Ancak millî imkânlarla havacılık sektörünü oluşturmak ve çağdaşları ile yarışabilmek söylemlerde mümkün ise de gerçekte oldukça zordur.

Türkiye gibi sanayileşmesini tamamlayamamış ülkeler için havacılıkta gelişebilmesi için uzun yıllara yayılan bir devlet politikasının uygulanması zorunludur. Havacılık büyük miktarda yatırım gerektirir, uluslararası bağlantıların yapılması ve kendini sürekli yenileyen bir güç olması halinde ayakta durabilir. Ülkeler kendileri silah üretmediği sürece varlığını sürdürmek için yurt dışından modern silah sistemi almak zorundadır.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu yıllarda hava silah sistemleri bakımından yurt dışına bağımlıydı. Bu nedenle Türkiye’de, on beş yıllık (1925-1938) dönemde envantere kırktan fazla uçak tipinin girmesi, Batılı orduların gerisinde kalmama iradesini yansıtmaktadır. Bu tedarikte gerekli olan kaynak bağış uçaklarından karşılanmaktaydı. Bağış kültürü Türk havacılığının kuruluş yıllarında en önemli kaynak olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında da halkın bağışlarıyla hayat bulan havacılığı geliştirme projesi tüm yurttan büyük tesir göstermiştir. Atatürk de bizzat 10.000 lira bağışlamak suretiyle projeye destek vermiştir. Bu süre içinde 74 milyon lira toplanmış ve bunun 54.000.000 lirası Türk Hava Kuvvetlerine uçak alınması için MSB.lığına aktarılmıştır. Bu para ile 350 civarında bağış uçağı alınmış ve hava kuvvetlerine bağışlanmıştır. Yapılan bağışlar zaman zaman çıkarılan Kararname ile hava bütçesine dahil edilmiştir⁵³.

1 Kasım 1924 günü Meclis açış konuşmasında; “*Yurt savunmasından söz ederken askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclis’in özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim*”⁵⁴” sözüyle havacılığın ihmal edilmemesi gerektiğini bir kere daha açıkça ifade etmiştir⁵⁵. 1 Kasım 1925 yılı Meclis açılışında yine havacılık konusunu gündeme getirmiş; “*...Efendiler, ulusumuzun ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Yurttaşların kendi girişimleri ile meydana getirdikleri Hava Kurumu az zamanda verdiği ürünlerle geniş bir gelişme umut ettirmektedir.*” demiştir⁵⁶.

⁵² Atatürk Dönemi’nde dönemin en gelişmiş av ve bombardıman uçakları tedarik edilmeye çalışılmıştır.

⁵³ BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02.Yer: 35.23.7 (EK Arşiv Belgesi)

⁵⁴ **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938)**, s.352

⁵⁵ Özdemir, Atatürk ve Türk ..., s. 22

⁵⁶ **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938)**, s.361; Özdemir, Atatürk ve Türk ..., s.23; Burada Hava Kurumu ifadesi Türk Tayyare Cemiyetini ifade etmektedir

1925 yılında Yunanistan ile İtalya arasında yaşanan siyasi gerginlik nedeniyle, İzmir'de bulunan hava birliklerinden bir kısmı iç bölgelere alınmış bu kapsamda Hava Kuvvetleri Karargâhı Eskişehir'e intikal ettirilmiştir. Takiben 2 ve 6. bölüklerden oluşan Eskişehir Hava İstasyonu kurulmuştur. 1925 yılında, uçak bölük sayısı 10'a ulaşmış, Gaziemir'de bulunan Hava Uçuş Okulu 2 bölüğe çıkarılmıştır. Uçuş eğitimi için; C-27, C-59, Spad Av uçağı, Breguet-14 Keşif/Bombardıman uçağı ve Ju.A-20 Av uçakları envantere alınmıştır. 1925 yılında hava birlikleri İzmir ve Eskişehir'de toplanmıştır. İzmir'de; Uçuş Grup K.lığı ve 2 ve 3. bölüklerden oluşan Uçuş Okul K.lığı ile Deniz Uçak Bölüğü bulunmaktadır. Eskişehir'de ise; 4 ve 5. Bölüklerden oluşan Uçak İstasyon K.lığı ve 6, 7, 9 ve 10. Bölüklerden oluşan Uçuş Grup K.lığı vardır. Bu yıl ilk defa meteoroloji ve uçak bakım kursları açılmış, İlk hava kurmay subay adayları olan Yzb. Emin Nihat Sözeri ve Hüseyin Hüsnü İstanköy Yıldız'daki Harp Akademisi'nde eğitime başlamıştır.

1925 yılında Türk havacılık tarihinde önemli bir atılımı daha gerçekleştirilmiş, Atatürk'ün direktifleri ile 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur⁵⁷. Türk Tayyare Cemiyeti ile havacılık Türk Milleti'ne mal edilmiş, Türkiye'nin tam bağımsızlığı için gerekli olan havacılık eğitiminin ve teçhizatın milli imkânlarla sağlanması hedeflenmiştir. Yine aynı yıl içinde Alman Junkers Firması ile Kayseri'de uçak fabrikası kurulması maksadıyla yapılan antlaşma önemli bir gelişme olmuştur⁵⁸. 1926 yılında ilk defa atış ve bombardıman eğitimine başlanmıştır. Atış ve bombardımancı olarak Astsb. ve Svl. personel yetiştirilmiş, birliklerde yetişmiş makinist ihtiyacını karşılamak için Fransız Henriyot Firması ile Türk Hava Kurumu'nun da dahil olduğu bir anlaşma yapılmıştır. Fransızlar okulun İstanbul'da açılmasını şart koşarlar ama Lozan Antlaşması'na göre boğazların 15 km. civarında askeri tesis kurulmasının yasak olması nedeniyle Makinist Okulu'nun sivil olması ve Türk Hava Kurumu'na bağlı olarak faaliyetini sürdürmesine karar verilmiştir. Bu okul 1928 yılında masrafları Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmak üzere Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanmıştır⁵⁹.

Hava Kuvvetleri K.lığı'nın ihtiyacı olan av uçaklarının seçimi için Milli Şartname hazırlanmış, Milli Şartname kavramı o dönem için oldukça ender görülen bir durumdur. 1926 yılında Türk Hava Kuvvetleri için önemli bir gelişme de Alman Junkers Firması ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin ortaklığı ile Kayseri'de kurulan Uçak ve Motor Fabrikası'dır. TOMTAŞ'ın açılışı devlet töreni ile 6 Ekim 1926 tarihinde yapılmıştır. Junkers ile ortak açılan bu fabrikada F-13 uçakları ile Junkers A-20'lerin montajı yapılmıştır. Aynı projenin devamı olarak Eskişehir'de bir tamirhane ve bazı tesisler açılmıştır. Fabrika 1928 yılında Türkiye'ye devredilmiştir. Fabrikanın işletilememesinde bir çok iç ve dış sebepler bulunmaktadır. Alman ve Türk işçiler arasında aşırı maaş farkından kaynaklanan huzursuzluklar, Firmanın taahhütlerini yerine getirmemesi, firmanın yanlış hesaplar içine girmesi ve Fabrika yönetiminde görevli olan Türk idarecilerin gayretsizliği ve işlerine olan isteksizliği bunlardan bazılarıdır. Olumsuz gelişmeler sonunda Junkers TOMTAŞ'tan

⁵⁷ Almanlar Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetmeleri sonucu imzaladıkları Versay Anlaşması gereği ülkelerinde uçak üretmeleri yasaktı. Almanya, Birinci Dünya Savaşı'nda 47.637 uçak üretmiş ve güçlü bir hava sanayiine sahipti. Bu gücünün yok edilmesi planlanmıştı. Almanya da dost Türkiye'den yararlanarak bu yasağı delmek istemiştir.

⁵⁸ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Alman Junkers Firması arasında yapılan antlaşma ile kurulan Tayyare Otomobil ve Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ-Kayseri Uçak Fabrikası) birçok gelişmeler yaşamış ve bu gün 2. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olarak varlığını sürdürmektedir.

⁵⁹ Kaymaklı, *age*, C-2, s.162-166

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

çekilmek durumunda kalmış ve hisselerini devretmiřtir⁶⁰. Fabrikada bu dönemde Amerikan Curtiss Wright Grubu ile işbirliği yapılarak gelişmiş teknolojinin transferinin sağlanması için çalışmalar yapılmıřtır⁶¹. 1931 yılında bu tesis Kayseri Tayyare Fabrikası adıyla MSB.lığına bağlı olarak yeniden açılmış ve 1931-1939 arasında muhtelif tipte 200 civarında uçak üretimi yapılmıştır. Ancak uçak üretimi 1939'da sona ermiş ve burada, 2. Dünya Savaşı ile milli uçak üretimi hedefinden vazgeçilmiřtir⁶².

1 Kasım 1926 tarihinde Meclis'in açılışında ise; "...Vatandaşların kendi gayret ve hamiyetlerinin mahsulü olan Tayyare Cemiyetinin bir senelik mesai ve muvaffakiyatı takdire şayanıdır⁶³" demiştir. 8 Haziran 1926 tarihinde Anadolu Ajansı muharririne verdiği demeçte; "Türk Milleti'nin hava kuvvetlerimizin takviyesi lüzumunu idrak ve şayan-ı takdir fedakârlıklar ibraz etmesi rüşd-i siyasi ve medenisinin en büyük bürhanıdır. Bu vadiye delalette bulunan Tayyare Cemiyeti'nin faaliyetini takdir ederim. Cemiyetin sabit ve muayyen varidat bulmak için memleketimizin muhtelif mahallerinde akdetmekte olduğu kongrelerin müsmir bir surette neticelenmesi için bütün vatandaşların sarf-ı gayret edeceklerinden eminim⁶⁴." demiştir.

1927 yılında Hava Kuvvetleri'nin "Kuvây-ı Havâiye Müfettişliği" olan ismi, "Hava Kuvvetleri Müfettişliği" olarak değiştirilmiştir. Bu yıl Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur.Alb. Muzaffer Ergüder başkanlığında bir heyetin 1924 yılından bu yana havacılık alanında meydana gelen gelişmeleri incelemek üzere Avrupa'ya gitmiştir. 27 Mayıs-11 Ekim 1927 tarihleri arasında gerçekteştirilen gezi sonunda yeni bir kafilenin daha pilotaj eğitimi için Fransa'ya gönderilmesine karar verilir. Fransa'nın havacılıkta en ileri ülke konumunu kaybettiği de müşahede edildiğinden bir kısım Türk pilotun da ilaveten İngiltere'de eğitim görmesine karar verilmiştir. İzmir'de bulunan Uçuş Okulu, Hava Kuvvetleri Karargâhı'nın bulunduğu Eskişehir'e taşınır. Avcı uçağı alınması için 1926 yılında açılan ihale sonuçlandırılarak Dewoitine-21 uçağı satın alınmıştır. Bu yıl Breguet-XIX uçaklarının yerine yeni keşif uçakları alınması için çalışmalar yapılır ama sonuçlandırılmaz⁶⁵.

1928 yılında Hava Kuvvetleri K.lığı'nın teşkilat yapısında değişiklik yapılmıştır. Eskişehir'de bulunan, "Hava Kuvvetleri Müfettişliği" lağv edilerek Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı, "Hava Müsteşarlığı" kurulmuştur. Müsteşarlık merkezi Ankara'ya taşınmış ve ilk hava müsteşarı Tuğgeneralliğe terfi ettirilen Muzaffer Ergüder olmuştur. Hava Kuvvetleri son yıllarda teçhizat ve personel bakımından büyük gelişmeler kat etmiş ve bölük sistemine göre teşkilatlanan hava birlikleri taburlar halinde teşkilatlandırılmıştır. Uçuş Grup ve İstasyon K.lıkları lağv edilerek, Toplam 3 tabur ihdas edilmiş ve her bir tayyare taburu dörder uçak bölüğü, bir hizmet, bir makineli tüfek bölüğü, bir foto takımı, bir ışıldak takımı ile park müdürlüğünden oluşturulmuştur. Eskişehir'de konuşlu 1. Tabur'a; 6, 7, 8, 9 ve 10. Bölükler, 2. Tabur'a; 27, 28 ve 29. Bölükler, 3. Tabur'a; 11, 24, 31 ve 44 Bölükler bağlanmıştır. Yeşilköy'de faaliyetini sürdüren Sivil Makinist Okulu'na

⁶⁰ BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer: 6.57.15 (EK Arşiv Belgesi)

⁶¹ BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer: 24.72.17 (EK Arşiv Belgesi)

⁶² Zeynep Gülden, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim şirketi TOMTAŞ' TAN 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na 2001**, İstanbul, 2002, s.3; Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.53; Kaymaklı, *age*, C-2, s.167-172

⁶³ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I (1919-1938), s.368

⁶⁴ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri III (1918-1937), s. 118

⁶⁵ Kaymaklı, *age*, C-2, s.172-174

Turkish Studies

askeri okul haline getirilmiştir. Mezunlar sivil personel yerine astsubay olarak mezun edilmiştir.

Hava Kuvvetleri K.lığı'nın 1928 yılı bütçesi 4.526.991 Türk Lirası, toplam personel sayısı 407 kişiye ulaşmıştır. İstiklal Harbinin yükünü 40 personel ile çeken hava gücü artık daha güçlü ve sayıca da oldukça büyümüştür⁶⁶.

Türk Hava Kuvvetleri'nin 1929 yılında modernize edilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu maksatla Dewotine uçaklarının yerine av uçağı alınması için çalışılır. Ancak şartnameye uygun çıkmayan Gourdou-Levasseur uçaklarının alınmasından vazgeçilmiştir. Keşif/bombardıman uçağı olarak 8 adet Letow S-16 T Smolik satın alınmış, hava tababetindeki gelişmeler üzerine Ankara'da bir hava laboratuvarı açılmıştır. Hava hekimliği için Dr. Yusuf Balkan Fransa'ya ihtisas eğitimine gönderilmiştir. Bu yıl Eskişehir'de bulunan Hava Uçuş Okulu Müdürlüğü lağv edilerek 3 bölükten oluşan Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı kurulmuştur. 1922 yılından beri Hava Kuvvetlerinin başında bulunan Tuğgeneral Muzaffer Ergüder, Kara Kuvvetleri K.lığı'na döner ve tugay komutanı olarak atanmıştır.⁶⁷

1930 yılında İtalyan havacılığı da dünyada sayılı güçlerden birisi durumundadır. İtalya'nın Türk pilotlarına eğitim verme teklifi üzerine gelişmekte olan İtalyan havacılığının da denenmesine karar verilmiş ve bir kısım hava personeli İtalya'ya eğitime gönderilmiştir.

1930 yılında, Türk Hava Kuvvetleri'nde Eğitimler; başlangıç Parasol, Moran Soulner, temel uçuş Coudron-27, tatbikat uçuşları Brege-XIX ile yapılmıştır. Bu yıl içinde de önceki yıllarda olduğu gibi halkın bağışları ile alınan uçaklar Türk Hava Kuvvetlerine armağan edilmiştir⁶⁸. Vecihi HÜRKUŞ, Vecihi-XIV tipi uçağını imal etmiş ancak Türkiye'de sörtifiye imkânı olmadığından Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın yardımıyla Çekoslovakya'ya gitmiş ve burada 5 aylık bir çalışma sonunda uçuş yetkisi almıştır.

1931 yılında yıpranmış olan mevcut deniz uçakları yerine Walrus uçakları tedariki yapılmıştır. Uçak Mühendisliği için Fransa'ya eğitime gönderilen Selahattin Raşit Alan eğitimini tamamlayarak yurda dönmüş ve bu yıl ilk makinist subay kursu açılmıştır. Kursu Yzb. Avni Okar, Yzb. İsmail Hakkı, Yzb. Basri Bilgin, Ütgm. Hıfzı Dim gibi çoğunluğunu I. Dünya Savaşı'na girmiş subaylar oluşturur⁶⁹.

Türk Hava Kuvvetleri'nin 1928 yılında tabur teşkiline geçmesinden 1932 yılında kadar geçen sürede; komutanların rütbelerinin yükselmesi, alınan yeni uçaklarla uçak miktarlarında artış olması ve yetiştirilen personel ve insan gücünün sayısal olarak artması nedeni ile Tayyare Hava Alaylarının teşkiline karar verilmiştir. Bu maksat ile; Eskişehir'de 1 ve 2. tayyare taburundan oluşan 1. Tayyare Alayı, Diyarbakır'da 3. ve 4. tayyare taburundan oluşan 2. Tayyare Alayı, İzmir'de 5. ve 6. tayyare taburundan oluşan 3.

⁶⁶ Kaymaklı, *age*, C-2, s.175,176

⁶⁷ Kaymaklı, *age*, C-2, s.177

Daha sonra Orgeneral olarak emekli olan Ergüder Paşa'nın İstiklal Harbi yıllarında ait havacılar ile ilgili anıları Türk Havacılık Tarihi bakımından önemli bilgiler verir. Yazarın Notu

⁶⁸ Kaymaklı, *age*, C-2, s.201, 202

⁶⁹ Kaymaklı, *age*, C-2, s. 203

Tayyare Alayı teşkil edilmiştir. Alay sayısı ileriki yıllarda artmıştır. 1932 yılında ilk kez Amerika'ya uçuş eğitimi için subay gönderilmiş, 1 Haziran 1926 tarih ve 889 nolu kanunla uçuculara verilen tahsisat 29 Haziran 1932 tarih ve 2047 sayılı kanunla yeniden düzenlenmiştir. Yine 1932'de 1. Alay Komutanı Celal Yakal komutasında 3'lü kol Atatürk'ün emri ile havacılığı Türk Milleti'ne sevdirmek için bir Türkiye turu gerçekleştirilir. 5350 km. mesafelik Türkiye turu başarı ile tamamlanır. Atatürk, İzmir'de bulunan hava birlik ve kurumlarını İran Şahı ile birlikte denetler⁷⁰.

Türk Hava Kuvvetleri personelinin üniforması 1933 yılına kadar bazı işaret ve semboller dışında Kara Kuvvetlerinin kıyafetiyle aynıydı. Grimavi renk Genelkurmay tarafından Türk havacılığının resmi üniformasının rengi olarak kabul edilmiş, grimavi renkli yakası açık takım elbise içinde, lacivert gömlek, siyah kravat kullanılmıştır. Amerika'dan Fleet-II tipi bir eğitim uçağı alınmış ve bu uçakların akrobasi yeteneğı olduğu için üretici firma Eskişehir'de akrobasi kursu açmıştır. Cumhuriyet'in 10. yıl kutlamalarında bütün uçucu birlikler Ankara'daki geçit törenine katılmıştır. Bu gösterilere; Sovyetler Birliğı, İran ve Afganistan'dan da birer uçuş ekibi katılmıştır. Hava alay komutanlıkları yardımcılıkları ihdas edilmiştir. Yine 1933 yılında uçuculara paraşüt verilmiş, hava subaylarının da "Yüksek Komuta Kursu"na katılması sağlanmıştır. Bu kursa kurmay olmamasına rağmen İstiklâl Savaşı'ndaki yararlılığından dolayı süvari sınıfı kökenli Zeki Doğan da dâhil edilmiştir⁷¹.

1933 yılında Ruslar tarafından Türkiye Cumhuriyeti'nin 10. yıl kutlamalarına katılmak için bir uçuş grubu gönderilmiştir. 1934 yılında Sovyetler Birliğıne bir yıl evvelki ziyareti iade maksadıyla 5 uçaktan oluşan bir Türk uçuş kolu gönderilmiş, Atatürk heyeti kabulünde; "Kendinizi Ruslara iyi gösterin" direktifini vermiştir. Türk ekibin gezisi 20 Nisan 1934 tarihinde başlamış ve 18 Mayıs 1934 tarihine kadar devam etmiştir. Yurda dönüş rotasında, Romanya'ya da ziyarette bulunulmuş, 1934 yılında düşen bir uçaktan paraşüt kullanılarak ilk defa kurtulma olayı gerçekleştirilmiştir. 1934 yılında İtalya tarafından zaman zaman gözdağı verilmesi üzerine bütün pilotlar vatanın bağımsızlığı için son çare olarak intihar pilotluğu yapacaklarını yazılı olarak Atatürk'e bildirirler. 1934 yılının bir diğere önemli faaliyeti ise 10. yıl münasebetiyle Ankara'da gösteride bulunan Yunan Hava Kuvvetlerine iade maksadıyla Kur. Yb. Şefik Çakmak komutasında 5 Letov S-16 Yunanistan'a ziyaret gerçekleştirilmesi olmuştur⁷².

1934 yılında Curtiss Fledling eğitim uçağının lisansı alınmış, 10 adeti Kayseri'de üretilmiştir. 1401 numaralı uçak İran'a hediye edilmiştir. Uçağın teslimi Yzb. Enver

⁷⁰ Kaymaklı, *age*, C-2, s. 204

⁷¹ Kaymaklı, *age*, C-2, s. 205; Hv.K.K.lığı, "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)", *Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı*, Sayı 338, Ankara, 2000, s.43 ; Kaymaklı, *age*, s.206, 207; Hv.K.K.lığı, *Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü*, İtranet, s.12; Hv.K.K.lığı, *Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)*, İstanbul, 1992, s.34-37

Orgeneral Zeki Doğan, meslek hayatı ve kişiliğı ile çok fazla özellikleri olan değerli bir Türk subayıdır. Çanakkale Savaşında Mustafa Kemal Paşa'nın yanında bulunmuş, İstiklâl Harbi'ne süvari yüzbaşı olarak katılmıştır. İzmir'in Yunanlılardan temizlenmesi olayında vilayetteki Yunan bayrağı yerine Türk Bayrağını çeken Süvari Yüzbaşı Zeki Bey daha sonra havacı olmuş ve burada da hızla yükselmiştir. Hava Kuvvetlerinin müstakil komutanlık olmasında önemli katkıları olmuştur. Türk havacılığının ilk dört paşasından birisidir. Diğere ise Mareşal Fevzi Çakmak'ın damadı Şefik Çakmak, Celal Yakal ile Yahya Razi Biltan'dır.

⁷² Kaymaklı, *age*, C-2, s. 205, 206

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

Akoğlu tarafından yapılmıştır⁷³. Ayrıca dönemin iyi av uçaklarından Curtiss Hawk av uçaklarının lisansı alınmış, 15 adet hazır temin edilirken, 15 adet kadarı da Kayseri’de üretilmiştir. Yine Dönemin en iyi av uçaklarından olan Polonya yapısı P.Z.L.24 av uçağı lisansı altında üretilmiş, bu uçaklardan 40 adedi hazır alınmış, 29 adedi ise Kayseri’de imal edilmiştir. Bu dönemde hava hekimliği için bir grup doktor Fransa’ya eğitime gönderilmiştir⁷⁴. Kayseri Uçak fabrikasında üretilen toplam uçak sayısı yaklaşık 200 civarındadır.

Atatürk 1 Kasım 1935 tarihinde Meclis’in açılış konuşmasında yine hava kuvvetinin önemine işaret etmiş ve hava saldırılarına karşı güvenliğın, düşmanın verdiği zarara karşılık bizim de vereceğimiz zararın güvenimiz demek olduğunu ifade etmiştir⁷⁵. 1 Kasım 1937 tarihinde Meclis’in açılış konuşmasında, “...*Bu mesaiyi planlaştırmanın ve mevzuuyu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmanın gerektiğini*” vurgulamıştır.

Atatürk Döneminde hava tababeti ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. Fransa’ya eğitime gönderilen doktorların eğitimini başarı ile bitirip 1935 yılında yurda dönüşlerini takiben Eskişehir’de Hava Sıhhi Muayene Merkezi açılmıştır. Hava Makinist Okulu’nda Fransız öğretmenler yerine Türk öğretmenler tarafından eğitim verilmeye başlanmıştır. 3 Mayıs 1935 tarihinde gençliğe uçuş sevgisini aşılama için Türkkuşu kurulmuş ve açılış konuşması bizzat Atatürk tarafından yapılmıştır. Plt. Bnb. Fazıl Bey’in şehadet tarihi olan 27 Ocak gününde düzenlenen hava şehitlerini anma günü, kış şartlarının olumsuz etkisi nedeniyle 1935 yılında THK’nın 6. kurultayında alınan kararla 15 Mayıs’ta anılmaya başlanmıştır⁷⁶. Bu yıl envanterinde Breguet XIX bulunan uçağı bulunan birlikler arasında Genelkurmay Başkanlığı tarafından; Seyahat (3.500 km.), atış, seyrüsefer ve bombardıman görevlerini kapsayan bir yarışma düzenlenir ve Eskişehir Bölüğü birinci olmuştur⁷⁷.

Özel sektörden Nuri Demirağ’ın 1936 yılında Beşiktaş’ta açmış olduğu özel uçak fabrikası dönemin önemli bir gelişmesidir. Demirağ’a ilk başlarda devlet yetkilileri destek vermişler ancak zamanla işler beklenen şekilde gelişmemiştir. Nuri Demirağ, Yeşilköy’de bir de uçuş okulu açarak burada 290 pilot yetiştirir ve 30.000 saate yakın uçuş yapılır.

Atatürk, 9 Haziran 1936 tarihinde Eskişehir’e gelmiş ve hava birliklerini ziyaret etmiştir. Burada yaptığı konuşmada havacılığın daha da güçlenmesini, kara kuvvetlerine yapılan desteğin keşif ile sınırlı kalmaması gerektiğini belirtmiştir. Türk havacılığının yakalamış olduğu yenilmez güçten duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir. Eskişehir Makinist Okulu Mart 1936’da Hava Okullar K.lığına bağlanmış, yine aynı yıl bir hava subayı Yzb. Tekin Arıburun ilk hava ataşesi olarak yurt dışına atanmıştır.

73 Hv.K.K.lığı, “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.44; Kaymaklı, **age**, s.209; Tayhani, **age**, s.224; Sarısır, **agt**, s.84

74 Kaymaklı, **age**, C-2, s. 207

75 **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938)**, s.404

76 Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.66; **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, “Türk Tayyareciliğinin Mukaddes Şehitleri”, Milli Kütüphane 1956-SA-544 ,No:13-19,Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1Kanunisani 1926, s.20-22; **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, “Tayyare Şehitlerimiz”, Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:10-12, Ahmet İhsan Matbaası,İstanbul, 1 Şubat 1926,s.8-9;**Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, “Tayyare Şehitlerimiz”,Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:16-22, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 10 Şubat 1926, s.9-10

77 Kaymaklı, **age**, C-2, s. 221, 222

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

İtalyan lideri Mussolini açık ve kapalı Batı Anadolu üzerinde gözü olduğunu zaman zaman dile getirmektedir. Mussolini'nin iddialarına karşı Atatürk sert göndermeler yaparak Türkiye'nin toprak bütünlüğü konusundaki kararlılığını ifade etmiştir⁷⁸. Atatürk, bu maksatla Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'tan en iyi pilotlarını görevlendirerek dünyanın en gelişmiş uçaklarının araştırılmasını istemiştir. Mussolini'nin tehditlerine karşı tedbir alınması için Roma'yı bombalayıp geri dönebilecek uçaklara sahip olma imkânının araştırması yapılmıştır. Plt. Yzb. Enver Akoğlu bu maksatla Amerika'ya gönderilmiş ve gerekli incelemeleri yaparak dönemin en gelişmiş uçakları alınmıştır⁷⁹. Martin-139 tipi bu uçağa Martin Uçak Fabrikası tarafından büyük yatırımlar yapılmış ama uçağın büyük bir harp silahı olduğu Türk heyeti uçağın alınmasına karar verinceye kadar dünyanın diğer hava otoriteleri tarafından anlaşılammıştır. Öyle ki, fabrika Martin-139'a yaptığı yatırım nedeni ile iflasın eşiğine gelmiştir. Nitekim, Türkiye tarafından yirmi dört uçak siparişe verilmiş ve bundan sonra fabrikanın satışları açılmıştır. Daha sonra fabrikanın sahibi Mr. Martin, Türk Uçak Mühendisi Yavuz Kansu'ya, "... Ben Türklere minnettarım beni iflastan kurtardıklarınızı unutmam. Sizininkiler o zamanlar bizim havacılarımızdan çok daha ileri görüşlü yetişkin insanlardı" demiştir⁸⁰. Atatürk havacılığın Türkiye'de inkişaf etmesini devlet politikası olarak görmüştür.

İspanya iç savaşında önemli başarılar sağlayan Heinkel-III uçakları 1937 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Almanya'dan alınan uçakların eğitiminde kullanılmak için Wulf J-2'ler alınmış, bu yıl İngiltere'den dönemin en gelişmiş hafif bombardıman uçağı Bristol Blenheimlerden de bir miktar tedarik edilmiştir. 1937 yılında Hava Kuvvetlerinin alay sayısı dörde çıkarılmış, Kara ve Deniz Harp Akademilerinin yanında Hava Harp Akademisi Yıldız'da açılmıştır. Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen askeri pilot olarak yetiştirilmiş ve dünyanın ilk kadın askeri pilotu olmuştur⁸¹.

Dünyada, 1925 yılından uçaklar itibaren arkeolojik arama ve keşif maksatlı kullanılmaya başlanmıştır. Eski kalıntıların uçakla havadan daha kolay keşfedildiği tespit edilmiş ve bu alanda çalışmalar çoğalmıştır⁸². 1937 yılında Atatürk'ün emriyle, Türkiye'nin Ege bölgesinde yer alan tarihi değerlerin hava fotoğraflarının çekilmesi direktifini vermiştir. Burada bulunan tarihi eserleri havadan fotoğraflanmış, albüm haline getirilerek Atatürk'e ve Fevzi Çakmak'a takdim edilmiştir⁸³.

Türkiye, havacılıkta meydana gelen gelişmeler paralelinde son yıllarda önemini kaybetmeye başlayan Fransız havacılığının etkisinden kurtulmak istemekteydi. Bu maksatla İngiliz ve Amerikan menşeli uçaklardan alınmaya başlanmış, 1938 yılında tekamül ve eğitim maksatlı Amerikan Curtiss Falcon uçakları satın alınmıştır. İran'da hanedan ailesinin bir düğün merasimine katılmak üzere 7 uçak İran'a gönderilmiştir. Bu seyahatte birçok talihsizlikler yaşanmış, bir kısım uçaklar kaybedilmiş, personel şehit olmuştur.

⁷⁸ Hv.K.K.lığı, "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.44;Kaymaklı, **age**, s.209

⁷⁹ **BCA**, Tarih 4.11.1936, Sayı: 2/5529, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 69.86.6;Rifat Uçarol, Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962), Hv. K.K.lığı, İstanbul, 1990, s.88-90; O. Zeki Özpıncı, "Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur", Anılar, Ankara, 1997, s.152-175

⁸⁰ Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara, 1997, s. 222-224

⁸¹ Kaymaklı, **age**, C-2, s. 225,226

⁸² Kaymaklı, **Türk Havacılık...2**, S.308

⁸³ Tarihçe Ş.Md.lüğü, **Fotoğraf Albümü**, Ankara, 2010

1937 yılında Türk-İtalyan ilişkilerinin gerginlik gösterdiği bir sırada yaşanan Akdeniz’de meydana gelen bazı olaylarda Türkiye’nin kararlılığını göstermesinde Türk Hava Kuvvetleri önemli bir güven unsuru ve caydırıcı güç olmuştur. Mussolini, 1922 yılında İtalya’da göreve gelmiş, 1934 yılında yapılan İkinci Beş Yıllık Faşist Kongresinde yaptığı bir konuşmada İtalya’nın tarihi emellerinin Asya ve Afrika’da olduğunu söylemiştir. Mussolini, İtalyan donanması ile Hava Kuvvetleri’ne savaş gemilerini ve uçaklarını söz konusu bölgeye göndererek bir çeşit gövde gösterisi içerisinde bulunmuştur.

Atatürk, Mussolini’nin bu hareket tarzına karşı Türk ordusunun önemli bir gücünü karadan Antalya bölgesine yığmak yaptırarak Hava Kuvvetlerini de bölgeye kaydırmış, donanmayı da Antalya civarına intikal ettirmiştir. Kendisi “*Gülcehal Vapuru*” ile Antalya’ya gelmiştir. Atatürk seyahat esnasında “*Gülcehal Vapuru*”nda çevresindekilerle konuyu tartıştıktan sonra; “*Mussolini’nin çok güçlü donanmasına ve hava kuvvetlerine intihar dalışı yapmaya azmetmiş bir Türk Bahriyesinin ve Havacılığının mevcudiyetini Mussolini’ye ve dünyaya hissettirmeliyiz...*” demiştir. Ertesi gün Türk pilotlarının her birisine “*Kişiyeye Özel*” bir zarf gönderilmiş, Zarfın içerisinde; “*Komuta makamlarının; Atatürk’ün İtalyan harp gemilerine ve uçaklarına emriniz altında ve kullandığınız uçaklarla intihar dalışı yapıp yapmayacağınızı sormakta olduğu*” şeklinde emir vardır. Cevaplar tasnif edildiğinde, hepsinde bir tek kelime ile cevap olarak, “*Evet*” ibaresi olduğu görülmüştür⁸⁴.

Bu dönemde havacılığın ülke çıkarlarını korumak için katkı sağladığı bir diğer olay Hatay’ın Anavatana katılması olayıdır. Dünyada uluslararası ilişkilerin çok gerginleştiği bu sıralarda Atatürk, Hatay’ın kesin olarak anavatana katılmasını istiyordu. Bu amaçla 20 Mayıs 1938’de Mersin’e giderek orduyu teftiş etmiş ve geçit törenini ayakta kabul ederek, Hatay için her türlü yola başvurulacağı kararlılığını Fransa’ya ve bütün dünyaya göstermiştir. Atatürk, Mersin gezisinden 25 Mayıs 1938 günü Ankara’ya dönmüş ve bir gün sonra yani 26 Mayıs 1938 günü İstanbul’a hareket etmiştir. İşte Atatürk, İstanbul’a yaptığı bu yolculuk sırasında özel trenini Eskişehir’de durdurup gece vakti aniden ordu evine giderek havacı subaylarla görüşmüş ve onlara şu soruyu sormuştur; “*Çocuklar, yakında Hatay’a gireceğiz. Cephaneniz kalmasa da Fransız uçaklarına gidip çarpabilir misiniz?*” Havacı subayların soruya cevabı; “*Çarpmayan namerttir, namussuzdur, çarparız!...*” olmuştur.

Atatürk, Mussolini’nin yayılmacı emelleri karşısında ve Hatay’ın Türkiye’ye katılma sürecinde havacıların görüşlerini almış, havacıların hayatlarını hiçe sayan destek ve dirayetlerine güvenerek ülkenin menfaatleri konusunda daha rahat hareket etme imkânı kazanmıştır⁸⁵.

1938 yılının diğer önemli bir olayı Türkiye ve Balkan ülkeleri arasında devam eden işbirliğinin bir hava turu ile pekiştirilmesi olmuştur. Sabiha Gökçen’in Balkan Turu’dur. Altı gün süren ve Vultee tipi uçakla yapılan gezide; Atina, Selanik, Sofya, Belgrat ve Bükreş ziyaret edilmiştir. Sabiha Gökçen’in ziyaretine ilgili ülkeler büyük önem vermişler ve konu Türkiye’nin iç basınında da geniş yer almıştır. 1938 yılında Mareşal Fevzi Çakmak, İzmir 3.. Alayı ziyaret etmiştir⁸⁶.

⁸⁴ Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk ...*, s.75

⁸⁵ Özdemir, *Atatürk ve Türk...* s.70

⁸⁶ Kaymaklı, *age*, C-2, s. 226-228

Cumhuriyet'in ilanında çok sınırlı uçak ve personel gücüne sahip olan Türk Hava Kuvvetleri Atatürk döneminde envanterine giren yaklaşık 500 civarında uçak ile bölgesel bir güç olmuştur. Atatürk'ün, “Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider.” ve “İstikbal göklerde dir.” direktifleri Türk istiklâl ve bağımsızlığının bekası için önemli bir ikaz olarak görülmüştür⁸⁷. Atatürk Döneminde güçlü bir hava kuvvetleri oluşturma yanında milli imkânlarla uçak üretilmesine de önem verilerek çalışmalar yapılmıştır. Atatürk'ün bu alanda söylediği; “Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır”. direktifi bu günde geçerliliğini korumaktadır⁸⁸.

1 Kasım 1938 tarihinde Beşinci Dönem Dördüncü Oturumunu açmak üzere hazırlattığı demeçte ise; “Hava programımız önemle tatbik olunmaktadır” ifadesine yer vermiştir⁸⁹. Atatürk'ün bunca arzu ve isteklerine rağmen bu konuda yapılanlar hedefe uygun olarak gerçekleşmiş midir? Bu sorunun cevabını ortaya koymak ve eksik olan hususun tespitini yapmak önem arz etmektedir. Diğer taraftan havacılık bir devletin ayakta kalmasının en önemli unsuru olduğu için önemlidir. Atatürk'ün görüşünün burada ısrarla ifade edilmesi konunun önemini çok önceden görmüş olması ve tedbirler almaya yönelik girişimler yapmış olmasıdır. Türkiye, Atatürk döneminde dünyanın en güçlü devletlerinden olan; İngiltere, Sovyetler Birliği, İtalya ve Fransa ile de sınır komşusuydu. Kaldı ki bu devletlerle bir süre önce uzun süre devam eden bir savaş yaşamıştır. Sovyetler ile ilişkiler iyi seviyede ise de uluslararası çıkarların uzun süreli dostluklara elverişli olmadığı bir başka gerçektir.

Atatürk'ün geleceğe matuf tasavvurları o dönem için çok ileri idi. “Havacılarımız bütün ordu ve donanmamız gibi vatani korumaya anık kahramanlardır. Büyük millet bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sanabilir⁹⁰.” İfadesiyle, güçlü bir hava gücü'nün yanında çağın en son teknolojisini kullanacak olan hava personelinin özgüven, irade ve yeteneklerinin Türkiye Cumhuriyeti için önemini belirtmiştir. Diğer yandan; “Geleceğin etkili silahı da, aracı da hiç kuşunuz olmasın uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin tahakkuku için iki bin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı'dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir⁹¹.” sözüyle Avrupa'daki ve Batı âlemindeki gelişmeleri teşhis etmiş ve alınması gereken tedbirleri belirtmiştir. Ancak Türkiye bu hedeflerin gerisinde kalmıştır. Aya insanların gideceği inancı 1930'lu yıllarda bazı havacılık yayınlarında da yer almıştır.

Atatürk Döneminde hava mühimmatlarının da Türkiye içinde üretilmesi için çalışmalar yapılmış ve başarı elde edilmiştir. Şakir Zümre uzun yıllar Türk ordusunun gereksinimi olan silah ve cephanelerin üretimini yapmıştır. Şakir Zümre, Bulgaristan'dan

⁸⁷ Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I, THK, Ankara, 1985, s.10; **Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, Gnkur.Bsm., Ankara, 1983, s.200

⁸⁸ Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.289; Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, 1981, Ankara, s.48; Çağlar, a.g.e.s.240; Süslü, a.g.m.s.12; Tayhani, age.s.238; Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.48

⁸⁹ Süslü, a.g.m., s.12

⁹⁰ Havacılık ve Spor, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, C.IX, Ankara, 1938, s.1888

⁹¹ Hv. K.K.lığı, 17.12.2003 Tarihli **Hv. K.lığı Hava ve Uzay Şubesi, İtranet HV. K. K. ve UZAY Linki**, Yıl:1936-Eskişehir Tayyare Alayını ziyaretinde

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/2 Spring 2011

getirilen yabancı usta ve teknisyenler ile silah ve donanım üretimine başlamış ve kısa bir süre sonra fabrikada yerli işçi ve usta yetiştirmeyi başarabilmiştir. 1930'lu yıllarda artık fabrikanın tüm personeli Türklerden oluşmaktaydı. Fabrikanın çalışmaları ise artık çok daha geniş bir alana yayılmıştı. Türk Hava Kuvvetlerinin bir dönem cephane gereksinimleri Şakir Zümre Fabrikası tarafından üretilmiştir.

Bu bombalara ait kullanma biçimleri Şakir Zümre Fabrikası'nın teknik ekibi tarafından projelendirilerek "*tarifnameleri*" hazırlanmış ve 1939 yılında kitap olarak Şakir Zümre tarafından yayımlanmıştır. Bombaların büyük bir bölümü Şakir Zümre Fabrikası'nda üretilmiştir. 100 kg, 300 kg, 500 kg, ve 1000 kg .'lık uçak bombaları ve çeşitli yangın bombaları bu fabrikada seri olarak üretilmiştir. Hatta bazı hava mühimmatları ihraç edilmiştir.

Atatürk'ün havacılığa önem vermesinde, yukarıda bahs edilen nedenler kadar geleceğe yönelik tehlikeyi yıllar öncesinden teşhisi önemli olmuştur. Bu teşhisle Türk Milli bütünlüğüne gelebilecek tehlikenin boyutu ortaya konmuştur. Ülkenin ve milletin bütünlüğünün korunması için alınması gerekli en önemli tedbirin de Türk göklerinin Türkiye'nin imkân ve kabiliyetleri ile savunulması ve bu savunmada dışarıya bağımlı olmadan milli imkânların harekete geçirilmesi gerektiği tespiti yapılmıştır. Bu tehlike o günden bu güne artarak devam etmiştir, devam etmektedir.

Hâkimiyet teorilerine göre oldukça stratejik bir bölgede bulunan Türkiye'nin kendini koruması, bölgesel ve dünya barışının da korunması ile eşdeğer bir durumdur. İşin doğası gereği bu coğrafyada devlet olmak zor ve çetin mücadeleleri gerektirmektedir. Talihsiz bir dönemde karşılaşılan sorunlar ve imkânsızlıklar doğal sınırlarına ulaşamamış devletler için beklenmedik yeni sorunları beraberinde getirebilmektedir. Türkiye Milli Kurtuluş Savaşı ile kurulmuş ancak dönemin şartları gereği bazı yerlerde doğal sınırlardan mahrum kalmıştır. Bu durum günümüze değin güvenlik sorunlarına neden olmuştur.⁹² Atatürk döneminde, bu sorunların bir kısmı çözülmüş olmasına bazı problem sahaları hala sürmektedir. Türkiye'nin sorunlarına rağmen varlığını ve üniter yapısını korumasında en etkili güç unsurlarından biri Atatürk döneminden günümüze Türk Hava Gücü olmuştur.

1.8. Sonuç

Havacılık 17 Aralık 1903 tarihinde, uçağın yerden kesilmesinden çok kısa süre sonra hızla gelişmiştir. Bu dönem Mustafa Kemal bakımından; bir kurmay subay olarak meslek hayatına başladığı, dünyadaki gelişmeleri takip ettiği ve Osmanlı Devleti açısından ise tarihinin en sıkıntılı zamanlarına denk gelmiştir. Dünyadaki gelişmeler ve yükselen tansiyon Osmanlı Devletini 1911 yılında umulmadık bir zamanda savaşın içine çekmiş ve bu durum Osmanlı Devleti'nin tarihe intikal etmesine kadar devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'nin külleri üzerinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin sağlam temeller üzerinde varlığını sürdürmesi için önemli adımlar atılmıştır. Bunlardan en önemlisi tam bağımsızlık kararlılığı olmuştur. Mustafa Kemal'e göre tam bağımsız olmanın en önemli argümanlarından biri hava gücüydü. Bu düşüncesini havacılık ile ilgili söylemiş olduğu sözlerin hemen hepsinde görmek mümkündür. Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık alanında yapılan her atılım bilinçli adımlardır. Bu gün hemen herkesin bildiği ve Atatürk tarafından 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılış konuşmasında söylenen, "*İstikbal Göklerdedir*"⁹³ vecizesi de oldukça ileri bir

⁹² İbrahim Yılmazçelik, "Yeni Dönemde Türkiye'nin Orta Doğu Siyaseti Üzerine Bir Değerlendirme", **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006, s.10

⁹³ **Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, s.200

görüşün iadesidir. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş mantığı aradan geçen 83 yıla rağmen önemini korumaktadır⁹⁴. Türk havacılık tarihi'nin 1923-1950 yılları arasındaki büyük inkişafının temelini bu gerçeklerde aramak gerekir.

Filistin Cephesi Gazilerinden Yedek Subay Nazmi Koçoğlu anılarında; *“Bizi en çok rahatsız eden ingiliz uçaklarıydı. Bu uçakların bir kısmı sık sık cephe üzerinde uçuyor keşif yapıyordu. Sonra da yenileri geliyor ve keşif uçaklarının mevkiini öğrendikleri hedefleri bombardıman ediyor veya makinalı tüfekte tarıyor, kendi olanaklarımızla kazdığımız siperlerimizi havaya uçuruyor, bir çok arkadaşımızı şehit ederek bizleri zor koşullarda bırakıyorlardı. Daha o zamanlar tanık olduğum bu olaylar nedeniyle hava kuvvetlerinin önemini çok iyi anlamıştım. Bir uçak gerektiğinde bir taburluk askeri gücün bir günde yapabileceği tahribatı, birkaç dakika içinde yapabiliyordu.... Son olarak Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi ‘İstikbal Göklerde’ sözünün doğruluğuna ben Filistin Cephesinde bulunurken tanık olmuş ve içtenlikle inanmıştım”⁹⁵* diye anlatmıştır. Yaşanmış olaylardan ders alınarak alınan kararlar her zaman daha isabetli olmuştur. Atatürk döneminden sonra dünyada havacılık alanında çok önemli gelişmeler oldu ve bu alandaki yarış gelişmiş ülkeler arasında uzayda devam etmektedir. Türkiye bulunmuş olduğu coğrafyanın bir emri, hakimiyet teorilerinin gereği olarak kendi çizgisini koruyan bir ülke olarak yoluna devam edebilmesinin en önemli koşulu; tarihte yaşannalardan ilham alarak uzayda söz sahibi ülkelerin arasında bir oyuncu olmak mecburiyetindedir.

Atatürk'e göre havacılığın ihmal edilmesi hâlinde olabilecekler oldukça açıktır Bu maksatla söylemiş olduğu, *“Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider....”⁹⁶* sözü ile yüzlerce yıl önce Stratejist Sun-Tsu tarafından söylenen; *“Eğer kendinizi ve düşmanınızı tanyorsanız yapacağınız her savaşı kazanabilirsiniz, eğer kendinizi biliyor, fakat düşmanınızı bilmiyorsanız, her zaferinize karşı bir yenilgiye uğrama mutsuzluğuna şahipsiniz. Eğer ne kendinizi ne de düşmanınızı bilmiyorsanız, sürekli yenilmeye tutsak bir ahmaksınız”⁹⁷* sözünün hedeflerinin aynı sonuçları öngörmesi söyleyenlerin liderlik yeteneklerini göstermektedir.

1940'lardan sonra jet motorlarının (tepkili motor) dünyada sıklıkla kullanılması ile havalardan gelen tehlikenin boyutu büyümüştür. Hava gücü olmayan milletler merhamet dileyen duruma düşmüştür. Bunun en bariz örneklerine, Kore'de, Bosna-Hersek'te, Kosova'da, 2. Körfez Krizinde ve 2006 yılında Lübnan'da tüm insanlık alemi ibretle şahit olmuştur. Uçakların gelecekte harblerin temel belirleyici unsuru olacağı Mustafa Kemal Paşa tarafından bizzat cephelerde tecrübe edilmiş ve Türk Milletinin istikbalde talihsiz olaylarla yüzleşmeden tedbir alması için döneminde her türlü önlemi, dönemin pek çok devletinden önce almıştır. Ancak gelişmeler arzu edildiği şekilde sonuçlanmamıştır.

100 yıllık askeri havacılık tarihimizde envantere 210 civarında uçak girmiştir. Bunun yaklaşık 40 adedi Atatürk Döneminde envantere girmiştir. Milli uçak üretilmesi için devletin girişimlerinin yoğunlaştığı özel girişimcilerin fırsat bulduğu dönem Atatürk'ün devridir.

1 Haziran 1911 yılında 4 kişi ile ilk nüvesi atılan Türk Hava Kuvvetleri 33 yılın sonunda müstakil kuvvet olurken, 2. Yüzyılına girdiği günümüzde, bölgesinde ve dünyada sayılı hava kuvvetlerinden biri olma vasfını korumaktadır. Şüphesiz bu başarıda en fazla gayret gösterenlerden biri Mustafa Kemal Atatürk olmuştur.

⁹⁴ Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I, s.10-15; Sarısrı, agt, s.38; Yeniçağ Gazetesi, 15 ŞUBAT 2007

⁹⁵ **Filistin Cephesi Gazilerinden Nazmi Koçoğlu ile Yapılan Röportaj**, TRT, Tarihçe Ş.Arşivi Klasör No:85, 2007, s.3,6; Bu röportaj muhtemelen 1960'lı yıllarda TRT'de canlı yayınlanan bir programdır.

⁹⁶ Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I, TTK, İstanbul, 1985, s.10

⁹⁷ Hv.K.K.lığı, **Hava İstihbaratı**, Hv. K. K.İsth. D. Bşk.lığı, Ankara, 1978, s.6

KAYNAKÇA

- ATAY, Falih Rıfki, Çankaya, Tunç Ofset Matbaacılık, İstanbul, 1998
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I (1919-1938)**, Gnkur. Bsm., Ankara, 1981
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri III (1918-1937)**, Gnkur. Bsm., Ankara, 1981
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (1906-1938)**, Gnkur. Bsm., Ankara, 1981
- APUHAN, Recep Şükrü, **Menderes**, Timaş, İstanbul, 2007
- AVCI, Cenk, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Gnkur.ATASE Bsm., Ankara, 2009
- AKYÜZ, Yahya - VD., **Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I/I**, Yükseköğretim Kurulu Yayınları, Ankara, 1989
- Bernard, LEWIS, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, 9. Baskı TTK, Ankara, 2004
- BCA**, Tarih 4.11.1936, Sayı: 2/5529, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 69.86.6
- BCA**, Fon Kodu: 030.18.01. Yer No: 02.35.23.7
- BCA**, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 6.57.15
- BCA**, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 24.72.17
- ÇAĞLAR, Behçet Kemal, KUTAY, - Cemal, "15 Yıl", **Havacılık ve Spor**, C.XII, Ankara, 1940
- ÇAĞLAR, Bora, **Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**, HAVELSAN, Ankara, 2000
- ÇAYCI, Abdurrahman, Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2002
- Erdoğan, Mehmet (Çeviren), **Hava Gücü ve Savaş**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, 1986, Ankara,
- Erdinç, TOKGÖZ, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2001
- ERSOY, Ergin, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetleri'nin Katkıları", **Hava Kuvvetler Dergisi 91. Yıl**, Sayı:341, Haziran:2002
- Filistin Cephesi Gazilerinden Nazmi Koçoğlu ile Yapılan Röportaj**, TRT, Tarihçe Ş.Arşivi Klasör No:85, 2007
- GÜRER, Turgut **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, Özkaracan Matbaalık, İstanbul, 2006
- GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt III, Ks. 6 (1908–1920)**, Ankara, 1996
- GÖNAY, Süha, **Siyasi Tarih**, İstanbul Üniv. Edb.Fak.Mat., İstanbul, 1979
- Havacılık ve Spor, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, C.IX, Ankara, 1938
- Hv. K.K.lığı,17.12.2003 Tarihli **Hv. K.lığı Hava ve Uzay Şubesi, İtranet HV. K. K. ve UZAY Linki**, Eskişehir Tayyare Alayını ziyaretinde Yıl:1936
- İLHAN, Suat, **Jeopolitik Duyarlılık**, Ötüken Yay.,İstanbul, 2003
- PEHLİVANOĞLU, A.Öner, **Ortadoğu ve Türkiye**, Kastaş Yay.,İstanbul, 2004

- KARLUK, S.Rıdvan, **Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim Yapısal ve Sosyal Değişim**, 4. Baskı, Beta Yay., İstanbul, 1996
- KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara, 1997
- KAVUNCU, S. Cüneyt, “Kartal Müfrezesi”, **Harp Akademileri Dergisi**, s.6, Yıl:2, Eylül–2002, İstanbul, 2002
- KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi(1912–1914), Birinci Kitap**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir,1951
- KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1917–1918), İkinci Kitap İkinci Cilt**, Hava Basımevi, Eskişehir,1951
- KURAL, Fethi, **Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913**, Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 1974
- SARISIR, Serdar, **Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sos.Bl.m.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998
- SARP, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara,1986
- SÜSLÜ, Azmi, “Ve Atatürk’ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri”, **Uçan Türk**, S.303, Temmuz 1986, THK, Ankara, 1986
- SÜSLÜ, Azmi–BALCIOĞLU, Mustafa, **Atatürk’ün Silah Arkadaşları Atatürk Araştırma Merkezi Şeref Üyeleri**, AAM, Ankara, 1999
- ŞIVGIN, Hale, **Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri**, TTK Bsm., Ankara, 1989
- TANMAN, Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918–1923), 2. Cilt 2.Kitap**, Hava Basımevi, Eskişehir
- TAYHANI, İhsan, **Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950**,Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001
- UÇAROL, Rifat, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898–1962)**, Hv. K.K.lığı, İstanbul, 1990
- ÖZDEMİR, Yaşar, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1981
- ÖZDEMİR, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**,Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara,1981
- ÖZPİRİNÇ, O. Zeki, “Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur”, **Anılar**, Ankara, 1997
- VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I-II**, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985
- Yeniçağ Gazetesi**,15 ŞUBAT 2007
- www.cnnturk.com/2011/turkiye/02/27/libyayi.gozu.pahasina.savunmustu/608302.0/index.html
- YILMAZÇELİK, İbrahim, “Yeni Dönemde Türkiye’nin Orta Doğu Siyaseti Üzerine Bir Değerlendirme”, **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006
- YILMAZ, Veli, **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay.,İstanbul, 2003

