

HAR P
SANAT

TÜRK ASKERÎ HAVA GÜCÜ
Kuruluşu, İlk Seferleri,
Yükselişi ve Müstakil Kuvvet Olması
(1911-1950)

Doç. Dr. (E.) Hv. Öğ. Kd. Alb. Osman YALÇIN



Harp Sanat©

www.harpsanat.com

kitap@matbumedya.com

0850 304 22 03

Yayıncı Sertifika No 28740

Genel Müdür: Emrah Çelik

Yayın Yönetmeni: Murat Şerefoglu

Son Okuma: Mahmut Sakal

Mizanpaj Tasarım: Emir Tali

Kapak Tasarım: Senem Yıldırım

1. Basım, İstanbul, Temmuz 2025

ISBN: 978-625-9708-48-5

Tilki Kitap Matbaa / İstanbul

Matbaa Sertifika No: 48138

"Harp Sanat Yayınevi tarafından baskıya hazırlanan eserlerin hukuki sorumluluğu tamamen yazara aittir."

TÜRK ASKERÎ HAVA GÜCÜ

Kuruluşu, İlk Seferleri,
Yükselişi ve Müstakil Kuvvet Olması
(1911-1950)

Doç. Dr. (E.) Hv. Öğ. Kd. Alb.
Osman YALÇIN

İÇİNDEKİLER

Harp Sanat Yayınevinin Yayın Esasları	9
SUNUŞ	13
ÖN SÖZ	17
GİRİŞ	23
BİRİNCİ BÖLÜM	35
Türklerde Havacılık Kavramının Kökleri ve Osmanlı Askerî Havacılığı	35
1. Türk Devlet Tôresinde ve Kültüründe Gökyüzü	35
2. Modern Havacılığın Doğuşu Öncesinde Türklerde Havacılık Faaliyeti	38
3. Havacılık Alanında Gelişmeler: Balon, Planör ve Uçaklar	46
4. Orduların Teşkilatında Uçakların Yer Alması	50
4.1. Havacılıktaki Gelişmelere Osmanlı Devleti'nin İlgisi ve Askerî Havacılığın Kuruluşu	52
5. 20. Yüzyıl Savaşlarının Karakterini Değiştirecek Bir Gelişme: Uçaklar	60
5.1. Savaşların Üçüncü Boyuta Taşınması: Trablusgarp Savaşı ve Uçaklar	61
5.2. Osmanlı Ordusunun Savaşta İlk Defa Hava Gücü Kullanması: Balkan Savaşları	67
5.3. Osmanlı Ordusunda Askerî Havacılığı Geliştirme Projesi	79
6. Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi (8 Şubat 1914-22 Mayıs 1914)	81
6.1. Hava Seferi Öncesinde Yaşanan Önemli Gelişmeler	82
6.2. Kıtalararası Hava Seferi'nin Güzergâhı	87
6.3. Kıtalararası Hava Seferi'nden Anekdotlar	103
6.4. Seferin Osmanlı İdarecileri Üzerindeki Muhtemel Etkileri	110
6.5. Havacılık Tarihi Uzmanlarının Sefer Hakkındaki Düşünceleri	111
6.6. Seferin Cumhuriyet Dönemi'nde Gündeme Gelmesi	116
6.7. 100. Yılında Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi'nin Değerlendirmesi	119
7. Osmanlı İmparatorluğu'nun Savaşa Girmesi Süreci	123
8. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Askerî Havacılığı ve Harekâta Etkileri	129
8.1. Boğazların Osmanlı İmparatorluğu'nda Durumu	130
8.2. Cephede Savaş Öncesi Genel Durum	132
8.3. Çanakkale Cephesi'nin Açılması: Tarafların Durumu	135
8.4. Osmanlı Kara Ordusunun Durumu	140
8.4.1. Savaşın Başında Osmanlı Hava Gücü	141
8.5. Çanakkale Cephesi'nin Faaliyete Geçmesi	144
8.6. Çanakkale Cephesi'nde Muharebelerin Safhaları	146

8.7. Osmanlı Ordusunun Aldığı Savunma Tedbirler	147
8.8. İtilaf Güçlerinin Çanakkale'yi Geçmek İçin Aldığı Tedbirler.....	149
8.9. Çanakkale'de Tarafların Hava Harekâtı.....	150
8.9.1. 18 Mart 1915 Deniz Savaşı ve Öncesi Hava Harekâtı	150
8.9.2. Osmanlı Ordusunda 18 Mart Sonrası Savunma Planı	158
8.10. 25 Nisan Kara Harekâtı Öncesi Tarafların Hava Faaliyeti.....	162
8.11. Türk Hava Meydanları ve Konuşlanma Yerleri.....	167
8.12. 25 Nisan Çıkarması Öncesi İtilaf Güçleri Hava Gücü.....	168
8.12.1. Birinci Kirte Muharebesi'nde Hava Gücü Faaliyeti (25 Nisan 1915)...	170
8.12.2. İkinci Kirte Muharebesi (6-8 Mayıs 1915)	174
8.12.3. Üçüncü Kirte Muharebesi (4-6 Haziran 1915)	176
8.12.4. Kirte Muharebeleri Sonrası Tarafların Aldığı Önlemler.....	177
8.13. Zığındere Muharebeleri'nde Hava Faaliyeti (28 Haziran-5 Temmuz 1915)	178
8.13.1. Zığındere Muharebeleri Sonrası Hava Faaliyeti.....	181
8.14. Anafartalar Muharebeleri'nde Hava Faaliyeti (6-10 Ağustos 1915).....	184
8.15. Çanakkale Cephesi'nin SWOT Analizi.....	195
8.16. İç Faktörler (Güçlü ve Zayıf Taraflar).....	196
8.16.1. Tarafların Güçlü Yönleri (Strengths)	197
8.16.1.1. İttifak Güçleri.....	197
8.16.1.2. İtilaf Güçleri	198
8.16.2. Tarafların Zayıf Yönleri (Weaknesses).....	198
8.16.2.1. İttifak Güçleri.....	198
8.16.2.2. İtilaf Güçleri	199
8.17. Dış Faktörler (Fırsatlar ve Tehditler)	199
8.17.1. Tarafların Kullanabileceği Fırsatlar (Opportunities).....	199
8.17.1.1. İttifak Güçleri.....	199
8.17.1.2. İtilaf Güçleri	200
8.17.2. Taraplara Yönelik Tehditler (Threats).....	201
8.17.2.1. İttifak Güçleri.....	201
8.17.2.2. İtilaf Güçleri	202
8.18. Çanakkale Cephe'sinin PESTİD Analizi	202
8.18.1. Cephenin Politik Durumunun Analizi	203
8.18.2. Ekonomik Durumun Analizi.....	205
8.18.3. Sosyal ve Kültürel Durumun Analizi	206
8.18.4. Teknolojik Durumun Analizi	208
8.18.5. İnovatif Durumun Analizi.....	210
8.18.6. Demografik Durumun Analizi.....	211
8.19. Cephenin Değerlendirmesi ve Bıraktığı Miras.....	213
9. Irak Cephesi'nde Türk Hava Unsuru ve Cephe Faaliyetleri	217
9.1. Irak Cephesi'nin Açılması ve Irak'ta Türk Ordu Gücü	219

9.2. Irak Cephesi'nin Açılması Sürecinde İngilizlerin Faaliyeti.....	220
9.3. Savaşın İkinci Yılında (1915) Cephede Türk Hava Harekâtı.....	222
9.4. Savaşın Üçüncü Yılında (1916) Cephede Türk Hava Harekâtı.....	233
9.5. Savaşın Dördüncü Yılında (1917) Cephede Türk Hava Harekâtı.....	249
9.6. Savaşın Son Yılında (1918) Cephede Türk Hava Harekâtı.....	261
9.7. Değerlendirme ve Cephede Yaşanan Önemli Olaylar.....	271
9.8. Lojistik Faaliyet.....	274
9.9. Irak Cephesi'nin Sonucunda Ne Oldu?.....	278
10. Filistin Cephesi ve Cephede Osmanlı Hava Faaliyeti.....	280
10.1. Cephenin Açılması Öncesi Genel Durum.....	281
10.2. Filistin Cephesi'nin Açılması.....	282
10.3. 1915 Yılında Filistin Cephesi'nde Hava Faaliyeti.....	284
10.3.1. Birinci Kanal Harekâtı (14 Ocak-15 Şubat 1915).....	287
10.4. 1916 Yılında Hava Harekâtı ve Önemli Gelişmeler.....	288
10.5. İkinci Kanal Harekâtı (27 Temmuz 1916-05 Ağustos 1916).....	294
10.6. İkinci Kanal Harekâtı Sonrası Hava Harekâtı ve Gelişmeler.....	295
10.7. 1917 Yılı Hava Harekâtı.....	302
10.7.1. Filistin Cephesi'nde Gazze Muharebeleri.....	306
10.7.1.1. Birinci Gazze Muharebesi Hava Harekâtı.....	308
10.7.1.2. İkinci Gazze Muharebesi'nde Hava Harekâtı.....	310
10.7.1.3. İkinci Gazze Muharebesi Sonrası Tarafların Hava Faaliyeti.....	312
10.7.1.4. Yıldırım Ordularının Teşkili ve 1917 Yılı Hava Faaliyeti.....	318
10.7.1.5. Üçüncü Gazze Muharebesi'nde Hava Harekâtı.....	321
10.8. Savaşın Son Yılında Hava Harekâtı.....	329
10.9. Filistin Cephesi'nin PESTİD Analizi.....	351
10.9.1. Politik Açından Filistin Cephesi.....	352
10.9.2. Filistin Cephesi'nin Ekonomik Yönden Değerlendirilmesi.....	355
10.9.3. Cephenin Sosyal Boyutu.....	357
10.9.4. Teknolojik Farklılığın Taraflara Etkileri.....	359
10.9.5. İnovatif Uygulamalar.....	367
10.9.6. Cephede Demografik Unsurun Analizi.....	371
10.10. Filistin Cephesi'nin Hava Harekâtı Boyutuyla Değerlendirilmesi.....	375
11. Mütareke Dönemi Genel Durum ve Lider Kadronun Harekete Geçmesi.....	378

İKİNCİ BÖLÜM.....	387
Türk Askeri Havacılığının Anadolu'da Yeniden Doğuşu.....	387
1. İşgal Altındaki İstanbul'dan Ankara'ya.....	388
2. İki Önemli Şahsiyet: Şehit Pilot Binbaşı Mehmet Fazıl Bey ve Müteşebbis Erzurumlu Nafiz Kotan Bey.....	393
3. Şehit Hava Pilot Binbaşı Mehmet Fazıl Bey'in Mesleki Yaşamı ve Harp Tarihine Katkıları.....	399

3.1. Şehit Hava Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı	399
3.2. Havacılığa İntisabı.....	401
3.3. Balkan Savaşları'ndaki Faaliyeti.....	402
3.4. Birinci Dünya Savaşı'nda Pilot Üsteğmen Fazıl Bey	406
3.4.1. İstanbul Semalarında Kadıköy Üzerinde Türk-İngiliz Hava Muharebesi (25.10.1918)	415
3.5. Mütareke Döneminde Yüzbaşı Fazıl Bey	419
3.6. Millî Mücadele'ye Katılması ve Tayyare Bölüğüne Komuta Etmesi	421
3.6.1. Millî Mücadele Yıllarında Üstlendiği Sorumluluklar	423
3.6.2. İnönü Muharebeleri'nde Hava Harekâtına Katkıları	425
3.6.2.1. Yedi Yunan Uçağına Karşı Hava Muharebesi	426
3.6.3. Kütahya-Eskişehir Muharebesi'nde Çalışmaları.....	427
3.6.4. Yunanların Hava Muharebesine Daveti	428
3.6.5. Sakarya Meydan Muharebesi'ne Katkısı	429
3.6.6. Büyük Taarruz'da Hava Harekâtındaki Rolü	431
3.6.6.1. Başkomutan Mustafa Kemal'in Huzuruna Çıkışı ve Binbaşılığa Terfi Ettirilmesi	436
3.7. Millî Mücadele Sonrasında Yapmış Olduğu Çalışmalar	438
3.8. Binbaşı Fazıl Bey'in Şehadeti	440
3.9. Şehadeti Sonrasında Yapılan Anma Etkinlikleri ve Komutanların Değerlendirmeleri.....	441
3.10. Fazıl Bey'in Şahsında Dönüşümcü Liderliğin Yansımaları	443
a) İdealleştirilmiş Etki Oluşturma	444
b) Telkinle Güdüleme Verme.....	444
c) Entelektüel Uyarım Sağlama.....	444
d) Grubun Çıkarlarını Kendi Çıkarları Üzerinde Tutma	445
3.11. Yaşamından Alınacak Dersler	446
4. Servetini Başkomutanın Emrine Veren ve Orduya Dört Uçak Bağışlayan Girişimci	449
5. 33 Yılda Dört Kişilik Komisyondan Müstakil Orduya Dönüşen Hava Gücü.....	453
6. DEĞERLENDİRME	475
7. SON SÖZLER	485
KAYNAK TAHLİLİ	493
KAYNAKLAR.....	549

HARP SANAT YAYINEVİNİN YAYIN ESASLARI

Harp Sanat Yayınevi, şanlı Silahlı Kuvvetlerimizde yıllarca görev yapmış olan emekli bir subay tarafından ülkemizdeki askeri tarih çalışmalarına katkı sağlamak için 2021 yılında kurulmuştur. Bilimin ışığını rehber edinen Yayınevimiz, Atatürkçü bir çizgide, bağımsız yayıncılık faaliyetlerinde bulunmayı temel ilke edinmiştir. Yayınevimiz, yayımlayacağı nitelikli eserlerle ülkemizde askeri tarih alanında hissedilen eksikliği gidermeyi amaçlamaktadır.

Bilindiği üzere toplumların tarihi incelendiğinde askerlikle ilgili hususların siyasi, sosyal ve kültürel alanlara doğrudan veya dolaylı etkilerinden söz edildiği görülmektedir. Bu etkilerin tespit ve değerlendirmesinin, günümüze ve hatta geleceğe bakan yönlerinin ortaya konulmasının fert ve devlet ölçeğindeki gelişime önemli katkılar sağlayacağı üzerinde durulmaktadır.

Sosyal bilimlerde askerî konulara ağırlık veren çalışmalar, Birinci Dünya Savaşı sonrasında önem kazanmaya başlamıştır. Zamanla genel tarih araştırmaları içinde kendine özgü bir anlayışa dönüşerek askerî tarih adı altında toplanan bu alandaki çalışmalar, Batı'da XXI. yüzyılda büyük bir hız kazanmışsa da Türkçe literatürde ne yazık ki henüz arzu edilen seviyeye ulaşamamıştır.

Karakter ve kültür kodlarımızda var olan askerliğe ve ona dair çalışmalara ivme kazandırılarak bu alandaki eksikliğin nitelikli eserlerle giderilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi hâlde bu boşluğun akademik olmayan, ideolojik birtakım amaçlarla, bilgi ve belgeye dayanmayan yorumlarla ve popülist eserlerle doldurulması başka sorunları da beraberinde getirecek, ortak tarih bilincinin oluşumuna zarar verebilecektir.

Yayınevi olarak bu bilinçle, imkânlarımız nispetinde faydalı çalışmalar ortaya koymayı arzu ediyoruz. Bu alandaki akademisyen ve yazarlarla koordineli çalışmalar yürüterek akademik, tarafsız ve güvenilir kaynaklardan oluşan yerli ve yabancı nitelikli eserlerle okuru buluşturmak istiyoruz. Kuramsal kaynak-

lardan edebî eserlere kadar geniş bir yelpazede yapacağımız yayınlarla, askerliği meslek olarak benimseyenlerin yanında askerî tarihe ilgi duyan herkese hitap eden akademik ve edebî eserler ile başvuru koleksiyonu oluşturmaya çaba sarf edeceğiz.

Tarihin tozlu raflarında unutulmaya yüz tutmuş, sandıklarda kilitli kalan hatıraların, yazma eserlerin, baskısı tükenmiş kitapların; Yükseköğretim kurumlarında büyük emekler verilerek hazırlandıktan sonra atıl kalan değerli çalışmaların gün yüzüne çıkarılması için atacağımız adımlarla, bu türdeki yayınların ve disiplinler arası müşterek akademik çalışmaların artmasında teşvik edici bir rol üstlenmek istiyoruz.

Askerlik mesleğinin ilgi sahası içinde önemli bir yer tutan yönetim, liderlik, strateji ve organizasyon konularıyla yeni modellere ilham verecek çalışmalarını okurla buluşturmayı da hedefliyoruz.

Askerî geleneklerin oluşturulması, geliştirilmesi ve sürdürülmesi amacıyla özellikle tarihe mal olmuş komutan ve stratejistlerin düşünce ve tecrübelerinin sonraki nesillere aktarılmasına hizmet edecek biyografi ve hatıratlarının yanında tenkit ve kritiklerini yayınlamayı amaçlıyoruz.

Harp tarihinin konuları dışında kalan ancak yazarı veya işlediği konu itibarıyla daha çok sosyal tarihin ve edebiyatın alanına giren eserlerin yayınlanmasının da önemli bir boşluğu dolduracağına inanıyoruz.

Her safhasını akademik bir titizlikle takip edeceğimiz, editörlük çalışmalarına önem vereceğimiz yayınlarımızda Türk Dil Kurumunun Yazım Kılavuzu'nda belirtilen esaslar çerçevesinde hareket edeceğiz.

Faydalı olabilmek niyet ve gayretiyle...

DOÇ. DR. (E) HV. ÖĞ. KD. ALB. OSMAN YALÇIN

Doç. Dr. (E.) Hv. Öğ. Kd. Alb. Osman Yalçın 10 Nisan 1971 tarihinde Mersin'in Anamur ilçesine bağlı Dereköy Köyü'ne bağlı Küseğen Mahallesi'nde doğmuştur. İlköğretimi Gülnar Yarması, ortaöğretimi Anamur Lisesinde tamamlamıştır. 1989 yılında Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü ile Hv. Asb. MYO'yu kazanmıştır. Maddi gerekçelerin ağır basması ile askerî okulu tercih etmiş ve Türk Hava Kuvvetlerine katılmıştır. 1990-2018 yılları arasında Diyarbakır, Eskişehir, İzmir, Ankara ve İstanbul'da muhtelif birliklerde İkmal Astsubayı, İkmal Subayı ve Öğretmen Subay branşlarında görev yapmıştır. Subay Yetiştirme Eğitimi (HİLYOK) Okulu ile Komutanlık ve Karargâh Subaylığı Eğitimi (KOMKARSU) mezunu olup Yrd. Doç.Dr.Kd.Alb. olarak emekli olmuştur.

Meslek hayatı süresinde eğitim çalışmalarını sürdürmüş ve 1994 yılında yeniden tarih bölümünü kazanıp 1998 yılında mezun olmuştur. Yazar, ayrıca iktisat ve sosyoloji bölümlerinden lisans, cumhuriyet tarihi alanında yüksek lisans ve doktora, uluslararası ilişkilerden yüksek lisans mezunudur. 2019 yılında Siyasi Tarih alanında Doçent unvanı almıştır.

Akademik alanda çalışmaları bulunan Doç.Dr. Osman Yalçın'ın *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi* ve *Türk Hava Gücü (1911-1950)* isimli eserleri muhtelif yayınevlerinde basılmıştır. Cumhuriyet Tarihi, Siyasi Tarih, Askerî Tarih, Hava Harp ve Havacılık Tarihine dair makaleleri, bildirileri, kitapları, konferansları ve TV programları bulunan Yazar akademik çalışmalarını sürdürmektedir.

SUNUŞ

Havacılık, uçağın ilk uçuşuyla başlatılırsa da planörler, balonlar, bilimsel çalışmalar, amatör çalışmalar ve uçmaya yönelik hayallerin tarihine doğru geriye gidildiği zaman binlerce yıllık bir geçmişe sahip olduğu görülecektir.

Şüphesiz modern anlamda ve etkileri bakımından 20. yüzyıl havacılığın doğduğu yüzyıldır, hatta havacılık yüzyıldır. Hiçbir sektör kısa zamanda gelişip insanlığın tarihini bu kadar kökten değiştirmemiştir. Havacılığın büyük etkisine rağmen tarihinin yazımı konusunda yeterli çaba gösterilmemiştir. B. Franklin Cooling, “Her nedense tarihçiler ve özellikle askerî tarihçiler kendilerine ait bilim tarihinin yararını, bugün ulusal savunmayla görevli kişilere nakletmeyi başaramamışlardır.” der. Tabii tarih yazmaktan amaç dersler çıkarıp geleceği daha iyi kurgulamaya çalışmak olmalıdır. Ne var ki bu zor bir iştir. Büyük bir strateji ve devamlılık ister. Charles Ardant du Picq, “Hiç kimse, yarını anlamak için dünü anlamak gerektiğini kabul etmek istemez; zira dünün olayları hiçbir yerde açık olarak yazılı değildir. Dünün dersleri sadece görmeyi bildikleri için hatırlamayı bilen kişilerin hafızalarında yaşamakta ve bu kişiler, hiçbir zaman konuşmamışlardır.” ifadeleriyle bu duruma değinir.

Havacılık ordulara girdiği yılların hemen akabinde Birinci Dünya Savaşı başlamıştır. Savaş, ordular bu yeni gücü anlama ve kullanım prensiplerini doktrinize etme zamanı bulamadan başlamıştır. Kuşkusuz ki bundan da en fazla etkilenen, endüstriyel anlamda en çok gelişmiş olan ülkeler olmuştur. Daha 1915 yılında, bir Alman hava gemisinin Hull’a taarruzunda oluşan infiali bir milletvekili, Arthur Balfour’a anlatırken, “Akını takip eden gece verilen bir başka alarm üzerine on binlerce kişi şehri terk etti; kadınların çığlıklarını duymak, üzüntü vermektedir. Birkaç düzine uçağa sahip olmamıza müsaade edin.” demekteydi. İngiliz yetkililer düşmanı havada mağlup edip savaşı düşmanın kalpgâhına götürmedikçe başarılı olunamayacağını öngörmekteydi. Üstelik savaşı havada kazanmak yeterli değildi ve bu üstünlüğü sürdürebilmek gerekmekteydi. Hava gücünün önemli bir farkı, hava hâkimiyetini bir defalık sağlamanın yetersizliği idi. Havacılıktaki hemen bütün temel strateji ve taktikler Birinci Dünya Savaşı yıllarında ordular tarafından

denenmiş, takip eden yıllarda ise uçak ve donanımlarının iyileştirilmesi için çalışılmıştır. Şüphesiz savaş yıllarında bu teorilerin tecrübe edilmesi uçağın askerî teşkilatlara giriş tarihleriyle ilgilidir. Wright Kardeşler'in uçağı tanıtılmaları iki yıl daha erken olsaydı orduların havacılıkla ilgili tartışmaları ve gereksiz birçok tutum savaş öncesinde bitmiş olacaktı.

Türkler, uçağın gücünü ve muharebe sahasına olan etkilerini takdir edenlerin başında gelir. Sanayi alanında yetersizliklere rağmen güçlü bir hava gücü inşası için oldukça erken ve istekli davranmışlardır. Güçlü bir hava kuvveti kurmanın yanında bu kuvvetin sürdürülebilirliğini günümüze kadar da başarıyla devam ettirmişlerdir. Bütün bu öngörülere rağmen, harbin uzun yıllarında müttefiklerinin verdikleri uçaklara bağlı kalmaları büyük bir eksiklik olmuştur. Bu eksikliği cephedeki Türk subayı iyi analiz etmiştir. Filistin Cephesi'nde Osmanlı ordusuna yönelik hava harekâtı âdetâ imparatorluğun sonunu getirmiştir. Millî Mücadele yıllarında da en çok sıkıntı çekilen alan, hava gücünün Anadolu'da harekâta hazırlanmasında karşılaşılan güçlükler olmuştur. Yunanların sayısı 100'ü geçen uçağına karşı mütevazı rakamlarla, bazen sayısı yalnız ikiye düşen uçakla mücadele edilmeye çalışılmıştır.

Uçağın en önemli ayırt edici boyutu, tek başına bir harekât alanı oluşturabilmesi, harekât icra etmesi, savaşa yön vermesi ve savaşlarda harekâtın bağımsız bir vasıtası olarak kullanılabilmesidir. Bu durumu erken fark edenler olduğu gibi fark edemeyenler de olmuştur. İki savaş arasında havacılığın stratejik bir unsur olduğunu öngörenlerin başında Türkler gelmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran kadronun büyük ekseriyeti 1911'den beri kesintisiz 11 yıl süren Büyük Harp'te uçağına aşina olmuşlar ve aynı zamanda uçağı sevmişlerdir. Cumhuriyet'in kuruluşu ile birlikte Türk semalarının Türk yapımı uçaklarla Türk pilotları tarafından korunması bir politika olarak benimsenmiş ve bu alanda önemli adımlar atılmıştır. Güçlü ve profesyonel bir hava gücü kurulmuş, ne var ki Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Orgeneral Abidin Ünal'ın da ifade ettiği gibi hava harp sanayisi kurulması noktasında geride kalmıştır.

Atatürk Dönemi her alanda olduğu gibi havacılığın da bölgesel bir güç hâline geldiği, sivil havacılığın kurulduğu ve hava endüstrisinde özel teşebbüsün hayat bulduğu, askerî ve sivil havacılıkta olduğu gibi teknik havacılıkta da eğitimli bir kadronun yetiştirilmesi yönünde önemli projelerin hayata geçirildiği bir dönem olmuştur. Nitekim Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının müstakil olarak yapılması da Atatürk'ün ölümünden kısa zaman sonra ha-

yata geçirilmiştir. Müstakil olmaya yönelik temel çalışmaların hemen hepsi Atatürk'ün sağlığında tamamlanmış bulunuyordu.

Şüphesiz havacılık konusu Türk ve dünya havacılığı bakımından çalışılması gereken önemli bir sahadır. Bu çalışmada kısa tarihî bir kesit örnekleme yapılarak hazırlanmıştır. Yrd. Doç. Dr. Hv. Öğ. Alb. Osman Yalçın'ı Türk havacılığının müstakil kuvvet olma yolundaki sürecini, dünyadaki gelişmeleri de dikkate alarak bilimsel bir yöntemle kitaplaştırması sebebiyle kutluyorum. Alana yönelik bu çalışmanın öncelikle bilim dünyasına ve takiben içinde yer alan anekdotlar, üslubu ve sadeliği ile okuyanlara katkı sağlayacağını ümit ediyorum.

Prof. Dr. İlber Ortaylı

ÖN SÖZ

Uçmaya ve göklere olan ilgisiyle -ki oldukça eski ve soylu bir düşüncedir- insanoğlu, mevcut ile yetinmemiş, daima bir gelişme ve yükselme arayışı ile avcılıktan uzaya uzanan muhteşem dönüşümü binlerce yıllık bitmek bilmeyen bir mücadele sonucunda başarmıştır. Şüphesiz yeryüzü insanın varlığı ve gayretleri ile anlam kazanmıştır. İnsanların organize olarak toplumu oluşturmaları ve zamanla devlet gerçeğini ortaya çıkarmaları sonucunda güçlenen aidiyet duyguları rekabeti doğurmuş ve tarih içinde insan toplulukları arasında mücadele başlamıştır. Bu mücadelenin bir ayağı da gökyüzüne ulaşabilme hayalidir. Şüphesiz bu hedefin önemli bir sebebi gücü elinde bulundurma isteğidir.

Havacılık tarihi, insanın gökyüzünü fethetme hayalini kurması ile başlamıştır. Zamanla bu ideal, insan topluluklarında bilimsel alanda yapılan çalışmalar ile gelişip olgunlaşmıştır. Tarihin en eski devletlerinin kurucularından olan Türklerin, atlı kavim kültürünün bir sonucu olarak üç kıtadaki dinamik konumları gereği, bu düşüncelerden ve çalışmalardan uzak kalmaları mümkün olamazdı. Nitekim uzak kalmadılar da. Bilinenlere göre 10'uncu asırdan itibaren birçok Türk ve Müslüman bilim insanı gökyüzünü anlamaya ve göklerde dolaşmaya yönelik arayışlara girmiştir. Avrupa'nın kuşatılmışlıktan kurtulma mücadelesi verdiği 13-16. asırlarda Türklerin yeterlik sahibi ve nitelikli insan kaynağını kaybetmesi havacılıkta öncülerden olma vasfına da olumsuz etki etmiştir. Şüphesiz hemen her sahadaki gelişmenin kuvvet çarpanı demografik yapı olduğundan üzerinde çok durulmasa da bu, önemli ve vazgeçilmez bir husustur. Avrupa'nın Türklerle mücadele içinde geçen yüzyıllarına rağmen özellikle Batı Avrupa'daki bilimsel gelişmelerin kısa zamanda İstanbul'da sergilenmesi gelenekselleşmiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu dönemde zihinsel olarak havacılığa hazır hâldeyse de iç ve dış gelişmeler nedeniyle 17-19. asırda meydana gelen gelişmeleri ve özellikle Sanayii Devrimi'ni yakalayamamıştır. Prof. Dr. Halil İnalçık da bu konuya özellikle vurgu yapmıştır. Bununla birlikte Osmanlı idari sistemince teknik alandaki gelişmelere her zaman ilgi duyulmuş, bu gelişmeler takdir edilmiş ve takibine

yönelik tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Mamafih Sanayi Devrimi'ni yakalayamamanın bedeli olarak özgün projeler geliştirilememiştir. Bu nedenle Batı merkezli gelişmelerin hiç olmazsa takibine ve gerekirse Osmanlı ülkesinde de tatbikine önem verilmiştir. 1718 Lale Devri ile başlayan Batı'yı anlamaya çalışma süreci Nizam-ı Cedit Dönemi'nde somut değerler ve eserler üzerinde yükselirken balonun ve takiben uçakların icadına da bu kapsamda dikkat çekici bir gelişme olarak ilgi duyulmuştur.

Çalışmada, Türk askerî havacılığının, dört kişilik komisyondan 33 yılda müstakil kuvvete yürüyüşünün tarihi incelenmiştir. Askerî havacılığın kuruluşu öncesi tarihteki önemli çalışmalar incelenmiş, kısaca dünyadaki gelişmelere değinilmiştir. Takiben Osmanlı İmparatorluğu'nun en sıkıntılı yıllarını geçirdiği bir zaman diliminde icat edilen uçakları ıskalamadığından ve büyük bir heyecanla en gelişmiş ülkelerde ne yapıyorsa benzerini yaptığundan bahsedilmiştir. Şüphesiz Türk havacılığının savaşların külleri içerisinde doğuşu bir bakıma talihsizlik ise de savaş şartlarında şekillenmesi ve muharip bir güç olarak yapılanması bir kazanç olmuştur. Türk askerî havacılığı, Trablusgarp Savaşı'na (1911-1912) katılmak için büyük gayret göstermişse de sözleşme yapılan yabancı pilot ve teknisyenlerin Cezayir sınırlarından ileri gitmesi mümkün olmamıştır. Yaşanan bu olayla kuruluşunun birinci yılında Türk askerî havacılığının millî ve özgün olması gerektiği ortaya çıkmıştır.

Türk askerî havacılığı, Balkan Savaşları (1912-1913) ile ilk muharebe tecrübesini tatbik etmiş ve takiben uçuşla ilgili birçok ilkleri başarmıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesi icra edilen Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi (İstanbul-Kahire Seferi) birçok olumsuz gelişmeye rağmen dönemin idarecilerinin kararlılığı ve havacıların cesareti ile tamamlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında ise henüz emekleme aşamasında olan ve birkaç yıl toparlanmasına ihtiyaç duyulan Türk askerî havacılığı birçok cephede önemli başarılar kazanmıştır. Ne var ki, millî imkân ve kabiliyetlerin endüstriye taşınmaması en önemli sorun olmuştur. Şüphesiz 204.000 civarında uçak üretilen bir dünyada yaklaşık 450 uçakla 10 cephede dört yıl savaşmanın zorlukları göz ardı edilemez.

Millî Mücadele'nin lider kadrosu Trablusgarp Savaşı'ndan Balkan Savaşları'na ve nihayet Birinci Dünya Savaşı'na birçok cephede beraber görev yapmışlardır. Tecrübelerini cephelerde edinmiş olan bu subaylar, buldukları yaşlar düşünüldüğünde ortalama 15-20 yıl sonra erişebilecekleri rütbelere oldukça erken dönemlerde terfi etmişlerdir. Bu şüphesiz Gazi Mustafa Kemal

Atatürk'ün de ifade ettiği üzere dönemin özel şartlarına mahsus bir durumdu. Cephelerde edindikleri önemli tecrübelerden biri, uçakların savaşların sonucunu belirlemekteki etkisini gözlemlemiş olmalarıydı.

Büyük Millet Meclisinin açılışında uçuş gösterisi yapılması, uçaklara verilen öneme bir işaretti. Nitekim savaş yıllarında Türk uçakları önemli görevler yapmışlar ve Büyük Taarruz öncesi Yunan uçaklarının Türk cephesi üzerinden geçmesine kati surette mâni olurken sayısal yetersizliklerine rağmen Yunan cephesi üzerinde yaptıkları başarılı keşif faaliyetleri ile Türk ordusunun harp nizamını son duruma göre kurmasına katkı sağlamışlardır. Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın henüz taarruz devam ederken havacıları 30 Ağustos 1922'de bir üst rütbeye terfi ettirmesini ve 1950'lere kadar Zafer Bayramı'nın aynı zamanda Tayyare Bayramı olarak kutlanmasını bu kapsamda değerlendirmek gerekir. Türk askerî havacılığı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında büyük bir gelişme göstermiştir. Yabancı havacı uzmanların ifadesiyle Türk idareciler bu yıllarda Batılı ülke liderlerinden çok daha öngörülü tedbirler almışlar ve bölgelerinde güçlü bir hava kuvvetleri inşa etmeyi başarmışlardır. Türk Hava Kuvvetleri 1928'de tabur, 1932'de alay, 1939'da tugay, 1943 yılında tümen ve 1944 yılında TSK'nin ilk müstakil kuvveti olarak teşkil edilmiştir. 1950 yılına kadar destek birlikleri, eğitim birlikleri ve lojistik unsurlarını da bünyesine alarak müstakil bir kuvvetin destek unsurları ile yapılandırılmıştır. Türk havacılığı kuruluş ve yükseliş sürecinde büyük havacılar yetiştirmiştir. Türk askerî havacılığının ilk yıllarında; Fethi Bey, Fazıl Bey, Vecihi Hürkuş, Enver Akoğlu, Sabiha Gökçen ve Zeki Doğan gibi önemli isimler yetiştirilmiştir.

Çalışma süresince yardımlarını esirgemeyen ve daima yanımda olan Eşim Ülkü'ye, Kızım Hava Harbiyesi Hilal'e ve Oğlum Tıbbiyeli Yavuz Selim'e, editörlerim Emre Yalçın ve Şengün Kılıç'a, Genkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Daire Bşk.lığı (ATASE) ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü personeline, İş Bankası Kültür Yayınlarında tüm emeği geçenlere kalbî teşekkürlerimi sunarım.

Eserin Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluşunun 100'üncü yılı kapsamında projelendirilmesi direktifini veren, destek ve himayelerini esirgemeyen dönemin Hava Kuvvetleri komuta katına da şükranı bir borç bilirim.

Eser Türkiye İş Bankası Kültür Yayınlarında 2017 ve 2021 yıllarında iki baskı yapmış, Harp Sanat Yayınlarının alana yönelik umut verici ve yoğun çalışmaları ile oluşturdukları güçlü ivmenin bir parçası olması maksadıyla burada yeni baskısının okuyucu ile buluşmasının çok faydalı olacağı değer-

lendirilmiştir. Eserin basımını gerçekleştiren Harp Sanat Yayınevinin, başta Sn. Emrah elik olmak üzere, yönetici ve çalışanlarına en kalbi duygularıyla teşekkür etmeyi borç bilirim.

Bu alışma, Türk milletinin hr, bağımsız ve zgr bir hayat yaşaması için kendi canını feda etmiş şehitlerimiz, Kahraman Gazilerimiz ile Türk havacılığına hizmetleri geçmiş havacılarımızın aziz hatırasına ithaf edilmiştir.

Doç. Dr. Osman YALÇIN

(E.) Hv. đ. Kd. Alb.

18 Mart 2025, Anamur/Mersin

KISALTMALAR

- AB: Avrupa Birliği
 agb.: Adı geçen bildiri
 age.: Adı geçen eser
 agm.: Adı geçen makale
 agp.: Adı geçen program
 agt.: Adı geçen tez
 agytl.: Adı geçen yüksek lisan tezi
 ATASE: Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
 Alb.: Albay
 Astsb.: Astsubay
 AR-GE: Araştırma Geliştirme
 BCA: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
 Bnb.: Binbaşı
 Bvşş.: Başçavuş
 Bl.: Blk
 C: cilt
 Dr.: Doktor
 Gnkur.: Genelkurmay
 Org.: Orgeneral
 HHO: Hava Harp Okulu
 Hv. K. K.: Hava Kuvvetleri Komutanı
 Hv.K.K.lığı: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
 Hv.: Hava
 HKY: Hava Kuvvetleri Yönergesi
 K.lığı: Komutanlığı
 Kur.: Kurmay
 Korg.: Korgeneral
 MSB: Millî Savunma Bakanlığı
 đ.: Öğretmen
 Prof.: Profesör
 s.: sayfa
 S: Sayı
 Sb.: Subay
 SvL.: Sivil

SSCB: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

Tk.: Takım

Tb.: Tabur

Tęm.: Teğmen

TTC: Türk Tayyare Cemiyeti

THK: Türk Hava Kurumu

THHST: Türk Hava Harp Sanayii Tarihi

Tęm.: Teğmen

TSK: Türk Silahlı Kuvvetleri

Tuęę.: Tuęęgeneral

Tmg.: Tümgeneral

Tyy.: Tayyare

tęm. : Üsteğmen

Vd.: Ve diğerleri

Yzb.: Yüzbaşı

Yrd.: Yardımcı

Yb.: Yarbay

GİRİŞ

Bazı entelektüeller tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü geniş bir coğrafyada kaosun başlama tarihi olarak kabul edilmekle birlikte bazıları da bu imparatorluğun tarihe intikalini doğal bir sürecin sonucu olarak görmektedir. Şüphesiz ki, İbn Haldun'un devletleri insan yaşamına benzeten öğretisinden yola çıkıldığında her devletin varlığının tarihin bir yerinde sona ereceği gerçektir ve bu, daima tekrar etmiştir.¹ İbn Haldun, devleti ayakta tutan kurucu kavmin asabiyetini kaybetmesine dikkati çeker. Büyük mütefekkir, devletlerin son anlarında ihtiyarlık hastalığından kurtulduğuna dair bir dirilişin de olduğunu belirtir. Ancak bu, yanmakta olan çerağ fitilinin son anına benzetilir. Fital söneceği zaman parlar ve yanmakta olduğu intibasını verir. Asabiyetin dayanağı ordudur ve ordu, devleti oluşturan iki önemli unsurdan biri olarak görülür. Diğeri ise iktisadi güçtür.² Bununla birlikte tarihi inceleme yöntemlerinin dışında olmakla birlikte tarihî verilerden yararlanarak **“Ne olsaydı ne olabilirdi?”** şeklinde alternatif düşünce geliştirme de günümüzde önemlidir. Bir çalışmada, 1917 ve 1918'in yaz aylarında Filistin Cephesi'ne 50 kadar Fokker D.VII av uçağı ile keşif uçaklarının gönderilmesi hâlinde burada İngiliz hücumlarının ve savaşın seyrinin değişebileceği bilgisi yer almıştır.³ Tarih yaşanmış olaylarla ilgiliyse de birçok disiplin gücünü tarihten alır. Siyaset yönetimi, strateji, uluslararası ilişkiler, iktisat bunlardan bazılarıdır. Bu nedenle zamanın bir anında meydana gelen olaylar, tarihte yaşanmış birçok olay ile benzerlik gösterir. Bu olayda da sürecin kontrolde olup olmadığını ve bütün veriler eldeyse nasıl bir sonuç olacağını öngörmek bir yöntem olarak dikkate alınabilecek öneme sahiptir. Bunun askerî uygulamalarının da

¹ Namık Kemal bu durumu tenkit etmiş ve her baharda hayatın tekrar dirildiği öngörüsüyle devletlerin yıkılması hususuna farklı bir bakış açısıyla yaklaşmıştır. Ne var ki, İbn Haldun'un tespiti daha çok kabul görmektedir.

² İbn Haldun, *Mukaddime*, haz. Aslan Tekin, C I, İstanbul, İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, 2015, s. 596-599.

³ Cemal Anadol, *Türk Havacılık Tarihi*, THK Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990, s. 147.

tarihte oldukça önemli bir yeri vardır. Mağlup olmak üzere olan bir orduyu dağılmadan kontrollü geri çekmek de bu kapsamdadır. Nitekim bunun bir örneği yine bu cephede Alman Subay von Kress ile 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa'nın uygulamalarında yaşanmıştır. Bu itibarla Filistin Cephesi için hava gücü bakımından da yapılan öngörüyü yok saymamak gerekir. Bütün olumsuz şartlara karşın yıllardır cepheyi savunan Osmanlı orduları, yüzlerce uçak eşliğinde taarruza geçen İngiliz güçleri karşısında bu cephede çözülmeye başlamıştır. Kontrollü bir geri çekiliş ile çözülmeye Toroslar'ın eteğinde durdurulabilmiştir. Bu ise askerî ve siyasi alanda geleceğin önemli bir siması olan Mustafa Kemal Paşa'nın askerî dirayeti ile mümkün olmuştur.

Havacılık tarihi oldukça eski bir geçmişe sahip olmasına rağmen modern havacılık balonlar ve uçaklar ile başlamıştır. Günümüze en çok tesiri bulunan, insanlık tarihinde iz bırakan, tarihe etki eden, hemen her insanın hayatına dokunan gelişme ise uçaklar olmuştur. Havacılık tarihinde 17 Aralık 1903 tarihinde Wright Kardeşler'in uçuşu önemli bir milat olarak kabul edilir. 17 Aralık 1903 önemli bir sürecin başlama tarihi olmakla birlikte bu tarihe kadar insanlığın mazisinde yer alan ve binlerce yıllık zaman diliminde yapılan çalışmalar bu hareketin temelini oluşturur. Bu bakımdan bütün payeyi Wright Kardeşler'e vermek geçmişte yapılanlara karşı haksızlık olur. Wright Kardeşler yapılan çalışmalara yeni bir şeyler katmayı, öncelikli olarak sıçrama prensibini denemeyi ve en önemlisi de yaptıklarını kayıt altına almayı başarmışlardır. Uçağın ilk uçuş tarihi olarak kabul edilen 17 Aralık 1903'te baş döndürücü gelişmelerin ilk sıçramalarının yaşandığı o günlerde öngörülemeydi. Ancak burada insanoğlunun makine gücüyle ayağının yerden kesilmesi tarihin önemli bir olayı olmuştur. Bu olay şüphesiz ok ve yay kullanımından tüfeğin kullanımına geçişten daha az kıymetli değildir. Wright Kardeşler'in çalışmalarının önemine dair, havacılık tarihi profesörü Charles Gibbs-Smith, "Wright Kardeşlerin başarıları topluma açıklandığından daha evvel açıklansaydı, uluslararası askerî havacılık üzerinde Birinci Dünya Savaşı'ndakinden daha fazla etki yapmış olurdu." der.⁴

Bu çalışmada geçmişte yapılanlar detaylı olarak incelenmeyecektir. Türk tarihinde ve yakın dönemde Avrupa'da yaşananlara kısaca değinildikten sonra Osmanlı İmparatorluğu döneminde havacılık alanında yapılan çalışmalar, takiben Cumhuriyet'e kalan havacılık mirası Osmanlı'dan Cumhuriyet'e dö-

⁴ Mehmet Erdoğan, *Hava Gücü ve Savaş*, Ankara, Genkur. Bsm., 1986, s. 27.

nemin önemli bir havacısı olan Fazıl Bey'in şahsında incelenecektir.⁵ Ardından ilk çeyrek yüzyıldaki Türk havacılığının bir değerlendirmesi yapılarak müstakil hava kuvvetlerine giden süreçte Türk havacılığının teşkilatlanması kısaca incelenecek ve havacılığın insanlığın son yüzyıllık tarihine etkilerini daha iyi anlayabilmek adına bazı sayısal değerler verilerek çalışma tamamlanacaktır. Çalışmanın sonunda, Türk havacılığının, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Kurmay Yarbay Süreyya İlmen'i görevlendirmesi neticesinde oluşturulan dört kişilik komisyondan 33 yılda müstakil orduya geçişine ve savaşların külleri arasından bir yükselişin tarihine şahitlik etmiş olacaksınız.

Türkler, dünyadaki gelişmeleri takip eden ve çağı yakalamaya yatkın bir millet olarak bu önemli gelişmeyi ıskalamamışlar ve bu alanda tedbir alan öncü ülkelerden olmuşlardır. Ne var ki, Osmanlı Devleti büyük sorunlarla mücadele etmektedir. Bir taraftan ağır ekonomik sorunlar ve ödenmesinde müşkülât çekilen dış borçlar, diğer taraftan devletten kopmaya veya koparılmaya çalışılan Osmanlı tebaası... Durum bu merkezdeyken bile havacılığa gösterilen alaka oldukça üst seviyededir ve büyük bir ciddiyet içindedir.

İlk çeyrek yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ve takiben modern Türkiye'nin kurucuları havacılık alanında yapılan atılımlara ilgi duymuş, olağanüstü yetenekleri olan Türk havacıları yetiştirmişlerdir.

Türk askerî havacılığının kurulması aşamasında çıkan Trablusgarp Savaşı'nda uçaklara ihtiyaç duyulur. Trablusgarp Savaşı'nda havacılık devletler arası bir savaşın araçları hâline gelir. Balkan Savaşları ise Türk havacıların ilk defa harekât görevine çıktığı savaş olur. Burada düşman keşfi yapılır, bomba atılır ve kara ordusu desteklenir.

Dönemin şartları ve iç politik durumlar iç açıcı değildir. Trablusgarp Savaşı'nın devam ettiği bir zamanda Balkan devletleri birlik olup Osmanlı İmparatorluğu'na 8 Ekim 1912 tarihinden itibaren savaş açarlar. Osmanlı ordusu, Balkan Savaşları'nda beklenenin aksine ağır bir yenilgi almıştır. Nitekim daha sonra Atatürk, "Balkan Savaşları Türk ordusunun savaşı değildir." demiştir. Bu savaşın ilk safhasında da harekâta etkin bir şekilde destek verecek bir hava gücü henüz oluşmamıştır. Ancak havacılık alanında bir yıl gibi bir sürede birçok başarılı işler yapıldığı da gerçektir. Burada da Alman ve

⁵ Şehit Hava Pilot Binbaşı Mehmet Fazıl Bey, Cumhuriyet'in ilanından 9 ay önce şehit olmuştur. Bu tarihte savaş sona ermiş, Mudanya Mütarekesi yapılmış ve Lozan görüşmeleri başlamış bulunuyordu.

Fransız pilotlar ile teknisyenlerden destek alınır. Ne var ki, yabancı unsurlardan beklenen fayda temin edilemez; böylece vatan savunmasının başka ulusların yardım ve fedakârlığı ile yapılamayacağı tecrübe edilir. Savaşın ikinci safhasında Türk personel daha fazla inisiyatif alır ve Türklerin hava harekâtı özgün bir şekilde başlamış olur. Tek çare millî imkân ve kabiliyetleri harekete geçirmektir. Balkan Savaşları'ndan sonra İslam dünyası arasında birlik ve beraberlik duygusunu geliştirmek için İstanbul-Kahire Seferi düzenlenir. Bu sefer Osmanlı'ya oldukça pahalıya mal olur. Fethi, Nuri ve Sadık beyler şehit olurken bazı uçaklar da elden çıkar. Devlet kararlılık gösterir ve seferi Pilot Yüzbaşı Salim (İlkuçan) Bey ile Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey tamamlar.

Tabii ki yukarıda bir paragrafta anlatılanlar çok kısa bir zamanda gerçekleşmiştir. Şimdi de konuyu biraz daha detaylı açıklamak suretiyle en zor şartlarda önemli işlerin nasıl bir gelişme gösterdiğine göz atalım. 1912 yılının başlarında ilk uçaklar teslim alınırken ilk pilotlar da eğitimlerini tamamlamıştır. Takiben yeni pilot adayları, pilotaj eğitimi için yurt dışına (İngiltere ve Fransa) gönderilirler. Diğer taraftan Türk ordusunun bütçesi ayarlanırken piyadelerin masrafının esas alınması hasebiyle, havacılık yüksek maliyetli olduğu için burada izlenecek yöntemler yeniden gözden geçirilmek durumunda kalmıştır. Öncelikle oldukça pahalı olan pilotaj eğitiminin yurt içinde yapılması için bir okul kurulması kararlaştırılmıştır; bu okul, 3 Temmuz 1912 tarihinde Bakırköy İlçesine bağlı Yeşilköy'de faaliyete geçmiştir. 25 Eylül 1912 tarihinde oluşturulan teşkilat ile de havacılığın ilk muharip yapılanması şekillenir.

Osmanlı ordusu yaklaşan büyük savaşa hazırlanmaktadır. Savaşın ayak seslerinin iyiden iyiye duyulduğu bu dönemde Osmanlı havacılığının düzenlenmesi için Fransız Binbaşı de Goys de Mazeyrac Osmanlı Devleti'nde vazife alır ve birtakım olumlu çalışmalar yapar. Savaşın patlak vermesi ve Osmanlı Devleti'nin Almanya yanında yer alacağı belli olması ile Fransız uzman ülkesine dönmek durumunda kalır ve Osmanlı ordusu için sipariş edilen uçaklara da yine Fransa el koyar. Bu uçaklar daha sonra Türk ordusuna karşı Filistin Cephesi'nde kullanılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu çok namüsaid bir zamanda savaşa girmek zorunda kalmıştı. Belki de beklenmeyen bir zamanda savaşın içine çekilmişti demek çok daha yerinde olacaktır. Alan Palmer bu durumu şu şekilde tarif etmiştir: Şayet Osmanlı ordusu 1911 ve 1912 yıllarından itibaren altı yıl kadar harbin dışında kalabilseydi dayanılmaz bir güç hâline gelebilirdi. Savaş

Meşrutiyet Dönemi Osmanlı İmparatorluğu'nu geçiş döneminin en zayıf zamanında yakalamıştı.⁶ Palmer, çalışmasında dönemin önemli kişiliklerinden olan Enver Paşa'nın yükseliş sürecini anlatırken "... Süvarileriyle birlikte dört-nala kalkarak diğer kuvvetlerin önüne geçti ve böylelikle kentin kurtarıcısı oldu. Kente girer girmez Mimar Sinan'ın şaheseri Selimiye Camii'ne gitti... Silah arkadaşları olan subaylar onu pek sevmeseler de Enver Bey'in bu gösterişi Balkan vilayetlerinden mülteci olarak gelerek yazı başkent çevresinde geçirmek zorunda kalan 200.000 kadar insanın gözünde onu bir kahraman ve koruyucu yaptı."⁷ der. Yerlerinden yurtlarından sürüldükleri, katliama uğradıkları o günler bütün yönleri ile ele alındığında görülür ki, Türklerin şüphesiz en büyük istekleri Osmanlı ordusunun başarısıydı. Ne var ki, Avrupalılar açısından durum daha farklıydı ve geniş bir alana yayılan Osmanlı coğrafyası üzerindeki çıkarları için bir araya gelmiş bulunuyorlardı. Savaşın sonlarına doğru Bolşevikler tarafından açıklanan gizli antlaşmalar bu durumun ilanıydı.

Savaş Avrupa'da ortaya çıkmıştı ve Osmanlı pekâlâ bir süre daha dışında kalabilecek durumdaydı. Osmanlı İmparatorluğu iki büyük savaştan henüz çıkmış bulunuyordu. Yaralarını sarmaya çalıştığı bir dönemde küresel bir savaşta taraf olduğundan birçok eksikliğini gidermek için imkân ve zaman bulamamıştı. En önemli sorunlardan biri de şüphesiz havacılık alanındaki yetersizliklerdi. De Goys'un yapmış olduğu bazı küçük düzeltmeler dışında bir yenileşme ve yeniden teşkilatlanma olmamıştı. Diğer yandan savaşta taraf olunca Fransa'ya sipariş verilen ve o dönemde Osmanlı hava gücü için hayati önemi bulunan 35 kara tipi Morane ve Caudron ile 15 deniz tipi Nieuport uçakları alınamamıştır.⁸ Üstelik bu uçaklar daha sonra Türk ordusuna karşı kullanılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı havacılığı hızla genişler, her cephede hava birlikleri görev yaparlar ve buradaki askerî unsurun gözü ve kulağı olurlar. Ne var ki, idareci konumunda olan genelde Almanlardır. Alman Hava Pilot Binbaşı Erich Serno savaş sonuna kadar Osmanlı askerî hava gücünün liderliğini yapmıştır. Savaş sonunda 20'den fazla hava birliği

⁶ Alan Palmer, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Son 300 Yılı - Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, çev. Belkıs Çorakçı Dişbudak, Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, İstanbul, 1992, s. 341.

⁷ Palmer, age., s. 345.

⁸ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Ankara, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, 1971, s. 159.

bulunmaktadır. Dünyada bu yıllarda 204.000 uçak üretildiği dikkate alınır-
sa 350-400 uçakla savaş boyunca idare eden Osmanlı ordusunun nasıl bir
mahrumiyet içinde olduğu açıkça görülmektedir. Bu savaşta Türk pilotları ve
yardımcı birimler bütün çaresizliklere rağmen mevcutlarla ihtiyaçlara cevap
vermeye çalışmışlardır. 25 Ekim 1918'de İstanbul semalarında Pilot Yüzba-
şı Mehmet Fazıl Bey'in tek başına, beş İngiliz düşman uçağı arasına dalarak
hava muharebesi yapma cesaretini başka ne ile açıklayabiliriz ki! Bu cesaretin
de ötesinde bir şey olmalıdır. Kaldı ki, hemen her cephede benzeri pek çok
olay olmuş ve bunlar farklı kişilerce hazırlanan eserlerde yer almıştır.

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'nı 30 Ekim 1918 tarihinde im-
zalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile kaybettiğini deklare ederek savaştan
çekilmiştir. Ne var ki, beklenen barış kısa zamanda mümkün olmamıştır. Üs-
telik Osmanlı yurdu başta yer altı kaynakları ve stratejik yerler olmak üzere
yer yer işgale uğramış, Türk milleti bu süreçte rencide edilmiştir. İstanbul'un
işgali ve İtilaf güçleri askerlerinin uygunsuz uygulamaları karşısında Osmanlı
havacılar, İstanbul'da elleri kolları bağlı hizmet edemeyeceklerini gördükle-
rinden Anadolu'ya geçmeye başlamışlardır.

Ankara yönetimi de 13 Haziran 1920 tarihinde kurmuş olduğu hava
teşkilatı ile millî mücadelede havacılığın önemini oldukça erken bir zamanda
takdir etmiştir. İstiklal Savaşı yıllarında havacılar zor şartlarda önemli görev-
ler yapmışlardır. Doğu Cephesi emrinde kurulan 15. Hava Bölüğü, Ermeni-
lere yönelik savaşta keşif, bomba atma gibi önemli görevler üstlenmiştir. Batı
Cephesi emrinde teşkil edilen 1 ve 2. tayyare bölükleri, zaman zaman birle-
şerek zaman zaman ayrı birlikler hâlinde Türk ordusunun gören gözü, işiten
kulağı, konuşan dili olmuştur. O dönemde kara silah sistemlerini temin et-
mek kısmen de olsa mümkündü. Oysa uçak temini oldukça zor ve zahmetli
idi. Bu olumsuzluklara rağmen Fransa, Almanya ve İtalya'dan uçak temin
edilebilmiştir. Ganimet uçaklar ile Osmanlı Devleti'nden kalan uçaklar da
harekâta ciddi katkı sağlamıştır. Hayırsever bir iş adamının kendi mali im-
kânları ile orduya bağışladığı dört uçak, bazı il ve ilçelerin bağış yoluyla aldığı
uçaklar ile 174. Alay subaylarının temin ettiği uçaktan da faydalanılmıştır.
Bu gelişmelere rağmen cephenin tek bir uçağının dahi olmadığı zamanlar
olmuştur.



Resim 001-Mustafa Kemal Paşa, Milli Mücadele Yılları.

Edward J. Erickson *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu* isimli eserinde İngiliz ordusunu kendi başına öğrenen bir teşkilat olarak tanımlarken Osmanlı ordusunu askerî potansiyeli ve lojistik kapasitesi sınırlı bir ordu olarak görmektedir. Osmanlı ordusu savaşın ilk iki yılında 500.000'i şehit, kayıp ve esir, 750.000'i yaralı, toplam 1.250.000 zayıat vermiştir. Savaşın toplam kaybı 2.900.000 kişidir. 1917 yılında 1900 doğumlular da silahaltına alınmıştır.⁹ Bunlara Ermenilerin Müslüman ve Türklere yönelik yapmış oldukları katliam nedeniyle hayatını kaybedenler de eklenince Osmanlı nüfusu Birinci Dünya Savaşı yıllarında önemli kayıplara maruz kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu ile savaşmak üzere dört yıl boyunca 1,5 milyon kişilik bir kuvvet çıkarmıştır. İngilizler; Gelibolu'da 400.000, Sina-Filistin'de 450.000, Mezopotamya'da 350.000, Selanik, Irak, Libya ve Aden'de 100.000 askeri silahaltına almıştır. Bu askerlerden 264.000 kişi hayatını kaybetmiştir. Mütareke imzalanacağı zaman Türklerin 900.000 askeri 26 tümen dâhilinde bulunuyordu. Savaşın sonunda bile Osmanlı İmparatorluğu orduları savaşma iradelerini ellerinde tutmaktaydılar.¹⁰ Kara, balon ve deniz havacılığı ile de oldukça geniş bir alana yayılmış bir hava teşkilatı bulunuyordu.¹¹ Ancak kara ve deniz kuvvetlerinde olduğu gibi lojistik destek gittikçe zorlaşmakta ve büyük çaplı bir çöküntünün işaretleri görülmektedir.

Türklerin insan gücünün erimesine sebep olan Birinci Dünya Savaşı, dünya genelinde de büyük kayıpların yaşanmasına da yol açmıştır. Kaynaklarda çok küçük değişiklikler olmakla birlikte toplamda 32.530.520 kişi zayıat verilmiştir. Bunlardan ölenlerin sayısı 9.381.551, yaralıların sayısı ise 23.148.975'tir.¹²

Millî Mücadele yıllarında önemli görevler icra eden havacılar Cumhuriyet'in ilanını takiben de ülkenin önemli bir güvencesi olma vasıflarını geliştirerek sürdürmüşlerdir. "Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zo-

⁹ Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu - Çanakkale, Kutü'l Amare ve Filistin Cephesi*, çev. Kerim Bağrıaçık, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009, s. 153, 166. Zayıat bazı kaynaklarda ise 1.400.000 ve 2.000.000 olarak geçmektedir.

¹⁰ Erickson, age., s. 255-257.

¹¹ ATASE Arşivi, İSH, Klasör: 47, Dosya: 35, Belge: aa.

¹² Ali Çamlıbel, *Biz Esir Düşük - Birinci Dünya Savaşı'nda Kıyım Uğrayan Askerlerimizimizin Hikâyesi*, İstanbul, Akıl Fikir Yayınları, 2015, s. 59, 60.

rundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider.” diyen, askerî havacılığın önemini ifade ederken “İstikbal göklerde!” sözünü kullanan ve “Tayyareciler şunu asla unutmayın ki yarının en büyük tehlikeleri semalardan gelecektir. Bu sebeple sizler ani gelebilecek olan tehlikelere karşı koymak için daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz.”¹³ öngörüsünde bulunan Mustafa Kemal Paşa'nın hava hâkimiyetinin ilk stratejisti olduğunu şimdilerde daha iyi anlamaktayız. Ne var ki Türk devletinin göklerini koruyacak uçaklara yönelik bir bütçe ayırması 1920'li yıllarda mümkün değildi. İşte böylesi kritik bir alanda Türk milletinin başlıları önemli bir boşluğu doldurmuş, 1925-1940 yılları arasında 350 civarında uçak alınarak Türk Hava Kuvvetlerine bağışlanmıştır. Nuri Demirağ da “Mademki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasisasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim.” diyerek 1936'da Beşiktaş'ta bir uçak fabrikasını hizmete sokmuştur. Vecihi Hürkuş ve Şakir Zümre ise dönemlerine göre oldukça ileri zamanın insanlarıdır. Devletin çabaları da dönemin şartlarına göre oldukça önemli olmasına rağmen bu yatırımları ileriye taşıyacak “fütürist ortak akıl” eksikliğinin sonucu olarak kazanıma dönüşmemiştir. Hadiseler yaşandığı zamana göre değerlendirildiğinde ve analiz edildiğinde kaybedilen fırsatların ne kadar hayati olduğu bugün daha iyi anlaşılmaktadır.

Bu girişimler hiç de küçümsenecek gelişmeler değildiler. Türkiye'de “İnsanların tümünde aynı düşünme yeteneği, aynı akıl var ama üç yüz yıllık gecikme bize Batı'daki insanları daha akıllı gösteriyor.”¹⁴ imajının yıkılmasında yukarıda bahsi geçen girişimcilerin faaliyetlerinin önemli katkısı olmuştur. Türk milletine kendi imkân ve kabiliyetini harekete geçirmek suretiyle özgün sistemler yapabileceği inancını aşılamışlardır.

¹³ Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Ankara, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, 1981, s. 22-25.

¹⁴ Erdal İnönü, *Üçyüz Yıllık Gecikme - Tarih, Kültür, Bilim ve Siyaset Üzerine Konuşmalar*, 2. Baskı, İstanbul, Büke Yayınları, 2002, s. 208.

TÜRK HAVA KURUMUNUN DÜŞÜNCELERİNİ YAYAR
 (On beş günde bir çıkar)
 İDAREHANESİ: Türk Hava Kurumu Genel Merkezi

Sayı: 263 - 264
 1 HAZİRAN 940
 15 Kuruş

4 On beş Cümhuriyet yılında
 Halkın ve Türk Hava Kurumu
 şubelerinin orduya hediye
 ettikleri tayyare sayısı
343 ü buldu

MUHTELİF SENELERDE ALINAN TAYYARELER

926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940
30	33	33	21	22	19	25	22	9	14	35	29	39	12	Tayyare

İSTANBUL — GÜNEŞ MATBAASI

Resim 002- Türk milleti en zor zamanlarında da Gök Vatanın savunmasına sahip çıkmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu, askerî havacılık alanında Batı'da ortaya çıkan gelişmeleri takip ederek askerî teşkilata dâhil eden öncü devletlerden biri olmuştur. Türklerin bu derece istekli davranmalarının ve dünyanın en güçlü askerî yapılarından birine sahip olmalarının temelinde kültürel bir yakınlık ve teşkilat kurma kabiliyeti yüksek bir ülke olmalarının etkisi yatmaktadır. Tarihte büyük devletler kuran ve köklü bir medeniyetin inşasında yetkin bir yeri olan Türklerin, havacılık düşüncesinde de oldukça zengin bir geçmişlerinin bulunması ve kavramsal havacılığın bir parçası olmaları doğaldır. Yalnız burada bir hususu iyi anlamak ve doğru değerlendirmek gerekir. Bu noktada

olayları doğru gözlemek, doğru değerlendirmek ve zamanında gerektiği ölçüde müdahil olmak üçlü sac ayağını oluşturur. Bu şekilde hareket edilmediği zaman kırılan yapıyı tamir etmek ve arızayı gidermek mümkün görülmemektedir. Aslında bütün sorun bu sürecin nasılını anlamaya yönelik atılacak adımlarla ilgilidir. Havacılık bu alanda önemli bir örnektir ancak burada da yaşanan sorunlar ve aksaklıklar bütünün görülmesine mâni olmuştur. Bu çalışmada bütün görülmeye çalışılmış, dikkatlice okuma yapanlara yardımcı olacak bilgilerin aktarılmasına gayret edilmiştir.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, okumuş olduğu 3.997 kitabın sonucunda Türklüğün geleceğine iki kelimeden oluşan bir hedef bırakır. Bu iki kelime, “muasır medeniyeti temsil”dir. Bu üç kelime üzerine ciltler dolusu eser yazmak, onlarca yıllık sürecek projeler geliştirmek mümkündür. Bu hedefte geçmiş yüzyıllar içinde hangi sebeple olursa olsun kaybedilen irtifanın telafi edilmesi öne çıkmaktadır. Türkler tarihin her döneminde farklı ve özgün olduklarını göstermişlerdir. Son 1.000 yılda her türlü güçlüğü karşı verilen mücadele bunu gösteren en güzel örnektir. Ne var ki, zor coğrafyaların hâkimi olan milletlerin sorunları da daima zor olmuştur.

Bilim ve teknolojinin gelişmesi ve yaygınlaşması günümüz dünyasının temellerinin atılmasına önemli derecede tesir etmiştir. Ancak bu değişimi başaranların en önemli özelliklerinden biri, varlıklarını sürdürebilme ve kurumsal yapılarını inşa etme ve geliştirme becerileridir. Değişim, alınan irtifaları düşürmeden daha yukarılara taşıyarak bünyelerde daima gelişme ve tecrübeyle birlikte etkinliği korumayı sağlar. Bazı milletler için her zaman ayağa kalkmak kültürel bir kod olmuştur. Her şeye rağmen karşılaşılan tehdit ve riskler, millî hedefin gerçekleşmesinde mânialar oluşturabilmektedir. Teknolojik alanda Türklerin karşılaştıkları güçlükler ve gecikmeler de bu kapsamdadır.

Günümüzde güçlü devletlerin teşkilatlarında önemli unsurlardan birinin askerî havacılık olduğu açıktır. Türk tarihi bakımından da havacılık, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarından günümüze Türkiye'nin önem verdiği bir alandır. Askerî havacılık bu çalışmanın temel konusudur. Osmanlı havacılığının inşası ve karşılaşılan güçlükler ile uçakların seferlerde kullanılması incelenmiştir. Takiben Millî Mücadele'deki havacılık gelişmeleri, şehit Binbaşı Fazıl Bey'in şahsında incelenirken müstakil kuvvete doğru gelişmeler de çalışmada yer almıştır. Ayrıca anekdotlarla ve geçmişten günümüze köprü olabilecek alıntılarla çalışmanın zenginleştirilmesi hedeflenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

Türklerde Havacılık Kavramının Kökleri ve Osmanlı Askerî Havacılığı

1. Türk Devlet Tôresinde ve Kültüründe Gökyüzü

Hava veya gökyüzü her zaman insanlara ilginç gelmiş ve insanları kendine çeken bir yönü olmuştur. Türklerin ve pek çok milletin gökyüzüne olan özlem ve tutkuları çok eski tarihlere dayanmaktadır. İlkel ve gelişmiş hemen bütün toplumların dünyanın neresinde yaşarsa yaşasın göklere olan tutkusunu mitolojisine yansıttığı görülmektedir. Toplumların kutsallık atfettikleri nesnelerin başında uçan varlıklar yer almaktadır; iyilikler de meleklerle temsil edilmiştir. Bu durum inançlarla da pekiştirilen bu duygunun kıskançlıkla muhafaza edildiğinin önemli emaresidir. Türklerin gökyüzüne olan özlem ve hayranlıklarını mitolojilerinde görmekteyiz. Bu mitoloji ve kültlerden bazıları şunlardır: Türk tarihinde Tanrı kavramının göklerle ilişkilendirilmesi, ulu kişilerin “gök sakallı” olarak tanımlanması, ilahi kurt anlamında Gökböri ve yılın beşinci ayında göğe kurbanlar adanması.¹⁵

Türk tarihinde de havacılığa olan özlem Türk kültürüne çok derin nüfuz etmiştir. Hikâyeye göre Karahan ve Su kâinatın ilk varlıklarıdır. Karahan'dan başka gören, Su'dan başka görünen yoktu. Karahan bu durumdan sıkıldığından kendisi gibi gören ve yapabilen bir varlığın daha olmasını arzu eder, kişiyi yaratır. İki suyun üstünde yüzmeye başlar. Ancak kişi kanatsızdır. Buna rağmen Karahan'dan daha yükseklere uçmak ister. İşte insanın uçma arzusuna bir başka bakış da bu hikâyedir.¹⁶ Bu hikâye yaratılışı betimlemenin yanında uçmaya olan özlemin de ne kadar derin bir geçmişi olduğunu göstermektedir.

¹⁵ Bahaeddin Ögel, *Dünden Bugüne Türk Kültürünün Gelişme Çağları*, İstanbul, Türk Dünyası Araştırma Vakfı, 1988, s. 165-169.

¹⁶ Kansu vd., age., s. 17.



**Resim 003-
Kartal Türklerde egemen olmanın sembolü olarak kullanılır.**

Kartal ve kanatlı hayvan resimleri, İslami dönemde de Türklerin cami ve türbelerinde kullanılmaya devam etmiştir.¹⁷ Türklerin İslami dönemde de gökyüzüne olan ilgileri bilimsel olarak sürmüştür. Ne var ki bugün İtalyan Leonardo da Vinci'nin bütün çalışmaları, Batı dünyasında bilinirken Türk tarihinin büyük geçmişinin değerleri Türkiye'de bile çok sınırlı olarak bilinmektedir. Bilinen çalışmalar da hep aynı kaynaktan beslenmektedir. Türk münevverleri tarafından geçmişte yapılan büyük çalışmalar ve güzel işler maalesef bilimsel bir metodoloji ile insanlığın istifadesine henüz sunulamamıştır. Türk tarihi incelendiğinde bu konuda önemli çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Bunlardan bazıları İmam Cevheri (ilahiyat, doğa, fizik,

¹⁷ *Havacılık ve Spor, Türklerde Kartal Arması ve Kanad*, Cumhuriyet Matbaası, Sayı: 376, C XVII, Ankara, 1947, s. 26

matematik) ve Doğulu Siracettin'dir. Türk kültü ve mitolojisinde gökyüzüne özel bir anlam yüklenmiştir. Bu algı tarih boyu da süregelmiştir. Avrupa Hun İmparatorluğu bayrağında kuş amblemi, Gazneli Devleti'nin bayrağında hilal ve tavus kuşu, Altınordu Devleti bayrağında hilal, Akhun ve Hazar imparatorluklarının bayrağında ise yıldız bulunması, Türklerin gökyüzüne olan ilgisini ortaya koyan en bariz göstergelerdendir. Kartalın Selçuklar'da devlet amblemi olarak kullanılması da ufuklara ve yükseklere olan sevginin bir başka tezahürüdür. Konya İnce Minare'de ve Erzurum Camii'nde bulunan kartal kabartmaları Türk tarihinden bize intikal eden mirasların bir kısmını ifade eder. Keza Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti bayraklarındaki hilal ile yıldız bu köklü sevginin çağımıza yansıyan yönüdür. Günümüzde diğer Türk ülkelerinin ve birçok İslam ülkesinin sembolü olan bayraklar işaretlerini gökyüzünden almaktadır. Keza bir Türk hükümdarının Türk vatanının sınırını "gün doğusundan gün batısına" diye belirlemesi de önemli bir bakıştır. Fetih'in, Fetih'te ilkel füzeler kullandığı bazı kaynaklarda geçmektedir.¹⁸

Havacılık alanında yukarıda anlatılan gelişmeler toplum ve devlet hayatının küçük bir parçasıdır. Hemen her alanda yaşanan gelişmeler dikkate alınırса geçmişte yaşananların daha sağlıklı bir değerlendirmesini yapmak mümkün olacaktır. Türk milleti merkezli olarak bölgede ve dünyada yaşananları kısaca incelemenin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Havacılık alanında yaşanan gelişmeleri eski kıtada son 1.000 yılda yaşananların sonucu olduğu çıkarımında bulunmak da yanlış olmayacaktır. Bu gelişmeyi sağlayan dönüşüm nasıl başladı? Eski dünyada yaşanan gelişmeleri anlamanın yolu Türk milletini de yakından tanımaktan geçmektedir. Bugün pek çok tarihçi bu gerçeği ifade etmektedir.

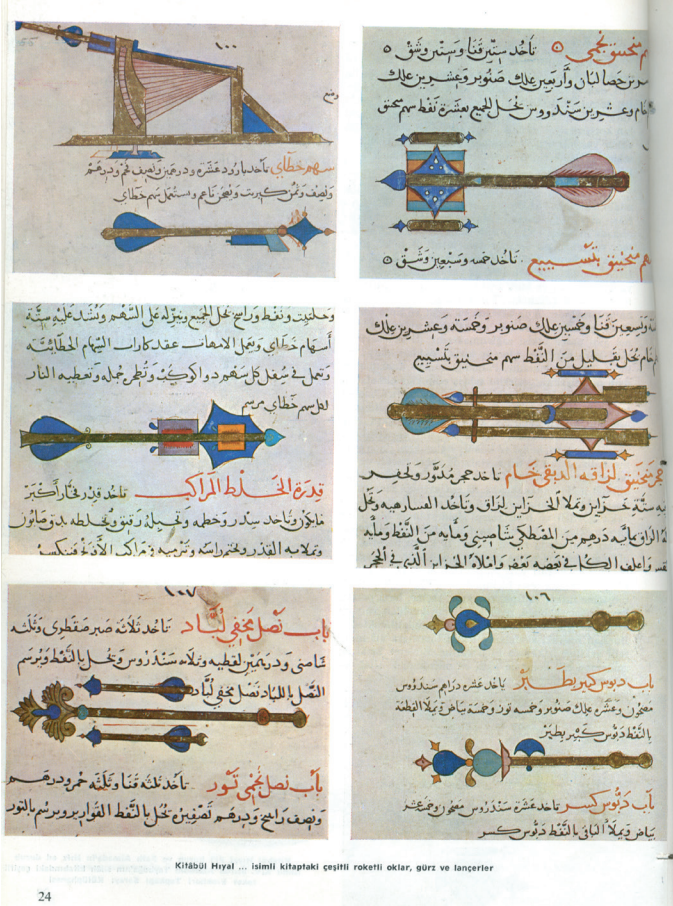
Günümüzde dünyada birbirine çok uzakta bulunan devletlerin değerleri arasında uçan canlıların ayrı bir yeri bulunmakta, hatta bunlar bayraklarında da yer almaktadır. Arnavutluk, Amerikan Samoası, Papua Yeni Gine, Virgin Adaları, Zambia, Mısır, Moldova ve Uganda bayraklarında uçuşun simgesi olan varlıkların figürleri bulunmaktadır. Uçma duygusu insanlığın ortak mirasıdır. Gelişmişlik seviyesi ileri olan veya oldukça ilkel yaşam süren hemen her toplumda uçmaya yönelik bir isteklilik bulunabilmektedir ve kültürel değerlerinde de bunun izleri görünebilmektedir. Bu bakımdan gökyüzü, yıldızlar, güneş, kuşlar insanoğlu için ilham kaynağı olmuştur.

¹⁸ Kansu vd., age., s. 7.

2. Modern Havacılığın Doğuşu Öncesinde Türklerde Havacılık Faaliyeti

Çalışmamızın başında bir durum tespiti yapmak durumundayız. Bugün bütün gelişmelerin kaynağını Avrupa olarak görmek gibi bir gelenek oluşmuştur. Şüphesiz bunun temelinde 16. yüzyıldan bu yana dünyada meydana gelen pek çok olayın merkezinde Avrupa ülkelerinin olmasının önemi büyüktür. Ancak bu durum, Türk dünyasının ve diğer ülkelerin bilime ve medeniyete olan katkılarının yok sayılması anlamına gelmemelidir. Avrupa'nın dünyada etkilerinin olduğu dönem bütün tarih dikkate alındığında kısa bir zaman sürecidir. Ne var ki bu kısa sürede etkileri büyük işler yapıldığı da kabul edilmek durumundadır. Avrupa'da cereyan eden gelişmeler Osmanlı Devleti'ni doğrudan ve dolaylı olarak ilgilendirmiştir. Tarihi süreçte yaşananları değerlendirirken objektif olmak, tespiti yapılabilen gelişmeleri her ne sebeple olursa olsun ortaya koymak, insanlığın ortak mirası olan medeniyete önemli bir katkı sağlayacaktır. Uzun bir tarihi olmasına rağmen Türkler, tarih yapmada gösterildikleri başarıyı tarihin yazılmasında gerçekleştirememişlerdir. Havacılık alanında yazılan yabancı eserler incelendiğinde her milletin havacılığın çıkış dönemini kendine mal etmeye çalıştığı görülmektedir.¹⁹ Ancak modern havacılık tarihinde de diğer bilimlerde olduğu gibi gelişmiş ülkelerin hemen hepsinin az veya çok katkısı bulunmaktadır. Binli yıllarda Türklerin ateşli silahları geliştirdikleri ve ilk roket benzeri sistemlere sahip oldukları, hatta Avrupalılar üzerinde derin etki bıraktıkları bilinmektedir.

¹⁹ George J. Beldecos, *Hellenic Wings*, Atina, 1998, s. 10, 11; Ercih Serno, *Büyük Harp'te Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin Tarihi 1914-1918*, çev. H. Tür, Ankara, s. 2, 34; Enzo Angelucci, *Great Aeroplanes Of the World*, Milan, 1971, s. 9-11.



Resim 004

Eski Türklerde havacılığı çağrıştıran izler ve roketin ilk örnekleri (HTK-1).

Türk ve İslam tarihinde uçmaya yönelik pek çok ciddi çalışmaları bulunmaktadır. İngiliz Papaz Oliver of Malmesbury'nin denemesinden 20 yıl kadar evvel Gazne Devleti (969-1187) zamanında Farab şehrinde doğan Hamidoğlu İsmail (İmam Cevheri) bilimsel alanda oldukça yetenekli birisidir. Döneminin bütün bilimlerinde (edebiyat, ilahiyat, fizik, tabii ilimler, riyaziye-matematik) kendini yetiştirmiştir. Fenle uğraştığı zamanlarda büyük kuşların kanat çırpmadan yükseklerden süzülerek uçuşlarını dikkatle izliyor ve bugün maalesef elde olmayan hesaplar yapıyordu. Yine bir gün (MS 1002 yılında) Nişabur'da bulunan Ulu Cami'nin damına çıkarak halka, "Ey

ahali bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmî tasavvuru nasip olmadı.” diye seslenmiştir. Toplanan halk hayretle imamı ve müderrislerini dinlerler, bazıları aklını kaybettiğini zannederler. Vücudunu iplerle iki büyük satha bağlar ve uçacağını ilan eder. Kendini boşluğa bırakır. Ancak kanat satırları maalesef kendisini taşıyamadığı için İmam Cevheri şiddetle yere çarpar ve vefat eder. Cevheri'nin bu hareketi, zamanında çok garip karşılanmıştır.²⁰

Türk tarihinde uçuşla ilgili bir diğer olay, Doğulu Siracettin'in 1159 yılında İstanbul'da yaptığı uçuş denemesidir. Olay, Bizans İmparatoru Manuel Komnenos'un, II. Kılıçarslan'ın İstanbul ziyaretini onurlandırmak için Atmeydanı'nda düzenlediği kutlamada, bir Türk'ün uçuş girişiminde bulunmasıdır. Çalışmasında belirli bir ilmî seviyede olduğu anlaşılmaktadır. Denemesi ile cesur biri olduğu anlaşılan Doğulu Siracettin, İstanbul'da uçuşunu iddia eder ve kanat takarak kendini hipodromda, çok yüksekten aşağıya bırakır. Bir süre süzöldükten sonra kendisini taşıyamayan kanatlarla yere çakılarak şehit olmuştur.²¹

9. yüzyılda Endülüslü gelişmişlik bakımından başta Batı Avrupa olmak üzere dünyaya örnek bir durumdaydı. Burada yetişen bilim insanları, bilimin her alanıyla ilgileniyor, araştırmalar yapıyorlardı. İbni Fernas'ın yaptığı kanatlarla uçuşu ve yere inerken yaralandığı bilinmektedir. Takiben havacılık tarihinde barutun itme gücünden yararlanma düşüncesi önemli olmuştur.²² Havacılıkta önemli bir unsur olan füze sistemlerinin ilkel hâlleri 13. yüzyıldan itibaren Türk devletleri tarafından Haçlı Seferleri'nde ve diğer savaşlarda kullanılmıştır. Bu silahlara yönelik Topkapı Sarayı'nda pek çok eser bulunmaktadır. Fransız tarihçisi Benoist Mechin, *Kurt ve Pars - Mustafa Kemal veya Bir İmparatorluğun Ölümü* isimli eserinde Türklerin İstanbul'un fethi

²⁰ Kansu vd., age., s. 18; Anadol ve Abbasova, age., s. 554-556.

²¹ Kansu vd., age., s. 18; Zuhuri Danişman, *Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, 2. Kitap, 2. Baskı, İstanbul, Özyayın Matbaası, 1971, s. 288, 289.

²² Barutun ilk defa Çinliler tarafından Han Sülalesi (MÖ 206-MS 220) zamanında kullanıldığı bilinmektedir. Barut 13. asırda Çinlilerden Moğollara geçmiş ve Moğol orduları istila hareketinde bundan yararlanmışlardır. Japonlar, Hindistan, Cava ve Kore halkı barutu Moğollardan öğrenmiş ve geliştirmiştir. Türkler ve Araplar da Moğollar ile temasta bulunmuşlar ve kısa sürede baruta hâkim olmuşlardır. Avrupalılar ise Araplardan öğrendikleri barut teknolojisine iddia edilen aksine en son sahip olmuşlardır. Bk. Kansu vd., age., s. 21.

müz dünyasının şekillenmesine etki etmişler ve bu farkındalığı yakalayamamış toplumlarla aralarında önemli farklar oluşmuştur.²⁴

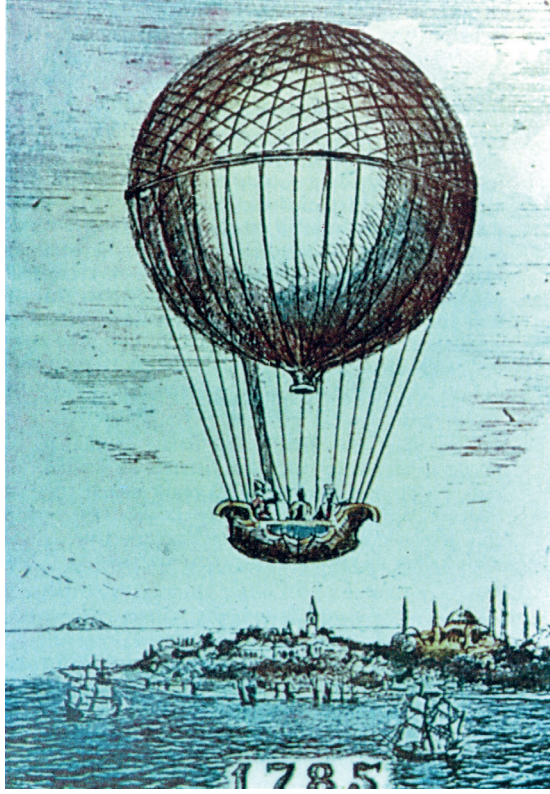
Osmanlı Devleti zamanında birtakım çalışmaların yapıldığı Evliya Çelebi'nin *Seyahatname*'sinde yer almaktadır. Hezârfen Ahmet Çelebi çalışmasında bir kanatla Galata Kulesi'nden Üsküdar Doğancılar'a kadar uçmayı başarmış ve dönemin padişahı Sultan IV. Murat tarafından ödüllendirilmiştir. Bu dönemde gerçekleştirilen bir diğer gelişme, Lagari Hasan Çelebi'nin 50 okkalık barutun itme gücüyle desteklenen kendi yapısı roket-fişeğin yardımcıları tarafından ateşlenmek suretiyle havalanarak Sarayburnu'ndan Sinanpaşa Kasrı önünde denize inmesi olayıdır.²⁵ Erzurumlu İbrahim Hakkı'nın *Marifetname*'sinde de meleklerin uçuşu ile ilgili bölümde ışık yılına benzer hesaplamalar yapılmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde daha pek çok çalışmanın olduğu görülmektedir.

Balon ile uçan ilk Türk devlet adamı, Polonya'daki Türk büyükelçisi İbrahim Paşa'dır. Fransız baloncu Blanchard ile 1789 yılında Varşova'da uçmuştur. Sultan I. Abdülhamit zamanında, 1785 yılında İranlı bir baloncu kendi yaptığı balonla İstanbul'da Topkapı Sarayı'ndan havalanarak bir gösteri yapmış ve balon 120 kilometre uzağa inmiştir. Sultan bu güzel gelişmenin örnek olması için balonun Ayasofya Camii'nde asılmasını istemiştir. Aynı dönemde Rus Çariçe II. Katerina'nın ülkesinde balon tecrübesini yasakladığı bilinmektedir.²⁶ Balonda daha sonra elde edilen en büyük gelişme Almanlar tarafından geliştirilen kabil-i sevk balonlar olmuştur.

²⁴ Bir dönem için Batıların Doğu dünyasını tanıması ve buradaki olumlu buldukları gelişmeleri kendi ülkelerine taşımaları tarihin bir sürecini oluştururken, 16. yüzyılı takiben dengeleri Batı kendi lehine çevirmeyi başarmıştır. Takip eden yıllarda ise İslam dünyası farkı kapatmaya çalışmıştır. Ne var ki, bu süreç kısa bir zaman diliminde sonuçlanacak bir döngü de değildir. Doğu dünyası Batı dünyasını tanımayla ve anlamaya çalışmıştır. Batılı bir araştırmacı bu durumu; Batı'nın dünyaya hükmetmesini sağlayan gücün gerçek "sırları"na erişilmeye çalışılması şeklinde tanımlamaktadır. Bu dönemde Türklerin, Batı ile ilişkileri önemli bir yere sahiptir. 18. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren farklılaşan ve gelişen Batı'nın kazanımları öğrenilmeye, ihtiyaç duyulan hususlarda yararlanılmaya yönelik politikalar geliştirilmiştir.

²⁵ Kansu vd., age., s. 35-40.

²⁶ Kansu vd., age., s. 62.



Resim 006-
İstanbul'da ilk balon uçuşu, 1785.

Osmanlı döneminde ise Hezârfen Ahmet Çelebi ile Lagari Hasan Çelebi'nin başarılı uçuşları -her ikisi de Sultan IV. Murat zamanında gerçekleşmiştir- önemli gelişmeler olmuştur.²⁷ 19. yüzyılda Of kasabasında yaşayan Veli Direko ile 1861 yılında Bebekli Atıf Bey'in havacılık ile ilgili çalışmaları havacılığa yönelik modern zamanların Türk girişimleridir.²⁸ Topkapı Sarayı'nda bulunan *Roket Kitabı*'nda bugün kullanılan hemen her nevi silahlara

²⁷ Orhan Aydar, *IV. Murat Devrinde Roketi İcat Eden ve Onunla İlk Uçan Türk Lagari Hasan Çelebi, Havacılık ve Spor*, C VI, Ankara, Şubat 1949, s. 6, 7, 12, 13; Kansu vd., age., s. 36; Tayhani, age., s. 157.

²⁸ Tayhani, age., s. 157, 158.

ait ilkel teoriler mevcuttur. 1356 yılında yazılan bu kitap kayda değer pek çok çalışmayı ihtiva etmektedir.²⁹

Avrupa ülkeleri Orta Çağ'ın uzun süre devam eden skolastik düşünce yapısından ve Kilise'nin baskısından 15. yüzyıldan itibaren kurtulmaya başlamıştır. 15. yüzyılı takiben bilimsel alanda yoğun çalışmalar yapılmıştır. Halil İnalçık'a göre kendilerini Romalı ailelerin devamı olarak gören bazı ailelerin desteği ile İtalya'da yeni bir dönem olarak da tanımlanabilecek olan Rönesans başlamıştır.

Rönesans devrinde İtalya'da yaşayan, dönemin önemli bilim insanlarından birisi olan fizikçi, ressam ve bilim insanı Leonardo da Vinci'nin havacılıkla ilgili önemli çalışmaları bulunmaktadır. Kuşların ve böceklerin hareketinden yararlanarak helikopter benzeri araçlar yapmıştır. Bir çalışmasında pervaneyi kullandığı bilinmektedir. Da Vinci kuşların uçmasını sağlayan farkın kanatlarındaki can olduğuna inanıyordu. Bir gün insanlar tarafından da bunun benzeri yapıldığı ve kanatlara insan gücünü aşan can verildiği takdirde tüm dünyayı hayrette bırakacak gelişmenin sağlanacağını söylemiştir.³⁰ Bu dönemde havacılıkla ilgili çalışmalar Avrupa'nın hemen her yerinde yapılmaya başlamıştır. 1628 yılında Lucques de Paolo Guidotti, yaylı kanatlarla bir kuleden atlayarak süzölmüş ve bir evin damına çarparak ölmüştür. 1634 yılında İngiliz John Bate uçurtma ile fişek yükseltip ateşleme konusunda deneyler yapmıştır. Tito Livio Burattini, 1648 yılında Varşova'da sekiz kanatlı bir ejderha yapıp uçurtmuştur. Dönemin önemli araştırmacılarından birisi, İngiltere'de Chester Piskoposu Dr. John Wilkins'tir (1614-1672). Wilkins, havacılığın gelecekte çok büyük gelişme göstereceğine inanıyordu. Hatta insanların bir gün Ay'a gideceklerini *Discovery of New World* isimli eserinde yazmıştır. Dr. Wilkins eserinde Türklerin çalışmalarından da bahsetmiştir. Bu dönemde yaşayan bir diğer araştırmacı Dr. Godvin, Ay'da hayat olduğuna inanıyordu. Dr. Wilkins bu bilim insanından destek bulmuştur. 1673'te Frankfurt'ta Bernon isimli birisi uçmaya çalışırken hayatını kaybetmiştir. 16-19. yüzyıllarda hemen bütün Avrupa coğrafyasında pek çok çalışma yapılmıştır.³¹

²⁹ Kansu vd., age., s. 23.

³⁰ Kansu vd., age., s. 25.

³¹ Kansu vd., age., s. 25-31.

Aslında burada üzerinde durulması gereken bir diğer önemli husus şudur: Bu Batılı devletler nasıl oldu da coğrafi keşifler sonrası dünyayı standardize eden ve günümüzü şekillendiren kapsamlı çalışmaları yapabildiler? Bu gücü nereden aldılar ve moral değerlerine ilaveten maddi problemleri nasıl çözdüler? Bu soruların doğru cevaplanması, bilimsel gelişmelerin sistematizmasının güç kaynağının tespitinde de önemli katkı sağlayacaktır. Günümüzde Batı ve Doğu ülkelerinin durumları mukayese edildiğinde konu daha da ehemmiyetli hâle gelmektedir.

Sultan II. Mahmut'un 1827 yılında Askerî Tıbbiye'nin açılışında söylediği nutuk çok önemli mesajlar içermekteydi. Sultan konuşmasında, **“Bu bilgiler yüz yıl önce bizdeydi ama Batılılar üzerine yüz yıldır çok şey koydu. Şimdi bize düşen tıbbî kendi dilimizde eğitim verecek şekilde öğrenmekten geçmektedir.”** demişti.³² Havacılık, ortaya çıktığı zamandan beri teknolojinin son durumunu yansıtır. Teknolojik gelişme ise son yüzyıllarda Batı Avrupa merkezli gerçekleşmiştir. Türkler güçlü oldukları dönemlerde bu alanda önemli olabilecek çalışmalar yapmışlarsa da güçlerinin çözümlenmesine bağlı olarak öncü olma vasıflarını ileriye taşıyamamışlardır. Tarih biliminin öğrettiği bir gerçek vardır: Ülkelerin yükselişi ve düşüşü birden olmadığı gibi yalnız bir sebebe bağlı olarak da gerçekleşmemektedir. Yükselişte olan bir ülkenin ordusu, eğitimi, sağlık sektörü, ticareti, bayındırlık durumu, uluslararası alandaki etkisi, zanaatı, hukuki standardı, sanayisi ve insanı merkeze alma eğilimi ile insana verdiği önem aşağı yukarı birlikte kuvvetlenmektedir. Çöküşte olan devletler için de bu durumun aksi gerçektir.

Osmanlı İmparatorluğu yükseliş döneminde teknolojik alanda çağdaşlarının önündeydi. Fetih, Çaldıran, Ridaniye ve Mohaç gibi büyük zaferler iradenin yanında teknik üstünlüğün başarılı sonuçlarıydı. Bu durumun sürdürülemezliği sebepleri üç yüz yıldır tartışıldı, hâlen de tartışılmaktadır. Birçok çözümler üretildi, akla uygun yöntemler geliştirildi. Meseleleri ve sorunları derinlemesine tespit edip, analizini yapıp çözüm üretmek için sentez yapılmadan ufuk çizgisinin ötesinin hayalini kurmak belirli dönemler dışında mümkün olmadı. Standardize edilip sürekliliği olmayan bu dönemler ise sınırlı olarak kalmıştır.

³² Hilmi Ziya Ülken, *Türkiye'de Çağdaş Düşünce Tarihi*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, s. 186.

Hiçbir ülke teşkilatını kurmakta güçlük çekmez, eğitimini alarak en modern sistemleri bedeli mukabilinde tedarik etmek de mümkündür. Ancak bu sistemin üretici liderleri takip etme alışkanlığına sebep olduğu ve bir süre güvenlik sağladığı ancak kalıcı kazanımı olmadığı görülmüştür. Oysa ülkelerin öncelikle millî imkânlarını harekete geçirmeleri, kendi güvenliklerini önemli ölçüde iç dinamiklerle güçlendirmeleri gerekir. Bu sorun bu asırda Doğu dünyasının sorunu olarak gözükmekle birlikte geçmiş dönemlerde Batı Avrupalılar bu alanda sorunlar yaşamışlar ve arayış içine girmişlerdir. İpek Yolu'nu ve Baharat Yolu'nu kontrol altında tutan Türkler karşısında bir çıkış yolu bulma, dönemin en önemli sorunuydu. Coğrafi Keşifler ile Amerika'dan getirilen madenler Avrupa'nın çehresini yavaş yavaş değiştirmeye başlamıştır. Örnekleme yaparak anlatmak gerekirse, bir birim emek karşılığında iki birim kazanç elde etme kültürüne sahip Osmanlı ekonomik yapısı karşısında bir birim emekle binlerce birim kazanç elde etmeye başlayan Batılı girişimcilerin elde ettiği servetin etkileri üzerinde çalışılmaya değer bir durumdur. Buharın bulunması, kömür ve demirin bir araya gelmesi ile başlayan Sanayi Devrimi, dünyanın sosyal ve kültürel dokusunda köklü değişimler meydana getirmiştir. Yıkıcı etkileri olan silah sistemleri ile Doğu'ya doğru yürüyüşe geçen Batı'nın kurguladığı standardize edilmiş yeni dünya düzeni insanlığın büyük ve soylu mirası olan değerlerini de etkisiz hâle getirmiştir. Bu sürecin önemli araçları, 20. yüzyıla kadar ateşli silahlardı. 20. yüzyılda masum araçlar olarak ortaya çıkan uçaklar kısa süre sonra Batılı yürüyüşün öncüsü hâline gelmiştir. Kendini toparlamakla meşgul olan geri kalmış eski ve soylu güçler bu dönemde bir kere daha yarışın gerisinde kalmaya mahkûm olmuştur. Sorunun varlığı muhakkak olmakla birlikte çözümü imkânsız bir durum da söz konusu değildir. Batı'daki gelişmelerin etkilerini, yalnız havacılık alanındaki gelişmelerden birkaçını örnek olarak incelemek suretiyle havacılığın gelişimi bu kısımda incelenmeye çalışılmıştır.

3. Havacılık Alanında Gelişmeler: Balon, Planör ve Uçaklar

Havacılık kavramı kùltürlerde ve mitolojilerde yer almasından bu yana kavramsal açıdan sürekli değişime uğramıştır. 15-18. yüzyılda yapılan çalışmalar 18. yüzyıldan itibaren balonun kullanılmaya başlaması ile yeni bir mahiyet almıştır. Balonu ilk yapan Montgolfier Kardeşler'dir. Sıcak havanın yukarı çıkacağı varsayımından hareketle ortaya çıkan balon fikri kısa zamanda büyük

gelişme göstermiştir. Balonda en büyük teknolojik gelişmenin altında fizik profesörü Charles'ın imzası vardır. Hidrojen gazının kullanılması, balonda su geçirmez verniğe batırılmış kumaş kullanılması, supabın ilk defa kullanılarak gerektiğinde safra atılarak daha yükseklere çıkma imkânı elde edilmesi, file içine alınan balonun altına sepet bağlanması, inişte kullanılmak üzere gemici çapası kullanılması Charles'ın yaptığı yenilikler olmuştur. Bu yeniliklere bugün bile fazla bir ilave yapılmamıştır.³³ Uçakların ortaya çıkması ve savaş unsuru hâline gelmesi ile birlikte üstünlüklerinin belirmesi, ilginin balondan ziyade uçağa yönelmesine yol açmıştır.

19. yüzyılın en parlak baloncusu, Charles Green'dir (1785-1870). Binlerce kişiyi 500 defa havalandığı balonla uçurmuş, İngiltere'den havalanarak, Manş Denizi'ni, Belçika'yı, Prusya'yı aşır Nassau Dukalığı'na inmek suretiyle 18 saatte 800 kilometrelik bir yolu katetmiş ve zamanın en uzun hava uçuşunu yapmıştır.³⁴

Balonların ve dolayısıyla havacılığın askerî amaçlı kullanımı Fransız İhtilali yıllarına dayanmaktadır. 28 Temmuz 1792 tarihli Duc de Brunswick Bildirisi ile Fransız halkına yapılan muamele sonrası başlayan gerginlik 1 Şubat 1793'te Konvansiyon Meclisinin aldığı kararla bir Avrupa savaşına dönüşmüştür. Fransız ordusu başlarda mağlubiyetler almıştır. Selamet-i Umumiye Komitesi'nin oluşumu ve Şüpheliler Kanunu sonrası içeride sağlanan disiplin ordunun tekrar kendini toparlamasına imkân vermiş ve bu sırada ilk defa balonlar bölük olarak yapılandırılmış ve orduda havacılık yer almıştır. Balon bölüğü yüksekten Avusturya ordusunun keşfini yapmış ve topçuları yönlendirmeyi başarmıştır. Nitekim 1794 yılından itibaren Fransa başarılı bir performans sergilemiş ve Birinci Koalisyon Savaşı'ndan zaferle çıkmıştır. Bu başarının en önemli unsurlarından biri hava keşfi olmuştur.³⁵ Napolyon Mısır Seferi'nde 2. Balon Bölüğünü yanına almıştı; Abukır Deniz Savaşı'nda bütün balon ve teçhizatı Osmanlı ve İngiliz ordularının eline geçmiştir.³⁶ Şüphesiz 1871 Sedan Savaşı'nda Almanların uçaksavar sistemleri ile Fransız balonlarına saldırmaları da havacılık tarihi bakımından dikkate değer geli-

³³ Kansu vd., age., s. 48-50.

³⁴ Kansu vd., age., s. 54.

³⁵ Kansu vd., age., s. 52, 53; Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara, TTK, 1999, s. 48-52.

³⁶ Kansu vd., age., s. 51.

melerdir. Bu dönemde balon askerî alanda kullanılmaktadır. Sanayi devrimini yaşamış ülkelerin bilim insanları bu gelişmeye ilgi duymaktadır.

Balonculukta elde edilen başarıdan sonra en büyük gelişme Prusyalı Otto Lilienthal (1848-1896) tarafından geliştirilen planör olmuştur. Lilienthal ilk defa havadan ağır makine ile uçma başarısını göstermiştir. 300 metrelik süzülüşler şeklinde 2.000 civarında deneme gerçekleştirmiştir. 9 Ağustos 1896 tarihinde çift satırlı planörün üst sathı uçuşta kopmuş ve ağır yaralanan Lilienthal ertesi gün ölmüştür. Lilienthal, bu alanda bir çığır açmış ve daha sonra takipçileri onun bıraktığı yolda yürümeye devam etmiştir. Bunların en ünlüleri; Langley (1834-1906), Wright Kardeşler'e de örnek olan Octave Chanute'dur (1832-1910). Türklerde ise teknolojik gelişmelere yakınlık duyulmasına rağmen organizasyonel olarak bu gelişmeleri koordine edecek, yönetecek, geleceğe bakan yönü ile projelendirecek bir sistem dönemin şartları içerisinde mümkün değildi. Yine de bu dönemde Osmanlı Devleti'nde Oflu Veli Direko ve Bebekli Atıf Bey'in uçmaya yönelik çalışmaları olmuştur.



Resim 007

Planörde çığır açan araştırmacı Prusyalı Otto Lilienthal.

Havacılıkta asıl gelişme patlamalı motor çağının başlaması ile yaşanmıştır. Avusturyalı Wilhelm Kress 1898 yılında pilotlu bir tayyare yapmayı planlamış ama uçuşta yaşanan bir talihsizlik sonucu başarısız olmuştur. Rus Nicolas Jaukowski rüzgâr tüneline yararılanıyordu. Almanya'da Karl Jatho, benzin motorlu ve üç satırlı bir tayyare ile 1903 Ağustosunda 20 metre havalanmayı başarmıştı. Wilbur ve Orville kardeşler tahsil yapmış, araştırmaya ve havacılığa meraklı insanlardı. Çalışmalarında kendilerinden önce yapılanları detaylı bir şekilde incelemişler, hatta bilim insanı Chanute ile 200 defadan fazla yazışmışlardı. Wright Kardeşler'in ilk çalışmaları planör üzerine olmuş ve başarılı denemeler gerçekleştirmişlerdir. Bu çalışmalarının bir kısmında Chanute de onların yanında yer almış ve tavsiyelerde bulunmuştur. Geliştirdikleri planöre motor takarak kendi gücü ile hareket eden bir alet yapma yolundaki çalışmaları 17 Aralık 1903 tarihinde başarı ile sonuçlanacaktır.³⁷ İlk uçuşlarında 12, 13, 15 saniye havada kalmayı başarmışlardır. Tayyare bu uçuşlarda 32-43 kilometre süratte yol almış ve üç metre kadar yerden yükselmiş, 100 metre kadar düz uçuş yapmıştır. Bu uçağa Fleyer adını vermişlerdir. Wright Kardeşler, 1904'te Fleyer-2'yi, 1905'te Fleyer-3'ü uçurmuşlardır. Amerikan hükümeti çalışmalarına ilgisiz kalınca, Fransa hükümeti uzun izlemelerden sonra ihtiralarını satın almıştır.³⁸ Kısa süre sonra Amerikan yönetimi bu ilgisizliğini telafi etmiş, birçok girişime destek olmuş, Amerika havacılıkta önemli gelişmelere beşiklik yapmıştır.

Havacılık alanında çalışmalar hızla gelişmiş, hemen her ülkede çalışmalar sürdürülmüştür. 1905'te Uluslararası Havacılık Federasyonu kurulmuştur. Yine aynı yıl Amerika'da Amerika Havacılık Kulübü açılmıştır. 1905'te Voisin isimli iki kardeş Paris yakınında ilk uçak fabrikasını kurmuştur. 1907'de Breguet Kardeşler de bir helikopter yapmada başarılı olmuştur.

Wright Kardeşler, Amerika'dan Avrupa'ya geçmişler ve birçok insanı uçurmuş, eğitim vermişlerdir. Avrupada Voisin, Grade, Farman, Ellehammer, Antoinette, R.E.P., Nieuport, Curtiss gibi tayyareciler artık uçmaya ve uçuş aletlerini tanıtmaya başlamışlardı. Aynı zamanda uçuştan ve uçaklardan para kazanmak için tanıtım faaliyetleri de daha ilk yıllarda başlamıştır.³⁹ Kara

³⁷ Osman Yalçın, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, C 1, Ankara, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, 2009, s. 9.

³⁸ Kansu vd., age., s. 90-92.

³⁹ Kansu vd., age., s. 94-97.

tayyareciliği ile birlikte deniz tayyareciliği de gelişme göstermiştir. Fabre'nin yaptığı deniz tayyaresi Bere Gölü üzerinde 28 Mart 1910 tarihinde kalkmış ve tekrar suya inmiştir. Uçak Fransa'da, balon ise Almanya'da daha öncelikliydi. 12-18 Eylül 1910 tarihlerinde yapılan Picardie Manevraları'nda uçak kullanılmıştır. Bu manevrayı Mareşal Foch idare etmiştir. Mareşal Foch, Birinci Dünya Savaşı yıllarında İngiliz ve Fransız ordularına komuta etmiş, yetenekli ve başarıları takdir edilen bir subaydır.

Picardie Manevraları'na Osmanlı Devleti'ni aralarında Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in de olduğu bir gözlemci heyeti temsil etmiştir.⁴⁰ Osmanlı İmparatorluğu'nun Paris Askerî Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) da gözlemci heyetiyle birlikte burada bulunmuştur. Mustafa Kemal burada isabetli görüşleri ile General Foch'un dikkatini çekmiştir.

4. Orduların Teşkilatında Uçakların Yer Alması

Daha önce de bahsedildiği gibi 18. yüzyılın sonlarında balonlar orduların envanterine girmiş ve askerî maksatlı olarak bazı savaşlarda görev almışlardır. Modern zamanlarda ise havacılığın ordularda önemli bir unsur olarak yer alması şüphesiz uçaklar ile olmuştur. Balonların ise -uçaklar ile eş zamanlı şekilde ordu teşkilatında yer almalarına karşın- etkileri sınırlı kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında, Osmanlı imparatorluk ordusu da dâhil olmak üzere, ülkelerin teşkilatında balon birlikleri bulunuyordu. Uçakların gelişmesi ve harekât üzerindeki etkilerinin giderek artması ile ordu yapılanmasında asli unsur kendi alanında uçaklar olmuştur. Burada bir hususu da belirtmek gerekir. Askerî teşkilatta hava gücü ile yalnız uçak anlaşılmalıdır. Uçak asli muharip silah olmakla birlikte bir ordunun bünyesinde olan hemen bütün diğer destek unsurları da hava teşkilatında yer almaktadır. Meteoroloji, kademeli hava savunma, radarlar, lojistik unsurlar ve eğitim kurumları bunların alt birimleridir.

Askerî tayyareye ilk defa 1909 yılında Amerika sahip olmuştur. Takiben Fransız ordusunda askerî tayyarecilik teşkilatı kurulmuştur. Avrupa ve Balkan ülkeleri uçaktan askerî alanda yararlanmanın farkına oldukça erken sayılan bir dönemde varmıştır. Havacılığın ordu teşkilatına girişi İngiltere'de 13 Nisan 1912'de Krallık Hava Kolunun kuruluşu ile başlamıştır. 1913 Ka-

⁴⁰ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C I, 2. Baskı, Hv. K. K. lığı Basımı, 2006, s. 34.

sım'ında Krallık Bahriye Hava Sınıfı kurulmuştur. Bu yapı, 1 Nisan 1918'de, Kraliyet Hava Kuvvetlerinin (RAF-Royal Air Force) kurulması ile daha detaylı ve esaslı olarak ve müstakil bir güç şeklinde düzenlenmiştir. Alman havacılığı ise daha çok balon gücüne dayanmaktaydı. 1910 yılında uçaklar da Alman Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Alman Askerî Havacılık Servisinin resmî kuruluş tarihi ise 1 Ekim 1912'dir.

İtalyan havacılığının temeli 27 Haziran 1912'de kurulan Uçucu Tabura dayanır. İtalyan hava teşkilatında da kısa süre içinde pek çok değişiklikler olmuştur. Ancak 1915 yılında hava gücü kolordu seviyesinde yapılandırılmıştır. İtalyan havacılığı, Türk havacılığından sonra kurulmasına rağmen, Trablusgarp Savaşı'nda 28 uçak ve dört balon kullanması, endüstriyel üstünlüğü, işgale yönelik kararlılığı ve gösterdiği çabaların bir sonucu olarak değerlendirilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu burada uçakları kullanmak için birçok tedbir almış ve uçak temin ederek Cezayir sınırına kadar göndermiş bulunmasına karşın personelinin henüz yetişmemiş olması, sözleşme yapılan yabancı pilotların ve makinistlerin isteksizliği gibi nedenlerle uçak kullanmak mümkün olmamıştır. Cephe Komutanı Albay Neşet Bey'in uçak gönderilmesi yönündeki ısrarlı taleplerine olumlu cevap verilememiştir.

İtalyan uçakları o dönemde üretilen Blériot, Nieuport, Etrich ve Farman tipi uçaklardı. Bir kaynakta yazdığına göre yalnız Yzb. Rossi, Tobruk'ta 60 sorti uçuş yapmıştır. Pilotun hem uçak kullanması hem de bomba atması güçlüğü karşısında bomba sonraları atılmamaya başlanmıştır. Daha çok bildiri atılarak yerli halkın teslimi istenmiştir. Bir uçuş görevinde Yzb. Rossi yanına Yzb. Montu'yu almış ancak ağırlık sebebiyle çok yüksekte uçamadıklarından yerden açılan ateş ile Montu yaralanmıştır.⁴¹ Bu savaş esnasında teknik açıdan daha iyi imkânlarla sahip olan İtalyanlar bekledikleri başarılı sonuçları alamamışlardır. Burada üzücü bir gelişme de yaşanmış, Osmanlı Kızılay'ı gibi sağlıkla ilgili birimleri ve hastaneleri bombalamaları tarihe dünya havacılığının ilklerinden olarak geçmiştir.

Ruslar, havacılık ile ilgili ilk teşkilatı 1910 yılında, "Rus İmparatorluk Hava Kolu" ismiyle kurmuştur. 1910 yılında Ordu Merkez Hava Okulu, 1912 yılında ise Sivastopol Donanma Hava Okulu açılmıştır. Ruslar kendi uçaklarını üretmek için daha ilk zamanlardan itibaren çalışma yapmışlardır.

⁴¹ Commodore W. H. Beehler, *1911-1912 Türk-İtalyan Savaşı*, çev. Leyla Yıldırım, İstanbul, 2014, s. 70, 71.

Fransız heyet yaptığı incelemede Rusların yaptıkları uçakların ıllkelliğini gö-
rünce bunları tekne olarak kullanmalarını tavsiye etmiştir. Ancak bu dönem-
de Fransız uçakları ile hava unsurlarını teçhiz ederken uçak üretme konusun-
da da sürekli bir çalışma içinde olmuşlardır. Nitekim sonraki yıllarda bunun
faydaları görölmeye başlanmıştır.⁴²

Balkan ülkelerinde havacılık alanında en erken davranan ülke Romanya
olmuştur. Romanya ordusunda uçak 1910 sonunda kullanılmaya başlamıştır.
Sırbistan, askerî havacılığa 1913 yılında ilgi duymuş ve bu yıl yurt dışına gön-
derdiği altı pilotun dönüşü sonrası askerî havacılığı kurabilmiştir.

Bulgaristan 1911 yılında askerî havacılığın kuruluş çalışmalarını baş-
latmış, 1912 yılında ordu havacılık kolu kurulmuştur. Yunanistan da aynı
dönemde çalışmalarını tamamlamış ve 26 Mayıs 1912 tarihi resmî kuruluş
olarak kabul edilmiştir.⁴³

Havacılığın bu kadar kısa sürede yaygınlaşmasının önemli bir nedeni
de 20. yüzyılın başında oldukça hızlanan silahlanma yarışıdır. Silahlanma
yarışının oldukça yoğunlaştığı bu dönemde, Batılı ülkelerin hemen hemen
hepsinin bir diğeri ile çatışma sahası bulunmaktaydı. Bu dönemde önem
kazanmaya başlayan enerji kaynaklarının hâkimi durumunda olan Osman-
lı Devleti'nin durumu da kendine münhasır yönleriyle özel bir ehemmiyete
haizdi.

4.1. Havacılıktaki Gelişmelere Osmanlı Devleti'nin İlgisi ve Askerî Havacılığın Kuruluşu

Bir Batılı tarihçinin Osmanlı ordusunun yenileşmesine yaptığı yorum ol-
dukça ilginçtir. Yazar, "Osmanlı orduları da Batılı ordular gibi silahlarını
modernleştiriyorlardı ama onların modernleşme diye aldıkları silahlar Batılı
orduların bir önceki savaşta kullandıkları silahlardı." değerlendirmesini yap-
mıştır.⁴⁴ Havacılık bu alanda farklı bir misyona sahiptir. Batılıların kullandığı
zaman diliminde, yeni icat edilen bir silahın harekât alanında kullanımı veya
bu silah sistemi hakkında değerlendirme yapma önceliğine sahip milletlerin

⁴² Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s. 143; Kansu, age., s. 34.

⁴³ Kansu, age., s. 35.

⁴⁴ Erdal İnönü, *Üçyüz Yıllık Gecikme - Tarih, Kültür, Bilim ve Siyaset Üzerine Ko-
nuşmalar*, 2. Baskı, İstanbul, Büke Yayınları, 2002, s. 208.

başında Türkler gelir. Türkiye’de havacılığa sıcak bakılmasının temelinde bu durumun önemli etkisi vardır.

Havacılık alanında çalışmaları olan girişimciler, uçağın ilk uçuşu olarak kabul edilen 17 Aralık 1903 tarihinden kısa süre sonra geliştirdikleri uçakları tanıtım amacıyla Avrupa, Amerika ve Osmanlı ülkesinde gösterime sunmaya başladılar. Bu maksatla 1909 yılı Aralık ayında Baron de Catters Voisin tayyaresi ile Louis Blériot da Blériot tipi tayyaresiyle İstanbul’a gelerek uçuş gösterilerinde bulunmuşlardır. L. Blériot, gösterisi sırasında küçük bir kazaya uğramış ve uçağı kırım geçirmiştir.⁴⁵ Yine aynı dönemde İstanbul ve İzmir’de de Barbout balon gösterisi yapmıştır.⁴⁶ Gösteriler, balon ve uçağın etkinlik ve faydalarının tartışıldığı bir dönemde gerçekleşmiştir.

Blériot’un uçuşunu değerlendirmek için 20 Aralık 1909’da Bnb. İzzet, Kd.Yzb. (Kolağası) Hüseyin Hüsnü ve Kd.Yzb. Cemil’den oluşan bir askerî komisyon teşkil edilmiştir. Komisyon bir rapor hazırlamış ve bu raporda özetle şu hususlara değinilmiştir:⁴⁷ Havacılığın ileride büyük gelişmeler göstereceği, hava koşullarına dayanaklı mukavemet gücü yüksek uçakların yapılması ile insanların güvenle havada dolaşabilecekleri, uçakların askerî amaçlı tedariki şimdilik söz konusu değilse de yakın zamanda bu amaçla kullanılmalarının mümkün olacağı, Osmanlı İmparatorluğu’nun bu tip icatları desteklemesi gerektiği, ordunun gelecekte bunlardan yararlanması için ön alınması (proaktif yaklaşım) gerektiği, ilk uçan Osmanlı’nın ödüllendirilmesinin faydalı olacağı belirtilmiş ve kırımına uğrayan Blériot’un masrafinin da karşılanması önerilmiştir. Şüphesiz bu öngörüler zamanına göre oldukça ileri düşüncelerdir.

⁴⁵ Kurter, *Türk Hava... 1910-1914*, s. 40, 41; Kansu vd., age., s. 115, 116; Yalçın, *Filo Tarihçeleri*, C 1, s. 10.

⁴⁶ *Salname-i Servet-i Fünun*’da yer alan Barbout’un balon gösterisine ait resim (EK04-1-Taksim’de Balon 1909 (Salname-i Servet-i Fünun)).

⁴⁷ Yalçın, *Filo Tarihçeleri*, C 1, s. 10; Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913*, Ankara, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, 1974, s. 2; Osman Yalçın, *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi)*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, T.C. Tarihi Bilim Dalı, Ankara, 2004, s. 5, 6; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2016, s. XVIII; Osman Yalçın, “Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Hava Harp Okuluna Geçiş Süreci”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, C 9, Sayı: 17, Kış 2015, Ankara, s. 231, 232.

Osmanlı Devleti, II. Meşrutiyet'i müteakiben pek çok iç ve dış sorunlarla karşı karşıya kalmıştı. 28 Aralık 1910 tarihinde Osmanlı hükûmeti istifa etmiş, yeni hükûmet Ocak 1910'da kurulmuştur. Mahmut Şevket Paşa'ya yeni hükûmette Harbiye nazırlığı görevi verilmiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa güçlü bir kişiliğe sahiptir. Aynı zamanda yenilikçidir. Ordunun yeniden düzenlenmesi ve güçlendirilmesi gerekiyordu. Bu maksatla iki kurmay subay havacılıktaki gelişmeleri incelemek üzere Avrupa'ya gönderilmiştir.



Resim 008

Türk havacılığının kurucusu Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa.

Mahmut Şevket Paşa, Türk havacılık tarihinde oldukça önemli bir isimdir. Türk havacılığının kurucusudur ve Osmanlı ordusunda Harbiye nazırlığı görevinde bulunduğu süre içerisinde birtakım seri kararlar almış ve süratle uygulamaya koymuştur.⁴⁸ Alınan kararlardan ve uygulamalardan bazıları şunlardır: Kurmay Binbaşı Fethi (Okyar) Fransa'ya, Kurmay Binbaşı

⁴⁸ Osman Yalçın, "Hava Harp Okulunun 63'üncü Kuruluş Yıldönümü Konulu Konferans", *HHO And İçme 63. Kuruluş Yıldönümü ve Akademik Eğitimin Açılış Töreni*, 29 Eylül 2014, İstanbul.

Enver (Paşa) Almanya'ya gönderilmiştir. Osmanlı Devleti, dünyadaki sıcak gelişmeler karşısında Osmanlı ordusunun modernize edilmesi ve gelişmiş ülkelerin süratle ordularına dâhil edilen havacılığın da Osmanlı ordusunda yer almasının gerekliliğine inanıyordu. 1910 yılında Trakya Karıştıran taraflarında yapılan bir manevrada, Mavi Kuvvetlerin gece yürüyüşleri yaparak, gündüzleri saklanarak Kırmızı Kuvvetler karşısında savaşa dâhil olmaları askerî yetkililer tarafından oldukça başarılı bulunmuş ve yeni gelişmekte olan uçakların keşif maksadıyla orduda kullanılabileceği değerlendirilmiştir. Çünkü son zamanlarda Avrupa'da yapılan ordu manevralarında keşif için tayyare ve balon kullanılmaya başlanmıştır.⁴⁹



Resim 009

Karıştıran mevkinde manevraya katılan subay heyeti.

1911 yılı başlarında Avrupa'ya tayyarecilik eğitimi için subay gönderilmesi kararı kesinlik kazanmıştır. 14 Şubat 1911 tarihinde Genelkurmay tarafından 1, 2 ve 3. ordulara bir genelge gönderilerek Avrupa'da tayyarecilik eğitimine gönderilmek üzere genelgede belirtilen özelliklere uyan ikişer subay adayın isimlerinin bildirilmesi istenmiştir. Müracaat eden altı adaydan dördü sınava katılmış, Yüzbaşı Fesa ile Teğmen Yusuf Kenan'ın gönderilmesine karar verilmiştir.

⁴⁹ Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Birinci Kitap, Eskişehir, Uçuş Okulları Basımevi, 1950, s. 7, 8.



Resim 010-1 ve Resim 010-2
İlk Türk pilotları Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa ve
İstihkam Teğmen Yusuf Kenan beyler.

Adaylardan Yüzbaşı Mehmet Fesa'nın Fransa'ya, Teğmen Yusuf Kenan'ın ise Almanya'ya gönderilmesi planlanmaktaydı. Ancak Fransız havacılığının Almanya'ya nazaran daha ileride bulunması ve eğitim ücretinin de daha uygun olması nedeniyle her iki adayın, Fransa'da bulunan Blériot Okuluna gönderilmesine karar verilmiştir. O günlerde Fransa'da öğrenim yapmakta olan Teğmen Hikmet'in de kendi hesabına tayyarecilik eğitimine başlaması kabul edilmiştir.⁵⁰ Daha sonra Teğmen Hikmet uçuş eğitimini tamamlayamadan ayrılmıştır. Yüzbaşı Mehmet Fesa ile Teğmen Yusuf Kenan eğitimlerini tamamlayıp yurda dönmüşlerdir. Yüzbaşı Mehmet Fesa, Fransa'nın 780 numaralı uçuş brövesinin sahibi olmuştur. Aynı zamanda ilk Türk pilotudur. Teğmen Yusuf Kenan ise Fransa'daki eğitimi sonunda 797 numaralı brövenin sahibi olmuştur. Bu subaylar Osmanlı Devleti'nin resmen görevlendirdiği ve eğitimini tamamlamalarını takiben orduda görev alan ilk pilotlardır.

⁵⁰ Kurter, *Türk Hava... 1910-1914*, s. 44, 45; Kural, age., s. 2, 3.