

**T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN  
KURULUŞU VE GELİŞİMİ (1925-1938)**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Öğrencinin Adı**

**Ali CEM**

**Tez Danışmanı**

**Prof. Dr. Bige SÜKAN**

**Ankara-2012**

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN  
KURULUŞU VE GELİŞİMİ (1925-1938)

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı

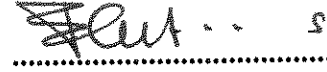
Prof. Dr. Bige SÜKAN

Tez Jürisi Üyeleri

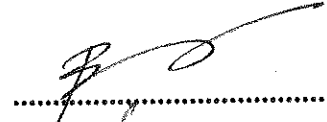
Adı ve Soyadı

İmzası

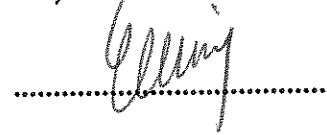
Prof.Dr.Temuçin Faik ERTAN (Başkan)



Prof.Dr.Bige SÜKAN (Danışman).....



Prof.Dr.Enis ŞAHİN .....



Tez Sınavı Tarihi ..19.07.2012.....



Prof. Dr. Temuçin F. ERTAN  
Enstitü Müdürü

## ÖZET

15'inci yüzyıldan itibaren her alanda yükseliş içinde bulunan Batılı devletler havacılık alanında da gerçekleştirdikleri ilk buluşların ardından önemli bir ilerleme sürecine girmişlerdir.

Türkler ise 16'ncı yüzyılda başlayan gerilemenin ardından devam eden çöküş sürecinde havacılık alanında Batıyı seyretmek durumunda kalmış ve havacılık faaliyetlerine oldukça geç bir dönemde başlayabilmiştir.

Havacılık faaliyetleri dünyada başlangıçta sivil olarak başlamış, askeri alana yönelip bu alanda önemli bir seviyeye ulaştıktan sonra tekrar sivil ve ticari bir şekle dönüşmüştür. Türklerde ise uzun süre askeri alanda ve dış destekli olarak devam eden havacılık çalışmaları ancak yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde sivil sahaya yönelebilmıştır.

Bu çalışmayla Türkiye Cumhuriyeti tarihinde önemli bir yer tutan Türk sivil havacılığının kuruluş sürecindeki durumu ve güçlükler içinde geçirdiği evrelerin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca Cumhuriyet'in kurulduğu yıllardan itibaren Atatürk'ün liderliğindeki yönetici kadronun sivil havacılığın kuruluşu ve gelişimi sürecinde almış olduğu kararlar, kurulan kurumlar ile bu alanda hizmet veren önemli kişilerin çalışmaları tespit edilerek Türk sivil havacılığının Atatürk Döneminde kuruluş ve gelişim sürecinde geçirdiği evreler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Dünya Havacılığı, Askeri Havacılık, Sivil Havacılık, Türk Tayyare Cemiyeti, Türk Hava Kurumu, Türk Kuşu, Türk Havacılık Sanayisi, Türk Hava Postaları.

## ABSTRACT

Western states, experiencing a rising period since the 15th century, have entered a significant term of progress following the first innovations they achieved in aviation.

Turks, on the other hand, had to stay behind the West in the field of aviation during the decline period after the recession starting in the 16th century, and could hardly start their aviation activities at a quite later time.

Aviation activities in the world started first in civil aviation and moved onto the military area subsequently. Having reached a considerable level, it gained a civilian and commercial quality again. Turkish aviation activities, which continued in the military field and under foreign support for a long time, could only be directed towards the civilian field during the era of the newly founded Republic of Turkey.

This study aims to define the situation of Turkish civil aviation during its establishment period, which has an important place in the history of the Republic of Turkey, and the difficult stages it lived through. In order to put forward the stages of Turkish civil aviation in Atatürk's period, the study further attempts to determine the decisions made and the institutions formed during the establishment and development of civil aviation by the directing staff under the leadership of Atatürk as of the founding date of the Turkish Republic, and the works and services rendered by significant figures in this field.

**Key Words:** World Aviation, Military Aviation, Civil Aviation, Turkish Airplane Society, Turkish Aeronautical Association, Türkkuşu, Turkish Aviation Industry, Turkish Air Mail.

## ÖNSÖZ

Havacılığa temel oluşturan bilimlerin birçoğu Orta Çağ döneminde Türk bilginler tarafından ortaya atılarak geliştirilmiş, Haçlı Seferleri sonrasında Orta Çağ'ın karanlığından kurtulan Batı dünyası Türklerden elde ettikleri bilgileri kullanmasını ve kendilerine mal etmesini bilerek bir çok buluşlara imza atmışlardır.

Batının her alanda yükselişe geçtiği ve Osmanlı Devleti'nin çöküşünün başladığı bu yeni dönemde havacılık faaliyetlerinde de yükselen Batı dünyası balonların ardından, planörleri ve uçakları icat ederek bu yeni araçları savaşlarda etkin bir silah olarak kullanırken aynı zamanda sivil ticari faaliyetlerde de kullanmayı bilmişlerdir.

Bu çalışma ile Batının her alanda yükselişte olduğu bir süreçte Türkiye'de askeri havacılığın gelişiminin ardından sivil havacılık alanında, özellikle teknolojinin en üst seviyesinde bulunan ve ağır sanayi koşullarını gerektiren havacılığın, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde geçtiği aşamaların, gelişiminin ve bu alanda gerçekleştirilen faaliyetlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Çalışmanın giriş bölümünde, en eski çağlarda başlayan havacılığın dünyadaki gelişimi, havacılık alanında öncü olan devletler ve gerçekleştirdikleri faaliyetler, Batı dünyasında havacılığın yükselmesine ve sivil havacılığın başlamasına yol açan etkenler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde, her alanda tam bir çöküş içinde bulunan Osmanlı Devleti'nin, havacılıkla ilk kez karşılaşmasının ardından bu alanda kısıtlı imkânlarla gerçekleştirmeye çalıştığı faaliyetler ile askeri olmayan sivil amaçlı havacılık faaliyetleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetlerinin sona ermesinin ardından Milli Mücadele Döneminde oluşturulmaya çalışılan Türk askeri hava gücü ve bu alanda yapılan faaliyetler ile sivil havacılık faaliyetlerine gelecekte katkı sağlayacak olan havacı kadro tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere ülke yöneticilerinin havacılığa bakışı ve verdiği önem, kuruluş aşamasında askeri havacılıktan farklı olarak sivil havacılık faaliyetlerinin başlangıcı, bu alanda kurulan ilk kurumlar ile gerçekleştirilen faaliyetler, halkın söz konusu faaliyetlere ilgisi

ve eleştirileri ile anılan sivil kurumlarla askeri kurumlar arasındaki ilişkiler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde, Atatürk Döneminde kurulan ilk havacılık kurumlarının gelişim sürecinde karşılaştığı sorunlar irdelenmiş ve gerçekleştirilen faaliyetler dünya havacılığıyla karşılaştırılarak Türkiye'nin sivil havacılıkta ulaştığı nokta tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmalarım esnasında gösterdikleri her türlü yardımdan ötürü, Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, ATASE Daire Başkanlığı, ODTÜ, TESUD, Türk Hava Kurumu ve Türkkuşu kütüphaneleri personeli ve yetkililerine, ATASE Daire Başkanlığı Arşiv personeli ve yetkililerine, Milli Kütüphane, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Türk Tarih Kurumu kütüphaneleri personeli ve yetkilileri ile Konya Askeri Lojmanları kütüphane yetkililerine teşekkürü bir borç bilirim.

Tez çalışmamın her aşamasında desteğini esirgemeyen, katkıları ile bana yol gösteren, tarih çalışmalarına bakışımı farklı kılan tez danışmanım saygıdeğer hocam Prof.Dr. Biçe SÜKAN'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ali CEM  
Ankara 2012

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	iii
ABSTRACT .....	iv
ÖNSÖZ .....	v
İÇİNDEKİLER .....	vii
KISALTMALAR .....	xii
GİRİŞ .....	1
<b>BİRİNCİ BÖLÜM: CUMHURİYET ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞININ KURULUŞU VE GELİŞİMİ .....</b>	<b>20</b>
<b>1.1. OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIĞIN GELİŞİM SÜRECİ ....</b>	<b>20</b>
1.1.1. Çöküş Sürecinde Osmanlı Devleti'nin Genel Durumu.....	20
1.1.2. Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Kuruluşu.....	24
1.1.2.1. Osmanlı Devleti'nde İlk Yabancı Uçuşlar .....	24
1.1.2.2. Türk Askeri Havacılığının Kuruluşu (1 Haziran 1911) .....	26
1.1.3. Trablusgarp Savaşı .....	27
1.1.3.1. Savaşın Gelişimi.....	27
1.1.3.2. Trablusgarp Savaşı'nda Havacılıkla İlgili Gelişmeler .....	28
1.1.4. Balkan Savaşları.....	30
1.1.4.1. Birinci Balkan Savaşı ve Osmanlı Hava Gücü.....	30
1.1.4.2. İkinci Balkan Savaşı ve Sonrası Dönemde Türk Havacılığındaki Gelişmeler .....	31
1.1.5. Birinci Dünya Savaşı .....	33
1.1.5.1. Birinci Dünya Savaşı Sırasında Türk Havacılığındaki Gelişmeler .	34
1.1.5.1.1. Çanakkale Cephesi .....	36

1.1.5.1.2. Doğu (Kafkas) Cephesi .....	38
1.1.5.1.3. Kıbrıs .....	38
1.1.5.1.4. Sina-Filistin ve Hicaz Cepheleri.....	39
1.1.5.1.5. Irak Cephesi.....	40
1.1.5.1.6. Ege Denizi ve Boğazlar .....	41
1.1.5.1.7. Osmanlı Askeri Havacılığının Dağılması.....	41
1.1.6. Osmanlı Devleti'nde Havacılık Sanayisinin Kurulmasına Yönelik Girişimler .....	42
1.1.7. Osmanlı Devleti'nde Askeri Olmayan Havacılık Faaliyetleri ve Başarısız İlk Sivil Havacılık Girişimi.....	43
1.1.8. Osmanlı Devleti'nde Havacılık Faaliyetlerinin Genel Değerlendirmesi.....	45
<b>1.2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI.....</b>	<b>46</b>
1.2.1. Anadolu'nun Genel Durumu.....	46
1.2.2. Türk Havacıların Milli Mücadele'ye Katılmak İçin Anadolu'da Toplanması.....	46
1.2.3. Türk Askeri Hava Gücünün Oluşturulması .....	48
1.2.4. Doğu Cephesi'nde Türk Havacılığı .....	48
1.2.5. Batı Cephesi'nde Türk Havacılığı.....	49
1.2.5.1. Birinci İnönü Muharebesi.....	49
1.2.5.2. İkinci İnönü Muharebesi .....	50
1.2.5.3. Sakarya Meydan Muharebesi .....	50
1.2.5.4. Büyük Taarruz.....	51
1.2.6. Mustafa Kemal Paşa'nın Havacılıkla Tanışması .....	52
1.2.7. Milli Mücadele Dönemi Türk Havacılığının Genel Değerlendirmesi ...	54



<b>İKİNCİ BÖLÜM: ATATÜRK DÖNEMİNDE SİVİL HAVACILIĞIN KURULUŞU.....</b>	<b>56</b>
<b>2.1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN KURULUŞ AŞAMASINDA DÜNYA HAVACILIĞI.....</b>	<b>56</b>
2.1.1. Yabancı Devletlerin Gerçekleştirdiği Uzun Mesafe Uçuşları ve Dünya Hava Yollarının Gelişimi .....	56
2.1.2. Türk Askeri Havacılık Heyetlerinin Avrupa ve Amerika Ziyaretleri ..	62
<b>2.2. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİN BAŞLAMASI .....</b>	<b>65</b>
2.2.1. Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluşu ve Faaliyetleri.....	67
2.2.1.1. Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluşu (1925).....	67
2.2.1.2. Türk Tayyare Cemiyetinin Gelir Kaynakları.....	75
2.2.1.3. Gazi Mustafa Kemal Paşa ve Türk Tayyare Cemiyeti .....	77
2.2.1.4. Türk Tayyare Cemiyetinin Faaliyetleri .....	81
2.2.1.4.1. Türk Tayyare Cemiyeti Kongreleri ve Cemiyetin Gelişimi ..	81
2.2.1.4.2. Cemiyet Tarafından Toplanan Bağışlarla Alınan Uçaklar	99
2.2.1.4.3. Türk Tayyare Cemiyetinin Yayın Organları .....	101
2.2.1.4.4. Tayyare Cemiyeti Yararına Düzenlenen Propaganda Uçuşları.....	107
2.2.1.5. Türk Tayyare Cemiyetinin Faaliyetlerine Halkın Gösterdiği İlgi ve Eleştiriler.....	110
2.2.1.6. Türk Havacılık Sanayisinin Kurulması .....	115
2.2.1.6.1. TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi) (1926).....	115
2.2.1.6.2. Eskişehir Uçak Tamir ve Bakım Fabrikası (1926) .....	122

2.2.1.6.3. Kayseri Uçak Fabrikasının Yeniden Üretime Geçmesi (1932)	123
2.2.2. İlk Sivil Havacılık Kulübünün Kurulması: İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü (1927)	124
2.2.3. İlk Sivil Uçuş Okulunun Açılması: Vecihi Sivil Tayyare Okulu (1932)	126
2.2.4. Ticari Havacılığın Temellerinin Atılması	128
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: ATATÜRK DÖNEMİNDE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİM SÜRECİ</b>	<b>135</b>
<b>3.1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ AŞAMASINDA DÜNYA HAVACILIĞI</b>	<b>135</b>
3.1.1. Dünya Havacılığı ve Hava Yollarının Gelişimi	135
3.1.2. Türk Askeri Havacılık Heyetinin Avrupa ve Amerika Ziyareti	138
<b>3.2. HAVA YOLLARI DEVLET İŞLETME İDARESİNİN KURULUŞU (1933)</b>	<b>139</b>
<b>3.3. TÜRK TAYYARE CEMİYETİ BÜNYESİNDE TÜRKKUŞU'NUN KURULUŞU VE GELİŞİMİ</b>	<b>142</b>
3.3.1. Türkkuşu'nun Kuruluşu (1935)	142
3.3.2. Türkkuşu'nun Faaliyetleri	148
3.3.3. Türkkuşu Şehitleri	161
<b>3.4. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNİN TÜRK HAVA KURUMUNA DÖNÜŞMESİ ve FAALİYETLERİ</b>	<b>162</b>
3.4.1. Türk Tayyare Cemiyetinin Türk Hava Kurumuna Dönüşümü (1935)	162
3.4.2. Türk Hava Kurumunun Faaliyetleri	163
3.4.2.1. Türk Hava Kurumuna Yapılan Bağışlar	163
3.4.2.2. Kuruma Yapılan Bağışlarla Alınan Uçaklar	169
3.4.2.3. Türk Hava Kurumuna Yönelik Eleştiriler	170

3.5. TÜRKiYE'DE SİVİL HAVACILIK SANAYİ KURMA GİRİŞİMİ:	
NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI (1937).....	175
SONUÇ .....	176
KAYNAKÇA.....	182
EKLER .....	192
ÖZGEÇMİŞ .....	231

## KISALTMALAR

a.g.d.	: Adı geçen dergi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
B.C.A.	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bg.	: Beygir Gücü
bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
ev.	: Çeviren
ed.	: Editör
kg	: Kilogram
km	: Kilometre
M	: Milattan nce
MS	: Milattan Sonra
No:	: Numara
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
TOMTAş	: Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim şirketi
vd.	: ve diğerleri

## GİRİŞ

İnsanoğlunun gökyüzüne yükselme arzusu en eski çağlardan itibaren başlamış, ancak bu istek çok uzun, karmaşık bir süreçten ve ölümcül birçok denemeden sonra gerçekleşebilmiştir. Yazının icadından Roma İmparatorluğu'nun çöküşüne kadar geçen 4000 yıllık Eski Çağ Döneminde (MÖ 3500-MS 476) yer alan en eski belgelerde havacılık; özellikle masal ve efsanelerde kanatlı ilahlar, efsanelere konu olan kahramanların sihirli uçan araçlara ve kuşlara binerek gökyüzüne yükselmeleri şeklindeki anlatımlarla yer almıştır.

Havacılıkla ilgili ilerleyen dönemlerde yapılacak olan hiçbir icat, rastlantı sonucunda ve bir anda ortaya çıkmamış, yaşadığı ortamı yaptığı buluşlarla kendisine daha uygun hale getirme yeteneğini kazanmaya başlayan insanoğlu, bu sayede doğa şartlarını kısmen de olsa kontrol altına alabilmiştir. Zamanla yapılan yeni buluşlar insanın doğayla mücadelesini daha kolay hale getirmiş ve teknolojik açıdan büyük ilerlemeler gerçekleştirilebilmiştir<sup>1</sup>.

Çağlar boyunca önemli keşiflere imza atan mucit bilim adamlarının en önemli ortak özellikleri incelendiğinde birçoğunun matematik, fizik, kimya ve astronomi alanlarında çalışmalarda bulunmuş olmaları dikkat çekmektedir. Bu kâşifler, her ne kadar doğrudan havacılıkla ilgili çalışmalar yapmamış olsalar da bilime yapmış oldukları girdilerle bu alanda gelecekte çalışacak olan birçok araştırmacıya ilham kaynağı olmuşlardır. Bu sebeple farklı alanlarda olsa da aslında havacılığın temel kanun ve kurallarının atıldığı en eski buluşlarla havacılık çalışmalarının başlangıcını, bilindiğinden daha eski dönemlere dayandırmak daha doğru olacaktır.

Bu kapsamda, havacılığın bilimsel anlamda temellerinin atılmasıyla ilgili en eski çalışmaların MÖ 200'lere kadar gittiği söylenebilir. Bu dönemde dünya tarihine adını yazdıran Yunan Matematikçi Sirakuzalı Arşimed MÖ (287-212); statik, mekanik, hidrostatik ve hidrodinamik alanında önemli çalışmalarda bulunmuş, belirli bir hacimdeki ve sudan hafif cisimlerin suda yüzebileceği prensibini bulmuştur<sup>2</sup>. Arşimed'in buluşlarını ilerleyen çağlarda havacılık alanına uygulayan birçok kâşif,

---

<sup>1</sup> Ahmet Demir, **Çağdaş Teknolojik Gelişmeler (Sosyo-Ekonomik Etkileriyle)**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, Ankara, 1973, s.1-2.

<sup>2</sup> Zeki Tez, **Fiziğin Kültürel Tarihi**, Doruk Yayınları, İstanbul, 2008, s.12.

belirli bir hacimdeki havadan hafif olan cisimlerin havada durabileceği düşüncesiyle bu alanda çalışmalarını yürütmüştür<sup>3</sup>.

Eski Çağın bitişi ile İstanbul'un Fethi'ne kadar geçen 1000 yıllık (MS 456-MS 1453) Orta Çağ Döneminde ise havacılık alanında önemli araştırmalar başlamış, söz konusu çalışmalar bir sonraki araştırmacılar için temel oluşturmuş ancak nihai sonuca ulaşamamıştır.

Türklerin birçok alanda yükselişte olduğu bu dönem içinde, Türk âlimlerin de havacılığa temel oluşturabilecek matematik, fizik, kimya ve astronomi alanlarında çalışmalarda bulunarak birçok buluş gerçekleştirdiklerine tanık olunur. Batılı kaynaklar incelendiğinde, Türklerin bilimsel alanda yaptığı çalışmalara çok az yer verildiği ve söz konusu eserleri yazarların birçoğunun da milliyetine göre kendi ulusunu ön plana çıkarmak istediği dikkat çekmektedir. Ancak yine de birçok yabancı tarafsız yazarın eserlerinde kendi milletleri tarafından gerçekleştirilen bilimsel çalışmalara ve buluşlara temel oluşturan bilgilerin çoğunun Türk dünyasından geldiğini itiraf ettikleri de gözden kaçmamaktadır.

Fransız Profesör Emile Félix Gautier'in, "Moeurs et Coutumes des Musulmans" adlı eserinde, "Her ne kadar Euclide'in ismi büyükse bizim Rönesans'ımızın matematik hocaları Yunanlılar değil Müslümanlardır." açıklaması, ilk cebir kitabının yazarı Harizmî (780-850)'nin ve astronomi alanındaki çalışmaları olan Fergani'nin eserlerinin Batıda Latinceye ve birçok dile çevrilmesi, trigonometriye ait çalışmalarıyla tanınan Battani (858-918)'nin çalışmalarının yine Batılı kaynaklarda kaydedilmesi, Batının bilimsel alanda gelişmesine Türklerin önemli ölçüde katkısının olduğunu ispatı olarak kabul edilebilir<sup>4</sup>.

İngiliz Tarihçi Profesör Richard Walzer, "The Rise of Islamic Philosophy" adlı eserinde, Seyhun Nehri kıyılarında Oğuzların Farâb şehrinde doğan Uzlug oğlu Farabî'nin fizik, astronomi, mantık, psikoloji ve daha birçok alanda 160 kadar kitap ve risale yazdığını ve eserlerinin çoğunun aynı yüzyılda Latinceye çevrilerek okullarda okutulduğunu açıklamıştır<sup>5</sup>.

Söz konusu dönemde Harizmî'nin yıldızların yerini ve dolaşmasını gösteren cetveli, Selçuklu Sultanı Melikşah (1054–1092)'ın 1075'te Isfahan'da, Horasan Hükümdarı Uluğ Bey (1394–1499)'in 1421'de Semerkant'ta ve Osmanlı Padişahı

<sup>3</sup> Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C. I, Hv.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2009, s.15.

<sup>4</sup> İhsan Kurt, *Bilim Tarihinde Keşiflerin İç Yüzü*, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara, 1990, s.18–19.

<sup>5</sup> İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1984, s. 369.

III. Murat (1546–1595)’ın 1576’da İstanbul’da kurdukları rasathaneler dönemin önemli çalışmaları olmuş ve Batılı kaynaklar tarafından da kaydedilmiştir<sup>6</sup>.

Alman Bilim Adamı Sigrid Hunke’nin “Avrupa’nın Üzerine Doğan İslâm Güneşi” adlı eserinde; “Müslümanların Aristo’su, büyük Türk Bilgini Beyrunî (973–1051), dünyanın güneş etrafındaki dönüşünü tartışmaya açan ilk âlimdir.” açıklaması söz konusu bilgilerin Batıya Türklerden geçtiğini ispatlar niteliktedir. Fırlatılan bir cisme ilk hareketi veren kuvvetin ona aynı zamanda bir hareket kabiliyeti de verdiğini ifade ederek hareket kanunlarının temelini atan Türk âlimi İbnî Sina (980–1037), momentumun sürekli olduğunu, buna karşı olan engelleyici güçlerin yok edilmesi durumunda atılan bir taşın sürekli yoluna devam edeceğini ileri sürerek aslında dünyanın dönüşünü de tarif etmiştir<sup>7</sup>. İtalyan Profesör Aldo Mieli de “La Science Arabic” adlı eserinde, İbnî Sina’nın Doğuda ve Batıda çok önemli etkilerinin olduğunu ve kitaplarının birçok okulda okutulduğunu kaydetmiştir<sup>8</sup>.

Türk âlimlerinin gerçekleştirdiği buluşları ve yazdıkları eserleri Batılıların temel kaynak olarak kullandığını yine Batılı yazarlardan Will Durant’ın, “İslâm Medeniyeti” adlı eserindeki; “Fizik ilmine katkısı şüphe götürmeyen Kitab ül Menazır adlı eserin yazarı İbni Heysem olmasaydı, Avrupa’da hiç kimse İngiliz Bilim Adamı Roger Bacon (1220–1292)’u tanıyamazdı.” öngörüsü ve Bacon’un “Opus Matius” adlı eserinin hemen her sayfasında Heysem’den bahsetmesi Batılı bilginlerin birçoğunun kaynağını açıkça işaret etmektedir<sup>9</sup>.

Aynı dönemde havacılık alanında da birtakım denemelerde bulunan Türklerin söz konusu faaliyetleri XI. yüzyılda Orta Asya’da yaşayan İmam Cevheri’nin ilk uçuş denemesiyle başlamıştır. Horasanlı bir Türk olan Cevheri’nin kuşları örnek alarak yaptığı kanatlarla, MS 1002’de görev yaptığı caminin minaresinden atlayarak giriştiği uçuş denemesi ölümüne yol açmış<sup>10</sup>, yine İstanbul At Meydanı’ndaki kuleye çıkan Müslüman bir Türk’ün, II. Kılıçarslan’ın ziyaretinde düzenlenen şenliklerde giymiş olduğu uzun etekli elbisesine hava dolacağı düşüncesiyle atlayarak yaptığı uçuş teşebbüsü ölümüyle sonuçlanmıştır<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> Şerafettin Turan, *Türk Kültür Tarihi*, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 1990, s.165.

<sup>7</sup> Kurt, a.g.e., s.40-59.

<sup>8</sup> Kafesoğlu, a.g.e., s. 369-370.

<sup>9</sup> Kurt, a.g.e., s.54.

<sup>10</sup> İhsan Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923-1950*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001, s.156-157.

<sup>11</sup> Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.I, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1971, s.18.

Bu dönemde özellikle Haçlı Seferleri sonucu Türklerden elde edilen bilgilerle Avrupa'da da bilim ve havacılık alanında çalışmalar yapılmıştır. İngiliz Mucit Roger Bacon, ısı, ağırlık ve nesnelerin biçimi gibi olguları inceleyerek havacılıkla ilgili bazı temel kuralların varlığını keşfetmiştir. Bazı koşullarda ağırlığın yok edilebileceğini ve bunun sonucunda da insanoğlunun kendisini havadan daha hafif olmasını sağlayarak uçmayı başarabileceğini ortaya koymuştur<sup>12</sup>.

1453'ten 1789 Fransız İhtilali'ne kadar geçen 300 yıllık Yeni Çağ Döneminde ise havacılık alanında Avrupa'da ilk ciddi araştırmalardan, balonun icadına kadar birçok başarılı çalışma yapılmış, Osmanlı İmparatorluğu'nda da bireysel havacılık girişimleri az da olsa devam etmiştir.

Bu dönemin en önemli özelliği, Batının Orta Çağın karanlığından kurtularak büyük bir değişim içine girdiği bir dönem olmasıdır. XV. yüzyılda gerçekleşen coğrafi keşifler, Rönesans ve reform hareketleri, Batının her alanda üstünlüğü ele geçireceği bir süreci de beraberinde getirmiştir. Haçlı Seferleri sırasında Doğudan elde edilen birçok önemli bilginin Avrupalılar tarafından öğrenilmesi, sonu öngörülemeyen büyük bir değişim sürecini başlatmıştır. Bu kapsamda; pusulanın kullanımı, daha dayanıklı gemilerin inşası, Doğudan Batıya Türk âlimlerinin eserlerinin aktarılması ve Doğu ülkelerinin sınırsız zengin toprakları coğrafi keşiflerin yapılmasını sağlayan en önemli sebepler olmuş<sup>13</sup>, keşfedilen kıtalardaki değerli madenlerin Avrupa'ya taşınmasıyla da büyük bir sermaye birikimi başlamıştır<sup>14</sup>.

Her ne kadar Türkler daha önce açıklandığı gibi bilimsel çalışmalarıyla Batılı devletlerden üstün bir seviyede olsalar da XVII. yüzyıldan sonra söz konusu üstünlüğün Avrupa'ya geçtiği görülmektedir. Batılı devletler özellikle Türk medeniyetiyle ilişkilerinde kendileri için önemli olan birçok buluş ve tekniği benimseyerek kendi ülkelerine aktarmışlar ve medeniyetlerini çok daha üst seviyeye taşınmasını bilmişlerdir.

Orta Çağ sonlarında matbaanın kullanılması, bilgilerin hızlı bir şekilde yayılmasına ve okuryazar sayısında artışa yol açmış, zenginleşen halk bilim ve sanata yönelmiş, bu dönemde tarihe damga vuran önemli sanatçılar ve âlimler

<sup>12</sup> Antoine Icart, *Gökyüzünde Keşifler ve Kâşifler*, Başkan Yayınları, İstanbul, 1980, s.8.

<sup>13</sup> William Hardy McNeil, *Dünya Tarihi*, çev. Alaaddin Şenel, İmge Kitabevi Yayını, Ankara, 1989, s.286-287.

<sup>14</sup> Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih'i Cevdet*, C.I, Tasvir Gazetecilik ve Matbaacılık, İstanbul, 1983, s.186-187.



yetiştirilmiştir. XV. yüzyılın ikinci yarısında İtalya, Hollanda, İsviçre, Fransa ve İspanya gibi Avrupa ülkelerinde toplam 30.000 kitap basılması dönem içinde halkın okumaya yönelik isteğini göstermektedir<sup>15</sup>. İtalya'da başlayan ve Fransa, Almanya, İngiltere, Hollanda ve İspanya'ya yayılan Rönesans hareketleri sonucunda dini düşüncelerin etkisi azalırken pozitif bilimlere yönelinmiş, bilim ve sanatta önemli gelişmelerin ardından düşünen, sorgulayan ve araştıran insanların sayısının artmasıyla Avrupa'da Aydınlanma Çağı başlamıştır<sup>16</sup>.

Batıda, XVI. yüzyılda geleneklere bağlılıklar yıkılırken bir yandan da araştırmacılar tarafından doğanın gözlem süreci başlamış, özellikle Haçlı Seferleri sırasında Türklerden elde edilen bilgilerin incelenmesi bilimsel buluşlara giden yolu açmıştır<sup>17</sup>. Bu dönemde Fransız Matematikçi ve Filozof René Descartes (1596–1650), havacılık alanında çok önemli yer tutan matematik bilimlerinden analitik geometri metot ve temellerini geliştirmiştir. İtalyan Fizikçi Galileo Galilei (1564–1642) ise teleskopu geliştirerek dünyanın kendi eksenini ve güneş çevresinde döndüğünü kesin olarak ortaya koymuştur<sup>18</sup>.

XVII. yüzyılda ise İtalyan Fizikçi ve Matematikçi Evangelista Torricelli (1608–1647) barometreyi bulmuş, hava basıncı kanunu, cisimlerin hareketi ve sıvıların akımı gibi fizik konularında keşifler yapmıştır<sup>19</sup>. Bu dönemde İngiliz Fizikçi Robert Boyle (1626–1691) gazların basınç-hacim yasasını geliştirmiş<sup>20</sup>, yine Fransız Matematikçi, Fizikçi ve Filozof Blaise Pascal (1623–1662) matematik ve fizikte yeni kuramlar geliştirmiştir. Torricelli'nin deneylerini devam ettiren Pascal hava basıncının ölçüldüğü yerin denizden yüksekliğine bağlı olarak değiştiğini ve yükseldikçe düştüğünü açıklamıştır<sup>21</sup>. İngiliz Matematikçi ve Fizikçi Isaac Newton (1642–1727) ise kütle çekiminin genel çekimin özel bir hali olduğunu açıklamış, hareket ve çekim yasalarını geliştirmiştir<sup>22</sup>.

Batının yükselişinin temellerinin atıldığı bu dönemde, her alanda meydana gelen değişim ve gelişim sürecinde havacılık alanında da önemli gelişmeler

---

<sup>15</sup> Lois Frederic, **Medeniyet Tarihi**, çev. Vahdet Gültekin, Doğan Kardeş Matbaacılık, İstanbul, 1974, s.587-605.

<sup>16</sup> Veli Yılmaz, **Siyasi Tarih**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1998, s.50.

<sup>17</sup> Server Tanilli, **Uygurluk Tarihi**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1997, s.91-92.

<sup>18</sup> Frederic, a.g.e., s.614-620.

<sup>19</sup> a.g.e., s.614-622.

<sup>20</sup> Tez, a.g.e., s.15-16.

<sup>21</sup> Zeki Tez, **Tekniğin Evrimi**, Paragraf Yayınevi, Ankara, 2005, s.128.

<sup>22</sup> **Yabancı Meşhur Adamlar**, Doğan Kardeş Yayınları, İstanbul, 1951, s.43.

yaşanmıştır. İtalya'da Rönesans devrinde yaşayan ve Fransa Kralı I. François tarafından Paris'e çağrılan sanatçı Leonardo da Vinci kuşların uçuşları üzerinde çalışmalarda bulunmuş, 1500'lü yılların başlarında insan gücüyle çalışan bir uçuş makinesi taslağı hazırlamış<sup>23</sup>, paraşütten helikoptere birçok çizim tasarlamıştır. Tarihte bilinen ilk ciddi uçuş denemeleri Leonardo'nun ölümünün ardından XVII. yüzyılda Fransa'da gerçekleştirilmiştir<sup>24</sup>.

1629'da Fransız Lucques de Paulo Guidotti (1560–1629)'nin yaylı kanatlarla bir kuleden atlayarak düşüp ölmesi, 1634'te İngiliz John Bate'in uçurtma ve fişekle ilgili çalışmaları, yine aynı tarihte İngiltere'de Piskopos Dr. John Wilkins (1614–1672)'in Ay'ın başka bir gezegen olduğuna ve bu gezegene gidilebilmesine yönelik araştırmalarını yazdığı “Yeni Bir Dünya'nın Keşfi” isimli kitabı, 1627'de Almanya'da Friedrich Herman Fleyder'in hava eğitimi hakkında yazdığı kitaplar, bu dönemde uçuşla ilgili yapılan çalışmaların sadece belli başlılarıdır. Aynı dönemde Avrupa'da havacılıkla ilgili çok sayıda roman yazılmış, söz konusu romanlarda uçan gemiler, Dünya'dan Ay'a ve diğer gezegenlere yolculuk aracı olarak kullanılmıştır<sup>25</sup>.

Bu dönemde Türkler de havacılık alanında önemli çalışmalarda bulunmuşlardır. Evliya Çelebi'nin “Seyahatnamesi”nde söz ettiği Hazerfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu Yeni Çağ Döneminde havacılık alanında Türklerin en önemli girişimlerden birisi olmuştur. Hazerfen Ahmet Çelebi, Osmanlı Padişahı IV. Murat (1612–1640) döneminde 1630 yılında Galata Kulesi'nden kendi yaptığı kanatlarla uçarak boğazı geçip Üsküdar Doğancılar bölgesine inmeyi başarmıştır. Yine Evliya Çelebi'nin “Seyahatnamesi”nde, Lagari Hasan Çelebi'nin aynı dönemde Sarayburnu'ndan kendi yaptığı bir roket fişekle havaya yükseldiği ve denize indiği kaydedilmiştir<sup>26</sup>. Hazerfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi'nin başarılı uçuşları önemli denemeler olmuş, ancak dönemin özellikleri gereği önem verilmemiş ve devamı getirilememiştir.

Tekniğin gelişme çağı olan XVII. yüzyılda Avrupa ülkeleri arasında bilimsel ilişkiler kurulmuş, çağlar boyunca deneylerle gerçekleşen buluşlar, birbirine eklenerek hızla gelişmiş ve günlük hayatta yer bulmuştur. Havacılıkla ilgili çalışmalarda bulunan araştırmacılar, birbirinden farklı gibi görünen birçok bilimsel

---

<sup>23</sup> Molly Burket, *Büyük Kâşifler: Gökyüzünün Öncüleri*, Alkım Yayınları, İstanbul, 2001. s.4.

<sup>24</sup> Icart, a.g.e., s.10-11.

<sup>25</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.28-31.

<sup>26</sup> Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.III, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul, 1969, s.199.

çalışmayı bir araya getirerek havacılıkla ilişkilendirmiş, bunun sonucunda da havacılık alanında başarılı sonuçlara ulaşmışlardır.

Yeni Çağ Döneminde Fransız Joseph Michel ve Jacques Etienne Montgolfier kardeşler 1783 yılında insanların gökyüzünde uçabileceğini ispatlamışlardır. Montgolfier kardeşler, babalarının kâğıt fabrikasında kâğıdın ateş üzerinde ısıdan dolayı yukarı havalandığını fark ederek ve büyük bir çuvalın sıcak havayla doldurulduğunda havaya yükselebileceğini keşfetmişlerdir. Uzun süren denemelerin ardından Fransa'nın güneydoğusundaki Vivarais'te 800 m<sup>3</sup>'lük, bezden bir balonu, altında yün ve saman yakarak sıcak havayla doldurmuşlar ve balonlarını uçurmayı başarmışlardır<sup>27</sup>.

Montgolfiere kardeşler, balonla gerçekleştirdikleri ilk başarılı uçuşlarını tesadüf eseri yapmamışlar, havacılık alanında yapılan daha önceki çalışmalarını incelemeleri ve elde ettikleri bilgileri geliştirmeleri sonucunda bunu başarabilmişlerdir.

Montgolfiere kardeşlerden daha önce Fransız Cyrano de Bergerac (1619–1655), içi dumanla dolu bir balonun uçabileceği iddiasını, 1657'de Paris'te yayımlanan “Histoire Comique des Etats et Empires de la Lune” (Ay'daki Devletlerin ve İmparatorlukların Komik Tarihi) adlı eserinde tarif etmiş, yine yanan havanın (hidrojen) çok hafif bir gaz olduğunu 1766'da keşfeden İngiliz Kimyacı Henry Cavendish (1731–1810) bu alanda çalışma yapan araştırmacılara yön vermiştir<sup>28</sup>.

Paris'te Montgolfiere kardeşlerin balonunun uçuşunun ardından, Fransız Fizikçi Jacques Charles, 1783'te Fransa'nın Landes bölgesinde içini havadan 14 kat hafif olan hidrojenle doldurduğu, cilalanmış yün kumaştan 60 m<sup>3</sup>'lük inşa ettiği balonuyla havaya yükselerek bir saati aşkın bir süre havada kalmıştır<sup>29</sup>.

Montgolfier kardeşler ise Fransız Fen Akademisi'nin daveti üzerine 19 Eylül 1783'te Fransa Kralı XVI. Louis (1754–1793) huzurunda Versailles Sarayı'nın avlusunda, bir ördek, bir horoz ve bir koyun bindirdikleri balonlarını başarıyla uçurmuşlardır<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> Burket, a.g.e., s.4-5.

<sup>28</sup> Zeki Tez, *Alet ve Makinelerin Kültürel Tarihi*, Doruk Yayınları, İstanbul, 2008, s.95.

<sup>29</sup> Artur Fürst, *Havacılık Tarihi: Balon ve Tayyare*, Türk Tayyare Cemiyeti Yayını, Ankara, 1930, s.16–19.

<sup>30</sup> İcart, a.g.e., s.17.

21 Kasım 1783'te daha büyük bir balonla Paris üzerinde uçan Fransız Fizikçi Pilatre de Rozier ile Piyade Binbaşı Marquis d'Arlendes dünyanın balonla ilk uçan insanları ünvanını alma şerefine sahip olmuşlardır<sup>31</sup>. Bu uçuşların ardından, Fransız Jean Pierre Blanchard, Fransız Guyton de Morveau<sup>32</sup> ve Madam Elisabeth Thible bu dönemde balonla uçuş yapan şahsiyetler olmuşlardır.<sup>33</sup>

İlk insanlı balon uçuşundan iki yıl sonra, Amerikalı Doktor John Jeffries ve Fransız Jean Pierre Blanchard, 7 Ocak 1785'te maceralı bir balon yolculuğuyla İngiltere'den kalkarak Fransa'ya inmeyi başarmışlardır. Bu uçuş esnasında Blanchard tarafından karaya atılan bir paket mektup, dünyanın ilk hava postası olarak tarihe geçmiştir<sup>34</sup>.

Havacılığın gerçek anlamda başlamasında “altın çağ” olarak kabul edilebilecek, XVIII. yüzyıl Fransız Devrimi'nden günümüze kadar geçen Yakın Çağ Döneminde ise havacılık faaliyetleri, daha önceki başarılı çalışmaların ve bilgi birikiminin ardından her alanda çok hızlı bir gelişim sürecine girmiştir. Bu dönemde birçok başarıya imza atılmış, dünyada ve Avrupa'da askeri ve sivil havacılık kurumsal boyutlara ulaşarak sağlam temeller üzerine oturtulmuştur.

Teknolojinin ve sanayinin son noktası olan havacılığın, Yakın Çağ Dönemindeki gelişimini incelemeye önce ona hızlı bir şekilde ivme kazandıran koşulları ortaya koymak gerekir. Batıda Rönesans'la başlayan bilimsel araştırmalar büyük bir bilgi birikimi yaratmış, her araştırmacı bir diğerinden etkilenerek insanlığın ihtiyaç duyduğu alanlarda teknolojik gelişmelere yol açacak buluşlar icat etmiş, XVIII. yüzyıldan itibaren ortaya çıkan bu buluşlar Sanayi Devrimi'ne yol açacak bir süreci de başlatmıştır. İlk olarak İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi, 1760'lardan itibaren tüm dünyayı etkisi altına almıştır<sup>35</sup>.

Sanayi Devrimi'nde en önemli yeniliklerden birisi buhar makinesinin icadı olmuş, İngiltere'ye yerleşen İskoçyalı Mucit Mühendis James Watt (1736–1819)'ın 1769'da buhar makinesini madencilik ve sanayi alanında hizmete sokması İngiltere'de endüstrinin gelişimini hızlandırmıştır<sup>36</sup>. Buharın ve elektriğin sanayide kullanılması sonucu el gücünün yerini makinelerin alması Batının tükettiğinden fazla

---

<sup>31</sup> Burket, a.g.e., s.4-5.

<sup>32</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.49.

<sup>33</sup> İsmail İşmen, *Havacılık Yılı 1956-1957*, İTÜ Sivil Havacılık Enstitüsü Yayını, İstanbul, 1958, s.192.

<sup>34</sup> Icart, a.g.e., s.20.

<sup>35</sup> Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkıfâbı*, çev. Tevfik Güran, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 2000, s.50–55.

<sup>36</sup> Demir, a.g.e., s.109-110.

mal üretmesine yol açmış, bu da üretim fazlası malların dışarıya satılması için pazar savaşını başlatmıştır. İngiltere'nin ardından Almanya, Belçika ve Fransa gibi ülkeler bu süreçten etkilenerek mücadelenin içinde yer almışlardır. Bu durum, üretim fazlası malların dağıtımını ve uzak bölgelere ulaşımı sorununu ortaya çıkarmış, böylece Batıda ulaşım alanında buluşların ve teknolojik gelişmelerin önü açılmıştır<sup>37</sup>.

Havacılık alanında birçok çalışmanın yapıldığı bu dönemde en önemli gelişmelerden birisi balonların askeri alanda kullanılması olmuştur. Kabilî sevk balonları üzerinde çalışmalar yapan Fransız Guyton de Morveau ve Gaspard Monge'nin, Fransız Halk Selamet Komitesi'ne yaptıkları teklifle 1793'te Cumhuriyet Ordularının Balon Kıtalarıyla takviyesi kararlaştırılmış, bu birliklerde bulunan sabit balonlarla keşif gücü yapılması planlanmıştır<sup>38</sup>. Bu kapsamda balonlar ilk kez harp sahasında, 26 Haziran 1794'te Fransızlar ve Avusturyalılar arasında yapılan Fleurus Muhaberesi'nde Fransızlar tarafından keşif amaçlı kullanılmıştır<sup>39</sup>.

1821'de balonla ilk uçuşunu yapan İngiliz Charles Gren, hidrojen yerine hava gazı doldurmuş olduğu balonuyla birçok uçuş gerçekleştirmiş, 1836 yılında 2500 m<sup>3</sup>'lük bir balonla İngiltere'den havalanan Gren, Manş Denizi'ni, Fransa'yı ve Belçika'yı geçerek Almanya'ya inmiş ve 800 km'lik mesafeyi 18 saatte katetmiştir<sup>40</sup>.

1850 yılında balonlar Fransa'da panayırlarda gösteri aracı olarak kullanılmış, Paris'te Étoile Meydanı yakınlarındaki hipodromda Baloncu Eugene Godart giriş parası karşılığı balon gösterileri düzenlemiş, ünlü Fransız Yazar Jules Verne de Godart'la beraber balonla gökyüzüne yükselen önemli şahsiyetler arasına girmiştir. Aynı dönemde Fransız Mühendis Henry Giffard, balonuyla panayırlarda birçok uçuş gerçekleştirmiş ve halkın yoğun ilgisi sonucu binlerce insanı uçurmuştur<sup>41</sup>.

Mekanik ilminde yapılan keşifler sonucunda çok sayıda kabilî sevk (yönlendirilebilir) balon projeleri gerçekleştirilmiş, Almanlar kabilî sevk balonlarının gelişmesinde büyük gelişme kaydetmiştir. 1861–1863 yılları arasında meydana gelen Amerika İç Harbi'nde Kuzeyli Kuvvetler, birçok sabit balonu keşif amacıyla kullanmış, 1866'da Brezilya-Paraguay Savaşı'nda Brezilyalılar bir balonla keşif görevi gerçekleştirmiş, 1870 Fransız-Alman Savaşı'nda yine Fransızlar tarafından

<sup>37</sup> Toktamış Ateş, *Siyasal Tarih 1*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1982, s.67–75.

<sup>38</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, *a.g.e.*, s.52.

<sup>39</sup> Fürst, *a.g.e.*, s.54.

<sup>40</sup> İşmen, *a.g.e.*, s.192.

<sup>41</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, *a.g.e.*, s.59.

balonlar kullanılmıştır. 1879'da İngiltere, 1884'te Almanya, Rusya ve İspanya ve 1885'te de İtalya askeri balonculuk teşkilatlarını kuran ülkeler olmuşlardır<sup>42</sup>.

Avrupa'da havacılık hızla ilerlerken bu dönemde Türkler de havacılık alanında birtakım girişimlerde bulunmuşlardır. Erzurumlu İbrahim Hakkı Efendi "Marifetname" isimli eserinde uçuş ve astronomi ile ilgili önemli bilgilere yer vermiş, XIX. yüzyılda Of kasabasında yaşayan Veli Direko ile Ahmet Hoca'nın kuşların kanadından esinlenerek yaptıkları kanatla uçuşu ve 1861 yılında Bebekli Atıf Bey'in kanat takarak uçuşu teşebbüsleri Türklerin de dönem içinde yapılan çalışmalar arasında yer almalarını sağlamıştır<sup>43</sup>.

Balon ve zeplindeki başarılı gelişmeler, özellikle Fransa, Almanya, İngiltere ve Amerika'da havacılıkla uğraşan kişileri planör tasarımları hazırlamaya itmiş, XIX. yüzyılın ilk yarısında, motor gücü sağlayan makineler bulunmadığından basit denemeler gerçekleştirilmiş, ancak motorlu uçuşlar halen yapılamamıştır.

1812 yılında İngiliz Mucit George Cayley (1773–1857), havacılıkla ilgili çok sayıda deneme gerçekleştirmiş ve aerodinamiğin temel prensiplerini bulmuştur. Cayley, kuşların uçmaya başladığında havada hiçbir zaman aniden yükselmediklerini, uçuşa yavaşça başladıklarını ve daha sonra kademeli bir şekilde havada yükseldiklerini tespit etmiş<sup>44</sup>, "Havada Seyir" adlı bir makalesinde, havadan ağır bir araçla yapılan uçuşu, "Bütün problem, havanın direncine güç uygulanmasıyla söz konusu ağırlığı destekleyecek bir yüzey yaratmaktır." şeklindeki açıklamasıyla Cayley, kanatların önemini vurgulamıştır<sup>45</sup>.

İngiliz Mühendis William Henson ise 1842'de hafif ve yassı bir nesnenin hafif eğimli bir pozisyonda fırlatılması durumunda, kuvvet bitinceye kadar havada yükseleceğini, nesneyi ileriye doğru taşıyacak kuvvet sağlanması ve ön kenarların arkadakinden yüksekte olması durumunda da yükselmeye devam edeceğini açıklamıştır<sup>46</sup>.

1866'da İngiltere Havacılık Kurumu "Aeronautical Society of Great Britain" kurulmuş, 1868'de de Londra Crystal Palas'ta dünyanın ilk havacılık sergisi açılmıştır. 1870–1890 yılları arasında başta İngiltere ve Fransa olmak üzere birçok

---

<sup>42</sup> a.g.e., s.67-75.

<sup>43</sup> a.g.e., s.88.

<sup>44</sup> Jerome S.Meyer, **Great Inventions**, The World Publishing Company, USA, 1962, s.109.

<sup>45</sup> Anna Sproule, **Wright Kardeşler**, İlk Kaynak Kültür ve Sanat Yayınları, Ankara, 1996, s.18.

<sup>46</sup> Sproule, a.g.e., s.18-20.

Avrupa ülkesinde buhar makinesiyle çalışan birçok tayyareyle denemeler yapılmış, söz konusu denemelerde tam anlamıyla başarı elde edilememişse de bir sonraki araştırmacı için büyük bir bilgi birikimi yaratılmıştır<sup>47</sup>.

Fransız Mucit Clement Ader, havacılık alanında uzun süren çalışmalarının ardından buhar makineli yaptığı yarasa biçimindeki “Eole” adını verdiği uçağıyla 9 Ekim 1890’da yerden 12 metre yukarıya sıçrama şeklinde yükselmiş, ancak havacılık otoritelerinin bunu bir uçuş olarak değerlendirmemesi ve gerekli desteği görememesinden dolayı çalışmaları ve zamanı boşa gitmiştir<sup>48</sup>.

1860 yılında ilkel planörler ve kanatlarını çırpan modeller deneyen Alman Mühendis Otto Lilienthal, İngiliz Mucit Cayley gibi kuşları inceleyerek çalışmalarına başlamış, 1889’da buluşlarını mekanik uçuş konusunda bilinen en eski eser olarak kabul edilen bir kitapta toplayarak yayımlamıştır. 1891’de ilk büyük planörünü yapan Lilienthal<sup>49</sup>, inşa ettiği planörlerle 300 m’lik süzülüşler şeklinde 2000 den fazla uçuş gerçekleştirmiştir<sup>50</sup>.

Aynı dönemde Amerikalı Bilgin Pierpont Langley de havacılık alanında yapmış olduğu uzun süreli çalışmaların sonucunda “Rüzgârın İç Âlemi ve Aerodinamik Araştırmalar” isimli bir eser kaleme almıştır. Langley, hava akımları ve havanın kaldırma kuvveti üzerinde matematiksel olarak birçok önemli uygulama gerçekleştirmiş, kanatların imal edilmesinde Daniel Bernoulli (1700–1782)’nin prensiplerini düşünerek uygulayan ilk kişi olmuştur<sup>51</sup>. Langley, “Aerodrome-5” adlı buhar makineli bir tayyare modeli imal ederek 6 Mayıs 1896’da yapmış olduğu uçuşunda bir dakikadan fazla havada kalmıştır. Lilienthal’in en büyük takipçilerinden olan Amerikalı Octave Chanute ise havacılığa 1891’de başlamış ve havacılıkla ilgili birçok kitap yazmıştır. Çift satırlı tayyareleri bulan Chanute’un nezaretinde 1896–1901 yılları arasında çok sayıda planör uçuşları yapılmıştır<sup>52</sup>.

XX. yüzyılda gerçekleştirilen en önemli buluşlardan birisi motorların uçaklara uygulanması olmuştur. Havacılık alanında yapılan çalışmalarda buharın motor gücü olarak kullanılması önemli bir gelişme olmuş, XX. yüzyılda motor gücüne dayanan

---

<sup>47</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.80-81.

<sup>48</sup> Tayyare Atölyesi, Ameli Tayyare Notları, Tayyare Makinist Mektebi Yayını, İstanbul, 1931, s.7–8.

<sup>49</sup> Sproule, a.g.e., s.21-23.

<sup>50</sup> Burket, a.g.e., s.6.

<sup>51</sup> Meyer, a.g.e., s.109.

<sup>52</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.84-86.

havada uçabilecek cisimler ile ilgili birçok çalışma yürütülmüştür<sup>53</sup>. Bu alanda Langley, Chanute ve Lilienthal'in çalışmalarından yararlanan Amerikalı Orville ve Wilbur Wright kardeşler, üç yıl süren planör çalışmalarının ardından motorlu uçak yapmaya karar vererek Flyer-I uçağını imal etmişlerdir. Gerçekleştirdikleri denemelerin ardından dünyanın ilk motorlu uçak uçuşunu 17 Aralık 1903 tarihinde Kuzey Karolayna'da 59 saniye sürede ve 260 metre yükseklikte yapmayı başarmışlar ve 1905'te geliştirdikleri uçakla 30 dakika havada kalarak 39 km yol katetmişlerdir<sup>54</sup>.

Amerikalılardan başka 1904 yılında Fransa'da da Gabriel Voisin ve Robert Esnault de la Pelterie planörler yapmıştır. Fransız Lois Bleriot da Voisin'le ortak olarak sudan kalkan bir planör yapmıştır. 1905'te Fransa'da Uluslararası Havacılık Federasyonu (F.A.I.), ABD'de de Amerika Havacılık Kulübü kurulmuş, aynı yıl Gabriel ve Charles Voisin kardeşler tarafından Fransa'da ilk tayyare fabrikası kurulmuştur. 1907 yılında Fransız Jacques ve Louis-Charles Breguet kardeşler havacılık alanında çalışmalarına hız vermişler, Douai'de bir helikopter denemesi gerçekleştirmişler, ancak sadece kısa sıçramalar yapabilmişlerdir. 1907 yılında Avrupa'da Danimarkalı Jacob Christian Hansen Ellehammer, Paris'te yaşayan Brezilyalı Alberto Santos Dumond, Romen Mühendis Traian Vuia, Fransız Gabriel Voisin, Henry Farman, Robert Esnault Pelterie, Léon Delagrange ve Macar Alfred de Pischoff adındaki tayyareciler uçuş denemeleri yapan önemli şahsiyetler olmuşlardır. Voisin'in yaptığı bir tayyare ile Henry Farman, Avrupa'nın ilk başarılı uçuşunu 26 Ekim 1907'de gerçekleştirmiş, 771 m mesafe ve 53 km hızla yaptığı uçuşla F.A.I. rekorunu kırmış, 13 Ocak 1908'de yaptığı uçuşla da "Deutsch-Arche Deacon" ödülünü almıştır<sup>55</sup>.

1908'de Wilbur Wright, Fransa'da Le Mans şehrine giderek birçok kişiyi uçurarak eğitim vermiş, Mayıs 1909'da Fransa, İtalya ve İspanya ziyaretlerinin ardından ABD'ye dönen Wright kardeşler daha önceki ilgisizliğin aksine ABD'de büyük bir coşkuyla karşılanmış ve ABD ordusuyla varılan anlaşmanın ardından Kasım 1909'da Wrigth Uçak Şirketi kurulmuştur<sup>56</sup>.

Bu dönemde 30 Ekim 1908'de Farman Voisin tayyaresiyle Chalon'la Reims arasındaki 7 km mesafeyi 20 dakikada uçmuş, Bleriot ise tek satırlı tayyarelerini

---

<sup>53</sup> Kenneth Munson, **Uçaklar**, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1979, s.3.

<sup>54</sup> Tom B. Crouch ve Peter L. Jacob, **The Wright Brothers And the İnvention of the Aerial Age**, National Geographic, Washington, USA, 2003, s.37.

<sup>55</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, **a.g.e.**, s.92-94.

<sup>56</sup> Sproule, **a.g.e.**, s.51-56.



geliştirmeye başlamış, telefonun mucidi Graham Bell de Kanada'da Havacılık Deneme Birliği "Aerial Experiment Association" isimli bir ortaklık kurmuş, mucit olan ortağı Glenn Curtiss ile 40 Beygir Gücü (Bg)'ne sahip kızaklı bir tayyare yapmışlardır<sup>57</sup>.

1908 yılı havacılık açısından rekorlarla dolu bir dönem olmuş, Fransız Havacısı Louis Bleriot, gövde altından çıkan kanatları bulmuş, bir şehirden diğerine saatte 80 km süratle uçuşlar yaparak, 25 Temmuz 1909'da 32 dakikada, 38 km bir uçuşla Manş'ı geçerek havacılık tarihinde önemli bir dönüm noktası oluşturmuştur<sup>58</sup>.

Uçaklar takat kaynağına yani motora bağlı olarak gelişimini sürdürmüş, Wright kardeşler ilk kullandıkları uçağa, su ile soğuyan dört silindirli ağırlığı 90,7 kg ve yaklaşık 12 Bg üreten bir motor takmışlardır. Zamanla motor ağırlıkları ve üretilen güç miktarları artmış, ayrıca hava ile soğuyan motorlar geliştirilmiştir. 1908 yılında Fransız "Gnome" motoru geliştirilmiş, üretilen ilk motor 104,3 kg ağırlığında ve 70–80 Bg üretmiştir. Kısa bir süre sonra, dönen yıldız motorlarının yerini sabit yıldız motorlar almış, motorların çevirdiği pervaneler uçakların faaliyetlerini sağlayan tek güç kaynağı olmuştur<sup>59</sup>.

"Gnome" motorunun üretilmesinin ardından uçak motorlarının ilk seri üretimi gerçekleşmiş, pilotların ve tayyare imal edenlerin sayısı da artmaya başlamıştır. 1908–1909 yılları arasında Fransa'da Voisin, Amerika'da Wright en iyi tayyareleri yapmışlar, Fransız Maurice ve Henri Farman kardeşler, Blériot ile birlikte yeni fabrikalar kurmuşlardır. Fransa'da 1906'da Jules Gastambide ve Lois Blériot'un öncülüğünde "Antoinette", Fransız Robert Esnault Pelterie öncülüğünde "REP", 1909'da Edouard Nieuport tarafından "Nieuport" ve 1911'de de Fransız Louis Breguet tarafından "Breguet" uçak fabrikaları kurularak ilk uçak modelleri geliştirilmiştir<sup>60</sup>. Amerika'da ise Wright ve Curtiss ortaklığında kurulan fabrika, uçak üretiminde önemli gelişmeler gerçekleştirmiştir.<sup>61</sup>

22–29 Ağustos 1909 tarihleri arasında Fransa, Reims'de dünyanın ilk havacılık toplantısını düzenlemiştir. Bu toplantı İngiltere, Amerika, Fransa'dan havacıları bir araya getirmiştir. Reims toplantısı; Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki yıllarda ulusal ve uluslararası hava yarışmalarının başlangıcı olmuş, öncü havacıların

<sup>57</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.94.

<sup>58</sup> **Tayyare Atölyesi, Ameli Tayyare Notları**, s.12.

<sup>59</sup> Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.II, Kültür Ofset Yayıncılık, Ankara, 1997, s.339.

<sup>60</sup> Oktay Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.I, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, s.64.

<sup>61</sup> Edmond Blanc, **Toute l'Aviation**, 4. Ed., Société Parisienne D'etition, Paris, 1930, s.25-28.

fikir alışverişine yol açmış, uçak çizimi ve gelişiminde büyük aşamalar katedilmesine yol açmıştır<sup>62</sup>.

1910 yılına kadar Avrupa'daki pilotların sayısı 350'yi bulmuş<sup>63</sup>, 1910'lara gelindiğinde havacılıkta önder ülke Fransa olmuştur. Sistemli bir şekilde uçuş sertifikası verildiğinden Avrupa'da herkes eğitim için Fransa'yı tercih etmiştir. 1910 yılında Fransa'da 360'ıncı uçuş brövesi verilmiş, 60 bröveye sahip İngiltere'yi Almanya, İtalya, Belçika ve Amerika takip etmiş, 1911 sonunda Fransa'da 705'inci bröve verilmiştir<sup>64</sup>. 1911 yılına gelindiğinde çok sayıda uçak fabrikasının açılmasıyla uçak üretimi de büyük bir hızla artmış, 1911'de 1350, 1912'de 1425, 1913'te 1148 tayyare ve 148 deniz tayyaresi üretilmiştir<sup>65</sup>.

Sayısı gün geçtikçe artan Fransız pilotlar uçaklarla uzun seyahatlere girişmişler, 1911 yılında Jules Vedrines Paris-Madrid, André Beaumont Paris-Roma uçuşlarını yapmışlardır. 1913 Eylülünde Roland Garros 800 km'lik uçuşla Akdeniz'i geçmiş ve Vedrines Paris'ten Kahire'ye uçmuştur<sup>66</sup>.

Askeri havacılığın gelişimi kapsamında; Amerikan askeri havacılığı 1909'da teşkilatlanmış, uçak gemisi denemeleri ilk defa Amerikalılar tarafından 1910'da yapılmıştır. Fransız ordusunda askeri tayyarecilik teşkilatı 1910'da kurulmuş, İngiltere 1909'da askeri tayyarecilik konusunda etütler yaparak 1911'de kuruluşa geçmiştir. Almanya ve İtalya da 1911'de kuruluş aşamasına geçerek teşkilatlanmışlardır. Uçaklarla yapılan ilk harp harekâtı İtalyanlar tarafından 1911'de Trablusgarp Savaşı'nda Türklere karşı gerçekleştirilmiştir. 1909'da ordusuna tayyare almak isteyen Rusya, 1910'da askeri havacılık teşkilatını Fransızların yardımıyla kurabilmiştir<sup>67</sup>.

Batılı devletler kendi uluslarını havacılık konusunda sürekli uyanık tutarak bilinçlendirmek istemiş, bu amaçla birçok uçuş festivali ve gösterileri düzenlenmiştir. Bu kapsamda, 1909'da Rheims'te yapılan ilk uçuş festivali Kraliyet tarafından üstlenilmiş, dünyanın her yerinden insanlar buraya akın etmiş, bu festival her yıl yapılan bir organizasyon haline gelmiştir. Bunun dışında uçakların gelişmesine büyük katkı sağlayan yarışmalar ödüller ve sergiler düzenlenmiş,

---

<sup>62</sup> Munson, a.g.e., s.6.

<sup>63</sup> Blanc, a.g.e., s.28.

<sup>64</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.102.

<sup>65</sup> a.g.e., s.96-97.

<sup>66</sup> Blanc, a.g.e., s.28.

<sup>67</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.106-107.

Amerikan Havacılık Derneği söz konusu yarışmaların maddi açıdan desteklenmesini üstlenmiştir<sup>68</sup>. Bu yarışlarda saygınlık kazanmak isteyen ülkeler, uçakların hız ve performansını arttırmak amacıyla araştırmalarına hız vermiştir. 1913 yılında düzenlenen Deutsch Kupası, Eugene Gilbert isimli bir Fransız pilotu tarafından “Deperdussin Provost” uçağıyla saatte 203 km ile kazanılmış, 15 Ekim 1919’da Sadi Lecointe isimli bir Fransız, “Spad XXI” uçağıyla saatte 247 km hız yaparak bu kupayı kazanmıştır<sup>69</sup>.

Schneider Kupası yarışmalarının ilki 1913 yılında Monaco’da yapılmış, müsabakanın bir önceki yıl kazanan uçağın bağı olduğu ülkede yapılması kabul edilmiş, 1913’te Fransa, 1914’te İngiltere Schenider kupasını kazanmışlardır<sup>70</sup>.

Avrupa’da düzenlenen yarışmalarla halkın havacılığa ilgisi artırılmak istenmiş, öte yandan söz konusu yarışmalar, Batılı devletlerin birbirlerine karşı güç gösterisinde bulunduğu ve üstünlük sağlamak istedikleri bir arenaya dönüşmüş ve uçak ve motorların gelişimini hızlandırmıştır.

Askeri havacılığın temellerinin atıldığı bu dönemde hava posta nakliyatı konusunda da ilk çalışmalar yapılmaya başlamıştır. Düzenli bir hava postası ilk defa Hindistan’da Allâhâbâd’la 30 km ötedeki Nani Kalesi civarındaki bir fuar arasında kurulmuş, ilk posta 18 Şubat 1911’de taşınmış, mektup taşıma imtiyaz ve müsaadesini Fransız Pilot Henri Péquet almıştır. 1911’de Kral V. George (1865–1936)’un taç giyme merasimi sırasında, Londra ile Windsor arasında bir posta servisi açılmış ve 130.000 mektup taşınmıştır<sup>71</sup>.

Birinci Dünya Savaşı boyunca havadan askeri posta taşıma faaliyetleri devam etmiş, Filistin Cephesi’ndeki Paşa Bölükleri’nin uçakları, cephe ilerisindeki birliklere mektup taşımıştır<sup>72</sup>. 22 Mayıs 1917’de Torino-Roma arasında İtalyanlar uçakla posta nakliye servisini kurmuş, aynı dönemde Almanlar Berlin-Hanover-Köln şehirleri arasında, Fransızlar Paris-Le Mans Sain Nazaire arasında, Avusturya Hava Kuvvetleri ise Viyana-Kiyef arasında askeri hava posta servislerini kurmuşlardır. 1918’de Posta Genel Müdürlüğünün teşvikiyle Amerika’da Washington-

---

<sup>68</sup> Burket, a.g.e., s.11.

<sup>69</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.310.

<sup>70</sup> Burket, a.g.e., s.13.

<sup>71</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.104.

<sup>72</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.297.

Philadelphia-New York ve New York-Chicago arasında uçakla posta servisi hizmete girmiştir<sup>73</sup>.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde tüm Avrupa'da pilotların sayısı artmış, uçuş eğitimi veren yeni okullar açılmış, havacılık endüstrisi ve uçak üretiminde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönemde havacılığın gelişimi tüm Avrupa'da en üst seviyeye ulaşmıştır. Uçak motorlarının gücü dört yıl süren Birinci Dünya Savaşı boyunca 100 Bg'den 400 Bg'ye yükselmiş, motor ağırlıkları ise önemli oranda azalmıştır<sup>74</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'na katılan askeri pilotlar uçuş konusunda oldukça tecrübe kazanmış, havacılık alanında daha önce yapılan tüm araştırma ve çalışmalar savaş süresince denenerek ihtiyaç duyulan değişiklikler dönem içinde gerçekleştirilmiş ve havacılığın üst seviyeye gelmesinde savaş koşulları önemli ölçüde rol oynamıştır. Sonuç olarak havacılık, siviller tarafından barışçıl amaçlarla başlatılmış, ancak savaş ortamının gerektirdiği ihtiyaçlar sonucu, balonların askeri alanda denenmesinin sağladığı olumlu faydaların çok daha önceden keşfedilmesi, uçakların da askeri alana önemli bir silah aracı olarak girmesi sonucunu doğurmuştur. O halde sivil olarak başlayan havacılık, askeri havacılıkla iç içe geçmiştir denilebilir.

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi, tüm Avrupa'da savaşa katılan pilotların büyük çoğunluğunun bir anda işsiz, uçak imal eden fabrikalar da müşterisiz kalmasına yol açmıştır. Bunun üzerine Avrupa'daki askeri havacılık yetkilileri sivil havacılığın en önemli ticari kolu olan ulaştırma havacılığının geliştirilmesi ve hava yolculuğunun teşvik edilmesi hakkında inceleme yapmaya başlamışlardır. Söz konusu dönemde havacılıkta ileri seviyeye ulaşan Almanya'nın askeri havacılık faaliyetlerinin Versailles Barış Antlaşması'yla engellenmesi, Almanların da sivil havacılık faaliyetlerine yönelmesine yol açmıştır. Kuzey Fransa'da kara yollarının kesik olması sebebiyle Fransızlar da ellerinde kalan fazla uçaklarla 20 Ocak 1919'da bölgeye yiyecek ve yardım malzemesi taşımıştır. Şubat 1919'da da yolcu taşınmaya başlanmasıyla Fransa iç hatlarda hava yolu ulaşımının temellerini atmıştır<sup>75</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle havacılık alanında boşta kalan malzeme ve personel fazlalığı Batılı ülkeleri yeni arayışlara sevk etmiş, askeri

---

<sup>73</sup> Verel, a.g.e., s.66.

<sup>74</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.339-340.

<sup>75</sup> a.g.e., s.135.

sahadan sivil havacılık faaliyetlerine geçen Batılı ülkeler bu kapsamda uzun mesafe uçuşlarına başlamışlardır.

Batılı devletler için sömürge topraklarına hızlı ulaşma isteği uzun mesafe uçuşları yapmalarının en önemli gerekçelerinin başında gelmiştir. Batılı ülkelerin sömürge yarışı Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle şekillenmiş ancak sömürgelerine hızlı ulaşım ve onları üstünlükleriyle etkileme düşüncesi yeni birtakım arayışlar içine girmelerine yol açmış, bu da onları daha güçlü uçaklarla söz konusu bölgelere uzun mesafe uçuşları yapma düşüncesine sevk etmiştir. Yine havacılık yarışında diğer devletleri etkileyerek üstün güç olduğunu ispat etme ve her alanda olduğu gibi üretim fazlası olan uçaklarını ve havacılık sanayilerini diğer ülkelere pazarlama isteği Batılı devletlerin uzun mesafe uçuşları yapmalarının diğer önemli sebeplerini oluşturmuştur. Daha uzun mesafelerin aşılması, daha güçlü uçak motoru yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmış ve bu alanda çalışmalara hız verilmiştir. Uzun süren araştırma ve denemelerin sonucunda teknolojinin gelişmesi ve daha güçlü motorların yapılmasıyla tüm Avrupa'da ve Amerika'da uzun mesafe uçuş denemeleri dönemi başlamıştır.

1918 yılından itibaren başta Fransa, İngiltere, Almanya gibi Avrupa ülkelerinde ve Amerika'da uzun mesafe uçuş denemeleri gerçekleştirilmiş, böylece kıtaların birbirine bağlanması ve ticari havacılığın temelleri atılarak hava yolu şirketlerinin oluşturulması öngörülmüştür.

Sivil havacılığın en önemli kolu olan ticari yolcu taşımacılığı, daha önce bahsedilen hava posta taşımacılığının ve uzun mesafe uçuşlarının ardından kısa bir sürede gelişmeye başlamıştır. Bu kapsamda 24 Aralık 1918'de Fransa'da Toulouse şehri ile Barcelona arasında uçuş denemelerinin ardından, 8 Şubat 1919'da Fransız "Farman" şirketi, Paris-Londra arasında ilk uluslararası uçuş hattını hizmete açmış, 11 Şubat 1919'da da Brüksel-Paris hava hattı kurulmuştur. "Farman" şirketinin ardından "Compagnie de Messageries Aeriennes" havacılık şirketi kurularak Lille-Paris hattında Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan "Breguet 14" ve "Spat 27" harp uçaklarıyla faaliyete geçilmiştir. 1 Eylül 1919'da kurulan "L'Ateliers" şirketiyle Toulouse-Rabat-Kazablanka hattı işletmeye açılmış, 23 Nisan 1920'de Fransız ve Romen ortaklığında kurulan ilk uluslararası nakliyat şirketi Paris-Strasbourg-Prag ve Paris-Prag-Bükreş hatlarında faaliyete geçmiştir. Fransızların yanı sıra havacılık alanında üst sıralarda yer alan Almanya, 5 Şubat 1919'da "Deutsche-Luftverkehrsgesellschaft" olarak kurulmuştur.

adlı bir hava yolu şirketi kurarak Leipzig-Weimar, 1 Mart 1919'da da Hamburg-Berlin hava yolu hatlarını beş yolcu taşıyabilen uçaklarla hizmete açmıştır. 1919'da kurulan "Aero Limited" şirketi ile Amerika'da ilk hava yolu işletmesi açılmış, "Aeromarine Sight Seeing and Navigation" isimli şirketle Miami-Havana arası seferlere başlanmıştır. Yine 1919'da Amerika'da "Hubart Airtransport" ve "Aero Marine West Indies Airways" ve Afrika'da "Transport Aeriens Guyanars" adlı havacılık şirketleri kurulmuş, aynı yıl toplam 5000 yolcu taşınmıştır<sup>76</sup>.

İngiltere'de de hava yolu taşımacılığı 1919'larda başlamış, 25 Ağustos 1919'da "Aircraft Transport and Travel Limited" şirketi kurularak Londra-Paris hava hattı, tadilat görmüş çift kanatlı bombardıman uçaklarıyla hizmete açılmıştır. 1919 yılında 23 uçakla 1882 yolcu taşınmış, 7 Ekim 1919'da kurulan İngiliz "British Aerial Transport" şirketi Londra-Amsterdam arasında hizmet vermiş, 1920'de de "Avro" ve "Handley" Hava Yolu Şirketleri faaliyete geçmiştir<sup>77</sup>.

Görüldüğü gibi dünya havacılık faaliyetleri bir anda ve tesadüfler sonucu meydana gelmemiş, eski çağlardan itibaren havacılığa temel oluşturan bilimsel bir takım buluşların havacılık sahasına uygulanmasıyla ve oldukça uzun bir süre sonra başlayabilmiştir. İnsanlık tarihiyle birlikte başlayan havacılık çalışmaları Eski Çağ Döneminde efsanelerden öteye gidememiştir. Orta Çağ Döneminde özellikle Türk âlimlerin matematik, fizik, kimya ve astronomi alanlarında gerçekleştirdiği bilimsel çalışmaları Haçlı seferleriyle beraber ele geçiren Batılılar, anılan bilgileri geliştirerek havacılıkla ilişkilendirmek suretiyle Yeni Çağ Döneminden itibaren büyük bir hızla yükselişe geçmişlerdir. Bu dönemde sosyal, kültürel, bilimsel ve ekonomik alanlarda büyük bir dönüşüm yaşayan Batı toplumu, birbiri ardına yapılan buluşlarla teknolojisini diğer devletlere oranla üst noktaya taşımasını bilmişlerdir. Anılan buluşları hayatın tüm alanlarına yayarak yaşamlarını pratik hale getiren Batılılar, havacılık alanında da önemli bir gelişme sürecine girmişlerdir. Batıda sivil olarak başlayan havacılık çalışmalarında en önemli adım balonun icadı olmuş, balonların savaşlarda kullanılmasının sağladığı başarılı sonuçlar ise havacılığın askeri alana girmesine yol açan en önemli unsur olmuştur.

Yeni Çağ Döneminde gerçekleştirilen bilimsel çalışmalar ve buluşlar, Batıda büyük bir bilgi birikimi yaratmış, bu da Yakın Çağ Döneminde Sanayi Devrimi'ni başlatan bir süreci beraberinde getirmiştir. Bu dönemde balonların gelişiminin üst

---

<sup>76</sup> a.g.e., s.283-289.

<sup>77</sup> a.g.e., s.284-293.

noktaya taşınmasının ardından, havadan ağır planörlerle uçuş denemeleri gerçekleştirilmiştir. Sanayi Devrimi sürecinde ortaya çıkan buharlı makinelerin ardından geliştirilen motorların planörlerde kullanılmasıyla motorlu uçakların uçuşu sonucu havacılık çalışmaları gerçek anlamıyla Batıda başlamıştır denilebilir.

Havacılık alanında Batılı devletlere öncülük yapan ülke ise Fransa olmuş, Fransa'yı İngiltere, Amerika ve Almanya takip etmiştir. Bunda da Fransız yöneticilerinin ve halkının havacılığa ilgisinin önemli ölçüde katkısı olmuştur.

İlk uçakların askeri alanda kullanılması ve bu alanda büyük bir başarının elde edilmesi birçok devletin askeri havacılık teşkilatlarını kurmalarına yol açmıştır. Özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkan talep sebebiyle Avrupa'nın birçok ülkesinde uçak fabrikaları açılmış ve çok sayıda pilot yetişerek motor ve uçak tasarımları savaş sürecinde büyük ilerleme kaydetmiştir. Savaşın ardından üretilen birçok uçağın ve onları uçuran çok sayıda pilotun atıl duruma düşmesini istemeyen Batılılar, bu durumu da çok iyi bir şekilde değerlendirmesini bilerek sivil alanda ticari havacılık faaliyetlerine yönelmişler ve bu alanda da gelişimlerini en üst seviyeye çıkarmasını bilmişlerdir. Havacılık teknolojisinin yerleşmesi ve yaygınlaşmasının ardından Batıda söz konusu ülkeler arasında büyük bir güç yarışı başlamış, bu alanda da büyük ilerlemeler kaydeden Batılı devletler havacılıkta ulaştıkları üst seviyedeki teknolojiyi, kendisi üretemeyecek durumda olan geri kalmış ülkelere satma amaçlı pazar arayışına girişmişlerdir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### CUMHURİYET ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞININ KURULUŞU VE GELİŞİMİ

#### 1.1. OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIĞIN GELİŞİM SÜRECİ

##### 1.1.1. Çöküş Sürecinde Osmanlı Devleti'nin Genel Durumu

Batıda her sahada yaşanan ilerleme ve gelişmeler Osmanlı Devleti için söz konusu olmamıştır. Osmanlı Devleti kurulduğu 1299 yılından 1579 yılına kadar sınırlarını sürekli genişleterek gücünün zirvesine ulaşmıştır<sup>78</sup>. Ancak Sokullu Mehmet Paşa'nın 1579'da ölümünden sonra tecrübesiz kişilerin tahta geçmesi ve merkezi yönetimin bozulması sonucunda, devlet yönetiminde otorite sarsılmış, ekonomik sıkıntıların başgöstermesi, bozulan tımar sistemi, çağın gerisinde kalınması ve eğitim alanındaki bozulmalar sonucu devlet duraklama dönemine girmiştir. 1699 yılında Osmanlı Devleti ile Avusturya İmparatorluğu, Venedik, Lehistan ve Rusya arasında imzalanan ve Osmanlı'nın batıda büyük çapta toprak kaybettiği ilk antlaşma olan Karlofça Antlaşması, Osmanlı için bir devrin kapanıp gerilemenin başladığının habercisi olmuştur<sup>79</sup>.

Avrupa'nın bilim ve teknolojiye büyük bir hızla ilerlediği bir dönemde Osmanlı İmparatorluğu tarımda, sanayide ve ulaşımda hiçbir gelişme gösterememiş, Osmanlı ordusu Batının teknolojik gelişmelerine ayak uyduramamıştır. İmparatorluğun askeri alandaki gücü ve üstünlüğü giderek zayıflamış<sup>80</sup>, 1699 yılından itibaren savaşlarda sürekli olarak toprak kaybederek küçülmeye ve gerilemeye başlamıştır<sup>81</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunun kötüye gittiğinin farkında olan Osmanlı yöneticileri, XVII. yüzyıldan itibaren bu durumu düzeltmek için yeniliklere girişmiş, ancak ekonomik bozulmaya önem verilmemesi ve gerilemeye yol açan

<sup>78</sup> Fahir Armaoğlu, *20'nci Yüzyıl Siyasi Tarihi*, 15.B., Alkım Yayınevi, İstanbul, 2005, s.37.

<sup>79</sup> Bernard Levis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, 6.B., T.T.K. Basımevi, Ankara, 1996, s.37.

<sup>80</sup> Levis, a.g.e.,s.32.

<sup>81</sup> Armaoğlu, a.g.e.,s.41.



gerçek sebeplerin anlaşılabilmesi sebebiyle yapılan yenilik çabaları sonuçsuz kalmıştır<sup>82</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu XVIII. yüzyılın sonlarında İngiltere’de başlayıp hızla Batı Avrupa’ya yayılan ve dünyanın iktisadi çehresini değiştiren ekonomik gelişmelerin tamamen dışında kalmış, XIX. yüzyılın başından itibaren tam bir iktisadi çöküntü içine girmiştir. Sanayi İnkılâbı’nın ardından Avrupa’da buharın üretim vasıtalarında güç kaynağı olarak uygulanması, el tezgâhçılığının ortadan kalkmasını, ucuz ve bol mal üretimini sağlamıştır. İlk kez İngiltere’de dokuma sanayi alanında başlayan bu hareket, hızla diğer iş kollarına yayılmış, kara ve deniz ulaştırma sistemi bu sayede tamamen değişmiş, bu da dünya ekonomik görünümünün kısa sürede değişimine yol açmıştır<sup>83</sup>.

XVIII. yüzyılın sonlarına kadar kendi kendine yeten Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa’daki değişimin gerisinde kaldığı gibi Osmanlı pazarları Avrupa ürünleri ile dolmuştur. Osmanlı’nın yapısındaki taassup, muhafazakârlık gibi özelliklerin yanında kapitülasyonların etkisi Avrupa ürünlerinin işgalini artırmıştır<sup>84</sup>.

Kapitülasyon sistemi ilk olarak 1535 yılında Fransa Kralı I. François ile imzalanan anlaşmayla başlamış, Fransızlara tanınan bu imtiyazlar İngiltere ve birçok ülkeye de tanınmıştır. Kapitülasyonlar Avrupa’daki Sanayi Devrimi’yle ortaya çıkan ürünlere karşı Türk sanayi ürünlerinin korunmasına engel olmuştur. XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda varlık gösteren çoğunluğu Fransız ve İngiliz şirketler; bankacılık, sigortacılık, demir yolları, rıhtım, madencilik, elektrik, su, havagazı, tramvay, tünel gibi hizmet sektörlerinde faaliyet göstermişlerdir. İkinci Meşrutiyet’le birlikte ekonomide “liberalizm” benimsense de bu politikadan en çok Gayri Müslimler yararlanmışlardır. Dönem içinde sermaye birikiminin yeterli olmayışı, kanuni engeller ve kapitülasyonlarla yabancı şirketlere sağlanan ayrıcalıklar yerli şirketler için önemli sıkıntılara yol açmıştır. Bu sebeple Birinci Dünya Savaşı da bahane

---

<sup>82</sup> Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih 1789-1999*, 5. B., Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s.47-48.

<sup>83</sup> Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, C.III, 13.B., Remzi Kitabevi, İstanbul, 1966, s.340.

<sup>84</sup> Bige Yavuz, *Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk Fransız İlişkileri: Fransız Arşiv Belgeleri Açısından 1919-1922*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s.11-12.

edilerek 15 Ekim 1914 tarihli geçici bir yasayla Osmanlı yasa ve tüzüklerinde kapitülasyonlarla ilgili tüm hükümlerin geçersiz olduğu açıklanmıştır<sup>85</sup>.

Kapitülasyonlar, yabancı sermayenin Osmanlı topraklarına girerek yerleşmesine ortam hazırlayan en önemli unsurların başında gelmiş, 1838'de İngiltere ile Ticaret Sözleşmesi'nin imzalanmasının ardından başta Fransa olmak üzere birçok ülkeyle benzer sözleşmeler imzalanmıştır. 1854 Kırım Savaşı'nın finanse edilmesi için başlatılan borçlanma hareketi Avrupalı yatırımcıları cesaretlendirerek Osmanlı Devleti'nden yeni tavizler almaya yöneltmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısı başlarındaki borçlanma, hızlı sermaye transferini de beraberinde getirmiş, borç sözleşmelerine ilave yapılan ek sözleşmelerle borç veren ülkelere mali ve ekonomik alanda çeşitli öncelikler tanınmıştır<sup>86</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'na yabancı sermaye dış borçlanmalar yoluyla ve yatırımlar kanalıyla gelmiş, 1854–1914 yılları arasında Fransa'dan gelen sermaye 1910 yılına kadar gelen tüm sermayenin % 20,3'ünü oluşturmuş, 1910–1913 döneminde bu oran % 55,8'e çıkmıştır. 1880'li yıllarda İngiliz sermayesi toplam sermayenin % 84,7'si kadarken, 1910–1913 yılları arasında yüzde altı oranında gerçekleşmiştir. 1910–1913 yılları arasında Almanya'nın toplam sermaye içindeki payı ise % 30,4 oranında olmuştur. 1914 yılı itibarıyla yabancı yatırım en çok demir yollarına yapılmış, bunu bankacılık ve diğer sektörler izlemiştir. Fransa, Almanya ve İngiltere bu alanda önemli ölçüde yatırım yapan ve en çok dış borç alınan ülkeler olmuştur<sup>87</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nda tarım, sanayi, ulaştırma gibi alanlarda da yabancı etkinliği kendisini göstermiştir. Osmanlı ekonomisi tarım ekonomisine dayanan bir yapıya sahip olmuş, toprak sistemi tımar sistemine göre düzenlenmiştir. Tımar sisteminin bozulmasının ardından sistemin Tanzimat'la birlikte kaldırılması, 1858 Arazi Kanunnamesi'yle yeni toprak rejimine geçilmesi, 1867 Kanunu ile yabancılara mülkiyet ve tasarruf hakkı verilmesi bu alandaki yabancı etkinliğini artırmıştır. Batı Anadolu'da ve Çukurova'da İngiltere tarafından satın alınan topraklarda azınlık

---

<sup>85</sup> a.g.e., s.12-13.

<sup>86</sup> a.g.e.,s.14-15.

<sup>87</sup> a.g.e., s.15-16.

şirketleri kurulmuş, makineleşmeye geçilmiş ve ülkede birbirinden farklı tarımsal üretim yapılmaya başlamıştır<sup>88</sup>.

Makine üretiminden faydalanılmayan ve bu sebeple üretim miktarı az olan dokumacılık sektörü ise Batılı devletler karşısında dayanamamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Batılı devletlerin yarı sömürgesi olmasında en önemli etkenlerden birisi de demir yolu ulaşım projeleriydi. "Kilometre Garantisi" ilkesiyle işleyen bu projeler, ülkenin ekonomisini yabancı sermaye denetimine sokmuştur. Tüm bu olumsuz gelişmeler sonucunda 1875'te yayınladığı tebliğ ile Osmanlı maliyesinin iflası ilan edilmiş, söz konusu tebliğe alacaklı ülkelerin tepkisi sonucu 20 Aralık 1881'de Muharrem Kararnamesi yayınlanmış, böylece Duyûn-u Umumiye İdaresinin de kuruluşu ilan edilmiştir<sup>89</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi çöküşü böyle gerçekleşirken siyasi alanda çöküşü de XIX. yüzyılda hızlanmaya başlamıştı.

1789 yılında Fransız İhtilali başladığında Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa, Asya, ve Afrika kıtalarındaki yedi milyon km<sup>2</sup>'ye ulaşan toprakları ve yirmi beş milyonluk nüfusuyla dünyanın en büyük imparatorluklarından birisi olmuştur<sup>90</sup>. İmparatorluk topraklarındaki Osmanlı uyruklu Hristiyan toplumlar, yabancı devletlerin Osmanlının iç ve dış işleriyle ilgilenmeleri sonucunu doğurmuştur<sup>91</sup>.

Bu dönemde Fransız İhtilali ve Napolyon Savaşları'nın ardından Avrupa'da oluşan karışıklığı düzenlemek için toplanan Viyana Kongresi'nde<sup>92</sup>, Rus Çarı Aleksander "Doğu Sorunu" terimini ilk defa ortaya atmış, söz konusu terim, XIX. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunması, aynı yüzyılın son çeyreğinde Avrupa'da bulunan topraklarının paylaşılması, XX. yüzyılda da bütün topraklarının bölüşülmesi anlamında kullanılmıştır<sup>93</sup>.

Fransız İhtilali'nin sonucu ortaya çıkan milliyetçilik akımı, Rusya, İngiltere ve Fransa'nın kışkırtması özellikle Müslüman olmayan yabancı unsurların bağımsızlıklarını kazanarak imparatorluktan kopmalarına yol açmıştır. Müslüman

---

<sup>88</sup> a.g.e., s.16-17.

<sup>89</sup> a.g.e., s.17-19.

<sup>90</sup> Ateş, a.g.e., s.175.

<sup>91</sup> Yavuz, a.g.e., s.1.

<sup>92</sup> Uçarol, a.g.e., s.34.

<sup>93</sup> Yavuz, a.g.e., s.1.

olan Arapların da söz konusu akımdan etkilenerek bağımsızlık hareketlerini başlatması Osmanlının dağılışını ve çöküşünü hızlandırmıştır<sup>94</sup>.

Söz konusu gelişmelerin ardından Balkanlarda yaşayan uluslar Osmanlı Devleti'ne isyan edip imparatorluktan kopmaya başlamışlardır. 1812'de Sırplar, 1829'da Yunanistan bağımsızlığını kazanmıştır. Fransızlar 1830'da Cezayir'i işgal etmiş, Mısır ise Mehmet Ali Paşa'nın isyanı sonunda özel statülü bir eyalete dönmüştür. Yine 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nin ardından 3 Mart 1878'de imzalanan Ayastafanos Antlaşması'yla Osmanlı Devleti Romanya, Sırbistan ve Karadağ'ın bağımsızlıklarını tanımış, Bulgaristan özerkliğe kavuşmuş ve Ermeni sorunu başlamıştır. 4 Haziran 1878'de Kıbrıs İngiltere'ye geçici olarak devredilmiştir. 1878 yılında Berlin Antlaşması'nın ardından ise Bosna Hersek'in yönetimi Avusturya'ya bırakılmıştır. XX. yüzyıla girildiğinde ise 5 Ekim 1908'de Bulgaristan bağımsızlığını ilan etmiş, aynı tarihte Girit de Yunanistan'a bağlanmıştır<sup>95</sup>.

Osmanlı Devleti gücünü ve topraklarını önemli ölçüde yitirdiği bir süreçte girdiği Trablusgarp Savaşı'nın ardından Balkan Savaşları'nda da ağır bir yenilgiye uğramış, bu savaşlarda Avrupa'daki topraklarının yaklaşık tümünü kaybetmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın Almanya ve müttefiklerinin yenilgisiyle sonuçlanmasının ardından Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1918'de Müttefik Devletlerle Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalayarak savaştan çekilmiş, antlaşmanın hemen ardından İngiliz Fransız ve İtalyan işgalleriyle karşı karşıya kalmıştır. Batının her alanda büyük bir yükseliş içine girdiği bir dönemde Osmanlı İmparatorluğu ise tam bir çöküş içine girmiştir.

## **1.1.2. Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Kuruluşu**

### **1.1.2.1. Osmanlı Devleti'nde İlk Yabancı Uçuşlar**

XX. yüzyılın başlarında dünyada havacılık açısından önemli gelişmeler ilerlemeler meydana gelmiş, balon ve uçağın keşfiyle askeri alanda yeni kavramlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Söz konusu dönemde Avrupa'da gelişmekte olan havacılık endüstrisi kendisine yeni pazar arayışına başlamış ve çeşitli ülkelerde uçuş

---

<sup>94</sup> Armaoğlu, a.g.e., s.41-42.

<sup>95</sup> Uçarol, a.g.e., s.129-401.

gösterileri düzenlenmiştir. İkinci Meşrutiyet'in ardından Osmanlı ordusunda başlatılan yenileşme çalışmaları ülkeyi de potansiyel bir pazar durumuna sokmuş, böylece bazı yabancı havacılar bölgeye gelerek ürünlerini tanıtıp satmak amacıyla uçuşlar gerçekleştirmişlerdir.

Osmanlı topraklarında gerçekleşen ilk uçuş 1785'te İranlı bir baloncu tarafından İstanbul'da balonla yapılmıştır<sup>96</sup>. 17 Eylül 1802'de Barley ve De Vigne adlı iki İngiliz baloncu Dolmabahçe Sarayı önündeki meydandan havalanmış, yine 1844'te İtalyan baloncu Comaschi gösteri uçuşu gerçekleştiren öncülerden olmuştur. Yine Amerikalı baloncu Weise 14 Mayıs 1871'de İstanbul'da bir balon gösterisi düzenlemiştir<sup>97</sup>.

1909 yılı Mayıs ayında Barbout adlı bir Fransız, balonunu satmak amacıyla İstanbul'da bir gösteri uçuşu yapsa da Osmanlı Hükûmeti balonla ilgilenmemiştir<sup>98</sup>. Balonların ardından uçakların gelişmesiyle beraber bu alanda da ilk ziyaretler gerçekleşmeye başlamıştır. Belçikalı Pilot Baron Pierre de Caters 1909 Kasımında İstanbul'a Voisin tipi uçağıyla gelmiş ve dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'yı<sup>99</sup> ziyaret etmiştir. İleri görüşlü olan Şevket Paşa, uçakla ilgilenerek bir komisyon kurmuştur. Caters'in gerçekleştirdiği uçuş başarısızlıkla sonuçlansa da Osmanlı ordusu tarafından havacılık konusunda geri dönülmeyecek şekilde araştırmalar başlamıştır<sup>100</sup>.

Caters'in ardından Aralık 1909'da ünlü Fransız havacı Louis Bleriot kendi yaptığı uçakların tanıtımını ve satışını yapmak amacıyla İstanbul'a gelmiştir. Bleriot'un kendi uçağıyla gerçekleştireceği gösteri uçuşu dönemin gazetelerinde yayımlanarak halka duyurulmuştur. 11 Aralık 1909'da Taksim Talimhane'de yaklaşık 10.000 kişinin önünde Bleriot havalanmış ancak bir evin çatısına çarparak düşmüştür<sup>101</sup>. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın görevlendirdiği komisyonun söz konusu uçuşu izleyerek hazırladığı raporda, "Uçağın ordu için bugün alınıp

---

<sup>96</sup> Eklemeddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaşar, *Çağını Yakalayan Osmanlı, İslâm Tarihi Sanat ve Kültür Araştırmaları Merkezi Yayını, İstanbul, 1995, s.499.*

<sup>97</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, *a.g.e.*, s.62-66.

<sup>98</sup> *a.g.e.*, s.112.

<sup>99</sup> Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914 )*, C.I, s.42; bkz. ek: 1.

<sup>100</sup> *a.g.e.*, s.114-115.

<sup>101</sup> *a.g.e.*, s.116.

kullanılması akla gelmezse de uzak olmayan bir günde muharebelerde hizmet verebileceklerdir.” denilmektedir<sup>102</sup>.

Osmanlı Devleti'nin askeri havacılık faaliyetleriyle 1909 yılından itibaren resmi olarak ilgilenmeye başladığı görülmektedir.

#### **1.1.2.2. Türk Askeri Havacılığının Kuruluşu (1 Haziran 1911)**

Yapılan incelemelerin sonucunda Osmanlı Devleti'nin havacılıkla ilk kez tanışması, 1783'te ilk balon uçuşunun Fransa'da yapılmasından iki yıl sonra İstanbul'da gerçekleşmesine rağmen Osmanlı yöneticileri yaklaşık 100 yıl beklemişler ve gerçek anlamda havacılıkla 1909 yılında ilgilenmeye başlamışlardır. Özellikle Fransız Pilot Bleriot'un 1909'da gerçekleştirdiği uçuşun ardından havacılığın askeri alandaki öneminin farkına varılmış ve bu konuda çeşitli raporlar düzenlenmiştir. Havacılık çalışmalarının orduda başlamasının ardından Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa daha önce Almanya'ya ataşe olarak gönderilen Kurmay Binbaşı Enver (Paşa) Bey<sup>103</sup> ile Fransa'da ataşe olarak bulunan Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) Beylerden askeri havacılıkla ilgili bilgi toplayarak rapor göndermesini istemiştir<sup>104</sup>.

Batıdaki iki önemli güç olarak görülen Fransa ve Almanya'nın havacılık alanındaki çalışmalarının ataşeler vasıtasıyla incelenmesinin istenmesi, artık bu sahada girişimlerin başlayacağını önemli bir göstergesi olmuştur.

1910 Eylülünde Fransa'da yapılan Picardie Askeri Manevraları'na, Kurmay Kıdemli Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Paris Askeri Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) Bey ile beraber katılmış ve bu manevralarda bir silah aracı olarak uçakların ne kadar önemli olabileceğini görmüşlerdir. Fethi Bey Harbiye Nezaretine gönderdiği raporunda, Osmanlı ordusunda hava sınıfının mutlaka kurulması gerektiğini vurgulamıştır<sup>105</sup>. Nitekim Genelkurmay Başkanlığı 13 Ekim 1910

---

<sup>102</sup> Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913), Haz. Fethi Kural, Hv.Bs.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1974, s.2.

<sup>103</sup> Osman Yalçın, “1911–1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi”, **On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri**, İstanbul, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2009, s.180–181.

<sup>104</sup> Orhan Aydar, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.21.

<sup>105</sup> Emin Kurt, “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 365 (Haziran 2010), s.48.

tarhinde yayımladığı bir bildiriyle, büyük devletlerden başka komşu hükümetlerin bile uçağa verdiği önem düşünülerek Osmanlı ordusunun da geri kalmamak için şimdiden bu araçlarla donatılması gerektiğini ve bu sebeple 1911 yılında birkaç subayın Avrupa'ya gönderilmesinin kararlaştırıldığını açıklamıştır<sup>106</sup>.

1911 yılında Genelkurmay Başkanlığınca yayımlanan bir genelgeyle uçuş eğitimi almak amacıyla iki subayın Avrupa'ya gönderileceği bildirilerek istekli subayların başvurması talep edilmiştir<sup>107</sup>. 1 Haziran 1911 tarihinde Mahmut Şevket Paşa, balon ve uçak alımı, pilot yetiştirilmesi ve havacılıkla ilgili ihtiyaç duyulan tesislerin kurulması için Kurmay Albay Süreyya (İlmen) Bey'i bir komisyon oluşturmakla görevlendirmiştir. "Tayyare Komisyonu 2" adıyla, Harbiye Nezareti Şen Kıtaları Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliğinin 2'nci Şubesi emrindeki bu komisyonun kurulmasıyla 1 Haziran 1911 tarihi Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluş yılı olarak kabul edilmektedir. Söz konusu komisyonda, Kıtataat-ı Fenniye Şubesi Başkanı İstihkâm Yarbay Refik Bey, İstihkâm Binbaşları Mehmet Ali ve Zeki Beyler görev almıştır<sup>108</sup>. Bu sırada pilot olmak için yedi subayın başvurusunun ardından 28 Haziran 1911'de yapılan sınav sonucunda Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) Bey<sup>109</sup> ile İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Bey seçilerek Fransa'daki Bleriot Havacılık Okuluna gönderilmişlerdir<sup>110</sup>.

### 1.1.3. Trablusgarp Savaşı

#### 1.1.3.1. Savaşın Gelişimi

İtalya 1870 yılında birliğini tamamladığı sırada dünyanın en önemli yerleri sömürge olarak İngiltere ve Fransa'nın eline geçmiştir. Fransa 1881'de Tunus'u işgal etmiş, İngiltere de bir yıl sonra Mısır'ı işgal ederek yerleşmiştir. Sömürgecilik hareketine geç başlayan İtalya ise kendisine yakın olan Kuzey Afrika'daki Osmanlı Devleti sınırları içinde bulunan Trablusgarp'a göz dikmiştir<sup>111</sup>.

<sup>106</sup> Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913), s.18.

<sup>107</sup> Türkiye'nin İlk Askeri Pilotu Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev), Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914 ), C.I, a.g.e., s.45; bkz. ek: 2.

<sup>108</sup> "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", Hava Kuvvetleri Dergisi, 100'üncü Yıl Özel Sayısı, Hv.K.Hv.Bs.ve Neş.Md.lüğü, Sayı 367 (Haziran 2011), s.53.

<sup>109</sup> Kurter, a.g.e., s.45.

<sup>110</sup> Fikret Arıt, Adlarını Göklere Yazdırdılar, Baha Matbaası, İstanbul, 1964, s.11.

<sup>111</sup> Uçarol, a.g.e., s.423.

Osmanlı Devleti'ne 28 Eylül 1911'de nota veren İtalya, Trablusgarp ve Bingazi'de egemenliğinin tanınmasını istemiş, bu talep Osmanlı Devleti'nce reddedilince de 29 Eylül 1911'de savaş ilan etmiştir<sup>112</sup>. 18 Ekim 1912'de imzalanan Uşi Antlaşması ile Trablusgarp Savaşı sona ermiş, böylece Osmanlı Devleti Kuzey Afrika'daki son topraklarını kaybetmiş ve İtalya On İki Adayı geçici olarak ele geçirmiştir<sup>113</sup>.

### 1.1.3.2. Trablusgarp Savaşı'nda Havacılıkla İlgili Gelişmeler

Trablusgarp Savaşı İtalya'nın dünyada askeri alanda uçak kullanan ilk devlet olarak tarihe geçtiği harp olmuş, savaşta uçaklar keşif, taarruz ve bildiri atma görevlerinde kullanılmıştır. Türkler ise dünyada ilk kez uçaksavar ateşi uygulayan millet olarak tarihe geçmiş, ilk defa uçak düşürülmüş ve Türkler tarafından ilk hava esiri alınmıştır<sup>114</sup>. Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Devleti uçuş aracına sahip olmamıştır. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa savaş sürerken uçak ve yabancı pilot temini için harekete geçerek Avrupa'dan balon ve uçak alınması amacıyla Süreyya Bey başkanlığındaki komisyona emir vermiştir<sup>115</sup>. Öte yandan Kıdemli Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk), Trablusgarp'ta yerli halkı örgütleyerek önemli başarılar elde etmiştir. Binbaşı rütbesine terfi eden Mustafa Kemal ilk askeri başarılarını Derne ve Tobruk'ta kazanmış ve uçakların ne kadar önemli bir savaş aracı olduğuna bizzat kullanımını gördüğü bu savaş sırasında tanık olmuştur<sup>116</sup>.

Trablusgarp Savaşı Osmanlı yöneticilerinin havacılığın önemini anlamalarını hızlandıran etkili bir unsur olmuş, 12 Mart 1912'de Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa Vekiller Meclisi toplantısında askeri havacılıkla ilgili bir kanun teklifi vererek bir tayyare okulu ve merkezi kurulmasını önermiştir. Bütçenin yetersiz olması sebebiyle kaynağın bağış kampanyası düzenlenerek sağlanması kararlaştırılmıştır. 1912'de düzenlenen bağış kampanyasına ilk olarak Mahmut Şevket Paşa 30 altın ve

---

<sup>112</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi (1908-1918)*, C.IX, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1996, s.268-270.

<sup>113</sup> Oral Sander, *Siyasi Tarih (İlkçağlardan 1918'e)*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, Ekim 2010, s.323.

<sup>114</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.121-124.

<sup>115</sup> İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hava Basım Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1986, s.4.

<sup>116</sup> Halil Taşan, *Hava Harp Tarihi (1903-1939)*, C.I, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1991, s.185.



altı aylık maaşının dörtte birinden kesilecek parayla katılmış, Padişah V. Mehmet Reşat bir uçak alınacak miktarda para vermiştir<sup>117</sup>.

Dönem içinde bütçedeki sıkıntılı durumun farkında olan ülke yöneticilerinin havacılık sahasında başlatılan bağış kampanyalarına öncü olmaları ve bu konuda ilk bağışları kendilerinin yapmaları havacılığa ne denli önem verdiklerinin önemli bir göstergesi olmuştur.

Paris Askeri Ataşe Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey'in girişimi sonucu Fransız REP (Robert-Esnault-Pelterie) Uçak Firması Müdürü Monsieur Simon İstanbul'a gelerek Yarbay Süreyya Bey ile görüşmüştür. Söz konusu görüşmelerin ardından REP Uçak Fabrikasına dört uçak sipariş edilmiş ve REP Uçuş Okulunda sekiz pilot, birkaç marangoz ve makinistin öğrenim görmeleri sağlanmıştır<sup>118</sup>. Ayrıca REP firmasıyla tayyare mektebi kurulması hususunda anlaşılmış ve Yeşilköy'ün meydan için en uygun yer olduğuna karar verilerek iki tayyare hangarı ve meydanı 45 gün içinde inşa edilerek bitirilmiştir. Fransa'dan 12 Mart 1912'de teslim alınan Deperdussin tipindeki ilk Türk uçakları 20 Nisan 1912'de yurda dönmüş olan ilk Türk pilotları Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey ve Üsteğmen Yusuf Kenan Bey'e teslim edilerek Yeşilköy'e taşınmıştır. İlk Türk uçağı ise Türk semalarında 26 Nisan 1912'de uçmuştur<sup>119</sup>.

1912 yılının Nisan ve Mayıs aylarında ikinci kafilede sekiz Türk subayı eğitim amacıyla Fransa'daki REP Tayyare Okuluna gönderilmiştir<sup>120</sup>. 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy'de tayyare okulunun açılmasıyla Türk ordusu kendi pilotlarını yetiştireceği bir okula sahip olmuş<sup>121</sup>, Fransa'dan gelen iki uçağı ilave olarak REP, Harlan ve Bristol uçak fabrikalarından alınan altı uçakla birlikte toplam sekiz uçağı sahip olunmuştur<sup>122</sup>. 30 Temmuz 1912'de ise yedi kişilik üçüncü kafile İngiltere'deki

<sup>117</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e.,s.124.

<sup>118</sup> Aynı yer.

<sup>119</sup> E. Kurt, a.g.m., s.51-52.

<sup>120</sup> Pilotaj eğitimi kapsamında ikinci kafilede REP Fabrikaları Tayyare Okuluna Yüzbaşı Cemal, Yüzbaşı Refik, Yüzbaşı Feyzi, Yüzbaşı Salim (İlkuçan) Teğmen Nuri, Teğmen Mithat, Teğmen Salim (Batur) ve Teğmen Şükrü (Koçak) Beyler gönderilmiştir. E. Kurt, a.g.m., s.51.

<sup>121</sup> "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s.54.

<sup>122</sup> Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, C.I, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s.39.

Bristol Havacılık Okuluna gönderilmiştir<sup>123</sup>. Havacılık çalışmaları, tayyare okulunun açılmasıyla daha etkin olarak gelişmeye başlamıştır.

#### 1.1.4. Balkan Savaşları

1908 Bosna-Hersek bunalımının Osmanlı Devleti yönünden en önemli sonuçlarından birisi 1912–1913 Balkan Savaşları olmuş, Bulgaristan ve Sırbistan'ın Balkanlar'da hızlanan faaliyetleri çatışmaların temel sebebini oluşturmuştur. 1878 Berlin Antlaşması ile beklediği faydaya ulaşmayan Bulgaristan 5 Ekim 1908'de bağımsızlığını kazanmasından sonra Balkanlar'da etkili olmaya başlamış, Bosna-Hersek'in 5 Ekim 1908'de ilhâkı ise Sırbistan'ı da aynı yönde etkilemiştir.

##### 1.1.4.1. Birinci Balkan Savaşı ve Osmanlı Hava Gücü

1912 yılında Bulgaristan ve Sırbistan'ın bölgede büyük bir çatışmaya girmemesi için Rusya her iki ülke arasında arabuluculuk yapmaya başlamış, söz konusu ittifaka Yunanistan ve Karadağ da katılmıştır<sup>124</sup>. Birinci Balkan Savaşı 8 Ekim 1912'de Karadağ'ın Osmanlı Devleti'ne resmen savaş ilan etmesiyle başlamış, 13 Ekim 1912'de Balkan Devletleri'nin verdiği ültimatoma karşılık Osmanlı Devleti 16 Ekim 1912'de Bulgaristan ve Sırbistan'a, 18 Ekim 1912'de ise Yunanistan'a savaş ilan etmiştir<sup>125</sup>. Osmanlı orduları Balkan devletleri karşısında hemen her cephede yenilgiye uğramıştır. Büyük devletlerin araya girmesiyle 30 Mayıs 1913'te imzalanan Londra Barış Antlaşması'yla Osmanlı Devleti, Midye-Enez sınırının batısındaki bütün topraklarını Balkan devletlerine terk ederek Ege Denizi üzerindeki egemenliğini kaybetmiştir. Bulgaristan büyük bir devlet haline gelerek Ege Denizi'ne çıkmış, Yunanistan Selanik'i alarak kuzeye doğru genişlemiş, Sırbistan ise sınırlarını genişletmiştir<sup>126</sup>.

---

<sup>123</sup> Üçüncü kafiide İngiltere'deki Bristol Havacılık Okulu'na Topçu Teğmen Saffet, Teğmen Mehmet Ali, Teğmen Abdullah, Teğmen Fazıl, Teğmen Sabri Beyler pilotaj eğitimine, Çarkçı Üsteğmen Fehmi ve Teğmen Aziz Beyler de motor makinistliği eğitimine gönderilmiştir. "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s.54.

<sup>124</sup> Sander, a.g.e., s.324.

<sup>125</sup> **Balkan Harbi Kronolojisi**, Haz. Hülya Toker, Nurcan Aslan, Genkur. ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999, s.14-23.

<sup>126</sup> Uçarol, a.g.e., s.443.

Osmanlı Devleti Balkan Savaşı'na 11 muharip ve eğitim uçağıyla girmişti<sup>127</sup>. Fransa'ya eğitime gönderilen sekiz subay ile İngiltere'ye eğitime gönderilen altı subay savaşın başlamasıyla eğitimini tamamlamadan yurda çağrılmıştır<sup>128</sup>.

Birinci Balkan Savaşı başladığında Balkan uluslarının hava gücü incelendiğinde, Sırp ordusu yurt dışında eğitim gören az sayıda pilota ve bir miktar uçağı sahipti, ancak bu uçaklar Osmanlı ordusuna karşı görev yapmamıştır. Bulgar ordusunda ise daha fazla uçucu ve personel sayısı mevcuttu ve savaş süresince birçok Rus pilotun hizmetinden faydalanılmıştır. Yunan ordusunda ise birkaç uçak ile pilot mevcuttu ve savaş süresince İngiliz ve Fransız pilotlar kiralamışlardı<sup>129</sup>.

Birinci Balkan Savaşı'nda 29 Kasım 1912'de Pilot Teğmen Nuri tarafından bir REP uçağıyla Çatalca savunma hattı üzerinde keşif uçuşu icra edilmiştir. Ateşkesin yürürlüğe girdiği 03 Aralık 1912'ye kadar dört uçak kaybedilmiş, bir uçağı Sırp tarafından el konulmuş ve sözleşmeli iki Fransız pilotu görevlerinden ayrılmıştır. Hava gücünün artırılması amacıyla Almanya'dan 1913 yılında iki adet D.F.W. Mars Pfeil tipi uçak alınmış, ayrıca Alman üç pilot ve iki makinist sözleşmeli olarak hizmete alınmıştır. Balkan Harbi'nin ikinci yarısında pilotlar keşif görevleri icra etmişlerdir<sup>130</sup>. Balkan Harbi süresince Teğmen Nuri, Üsteğmen Fethi, Teğmen Salim, Kurmay Binbaşı Sedat, Yüzbaşı Fesa, Yüzbaşı Kemal ve Yüzbaşı Feyzi beyler havacı olarak önemli hizmetlerde bulunmuşlardır<sup>131</sup>.

#### **1.1.4.2. İkinci Balkan Savaşı ve Sonrası Dönemde Türk Havacılığındaki Gelişmeler**

Birinci Balkan Savaşı sonrası yeni düzenden memnun olmayan Yunanistan Sırbistan, Karadağ ve Romanya, Bulgaristan'a savaş açmış, Osmanlı Devleti, Balkan devletleri arasındaki bu çatışmadan faydalanarak savaşa girmiş ve Edirne'yle

---

<sup>127</sup> Balkan savaşları sırasında Osmanlı ordusunda; Fransa'dan alınan Deperdussin tipi bir adet eğitim uçağı, iki adet muharip uçak, REP tipi dört adet muharip, üç adet eğitim uçağı, bir adet Bleriot tipi muharip uçak, İngiltere'den alınan Bristol tipi iki bombalı muharip uçak, iki eğitim uçağı ile Alman yapımı iki adet muharip Harlan tipi uçak mevcuttu. **Resimlerle Havacılık Tarihi**, Hava Harp Tarihi Yayını, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1964, s.7.

<sup>128</sup> Bülent Yılmaz, "Balkan Harbinde Hava Gücü, Askeri Havacılıkta Perdenin Açılışı", **Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, C.II, Genkur. ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2006, s.241.

<sup>129</sup> Yılmaz, a.g.m., s.249-251.

<sup>130</sup> E. Kurt, a.g.m., s.55-56.

<sup>131</sup> Sarp, a.g.e., s.15.

Kırklareli'ni geri almıştır<sup>132</sup>. İkinci Balkan Savaşı Bulgaristan'ın yenilgisiyle ve 10 Ağustos 1913 tarihli Bükreş Antlaşması ile tamamlanmıştır. Söz konusu antlaşmayla Bulgaristan Dobruca'yı Romanya'ya, Kavala'yı Yunanistan'a vermiş, Makedonya'dan az bir toprak parçası almıştır. Osmanlı Devleti de Bulgaristan ile İstanbul, Yunanistan ile Atina, Sırbistan ile İstanbul Antlaşmaları'nı imzalamış, Bulgaristan ise Edirne'yi geri vermiştir<sup>133</sup>.

Balkan Savaşları sonrası dönemde Türk havacılığı açısından önemli gelişmeler yaşanmıştır. 24 Ekim 1913'te Edirne-İstanbul arasındaki 240 kilometrelik ilk uzun mesafe uçuşu, 29 Ekim 1913'te Marmara Denizi'nin havadan ilk kez geçilmesi, 23 Kasım 1913'te ilk kol uçuşu ve 480 kilometrelik uzun mesafe uçuşu, 30 Kasım 1913'te Fethi Bey'in "Osmanlı" uçağı ile Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti Başkanı Belkıs Şevket Hanım'la birlikte gerçekleştirdiği uçuş<sup>134</sup> bu dönemdeki önemli havacılık faaliyetleri olarak tarihe geçmiştir. Yine 1914 yılı başlarında Üsteğmen Mithat Nuri (Tuncel) Bey "Vasıta-i Tayyare" adlı ilk Türkçe teknik uçuculuk kitabını yayımlamıştır<sup>135</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünü dünyaya göstererek itibar sağlamak ve Balkan Savaşları'nın acı hatıralarını silmek amacıyla Harbiye Nazır Enver Paşa'nın emriyle iki uçaklık bir filonun Kahire'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Bleriot tipi Muavenet-i Milliye adındaki birinci uçakta Yüzbaşı Fethi Bey ve Rasit Üsteğmen Sadık Beyin gitmesi planlanmış, Prens Celaleddin adlı Deperdussin tipi ikinci uçakta ise Teğmen Nuri Bey ve Yüzbaşı İsmail Hakkı Beyler görevlendirilmiştir<sup>136</sup>.

8 Şubat 1914'te uçaklar büyük bir törenle uğurlanmış, Fethi ve Sadık Beyler 27 Şubat 1914'te Şam'dan Kudüs'e uçarken Taberiye Gölü civarında düşerek şehit olmuşlardır. İkinci ekipte bulunan Nuri ve İsmail Hakkı Beyler ise 11 Mart 1914'te Yafa'da denize düşmüşler, Nuri Bey şehit olurken İsmail Hakkı Bey kurtarılmıştır. Harbiye Bakanlığı üçüncü bir ekibi seferi tamamlaması için görevlendirmiştir. Bu kapsamda Ertuğrul adlı Bleriot tipi bir uçakla Pilot Yüzbaşı Salim (İlkuçan) Bey ile

<sup>132</sup> Balkan Harbi Kronolojisi, a.g.e., s.132.

<sup>133</sup> Sander, a.g.e., s.324

<sup>134</sup> Belkıs Şevket Hanım, Fethi Bey İle "Osmanlı" Adlı Uçakta, Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914 ), C.I, a.g.e., s.195; bkz. ek: 3.

<sup>135</sup> "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s.55.

<sup>136</sup> <http://www.hv.k.k.tsk.tr/> (Erişim Tarihi 03.10.2011)

Rasit Yüzbaşı Kemal Beyler İstanbul'dan havalanmış, ancak Edremit Küçükkuşu civarında meydana gelen arıza sebebiyle mecburi iniş yaparken uçakları kaza yapmıştır. Kazadan kurtulan pilotlar Edremitlilerce satın alınan Edremit adlı Bleriot tipi bir uçakla yola çıkarak 9 Mayıs 1914'te İstanbul-Kahire seferini tamamlamayı başarmıştır<sup>137</sup>.

Gerek dönemin şartları gerekse pilotların uçuş tecrübeleri ve uçakların teknik özellikleri dikkate alındığında Osmanlı Devleti dönemin birçok güçlü devletine göre oldukça önemli ve cesur bir karar almış ve tüm dünyaya gücünü yitirmediğini ispat etmek amacıyla böyle bir seyahati düzenlemiştir. Üç şehidine ve üç uçak kaybına rağmen kararlılıkla İstanbul-Kahire seferini tamamlayabilmesi dönemin özellikleri düşünüldüğünde oldukça önemli bir başarı olarak değerlendirilebilir.

#### 1.1.5. Birinci Dünya Savaşı

Fransız İhtilali'nin ardından ortaya çıkan yeni fikirler ile siyasi ve sosyal kurumlar devletlere yeni bir yön vermiştir<sup>138</sup>. İtalya'nın 1870'te ve Almanya'nın 1871'de milli birliklerini kurması güçler dengesini önemli ölçüde değiştirmiştir. Söz konusu gelişmeler Avrupa'da yeni blokların çıkmasına ve birbirleriyle çatışmasına yol açmıştır. Bu gerginlik yerini karşılıklı silahlanmaya bırakmış, Almanya'nın gelişen ekonomisi ve askeri açıdan güçlenmesi, İngiltere ve diğer büyük devletleri endişelendirmiştir. Almanya'nın Pancermenizim hedefinden rahatsızlık duyan Rusya, Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun parçalanması ayrıca İstanbul ve Boğazlar'ı ele geçirme arzusu taşımaktaydı. 1871'de kaybettiği Alsace-Lorain'i geri almak isteyen Fransa ise Almanya'nın parçalanmasını istiyordu. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Panislawizm'den kendisine büyük zarar geleceği düşüncesiyle Rusya'nın Sırbistan'a bu yönde desteğinden dolayı Sırbistan'ın ortadan kaldırılmasını istiyordu. Akdeniz ve çevresinde yeni sömürgeler elde etme amacını taşıyan İtalya ise gizlice Fransa ile anlaşmıştı<sup>139</sup>.

Amaç ve hedefleri açısından bloklaşan; İngiltere, Fransa ve Rusya Üçlü İtilaf Devletleri'ni, Almanya, Avusturya-Macaristan ve İtalya ise Üçlü İttifak Devletleri'ni oluşturmuştur. Bir Sırlı tarafından Avusturya-Macaristan veliahdının öldürülmesi

<sup>137</sup> Aynı yer.

<sup>138</sup> Armaoğlu, a.g.e., s.99.

<sup>139</sup> Uçarol, a.g.e., s.461-462.

Birinci Dünya Savaşı'na yol açan olayların başlangıcı olmuş, İtalya bir süre tarafsız kaldıktan sonra İtilaf Devletleri saflarına katılmıştır<sup>140</sup>.

Osmanlı Devleti ise bir süre savaşa tarafsız kalsa da seferberlik kararı almıştır. İttihat ve Terakki Partisi önde gelenleri savaşı Almanya'nın kazanacağını düşündüğünden Almanya'nın yanında savaşa girilmesini istemiş, Osmanlı ordusu askerleri savaş süresince birçok cephede savaşmak zorunda kalmıştır<sup>141</sup>.

İtilaf Devletleri saflarına birçok devletin ve Amerika'nın katılması, savaşın gidişatını değiştirmiş, Batı cephesinde Almanlar yenilmiş, Avusturya-Macaristan ve Bulgaristan cepheleri çökmüş, Osmanlı orduları Irak, Hicaz ve Suriye'de yenilmiş ve İttifak Devletleri mütareke istemek zorunda kalmış, Osmanlı Devleti de Mondros Mütarekesi'ni imzalayarak savaştan çekilmiştir<sup>142</sup>.

#### 1.1.5.1. Birinci Dünya Savaşı Sırasında Türk Havacılığındaki Gelişmeler

General Limon von Sanders başkanlığında bir Alman heyeti, Balkan Savaşı'nın ardından ordunun geliştirilmesi için Türkiye'ye gelmiştir. Hava Kuvvetleri için ise Fransa'dan Fransız Binbaşı De Goys başkanlığında bir heyet getirilmiş, ancak bu heyet Türklerin Almanya ile yakınlaşmasının ardından ülkeden ayrılmıştır<sup>143</sup>. Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na Almanya'nın yanında savaşa girdikten sonra Alman Pilot Yüzbaşı Erich Serno<sup>144</sup> tayyare mektebine müdür olarak atanmıştır<sup>145</sup>.

Osmanlı ordusu ilk Türk askeri havacılık teşkilatının kuruluşu olan 01 Haziran 1911'den Birinci Dünya Savaşı başlangıcına kadar sahibi olduğu uçaklardan sekizi Balkan Savaşı'nda, üçü Kahire Seferi'nde elden çıkmıştır. 02 Ağustos 1914'te savaş için seferberlik ilan ettiği sırada Osmanlı ordusunda dört adet eğitim uçağı, dört adet kara ve deniz uçağı bulunmaktaydı. Şehitler ve ayrılmalar sebebiyle savaşta görev alacak pilot miktarı ise ancak uçak sayısı kadardı<sup>146</sup>.

<sup>140</sup> Sander, a.g.e., s.354.

<sup>141</sup> Karal, a.g.e., s.392-393.

<sup>142</sup> Uçarol, a.g.e., s.498-508.

<sup>143</sup> Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Eskişehir, 1982, s.3.

<sup>144</sup> Yeşilköy Hava Okulu Komutanı Alman Yüzbaşı Erich Von Serno, Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1917)*, C.II, s.75; bkz. ek: 4.

<sup>145</sup> Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecilik (1910-1924)*, Yapı Kredi Yayını, İstanbul, 2004, s.13.

<sup>146</sup> E. Kurt, a.g.m., s.59-60.

Birinci Dünya Savaşı'nda tarafların hava güçlerinin incelenmesinin Osmanlı Devleti'nin havacılık açısından hangi koşullarda savaşa girdiğinin anlaşılmasına önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Savaşın başlangıcında Fransa'da 23, sömürgelerinde dört olmak üzere 27 filo, söz konusu filolarda da 216 muharip ve 200 eğitim uçağı mevcuttu. Fransızlar savaşın ilk yıllarında Bleriot, Maurice ve Henri Farman, Deperdussin, REP, Breguet, C-3 Caudron, önden makineli tüfekli Voisin, Nieuport ve Morane Saulnier tipinde farklı uçaklar kullanmıştır. 220 muvazzaf askeri pilota sivil pilotlar da katılmış, 1914 yılında 134 pilot yetişmiştir. Aynı yıl içinde 541 uçak ve 900 motor imal edilmiştir. Savaşın sonunda hava endüstrisinde çalışanların sayısı 186.000 kişiye ulaşmış, savaş süresince ayda 2863 tayyare ve 4490 motor imal etme kapasitesine ulaşılmıştır. Savaşta 16.000 pilot yetişmiş, cephede ise 3600 tayyareden oluşan 321 filoya ulaşılmıştır<sup>147</sup>.

Savaşın başlangıcında Fransız askeri teşkilatına benzer filolar şeklinde tertiplenen İngiliz Hava Kuvvetleri her birinde 12 uçak bulunan yedi filoda toplam 84 uçağı sahipti. İngilizlerin uçakları, çift kişilik BE-2, Avro 504, tek kişilik Sopwith Tabloid, Bristol Scout uçakları ile Fransız Farman ve Bleriot tipi uçaklardan oluşmuştu. 1916 yılında Fransız hava endüstrisine muhtaç olan İngilizler savaş süresince endüstrilerini geliştirerek ayda 3500 uçak yapar hale gelmişti. Ocak 1914'te 145 pilotu olan Rusya ise Fransız lisansı altında imal edilen uçaklardan oluşan 15 filoya sahipti. Yine 1914'te 12 filoda 84 uçağı sahip olan İtalya ise savaş sonunda 5100 pilot yetiştirmiş ve 1758 uçağı sahip olmuştu<sup>148</sup>.

Savaşın ilk yıllarında Fransız askeri hava gücüne yakın olan Almanya ise bu dönemde toplam 258 uçaklık 33 sahra filosu ile sekiz müstahkem filoya sahipti. Taube, Albatros, Fokker, AEG, LVG, Aviatik ve Rumpler tipi uçaklara sahip olan Almanların savaş başında 17 tayyare fabrikası mevcuttu. Savaş içinde gelişen Alman ordusu 1918 yılı içinde 309'u ön hatta ve 16'sı yedek olmak üzere 325 tayyare

---

<sup>147</sup> Kansu, Şensöz, ve Öztuna, a.g.e., s.166.

<sup>148</sup> Aynı yer.

bölüğünde toplam 5000 uçağa sahip olmuştu. 267'ye ulaşan tayyare fabrikalarında ise 150.000 işçi çalışmaktaydı<sup>149</sup>.

Batılı devletlerin tamamının başta Fransa olmak üzere havacılık açısından önemli ölçüde geliştikleri ve askeri havacılık teşkilatlarının ise uçak ve pilot sayıları yönüyle oldukça ileri bir seviyeye ulaşmış olduğu görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nin hava gücü, Almanya'nın takviyesiyle 1915 sonunda 40 uçağa, sonraki yıllarda ise 100'e yükselmiştir. Savaş süresince Almaya'dan toplam 300 uçak sağlanmış ancak savaşın sonunda envanterinde 100 uçak kalmıştır. Başlangıçta 10 pilotla savaşa katılan Osmanlı hava gücü savaşın sonunda 100'e yakın pilot ve rasıta sahip olmuştur<sup>150</sup>.

Birinci Dünya Savaşı süresince Osmanlı ordusunda Alman Fokker, Gotha, Rumpler, Halberstadt, Albatros, Pfalz Parasol, AEG, LVG ve DFW uçakları, Fransız Ponnier, Morane-Saulnier (savaş ganimeti), Nieuport, Caudron (savaş ganimeti) ve İngiliz Farman (savaş ganimeti), RAF, BE-II (savaş ganimeti), Airco (savaş ganimeti) tipindeki uçaklar kullanılmıştır<sup>151</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcında uçak ve pilotların sayısal olarak azlığı hava gücü olarak hangi yetersiz şartlarda Osmanlı Devleti'nin savaşa katıldığını gözler önüne sermektedir. Osmanlı askeri hava gücü Alman uçak ve pilotlarının katılımıyla savaş süresince sayıca meydana gelen artıştan dolayı önemli ölçüde geliştiği düşünülse de sanayisinin olmayışı sebebiyle dışa bağımlı ve yapay bir gelişme söz konusu olmuştur. Osmanlı Devleti kendi toprakları üzerinde bu şartlar altında çeşitli cephelerde savaşmak zorunda kalmıştır.

#### **1.1.5.1.1. Çanakkale Cephesi**

Çanakkale cephesi İngiltere ve Fransa'nın Boğazlar'ı ve İstanbul'u ele geçirerek Osmanlı Devleti'ni savaş dışı bırakmak ve Rusya'ya yardım götürmek amacıyla açılmıştır. Savaş başladığı sırada iki Nieuport tipi deniz uçağı Yeşilköy'e alınmıştır. Ertuğrul adlı Bleriot tipi uçak da Çanakkale'de Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine gönderilerek keşif görevlerini icra etmiştir. 18 Mart 1915 Deniz

<sup>149</sup> Aynı yer.

<sup>150</sup> a.g.e., s.167.

<sup>151</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-2009)**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.1-51.



Savaşı'nda Türk ve Alman uçakları başarılı keşif görevleri düzenlemiştir<sup>152</sup>. Çanakkale'de yenilgiyi kabul eden müttefikler 10 Ocak 1916'da geri çekilmeyi tamamlamış, bu süreçte Türk uçakları başarılı keşif ve bombardıman uçuşları gerçekleştirmiştir<sup>153</sup>.

Çanakkale Şavaşı'nda tarafların hava güçleri incelendiğinde, 17 Şubat 1915'te İngiliz Ark Royal uçak ana gemisi bir adet Short, iki adet Wight ve üç adet Sopwith tayyaresiyle Çanakkale'ye gelmiş, 24 Mart 1915'te de İngiliz Binbaşı Samson komutasında sekiz Henri Farman, üç M. Farman, bir Breguet, üç Sopwith ve dört BE-2 uçaklarından oluşan yeni bir filo Çanakkale'ye ulaşmıştır<sup>154</sup>.

İtilaf Devletleri'nin bu cephede kullandığı uçaklar M. Farman, Morane Parasol, Short, Sopwith, Caudron, BE-2C, Bristol, FBA, Nieuport ve Wight tipi kara ve deniz uçaklarından oluşmuştur<sup>155</sup>.

İtilaf Devletleri gücüne karşılık Çanakkale'deki Türk askeri hava gücü, üç muharip uçakla Alman pilotlar, üç Türk subayı ve Alman bakım personeli ile 1'inci Türk Tayyare Bölüğü'nün kurulmasıyla oluşturulmuştur. Türk hava harekâtı faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için Almanya'dan makineli tüfekli av ve av-bombardıman görevi yapabilen beş Albatros-C uçakları 1'inci Tayyare Bölüğü'ne, beş Gotha deniz uçaklarının üçü Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine, ikisi de İstanbul'da Hava Tayyare İstasyonu emrine verilmiştir<sup>156</sup>.

1916 yılında artan hava harekât ihtiyacına yönelik Almanya'dan getirilen ve Galata 5'inci Ordu emrine verilen 6'ncı Av Bölüğü beş adet Fokker av uçaklarıyla 1'inci Tayyare Bölüğü takviye edilmiştir<sup>157</sup>.

Çanakkale Savaşı'nda Türk uçakları keşif görevlerinin yanı sıra müttefik uçaklarının düşürülmesi, çevre adalardaki hava üslerine, limanlara ve düşman kamplarına yaptıkları taarruzlarla düşman kuvvetleri üzerinde önemli ölçüde moral bozukluğuna yol açmıştır. Çanakkale Savaşları'nda kazanılan zaferde hava gücünün

---

<sup>152</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna a.g.e., s.192-209.

<sup>153</sup> Sıtkı Tanman ve Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)* C.II, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Eskişehir, 1950, s.121.

<sup>154</sup> Taşan, a.g.e., s.73.

<sup>155</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e.,s.192.

<sup>156</sup> Taşan, a.g.e., s.86.

<sup>157</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e.,s.245.

rolü büyük olmuş, Çanakkale Cephesi'nde; Pilot Yüzbaşı Savmi Uçan, Üsteğmen Fazıl, Üsteğmen Ali Rıza, Rasıd Teğmen Orhan, Teğmen Cemal, Rasıd Osman Tayyar, Yüzbaşı Hüseyin Sedat gibi Türk havacıları görev almışlardır<sup>158</sup>.

#### 1.1.5.1.2. Doğu (Kafkas ) Cephesi

Almanya'nın etkisiyle Osmanlı Devleti tarafından açılan cepheyle Rusya'nın Kafkaslardan güneye inmesinin engellenmesi, Azerbaycan-Bakü petrol yataklarının ele geçirilmesi amaçlanmıştır. Kafkas Cephesi'nde yapılan kara harekâtında Türk askeri hava gücünün faaliyetleri keşif şeklinde gerçekleşmiş, görevler genellikle elde faal olarak bulunan bir adet uçak ile yapılmaya çalışılmıştır<sup>159</sup>. 7 Kasım 1917'de Rusya'da Bolşeviklerin iktidara geçmesinin ardından 18 Aralık 1917'de Ruslarla Erzincan'da mütareke yapılmış ve 3 Mart 1918'de Brest-Litovsk Antlaşması imzalanmıştır. 4 Haziran 1918'de Ermenilerle yapılan antlaşma ile de Doğu Cephesi harekâtı tamamlanmıştır<sup>160</sup>.

#### 1.1.5.1.3. Kıbrıs

İtilaf Devletleri'nin Adana-İskenderun bölgesine bir çıkarma hazırlığı içinde olduğu Alman gizli teşkilatı tarafından haber alınmış, bu bölgeye yapılacak bir çıkarma harekâtında en uygun yerin Kıbrıs olabileceği değerlendirilmiştir. Genelkurmay Harekât Şubesi, 22 Aralık 1915'te Havacılık İşleri Şubesi'ne Kıbrıs'ın keşfi amacıyla bir tayyare bölüğü kurularak Adana'ya gönderilmesini istemiş, Havacılık Şubesi de iki uçaklık bir tayyare bölüğünü 6 Şubat 1916'da Adana'ya göndermiştir. Müfrezede Üsteğmen Mithat Tuncel Bey ile bir Alman pilot görev almıştır<sup>161</sup>.

Müfrezede Kıbrıs üzerinde keşif görevlerinde bulunarak rapor vermiş, Tarsus Adana bölgesinde hava meydanının Kıbrıs'a uzak olmasından dolayı Silifke'de yeni bir meydan hazırlanarak keşif görevleri 1916 Mart ayından itibaren buradan

---

<sup>158</sup> Cenk Avcı, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2009, s.213.

<sup>159</sup> Hülya Şahin, "Birinci Dünya Harbi'nde Kafkas Cephesindeki Türk Hava Harekâtı", **Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, İstanbul, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2003, s.319.

<sup>160</sup> Armaoğlu, **a.g.e.**, s.140.

<sup>161</sup> Sarp, **a.g.e.**, 71-72.

yapılmaya başlamıştır<sup>162</sup>. 21 Ekim 1917'de Hicaz'a gönderilen Tayyare Bölüğü görevini Alman Deniz Uçak Bölüğü'ne devretmiştir<sup>163</sup>.

#### 1.1.5.1.4. Sina-Filistin ve Hicaz Cepheleri

Süveyş Kanalı'nın önemli bir geçiş yolu olması Osmanlı Devleti'nin bu bölgeyi ele geçirmek istemesine yol açmıştır. Bu kapsamda Mısır'a yapılacak baskınla ilgili 4'üncü Ordu görevlendirilmiştir<sup>164</sup>. Kanal Seferi'ne bir uçak müfrezesinin de gönderilmesi kararlaştırılmış ve dört uçaklık bir bölük 13 Şubat 1915'te Birüssebi bölgesine nakledilmiştir<sup>165</sup>.

Müfrezede bulunan dört uçaktan üçünün faaliyeti yedek parça bulunamadığından sağlanamamış ve yalnız bir adedi faal edilebilmiştir. 1916'da İtilaf Devletleri'nin Gelibolu'yu boşaltmasının ardından tüm dikkatler Süveyş Kanalı ve Filistin'e yönelmiş, Almanlar 16.000 askerlik bir takviye kuvvetini 1616 yılı başında bölgeye göndermiş, ayrıca bölgeye "Paşa Bölüğü" adıyla anılan birkaç Alman Uçak Birliği de 1916 yılından itibaren gönderilmiştir. Rumpler tipi uçaklara sahip olan bölüklere Fokker, Pfalz ve Albatros tipi av uçakları takviye edilmiştir. Söz konusu bölükler 15 Nisan 1916'dan itibaren Mısır toprakları üzerinde keşif ve gözetleme görevlerinde bulunmuştur<sup>166</sup>.

Mekke ve Medine'ye sadece Müslüman olanların girmesi sebebiyle Hicaz Cephesi'nde sadece Türk pilotları görev yapabilmiş, Medine'de Araplara karşı düzenlenen askeri harekâta katılmak üzere 3'üncü Uçak Bölüğü 23 Haziran 1916'da bölgeye gönderilmiş, Deraa'da göreve hazırlanan uçaklar Havran'da uçuşlara başlamıştır. Söz konusu uçakların çok arıza yapması sebebiyle görevlerin çoğu tamamlanamamış, böylece İngiliz Hava Kuvvetleri bölgedeki hava üstünlüğünü ele geçirmiştir<sup>167</sup>.

---

<sup>162</sup> a.g.e., s.75.

<sup>163</sup> "Birinci Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No:344 (Haziran 2003), s.14-18.

<sup>164</sup> Taşan, a.g.e., s.63.

<sup>165</sup> Sarp, a.g.e., s.56.

<sup>166</sup> a.g.e., s.56-68.

<sup>167</sup> a.g.e., s.69-70.

1917 yılında 300'üncü Paşa Bölüğü<sup>168</sup>, İngilizlerin El'ariş'te yığınak yapması üzerine Ramley'e gönderilmiş, 26 Mart 1917'de yapılan 1'inci Gazze Muharebesi'nde keşif görevinde bulunmuştur. 19 Nisan 1917'de düzenlenen 2'inci Gazze Muharebesi'nde ise keşif ve bombardıman görevlerinde bulunulmuştur<sup>169</sup>.

1917 Ekim ayında hava muharebelerinde Paşa Bölüklerinden 17 pilot ve yedi rasıt kaybedilmiş, düşman hava taarruzları karşısında Türk tayyare birlikleri lojistik destek sağlanamadığı için görev yapamaz duruma düşmüş, Kasım 1917'den itibaren Türk birlikleri hızla geri çekilmeye başlamıştır<sup>170</sup>.

1918 yılında Türk Tayyare Bölükleri Akdeniz sahili ve Lut Gölü arasındaki uçak meydanlarına yerleşmiştir. Ağustos 1918'de Türk Tayyare Bölüğü hava taarruzları karşısında etkinlik gösterememiş, Eylül ayında ise elde faal hiçbir uçak kalmaması sonucu bölük personeli Halep ve Konya'ya nakledilmiştir<sup>171</sup>.

#### 1.1.5.1.5. Irak Cephesi

İngilizler için Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Basra Körfezi'nde Abadan'daki petrol tesislerini ve kendilerine bağlı Muammera ve Kuveyt şeyhlerini korumak ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nun Cihad-ı Mukaddes ilanının Müslümanlar üzerindeki etkisini kırarak Arapların Türklere karşı savaşa girmelerini sağlamak gibi konular öncelikli öneme sahip olmuştur<sup>172</sup>.

İngiliz birlikleri bu sebeple 6 Kasım 1914'te Basra'ya çıkarak Bağdat yakınlarına gelmiştir. 22-24 Kasım 1915'te Ktesifon'da Türk ordusu İngilizleri geri püskürtmüş, 29 Nisan 1916'da da Küt-ül Amare'deki İngiliz kuvvetleri kuşatılarak 18.000 İngiliz askeri esir alınmıştır. İngilizler Basra'da çıkardıkları yeni kuvvetlerle 11 Mart 1917'de Bağdat'a girmişlerdir<sup>173</sup>.

Türk birlikleri bölgedeki muharebeler sırasında düşmandan ele geçirilen üç-beş uçakla keşif görevlerini yerine getirmişlerdir. 1 Aralık 1915'te Alman Yüzbaşı Von

---

<sup>168</sup> 300'üncü Paşa Bölüğü 1916 Şubatında Birüssebi bölgesinde Almanlar tarafından kurulmuştur. Sekiz adet Rumppler C-1, bir adet Fokker E av ve iki adet Pflaz E av uçaklarından oluşmuş, uçakların menzili fazla olmadığından El'ariş'te yardımcı bir meydan oluşturulmuştur. Bölükte 12 Alman pilot ve yedi rasıt personel görev almıştır. Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e.,s.265.

<sup>169</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.326-328.

<sup>170</sup> Taşan, a.g.e., s.64

<sup>171</sup> Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1952, s.379.

<sup>172</sup> Karal, a.g.e., s.485.

<sup>173</sup> Uçarol, a.g.e., s. 472.

Alulok komutasında Yeşilköy'den Irak'a 2'nci Tayyare Bölüğü gönderilmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü Irak Cephesi'nde keşif ve hava muharebesi görevlerini gerçekleştirmiştir<sup>174</sup>.

#### 1.1.5.1.6. Ege Denizi ve Boğazlar

İstanbul ve Çanakkale Boğazları; Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi'ni birbirine bağlayan her türlü deniz ulaşımına müsait bir geçit imkânı sağlamaktadır<sup>175</sup>. Stratejik açıdan önem arz eden İstanbul Galata Karargâhına 6 Ocak 1916'da İngiliz uçaklarının saldırısının ardından, 1'inci Tayyare Bölüğü'nden beş uçak İmroz'daki düşman tesislerini bombalamıştır. Yine iki İngiliz uçağı 12 Nisan 1916'da Zeytinburnu'ndaki fişek fabrikasını ve Yeşilköy'ü bombalamış, Başkomutanlık da müttefik uçaklarının geliş yönünde keşif postaları görevlendirmiştir<sup>176</sup>.

İstanbul'a Rus saldırısı ihtimali üzerine Boğazlar Genel Komutanlığı emrindeki Türk hava birliklerine, Çanakkale'den Zonguldak'a kadar olan hattın keşif görevi verilmiştir<sup>177</sup>. Bu sebeple bir deniz uçağı bölüğü Anadolu Kavağı'nda diğeri Karadeniz-Ereğli'de görevlendirilmiştir<sup>178</sup>. Anadolu Kavağı Müfrezesi yaptığı uçuşlarla Rus denizaltılarını ve gemilerini bombalamıştır<sup>179</sup>.

#### 1.1.5.1.7. Osmanlı Askeri Havacılığının Dağılması

Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde Osmanlı Hava Kuvvetleri 17 uçak bölüğünden ibaretti. Söz konusu bölüklere ait uçakların çoğu kullanılmaz durumdaydı. Yabancı personel yapılan antlaşma gereği hava birliklerinden ayrılmaya başlamış, Çanakkale'deki 1'inci ve 6'ncı Av Bölükleri ile Uzunköprü'deki 15'inci Bölük İstanbul'a getirilmiş, İzmir'deki 5'inci ve 12'nci Av Bölükleri birleştirilmiştir. Filistin Cephesi'nden çekilen 3'üncü, 4'üncü ve 14'üncü Bölüklere ait uçaklar kurtarılamamış, personel ise Konya'ya ulaşmıştır. Alman Paşa Bölükleri'nden Adana ve Mersin'e getirilen uçaklar Konya'ya gönderilmiş, Irak'taki 2'nci ve 13'üncü Bölüklere ait uçaklar ise Elazığ'a getirilmiştir. Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince uçak bölüklerinin sayısı sekize indirilmiş, İstanbul, İzmir, Konya ve

<sup>174</sup> Taşan, a.g.e., s. 62.

<sup>175</sup> a.g.e., s.68.

<sup>176</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 241

<sup>177</sup> Tanman ve Keyüsk, a.g.e., s.127.

<sup>178</sup> Aynı Yer.

<sup>179</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 237.

Erzincan'da ikişer bölüklü uçak istasyonları kurulması planlanmış ancak kadroların yetersizliği sebebiyle 22 Aralık 1918'de Yeşilköy, İzmir ve Erzincan'da uçak istasyonları kurulmuş ve her istasyon emrine ikişer bölük tahsis edilerek uçak bölük sayısı altıya indirilmiştir<sup>180</sup>.

İzmir'in Yunanlılarca işgali sonucu 5'inci Bölüğün birkaç uçağı Yunanlıların eline geçmiştir. Trakya ve İstanbul'da bulunan bütün uçaklar, Yeşilköy Havaalanı'nda toplanmış ve İngilizlerle Fransızların gözetimine girmiştir. İşgal güçleri bütün havacılık örgütünün kaldırılmasını istemiş, Yeşilköy'deki uçaklardan 43 adedi Maltepe'de kurulan hangarlara taşınıp depolanmış, diğer uçaklar ise İngiliz ve Fransızların denetimine girmiştir<sup>181</sup>.

Bu ortam ve şartlarda 25 Haziran 1920 tarihinde Hava Kuvvetleri lağvedilmiş, hava subaylarının da dağıtılmasıyla Osmanlı havacılığı son bulmuştur<sup>182</sup>.

#### **1.1.6. Osmanlı Devleti'nde Havacılık Sanayisinin Kurulmasına Yönelik Girişimler**

Yapılan incelemeler sonucunda Osmanlı Devleti'nde havacılık sanayisinin kurulmasına yönelik olarak birtakım yabancı girişimlerin mevcut olduğu, ancak bu girişimlerin hayata geçirilemediği tespit edilmiştir.

Bu girişimlerden ilki bir Macar şirketinin 30 Ekim 1913 yılında İstanbul'da uçak fabrikası ve tayyare mektebi kurma girişimi olmuştur. İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü'nün olumsuz kararı sonucu Macar Şirketi'nin teklifi kabul edilmeyerek hayata geçirilememiştir<sup>183</sup>.

Yine 1914'ün Temmuz ayında Hayri Bey ve Rıza Bey adlı iki otomobil teknisyeni genç, Tophane Askeri Fabrikası'na uçak yapma arzusuyla başvurmuş, alınan izinle uçak yapımı tamamlansa da imal edilen uçak uçurulamamış ve uçak imalatı teşebbüsü gerçekleştirilemeden son bulmuştur<sup>184</sup>.

---

<sup>180</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.6-7.

<sup>181</sup> **Türk İstiklâl Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, C.V, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayını, Ankara, 1964, s.123.

<sup>182</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.19.

<sup>183</sup> **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s.5-6.

<sup>184</sup> Verel, a.g.e, s.40.

1916 yılında Türk askeri hava gücünün uçak, motor ve personel ihtiyacı sebebiyle bir uçak ve motor fabrikası kurulması gündeme getirilmiş, bu kapsamda Prusya Harbiye Bakanlığında temsilciler Türkiye'ye gelmiş ancak ülkenin içinde bulunduğu teknik yetersizlik bu projenin de iptaline yol açmıştır<sup>185</sup>.

Söz konusu girişimlerin iptalinin ardından Osmanlı askeri havacılığı her alanda ve tamamen dışa bağımlı olarak gelişimini sürdürmek zorunda kalmıştır.

### **1.1.7. Osmanlı Devleti'nde Askeri Olmayan Havacılık Faaliyetleri ve Başarısız İlk Sivil Havacılık Girişimi**

Osmanlı Devleti'nde sivil havacılık faaliyetleri düşünülmemiş ve uygulamaya konulmamıştır. Ancak yine de dönem içinde askeri olmayan birçok havacılık faaliyeti gerçekleşmiştir. Osmanlı topraklarında gerçekleşen ilk uçuşlardan yabancı pilotların ziyaretlerine, askeri olmayan amaçlarla gerçekleşen tüm uçuş faaliyetleri sivil amaçlı havacılık faaliyetleri olarak nitelendirilebilir.

Bu kapsamda IV. Murat döneminde Hazerfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu ve Lagarî Hasan Çelebi'nin gerçekleştirdiği başarılı uçuşlar dönem içindeki en önemli sivil uçuşlardır denilebilir. 1785 Martında Türkiye'de bir İranlı baloncunun gerçekleştirdiği ilk balon uçuşu, Polonya'daki Türk Elçisi İbrahim Paşa'nın Fransız Baloncu Blanchard ile Varşova'da yaptığı balonlu uçuş, Barley ve De Vigne adlı İngiliz baloncuların Dolmabahçe Sarayı önündeki uçuşu, XIX. yüzyıl başlarında Oflu Veli Direko adlı bir hocanın bir çeşit kanatla gerçekleştirdiği uçuş ile İtalyan ve Amerikalı birçok baloncunun gerçekleştirdiği uçuşlar Osmanlı toprakları üzerinde gerçekleşen ve döneme damgasını vuran yerli ve yabancı ilk sivil uçuşlar olarak tarihe geçmiştir.

Aralık 1909'da Belçikalı Pilot Baron Pierre de Caters'ın İstanbul'da yaptığı uçakla ilk uçuş gösterisi ve Fransız Havacı Louis Bleriot'un Taksim'de yaptığı uçuş gösterileri de Osmanlı topraklarında yapılan ilk sivil uçuş gösterileri olarak tarihe geçmiştir. Bleriot'un uçuşunu Sultan V. Mehmet Reşat dahil yaklaşık 10.000 kişilik bir kalabalığın izlemesi sivil halkın havacılığa duyduğu merakı açıkça göstermektedir.

---

<sup>185</sup> Yalçın, "1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi", s.183.

11 Temmuz 1911'de Gazeteci Ali İhsan ve beraberindeki 15 Türk'ün Almanya'nın Fredrickschaffen kasabasında zeplinle gerçekleştirdiği uçuş, yine bu alanda sivillerin merakını ortaya koyan güzel bir örnektir<sup>186</sup>.

1912 yılında İzmir PTT Örgütünden bir memurun ve İstanbul Mühendis Okulundan bir öğrencinin havacı olmak için yazılı olarak yaptığı başvuru havacılığın siviller arasında da benimsendiğini ispatlamaktadır<sup>187</sup>.

Yine 1912 yılında bütçe sıkıntısı sebebiyle uçak alınması kapsamında Osmanlı Donanması Milli Yardım Cemiyetine başvurulmuş ve halktan bağış yoluyla para bulunmaya çalışılmıştır. Kampanyaya İstanbul ve diğer bölgelerden askerlerin yanı sıra devlet memurları, esnaflar, sanatkârlar ve diğer mesleklerden vatandaşlar da katılmıştır<sup>188</sup>.

10 Kasım 1913'te Yüzbaşı Fethi Bey'in Bleriot uçağıyla Türk Gazeteci Vehbi Bey ile İstanbul üzerinde gerçekleştirdiği uçuş ve Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti Başkanı Belkıs Şevket Hanım'ın 30 Kasım 1913'te Fethi Bey'in idare ettiği Deperdussin tipi uçakla İstanbul semalarındaki uçuşu<sup>189</sup> sivil halkın uçaklara ve havacılığa gösterdiği ilginin somut örnekleridir.

Aynı dönem içinde Balkan Savaşları'nın acı hatırasını silmek amacıyla Harbiye Nezareti'nin emriyle 8 Şubat 1914'te düzenlenen ve 9 Mayıs 1914'te tamamlanan İstanbul-Kahire Seferi askeri amaçlı olmayan havacılık faaliyetlerindedir denilirse yanlış olmayacaktır.

1919 yılı sonlarına doğru işgal altında Türk havacılığının sürdürülebilmesi amacıyla Türkiye Münakalat-ı Havaiye Cemiyeti (Türk Hava Nakliye Cemiyeti) adlı bir kuruluş meydana getirilmek istenmiş, söz konusu cemiyetin oluşturulmasına Yüzbaşı Fazıl Bey, Üsteğmen Şakir Hazım, Pilot Fehmi (Yemenli), Mazlum Bey ile Astsubay Pilot Vecihi (Hürkuş) öncülük etmiş, dönemin Posta Bakanı Refik Halil Bey'in yardımıyla kurulmak istenen bu oluşumla Türk havacılığının posta nakliye

---

<sup>186</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 120.

<sup>187</sup> Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913), s.127-129.

<sup>188</sup> Kurter, a.g.e., s.83.

<sup>189</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 140-143.



işleri ile kurtulacağına inanılmış, ancak kurucu ekibin milli mücadeleye katılımıyla bu eylem gerçekleşmemiştir<sup>190</sup>.

Yine Yüzbaşı Şakir Fevzi, 1919 Eylül ayında Türk havacılık teşkilatının Posta-Telgraf Bakanlığına devredilerek posta taşımacılığının havadan yapılması halinde Türk havacılığının kurtulabileceğine yönelik bir rapor hazırlamış ve Genelkurmay'a iletmış, ancak bu teşebbüs İngilizler uygun görmediğinden gerçekleşmemiştir. Her iki girişimin de gerçekleşmemesi belki de sivil ticari havacılığın ilk boyutu olan hava posta taşımacılığının bu dönem içinde gelişmesine engel olan en önemli unsur olmuştur.

### **1.1.8. Osmanlı Devleti'nde Havacılık Faaliyetlerinin Genel Değerlendirmesi**

Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetlerinin askeri olarak başladığı ancak Batılı devletler gibi askeri alandan sivil ticari havacılığa geçişin sağlanamadığı tespit edilmiştir. Ayrıca sanayisinin gelişmemiş olması, teknolojik ve ekonomik açıdan içinde bulunulan imkânsızlıklar sebebiyle havacılık faaliyetleri tamamen dışa bağımlı olarak gelişme göstermiştir. Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen süre içinde, gerek havacılık teknolojisi açısından diğer Batılı devletlere göre ileri düzeyde olduğu düşünülen gerekse askeri ve ekonomik alanda ilişkilerin üst seviyede bulunduğu Fransa ile havacılık alanında pilot yetiştirilmesinden uçak alımına kadar iş birliğine gidilmiş, Birinci Dünya Savaşı döneminde ise Fransa ile ilişkiler bozulurken müttefik olarak seçilen Almanya ile askeri ve havacılık alanında iş birliği üst düzeye taşınmıştır.

Osmanlı Devleti uzun süren savaş yılları, gittikçe bozulan ekonomik durumu, sanayisinin gelişmemesi ve daha birçok nedenle sivil havacılığı düşünmeden havacılığın askeri boyutuyla ilgilenmek zorunda kalmış ve bu yönde çaba göstermiştir. Bu kapsamda Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetlerinin tamamen dışa bağımlı olarak, büyük imkânsızlıklar içinde ve tam bir ilerleme sağlayamadan gelişimini sürdürdüğü değerlendirilebilir.

---

<sup>190</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.8.

## 1.2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

### 1.2.1. Anadolu'nun Genel Durumu

İngiliz, Alman, Rus, Fransız ve İtalyan çıkarlarının çatıştığı bir ortamda meydana gelen Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti çöküş sürecinin son evresinde katılmıştı. Savaşta Almanya'nın yanında yer alan Osmanlı Devleti savaşı kaybetmiş ve 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalamak zorunda kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sırasında ülkenin 18–35 yaş arasındaki erkek nüfusunda büyük bir azalma olmuş öyle ki Mustafa Kemal Paşa 9'uncu Ordu Müfettişi olarak Anadolu'ya ayak bastığında karşısında savaş sebebiyle çalışma yaşındaki genç nüfusu azalmış, yoksul ve çaresiz bir halk bulmuştur. İl, ilçe ve köyler arasında iletişim ve ulaştırma imkânı ise yok denecek seviyededir<sup>191</sup>.

Kurtuluş Savaşı'nın finansmanı; vergilerle, geri ödenmek ve geri teslim etmek üzere teslim alma gibi başlıca kaynaklarla gerçekleşmiştir. Ayrıca dış yardımlar kapsamında Fransızlardan uçak, malzeme ve silah, Sovyet Rusya'dan silah, para ve malzeme ile Hint Müslümanlarından para yardımları da alınmıştır. Mustafa Kemal Paşa savaş ekonomisinin gereği topyekûn savaş anlayışıyla Kurtuluş Savaşı'nı yönetmiş, ülkenin siyasal, ekonomik, askeri ve moral kaynaklarının tümü harekete geçirilmiştir<sup>192</sup>. Bu şartlar altında Türk havacılığı da bir avuç insanın gayretleriyle her türlü imkânsızlıklar içinde gelişimini sürdürmüştür.

### 1.2.2. Türk Havacıların Milli Mücadele'ye Katılmak İçin Anadolu'da Toplanması

Mondros Mütarekesi'nin ardından 3 Kasım 1918'de İngilizler Musul'u, Fransızlar 4-5 Kasım 1918'de İskenderun, Dörtyol, Payas, Adana, Mersin ve Afyon'u, İtalyanlar da 6-7 Kasım 1918'de Antalya, Bodrum, Fethiye, Marmaris, Kuşadası ve Konyayı işgal etmişlerdir. 13 Kasım 1918'de İtilaf Devletleri İstanbul'a gelerek fiilen işgal etmiştir. Türk halkı işgaller karşısında ilk tepkiyi cemiyetler kurarak göstermiştir. 15 Mayıs 1919'da İzmir'in İngilizlerin yardımıyla Yunanlılarca

---

<sup>191</sup> Erdinç Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914–2009)*, 9.B., İmaj Yayınevi, Ankara, 2009, s.32.

<sup>192</sup> a.g.e., s.41-42.

işgali tüm ülkede infial yaratmış<sup>193</sup>, İzmir'in işgalinin ardından 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkan Mustafa Kemal Paşa Anadolu'yu kurtarma yolundaki kararını uygulama alanına koyarak Milli Mücadele'yi fiilen başlatmıştır<sup>194</sup>.

İstanbul'da bulunan hava birliğinin Milli Mücadele aleyhine kullanılmak istenmesinin ardından buradaki havacılar uçaklarıyla Anadolu'ya geçmek istemiş, ancak uçakların arızalı olması sebebiyle bu eylem gerçekleştirilememiştir. Uçakları kaçıramayan havacılar ise toplu ve bağımsız bir şekilde gizlice Anadolu'ya geçmeye başlamışlardır<sup>195</sup>.

Astsubay Pilot Vecihi (Hürkuş), Kâzım, Rıdvan, İsmail Zeki, Şakir Hazım ve Makinist Eşref 6-7 Haziran 1920'de bir Focker av ve üç Albatros keşif uçağını Anadolu'ya kaçırmak istemiş, ancak meydanın kalkışa uygun olmayışı sebebiyle uçakları hasarlanmıştır<sup>196</sup>. Sadece bir adet Albatros D-3 av tayyaresi havalanarak Anadolu'ya geçebilmiştir. Söz konusu firar olayını öğrenen İngilizler Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki uçak ve malzemeleri 7 Haziran 1920'de tahrip etmiştir<sup>197</sup>.

Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki uçak ve malzemelerin İngilizler tarafından tahrip edilmesi, onların Osmanlı havacılığını tüm personeli ve malzemesiyle kesin olarak yok etmeyi istediklerini ispatlamaktadır.

Nitekim İngilizler bazı havacıları tutuklamış, takipten kurtulanlar ise Anadolu'ya geçmeyi başarabilmiştir<sup>198</sup>. Teğmen Avni (Okar ), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, Pilot Hayri Hoca, Astsubay Pilot Vecihi (Hürkuş) ve Makinist Eşref gibi bir kısım havacılar Mudanya-Bursa üzerinden Konya Tayyare İstasyonu'na katılmışlardır<sup>199</sup>.

---

<sup>193</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 34.

<sup>194</sup> Yavuz, a.g.e., s.34.

<sup>195</sup> **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)**, C.III, 6. Kısım, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1996, s.308.

<sup>196</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.16-19.

<sup>197</sup> Maltepe Hava İstasyonu'nun İngilizler tarafından tahribine dair telgraf, **Genkur. ATASE Arşivi**; Kol: İsh, Kutu: 500, Gömlek: 154, Belge: 154 1-2; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 5-1/ek: 5-2.

<sup>198</sup> Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, s.15.

<sup>199</sup> Rahmi Doğanay, "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.XIII, Sayı 1 (2003), s. 375-388.

### 1.2.3. Türk Askeri Hava Gücünün Oluşturulması

Kurtuluş Savaşı hava gücü Anadolu'da toplanan pilot ve teknisyenler ile Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır istasyonlarındaki uçaklardan oluşturulmuştur<sup>200</sup>.

23 Nisan 1920'de TBMM Hükûmeti kurulmuş ve Ankara Hükûmeti hava teşkilatının düzenlenmesini kararlaştırmıştır. Doğu bölgesinde yapılan değişiklik kapsamında Erzurum istasyonundaki 7'nci ve 8'inci Bölükler 15'inci Kolordu Komutanlığı'nın 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağvedilmiş, daha sonra buradaki bölükler birleştirilerek 15'inci Uçak Bölüğü oluşturulmuştur<sup>201</sup>.

Yeşilköy Uçak İstasyonu'nun tahliyesi, İzmir'in işgali ve Maltepe Hava Meydanı'nın İngilizlerce tahribinin ardından Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi'nin 13 Haziran 1920 gün ve 328 sayılı emri ile Hava Kuvvetleri Şubesi oluşturulmuş, Hava Kuvvetleri Şubesi'ne bağlı olarak da Eskişehir ve Erzincan'da iki uçak istasyonu oluşturulmuştur. Eskişehir'de 20'nci Kolorduya bağlı olarak kurulan uçak istasyonu bünyesinde 1'inci ve 2'nci bölük olarak iki bölük oluşturulmuş, Kartal Müfrezesi adıyla anılan bölükler TBMM'nin de ilk askeri hava gücünü oluşturmuştur<sup>202</sup>.

1'inci Uçak Bölüğü Batı Cephesi emrinde iki av ve iki keşif uçağıyla Eskişehir'de, 2'nci Uçak Bölüğü ise üç av uçağıyla bir keşif uçağıyla Uşak'ta konuşlanmış, Sarıköy-Polatlı ve Afyonkarahisar-Dumlupınar arasında birer yedek meydan oluşturulmuş, uçak ve malzeme ikmali ise Konya Tayyare İstasyonu'ndan gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Lojistik yönden önemli sıkıntılar mevcut olsa da Temmuz 1920'ye kadar 11 uçak tamir edilerek 1'inci ve 2'nci Bölüklere tahsis edilmiştir. Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonlarının ise 13'üncü Kolordu'ya bağlı olarak yerinde bırakılmasına karar verilmiştir<sup>203</sup>.

### 1.2.4. Doğu Cephesi'nde Türk Havacılığı

Mondros Mütarekesi gereğince Osmanlı Devleti'nin doğuda savaştan önceki sınırlara çekilmesi sonrasında, Ermeniler bir taraftan Erivan ve yöresindeki Türklere

<sup>200</sup> Türk İstiklâl Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.125.

<sup>201</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.43.

<sup>202</sup> "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s.52.

<sup>203</sup> Türk İstiklâl Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.125-128.

saldırırken, diğer taraftan doğu illerine karşı saldırıya geçmiştir. Bu sırada 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Antlaşması'yla Doğu Anadolu'da bir Ermeni Devleti'nin kurulmasının kararlaştırılması ve Ermenilerin saldırılarının artması sonucu bu durum Türk ordusunun Ermeniler üzerine harekâtını zorunlu kılmıştır. 21 Eylül 1920'de Ermenilerin saldırısının ardından Doğu Cephesi Komutanı Kâzım Karabekir Paşa'nın komutasında 28 Eylül 1920'de düzenlenen taarruzla Ermeniler durdurulmuş, 03 Aralık 1920'de Ermenilerle yapılan Gümrü Antlaşması ile Kars, Kağızman, Sarıkamış, Kulp ve Iğdır yeniden Türk topraklarına katılmıştır<sup>204</sup>.

Milli Savunma Bakanlığının emriyle 13 Haziran 1920'de Erzurum Tayyare İstasyonundaki bölüklerin birleştirilmesiyle 15'inci Bölük oluşturulmuştur. Doğudaki Ermeni kuvvetlerine yönelik düzenlenen harekâta 15'inci Tayyare Bölüğü Horasan Müfrezesi adıyla katılmıştır<sup>205</sup>.

15'inci Tayyare Bölüğü Gümrü Antlaşması'na kadar keşif ve taarruz görevlerini kısıtlı imkân ve az sayıda uçağa rağmen başarıyla yürütmüştür<sup>206</sup>.

### **1.2.5. Batı Cephesi'nde Türk Havacılığı**

#### **1.2.5.1. Birinci İnönü Muharebesi**

Yunan kuvvetleri Çerkez Ethem'in isyanından yararlanarak 6 Ocak 1921'de Bursa-Eskişehir ve Uşak-Afyon yönünde ilerleyerek ve 9 Ocak 1921'de İnönü mevzilerinde Türk kuvvetleri ile temasa geçmiştir. 11 Ocak 1921'de önemli kayıplar veren Yunan ordusu, Bursa civarındaki eski mevzilerine çekilmek zorunda kalmıştır. Bu savaşta düzenli Türk ordusu henüz kuruluş aşamasındadır ve Çerkez Ethem ayaklanmasının bastırılmasıyla uğraşmaktadır. Ancak yine de çetin bir savunma yapmış, sayıca kendisinin çok üstünde olan düşmanı geri çekilmeye zorlamıştır. Bu zafer Türk halkını umutlandırmış ve düşman karşısındaki mücadelenin düzenli bir ordu ile kazanılabileceği görülmüştür<sup>207</sup>.

Birinci İnönü Muharebesi başladığında Eskişehir'deki 1'inci Türk Tayyare Bölüğü'nde iki, Uşak'taki 2'nci Türk Tayyare Bölüğü'nde ise bir adet faal uçak bulunuyordu. Yüzbaşı Fazıl ve Teğmen Halil 2'nci Tayyare Bölüğü'ndeki tek uçakla

<sup>204</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 185–186.

<sup>205</sup> Taşan, a.g.e., s.105-106.

<sup>206</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.52-53.

<sup>207</sup> Taşan, a.g.e., s.110.

keşif uçuşları yaparken, 1'inci Bölük'teki Astsubay Pilot Vecihi (Hürkuş) 8-9 Ocak 1921'de Yunan kuvvetlerine havadan taarruz ederek bomba atmıştır<sup>208</sup>.

Sayıca oldukça az ve imkânsızlıklara rağmen 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri'nde görev yapan pilotlar özveriyle başarılı keşif ve taarruz görevlerinde bulunmuşlardır.

### 1.2.5.2. İkinci İnönü Muharebesi

Birinci İnönü Muharebesi'nin ardından toplanan Londra Konferansı'nda sonuç alınamamış, 23 Mart 1921'de Yunan kuvvetlerinin Bursa'dan Eskişehir ve Uşak'tan Afyon istikametinde taarruzu ile İkinci İnönü Muharebesi başlamıştır. Türk kuvvetleri ise Eskişehir'in kuzeybatısında konuşlanarak düşmanın İnönü mevzilerinde karşılanması planlanmıştır. Düşman, 26 Mart'tan itibaren etkili taarruzlar düzenlese de Türk ordusunun 31 Mart'taki karşı taarruzu üzerine 1 Nisan 1921 sabahından itibaren geri çekilmek zorunda kalmıştır<sup>209</sup>.

İkinci İnönü Muharebesi sırasında 1'inci Tayyare Bölüğü'nden Vecihi (Hürkuş) keşif ve taarruz görevlerini icra etmiş, Üsteğmen Fehmi Yemenli ise düşerek şehit olmuştur<sup>210</sup>.

1'inci Bölük'te faal uçak kalmaması sonucu 2'nci Bölük'ten bir av uçağı ile takviye edilmiş, Vecihi Bey ile Asteğmen Halil Ziver takviye alınan uçakla keşif ve taarruz görevlerinde bulunmuştur. 2'nci Tayyare Bölüğü'nde ise Yüzbaşı Fazıl eldeki tek faal uçakla her türlü zorluğa rağmen keşif görevlerini icra etmiştir. 28 Mart 1921'de Afyon'un düşman işgalinden önce 2'nci Bölük'teki tek uçak Eskişehir'e gönderilmiş, bölük personeli ve malzemeleri 12'nci Kolordu ile geriye nakledilmiştir<sup>211</sup>.

### 1.2.5.3. Sakarya Meydan Muharebesi

10 Temmuz 1921'de Yunan kuvvetlerinin iki cepheden taarruzu sonucu Türk birlikleri geri çekilmiş ve Mustafa Kemal Paşa'nın emriyle savunma amaçlı Sakarya

<sup>208</sup> Türk İstiklâl Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.135.

<sup>209</sup> Sıtkı Tanman, Türk Havacılık Tarihi İstiklâl Harbi (1918-1923), Hava Basımevi, Eskişehir, 1953, s.96-97.

<sup>210</sup> Kaymaklı, a.g.e.,s.59-62.

<sup>211</sup> a.g.e., s.61-62.

Nehri doğusuna çekilmiştir<sup>212</sup>. Kütahya'da bulunan 2'nci Tayyare Bölüğü ise önce Polatlı'ya daha sonra da Polatlı'daki Malıköy'e konuşlanmıştır. Yunan ordusunun 23 Ağustos 1921'deki taarruzu ile başlayan Sakarya Meydan Muharebesi 13 Eylül 1921'de Yunan yenilgisiyle son bulmuştur<sup>213</sup>.

Sakarya Meydan Muharebesi sırasında 1'inci Tayyare Bölüğü'ne ait malzeme ve teçhizatlar ile bölük personeli 04 Ağustos 1921'de Ankara'daki Gazi Eğitim Enstitüsü'nün olduğu alana yerleşmiştir. Yüzbaşı Fazıl'ın komuta ettiği bölükte iki keşif ve iki av uçağı mevcuttu. 14 Ağustos ve 15 Ağustos 1921 tarihlerinde yapılan keşif uçuşlarında iki uçak kırım yapmış, elde faal olarak kalan iki uçaktan birisinin de arızalanması neticesinde cephe görevinde kullanılabilecek tek uçak kalmıştır<sup>214</sup>.

Eldeki mevcut tek av uçağıyla Sakarya Meydan Muharebesi'nin başlamasından önceki bir haftalık sürede yaklaşık sekiz keşif uçuşu yapılmıştır. 1921 Temmuz ayı sonunda Yunanlılara ait bir adet De Havilland 9 tipindeki uçak savaş ganimeti olarak ele geçirilmiş, anılan uçakla Muharebe süresince birçok keşif uçuşu gerçekleştirilmiştir. Sakarya Meydan Muharebesi'nde Yüzbaşı Fazıl komutasında Sivil Pilot Hasan Fehmi, Sivil Pilot Cevdet, Rasit Yüzbaşı Sırrı ve Astsubay Pilot Vecihi önemli görevlerde bulunmuş, Türk askeri hava gücünün zor şartlarda yaptığı keşif, taarruz ve av önleme faaliyeti ile düşman unsurları etkisiz hale getirilmiştir<sup>215</sup>.

Sakarya Meydan Muharebesi sırasında Türk ordusu faal ve harekâta katılan sadece iki uçağa sahipti<sup>216</sup>.

#### 1.2.5.4. Büyük Taarruz

Mustafa Kemal'in önderliğinde Türk ordusu Büyük Taarruz'a hazırlanırken havacılık teşkilatı da bu yönde hazırlıklarını sürdürmüş, Sakarya meydan muharebesi'nden Büyük Taarruz'a kadar geçen süre içinde Almanya'dan 29 adet Albatros tipi uçak satın alınmıştır. Zor şartlar içinde 1922 Temmuzunda Samsun'a

---

<sup>212</sup> Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, (Haziran 2002), s.17.

<sup>213</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.70-71.

<sup>214</sup> Osman Yalçın, "Milli Mücadele Ruhu ve Sakarya Muharebesinde Türk Hava Kuvvetleri", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Hv.K.Hv.Bas.ve Neş.Md.lüğü, (Şubat 2010), s.14-20.

<sup>215</sup> a.g.m., s.14-20.

<sup>216</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.74.

ulaşan uçakların birçoğu taşıma şartlarının olumsuzluğu sebebiyle hasarlanmış, anılan uçaklardan ancak ikisi cepheye gönderilebilmiştir<sup>217</sup>.

Büyük Taarruz başlamadan önce Fransa'dan bez hangar ile 10 adet Breguet 14 A-2 tipinde iki kişilik keşif uçağı alınmış<sup>218</sup>, İtalya'dan ise 20 adet Spad XIII uçağı alınmıştır. Fransız ve İtalyan uçaklarına Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma Alman uçaklarının makineli tüfekleri takılmış ve faaliyeti sağlanan uçaklar cepheye gönderilmiştir<sup>219</sup>. 174'üncü Piyade Alayı subaylarının yaptığı bağışlarla 1922 Temmuz ayında Fransa'dan bir adet Breguet XIV tipi uçak alınmış, Erzurumlu bir vatansaver olan Nazif Bey ise üç uçak olarak orduya bağışlamıştır<sup>220</sup>.

Büyük Taarruz'un başlangıcında 18 uçak uçuşa hazır olsa da aynı sayıda pilot mevcut olmamıştır. 26 Ağustos 1922'de düzenlenen hava harekâtında Afyon bölgesi ve civarında 12 keşif uçuşu yapılarak, önemli hedefler bombalanmış, ayrıca Yunan uçaklarıyla çatışmaya girilerek, bir Yunan uçağı ele geçirilmiş, keşif ve harekât görevlerinde bulunan Pilot Binbaşı Fazıl, Rasid Üsteğmen Osman Nuri Baykal ve Rasid Üsteğmen Hamdi Çaypınar'ın raporlarından önemli bilgiler edinilmiştir. 26 Ağustos 1922'de Batı Cephesi'nde başlayan Büyük Taarruz 30 Ağustos Başkomutan Muharebesi ile kesin zafere ulaşmıştır<sup>221</sup>.

### 1.2.6. Mustafa Kemal Paşa'nın Havacılıkla Tanışması

Atatürk Döneminde havacılık alanında gerçekleştirilen faaliyetler incelenmeden önce, Mustafa Kemal'in gençlik yıllarından itibaren özellikle havacılık alanında yaşadığı ve karşılaştığı olayların irdelenmesinin konunun anlaşılmasına önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

10 Eylül 1910 tarihi genç Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in hayatında havacılıkla karşılaşması açısından önemli bir tarihtir. Bu tarihte Paris'te yapılan Picardie Manevraları'na Osmanlı Devleti'nden Paris Askeri Ataşesi Binbaşı Fethi (Okyar) Beyin yanısıra Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Bey de katılmıştır<sup>222</sup>.

<sup>217</sup> Doğanay, a.g.m., s.379.

<sup>218</sup> Tanman, a.g.e., s.129.

<sup>219</sup> Sarp a.g.e., s.118.

<sup>220</sup> a.g.e., s.118-120.

<sup>221</sup> <http://www.hv.k.k.tsk.tr/> (Erişim Tarihi 03.10.2011)

<sup>222</sup> Fatih Rıfki Atay, Çankaya, Tunç Ofset Matbaacılık, İstanbul, 1998, s.62-65.



Bu dönemde Fransa'da bulunan Cumhuriyet gazetesi yazarı Abidin Daver, Mustafa Kemal'e tatbikat ile ilgili görüşlerini sorduğunda "Uçaklar savaşta önemli rol oynayacaktır." cevabını aldığını ifade etmiştir. Yine manevraları izleyen Binbaşı Fethi (Okyar) Bey de manevralarda kullanılan tayyarelerin çok faydalı olduğuna yönelik Harbiye Nezareti'ne bir rapor sunmuştur<sup>223</sup>.

Binbaşı Mustafa Kemal uçağın bir savaş aracı olarak ilk kez kullanıldığı Trablusgarp Savaşı'nda bu yeni silahın savaşta oynadığı role ikinci kez tanık olmuş, İtalyanlar 1911 yılında Libya'ya saldırdıklarında Binbaşı Mustafa Kemal de Mısır üzerinden Libya'ya geçerek Derne'deki Türk birliklerinin başında İtalyanlara karşı çarpışmıştır. İtalyanların bu savaşta uçak kullanmasına karşın Türk birliklerinin hiçbir uçağının bulunmaması, hem tarihe düşülen önemli bir not hem de içinde bulunulan ve havacılık açısından düşülen kötü durumun acı bir hatırası olarak Mustafa Kemal'in zihninde yer eden önemli bir unsur olmuştur<sup>224</sup>.

Nitekim Trablusgarp'ta silah arkadaşı Yüzbaşı Ali Fuat (Cebesoy) Bey'e gökyüzündeki uçakları göstererek; "Ah Fuat, ne olurdu şu uçaklar bizim elimizde olsaydı! Göreceksin bizim de bir gün böyle uçaklarımız olacak." diyerek havacılığın önemine işaret etmiştir<sup>225</sup>.

Balkan Savaşları'nda ise uçakların etkisi iyice ortaya çıkmaya başlamış, savaş sırasında düşman uçakları Edirne ve Kırklareli bölgelerindeki Türk birliklerine karşı keşif ve taarruz uçuşları yapmış, şehir ve kasabalara yapılan saldırıları genç subaylar da yakından görmüşlerdir. Birinci Dünya Savaşı sürecinde Çanakkale'de Türk birliklerine komuta eden Mustafa Kemal, Gelibolu semalarında dolaşan İngiliz ve Fransız uçaklarının gerçekleştirdiği saldırılara da bizzat yakından tanıklık ederken Picardie Manevraları'ndan Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede havacılık teknolojisinin ve uçakların gelişim sürecini de gözlemlene fırsatı bulmuştur<sup>226</sup>.

---

<sup>223</sup> Muhterem Erenli, "Atatürk ve Havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.II, Sayı 4 (Kasım 1985), s.215.; Muzaffer Erendil, *İlginç Olaylar ve Anektodlarla Atatürk*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Ankara, 1988, s.251.

<sup>224</sup> Taşan, a.g.e., s.185.

<sup>225</sup> Verel, *İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir*, C.I, s.7.

<sup>226</sup> Sarp, a.g.e., s. 130.

Yine Filistin Cephesi'nde Mustafa Kemal Paşa 7'nci Ordu'ya komuta ettiği sırada hava gücünün bir savaşın kazanılmasında nasıl etkili olabileceğini yakından görmüştür<sup>227</sup>.

Mondros Mütarekesi'nin ardından Alman havacılara verilen ülkelerine dönüş emrinin ardından, Liman von Sanders 2 Kasım 1918'de Yıldırım Orduları Komutanlığı'nı Mustafa Kemal Paşa'ya teslim etmiş, Mustafa Kemal Paşa burada Paşa Bölükleri olarak adlandırılan bölüklerde görev yapan Alman havacılara gösterdikleri hizmetlerden ötürü teşekkür ederek uğurlamıştır<sup>228</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın ve Mondros Mütarekesi'nin ardından gerçekleştirilen Kurtuluş Savaşı döneminde oluşturulmaya çalışılan askeri hava gücü, tüm lojistik sıkıntılara ve çok az sayıdaki pilot ve uçağa rağmen savaş süresince elinden geleni yapmaya gayret göstermiştir. Birinci ve İkinci İnönü Muharebeleri'nde, Sakarya Meydan Muharebesi ile Büyük Taarruz süresince cephe komutanlığına keşif bilgileri sağlanmış, fırsat buldukça düşman hattına taarruz düzenlenmiştir. Kurtuluş Savaşı'nın her anını yöneten Mustafa Kemal Paşa ve silah arkadaşları bu savaşta da hava gücünün önemine ve gerekliliğine yine yakından tanık olmuşlardır<sup>229</sup>.

### 1.2.7. Milli Mücadele Dönemi Türk Havacılığının Genel Değerlendirmesi

Milli Mücadele Döneminde Sakarya Meydan Muharebesi sonuna kadar Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan eski uçaklar imkânsızlıklar içinde tamir edilerek faal hale getirilmiş, Sakarya Savaşı'nda ise hava gücü olarak sahip olunan iki bölükteki üç uçaktan sadece bir adediyle hava harekâtı sürdürülmeye çalışılmıştır. Fransa'dan Mayıs 1922'de temin edilen 10 uçağın ancak dördü uçuşa hazırlanabilmiş, 1922 Temmuz ayında Almanya'dan gizlice temin edilen 29 uçağın ise birçoğu faal hale getirilememiştir. Yine savaş sırasında gerek yardımlarla alınan gerekse Yunanlılardan savaş ganimeti olarak elde edilen uçaklar faal hale getirilmeye çalışılarak cepheye sürülse de faaliyetlerinin sağlanmasında oldukça zorluk çekilmiştir.

Söz konusu uçakların faaliyetinin sağlanması için gerekli olan malzemelerin temini sağlanamamış, yedek parça yokluğu ve emayit astar boya bulunamaması

<sup>227</sup> a.g.e., s.132.

<sup>228</sup> Tayhani, a.g.e., s.186-187.

<sup>229</sup> Sarp, a.g.e., s.132.

sonucu çok sayıda uçak kırım geçirmiştir. Bulunamayan malzemelerin yerine mevcut arızalı uçaklardan parça aktarma yoluyla tamiratlar gerçekleştirilmiştir. Yine uçakların uçmasında en temel ihtiyaç duyulan uçak benzininin temininde de sıkıntılar yaşanmış, uçak benzini Rusya'dan ve kısmen İtalya'dan sağlanmıştır.<sup>230</sup>

Sonuç olarak tüm imkânsızlıklara, yokluklara ve eldeki çok az sayıdaki uçağa rağmen Kurtuluş Savaşı sırasında Türk havacıları büyük fedakârlıklarla görevlerini yerine getirmeye çalışmışlardır. Türk askeri hava gücünün savaşın kazanılmasında doğrudan ve önemli bir etkisinin olduğu söylenemese de eldeki imkânlar ölçüsünde yapılan keşif uçuşları harekâtın genel seyrine önemli katkı sağlamıştır.

Bu dönemde de ülkenin topyekûn kurtuluş mücadelesi söz konusu olduğundan sivil havacılık faaliyetleri düşünülmemiş ancak gelecekte sivil havacılığın temelini atacak olan havacı kadro savaş süresince havacılık alanında yetişerek tecrübe kazanmıştır.

---

<sup>230</sup> Kaymaklı, a.g.e.,s.44-50.

## İKİNCİ BÖLÜM

### ATATÜRK DÖNEMİNDE SİVİL HAVACILIĞIN KURULUŞU

#### 2.1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN KURULUŞ AŞAMASINDA DÜNYA HAVACILIĞI

##### 2.1.1. Yabancı Devletlerin Gerçekleştirdiği Uzun Mesafe Uçuşları ve Dünya Hava Yollarının Gelişimi

Türkiye'de sivil havacılığın kuruluş aşamasında olduğu bu dönem içinde de dünyada uzun mesafe uçuşlarına devam edilmiştir. Fransız uçak sanayisinin gelişmesi sonucu daha güçlü ve hızlı uçakların üretilmesi, Büyük Sahra üzerinden Fransa'ya havadan ulaşım imkânı sağlamıştır. Fransızlar Afrika uçuşlarını gerçekleştirme kararlılıklarını sürdürmüş, bu kapsamda Fransız Yüzbaşı Lemaitre ve Arrachard 3 Şubat 1925'te Breguet XIX tipi uçaklarıyla, önce Afrika'daki Villa Cisneras'a, oradan 5 Şubat 1925'de Dakar'a, 17 Şubat 1925'te Tombukto'ya ulaşmışlardır. Buradan Cezayir ve Kazablanka'ya uçtuktan sonra 24 Mart 1925'te Paris'e dönmüşlerdir. Belçika da Afrika sömürgeleri dolayısıyla uzun mesafe uçuşlarıyla yakından ilgilenmiş, 12 Şubat 1925'te Belçikalı pilotlardan Willy Coppens ve Midaerts, Breguet 19 tipindeki bir uçakla Brüksel'den havalanarak Kongo'nun Leopoldville şehrine uçmuşlardır<sup>231</sup>.

İtalyanlar da bu kapsamda diğer Batılı ülkelerden geri kalmayarak birçok uzun mesafe uçuşu gerçekleştirmiş, İtalyan Binbaşı Pinedo ve Makinist Campanelli'den oluşan ekip Savoia-16 tipi bir deniz uçağıyla, Kuzey İtalya'nın Majöre Gölü kıyısındaki Sistacalende' den 20 Nisan 1925 günü uçarak, Brendisi - İskenderun - Bağdat - Buşir - Karaçi - Bombay - Kokanada - Kalküta - Akbay - Singapur - Bandung - Melburn - Sidney - Manila - Yangay - Mukden yoluyla Tokyo'ya varmıştır. 55.000 km'lik bu uçuş İtalya yarımadasını Asya ve Avustralya kıtalarına bağlamıştır. Japon Yüzbaşı Abe ve Teğmen Kavaşi ise Breguet-19 tipi iki uçakla 25 Temmuz 1925'te Tokyo'dan uçarak, Asya kıtasını geçmiş ve 25 Eylül 1925'te Paris'e ulaşmışlardır. Ayrıca Ağustos 1925'te bir Sovyet uçağı Moskova-Pekin-Şanghay seyahatini tamamlayarak Sovyet havacılığının adını ilk defa dünyaya

---

<sup>231</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.183.

duyurmuştur. 23 Ağustos 1928'de Sovyet pilotlarından Chestakov Bolotov ve Stirlingkov, ANT-4 tipi uçakla Moskova'dan uçarak Asya'yı geçip Amerika'nın Pasifik sahillerindeki Seattle şehrine (Washington) varmış ve buradan 1 Kasım 1928'de New York'a geçmişlerdir<sup>232</sup>.

Hava yoluyla dünya turunun ilk kez tamamlaması Amerikalı havacılara nasip olmuştur. DWC-05 tipi "World Cruiser" sınıfı hazırlanan dört uçaklık filo 17 Mart 1924'te Santa Monica (California)'dan havalanmış, dört uçaktan biri kırım yapmış, filonun diğer üç uçağı dünya çevresinde 49.560 km katetmiş, seyahat 28 Eylül 1924'te tamamlanmıştır. Bu gezi, Amerika ve dünya askeri havacılığının en büyük başarısı olmuştur. Amerikan ordusundan istifa eden Lindberg, Ryan NYP tipindeki uçağıyla 20 Mayıs 1927'de New-York'tan kalkarak Atlantik'i ilk kez geçen kişi unvanını almıştır. Avrupa'daki ilk başarılı Atlantik uçuşunu ise Almanlar gerçekleştirmiş, 13 Nisan 1928'de Junkers W-33 tipi bir uçakla İrlanda'dan yola çıkan Alman Pilot Koehl, seyrüseferci Hünefeld ve İrlandalı Binbaşı Fitzman Reeze 36 saat uçtuktan sonra, Kanada'nın Labrador bölgesinde buz tutmuş Greenly Gölü'ne inmişlerdir<sup>233</sup>.

1930 yılı Eylül ayında İtalyanlar 12 uçaklık bir filo ile Atlas Okyanusu'nu geçerek Amerika'ya gitmeyi kararlaştırmış, bu da Mussolini İtalya'sının askeri ve siyasi gücünü tüm dünyaya duyurmayı hedeflediğinin bir göstergesi olarak dönemin basın ve yayın organlarına yansımıştır. İtalyanların almış olduğu bu karara yönelik Amerikalıların şaşkınlığının yanı sıra havacılık alanında gelişmiş teknolojiye sahip olan İngiliz ve Fransız yetkilileri söz konusu girişime karşı İtalyanlara tavsiyelerde bulunmuşlardır<sup>234</sup>.

İtalyan gazetelerinde askeri havacılığın önemine ilişkin 1930'larda yazılanlar İtalya'nın havacılığa bakış açısını yansıtmaktadır.

İtalyan ordu yetkilileri ve milletvekilleri İtalya Hava Kuvvetleri için 1.000.000.000 liralık bir bütçe gerektiğini ifade etmişler, Milano'da basılan Corriere Della Sera (Akşam Postası) adlı gazetede İtalyan Milletvekili M. Serano, "Gelecek harplerde cepheyi ilk evvel açacak olan hava ordusudur... Bir milletin kendini

---

<sup>232</sup> a.g.e., s.185-187.

<sup>233</sup> a.g.e., s.188-193.

<sup>234</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 25 (15 Haziran 1930), s.420.

müdafaa edebileceği tek araç, düşmanın geri hatlarda bulunan iaşe ve cephane ambarları ile önemli noktalarına taarruz ve tayyare meydanlarını tahrip etmek ve aynı zamanda belli başlı mukavemet merkezlerini ortadan kaldırmaktır.” ifadesiyle havacılığın ülke savunmasındaki önemini vurgulamıştır. Yine İtalyan Milletvekili Gray aynı gazetede, “Yarınki harp bir filo ve tayyare harbi olacaktır. Daha ilk seferberlik saatlerinde ordu cepheye doğru giderken hava ordusunun düşman üzerine atılması, bir harpte nihai zaferi temin edemese bile herhalde pek can alıcı bir harekettir.”<sup>235</sup> diyerek hava ordusunun savaşlarda oynayacağı rolü vurgulamıştır.

1931 yılına kadar birçok Batılı ülke uzun mesafe uçuş gerçekleştirmiş, söz konusu girişimler bir dünya yarışı şeklinde gelişmiş ve ülkelerin havacılık sanayilerini geliştirerek havacılık alanında büyük bir yarışı da beraberinde getirmiştir.

1931 yılında Amerikalı havacılar Panghorn ve Herndon, Japonya’dan Amerika’ya ilk defa direkt uçuşu gerçekleştirmiş, Macar pilotlar Endrezs ve Magyar 15 Temmuz 1931’de Lockheed Sirius tipi uçakla Kuzey Atlantik’i 220 km/saat hızla geçerek uzun mesafe yüksek hız rekorunu kırmışlardır. Yine 1931’de Fransız kadın pilot Maryse Bestie, Paris’ten havalanarak Sovyet Rusya’da Uzung’a inmiş ve zamanının en uzun mesafe uçan kadını unvanını almıştır. 1928’de Atlantik’i yolcu olarak uçan ilk kadın olan Amelia Erhart ise 20 Mayıs 1932’de Lockheed Vega tipi bir uçakla New Foundlan’dan havalanmış ve 220 km/saat hızla uzun mesafe hız rekoruna ulaşmıştır. Alman kadın pilot Elli Beinhourus ise 4 Aralık 1931’de Klemn tipi küçük bir uçakla Almanya’dan havalanarak Avrupa, Türkiye ve Suriye üzerinden Asya’ya geçmiş, buradan Avustralya ve Güney Amerika yoluyla Avrupa’ya 26 Temmuz 1932’de dönerek dünya turunu tamamlayan ilk kadın pilot olmuştur<sup>236</sup>.

1931 yılında dünya havacılığı büyük bir gelişme ile ilerlerken Fransa 1320 askeri tayyareye, İtalya 1100, Amerika 1050, Rusya 1000 ve İngiltere 790 tayyareye sahiptir. Sivil hava istasyonları ise Amerika’da 1475, İngiltere’de 129, Almanya’da

---

<sup>235</sup> a.g.d, s.422.

<sup>236</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.269-271.

95, Fransa'da ise 28 adet olmuştur. Bröveli sivil pilota en fazla 15.280 tayyareci ile Amerika sahipken bu ülkeyi İngiltere, Fransa ve İtalya izlemiştir<sup>237</sup>.

Bu dönemde de tayyareler, nakil araçlarının önde gelen rakibi olmuş, Avrupa'da uçakla seyahat edenler 1930 yılına göre yüzde 25 oranında artmıştır. Alman Lufthansa şirketi 1931 yılı itibarıyla 23 hatta yolcu, beş hatta hususi posta ve ticaret eşyası taşımış, 28 yabancı büyük şehre uçuş düzenlemiştir. Uluslararası Avrupa hava şebekesiyle havadan irtibatı olan Alman şehirlerinin sayısı 52'ye ulaşmıştır. Fransa, İsveç, Hollanda, İtalya, Avusturya, Çek ve Danimarka şirketleri Lufthansa ile birlikte uluslararası hava hatlarında seyrüsefere iştirak etmiştir. 1931 yılında İngiltere'de ise belediyeler de tayyare meydanları yapmış, 1931'de mevcut 134 imtiyazlı sivil tayyare meydanına ilave olarak 100 şehrin belediyeleri tarafından tayyare meydanları tesis edilmiş; Bristol, Kardif, Liverpool, Plimus ve Southampton, Manchester gibi şehirler bu alanda öncü şehirler olmuştur<sup>238</sup>.

Fransa, İngiltere, Almanya gibi Avrupa ülkelerinde ve Amerika'da uzun mesafe uçuş denemelerinin gerçekleştirilmesiyle kıtaların birbirine bağlanması ve hava yolu şirketlerinin oluşturulması öngörülmüş, dünyada hemen hemen her ülkede uçak üretiminde artış gözlenmiş, özellikle askeri alanda ülkeler uçak sayısını artırmaya çalışmıştır.

7 Haziran 1922'de Fransızlar, Goliath tipi uçakla Paris-Londra-Paris hattında ilk gece yolculuğunu gerçekleştirmiş, 1923'te Fransız-Romen şirketi Paris-Strasburg ve Belgrad-Bükreş hattında gece seferlerine başlamıştır. Farman Hava Yolları Amsterdam yoluyla Berlin'e 1925'te 2317, 1926'da 3930 ve 1927'de 6534 yolcu taşımış, 1925'te Paris'in Le Bourget Meydanı'ndan 23.932 yolcu havalanmış, 1930'da Fransa'da toplam 55.000 yolcu taşınmış, Fransız Latoecere Şirketi, uçuş hattını 1925'te Senegal'den Saint Lois'e kadar uzatmıştır. 1932 yılında Fransız (S.G.T.A.), Fransız-Romen (CIDNA) ve Air Orient firmaları birleşerek hava hatları işletme merkezi şirketi (S.C.E.L.A.) oluşturulmuş, aynı yıl çıkan bir kanunla Fransa'da sivil havacılık faaliyetleri belirli kurallara bağlanmış, 1933 yılına

<sup>237</sup> Havacılık ve Spor, 01 Temmuz 1931, s.870.

<sup>238</sup> Havacılık ve Spor, 1931, s.973.

gelindiğinde (S.C.E.L.A.) şirketi Air France adıyla yeniden yapılanmıştır. Air France firması 28 çeşitli tipte 250 uçaklık bir filo kurmuştur<sup>239</sup>.

1924 yılında Almanya’da şirketlerin birleşmesiyle Aero Loyd uçuş işletmesi açılmış, 1926’da da Deutsche-Aero Loyd ve Junkers Luft Verkehrs şirketlerinin birleşmesiyle Deutsche Lufthansa G.L.H. Hava Yolu Şirketi kurularak Farman şirketiyle beraber Paris-Berlin hattı işletilmiştir. Yine 1926’da Alman Hava Yolları gece uçuşlarına başlamış, şirket Avrupa’nın doğusunda faaliyetlerini sürdürürken Güney Amerika’da Fransızlarla rekabete girerek uçuşlarını gerçekleştirmiştir. 1927 yılında Alman Hava Yollarında 100.000 yolcu taşınmış, 1929’da bu rakam 120.000’e, 1930’da ise 124.000 yolcuya yükselmiştir. 1938’lere ulaşıldığında Avrupa’da en çok yolcu taşıyan ülke olan Almanya Kasım 1938’de Berlin-Tokyo hava hattını hizmete açmıştır. Amerika’da 1926’da “Stout Airservice” isimli havacılık şirketi kurularak şirkete ait Ford 5-AT tipi, 14 kişilik ve üç motorlu uçaklarla hizmet verilmiştir. 1926 yılının Mayıs ayında Amerikan Hükûmeti “Air Commerce Act” adlı kanunu yürürlüğe koyarak sivil havacılığını teşkilatlandırmış, kanun gereği Ticaret Bakanlığına bağlı olarak kurulan havacılık bürosu Amerika’da pilotlara lisans ve uçaklara uçuş sertifikası vermekle görevlendirilmiştir. Ayrıca hava trafik talimatının hazırlanması ve uygulanması, uçak kazalarının incelenmesi ve uçak bakım faaliyetlerinin denetlenmesiyle yetkilendirilmiş, aynı yıl içinde Amerika’da 48.000 km uzunluğundaki hava hattında 600 uçakla toplam 210.000 km’lik uçuş yapılmıştır<sup>240</sup>.

1924’te İngiliz hava yolu şirketleri ekonomik kriz sebebiyle birleşmek zorunda kalmış, Handley Page Transport Instore Airline, Daimler Airways ve British Airline 1 Nisan 1924’te birleşerek Imperial Airways adlı şirketi oluşturmuştur. 1926’da Basra hattı hava ulaşımına açılmış, İngiliz Imperial Airways Hindistan’a yolcu taşımaya başlamış, uçuş hattı Karaçi’ye kadar genişlemiştir. 1930 yılında İngiltere’de 18.000 yolcu taşınmış, Kasım 1931’de Imperial Airways Londra-Bresbon arası uçuşlarına başlamış, Temmuz 1933’te Londra- Kalküta hattı sefere açılmış, söz konusu hat Eylül 1933’te Rangon’a, Kasım 1933’te de Singapur’a uzamıştır<sup>241</sup>.

---

<sup>239</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.287-293.

<sup>240</sup> a.g.e., s.286-293.

<sup>241</sup> a.g.e., s.288-293.



1925'te Amerikan Kongresi'nin kabul ettiği "Kelly Bill" kanunuyla, sivil havacılık faaliyetleri teşvik edilmiş ve şirketlere ihale yetkisi tanınmıştır. 1927'de Pan Amerikan şirketi Florida-Küba arasında hava posta taşıma müsaadesi almış, iki yıl içinde Güney Amerika'ya posta nakli başlamıştır. Fransız Lateocere 1925'te Arjantin'de bir hava posta şirketi kurarak Kazablanka-Dakar hava hattını hizmete açmış, Mayıs 1934'te Paris'ten Buenos Aires'e iki gün on beş saatte hava postası ulaşımı gerçekleştirmiş, bu kapsamda 1936'da Güney Atlantik 100 kez aşılmıştır. Almanlar 3 Şubat 1934'ten itibaren Stuttgart-Buenos Aires hava posta servisini hizmete açmış, İngiliz Imperials Airways ise 24 Eylül 1934'te İngiltere-Avustralya uçak posta seferlerini başlatmıştır<sup>242</sup>.

1927'de kurulan Pan American Airways ile Florida-Küba arasında yolcu taşınması gerçekleşmiş, 1928'de Amerikan Hava Yolları uçuş hatlarını Pasifik sahillerinden Orta Amerika'ya kadar genişletmiş, Havana-Honduras-Nicaragua-Panama hattı hizmete girmiş, Amerika'da toplam 65.000 yolcu taşınmıştır. 7 Temmuz 1929'da kurulan "Transcontinental American Transportation" şirketi Atlantik-Pasifik sahilleri arasında uçuş seferlerine başlamış, 1929'da Amerikan Hava Yolları toplam 160.000 yolcu taşıyarak tüm hava yolları içinde birinci sıraya yerleşmiştir<sup>243</sup>.

1928 yılında Alman Deutscher Luftansa Şirketi tayyareleri 10.040.000 kilometre yol almış ve 111.000 yolcu taşımıştır. Amerika'da ise 14.000.000 km uçuş yapılarak 12.600 km gece uçuşu gerçekleştirilmiştir. Fransa'da altı günde Paris-Tokyo seferi ve 40 menzilde dünya seyahati, Belçika'da Brüksel-Kongo arasında hava nakliyatı gerçekleştirilmiştir<sup>244</sup>.

1934 yılı itibarıyla dünyada muntazam hava nakliyatında İngiltere 34 uçağa, Fransa 259, Amerika 544, İtalya 82, Almanya ise 178 uçağa sahip olmuş, kayıt ve sicile geçmiş hava nakliyatında kullanılan uçak sayısı ile İngiltere'nin 42, Fransanın 489, Amerika'nın 560, İtalya'nın 115, Almanya'nın ise 336 olarak gerçekleşmiştir.

---

<sup>242</sup> a.g.e., s.298-300.

<sup>243</sup> a.g.e., s.288-293.

<sup>244</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 5 (15 Ağustos 1929), s.86-87.

Dünya askeri havacılığında ise Amerika 3058 uçakla birinci, Rusya 2200, Japonya 2050, Fransa 1857, İtalya 1206, İngiltere 1141 uçağa sahip olmuştur<sup>245</sup>.

Görüldüğü gibi 1934 yılı itibarıyla Fransa, Almanya ve İngiltere uçak sayısı yönünden geriye düşmeye başlamış, Amerika ise hızla artış kaydetmiştir.

İtalya'da Brendizi-Atina Rodos-Atina-İstanbul arası uçan Aero Espresso şirketi, Roma-Cenova-Marsilya Barselona ve Roma-Sicilya-Trablusgarp arası uçan İtalya SANA şirketi, Adriyatik şebekesi Venedik-Triyeste Zara-Drac-Brendizi arası uçan S.İ.S.A şirketleri 1934 yılı yazında Ala Littoria adı altında birleşmiştir. Yine İtalya'da Münih-Zürih, Milan-Torino arası çalışan Avia Linee Italiano ile North Africa-Aviazione şirketleri müstakil kalmışlardır. İngiltere'de ise; Londra havaalanı Croydon'dan 100.000 kişi havalanmış, son bir yıl içinde uçan kişi sayısı yüzde seksen artmıştır. Bu sebeple mektup nakil ücretlerinde indirim yapılmıştır. Imperial Airways İngiliz şirketi süratten ziyade lüks ve konfora önem vermiş, bu sebeple de bütün hatlarda % 60-90 oranında doluluk yakalanmıştır<sup>246</sup>.

### **2.1.2. Türk Askeri Havacılık Heyetlerinin Avrupa ve Amerika Ziyaretleri**

Dünya havacılığı bu dönemde de önemli ölçüde gelişmeye devam etmiş, yeni fabrikalar, uçuş okulları açılmış, fabrikalar yeni ve daha güçlü motorlar ile daha hızlı ve uzun mesafe uçabilen uçak tipleri üzerinde çalışmalarını yoğunlaştırmışlardır.

20 Aralık 1923'te Hava Kuvvetleri Müfettişi Albay Muzaffer (Ergüder) Bey başkanlığında, ilk Türk Pilot Binbaşı Fesa (Evrensev), Yüzbaşı Murat, Pilot Vecihi (Hürkuş), Pilot Halim (Canko), Deniz Yüzbaşı Cemal Beylerden oluşan bir heyet havacılığın gelişimini incelemek üzere Avrupa'ya bir ziyarette bulunmuştur<sup>247</sup>.

Söz konusu heyette bulunan Vecihi (Hürkuş) 1915 ve 1925 yılları arasında Türk havacılığının gelişimini aktardığı "Havalarda" isimli anılarında söz konusu ziyarete ve dünya havacılığının gelişimine yönelik önemli izlenimlerine yer vermiştir. Bu kapsamda döneme tanıklık etmiş önemli şahsiyetler arasında yer alan

<sup>245</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 123 (15 Temmuz 1934).

<sup>246</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 140 (1 Nisan 1935), s.2270.

<sup>247</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.160.

Hürkuş'un anılarının, döneme ait dünya havacılık faaliyetlerinin hangi ölçüde gelişmiş olduğunun anlaşılmasına önemli ölçüde ışık tutacağı değerlendirilmektedir.

Albay Muzaffer Ergüder başkanlığındaki heyet, 28 Aralık 1923 tarihinde Marsilya'da karaya çıkmış, Fransız hava makamlarının yaptıkları program doğrultusunda ziyarete başlamıştır. Heyetin ziyaret programı tayyare mektepleri, fabrikaları, askeri ve sivil hava meydanları ile hava nakliyat işleri olmuştur. Heyet, Fransa'daki havacılık ilmini ve sanayisini büyük bir ilerleme içinde bulmuş, Birinci Dünya Savaşı'nda Fransız ordusuna binlerce tayyare veren Fransız uçak fabrikalarının gelişmekte olduklarına ve yeni uçak tipleri üzerinde uğraştıklarına ancak bu uçak tipleri arasında önemli yeniliklerin bulunmadığına tanık olmuşlardır. Ziyaret ettikleri bütün resmi tesislerin, mektep ve fabrikaların çoğunun Breguet tayyareleri<sup>248</sup> üzerinde çalıştıklarını, demode olmasına rağmen bu tayyarelerden çok sayıda imal ettiklerini tespit etmişlerdir<sup>249</sup>.

Fransa'daki Farman, Bleriot ve Potez Tayyare Fabrikaları'nı gezen heyet, söz konusu fabrikaların atölye şeklinde olduklarını, ancak yeni tipte uçaklar üzerinde uğraştıklarını, çoğunun madeni tayyare inşa etmeye çalıştıklarını görmüştür. Heyetkiler Fransa'da uçuş okullarının gelişimi için ciddi çalışmalara girişildiğine ayrıca gezmiş oldukları Renault, Loren, Gnomm et Rohn, Hispano-Süviza, Farman ve Breguet Motor Fabrikaları'nın başarılı yeni motorlar üretmekte olduklarına tanık olmuşlardır<sup>250</sup>.

Görüldüğü üzere bu tarihte Fransa'daki uçak fabrikaları henüz atölye şeklindedir. Bu da dünya havacılık faaliyetlerinin henüz başlangıç safhasında olduğunu göstermektedir. Ancak Batı'da arka arkaya yapılan yeni buluşlar ve havacılıkla uğraşan kişilerin sayısının giderek artması, söz konusu atölyeleri yakın bir gelecekte gerçek bir uçak fabrikasına dönüştürecektir.

Fransa ziyaretinin ardından, 1 Şubat 1924 tarihinde vapurla Roma'ya varan heyetkiler; Torino, Cenova ve Milano şehirlerinde İtalyan havacılık sanayisinin önemli ölçüde geliştiğine tanık olmuşlar, özellikle burada deniz tayyareciliğinin

---

<sup>248</sup> Fransa'da Bleriot Fabrikalarında üretilen Breguet tayyareleri tek motorlu, silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır.

<sup>249</sup> Hürkuş, *Havalarıda*, s.160-161.

<sup>250</sup> *a.g.e.*, s.162-165.

gelişimini Fransa'ya oranla daha iyi durumda bulmuşlardır. Nitekim söz konusu ziyaretlerin ardından 1924 yılında İtalyan Savoia Marchetti S-16 deniz tayyareleri<sup>251</sup> sipariş edilmiş ve deniz tayyareleri Türk havacılığının esaslı araçları olmuştur. İtalyan askeri tayyare mekteplerinden başka sivil tayyare mekteplerinin de askeri tayyareci yetiştirmeye çalıştıklarını gören heyet buradaki izlenimlerinin ardından Almanya'ya hareket etmiştir<sup>252</sup>.

Muzaffer Ergüder ve ekibi 19 Şubat 1924'te Berlin'e gelmiş, Birinci Dünya Savaşı sonrası Almanya'nın enflasyon sebebiyle yoksulluk içinde olduğunu, şehirde birçok iş yerinin kapalı ve halkın çoğunun yiyecek sıkıntısı içinde olduğunu görerek çok üzölmüşlerdir<sup>253</sup>.

Alman tayyareciliği Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda 28 Haziran 1919 tarihinde imzalanan Versay Antlaşması'yla önemli ölçüde sınırlandırılmış, harpten kalan tayyareler, balonlar ve motor sanayisi adına mevcut her şey neredeyse yok edilmiştir. Bu şartlar altında sınırlı bir miktarda yalnız nakliye ve spor maksatlı sivil havacılığa müsaade edildiğinden Alman havacılar, çok az sayıdaki tayyareyi yolcu uçağı haline çevirerek Alman havacılığını kurtarmaya çalışmışlardır. Ayrıca planörlerle Alman gençliğini havacılığa alıştırmak için bir faaliyet başlatılmıştır. Tüm bu olumsuz koşulların tetkikinin ardından heyet İngiltere'ye geçmiştir<sup>254</sup>.

26 Mart 1924'te İngiltere'ye geçen heyet İngiliz Hava Mareşali Trenchard tarafından kabul edilmiş, Fesa (Evrensev) Bey'in Fransa Uçuş Okulu'ndan sınıf arkadaşı olan Mareşal heyete büyük ilgi göstermiştir<sup>255</sup>. Gösterilen bu yakın ilgiye rağmen İngilizler heyetin talep ettiği Türkiye'ye uçucu öğretmen gönderilmesi konusunda isteksiz davranmış, ayrıca alınması düşünülen uçaklar da çok pahalı bulunmuştur<sup>256</sup>.

Söz konusu ziyaretlerin ardından heyetin 28 Aralık 1923'te yapmış olduğu ziyarette Fransızların verdiği teklifler uygun bulunmuş, Fransızlar makûl bir ücret

---

<sup>251</sup> Deniz karakol ve bombardıman görevleri yapan İtalyan Savoia Marchetti uçakları tek motorlu ve 300 beygir gücünde olup Societe Idrovolanti Alta Italia Firması tarafından üretilmiştir.

<sup>252</sup> Hürkuş, *Havalarıda*, s.168-169.

<sup>253</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.160.

<sup>254</sup> Hürkuş, *Havalarıda*, s.170-171.

<sup>255</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.160.

<sup>256</sup> H.İbrahim Fırtına, *Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930)*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009, s.51.

karşılığında Türkiye'ye uçuş öğretmeni göndermeyi ve ücret talep etmeksizin Türk hava subaylarının bir kısmının Fransa'da eğitim ve staj görmesini kabul etmiştir. Ayrıca Fransa'dan Caudron C-27 ve Caudron C-59 uçakları alınmıştır<sup>257</sup>.

Türk havacılığı görüldüğü üzere bu dönemde model olarak Fransız eğitim tarzını seçmiş ve uygulamıştır.

27 Mayıs 1927'de Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder) başkanlığında bir heyet Avrupa ülkeleri Hava Kuvvetlerinde meydana gelen gelişmeleri yerinde görmek amacıyla ikinci bir tetkik gezisine çıkmıştır. Söz konusu heyete Pilot Teğmen Enver (Akoğlu) Bey de katılmış, heyetin 11 Ekim 1927'de Türkiye'ye dönmesinin ve gezide yapılan tetkiklerin değerlendirilmesinin ardından havacılık eğitimi için Fransa'ya personel gönderilmesine karar verilmiştir. Aynı yıl İngiliz havacılığındaki gelişmeleri görmek ve eğitim tarzından yararlanmak amacıyla iki grup halinde subayların İngiltere'ye gönderilmesi planlanmıştır. İlk grupta Gavsı (Uçagök), İhsan (Selmanoğlu), Sait Bey, Deniz Üsteğmen Ömer Zeki (Belgin) ve Şeref (Tarakçıoğlu)'nun gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Aralık 1927'de ise Yüzbaşı Emin Nihat (Sözeri) başkanlığında; Teğmen Tekin (Arıburun), Teğmen Seyfettin (Turagay), Teğmen Cemal (Göker), Teğmen Necmi (Alagir), Teğmen H. Suphi (Gökəri), Teğmen Şeref ikinci grup olarak İngiltere'ye gönderilmiştir<sup>258</sup>.

1930 yılında Fransız ve İngiliz eğitim metotlarının yanı sıra İtalyan eğitim metotları hakkında da bilgi sahibi olmak amacıyla Binbaşı Zeki (Doğan), Binbaşı Yahya Razi (Biltan), Üsteğmen Sabri (Göknart), Teğmen Ragıp (Öniz), ve Teğmen Fazıl (Çiloğlu) İtalya'ya gönderilmiştir. 1932 yılında ise Pilot Üsteğmen Tefvik (Erman), Üsteğmen Ziya (Zeyrek), Teğmen Hikmet (Tugay), Teğmen Raif Amerikan havacılığını tetkik ve eğitim amacıyla Amerika'ya gönderilmiştir<sup>259</sup>.

## 2.2. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİN BAŞLAMASI

Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder) Bey, Avrupa'da askeri havacılığın tetkikine yönelik düzenlemiş olduğu geziler sırasında sivil havacılık faaliyetlerinin de oldukça gelişmiş olduğunu tespit ederek 20 Kasım

<sup>257</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.161.

<sup>258</sup> a.g.e., s.172-173.

<sup>259</sup> a.g.e., s.201-204.

1923'te sivil havacılığın önemini ve kesinlikle kurulması gerektiğini vurgulayan bir rapor vermiştir.

Muzaffer Bey söz konusu raporunda: “Memleketimiz geniştir ve nakil vasıtalarından mahrumdur. Yurt içinde kendimiz yapmazsak yabancı teşebbüs hava nakliye hizmetini kurup işletmek için hükümetimize teklifte bulunacaktır. Bu gibi teklifler karşısında hazırlıklı olmak, konunun ilgili bakanlıkların personelinden oluşan bir komisyon vasıtası ile tetkik edilmesi, varılan sonuca Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin görüşleri ilave edilerek tamamlanması da mümkündür. Bu konu posta idaresi, iktisat, bayındırlık, gümrük ve vergi işleri sebebiyle Maliye Bakanlığını da şiddetle alakadar eder. Bir hangar için yapılan yatırımın miktarı bilinmiyorsa bir maliye memuru o hangarda bir gece kalacak olan yabancı uçaktan alınacak konaklama ücretini takdir edemez.

“Bir kargo uçağı ile yurt dışından getirilecek mal için uygulanacak gümrük tarifeleri bizim kanunlarımızda şart değildir. Halbuki yabancı memleketlerde bu konuda edinilen tecrübelerle uygulanacak tarifeler tespit edilmiştir. Giriş meydanları tespit ve bu gibi yerlere ilgili memurların tertibi yapılmıştır. Hükümet diğer ihtisas sahalarında ihtiyaç duyulan personeli nasıl eğitiyorsa sivil havacılık konusunda da gerekli personelin yetiştirilmesini ele almalıdır. Memleketin savunması gereği, halkın elindeki imkânlar fevkaledde ahvalde Silahlı Kuvvetlerin takviyesi için nasıl alınıyorsa geleceğın harplerinde sivil havacılığın elindeki imkânlarla askeri havacılığın takviyesi mümkün olacaktır.

“Lozan Antlaşması ile uluslararası sivil havacılık kuralları kabul edilmiştir. Antlaşma memleketimizi medeni bir konu ile vazifelendirmiştir. İdrak ettiğimiz Milli Zafer'in şerefine ve atılan imzaya uygun bir şekilde vazifenin yapılabilmesi için gereken uzman personele bir an önce sahip olunması gereklidir. Sonuç: Sivil Havacılık Teşkilatı kurulmalıdır. Teşkilatın kurulmasına karar verilirse 1924 yılında nüve halinde teşkilat kurulmalı, müteakip yıllar teşkilatın geliştirilmesi ele alınmalıdır.”<sup>260</sup> diyerek askeri havacılığın yanında sivil havacılığın da bir an önce kurulması gerektiğini vurgulamıştır.

Bu rapor sivil havacılık girişimlerinin başlatılmasına yönelik ilk resmi rapor olma özelliğini de taşıması açısından önem arz etmektedir.

---

<sup>260</sup> a.g.e., s.159-160.

## 2.2.1. Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluşu ve Faaliyetleri

### 2.2.1.1. Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluşu (1925)

Kurtuluş Savaşı'nın zaferle sonuçlanmasının üzerinden iki buçuk yıl geçmiş, bu süreç içinde Cumhuriyet ilan edilmiştir. Yokluklar içinde büyük bir mücadele örneği göstermiş bir toplum bir anda zenginliğe kavuşmamış, bu yokluk ve sıkıntı dolu yılların ardından bağımsız bir devlet kurulmuştur. Yeni kurulan Cumhuriyet asırlardır değişmeyen bir ekonomik yapıyı devralmış, sanayisi gelişmeyen ülkenin nüfusunun beşte dördü doğrudan veya dolaylı olarak çok ilkel sayılabilecek yöntemlerle tarımla uğraşmıştır. Ekonomide iç ve dış ticaretin tamamı yabancılar ve azınlıklarca yürütülmüş, sanayi ise el sanatlarından öteye geçememiştir<sup>261</sup>.

Halkın önemli bölümü eğitimsiz, sadece yüzde yedisi okuryazar durumdadır<sup>262</sup>. Anadolu'daki tarımsal alanlar savaşlardan dolayı ve işgallerin ardından büyük ölçüde zarar görmüştür<sup>263</sup>.

Gazi Mustafa Kemal Paşa ve silah arkadaşları Osmanlı Devleti'nden geriye kalan bu mirasla çok ağır bir görevle ve hiçbir şeyi olmayan bir ülkenin yönetimiyle başbaşa kalmışlardır. Artık çağı yakalayarak toplumu ileriye taşıyacak önemli atılımların yapılması gerekmektedir. Bu kapsamda ilk olarak ekonomik atılımlar yönetici kadronun öncelikli hedefi olmuştur.

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki lider kadronun ekonomik, bağımsızlık konusundaki hassasiyeti, yabancı sermaye karşısındaki tutumlarını da belirleyen en önemli etken olmuştur<sup>264</sup>.

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin mali kaynakları yetersiz olduğundan çok pahalı ve teknolojinin üst seviyesinde kabul edilebilecek bir saha olan havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi mevcut bütçe olanakları ile yapılamamıştır. Uçak alımı ve idame ettirilebilmesinin mevcut bütçe imkânlarıyla yapılamayacağı farkında olan ülkenin yönetici kadrosu tıpkı Osmanlı Devleti döneminde yapıldığı gibi yardım kampanyası düzenlenmesi yoluna başvurmuş ve düzenlenen kampanyalar oldukça

<sup>261</sup> Okan H. Aktan, "Atatürk'ün Ekonomi Politikası: Ulusal Bağımsızlık ve Ekonomik Bağımsızlık", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, (Ekim 1998), s.29.

<sup>262</sup> Alptekin Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, T.C. Ziraat Bankası Matbaası, Ankara, 1998, s.94.

<sup>263</sup> Aktan, *a.g.m.*, s.30.

<sup>264</sup> Korkut Boratav, *Türkiye'de Devletçilik*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s.7-10.

ilgi görmüştür. Uçak alımı kapsamında yapılan bağışların artması söz konusu faaliyetlerin tek elden toplanarak düzenlenmesini gerektirmiş, bu sebeple 16 Şubat 1925'te Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın direktifi ile Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur<sup>265</sup>.

Başta Mustafa Kemal Paşa olmak üzere Tayyare Cemiyetinin Genel Yönetim Kurulu toplantılarına başkanlık yapması için özel olarak görevlendirdiği Başbakan İsmet (İnönü) Paşa, cemiyetin ilk başkanı Cevat Abbas (Gürer) Bey, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi (Hürkuş) ve sivil asker daha pek çok kişi havacılığa tutkuyla büyük önem vermişlerdir.

Türk havacılığının gelişimine ülkenin mebusları da gerekli önemi vermiş, mecliste düzenlenen toplantılarda havacılık alanındaki gelişmeler sık sık gündeme gelmiştir.

21 Mart 1925 tarihinde gerçekleştirilen meclis toplantısında Rize Mebusu Ekrem Bey, tayyarecilik konusunda çok zayıf olduklarını, Fransız tayyarelerinin Londra'yı 15 günde imha edebilecek seviyede bulunduğunu açıklamıştır. Ayrıca geçmişte sahip olduklarının hiçbir devlette bulunmadığını, ancak bu gün tayyarecilikte çok geride kaldıklarını, bu yüzden hava gücüne sahip olan büyük devletler gibi kendilerinin de aynı silahı tedarik etmek zorunda olduklarını vurgulayarak havacılığın önemini ve mutlaka bu silaha sahip olmaları gerektiğini ifade etmiştir<sup>266</sup>.

23 Mart 1925 tarihinde yapılan Meclis toplantısında Bitlis Mebusu Muhittin Nami Bey ise; özellikle tayyare ve gazın çağın en müthiş silahları olduğunu ve gelecekte yapılacak savaşlarda her ikisinin de önemli rol oynayacağını, ayrıca tayyarecilik eğitimi için yurt dışına gönderilen pilotların bu ülkelerde kalış sürelerinin yetersiz olduğunu, gerçek anlamda havacılığı öğrenmeleri için 12-15 ay yurt dışında kalmaları gerektiğini, pilotlardan başka uçak mühendislerinin de önemli olduğunu, ancak Türkiye'de uçak mühendisi bulunmadığını ve bu konuya da dikkat çekmek istediğini ifade etmiştir. Nami Bey konuşmasının devamında havacılığın gelişmesi için ihtiyaç duyulan iki milyon liranın verilmesinin zaruri olduğunu

---

<sup>265</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.165.

<sup>266</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre II, İçtima Senesi II, C.XVI, Seksenüçüncü İçtima, 21.03.1925.



vurgulamıştır. Muhittin Nami Bey'in talebine Kastamonu Mebusu Ahmet Bey söz konusu paranın nereden verileceğini sorduğunda Nami Bey; memleket savunması için milletin hiçbir şeyi esirgemeyerek her türlü fedakârlığı yaptığını ve istendiğinde yine yapacağını açıklamıştır<sup>267</sup>.

Cevat Abbas (Gürer) cemiyetin kuruluşundan önce ve sonra havacılık faaliyetlerine ilişkin birçok konuşma yapmış ve sivil havacılığın gelişmesi için sürekli olarak destek aramıştır.

Nitekim 16 Şubat 1925'te Büyük Millet Meclisi üyelerinden 35 kişi, çeşitli meslek gruplarından ve yakın tanıdığı yaklaşık otuz kadar kişiyle Ankara Türk Ocağı'nda bir toplantı düzenlemiştir. Cevat Bey toplantıda askeri havacılığın güçlenmesi kapsamında yapılacak yardımlar amacıyla bir cemiyetin kurulması lüzumunu ve bu ana kadar bu hususta yaptıklarını ve söz konusu cemiyetin esas nizamnamesinin incelenmesini kapsayan bir konuşma yapmıştır.

Cevat Abbas Bey Ankara Türk Ocağında gerçekleştirdiği söz konusu konuşmasında, bütçeye yük olmadan ve Cumhuriyet Hükûmeti'nin yardımıyla Hava Kuvvetlerinin yakın bir gelecekte insan ve malzemece takviyesinin pek mümkün görülmediğini, bu amaçla böyle bir yardım cemiyetinin teşekkülüne teşebbüs olduğunu ifade ederek Tayyare Cemiyetinin ilk tüzüğünü toplantıda arz etmiş ve 23 Şubat 1925'te incelemesi amacıyla Mustafa Kemal Paşa'ya göndermiştir<sup>268</sup>.

Mustafa Kemal Paşa ise kendisine gönderilen nizamnameyi incelemiş ve cevaben: "23.02.1925 tarihli tezkerenizi ve eki olan nizamnameyi memnuniyetle okudum. Hava Kuvvetlerimizin az zamanda ehemmiyetle orantılı bir mükemmellik derecesine yükseltilmesi için sarf edilmekte olan faaliyete destek maksadıyla teşekkül eden cemiyetinize hayırlı mesaisinde yardım etmek benim için haz ve iftihar vesilesidir. Memleketimizin her tarafında takdir ve bir an evvel temini arzu edilen bir ihtiyacın tatmini yolundaki teşebbüslerinden dolayı cemiyet kurucularını tebrik eder ve

---

<sup>267</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre II, İctima Senesi II, C.XVI, Seksenbeşinci İctima, 23.3.1925.

<sup>268</sup> Turgut Gürer, **Mustafa Kemal Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, Özkaracan Matbaacılık, Ekim 2006, İstanbul, s.285-286.

cemiyetin doğru sürat ve muvaffakiyetle ilerlemesini temenni eylerim.”<sup>269</sup>  
diyerek söz konusu nizamnameyi onayladığını ifade etmiştir.

Cevat Abbas Bey 1925 yılı Mayıs ayında Türk Tayyare Cemiyetine yardım sağlamak amacıyla Türk Ocakları Genel Kurultayı’nda destek çağrısı yapmıştır. Söz konusu çağrıda; yabancı devletlerin hava güçlerine verdikleri önem karşısında her Türk’ün uzun uzun düşündüğünü ve vatan tutkunu olan Kahraman Türk ordusunun muhtemel hava taarruzlarına karşı bu son önemli harp vasıtası ile de donanmış olmasını candan temenni ettiğini, gelecekte meydana gelecek savaşlarda uçağı olmayan bir ordunun muzaffer olmasının imkânsız olduğunu, bu itibarla Türk Ocakları’nın derhal harekete geçmesi gerektiğini ifade ederek Türk Ocağı üyelerinden Tayyare Cemiyetine desteklerini esirgememelerini istemiştir<sup>270</sup>.

Vecihi Hürkuş “Havalarda” isimli anılarında Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer (Ergüder) Bey ile birlikte yapmış oldukları yurt dışı havacılık tetkik gezisinin ardından kendisiyle yaptığı görüşmede sivil havacılığın temellerinin nasıl ve ne zaman atıldığını kaydetmiştir.

Vecihi Bey, Muzaffer Beyle yaptığı görüşmede: “Hava nakliyat işleri, Avrupa’da ön safta tutulan ehemmiyetli bir iş olduğu kadar hürriyeti mahdut milletlerin havacılıklarını kurtarmak yolundaki emellerinin de sütresi olmaktadır. Şüphesiz takdir buyrulur ki bunun manası geniştir, mesela Almanya’da gördüklerimiz! Hava müdafaası işi sizin her zaman en ön planda tuttuğunuz ve her zaman ehemmiyetle söylediğiniz bugünün büyük derdi olduğu gibi yarın için de bu varlığın gerisini ve yedeğini hazırlamak da bir o kadar önemli olduğu şüphe götürmez bir hakikattir. Arz etmek istediğim hava nakliyat işleri bu bakımdan incelenirse uçuş vasıtaları ihtiyacından başka hava müdafaası hizmetlerinin de daima işleyen kıymetli elemanlarla gerisi ve ihtiyatı demektir. Binaenaleyh meydana gelen bu yeni varlığa bir cemiyet halinde hava nakliyatı teşkilatı da katılırsa şüphesiz yeni ve faydalı bir adım daha atılmış olacaktır.” diyerek sivil havacılığın kurulmasının gerektiğini ifade etmiştir<sup>271</sup>.

---

<sup>269</sup> a.g.e., s. 287.

<sup>270</sup> a.g.e., s. 288-289.

<sup>271</sup> Vecihi Hürkuş, **Havalarda (1915-1925)**, Kanaat Kitabevi, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul, 1942, s.180-181.

Ayrıca Vecihi Bey, söz konusu görüşmede Muzaffer Bey'e, mütareke devresinde iken İstanbul'da yaptıkları işleri ve bu çalışmalar sırasında Türkiye Münakalât-ı Havaiye Cemiyeti adıyla 1919 yılında kurmak istedikleri oluşumla milli havacılığı kurtarmak için nasıl çalıştıklarını, Milli Mücadele'ye katılmaları sebebiyle bu girişimin yarıda kaldığını, milli havacılık teşkilatı için o zaman hazırladıkları esas nizamnamelerinin halen yanında bulunduğunu ifade etmiştir. Muzaffer Bey Vecihi'yi dinledikten sonra nizamnameleri görmek istemiş ve nizamnameyi inceledikten sonra bu işin önemini ve faydalarını açıklayan bir teklifi Milli Müdafaa kanalıyla Büyük Millet Meclisine sunmuştur. Vecihi Bey söz konusu anılarında; Türk Tayyare Cemiyeti adıyla o zaman kuruluşu işlenen milli varlığın temelini 1919 yılında İstanbul'da atıldığını, Türk Tayyare Cemiyetinin milli havacılığın kalkınması bakımından faydalarının da çok geniş olacağını, bu yolla her şeyden evvel milli bir havacılığın belireceğini, Türk çocuklarının havacılığa hazırlanarak uçucu bir neslin doğacağını ve hava müdafaasının devlet masraflarına yük olmayan zengin bir eleman kaynağına sahip olacağını ifade etmiştir. Ayrıca böyle bir oluşumun havacılık sanayisinin de kurulmasına yol açacağını vurgulayarak Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasının önemini ve getireceği faydaları aktarmıştır<sup>272</sup>.

15 Mart 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi Büyük Millet Meclisinin onaylanmasıyla yürürlüğe girmiştir<sup>273</sup>. Türk Tayyare Cemiyetinin Nizamnamesi'nin Büyük Millet Meclisinin onayladığı gün gerçekleştirilen ilk idare heyeti toplantısında Vecihi (Hürkuş) Bey, Fen Şubesini organize etmekle görevlendirilmiş, cemiyet merkezi Ankara'da Hacı Bayram Caddesi'nde oluşturulmuştur<sup>274</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti Umumi Heyet-i İdaresi namına Cemiyet Reisi Bolu Mebusu Cevat Abbas (Gürer) Bey nizamnamenin önsözünde cemiyetin hangi amaçlarla kurulduğunu ve önemini şu sözlerle vurgulamıştır:

“Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin yüksek himayelerinde teşkil eden ve İsmet Paşa Hazretlerinin fahri riyasetleri altında bulunan Türk Tayyare Cemiyeti, memleketimizde tayyareciliğin askeri,

---

<sup>272</sup> a.g.e, s.180-182.

<sup>273</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s.177.

<sup>274</sup> a.g.e., s.177.

iktisadi, fenni ve sınaı sahalarda gelişme ve ilerlemesi gayesini taşıyan, bu gayeye doğru atılacak adımları teşvik ve tanzim etmek isteyen milli bir teşkidir...Türk Tayyare Cemiyeti acil ve umumi bir ihtiyacın, milli bir endişenin mahsulüdür...

“Yirminci asırda yaşayan bütün insanlar, her şeyden evel teneffüs ettikleri havanın emniyetini tetkik ve araştırma kaygısı içindedirler. Uluslararası bir mahiyet alan bu umumi endişeden, aziz Türkiye'ye isabet eden hissenin ne kadar muzazzam olduğunu, her vatanperver Türk dikkate almak mecburiyetindedir. İşte bu mecburiyeti kendi ruhunda duyan ve ona çare bulmak maksadını bir esas gaye telakki eden cemiyetimiz, bu yolda göstereceği hummalı faaliyetin sevkini her sınıf halktan almak ihtiyacındadır.

“Bu suretle cemiyetimiz, esas itibarıyla Hava Kuvvetlerini her açıdan takviye ve geliştirmek hususunda bütün vatan evlatlarını alakadar kılmak emeliyle faaliyete başlamıştır. Bu meyanda, yeni neslin bünyesinde ve ruhunda yerleşen spor aşkının, azim ve irade yatkinlığının bedeni ve fikri gelişme ihtiyacının, tayyarecilik mesleğinde yeni ve çağdaş bir tatmin vasıtası bulacağı muhakkaktır...

“Bütün medeni milletlerde hava ulaşımının ne baş döndürücü bir süratle çoğaldığını görüyoruz. Mükemmel yollara ve birçok demir yolu şebekelerine sahip olan memleketler bile, hava nakliye araçlarını mütemadiyen artırmaktadırlar. Bundan dolayı cemiyetimizce tayyarecilik sanatının, bu kaçınılmaz ihtiyaçları tatmine doğru gelişimine de çalışılacaktır. Milli müdafaamızın hava techizatı hususundaki bütün teşebbüs ve faaliyetlerinde, kendisine bir yardımcı temin etmek lüzumuna, bir kere daha dikkati çekmeye mecburuz. Bundan böyle bir vatandaşın, karadan ve denizden gelecek taarruzlara karşı emin olmasının başlangıcı, öncelikle hava taarruzuna karşı hissedeceği emniyettir. Bu da ancak Hava Kuvvetlerimizin takviyesiyle mümkün olur...

“Komşularımızda şimdilik tayyare gelişimi başlangıç faaliyetinde sayılabilir. Geri kalmayalım! Bu faaliyette önceden davranmak suretiyle onları geçmek mümkündür, ancak bizden evvel onlarda bu teşkilat kökleşirse kendilerine yetişmek çok güç olacaktır. İşte bu bariz hakikatler karşısında bütün millet efradının mali, fikri, bedeni, fenni sahalarda hararet ve samimiyetle, Türk Tayyare Cemiyetinin yardımına koşacağından emin

olarak, muhterem halkımızı bu mühim ve mukaddes milli vazifeye iştirake çağırıyoruz. İyi niyetle çalışmak bizden, muvaffakiyet cenab-ı haktır<sup>275</sup>.

Cevat Abbas (Gürer) Beyin ifadelerinden dünya havacılığının ne kadar büyük bir hızla geliştiğini, böylesine ilerleyen dünya havacılığına karşı Türkiye’de de havacılık çalışmalarının aynı acilikte ve hızla başlatılması gerektiğini vurgulaması, ülke yöneticilerinin tümünün havacılığa verdiği önemi göstermesi açısından dikkat çekicidir.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi incelendiğinde, cemiyetin 16 Şubat 1341 (1925) tarihinde Ankara’da tesis edilmiş ve umumi heyet idaresinin merkezi hükûmette olduğu, cemiyetin Türkiye’de tayyareciliğin askeri, iktisadi, içtimai ve siyasi önemini tanıtmak, bu maksatla tayyarecilikte gerekli şahıslar ile malzemeyi çoğaltarak Türk gençliğinde havacılık aşkını artırmak amacını taşıdığı ifade edilmiştir. Cemiyetin, maksat ve gayesine ulaşmak için maddi ve manevi lazım gelen tedbirleri almaya ve meşru araçları kullanmaya yetkili olduğu, fahri reisin arzu buyurdıkları zaman, kongre ve genel merkez görüşmelerine bizzat başkanlık yapacağı, cemiyetin; kurucular, asli üyeler ve üyelerden oluştuğu belirtilmiştir.

Nizamnameye göre asli üyeler; Büyük Millet Meclisi üyeleri, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi (Genelkurmay Başkanı) ve Reis-i sanileri (İkinci Başkanı), ordu müfettişleri, kolordu kumandanları, bakanlık müsteşarları, Hava Kuvvetleri Müfettişi, valiler ve belediye reislerinden oluşmuştur. Üyelerin cemiyete en az bir kuruluş vermeyi taahhüt etmiş olanlardan seçildiği, cemiyet üyelerinin Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmaları gerektiği açıklanmıştır. Cemiyetin kongresinin, kurucu üyeler, Büyük Millet Meclisinden Başkanlık Divanınca seçilmiş on kişi, belediyelerden, vilayet şubelerinden, hayır cemiyetlerinden, basın cemiyetlerinden seçilmiş birer kişi, spor cemiyetlerinden seçilmiş dört kişi ile Hava Kuvvetlerinden iki kişinin katılımıyla iki senede bir defa toplanması kararlaştırılmıştır.

Kongre katılımcıları yirmi beş kişiden oluşan bir genel merkez heyetini, söz konusu heyet de üyeleri arasından bir başkan ve iki başkan vekili ve bir genel kâtip ve bir muhasip ile yedi üyeden meydana gelecek olan genel idare heyetini seçmesi kararlaştırılmıştır. Umumi İdare Heyetinin görevleri; cemiyetin arzu ve maksatlarının

---

<sup>275</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi (1925), Ankara Matbaası, Ankara, 1925.

gerçekleşmesini kolaylaştırma, vergilerin ve başlıca devlet gelirlerinin tahsilini temin için lazım gelen tedbirleri görüşerek tespit etmek, tayyareciliğin önemini çeşitli vasıtalarla yayımlamak, başkan ve muhasibin onayına sunulan aylık masraf cetvelini düzenlemek, bütçeyi ve bir senelik gelirler ile harcamaları tetkik ederek kongreye verilecek hesap fezlekesini hazırlamak, yenilik ve teşkilatın genişlemesi için düşünülen tedbirleri kongreye arz edilmek üzere hazırlamak, kongrenin onayladığı masraf bütçesini tatbik ederek fabrikalara verilecek siparişe bağlı mukaveleleri imzalamak, cemiyet hesabına kurslar açmak ve tahsil için Avrupa'ya talebe göndermek, Türk tayyarecilerine hayat sigortası yapmak ve diğer memleketlerdeki benzer teşkilatlar ile ilişki kurmak olarak belirlenmiştir.

Türk Tayyare Cemiyetinin ilk nizamnamesinde gelir kaynakları; çeşitli üye aidatları, hediye ve bağışlar, vasiyet suretiyle cemiyete terk olunan mal, emlak ve arazi, maksadı cemiyeti desteklemek için düzenlenecek kara, deniz ve hava seyahat ve müsabakaları, piyango ve müzayedeler, çeşitli gösteri ve eğlenceler olarak belirlenmiştir. On bin lira bağışta bulunan memleket, aile zat ve şirketlerin isimlerinin bir tayyareye konulması kararlaştırılmış, İş Bankası cemiyetin resmi bankası olarak belirlenirken, İş Bankası teşkilatı bulunmayan mahallerde Ziraat Bankası bu görevi üstlenmiştir. İstiklal Savaşı'nı kesin zafer ile neticelendiren 30 Ağustos günü, "Tayyare Bayramı" olarak kabul edilmiş, bu günde Türk Tayyare Cemiyetinin bütün şubeleri mahalli merasim ve eğlenceler tertib ederek bağış toplamaya gayret edilmiştir. Ayrıca her senenin 27 Ocak günü Tayyare Şehitlerini Anma Günü olarak kabul edilmiş ve cemiyet şubelerinin düzenledikleri merasimle tayyare şehitlerinin ziyaret edilmesi kararlaştırılmıştır<sup>276</sup>.

Gazi Mustafa Kemal Paşa Türk Tayyare Cemiyetinin açılış töreninde; "...İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın..." sözleriyle Türk milletine havacılıktaki hedefini işaret etmiştir<sup>277</sup>.

Cemiyetin Başkanlığına Mustafa Kemal Paşa'nın yaverlerinden Cevat Abbas (Gürer) Bey getirilmiş, kurucu üyeleri; Pilot Şakir (Hazım), Pilot Vecihi (Hürkuş) ve

<sup>276</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, Sene 1341 (1925)

<sup>277</sup> "Atatürk ve Havacılık", Hava Kuvvetleri Dergisi, No.1 (Kasım 1988), s.74-78.

eski Silah Sistem Subayı Hasan İskender Beylerden oluşmuştur<sup>278</sup>. Tayyare Cemiyeti Meşrutiyet devrindeki Donanma Cemiyeti prensipleri dahilinde görev yapmış ancak Türk milletinin havacılığa karşı gösterdiği ilgi ve yaptığı yardımlar dolayısıyla faaliyet sahasını genişletmeye başlatmıştır<sup>279</sup>.

Cemiyetin kuruluş amacı; Türkiye’de havacılık sanayisini kurmak ve geliştirmek, Türk milletine ve özellikle Türk gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanlarda sahip olduğu önemi anlatarak havacılığı sevdirmek ve Türk gençliğini amatör pilot, planörücü, model uçakçı ve paraşütçü olarak yetiştirmek; hedefi ise havacılığı milletin işi yapmak ve bağışları yönlendirmek olarak açıklanmıştır<sup>280</sup>.

#### 2.2.1.2. Türk Tayyare Cemiyetinin Gelir Kaynakları

Kurulduğu tarihten itibaren cemiyetin öncelikle gelir kaynağı halkın yapmış olduğu bağışlar ve yardımlar olmuştur. Ancak bununla yetinilmeyerek gelir kaynaklarının sürekliliğini sağlamak ve artırmak amacıyla başka kaynaklar da yaratılmaya çalışılmıştır. 15 Haziran 1925’te Türk Tayyare Mektepleri yararına, üç çekilişlik para ödüllü bir piyango düzenlenmiş, piyango halktan büyük ilgi görmüştür. Bir süre sonra piyango, cemiyetin elinden alınarak hazineye devredilmiştir. 18 Ağustos 1926 tarihinde cemiyete gelir sağlamak amacıyla uçakla paralı geziler düzenlenmiş, bu kapsamda Junkers Limousine tipindeki üç kişilik deniz uçağıyla yapılan uçuşlara halk büyük ilgi göstermiştir<sup>281</sup>.

İlk nizamnamesinde belirtilen gelir kaynaklarına ilave olarak Tayyare Cemiyetinin başlıca gelir kaynakları;

- a. Halktan toplanan bağışlar,
- b. Düzenlenen tayyare piyangoları,
- c. Toplanan fitre, zekât ve kurban derisi gelirleri,
- ç. Tayyare pulu,
- d. El ve duvar ilanları imtiyazı,
- e. Sigara paketlerindeki bir tek sigara,

---

<sup>278</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.165.

<sup>279</sup> Okar, a.g.e., s.110.

<sup>280</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.165.

<sup>281</sup> a.g.e., s.328.

- f. Uşak Şeker Fabrikası'nın her yıl elde edilen ilk ürünü,
- g. Mevcut domuzların istismarı,
- ğ. Eski pulların devri,
- h. Bakanlar Kurulu kararıyla edinilen gelirler, hak ve imtiyazlar,
- ı. Özel ve genel bütçeden edinilen yardımlar,
- i. Elde edilen kira gelirleri,
- j. İştiraklerden elde edilen gelirler,
- k. Faizlerden elde edilen gelirler,
- l. Makarna ve iplik fabrikası tesis hakkı,
- m. Askeri terhis çizelgeleri bastırılması ve belirli bir ücret karşılığında satılmasından elde edilen gelirler,
- n. Ödemiş Balyanbolu bucağının Küre ve Bağcılar köylerindeki civa madeninin işletilmesinden elde edilen gelirler,
- o. Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun ve keçi sahiplerine verilen kefaletnamelerin telif hakları,
- ö. Bazı ürünlerin ihraç işlemlerinin yüzde birinden elde edilen gelirlerden oluşmuştur<sup>282</sup>.

Ayrıca bunlardan başka Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın yağlı boya tabloları ve büstleri satılmak suretiyle gelir sağlanmaya çalışılmıştır. Cemiyet, gelirlerini artırmak amacıyla Cumhuriyet Hak Partisi'ne de başvurarak destek sağlanmasını istemiş, partililerin cemiyete üye yapılmasını talep etmiştir. Devlet de kuruma katkı sağlamak amacıyla birtakım düzenlemelere giderek arazi vergilerinin ve ticaretle uğraşanların kazanç vergileri üzerinden kuruma belli oranda bir yüzde ayrılmış, 1927'de Yozgat Milletvekili Süleyman Sırrı'nın sunduğu, ithal edilen sinema filmlerinin ithal yetkisine yönelik yasa teklifi kabul edilerek bu hak 10 yıllığına Tayyare Cemiyetine verilmiştir<sup>283</sup>.

---

<sup>282</sup> M. Bahattin Adıgüzel, Songül Akkuş Akgül ve Candan Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yayınları:6, Ankara, Ocak 2006, s.23.

<sup>283</sup> Hakan Uzun, "Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: Fitre, Zekât Ve Kurban Derileri Üzerine", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, (2007), s.168.



Tayyare piyngosu dzenlenmeye başladığı 15 Ocak 1926'dan, 1929'un yarısına kadar geçen u buçuk senede tam 12 milyon liralık ikramiye dağıtmıştır. 1926 senesinde yalnız bir tertip olarak dzenlenen piyango ile 50.000 bilet ikramiye ve amorti kazanmış ve en büyük ikramiyesi 100.000 lira olmuştur. 1927 senesinde tertip ikiye çıkarılmış, her tertipte yirmi beşer binden yine senede 50.000 bilet ikramiye ve amorti kazanmıştır. En büyük ikramiyesi 300.000 lira olarak gerçekleşmiştir. 1928 senesinde tertip yine iki olmuş, 60.000 numarayı havi her tertipte ikramiye ve amorti kazanan numaraların miktarı 48.500'e çıkarılarak en büyük ikramiye yine 300.000 lira olmuştur. 1929 senesinde tertip yine iki olmuş, her tertipte ikramiye ve amorti kazanacakların toplamı 52.500'e çıkarılarak bu sene en büyük ikramiye 200.000 lira olmuştur. Birçok Türk vatandaşı biletini büyük bir ümitle almış, heyecanla talihin kendisine gülmesini beklemiştir. Bu suretle piyango sebebiyle zengin olanların sayısı da artmıştır<sup>284</sup>.

1930 yılında tayyare piyngosu beş buçuk yılı geride bırakırken 10'uncu tertibini bitirmiş ve 11'inci tertibe başlamıştır. Kurulduğu günden 1930 yılına kadar toplam dağıttığu ikramiye 22,5 milyon liraya ulaşmıştır. İkramiye kazananların sayısı beş buçuk yıla dağıtıldığında her yıl yaklaşık 400 kişinin zengin olduğu söylenebilir<sup>285</sup>. 1933 yılına gelindiğinde tayyare piyngosunun cemiyete yaptığu yardım 11 milyonu geçmiş, dağıttığu para ise 31 milyonu bulmuştur<sup>286</sup>.

### 2.2.1.3. Gazi Mustafa Kemal Paşa ve Türk Tayyare Cemiyeti

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasına Gazi Mustafa Kemal Paşa çok önem vermiş, cemiyetin amaçlarının belirlenmesinden çalışmalarına kadar her alanda mevcudiyetini hissettirmiş, Nitekim Nutuk'un telif hakkını Türk Tayyare Cemiyetine bağışlamıştır<sup>287</sup>.

Mustafa Kemal Paşa'nın böyle bir davranışta bulunması cemiyete verdiği önemin büyüklüğünü göstermektedir.

<sup>284</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 6 (30 Ağustos 1929), s.117.

<sup>285</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 55 (1930), s.895.

<sup>286</sup> Havacılık ve Spor, 1933, s.1730.

<sup>287</sup> Gnkur. ATASE Arşivi; Kol: ATA-ZB, Kutu No:46, Gömlek No:2, Belge No:2-2,2-1; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 6-1/ek: 6-2.

Dış politikadaki gelişmeler ve çözülmemiş dış meseleler Mustafa Kemal Paşa'nın Türk Tayyare Cemiyetini ve havacılığa çok önem vermesini gerektiren sebepleri oluşturmuştur. Lozan Antlaşması'nda Musul sorunu, Boğazlar meselesinin Türkiye'nin istediği gibi sonuçlanmaması ülkenin en önemli çözüm bekleyen meselelerinin başında gelmiştir. Türkiye İngiltere, Fransa, SSCB ve İtalya'ya karşı yurt savunmasına önem vermek durumundadır. Bu sebeplerle de ülkenin hava sahasının emniyetinin sağlanması amacıyla Türk havacılığının her alanda geliştirilmesi ve güçlendirilmesi ihtiyacı belirlemiştir. Bu şartlar altında Mustafa Kemal Paşa'nın havacılık alanında öncülük yapması da kaçınılmaz olmuştur<sup>288</sup>.

Mustafa Kemal Paşa havacılığa verdiği önemi Meclis konuşmalarında sık sık gündeme getirmiştir.

Tayyare Cemiyetini kurmadan yaklaşık bir yıl önce 1924'te TBMM'de yaptığı bir konuşmada; “Muhterem Efendiler, uzun süren savaş yıllarından geçerek barışa ulaşan ordumuzun geride bıraktığımız süre içindeki dinamizmi takdir edilecek bir durumdur. Hiçbir zaman saldırgan olmayı düşünmemiş olan ve fakat elimizle haksız saldırıya uğrayacağımızı hesap eden bir ulus ordusu olarak, ordumuz uzun bir görev yürüyüşünden sonra hemen diğer bir yürüyüşe başlayacakmış gibi maddi ve manevi olarak hazır bulunmaktadır. Ülke savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir unsur konumunda bulunan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin ilgisini ve dikkatini çekmek isterim.” diyerek Hava Kuvvetlerinin ülke savunmasındaki önemini vurgulamıştır<sup>289</sup>.

1 Kasım 1925 yılında Meclis açılış konuşmasında; “Efendiler, ulusumuzun ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Yurttaşların, kendi girişimleri ile meydana getirdikleri Tayyare Cemiyeti az zamanda verdiği ürünlerle geniş bir gelişme umut ettirmektedir.” diyerek yeni kurulan cemiyete gösterilen ilgiden ve cemiyetin çalışmalarından duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir<sup>290</sup>.

<sup>288</sup> Yalçın, “1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi”, s. 187.

<sup>289</sup> Tayhani, a.g.e., s.188.

<sup>290</sup> Özdemir, a.g.e., s.23.

1 Kasım 1926'da yaptığı Meclis açış konuşmasında; "...Vatandaşların kendi gayret ve hamiyetlerinin mahsulü olan Tayyare Cemiyetinin bir senelik mesai ve muvaffakiyeti takdire şayandır." diyerek cemiyetin çalışmalarını övmüştür<sup>291</sup>.

8 Haziran 1926'da Tayyare Cemiyetinin Bursa Şubesi ziyaretinde Anadolu Ajansı muhabirine verdiği bir demeçte ise; "Türk milletinin Hava Kuvvetlerimizin takviyesi lüzumunu idrak ve şayan-ı takdir fedakârlıklar ibraz etmesi rüşd-i siyasi ve medenisinin en büyük bürhanıdır. Bu vadide delalette bulunan Tayyare Cemiyetinin 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 eminim."<sup>292</sup> diyerek cemiyetin faaliyetlerini takdir ederken halkın cemiyete duyduğu ilginin artarak devam edeceğine inancının tam olduğunu ifade etmiştir.

Mustafa Kemal Paşa için Türk Tayyare Cemiyeti o kadar önemlidir ki Başbakan İsmet (İnönü) Paşa'yı cemiyetin yönetim kurulu toplantılarına başkanlık göreviyle özel olarak görevlendirmiştir.

Başta Gazi Mustafa Kemal Paşa olmak üzere dönemin yönetici kadrosu Tayyare Cemiyeti üzerine titizlikle durarak büyük önem vermiştir. Başbakan İsmet Paşa da havacılık konusuna en az Mustafa Kemal Paşa kadar önem verdiği, cemiyet kongrelerinde yaptığı açıklamalardan anlaşılmaktadır.

Özellikle yönetici kesim halkın verdiği bağışlarla yükselen kurumun hesapları üzerine de titirmiştir. Oktay Verel, "İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir" adlı eserinde Sabiha Gökçen'in Mustafa Kemal Paşa'nın ve İsmet (İnönü) Paşa'nın bu konudaki titizliğine tanık olduğu bir anısını aktarmaktadır.

Türk Hava Kurumunun Genel Yönetim Kurulu toplantısından sinirli olarak köşke dönen İsmet Paşa, kendisine neden sinirli olduğunu soran Mustafa Kemal Paşa'ya şunları söylemiştir: "Fuat Bey'i epey terlettim. İstifaya filan kalktı. Hesaplarda kırk para oynuyor. Evet, toplantıya sabah

---

<sup>291</sup> Utkan Kocatürk, *Atatürk'ün Fikir ve Düşünceleri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2005, s.411.

<sup>292</sup> Gazi Mustafa Kemal Atatürk, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri Tamim ve Telgrafları V*, Haz. Sadi Borak; Utkan Kocatürk, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1972, s.115.

onda girdik, saat on yediyi geçiyordu çıktık. Daha önceki toplantıda dikkatimi çekmişti. Bir kuruş karşılığı olan bu paranın nereye gittiğini öğrensinler diye talimat vermişim. Bulamamışlar... Bugünü de onunla geçirdik. Fuat Bey'in hassasiyetini anlıyorum ama milletimiz ondan daha hassastır. Verdiği paranın nereye gittiğini doğal olarak bilmek ister. İstifa bu gibi hallerde en kolay çıkar yoldur. Ama kimseyi rahatlatmaz. Hatta söylentilere bile neden olur. Yurtaş bu parayı Türk Hava Kurumu yükselsin diye veriyor.”

Gazi Paşa gülümsemeyle şu karşılığı verir:

“Demek sorun bu. Kırk paranın hesabı seni bu kadar yorup üzdü. Tam adamını bulup bunların başına getirmişim. Haklısın kırk para, günün birinde kırk lira, kırk lira da dört yüz lira olur. Bu da giderek büyür halkın ağzında. Böyle kuruluşlara olan halkın güvenini sarsar. Biz Cumhuriyet'i kurarken, böyle kırk paralara çok ihtiyacımız oldu”<sup>293</sup>.

Yine Mustafa Kemal Paşa Türk Tayyare Cemiyetine ve havacılığa verdiği önemi Sabiha Gökçen, Paşa'yla yaptığı bir konuşmayı aktararak açıklamıştır.

Mustafa Kemal Paşa Gökçen'e; “Sabiha daha yapmak istediğim çok şey var. Ama gözüm arkada kalmayacak. Ben geçliğe güveniyorum. Onların benim yolumda gideceklerine inanıyorum. Türk gencine güveniyorum. Türk kadınına güveniyorum. Türk köylüsüne güveniyorum. Türk bilim adamına güveniyorum. Türk sanatçısına, Türk gazetecisine güveniyorum. Gökçen işçimize, mühendisimize, doktorumuza güveniyorum. Sizlere güveniyorum. Bir insan için geride güvenebileceği kişiler, kuruluşlar, halk bırakmak gibi mutluluk tasavvur edebilir mi?

“Sana bir sır vereyim çocuk. Ben karacı bir generalim, arkamdan konuşanlar hep: “Nasıl oluyor da bir karacı general havacılığa bu kadar önem veriyor?” deyip duruyorlar. Havacılığın nereye gitmekte olduğunu anlamak için kâhin olmaya gerek yok. Türk Hava Kurumunu kurduğum zaman, istikbalin göklerde olacağı gerçeğini vurguladım. Bu çok yakın tarihte olacaktır. İnsanoğlu tarih boyunca hep uçmayı, göklere egemen olmayı düşlemiştir. Türkler bu işte öncü olmuşlardır ama teknolojik gelişmeler bunu engellemiştir. Tekrar söylemek istiyorum: Biz çalışırsak her şeyi

---

<sup>293</sup> Oktay Verel, *İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir*, C.II, Türk Hava Kurumu Yayını, İstanbul, 1985, s.67-68.

başarıyoruz.”<sup>294</sup> diyerek havacılığa verdiği önemi ve her konuda olduğu gibi havacılık konusunda da halkına duyduğu güveni ifade etmiştir

#### **2.2.1.4. Türk Tayyare Cemiyetinin Faaliyetleri**

Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasının ardından cemiyet yöneticileri ve üyeleri çalışmalarına yoğun bir şekilde başlamıştır. Cemiyetin ilk Başkanı Cevat Abbas (Gürer) Bey, Şakir (Hazım) ve Vecihi (Hürkuş)’la havacılık alanında incelemede bulunmak üzere Avrupa’ya gitmiştir. Heyet inceleme gezisine çok gösterişli bir elbise ile çıkmış, Fransızlar heyete büyük ilgi göstererek Cevat Abbas’ı Hava Mareşali gibi karşılamıştır. Heyetin gezisi tamamlanıp yurda dönüldüğünde Fransa’da alınan kararlar ve yapılan temaslar yönetim kurulunda uygun görülmemiş ve Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer (Ergüder) Bey de yönetimi bu kararda haklı bulmuştur. Tayyare Cemiyeti Başkanı’nın dikkatsiz davranışlarda bulunduğu şeklinde bir ikaz yazısı yazılması kararlaştırılmış, Mustafa Kemal Paşa’nın bu durumu öğrendiğini duyan Cevat Abbas Bey ise Tayyare Cemiyeti başkanlığından istifa etmiştir<sup>295</sup>.

##### **2.2.1.4.1. Türk Tayyare Cemiyeti Kongreleri ve Cemiyetin Gelişimi**

Türk Tayyare Cemiyetinin ilk kongresi 19 Ekim 1925 tarihinde düzenlenmiştir. Mustafa Kemal Paşa’yla havacılıkla ilgili aynı görüşleri paylaşan İsmet (İnönü) Paşa, cemiyetin ilk büyük kongresinde yaptığı açıklamada; “...Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından, en kaba aksamına kadar vatanda imal edecek tedbirleri, tayyare üretimine yarayacak bütün temel maddelerin vatandan çıkarılması ve sağlanmasını, özetle meydana gelecek tayyarenin teknik bir tarzda yapılması için makineden ve teknikten anlar uzmanları ve tayyarecileri tam bir yetkinlik ve cesaretle kullanacak yürekli tayyarecileri hep beraber meydana getirmeyi düşünüyoruz.” diyerek ülke yöneticilerinin Türk Tayyare

---

<sup>294</sup> M. Bahattin Adıgüzel, **Türk Havacılığına İz Bırakanlar**, Türk Hava Kurumu Yayınları, No:7, Ankara, Ekim 2006, s.199.

<sup>295</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.327.

Cemiyetiyle ne yapmayı amaçladıklarını ve cemiyete verdikleri önemi ifade etmiştir<sup>296</sup>.

Cemiyetin 1'inci Kongresi'nde 28 Eylül 1925'te istifa eden Cevat Abbas Bey bir konuşma yaparak Tayyare Cemiyetinin kurulduğu 16 Şubat 1925 tarihinden 28 Eylül 1925'e kadar geçen sürede gerçekleştirilen faaliyetleri açıklamıştır.

Cevat Abbas Bey'in açıklamasına göre; söz konusu geçen yedi aylık sürede; Türk milleti her safhada cemiyete büyük ilgi göstermiş, cemiyet Haziran 1925 ayı sonlarına doğru 320 şubeye ulaşmış ve iki milyon altı yüz bin lira bağış toplamıştır. Türk Ocakları, Tayyare Cemiyetinin faaliyetlerine önemli ölçüde destek olmuş, merkezde ve taşradaki erkân ve devlet memurları ile ordu mensupları, asker alma şubeleri büyük fayda sağlamışlardır. Basında her vesile ile Tayyare Cemiyetine halkın ilgisini artıracak yazılar yazılmıştır. Resmi kuruluş tarihinden 15 Mart 1925'e kadar cemiyet binası olmamasına karşın cemiyet çalışmalarına nereyi uygun görürse orada devam etmiş, bilahare bir bina kiralanarak çalışmalar burada devam etmiştir<sup>297</sup>.

Öte yandan bir açık hava dershanesi açılmış ve Adana halkının isteği üzerine söz konusu dershane bir mektebe dönüştürülmüştür. Cemiyet, mektepler menfaati için düzenlenen piyango'nun yılda dört kez çekilişine ve cemiyete yüksek yararlılık gösterenlere cemiyetin iftihar nişanı verilmesine yönelik esas ve yönetmelikleri kabul etmiş, ayrıca iki bez hangar satın alınmasına karar verilmiştir. Bu süre zarfında toplanan bağışlar sonucu Ceyhan Tayyaresi ile bir eğitim tayyaresinin alınmasına yönelik karar alınmıştır. Memleketin önemli tayyarecilerinden Şakir Hazım Bey Fen ve İstihbarat Şubeleri Amirliğine getirilmiş, kendisinin daha önce İstanbul'da yayınlamış olduğu "Tayyare Mecmuası" da cemiyet bünyesine alınarak yayımlanmaya başlamıştır. Ankara civarında kurulması kararlaştırılan Tayyare Mektebinin tesisatına ve tayyarelerin fenni ve serbest uçuş yapabilecek kabiliyette meydanlara ihtiyaç duyulmuş, çeşitli girişimlere rağmen başarılı olunamamış, nihayet Ankara'nın 14 km batısında bulunan 30.000 dönümlük araziye kapsayan Ahi Mesut Çiftliği sahibinden 8500 liraya satın alınmıştır<sup>298</sup>.

---

<sup>296</sup> Nesrin Yıldırım, Atatürk'ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma Politikaları, İlk Hedef: Akdenizdi, İkinci Hedef İktisat, Barış Kitap Yayını, Ankara, 2006, s.461-462.

<sup>297</sup> Gürer, a.g.e., s.306.

<sup>298</sup> a.g.e., s.307.

Kurumun 28 Kasım 1926'da yapılan 2'nci Büyük Kongresi'nde İsmet (İnönü) Paşa; "Büyük amaçlara ancak bütün ulus bireylerinin söz konusu gereksinmeyi yüreğinde duyması ve gereksinmeyi karşılamak için elinde bulunan maddi ve manevi bütün araçları toplayıp bir hedefe doğru yönlendirmesiyle ulaşılabilir." ifadesiyle kurumun çalışmalarında başarılı olabilmesinde tüm milletin üzerine düşen görevi açıklamış, yine "Yabancılar sınırlardan, taşlardan ve topraklardan önce elini doğrudan doğruya ciğerlerimizi dolduran havaya sokmak istiyor. Bu eli kesmek zorundayız." açıklamasıyla yabancı ülkelerin havacılık faaliyetlerine verdiklerini önemi ve bu faaliyetlerinde amaçlarının kendilerine açıkça bir tehdit oluşturduğunu ifade ederek uyarıda bulunmuştur<sup>299</sup>.

2'nci Genel Kurul'da Genel Başkan Fuat (Bulca) Bey, ülkede oluşturulmak istenen Türk Havacılığı için gerekli olan örgüt şemasının ana hatlarını ortaya koymuştur. Bu şemaya göre öncelikli hedefler; pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, aerodinamik ve malzemeye ait kontrolleri yapabilecek, motor arızalarından anlayacak, gerektiğinde planlarını yapabilecek mühendisler yetiştirmek, tayyare inşaatı için özel laboratuvarlar yapmak, askeri ve ulusal bir gözlem örgütünü kurmak, halka havacılığı tanıtmak ve öğretmek amacıyla gerekli yayın birimini kurmak ve hava hatları oluşturarak spor klüpleri açmak olarak belirtilmiştir<sup>300</sup>.

1926 yılı içinde makinist ihtiyacı sebebiyle bir okul açılması düşünülmüş, yapılan tetkik ve çalışmaların ardından Fransız Henriyot Firması ve Türk Tayyare Cemiyetinin yardımı ile Yeşilköy'de 23 Nisan 1926'da Makinist Okulunun eğitime başlaması sağlanmıştır. Okul Müdürlüğüne İstanbul-Kahire Uçak Seferi'ni başarıyla tamamlayan Binbaşı Salim (İlkuçan) tayin edilmiştir. Ağustos 1930'da Eskişehir Pilotaj Okuluna Yarbay Salim (İlkuçan) atanmış, yerine Binbaşı Necip getirilmiştir. Makinist Okulu 1926-1928 tarihleri arasındaki iki yılda 172 makinist yetiştirmiştir. Genelkurmay Başkanlığı 1928 yılında duyulan lüzum üzerine Makinist Okulunu 15 Eylül 1928 tarihinden itibaren okul masrafları eskiden olduğu gibi yine Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmak kaydı ile Milli Savunma Bakanlığı emrine vermiştir. 1926 yılı içinde Türk Tayyare Cemiyeti Fransa'ya ilk gelen pilotların tavsiyesiyle Fransız Marine-35 tipi 10 adet uçağı satın alarak Hava Kuvvetlerine

<sup>299</sup> "İkinci kongre", *Havacılık ve Spor*, Sayı 137-138, s.2234.

<sup>300</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.203.

armağan etmiş, ayrıca tekâmül eğitim uçuşları için 10 adet Morane-53 tipi uçak sipariş edilmiştir. Aynı yıl Almanya'dan, üç adet Rohrbach deniz bombardıman uçağı Türk Tayyare Cemiyetince alınmış ve Hava Kuvvetlerine hediye edilmiştir. 11 Ağustos 1926-11 Eylül 1926 tarihleri arasında Tayyare Cemiyeti 20 adet Junkers A-20 uçağı almış, 24 Nisan-25 Haziran 1926 tarihleri arasında da Fransa'dan 10 adet SPAD-21 tipi 500 beygir gücüne sahip av uçakları Türk Tayyare Cemiyetince Hava Kuvvetlerine armağan edilmiştir<sup>301</sup>.

Görüldüğü üzere bu dönemde de Almanya ve Fransa'dan uçak alınması Türk havacılığında söz konusu ülkelerin etkili olduğunu göstermektedir. Ancak bu durum kısa bir süre sonra değişecek ve Türkiye havacılık konusunda yeni arayışlara girecektir.

Nitekim 1927 yılında Fransa'nın Avrupa'da havacılık alanında en güçlü ülke konumunu yitirmeye başladığı ve diğer Avrupa devletlerinin de havacılık alanında güçlenmeye ve ön plana çıkmaya başladığı Türk askeri yetkililerinin de dikkatini çekmiş, bu kapsamda Fransız havacılık eğitim sistemi yanında İngiliz havacılık eğitim sisteminin de denenmesine karar verilmiştir. Bu dönemde 10 adet Dewoitine-21 tipi uçaklar alınmıştır<sup>302</sup>.

Türk Tayyare Cemiyetinin 3'üncü Genel Kurulu 15 Kasım 1928 yılında yapılmıştır.

İsmet Paşa 3'üncü Genel Kurul'da yaptığı açıklamada; "Tayyare Cemiyeti çetin bir milli ihtiyacın bütün milletçe hissedilmesinden doğmuştur. Türkiye'nin temiz ve engin havasını kötü niyetli uçaklardan masun bulundurmak isteğı, işte milletin yüreğinde yerleşen budur. Her Türk bu istekte birlik ve sebatlıdır. Türk Tayyare Cemiyetinin memleketin her köşesinde karşılandığı yardım ve sevgiyi ancak bu suretle izah edebiliriz.

"Havada uçmak meselesi sporda yeni bir çeşidin heyecanı hududundan çikalı çok oldu. Milletler yeryüzündeki yollarda görülen bütün işleri hava yollarında da başarmak iddiasındadırlar. Son on senenin verimi, bu iddianın olağan bir fikir olduğunu ispat etmiştir. Yaşamak kudretinde hiçbir eksiklik ve güçlük kabul etmeyen Türk milleti elbette uçmak yarışında da üstte bulunanlardan biri olmaya uğraşmaktan ürkmeyecektir. Milletler için

---

<sup>301</sup> a.g.e., s.167-168.

<sup>302</sup> a.g.e., s.172-175.



uçmak ihtiyacı hayati ihtiyaçlardandır. Uçmak mücadelesi yaşamak mücadelelerinden biri olmuştur.

“Türk Tayyare Cemiyetinin milletin gayret ve fedakârlığına yaraşan bir özen ve duygu ile çalıştığını eserleri ile görmekteyiz. Uçak, mektep, makine gibi türlü şekilde gözlerimize ışık veren bu eserlerin gelecekte daha artması için her vatan sevenin cemiyeti benimsemesi kâfidir. Hepimizin, her birimizin severek ödeyeceğimiz tatlı bir vazifeye dokunmuş oluyorum. Vatan çocukları bir taraftan Tayyare Cemiyetinin işlerini ve çalışmasını böyle yüce kongrelerde tetkik edip sağlam ve temiz bulmasını kontrol etmeye ve diğer taraftan cemiyete yardım etmeye dostlarını ve yakınlarını her suretle teşvik etmeye borçludur.”<sup>303</sup> açıklamasıyla havacılığın önemini vurgulamış ve Tayyare Cemiyetinin faaliyetlerinde milletin fedakârlığının önemli olduğunu ifade etmiştir.

Bu kongrede de dört yıllık yapılan işlerin yanı sıra son sene içinde yapılan faaliyetler açıklanmıştır. Bu kapsamda; bu dönem içinde cemiyetin neşriyatı ve kitapları derneklere parasız dağıtılmış, tayyare piyangosu son üç yıl içinde on milyon liradan fazla ikramiye dağıtmış ve binlerce vatandaşın zengin olmasına araç olmuştur.

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın basım ve yayın hakkını cemiyete bağışladığı Nutuk, cemiyet tarafından bastırılmış, ayrıca Mustafa Kemal Paşa'nın heykeltıraş Kanonika tarafından yapılan tunç, bronz ve alçı büstleri ile Alman Ressam Prof. Artür Kampf tarafından yapılan yağlıboya renkli tabloları ile kartpostalları Viyana'daki bir matbaada bastırılarak satışa çıkarılmıştır<sup>304</sup>.

Yine Cemiyetin tesis etmiş olduğu Yeşilköy Mektebi mezunları Hava Kuvvetlerine katılmış, Avrupa'da tayyare mühendisliğinde 10 talebe okutulmuş, dokuz tayyare makinisti de makine ustabaşılığı ve uygulamalı elektrik stajı görmüştür. Bu dönemde de yeni tayyareler temin edilmiştir. Ayrıca bağışlarını cemiyetin nizamnamesindeki seviyeye çıkaran şehir ve kasabaların isimleri birer tayyareye konulmuştur<sup>305</sup>.

<sup>303</sup> “İsmet Paşa Diyor ki”, *Havacılık ve Spor*, Sayı 6 (30 Ağustos 1929), s.115.

<sup>304</sup> “Türk Tayyare Cemiyeti”, *Havacılık ve Spor*, Sayı 6 (30 Ağustos 1929), s.114.

<sup>305</sup> Aynı yer.

1928 yılında Türk Tayyare Cemiyetince Yeşilköy'de kurulan Makinist Okulu askeri bir okul haline getirilerek mezunları astsubay olarak görevlendirilmeye başlanmıştır. 12 Mart 1927-10 Nisan 1928 tarihleri arasında Fransa'dan 20 adet Potez 25 A-2 uçağı satın alınmıştır<sup>306</sup>.

25 Mayıs 1929'da Afyon Mebusu Ali Bey'in başkanlığında altı aylık faaliyetler değerlendirilmiş ve gelirler bir raporla açıklanmıştır. Söz konusu raporda; 1928 senesinin ilk altı ayındaki gelirle 1929 yılının ilk altı aylık gelirleri arasında bir fark olmadığı, son altı ay içinde üye kaydı, zekât, fitre, kıymetli evrak ve mahsulât-ı araziye varidat mensuplarının gelirini çoğaltmak için tedbirler alındığı, bu sene yaşanan kuraklık sebebiyle tohumuz kalan üreticilere 300.000 lira kıymetinde tohumluk ödünç verildiği, böylece Türk köylüsüne kendi verdiği bağışlar ile yardım yapıldığı, 1928 yılının piyango satışında beşinci tertibin getirdiği kârın bir milyonu geçtiği, Fransa ve Almanya'ya gönderilen talebelerin çalışmalarına başarıyla devam ettiği, altı ay içinde Tayyare Cemiyetinin şubelerinin müfettişlerce denetlendiği, Tayyare Cemiyeti Akhisar Şubesinin 30.000 lira masrafla bir sinema binası yaptırdığı, cemiyetin son beş aylık gelirinin ise piyango hariç iki milyon iki yüz otuz dört bin lira olarak tespit edildiği belirtilmiştir<sup>307</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti 14 Haziran 1929'da Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI)na üye olmuş ve 1929'da yapılan toplantısına Türk Tayyare Cemiyeti Başkan Vekili ve Bitlis Mebusu Muhittin Nami Bey katılmıştır. Ayrıca 1929 tarihinde kurumun üye sayısı 207.000'e ulaşmış, bir önceki kongreden ikinci kongreye kadar geçen sürede değerleri 30.000 lira ile 150.000 lira arasında 96 uçak satın alınmış, yedek parça, uçak bombası, benzın ve yağ ihtiyaçları için de 3.800.000 liralık alım gerçekleştirilmiştir. Eskişehir'de uçak bakım hangarı kurulması, İzmir'de bir uçak birliğı iki adet hangar ile bir uçak iskelesi kurulması için gerekli ödemeler yapılmıştır<sup>308</sup>.

Cemiyetin 1929 yılında üye kaydı, memleketin birçok yerinde durgun gerçekleşmiş, bu kapsamda Cemiyet Reisi Rize Mebusu Fuat (Bulca) Bey 9 Ekim

<sup>306</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.172-175.

<sup>307</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 1 (15 Temmuz 1929), s.12.

<sup>308</sup> Tayhani, a.g.e., s.203.

1929'da Cumhuriyet Halk Fırkası yetkililerinden yardım isteyerek cemiyete üye kaydı için firka müfettişlerinin etkili olmalarını talep etmiştir<sup>309</sup>.

Cumhuriyet Halk Fırkası yetkilileri de bu talebi onaylarak firka müfettişlerine cemiyete üye kaydı hususunda bilhassa kongreler esnasında etkili olmalarına yönelik 13 Ekim 1929 tarihli bir tamim göndermiştir<sup>310</sup>.

Söz konusu yazışmalardan zaman zaman cemiyete yeni üye kaydı yapılmasında güçlüklerle karşılaşıldığı, bu durumda cemiyet yetkililerinin de söz konusu güçlüğü Cumhuriyet Halk Fırkası'ndan yardım talep ederek aşmaya çalıştığı ve firka yetkililerinin de söz konusu talebe olumlu yanıt vererek cemiyeti desteklediği anlaşılmaktadır.

Türk Tayyare Cemiyetinin Dördüncü Kongresi, 25-26 Kasım 1930 yılında iki toplantı şeklinde yapılmıştır. Kongrenin açılış konuşmasını İsmet (İnönü) Paşa yapmıştır.

İsmet Paşa söz konusu konuşmasında:

“Muhterem Efendiler, Tayyare Cemiyetinin Kongresi ve Tayyare Cemiyetinin bütün teşkilatı, vatanperverleri vatanın hava müdafaası etrafında toplayan teşkilattır. Burada Tayyare Cemiyeti, vatandaşların siyasi kanaatleri, hususi kanaatleri ne olursa olsun bunların hepsi Tayyare Cemiyetinin haricinde bırakılarak yalnız vatanın müdafaasını, menfaatini düşünen ve diğer bütün prensipleri ve esasları bu nokta etrafında toplayan vatanperverler cemiyetidir.

“Türk Tayyare Cemiyetinin senelerden beri faaliyeti memleketinin hava masuniyeti ve müdafaası için her tarafta takdir olunacak hizmetler ve neticeler tevlit etmiştir. Bugün memleketin hava müdafaası için temin olunan mesaiyi esas itibarıyla Tayyare Cemiyetinin faaliyetine borçluyuz.

“Tayyare Cemiyetinin bütün teşkilatı bu hakikati vatandaşlara anlatmalıdır ve Tayyare Cemiyetine muavenet için gösterdikleri en ufak bir hizmetin vatan hudutlarında kuvvetli bir mesnet olduğunu herkese bahsetmelidir. Cemiyetimizin esas vazifelerinden biri de bu asırda memleketin havadan masuniyetinin, kati bir zaruret olduğunu bütün

<sup>309</sup> B.C.A. 9.10.1929, Fon: 490.01, Yer:13.10; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 7.

<sup>310</sup> B.C.A. 13.10.1929, Fon: 490.01, Yer:13.10; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 8.

vatandaşlara inandırmaktır. Cemiyetin şimdiye kadar ifa ettiği hizmetleri millet muvacehesinde tebrik ve takdirle yad etmeyi vazifemden sayarım.

“Kongremizin, gelecek devreler için daha müsmir, daha feyizli neticeler elde etmek üzere faaliyetlerinde muvaffakiyetler temenni ederim. Tayyare Cemiyetinin muvaffakiyeti, vatanın selamet, emniyet ve müdafasını temin etmek ve memleketin atisini kuvvetli mesnetlere bağlamak demektir. Vatani büyük emeller peşinde koşan bir cemiyetin faaliyetlere herhangi bir surette hizmet etmek her vatandaşın ve hükûmetin vazifesidir.” diyerek cemiyetin faaliyetlerinin önemine vurgu yapmış ve bu önemin tüm ulusa anlatılması gerektiğini açıklamıştır<sup>311</sup>.

Cemiyetin bir önceki 3’üncü kongresinden 4’üncü kongresine kadar geçen iki senelik geliri üç buçuk milyonu piyango geliri olmak üzere 12.127.734 lira olarak gerçekleşmiş, bu suretle cemiyet kurulduğu günden itibaren toplam 33.989.000 lira hasılat temin etmiştir. Geçen iki yıl içinde 150 tayyare alınmış ve bu tayyarelere halkın yoğun ilgisi eşliğinde ad koyma törenleri yapılmıştır. Avrupa’ya tayyarecilik tahsili için gidenler çalışmalarına devam etmiş, Paris’te Yüksek Tayyare Mühendis Mektebinden beş talebe tayyare fabrikalarında staj görmüş, iki yıldır aynı şekilde staj gören bir mühendis ise eğitim sürecini tamamlama seviyesine gelmiştir<sup>312</sup>.

Yeşilköy Makinist Mektebinden çıkan ve ustabaşı yetişmek üzere Avrupa fabrikalarına gönderilen dokuz makinist stajlarını bitirerek Türkiye’ye dönmüştür. Beş talebe Paris Yüksek Tayyare Mühendis Mektebini bitirerek staj görmeye başlamış, altı talebe Fransa Yüksek Tayyare Mühendis Mektebinde öğrenimlerine devam etmiş, iki talebe Almanya’da mühendis mektebinde olmak üzere, Avrupa’da 18 talebe eğitim almaktadır. Bu dönemde de köylülere tohumluk olarak 158.556 lira kıymetinde ödünç zahire dağıtılmıştır<sup>313</sup>.

Havacılık ve Spor dergisiyle 43.000 adet basılan Köylünün Gazetesi her köye parasız dağıtılmış, bu yolla cemiyet gelirlerinin azalmaması için halk teşvik edilmiştir. İki sene içinde 306 şube 14 müfettiş tarafından denetlenmiştir. 21 Mayıs 1927 sayılı Kanun’la posta idaresinden cemiyete verilen eski posta pullarından

---

<sup>311</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 37 (15 Aralık 1937), s.612.

<sup>312</sup> Aynı yer.

<sup>313</sup> Havacılık ve Spor, s.130.

oluşturan hususi pul müdürlüğünde yapılan tasnif, tetkik ve satışlardan cemiyetin hissesine 42.140 lira safi kâr elde edilmiştir<sup>314</sup>.

Türk Tayyare Cemiyetinin Beşinci Kongresi 27–28 Kasım 1932 tarihinde iki toplantı halinde gerçekleşmiştir

Cemiyet Fahri Reisi Başvekil İsmet Paşa kongre açılışında yaptığı konuşmada: “Arkadaşlar, Biz ehemmiyet vererek takip ettiğimiz gibi, her birimiz memleketin her köşesinde tayyareciliğin daha çok ehemmiyet aldığını, her gün tayyarelerden daha çok endişe edildiğini ve onlardan daha geniş ümitler beslendiğini söylemeye mecburuz. Son iki seneden beri tayyare filoları kurmaktaki esas fikirler çok dikkate şayan mahiyet almıştır. Harp olur da düşman üzerine sevk etmek lazım gelirse düşmanın ne şehrini, ne insanını, ne tarlasını, ne fabrikasını, hiçbirisini ayakta tutmayacak kadar büyük musademe kuvveti ile tayyare yetiştirmeye çalışıyorlar. Tayyarelerde büyük bombardıman kudretini, şehirleri zehirlemek ve gizlemek kudretini ve eni boyu yüzlerce kilometre ile hesap edilen memleket parçalarının büyük filolarla kâmil tahrip edileceğini hesap ediyorlar.

“Bir kumanda altında büyük tayyare kütlelerinin günlerce fabrikalar, şehirler ve ordular aleyhine tahribat talim ettiklerini görmekteyiz. Üç yüz tayyarenin hücumunu, tonlarca bomba taşıyan büyük makinelerle sevk ve idare edilerek şehirlere ve ordulara musallat olduğunu tasavvur etmek için atıyan meselelerin bu tarzda cereyan edeceğini kabul etmek lazımdır.” diyerek yabancı memleketlerde havacılık alanında yapılan çalışmaların harplere yönelik olduğunu vurgulamıştır<sup>315</sup>.

“Ayrıca “Milletlerin tayyarecilik faaliyetlerini ve bu meselelerde aldıkları tedbirleri her gün millete söylemeliyiz. İşte, filan yerde böyle tayyare fabrikası yapılıyor, filan yerde böyle tayyare hücumu düşünülüyor, filan yerde böyle müdafaaya kalkışılıyor ve saire ve saire. Vatandaşın bunları sadece bilmesi bile tayyarecilikte nasıl çalışması lazım geldiğini anlatmak için kâfi bir teşviktir.

“Size açık olarak söylemeliyim ki bu kongreyi açtığım zaman benim zihnimi işgal eden asıl nokta, yegâne nokta son senelerin tayyareciliğe verdiği

---

<sup>314</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 37, s.613.

<sup>315</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci Kongre Zabıtları (27-28 Kasım 1932), Hakimiyeti-i Milliye Matbası, Ankara, 1932, s.3.

ehemmiyeti milletimize iyice anlatmaya muvaffak olup olmayacağımız endişesidir.

“Anladıklarımızı ve gördüklerimizi memleketin her köşesinde bizim anladığımız gibi anlatırsak Tayyare Cemiyetine yardım etmek için, büyük bir tayyare filosu yapmak için milletimizin esirgemediği yardımı birkaç kat daha artırmak mümkün olacaktır<sup>316</sup>. Bütün muvaffakiyetimiz her birimizin meseleyi takip etmemize ve anladığımız gibi millete söylememize bağlıdır. Halkı mütemadiyen aydınlatacak olursak, millet Türkiye'nin emniyetle müdafaası ve hava münakafatı için vasıtalar tedarik etmekte daha gayretle daha kuvvetle çalışacaktır.”<sup>317</sup> diyerek halkın havacılık ve hava tehdidi konusunda daha fazla aydınlatılmasını ve daha fazla bağışla hava gücünün artırılması gerektiğini ifade etmiştir.

İsmet Paşa'nın yapmış olduğu açıklamadan cemiyetin faaliyetlerinin halka olarak anlatılmasında tam bir başarıya ulaşamadığı anlaşılmaktadır.

Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat (Bulca) Bey ise söz konusu kongrede iki yıl içinde yapılan faaliyetleri ve toplanan gelirleri açıklamıştır.

Fuat Beyin kongrede yaptığı açıklamalara göre cemiyetin iki senelik geliri 2.903.080 lirası piyangoya ait olmak üzere 8.399.765 lira olarak gerçekleşmiş, kurulduğu günden itibaren toplanan para ise 39.213.324 liraya ulaşmıştır. Söz konusu gelir bir önceki kongre dönemiyle karşılaştırıldığında piyango gelirlerinin 596.920 lira azaldığı, iki yıllık elde edilen toplam gelirinde ise 3.727.969 liralık bir düşüşün gerçekleştiği göze çarpmaktadır. Bu düşüş Tayyare Cemiyetine göre büyük buhran sebebiyle alım satım işlerindeki durgunluğa, fiyatlardaki düşüklüğe ve toprak mahsullerinden alınan yüzde bir oranındaki bağışın yüzde yarıma indirilmesine bağlanmıştır<sup>318</sup>.

Fuat Beyin kongrede yaptığı konuşmada; “Hepimizin bildiği gibi Türk Tayyare Cemiyeti, iki ana hedefe varmak için uğraşiyor. Bu hedeflerin biri ve en önemlisi yurdun hava müdafaasına ve Türk tayyareciliğine lazım olan insanları ve malzemeyi çoğaltmak işidir ki, bütün milletin emeğiyle bu hedefe yaklaşmaya çalışıyor, canlı ve kuvvetli filolarımızın Türk havalarını şerefli kanatlarının altına aldıklarını göğsümüz kabararak görüyoruz. İkinci

---

<sup>316</sup> a.g.e., s.9.

<sup>317</sup> a.g.e., s10.

<sup>318</sup> a.g.e., s.12.

hedefimiz, memlekette milli bir tayyareceliğin doğmasına yardım ederek cihan havacılığı içinde Türk tayyareciliğinin de mevki almasına çalışmaktır. Bu gayeye doğru da ilk adımlar atılmıştır. Henüz hava kulüplerimiz, hava turistlerimiz, hava sporcularımız yoksa da ilk milli tip tayyaremizin yapılmış olduğunu sevinçle görüyoruz.”<sup>319</sup> diyerek cemiyetin hedeflerini ve bu hedeflere ulaşmaya yakın olduklarını açıklamıştır.

Bu dönemde Almanya’da eğitim gören iki kişi mühendis diploması almış, bu mühendislerden biri Milli Müdafaa Vekâleti emrindeki Kayseri Tayyare Fabrikası’nda vazifeye başlamış, ikincisi ise doktora eğitimi amacıyla Almanya’da kalmıştır. Fransa’da eğitim gören beş kişi mühendis diploması almış, bunlardan üçü 1931 ve 1932 yıllarında Vekâlet emrinde çalışmaya başlamıştır. Üçü Almanya’da, 12’si Fransa’da olmak üzere 15 talebe eğitime devam etmiştir. Bu dönemde “Havacılık Tarihi” isminde bir kitap Almancadan çevrilerek basılmış, ilkokul talebelerine tayyareye dair bilgi vermek amacıyla “Orhan’ın Tayyareciliği” adlı resimli ve renkli bir eser Fransızcadan Türkçeye çevrilerek bastırılıp dağıtılmıştır. Yine havacılığın halka sevdirilmesine yönelik çalışmaların yanı sıra tayyarelerin atacakları tahripli gaz ve yangın bombalarının tehdidi ve gelecekteki hava tehlikeleri dönemin dergi ve gazetelerinde anlatılarak halkın dikkati çekilmeye çalışılmıştır<sup>320</sup>.

Beşinci Kongre’de söz alan Tayyare Cemiyeti Reis Muavini Şükrü Bey de yaptığı konuşmada; öncelikle dünya havacılığının geldiği noktayı, ülkelerin düzenlediği hava manevralarında ortaya koyduğu gücü ve havadan gelebilecek saldırıların tehdidinin büyüklüğünü açıklamıştır.

Şükrü Bey söz konusu konuşmasında; “İlk önce spor zihniyetinden doğmuş olan tayyareciliği bütün memleketler hava sporu ile terakki ve inkişaf ettirmeye çalışıyorlar. Her tarafta gençlerde heyecan uyandırmak için mahalli, milli ve beynelmilel nümayışlar, müsabaka, yarışlar, mükâfatlar gibi tahrik ve teşvik vasıtalarının çoğaldığı görülüyor.

“Bu vasıtalarla gençlerde milli bir heyecan uyandırılarak bu sayede havacılığın terakkisine yol açılmış oluyor. Milli bir havacılık kurmak için, hava sanayisine verilen önemden başka, turist mektepleri, spor mektepleri, motorlu ve motorsuz spor kulüpleri gibi müesseseler de açılıyor. Her sene

---

<sup>319</sup> a.g.e., s.13.

<sup>320</sup> a.g.e., s.16.

tertup edilen yariř, műsabaka ve rekorlarla milletler havacılık tarihine űn salıyorlar. Paris'ten Tokyo'ya, Tokyo'dan New York'a, New York'tan Avrupa'ya, İstanbul'a, Orbetello'dan Amerika'ya uçuřlar yapılarak milletler arasında rekabet, hırs ve ořkunluk uyandırıyorlar.

“Denebilir ki, bűtűn dimağlar dev adımlarıyla ilerleyen havacılığa her gűn bir yenilik ilavesine imkân bulmak için iřlemektedir. Bu gidiřle askeri tayyarecilik ve sivil namı altındaki milli tayyarecilik dűnyayı avuçlarının içinde tutacak hâkim bir kuvvet haline girmek űzeredir. Bu iřin azametini tamamen kavrayan Tűrk Tayyare Cemiyeti, Tűrk milletinin bűyűk kurtarıcı Gazi Mustafa Kemal Hazretlerinden aldıđı kudret ve ilhamla yűksek Fahri Reisi Bařvekil Pařa Hazretlerinin açtıđı canlı sahada imkân dahilindeki her teřebbűse giriřerek millete űn ayak olmak vazifesini bűyűk bir hazla eda etmektedir<sup>321</sup>.

“řunu da ilaveyi faydalı gűrűrűm ki gerek askeri tayyarecilikteki terakkiyat gerek sivil tayyarecilik sahasındaki inkiřaf milletleri çok ađır vazifeler, kűlfetler ve fedakârlıklar karřısında bulundurmaktadır. Bu fedakârlıklara bir misal olsun diye sűzlerimin bařlangıcında Fransa manevralarını yapan kuvvetin 100.000.000 Tűrk lirası kıymetinde olduđunu arz etmiřtim. Bűtűn devletler 150 tayyareyi havada tutabilmek için bizim paramızla yedi buçuk milyon liralık hava bűtesine ihtiyaç olduđunu űlű olarak kabul etmiřlerdir.

“Fransa'nın 2212, İtalya'nın 1507, Japonya'nın 1434, Rusya'nın 950, Yugoslavya'nın 974 tayyarelik hava kuvvetine sahip oldukları dűřűnűlecek olunursa resmi ve gayriresmi hava bűtelerindeki masraf toplamı meydana çıkmıř olur. Tűrk Tayyare Cemiyeti de Tűrk havalarının temiz ve masun kalması gayerine vasıl olabilmek için bir taraftan resmi bűteden yardım gűrűrken bir taraftan da bu gűne kadar olduđu gibi cűmert ve fedakâr milletimizin kıymetli muavenetine her zaman nail olacađına iyman etmiř bulunmaktadır.”<sup>322</sup> diyerek dűnya havacılıđının hangi seviyede olduđunu ve ne kadar bűteyle yűrűtűldűđűnű bu kapsamda hűkűmetin Tayyare Cemiyetine yaptıđı yardımın űnemli olduđunu ifade etmiřtir.

---

<sup>321</sup> a.g.e., s.48-49.

<sup>322</sup> a.g.e., s.50.



1933 yılına gelindiğinde Türk Tayyare Cemiyeti yetkilileri halktan toplanan bağış gelirlerinin artırılması kapsamında hükûmetten daha önce olduğu gibi yardım talebinde bulunmuştur.

30 Kasım 1933'te Tayyare Cemiyeti Genel Merkezinden Başbakanlığa yazılan bir yazıda; cemiyet tarafından toplanan fitre ve zekâtın bu sene de Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması için gerekli tedbirlerin alındığı, bu kapsamda hükûmetin de emrinde çalışanları cemiyete yardım etmeleri hususunda uyarmaları talebinde bulunulmuştur<sup>323</sup>.

Hükûmet tarafından da her yıl yapıldığı gibi tüm bakanlıklara gönderilen bir genelgeyle Ramazan ayında ilgili diğer cemiyetlerle paylaşılmak üzere fitre ve zekâtın Tayyare Cemiyetince toplanması için cemiyetçe icap eden hazırlıklar yapıldığından fitre ve zekâtın bu hayır müesseselerine verilmesi hususunda alaka gösterilmesi istenmiştir<sup>324</sup>.

Hükûmetin söz konusu talebine Diyanet İşleri Başkanlığından verilen cevapta hükûmetin bildirmiş olduğu talebin vilayet ve kaza müftülüklerine iletildiği belirtilmiştir<sup>325</sup>.

Dahiliye Vekâletinden ise tüm vilayetlere fitre, zekât ve kurban sadakalarının cemiyete verilmesi hususunda yazı yazıldığı bildirilmiştir<sup>326</sup>.

1933 yılına gelindiğinde halktan fitre ve zekât toplanması hususunda birtakım sıkıntıların olduğu ve bu hususta cemiyet yetkililerinin çareyi yine Cumhuriyet Halk Fırkası yetkililerinden yardım isteyerek aradığı görülmektedir.

Türk Tayyare Cemiyeti yöneticileri cemiyet kurulduğu günden itibaren eğitime de büyük önem vermiş, Tayyare Makinist Mektebinde başlayan eğitimlere yurtdışı eğitimleri de dahil olunmuştur. Kurulduğu günden 1934 yılına kadar geçen dokuz yıllık sürede; Vehbi Cemal, Şerafettin Mustafa, Kudret Fethi, M.Burhan, Nami Mithat Burhanettin Haklı, Cemal Cezmi, Hulki Rıza, Servet Fait, Selahattin Reşit, Muammer Zeki, Selahattin Sabri, Münir Tevfik, ve Süreyya Kadri Beyler Fransa Ulusal Havacılık Okulundan mühendis olarak mezun olmuştur. Ertuğrul Esat,

<sup>323</sup> B.C.A., 30.11.1933, Dos No: 20338, Fon: 3010, Yer: 178.233.19; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 9.

<sup>324</sup> B.C.A., 4.12.1933, Dos No: 20338, Fon: 3010, Yer: 178.233.19; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 10.

<sup>325</sup> B.C.A., 7.12.1933, Dos No: 20338, Fon: 3010, Yer: 178.233.19; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 11.

<sup>326</sup> B.C.A., 9.12.1933, Dos No: 20338, Fon: 3010, Yer: 178.233.19; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 12.

Alaattin Ayaoğlu, Kamil Cemalettin ve Haldun Rıza Beyler ise Almanya Yüksek Tayyarecilik Okulundan mühendis olarak mezun olmuştur<sup>327</sup>.

Dönem içinde Tayyare Cemiyeti Havacılık ve Spor dergisinden başka birçok eser de yayımlamış ve bu eserlerden de gelir elde edilmiştir<sup>328</sup>.

Türk Tayyare Cemiyetinin 24 Mayıs 1935 yılında yapılan 6'ncı Kurultayı'nda iki kurultay arasındaki iki buçuk yıllık faaliyetler ile elde edilen gelirler açıklanmıştır. Buna göre iki kurultay arasında geçen sürede 3.144.594 lirası piyango olmak üzere toplam 8.418.377 lira gelir elde edilmiştir. 1 Haziran 1934 yılı itibarıyla devreye giren Tayyare Resmi Kanunu ile ek vergi ve kıymetli evrak kaynaklarının Maliye Bakanlığına devredilmesi sebebiyle gelirlerde yılda 1.600.000 liralık bir eksilme meydana gelmiştir. 1933 ve 1934 yılı gelirleri kaynaklarına ayrı ayrı bakıldığında 1934 yılı gelirlerinde % 66 oranında bir yükselme olduğu belirtilmiştir. İki kurultay arasında geçen sürede hava filolarına 31 uçak daha kazandırılmıştır. Akdağ madeni, Alpullu pancar üretmenleri, Amasya, Ayancık, Bakırköy, Beşiktaş, Beykoz, Bolvadin, Bazöyük, Çarşamba, Çine, Eskişehir, Gevye, Giresun, Hopa, Kadıköy, Kartal, Kava, Küçükpazar, Manisa, Midyat, Orhangazi, Ödemiş, Samsun üçer adet, Sarayköy, Sürmene, Trabzon üçer adet uçak bağışlayan yerler olmuştur<sup>329</sup>.

Bu dönemde de halkın önemli bir kesiminden bağışlar gerçekleşmiştir. Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığı bu kapsamda bir kampanya düzenlemiş, işçiler, polisler, diyanet işlerinde çalışanlar, kültür memurları, eczacılar aylıklarından paralar bağışlamıştır. Sporcular cemiyet yararına maçlar düzenleyerek uçak alma yarışına katılmış, İzmirli köylüler de köy bütçelerinden cemiyet için para ayırmıştır<sup>330</sup>.

Uluslararası Hava Federasyonu 1933 yılı toplantısı Kahire'de, 1934 yılı toplantısı Washington'da yapılmış, her iki toplantıya kurum temsilcisi olarak Şükrü Koçak Bey katılmıştır. Bu dönemde Sovyet Rusya'dan pilotlar Ankara'ya gelerek Hava Kuvvetlerine üç askeri uçakla bir yolcu uçağı hediye etmiş, Cumhuriyet'in

<sup>327</sup> M. Bahattin Adıgüzel, *Gökteki Venüs*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2004, s.28.

<sup>328</sup> *Havacılık ve Spor*, 15 Şubat 1934, s.1847.

<sup>329</sup> *Türk Tayyare Cemiyeti Altıncı Kurultayı (24 Mayıs 1935)*, Köy Hocası Matbaası, Ankara, 1935, s.24-26.

<sup>330</sup> *Cumhuriyet*, 25 Mayıs 1935, s.3.

Onuncu yıldönümü kutlamaları sebebiyle Yunan Hava Kuvvetlerinden General Adamidis Ankara'ya gelmiş, 22 Temmuz 1934'te 14 pilotluk bir filo Yeşilköy'e inmiştir. Yabancı konuklar ülkeyi ziyaretleri sırasında Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanarak ağırlanmışlardır. İki kurultay arasında kurumun 34 şubesi müfettişler tarafından denetlenerek daha iyi işler hale getirilmiştir. Kurumun yayın organlarından Havacılık ve Spor dergisi daha faydalı hale getirilmeye çalışılmış, köylere 15 günde bir parasız olarak dağıtılan Köylünün Gazetesi gelirlerin azalması sebebiyle 1934 yılından itibaren seyrek bir şekilde basılmaya başlanmıştır. İki kurultay arasında "Sakarya'nın Tayyarecisi" adıyla mektepliler için bir piyesle Yargıtay Genel Savmanı Rifat Taşkın'ın yazdığı "Hava Hukuku" adlı bir kitap bastırılarak mekteplerdeki uçak derneklerine ve halkevlerine ücretsiz dağıtılmıştır. Bu dönemde de hava tehlikeleri konusunda bilgilendirme amaçlı "Hava Tehlikesi" adlı bir konferans halka sunulmuş, kurum menfaatine düzenlenen propaganda faaliyetlerinde gazete, radyo ve sinema filmi gibi bütün araçlar kullanılmıştır<sup>331</sup>.

Cemiyetin yeni gelirler elde etmek için arayışları her geçen yıl artmış, 1934 yılında Alaşehir'de Kaymakam Şemsettin Bey'in himayesinde at yarışları düzenlenerek 278 lira gelir elde edilmiştir. Artvin kazasının Berta Nahiyesi Ortaköy İmamı Hüseyin oğlu Ali Efendi cemiyete imamlık ücreti olan 10 lirasını bağışlamış, Çiçekdağı Jandarma Bölüğü askerleri cemiyete yazdıkları bir mektupla yardım teklif etmiştir. Başçavuş Şevket Kaplan, Gedikli Çavuş Asaf ve Onbaşı H. İbrahim yazdıkları mektupta; bir Jandarma Astsubayın daha önce yardım kampanyasıyla ilgili teklifini Havacılık ve Spor dergisinde okuduklarını, kendilerinin de bu kampanyaya katılmak istediklerini ifade etmişlerdir. Yine Ödemiş'te İstiklal ve Zafer Mektepleri dernek mensupları aralarında tayyare alımı için 1003 kuruş toplamış ve cemiyetin veznesine yatırmışlardır<sup>332</sup>.

Yine aynı yıl Ödemiş, Samsun, Mudurnu, Baskil, Çumra, Tavşanlı, Hopa, Amasya, Kayseri, Sındırgı, Zonguldak ve Ayvacık'ta mekteplerdeki okuyan çocuklar ellerindeki harçlıkları cemiyete bağışlamıştır. Çumra'nın Akviran nahiyesinin ilk mektep çocukları cemiyet yararına yatırdıkları 225 kuruşla beraber iliştiirdikleri bir küçük notta: "Bizim azımız, size çok olsun." diyerek dönem içinde havacılığın

<sup>331</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Altıncı Kurultayı (24 Mayıs 1935), s.27-30.

<sup>332</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 114 (15 Şubat 1934), s.1847.

büyükler kadar çocuklar arasında da önemsendiğini gösteren önemli bir örnek olmuşlardır<sup>333</sup>.

1934'te Türk Polis Teşkilatı da "Türk Polisi" adıyla orduya bir tayyare hediye etmeyi kararlaştırarak bu yolda çalışmaya başlamıştır<sup>334</sup>. Yine Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 27 Şubat 1934 tarihinde Konya müftüsüne yazılan bir yazıda Camilerde verilen vaazlarda zekât ve fitrenin Tayyare Cemiyetince toplanacağı hususunda halkın bilgilendirilmesi talep edilmiştir<sup>335</sup>.

Yine 1934 yılında da Camilerde verilen vaazlarda zekât ve fitre paralarının Tayyare Cemiyetine verilmesinin istenmesinden bu konuda cemiyet yetkililerinin güçlük çektiği anlaşılmaktadır.

Kurulduğu andan itibaren Tayyare Cemiyetine yapılan bağışlara rağmen 1 Haziran 1934 tarihinde "Milli Kanat İanesi" adıyla ayrı bir tayyare vergisi alınmaya başlanmıştır<sup>336</sup>.

1934 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu Başkanı Prens Bibesko Türkiye'yi ziyaret etmiş ve Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanarak ağırlandı.

Bibesko İstanbul'da cemiyet üyeleriyle gerçekleştirdiği görüşmede yaptığı konuşmada; "Burada bir kardeşlik ve arkadaşlık muhiti içinde bulunuyorum. Bana karşı gösterdiğiniz samimiyetten dolayı çok teşekkür ederim. Tayyareciliğin Türkiye'de ihraz etmiş olduğu mühim mevkiyi, bana yapılan bu hüsnü kabul derecesi ile ölçersem hata etmiş olmayacağıma eminim. Bu hüsnü kabulün samimiyeti ve büyüklüğü bana tayyareciliğin memleketinizde kazandığı kıymet ve ehemmiyeti açıkça göstermektedir. Her şeyden evvel, bu güzel memleketi yaratan, Türkiye'yi kudretli elleriyle yükseltip bu günkü parlak dereceye çıkaran Büyük Reisiniz Gazi Hazretlerinin şerefine kadehimi kaldırıyorum. Bu kutsal vazifeyi ifa ettikten sonra yeni bir vazife karşısındayım..."

"...Otuz senedir tayyareciyim. Tayyare ile uçan insanların yirmincisiyim. Tayyarecilik bu gün insani bir mefkûre halini almıştır. Havada hudut yoktur. Uçan bir adam göğe ve Allah'a yaklaşır. Tayyarecilik insanları birbirine yaklaştıracak en güzel bir vasıttır. Tayyarecilik sayesinde ki,

<sup>333</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 116 (1 Nisan 1934), s.1895.

<sup>334</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 127 (15 Eylül 1934), s.2064.

<sup>335</sup> B.C.A., 27.2.1934, Fonkodu :51.00 Yer No.:12.101.19; Belgenin Orjinali için bkz. ek: 13.

<sup>336</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 123 (15 Temmuz 1934), s.1994.

milletler birbirini daha iyi tanımayı ve sevmeyi öğreneceklerdir. 3000 metrelik mesafe arz üzerinde ufki olarak kısa bir mesafedir; fakat bu kadar bir irtifaya yükselen bir tayyareci dünyanın pek küçük olduğunu görür ve bu irtifadan arza bakınca onun küçüklüğü karşısında insanların kardeş gibi geçinmek lüzumunu daha iyi kavrar.

“37 millet tarafından seçilmiş olan Federasyon Reisi sıfatıyla Federasyona iştirak eden memleketlerin renklerinden alınmış renkleri taşıyorum. Türk Tayyare Cemiyetinin bütün üyelerinin, memleketinizde Türk kanatlarının hakim olması için çalışan bütün Türklerin, Türk tayyarecilerinin şerefine kadehimi kaldırıyorum.” diyerek tayyareciliğin önemine ve ülkelerin dostluğuna katkı sağladığına vurgu yapmıştır<sup>337</sup>.

1934 yılı Temmuz ayı sonlarına doğru Atina’dan Balkan turnesine çıkan Temlis komutasındaki bir Yunan Hava Filosu İstanbul’a uğramış ve Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanarak ağırlanmıştır. Temlis daha sonra cemiyete teşekkür mektubu göndermiştir.

Söz konusu mektupta Temlis; “Yunan tayyarecilerinin gerek Türk Tayyare Cemiyeti ve gerekse misafirperverlik hissi diğer memleketlerin üzerinde olan Türk milleti nezdinde mazhar olduğu hüsnü kabul ve cidden kardeşçe olan misafirperverlikten dolayı en samimi teşekkürlerimi ve İstanbul’da geçirdiğimiz zamanların, gerek benim ve gerekse arkadaşlarım için unutulmaz dakikalar olduğunu arz etmeme müsaade buyurunuz.

“Gezdiğimiz diğer memleketlerde hararetli hüsnü kabule mazhar olmamıza rağmen bize karşı gösterdiğiniz hüsnü kabul ve muhabbetin bunların çok üstünde olduğunu saklayamayacağım.

“Bu da birbirini takdir ve karşılıklı hürmet hissini, kalplerimizin derinliklerine kadar kök salmış olduğunu ve Türk-Yunan dostluğunun dayandığı temellerin ne kadar sağlam bulunduğunu ispat eder.

“Türk ve Yunanlıların birçok müşterek özelliklere sahip iki ırk oldukları ve gerçek kardeşler gibi yaşayabilecekleri hakkındaki eskiden beri mevcut kanaatimi gösterme fırsatını verdiğinizden dolayı Cenabı Hak’ka teşekkür eylerim. Muhterem Türk Tayyare Cemiyeti üyelerine hürmet ve şükranlarımı arz ederim efendim.” diyerek teşekkürlerini iletmiştir<sup>338</sup>.

<sup>337</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 118 (1 Mayıs 1934), s.1918.

<sup>338</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 127 (15 Eylül 1934), s.2065.

1934 yılında 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı ülkenin her tarafında kutlanmış, her yerde yapılan şenliklerin yanında 1934'te Hava Kuvvetlerine armağan edilen 26 tayyareden 13 adedine ad koyma merasimleri düzenlenmiştir. Tayyare Cemiyeti Reisi Rize Mebusu Fuat Bulca'nın 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı münasebetiyle Anadolu Ajansı'na verdiği beyanatta; 10 yıl içinde milli havacılık için elli milyon lira bağışlamış olan büyük Türk milletinin bu sene de orduya 26 tayyare hediye etmeye muvaffak olduğunu, 30 Ağustos'ta Bafra, Bartın, Zonguldak, Ereğli (Karadeniz), Akdağ madeni, Ayancık, Bolvadin, Çarşamba, Orhangazi, Kadıköy (İstanbul) Kartal, Beykoz, Alpullu tayyarelerine ad konacağını yurdun her yanında şenlikler yapılacağını, milletlerin en olgun, en uyanığı ve en civanmerdi olan ve gelirimizi her gün biraz daha artırmak için muvaffakiyetle çalışan Türk milletinin taşıdığı yüksek vatanperverlik cevheri önünde gururla ve saygı ile eğilmenin vazifeleri olduğunu ifade etmiştir<sup>339</sup>.

Ayrıca yarınki harplerin bir yıldırım gibi göklerde patlayacağını artık anlamayan hiçbir milletin kalmadığını, bu korkunç hakikat karşısında ileri milletlerin birer “uçan millet” haline gelmek için ne kadar çalıştıklarını bildiklerini, milyonlarca genci havacılık içine alarak yarına, arkası kesilmez bir eleman kaynağı hazırlayan milletlerin sayısının günden güne çoğaldığını, ordunun ihtiyaçları karşısında başka bir şey düşünmemek zarureti yüzünden bu güne kadar temas edemedikleri bu can alıcı mesele etrafında Türk gençliğini bir araya toplamanın herkesin ideali olduğunu, Türkiye'nin tayyareciliğe karşı yurdun her tarafında görülen milli kaynaşmanın bu günkü ateşle devam edilecek olunursa, bu büyük işe gösterdikleri alakadan çok iyi bir verim alabileceklerine her zamankinden daha fazla inandıklarını vurgulamıştır<sup>340</sup>.

1934 yılı dünya askeri havacılığı Türkiye tarafından da önemle takip edilerek gelişmelere karşı tedbirler alınmaya çalışılmıştır. 1930-1933 yıllarında Fransa'daki siyasi dengesizlik sonucunda harcamalar kısıtlanmış, Fransız Hava Kuvvetleri savaş uçakları, 1934 yılında 11 yaşına girerek eski tip uçaklar konumuna düşmüştür. 1936 yılı başında 600 uçağa sahip olan Fransa aynı yıl kabul edilen bir kanunla Hava Kuvvetlerinin modernleştirilmesine karar vermiştir<sup>341</sup>.

---

<sup>339</sup> a.g.d., s.2063.

<sup>340</sup> Aynı yer.

<sup>341</sup> Kaymaklı, a.g.e.,s.144-146.

26 Mayıs 1934 yılında İtalyan Lider Mussolini, 1934 yılından 1940 yılına kadar altı sene zarfında İtalyan Hava Kuvvetlerinin önemli ölçüde yenileştirileceğini, bu gün için iyi durumda olduklarını, ancak altı yıl sonra ellerindeki uçakların eskiyeceğini ifade etmiştir<sup>342</sup>.

1933-1934 yıllarında Mareşal Balbo komutasında İtalyan hava birlikleri kuzey ve güney Atlantik okyanuslarını iki kez aşarak hava güçlerini tüm dünyaya duyurmak istemiştir. Sömürgecilikte başarısızlık duyan İtalya Habeşistan'a 1934'te savaş açmış, harekâta İtalyan Hava Kuvvetleri geniş bir kadroyla katılmıştır. Savoia Marchetti tipi üç motorlu bombardıman uçaklarından oluşan 300 ila 500 uçaklık İtalyan Hava Kuvveti harekâta katılmış, İtalyanlar söz konusu saldırılarda şehirleri bombalamış ve zehirli gaz dahil tüm silah çeşitlerini denemiştir. Harekâta 1500 ton bomba, 260.000 makineli tüfek mermisi kullanılmış, uçaklar 7500 sorti yaparak 40.000 saat uçmuştur. İtalya, İspanya'da başlayan iç savaşa da 700 den fazla İtalyan uçağı göndermiş, İtalyanlar burada da 5000 bombardıman uçuşu gerçekleştirmiştir<sup>343</sup>.

Bu çatışmalar tüm dünya tarafından endişeyle izlenirken Türkiye de gelişmeleri yakından takip etmiş, Türk Tayyare Cemiyeti söz konusu saldırılarda hava gücünün etkinliği kapsamında halkı uyararak uçak alımı konusunda bağış yapmasını istemiştir.

#### **2.2.1.4.2. Cemiyet Tarafından Toplanan Bağışlarla Alınan Uçaklar**

16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasının ardından başlatılan bağış kampanyasının ardından Haziran 1925'te Adanalılar Ceyhan adlı A 304-4 tipinde bir uçak satın almışlardır.

Vecihi (Hürkuş) Beyin Ankara'ya uçarak getirdiği uçak coşkuyla karşılanmıştır. Hürkuş söz konusu uçakla gösteri uçuşu kapsamında Ankara'dan havalanmış, önce Konya'ya oradan Adana'ya geçerek Ceyhan'a ulaşmıştır. Ceyhanlılar büyük bir coşkuyla uçağı karşılamış ad koyma merasiminin ardından Vecihi Ankara'ya dönmüştür.

---

<sup>342</sup> Havacılık.ve Spor, Sayı 123 (15 Temmuz 1934), s.1997.

<sup>343</sup> Kaymaklı, a.g.e.,s.144-146.

Vecihi Bey Ceyhanlıların coşkusunu aktardığı anılarında; “20 Haziran 1925, güzel Ceyhan tayyaresini gerçek sahiplerine göstermek, milli havacılık yoluna açılan cemiyet yarışmasını şerefle kazanan Ceyhanlı kardeşlerimize Türk Tayyare Cemiyeti teşkilatının sevgi ve teşekkürlerini götürmek için uçuşa başladığımız gündü. Ankara’dan kalktığım zaman hazırlıklar eksiksiz yapıldığı için durum normaldi, makinistim İrfan ile baş başa kalmıştık. Hava güzel, motorumuzda tatlı bir ahenk vardı. Yolumuz üzerinde rastlayacağımız halk topluluklarına döneceğimiz, cemiyetin sevgi ve teşekkürlerini yazan kartlarla dolu çuvallar arasında yer bulamayan İrfan ayakta kalmıştı. Bu kartları geçtiğimiz her şehir, kasaba, köy ve hatta tarlalarda çalışan halk topluluklarına sunuyor, cemiyet kartlarını heyecanla kapışan vatan yavrularının sevinçlerini seyretmeye doyum olmuyordu. Türk havacılığının bu ilk gösterisi vatandaşların ruhunda heyecan ve sevinç yaratıyordu. Çok alçak irtifadan uçarak en küçük toplulukları bile bu kartlardan mahrum etmeyerek uçuyorduk<sup>344</sup>.

Konya’da büyük bir bayram havası vardı, halk akın akın tayyare meydanına koşmuş, derin bir gıpta ile Ceyhan’ı seyre dalmışlardı. Vali, belediye reisi, mevki kumandanı ve muhtelif cemiyet teşekkülleri temsilcileri ve bunlar arasında, ilk havacılarımızdan Mısır hava seyahati kahramanı tayyareci Salim hocamız da bizleri karşılamışlardı<sup>345</sup>.

Adana’ya yaklaşıyoruz. Bu güzel altın yurttta, yakıcı güneş altında işini bırakıp tayyareyi görmek için meydana koşan Adana halkının heyecanını havadan seyrederken şehrin üzerinde dolaşıp Adanalıları yürekten selamlayarak meydana indik. Başta vali ve bütün üst kademe zevatın hazır bulunduğu bir halk topluluğu Ceyhan’ı alkışlıyor ve güzel kuşu severken biraz da üzülüyorlardı. Adana bir vilayet merkezi ve Türkiye’nin en zengin bölgesi, Ceyhan ise bu vilayetin bir kasabası olduğu halde havacılık davasında maratonu ilk aşan, şeref madalyasını hak eden Ceyhan halkı olmuştu. Düşünüyorum, 10.000 TL büyük bir servetti o zaman, 1925 yılında liranın değil, kuruşun değeri vardı. Hamiyet yarışını kazanan Ceyhanlılar yurtseverlik adına bende büyük hayranlık yaratmışlardı.”<sup>346</sup> diyerek o dönemde halkın havacılığa duyduğu ilgiyi ve bu hususta yetkililere nasıl içten bir bağlılıkla inanarak bağışta bulduklarını ifade etmiştir.

---

<sup>344</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.182.

<sup>345</sup> Aynı yer.

<sup>346</sup> a.g.e., s.184.



Halkın bağışlarıyla uçak alınması Cumhuriyet döneminin uçak ihtiyacını karşılamada önemli katkı sağladığı düşünülse de söz konusu uçakların faaliyetinin sağlanması, modernizasyonu ve yedek parçalarının karşılanması her sene bir uçak bedeli kadar paranın hazır olmasını gerektirmiş, bu ise ülkenin içinde bulunduğu şartlar ve ekonomik sıkıntılar sebebiyle mümkün olmamıştır. Bütün gayretlere rağmen bağış uçaklar kısa bir süre için çözüm olmuş, uçak teknolojisinin hızlı değişimi alınan uçakları kısa sürede atıl duruma düşürmüş, bu da yeni uçaklar alınması zorunluluğunu doğurmuştur<sup>347</sup>.

Türk Tayyare Cemiyetinin kurulduğu günden itibaren iller, ilçeler ve köyler birbiriyle yarışarcasına uçak satın alıp orduya bağışta bulunmuş, halkın kuruma olan ilgisi gün geçtikçe artmış ve her yıl 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı'nda uçaklara satın alan il/ilçenin adı verildiği ad koyma törenleri yapılmıştır.

Hava gücünü kuvvetlendirme kampanyası çerçevesinde ağırlıklı olarak 1925-1935 yılları arasındaki on yıl içinde halktan 50 milyon TL toplanmış ve bu parayla 250 uçak satın alınmıştır<sup>348</sup>.

#### **2.2.1.4.3. Türk Tayyare Cemiyetinin Yayın Organları**

1 Haziran 1926 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin bünyesinde yayımlanan "Hava Mecmuası", okuyucularına havacılığı tanıtmak amacıyla 15 Haziran 1929'dan itibaren "Havacılık ve Spor" adıyla çıkarılmaya başlanmıştır. Dergi Avrupa'daki örnekleri derecesinde geniş ve detaylı hazırlanmıştır<sup>349</sup>. Derginin İmtiyaz Sahibi ve Mesul Müdürü Şükrü Melih Bey olarak belirlenmiş, kimlik bilgisinde Tayyare Cemiyetinin düşüncelerini ve dileklerini yazar, 15 günde bir çıkar, havadan ve spordan bahseder mecmua olduğu ifade edilmiştir. Derginin fiyatı ilk yayımlanmaya başladığı tarihte seneliği 210 kuruş, altı aylığı 108 kuruş, yabancı memleketlerde iki dolar olarak belirlenmiştir. İlk sayısında İngiliz donanmasının Cebelitarık'ta yaptığı manevralarda uçakların etkin bir güç olduklarına atıf yapılmış, müthiş toplarına ve

---

<sup>347</sup> Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, C.III, Sayı 6 (Haziran 2010), s.208.

<sup>348</sup> <http://www.hvkk.tsk.tr/> Gönüllülerden Göklere: Bağış Uçaklar (Erişim tarihi 03.10.2011)

<sup>349</sup> "Türk Tayyare Cemiyeti", *Havacılık ve Spor*, Sayı 6 (30 Ağustos 1929), s.125.

dayanıklı çeliklerine rağmen gelecekteki savaşlarda gemilerin uçakların saldırılarına karşı koyamayacakları vurgulanmıştır<sup>350</sup>.

Yine Havacılık ve Spor dergisinde “Muhabir Mektupları” adı altında muhabirlerin yabancı ülkelerdeki havacılıkla ilgili izlenimleri anlatılmış, “Sivil Tayyareciler Bayramı” adlı bir makalede Fransa’nın Orly şehrindeki havacılık bayramına sivil halkın ilgisi ve uçakların teknik olarak gelişmesi aktarılmıştır. Makale, Türkiye’nin de yakında yapacağı tayyarelerle böyle bayramlar düzenlemesi, kendilerinin de tayyarecilikten beklenenleri ve tayyareciliğin istediklerini halka anlatmakta başarılı olmaları dileğiyle bitirilmiştir<sup>351</sup>.

Yine dergide yabancı ülkelerin uçak ve motorlarının tanıtımı yapılmış, bu kapsamda Fransız Zenith marka uçak motorları, Amerikalıların 1200 beygirlik Pacard motorlu tayyareleri, Curtiss Çalınçer motorlu tayyareleri, Fransız Caudron C-59 eğitim uçakları, İngiliz Avro ve Short Calcuta deniz tayyareleri ile Alman Junkers-W 33 tipi tayyarelerinin ve daha pek çok tayyare ile firmaların tanıtımları yapılmıştır<sup>352</sup>.

Havacılık ve Spor dergisinde dönemin önemli kalemleri yazdıkları yazılarla Tayyare Cemiyetinin ve havacılığın önemini halka sürekli olarak anlatmaya gayret göstermiştir.

Söz konusu dergide çıkan Abidin (Daver) Bey’in: “Ne vakit Tayyare Cemiyetini düşünsem hayalimde, vatanın seması üstünde bir uçtan öbür uca çelik kanatlarını germiş, muazzam bir kartal tecessüm eder. Tayyare Cemiyeti Türkiye’nin meleküssıyanesidir. Onu sevelim.” sözleri, Mahmut Yesari’nin; “Tayyarecilerin memleketimizde lâzım geldiği kıymet ve ehemmiyetle takip, takdir edilmiş olduğunu görmek bizim için pek derin bir haz ve gurur vesilesi oluyor.” ifadesi, Celal Sair’in, “Candan istiyorum ki eskiden beri karaların aslanı ve denizlerin ejderi olan Türk, göklerinde en yüce uçan kartalı olsun.” sözü, Hüseyin Rahmi’nin “Türkler!..Tayyare alalım, kanatlanalım. Hava hudutlarımıza düşman sokmayalım.”<sup>353</sup>. ifadesi ve daha

---

<sup>350</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 1 (15 Haziran 1929), s.6.

<sup>351</sup> “Sivil Tayyareciler Bayramı”, Havacılık ve Spor, Sayı 1 (15 Haziran 1929), s.15.

<sup>352</sup> Havacılık ve Spor, s.129.

<sup>353</sup> a.g.d., s.106-107.

pek çok yazarın derginin hemen her sayısında yazdıkları yazılar Tayyare Cemiyetine ve havacılığa nasıl bir coşkuyla destek olduklarını ispatlar niteliktedir.

Yine söz konusu dergide Tayyare Cemiyeti piyangosunun tanıtımı yapılırken, “Türk elinin havasını temiz tutmak, korumak meramı ile Büyük Gazi’nin işaretiyle Türk milletinin bağrından doğan Türk Tayyare Cemiyetinin kurduğu müesseselerden hem halk için hem vatan için faydalı olan şüphesiz piyangodur. Piyango senede efradın birer buçuk lira gibi verdiği bilet bedelinden 3,4 milyon liralık bir serveti yine Türk vatandaşlarının cebine iade ediyor ve birçok kimseyi zengin ediyor.”<sup>354</sup> ifadeleri kullanılarak halk piyango almaya özendirilmiştir. Ayrıca söz konusu dergide Avrupa sinema aktrislerinin kim olduklarına yönelik yarışmalar düzenlenmiş, doğru bilenlerden birinciye Gazi büstü, onuncuya kadar Gazi’nin yağlı boya portresinin hediye edileceği açıklanmıştır. Cemiyetin bütün şubelerinde Server Ziya’nın “Yaz Bulutu” adlı eseri 20 kuruştan satılmıştır<sup>355</sup>.

9 Eylül 1922’de İzmir’de düzenlenen İkinci İzmir Dokuz Eylül Sergisi’nde Türk Tayyare Cemiyeti yayını olan Hava Mecmuası altın madalya kazanmış ve koleksiyonları Tayyare Cemiyeti şubelerinden satılarak gelir elde edilmeye çalışılmıştır.

Falih Rıfki Atay, Hakimiyeti Milliye’de yayımlanarak, Havacılık ve Spor dergisinde naklettiği havacılıkla ilgili ifadelerinde sivil ve askeri havacılığın önemine vurgu yapmıştır.

Atay söz konusu makalesinde; “Şimendifer, otomobil, yat, büyük gemi, bunların hepsi mektep ve tecrübe içine giren fen işleridir. Fakat tayyarecilik henüz spor karakterini kaybetmedi. Nakliyat işlerinde ve bilhassa, harpte son derece faydalı olan tayyarecilik halka şimendifer, otomobil ve gemi gibi emniyet vermemektedir. Büyük tayyareciler henüz büyük sportmenlerdir. Halkı ve tayyareciyi herhangi bir sporu inkişaf ettiren esaslar nazarı dikkate alınarak terbiye etmek ve yetiştirmek lazımdır. Bu esasların en mühimmi tayyareyi hangardan meydana çıkarmak, havadan tayyarenin kanat sesini eksik etmemek ve sivil tayyareciliğe olanca kuvveti vermektir.

---

<sup>354</sup> a.g.d., s.116.

<sup>355</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 6 (30 Ağustos 1929), s.123.

“İngiltere’de tayyarecilerin adedi şoförler kadardır. Bugün tayyareyi nakliyatta kullananlar henüz bunun büyük iktisadi menfaatleri olmadığını biliyorlar. Fakat aynı zamanda bir mektep sırasında nasıl mükemmel bir futbol kalecisi yetişemezse tayyareci de yetiştirmenin güç olduğunu ve tayyareci için rekor başarılarının izdiham ve heyecanlarının halk arasında merak ve coşkunluğun sebebi olduğunu biliyorlar ve hepsi asıl o gün için, harp için hazırlanıyorlar.

“Türk milli müdafaasının tayyareciliğe verdiği önemi herkes bilir. Halk asrın bu yeni silahına karşı hassas ve şuurludur. Fakat ne tayyarecilik aleminde Türk ismi geçiyor ne de Türk havası diğer memleketler havaları gibi tayyarelerle doludur.

“Bizim memlekette tayyare henüz herhangi bir deniz ve kara vasıtaları gibi herkes için serbest bir vasıta olarak düşünülüyor. Biraz fazla askeri, biraz yasak ve herkesin el dokunduramayacağı bir şey olarak sayılıyor. Bu, tayyareciliğin tam bir hız almasını men edecek bir engeldir. Türk milli müdafaasının ve Türk havacılığının uluslararası şeref kazanması için memleket içinde muntazam seyrüseferler oluşmasını ve sivil tayyarecilerin inkişaf bulmasını dilerim. Bilhassa şunu dikkate almaya mecburuz. Tayyare ve telsiz, eğer hiç icat olunmasalardı Türkiye gibi geniş demir yolu ve şose şebekeleri az memleketler için icat olunmalı idiler. Demir yolunun bittiği noktadan vatanın öbür ucuna hala bir kıtadan başka bir kıtaya gider gibi günlerce uğraşarak gitmek mektup ve gazeteyi haftalarca fasıla ile almak doğru değildir. Tayyarecilik bizde serbest spor, posta nafia ve dahiliyecilik işi olarak da dikkate alınmalıdır.”<sup>356</sup> ifadeleriyle askeri havacılığın yanında nakliyat işlerinde de uçakların kullanılmasını ve sivil havacılığın başlatılması gerektiği konusunda yöneticileri uyarmıştır.

Yine dergide vatandaşlara çeşitli sloganlarla Tayyare Cemiyetine bağış yapılması kapsamında sık sık uyarılarda bulunarak yardım çağrısında bulunulmuştur. Tayyare Cemiyetine yardım edenlere dergide teşekkür edilerek, isimleri dergide yayınlanmak suretiyle onurlandırılmış ve halk da yardım amacıyla özendirilmek istenmiştir.

Abidin Daver, İdris Sabih, Aka Gündüz, Server Rıfat, Ercüment Ekrem, Abdülhak Hamit, Yakup Kadri, Burhan Cahit, Mahmut Yesari, Celal Sahir, Hüseyin

---

<sup>356</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 7 (15 Eylül 1929), s.135.

Rahmi, Zeki Mesut, Falih Rıfkı, Reşat Nuri, Kazım Nami, Şükufe Nihal, İbrahim Necmi, Server Ziya, Mithat Öner gibi bir çok ünlü yazar havacılıkla ilgili yazılarıyla dergiye can vermişlerdir<sup>357</sup>.

Havacılık ve Spor dergisinin yanında 10 Şubat 1929–10 Temmuz 1934 tarihleri arasında Köylünün Gazetesi adı altında tayyarecilik ruhunu her kesimden halka anlatmak ve havacılığı sevdirmek amacıyla yeni bir gazete de yayımlanmaya başlamıştır. 15 günde bir çıkan gazetede tayyarecilikten, ziraate ve sağlık koruma usullerine kadar birçok konudan bahsedilmiş, gazete her köye parasız olarak dağıtılmıştır<sup>358</sup>.

Mümtaz Faik “Paris Mektupları” köşesinden sivil havacılığın kurulmasının zamanının geldiğini Havacılık ve Spor dergisinde şu ifadelerle aktarmıştır: “İstanbul gazeteleri sivil tayyareciliğin tesis edilebilmesi için İzmir, Bursa ve İstanbul’da birer tayyare kulübünün teşkili düşüncesinden bahsediyorlar. Vatan tayyarecilikten istifadesini yalnız askeri sahaya hasredemez ve etmemelidir. Tayyare sayesinde Bükreş’ten İstanbul’a eş saatte gelindiği halde Boğaz’ın bir başından diğerine gitmek için beş saat adeta zor kâfi gelmektedir diyebiliriz. Sivil tayyareciliğin gelişmesi memlekete yabancı seyyah celbi için de çok iyi olacaktır. Çünkü bu sayede seyyahlar vakitlerini israf etmeden en kısa bir zaman zarfında şehri gezebilmiş olacaklardır. İstanbul Limanı’na seyyah kafilesi getiren bazı büyük vapurlarda hususi birer tayyarenin mevcut olduğunu kaç kere görmedik mi ?

“Yeryüzünde işgal ettiği müstesna ve milletin mevkii ile mütenasip bir büyüklüğe namzet olan aziz Türkiye’imizin milli hudutları haricindeki mühim merkezleri de Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa gibi büyük şehirlerimizde rapteylemeyi tahakkuk ettirecek emel ancak sivil tayyareciliğe istinat edebilir. Böyle zannederiz ki kasabalarımızın ümran ve inkişafına mani olan en büyük düşman ne şu ne budur. Belki kasabalar arasındaki uzun mesafelerdir. Tayyareler vasıtasıyla bu mesafeyi kaldırmak ve halkı otomobillerden,

---

<sup>357</sup> Havacılık ve Spor, s.84.

<sup>358</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 37, s.613.

vapurlardan, deniz yollarından daha kazalı olmayan tayyareye alıştırmak memleketin hava kuvvetinin ve ünranının artmasına yol açacaktır.

“Altı saatte bir koşum hayvanı değiştiren posta arabaları yerine posta tayyareleri ikame etmek kadar vatan ve millete karşı yapılabilecek büyük bir hizmet var mıdır? İlk defa kısa mesafeler arasında işletilecek posta tayyareleri halka lazım gelen emniyet ve arzuyu verebilecektir. Tayyareciliği yalnız milli müdafaanın himaye etmesi onun inkişafını tamamıyla temin edemez. Devletin her dairesinin onu himaye etmesi lazımdır. Bu da memlekette tayyarecilik hakkında en büyük ümitlere ve çalışmalara sevkeder.

“Sivil tayyareciliğin inkişafı vatan müdafaası için de çok lüzumludur. Çünkü hazar vaktinde memleketin her bir bucağını birbirine bağlayan ve köşede kalmış birçok kasabalarımızı medeniyet şehrahlara bağlayan tayyareler vakti seferde de çok mühim işlere yarayabilir. Bilhassa sivil tayyareciliğe lazım gelen ehemmiyeti affetmeli, onun gelişmesi için canla başla çalışmalıyız. Hazır fırsat zuhur etti. Bu kulüplerin en kısa zaman zarfında açılmasını temenni ederiz<sup>359</sup>.

Mümtaz Faik'in açıklamalarından askeri havacılığın yanında sivil havacılığın da amacının ve öneminin dönemin aydınları tarafından da anlaşıldığı görülmektedir.

Havacılık ve Spor dergisinde yine Tayyare Cemiyeti menfaatine dergi abonelerine yönelik eşya piyangoları da düzenlenmiş, kazananlara, altın ve gümüş mürekkepli kalemler, yerli erkek ve kadın ayakkabıları, ipek çorap, koku, kolonya, sabun, pudra, krem, traş takımları, fotoğraf makinesi, elbiselik kumaş gibi ürünler hediye olarak verilmiştir. Yine dergide çocuklar için de bir bölüm ayrılmış, havacılık kadın erkek, yaşlı, genç ve çocuk toplumun her kesimine tanıtılmaya ve sevdirmeye çalışılmıştır<sup>360</sup>.

Ramazan ayı yaklaşırken Havacılık ve Spor dergisinden halka çeşitli sloganlar eşliğinde cemiyete yardım yapılması duyurulmuştur. “Ramazan geliyor. Bu fırsattan istifade edelim! Fitre ve zekâtınızı Tayyareye veriniz.” sloganları dergide çoğunlukla kullanılmıştır<sup>361</sup>.

---

<sup>359</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 6 (30 Ağustos 1929), s.191.

<sup>360</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 26 (30 Haziran 1930), s.447.

<sup>361</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 38 (Aralık 1930), s.628.

Yine cemiyetin Ramazan ayında topladığı yardımlara ilişkin olarak Havacılık ve Spor dergisinde açıklamalar yapılmıştır. Söz konusu yazılarda, “Tayyare Cemiyetinin işe başladığı günden itibaren hedefsiz harcanan fitre ve kurban paralarını artık memleketin hayrı için kullandığı, yıllardır boşuna akan bu paranın artık bir anlam kazandığı ifade edilmiş, İhtiyar Heyetlerinin yardım için halka yol gösterecekleri belirtmiştir<sup>362</sup>.

#### **2.2.1.4.4. Tayyare Cemiyeti Yararına Düzenlenen Propaganda Uçuşları**

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 1931 yılında şehir ve ilçeleri ziyaret ve propaganda uçuşları da düzenlenmiştir. Tayyareci Vecihi (Hürkuş), 1931 yılı Eylül ayında kendi yaptığı tayyaresiyle Ankara’dan yola çıkarak Bolu, Zonguldak, Sinop, Samsun, Trabzon, Rize, Gümüşhane, Erzincan, Sivas ve Yozgat’a kadar uçmuş ve Ankara’ya dönmüştür<sup>363</sup>.

Her durak yerinde Vecihi Bey tayyarenin lüzum ve faydası ile tayyare işinin millet işi olduğunu halka anlatmıştır. Tayyare Cemiyeti merkezine, Vecihi Bey’in yapmış olduğu ziyaretin ardından ziyaret edilen şehir ve kabalardan birçok telgraf gönderilmiş, söz konusu telgraflarda yapılan ziyaret ve gösteri uçuşlarından büyük mutluluk ve gurur duyulduğu beyan edilmiştir. Vecihi Bey iniş yapmaya elverişli alan bulamadığı köyler ve kasabalar üzerinde de uçuşlar yaparak halka birçok bildiri atarak halkın ilgisini çekmeye çalışmıştır<sup>364</sup>.

Vecihi Bey gittiği yerlerde bölge halkına yönelik yaptığı konuşmaların ardından vatandaşlarla vedalaşırken uçuş meydanında cemiyet tarafından hazırlanan yardım masasının etrafını, elindeki ineğini, tarlasını, değirmenini ve hatta evini bağışlayan vatandaşların sardığını görerek alandan ayrıldığını anılarında aktarmıştır<sup>365</sup>.

Vecihi Bey söz konusu ziyaretlere ilişkin olarak yaptığı açıklamada; “Seyahatimden çok memnunum Güzel Anadolu’nun yeşil ve şirin kasabaları, yüksek dağları, baştanbaşa Karadeniz sahilini saran koyu lacivert ormanları ve kayalıklar üzerinde mukaddes bildiğim vazifem için akıp gidiyordum. Tesadüf

<sup>362</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 45 (15 Nisan 1931).

<sup>363</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci Kongre Zabıtları (27-28 Kasım 1932), s.13-15.

<sup>364</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 55, s.919.

<sup>365</sup> Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.281.

ettiğim köyler, kasabalar, beni en büyük zevkle meşgul eden noktalardı. Her yerde uzun uzun dönüşlerle attığım Türk Tayyare Cemiyetimizin şükran beyannamelerini toplayan halkın, koşuşan çocukların uçuşuma gösterdiği alaka, Türk ruhunda yükselen tayyarecilik hevesinin canlı bir şahidi idi. İndiğim yerlerde ise bunu çok başka hislerle gördüm. Sanki bu millet yaradılışında ve kanında havacılığa karşı ezeli bir aşk taşıyor. Halkın bu coşkun tezahüratı ile muhakkak ki cemiyetimize karşı hizmet ve yardım hislerini takviye ettiğime eminim.

“Konferanslarımla, bu çok sevimli muhterem vatandaşlarımın havacılık hakkındaki malumatlarına bir kelimecik ve cemiyete yardımlarına yeni bir kuvvet ilave etmek bahtiyarlığı ile mesudum. Yüksek ruhlu halkımızın ilk Türk tayyaresi etrafındaki tehacümü ve uçmak hususundaki coşkun arzusu en büyük sevinç ve ümidimi teşkil ediyor.” diyerek yaptığı gezinin önemini ve halkın uçuşuna ve kendi yaptığı uçağına gösterdiği yakın ilgiyi vurgulamıştır<sup>366</sup>.

Vecihi Bey gittiği her yerde halkın tezahüratıyla karşılanmış ve kendi yaptığı tayyaresi hakkında gazetelerin yayınlarını takip eden halkın büyük ilgisiyle karşılanmıştır. Halktan hemen her yerde “Yaşa, kahraman Türk! Bu gökler senin, senin yaptığın kanatlarındır. Övünüyoruz senin gibi havacılarımızla.”, “Uçmak istiyoruz, Uçacağız!” nidaları yükselmiştir<sup>367</sup>.

Vecihi Bey söz konusu ziyaretini 3000’ km’lik yol yapmak suretiyle 27 Eylül 1931’de tamamlamış ve Ankara’ya dönmüştür.

Ankara’da kendisini karşılayanlara hitaben: “Bugün huzurunuzda hayatımın en mesut gününü yaşıyorum. 27 Eylül, yapmış olduğum uçağımyı geçen sene ilk uçurduğum gündür. Aynı tarihte, Türk Tayyare Cemiyetinin emirlerini başarıyla gerçekleştirmiş olarak Ankara’ya dönmüş bulunuyorum. Bu güzel tesadüf, bahtiyarlığımyı artırıyor. Türk geçliğinin fen sahasında da kabiliyetini gösteren eserimin kazandığı zaferden büyük milletimin hesabına gurur duyuyorum.

“Bugün havacılık, küçük, büyük bütün dünya milletlerini işgal eden bir mevzudur. Hava yolları, hem ülkeleri birbirine bağlamak, hem de memleketlerin müdafaası noktai nazarından fertler ve cemiyetler için hayati

---

<sup>366</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 56, s.926.

<sup>367</sup> Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.270.



bir ehemmiyet almıştır. Gazi Türkiyesi, büyük rehberinin arkasında, havacılık meselesine layık olduğu ehemmiyeti vermektedir. Milli ihtiyaçları çok iyi gören milletimizin şevkat ve hamiyetinden kuvvet alan Türk Tayyare Cemiyeti bu sahada mümkün olanı canla başla yapıyor. Cemiyetin mesaisine bütün vatandaşların zahir olduğunu, dolaştığım yerlerde yakından gördüm. Halkımızın gösterdiği bu varlık yarın için bize şevk ve kudret vermeye kâfidir.

“Aziz efendilerim, altı ay içinde 120 saatlik bir uçuşla 3000 kilometre yol aşan eserim, artık sevimli bayrağımızı taşımak hakkını kazanmıştır. Türk bilgisinin, Türk emeğinin zaferini temsil eden tayyaremi Türk milleti her zaman göklerimizde görecektir. Muhterem şefimize, arkadaşlarım ve dostlarıma buraya kadar yorulma zahmetine katlandıkları için candan teşekkür ederim.” diyerek gerçekleştirmiş olduğu ziyarette halkın kendisine gösterdiği ilgiyi aktarmıştır<sup>368</sup>.

1931 yılı Eylül ayında gerçekleştirilen Karadeniz ziyaret ve propaganda uçuşlarının halk üzerinde büyük heyecan yaratması üzerine Akdeniz ve Ege Bölgesi'ne de ikinci bir ziyaret uçuşu düzenlenmiştir. Vecihi Bey 9 Kasım 1931 günü Ankara'dan yola çıkarak Bala-Koçhisar- Aksaray- Konya- Beyşehir- Seydişehir- Akseki- Manavgat- Antalya- Fenike- Kaş- Fethiye- Köyceğiz- Muğla- Denizli- Dinar- Çivril- Uşak- Gediz- Kütahya- Eskişehir- Söğüt- Geyve- Adapazarı güzergâhlarında uçarak propaganda uçuşu gerçekleştirmiştir. Hürkuş indiği yerlerde mekteplilere ve halka konferanslar vermiştir<sup>369</sup>.

Vecihi Bey düzenlediği ikinci propaganda uçuşunda da yoğun bir ilgiyle karşılanmış, halk ellerindeki bayraklarla coşkun tezahüratlarla uçağına büyük bir ilgi göstermiştir. Bu bölgede de gittiği her yerde havacılık ilmini ve tayyarenin yurt savunmasındaki önemini anlatmış, özellikle gençlerin uçma arzularını da yerine getirmiştir<sup>370</sup>.

Söz konusu ziyaretler cemiyete ilginin yoğunluğunu gözler önüne sermektedir. Ziyaretlerin sonucunda halkın cemiyete yaptığı bağışlarda artış kaydedilmiştir.

<sup>368</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 56, s.941.

<sup>369</sup> Havacılık ve Spor, 1931, s.998.

<sup>370</sup> Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.284-300.

### 2.2.1.5. Türk Tayyare Cemiyetinin Faaliyetlerine Halkın Gösterdiği İlgi ve Eleştiriler

Türk Tayyare Cemiyetinin gerçekleştirdiği faaliyetlere halkın ilgisi oldukça fazla olmuş, Türk milleti tek vücut olup havacılığa ve Tayyare Cemiyetine destek olma yarışına girmiştir. Cemiyetin tüm çabalarına toplumun her kademesinden oldukça yoğun ilgi gösterilmiş ve cemiyete havacı olmak amacıyla birçok insan başvurmuştur.

Nezihe Nuri adında bir bayan uçucu olmak isteğini yazdığı bir mektupla cemiyete bildirmiştir. Nezihe Hanım'ın söz konusu mektubu şöyledir:

“Muhterem Efendim, ilk günden şimdiye kadar mecmuanızı takip ediyorum. Tayyareci olmak ve Türk kızının ismini göklere çıkartmak, yükseltmek emelindeyim. Fakat daha bize o mevkiyi vermek istemiyorlar. Her zaman hayali tayyareci Türk kızından bahsediyorsunuz. Türk kızlarını hakikaten yükseklerde uçarken görmek için her bir teshilatın yapılması lazım değil midir? Bir motor sesi duyunca kalpleri çarpan kaç Türk kıızı vardır ki bu günü gözlüyorlar.”<sup>371</sup>

Yine Gümüşhacı köyünde Muallim M. Ali Bey Tayyare Cemiyetine gönderdiği bir mektupta, “Ana vatan ve yüce milletimizin müdafaa kuvvetinin temel taşı teşkil eden tayyare mesleğine intisap ve bütün varlığım ile bu uğurda çalışmak, iyi bir tayyareci olmak istiyorum.” diyerek havacı olmak için başvurmuştur<sup>372</sup>.

Yine birçok il ve ilçede ilk ve orta mekteplerde mektep talebelerini havacılığa ve Tayyare Cemiyetine yardıma alıştırmak amacıyla yardım dernekleri açılarak söz konusu mekteplere birer yardım kutusu verilmiştir. İlk ve orta mektep talebeleri ceplerindeki harçlıkları cemiyete bağışlayarak katkıda bulunmuşlardır<sup>373</sup>.

Cemiyete halkın ilgisi her kesimde büyük olmuş, Tayyare Cemiyetine yardım ve Hava Kuvvetlerine tayyare almak maksadıyla Ermeni vatandaşları tarafından bir dernek kurulmuş, “1 Numaralı Yardım Derneği” adlı bu dernek 1934 yılında 4000 lira yardım toplamıştır. Ermeni vatandaşların yanı sıra Musevi vatandaşlar da aynı

<sup>371</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 28 (31 Temmuz 1930), s.490.

<sup>372</sup> Havacılık ve Spor, 15 Ekim 1930, s.549.

<sup>373</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 116 (1 Nisan 1934), s.1895.

amaçla “Tayyare Cemiyeti Türk Musevi Derneği” adıyla bir yardım derneği kurarak cemiyete yardımda bulunmuştur<sup>374</sup>.

Kırkağaç Kaymakamı İsmail Fuat Bey’in 20 Ekim 1934 yılında cemiyete yazmış olduğu mektup dönemin bütün kademelerinin, cemiyete bakışını gösterir niteliktedir.

“Fuat Bey söz konusu mektubunda; “Vatanımızın hava müdafaası için resmi ve gayriresmi muhtelif teşekküller tarafından tayyareler alınması için teberruatta bulunulması sevinçle görülmekte olmasına binaen muhterem meslektaşlarıma teklifimin vasıtanızla ilan edilmesini rica eylerim. Teklifim şudur: her ay beşer liradan maaşımdan kesilmek üzere senede 60 lira takdim etmeyi taahhüt eylerim. Birinci, ikinci, üçüncü sınıf kaymakam beyler adedi 351 oluşuna göre senede 21.060 lira meblağ ile kaymakamların naçiz bir hizmeti vataniyesi olabilecektir. Eğer 57 vali beyefendiler onar liradan 6840 lira ve 876 nahiye müdürü beyler de ayda birer liradan 10.510 lira vermeyi taahhüt buyurlarsa toplam 38.412 lira ile “Dahiliye Tayyaresi” ismi ile şerefli ve vatani bir vazifeye iştirak eylemiş olmakla iftihar eyleriz.” diyerek cemiyete yardım talebinde bulunmuştur<sup>375</sup>.

İhsan Tayhani “Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi” adlı eserinde, Türk halkının Tayyare Cemiyetine gösterdiği ilgiyi ve uçak alımı için bağış yaparken düşüncelerini ortaya koyan çok önemli örneklere yer vermiştir. Söz konusu örneklerde, bir nahiye müdürü: “Vali, kaymakam, nahiye müdürleri bir araya gelelim. İlk aylıklarımızdan birer parça ayıralım, göklerimizde dahiliyecilerin adını taşıyacak bir tayyare uçuralım.” diyerek bağışta bulunmak istemiş, bir gümrük muhafaza memuru, “Her birimiz tayyare için iki lira versek, bizim de bir tayyaremiz olur.” derken bir jandarma başçavuşu da “Biz 30.000 jandarmayız, niçin Türk jandarmasının adını şimdiye kadar bir tayyareye koyamadık?”<sup>376</sup> diye yakınmıştır. Bu örnekler dönemin çalışanlarının cemiyetin düzenlediği kampanyaya gösterdiği ilginin en somut delilleridir.

Ayrıca cemiyetin propagandasını yapmak amacıyla Vecihi (Hürkuş) Beyin düzenlediği tüm yurt içi gezi uçuşlarını halk yoğun bir ilgiyle izlemiş, halk Vecihi’yi

<sup>374</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 128 (1 Ekim 1934).

<sup>375</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 131 (15 Kasım 1934), s.2135.

<sup>376</sup> Tayhani, a.g.e., s.195.

ellerinde bayraklar ve sloganlarla karşılaşmıştır. Söz konusu ziyaretler cemiyete ilginin yoğunluğunu gözler önüne sermektedir. Ziyaretlerin sonucunda halkın cemiyete yaptığı bağışlarda artışlar kaydedilmiştir<sup>377</sup>.

Halkın havacılığa karşı göstermiş olduğu yakın ilgi oldukça yoğun olmuş, ancak havacılık için gerekli malzemelerin temini de bir o kadar fazla olmuştur. Bu sebeple dönemin yönetici kadrosu bu hususta sürekli olarak halkın bilinçlendirilmesi için tüm idarecileri görevlendirmişlerdir.

İsmet (İnönü) Paşa 1933 yılında kurumun gelirlerinin artırılması kapsamında bütün vekâletlerle müstakil ve mülhak makamlara, vilayetlere gönderdiği bir tamimde, “Tayyare Cemiyetinin gelirini çoğaltmak için her vatandaşın ve devlet memurunun bu milli davaya gücü yettiği kadar halkı teşvik ve tenvir etmesini rica ederim.”<sup>378</sup> diyerek tayyareceliğin geliştirilmesi için tüm vatandaşlardan ve memurlardan, halkı bağış yapması için aydınlatmalarını istemiştir

Dönem içinde Türk Tayyare Cemiyeti birçok gazete ve dergide, halkın birçok kesiminde övgüyle karşılanıp faaliyetleri beğenilse de aynı zamanda yine birçok kesim tarafından eleştirilmiş ve zaman zaman suçlanmıştır.

Bir İstanbul gazetesi laik bir memlekette bir cemiyetin Ramazan ayında fitre için afişler bastırmasını eleştirmiştir. Cemiyet söz konusu eleştiriye, “Dini bir itiyattan memleket hesabına istifade etmek, her halde bu itiyadı tanımamazlığa gelmekten daha makuldür. On paranın bile israf edilmemesini emreden bir asrın içinde bile israf yaşayanlar her sene yüzelli bin liralık bir servete göz yumamazlar.” açıklamasıyla cevap vermiştir<sup>379</sup>. Zaman zaman cemiyetin bazı şubelerinde suistimaller yapıldığı iddia edilmiş, bundan duyulan rahatsızlık Cumhuriyet Halk Fıkrası grubunda da görüşülmüştür.

Tayyare Cemiyetinin bazı şubelerinde tespit edilen suistimallere karşı ne gibi tedbirler alındığı hususu Gümüşhane Mebusu Şevket Bey’in soru önergesiyle Fırka Grubunun 23 Haziran 1931 tarihli içtimasında müzakere edilmiş, Cemiyet Reisi Fuat Bey, bu müessesenin nasıl bir milli heyecan ve vatani hisle teşekkül ve inkişafa başladığını ve ihtiyaç olunan fedakârlık ve mesainin milli mevcudiyet içinde şerefli

<sup>377</sup> Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.284-300.

<sup>378</sup> **B.C.A.**, 3.1.1933, Dosya No: 6242, Fon: 30.10, Yer: 60.404.8; Belgenin Orjinali için bkz. ek: 14.

<sup>379</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 45 (15 Nisan 1931).

bir müessese haline geldiğini, tahsil edilmekte olan bağışların halkın gösterdiği alaka ve vatan gayretinden doğduğunu izahtan sonra vuku gelen bazı yolsuzluklar ve suistimallerin şiddetle takip ve mahkemeye sevkedilmekte olduğunu ve cemiyetin müfettişleri vasıtasıyla takip edildiğini olaylara dayanarak anlatmıştır.<sup>380</sup>

Önerge sahibi, bu izahata karşılık, Tayyare Cemiyetinin asli bünyesinde değil münferit olarak vuku gelen hadiselerin basında ve halk arasında abartılı şekilde dedikodu mevzusu yapılmasına meydan vermeyecek surette tedbir alınmasını kastettiğini bildirmiştir. Neticede müzakereye mevzu olan meseleye dair Fuat Bey'in verdiği izahatın tatminkâr olduğu ve cemiyetin idaresini muvaffakiyetle tedbir ve suistimali görülen memurların kanunun önüne çıkarıldığı, bu konu hakkındaki izahatın yeterli yolduğu reye konularak topluca kabul edilmiş ve içtima nihayet bulmuştur<sup>381</sup>.

İzmir Şubesinin piyango işlerinde suistimal yapıldığı şeklinde bazı gazetelerde birtakım yazılar yazılmış, bu yazılar İzmir'in bazı gazetelerinde başlamış ve bir kısım İstanbul gazetelerine de sirayet etmiştir. Cemiyet tarafından yapılan açıklamada; "Piyangonun bir ticaret işi olduğu ve her ticaret işinde olduğu gibi piyango biletlerinde de satıcıların emeğine karşılık onlara bir hisse ayrıldığı, komisyon beyiye denilen bu hissenin gizli kapaklı değil nizamname ve talimatnamelerle tespit ve ilan olunmuş bir nispet ve derece üzerinden verildiği, İzmir'in bazı gazetelerinin şu ve bu şahıslara dağıtıldığını büyük yazılarla ilan ettikleri 28.000 liranın İzmir'de satılan piyango biletlerinin üç buçuk sene evvel verilmiş satış komisyonundan başka bir şey olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca İzmir'de bu meseleye ait alınan ilk haber üzerine Umumi Merkez Reis Muavininin derhal İzmir'e gönderildiği, yapılan inceleme ve tahkikat neticesinde İzmir Şubesinin muamelatının temiz ve çok muntazam bulunduğu açıklanmıştır. Hesapları açık, işleri temiz olan Tayyare Cemiyetini asılsız dedikodularla bilerek veya bilmeyerek bulandırmak isteyenlerden Cumhuriyet mahkemelerinin huzurunda da hesap sorulacağı ifade edilmiştir<sup>382</sup>.

---

<sup>380</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 47 (15 Haziran 1931), s.819.

<sup>381</sup> Aynı yer.

<sup>382</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 14 (31 Aralık 1929), s.245.

Ayrıca söz konusu gelişmelerin ardından Maliye Teftiş Heyeti Reisliğine bağlı olan maliye müfettişleri Abbas ve Halit Beyler İzmir Tayyare Şubesinin 1927 senesi piyango satış bedelinden ayrılan ikramiye sebebiyle konuyu teftiş etmişlerdir<sup>383</sup>.

Bu teftiş ülke ve cemiyet yöneticilerinin Türk Tayyare Cemiyetinin dedikodularla kirletilmemesine ilişkin isteklerinin ve kurumun faaliyetlerinde şeffaflığa ne kadar önem verdiklerinin önemli bir göstergesi olmuştur.

Tayyare Cemiyetine yönelik en büyük ve önemli eleştiri bünyesinde uzun süreler hizmet veren Vecihi Hürkuş'tan gelmiştir.

Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları adlı eserinde Türk Tayyare Cemiyetine yönelik yaptığı açıklamada; "28 Eylül 1925 tarihinde Cemiyet Merkez İdare Kurulu Heyetinin verdiği toplu istifadan sonra görülen lüzum üzerine fevkalade olarak kongre toplanmaya çağırılmış ve eski idare kurulu üyeleri, yeni idari kurulunun seçilmesine ve cemiyet çalışma şeklinin değiştirilmesine karar verilmişti. 19 Ekim 1925 tarihinden sonra cemiyetin eski tasarı ve projeleri tamamen suya düştü. Yeni karara göre cemiyet artık yalnız gelir kaynaklarını işletecek, elinde bulunan tayyare, vasıtalar ve elemanlarını Hava Kuvvetleri emrine verecek ve bundan böyle de nizamnamesinin birinci maddesinde yazılı şartlar gereğince yapılması ön planda bulunan havacılık işleriyle ilgili hiçbir teşebbüste bulunmayacaktır.

"Yeni çalışma şekli kararı doğru değildi! Tayyare Cemiyeti, dünyadaki benzerleri gibi bir kurul ve sivil tayyareciliğin doğumunu sağlayacak bir halk teşekkülü idi. Bu kurulun bütün masraf ve hesapları halkımızın bağış kesesine dayanıyordu. Yani bu kurul toplumumuzun kendi öz isteği ve işiydi.

"Bütün dünya milletlerinde, emniyet ve selametin ve yaşamak imkânlarının yalnız hava silahının kudretine dayanacağı inancının doğmuş bulunduğu bir zamanda milli kaynakların tahdidi gibi bir zihniyetin milli mefkûre eseri olmayacağı aşikârdır. Bu acı kararın Türk havacılığı ve bunun sonucu hudutlarımızın hava müdafaası için ne kadar zararlı olduğunu şu hadisede kolaylıkla görmek mümkündür.

---

<sup>383</sup> B.C.A.,10.01.1931, Dosya No: 6240, Fon Kodu:3010, Yer: 60.404.7; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 15.

“Cevat Abbas Bey reisliğinde Tayyare Cemiyeti 1925 senesinde kurulmuş ve zengin bir programla işe başlamıştı. Bu hayırlı tasarımı yoluna koyamadan, yerine Bay Fuat Bulca getirildi. Eğer, Tayyare Cemiyetinin ilk kuruluşunda eksiksiz ve tam teşekküllü bir tayyare mektebi ve bir makinist mektebi işe başlasaydı, Hava Kuvvetlerimiz için pek çok eleman yetişmiş olacaktı”<sup>384</sup> sözleriyle cemiyeti ve yöneticilerinin aldığı kararları eleştirmiştir.

#### **2.2.1.6. Türk Havacılık Sanayisinin Kurulması**

##### **2.2.1.6.1. TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi) (1926)**

Genç Türkiye Cumhuriyeti’nde başta Gazi Mustafa Kemal Paşa olmak üzere tüm yönetici kadro havacılığın önemine ve geliştirilmesi gerektiğine inanmıştır. Ayrıca sadece uçak satın alarak veya pilot yetiştirerek havacılığın gelişeceğine inanmayan ülke yöneticileri dönemin şartları değerlendirildiğinde oldukça cesur ve önemli bir karar da almıştır. Bir yandan uçak alınarak pilot yetiştirilirken diğer yandan uçak imal edecek fabrikaların kurulması da düşünülmeye başlamıştır.

Türkiye’nin ilk askeri bayan pilotu Sabiha Gökçen anılarında Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın havacılığa ve Tayyare Cemiyetine verdiği önemi ve uçak alımının yanında uçak sanayisinin de önemli ve gerekli olduğuna inandığını birinci ağızdan aktarmaktadır. Gökçen söz konusu anılarında; Atatürk’ün geleceğin göklerde olduğuna inandığını ve havacılığın en büyük tutkularından birisi olduğunu, havacılıkla ilgili bütün yayınları izleyerek bu konudaki gelişmeleri Türkiye’de uygulamaya geçirmeye çalıştığını, Atatürk’ün insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmelerin havacılık alanında olacağını düşündüğünü ifade etmiştir<sup>385</sup>.

Yine Gökçen, Paşa’nın arkadaşlarıyla yaptığı hemen her toplantıda, Türk Tayyare Cemiyetinin geleceğinden, daha fazla parasal desteğe gereksinim duyulduğundan ve uçak fabrikalarının Türkiye’de de kurulması gerektiğinden bahsettiğini ifade etmiştir.

Gökçen yine böyle bir toplantıda Paşa’nın; “Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz sürece, yabancı ülkelere

<sup>384</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.207.

<sup>385</sup> Sabiha Gökçen, *Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, Türk Hava Kurumu Yayınları:2, Evrim Matbaacılık, İstanbul, 1982, s.64.

bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayisine bakınız. Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birdenbire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayisi alanına, otomotiv sanayisine, kısaca aklınıza gelen her alana.

“Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.” açıklamasıyla artık uçak fabrikalarının kurulması gerektiğini işaret ettiğini aktarmıştır<sup>386</sup>.

Görüldüğü üzere Gazi Mustafa Kemal Paşa’da dünya havacılığının ne kadar büyük bir hızla geliştiğinin ve Batılı devletlerin ellerindeki eskiyen teknolojilerini kendileri gibi yolun başındaki ülkelere satmak istediklerinin farkındadır. Bu bilinçle artık beklemenin Türkiye için hiçbir fayda sağlamayacağı inancıyla onların kurduğu her şeyi kendilerinin de kurması gerektiğini ve artık üretime geçmenin zamanının geldiğini açıklamaktadır.

Yapılan tüm araştırmalar ve yabancı ülkelerle kurulan koordineler sonucunda Türk Hükümeti böyle bir fabrikanın kurulması için çareler düşünmeye başlamış, Versay Antlaşması’nın hükümleri gereği ülkesinde silah sanayisine yatırım yapamayan Almanya’nın başka ülkelerde fabrika kurma çabaları her iki ülke için gerekli olan fırsatı yaratmıştır. 7 Eylül 1925 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı ile Alman Junkers Flugzeugwerke Aktein Gesellschaft (Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi) arasında imzalanan anlaşmayla Kayseri’de bir uçak fabrikası, Eskişehir’de de bir uçak tamir bakım tesisinin kurulması kararlaştırılmıştır<sup>387</sup>.

---

<sup>386</sup> Gökçen, a.g.e., s.67.

<sup>387</sup> Zeynep Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ*, Hava Kuvvetleri Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2002, s.1.



TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi) adlı fabrika inşaatına 1925 yılında başlanmış, Kayseri'ye demir yolu ulaşımının bulunmaması dolayısıyla gelen malzemeler atlı arabalar, kamyon ve develerle taşınmış, her türlü teçhizat Almanya'dan getirilmiştir. Fabrika personeli ise Almanya'dan getirilen beş mühendis, 120 Alman işçisi ile 240 Türk işçisinden oluşmuştur. Kayseri'de yapımı tamamlanan uçak fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde büyük bir törenle açılmıştır<sup>388</sup>.

Fabrika açılışına hükûmet erkânı ve pek çok kişi davet edilmiş, Ankara'dan törene gelecekler için Junkers Şirketi'nin Ankara'da bulunan büyük yolcu uçakları tahsis edilmiştir.

TOMTAŞ Meclisi İdare Reisi Konya Mebusu Refik Bey söz konusu törende; "Umumi hayat arasında her şubede olduğu gibi süratle inkişaf eden Türk hizmet hayatı arasında deruhte ettiği vazifenin ehemmiyet ve azametiyle mütenasip olarak hiç şüphesiz en büyük istikbale namzet olan bu fabrikanın kapılarını açarken bu fabrikanın ve büyük eseri amil ve sahiplerinden biri olan Müdafai Milliye Vekili muhterem Recep Bey'i ve bu mesut içtimaya iştirak eden zevatı aliyeyi en büyük hürmet ve muhabbet duyguları ile selamlarım.

"Almanya'da yüksek bir şahsiyet olarak tanınmış olan idealist Prof. Junkers'le müştereken vücuda gelen Türk Tayyare ve Motor Şirketi Müessesesi, hayatı faaliyete atıldığı andan itibaren her taraftan ve bilhassa makamat aliyeden gördüğü en yüksek itimat ve teshilata layık olmak için bütün mesai ve kudretini sarf etmiştir. Bugün heyeti muhteremeye arz edeceğimiz bu mesainin naçiz bir semeresini göstermekle mübahi olacağız.

"Büyük bir itimadı nefisle şimdiden vaad ederiz ki, fabrikanın diğer kısmını önümüzdeki senenin bu aylarından evvel faaliyete getirmiş olmakla vazifemizi deruhte ettiğimiz mesuliyeti ispat etmiş olacağız<sup>389</sup>. İsmet Paşa Hükûmeti, laftan ziyade işe ehemmiyet veren, hayalden ziyade hakikat üzerinde yürüyen en kuvvetli bir idareyi hepimizin nazarında tecelli ettiren bir heyettir. Vazifesini her manasıyla idrak eden hükûmetimiz milleti saadete sevk eden çok esaslı programını anbean fiile çıkarmakla meşguldürler. Muhterem Başvekilimizin iki eserinde de şuracıkta kemali hürmetle şahit olmaktadır...

<sup>388</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.171-172.

<sup>389</sup> Verel, İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir, C.II, s. 427.

“... İşte bu karşımızda görülen Tayyare Fabrikası büyük devlet adamının çizdiği yüksek programın ana hatlarından birisini teşkil etmektedir. Hiç şüphesiz dün temeli atılan ve bugün faal bir hale gelen ve yarın gelişmiş şeklini alacak olan bu müessese aziz yurdumuzun her tarafını her hangi bir saldırıya karşı muhafaza etmek için lazım olan vasıtaları sağlayacak bir müessesedir<sup>390</sup> .

“Bu itibarla bu müessese hiç şüphesiz, Cumhuriyet Hükûmeti’ni ve o hükûmetin riyasetinde bulunan Başvekilinin en büyük eserlerinden biri olmuştur. Efendiler, tafsilatına geçmeyerek ehemmiyetle işaret ettiğim bu müessese vücuda gelinceye kadar memleketin müdafaa ve muhafazasına, milletin saadet ve refahına karşı olan her işi bozmak için çalışan düşmanlarımız bu müesseseyi her iki şekilde akamete uğratmak için akıl ve hayale gelmeyen şekillerle faaliyete koyulmuşlardır.

“Malum maksatlarla yürütülen bu propagandayı asla ve bir an için dikkate almayan heyetimize ve bütün millete hemen huzur ve rahat temin etmek için mütemadiyen uğraşan yüksek kumandanlarımızdan ve büyük mürşitlerimizden Erkânıharbiye Umumiye Reisi Müşir Fevzi Paşa Hazretlerini ve bu içtima münasebetiyle de kemali hürmetle selamlamayı bir görev sayarım. Bu eser, samimiyetle ifade edilebilir ki, onun yüksek himayeleriyle oluşmuştur.

“Hemşehrîsi olmakla büyük bir gurur duyduğum Kayseri ve onun halkı için refah temin edecek olan bu müesseseler bir başlangıçtır. Bu mesut hadise karşısında bu müessesenin başında bulunan bir fert gibi değil içinizden bir fert gibi aynı derecede zevk ve saadet duymaktayım. Ve sizin bu eserin vücuda gelmesi için gösterdiğiniz büyük fedakârlıklar karşısında duyduğum minnet ve şükran hislerimi sözlerime eklemekle bahtiyarım.” diyerek açılan fabrikanın Türkiye’ye sağlayacağı olumlu katkılardan bahsederek havacılığın gelişmesine yönelik çalışmalarından ve desteklerinden ötürü İsmet Paşa Hükûmeti’ne teşekkür etmiştir.

Refik Beyin nutkunu müteakip Müdafai Milliye Vekili Recep Bey fabrikanın askeri, sınai, iktisadi faydalarından bahisle kısa bir girişin ardından önemli açıklamalarda bulunmuştur.

---

<sup>390</sup> a.g.e., s. 428.

Recep Bey yaptığı konuşmada; "...Bizim memlekette bir büyük sanat meselesi, mesela bir tayyare fabrikası kurulması mevzubahis olduğu zaman öyle kitleler vardır ki, bu teşebbüsten bahsetmeyi bile milletimiz için çok görürler. Mesela devlet büyük demir yolu siyasetine başladığı zaman bunun manasız bir teşebbüs olduğunu iddia edenler bulunmuştur. Fakat görüyorsunuz ki, bütün güçlüklerle rağmen faili hakikat onları yalanlamış ve çok mesafe kat etmiş bulunuyoruz.

"Efendiler; herhangi bir güçlük mevzuu bahis olduğu zaman onu küçümsemek, büyük şeylerin kolay yapılacağını zannetmek elbette büyük bir hata olur. Fakat güçlükten korkmak en büyük bir felakettir. Güçlüğü mağlup etmek için üstüne yürümek lazımdır.

"Mesela düşününüz ki, bundan 5-6 sene evvel memleketimizde bir otomobili idare edebilecek liyakatli bir şoför bulmak bir muzafferiyet sayılırdı. Fakat bugün Anadolu'nun herhangi bir köşesinde elinizi uzattığınız zaman ziraat ve sanayi hayatında bir traktörü ve bir makinayı kullanacak adamı nispeten kolay buluyoruz.

"...Bir taraftan artırabildiğimiz ve behemhahal artırmaya mecbur olduğumuz menabii emsali müesseselerle tahsis eylemeyi hiçbir suretle ihmal eyleyemeyiz. Bir taraftan kendi menabilimizle ileri giderken diğer taraftan bulacağımız ecnebi menabiinden, ecnebi delaletlerinden azami istifade edeceğiz.

"İşte efendiler, bugün kapıları önünde toplandığımız bu müessesenin vücuda getirildiği Erciyes Dağı'nın etekleri devletin arz ettiğim her iki yoldaki mesaisinin iltisak eylediği bir noktadır. Bir taraftan yalnız milletin kesesinden ve yalnız milletin kafasından kuvvet alan Anadolu demir yolları da yaklaşıyor. Yakında Kayserililer lokomotifin bacasından çıkan buharın korkusunu duyacaktır. Diğer taraftan burada bir tayyare motor fabrikası inşaatı bitmiş bulunuyor<sup>391</sup>.

"Yüksek bir Alman firması olan Junkers müessesesi ile el ele vererek bir seneden beri çalışıyoruz. Karşılıklı iyiniyet ve tarafların karşılıklı ve

---

<sup>391</sup> a.g.e., s.430.

makul menfaat ve iyiniyeti ile elde edilmiş ve bu sayede bir senede bu gördüğümüz eser vücuda gelmiştir.” diyerek havacılığın gelişmesinin ve fabrikanın açılışının önemini vurgulamıştır.

Recep Bey'in nutkundan sonra Kayseri Belediye Reisi tarafından fabrikanın kapısındaki kurdela kesilmiş ve merasime iştirak edenlere fabrika gezdirilerek uzmanlar tarafından fabrika hakkında bilgi verilmiştir. Bu münasebetle Gazi Mustafa Kemal Paşa ve Başvekil İsmet Paşa' fabrikanın açılışına yönelik telgraflar çekilmiş, törene gelenler ertesi sabah yine tayyare ile Ankara'ya uçmuşlardır.

Kayseri'de ilk tayyare fabrikasının açılışı dönemin gazetelerinde de yer almış, 8 Ekim 1926 tarihli *Vakit* gazetesinde “Kayseri'de ilk tayyare fabrikasının resmi açılışı” başlığı yer almış, *Akşam* gazetesinde haber “Kayseri Tayyare Fabrikası'nın açılışı parlak bir surette icra edildi” başlığıyla verilmiştir. *İkdam* gazetesi “Türk faaliyet ve azminin fenni sahada yeni bir muvaffakiyeti ve eseri” başlığını ve *Son Sürat* gazetesi de “Türkiye bundan sonra hava müdafaa vasıtalarını kendisi yapacaktır” başlıklarını atarak Türkiye'de uçak fabrikasının açılışını haber yapmışlardır<sup>392</sup>.

3.360.000 TL sermaye ile kurulan TOMTAŞ'ın 125.000 liralık sermayesi Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmıştır<sup>393</sup>. Fabrikanın açılmasıyla Hava Kuvvetlerinde bulunan Junkers A-20 ve Junkers F-13 uçaklarının bakım, onarım ve revizyonlarına başlanmış, fabrika açılışından sonra hangar inşaatı, malzeme nakli ve tezgah montajı sürmüştür<sup>394</sup>.

Fabrikalarda çalıştırılan Alman mühendis ve işçilere yüksek ücret verilmesi uçak revizyon ve tamir maliyetlerini yükseltmiş, bu durum aynı iş yerinde çalışan Türk mühendis ve işçiler arasında ise huzursuzluk yaratmıştır. TOMTAŞ şirketinin kuruluş mukavelesinde Türk tarafının aleyhine bulunan bazı maddelerin yanı sıra Junkers firmasının üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmemesi sorunları da beraberinde getirmiştir. 1928 yılında Junkers'in, TOMTAŞ'a sunduğu K-39 ve K-45 tipi Junkers uçaklarının performansının denemelerde uygun bulunmaması TOMTAŞ

<sup>392</sup> *Vakit*, 8 Ekim 1926; *Akşam*, 8 Ekim 1926; *Son Sürat*, 8 Ekim 1926; *İkdam*, 8 Ekim 1926.

<sup>393</sup> Hüsnü Özlü, “Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayi Girişimi Örneği: TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi)'in Kuruluş ve Gelişimi”, *Atatürk Haftası Armağanı Dergisi*, (10 Kasım 2004), s.208.

<sup>394</sup> Gülten, a.g.e., s.6.

ile patent ve lisans anlaşmaları ile tatbikatı konusunda anlaşmazlık çıkmasına yol açmış ve firma ile TOMTAŞ arasındaki huzursuzluk önemli boyutlara ulaşmıştır<sup>395</sup>.

Söz konusu olumsuz gelişmeler üzerine Kuvva-i Havaiye Müfettişliği tarafından alınan bir kararla TOMTAŞ'ın faaliyetleri durdurularak 28 Haziran 1928'de fabrika kapatılmıştır<sup>396</sup>.

Fabrikanın kapatılması üzerine teknisyenlerin bir kısmı ayrılmış, teknik eleman ihtiyacının sivil kadrolardan karşılanması planlanmıştır. Mühendis adaylarının Avrupa'ya tahsil için gönderilmesi görevini Tayyare Cemiyeti devralmış, cemiyetin yaptığı sınav sonucunda beş kişi Fransa'ya uçak mühendisliği eğitimi almaya gönderilmiştir<sup>397</sup>.

24 Kasım 1929'da Junkers Firması ile Milli Savunma Bakanlığı arasında yapılan bir protokolle Junkers Firmasının bütün hisseleri 520.000 TL karşılığında Türk Tayyare Cemiyetince alınarak Hava Müfettişliğine devredilmiştir. Devir anlaşması ile TOMTAŞ'a ait Kayseri Tayyare Fabrikası, Türkiye'de ve gümrük depolarında bulunan tüm lisanslarını, patentlerini, tezgâh, kalıp, uçak motor ve malzemeler ile tesislerin tamamını Türk tarafına bırakmıştır<sup>398</sup>. Kurulduğu 1926 yılından, 1928 yılına kadar geçen sürede 30 adet Junkers A-20 av eğitim uçağı, 20 adet Junkers F-13 Limousine irtibat-nakliye uçağı montaj, kısmi imalatı, imalat geliştirme ve prototip üretimi yapılmıştır<sup>399</sup>.

Vecihi Hürkuş TOMTAŞ'ın kuruluşundan, kapanışına kadar geçen süreci, "Bir Tayyareci'nin Anıları" adlı kitabında aktarmıştır. Hürkuş söz konusu anılarında, anonim şirket olarak teşkil edilen idare meclisi azalarının, havacılıkla hiçbir alakası bulunmayan kimselerden olmasının ve sadece TBMM mensuplarının bulunmasının bu teknik işletmenin daha ilk hamlede fena bir kanala doğru yol almasına sebep olduğunu, idare meclisi toplantılarında idari mevzuların ele alındığını ve yüzde 51 çoğunluğun Türk azalarda olmasına rağmen işletmeye dair alınan kararların yalnız

---

<sup>395</sup> a.g.e., s.15.

<sup>396</sup> Rifat Bayrak, "TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi", *Uçantürk*, Sayı 382 (Mart 1994), s.42.

<sup>397</sup> Gülten, a.g.e., s.15.

<sup>398</sup> Deniz, a.g.e., s.13.

<sup>399</sup> Gülten, a.g.e., s.75.

Alman üyelerin istedikleri gibi olduğunu, Türk üyelerinse teknik mevzuların yabancıları olduğu için hiçbir fikir beyan edemediklerini açıklamıştır<sup>400</sup>.

Ayrıca TOMTAŞ'ın, daha ilk kurulmaya başladığı tarihten itibaren Hava Kuvvetlerine tayyare satmakta ve o tarihte adeta Hava Kuvvetlerinin ikmal mesnedi halini almış durumda bulunan Yılmazlar ve Cudiler diye tanınan iki firmanın dolaylı müdahaleleriyle mücadele etmek mecburiyetinde bulunduğunu, söz konusu firmaların hemen her gün Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı bürolarında özellikle teknik büro personeline etki yapmaya çalıştığını, böylece milli bir teşekkülün yaşamasını istemediklerini ve anılan firmaların, Hava Kuvvetleri Türk malı uçaklara sahip olduğunda yabancı uçak alma ihtiyacının kalmayacağını iyi bildiklerini ifade ederek Türk havacılığına engel olan unsurları açıklamıştır.<sup>401</sup>

Yine Hürkuş; bu anlaşma ile dünyanın en büyük tayyare fabrikasına sahip olduklarını, devletin TOMTAŞ'ın teşekkülü için hiçbir fedakârlıktan kaçınmadığını ve milli hava endüstrimizin özel kaynaklar halinde mili havacılığı beslemesi için milyonlar harcadığını, TOMTAŞ'ın doğumunun sebebi unutulmayacak olan İstiklal Savaşı gerçekleri ve vatan savunma umutlarını milli kaynaklara dayamak amacı olduğunu, bu şartlar altında ve ciddi güçlükler içinde TOMTAŞ müessesesinin devletten beklediği yardım ve alakayı görmeden çırpına çırpına, fabrikayı gelecek ümidi ile teşkile sabırla devam ettiğini, aradan hayli zaman geçtiğini, bu müddet içinde fabrikaya ne bir sipariş ne de bir yardım yapıldığını, bütün ümit kapıları kapandıktan ve TOMTAŞ müessesesinin, personeline haklarını ödeyemeyecek duruma düştükten sonra konunun hukuk safhasına intikal ettiğini ve 1928 yılında TOMTAŞ müessesesinin iflas yolu ile kapandığını ifade ederek TOMTAŞ'ın kapatılma sebeplerini aktarmıştır<sup>402</sup>.

#### 2.2.1.6.2. Eskişehir Uçak Tamir ve Bakım Fabrikası (1926)

Alman Junkers Firması ile yapılan anlaşma gereğince 7 Eylül 1925 tarihinde Kayseri Tayyare Fabrikasından ayrı olarak Eskişehir'de onarım ve montaj işlerini yapacak bir fabrika kurulmasına karar verilmiş ve 1926 yılında resmen açılmıştır. Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi (Hürkuş) Bey, teknisyen olarak çalıştığı

---

<sup>400</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.228.

<sup>401</sup> Aynı yer.

<sup>402</sup> Aynı yer.

fabrikada Vecihi-14 adıyla bir uçak geliştirmiş ancak başarılı olamamıştır. 1928 yılında TOMTAŞ'ın lağvedilmesi sonucu tesisler Hava Müfettişliğine devredilmiştir<sup>403</sup>.

Eskişehir Uçak Fabrikasında uçak üretimine yönelik ikinci prototip çalışması 1930'da Fransa'da tahsilini tamamlayıp yurda dönen Selahattin Reşit Alan Bey'in projesini yürüttüğü MMV-I isimli eğitim uçağı olmuştur. Uçağın prototipi 1932'de yapılmış, motor ve pervanesi Amerika'dan getirilmiş, bazı parçaları Kayseri Fabrikası'nda imal edilmiştir. İki kişilik uçağın uçuş tecrübeleri tamamlanmadan çalışmalar yarıda kesilmiştir<sup>404</sup>.

### 2.2.1.6.3. Kayseri Uçak Fabrikasının Yeniden Üretime Geçmesi (1932)

TOMTAŞ, kapanmasının ardından Kayseri Uçak Fabrikası adıyla Hava Müfettişliği yönetimine verilmiş, Fransa'da yetişen mühendisler ülkeye dönmeye başlamış ve Kayseri Uçak Fabrikasında görevlendirilmişlerdir<sup>405</sup>.

Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. Firmasının girişimleri sonucunda firmayla 1932 yılında geniş bir anlaşmaya varılmış ve yapılan anlaşmayla Curtis Hawk tipi av ve Fledling tipi eğitim uçakları alınmıştır. Alınan uçakların montajı Kayseri'de yapılmış ve iki yılda 33 adet Curtiss Hawk ve sekiz adet Fledling uçağı imal edilmiştir<sup>406</sup>.

1933 yılında fabrika tamamen Milli Savunma Bakanlığına devredilmiş, üretilen bir adet Fledling uçağı 1934 yılında Yüzbaşı Enver Akoğlu tarafından Tahran'a götürülerek Türk Devleti'nin hediyesi olarak İran'a verilmiştir<sup>407</sup>.

1935 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik AG (Gotha) firması ile lisans anlaşması imzalanmış, 1936 yılı başında Gotha 145 uçak üretimi için Türk mühendis ve teknisyenler Almanya'ya eğitime gönderilmiş, 1939 yılına kadar Kayseri Tayyare Fabrikası'nda 46 adet Gotha 145 uçağının montajı gerçekleştirilmiştir<sup>408</sup>.

---

<sup>403</sup> H.Nadir Bıyıkoğlu, *Türk Havacılık Sanayii*, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayını, Yayın No: SSM-4, Ankara 1991, s.10.

<sup>404</sup> Bıyıklioğlu, a.g.e., s.13.

<sup>405</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.353-354.

<sup>406</sup> Bıyıklioğlu, a.g.e., s.12-13.

<sup>407</sup> Tayhani, a.g.e., s.224.

<sup>408</sup> Bülent Yılmaz, "Türkiye'de Havacılık Sanayii" *Savunma ve Havacılık Dergisi*, C.25/144, Sayı 2011/02 (2011), s.165.

Kayseri Uçak Fabrikası 11 US-4, 11 PS-2, ve altı adet G-9 planörü inşa etmiş, toplam 28 planörden son sekiz adedi 1936 yılında Türk Hava Kurumuna teslim edilmiştir<sup>409</sup>.

1937 yılında Polonya'nın Panstwowe Zakłady Lotnicze firması ile yapılan anlaşmayla PZL-24 tipi uçak lisansı alınarak 1938 yılına kadar bu uçaklardan 22 adet üretilmiştir<sup>410</sup>.

Fabrikada yapılmakta olan PZL tipi tayyarelere konulacak Gnom Rhon tipi motorların Fransa'da üretildiği fabrikada imal tarzını görmek üzere 1937 yılında Hava Fen Şubesinden Mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri Tayyare Fabrikasından İrfan Berkmen, Mithat Yılmaz ve Mehmet Çöner adlı üç tayyare ustası altı ay süreyle Fransa'ya gönderilmiştir<sup>411</sup>.

Her ne kadar birçok kaynakta yukarıda açıklanan sayıda uçak üretildiği kaydedilse de Türkiye'de Atatürk Döneminde motor üretilmediğine yönelik bir kaynağa rastlanılmamıştır. Bu da dönem içinde dünya havacılığıyla uçak üretimi açısından karşılaştırıldığında, Türkiye'nin çok sayıda uçak üretimine geçememesini, yeni uçak tipleri üzerinde çalışılmamasını ve bu sahada verimli bir gelişmenin olmamasının sebebini açıklamaktadır. Çünkü motor bir uçağın uçurulabilmesi ve hız yapabilmesi için en hayati organların en başında gelmektedir. Bir uçağın hertürlü aksamını yapsanız da motorunu üretemiyorsanız bu durum gelişiminizin tamamen dışı bağımlı olarak süreceği anlamına gelmektedir. Bu faktör de göz önüne alındığında Türkiye'nin bu sahada dönem içinde tam anlamıyla bir gelişme içinde olabildiğini söylemek mümkün görülmemektedir.

### **2.2.2. İlk Sivil Havacılık Kulübünün Kurulması: İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü (1927)**

İstanbul'da 1927'de İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü adıyla bir sivil havacılık kulübü kurulmuş, kulübün Nizamnamesinde, Tayyareciler arasında dayanışmayı temin etmek ve tayyareciliği halka sevdirmek amacıyla kurulduğu belirtilmiştir. Kulüp üyelerinin kayıt ücretinin 10 lira, yıllık aidatın ise 12 lira olduğu açıklanmıştır. Kulübün kurucuları; Halk Fırkası Müfettişi İbrahim Tali Bey, Edirne

<sup>409</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.355.

<sup>410</sup> a.g.e., s.353-354; bkz. ek: 16.

<sup>411</sup> B.C.A., 5.5.1937, Sayı: 65.362, Dosya: 238-323, Fon Kodu: 30.18.1, Yer No: 74.36.17; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 17.



Mebusu Faik Bey, Giresun Mebusu Hakkı Tarık Bey, Menteşe Mebusu Yunus Nadi Bey, İzmir Mebusu Osmanzade Hamdi Bey, Talim ve Tedris Umum Müfettişi Selim Sırrı Bey, Seyrüsefain Umum Müdürü Sadullah Bey, Tahlisiye Umum Müdürü Necmettin Bey, Halk Fırkası Beyoğlu Mutemedi Hidayet Fuat Bey, Halk Fırkası Yeşilköy Mutemedi Vasfi Bey, Halk Fırkası Taksim Mutemedi Zafer Bey, Avukat Orhan Hamit ve Nazmi Nuri Beyler, Tüccar Ali Nuri ile Mehmet Fazıl Beyler, Tayyareci Fevzipaşazade Şakir Fevzi Bey, Ömer Rüştüpaşazade Ekrem Bey, Tayyareci Ali Mahirbeyzade Haynünnas Bey ile Tayyare Motor Şirketi İstanbul Bürosu Müdürü Mithat Nuri (Tuncel) Bey ve Emekli Polis Müfettişi Seyid Bey'dir<sup>412</sup>.

Mümtaz Faik, Havacılık ve Spor dergisinde "Tayyare Kulüpleri" başlığıyla yazdığı makalesinde; "Tayyare kulüpleri aynı zamanda, Türk sporuna yeni bir inkişaf zemini hazırlayacaktır. Karada ve denizde yapılan sporlara büyük bir ehemmiyet vermeye başlayan Türk gençliği yüksek terakki kudret ve istidadını havada bütün mahariyetiyle göstermeye muktedirdir. Gaye yüksektir ve onun için de yükseklere çıkmak lazımdır. İşte tayyare kulüpleri yalnız Türk sporculuğuna yeni bir inkişaf sahası, yeni bir terakki hamlesi hazırlamakla kalmayacak, aynı zamanda Türk tayyareciliğine de şekil verecektir. Biz onun için tayyare kulüplerine büyük bir ehemmiyet veriyor, bu kulüpler kurulmadıkça hakiki bir Türk tayyareciliğinin vücut bulacağını zannetmiyoruz. Çünkü bu sayede geçler tayyare ile daha sıkı temasa girecekler ve hava için kendilerinde bir heves uyanacaktır. Ancak bu hevestir ki gençlerimizi hava vasıtalarına ısındıracak ve onlara bunları kullanmak, öğrenmek fırsatını hazırlayacaktır." diyerek tayyare kulüplerinin önemini aktarmıştır<sup>413</sup>.

Her ne kadar 1927 yılında Türkiye'de ilk sivil havacılık kulübünün açılması çok olumlu bir gelişme gibi görülse de anılan kulüp birçok sebeple tam bir etkinlik gösterememiş ve gelişme kaydedememiştir. Bu durumun da Türkiye'de zaten varolan ve sivil havacılık konularında yetkili tek organ olarak ortaya çıkan Türk Tayyare Cemiyetinden kaynaklanmış olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim Vecihi (Hürkuş) Bey anılarında cemiyetin anılan kulübe yönelik tavrını sert bir şekilde eleştirmiştir.

<sup>412</sup> B.C.A., 1927, Fon Kodu: 400.01, Yer No: 569.2264.4.

<sup>413</sup> Mümtaz Faik, "Tayyare Klüpleri", *Havacılık ve Spor*, Sayı 12 (30 Kasım 1929), s.234.

### 2.2.3. İlk Sivil Uçuş Okulunun Açılması: Vecihi Sivil Tayyare Okulu (1932)

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi (Hürkuş) Bey, tüm yaşantısını havacılığa vermiş ve Türk havacılığının gelişimine adanmıştır. Askeri havacılıkta yapmış olduğu hizmetlerin ardından sivil havacılık alanında da önemli girişimlerde bulunmuş, Türk Tayyare Cemiyetinin açılışında ve çalışmalarında gerçekleştirdiği faaliyetlerin ardından kendi adına sivil havacılık faaliyetlerinde de bulunmuştur.

Uçak imalatı konusunda da girişimleri bulunan Vecihi Bey, Birinci Dünya Savaşı sırasında bir av uçağı tasarlamışsa da yetkililerin ilgilenmemesi sonucu projesini gerçekleştirememiştir<sup>414</sup>.

Kurtuluş Savaşı'nın ardından Vecihi'nin ikinci girişimi gerçekleşmiş, Yunanlılardan kalan eski uçak kalıntısını bir araya getirerek ilk uçağını yapmış ve 1925 yılında söz konusu uçağı uçurmuştur. İzinsiz yaptığı bu uçuş sebebiyle Hava Kuvvetleri tarafından 15 gün hapis cezası alması ve yaşadığı bir takım olumsuz olayların sonucu görevinden istifa ederek Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas (Gürer) Beyle beraber Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluş çalışmalarında bulunmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin kurulduğu yıl içinde Cevat Abbas Bey ve ekibi yönetimden istifa etmiş, kurum başkanlığına Fuat (Bulca) Bey getirilmiştir. 19 Ekim 1925'ten sonra cemiyet yöneticileri tarafından verilen, görevler dışında başka işle uğraşılmaması emrinin ardından Vecihi Bey cemiyetten ayrılmıştır<sup>415</sup>.

Kayseri'de Junkers firmasıyla ortak TOMTAŞ Uçak Fabrikasının açılmasının ardından burada çalışmaya başlayan Vecihi Bey, 1929'da Türk Tayyare Cemiyetinde yeniden görev almış, burada da 1930 yılında Vecihi XIV adlı bir uçağı imal ederek başarıyla uçurmuştur. Uçağın teknik muayenesi yapılamadığından uçuş vesikası verilmemiş, Vecihi uçağı parçalarına ayırarak bu halde Çekoslovakya'ya götürmüştür.

---

<sup>414</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.47.

<sup>415</sup> Osman Yalçın, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 15 (Şubat 2010), s.109-110.

ve anılan ülkeden uçuş müsaadesini almıştır. 1932 yılında çıkan anlaşmazlıklar sebebiyle kurumla yollarını yeniden ayırmıştır<sup>416</sup>.

Vecihi Bey yaşamış olduğu birçok olumsuzluğa karşın yılmamış ve artık havacılık alanında bağımsız hareket etmeye başlamıştır. Bu kapsamda 21 Nisan 1932’de hazırlamış olduğu “Sivil Tayyare Mektebi” tüzüğünü Genelkurmay Başkanlığına, Milli Eğitim, Milli Savunma ve İçişleri Bakanlıklarına göndermiştir. Vecihi Sivil Tayyare Okulu 27 Eylül 1932’de resmi müsaade ile teşekkül etmiş, özel olan okulun kanuni mercisi Milli Savunma Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığı olmuştur. Mektebin kuruluş amacı; Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci yetiştirmek, her hususta Türkiye Cumhuriyeti kanunlarının izin verdiği ölçüde hava ordusunun yedek kuvvetine Türk çocuğu yetiştirmek olarak belirlenmiştir. Motorlu ve Motorsuz tayyareciliğe ait iki şube şeklinde oluşturulan mektepte Vecihi XIV tipi uçaklar kullanılmış, motorsuz planör eğitimi ücreti 150 lira olmuş, ayrıca tamirat karşılığı 100 lira ücret alınmıştır. Motorlu uçakla eğitim ücreti 850 lira olurken tamirat için 150 lira alınmış, öğrencilerin sigorta bedelleri kendileri tarafından ödenmesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu mektebe başlangıçta 10 erkek ve iki kız öğrenci alınmış, kız öğrencilerden birisi Vecihi’nin kız kardeşi Bedriye Hanım olurken, diğeri ise kızı Eribe Hanım olmuştur. Okulda eğitim faaliyetleri devam ederken ikinci bir Vecihi XIV uçak yapımına başlanmıştır<sup>417</sup>.

1933 yılında Vecihi Sivil Tayyare Okulu ilk semerelerini vermeye başlamış, yılın ilkbahar ve yaz ayları aralıksız uçuşlarla geçmiş, ilk grup öğrencilerden bazıları yalnız uçar hale gelmiştir. Yoğurtçu Park’ın karşısındaki spor kulübünün küçük meydanında öğrenciler uçup, kalkış ve inişleri rahatlıkla yapar hale gelmiştir. Hürkuş’un okuluna İktisat Bakanlığından 1500 TL, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ve İstanbul Parti Başkanı eski havacılarından Cevdet Kerim İncedayı 1000 TL yardım yapmışlardır. Selimiye Kışlası Tümen Komutanı General Galip Deniz de uçuşların yapıldığı Kuyubaşı’ndaki zemini bozuk araziye düzenleyerek yapılan bu yardımlara iştirak etmiştir. Mühürdarzade Nuri (Demirağ) Bey ise Vecihi Beyin okuluna yaptığı ziyarette uçak imal edilen bölümü gezdiğinde çok etkilenerek okula 5000 lira bağışlayıp kendi adına bir uçak yapılmasını istemiştir. Hürkuş yine uçak

---

<sup>416</sup> Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.233-261.

<sup>417</sup> **a.g.e.**, s.312-319.

imal faaliyetlerinin yoğunlaşması üzerine Genelkurmay Başkanlığına malzeme yardımı isteğiyle başvurmuş ve Mareşal Fevzi (Çakmak) Bey de bu talebi olumlu karşılamıştır. Vecihi okulda eğitim faaliyetlerini yaparken Tekel İdaresi için küçük paraşütlerle hazırladığı eşantiyon içki ve paketler içindeki sigaraları havadan atarak Türkiye'deki ile havadan reklam faaliyetlerini icra etmiştir. Tekel İdaresinin ardından İş Bankası ve diğer bankalar da reklamlarını Vecihi'ye aynı yolla yaptırmıştır<sup>418</sup>.

Vecihi Bey okulun atölyesinde 1933 yılı içinde bir adet Vecihi XIV A, bir adet Vecihi XV antrenman uçağı, bir adet Vecihi XVI Nuri Bey adlı hafif yolcu uçağı imal etmiştir. Vecihi'nin talebeleri 30 Ağustos 1933'te beş uçaklık bir filo ile Zafer Bayramı'na katılmıştır. Vecihi'nin yaptığı uçaklarla eğitim alan öğrenciler 1933 yılında 314,43 saat 2893 sorti uçuş gerçekleştirmiştir. Yapılan uçuşlarda çok ciddi herhangi bir kaza kırım geçirilmemiş olması dikkat çekicidir. Daha önce Vecihi'nin imal ettiği uçaklarına uygun rapor veren Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi 1934 yılına gelindiğinde zorluk çıkarmaya başlamış ve olumsuz raporlar vererek okuldaki uçakların uçuşlarını kesmeye başlamıştır. Vecihi Bey de ekonomik açıdan içinde bulunduğu zor durumun üzerine eklenen bu tür sıkıntuların içinde Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat (Bulca) Beyden aldığı teklifle Türkkuşu çalışmalarına katılmıştır<sup>419</sup>.

#### **2.2.4. Ticari Havacılığın Temellerinin Atılması**

Osmanlı Devleti döneminde 1914'te Nuri Bey ve İsmail Hakkı Beyler ilk hava posta çantasını taşımış, iki çanta alan Nuri Bey ve İsmail Hakkı Bey birinci çantayı Bilecik'e, ikincisini de Eskişehir'e götürmüşlerdir<sup>420</sup>.

4 Mayıs 1914 yılında Yüzbaşı Salim (İlkuçan) Kudüs ve Gazze arasında posta taşımış, aynı yıl Osmanlı Hükûmeti Halep ve Bağdat arasında Ulusal Hava Birliğinin hava postası başlatma teklifini onaylamış, ancak Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla bu teklif gerçekleşmemiştir<sup>421</sup>.

<sup>418</sup> a.g.e., s.327-333.

<sup>419</sup> a.g.e., s.337-350.

<sup>420</sup> Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.104.

<sup>421</sup> Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967), Haz. Gökhan Sarıgöl, Kıvanç Hürtürk, Stuart Kline, D Yayınevi, İstanbul, 2009, s.14.

30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasının ardından Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetleri kesintiye uğramış ve savaş amaçlı uçak bulundurulmasına izin verilmemiştir. Milli havacılığın kurtarılması amacıyla Türk Hava Nakliye Cemiyeti adlı bir kuruluş meydana getirilmek istenmiş, söz konusu cemiyetin tüzüğünü Yüzbaşı Fazıl Bey, Üsteğmen Şakir (Hazım), Pilot Fehmi (Yemenli), Mazlum ve Vecihi (Hürkuş) Beyler hazırlamıştır. Milli Mücadele'nin başlaması bu projenin gerçekleşmesini engellemiştir. Yine Almanya'dan dönen Yüzbaşı Şakir (Fevzi) Osmanlı Havacılık Teşkilatının Posta Telgraf Bakanlığına devredilmesini ve uçakların havadan posta taşıma hizmetinde görevlendirilmesiyle kurtulabileceğini öngören bir rapor hazırlanmıştır. İngilizlerin onaylamaması sonucu bu proje de uygulanamadan tarih olmuştur<sup>422</sup>.

Türkiye'de kurulan ilk yabancı hava postası askeri olarak Fransız güçleri tarafından İstanbul-Bükreş ve İstanbul-Selanik arasında "Armees Alliées En Orrient-Poste Aérienne (Doğu Müttefik Kuvvetleri Hava Postası)" adıyla Eylül 1919'da kurulmuştur. Söz konusu posta hizmetiyle Bükreş kaynaklı İstanbul istikameti haberleşme yapılması, parça başı posta ağırlığının 50 gramı geçmemesi, kalkışların perşembe ve pazar günleri sabah 06.00'da gerçekleştirilmesi istenmiştir. Ayrıca tüm postaların çarşamba ve cumartesi günleri sabah 06.00 ve 07.00 arasında havaalanında toplanması planlanmış, tüm özel postalar için Fransız posta pulu biçiminde bir franklık sabit ücret alınması kararlaştırılmıştır. Hava postası 1922 yılına kadar devam etmiştir<sup>423</sup>.

Türkiye'de Gazi Mustafa Kemal Paşa önderliğinde başlayan yeni dönemin ardından yabancı ticari havacılık şirketlerinin temsilcileri de Türkiye'ye gelerek hava yolu işletmesi kurma girişiminde bulunmuşlardır. Türkiye ile ticari hava yolu ilişkilerini kuran ilk ülke Fransa olmuş, söz konusu ülkeyle ilk karşılıklı hava taşımacılığı anlaşması 03 Ekim 1922'de imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Fransız-Romen havacılık şirketi Compagine France-Roumaine de Navigation Aérienne

---

<sup>422</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.8-10.

<sup>423</sup> Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi, s.14.

(CFRNA)'e Prag-Viyana-Budapeşte-Bükreş üzerinden Paris-İstanbul (Yeşilköy) arasında ticari uçuşlar düzenleme hakkı verilmiştir<sup>424</sup>.

1923 yılında İstanbul-Bükreş arasında başlayan hava postası taşımacılığında faaliyetlerin ilk ayında 34 uçuş gerçekleştirilerek 24 kg posta taşınmıştır<sup>425</sup>. Türkiye'de yurt içi ilk tarifeli uçak postası ise 14 Şubat 1924'te İstanbul-Ankara arasında 3 saat 5 dakikada gerçekleşmiştir<sup>426</sup>.

Eylül 1924'te Fransız-Romen havacılık şirketi CFRNA'ya, İstanbul-Ankara hattında uçuş yetkisi verilmiş, üç aylık sürede şirket 1100 kg posta taşımıştır. 1925 yılı başında CFRNA'nın adı Compagnie Internationale de Navigation Aérienne-CIDNA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Şirketi) olarak değiştirilmiş, şirket Türkiye Posta Telgraf Müdürlüğü adına hava posta taşımacılığı konusunda resmi olarak yetkilendirilmiştir<sup>427</sup>.

CIDNA ile 20 yıllık bir sözleşme imzalanmış ve Yeşilköy'de yeni bir havaalanı inşa etme projesi onaylanmıştır. CIDNA anlaşmaya uygun olarak Yeşilköy Hava Meydanı'na 1926 yılında iki uçak hangarı, idari binalar ve tamir atölyelerinden oluşan bir tesis kurmuştur. Bu tesis Türkiye'nin ilk uluslararası sivil havaalanı olmuştur<sup>428</sup>.

Ticari sivil havacılık faaliyetlerinin giderek artması sonucu Hava Kuvvetleri Müfettişliği, sivil havacılık işlerinin belirli kurallara göre yapılmasını sağlamak amacıyla "Hava Trafik Talimatı" hazırlamış ve Milli Savunma Bakanlığına sunmuştur. Bakanlar Kurulu da söz konusu talimatı 9 Eylül 1925 yılında onaylayıp kararnamesini yayımlamıştır. 1 Ağustos 1926'da İtalyan Aero Espresso Şirketi İstanbul-Atina-Birindisi arasında yolcu taşımak amaçlı deniz uçaklarıyla sivil havacılık seferlerini başlatmıştır. Büyükdere'de hangar ve tesisler kuran Aero Espresso Şirketinde, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı pilotlarından Hasan Fehmi ve Rıdvan Beyler de görev almıştır<sup>429</sup>.

---

<sup>424</sup> Zeynep Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Hava Harp Okulu, Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2010, s.79.

<sup>425</sup> *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi*, s. 15.

<sup>426</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.303.

<sup>427</sup> *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi*, s.15.

<sup>428</sup> Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.79-81.

<sup>429</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.303.

Görüldüğü üzere yabancı devletlerin Türkiye’de hava yolu hattı kurmaları yoğunlaşmaya başlamış, Fransız, Alman, Romen ve İtalyan havacılık şirketleri Türkiye ile temaslarını artırarak hava yolu posta ve yolcu taşımacılığını gerçekleştiren ilk yabancı öncüler olmuşlardır.

Artık Türkiye’de sivil havacılığın en önemli ve vazgeçilmez kolu olan milli ticari hava yolu taşımacılığının kurulmasının gerekliliğine yönelik düşünceler ortaya çıkmaya başlamıştır. Yabancıların bu alanda yaptıkları yatırımlar Türk yöneticilerinin de dikkatini çekmiş ve bu konuda atılım yapılması gerektiği fikri ortaya çıkmaya başlamıştır. 1929 yılı Türk ticari havacılık tarihinde bir dönüm noktası olmuş, bu tarihten itibaren Amerikalı yetkililerle yapılan görüşmeler sonrasında havacılık alanında söz konusu ülkeyle yakın ilişki kurulmaya başlamıştır.

Bu dönemde 1925 yılından itibaren Türkiye’ye birçok yabancı ülke pilotu ve şirketi tarafından propaganda ve uçak tanıtım amaçlı ziyaretler gerçekleşmiş, söz konusu ziyaretler arasında en etkili olanı 18 Mayıs 1930 yılında Curtiss-Wright ihracaat şirketince yapılan ziyaret olmuştur. Söz konusu heyette Binbaşı Jimmy Doolite ve Binbaşı Hall başkanlığında sekiz pilot ve dört ayrı uçak bulunmuş, uçak tanıtımı için yapılan hava gösterilerinin ardından iki saatlik İstanbul-Ankara uçuşu gerçekleştirilmiş, bu uçuşla 16 saat süren tren yolculuğunun rahatsızlığını ortaya koymak ve uçakla yolculuğun rahatlığını göstermek amaçlanmıştır. Halkın önünde yapılan gösteri uçuşlarında Başbakan İsmet Paşa, eşi Mevhibe Hanım ve çocukları da bu uçaklara binerek uçmuştur<sup>430</sup>.

Söz konusu ziyaretin ardından Curtiss-Wright Şirketinin Başkan Yardımcısı Binbaşı William Robertson 1932’de Türkiye’ye gelerek kurulacak olan hava yolu rotaları ve hava limanlarıyla ilgili görüşmelerde bulunmuştur.

Türk basınında Türk hava hatları hakkında yapılan görüşmelere ilişkin çeşitli haberler çıkmıştır.

Akşam gazetesinde çıkan bir haberde; “Bir Amerikan müessesesinin memleketimizde tayyare postaları tesisi için yaptığı teşebbüsün büyük bir memnuniyetle karşılandığı belirtilmiştir. Avrupa’da nakliye vasıtaları çok fazla olduğu halde tayyare postalarının gittikçe arttığı, memleketimizde ise

---

<sup>430</sup> Havacılık ve Spor, 31 Mayıs 1930, s.409.

demir yolları ve yolların az olduğu, bu itibarla bir taraftan diğer tarafa gitmek için günlerin hatta haftaların geçtiği, tayyare postaları tesis edilirse seyahatlerin pek ziyade kolaylaşacağı ve bu uzun sürenin azalacağı vurgulanmıştır<sup>431</sup>.

Yine Son Posta'da konuyla ilgili çıkan haberde; "Merkezi New York'ta olan Amerikan Curtiss Şirketinin Anadolu'da hava nakliyatı tesisi için hükûmetimize müracaat ettiği, şirket namına Türkiye'ye gönderilen hava nakliyat müteahhassısı Binbaşı William Robertson ve arazi mütahassısı Mühendis Binbaşı Hall'un tetkikatta bulunmak üzere Eskişehir'e gittikleri belirtilmiştir. Binbaşı Robertson'un; amaçlarının Türkiye'de mükemmel bir hava nakliyat şebekesi kurmak olduğunu ve bu hususta bir rapor hazırladıklarını ifade ettiği kaydedilmiştir<sup>432</sup>.

Abidin Daver ise söz konusu teşebbüsü Havacılık ve Spor dergisinde yazdığı bir makalede şu sözlerle aktarmıştır: "Dünkü gazeteler memleketin medeni vesaitle teçhizi sahasında yeni bir adım daha atıldığını gösteren şu müjdeyi verdiler. Bir Amerikan grubunun yardımı ile Türkiye'de hava hatları tesis edilecektir.

"Muhterem okuyucularımızın hatırlarında olsa gerektir ki, Yeni Gün'de defalarca bu konu hakkında yazılar yazmıştım. Resimler, haritalar ve rakamlarla hava hatları tesisi noktasından her memleketten hatta komşumuz İran'dan bile geri kalmış olduğumuzu ispat etmiş, yıldırımları kışkırtan bir süratle ilerleyen sivil ve ticaret tayyareciliğinde bir müddet daha geri kalırsak, artık öteki milletlere yetişemeyeceğimizi söylemiştim. Filhakika dünya hava hatları şebekesini gösterir bir haritayı önünüze açtığımız zaman beynelmilel hava yollarının memleketimize gelir gelmez kesildiğini ve Türkiye ufuklarının göklerde bir Sedd-i Çin gibi yükseldiğini görüp de üzülmemek elde değildi.

"Ticaret tayyareciliğinin Türkiye'de teessüs ve inkişaf edememesi bizi birkaç noktada mutazzarır ediyordu.

1. Memleket dâhilinde, en seri nakil vasıtasından mahrum bulunuyorduk.

2. Avrupa'dan gelen ve Türkiye'den geçmesi lazım gelen beynelmilel hava hatları başka memleketlerden geçiyor, bu suretle bizim temin

<sup>431</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 71 (15 Mayıs 1932), s.1100.

<sup>432</sup> a.g.d., s.1101.



edeceğimiz muhtelif maddi ve manevi menfaatleri yok yere o memleketlere kaptırıyorduk.

3. Sivil tayyarecilik inkişaf edemediği için bir harp vukuunda, diğer memleketlerde olduğu gibi askeri tayyareciliğimiz için bir ihtiyaç kuvveti teşkil edemiyorduk.

4. Memlekette tayyare tamirhaneleri hatta imalathaneleri, Türkiye’de ticaret tayyareciliğın teessüs ve inkişafından elde edeceğimiz istifadeler çok mühim olacaktır.

“Yukarıda dört maddede hulasa ettiğim hususattan, bu istifadelerin neler olacağı kendiliğinden anlaşılır. Haritaya baktığımız zaman görürsünüz ki bazı mühim ve beynelmilel hava hatları Türkiye’den geçmek mecburiyetindedir. Ticaret tayyareleri en kısa ve en iktisadi olduğu için daima hattı müstakimi takip ederler. Türkiye yolu ise Avrupa’dan Asya’ya ve Asya’dan Okyanusya ve Avusturalya’ya giden en kısa yoldur. Irak, Afganistan, Hindistan, Hindi Çini, Cava, Avusturalya ve Yeni Zelandiya ve Okyanusya adalarının yolu Türkiye’den geçer. Bizim ufuklarımız kapalı olduğu için İngiltere-Irak hava hattı mecburen Yunanistan’dan ve Mısır’dan yani daha uzun bir yoldan geçiyordu.

“Beynelmilel hava hatlarının Türkiye’den geçmesi demek, memlekete hariçten birçok para gelmesi demektir. Çünkü bu beynelmilel hatlarda işleyen tayyareler, Türkiye semalarını bir hamlede geçip gidecek değillerdir. Muhtelif şehirlerde vücuda getirilecek tayyare istasyonlarına inecekler, benzin, yağ alacaklar, icap ederse tamirat yaptıracaklar, ekseriya olduğu gibi yolcular ve posta tayyare değiştirecekler, bu takdirde bizim tayyarelerimize bineceklerdir.

“Tayyarelerin şark vilayetlerine bir günde gitmesi gibi memleket dahilinde temin edecekleri çok seri nakliyatın faydalarına gelince bunu izaha lüzum yoktur. Hülasa, ticaret tayyareciliğının nihayet memleketin ufuklarını fethetmesi, Türkiye için her noktadan hayırlı ve faydalı olacaktır. Bu muvaffakiyetinden dolayı İsmet Paşa Hükümetini tebrik etmeyi bir vazife biliriz.”<sup>433</sup> diyerek ticari havacılığın Türkiye’ye getireceği faydaları açıklamıştır.

Milli Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığı, Türkiye’de hava hatları tesisi için Amerikan Curtiss-Wright Şirketinin yapacağı tetkikat kapsamında İstanbul,

---

<sup>433</sup> a.g.d.,1122.

Eskişehir, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Adana, Gaziantep, Urfa, Mardin ve İzmir sahasını içeren ve söz konusu bölgelerden toplanması istenen gerekli bilgileri Başbakanlıktan talep etmiştir.

Söz konusu listede postalar hususunda; şehirlerden sevk edilen mektup ve posta paketlerinin miktarları, posta nakliyatı için demir yollarına ve sürücülere verilen ücret miktarları, posta tarifesi gibi bilgiler talep edilirken şimendiferler hakkında; işleyen ve inşası devam eden demir yolları, trenlerin günlük gittiği mesafeler ile yolcu ve eşya nakil ücretleri istenmiştir. Otobüs ve kamyonlar hakkında ise şehirlerdeki otomobil ve kamyon miktarları, mevcut yolların durumu, otobüs ve kamyon nakliyat ücretleri, genel olarak da şehirlerin nüfusu, bankaları, serveti, mevcut oteller ile hastanelerin miktarları talep edilmiştir<sup>434</sup>.

Görüldüğü üzere hava hatları kurulmadan önce hava hattı geçmesi planlanan şehirler etüt edilerek söz konusu şehirler arasında yolculuk yapan kişi sayıları, malzeme ve posta nakil miktarları ortaya çıkarılmak istenmiş, böylece hava hattı açılmasının ekonomik gerekliliği tespit edilmeye çalışılmıştır.

Amerikan şirketiyle kurulan temaslarla beraber Türkiye’de gerçek anlamda sivil havacılığın en önemli kolu olan ticari havacılığın temelleri atılmaya başlamıştır.

---

<sup>434</sup> B.C.A., 16 Şubat 1932, Dosya No: 6112, Fon: 30.10, Yer: 59.398.6; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 18-1, ek: 18-2, ek: 18-3.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ATATÜRK DÖNEMİNDE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİM SÜRECİ

#### 3.1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ AŞAMASINDA DÜNYA HAVACILIĞI

##### 3.1.1. Dünya Havacılığı ve Hava Yollarının Gelişimi

Bu dönemde de dünya havacılığının gelişimi aynı hızla devam etmiş, hava yollarından posta taşımacılığına ve askeri havacılık alanlarına havacılık tüm boyutlarıyla ilerleme kaydetmiştir.

1934 yılına kadar Amerikan askeri havacılık faaliyetlerini yeni tiplerin geliştirilmesi, uzun mesafe uçuşları, hava yarışları ve rekor denemeleri oluşturmuştur. 1934 yılında Başkan Roosevelt Amerikan iç posta nakliyatının Amerikan askeri hava sınıfı tarafından yapılmasını emretmiş, posta servis işlemlerinin başlamasının ardından 20 gün içinde 10 askeri uçağın düşmesi sonucu posta uçuşları durdurulmuş, kamuoyunun ve özel uçak şirketlerinin baskısıyla bu uygulamaya Mayıs 1935'te son verilmiştir. Amerikalılar 1935'te geliştirdikleri XB-17 tipindeki uçakla 1 Ağustos 1935'te durmaksızın 2100 millik uçuş gerçekleştirmiştir. 1936 yılında Langley, Saratoga, Lexington adlı uçak gemilerine Ranger ve Enterprise adlı iki uçak gemisi daha ilave edilmiştir. Mayıs 1938 ortalarında Amerikan Kongresi, Deniz Kuvvetlerinin hava gücünü artıracak tahsisatı onaylamıştır. Alman Lider Hitler 1935'te Versay Antlaşması'nı tanımayıp Alman Hava Kuvvetlerini kurduğunu açıkladığında İngiltere de silahlanmaya başlamıştır. 1936 yılında İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri (R.A.F) bombardıman, av, sahil ve eğitim olmak üzere dört komutanlığa ayrılmış, 1937 yılında İngilizlerin çift kanatlı av uçağı Gloster Gladiatör servise girmiş, yine Hurricane tipi sekiz makineli tüfekli modern av uçakları hizmete sokulmuştur. R.A.F 1938 yılı sonunda 500'e yakın av uçağıyla takviye edilmiştir<sup>435</sup>.

Almanya 1933 yılında Versay Antlaşması'nı detaylı olarak yürürlükten kaldırmak amacıyla o günkü adı Cemiyet-i Akvam'dan ayrılarak yeniden gizlice

<sup>435</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.140-143.

silahlanmaya başlamıştır. 1934 yılında Heinkel Uçak Fabrikası HE-70 Bilitz tek kişilik, tek motorlu ve iniş takımlarını içine alan saatte 377 km hız yapabilen bir uçak geliştirmiş, Alman Alexandra Lippich de delta kanatlı bir uçak geliştirmeye başlamıştır. 1935 yılında Almanya Luftwaffe Hava Kuvvetini kurmuş ve 16 Mart 1935'te de Hitler Versay Antlaşması'nı tanımadığını açıklamıştır. 1936'da Alman ordusu Ren Nehri bölgesini işgal etmiş, Alman halkı bir av uçağı filosu alınmasına yetecek kadar para bağışlamıştır. 1936'da Japonya ve Almanya arasında Sovyet aleyhtarı "Anticomintern" adlı imzalanan anlaşmaya İtalya da 1937 yılında katılmıştır<sup>436</sup>.

1935 yılında Sovyet pilotlar Tchkalov ve Belahov Kuzey Kutbu'nun Arktik bölgesi üzerinde 56 saat süren 9375 km'lik bir uçuş gerçekleştirmiş, aynı yıl Yeni Zellandalı kadın Pilot Jean Batten, Percival Cull tipi bir uçakla İngiltere'den havalanıp Brezilya'ya inmiştir. 29 Eylül 1936'da düzenlenen İngiltere-Güney Afrika yarışını Pervical Vega adlı uçakla İngiliz Scrot ve Guthrie adlı pilotlar kazanmıştır. Fransızlar tarafından 15 Kasım 1936'da Paris-Hanoy, 18 Kasım 1936'da Fransa-Madagaskar uçuşları gerçekleştirilmiş, yine Fransız kadın Pilot Maryse Bastie 30 Aralık 1936'da Senegal'in Dakar şehrinden havalanıp Güney Atlantik üzerinden Brezilya'nın Natal şehrine inmiştir. 1937 yılında Japon pilotlar Tokyo-Londra Almanlar Çin-Pamir-Kabil, Fransızlar Paris-Santiago-Paris uçuşlarını gerçekleştirmiştir. 27 Mayıs 1937'de Amerikalı kadın Pilot Amelia Earhart dünya çevresi üzerinde 42.000 km uçarak tur yapmak için yola çıkmıştır. 42.000 km'lik toplam yolun 35.400 km'sini 40 günde tamamlayan Earhart, 2 Temmuz 1937'de tekrar havalanmış ancak uçağından bir daha haber alınamamıştır<sup>437</sup>.

1937 yılında İngiltere "Beyaz Kitap" adlı içinde askeri havacılıkla ilgili bilgilerin de olduğu bir kitap yayımlanmıştır. Söz konusu kitaba göre İngiltere hava bütçesini, 1934'te 20 milyon, 1935'te 40 milyon, 1936'da 60 milyon, 1937'de 80 milyon ve 1938'de ise 100 milyon İngiliz lirası olarak açıklamış, İngiltere'nin hava bütçesini 1934'ten 1938'e kadar % 55 oranında artırması dikkat çekmektedir<sup>438</sup>.

---

<sup>436</sup> a.g.e., s.146-147.

<sup>437</sup> a.g.e., s.275-278.

<sup>438</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 219 (15 Temmuz 1938), s.1764.

1938 yılında İtalyan, Rus ve İngilizler başarılı uzun mesafe uçuşları gerçekleştirmiş, 1938 Eylülünde Merril Phonemix ve Howard Alen adlı Amerikalı pilotlar Piper Cup tipi küçük bir uçakla 106 saat havada kalmıştır. Dünya hava yolları ise 1930 yılından itibaren gelişimini aynı hızla sürdürmüş, uçak tipleri, güçleri ve taşıdıkları yolcu sayıları giderek artmıştır. Düzenlenen hava yarışmalarına katılan ve derece alan uçaklar bir başka ülke hava yolu şirketi tarafından satın alınmıştır. Hollanda Kraliyet Hava Yolları (KLM) Melbourn hava yarışlarında derece alan Amerikan DC-2 uçağından 14 adet satın almıştır. 1935 yılında Aeromaritime Fransız Hava Yolu Şirketi, Fransa-Afrika arasında 900 km'lik Cotonou Niamey hattını, 1937'de de Dakar-Ponte Noir hattını sefere açmıştır. Swisair de 1935 yılı kış seferlerini Amerikan DC-2 uçaklarıyla yapmaya başlamış, 1935'te British Airways şirketi İngiltere'de kurulmuştur. Aynı yıl Amerika'da USA Filipin hava hattı sefere başlamıştır. Douglas firması DC-1 ve DC-2'den sonra 1935 yılında DC-3 askeri adıyla C-47 Dakota adlı uçağı geliştirmiştir. DC-3 uçakları dünyada en uzun süre kullanılan uçaklar olarak tarihe geçmiştir. Douglas DC-3 uçakları 21 kişi taşıma kapasitesine sahip olmuş, söz konusu uçakların hizmete girdiği 1937 yılından itibaren uçakla yolcu taşıma işi ekonomik hale gelmiştir. 1937 yılında Fransa'nın Afrika sömürgelerindeki üç hava yolu, Regie Air Afrique, Negie Laygacpe ve YAHA (Kuzey Afrika Hava Yolu) şirketleri Air Afrique adı altında birleşmiştir<sup>439</sup>.

1938'de Hollanda Kraliyet Hava Yolları (KLM) Amsterdam-Johannesburg (Güney Afrika) hattına D-3 tipi uçakları hizmete sunmuş, Alman Hava Yolları Kasım 1938'de Berlin-Tokyo hava hattını servise açmıştır. 1938 yılında Air France adlı Fransız Hava Yolları şirketi 100.000'den fazla yolcu taşımıştır<sup>440</sup>.

İngiltere Hava Bakanlığının 1938 yılında yaptığı bir sayıma göre; Amerika'nın 9472, Fransa'nın 2331, Almanya'nın 1958, İngiltere'nin 1924, İtalya'nın 467, Çekoslovakya'nın 236, Lehistan'ın 227, Belçika'nın 196, Japonya'nın 167, Hollanda'nın 147, İsviçre'nin 126 adet yolcu uçağı mevcuttur. Havacılığa yeni başlayan ülkelerde ise 1938 yılında Yugoslavya'nın 62, Romanya'nın 42,

---

<sup>439</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.280-295.

<sup>440</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 234 (1 Mart 1939), s.2013.

Danimarka'nın 29, Yunanistan'ın 13, Macaristan'ın 12 ve Avusturya'nın ise 10 adet yolcu uçağı olmuştur<sup>441</sup>.

Fransa, İngiltere ve Almanya'nın bir dönem önde gittiği havacılık alanında özellikle ticari hava taşımacılığında liderliğin 1938 yılında Amerika'ya geçtiği, Amerika'yı Fransa, Almanya ve İngiltere'nin izlediği görülmektedir.

### 3.1.2. Türk Askeri Havacılık Heyetinin Avrupa ve Amerika Ziyareti

İtalyan Lider Mussolini'nin Türkiye'ye yönelik tehditkâr sözlerinin artmaya başlaması ve Türkiye topraklarında gözlerinin olduğuna yönelik açıklamaları başta Atatürk olmak üzere tüm yönetici kadronun İtalya tehdidine karşı 1936 yılında tedbir almasını gerektirmiştir<sup>442</sup>.

1936 yılında İtalyanların On İki Ada bölgesinde yaptığı deniz ve hava manevraları gerginliği daha çok artırmış ve Atatürk, Roma'ya kadar uçup geri dönebilecek bir bombardıman uçağı bulunması durumunda derhal alınması konusunda dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'a direktif vermiştir. Genelkurmay Başkanı da bu konuyla ilgili olarak Yüzbaşı Enver Akoğlu'nu görevlendirmiştir. Yüzbaşı Enver, Fransa'da eğitim alan Uçak Mühendisi Necdet Eraslan'la birlikte havacılık sanayisinde ileri olan Avrupa ülkelerinde incelemelerde bulunduktan sonra Ekim 1936'da Amerika'ya gitmiştir<sup>443</sup>.

Amerikan Vultee Firması'nın hazırladığı bir kargo uçağının bombardıman görevinde de kullanılacak şekilde tadilat görebileceğini tespit eden heyet durumu Ankara'ya bildirmiş ve tek motorlu olan söz konusu uçak keşif bombardıman hizmetleri için uygun bulunmuş ve 25 tane satın alınmıştır. Ayrıca Amerikan Martin Firması zamanının en hızlı bombardıman uçağına ait bir adet prototip yapmıştır. Yüzbaşı Enver Akoğlu Martin-120 adıyla anılan uçakla yaptığı uçuşlar sonucu uçağı çok beğenmiş ve Ankara'ya aranan uçağın bulunduğunu söyleyerek Martin-120'nin Türk Hava Kuvvetlerine alınmasını tavsiye etmiş ve böylece anılan uçaktan 24 adet sipariş verilmiştir<sup>444</sup>.

<sup>441</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 208 (1 Şubat 1938), s.1565.

<sup>442</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.223.

<sup>443</sup> a.g.e., s.224.

<sup>444</sup> Aynı yer.

### 3.2. HAVA YOLLARI DEVLET İŞLETME İDARESİNİN KURULUŞU (1933)

1930-1933 yılları arasında Amerikan Curtiss-Wright Şirketiyle yapılan görüşmelerin ardından Ankara-Eskişehir-İstanbul arasında bir hava hattı kurulması konusunda anlaşılmaya varılmıştır. 20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 Sayılı Kanunla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi adıyla bir teşkilatın kurulması kabul edilmiş, dört uçaklı filo Türk Hava Postaları adıyla faaliyete geçmiştir. Kurtuluş Savaşı pilotlarından Basri Alev ve Astsubay Tahir Maner'e kurulan hava yolu şirketinde çalışma izni verilmiştir. İlk uçuşlarda tanıtım ve havacılığa alıştırmaya amacıyla yolcular parasız uçurulmuştur<sup>445</sup>. Filo uçakları Amerika'dan alınan iki King Bird tipi yolcu uçağı, Almanya'dan daha önce alınan iki adet Junkers tipi uçaklardan oluşmuş, Cumhuriyet'in 10'uncu yıldönümünde Rusya'dan hediye edilen bir adet ATH-9 tipi yolcu uçağıyla filo uçak sayısı beşe yükselmiştir<sup>446</sup>.

İlk ticari hava limanı, Ankara'da Güvercinlik adıyla anılan alanda hizmete açıldığında çadırlardan başka tesisi bulunmamaktadır. Ankara-Eskişehir-İstanbul hattında ilk tarifeli seferler başlamıştır<sup>447</sup>. 1933 yılında ilk kurulduğunda Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Müdürü ilk Türk Pilotu Emekli Hava Pilot Binbaşı Fesa Evrensev olmuştur. Evrensev bir yıl sonra idareden ayrılarak Türk Hava Kurumunda çalışmaya başlamıştır. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin ilk bütçesi 180.000 lira iken, personel sayısı 24 kişiden oluşmuştur<sup>448</sup>.

1933 yılında beş uçakla 460 yolcu, 1112 kg posta taşınmış ve 59.000 km yol kat edilmiştir. Ankara-Eskişehir-İstanbul meydanlarına uçuş gerçekleştirilmiş, 116.512 TL tesis, 63.488 TL personel gideri meydana gelirken 7549 TL safi gelir elde edilmiştir. 1933 yılında yedi pilot, bir telsizci, sekiz makinist ve sekiz memur olmak üzere toplam 24 personel görev yapmıştır<sup>449</sup>.

1934 yılında aynı beş uçakla 158 yolcu, 969 kg posta ile 100.000 km uçuş gerçekleşmiş, tesis giderleri 125.686 TL, personel giderleri 55.173 TL iken gelirler

---

<sup>445</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.300.

<sup>446</sup> İlyas Bayraklı, *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*, Ankara, 1983, s.12.

<sup>447</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C.II, s.522.

<sup>448</sup> a.g.e., s.522.

<sup>449</sup> Bayraklı, a.g.e., s.24-27.

toplamda 3052 TL olarak gerçekleşmiştir. 1934 yılında işletmede altı pilot, bir telsizci, 10 makinist, yedi memur toplam 24 personel çalışmıştır. Bu dönemde işletmeye yeni hat açılmamıştır<sup>450</sup>.

1934 yılı içinde tren ücretlerinde yapılan indirimin iyi neticeler vermesi sonucu halkın trenlere rağbet göstermesinin ardından yolcu tayyareleri bilet ücretlerinin de düşürülmesi kararlaştırılmış, seyahat ücretlerine sigorta ücretleri de dahil edilerek Ankara-İstanbul 22,5 TL, İstanbul-Diyarbakır 59 TL, İstanbul-Kayseri 37,5 TL, Eskişehir-Kayseri 27,5 TL, Eskişehir-Diyarbakır 47,5 TL, Ankara-Kayseri 17,5 TL, Ankara-Diyarbakır 35 TL, Kayseri-Diyarbakır 22,5 TL, Ankara-Eskişehir 12,5 TL ve İstanbul-Eskişehir biletlerinin 12,5 TL'ye indirilmesi, bütün güzergâhlarda bir hafta içinde gidiş dönüş yapanlara %20 indirim yapılması, ordu mensubu subay ve Hava Kuvvetleri mensuplarının yarım biletle seyahat yapmaları kararlaştırılmıştır<sup>451</sup>.

Yolcu uçakları bilet ücretlerinin indirilmesinin halkın uçakları yolculuk için tercih etmemesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Nitekim 1934 yılı içinde toplam uçan yolcu sayısının düşüklüğü de bu durumu doğrular niteliktedir.

1935 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, 30 Mayıs 1935 tarih ve 2744 sayılı kanunla Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış, müdürü ise Emekli Pilot Avni Bey olmuştur. 1935 yılında uçak sayısında bir değişiklik meydana gelmemiş, 273 yolcu taşınırken 1208 kg posta taşınmış ve 172.000 km yol uçulmuştur. Tesis giderleri 746.460 TL, personel giderleri 103.540 TL olarak gerçekleşmiş, toplam 6308 TL gelir elde edilmiş ve yeni hat açılmamıştır. 1935 yılında çalışan personel sayısı 26'ya yükselmiştir<sup>452</sup>.

Bu dönemde 1935 yılında İtalyan Aeroesperesso adlı Brendizi-İstanbul arasında ticari sefer yapan İtalyan şirketinin uçaklarının son zamanlarda uygun olmayan uçuş bölgelerinde uçması sonucu mukavelesi iptal edilerek şirketin satın alınması Bayındırlık Bakanlığının 27.06.1935 tarihli tezkeresiyle yapılan teklif sonucu İcra Vekilleri Heyetince onanmıştır<sup>453</sup>.

---

<sup>450</sup> a.g.e., s.28-29.

<sup>451</sup> B.C.A., 11.10.1934, Sayı: 14052, Dosya: 62-39, Fon Kodu: 30.18.1, Yer No: 48.70.3; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 19.

<sup>452</sup> Bayraklı, a.g.e., s.30-32.

<sup>453</sup> B.C.A., 27.06.1935, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 56.56.15; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 20.



1936 yılında bütçesi 1.000.000 TL olarak açıklanan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin yeni müdürü Şevket Arı olmuş, aynı yıl içinde yapılan değişiklikle Sabri Tamer müdür olarak atanmıştır. 1936'da filo uçakları yapısında değişiklik yapılmış, De Havilland Rapid uçaklarından üç adet, De Havilland 86 uçaklarından dört adet ve Dragon Rapid uçaklarından bir adet uçakla filo uçak sayısı sekize yükseltılarak koltuk sayısı 64'e ulaşmıştır<sup>454</sup>.

1936 yılında 1124 yolcu, 6813 kg posta taşınmış ve 204.000 km yol kat edilmiştir. Tesis giderleri 902.612 ve personel giderleri 95.388 olurken safi gelir 34.075 olarak gerçekleşmiş, Eskişehir hattı iptal edilirken İzmir hattı açılmıştır. Ankara-İstanbul biletleri 22 TL, İstanbul-İzmir 20 TL, Ankara-İstanbul-İzmir ise 40 TL olarak belirlenmiştir. Pilot sayısı altı olurken memur sayısı 29'a, makinist sayısı 12'ye toplam mevcut ise 53'e yükseltilmiştir<sup>455</sup>.

1937 yılında kurumun müdürü Sabri Tamer olmuş, dönem içinde Hasan Fehmi Süerdem görevi devralmıştır. Yine Başbakan İnönü görevi bırakarak Celal Bayar Başbakan olmuştur. 1937 yılında 609 yolcu, 6900 kg posta ve kargo taşınmış, 210.000 km yol uçulmuştur. 125.933 TL tesis, 161.213 TL personel giderleri olurken, 29.475 TL gelir elde edilmiştir. Personel sayısı ise 60'a yükselmiştir<sup>456</sup>.

1937 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi uçaklarıyla taşınan evrak, kıymetli mektup ve postaların kilosu için alınan 75 kuruş ücretin az gelmesi sebebiyle 150 kuruşa çıkarılması kararlaştırılmıştır<sup>457</sup>.

Söz konusu artışın dönem içinde gelirlerin giderleri karşılamaması sebebiyle yapıldığı değerlendirilmektedir.

1938 yılında Hasan Fehmi Süerdem müdür olarak görev yapmış, belirli bir süre sonra görevi Emekli Kurmay Albay Ferruh Şahinbaş'a devretmiştir. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 3 Haziran 1938 tarih ve 3724 sayılı kanunla Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğüne dönüştürülmüş, teşkilat ve kadroları yeniden düzenlenmiştir. 1938 yılında 879 yolcu, 8984 kg posta ve kargo taşınmış, 128.347

<sup>454</sup> Verel, *İstanbul Göklerin Gökleri Bizimdir*, C.II, s.523.

<sup>455</sup> Bayraklı, *a.g.e.*, s.33-34.

<sup>456</sup> *a.g.e.*, s.35-36.

<sup>457</sup> *B.C.A.*, 14.06.1937, Dosya No: 62-49, Fon Kodu: 30.18.12, Yer No:76.51.14; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 21.

km yol kat edilmiştir. Tesis giderleri 409.864 TL, personel giderleri 134.647 TL olmuş, 23.549 TL gelir elde edilerek personel sayısı 162'ye yükselmiştir<sup>458</sup>.

1938 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Adana'da ayrı bir tayyare meydanı seçerek hangar tesisatı ikmal etmiştir. Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak da Başbakanlığa 31 Mart 1938'de yazdığı bir yazıyla Adana'da Devlet Hava Yollarının bir meydan seçerek hangar oluşturulduğundan yabancı turizm uçaklarının buradaki askeri meydana inmelerine lüzum kalmadığını, bundan böyle yeni meydana iniş yapmaları hususunun yabancı elçiliklere bildirilmesi gerektiğini talep etmiştir<sup>459</sup>.

Bu konuda Hariciye Vekâletinden 8 Nisan 1938'de yazılan cevapla yabancı elçiliklere gereken tebligatın yapıldığı bildirilmiştir<sup>460</sup>.

1925 yılında Türk Hükûmeti'yle sözleşme yapmış olan CIDNA Hava Yolu Şirketi, 31 Aralık 1933'te Air France adını almış, şirketin mal varlıkları ve tesisleri Air France'a aktarılmış, 1937 yılında ise Air France'ın talebiyle sözleşme iptal edilerek şirketin Yeşilköy'deki mal varlıkları depo ve eşyalarıyla birlikte 19.950 lira karşılığında Bayındırlık Bakanlığı tarafından satın alınmıştır. 1937 yılında Air France'dan devralınan Yeşilköy'deki tesisler 1938 yılı başından itibaren Devlet Hava Yolları İdaresi denetimine geçmiş, 1938 yılında Devlet Hava Yolları yabancı uçaklardan ilk kez iniş ve konaklama ücreti almaya başlamıştır<sup>461</sup>.

### **3.3.TÜRK TAYYARE CEMİYETİ BÜNYESİNDE TÜRKKUŞU'NUN KURULUŞU ve GELİŞİMİ**

#### **3.3.1. Türkkuşu'nun Kuruluşu (1935)**

Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşundan itibaren gerçekleşen en önemli girişimlerden birisi de kurum bünyesinde Türkkuşu'nun kuruluşu olmuştur.

Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca 1934 yılında bir heyet ile Rusya'yı ziyaret etmiştir. Rusya'da Tayyare Cemiyetine benzer Assoaviahim adlı bir Sovyet havacılık kurumunu gezmiştir. Söz konusu kurum planörlerle Rus gençliğini havacılığa hazırlamaktadır. Fuat Bey'in kendisi de böyle bir cemiyetin reisidir. Ancak iki kurum

<sup>458</sup> Bayraklı, a.g.e., s.38-40.

<sup>459</sup> B.C.A., 31.3.1938, Dosya 6261, Fon Kodu:30.10, Yer No: 60.406.13; Belgenin Orjinali için bkz. ek: 22.

<sup>460</sup> B.C.A., 8.4.1938, Dosya 6261, Fon Kodu: 3010, Yer No: 60.406.13; Belgenin Orjinali için bkz. ek: 23.

<sup>461</sup> Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.81-84.

arasındaki fark Türk Hava Kurumunun bir tek uçağının bile olmayışdır. Buradan edinilen izlenimin ardından Tayyare Cemiyetine planörler hediye edilmiş, bu husus Atatürk'e iletildiğinde cemiyete büyük bir değişiklik kazandıracağı düşüncesiyle çok sevinmiştir. Böylece Türkkuşu'nun açılması düşüncesi bu ziyaret ve hediye edilen planörlerle yöneticilerin zihninde oluşmuştur<sup>462</sup>.

Gelecekteki uçucu neslin temelini oluşturacak olan Türkkuşu'nun 3 Mayıs 1935'te yapılan açılış törenine başta Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü olmak üzere devlet erkânından ve toplumun her kesiminden çok sayıda önemli davetli katılmıştır<sup>463</sup>. Bütün Ankara, sabah erkenden meydana akın etmiş, Atatürk merasim başlangıcından birkaç dakika önce gelmiştir<sup>464</sup>.

Cumhuriyet gazetesi Türkkuşu'nun açılışını "Tarihsel bir gün. Türk sivil havacılığı kuruldu" başlığıyla duyurmuş, "Açılış resmi çok parlak oldu, uçak alanında bütün bakanlar, Sovyet elçisi ve on binlerce halk hazır bulundu."<sup>465</sup> denilmiştir.

Sabiha Gökçen 3 Mayıs 1935 günü Türkkuşu'nun açılışını aktardığı anılarında, 3 Mayıs 1935 yılı sabahı Atatürk'ün çok erken kalktığını, banyosunu yapıp, spor elbisesini giydiğini, kasketini de alarak karşısına geldiğini, her tarafından mutluluk aktığını açıklamıştır. Atatürk, Gökçen'e, "Hadi Bakalım Gökçen... Gidiyoruz. Bu gün bizim için bir bayram günüdür. Hem de ileride çok öğüneceğimiz bir kuruluşun açılışını yapacağımız bir bayram. Türk Hava Kurumuna bağlı olarak Türkkuşu'nu açıyoruz. Orada binlerce, yüz binlerce havacı genç yetiştireceğiz." diyerek Türkkuşu'nun açılışından duyduğu sevinci ve Türkkuşu'yla ne amaçladığını ifade etmiştir<sup>466</sup>.

Atatürk Türkkuşu'nun açılışında yaptığı konuşmada; "Bayanlar, Baylar. Bizim dünyamız topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da temel unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozukluğu, hayatı imkânsız kılar. Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdunun topraklarına,

---

<sup>462</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.349.

<sup>463</sup> *Türk Tayyare Cemiyeti Altıncı Kurultayı (24 Mayıs 1935)*, s.24.

<sup>464</sup> *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1935, s.1.

<sup>465</sup> *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1935, s.1.

<sup>466</sup> Gökçen, *a.g.e.*, s.70.

denizlerine olduğu gibi havasına da ilgisini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilgi, saydığım hayat organlarına egemenlikle olur.

“Tabiat insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak insanların dünyada yaşayabilmeleri için, onların tabiata egemenliğini de şart kıldı. Tabiata egemen olmasını bilemeyen yaratıklar varlıklarını koruyamamışlardır. Tabiat, onları kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten asla çekinmemiştir. Türk, bu büyük gerçeği ezelden tanımak yeteneğini göstererek kapsamlı bir kararlılıkla, toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa verimli kılmış; büyük denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak insanlığa refah veren kültür yolları açmıştır. Ancak yaşadığımız bu çağda artık insanlar yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının da içine daldılar.

“Hayat için, havayı yalnız solumanın yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan, hava egemenliği olduğu açık olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük kararlılıkla üzerinde çalıştıkları bu cephede, Türk ulusu da kuşkusuz yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti kara ordumuzun yanında donanmamızı kurarken hava filolarımızı da en son hava araçları ile düzenlemekten geri kalmadı. Kendileriyle onur duyduğumuz hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar. Pilotlarımız, her zaman ve her durumda, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedirler.

“Lakin arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdı. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükûmeti, havacılığı bütün ulusun işi yapmak kararında idi. Türk, yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun havasında da aynı surette dolaşabilmelidir.

“Bu ise, Türk’ü çocukluğundan, vatan kuşları ile vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar. İşte bugün burada bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayinidir. Havacılık çalışmalarına ciddi sarılmalarından dolayı Hükûmete, Genelkurmay Başkanı Sayın Mareşal’a (Fevzi Çakmak) ve Türkiye Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuad’a burada özel minnetlerimi sunarım...

“Bu ödevimizi başarmada, bizden değerli yardımlarını esirgemeyen, dostumuz Rus Sovyet Cumhuriyeti’ne ve onun, Sayın Büyükelçisi Bay Karahan’a önünüzde açıkça teşekkür etmekten kıvanç duyuyorum.

“Türk çocuğu, her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır.” diyerek havacılığın kendileri için ne kadar önemli olduğunu ve bu konuda Cumhuriyet Hükûmeti olarak ellerinden ne geliyorsa milletle beraber yapacaklarını vurgulamıştır<sup>467</sup>.

Atatürk'ün ardından kürsüye gelen İsmet İnönü de yaptığı konuşmada, Hava Kurumunun açılmasını yalnız bir spor kulübünün açılmasındaki sevinç ile karşılanmaması gerektiğini, Türkkuşu'nun, büyük bir ulusu, havanın engin dünyası ile tanıştırap alıştıracak bir teşebbüs olarak alkışlanması gerektiğini, Türkkuşu'nda yüce yeteneklerini geliştirecek sportmenlerin, Türk havasını medeniyetin birleşme ve buluşma alanı haline getireceklerin öncüleri olduğunu, planörlerin her ülkede havacılığın yardımcı kurumlarından sayıldığını ve binlerce havacının ilk aşklarını bununla kazandığını ifade etmiştir. Ayrıca Hava Kurumunun az zamanda bütün eksiklerini tamamlaması ve severek eğlenilecek bir toplanma yeri olması için ellerinden geleni yapacaklarını, Türkkuşu'nun çalışmalarında Sovyet uzmanların kılavuzluk ve hocalık edeceklerini, Sovyet tayyareciliğinin gösterdiği bu dostça ilgiye içten teşekkür ettiklerini, Türk gençlerinin Türk havasına bütün ateşleriyle atılmakla, soğukkanlı ve yürekli yaradılışlarının yüce verimlerini göstermekle Atatürk'ü çok sevindirecek bir spora bağlanmış olacaklarını ifade ederek Türkkuşu'ndan beklenenleri ve gelişmesi için her zaman destek olacaklarını açıklamıştır<sup>468</sup>.

Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca da Türkkuşu'nun açılış töreninde yaptığı konuşmada; “Kurumumuzun bütün çalışma ve başarılarını benzersiz ve değeri ölçülmez şeflerimizden aldığımız kuvvete ve hıza borçluyuz. Türk gençleri, gerek en büyüğümüzün gerekse Cumhuriyet Hükûmeti'nin ulusal havacılığa vermekte olduğu önemi iyice kavramışlardır. Türkkuşu daha işe başlarken üyelerinin 150'ye yaklaşması, Türk gençliğinin havacılığa karşı nasıl içten bir sevgi ve ilgi taşıdığının en sağlam belgesidir.

Büyük Atatürk'ün gerek kurumumuzun adını Türk Hava Kurumuna çevirmek suretiyle cemiyetimize karşı gösterdikleri ilgiyi gerekse şahsıma

<sup>467</sup> Cumhuriyet, 4 Mayıs 1935, s.1-3.

<sup>468</sup> Aynı yer.

karşı gösterdikleri teveccüh, itimadı ve yüce Başbakanımızın çok değerli güvenlerini yürekten saygı ve minnetle karşılar, bu ilgiye layık uçucu bir gençlik yetiştirmek amacı uğrunda bütün gücümüzü harcayarak çalışmaya and içeriz.” diyerek Türkkuşu’nun açılmasına gösterdikleri yakın ilgi sebebiyle Atatürk’e ve Başbakan İnönü’ye teşekkür etmiş ve bu ilgiye layık olmak için çalışacaklarını ifade etmiştir<sup>469</sup>.

Türkkuşu’nun ilk açılan okulu planör okulu olmuş, Sovyet Rusya’dan iki öğretmen getirilmiştir. Törende ilk önce iki kişilik bir avcı uçağının arkasına takılan iki kişilik motorsuz planörle Sovyet öğretmen Anohin ile Türkkuşu’na yeni yazılan gençlerden Ferit Ziya binerek uçmuştur. Planör 1000 metreye çıkınca uçaktan çekilen ip bırakılmış ve planör Rus uzmanın idaresinde havada taklalar atarak alana inmiştir. Bu uçuşun ardından tek kişilik bir planörle Rus uzman Romanof uçak olmaksızın çekici bir lastikle planörüyle havalanmıştır. Rus uzmanların uçuşunun ardından tek kişilik üç adet avcı uçağıyla Nuri, İrfan ve Muhittin Beyler havalanarak uçuş gösterisi yapmış, planör ve uçaklarla uçuşların ardından paraşüt atlayışları gerçekleştirilmiştir<sup>470</sup>.

Atatürk tören esnasında uçakların uçuşunu ve paraşütleri izlerken aşırı heyecanlanan Sabiha Gökçen’e, “Gökçen... Görüyorum çok heyecanlandın sen bu gösterilerden. Hareketler seni çok ilgilendirdi. Nasıl, sen de böyle havalarda süzülebilir, paraşütle atlayabilir misin bakalım?” diye sorunca Sabiha da başını sallayarak, “Haklısınız Paşam. Gerçekten çok heyecanlandım ve çok beğendim bu gösterileri. Onların yerinde olmayı isterdim” diye cevaplamıştır.

Atatürk de Fuat Bulca’ya dönerek, “Bizim Gökçen de paraşütle atlamak istiyor. Demir tavında dövülür. Mademki istiyor, o halde başlasın hemen bu işe.” diyerek Türk Hava Kurumunun Genel Başkanı’na talimat vermiş, Gökçen’in havacılık hayatı böylece başlamıştır<sup>471</sup>.

Türkkuşu’nun Rusya’dan gelen uzman öğretmeni Anohin, 3 Mayıs 1935 tarihinde açılış törenleriyle ilgili olarak yaptığı açıklamada, memleketinde birçok defa yaptığı uçuşlardan birine daha hazırlanırken duyduğu heyecanı şimdiye kadar hiç hissetmediğini, çünkü bu uçuşunun Türk gençliğinin gökleri doldurmasına yol

<sup>469</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 142-143 (15 Mayıs 1935), s.2303.

<sup>470</sup> a.g.d., s.2306.

<sup>471</sup> Gökçen, a.g.e., s.71-72.

açacağını, ileride böyle birçok bayram olacağını, yalnız bunların en mutlusunun, şüphesiz ki Türkkuşu'ndan ilk yetişeceklerin havalanacakları gün olacağını ifade ederek açılış günü hissettiklerini açıklamıştır<sup>472</sup>.

Yine dönemin gazetelerinde Türkkuşu'nun açılışı günlerce manşetten verilmiş, bu önemli olayla ilgi çeşitli açıklamalarda bulunulmuştur.

Yunus Nadi, Cumhuriyet gazetesinin 5 Mayıs 1935 tarihli baskısında “Kutlu Bir Kurum: Türkkuşu” başlığıyla yazdığı yazıda kurumun açılışında Atatürk ve İnönü'nün yaptıkları konuşmalara yer vermiş<sup>473</sup>, Zeki Mesut Alsan, Ulus gazetesinin 15 Mayıs 1935 tarihli “Hava Egemenliği” başlığıyla verdiği başyazısında: “Türkkuşu kurumunun açılması ulusal hayatımıza yeni bir hız veren mutlu bir hadise olmuştur.” derken<sup>474</sup>, Necmettin Sadık da yine 15 Mayıs 1935 tarihinde Akşam gazetesinde “Vatan Kuşlar ile Yarışa Başlamalı” başlığıyla verdiği haberinde, “Havacılığı bizde spor haline getirecek olan Türkkuşu'nun kurulmasını derin sevinçle karşıladık.” açıklamasını yapmıştır<sup>475</sup>.

Türkkuşu'nun açılışının ardından Türkkuşu Talimatnamesi hazırlanarak Cumhuriyet Halk Fıkrası Genel Kâtipliğinin onayından geçirilmiş ve Tayyare Cemiyeti Merkez İdare Heyetince onanmıştır. Söz konusu ilk talimatnameye göre; Türkkuşu'nun başlangıçta motorsuz tayyare uçuşlarının gençlere öğretilmesi ve gençlerin paraşütçülüğe alıştırılması planlanmıştır. Türkkuşu teşekkülünün teknik işlerine, muhasebesine ve haberleşme araçlarıyla ilgili sorumluluk Türk Tayyare Cemiyetince takip edilmiştir. Yine Türkkuşu'nun teknik propaganda, müsabaka, lisans rekor, spor ve matbuat işlerinden Türk Tayyare Cemiyetinin Neşriyat Şubesi sorumlu tutulmuştur. Uçucu üyeleri 18 yaşına girmiş ve 35 yaşını doldurmamış bütün Türk kadın ve erkekler olarak belirlenmiştir. Planör uçuşlarının hedefi söz konusu talimatnamede gençleri hava sporu içinde kuvvetlendirmek ve yaymak olarak açıklarken bu spor yapılırken meydana gelebilecek olan kazalardan Türk Tayyare Cemiyetinin mesuliyet kabul etmediği ifade edilmiştir<sup>476</sup>.

---

<sup>472</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 142-143 (15 Mayıs 1935), s.2310.

<sup>473</sup> Cumhuriyet, 5 Mayıs 1935, s.1.

<sup>474</sup> Ulus, 15 Mayıs 1935, s.1.

<sup>475</sup> Akşam, 15 Mayıs 1935, s.1.

<sup>476</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 231 (27 Ocak 1939), s. 2213.

### 3.3.2. Türkkuşu'nun Faaliyetleri

Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü'nün havacılığa, Türk Hava Kurumuna ve Türkkuşu'na bu kadar fazla önem vermesi ve kuruluşundan kısa bir süre önce kurumun genel başkanlığına seçilen ve uzun yıllar bu görevi sürdüren Fuat Bulca'nın titiz çalışmaları sonucunda Türkkuşu da hızlı bir gelişim sürecine girmiştir.

Türkkuşu kurumu için Tayyare Cemiyetine Sovyet Rusya'dan gelen uzmanlar derslere ve uçuşlara başlamadan önce Ankara ve civarının uçuşlara en elverişli bir yerini bulup orada hemen küçük bir hangar kurulmasını doğru bulmuşlar ve bunun için uzmanlar Dikmen sırtları ile Orman Çiftliği, Çimento fabrikası, tayyare meydanı ve civarını gezmişlerdir. Ayrıca uzmanlar rüzgârın etkisini öğrenmek için Ziraat Bakanlığı Meteoroloji Enstitüsünü gezerek bilgi almışlardır<sup>477</sup>.

Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca Türkkuşu'nda derslere başlanmadan önce Türkkuşu üyeleriyle bir konuşma yapmıştır. Yaptığı konuşmada, kuruma yazılanların sayısınının 100'ü bulunduğunu, Türkkuşu öğretmenlerin bir uçuş meydanı seçmek için Ankara'ya geldikleri günden beri bütün civarı dolaştıklarını, bugüne kadar uygun bir meydan bulunamadığını ancak şehirden yedi kilometre uzakta, Orman Çiftliği'nin şimal köşesinde bütün şartları taşıyan bir uçuş meydanının bulunduğunu açıklamıştır. Ayrıca Türk gençliğinde havacılık şevkini uyandırmak ve artırmak istediklerini, buradaki öğrencilerin sebat gösterip çalışırlarsa isimlerini Türk havacılık tarihine geçireceklerini, şimdilik Sovyet dostlarının armağanı olan beş adet planörlerinin olduğunu, motorsuz tayyareyi mükemmel öğrenen bir kimsenin motorlu tayyareciliği hızlıca kavrayacağını ifade ederek Türkkuşu'nda yapılacak olan faaliyetleri ve uçuş adaylarının bu konuda çok çalışmak zorunda olduklarını vurgulamıştır<sup>478</sup>.

Sovyet Rusya'dan gelen öğretmenler de Türkkuşu'nda ilk derse başlarken öğrencilere yaptıkları konuşmada, kendilerinin Türkiye'ye yalnız muallim olarak değil dost bir memleketin bir evladı olarak motorsuz uçuş ve planörcülük hakkında edindikleri bilgileri öğretmeye geldiklerini, geldikleri bu dost memleketin birçok zorlukları yenmiş ve büyük işler başarmış olduğunu, bu sebeple uçuş öğrencilerinin

---

<sup>477</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 142-143 (15 Mayıs 1935), s. 2307.

<sup>478</sup> a.g.d., s.2308.



de bu ÷lküye ulaşmak için birçok güçlüğe göğüs gemesi gerektiğini, uçuculuk sanatının ancak özveri, disiplin ve özen esaslarına dayanan bir sanat olduğunu, uçuculukta her şeyden önce gerekli olanın disiplin olduğunu, disipline aykırı hareketlere kalkışanların yalnız kendi hayatlarını tehlikeye değil bütün çalışmayı sekteye uğratmış olacaklarını, her alanda azimle ilerleyen daima disipline riayet etmeyi bilen ve onu esas tanıyan Türk gençliğinin bu alanda ilerleyeceğine güvendiklerini ifade etmişlerdir<sup>479</sup>.

18 yaşından, 35 yaşına kadar kadın, erkek bütün Türk gençliğine planör uçuşunu ve paraşütle atlamayı öğretecek olan Türkkuşu Ankara Şubesinin üye sayısı kuruluşundan 21 gün sonra 24 Mayıs 1935'te 200'e ulaşmış, Türkkuşu gençler arasında büyük bir heyecan uyandırmış, yurdun hemen her köşesi üye yazılmak isteyenlerle dolmuştur<sup>480</sup>.

Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, Türkkuşu'nda gerçekleştirilen eğitim faaliyetleriyle ilgili olarak 1935 yılı Temmuz ayında gazetecilerle gerçekleştirdiği görüşmede yaptığı açıklamada, Türkkuşu planör eğitim faaliyetlerinin yaklaşık üç ay sürdüğünü, söz konusu kursların A, B ve C safhalarından oluştuğunu, bu üç safhanın her biri için öğrencilerin ayrı bröve aldıklarını, kursların bir buçuk aydır devam ettiğini, kursa devam eden talebelerin A ve B brövelerini aldıklarını, A ve B safhaları uçuşları için Ankara'da uygun bir uçuş yeri olduğunu ancak C safhası için bunu gerçekleştiremediklerini, bu sebeple yetişmiş öğrencilerden yüksek kabiliyet gösteren bay ve bayan sekiz öğrenciyi Sovyet Planör Yüksek Mektebinin bulunduğu Koktebel'e göndereceklerini ifade etmiştir. Ayrıca Koktebel'e gönderilecek öğrencilerin burada üç ay kalacağını, planör uçuşlarının tüm safhaları ile paraşütçülüğü öğrenerek ÷lkeye öğretmenlik yapmak üzere döneceklerini açıklamıştır<sup>481</sup>.

Atatürk'ün "Vecihi'den yararlanın" emrini alan Fuat Bulca Vecihi Hürkuş'u çağırarak Türkkuşu'nda çalışmasını teklif etmiş, Hürkuş'un havacılık alanındaki yeni yolu da böylece açılmıştır<sup>482</sup>.

---

<sup>479</sup> a.g.d., s.2309.

<sup>480</sup> Türk Tayyare Cemiyeti 6 ncı Kurultayı, s.24-25.

<sup>481</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 144 (15 Temmuz 1935), s.2371.

<sup>482</sup> Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.350.

Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, Vecihi Hürkuş'a okulunda yetişen pilotlardan Türkkuşu'nda öğretmen olarak isteyenlerin gelebileceğini söylemiş, bunun üzerine Vecihi Sivil Tayyare Okulundan Sait Bey, Tevfik Bey, Muammer Bey, Abdurrahman Bey Türkkuşu'na katılmış, Hürkuş ayrıca Vecihi XIV ve Vecihi XV tipi iki adet tayyaresini Türkkuşu çalışmalarına tahsis etmiştir<sup>483</sup>.

Sabiha Gökçen ise Türkkuşu'nda çalışmalara Ergazi Meydanı'nda başlamış, başta paraşüt atlayışları için gittiği Türkkuşu'nda planör uçuşları ilgisini daha fazla çekmiştir. Gökçen Türkkuşu'ndaki çalışmalarından köşke döndüğünde Atatürk'e o gün neler yaptığını, nasıl uçtuğunu en ince ayrıntısıyla heyecanla anlatmış, Atatürk de Gökçen'in bu heyecanını görmekten çok mutlu olmuştur<sup>484</sup>.

1935 yılında Türkkuşu'na Vecihi Hürkuş'un kendi tayyarelerine ilaveten Hava Kuvvetlerinden alınan bir adet Caudron 59 tayyaresi ve sonradan Rusya'dan gelen bir eğitim uçağıyla uçuşlar gerçekleştirilmiştir. Türkkuşu adına Rus planör çalışma usullerini öğretmek amacıyla Rusya'ya öğretmen adayları gönderilmiş, adaylardan Tevfik Ayten, Sait Baykal, Muammer Öniz, Hilmi Orbay, Nurettin Demirsoy ve Mustafa İrkin, Vecihi Hürkuş'un sivil tayyare okulunda eğitim görenler olmuş, diğer giden öğretmen adayları ise Türkkuşu açıldığı gün kayıt olan Sabiha Gökçen ile Ali Yıldız ve Ferit Orbay'dan oluşmuştur.<sup>485</sup>

Bu tarihte Vecihi Hürkuş Rus Planör Uzmanı Anohin'le beraber Ankara dışında planör uçuşlarına müsait bir alan bulmak için uçuşlara başlamış birçok ilde yaptıkları denemeler başarısızlıkla sonuçlanmış, nihayet Eskişehir İnönü'de rüzgâr durumunun uygunluğuna kanaat getirilmiş ve planör alanı olarak burası seçilmiştir<sup>486</sup>.

Sabiha Gökçen ve öğretmen adayları 12 Temmuz 1935'te Odessa'ya ulaşmış oradan Sivastapol'ı geçip Yalta'ya ve Feodesa'ya geçmiş, Koktebel'deki okula otobüs ile giderek eğitimlerine başlamışlardır. Dersler Rusça olduğundan Zeynep isminde Azerbaycanlı bir kızın abisi Gökçen'e tercümanlık yapmıştır. Atatürk de Sabiha Gökçen'in çalışmalarını yakından izlemiş günü gününe bilgiler almıştır.

---

<sup>483</sup> a.g.e., s.355.

<sup>484</sup> Gökçen, a.g.e., s.72.

<sup>485</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.357.

<sup>486</sup> a.g.e., s.361.

Gökçen eğitim faaliyetlerinin tamamlanmasının ardından G-9 tipi daha hareketli bir akrobasi planörüyle uçuşlara devam etmiş, 11 Ocak 1936'da görkemli bir törenle planör öğretmeni diplomasını alarak yurda dönüş hazırlıklarına başlamıştır.

Diploma töreninde yaptığı konuşmada Gökçen; “Bugün yaşam boyu sürecek bir büyük, bir kutsal mesleğin öğretmeni olmak şerefine kavuştum. Bir Türk kızı, bir Atatürk kızı olarak yemin ederim ki, sağlığım ve gücüm elverdiğince ülkemde geçleri bu meslekte yetiştirecek, onlara yardımcı olacak, Türk havacılarının dünyada ismini duyurmaya çalışacağım... Bize emek veren tüm öğretmenlerimize ve yöneticilere yürekten teşekkür ederim. Gelecekte, barış içinde bir dünyada, havacılığı savaşın dışında ve insanlığın daha büyük hizmetlerinde görmek umudu ile saygılar sunarım.” diyerek bundan sonra yapacaklarını ve yeni gençleri havacılığa kazandıracaklarını ifade etmiştir<sup>487</sup>.

Gökçen Türkiye'ye döndükten sonra Ergazi'deki çalışmalara devam etmiş, Atatürk'ün emriyle Eskişehir Askeri Tayyare Okulundan getirilen bir uçakla motorlu uçak eğitimlerine başlamıştır. Uçuş eğitimlerinin tamamlanmasının ardından Yeşilköy Havaalanı'na Atatürk'le beraber giden Gökçen ilk yalnız uçuşunu gerçekleştirmiştir.

Atatürk uçuşu başarıyla gerçekleştiren Gökçen'e, “Teşekkür ederim, Gökçen beni çok mutlu ettin... Şimdi artık senin için planladığım şeyi açıklayabilirim. Belki de dünyada ilk askeri kadın pilot olacaksın. Bir Türk kızının dünyadaki ilk askeri pilot olması ne iftihar edici bir olaydır, tahmin ediyorsun değil mi? Şimdi derhal harekete geçerek seni Eskişehir Askeri Tayyare Okuluna göndereceğim. Orada özel bir eğitim göreceksin.” diyerek Gökçen'in yeni yolunu açıklamıştır<sup>488</sup>.

15 Temmuz 1936 yılında Türkkuşu'nun ilk motorlu havacılık mektebi açılmıştır. Hangarları ve modern tesisleriyle Ergazi düzlüğünde çalışmaya başlayan mektebin ilk aşamada 11 adet başlangıç uçağı mevcut olmuş, 1936 İnönü kampında planörcülere mahsus son safha olan C brövesini alan 18 istekli ilk öğrencileri oluşturmuştur. 15 Temmuz 1936'da işe başlayan mektep 15 Eylül 1936'da 18 talebesini motorlu uçaklarla uçurabilmiş ve 22 Eylül 1936'da tüm talebeler A brövesini almıştır. Söz konusu öğrencilerin her biri okulda ortalama 225 saat kadar

<sup>487</sup> Gökçen, a.g.e., s.89-92.

<sup>488</sup> a.g.e., s.93-96.

uçuş yapmıştır. Yapılan uçuşlarda hiçbir uçak arızası ve kaza meydana gelmemiştir<sup>489</sup>.

Türkkuşu kurulduğu yıllarda Türk Hava Kurumuna giren Cemal Uygun Türkkuşu'nun o yıllardaki faaliyetlerini anlatmıştır. Uygun; "1936 yılında 15 günlük eğitimin ardından Türkkuşu'na geldiğinde çadırda kaldıklarını, planörle paraşüt ve model uçak kurslarının bir arada yapıldığını, kendisinin bütün bunların eğitimini aldığını ve ilk planör eğitimini kurumun yaptığı PS-2 planörleriyle bu günkü Macunköy Ergazi'deki geniş alanda yaptıklarını, Sabiha Gökçen'in başöğretmenleri, Ali Yıldız'ın ise kendisini yetiştiren hoca olduğunu ifade etmiştir<sup>490</sup>.

Türkkuşu'nda yapılan uçuşların sonuçları meyvelerini vermeye başlamış, ilk aşamada yetişen planör pilotlarının sayıları yeterli miktara ulaştığında yeni Türkkuşu şubelerinin açılması düşüncesi oluşmuştur. Söz konusu genç pilotların tecrübelerinin fazla olmaması sebebiyle başlarına şefler tayin edilmiş, Ankara'dan başka İstanbul, Bursa, İzmir, Kayseri ve Adana'da şubeler açılarak anılan personel bu şubelere atanmıştır. İstanbul şubesinin başına eski havacılarından Savmi Bey, yanına Rüstem, Mehmet ve Hikmet Beyler getirilmiş, Bursa şubesinin başına Vecihi Sivil Tayyare Okulunda yetişen Abdurrahman Bey, yanına ise Vedat Bey atanmıştır. Ankara şubesine Rus Uzman Romanof ile Yıldız Hanım, Kayseri şubesine Hüseyin Bey, Adana şubesine Raif Bey ile Faruk Bey verilmiş, Kayseri ve Adana şubeleri Rus uzman Anohin tarafından kontrol edilmiştir. İzmir şubesi ise Vecihi Hürkuş, Mustafa ve İrfan Beylerden oluşmuştur<sup>491</sup>.

İzmir Türkkuşu'nda Vecihi Hürkuş ilk çalışmalara Kültür Park'ta 60 kadar gençle dört grup şeklinde başlamış, çalışmalar daha geniş olan Halkapınar'da devam etmiştir. Her grup bir kız 11 erkekten oluşmuştur. Yetişen 48 planörcü İnönü kampına götürülmek istenmiş, ancak genel merkezin talimatıyla yarısı götürülebilmıştır<sup>492</sup>.

Ankara, İstanbul, Adana, Kayseri ve İzmir şubelerinden gelen gruplar 1 Haziran 1936 tarihinden itibaren İnönü'de toplanmaya başlamıştır. Bazı öğrencilerin

---

<sup>489</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 207 (15 Ocak 1938), s.1543.

<sup>490</sup> **Cumhuriyet**, 24 Haziran 1938, s.7.

<sup>491</sup> **Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları**, s.361-362.

<sup>492</sup> **a.g.e.**, s.362-363.

okul durumu, bütünleme durumları ve aile izinleri sebebiyle beklenen 125 öğrencinin ancak %70'i gelebilmiştir. Bütün şubelerden gelen öğrenciler karma yapılarak 12 grup halinde postalar oluşturulmuş, 1936 Temmuz ayı başında Rusya'da kurslarını bitiren öğretmen adayları kampa dönmüş, bu da çalışan öğretmenlerin yükünü azaltmıştır. Çalışmalar İnönü'de devam ederken rekor denemeleri de yapılmış, Hürkuş PS-2 tip planörle altı saat havada kalırken Tevfik Aytan dokuz saat, Ferit Orbay 12 saat havada kalmıştır<sup>493</sup>.

Ali Yıldız ise planörle 1936'da 18 saat 35 dakika havada kalarak dünya rekoru kırmış, Yıldız'ın kırdığı bu rekor dönemin Ulus gazetesinde de yer almıştır. Gazetede Yıldız'ın 29 Ağustos 1936'da 18 saat 35 dakika havada kaldığı belirtilmiştir<sup>494</sup>.

Kampta planör çalışmalarının yanında paraşüt çalışmaları da yapılmış, bu konuda ilk öncüler Yıldız Hanım, Mehmet, Rüstem, Hüseyin ve Abdurrahman Beyler olmuştur. 1936 yılı Cumhuriyet Bayramı geldiğinde İnönü kampında çalışmalar durdurularak gösteri hazırlıklarına geçilmiş ve Türkkuşu ekibi Ankara'ya gitmiştir. Türkkuşu'nun törende yapılacak bu ilk gösterisi tüm Türkkuşu çalışanlarını ve yöneticilerini oldukça heyecanlandırmıştır. Söz konusu törenlerde Türkkuşu'nun başarısı ve halk tarafından takdir edilmesi için tören gösterilerine hazırlık çalışmaları yoğunlaşmıştır<sup>495</sup>.

Henüz 18 yaşında olan Vecihi Hürkuş'un kızı Eribe Hanım da Türkkuşu'nda almış olduğu eğitimle iyi bir havacı olarak yetişmiştir. Eribe Hanım Cumhuriyet Bayramı gösterilerinde paraşütle atlamak için babasından müsaade istediğinde babası kızının kendisi gibi uçak kullanmasını istediğinden bu talebi geri çevirmiştir. Ancak Eribe Hanım durumu Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca'ya açmış, Fuat Bey'in Vecihi Hürkuş'la konuşmasının ardından atlamasına izin çıkmıştır. 24 Ekim 1936'da yapılan atlayışı Eribe Hanım başarıyla gerçekleştirmiş, ancak 29 Ekim 1936'daki tören kutlamalarında yapılan atlayışta paraşütü açılmayan Eribe Hanım babasının ve tören alanındakilerin gözleri önünde düşerek vefat etmiştir. Türk havacılığına önemli katkıları olan, Türk askeri havacılığının eşsiz kahramanlarından, hayatının son anına

---

<sup>493</sup> a.g.e., s.364-365.

<sup>494</sup> Ulus, 1 Eylül 1936, s.1.

<sup>495</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.366-368.

kadar havacılık sahasında çalışan Hürkuş'un en büyük acısı yine havacılıktan, bu büyük aşktan kaynaklanmıştır<sup>496</sup>.

Mektepte kış dönemi de boş geçirilmemiş, birinci devrede yetişen öğrencilere ilave 15 istekli öğrenci ikinci devrede yetiştirilmeye başlanmıştır. Birinci devrede yetişen öğrenciler ise tekâmül uçuşlarına devam etmiştir. Motorlu Tayyare Mektebi 1937 yılı içinde Türk Hava Kurumu yararına propaganda seyahatlerine de çıkmış, beş-altı tayyarelik filolarla toplam 6800 km gerçekleştirilen uçuşlarda hiçbir arıza çıkmamış olması önemli bir gelişme olarak değerlendirilmiştir<sup>497</sup>.

1936 yılında Ankara, Adana, Bursa, İzmir ve Kayseri'de Türkkuşu şubeleri açılmasının ardından 1937 yılında da Edirne'de bir Türkkuşu şubesi açılmıştır. Şubelere kaydolun öğrencilerden 181'i motorsuz planörlerle uçuşlara başlamış, başarılı olan 141 genç İnönü Planörcülük Kampına geçebilmiş, bu öğrencilerden 128'i İnönü'de B brövesi, 107'si ise C brövesi almıştır. Eğitimlerde gerçekleştirilen sıçramalar, düz süzülüşler, keskin süzülüşler ve yelken uçuşlarının yapıldığı 7649 planör uçuşunda hiçbir kaza olmamıştır. Türkkuşu teşkilatının 1937 yılı sonunda 01 Ocak 1938 tarihinde elinde 38 başlangıç, 45 tekâmül, 17 rekor ve yüksek evsafata planörü mevcut olmuş, Ankara'daki okulda 25 öğretmenle hizmet verilmiştir<sup>498</sup>.

1937 yılında Etimesgut Motorlu Uçak Kampı açılmış, Türkkuşu filolarının kurum yararına düzenlediği propaganda memleket turneleri kapsamında Konya, Mersin, Adana, Urfa ve Diyarbakır'a uçuşlar düzenlenmiştir<sup>499</sup>.

Eskişehir Askeri Tayyare Okulunda süren eğitimin ardından buradaki uçuşları da 1937'de başarıyla bitiren Sabiha Gökçen Eskişehir Birinci Tayyare Alayı'na verilmiştir. 30 Ağustos 1937'de Eskişehir'deki okuldan mezun olan Gökçen mezuniyet töreninde yaptığı konuşmada, "...Buraya bir Türk kızının askeri okuldan mezuniyet töreni için değil, bütün Türk kızlarının gelecekte neler yapabileceğini bizzat görmek, öğrenmek ve onlara destek olmak için geldiğimize inanıyorum. Beni bu ulus yetiştirdi. Beni Atatürk yetiştirdi. Beni sizler yetiştirdiniz. Bu yolda yarınlara erişmek, yetişmek için can atan nice genç kızlarımızın mevcut olduğuna inanmanızı

---

<sup>496</sup> a.g.e., s.368-371.

<sup>497</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 207 (15 Ocak 1938), s.1543.

<sup>498</sup> Aynı yer.

<sup>499</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 250 (29 Ekim 1939), s.2288-2292.

isterim. Her Türk kızının kanında, barış için savaşmaya hazır bir kanın aktığı bir gerçektir. Ben işte o kızlardan biriyim, orduma, komutanlarıma, öğretmenlerime ve hepsinin üzerinde büyük Atatürk'üme, onun ülkelerine bağlıyım. İstikbal'in göklerde olduğuna inanan devlet başkanımızın, bu geleceğe hazırlamak istediği sivil ve askeri havacılar arasında bulunmak tariflere sığmaz bir onur vermektedir. Bana, bu heyecanımı ve onur duygumu hayatımın sonuna kadar yaşatacağımdan emin olmanızı istirham ederim." diyerek tüm gençlere ve özellikle kızlara önemli mesajlar vermiştir<sup>500</sup>.

Paraşütçülük çalışmalarında ise son zamanlarda yapılan iki kule sayesinde artış kaydedilmiş, 1937 yılında tayyarelerden ve kulelerden 2364 atlayış yapılmıştır. Bu yıl içinde Türkkuşu teşkilatı için önemli hizmetler gerçekleştiren Sovyet Uzman Romanof ülkeden ayrılmış yerine Sovyet Uzman Planörcü Gavriş getirilmiştir<sup>501</sup>.

1937 yılında Ziya Akdoğan İnönü Kampı'ndan Kayseri'ye, 486 km mesafeyi planörle uçmuştur. Türkiye'de havacılığın temellerinin gerçek anlamda atıldığı bu yıllarda yazılı sınav ve testler yapılmamış, Türkkuşu'nda bütün vilayetlere öğretmenler ve planörcüler gönderilmiş, öğrenci adaylarının ilk tasnifi buralarda yapılmış ve seçilen öğrenci adayları kamplara götürülmüştür. Yine halkı planörcülüğe alıştırmak ve ilgisini artırmak için özendirici tedbirler alınmış, C sınıfı planör brövesi alan pilotlar bu kapsamda altı ay askerlikten muaf tutulmuştur<sup>502</sup>.

1938 yılında Sabiha Gökçen Türkkuşu'nun başöğretmeni olarak atanmış ve yeni gençlere havacılığı öğretmek için canla başla çalışmaya başlamıştır. Gökçen Ocak 1938 başlarında Havacılık ve Spor dergisinde yaptığı açıklamada, Türk Hava Kurumunun bir buçuk ay sonra 14'üncü yılına gireceğini, Türkkuşu'nun artık sadece Türkiye'nin değil Balkanların ve uzak komşularının da sıkı ilgisini çeken bir teşekkül olduğunu, inşa ettikleri paraşüt kulelerinin planlarını isteyen yabancı hava kulüplerinin gençlerini planörcülük ve paraşütçülük öğrenmeleri için ülkelerine göndermek arzusunu besleyen yabancı ziyaretçilerle karşılaştıklarını, üniversitelerden Türkkuşu'nun kampında çalışmak için görüşmelerin olduğunu,

---

<sup>500</sup> Gökçen, a.g.e., s.99-119.

<sup>501</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 207 (15 Ocak 1938), s.1543.

<sup>502</sup> Adıgüzel, Gökteki Venüs, s.20-21.

modelcilik kurslarının çalışmalarının da hızla arttığını ifade ederek havacılıkta gelinen noktayı aktarmıştır<sup>503</sup>.

1938 yılında Türkkuşu kütüphanesi planör ve motorlu tayyare bilgilerini artırmak amacıyla faydalı görülen havacılıkla ilgili Almanca ve Fransızca kitapları Türkçeye çevirtmiştir. Bu kapsamda ilk çevrilen eserler; “Yelken Uçuşu”, “Hava Seyrüseferi” ve “Planörcü Yetiştirilmesi” kitapları olmuştur<sup>504</sup>.

Harbiyeden pilotluğa ayrılan öğrenciler de 1938 yılı başında uçuşlarını Türkkuşu eğitim alanında yapmış, Ankara Yüksek Ziraat Enstitüsü öğrencileri Türkkuşu’na büyük ilgi göstererek müracaatta bulunmuştur<sup>505</sup>.

1938 yılı başında, Ankara, Adana, Balıkesir, Bursa, Çankırı, Çorum, Giresun, İstanbul, İzmir, Manisa, Malatya, Muğla, Samsun ve Sivas’ta model uçak kursları açılmıştır. Türkkuşu için Sovyet Rusya’dan getirilen Uzman Gavriş’in Türkkuşu ile ilgili yaptığı açıklamada, Türk Hava Kurumunun Türkkuşu teşkilatının iki buçuk senelik kısa bir müddet içinde büyük başarılar elde ettiğini, bu sahada muvaffak olmak ve çalışmalarını hızlandırmak için vasıtalara sahip olduğunu, Türkkuşu’nun Ankara’daki binasının mükemmel, malzemesinin yetecek kadar bol ve meydan durumunun iyi seviyede olduğunu, Türk gençliğinde yüksek bir havacılık kabiliyetinin bulunduğunu, Türk gençliğinin daha uzaklara ve daha yükseklere uçmak suretiyle uluslararası havacılık rekorlarında birincilikler kazanmasını dilediğini ifade ederek Türk gençliğine havacılıkla ilgili önemli açıklamalarda bulunmuş ve hedefini göstermiştir<sup>506</sup>.

18 Şubat 1938 yılında Türk Hava Kurumu Genel Merkezinde kurumun Başkan Vekili Şükrü Koçak, Başöğretmen Sabiha Gökçen ve kurum yöneticileri arasında bir toplantı düzenlenmiş, toplantıda Türkkuşu’nun daha verimli çalışması konusu görüşülmüştür. Sabiha Gökçen Türkkuşu’nun teşkilatına yönelik bir değişiklik projesi teklifinde bulunmuştur. Gökçen’in teklifine göre teşkilatta Türkkuşu’nun Hava Kurumu Başkanı’na bağlı müstakil bir idare vaziyetine geçmesi ve bir genel müdür tarafından idare edilmesi öngörülmüştür. Yine Türkkuşu

---

<sup>503</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 206 (1938), s.1526.

<sup>504</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 208 (1 Şubat 1938), s.1559.

<sup>505</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 209 (15 Şubat 1938), s.1576.

<sup>506</sup> a.g.d., s.1577.



teşkilatının bir genel müdürün idaresinde talim, terbiye, teşkilat, ikmal, sağlık, teknik işler şubeleriyle, motorlu tayyare, planörcülük, paraşütçülük mektepleri müdürlüğü ile inşaat-tamirat atölyesinden meydana getirilmesi planlanmıştır<sup>507</sup>.

1938 yılı başında, Türkkuşu kütüphanesi “Planör ve Motorlu Planör Yapmak İçin Ameli Kılavuz” adlı yeni bir kitap bastırmıştır. Ayrıca motorlu tayyare mektebinde öğrenim gören Alaettin Şakar, Muzaffer Sel, Hikmet Yay, Abdurrahman Türkkuşu, Saip Gökçe, İbrahim Güreli, Sahavet Yılmaztürk ve Engin Sağlam ilk yalnız uçuşlarını yapan öğrenciler olmuştur<sup>508</sup>.

1938 yılı Şubat ayında Başbakan Celal Bayar, Sabiha Gökçen ve Türk Hava Kurumu Başkan vekili Şükrü Koçak’la beraber Türkkuşu’na gelmiş, Etimesgut’taki Motorlu Uçuş Mektebini gezerek tetkiklerde bulunmuştur. Kayseri Fabrikasında yapılan planör, Bursa ipeğinden imal edilen paraşüt ile Akköprü Atölyesinde gerçekleştirilen faaliyetler Başbakanı son derece memnun etmiştir.

Başbakan Bayar, ziyaretinin ardından Türkkuşu öğrencilerine hitaben yaptığı konuşmada, havacılık faaliyetlerine daha iyi ve ileri bir şekil vermek kararında olduklarını, bunun için lüzumlu olan araçları bulmak üzerinde beraber çalışacaklarını, memleketin emniyeti için Türk havacılığının iftihara şayan bir hale geldiğini görmek arzusunda olduklarını, Türkkuşu yöneticileri ile öğrencilerine bu konuda güven duyduklarını ve bu hususta hükûmetin desteğini sürdüreceğini ifade ederek Türkkuşu ekibine teşekkür etmiştir<sup>509</sup>.

1938 yılı Mart ayında Türkkuşu Genel Müdürlüğüne Pilot Binbaşı Osman Baykal getirilerek işe başlamıştır. Adana ve İzmir’de Türkkuşu gençlerinin toplaması için hususi birer bina yaptırılmış, binalarda sinema, konferans salonu, kütüphane ve model uçak atölyeleri oluşturulmuştur<sup>510</sup>.

Mustafa Kemal Atatürk de 11 Mart 1938 tarihinde Etimesgut Türkkuşu meydanını ziyaret etmiş, vazife uçuşu yapmakta olan öğretmen adaylarının uçuşlarını

---

<sup>507</sup> a.g.d., s.1591.

<sup>508</sup> Aynı yer.

<sup>509</sup> Cemal Kutay, “Başvekil Türkkuşu Gençliği Arasında”, *Havacılık ve Spor*, Sayı 210 (1 Mart 1938), s.1596-1601.

<sup>510</sup> *Havacılık ve Spor*, Sayı 212 (1 Nisan 1938), s.1623.

takip ederek izahat almış, meydan tesisatını ve malzemeleri kontrol ederek Türkkuşu öğrencileri ve çalışanlarına iltifatta bulunmuştur<sup>511</sup>.

1938 yılı Mart ayında planörcülükteki şöhretiyle tüm dünyada tanınan Alman Mühendis Wolf Hirth Afrika gezisi için çıktığı seyahatinde Ankara'ya uğramış ve Türkkuşu'nu ziyaret etmiştir. Wolf Hirth Türkkuşu hakkında edindiği izlenimleri kurumun defterine yazmıştır. Hirth yazısında, İstanbul'dan Ankara'ya uçuşunda İnönü'de Türk planörcülüğünün çok ciddi bir gayret ile yürütüldüğü kanaatini elde ettiğini, planörcülüğün memlekete sevinç verecek surette büyük bir takdir kazandığını da Ankara'da bizzat görerek duyduğunu, planörcü Türk dostlarına gelecekteki çalışmalarında da candan başarılar dilediğini ifade ederek kurumun çalışmalarını övmüştür<sup>512</sup>.

Yine 1938 yılı içinde gerçekleştirilen Türkkuşu Üçüncü İnönü Kampının açılışında Türkkuşu Genel Müdürü Osman Nuri Baykal'ın yaptığı konuşmada, her sene bugünlerde Türk milli müdafaasında adları söylenen birer kahraman tayyareci olarak yer almak isteyen canlı ve ateşli Türk çocukları ile bu düzlükte, Türk'ün kötü talihinin yenildiği İnönü'de karşılaşarak sevinç duyduklarını, Türk havacılığının genişleyip kuvvetlenmesi manasına gelen büyük Türkkuşu kanatlarının altında toplanan gençlerin sayısının arttığını, her yıl teknikte ve disiplinde örnek ve ileri bir yedek hava ordusunun şekillenmekte olduğunu Türk milletinin de görerek gurur duyduğunu, tayyareciliğin her şeyden evvel kendine güvenen, öğrenmeye çalışan fakat hiçbir zaman gururlanmayanların mesleği olduğunu, büyük iddiayla buraya toplanmış olan gençlerden, Türk havacılığının kuvvet ve azameti namına çok çalışmalarını istediklerini ifade ederek Türkkuşu gençliğinden beklentilerini açıklamıştır<sup>513</sup>.

Balkan Antantı heyetinin Ankara'ya gelmesinin ardından Atatürk, Sabiha Gökçen'i yanına çağırarak Balkan ülkelerinin kendisini yakından tanımalarını ve bu sebeple uçakla bir Balkan seyahatine çıkmasını istediğini söylemiştir. Bu talep üzerine Gökçen, Amerikalı tecrübe pilotu Jack ile çalışmalara başlamış, çalışmaların ardından yarım bir Türkiye turuna çıkan Gökçen İstanbul'dan kalkarak Köyceğiz'e,

---

<sup>511</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 211 (15 Mart 1938), s.1606.

<sup>512</sup> a.g.d., s.1608.

<sup>513</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 219 (15 Temmuz 1938), s.1762.

Tuz Gölü'ne, Ankara'ya, Zonguldak'a ve oradan İstanbul'a dönerek beş buçuk saatte seyahatini tamamlamıştır<sup>514</sup>.

Atatürk'ün hastalığının gittikçe ağırlaşması Gökçen'in bu seyahate çıkma isteğini engellemişse de Atatürk'ün ısrarlı talebi üzerine 16 Haziran 1938'de Balkan turuna başlamıştır. Seyahatin ilk basamağında Atina'ya inmiş ve bu ziyaret Yunanlılar üzerinde çok olumlu etkiler bırakmıştır. Yunanistan'dan Bulgaristan'a ve Yugoslavya'ya oradan Romanya'ya uğrayıp seyahatini tamamlamıştır. Bükreş'ten, İstanbul'a hareket eden Gökçen döndüğünde Atatürk'ü hasta yatağında daha kötü bir durumda bularak elini öpmüştür.

Gökçen'i görünce hasta yatağından doğrulan Atatürk; "Gökçen döndüğüne sevindim... Beni çok mutlu ettiğini biliyor musun bu yaptıklarınla? Bu unutulmayacak başarıyla beni nasıl memnun ettiğini bir bilebilseydin hasta yatağımda.. Kaç gündür dünya ajanslarını dikkatle izliyorum... Hepsi senden uzun uzun övgüyle bahsediyorlar. Röportajlar yayınladılar gezin süresince, gittiğin yerlerdeki sözlerini yayınladılar.. Gazetelerle dergiler de öyle.. Hepsini göresin diye ayırttım sana.. Yerli yabancı hepsini.. Türk gençlerini, Türk kızlarını onurla, şerefle temsil ettin çocuğum.. Bu benim için en büyük mükâfat sayılır." diyerek Gökçen'in bu başarısından ötürü duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir<sup>515</sup>.

1935'te B brövesine sahip planör pilotu 18 iken, 1936'da 100'e, 1937'de 228'e, 1938'de ise 313'e yükselmiştir. Yüksek yelken uçuş pilotu sayısı ise 1935'te 13 iken, 1936'da 58, 1937'de 165 ve 1938'de 222'ye ulaşmıştır. 1935'te Türkkuşu'nun 13 planörü var iken, 1936'da bu rakam 58'e, 1937'de 120'ye 1938'de ise 153'e yükselmiştir. 1936'da üç adet motorlu uçağa sahip olan Türkkuşu'nun 1938'de 25 uçağı olmuştur. Motorlu Tayyare pilotu sayısı ise 1937'de 32, 1938'de ise 72 olmuştur. 1937'de 134 modelci öğretmen kurşu açılmış, 1938'de açılan kurs sayısı 254'e yükselmiştir. 1937'de 1782 kişi, 1938'de ise 3078 kişi paraşütle atlamıştır. Kurumun 1935'te 45, 1936'da 60, 1937'de 131, 1938'de ise 177 paraşütü olmuştur<sup>516</sup>.

<sup>514</sup> Gökçen, a.g.e., s.388-389.

<sup>515</sup> a.g.e., s.392-400.

<sup>516</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 233 (16 Şubat 1939), s.1996-1997.

1938 yılı sonunda Türkkuşu üye sayısı 980'e yükselmiş, her araçta uçanların ve paraşütle atlayışlarının sayısı artış göstermiştir<sup>517</sup>.

Türk Hava Kurumunun İnönü'de kurduğu Planör Kampı 10 Temmuz 1936'da çalışmaya başladığında 18-35 yaşlarındaki okur yazar her vatandaşın kamplara kabul edilmesi düşünülmüş, 1937'de orta okula devam şartı konularak yaş hududu daraltılmış, 1938'de ise ortaokulun son sınıfında bulunmak asgari tahsil haddi olarak tespit edilmiştir. Bir yandan da sıhhi muayene şartları ağırlaştırılarak, kalite yükseltmek istenmiştir. Bu tahditlere rağmen kuruma müracaatlar her seferinde daha da artmıştır. 1938 yılı sonuna kadar yapılan çeşitli propaganda uçuşlarıyla 6800 km'lik mesafe aşılmış, 1938 yılı Haziran ayında yapılan seyahate 11 uçak katılmış, seyahat iki hafta sürmüş ve toplam 4000 km uçulmuştur<sup>518</sup>.

Havacılığa oldukça önem veren Atatürk, Gökçen'le bu duygularını sürekli paylaşmıştır. Atatürk, Gökçen'le yaptığı bir konuşmada; "Bir devlet adamının, hele asker bir devlet adamının askerlikle ilgili şeyleri bilmesi kadar doğal ne olabilir? Havacılığa gelince biliyorsun ki bundan böyle istikbal göklerde. Barışların da savaşların da medeniyetin de başka dünyaların keşfinin de geleceği hep göklerden olacak. Ben 1910 yılından bu yana havacılık konularını çok yakından izledim. Türk Hava Kurumu, Türkkuşu bu izlemelerin sonucu kurulmuş müesseselerdir..."

Ordumun da askeri havacılık alanında uygar ülkelerle yarışacak duruma gelmesini diliyorum. Bizim havacılarımızın cesaret ve bilgi yönünden, batılı ülke havacılarından çok daha üstün olduklarına ve olacaklarına da inanıyorum. Ancak çağın araç ve gereçlerini kendilerine vermek zorundayız. Yarışa onların koşulları ile girmelerinin temini ana görevimizdir. Uçak fabrikaları yapmak, uçak yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir." diyerek havacılığın kendileri için ne kadar önemli olduğunu ifade etmiştir<sup>519</sup>.

Ölümünden kısa süre önce hasta yatağında bile havacılığı düşünen Atatürk, donatılmış Türk ordusu teçhizatlarını gazete fotoğraflarından izleyerek Gökçen'e; "Bu silahları bizim yapmamız gerek, uçaklarımızı da tanklarımızı da hepsini. Aksi halde bir savaş sırasında topsuz tüfeksiz dövüşmek zorunda kalırız. Ulusal savaş

<sup>517</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 230 (1 Ocak 1938), s.1934.

<sup>518</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 265 (15 Haziran 1940), s.2526-2528.

<sup>519</sup> Gökçen, a.g.e., s.114.

sanayisini kurmalı ve bu alanda da bağımsız olmalıyız.” diyerek ülkenin savunmasına verdiği önemi belirtmiştir<sup>520</sup>.

### 3.3.3. Türkkuşu Şehitleri

Türk Hava Kurumu bünyesinde kurulan Türkkuşu halkın desteği ve yöneticilerinin gösterdiği yakın ilgiyle her an büyüyüp gelişirken havacılığın doğduğu başlangıç yıllarında olduğu gibi acılarla da yoğrulmuştur. Havacılığın herkesçe bilinen genel ve en birinci kuralı tüm kurallarının kanla yazılmasıdır. Her türlü çekiciliğinin ve Türk gençliği üzerinde yaydığı uçma arzusu ile aşkına rağmen Türkkuşu da acılarla ve kanla yazılan kurallarla gelişmiştir. Türkkuşu eğitim çalışmaları esnasında çok fazla kaza-kırım meydana gelmemiş olsa da kurum içinde çeşitli tarihlerde birtakım hava kazaları meydana gelmiş ve bazı personeli anılan kazalarda şehit olmuştur.

Türkkuşu Meydan Şefi olan Emekli Yüzbaşı Kamil Bey 1935 yılında sert bir rötürman hareketinin ardından planörünün kanadının kopması sonucu Ankara’da şehit olmuştur<sup>521</sup>.

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi Hürkuş’un 18 yaşındaki kızı Eribe Hanım 29 Ekim 1936’da yapılan törenlerde gerçekleştirdiği bir paraşüt atlayışında ana paraşütçünün açılmaması sonucu şehit olmuştur. Hayatı boyunca kendisini havacılık faaliyetlerine adayan Türk havacılık tarihinde çok önemli bir yerde bulunan Hürkuş’un duyduğu evlat acısı yaşadığı tüm acıların ötesindedir. 13 Temmuz 1937 tarihinde öğretmen adayı olan Mustafa Doğan ise PS-2 planörü ile eğitim uçuşu yaparken düşerek şehit olmuştur. 22 Temmuz 1937 tarihinde planör ve paraşüt öğretmeni Ferit Orbat, amatör paraşütçüler Hikmet Özalpay, İmat Arhun ile Nurettin Mutlu ile birlikte paraşüt atlayışı için Tayyare Pilotu Tevfik Aytan’ın kumandasındaki çift motorlu Monaspor tayyaresiyle havaya yükselmişler, uçağın perdövites olması sonucunda yaşanan güç kaybıyla uçak düşmüş, pilotu başta olmak üzere tüm paraşütçüler şehit düşmüşlerdir<sup>522</sup>.

<sup>520</sup> a.g.e., s.411.

<sup>521</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C.II, s.342.

<sup>522</sup> a.g.e., s.343.

Bu kapsamda tüm havacılığa gönül vermiş ve bu aşk uğruna canını veren tüm şehitlerin önünde saygıyla eğilmek ve havacılığın bugünkü noktaya bu işe gönül vermiş olan bu kutsal insanlarla geldiğini unutmamak gerekir.

### **3.4. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNİN TÜRK HAVA KURUMUNA DÖNÜŞMESİ ve FAALİYETLERİ**

#### **3.4.1. Türk Tayyare Cemiyetinin Türk Hava Kurumuna Dönüşümü (1935)**

Türk Tayyare Cemiyetinin Atatürk dönemindeki son kongresi (6'ncı kongre), 24 Mayıs 1935 Cuma günü saat 14.00'te toplanmıştır. Başbakan İnönü tarafından açılan kongrede bütün vekiller, Genelkurmay yetkilileri, Cumhuriyet Halk Partisinden, basın cemiyetinden, Anadolu Ajansından, Muallimler Birliğinden, İdman Cemiyetleri İttifakından, Kızılaydan seçilen yetkililerle 57 vilayetten delegeler katılmıştır<sup>523</sup>.

İsmet İnönü söz konusu kongrede, Türkiye için ciddi bir hava tehdidinin mevcut olduğunu, Türkiye'nin hava sahasını korumak için en az 500 tayyareye ihtiyaç duyulduğunu, bu uçakları tedarik etmek için devletin savunma bütçesine yılda 30 milyon lira kaynak ayırması gerektiğini, devletin ise bunu yapmaya gücünün olmadığını açıklamıştır. Ayrıca bütçenin yapamadığını ulusun hamiyetinin yapması gerektiğini ifade ederek cemiyeti ve halkı bu hususta göreve çağırmıştır<sup>524</sup>.

Başbakan İsmet İnönü'nün kongrede yapmış olduğu konuşma metni çoğaltılıp Cumhuriyet Halk Fıkrası Vilayet Heyetine gönderilerek parti il teşkilatlarına dağıtılmış ve okuma odalarına konulmuştur<sup>525</sup>.

16 Şubat 1925'te Mustafa Kemal Atatürk'ün talimatıyla kurulan Türk Tayyare Cemiyetinin ismi gerçekleştirilen 6'ncı kongrede Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. Kongrede kabul edilen kurumun yeni nizamnamesinde yapılan değişiklikler kapsamında 3'üncü maddeye; Türk Hava Kurumunun Türkiye'de ulusal havacılığın her sahasında en yüksek ve tek bir spor makamı olduğu, yetiştirdiği pilot ve makinistlere lisans ve bröve verdiği, Uluslararası Hava Federasyonu üyesi olan

<sup>523</sup> Cumhuriyet, 25 Mayıs 1935, s.1.

<sup>524</sup> Cumhuriyet, 26 Mayıs 1935, s.1.

<sup>525</sup> B.C.A., 26.6.1935, Fon kodu: 490.01, Yer Nu:1682.2; Belgenin Orjinali için bkz. ek: 24.

Türk Hava Kurumunun havacılık faaliyetleri ile hava turizm işlerini federasyonun usullerine göre düzenlediği ifadesi eklenmiştir<sup>526</sup>.

Cemiyet üyeleriyle ilgili 5'inci maddeye, kurumun başarısı için emek sarf ederek çalışan faal üye ile Türkkuşu bünyesinde uçan uçucu üye ile kuruma her ay en az beş kuruş vermeyi onaylayan yardımcı üyeler ifadesi eklenmiş, ayrıca 7'nci maddede belirtilen kongrenin iki yılda bir toplanması hususu dört yıla çıkarılmıştır. Yine 17'nci maddede yer alan ve cemiyet şubelerindeki görevli kısımları belirten maddeye, bu sene içinde kurulan ve gençliğe motorlu, motorsuz uçuculuğu ve bütün havacılık sporlarını öğretecek Türkkuşu teşkilatının işlerini tanzim ve idare etmekle yükümlü Neşriyat ve Havacılık Şubesi kısmı ilave edilmiştir. Madde 31'de bulunan ve 30 Ağustos Tayyare Bayramı olarak belirleyen madde, "30 Ağustostan 5 Eylül akşamına kadar geçen hafta havacılık haftasıdır." şeklinde değiştirilmiş, Madde 32'de belirtilen Türk Tayyare Şehitleri Anma Günü'nü 27 Ocak olarak kabul edilen tarih ise 15 Mayıs olarak değiştirilmiştir<sup>527</sup>.

### **3.4.2. Türk Hava Kurumunun Faaliyetleri**

#### **3.4.2.1. Türk Hava Kurumuna Yapılan Bağışlar**

6'ncı kongredeki konuşmalarda hava tehdidine ilişkin yapılan açıklamalar etkisini göstermiş, cemiyete üye sayısı dönem içinde 420'yi bulmuştur. Mustafa Kemal Atatürk kongrenin ardından Türk Hava Kurumuna 10.000 lira bağışlayarak bu konuda öncülük etmiştir. İsmet İnönü'nün 1000 lira, Kurultay Başkanı Abdülhalik Renda'nın 500 lira, Ankara tüccarlarından Vehbi Koç'un 5000 lira, Cemiyet Reisi Fuat Bulca ile çocuklarının 500 lira bağışta bulunmalarının yanı sıra yaşlı-genç, kadın-erkek pek çok kişi kuruma bağışta bulunmuştur<sup>528</sup>. Abdürrahim Naci Demirağ adlı hayırsever zengin bir vatandaş Hava Kurumuna 120.000 lira bağışlamış, bu büyük bağış uzun süre dönemin gazetelerinde yer almış, İsmet İnönü de söz konusu kişiye teşekkür etmiştir<sup>529</sup>.

6 Haziran 1935'te Bursa'da büyük bir tayyare mitingi yapılmış, mitingin ardından hava tehdidini bilen ve anlayanlar üye olarak kuruma katılmışlardır.

<sup>526</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Altıncı Kurultayı (24 Mayıs 1935), s.35.

<sup>527</sup> a.g.e., s.37-53.

<sup>528</sup> Cumhuriyet, 27 Mayıs 1935, s.3.

<sup>529</sup> Cumhuriyet, 31 Mayıs 1935, s.5.

Kadıköy Moda'da oturan Haçik Bağdasar Barutçıyan adlı bir vatandaş Pendik'te bulunan 25 dönümlük arazisini Türk Hava Kurumuna bağışlamıştır. Ayrıca Galata'da Bulgar Vapurlar Acentesinden Baklaciyeft adında bir Bulgar vatandaşı da üye yazılmak istediğini söyleyerek 20 lira vermiştir. Baklaciyeft konuyla ilgili yaptığı açıklamada, "Ben bu memlekette oturuyorum, kazanıyorum ve daima da oturacağım. Bu sebeple Türkiye havalarının korunmasını istiyorum." diyerek yaptığı bağışın amacını ve Türkiye'ye olan bağlılığını ifade etmiştir<sup>530</sup>.

Yine İzmir'in ilçelerinde hava tehdidini bilen halktan bir kesim Türk Hava Kurumuna üye olmak için başvurmuş, ilçelerdeki birçok kasaba halkı, Bayındır'da üreticiler ve köylülerden 15.000 kişi Türk Hava Kurumuna üye yazılmak için toplanmış ve ürünlerinin yüzde üçünü Hava Kurumuna bırakmayı kararlaştırmışlardır. Seferihisar üreticileri de 1935 yılından itibaren ürünlerinin yüzde üçünü kuruma bağışlamıştır<sup>531</sup>.

30 Temmuz 1935'te Turgutlu'da hava tehlikesi için kalabalık bir miting yapılmış, Kastamonu köylerinde, Merkez, Daday, Taşköprü ve Tosya ve birçok ilçeye bağlı köylüler ürünlerinin yüzde üçünü Hava Kurumu'na vermeyi taahhüt etmiştir<sup>532</sup>.

Türk Hava Kurumu Başkanlığından yapılan açıklamada, 15 Temmuz 1935 tarihi itibarıyla "Hava Tehlikesini Bilenler" adlı topluluğun üye sayısının 19.802'ye, yardımcı üye sayısının ise 82.477'ye ulaştığı, Hava Kurumuna yapılan bağışların toplamda 1.174.669 lirayı bulduğu ifade edilmiştir. Anadolu Ajansına kurumdan yapılan açıklamada; bütün kurumlara, basına ve Türk halkına yaptıkları yardımlardan ötürü teşekkür edilmiştir. 1935 yılı Temmuz ayında Gediz'den, Söke Akköy'e bağlı Yenihisar, Sarıkemer ve Avşar köylerinden, Ordu'dan, Bergama'dan, İzmir Bornova'dan, Çukurova'dan, Samsun, Gerede ve Adana Ceyhan'dan vatandaşlardan önemli ölçüde yardımlar toplanmıştır<sup>533</sup>.

---

<sup>530</sup> Cumhuriyet, 7 Haziran 1935, s.1.

<sup>531</sup> Ulus, 29 Temmuz 1935, s.3.

<sup>532</sup> Ulus, 30 Temmuz 1935, s.1.

<sup>533</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 148 (31 Temmuz 1935), s.2382-2383.



İzmir’de özverili vatandaşlardan Filibeli B. Rahmi Türk Hava Kurumuna 5000 lira bağışlamış<sup>534</sup>, Aydın’da Halkevi ve Hava Kurumunun düzenlediği bir mitingde marşlar çalınarak, vatandaşlar kuruma bağışlarda bulunmuşur<sup>535</sup>. Ağustos 1935’te Zile’de üreticiler ürünlerinin yüzde ikisini Hava Kurumuna vermeyi kararlaştırmıştır<sup>536</sup>.

Cemiyet tarafından Tosya’da hava tehlikesi amacıyla düzenlenen miting halkın büyük coşkusuna yol açmış, Fatma isimli bir köylü kadını ekili olan 300 lira değerindeki tarlasını Hava Kurumuna bağışlamış, yöre halkının yaptığı diğer bağışlarla toplam 600 lira tutarında gelir kaydedilmiştir<sup>537</sup>.

9 Ağustos 1935’te Tokat’ta halkevinde toplanan vatandaşlara hava tehdidi hakkında bilgi verilerek toplantı sonunda üye kaydı yapılmıştır<sup>538</sup>.

Dönemin Ulus gazetesinde; “Bir iken hava tehlikesini yok etmek için varımızdan özverilik gerektiğini unutmayalım!”<sup>539</sup>, “Uçak denizi de egemenliği altına aldı. Biz onun en iyilerine sahip olacağız!”<sup>540</sup> ve “Hava tehlikesini çelik kanatlarla yok edeceğiz!” şeklinde sloganlar yazılarak hava tehdidine karşı okuyucular uyarılmış ve bağış yapmaları istenmiştir<sup>541</sup>.

Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca’nın kızı Türkan Hanım’la Teğmen Nüzhet Bey, 1935 yılında düğün masraflarını Tayyare Cemiyetine bağışlamışlar, yeni evlilere cemiyet tarafından bir altın tayyare madalyası verilmiştir<sup>542</sup>.

Türk Hava Kurumuna yardım yapılmasında başta ülke yöneticilerinin açıklamaları, gazetelerin, dergilerin ve cemiyet çalışanlarının kısacası toplumun her kesiminin önemli çabaları olmuş, halk bu konuda özendirilerek bağış yapmaları istenmiştir.

1935 yılında Antalya’daki Tekeli Mehmet Paşa Camisi’nde hatip olarak görev yapan Hafız Osman Çandır hutbelerini, halka önemli konuları aktarmak

---

<sup>534</sup> **Ulus**, 4 Ağustos 1935, s.3.

<sup>535</sup> **Ulus**, 5 Ağustos 1935, s.5.

<sup>536</sup> **Ulus**, 6 Ağustos 1935, s.3.

<sup>537</sup> **Ulus**, 7 Ağustos 1935, s.1.

<sup>538</sup> **Ulus**, 9 Ağustos 1935, s.3.

<sup>539</sup> **Ulus**, 2 Ağustos 1935, s.1.

<sup>540</sup> **Ulus**, 6 Ağustos 1935, s.1.

<sup>541</sup> **Ulus**, 7 Ağustos 1935, s.1.

<sup>542</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 142-143 (15 Mayıs 1935), s.2307.

amacıyla haftalık olayları gazetelerden izleyerek hazırlamıştır. 1935 yılında düzenlenen bağış kampanyalarını da izleyen Osman Bey “Türk Uçakları” adıyla bir hutbe hazırlayarak 21 Haziran 1935 tarihinde cuma günü halka okumuştur.

Hafız Osman Çandır’ın söz konusu hutbesi şöyledir: “Aziz Din Kardeşlerim! Bugünlerde umumiyetle çıkmakta olan Türk gazetelerini okuyanlarımız, yurt içinde Türk uçakları için yeni teşebbüsler uyandığını ve bunun için ulusal varlığın ve yurdun dört köşesinin gelecekte yaşanması muhtemel savaşlarda korunması yolunda büyük diplomatlarımızın söylevleriyle ulusumuzdan birçoklarının bu yoldaki yardım ve verimlerini yazmakta olduklarını büyük bir sevinçle görmekteyiz.

“Tarih boyunca büyük devrimler başaran büyük ulus kendisini doğuran, kucağında büyütüp besleyen topraklarına ve yurdun her yerine bağlılığını, onu düşmanlara karşı nasıl koruyacağını bir dakika bile düşünmekten geri kalmamakta olduğunu böylelikle bütün dünyaya bir daha göstermektedir.

“Türk uçakları... Evet; işte bugün bütün yurdun dört köşesini hareketlendiren bir teşebbüs. Bu teşebbüstür ki daha 500 uçaklı bir Türk hava ordusunu yeniden ortaya çıkaracak ve bu uğurda Allah’ın izniyle muvaffak olacaktır. Her ulus, bu yirminci yüzyılın en zaruri, en önemli savaş vasıtası olan uçaklarını gün geçtikçe artırmakta ve her gün bir olgunluk sistemi vermektedir. Bunun için Türk ulusu da bu çalışmadan, bu ilerleyişten artık geri kalamayacak ve hiçbir zaman ihmallerde bulunamayacaktır. Dünyanın en olgun, en ileri devletleri İngilizler, Almanlar, İtalyanlar, Amerikalılar, Japonlar ve daha başkaları bugün binlerce uçakları ellerinde tuttıkları halde yine birbirlerini geçmeye, yine birbirlerinden üstün olmaya çalışmaktadır. Bizlerse dünün durgunluğunu üzerimizden yeni atarak evet dünün acılarını bugünün ilerleyişiyle dindirmeye ve unutmaya gayret ederken bütün kuvvetimizle bu alanda da becerikli ve ileri niçin olmayalım?

“Muhterem Cemaat! Hak, şimdi kuvvetli semte yönelmektedir. Kuvvetli olanlar, kuvvetli olan uluslar, yaşanması muhtemel savaşlar için hazırlıklı olanlar yurtlarını koruyabilirler. Yurtlarına layık olduğu ehemmiyeti vermeyenler ise daima ezilmeye mahkûmdurlar. Ezilmemek için tek çare el birliğiyle devayı bulmaktır. Devayı bizlere gösterenler, yurt için bu defa da ödevlerimizi yapmaya bizleri çağırılmışlardır. Hali vakti yerinde olanların 20

lira gibi parayı uçak kurullarına bağışlamalarının, bu paranın az çok küçüklüğü nispetinde büyük işler görmeye sebep olacağını anlatmışlardır. Fakat ne kadar sevinmeye değer ki “Hava Tehlikesini Bilenler” topluluğuna üye olanlardan birçokları 20 lira değil, 500, 1000, 5000, 10.000 ve hatta bunlardan daha fazla bağışlarda bulunmak suretiyle yüceliklerini göstermişlerdir.

“Müslümanlar! Uçakların gelecek savaşlarda ne kadar önemli işler göreceğini layıkıyla düşünerek Antalyalılar da bu hususta para bağışlarında önceden olduğu gibi şimdi de fedakârlıklarını göstermelidirler. Bu yapılacak maddi fedakârlık, manevi kazançların en büyüklerinden birini teşkil edecektir. Askerlikte bir saat nöbet beklemenin faziletleri Hazreti Muhammed Aleyhisselam Efendimiz tarafından şerefli hadislerle bildirilmiştir. Hâlbuki uçaklar yurt sınırlarının daimi bekçisidirler. Ona göre davranmanızı sizlere bugün önemle hatırlatırım muhterem cemaat.”<sup>543</sup>

Hafız Osman Çandır bu sözleriyle halka havacılığın yurt savunmasında ne kadar önemli olduğunu ifade etmiş ve halkı bağış yapmaları hususunda bilinçlendirmek istemiştir.

Türk Tayyare Cemiyetinin 10’uncu yılını doldurduğu 1935’te tüm illerin gazetelerinde cemiyetin faaliyetleri övgü dolu sözlerle açıklanmış, gazetelerin başyazarları yazdıkları yazılarla cemiyetin varlığından ötürü ülke yöneticilerini kutlamışlardır. Samsun gazetesi Başyazarı Veysi Aksan, “Türk Ulusu dışından tırnağından ayırdığı parayla 10 yıl içinde yurdu koruyacak olan hava gücüne binlerce kanat ekledi.” derken Tekirdağ gazetesinin 31 Ocak 1935 tarihli baskısında, Tayyare Cemiyetinin 10 sene gibi kısa bir sürede meydana getirdiği yüce eserler her Türk’ün göğsünü kabartacak bir dereceyi bulduğu açıklanmıştır<sup>544</sup>.

1936 yılında halkın bağış yapmasının teşvik edilmesi amacıyla Türk Hava Kurumu Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliği’nden, partinin il temsilciliklerinin kendilerine gerekli yardımı göstermeleri hususunda yardım talep etmiş, partinin il ve ilçe örgütleri de bu konuyla yakından ilgilenererek halkı teşvik etmişlerdir<sup>545</sup>.

<sup>543</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C.II, s.360-361.

<sup>544</sup> *Havacılık ve Spor*, Sayı 140 (1 Nisan 1935), s.2279.

<sup>545</sup> *B.C.A.*, 13 Nisan 1936, Fon kodu :490.01, Yer No:18.91.8; Belgenin Orjinali için bkz. ek: 25.

Görüldüğü üzere Türk Hava Kurumu 1936 yılında da Cumhuriyet Halk Partisi'nden bağışlar konusunda yardım talep etmiş, parti yetkilileri de bu talebi karşılıksız bırakmayarak kurumu sürekli olarak desteklemiştir.

Türk Tayyare Cemiyetinin kurulduğu 1925 yılından, 1938 yılına kadar geçen süre içinde cemiyetin gelirlerinde, 1929 yılına kadar sürekli bir artış gözlenmiş, 1929 yılında meydana gelen dünya buhranının Türkiye'ye etkileri ile iç ve dış birçok nedenden dolayı cemiyet gelirlerinde 1935 yılına kadar önemli oranda bir düşüş kaydedilmiştir. 1935 yılından itibaren dünyadaki yeni bir büyük savaşın habercisi olan gelişmelerden ve beliren hava tehlikesinin ardından cemiyetin yaptığı propaganda faaliyetleri sonucunda gelirlerde 1938 yılı sonlarına kadar tekrar artış gözlenmiştir<sup>546</sup>.

1936-1937 yılı gelirlerinin artması sonucu Başbakan İsmet İnönü Türk Hava Kurumuna bir takdir yazısı yazmıştır. Söz konusu yazıda İsmet İnönü, Türk Hava Kurumunun 1936-1937 yılı gelirini gözden geçirdiğini, bağışlardaki artışı görerek haz duyduğunu, kurumun geçen yıl daha iyi bir verim alabilmesinin sebepleri arasında idare amirlerinin sıkı alaka ve yardımlarının olmasını öğrenmenin memnuniyetini artırdığını, yıllardır üzerinde çalıştıkları havacılık davasını başarıya doğru yürütme konusunda yetkililerin gelecek çalışma devreleri içinde de bu milli mevzu üzerinde aynı alaka ve hareketle uğraşacaklarına emin olduğunu, idare amirlerinin güzel mesaisini muvaffakiyet dilekleri ile takdir ettiğini ifade ederek cemiyet yetkililerinin çalışmalarından duyduğu memnuniyeti vurgulamıştır<sup>547</sup>.

1938 yılında da köylerden şehirlere tüm ülke vatandaşları yardımlarını esirgemeyerek elindekini avucundakini Türk Hava Kurumuna bağışlamıştır. Türk Hava Kurumu Uzunköprü Şubesi Kadınlar Yardım Kolu düzenlediği bir sergiyle kurum adına 90,5 liralık gelir elde etmiştir. Salihli'nin Çapaklı köyünde hasta yatağında yatan Ümmühan Hanım 25 lira yardımda bulunmuş, Sungurlu'nun Alembeyli köyü başöğretmeni Abdî Bey'in teşvikiyle köylüler kurbanlarını canlı

<sup>546</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 233 (16 Şubat 1939), s.1992. bkz. ek: 26, ek: 27.

<sup>547</sup> B.C.A., 24.6.1937, Dosya No.:1357, Fon Kodu :30.10, Yer :15.84.7; Belgenin Orjinali İçin bkz. ek: 28.

olarak kuruma bağışlamıştır. Aydın'da sürü sahipleri fitre ve zekât parası olarak kuruma koyun bağışlamışlardır<sup>548</sup>.

1938 yılında düzenlenen Tayyare Kupası kapsamında Beşiktaş Kulübü birinci olmuş ve Türk Hava Kurumuna 3336 lira, 33 kuruşluk gelir temin edilmiştir<sup>549</sup>.

Aralık 1938'de Türk Hava Kurumu "Model Uçak Nasıl Yapılır?" isimli bir kitap bastırılmış, iki ay içinde kitabın mevcudu tükenmiştir. Bu dönemde de yurdun her köşesinde model uçak kursları açılmış, özellikle genç nesle havacılık bu yolla sevdirmek istenmiştir<sup>550</sup>.

Türk Hava Kurumuna halkın bağışları 1938 yılında da tüm hızıyla devam etmiş, Kalecik'in Kozayağı köyünden Saniye Hanım ölüm döşeğinde iken elindeki mevcut büyükbaş hayvanlarını Türk Hava Kurumuna bağışlamış ve iki gün sonra vefat etmiştir. Yine Ödemiş'in Karaköy Muhtarı, köylerinde vefat eden Meryem Hanım'ın vasiyeti olan 23 lirayı kurum şubesine yatırmıştır<sup>551</sup>.

1938 yılında kurum tarafından elde edilen toplam gelir 64.175.410 liraya ulaşmıştır<sup>552</sup>.

Türk Hava Kurumu yayınlarından Havacılık ve Spor dergisi ile Köylünün Gazetesi bu dönemde de faaliyetlerine başladığı günkü ciddiyetle devam etmiş, Türk Hava Kurumunun halka daha iyi anlatılabilmesi ve tüm ülkeye yayılabilmesi için sinema, radyo, afiş, gazete ve konferans türü bütün araçlar kullanılmıştır.

#### 3.4.2.2. Kuruma Yapılan Bağışlarla Alınan Uçaklar

1935 yılında Hava Kuvvetlerine toplam 26 uçak bağışlanmış, her yıl 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı'nda yapılan ad koyma törenleri bu sene 25 Eylül 1935'te yapılmıştır. Abdurrahman Naci Demirağ'ın bağışladığı parayla alınan üç av uçağına, İstanbul'da tören düzenlenmiştir. Fatsa adına bir keşif uçağına, Samsun adına üç keşif uçağına, Kavak (Samsun), Boğazlıyan, Alaçam (Bafra), Mudanya, Hopa, Rize, Sürmene birer keşif uçağına, Trabzon üç keşif uçağına, Görele, Adana,

<sup>548</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 206 (1938), s.1539.

<sup>549</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 209 (15 Şubat 1938).

<sup>550</sup> "Türk Hava Kurumu 14 Yaşında" **Havacılık ve Spor**, Sayı 209 (15 Şubat 1938), s.1574.

<sup>551</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 219 (15 Temmuz 1939), s.1758.

<sup>552</sup> **Havacılık ve Spor**, Sayı 233 (16 Şubat 1939), s.1992.

Mecidözü, Zile, Sivas, Çivril ve Dikili birer keşif uçağına, Giresun adına ise iki keşif uçağına ad koyma törenleri icra edilmiştir<sup>553</sup>.

Gümrük Muhafaza memurları ve polislerden sonra eczacılar da her ay kazançlarından ayıracakları miktarda parayı Türk Hava Kurumuna vererek bir tayyare satın almaya karar vermiş, kurum İzmir ve İstanbul Eczacılar Cemiyeti'ne bu konuda teşekkür mektubu göndermiştir<sup>554</sup>.

1935 yılından 1938 yılına kadar geçen sürede Türk Hava Kurumunun yapmış olduğu çalışmaların sonucunda kuruma yapılan bağışlarla toplam 117 adet uçak alınarak Hava Kuvvetlerine hediye edilmiştir<sup>555</sup>.

### 3.4.2.3. Türk Hava Kurumuna Yönelik Eleştiriler

Türk Hava Kurumuna yönelik bu dönemle ilgili olarak yapılan eleştirilerin en önemlilerinden birini yine Vecihi Hürkuş yapmıştır. Hürkuş, Türk Hava Kurumunun 1935 yılından itibaren Türkkuşu olarak motorlu uçaklar ile çalışma yaparak faydalı bir şekil almaya başladığını, ancak arada tam 10 yılın kaybolduğunu ifade ederek kurumun geçmiş faaliyetlerini eleştirmiştir<sup>556</sup>.

Türk Hava Kurumu ve Türk Hava Kuvvetlerine yönelik bu dönem için yapılan ciddi eleştirilerden biri de Emekli Hava Korgeneral Hulusi Kaymaklı'dan gelmiştir. Kaymaklı, Hava Kuvvetleri adına yayımlanmış olduğu, "Havacılık Tarihinde Türkler" adlı eserin 1918 yılından 1939 yılına kadar kapsayan ikinci cildinde Türk Hava Kurumu ile Türk Hava Kuvvetleri ilişkilerine yönelik olarak, 1938 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu Başkanı olan Prens Bibescu'nun Türkiye'yi ziyaret ederek, havacılıkla ilgili çalışmaları izlediğini ve gördüğü başarıları övdüğünü, ayrıca Avrupa'da havacılık için hükümetin yaptığı yardımlara rağmen sportif havacılık eğitiminin daha çok ticari özellik taşıdığını ifade etmiştir. Öte yandan Kaymaklı, uçuş brövesi için pilotaj eğitiminin Avrupa'da parayla yapıldığını, bu nedenle havacılık sporuyla uğraşmak için zengin olunması gerektiğini, rekor deneme uçuşlarının ve hava gösterilerinin zenginler tarafından finanse edildiğini, yapılan hava yarışlarında yine zenginler tarafından ödül

<sup>553</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 151 (15 Eylül 1935), s.2448.

<sup>554</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 134 (1 Ocak 1935), s.2183.

<sup>555</sup> Havacılık ve Spor, Sayı 263-264 (1 Haziran 1940) bkz. ek 29.

<sup>556</sup> Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.310.

verildiğini, rekor uçuşlarını ve önemli seyahatleri uçak üretici firmalarının desteklediğini vurgulamıştır<sup>557</sup>.

Ayrıca Almanların Versay Antlaşması'nın getirdiği yasaklar yüzünden planör çalışmalarına ağırlık verdiğini, Alman gençlerinin toplu halde eğitilerek gelecekteki Hava Kuvvetlerinin elemanı olmaya hazırlandığını, Rusların da aynı şekilde havacı yetiştirmeye çalıştığını kaydetmiştir. Türkkuşu'nun ise halkın maddi ve manevi desteğiyle çalışarak gençlerin eğitime önem verdiğini ve bu eğitim karşılığı öğrencilerden para almadığını, sivil uçak ve C sınıfı planör pilotu brövesi bulunan elemanların ekonomik sebeplerle eğitimlerini sürdürecektik imkân bulamadığını, Hava Kuvvetlerinin de prensip gereği söz konusu yedek uçucu potansiyelinden faydalanmadığını ifade ederek kurumun faaliyetlerinin bir nevi boşa çıktığını vurgulamıştır<sup>558</sup>.

Bunun nedeni olarak da Hava Kuvvetlerinin, kendisine düşen görevleri mevcut kadrosu ile yapmayı prensip olarak kabul ettiğini ve Türk Hava Kurumunu kendi kontrolü altında bir kuruluş olarak kullanmak istediğini, ayrıca Türk Hava Kurumunun Yönetim Kurulunun daha çok Büyük Millet Meclisi üyelerinden oluşması sebebiyle havacılıkla ilgili konularda Hava Kuvvetleri ile iş birliğinin sağlanamadığını, bazen hükûmete tesir ederek, Hava Kuvvetlerine baskı yapıldığını, örneğin Hava Harp Okulu öğrencileriyle, astsubay adaylarının o tarihte yetiştirilmesi ve ilk uçuş eğitiminin Hava Kurumunda yapılması talep edildiğinde olumlu sonuç alınmadığını ifade ederek kurum ile Hava Kuvvetleri ilişkilerindeki sorunları vurgulamıştır<sup>559</sup>.

Türkiye'de sivil havacılığın gelişimi sürecinde de Türk Hava Kurumuna halkın önemli bir bölümü Kurban Bayramı'nda fitre, kurban derisi ve kurban bağışlarıyla yardım yaparken bu hususu eleştiren kesimler de bulunmuştur. Bu tür hadiselerin büyümesi ve kurban bağışlarından elde edilen gelirlerin kesilmemesi için kurum tarafından hükûmetten yardım talep edilmiş, hükûmet de bu konuda Diyanet Başkanlığına fetva verdirerek cami imamlarından halkı aydınlatmalarını talep etmiştir. Bu husus ülke yöneticilerini de meşgul etmiştir.

Atatürk yaşanan sıkıntılara karşın 1935 yılında yaptığı bir açıklamada,  
“...Bizim ulusumuz bir kere inanmaya görsün....Ona yaptıramayacağınız,

---

<sup>557</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.331.

<sup>558</sup> Aynı yer.

<sup>559</sup> Aynı yer.

benimsetemeyeceğiniz şey yoktur. Türk Hava Kurumunu kurduğumuz zaman bunun ana gelir kaynağını bir yandan devlete, bir yandan da ulusumuzun yardımsever duygularına yükledik. Fitre ve zekâtın yanı sıra kurban derilerinin kuruma verilmesi için Bakanlar Kurulu kararı çıkardık. Bu karara karşı çıkmak isteyen yobazlarla, siyaset gereği bu uygulamadan vazgeçmemizi isteyenler oldu. Üstü kapalı ya da açık, gazetede yazılar bile çıktı. Oysa bu iki gelir de çok yanlış yerlere gidiyor, ülke yararına değil kişilerin, grupların yararına hizmet eder hale geliyordu. Devletin erişemediği yerlere halkın erişmesi kadar doğal ne olabilir.

“Bu topraklarda yaşayan herkese düşen kutsal birtakım görevler vardır. Yoksul bütçesi olan ülkelerde devlet kadar halk da bazı sorumluluklar yüklenmelidir. Hava Kurumu Batıya yönelik hamlelerimizden biridir.” diyerek eleştirilere cevap vermiştir.

Yine Hürkuş İstanbul’da kurulan Türkiye’nin ilk sivil havacılık kulübüne karşı Türk Tayyare Cemiyetinin esas tüzüğüne aykırı yol tuttuğunu ve bu amaç yolundaki oluşumlara ilgi göstermediğini, havacılık kulübünün cemiyete yardım etmek için yapmış olduğu müracaatlarına cevap dahi vermediğini ifade ederek Türk Tayyare Cemiyetini eleştirmiştir<sup>560</sup>.

Türk Hava Kurumunun 24 Mayıs 1935’te yapılan altıncı kongresinde Başbakan İnönü yaptığı konuşmada dünya havacılığıyla Türk havacılığını karşılaştırmış ve içinde buldukları mevcut durumu eleştirel bir dille aktarmıştır.

İnönü yaptığı konuşmada, “Havaya yeterli derecede önem verdiğimizizi söyleyemeyiz. Türk vatandaşının benim ağzımdan işiterek ve acı olarak bilmesi lazımdır ki, Türkiye bir hava tehlikesi altındadır. Hava tehlikesini bütün dağlarımız, çok mamur olmayan geniş sahalarımız kolaylıkla önleyebilir zannı ham ve yanlış bir zandır. 1935 yılı hesabına göre işe yarar orta sınıf bir tayyare 60.000 liradır. Bu tayyareyi harbe hazır tutmak için her sene bir 60.000 lira daha harcamak lazımdır. Beş köy birleşerek bir tayyare aldığı zaman 10-15 sene sonra bir savaş olursa o savaşa girmek için hazır olunacağını sanıyorlar. Oysa aldıkları tayyarenin savaşa hazır olması için her sene bir o kadar daha para vermeleri gerekir.

---

<sup>560</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.310.



“Türkiye’nin hava savunması için ortalama 500 civarında uçağı olması gerekmektedir. Bu ise 30.000.000 lira yapmaktadır. Bütçeden bunu karşılamak için ise birçok sene beklemek gerekmektedir. Kaldı ki alınan tayyarenin idamesi için her sene 30.000.000 lira hava bütçesine para ayırmak gerekmektedir. Türkiye yıllarca para ayırsa bile 30.000.000 liranın hava bütçesine ayrılmasının mümkün olmadığı bir dönemde büyük devletlerden her birinin yıllık bütçesi 150.000.000-200.000.000 lirayı bulmaktadır. 1930’lu yılların ilk başlarında 1000 tayyare ile yeryüzünün en güçlü hava kuvvetine sahip olmak mümkünken bu sayı 1935 yılında en az 2000-3000 olmuştur. Türkiye’nin varlığının hava bakımından gene kendi kudretine dayanmaktan başka çaresi olmadığı bilinmesi ve buna göre hazırlanması gerekmektedir. Tayyare Cemiyetinin çalışmaları Türkiye’nin ihtiyacının onda birini bile teşkil etmemektedir.” diyerek havacılığın geliştirilmesine yönelik yapılanların yeterli olmadığını, dünya havacılığıyla mukayese edildiğinde yapılanların son derece düşük bir seviyede kaldığını acı bir şekilde itiraf etmiştir<sup>561</sup>.

Ahmet Emin Yalman ise “Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim” adlı anılarında havacılıkla ilgili yapılan çalışmalarda meydana gelen sorunları ve görüş ayrılıklarını aktarmıştır.

Yalman söz konusu anılarında, “Kayseri Uçak Fabrikası işinden başka hava yolları ve hava meydanları işi de taahhütlere uygun olarak yürüyordu. Eğer Curtiss grubu ile olan iş birliği devam etseydi, Türk havacılığı çok ileri gidecek, bugün kendi uçaklarımızı ve motorlarımızı yapacak bir halde bulunacaktık. Ne yazık ki Hava Kuvvetlerindeki görüş ayrılıkları, iyi bir piyasayı kaybeden, Fransız fabrikalarının entrikaları ve bilhassa Hava Mühendisi Selahattin Bey’in ve ona güvenen eski demir yolu müteahhidi ve yeni uçak fabrikacısı Nuri Demirağ’ın kendi uçaklarımızı kendi icatlarımıza göre bizzat yapmak yolundaki iddiaları araya girdi. Bu iddiaların başında giden Selahaddin Bey’in kendi icadı olan uçakla düşüp ölmesi bile durumu düzeltmedi. Hava Kurumu da bir taraftan yıkıcı rol oynayarak İngiltere’den artık hiçbir değeri kalmamış bir uçak motorunun lisansını satın aldı.

“Bu maksatla geniş fabrikalar yapıldı, hem milyonlarca milli para, yapılan bütün ikazlara rağmen heba edildi, hem de Curtiss-Wright ile iş birliği yolundaki yaman fırsat elden kaçırıldı.” diyerek farklı bir bakış açısı

---

<sup>561</sup> “Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay”, *Uçantürk*, C.VII, (1935), s.2331-2352.

ve görüş ayrılığıyla dönem içinde gerçekleşen faaliyetleri eleştirel bir yaklaşımla aktarmıştır<sup>562</sup>.

Bahattin Adıgüzel de “Türk Havacılığında İz Bırakanlar” adlı eserinde o dönemde meydana gelen gelişmelere yönelik tespitleri eleştirel bir dille aktarmıştır.

Adıgüzel yaptığı açıklamada; “Türk Hava Kurumu o dönemde köklü bir kuruluştur. Halkın desteğini kazanmış ve ülke sathına yayılarak teşkilatlanmıştır. Ankara ve Kayseri’de İngiliz, Alman, Rus ve Polonyalılarla yapılan iş birliği çerçevesinde havacılık tesisleri kurulmuş, bu sayede havacılık sektöründe inanılmaz ölçülerde üretimler gerçekleştirilmiştir. 1930’lu ve 1940’lı yıllarda bir tarafta bağımsız ve tamamen Türk müteşebbis, mühendis ve işçisinin emeğinden çıkan, motor hariç dışarıya karşı bağımsız, inançlı, bilinçli, servetini gözünü kırpmadan yatırıma kaydırmış ve başarılı olmuş bir Türk müteşebbisi var, öte yanda köklü bir havacılık kuruluştur olan Türk Hava Kurumu var.

Böylesine kuvvetli iki dev teşebbüsün varlığı emperyalistleri endişelendirmiştir. Gelecekte bütün dünya pazarını etkileyebilecek bir konuma gelebilecek durumda olan Türk havacılık sanayisini çökertmek için koşullar düşünmeye ve önlemler almaya başlamışlardır. Onlara göre topla tüfekle yıkılmayacak olan Türk milli inancının kırılması gerekiyordu. Bu da ancak o dönemde sıcak harpte değil soğuk harbin vasıtaları kullanılarak yapılabilirdi. Soğuk harbin en etkili silahlarından biri de inançlı kişilerin önce inançlarını yok etmektir. Yabancılar bunu yapabilmek için doğrudan değil dolaylı mücadele yöntemlerini kullanmanın daha yararlı olacağına, planın gizli yürütülmesi ve kimseye hissettirilmemesi gerekli olduğuna inanmışlardır. Çünkü plan hissedildiği anda inanılmayacak şekilde ters tepebilir ve kesinlikle başarısız olabilirlerdi.” diyerek Batılı devletlerin havacılık alanında Türkiye’nin güçlenmesini istemediklerini ve bu sebeple planlar yaptıklarını aktarmıştır<sup>563</sup>.

Nitekim bu dönemde Amerika, İngiltere, Almanya ve İtalya’dan önemli şirketlerin temasları ve girişimlerinin bulunması Adıgüzel’i bu konuda doğrular niteliktedir.

---

<sup>562</sup> Ahmet Emin Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim (1922-1971)*, Özener Matbaacılık, Pera Turizm ve Ticaret A.Ş. Yayını, İstanbul 1997, s.1045-1046.

<sup>563</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.145.

### 3.5. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SANAYİ KURMA GİRİŞİMİ: NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI (1937)

1935 yılında Nuri Demirağ İstanbul Beşiktaş'ta bir uçak fabrikası kurulması çalışmalarını başlatmıştır. Demirağ'ın bu alanda başladığı çalışmaların ardından 10 Şubat 1937'de Çekoslovak firması ile anlaşması sonucu Selahattin Reşit Alan'la Beşiktaş'ta Deniz Müzesinin olduğu Barbaros Hayrettin İskelesi karşısında özel sivil uçak fabrikasını hizmete açmıştır<sup>564</sup>.

Selahattin Reşit Alan 1930'da Türkiye'ye döndüğünde Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezinde göreve başlamıştır. 1932 yılında Milli Müdafaa Vekaleti MMV-1 isimli bir uçak tasarımı yapmış, ancak yetkililer tarafından destek görmeyince bu projesi gerçekleştirilmeyen Alan Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasına geçmiştir<sup>565</sup>.

Fabrikada ilk olarak MMV-I uçağı geliştirilmiş ve ND-3(AL-2) tipi uçağın imaline başlanmıştır<sup>566</sup>. 1937-1938 yılları arasında Demirağ, Beşiktaş'taki atölyesinde Türk Hava Kurumu tarafından 12 eğitim uçağı ile 65 planör siparişi almış ancak şartnameye uygun olmadığından talep edilen 12 eğitim uçağı alımından vazgeçilmiştir<sup>567</sup>.

13 Temmuz 1938'de Selahattin Reşit Alan, Türkkuşu İnönü Meydanına kendi yaptığı ND-3(AL-2) tipi uçağın inişi sırasında yaptığı kazada vefat etmiştir<sup>568</sup>. Böylece Türk havacılığı zorlukla yetişen önemli bir değerini daha yitirerek güç kaybetmiştir.

---

<sup>564</sup> Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.89.

<sup>565</sup> Yalçın, "1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi", s.197.

<sup>566</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.354.

<sup>567</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.127-146.

<sup>568</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.354-355.

## SONUÇ

Dünya havacılık faaliyetleri rastlantı sonucu değil, eski çağlardan itibaren havacılığa temel oluşturan bilimsel birtakım buluşların ve oldukça uzun bir süre oluşan bilgi birikiminin ardından başlayabilmektedir. Orta Çağ Döneminde Türk bilginlerin gerçekleştirdiği bilimsel çalışmalarla başlayan yükseliş, Türklerin bu bilgileri kullanamayışı ve anılan bilgilerin Batıya geçişi sonucu yerini gerilemeye bırakmıştır. Öyle ki, Türkler her alanda gerilirken Batılı devletler yükseliş sürecine girmiştir.

Batıdaki bu hızlı yükseliş havacılık alanında da kendisini göstermiş, balonun, planörlerin ve uçakların icadıyla üst noktaya ulaşmıştır. Uzun süren savaşlarda uçağın Batılılarca kullanılması ve bu savaşlar sırasında teknolojilerinin gelişmesi hızlı bir dönüşüme ve uçakların gelişimine yol açmıştır. Savaşların sona ermesinin ardından elde kalan bu üstün savaş silahı, artık Batıda sivil alanda kullanılmaya başlamıştır.

Osmanlı Devleti ise Batının bu hızlı yükselişine ayak uyduramamış ve her ne kadar askeri havacılık teşkilatını aynı dönem içinde kursa da ağır sanayi imkânlarının mevcut olmaması havacılık teknolojisini anlamasını engellemiş ve bu da Osmanlı Devleti'ni bu sahada tamamen dışa bağımlı bir hale getirmiştir.

Fransa balonların ilk kez uçurulduğu 1783 yılından Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen dönemde havacılık alanında diğer tüm Batılı devletlere öncülük yapmış, Osmanlı Devleti ise uzun bir süre Fransız havacılığından etkilenecek bu sahada ilişkilerini söz konusu ülkeyle Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürdürmüştür.

Batıda XIX. yüzyılın başlarında gerçekleşen ilk sivil ticari havacılık faaliyetleri çok büyük bir hızla ilerlerken çöküşünü yaşayan Osmanlı Devleti yıkılışına kadar bu alanla ilgilenememiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nin karşı cephesinde yer alan Fransızlarla havacılık alanında da ilişkiler bozulmuş ve bu sahada müttefiki Almanya ile ilişkilerini geliştiren Osmanlı Devleti Alman havacılığının etkisi altına girmiştir.

Türkiye'de resmi anlamda sivil havacılığın kurulmasına yönelik ilk girişimler, Osmanlı Devleti Döneminde 1919 yılında Türkiye Münalakat-ı Havaiye Cemiyetinin kurulmak istenmesi ve Yüzbaşı Şakir Fevzi'nin yine aynı yıl Türk

havacılık teşkilatının Posta Telgraf Bakanlığına devredilmesine yönelik teklifleri ile başlamıştır. Ancak her iki girişim de Mütareke Dönemindeki olumsuz koşullar ve Milli Mücadelenin başlaması sebebiyle yarıda kalmış girişimler olarak tarihe geçmiştir.

Osmanlı havacılığının sona ermesinin ardından Milli Mücadele döneminde eldeki az sayıda pilot ve uçakla havacılık faaliyetleri sürdürülmeye çalışılmış, bu dönemde de ülkenin topyekûn kurtuluş mücadelesi söz konusu olduğundan sivil havacılık faaliyetleriyle ilgilenilememiş ancak sivil havacılığın temelini atacak havacı kadronun bu süreçte yetişmesi gerçekleşmiştir.

Mustafa Kemal (Atatürk) havacılığın bir ülke için ne kadar önemli bir unsur olduğu gerçeğini genç yaşlarından itibaren bizzat içinde olduğu yokluk ve yoksulluk dönemlerinde gerçekleştirilen savaşlarda yakından ve yaşayarak öğrenmiştir. Bu sebeple de başta Atatürk olmak üzere dönemin bütün yöneticileri havacılık faaliyetlerine büyük önem vermişlerdir. Ancak, gerek uzun süren savaşların tamamında aktif olarak yer alan yeni kurulan Cumhuriyet'in lider kadrosunun çoğunun asker kökenli olması gerekse genç Cumhuriyet'in karşılaştığı iç sorunlar ve dönem içinde çözümlenmemiş dış sorunların, yönetici kadronun uzun süre havacılığın daha çok askeri boyutuyla ilgilenmesine yol açtığı söylenebilir.

Nitekim sivil bir teşkilat olarak 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, askeri havacılığın güçlendirilmesi amacıyla dönem içinde Türk Hava Kuvvetleri için uçak alım projelerinde tek yetkili organ olarak çalışmıştır.

Cemiyet yararına yardım toplamak için gazete, dergi, sinema ve afiş gibi birçok yola başvurulmuş ve halkın bağışlara devam etmesi hususunda özendirici tedbirler alınmıştır. Lider kadronun yaptığı tüm konuşmalarda, Türk Tayyare Cemiyetinin yayınladığı Havacılık ve Spor dergisinin yanı sıra ülke basınında havacılık askeri açıdan ele alınmıştır. Söz konusu yayınlarda ve konuşmalarda sürekli olarak hava tehlikesinden bahsedilmiş, kurum ve ülke yöneticileri bu kapsamda yaptıkları açıklamalarla halkı etkileyerek bağış yapmalarını özendirmek istemişlerdir. Sonuç olarak, sivil olarak kurulan cemiyetin uzun yıllar askeri havacılığı destekleyen bir yardım kuruluşu olarak görev yaptığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Halkın önemli bir kesimi havacılığa büyük ilgi duymuş ve cemiyete yardımlarını sürdürerek yıllarca bağışta bulunmuştur. Bununla birlikte cemiyet zaman zaman değişik kesimlerin (milletvekilleri, basın, vb.) önemli eleştirilerine de maruz kalmıştır. Yapılan eleştirilerin büyük bir bölümü toplanan kurban yardımları ve cemiyet tarafından başlatılan tayyare piyangosu hakkında olmuştur. Bu durumun ülke yöneticilerinin ve kurumun açıklamalarda bulunmalarını gerektirecek boyuta geldiği görülmektedir.

Tam bağımsızlığın iktisadi zaferlerle de güçlendirilmesi gerektiğini bilen yönetici kadro uçak sanayi alanında da girişimde bulunmuştur. Bu kapsamda kurulan uçak fabrikaları, sancılı bir süreçten geçse de dışa bağımlı olmayan bir havacılık sanayisinin kurulması konusunda atılan önemli adımları oluşturmuştur. Türk Tayyare Cemiyeti, aynı zamanda havacılık sanayisinin kuruluşuna da katkıda bulunmuştur. Bu çerçevede Milli Savunma Bakanlığı ile Alman Junkers Şirketi arasında imzalanan anlaşma uyarınca 1926 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin de ortak olduğu Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim (TOMTAŞ) Şirketi ile Eskişehir Uçak Tamir ve Bakım Fabrikası kurulmuştur. Kuruluşundan az bir süre sonra bir yandan dış ülkelerin etkisi diğer yandan fabrika yöneticilerinden kaynaklanan stratejik hatalar nedeniyle TOMTAŞ 1928 yılında kapanmış ve 1929 yılında Kayseri Uçak Fabrikası adıyla Hava Müfettişliğine devredilerek tamamen askeri bir görünüm kazanmıştır.

Türkiye'de uçak sanayisinin kuruluşuna yönelik çabaların başladığı yıllarda Türk Tayyare Cemiyeti gibi havacılığı halka sevdirmeyi amaçlayan ilk sivil havacılık kulübü de kurulmuştur. İstanbul'da 1927 yılında kurulan İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü sivil havacılığın gelişmesi açısından toplumun önemli kesiminde büyük bir sevinçle karşılanırsa da çok büyük bir etkinlik gösterememiştir. Bu kapsamda bu döneme kadar Türkiye'de kurulan ve etkin olarak görev yapan tek sivil ve en önemli havacılık kurumunun Türk Tayyare Cemiyeti olduğu söylenebilir.

Atatürk Döneminde sivil havacılığın gelişimine yönelik gerçek anlamda en önemli adım Vecihi Hürkuş tarafından atılmıştır. Hürkuş 1927 yılında kurmuş olduğu Vecihi Sivil Tayyare Okulu ile aslında resmi ve gerçek anlamda sivil havacılığın başlangıcını oluşturan en önemli atılımı başlatmıştır. Hürkuş'un okulunda ücret karşılığında pilotlar yetiştirilmiş ve atölyesinde uçaklar imal edilmiştir.

Yetişirdiği pilotlar Türk Tayyare Cemiyeti bünyesinde kurulan Türkkuşu'nun pilot ihtiyacını karşılamış ve kuruluşun gelişimine katkıda bulunmuştur. Bu boyutuyla, havacılığın temelini oluşturan sivil pilotları yetiştirmesi nedeniyle Türkiye'deki sivil havacılık faaliyetlerinin gerçek anlamda Hürkuş'un okuluyla başladığı değerlendirmesi yapılabilir.

Sivil havacılığın ticari boyuttaki en önemli kolu olan havadan posta taşıma hizmetleri ile hava yolu taşımacılığı ise, Türkiye'de çeşitli yabancı girişimlerin ardından 1933 yılında Amerikalılarla birlikte Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin kurulmasıyla başlatılabilmifitir.

Türkiye'de hava yolu taşımacılığına yönelik genel bir değerlendirme yapmadan önce, dünya hava yollarında gerçekteştirilen uçuşlar, uçak, pilot ve uçurulan yolcu sayılarının Türkiye'deki miktarlarıyla karşılaştırılmasının yapılması sivil havacılık açısından Atatürk Döneminde Türkiye'nin gerçek yerini ortaya koyacaktır.

Dünyada hava yolu taşımacılığı ilk kez 1919 yılında Fransızlar tarafından başlatılmıştır. Yine aynı yıl içinde Almanya, Amerika (ABD) ve İngiltere de hava yolu taşımacılıklarını başlatan ülkeler olmuşlardır. Örneğin 1919 yılında Amerika'da toplam 5000 yolcu, İngiltere'de ise 1882 yolcu hava yoluyla taşınmıştır. 1927 yılında Alman hava yollarında 100.000 yolcu uçuş gerçekteştirmifitir, 1928 yılında ise Amerika'da 65.000 yolcu taşınırken 1929'da bu sayı 160.000'e yükselmiştir. Almanya'da ise 1929 yılında 120.000 yolcu uçarken, 1930'da bu sayı 124.000'e yükselmiştir. Fransa'da aynı yıl (1930) 55.000 yolcu taşınmıştır.

1934 yılı itibarıyla Amerika 544, Fransa 259, Almanya 178, İtalya 82, İngiltere ise 34 yolcu uçağına sahip olmuştur. 1938 yılına geldiğinde; Amerika yolcu uçağı sayısını 9472'ye, Fransa 2331'e, Almanya 1958'e, İngiltere 1924'e, İtalya ise 467'ye çıkarmışlardır. Görüldüğü üzere Amerika'nın hava yolu taşımacılığında diğer birçok ülkeyi geride bıraktığı dikkat çekmektedir. Amerika'nın diğer ülkelere oranla hava yolu taşımacılığında bu kadar önde olmasında, diğer ülkelere farklı olarak deniz aşırı bir kıta devleti olmasının etkili olabileceği ve ticari ilişkilerinin bulunduğu ülkelere daha hızlı ulaşım sağlaması nedeniyle hava taşımacılığını tercih ettiği değerlendirmesi yapılabilir.

Türkiye'ye bakıldığında ise; 1933 yılında kurulan ilk ve tek milli hava yolu işletmesi olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi bünyesinde 1933'te beş uçakla 460 yolcu, 1934'te beş uçakla 158 yolcu, 1935'te beş uçakla 273 yolcu, 1936'da sekiz uçakla 1124 yolcu, 1937'de sekiz uçakla 609 yolcu ve 1938'de de sekiz uçakla 879 yolcunun hava yoluyla seyahat ettiği yapılan incelemelerin sonucunda tespit edilmiştir. Dolayısıyla gerek sahip olduğu uçak gerekse uçurulan yolcu sayıları dünyadaki hava yollarıyla karşılaştırıldığında, Türkiye'de hava yolu taşımacılığının dünyanın oldukça gerisinde kaldığı ve anılan faaliyetlere oldukça geç başlandığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Ancak dönemin şartları genel olarak değerlendirildiğinde, Fransa'nın önderliğinde dünya hava yolu taşımacılığının başladığı 1919 yılında Türkiye'de Sanayi Devrimi'ni gerçekleştirmiş işgalci ülkelere karşı büyük bir kurtuluş mücadelesi verilmekteydi. Şöyle ki, XVIII. yüzyılın ikinci yarısı ve XIX. yüzyılın başlarından itibaren Sanayi Devrimi'ni gerçekleştiren Batılı devletler ellerindeki ürün fazlasını başka ülkelere pazarlamak amacıyla hızlı ulaşım ihtiyacı içine girmişlerdi. Dolayısıyla XX. yüzyılın başlarında hava yolu taşımacılığında önemli ilerlemeler kaydetmişlerdi. Sanayi Devrimi sürecine giremeyen, çöküş dönemindeki Osmanlı Devleti'nin ise sivil havacılık faaliyetlerini gerçekleştirecek ne ekonomik alt yapısı ne de yetişmiş insan gücü bulunmaktaydı. Türkiye Cumhuriyeti'nde ise, sivil havacılığın kurulması amacıyla Atatürk Döneminde çeşitli girişimler başlatılmış olsa da havacılık alanında Batıdaki seviyeye ulaşılabildiği söylenemez.

Ayrıca Sanayi Devrimi'nin sonucu olarak XX. yüzyılın başlarından itibaren dünya havacılık teknolojisinde meydana gelen çok hızlı değişime ve gelişime Atatürk döneminde de ulaşılabildiğini söylemek güçtür. Dönem içinde Türkiye'de havacılık sanayisinde bir takım sivil-asker şahısların girişimlerinin çoğunlukla kişisel sebeplerle engellendiği, diğer yandan yabancılar tarafından görevlendirilen bir takım kişiler tarafından baltalandığı, dönemin tanıklarının yaptığı açıklamalardan anlaşılmaktadır.

Öte yandan, dünya havacılık sanayisinin aşırı gelişiminin ve bunun sonucunda uçak üretimindeki hızlı artışın ellerinde ürün fazlası olan ülkeleri yeni pazar arayışına soktuğu bir ortamda, gerek yurt içinde üretilen gerekse Türk halkının



topladiğı bağışlarla dışarıdan satın alınan uçakların sayısının Türkiye'nin sivil ve askeri uçak ihtiyacını karşılamaya yeterli olduğunu söylemek gerçekçi olmayacaktır. Bununla birlikte, Atatürk Döneminde sivil havacılık alanında kurulan tüm kurumlar ve gerçekleştirilen faaliyetler göz önüne alındığında, gerek sivil havacılığın gerekse günümüze kadar varlığını devam ettiren en önemli sivil havacılık kurumlarının temellerinin tüm olumsuz şartlara rağmen Atatürk'ün öncülüğünde bu dönemde atıldığı değerlendirmesi en gerçekçi yaklaşım olarak kabul edilebilir.

## KAYNAKÇA

### BELGELER

#### A. ARŞİV BELGELERİ

##### 1. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

- B.C.A., 1927, Fon: 400.01, Yer: 569.2264.4.
- B.C.A., 09.10.1929, Fon: 490.01, Yer:13.10.
- B.C.A., 13.10.1929, Fon: 490.01, Yer:13.10.
- B.C.A., 13.01.1931, Dosya No: 6240, Fon Kodu:3010, Yer: 60.404.7.
- B.C.A., 16.02.1932, Dosya No: 6112, Fon Kodu: 30.10, Yer: 59.398.6.
- B.C.A., 04.01.1933, Dosya No: 6241, Fon Kodu: 30.10, Yer: 60.404.8.
- B.C.A., 30.11.1933, Dos No: 20338, Fon Kodu: 3010, Yer: 178.233.19.
- B.C.A., 04.12.1933, Dos No: 20338, Fon Kodu: 3010, Yer: 178.233.19.
- B.C.A., 07.12.1933, Dos No: 20338, Fon Kodu: 3010, Yer: 178.233.19.
- B.C.A., 09.12.1933, Dos No: 20338, Fon Kodu: 3010, Yer: 178.233.19.
- B.C.A., 27.11.1934, Fonkodu :51.00 Yer No.:12.101.19.
- B.C.A., 11.10.1934, Sayı: 14052, Dosya: 62-39, Fon Kodu: 30.18.1, Yer No: 48.70.3.
- B.C.A., 13 Nisan 1936, Fon Kodu: 490.01, Yer No:18.91.8.
- B.C.A., 27.06.1935, Sayı: 29192, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 56.56.15.
- B.C.A., 26.6.1935, Fon kodu: 490.01, Yer No:1682.2.
- B.C.A., 6.5.1937, Sayı: 65.362, Dosya: 238-323, Fon Kodu: 30.18.1, Yer No: 74.36.17.
- B.C.A., 14.06.1937, Sayı: 68.232, Dosya No: 62-49, Fon Kodu: 30.18.12, Yer No:76.51.14.
- B.C.A., 24.6.1937, Dosya No.:1357, Fon Kodu :30.10, Yer :15.84.7.
- B.C.A., 31.3.1938, Dosya 6261, Fon Kodu:30.10.Yer No: 60.406.13.

B.C.A., 8 Nisan 1938, Dosya 6261, Fon Kodu: 3010, Yer No: 60.406.13.

## **2. GENKUR. ATASE D. BŞK.LIĞI ARŞİVİ**

**Genkur. ATASE Arşivi;** Kol: ATA-ZB, Kutu No:46, Gömlek No:2, Belge No:2-2, 2-1.

**Genkur. ATASE Arşivi;** Kol: İSH, Kutu: 500, Gömlek: 154, Belge: 154 1-2.

## **B. RESMİ YAYINLAR**

**Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Haz. Fethi Kural, Hv.Bs.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1974.

**TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre II, İçtima Senesi: II, C.16, Seksenüçüncü İçtima, 21.03.1925.

**TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre II, İçtima Senesi II, C.16, Seksenbeşinci İçtima, 23.3.1925.

**Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi Sene 1341**, Ankara Matbaası, Ankara, 1925.

**Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci Kongre Zabıtları (27-28 Kasım 1932)**, Hakimiyet-i Milliye Matbası, Ankara, 1932.

**Türk Tayyare Cemiyeti Altıncı Kurultayı (24 Mayıs 1935)**, Köy Hocası Matbaası, Ankara, 1935.

## KİTAPLAR

- Adıgüzel, M. Bahattin; **Gökteki Venüs**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2004.
- ; **Türk Havacılığına İz Bırakanlar**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.
- Adıgüzel, M. Bahattin-Akkuş Akgül, Songul ve Kula, Candan; **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.
- Ahmet, Cevdet; **Tarih'i Cevdet**, C.I., Tasvir Gazetecilik ve Matbaacılık, İstanbul, 1983.
- Atatürk, Gazi Mustafa Kemal; **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri Tamim ve Telgrafları V**, Haz. Sadi Borak; Utkan Kocatürk, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1972.
- Atay, Fatih Rıfki; **Çankaya**, Tunç Ofset Matbaacılık, İstanbul, 1998.
- Ateş, Toktamış; **Siyasal Tarih 1**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Güray Matbaası, İstanbul, 1982.
- Avcı, Cenk; **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2009.
- Aydar, Orhan; **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.
- Balkan Harbi Kronolojisi**, Haz. Hülya Toker, Nurcan Aslan, Genkur. ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999,
- Bayraklı, İlyas; **Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)**, Ankara, 1983.
- Bıyıkoğlu, H.Nadir; **Türk Havacılık Sanayii**, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayını, Ankara 1991.
- Blanc, Edmond; **Toute l'Aviation**, 4. Edition, Societe Parisienne Detition, Paris, 1930.
- Boratav, Korkut; **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara, 1982.
- Burket, Molly; **Büyük Kâşifler: Gökyüzünün Öncüleri**, Alkım Yayınları, İstanbul, 2001.
- Crouch, Tom B. ve Jacob, Peter L.; **The Wright Brothers And the İnvention of the Aerial Age**, National Geographic, Washington, D.C., USA, 2003.

- Çelebi, Evliya; **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C.III., Zuhuri Danişman Yayınevi, İstanbul, 1969.
- Deane, Phyllis; **İlk Sanayi İnkılâbı**, çev. Tefik Güran, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.
- Demir, Ahmet; **Çağdaş Teknolojik Gelişmeler (Sosyo-Ekonomik Etkileriyle)**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, Ankara, 1973.
- Erendil, Muzaffer; **İlginç Olaylar ve Anektodlarla Atatürk**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Ankara 1988.
- Fırtına, H.İbrahim; **Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930)**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009.
- Frederic, Lois; **Medeniyet Tarihi**, çev. Vahdet Gültekin, Doğan Kardeş Matbaacılık, İstanbul, 1974.
- Fürst, Artur; **Havacılık Tarihi: Balon ve Tayyare**, Türk Tayyare Cemiyeti Yayını, Ankara, 1930.
- Gökçen, Sabiha; **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Evrim Matbaacılık, İstanbul, 1982.
- Gülten, Zeynep; **İlk Uçak Sanayimiz, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ**, Hava Kuvvetleri Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2002.
- ; **Havacılık Tarihinde Yeşilköy**, Hava Harp Okulu, Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2010.
- Gürer, Turgut; **Mustafa Kemal Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, Özkaracan Matbaacılık, İstanbul, 2006.
- Hürkuş, Vecihi; **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000.
- ; **Havalarıda (1915-1925)**, Kanaat Kitabevi, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul, 1942.
- Icart, Antoine; **Gökyüzünde Keşifler ve Kâşifler**, Başkan Yayınları, İstanbul, 1980.
- İhsanoğlu, Eklemedin ve Kaşar, Mustafa; **Çağını Yakalayan Osmanlı**, İslâm Tarihi Sanat ve Kültür Araştırmaları Merkezi Yayını, İstanbul, 1995.

- İlmen, Süreyya; **Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Eskişehir, 1982.
- İşmen, İsmail; **Havacılık Yıllığı 1956-1957**, İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, Berksoy Matbaası, İstanbul, 1958.
- Kafesoğlu, İbrahim; **Türk Milli Kültürü**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1984.
- Kansu, Yavuz-Şensöz, Sermet ve Öztuna, Yılmaz; **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.I., Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara,1971.
- Karal, Enver Ziya; **Osmanlı Tarihi (1908-1918)**, C.9, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1996.
- Kaymaklı, Hulusi; **Havacılık Tarihinde Türkler**, C. II, Kültür Ofset, Ankara, 1997.
- Kenneth, Munson; **Uçaklar**, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1979.
- Keyüsk, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, C.I, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950.
- ; **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, Hava Basımevi, Eskişehir, 1952.
- Kocatürk, Utkan; **Atatürk’ün Fikir ve Düşünceleri**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2005.
- Kurt, İhsan; **Bilim Tarihinde Keşiflerin İç Yüzü**, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara, 1990.
- Kurter, Ajun; **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi**, C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2009.
- McNeil, William Hardy; **Dünya Tarihi**, çev. Alaaddin Şenel, İmge Kitabevi Yayını, Ankara, 1989.
- Meyer, Jerome S.; **Great Inventions**, The World Publishing Company, USA, 1962.
- Müderrişoğlu, Alptekin; **Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, TC. Ziraat Bankası Matbaası, Ankara, 1998.
- Okar, Avni; **Türkiye’de Tayyarecilik (1910-1924)**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004.
- Özdemir, Yaşar; **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981.

- Resimlerle Havacılık Tarihi**, Hava Harp Tarihi Yayını, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1964.
- Sander, Oral; **Siyasi Tarih (İlkçağlardan 1918'e)**, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2010.
- Sarp, İrfan; **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1986.
- Sproule, Anna; **Wright Kardeşler**, İlk Kaynak Kültür ve Sanat Yayınları, Ankara, 1996.
- Tanilli, Server; **Uygurluk Tarihi**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1997
- Tanman, Sıtkı ve Keyüsk, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) C.II**, Hv.Bs.ve Neş.Md.lüğü, Eskişehir, 1950.
- Tanman, Sıtkı; **Türk Havacılık Tarihi İstiklâl Harbi (1918-1923)**, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953.
- Taşan, Halil; **Hava Harp Tarihi (1903-1939)**, C.I, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1991.
- Tayhani, İhsan; **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923-1950**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001.
- Tayyare Atölyesi, Ameli Tayyare Notları**, Tayyare Makinist Mektebi Yayını, İstanbul, 1931.
- Tez, Zeki; **Alet ve Makinelerin Kültürel Tarihi**, Doruk Yayınları, İstanbul, 2008.
- ; **Fiziğin Kültürel Tarihi**, Doruk Yayınları, İstanbul, 2008.
- ; **Tekniğin Evrimi**, Paragraf Yayınevi, Ankara, 2005.
- Turan, Şerafettin; **Türk Kültür Tarihi**, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 1990.
- Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-2009)**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.
- Türk İstiklâl Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, C.V, Gnkur. Bşk.lığı ATASE Bşk.lığı Yayını, Ankara, 1964.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)**, C.III, 6. Kısım, Gnkur. Basımevi, Ankara 1996.

**Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967);** Haz. Gökhan Sarıgöl, Kıvanç Hürtürk, Stuart Kline, D Yayınevi, İstanbul, 2009.

Verel, Oktay; **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.I, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985.

-----; **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.II, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985.

**Yabancı Meşhur Adamlar;** Doğan Kardeş Yayınları, İstanbul, 1951.

Yalman, Ahmed Emin; **Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim (1922-1971)**, Özener Matbaacılık, Pera Turizm ve Ticaret A.Ş. Yayını, İstanbul, 1997.

Yıldırım, Nesrin; **Atatürk’ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma Politikaları, İlk Hedef: Akdenizdi, İkinci Hedef İktisat**, Barış Kitap Yayını, Ankara, 2006.

Yılmaz, Veli; **Siyasi Tarih**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1998.



## MAKALELER

Aktan, Okan H.; “Atatürk’ün Ekonomi Politikası: Ulusal Bağımsızlık ve Ekonomik Bağımsızlık”, **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, (Ekim 1998).

“Atatürk ve Havacılık”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No.1 (Kasım 1988).

Bayrak, Rıfat; “TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi”, **Uçantürk**, Sayı 382 (Mart 1994).

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

Doğanay, Rahmi; “Büyük Taarruz’da Türk Havacılığı”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.XIII, Sayı1 (2003).

Erenli, Muhterem; “Atatürk ve Havacılık”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.II, Sayı 4 (Kasım 1985).

Ersoy, Ergin; “Kurtuluş Savaşı’na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, (Haziran 2002).

Faik, Mümtaz; “Tayyare Klüpleri”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 12 (Kasım 1929).

“İkinci Kongre”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 137–138 (Şubat 1935).

“İsmet Paşa Diyor ki”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 6 (Ağustos 1929).

Kurt, Emin; “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 365 (Haziran 2010).

Özlu, Hüsnü; “Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayi Girişimi Örneği: TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi)’ın Kuruluş ve Gelişimi”, **Atatürk Haftası Armağanı Dergisi**, (Kasım 2004).

“Sivil Tayyareciler Bayramı”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 1 (Haziran 1929).

Şahin, Hülya; “Birinci Dünya Harbin’de Kafkas Cephesindeki Türk Hava Harekâtı”, **Sekizinci Askeri Tarih Semineri**, İstanbul, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2003.

“Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay”, **Uçantürk**, C.VII, (1935).

“Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 100’üncü Yıl Özel Sayısı, Hv.K.Hv.Bs.ve Neş.Md.lüğü, Sayı 367 (Haziran 2011).

“Türk Tayyare Cemiyeti”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 6 (Ağustos 1929).

Uzun, Hakan; “Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: Fitre, Zekât ve Kurban Derileri Üzerine”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, (2007).

Yalçın, Osman; “Milli Mücadele Ruhu ve Sakarya Muharebesinde Türk Hava Kuvvetleri”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Hv.K.Hv.Bas.ve Neş.Md.lüğü, 2010.

-----; “1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi”, **On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri**, İstanbul, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2009.

-----;“Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri”, **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, C.III, Sayı 6 (Haziran 2010).

-----;“Vecihi Hürkuş’un Hayatı ve Çalışmaları”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sayı 15 (Şubat 2010).

Yılmaz, Bülent; “Balkan Harbinde Hava Gücü, Askeri Havacılıkta Perdenin Açılışı”, **Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, C.II, Genkur. ATASE Başkanlığı Yayınları, 2006.

-----; “Türkiye’de Havacılık Sanayii” **Savunma ve Havacılık Dergisi**, Sayı 2011/02 (2011).

## SÜRELİ YAYINLAR

### A. GAZETELER

Akşam

Cumhuriyet

İkdam

Son Sürat

Ulus

Vakit

### B. DERGİLER

Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Atatürk Haftası Armağanı Dergisi

Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Gazi Akademik Bakış Dergisi

Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi

Hava Kuvvetleri Dergisi

Havacılık ve Spor Dergisi

Savunma ve Havacılık Dergisi

Uçantürk

### İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.hv.k.k.tsk.tr>

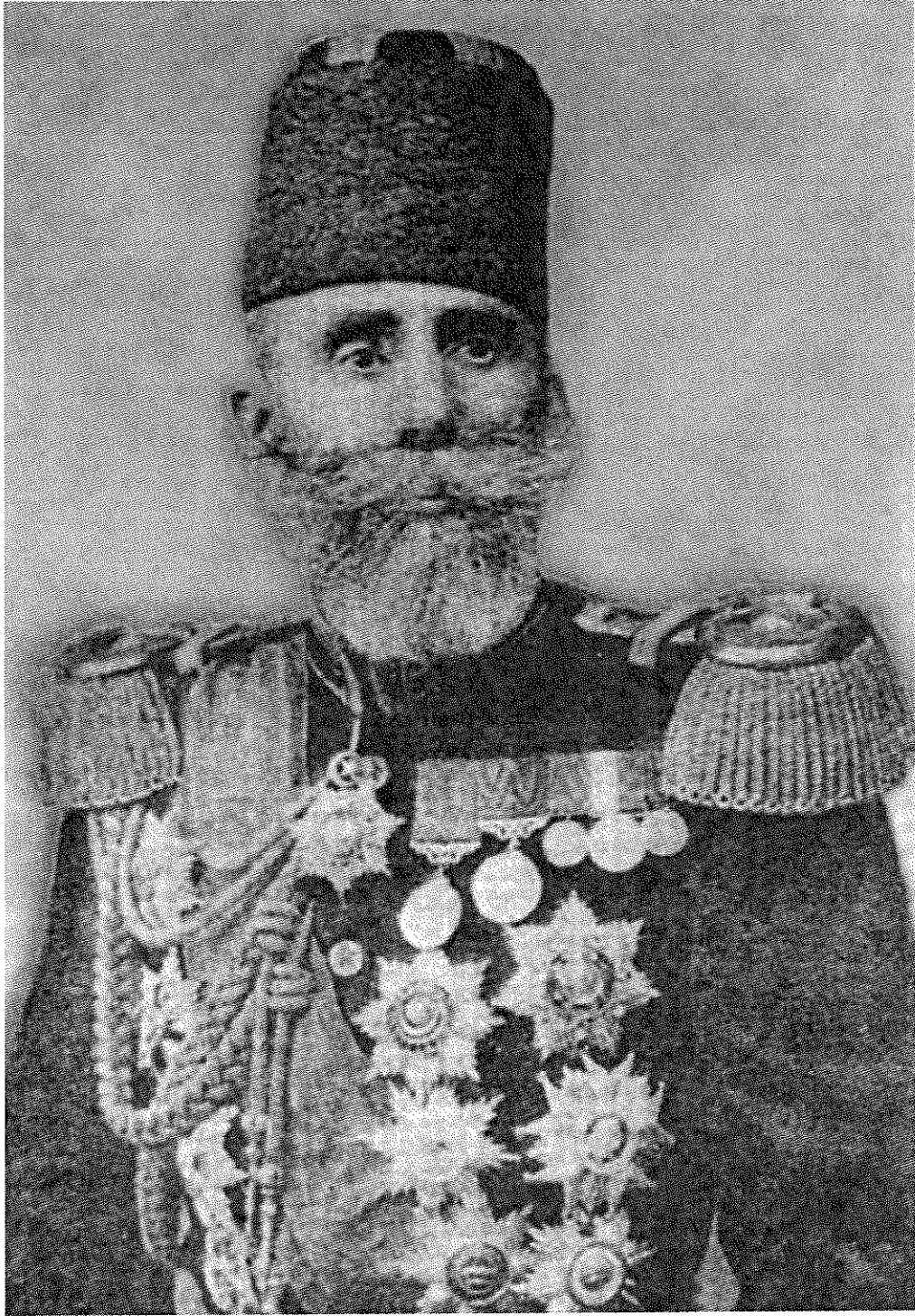
## EKLER

EK 1: Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa .....	195
EK 2: Türkiye'nin İlk Askeri Pilotu Süvari Yzb. Mehmet Fesa (Evrensev) ...	196
EK 3: Belkıs Şevket Hanım, Fethi Bey İle "Osmanlı" Adlı Uçakta.....	197
EK 4: Yeşilköy Hava Okulu Komutanı Alman Yüzbaşı Erich Von Serno .....	198
EK 5-1,2: Maltepe Hava İstasyonu'nun İngilizler Tarafından Tahrip Edilmesine Dair Telgraf.....	199
EK 6-1,2: Nutuk'un Basım ve Yayın Hakkının Türk Tayyare Cemiyetine Verilmesine Dair Belge.....	201
EK 7: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca'nın Cumhuriyet Halk Fırkası Yetkililerinden Yardım Talep Ettiği Yazısı .....	203
EK 8: Cumhuriyet Halk Fırkası Tarafından Fırka Müfettişlerine Türk Tayyare Cemiyetine Üye Kaydı Konusunda Gönderilen Tamim.....	204
EK 9: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca'nın Başbakanlıktan Ramazan Ayında Fitre Ve Zekâtın Toplanmasına Yönelik Yardım Talep Ettiği Yazısı	205
EK 10: Türk Tayyare Cemiyeti Reisinin Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Toplanmasına Yönelik Yardım Talebine Yönelik Başbakanlıktan Bakanlıklara Gönderilen Tamim .....	206
EK 11: Başbakanlığın Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Tayyare Cemiyetince Toplanmasına İlişkin Yardım Edilmesine Yönelik Gönderdiği Tamime Diyanet İşleri Başkanlığının Cevap Yazısı .....	207
EK 12: Başbakanlığın Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Tayyare Cemiyetince Toplanmasına İlişkin Yardım Edilmesine Yönelik Gönderdiği Tamime Dahiliye Vekaletinin Cevap Yazısı.....	208
EK 13: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca'nın Konya Müftülüğüne Ramazan Ayında Fitre Ve Zekâtın Toplanmasına Yönelik Yardım Talep Ettiği Yazısı.....	209

EK 14: Başbakan İsmet İnönü'nün Bakanlıklara ve Bağlı Makamlara Tayyare Cemiyetinin Gelirlerinin Artırılmasına Yönelik Gönderdiği Tamim .....	210
EK 15: Maliye Teftiş Heyeti Başkanlığının Tayyare Cemiyetinin İzmir Şubesinin 1927 İkramesi Hakkında Başbakanlığa Gönderdiği Yazı.....	211
EK 16: Kayseri Uçak Fabrikası'nda Üretilen Uçak Tipleri.....	212
EK 17: Kayseri Tayyare Fabrikasında Yapılmakta Olan PZL Uçaklarına Konulacak Motorları İncelemek İçin Fransa'ya Heyet Gönderilmesine İlişkin Kararname.....	213
EK 18-1,2,3: Milli Müdafa Vekaleti Hava Müsteşarlığının Türkiye'de Hava Hatları Tesisi İçin Başbakanlıktan Talep Ettiği Bilgilere İlişkin Yazısı.....	214
EK 19: Yolcu Uçaklarının Bilet Ücretlerinde İndirim Yapılmasına İlişkin Kararname.....	217
EK 20: "Aeroesperesso" Adlı Şirketin Feshedilmesine İlişkin Kararname.....	218
EK 21: Hava Yollarıyla Taşınan Posta Ücretlerinin Artırılmasına İlişkin Kararname.....	219
EK 22: Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Adana'da Yapılan İlave Meydana İlişkin Başbakanlığa Gönderdiği Yazı.....	220
EK 23: Hariciye Vekaletinin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Adana'da Yapılan İlave Meydana İlişkin Başbakanlığa Gönderdiği Yazıya Yönelik Cevap Yazısı .....	221
EK 24: Başbakan İsmet İnönü'nün 24 Mayıs 1935 Yılında Yapılan 6'ncı Kurultayı'nda Yaptığı Konuşma Metninin Parti İl Teşkilatlarına Dağıtılmasına İlişkin CHP İl Yönetim Kurulu Başkanlığının Yazısı.....	222
EK 25: Cumhuriyet Halk Partisi Sivas İl Yönetim Kurulundan Hava Tehlikesine Karşı Düzenlenen Yardımlarla Yakından İlgilenildiğine Dair Parti Genel Sekreterliğine Yazılan Yazı.....	223
EK 26: Türk Hava Kurumunun 1925-1938 Yılları Arası Gelir Grafiği .....	224
EK 27: 16 Şubat 1925 Tarihinden 1 Mayıs 1935 Tarihine Kadar Cemiyetin Her Seneki Gayrisafi Gelirini Gösterir Cetvel .....	225

<b>Ek 28: Başbakan İsmet İnönü'nün Türk Hava Kurumunun Başarılı Çalışmalarından Ötürü Gönderdiği Takdir Yazısı.....</b>	<b>226</b>
<b>EK 29: Türk Hava Kurumunun 1925-1940 Yılları Arası Hava Kuvvetlerine Hediye Ettiği Uçak Sayısını Gösterir Tablo.....</b>	<b>227</b>
<b>EK 30: Atatürk ve Havacılığa İlişkin Fotoğraflar.....</b>	<b>228</b>

**EK 1: Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa**



**Kaynak: Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914 ), C.I, s.42.**

**EK 2: Türkiye'nin İlk Askeri Pilotu Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev)**



**Kaynak: Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914 ), C.I, s.47.**



**EK 3: Belkıs Şevket Hanım, Fethi Bey İle “Osmanlı” Adlı Uçakta**



**Kaynak: Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914 ), C.I, s.195.**

**EK 4: Yeşilköy Hava Okulu Komutanı Alman Yüzbaşı Erich Von Serno**



**Kaynak: Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1917 ), C.II, s.75.**

EK 5-1: Maltepe Hava İstasyonu'nun İngilizler Tarafından Tahrip Edilmesine Dair Telgraf

قوای هواپیمه منتقلی  
نومرد  
عمومی  
مخصوصی

مالته پهن طیاره استاسیونوف

GN&UF  
ATASE  
ARŞIVI

رقم دستخده

قوای هواپیمه منتقلی

۱ - ۱۷ هزار ۳۰۰ کیلومتر اولی اوت کورد موکمه ساعت دوت راه کوزه  
آهنگزک کت اشغالنده بولنامه طیاره استاسیونوف مین طیاره راه  
سولما اولره کافیا. آهنگزک لاقنده بولما ابر اشغال اشیرلیمه ودر ونده بولنامه  
طیاره لوزه مالامه کاملا اعراضه ازمینده کافیا. هوزنده بولنامه طیاره لورده بولما  
لر کت ایلنه.  
۲ - سیدی صاحب زلمه زنده اولوب، صندیه، کلمپر باره لورده  
اولره سایی و صوره برزده یقلمه بولوبه بولوبه ایشیمه و لیمه  
سولر ایشاقده یانه بولنه. قلمر او بولوبه یانه بولوبه و بک اشیر  
المرنه زنده و سولک بولوبه اولوبه مالامه و اولر لیمه و اولر لیمه  
سولر قلمر هاوزنده ایشیمه قلم اشیرورده.  
۳ - بولون و طر مبتانی طیاره لاله مالامه کتیب دیو سولر، اولره اولره  
دانشای ملوره و سولینه سولر مالامه، سولر، تدر بولون لورخلی  
رامه، سولر کی اشیرورده اولر لاله یستانکی اشاقنده سولر اشیرورده  
استاسیون کتیب ایلورده سولر مویج مویج اولامه اولره  
۴ - بولر باره لورده همه ایلیمه کتیبات و ضامیالی شیوه و کتیبه اعلک  
اولره کتیب بولوبه و اشیرورده. مالته استاسیونوف  
مالته استاسیونوف

192  
114  
30-1

Kaynak: Genkur. ATASE Arşivi; Kol: İsh, Kutu: 500, Gömlek: 154, Belge: 154 1-2.

**EK 5-2: Maltepe Hava İstasyonu'nun İngilizler Tarafından Tahrip Edilmesine Dair Telgraf**

Maltepe Birinci Tayyare İstasyonundan

Mühim ve müsta'celdir (acildir).

Kuva-yı Havaiye Müfettişliğine

1- 17 Haziran 36 (1920) Perşembe günü öğleden sonra saat dört raddelerinde (sıralarında) İngilizlerin taht-ı işgalinde (işgali altında) bulunan tayyare istasyonunda sırf tayyarelere mahsus olan hangar İngilizler tarafından bomba ile işgal ettirilmiş, derununda (içinde) bulunan tayyarelerle malzeme kamilen (tamamen) ihrak olunmuş (yanmış) hangar civarında bulunan tayyareler de bombalarla tahrip edilmiştir.

2. Müdüriyet-i Muhasebe dairelerinde, dolap, sandık, çekmeceler parçalanarak evrak-ı hesabiye ve kuyudiye (kayıtlar) pejmurde bir halde yırtılıp yerlere atılmış ve kilerde mevcut erzakdan yalnız bir mikdar fasulye ile zaytinyağı bırakılıp diğer erzak alınarak daire kapıları kırık olduğu halde jandarmaya teslim ve jandarma da istasyona mensub nakliye çavuşlarından Raşit Efendiye teslim etmişlerdir.

3. Bugün dahi mütebaki tayyarelerle malzeme tahrib ve bombalarla ihrak edilmekte ve eşya-yı mezkureden (adı geçen eşyadan) anbarda mevcut malzeme, motorlar, telsiz telgraf teferruatı, masa, iskemle gibi eşyaları da arabalarla Bostancı istikametinde sevk etmektedirler.

4. İstasyon heyetinin ileride meşguliyetini mucib olmamak üzere ber-vechi bala (yukarıdaki) maddelerde arz edilen tahribat ve zayıatı tedkik ve tahkik etmek üzere hemen bir heyetin ta'yin ve i'zamu ma'ruzdur. 18/6/36 (1920)

Maltepe İstasyon Kumandanı

Saadeddin

**Kaynak: Genkur. ATASE Arşivi; Kol: İsh, Kutu: 500, Gömlek: 154, Belge: 154 1-2.**



## **EK 6-1: Nutuk'un Basım ve Yayın Hakkının Türk Tayyare Cemiyetine Verilmesine Dair Belge**

Bir taraftan zirde ihtisaren (müellif) kelimesiyle zikr edilen Gazi Mustafa Kemal Hazretleri namına vaz'ı imzaya haiz selahiyet Hasan Rıza Bey, diğer taraftan Türk Tayyare Cemiyeti namına hareket eden Reis Vekili Bitlis Meb'usu Muhiddin Nami Bey arasında atideki tab' ve neşr mukavelenamesi akd edilmiştir.

1) Müellif ..... namındaki eserinden Türkiye dahilinde Türkçe olarak ilk defa elli bin nüsha tab' ve neşr hakkını Türk Tayyare Cemiyetine terk eder. Eserin müteakib tab'ları hakkını da, her defasında ayrı ayrı anlaşmak şartıyla, Tayyare Cemiyetine vermeyi müellif vaad eder.

2) Türk Tayyare Cemiyeti eseri tamamen tab' ve neşrinden evvel kısmen veya tamamen matbuata tevdi' veya radyo ile neşr hakkına, doğrudan doğruya, malik değildir. Yalnız müellifin vereceği hülusalari matbuata tevdi' edebilir, radyo ile ta'mim hususu da ancak müellifin talimat-ı mahsusası dahilinde yapılabilir.

3) Eser; Ağustos 1927 ayı zarfında Cemiyete tevdi' edilecek, Cemiyetce Kanun-ı evvel 1927 nihayetinde ve Kanun-ı sani 1928 bidayetinde tab' edilmiş olarak emre amade bulundurulacaktır. Herhangi bir sebepten dolayı eser vaktinde tevdi' edilemezse tab'ın ikmal tarihi de o nisbette tehir edecektir. Esas itibariyle eserin tevdi'i tarihinden dört ay sonra tab'ının ikmal edilmiş olması mukarrerdur. Neşr ve mevk'i furuhta vaz'ı gününü müellif ayrıca tayin edecektir.

4) Tab' ve neşr-i ma'rufu tamamen Türk Tayyare Cemiyetine aittir.

5) Hasılat-ı safiyenin yüzde onbeşi Türk Tayyare Cemiyetine terk edilmiştir. Her iki ayda bir hesap görülecektir. Mamafih müellif hesabati, her zaman istediği vesaitle rü'yet ve murakabe hakkını haizdir.

6) Tab' edilen satılan nüshaların müellif tarafından murakabesini teshil için Tayyare Cemiyeti bil-umum nüshalara müteselsil numrolar vaz' etmeyi kabul etmiştir.

7) İkinci maddede tafsil edildiği vechile eserin hülasa-i matbuat ve radyo ile neşr ve tamimi halinde de muarrif ve hasılat dört ve beşinci maddelerdeki esaslara tabidir.

İmza

İmza

Dairede kıraat (okunması) ve muamele-i tefhimiyesi (bildirilmesi) icra kılınan işbu mukavelename zirde (aşağıda) mevzu' imzalar şahs ve hüviyeti ma'rufumuz Muhiddin Nami ve Hasan Rıza Beyefendilerin olup mündericatını (içeriğini) bil-kabul muvacehemizde ikrar bi-z-zat vaz'-ı imza eylediklerini tasdik ve şahadet ederiz. 17 Ağustos 1928

Tayyare Cemiyet-i Heyet-i Tahririye Müdürü  
Muavini

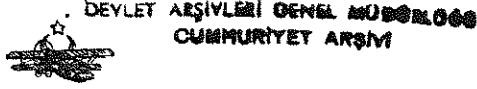
Türk Tayyare Cemiyeti Reisi

(İmza)

(İmza)

**Kaynak: Genkur. ATASE Arşivi; Kol: ATA-ZB Kutu No: 46, Gömlek No: 2, Belge: 2-2, 2-1.**

EK 7: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca'nın Cumhuriyet Halk Fırkası Yetkililerinden Yardım Talep Ettiği Yazısı



Ankara, 9/10/1929

**T. Ta. C.**

Umumî Merkezi  
Tahrir Şubesi

C. H. F. Umumî Kâtipliğine

N: 18291

Cemiyetimizin aza kaydı faaliyeti memleketin birçok yerlerinde durgun bir vaziyettedir, bu sahada kuvvetli bir hareket yapabilmek fırka teşkilâtının bu hususta delâlet etmesine bağlıdır, kongrelerin toplanacağı şu sıralarda, fırka müfettişlerine aza kaydı işi için müesir olmaları lütfen tamim edilirse bizim için çok faydalı olacaktır. Hürmetler, efendim.

12 - 8 - 929  
T.Ta.C. Reisi Rize Meb'usu

10-10-1929
1452

Leffi

490	01			1	3	10
-----	----	--	--	---	---	----

Kaynak: B.C.A. 9.10.1929, Fon: 490.01, Yer: 13.10.

EK 8: Cumhuriyet Halk Fırkası Tarafından Fırka Müfettişlerine Türk  
Tayyare Cemiyetine Üye Kaydı Konusunda Gönderilen Tamim

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

13 - 10 - 1929

Müfettiş Beyefendilere

*14/10/29*

TAMİM

Pek durgun bir vaziyette giden Tayyare cemiyeti  
aza kaydının takviyesi için Fırkamız teşkilatının

~~meclisi~~ ve müzahareti Cemiyeti ~~meclisi~~ mezkûr

~~meclisi~~ riyasetinden rica edilmektedir

Tamimen arz ve bilyesile teyidi hürmet eylerim Ef.

*S-14-X-929*

*bilhassa şu kongrelerin  
esnasında*

*S-14*

490	01			13	10
-----	----	--	--	----	----

Kaynak: B.C.A. 13.10.1929, Fon: 490.01, Yer: 13.10.



**EK 9: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca'nın Başbakanlıktan  
Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Toplanmasına Yönelik Yardım Talep  
Ettiği Yazısı**

Ankara ..... 30 ..... / XI / 1933.

**T. Ta. C.**  
Umumi Merkezi  
Neşriyat ŞUBESİ  
26887  
2539

**T. C.**  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARSIVI

Yüksek Başvekâlete

Her sene Ramazanında Cemiyetimiz tarafından toplanarak Hilâliahmer ve Himayietfal Cemiyetleriyle paylaşılan Fitre ve Zekâtın bu sene de yine Cemiyetimiz tarafından toplanması için bütün şubelerimizde icap eden tedbirler alındı, hazırlıklar yapıldı.

Fertlerin ihtiyacına tahsis edildiği takdirde pek küçük ve az bir yardım olan Fitre ve Zekâtın toplu olarak memleketin hayır işlerinde göreceği hizmetin büyüklüğü ve değeri hakkında Devlet Teşkilâtı emrinde çalışanların dikkatlerinin celbine yüksek emir ve müsaadelerini engin saygılarımla arz ve istirham eylerim efendim.

*A. Fuat Bulca*  
T. Ta. C. Reisi ve Rize Mebusu

*Yazısları Md. ne*  
2. XII - 1933

Leffi

030	10			178	233	19
-----	----	--	--	-----	-----	----

Telgraf Adresi : Ankara - Tayyare. 2-12-977 <sup>4</sup>/<sub>6951</sub>

5

Kaynak: B.C.A. 30.11.1933, Dosya no: 20338, Fon: 30.10, Yer: 178.233.19.

**EK 10: Türk Tayyare Cemiyeti Reisinin Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Toplanmasına Yönelik Yardım Talebine Yönelik Başbakanlıktan Bakanlıklara Gönderilen Tamim**

T. C. BAŞVEKÂLET Yazı İşleri Müdürlüğü Sayı: .....		T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ	Dosya işaretleri 20338 53
Evrakın Numarası		<p>Vekâletlere ve makamlara <u>Tamim</u></p> <p>Her sene olduğu gibi bu sene de Ramazanda Hilâbah mer, Himayeci etfal cemiyetleri ile paylaşılmak üzere fitre ile zekâtın Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması için cemiyetçe icar eden hazırlıklar yapıldığından fitre ve zekâtın, her biri bire suretle memlekete ve milletin muhtaçlarına mühim ve en faydalı bir şekilde yardım eden bu hayır müesseselerine verilmesi hususunda alâka gösterilmesi Tayyare Cemiyeti Müdürlüğü merkez Reisi'liğinden alınan tezkere ile rica edilmekte olduğuna tamimen arz ve mütevasıf ifare rica olunur ef yaz K. ms. 3</p>	
Tarihi			
Yazan memur			
Yazı tarihi	4-12-933		
Muavin			
Beyaz eden			
Beyaz tarihi	11-12-33		
Karşılaşmalar			
Sadira No.	6 3456		
Merbutat			
Sevk tarihi	5-12-933		
Kaydeden			
Düşünceler			

Kaynak: B.C.A. 4.12.1933, Dosya no: 20338, Fon: 30.10, Yer: 178.233.19.

EK 11: Başbakanlığın Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Tayyare Cemiyetince Toplanmasına İlişkin Yardım Edilmesine Yönelik Gönderdiği Tamime Diyanet İşleri Başkanlığının Cevap Yazısı

7/12/933

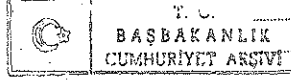
Hulâsa

T. C.

Diyanet İşleri Reisliği

Tahrirat Müdürlüğü

Sayı: 2950  
1036



Başvekalet yüksek makamına

4/12/933 Tarih ve 6 Sayılı tezkere samilerine karşı  
3456  
ıktır .

Zekât ve Fitraların Tayyare cemiyetine verilmesi için  
Türk Tayyare Cemiyeti Reisliğinden alınan 6/11/933 Tarih  
ve 24440 No.lu Tezkere üzerine 9/11/933 Tarih ve 3640 No.  
967  
lu Tahriratla bilumum Vilâyet ve Kaza Müftülüklerine Tam-  
imen tebliğ kılındığı maattezîmat maruzdur efendim Hazır-  
etleri .

D . İşleri reisi

*U. U. U.*

*U. U. U.*

030 10 178 233 19

*U. U. U.*

BASVEKALET EVYARI  
9-12-933 7081

5  
11/12/2

Kaynak: B.C.A., 7.12.1933, Dosya no: 20338, Fon: 30.10, Yer: 178.233.19.

EK 12: Başbakanlığın Ramazan Ayında Fitre ve Zekâtın Tayyare Cemiyetince Toplanmasına İlişkin Yardım Edilmesine Yönelik Gönderdiği Tamime Dahiliye Vekaletinin Cevap Yazısı

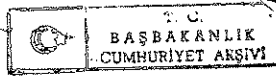
T. C.  
Dahiliye Vekâleti

V. İ. U. M.

S. 2. M.

Sayı

5024



9-12-1933

Hulâsa:

Fitre, Zekât ve Kurban  
sadakalarının Tayyare x  
Cemiyetine verilmesi H.

Başvekaleti Celileye

0.4-12-1933 tarih ve 6/3456 Nolu tezkereye:

Fitrelerin, zekâtın ve Kurban sadakalarının Himayefi Etfal, Hilaliah-  
mer ve Tayyare Cemiyetlerinin müşterek menfaatlerine olmak üzere x  
Tayyare Cemiyetine verilmesi mezkûr Cemiyetce talep edilmiş ve x  
vilâyetlere o suretle 7-12-1933 tarih ve 5000 Nolu Umumi tahriratla  
yazılmıştır.

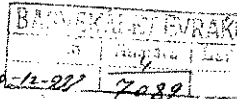
Arz olunur efendim.

Dahiliye Vekili

*Lily*  
*J. S.*

*S. Kaya*

030	10			178	233	19
-----	----	--	--	-----	-----	----



Cevap yazısının...  
10-12-2017 7088

Kaynak: B.C.A., 9.12.1933, Dosya no: 20338, Fon: 30.10, Yer: 178.233.19.

EK 13: Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bulca'nın Konya Müftülüğüne Ramazan Ayında Fitre Ve Zekâtın Toplanmasına Yönelik Yardım Talep Ettiği Yazısı



T. Ta. C.  
KONYA ŞUBESİ

Sayı

463

DEVLET ARŞİMLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

Konya, 27/ II/19 34

Mühti erendi hazretlerine

Konya

Zekât ve fitrenin Tayyare , Hilâlişmer ve nima,yeietral cemiyetleri arasında bölüşülmek üzere Tayyare cemiyeti tarafından toplanması ve bu iş için yapılması lazım gelen yardımın makamı alinizden rica edilmesi umumî merkezimiz riyasetinin emirleri iktizasından bulunduğundan lütüen cemilerde ki nasihatlar arasında bunun da halka söylenmesi hususunun valz-lere emir buyurulmasını diler sonsuz saygılarımı sunarım ef.

Reis

051	V42		12	101	19
-----	-----	--	----	-----	----

Kaynak: B.C.A., 27.2.1934, Fon Kodu: 51.00, Yer: 12.101.19.

EK 14: Başbakan İsmet İnönü'nün Bakanlıklara ve Bağlı Makamlara  
Tayyare Cemiyetinin Gelirlerinin Artırılmasına Yönelik Gönderdiği  
Tamim

T. C. BAŞVEKÂLET MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ		T. C. BAŞVEKÂLET MÜHÜRÜ	
Şube : Sayı : 5 456		62 - 47	
Döşya işaretleri			
Evrenin	Numarası	Bütün Vekâletlerle müstakil	
	Tarihi	ve mülhak makamlara	
Yazan memur	3-7-1933	Vilâyetlere	
Yazı tarihi			
Muavin	<i>Emir</i>	<u>TAMİM</u>	
Beyaz eden			
Beyaz tarihi		Tayyare Cemiyetinin Beşinci kongresinde	
Karşılaştıranlar		Bütün milletlerin tayyareciliği ileri götürmek	
Sadıra No.	6 80	ve hava tehlikesinden korunmak için ne büyük	
Merbutat		fedakârlıklara katlanarak gelişmekte oldukları	
Sevk tarihi	4-1-1933	daha iyi anlaşıldıktan sonra ,Türk Milletine	
Kaydeden	<i>Hannaf</i>	bu yolda düşen vazifeler çok ehemmiyet almıştır .	
Düşünceler		Millî tayyareciliği kurmak için nasıl çalışıl-	
		cağını , millete rehberlik ederek ,öğretmek	
		vazifesini üzerine almış olan Türk Tayyare Cemiyeti-	
		ne en az kazanan fertten başlayarak bütün	
		devlet teşkilâtına kadar her şahıs ve müessesenin	
		yardım göstermesini Millî düşünceler arasında	
		yer tutan bir borç telâkki etmesi lâzımdır	
		Tayyare Cemiyetinin gelirini çoğaltmak için	
		her vatandaşın ve her Devlet Memurunun bu	
		millî davaya zahır olarak gücü yettiği kadar	
		halkı teşvik ve tenvir etmesini rica ederiz	
		BAŞVEKİL	
		<i>gaz K.</i>	

- 2 -

030 10 60 404 8

Başvekil Müdürlüğü Mühürü

1

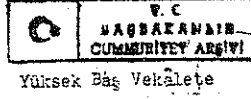
Kaynak: B.C.A., 3.1.1933, Dosya No: 6242, Fon Kodu: 30.10, Yer: 60.404.8.

**EK 15: Maliye Teftiş Heyeti Başkanlığının Tayyare Cemiyetinin İzmir Şubesinin 1927 İkramiyesi Hakkında Başbakanlığa Gönderdiği Yazı**

T. C.  
Maliye Teftiş heyeti  
Raisliği  
Sayı

1100

41  
2 rapor  
ve merbutları



İzmir Tayyare şubesinin  
1927 ikramiyesi hak-  
kında

Muamelât Müdürlüğü ifadesiyle alınan 20 Kanunusani 1930 tarihli ve 199/6 numaralı emirnameleri cevabıdır.

İzmir Tayyare şubesinin, 1927 senesi piyangosu satış bedelinden ikramiye olarak ayırdığı mablağın sureti istimali hakkında Maliye Müfettişi Abbas ve Halit Beyler tarafından icra edilen tetkikat neticesini havi 150/36 ve 3 numaralı iki kit'a rapor, merbutlarıyla birlikte leffen takdim edilmiştir. Mezkûr piyango biletlerinin gubece dağıl, bayiler tarafından satılmış olmasına rağmen bir kısmı şube idare heyeti Azası arasında taksim edilen (24809) lira 63 kuruş ikramiyenin sureti sarfı Tayyare şubesinin Müdürü Durmuş Bey tarafından tamamen vıra ve tersik edilemediği cihetle Müfettişliğe mumaileyh hakkında cezai takibat icrasına lüzum gösterilmekte olduğundan iktizasının ifesına müsaade buyurulması arz olunur Efendim.

10/1/1931

Maliye Vekili

Takdim  
13.1.1931

Adliye ya

Yer	İş	Lev
10-2-31	790	

030	10		60	604	2
-----	----	--	----	-----	---

Kaynak: B.C.A., 10.1.1931, Dosya No: 6240, Fon Kodu: 30.10, Yer: 60.404.7.

**EK 16: Kayseri Uçak Fabrikasında Üretilen Uçak Tipleri**

UÇAK TİPİ	KULLANIM AMACI	ÜRETİM ADEDİ	ÜRETİM YILLARI
Junkers A-20	Av-Eğitim	30	1926-1928
Junkers F-13 Limousine	İrtibat- Nakliye	20	1926
Curtiss Hawk- II	Av	46	1933-1939
Curtiss Fledgling 2C1	Eğitim	7	1933
Gotha GO- 145A	Eğitim	46	1936-1939
PZL P-24A	Av	6	1937
PZL P-24C	Av	11	1937
PZL P-24G	Av	10	1938

**Kaynak:** Zeynep Gülten, İlk Uçak Sanayimiz TOMTAS'tan 2 nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na, Hava Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2000, s.75



EK 17: Kayseri Tayyare Fabrikasında Yapılmakta Olan PzI Uçaklarına  
Konulacak Motorları İncelemek İçin Fransa'ya Heyet Gönderilmesine  
İlişkin Kararname

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

DAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞİVİ

Karar sayıs

2

6524

Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılmakta olan P.Z.L.tayya-  
relerine konacak(Gnom Rhon)motorlarının fabrikasında imal tarzını gör-  
mek üzere Hava Fen Şubesinden Mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri Tay-  
yare Fabrikasından İrfan Berkmen(216),Mitat Yılmaz(390-5),Mehmed Ali  
Çöner(44I-6I)adındaki üç tayyare ustasının altışer ay müddetle Fransaya  
gönderilmeleri ve harcırahlarından başka Türkiye sınırlarından başlamak  
üzere 2/5690 sayılı kararnameye göre gündelik verilmesi ve tahakkuk ede-  
cek harcırahları ile gündeliklerinin 937 takvim yılı döviz cetvellerine  
"devlet talebe ve sıtacıyerleri" adile Hava Müsteşerlığı hesabına konu-  
lan tahsisattan tediyesi; Millî Müdafese Vekilliginin 26/4/937 tarih ve  
1093/1719 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekilliginin 30/4/937 tarih ve --  
6114 sayılı mütaleenamesi üzerine İora Vekilleri Heyetince 5/5/937 de  
onanmıştır. 5/5/937

REİSİCUMHUR

K. Atatürk

Ba. V. V.  
S. P. Akşoncu

Ad. V.  
S. Sarıca

M. M. V.  
K. D. D. D.

Da. V.  
S. K. K.

Ha. V.  
S. P. Akşoncu

Ma. V.  
S. Sarıca

Mi. V.  
S. Akşoncu

Na. V.  
A. Çeltikçi

İ. V.  
C. Sarıca

S. I. M. V.  
S. P. Akşoncu

G. I. V.  
R. Sarıca

Zr. V.  
M. Sarıca

050 18 01 02 76 36 17

Kaynak: B.C.A., 5.5.1937, Sayı: 65.362, Dosya: 238-233, Fon Kodu: 30.18.1,  
Yer: 74.36.17.

EK 18-1 Milli Müdafa Vekaleti Hava Müsteşarlığının Türkiye'de Hava Hatları Tesisi İçin Başbakanlıktan Talep Ettiği Bilgilere İlişkin Yazısı

T. C.  
M. M. V.  
Hava Müsteşarlığı  
Şube 2. Kısım  
Sayı  
Hususi 87  
Umumi 1464

61  
12  
Ankara  
16 Şub. 1932

T. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞİVİ  
Baş Vekâleti Celileye

Hulâsa :

1- Memleketimizde Hava hatları te'sisi için Amerikan Körtisrayt şirketi ile bir senelik tecrübe mukavelesine müsteniden Amerikadan celp olunan hava hatları mütehassısı vasıtasıyla ve tayyare ile hava hatları üzerinde tetkikata başlanmıştır. Şimdilik İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Diyarbakir, Adana, Gazi antep, Urfa, Mardin ve İzmir sahasını ihtiva etmek üzere muhtelif menbalardan toplanması faideli görülen malumat listeleribaglı cetvelde arz olunmuştur. Bu malumat nihai olmayup yapılacak tetkikata göre diğer mütemmim malumata ihtiyac oldukça talep ve reca edilecektir.

Bu malumatın 10-15 güne kadar vekâlete irsalini arz ve reca eylerim efendim.

2- Nafia vekâletine, Dahiliye vekâletine ve berayı malumat Baş vekâlete ve B.E.Rs.ligine arz olunmuştur.

3

M. M. V.  
Hafiz  
17-2-1932

3-

Cevap tarihi : Sayı : 1

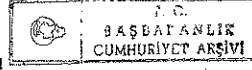
030	10	59	398	6
-----	----	----	-----	---

17-2-32 655 2

Kaynak: B.C.A., 16.2.1932, Dosya: 6112, Fon: 30.10, Yer: 59.398.6-1.

**EK 18-2: Milli Müdafa Vekaleti Hava Müsteşarlığının Türkiye'de Hava Hatları Tesisi İçin Başbakanlıktan Talep Ettiği Bilgilere İlişkin Yazısı**

**T.C.**  
**M. M. V.**  
Hava Müsteşarlığı



ankara

Şube Kısm

Sayı

Hususi  
Umumi

L i s t e :

Hülasa :

Postalar hakkında:

- 1- Tayyare hattının geçeceği şehirlerle cenubi şarkı vilâyetlerinin posta varidatı(Posta pulu satışı)memleketin ve bilhassa şark vilâyetlerinin posta tevzi sistemi hakkında malumat.
- 2- Tehhâtlî mektupların --ve - bu sistem varsa-- seri tevzi tabi mektupların miktarı.
- 3- Şehirlerden sevk edilen mektupların miktar ve sıklığı.
- 4- Posta paketlerinin miktar ve sıklığı.
- 5- Posta nakliyatı için şimendüferlere ve sürücülere verilen ücretlerin miktarı. Ve bu ücretlerin tesbitindeki esaslar(Sıklık üzerinemi yoksa mesafe üzerinemi?).
- 6- Muhtelif şehirler arasında mektup nakil ve tevziini azami,asgari ve vasati müddeti.
- 7- Posta tarifesi.
- 8- Posta umum müdürlüğünün varidatı ile masrafı arasındaki nisbet(Mevcut şerait dairesinde posta idaresi masrafı çıkarıyormu?)

Telgraf ve Telefon hakkında:

- 1- Keşide edilen telgrafların aylık ve senelik miktarı ve tarifinin esasları.
- 2- Tahriratta mezkûr Tayyare hattı üzerindeki şehirlerden çekilen telgrafların miktarı ve te'min ettiği varidat.
- 3- Çekilen telgrafların muhtelif şehirlerde kişiye tevdiinden itibaren vasati olarak ne kadar zamanda mürsili iliyhe verildiği hakkında malumat.

Cevap tarihi : Sayı.....

Re'sen

2

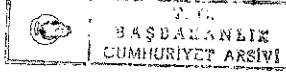
Yazılmıştır

030 10 59 398 6

**Kaynak: B.C.A., 16.2.1932, Dosya: 6112, Fon: 30.10, Yer: 59.398.6-2.**

**EK 18-3: Milli Müdafa Vekaleti Hava Müsteşarlığının Türkiye'de Hava Hatları Tesisi İçin Başbakanlıktan Talep Ettiği Bilgilere İlişkin Yazısı**

**T.C.**  
**M. M. V.**  
**Hava Müsteşarlığı**  
Şube Kısım



Hulâsa :

Sayı  
Hususi  
Umumi

- 4- Şehirlerden her birinde mevcut telefon abunalarının miktarı.
- 5- Şehirler arasındaki telefon ücretleri.
- 6- Mevcut telgraf, telefon hatları ve telsiz istasyonları hakkında ihsa malumat.

Şimendüferler hakkında:

- 1- İşleyen ve hali inşaada şimendüferler.
- 2- Günde kilometre olarak tirenlerin kat ettiği mesafe.
- 3- Nakl edilen ücretli yolcuların ve bilhassa Birinci, İkinci, mevkı yolcularının miktarı.
- 4- Muhtelif istikametlerdeki yolcu tirenlerinin vasati sür'ati, tiren tarifeleri.
- 5- Yolcu ve esya nakıl ücretleri.
- 6- Her şehirden seyri seri ve adi paket ve esya nakliyat miktarı.
- 7- İşletme varidat ve masrafı.

Otobüs ve Kamyon münakalatı Hakkında:

- 1- Memlekette mevcut şehirlerdeki Otomobil ve Kamyonların miktarı.
- 2- Memleket dahilinde tetkık sahasına dahil şehirler etrafında mevcut yollar hakkında malumat.
- 3- Şehirler arasındaki Otobüs ve Kamyon nakliyatının tarz miktarı ve ücretleri.

Umumi Malumat:

- 1- Güzergâhtaki şehirlerin ve vilayetlerin nüfusu.
- 2- Her şehirde mevcut Bankalar.
- 3- Şehrin ve sahanın serveti ve varidatı.
- 4- Mevcut Oteller.
- 5- Mevcut Hastaneler.

Cevap tarihi :

Sayı 3

Re'sen

Vazılmıştır

030	10			59	398	6
-----	----	--	--	----	-----	---

Kaynak: B.C.A., 16.2.1932, Dosya: 6112, Fon: 30.10, Yer: 59.398.6-3.

EK 19: Yolcu Uçaklarının Bilet Ücretlerinde İndirim Yapılmasına İlişkin Kararname

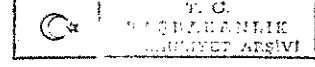
T. C.  
BAŞVEKÂLET

Karar: Millî Müdafaa

Sayı: 2

1405

KARARNAME



12/5/934 tarih ve 2/635 sayılı kararnameye ektir.

Sen zamanlarda tren ücretlerinde yapılan tenzilatın iyi neticeler vermesi ve halkın daha fazla trenlere rağbet göstermesi yolcu tayyareleri bilet ücretlerinin de indirilmesine zaruret hasıl olduğundan seyahat ücretlerinin, sigorta da dahil olduğu halde, Ankara İstanbul 22,5 , İstanbul-Diyarbakır 55 , İstanbul Kayseri 37,5 , Eskişehir-Kayseri 27,5 , Eskişehir-Diyarbakır 47,5 , Ankara-Kayseri 17,5 , Ankara-Diyarbakır 35 , Kayseri-Diyarbakır 22,5 , Ankara- x Eskişehir 12,5 ve İstanbul-Eskişehir 12,5 liraya indirilmesi ve bütün merkezler arasında bir hafta muteber olmak üzere gidip gelme bilet alanlara % 20 tenzilat yapılması ve sabitan ve mensubini askeriye ile hava kuvvetleri mensuplarının yarım biletle seyahat etmeleri Millî Müdafaa Vekillığının 30/9/934 tarih ve 1604/13545 sayılı tekeresi ve Maliye Vekillığının 9/10/934 tarih ve 23371/99 sayılı mütaleanamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 11/10/934 te tasvip ve kabul olunmuştur.

11/10/934

REİSİCÜMHUR

*Cağrı M. Kemel*

Bş.V.

*[Signature]*

Ad.V.

*[Signature]*

M.M.V.

*[Signature]*

Da.V.

*[Signature]*

Ha.V.

*[Signature]*

Ma.V.

*[Signature]*

Mf.V.

*[Signature]*

Na.V.

*[Signature]*

İk.V.

*[Signature]*

S.İ.M.V.

*[Signature]*

G.İ.V.

*[Signature]*

Zr.V.

*[Signature]*

48 70 3

Kaynak: B.C.A., 11.10.1934, Sayı: 14052, Dosya: 62-39, Fon Kodu: 30.18.1, Yer: 48.70.3.

## EK 20: "Aeroesperesso" Adlı Şirketin Feshedilmesine İlişkin Kararname

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
MUAMELÂT MÜDÖRLOGO

Şube: 2  
Sayı: 2919



T. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞ. VI

KARARNAME

"Aeroesperesso" namı altında Berendizi ile İstanbul arasında yolcu ve ticarî nakliyat yapan şirketin tayyareleri son zamanlarda memnu muntakalar dahilinde uçuş yaptığı ve defatle yapılan tebligata rağmen zaman zaman bu gibi uçuşlara devam edildiği görülmüş olduğundan hususî laddesine dayanarak mukavelesinin feshile şirketin mübayaası; Nafia Vekilliğinin 27/6/935 tarih ve 104/964/7362 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 27/6/935 de onanmıştır.

27/6/935

REİSİCÜMÜR

*K. Atatürk*

Bş. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

*İ. İnce*

*E. Sarıbaş*

*K. Gülp*

*S. Kaya*

Ha. V.

Ma. V.

Mf. V.

Na. V.

*S. P. Oras*

*F. F. F. F.*

*S. Akın*

*A. Çetinbaş*

İk. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

*C. Bayaz*

*S. P. Vaydany*

*Rana Bekir*

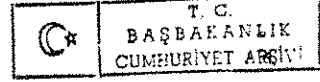
*M. H. H. H.*

030 18 01

02 56 56 15

Kaynak: B.C.A., 27.06.1935, Sayı: 29192, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer: 56.56.15.

EK 21: Hava Yollarıyla Taşınan Posta Ücretlerinin Artırılmasına İlişkin Kararname



T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

Karar sayı

6823

12/11/933 tarih ve 15230 sayılı Kararnameye ektir.

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teflisnamesine bağlı itilafnamenin 5 inci maddesi mucibince uçaklarla taşınacak evrak, kıymetli mektup ve kutu postalarının beher kilosu için P.T.T. İdaresince alelade posta ücretlerinden masde alınan ve hava yolları işletme idaresine verilen 75 kuruş ücretin, Hava Yolları İdaresinin yaptığı masrafları karşılayamadığı anlaşıldığından, Post. Telgraf İdaresince halkdan alınan ticrete müsair olmak ve bu idarenin aldığı ücretten ifraz edilnek üzere Hava Yolları İdaresine verilecek miktarın kilode 150 kuruşa çıkarılması; Mafis Vekilliginin 28/5/937 tarih ve 1735 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi ve Maliye Vekilliginin 11/6/937 tarih ve 2748 sayılı mutaleminamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 14/6/937 tarihinde onanmıştır.

14/6/937

REİSİCUMHUR

*K. Atatürk*

Bş. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

*J. İsmail*

*S. Samsunlu*

*A. Özalp*

*S. Kev*

Ha. V.

Ma. V.

Mf. V.

Na. V.

*H. R. Okas*

*A. Aygün*

*S. Akın*

*A. Çetinkaya*

İk. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

*C. Beyaz*

*S. R. Haydaroğlu*

*İsmail Canlan*

*İsmail*

089 18 01 02 76 51 14

Kaynak: B.C.A., 14.06.1937, Sayı: 68.232, Dosya No: 62-49, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer: 76.51.14.

EK 22: Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Adana'da Yapılan İlave Meydana İlişkin Başbakanlığa Gönderdiği Yazı

T. C.  
Genelkurmay Başkanlığı  
H. Hava Kısmı  
Sayı 25507

Ankara  
31 / 3 / 1938

T. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞİVİ

Başvekâlete

İlişiği

Ecnebi turizm tayyareleri cenup hududumuzda Adanada hangar tesisatı olmayan askeri meydana inmekte idilerve kontrol işleride bu meydana yapılmakta idi.Devlet hava yollarının burada diger bir meydan seçerek hangar tesisatında ikmal etnais olması dolayısıyla excebi tayyarelerin bundan böyle askeri meydana inmelerine lüzum kalmamıştır.

Bademâ bu gibi tayyarelerin devlet hava yolları meydana inmeleri için sefaretiler nezdinde teğebbüste bulunulması .Kontrol işleri içinde pasaport,gümrük,ve askeri memurların bu meydana nakledilmesi,metoorloji istasyonunda hava yolları meydana ile irtibat tesis etmesini alakadar vekâletlerin yüksek buyruklarına müsaa-delerini saygularıyla arz iderin.

Genkur.Başkanı  
Mareşal.

*Fevzi Çakmak*

*yazı İşlerim*  
2. III - 938

030	10		60	406	13
-----	----	--	----	-----	----

B. C. A. KALET  
1-4-938 2289

Cevaplarda Ş. nin isim tarih ve No. nin yazılması lâzımdır

5

Kaynak: B.C.A., 31.03.1938, Dosya No: 62-61, Fon Kodu: 30.10, Yer: 60.406.13.



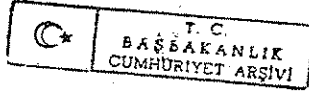
EK 23: Hariciye Vekaletinin Genekurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Adana'da Yapılan İlave Meydana İlişkin Başbakanlığa Gönderdiği Yazıya Yönelik Cevap Yazısı

Türkiye Cumhuriyeti  
Hariciye Vekâleti  
Üçüncü Daire Reisliği  
4. Şube

7362  
171

Ankara ..... 8 Nisan 1938 ..... 1938

Hatıra .....



Yüksek Başvekâlete

Devlet Hava Yolları İdaresinin Adana'da ayrı bir tayyare meydanı seçerek Hangar tesisatını da ikmâl ettiği hakkında Yazı İşleri Dairesi Müdürlüğü ifadeli ve 4 nisan 1938 tarih ve 6/1305 numaralı yazıları alındı.

Bu bapda gerek Elçilik ve Konsolosluklarımız ve gerek ecnebi Sefaretlere gereken tebligatın yapılmış olduğunu arz ederim.

*[Handwritten initials]*

Hariciye V. Vekili

*[Handwritten signature]*

yazı İşlerine  
8-IV-938

030 10 60 406 13

B. SALETİN DANI  
Tarih: 8-4-38  
Nüfus: 2660  
Def: 2

*[Handwritten number]*  
5504

Kaynak: B.C.A., 8.04.1938, Dosya No: 62-61, Fon Kodu: 30.10, Yer: 60.406.13.

**EK 24: Başbakan İsmet İnönü'nün 24 Mayıs 1935 Yılında Yapılan 6'ncı Kurultayı'nda Yaptığı Konuşma Metninin Parti İl Teşkilatlarına Dağıtılmasına İlişkin Chp İl Yönetim Kurulu Başkanlığının Yazısı**

**C. H. P.**  
İl Yönetim Kurulu  
BOLU  
Sayı

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
ULUSLARARASI ARŞİV

194138  
Bolu : 26/6/935/

102

301

M . Akkaya .

C . H . P . Genel sekreter vekili Giresun sayın  
saygıları .

Ankara  
-----

28/5/935/ Günlü ve 8/501 sayılı yazılarınız karşılığıdır .  
Başbakan Generak İsmet İnönü'nün söylevlerinden gönderilen 82 tanesi alınmış  
ve Bütün Örgütümüze dağıtılmış ve geri kalanlarıda arkadaşların faydalanmaları  
için partimizin okuma odasına konulduğunu ve bunda gerekli olan ödevinde tara-  
fımdan başarılmak için arkasının kovalanmakta olduğunu bildirir , sonsuz saygı  
larımı sunarım .

C . H . P .  
il yönetim kurulu  
Başkanı

*E. Akkaya*

490	01			16	82	2
-----	----	--	--	----	----	---

Kaynak: B.C.A., 26.06.1935, Fon Kodu: 490.01, Yer No: 16.82.2.

EK 25: Cumhuriyet Halk Partisi Sivas İl Yönetim Kurulundan Hava Tehlikesine Karşı Düzenlenen Yardımlarla Yakından İlgilenildiğine Dair Parti Genel Sekreterliğine Yazılan Yazı

SIVAS  
CUMURİYET HALK PARTİSİ  
İL YÖNETİM KURULU

SAYI

96

DEVLET ARŞİVENİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

673

9 / 4 / 1936

14869

C. H. P. Sivas İl Yönetim Kurulu
13 Nisan 1936
Sayı: 9298

Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliğine

8/4/936 gün ve 6/673 sayılı yazınıza karşılıktır.

İşyerler dışında kalan halkımızın hava tehlikesine karşı yardımlarını önemli bir kaynak halinde devam ettirmek için il ve ilçelerdeki örgütümüz hava Kurulu çok yakından ilgilenmekte ve bu kurulun işlerini çok yakından kovalamakta olduğunu saygılarla bildirir ellerinizden öperim.

Sivas . C. H. P. Başkanı

Erzincan Saylavı

VI

15. IV. 1936 H. K. K. K.

Sakala.

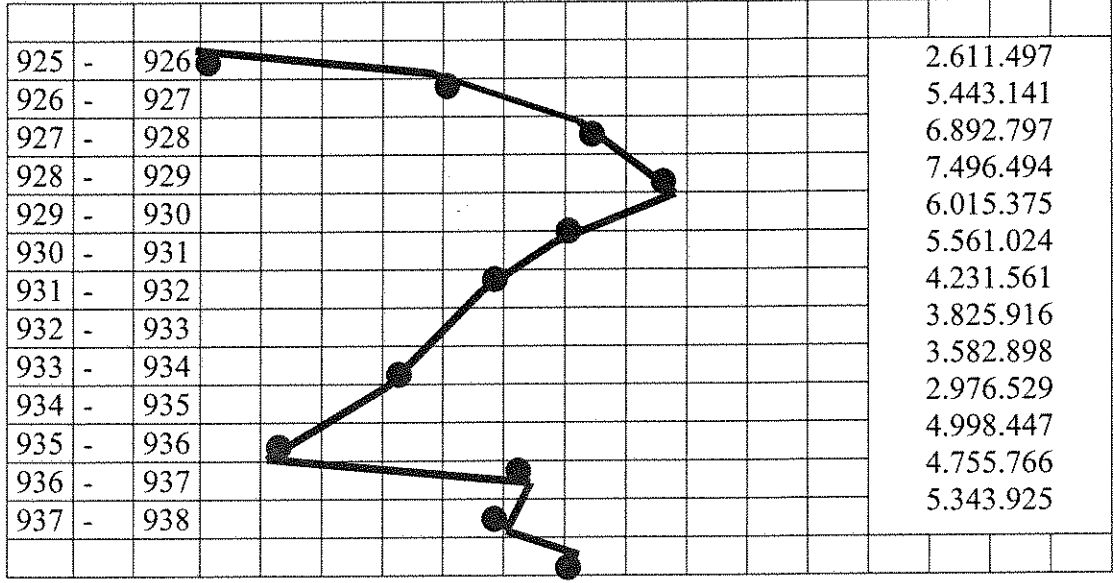
27. IV. 1936

A. Akbal

-1-

490 01 18 91 8

**EK 26: Türk Hava Kurumunun 1925-1938 Yılları Arası Gelir Grafiği**



**Kaynak: Havacılık ve Spor, Sayı 233, 16 Şubat 1939, s.1992.**

**EK 27: 16 Şubat 1925 Tarihinden 1 Mayıs 1935 Tarihine Kadar Cemiyetin Her Seneki Gayrisafı Gelirini Gösterir Cetvel**

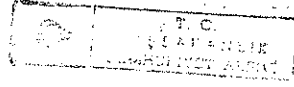
<i>İzahat</i>	16-2-925		1-5-926		1-5-927		1-5-928		1-5-929		1-5-930	
	1-5-926		1-5-927		1-5-928		1-5-929		1-5-930		1-5-931	
	Lira	K	Lira	K	Lira	K	Lira	K	Lira	K	Lira	K
Merkez geliri	2 611 497	62	4 401 961	46	5 226 981	91	4 941 661	54	3 769 838	91	3 756 572	73
Piyango			1 038 180	08	1 665 815	51	2 554 833	34	2 275 536	83	1 804 451	47
Yekün												
Teberru edilen bina, Arsa ve Tarlalar	2 611 497	62	5 443 141	54	6 892 797	42	7 496 494	88	6 015 375	74	5 561 024	20
Yekün	2 611 497	62	5 443 141	54	6 892 797	42	7 496 494	88	6 015 375	74	5 561 024	20

<i>İzahat</i>	1-5-931		1-5-932		1-5-933		1-5-934		<b>İcmal</b>	
	1-5-932		1-5-933		1-5-934		1-5-935			
	Lira	K	Lira	K	Lira	K	Lira	K	Lira	K
Merkez geliri	2 449 138	46	2 512 550	71	2 368 904	19	1 681 459	30	33 726 566	83
Piyango	1 782 422	92	1 313 365	33	1 213 994	09	1 292 069	99	14 910 669	56
Yekün										
Teberru edilen bina, Arsa ve Tarlalar	4 231 561	38	3 825 916	04	3 582 898	28	2 976 529	29	48 667 236	39
Yekün	4 231 561	38	3 825 916	04	3 582 898	28	2 976 529	29	382 698	45
									49 019 934	84

**Kaynak: T.T.Cemiyeti 6. Kurultayı (24 Mayıs 1935), Köyhocası Matbası, Ankara, 1935.**

**Ek 28: Başbakan İsmet İnönü'nün Türk Hava Kurumunun Başarılı Çalışmalarından Ötürü Gönderdiği Takdir Yazısı**

T. C.  
**BASVEKALET**  
Yazı İşleri Müdürlüğü  
Sayı: 1357

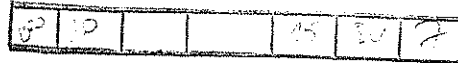


24 .6-1937

T. C.  
B. C. A.

Türk Hava Kurumunun 1936 - 1937 yılı gelirini gözden geçirdim. Varıdattaki inkişafı görerek haz duydum. Kurumun, geçen yıl, daha iyi bir verim alabilmesinin sebepleri arasında idare amirlerinin sıkı alâka ve yardımlarının en baş âmil olmasını öğrenmek memnuniyetimi artırdı. Yillardanberi üzerinde çalışdığımız havacılık davasını muvaffakiyete doğru yürütmek yollarını çok iyi kavradıklarını gördüğüm ilbaylarımızın önümüzdeki çalışma devreleri içinde de, bu milli mevzu üzerinde aynı alâka ve bararetle uğraşacaklarına emniyetim vardır. İdare amirlerinizin güzel mesaisini muvaffakiyet dilekleriyle takdir ederim.

Başvekil



Kaynak: B.C.A., 24.06.1937, Dosya no: 1357, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 15.84.7.

**EK 29: Türk Hava Kurumunun 1925-1940 Yılları Arası Hava Kuvvetlerine Hediye Ettiği Uçak Sayısını Gösterir Tablo**

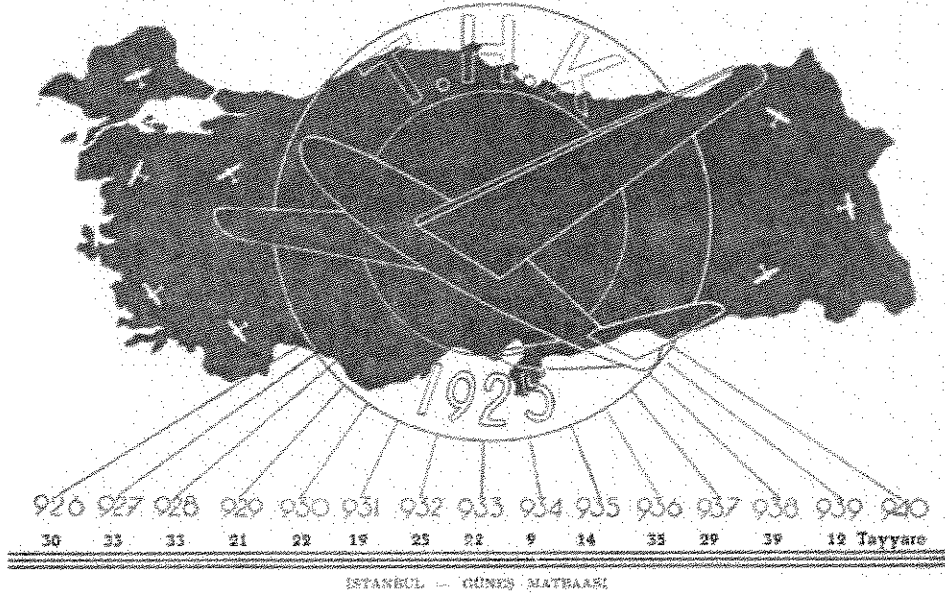
YAYININ BAŞLIĞI: TÜRK HAVA KURUMUNUN DÜŞÜNCELERİNİ YAYAR numaraları 3 dolar.	TÜRK HAVA KURUMUNUN DÜŞÜNCELERİNİ YAYAR (On beş günde bir çıkar)	YAYININ BAŞLIĞI: TÜRK HAVA KURUMUNUN DÜŞÜNCELERİNİ YAYAR numaraları 3 dolar.
İDAREHANESİ: Türk Hava Kurumu Genel Merkezi		
Sayı: 263-264	1 HAZİRAN 1940	15 Kuruş

**On beş Cümhuriyet yılında**

**Halkın ve Türk Hava Kurumu şubelerinin orduya hediye ettikleri tayyare sayısı**

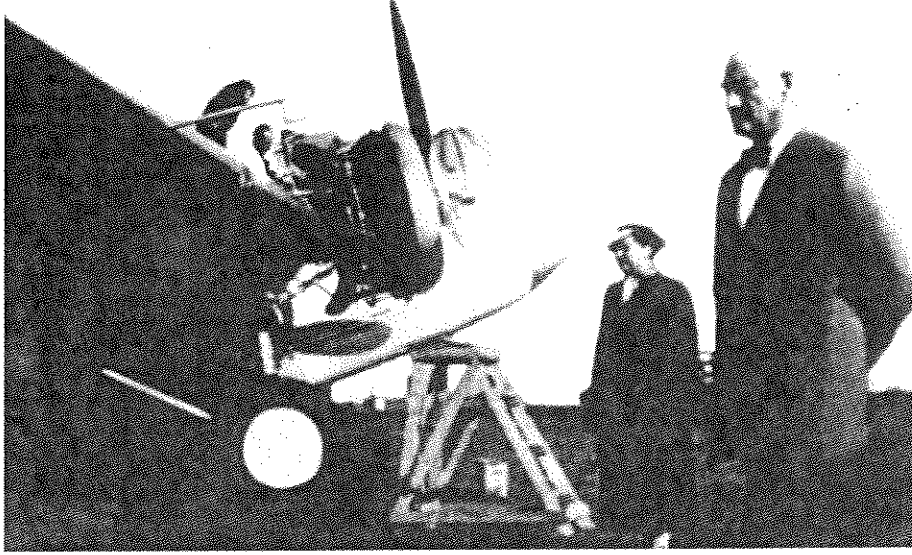
**343 ü buldu**

==== MUHTELİF SENELERDE ALINAN TAYYARELER ====

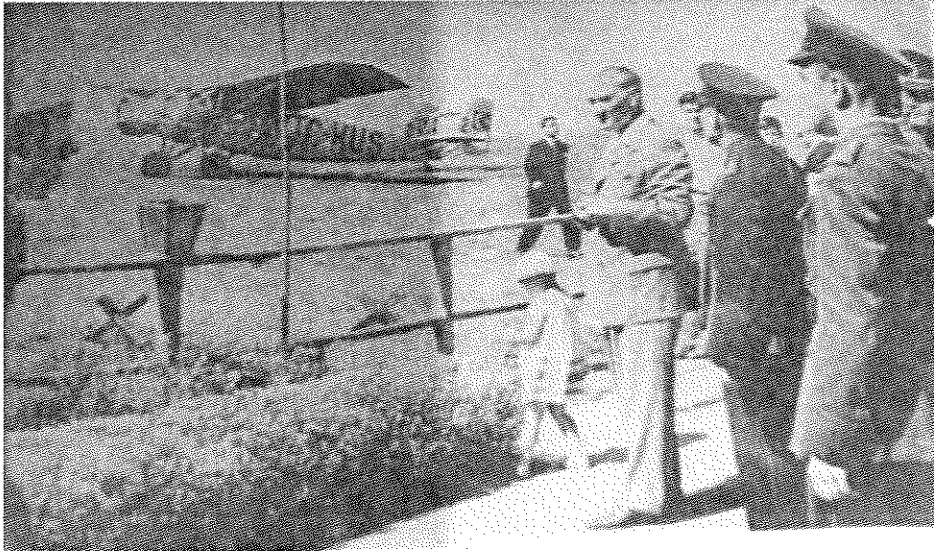


**Kaynak: Havacılık ve Spor, Sayı 263-264, Güneş Matbaası, 1 Haziran 1940, İstanbul.**

**Ek 30: Atatürk ve Havacılığa İlişkin Fotoğraflar**



**Atatürk ve Afet İnan Güvercinlik-Ankara Hava Alanı 1933**  
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



**Yeşilköy-1933**  
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)





**Etimesgut Türkkuşu'nun Açılışı 03 Mayıs 1935**  
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



**Etimesgut Türkkuşu-03 Mayıs 1935**  
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



**Yeşilköy Havaalanı / İstanbul-1936**  
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



**Ankara'da Devlet Hava Yollarının Bir Uçağında-1937**  
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)

## ÖZGEÇMİŞ

Ali CEM, 21 Eylül 1970 yılında Kahraman Maraş'ta doğdu. İlk ve orta eğitimini Ankara'da, lise eğitimini Işıklar Askeri Lisesi/Bursa'da tamamladı. 1992 yılında Hava Harp Okulu/İstanbul'da Uçak bölümünden mezun oldu. 2009 yılında Ankara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim dalında tezli yüksek lisans programına kabul edildi.