



Türk Tarihinde Havacılık Ve Tarihimizin Önemli İsimleri

Uçmayı düşünmek, insan için hiçbir vakit güç olmamıştır. Masal kahramanları, çok defa kuş gibi uçurulmuştur. Uçmak, insanoğlunun ezelden beri en büyük tutkularından biri olmuştur. Hava, sema veya gökyüzü her zaman insanlara ilginç ve büyümlü gelmiştir. Toplumların ve milletlerin gökyüzüne olan özlem ve tutkuları çok eski tarihlere dayanmaktadır. İlkel ve gelişmiş hemen bütün toplumların göklere olan ilgilerinin mitolojilerine dahi yansıdığı görülmektedir. Türklerde de uçma isteği gök tanrı inancıyla beraber pekişmiş, göğe atfedilen kutsallık ve gök tanrıya ulaşılabilceği inancı, uçmak adına yapılan araştırmaları ve denemeleri beraberinde getirmiştir. Türklerin uçmak adına verdikleri mücadele İslami döneme kadar dayanmaktadır. Öyle ki astronomi ilmîne Türk bilim adamlarının büyük katkı sağladıkları bilinmektedir.

İmam Cevheri

Gazneliler Devleti'nin sınırları içinde eskiden Maverünnehir denilen Türk ülkesinin Farab (Otrar) şehrinde doğan Türk asıllı büyük bilim adamı Cevheri'nin babası Hamid oğlu İsmail'dir. Fenle uğraştığı zamanlarda büyük kuşların kanat çırpmadan yükseklerden süzülerek uçuşlarını da dikkatle izliyor ve bugün maalesef elde olmayan bazı hesaplar yapıyordu. Bir gün (M.S. 1002 yıllarında) Nişabur'daki caminin damına çıkarak vücuduna iplerle iki büyük satıh bağlamış ve uçacağını ilan ederek orada toplanan halka: "Ey ahali benim yaptığım buluşu şimdiye kadar kimse yapmamıştır. Sizin gözlerinizin önünde şimdi uçacağım. Dünyada yapılacak en mühim şey göklere uçmaktadır. Ben de onu yapacağım" diyerek caminin damından atlamış fakat bir müddet uçtuktan sonra düşerek hayatını

kaybetmiştir. Sonraki yıllarda tüm dünyanın tanıdığı sanatçı bilim insanı Leonardo da Vinci'nin bazı çalışmalarında İsmail Cevheri'den etkilendiği ve esinlendiği söylenmiştir.

Siraceddin Doğulu

Anadolu Selçuklu Sultanı II. Kılıçaslan'ın İstanbul'u ziyaretinde onuruna düzenlenen şenliklerde uçacağını iddia eden Doğulu Siracettin adında Müslüman bir Türk 1159 yılında hava doldurulmuş elbisesiyle kendisini surlardan aşağı bırakmış; ancak denemesi başarısızlıkla sonuçlanmış ve hayatını kaybetmiştir.

Hezarfen Ahmet Çelebi

Hezarfen Ahmet Çelebi dendiğinde herkesin aklına Galata Kulesi'nden atlayarak "uçması" gelecektir. Hezarfen Ahmet Çelebi, uçuş ile ilgili araştırma ve deneylerine Okmeydanı'nda başlamıştır. Hezarfen, rüzgârın şiddetli olduğu sırada kartal kanatları olarak nitelendirilen âletle defalarca uçmuştur. Hezarfen, 1630 yılında Galata Kulesi'nden havalanarak İodoso karşı uçmuş, Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na inmiştir. Padişah IV. Murat bu olayı Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nden seyretmiştir. Bugün önemi iyice anlaşılan bu büyük başarı, ilk önce bir kese altınla ödüllendirilmiştir. Ancak sonradan Cezayir'e sürülen Hezarfen Ahmet Çelebi, yaşamının sonuna kadar sürgünde kalmıştır.

Lagari Hasan Çelebi

Lagari Hasan Çelebi, Padişah IV. Murat'ın kızı Kaya Sultanın doğduğu gece (1633) yapılan şenliklerde Sarayburnu'ndan kendi yaptığı bir roket fişeğe binerek göğe yükselmiştir. Lagari uçarken her kademedede bir fişek patlatarak düşmüş ve çevreyi aydınlatmıştır. Barutu tükenince alçalmaya başlamıştır. Kartal kanadı takmış olan Hasan Çelebi Sinan Paşa Köşkü'nün açıklarında denize düşmüştür. Lagari sudan çıkarılarak padişahın huzuruna getirilmiştir. Padişahın emri üzerine Lagari'ye günde yetmiş akçe maaş bağlanmıştır. Kırım Hanı Selamet Giray, Lagari'yi Kırım'a davet etmiş ve bu davet üzerine Kırım'a giden Lagari orada ölmüştür.

Bebekli Atıf

İlk mekanik uçak yapımı Bebekli Atıf Bey tarafından gerçekleştirilmiştir.1861'de kanadı, kuyruğu ve pervanesi bulunan uçak, gürgen ağacından ve ince sacdan yapılmıştır. Pervanesi ayak hareketleriyle döndürülen uçağın kanat ve kuyrukları dümenle yönlendirilmişti. 26 Haziran 1861'de ilk denemesinde düşünce, Atıf Bey çevresinden destek görmemiş ve "deli" olarak değerlendirilmiştir.

Veli Direko

Hakkında çok az bilgi bulunmasına rağmen Trabzon Of ilçesinde yaşayan bir medrese öğrencisi olan Veli Direko'nun yaptığı kanatları denemeye karar verdiği; arkadaşı Ahmet Hoca'nın kendi köyünden 400 metre aşağıda bulunan karşı dağdaki köyüne uçarak gittiği söylenmektedir. Tarih olarak ise 1700' lü yıllar belirtilmektedir.

Osmanlı Devletinde Havacılığın Doğuşu

XIV. asırdan beri Avrupa'daki askerî gelişmeleri takip eden Osmanlılar XX. yüzyılın başından itibaren gelişen havacılık teknolojisini de ilgiyle takip etmişlerdir. Özellikle askerî sahada istifade edeceği uçakları kısa sürede transfer ederek hava saldırılarında kullanmışlardır. Osmanlı havacılık tarihi aslında XVIII. asrın sonra çeyreğinde balonlarla başlamıştır. Osmanlı topraklarında balonla ilk uçuşun hangi tarihte gerçekleştiği hakkında kesin bir bilgiye sahip değiliz. Ancak, bu konuda, 18 Mayıs 1875 tarihli The Times gazetesinde, 26 Mart 1785 tarihli yayınlanan bir mektupta, "Osmanlı Devletinin bilim ve sanatta geri kaldığı fikri kabul edilse de, ilk havacılık tecrübesinin başarıyla gerçekleştirildiği" yazmaktadır. Bu yazıda İranlı bir kişinin balonla uçtuğundan bahsetmektedir. Bununla birlikte, Osmanlı toprakları üzerinde kesin olarak bildiğimiz ilk balonla uçuş, Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgali sırasında Fransız baloncu Nicolas-Jacques Conte tarafından, 30 Kasım 1789 tarihinde Kahire'nin Özbekiye Mahallesiinde gerçekleştirilmiştir. Avrupa'nın pek çok ülkesinden gelen baloncular İstanbul'da çoğu zaman padişah ve diğer devlet ricaliyle halkın meraklı bakışları önünde gösteriler yapmış ve büyük iltifatlara mazhar olmuşlardır. Osmanlı tarihinde devlet eliyle ilk hava aracı edinme teşebbüsün 2. Abdülhamit'in Fransa'ya kabili sevk (kontrol edilebilir) balon ısmarlamasıyla başladığı ifade edilmektedir.

Balonculuk ile ilgili yapılan çalışmalar uçağın kullanılmaya başlanması ile duraklamış ve özellikle ilk dönemdeki değişimden sonra yenilik pek olmamıştır. Balonun sınırlı hareketi ve sabit bir yerde hedef olması çok yönlü hareket eden süratli döner ve sabit kanatlılar karşısında kan kaybetmesine neden olmuştur. Bir süre sonra askerî amaçla kullanımı mümkün olmadığından gündemden düşmüştür. Osmanlı Devleti sınırları içerisinde ilk motorlu uçağın uçuşu 1909 yılında gerçekleşmiştir. 1909 yılı Aralık ayında Baron de Catters, Voisin tipi tayyaresi; Louis Blériot de Blériot tipi tayyaresi ile İstanbul'a gelerek uçuş gösterilerinde bulunmuşlardır. Bu olaydan sonra Osmanlı ordusunda havacılığa ilgi duyulmaya başlanmış, Kur. Bnb. Ali Fethi Okyar Paris'e, Kur. Bnb. Enver Bey Berlin/Almanya'ya askerî ateşe olarak gönderilmiş ve havacılıkla ilgili bilgi toplamaları istenmiştir. Avrupa'da bu gelişmeler olurken Osmanlı Devleti de bu gelişmelere seyirci kalmamıştır. Osmanlı Devleti erkânı, çok sıkıntılı bir döneme denk gelmesine rağmen havacılıkta başlayan hızlı gelişmeye ilgi göstermekte tereddüt etmemiştir. Osmanlı Devleti, uçakların Türk ordusunda yer alması için oldukça erken davranmış ve batılı devletlerden geri kalmamıştır.



1910 yılında yapılan Trakya/Karıştıran tatbikatı sonucunda, mavi tümenlerin geceleri uzun yürüyüşler yaparak, gündüzleri ise gizlenerek kırmızı kuvvetlerin karşısında cepheye dâhil olmaları olayı Osmanlı ordusunda keşif yapacak uçak veya balonun olmayışının dezavantajını ortaya çıkarmış ve bunun üzerine Osmanlı ordusunda hava unsurlarının kullanılması gerekliliği ciddi olarak değerlendirmeye başlanmıştır. Bu gelişmeler sonucunda Kur. Yb. Süreyya (İlmen) Bey'in önerisiyle İstihkâm Müfettişliğine bağlı bir "Havacılık Komisyonu" (Tayyare Komisyonu) kurulmasını teklif edilmiştir. Bu teklifin uygun görülmesiyle; Süreyya Bey Başkanlığında, Fen Birlikleri Şube Müdürü İstihkâm Yarbayı Refik, İstihkâm Binbaşlarından Mehmet Ali ve Zeki Beylerden müteşekkil bir kurul 1 Haziran 1911'de oluşturulmuştur. Yine bu kapsamda Kur. Yb. Süreyya Bey'e; "Tayyare İstasyonu ve mektebi" kurmak için görev verilmiştir. İlk havacılar olan Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Kenan Fransa'daki Bleriot Okulu'na pilotaj öğrenimine göndermiştir. Tayyare Mektebi tesisi ve Tayyareci yetiştirilmesi hakkında askeri ataşeler vasıtasıyla muhtelif Avrupa müesseseleriyle yapılan görüşmeler sonucunda R.E.P tayyare fabrikasının teklifi uygun görülerek anlaşma imzalanmış ve 3 Mart 1912'de Uçuş Okulu

açılmıştır. Mehmet Fesa Efendi ile İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Efendi, Uluslar arası Havacılık Federasyonunun 780 ve 797 numaralı, Osmanlı ordusunun da 1 ve 2 numaralı uçuş brövesinin sahibi olmuşlardır.

Bunların yanı sıra Osmanlı Devletinde havacılığın ve hava sanayinin yeteri kadar tekamül etmemesinin bir diğer sebebi ise havacılığın “başsız” kalmasıydı. Osmanlı Devletinde havacılık harbiye nezaretinde Kıtaatı Fenniye Umum Müfettişliğine bağlı kurulmuştu. Havacılık konusunda her ne kadar birkaç subay bu işle uğraşıyor idiyse de, burası bir kumandan mevkii olmadığı gibi salahiyet sahibi bir makam da değildi. Kıtaatı Fenniye Umum Müfettişliğinden sonra gelen Yeşilköy Tayyare Mektebinin bir müddet sonra görevden alınan komutanı Binbaşı Cemal Bey’in görevden alındıktan sonra 28 Mart 1913’te Kıtaatı Fenniye Umum Müfettişliğine yazdığı dilekçe çok manidar olup günümüze de ışık tutmaktadır. Aşağıda bu dilekçeden alıntılar yapılmıştır:

“Bu mesleğe edilen fenalık tahsilimiz ile başlamaktadır...Altımıza her gün kırık bir tayyare verdiler....Tahsile gelen efradın her birine bir vazife vererek bir sanat sahibi yapmak yerine herkes her şeyi öğrensin dediler. Bir gün motorda çalışan bir gün kanatta çalıştı... Bu veçhile hiçbir şey öğrenmeden avdet ettiler... Paris’te bulunduğum sırada çalıştığım REP fabrikasına sipariş edilen tayyarelerin tesellüm ve tecrübesinde hazır bulunmaklığım fabrika tarafından teklif edilmiş idi. Mezkur tayyarelerin evvelce kazazede olmuş ve çürüğe çekilmiş tayyarelerin aksamından yapıldığını bildiğim ve gördüğüm için, fabrika tarafından dermeyan olunan teklifi red ile ahvali, mensup olduğumuz daireye bildirdim. Mateessüf mezkur tayyareler gene kabul edildi...”.

Cemal Bey’in yazmış olduğu dilekçe aslında, günümüzde gelişmiş devletlerin harp sanayileri söz konusu olunca tutundukları tavırların bir göstergesidir. Gelişmiş devletler silah ihraç ederken kullanımdan kalkmış, teknolojisi eskimiş olanlarını tercih etmektedir. O yüzden milli bir harp sanayi olmazsa olmazdır. İleri teknolojiler içeren savunma sanayinin güçlü olabilmesi için de ülkelerin ulusal teknolojik düzeyinin yükseltilmesi gereklidir.

1912- 1920 Yılları Arasında Türk Havacılığı

1911 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti İtalyanlar ile Trablusgarp Savaşına girmişti. Trablusgarp Savaşı başladığında İtalyan ordusunun 28 uçak ve 2 yönlendirilebilir balondan oluşan bir hava gücü vardı. İtalyan Hava Kuvvetinin Libya Savaşı’na katılımı, elverişli şartlar altında gerçekleşmişti. İtalyanlar uçaklardan faydalanarak ilk hava gözlemlerini yapmışlar ve ilk beyannamelerini havadan atmışlar, topçu ateşini uçakların yardımıyla düzenlemişlerdir. Fakat Osmanlı Devletinin elinde uçak ve uçucu olmadığı için bunlara hiçbir karşılık verilememiştir. Osmanlı devletinde havacılık alanında bu gelişmeler olurken Balkan Savaşı patlak vermişti. Balkan Savaşı başladığında Osmanlı devletinin hava gücü Yeşilköy’de kurulan Hava Okulu ile bu okul envanterinde olan uçaklardan ibaretti. Balkan Savaşları’nda, Osmanlı Devleti ile hasımlarının hava güçleri kıyaslandığında; düşman yaklaşık 18 uçağa (Yunanlılar 4, Sırplar 4, Bulgarlar 10) sahibiyken, Osmanlı ordusunda ise her biri iki uçaktan oluşan üç uçak müfrezesi mevcuttu. Havacılık Sanayinin de varlığından

söz etmek mümkün değildi. Bu dönemin en büyük sıkıntılardan biri de çok fazla kullanılan uçaklar için yeterli bakım ve onarımın yapılamaması, yine ciddi bir sorun olan bakım-onarım için Hava Mektebinde küçük bir atölyenin dışında yeterli teçhizatın olmamasıdır. Balkan Savaşı'nın birinci bölümünde hava faaliyetleri keşif uçuşlarından ibaret kalmış, savaşın ikinci ve üçüncü bölümünde de uçuşlar, umumiyetle keşif uçuşları halinde olmuştur. Savaşın ikinci bölümünde elimizde 8 uçak kalmışken, savaşın üçüncü bölümüne geldiğinde savaşa hazır yalnız 3 uçak kalmıştı.

Balkan Savaşının özellikle birinci evresinde Osmanlı Devleti hava araçlarından yeterince yararlanamamıştır. Bunun sebepleri arasında başta havacılık teşkilatının tesis edilmesiyle yakından ilgilenen Süreyya Bey'in Balkan Savaşının başlamasından üç ay gibi bir süre önce görevden alınarak başka bir göreve atanması, pilotlarımızdan bir kısmının eğitimlerini tamamlayarak ülkeye dönmesine rağmen tecrübe eksikliği ve bir kısmının da eğitimlerini tamamlamadan yurda dönmeleridir. O dönemlerde Albay Süreyya Bey'in Tayyare Mektebi ve Havacılık Hakkındaki Raporları, havacılığın gelmesi gerektiği nokta açısından çok önemlidir. Kur. Alb. Süreyya Bey 23 Eylül 1913 tarihinde Kıtaatı Fennîye ve Mevkii Müstahkeme Müfettişi Umumiliğine Tayyare Mektebi ve Havacılık Teşkilatının geliştirilmesi konusunda bir rapor hazırlamıştır. Raporda geçmiş üç yılda havacılık alanında yapılanları, "Eğer bu sınıfın bütçede tahsisatı yoksa gelişemez, zaten bu güne kadar yapılanlar da bin türlü zorluk içerisinde, itiraz ve red cevaplarına rağmen, adeta dilenerek, koparıldı" diyerek özetliyordu. Ancak Süreyya Bey'in bu raporu dikkate alınmamıştır. Ayrıca Orgeneral Muzaffer ERGÜDER'in Havacılık anılarında da "Her ülkede mali kaynakların ihtiyaca göre dağılması yetkisi, eski dönemlerin yetiştirdiği, kıdemli sınıflar erkanının elinde olduğundan, genç hava sınıfına az pay verilmiş ve bütçenin büyük kısmı, eski kuruluşların ve sınıfların paylarına ayrılmıştır." ifadelerine rastlamaktayız. Bu da aynı Süreyya Bey'in ifade ettiği gibi yeterli kaynağın ayrılmamasını doğrulamaktadır.



Avrupa ile Osmanlı Devletinin o dönemde havacılığı ve hava sanayisi karşılaştırıldığında; uçağın keşfinin gerçekleştiği tarihlerde Avrupa'daki teknik kabiliyet, benzin motorlarının tekâmül etmiş olması, elektrikten istifade edilmesi, mühendis, teknisyen ve sanatkârların

sayılarının oldukça fazla olması sebeplerinden dolayı Avrupalı Devletlerin açık ara ilerde oldukları aşikârdır. Ayrıca hükümetler uçak fabrikalarına tazminat, ikramiye vb. adı altında teşviklerde bulunuyorlar bu da birçok müteşebbisi uçak sanayi alanında yüreklendiriyordu. O dönemde Osmanlı İmparatorluğunda ise teknik olarak Tophane ve Zeytinburnu fabrikaları ve Haliç tersanesi dışında bir oluşum yoktu. Ordu dahilinde sanatkâr olarak tüfekçi, kamacı gibi az sayıda insan bulunuyordu. Yalnız bahriyede bir miktar sanatkâr bulunuyordu. Halkın ve ordunun teknikle alakası yoktu. Bu yolda her şeye yabancı idi. İlk Osmanlı Devleti pilotu olan Yüzbaşı Fesa Bey brövesini aldığında Fransa'da 780 kişinin bröve almış olması Osmanlı Devletinin havacılığa erken reaksiyon gösterse de pilot yetiştirme bakımından geride kaldığının göstergesidir.

Savaş esnasında bütçesi zayıflayan Osmanlı Devletinde ilk kez Mahmut Şevket Paşa Önderliğinde başlayan yardım kampanyaları düzenlenmiş, bu kampanyalardan elde edilen gelirler ile uçaklar satın alınmıştır. Mahmut Şevket Paşa 30 altın lira, Sultan Reşat 1000 altın lira bağışlarken; Serasker Rıza Paşa ve Mısırlı Prens Celaledin birer uçak bağışlamışlardır. Bununla beraber Rüsumat müdürlüğü, gümrük, maliye ve telgraf dairesi memurları, polis mektebi gibi birçok kaynaktan gelen bağışlarla birçok uçak alınıp ordu envanterine girmiştir. 1909-1914 dönemi içinde bağış yoluyla alınan uçak sayısı sekizdir. O dönem bir asker kaputunun 3 kuruş, bir kuzunun 25 kuruşa satıldığı, fert başına milli gelirin İstanbul'da 2.454 kuruş, Anadolu'da 979 kuruş olduğu; bir uçağın 108.000 kuruş motorunun ise 36.000 kuruş olduğu düşünülürse yapılan yardımların büyüklüğü anlaşılabilir.

Dünyada havacılığın gelişmekte olduğu yıllarda Avrupalı ülkelerin refah seviyesinin üst seviyelerde olmasına rağmen Osmanlı Devleti ekonomik sıkıntı içerisindeydi. Buna rağmen Avrupalı ülkelerle yarış devam ediyordu. Fransız havacıların gerçekleştirdiği Paris-Kahire Seferine karşılık vermek için uzun mesafeli bir sefere çıkılmıştır. Bu sefer ile dışarıda ve içeride meydana gelen politik gelişmeler karşısında Osmanlı halkının birliğini güçlendirmek amaçlanmıştır. Bir diğer amaç da Balkan Savaşlarının yarattığı acı hatıraları silmektir. Ayrıca Osmanlı padişahının halifelik nüfuzundan yararlanarak, bu yolda halkı Müslüman olan İngiliz sömürgelerinde isyanlar çıkartarak İngiltere'nin batı cephesini sömürge askerleri ile takviye etmesine mani olmaktı. 16 Ocak 1914'te Ütgm. Fethi ve Nuri Beyler, iki uçak ile İstanbul-Kahire uçuşunu planlamıştır. Ancak bu uçuş eldeki imkânların çok sınırlı olmasına rağmen Filistin'e kadar devam edebilmiştir. Orada Ütgm. Fethi ve Nuri Beylerin uçakları, birbiri peşinden, kötü şartlar ve yeterli bakım yapılamaması yüzünden kaybedilmiş, kendileri de şehit olmuşlardır. Bu geziye, Filistin'den itibaren Yzb. Salim Bey tarafından devam edilmiş ve 6 Mayıs 1914'te başarıyla sonuçlandırılmıştır. Türk havacılığının yeni toparlanmaya başladığı bir zamanda Şubat 1914 tarihinde, İstanbul'dan Kahire'ye kadar sürmesi planlanan bu sefer ile en deneyimli pilotlar ve kıymetli uçaklar kaybedilmiştir. İki yıllık geçmişi olan Türk havacılığı böyle bir yolculuk için tam manasıyla hazırlıklı olmadığı gibi araçlar da yok denecek kadar az ve bilhassa böyle bir sefer için yetersizdir. Bu sefer esnasında Osmanlı halkı tarafından yeni uçakların alınması için büyük bağışlar toplanmıştır. Ne var ki, kısa süre içinde gelişen iç ve dış gelişmeler sonucu toplanan bağış paraları amacına uygun olarak değerlendirilememiştir.

Balkan Savaşları sonrasında Osmanlı Devletinde uçak üretimi konusunda teşebbüsler olduğu bilinmektedir. Bunlardan ilki bir Macar Şirketi ile İstanbul'da uçak fabrikası kurulması ile ilgili girişimdir. Bu girişimin başarısız olduğu bilinmekle beraber sebebi anlaşılammıştır. Fethi KURAL'ın "Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri 1909-1913 isimli çalışmasından alınan bilgilere göre mektep 5 ay içerisinde tamamlanacak ve aşağıda yazılan şartlar geçerli olacaktır:

- *Mektebin öğrenim süresi 6 ay olacaktır.*
- *Mektebin öğretmen ve araç-gereç giderleri fabrikaca karşılanacaktır.*
- *Şirket mektebin yanında en modern uçakları üreten bir fabrika kurulacaktır.*
- *Motorlar şimdilik hükümetin uygun göreceği bir ülkeden alınacaktır.*
- *Zamanla Türk işçiler istihdam edilecektir.*
- *Belli sayıda uçak her an satın alınmak üzere hazır bulundurulacaktır.*
- *Sivil kişilere de pilotaj eğitimi verilecektir.*
- *Yeni buluşlar gizli tutulacaktır.*

Bu fabrikanın açılmamış olması hava harp sanayi açısından bir kayıptır. Bu fabrika kurulmuş olsaydı belki Osmanlı Devleti hava harp sanayi konusunda bir ilerleme kaydedebilecektir. Bu alanda yapılan ikinci bir teşebbüs ise; Temmuz 1914 tarihinde İstanbul gazetelerinde yer alan bir girişimdir. Hayri Bey ve Rıza Bey adlarında otomobil teknisyenliği bilgisi olan kişiler Tophane askerî fabrikasına müracaat ederek uçak yapma arzularını dile getirmişlerdir. Bu kişilere müsaade edilmiş, işe başlanmış ama imal edilen uçak uçurulamamış ve ikinci teşebbüs de yarım kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinde Osmanlı devleti gerek havacılık sanayi gerekse uçak miktarı açısından oldukça kötü seviyedeydi. Almanya'nın yanında savaşa giren Osmanlılar birçok cephede savaşmak zorunda kalmıştı. Osmanlı Devleti savaşa girdiğinde işe yarar nitelikte altı adet uçak vardı. Savaş süresince uçakların doğru dürüst onarımının yapılacağı bir tesis kurulamamıştır. Osmanlı ülkesinde havacılık sanayi adına bir gelişme olmamıştır. Birinci Dünya Savaşında Alman Subayları Türk Hava Kuvvetlerinin yönetimini üstlenmiştir. Özellikle Yüzbaşı SERNO, Tayyare Mektebi'nin komutanı olarak görev yapmış, Osmanlı ordusunun tüm havacılık teşkilatının yeniden yapılandırılması ve tüm cephelerde ihtiyaç duyulan hava kuvvetlerinin de tesis edilmesi için çalışmış ve bugün Hava Harp Okulu ve Atatürk Havalimanı'nın bulunduğu Yeşilköy'deki mevcut tesislerin büyütülmesinden işe başlamıştır. Ayrıca pilot ve teknisyenlerinin eğitimlerini organize etmekle kalmamış, uçuş meteorolojisi ve motor bakımı müdürlüklerini de kurmuştur. O dönemki Hava Kuvvetlerimizde yer alan uçakların pervane ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla bir atölye kurulmuş olup bu atölye haftada 4 adet pervane imal edebiliyordu. Savaşa girildiği tarihte uçak sayısı altı iken, Almanların etkisiyle bu sayı 1915 yılı sonunda 40'a, sonraki yıllarda 100 uçağa ulaşmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonunda toplam 450-460 uçak Osmanlı Ordusunda görev yapmıştır. Bu rakama 150 uçakla Osmanlı Ordusuna katılan Alman bölükleri de dahildir.



Başlangıçta savaşa 10 pilotla girilmiş, savaş sonundan bu rakam 100'e yükselmiştir. Bu rakama 150 Alman pilot ve 1500 Alman teknisyen eklenmelidir. Birinci Dünya Savaşı boyunca 17 Kasım 1919 tarihi Hava Müfettişliği raporuna göre kayıtlara giren uçakların % 85'i ve uçuş okulu mezunu pilotların % 75'i kaybedilmiştir. Uçakların onarımı dışında hava harp sanayi ve uçak üretimi konularında hiçbir gelişme olmamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1916 yılında Türk ordusunun uçak, motor ve teknik personel eğitimi ihtiyacı sürekli artıyordu. Bunların Türkiye içinde çözümlenmesi için bir Uçak ve Uçak Motor Fabrikası'nın kurulması gündeme gelmiştir. Bu konunun araştırılması için Prusya Harbiye Bakanlığı'ndan Yzb. Bartsch ve Bonz Firması Temsilcisi Bronzin ile birlikte İstanbul'a gelmiştir. Yapılan incelemede Türkiye'nin teknik sahada yetersiz olduğu gerekçeyle uçak üretiminin mümkün olmayacağı değerlendirilmiştir. Yine bir başka girişimci olan Stinnes Firması da aynı gerekçe ile fabrika kurmaktan vazgeçmiştir. Birinci Dünya Savaşından Osmanlı Devletinin savaştığı cephelerde gerçekleşen önemli havacılık olayları şunlardır:

Çanakkale Cephesi Hava Faaliyetleri

Başlangıçta boğaz çevresi ve dışında keşif uçuşlarıyla denizaltı gözlemleri yapılmıştır. Savaş başında düşmanın 72 uçaklık kuvvetine karşı Osmanlı Devletinin elinde yalnızca bir uçak vardı. Daha sonra gelen ikinci uçak ile birlikte keşif faaliyetleri yapılmıştır. Düşmanın mağlup olması sonucunda, geri çekilme keşifleri yapılmıştır. 45 İngiliz ve Fransız uçağı düşürülmüştür.

Kafkas Cephesi Hava Faaliyetleri

Bu cephede başlangıçta iki taraf da uçak kullanmamıştır. Daha sonra burada bulunan 3. Orduya bir adet hava bölüğü verilmiş, bu bölük başarılı keşif görevleri icra etmiştir. Bölgede bulunan 2. Ordu emrine yine bir uçak bölüğü verilmiştir. Rus ordusu çekildikten sonra bu kesimdeki hava hareketi Türklere katliam yapan Ermenilere yönelik keşif ve bombalama hareketi şeklinde olmuştur. 3 Rus uçağı düşürülmüştür. Kafkas hareketinde Osmanlı Hava unsurlarının eldeki tüm imkansızlıklara ve Rus Hava Kuvvetlerinin nicel-nitel üstünlüğüne rağmen kara birliklerine keşif-gözetleme görevlerinde yardımcı oldukları, önleme ve hava bombardıman görevlerinde kısıtlı katkı sağlansa dahi girilen hava muharebeleriyle askerin moralini yükselttikleri aşikardır.

Filistin Cephesi Hava Faaliyetleri

Uçak yetersizliğinden dolayı başlangıçta uçak kullanılamamıştır, İngiliz ve Fransız uçakları bölgede keşif faaliyetleri icra etmişlerdir. Propaganda ve keşif amacıyla elde bulunan bir uçak bu cepheye gönderilmişse de kırım geçirmiştir. Daha sonraları iki uçak bölüğü gönderilmiş, bu bölükler asi Arap kuvvetlerine karşı Hicaz demiryolunu, Kıbrıs Adasını korumakla görevlendirilmişlerdir. Toplam 60 İngiliz uçağı düşürülmüştür.

Irak Cephesi Hava Faaliyetleri

Bu cephede uçak olmamasına rağmen ele geçirilen İngiliz uçakları kullanılmıştır. Daha sonra bu cepheye yarım bölüklük bir uçak kuvveti verilmiştir. Bu bölük Şeyh Said ve General Townshend kuvvetleriyle savaşmıştır. Daha sonraları cephedeki bölük sayısı üç çıkarılmış olup bu bölükler başarılı keşif ve bomba uçuşları yapmışlardır. Bu cephede toplam 42 İngiliz uçağı düşürülmüştür.

Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde Osmanlı Devletinin elinde çok az miktarda uçak kalmıştı. Almanların da geri çekilmesiyle beraber Osmanlı Devleti elinde muhtelif cinsten 45 uçak bulunmaktaydı (bunların yarısından fazlası uçabilecek durumdaydı. ve az sayıda Türk pilot kalmıştır. Mondros Mütarekesinin 30 Ekim 1918 yılında imzalanmasıyla beraber, düşman işgalinin getirmiş olduğu karışıklık ve şaşkınlık günlerinde, birliklerimiz dağılmış ve her şey sahipsiz kalmıştı. Yeşilköy (Ayastefanos)'ün İngiliz ve Fransız Kuvvetlerince işgal edilmesi sonrasında Türk personel ve tayyareleri Maltepe İstasyonuna taşınmışlardır. Maltepe İstasyonu'nda bulunan Türk Havacıları, tehlikeli şartlar altında Anadolu'ya geçmeye başlamışlardı. Maltepe İstasyonu'nda bulunan havacıların, uçakların ve mühimmatın Anadolu'ya geçirilmesi işi, İstanbul'un resmen işgal edildiği 16 Mart 1920 tarihinden sonraya kalmıştı. Bu dönemde havacılık tehlikeli şartlarda gerçekleştirilmeye çalışılmış, bir kısım pilotlar ve görevliler bu sebepten tutuklanmışlardı. Çok zor şartlarda Maltepe Hava İstasyonu'na taşınan havacılar burada da rahatsız edilmiştir. Osmanlı Ordusu hava unsuru personelinin kısıtlı imkânlarla savaş yıllarındaki fedakârlıklarını bilen işgal kuvvetleri, harp sonrası Türk havacı personelin Maltepe İstasyonu'ndan kaçarak Anadolu Harekâtına katılmaları ve Millî Kurtuluş Hareketi'ni güçlendirmeleri ihtimali korkusuyla Türk havacıları sürekli şüpheli yaklaşmışlardır.

Anadolu'da başlayan Millî Mücadele karşısında İstanbul yönetimi askerî tedbirler kapsamında oluşturulan askerî güce hava unsurunun da dâhil edilmesini öngörmüştür. Havacılar bu tasarrufa, Anadolu'ya geçerek Millî Kuvvetler safına katılmalarına bir araç olacağı için destek vermiştir. Ne var ki niyetleri kısa süre içinde anlaşılmiş olduğundan onlara görev verilmemiştir. Damat Ferit ile de bir görüşme yapılmış olmasına rağmen sonuç alınamamıştır. Kartal Maltepe'deki depodan 6-7 Haziran 1920 tarihinde Anadolu'ya uçak kaçırma girişimi üzerine İngilizler depoları bombalayarak uçakları tahrip etmiştir. Maltepe İstasyonu'nda bulunan 43 uçağın yarısından çoğu uçar durumda olmasına rağmen bu uçaklardan hiçbiri Anadolu'ya geçirilememiştir. Bunun üzerine Sevr antlaşmasından 2 ay önce 28 Haziran 1920 tarihinde Damat Ferit Paşa'nın emri ile Osmanlı devletinin son havacılık teşkilatının lağvedilip personelinin dağıtılması ile Osmanlı dönemi havacılığı sona ermiştir. 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Antlaşması ile Türk ordusunun iyice zayıflatılması ve sembolik bir güç haline getirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla antlaşmaya konan maddelerin durumu şöyleydi;

Madde 191: Türkiye'de Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri unsurları bulundurulmayacak, kabili sevk balonlar muhafaza edilmeyecektir.

Madde 192: Antlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren iki ay zarfında Türk Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri mevcut personeli terhis edilecektir.

Madde 194: Bu antlaşmanın yürürlüğe girişinden 6 ay zarfında bütün uçakların uçuş aletleriyle motorlarının ve bunların aksamının Türkiye'de imali, ihraç ve ithali tamamen yasaklanmıştır.



İstanbul hükümetinin bu teslimiyetçi politikası karşısında, havacılar Anadolu hareketine katılmak amacıyla bir Anadolu'ya kaçıyorlardı. Bazı pilotlar ulusalçıların hava gücüne katkı sağlamak için 4 adet uçağı uçuşa hazır hale getirip gizlice Anadolu'ya kaçmayı planlıyorlardı. Ancak koşulların uygun olmayışı ve teknik yetersizliklerden ötürü iki uçak kalkış anında kırılmış, birinde yangın çıkmış, sadece bir Albatros-D III av uçağı kalkışta başarılı olmuştur. Uçakla kaçmayı başaramayan personelin bir kısmı da İngiliz birliklerine gözükmeden Adapazarı'na geçebilmiştir. Albatros-D III av uçağı İznik yakınlarında yaşadığı mecburi inişte telgraf tellerine takılarak ağır kırım geçirmiştir. Parçalanan uçaktan sağ olarak kurtulan pilot Mustafa Kazım uçağı getirememişse de, Konya'ya ulaşabilmiştir. Elinde hiçbir uçağı kalmamış, personeli Anadolu'ya kaçmış ve kaçmaya devam eden Kuva-yı Havaiye Müfettişliği'nin muhafaza edilmesi anlamsız olacağından, müfettişlik Damat Ferit Paşanın emriyle 24 Haziran 1920'de lağvedilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nin son havacılık teşkilatı bir başka deyişle Osmanlı Hava Kuvvetleri sona ermiş oluyordu.

Birinci Dünya Savaşı boyunca Türk havacıları, canlarını ortaya koyarak yararlılıklar göstermiş, yedek parça, benzin, kalifiye personel olmamasına karşılık savaşmaya devam etmişlerdir. Fakat Osmanlı Devleti'nin harpten yenilmiş olarak çıkması havacılığın sona ermesine neden olmuştur. Birinci dünya savaşında hava harp sanayinin varlığından söz etmek mümkün değildir. Almanya'nın desteğiyle ve imkanlar zorlanarak uçaklar tedarik edilmiş, pilot yetiştirilmeye çalışılmıştır. Herhangi bir fabrika, imalathane vb. kurulamamıştır. Amaç aniden yaklaşan savaşta hava kuvvetinden faydalanmaktır. Bu yönde tedbirler alınmıştır.

Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk Havacılığı

Birinci Dünya Savaşının bitmesiyle beraber, savaşta müttefikimiz olan Alman havacı personel de ülkesine dönmüştü. Alman personel ve teknisyenlerin gitmesiyle beraber büyük Hava Müfettişi Umumiliğinin kuruluş ve kadro olarak adından başka bir şeyi kalmamıştı. Bu nedenle 1919'da hava kuruluşları küçültüldü. Balon, uçaksavar ve meteoroloji kuruluşları kaldırıldı. Birinci Dünya Savaşından kalan uçak döküntüleriyle İstanbul, İzmir, Konya'da birer Tayyare İstasyonu, Elazığ ve Diyarbakır'da birer Tayyare Bölüğü kuruldu. İstanbul'dan ve yurdun dört bir yanından kaçabilen tayyareciler ve ustalar kaçarak Konya'da bulunan Tayyare İstasyonuna gelmişti. 182 fabrika ustası, 11 tayyare ustası, 75 usta mektebi öğrencisi dahil 268 kişi Anadolu'ya geçmiştir. Bu istasyonda birbirinden farklı marka modellerde uçaklar üzerinde hummalı bir çalışma başlamıştı. Amaç mümkün olduğu kadar uçağı faal hale getirip, savaşlarda av, keşif ve propaganda amaçlı kullanmaktır. Bu dönemde hava savunma sanayinde de büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın başında Hava Kuvvetlerinin ilk çekirdeğini Anadolu'da toplanan pilot, rasit, makinistlerle, Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçaklar teşkil etmiştir. Millî Savunma Bakanlığı'nın 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emri ile Ankara Hükümeti'nin ilk Hava Kuvvetleri teşkilatı kurulmuştur. T.B.M.M. hükümetinin havacılık ve hava sanayi konularına verdiği önemi Konya'dan trenle Ankara'ya gösteri ve propaganda yapma amacıyla getirilen üç uçaklık filodan anlayabilmekteyiz.

Havacılığın teknik anlamda ilkel şartlarda yürütülüyor, Türk insanının zekasına bu alanda da tanık olunuyordu. Konya Çarşısı'ndaki demirci dükkânındaki aletlerden ve manifatura mağazalarındaki malzemelerden istifade etmek suretiyle uçaklardan bir kısmının tamirleri yapılıyor, tedarik edilen kaput bezleriyle uçakların gövde ve kanatları kaplanıyor, tutkal ve ayakkabı çivisi ile de yapıştırılıp tutturuluyordu. Tamir işleminde en önemli olan safha ise gövde ve kanatların kayganlığının temin edilmesiydi. Bu işlem için " emayit " ismi verilen bir maddenin kullanılması gerekiyordu. Emayit o dönemin Türkiyesinde tedariki çok zor bir malzemeydi. Emayit ile ilgili Emekli Orgeneral Muzaffer ERGÜDER'in Havacılık Anılarından bir alıntı aşağıda sunulmuştur:

"Batı Cephesi'nin ilk tayyare birliğini oluşturmaya çalışan on beş, yirmi havacı subay ve teknik personelin Konya'dan getirdikleri birkaç eski tayyareyi tamir etmek için yaptıkları çalışmayı dikkatle izliyordum. Bir gün, bir tayyarenin kanat bezine fırçalarla bir sıvının sürüldüğünü görmüş ve bunun ne olduğunu sormuştum. Alınlarından terler akan bu personel, Efendim, işe yarayabileceğini umduğumuz tayyarelerin kanat ve gövde bezleri, basıncın etkisiyle gevşemiş ve özelliklerini kaybetmişlerdir. Bunların ancak emayit denilen bir sıvı ile gevşeklikleri gerdirilebilir. Bizim emayitimiz yoktur. Aklımıza şöyle bir çare geldi. Patates suyu, yumurta ve paça suyunun karışımından elde edebileceğimiz sıvı, belki emayitin yerini tutarak, gövde bezlerine gerekli olan özelliği kazandırabilir. İşte şimdi bu işleme başladık... Soyumu, Türk'ü düşündüm. Yokluk zamanlarında yoku var eden bu kuvvetin evlatlarını, karıncalar gibi çalışmalarını karşısında, bir an için sonuca inanmamış olmaktan dolayı utancımı saklayarak, onlara başarılar dileyip yanlarından ayrıldım."



Konya Tayyare İstasyonundaki onarım faaliyetleri devam ederken Temmuz ortalarında uçaklar hazır hale gelmeye başlamıştı. Bunun üzerine Genelkurmay tarafından Kartal Müfrezesi adı altında bir müfreze hazırlanmış ve en deneyimli av pilotları bu müfrezeye atanmıştır. Kartal Müfrezesi, Türkiye Büyük Millet Meclisi ordularının Batı Cephesindeki ilk muharip birliği olmuştur. Konya'da olağanüstü şartlarda uçuşa hazırlanan tayyareler Eskişehir'e yollanırken 1920 yılında istasyon Eskişehir'e taşınarak faaliyetler Eskişehir'de yürütülmeye devam etmiştir. Bu taşınma işlemi, Eskişehir'in cepheye yakınlığı olarak yorumlanmaktaysa da, esas neden, Eskişehir'de çok iyi teşkilatlanmış, zengin tezgah parkına sahip demiryolu onarım fabrikasının bulunuşudur. Birinci Dünya Savaşında sadece müttefikimiz olan Almanya'dan silah sağlanırken, bu tarihlerde savaş halinde bulunmamıza rağmen Fransa ve İtalya'dan ayrıca Rusya'dan uçak ve malzemesi sağlanmıştır. Fransa'dan önce 19, sonradan da 9 uçak olmak üzere toplam 28 uçak ve bunlara ait yedek malzeme alınmıştır. İtalya'dan 2 uçak satın alınmıştır. Mondros Mütarekesinden sonra Anadolu'yu işgal etmiş olmalarına rağmen İtalyanlar, Anadolu halkının sempatisini kazanmaya çalışmışlardır. Ayrıca bir diğer amaç da ellerindeki savaş artığı malzemeyi Türklere satarak gelir elde edebilmektir.

İşte bu şartlar içerisinde havacılarımız, keşif bombalama ve av uçuşlarıyla Milli Mücadele Savaşındaki cepheleri desteklemişlerdir. Özellikle Batı Cephesinde yoğun keşif faaliyetleri

yapılmıştır. Birinci İnönü Savaşı'nda mevcut iki uçak ile İkinci İnönü Savaşı'nda yine Türk Hava Kuvvetleri oldukça yetersiz uçaklar ile harbe katılmışlardır. Sakarya Savaşı sonuna kadar Hava Kuvvetleri'nin 9–10 uçağı vardı, ancak bunlardan cephede ikisi kullanılabilmiştir. Bunun ikisi Yunanlılardan ganimet olarak alınmıştır. Sakarya Savaşı boyunca Türk havacıları, Yunan ordusunun miktarı ve arazide dağılışı konusunda elde ettiği değerli bilgileri Batı Cephe Komutanlığı'na zamanında ileterek, savaşta önemli görevler icra etmişlerdir. Türk Hava Kuvvetleri milli mücadele döneminde 20 pilot, gözlemci ve teknisyen subay, 10 sivil ve gedikli erbaş (astsubay) pilot ile 10 makinist ve teknisyenden oluşuyordu. Uçak sayısı ise 9 keşif, 1 okul ve 4 av uçağından ibaretti. Kurtuluş Savaşının başlangıcında sadece bir kadro halinde bulunan hava teşkilatı bu süre zarfında tüm maddi imkansızlıklara rağmen yeniden teşkil edilmiş ve adeta baştan yaratılmıştır. Bütün imkansızlıklara rağmen uçakların yerinde ve zamanında yaptığı keşifler sayesinde Yunan birlikleri hakkında ayrıntılı bilgi edinildiği gibi uçaklar tarafından atılan beyannamelerle Yunan birliklerine psikolojik bir baskı da yaratılmıştır.

Kurtuluş Savaşı süresince havacılarımız başta benzin olmak üzere birçok malzemede sıkıntı yaşamışlardır. İhtiyaç duyulan benzinin bir kısmı Rusya'dan temin ediliyordu. Uçakların bazısında kullanılan yüksek oktanlı benzin ise ancak çok pahalı fiyatla, İtalyanlardan Antalya yolu ile sağlanabiliyordu. Büyük zorluklarla temin edilen bu benzinler tenekeler içinde, at ve katır sırtlarında ve çok zor şartlar altında Batı Cephesi'ndeki uçak bölüklerinin bulunduğu meydanlara gönderiliyordu. Uçak bombalarında ise sıkıntı daha büyüktü. 1920 yılında envantere bulunan mühimmat, 10 kiloluk bombalardan sadece 50–60 adetti. Bu ihtiyaç top mermilerini uçak mermisine çevirmeye ve döküm işlemiyle bomba imaline çalışılarak giderilmiştir. İtalyanlardan alınan 20 adet Spad XIII uçaklarına Almanlardan kalan silahların monte edilmesi sayesinde, Yunanlılar Türk cephe hattına yaklaşamaz olmuşlardı. Türk birlikleri düşmanın muhtemel harekât tarzına göre vaziyet alma imkânı bulmuş ve bu planlar Yunanlılar tarafından hiçbir zaman anlaşılammıştır. Kurtuluş Savaşında Türk havacıları Birinci Dünya Savaşından arta kalan hurda, demode uçaklarla, araç-gereç ve yakıt yokluğu içerisinde, çoğu düşmandan ele geçirilen uçaklarla önemli görevler icra etmişler, Orduya birçok yararlı bilgiler vermişler, düşmanı yıldırılmışlar ve görevlerini en üstün düzeyde yerine getirmişlerdir.

Yararlanılan Kaynaklar

Cevat Sarıkaya, Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayii

Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayi

Ekmeleddin İhsanoğlu, "Çağını Yakalayan Osmanlı", Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış

Keyüsk, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)

Sedat Güldoğan, Türkiye'de ve Dünyada Havacılık Sanayi

Cenk Avcı, Çanakkale Cephesinde Hava Savaşları

Salim Aydüz, Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi

Ünal Yılmaz, Türkiye’de Uçak Sanayisinin Gelişimi

Abdurrahim Fahimi Aydın, Tayyareden Uçağa: Milli Hava Harp Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar

Allessandro Vagnini, İtalyan-Türk Savaşında İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı

*Bu çalışmanın tüm hakları, Cevat Sarıkaya’ya aittir.

[status draft]

[nogallery]

[geotag on]

[publicize off|twitter|facebook]

[category istihbarat]

[tags HAVACILIK & HAVA ULAŞIMI DOSYASI, Türk Tarihi, Havacılık, Önemli]