

Türk Havacılık Tarihine

Kısa Bir Yolculuk

Dr. Özlem Kılıç Ekici [TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi

Sıcak hava balonlarını saymazsak ilk insanlı uçuşların gerçekleştirilme tarihi 1900'lü yılların başına rastlar. Orville ve Wilbur Wright kardeşler, kontrol edilebilir bir motoru bulunan bir hava aracını uçurdular 17 Aralık 1903 tarihinde, geleceği nasıl etkileyeceklerini elbette öngöremezlerdi. Ulaşım ve haberleşmede olacak değişimleri belki hayal edebilirlerdi ama insanlığın bitmek bilmeyen savaşlarında gökyüzünün ve hatta uzayın yeni birer cephe hâline geleceğini asla düşünemezlerdi.

O yıllarda dünyada birçok devlet havacılık teknolojisine ve savaş filolarının oluşturulmasına yoğunlaşmıştı ancak Osmanlı Devleti bu gelişmeleri ekonomik nedenlerden dolayı yakından takip edememiş ve uluslararası havacılık sektöründe geride kalmıştı. Türk tarihindeki en önemli havacılık çalışmaları ve faaliyetleri Cumhuriyet döneminde başladı ve günümüze kadar başarıyla ulaştı.



*“İstikbal göklerde dir!
Çünkü göklerini koruyamayan milletler
yarınlarından asla emin olamazlar.”*

Gazi Mustafa Kemal Atatürk



Osmanlı'da Havacılık Faaliyetlerinin Başlaması

Osmanlı Devleti ilk havacılık faaliyetlerine 1909 yılında başlamıştı. İstanbul ve İzmir'de Fransız bir mucit tarafından gerçekleştirilen sıcak hava balonu uçuş gösterilerinin ardından hazırlanan bir raporda, uçağın çok önemli bir buluş olduğundan, savaşlarda uçakların kullanılma ihtimalinden ve bu gelişmelerin gerisinde kalmamak için Osmanlı'nun tedbir alması gerektiğinden bahsedilmişti. Askeri bir heyet 1910'da Avrupa'ya gidip havacılık alanındaki gelişmeleri incelemiş ve Paris'te yapılan Uluslararası Havacılık Kongresi'ne katılmıştı. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın öncülüğünde 1911'de orduda ilk havacılık birimi kurulmuş, Teğmen Yusuf Kenan ve Yüzbaşı Fesa Bey pilotaj eğitimi için Fransa'daki Bleriot Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderilmişti. Eğitim sonrasında bu iki Türk subayı Osmanlı ordusunun satın aldığı Deperdussin modeli iki uçağı Fransa'dan ülkemize getirmişti.

İlk uçağın havalandığı 1903'ten kısa bir süre sonra, 1911 yılında, Trablusgarp Savaşı'nda, uçaklar tarihte ilk kez İtalyanlar tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na karşı kullanıldı. Bu savaşta Osmanlı ordusu hava kuvveti olarak bir uçak kullanamamıştı ama yerden açılan ateşle bir İtalyan pilotu inişe zorlayarak tarihin uçak düşüren ilk ordusu unvanını kazanması havacılık adına tek tesellisi oldu. 1912'de Sefaköy ile Yeşilköy arasında ilk havaalanı yapıldı ve Yeşilköy'de açılan Hava Okulunda Türk ordusu ilk havacı subaylarını yetiştirmeye başladı.

İlk Türk havacı subaylar eğitim sırasında



İlk Türk pilotlar Yusuf Kenan Bey ve Yüzbaşı Fesa Bey



Balkan ve I. Dünya Savaşları

Balkan Savaşları'nda (1912-1913) Osmanlı'nın elinde keşif ve eğitim amaçlı kullanılan 17 uçak vardı. Ancak savaşların sonunda bunların çoğu kaybedilmişti. I. Dünya Savaşı öncesinde büyük maddi fedakârlıklarla Fransa'ya ısmarlanan kara ve deniz uçaklarına ise savaş başladığında Fransa el koydu.

I. Dünya Savaşı (1914-1918) sırasında uçaklar savaşa katılan hemen hemen tüm devletler tarafından keşif, destek, taarruz ve psikolojik harekât amacıyla sıkça kullanılıyordu. Bu dönemde dünya havacılık teknolojisi yeni yeni oluşmaya başlamıştı ve savaşta kullanılan uçaklar saatte yaklaşık 70-120 km hızla uçabiliyor ve en fazla 1.000-1.500 metre yükselebiliyorlardı. Uçakların taşıdıkları savaş mühimmatı olan 5-15 kg'lık bombalar ve içi çivi dolu kutular hedeflenen bölgelere uçaklardan elle atılıyordu.



Birinci Türk Tayyare Bölüğü

Savaş başladığında Osmanlı'nın sadece sekiz uçağı vardı. Bunlar da çeşitli cephelere dağıtılmış, çoğu da kısa zamanda arızalanarak kullanılamaz hâle gelmişti. Bu uçaklardan bir tanesi olan Ertuğrul, Bleriot XI-2 modeli bir kara uçağıydı ve Çanakkale Cephesi'nde boğazda keşif amaçlı kısa uçuşlar yapıyordu.

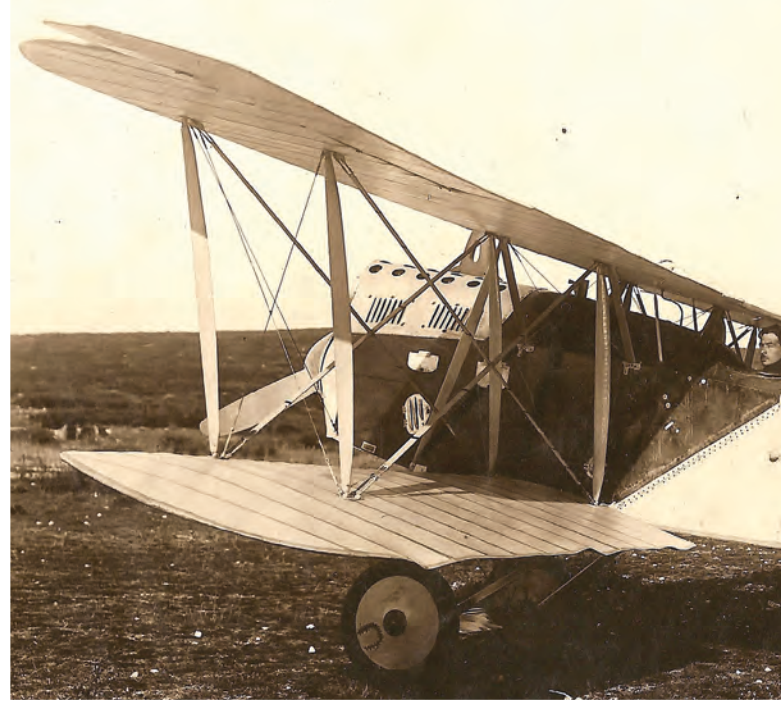
Müttefik Almanya tarafından Osmanlı'ya üç adet Albatros BI ve bir adet Rumpler B.I modeli savaş uçağı gönderildi. Bu uçaklardan üç tanesinin Çanakkale Cephesi'ne gönderilmesi planlanıyordu ancak bunlardan sadece Rumpler B.I tipi uçak deniz savaşı öncesi cepheye iletilebildi ve savaştan birkaç saat önce Bozcaada yakınlarında geniş kapsamlı bir keşif uçuşu yaparak İtilaf Devletleri'nin deniz gücü birlikleri hakkında önemli tespitlerde bulundu. Bu keşif uçuşu sırasında elde edilen bilgiler kazanılan deniz savaşı zaferine önemli katkılar sağladı.

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Birinci Türk Tayyare Bölüğü'nde 15 Türk ve 23 Alman havacı subay görev yapmıştı. Savaş süresince, İtilaf Devletleri'nin uçaklarından 17'si Osmanlı topçusunun yerden açtığı ateş sonucunda olmak üzere toplam 60 uçağı düşürüldü. Uçakların düşürülmesi hava-hava muharebeleri, topçu atışları ve piyade atışları neticesinde gerçekleşti. Türk havacılığı, kendisine verilen her türlü görevi büyük bir cesaretle yerine getirdi ve yapılan başarılı uçuş görevleri ile Türk zaferine büyük katkı sağladı. Harekâta, sekiz adet hava ve bir adet deniz uçağı aktif olarak katıldı. Çanakkale Savaşı'nın başından I. Dünya Savaşı sonuna kadar Türk havacılığı dört uçak kaybettiyse de Türk havacılarından hiçbiri hayatını kaybetmedi.

Kurtuluş Savaşı Yılları (1919-1923)

Birinci Dünya Savaşı kaybedilince Alman teknisyenler ve pilotlar ülkelerine geri döndü. Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra Yeşilköy Havalimanı, işgal güçlerinin denetimine girdi. Türk tayyare bölüklerinin uçuşları engellendi ve uçaklara el koyuldu. İstanbul'dan Anadolu'ya Kurtuluş Savaşı'na katılmak amacıyla geçebilen havacılar, Konya Tayyare İstasyonu'nda toplanarak ellerinde bulunan sınırlı sayıdaki arızalı uçakları onarmaya başladılar. Uçakların onarılması için gerekli olan malzemeler ya yurt dışından binbir zorluklarla getiriliyor ya da işgal ordusu mensuplarından para karşılığı temin ediliyordu. Uçakların onarılmasıyla birkaç uçaktan oluşan bir Tayyare Bölüğü kurularak Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey'in komutasına verildi.

Hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için hükümetin yaptığı girişimler ve vatansever kişilerin yardımları neticesinde Almanya, Fransa ve İtalya'dan uçaklar satın alındı. Bu uçaklar Ankara Hükümeti'ne satılırken üzerlerindeki silahlar özellikle sökülmüştü ve hiçbirinde makineli tüfek yoktu. Konya Meydanı'ndaki askeri depoda, Alman uçaklarından kalma makineli tüfekler bu uçaklara takılarak cephelere keşif ve saldırı amacıyla gönderiliyordu. Kurtuluş Savaşı'nda, özellikle de Büyük Taarruz sırasında, görev alan Türk pilotlarımız tüm imkânsızlıklara rağmen büyük başarılarla ve kahramanlıklara imza atarak zaferin kazanılmasına katkı sağladılar.



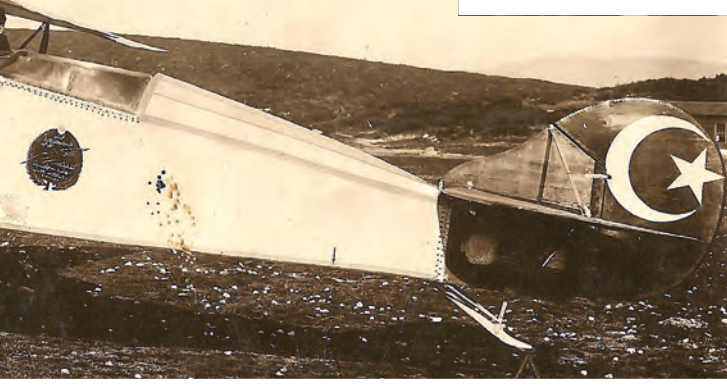
Vecihi Hürkuş ve İlk Türk Uçağı

Hem I. Dünya Savaşı'nda hem de Kurtuluş Savaşı'nda pilot olarak görev alan Vecihi Hürkuş, 1917'de Kafkas Cephesi'nde bir Rus uçağı düşürmüş ve Kafkas Cephesi'nde uçak düşüren ilk pilot olmuştur. 1922'de Kurtuluş Savaşı'nın son uçuşunu yapmış ve İzmir Seydiköy (Gazimir) Hava Meydanı'nı Yunan ordusundan geri almıştır.

Savaş sonrası İzmir Seydiköy'de açılan Tayyareci Okulunda, ayrıca Kara ve Deniz Okulunda eğitimler vermeye başladı. Aynı dönemde girişimci ruhuyla uçak tasarımları yapıyor ve projelendiriyordu. 14 Haziran 1923'te Vecihi K-VI eğitim ve keşif uçağının teknik çizimlerini tamamlayarak Hava Kuvvetlerine teslim etti. 28 Ocak 1925 tarihinde de ilk Türk uçağı olan Vecihi K-VI ile ilk uçuşunu gerçekleştirdi.



Türkiye'nin ilk uçak tasarımcısı ve üreticisi Vecihi Hürkuş (1896-1969) ile ilk Türk uçağı Vecihi K-VI



Türk Tayyare Cemiyeti

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin lideri Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal göklerde!" sözü doğrultusunda, havacılığa verdiği önemin bir göstergesi olarak, 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu. Amaç dışarıya bağımlılığı azaltmak ve Türkiye'nin kendi uçaklarını üretebilmesini sağlamaktı.



TOMTAŞ

7 Eylül 1925 tarihinde %51'lik hissesi Millî Müdafaa Vekâleti, %49'luk hissesi ise Alman JUNKERS firmasına ait Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu.

TOMTAŞ'ın ilk projesi, uçak imalatı, bakım ve onarımı için 1926'da Kayseri'de Türkiye'nin ilk uçak fabrikasını kurmak oldu. Aynı süreçte Kayseri'de bir Makinist Mektebi kurulmuş ve personel eğitim için Almanya'ya gönderilmişti.

Türkiye'nin ilk uçak fabrikasında 30 adet JUNKERS A-20'nin montajı tamamlanarak Eskişehir Hava Üssü'ne teslim edildi ve ilk deneme uçuşları Vecihi Hürkuş tarafından yapıldı. TOMTAŞ 3 Mayıs 1928'te ekonomik nedenlerden dolayı kapatıldı.

JUNKERS A-20 Uçağı



Kayseri ve Etimesgut Tayyare Fabrikaları

1933 yılında Millî Savunma Bakanlığına devredilen Kayseri'deki fabrikada 1926'dan 1941 yılına kadar toplam 212 uçak üretildi. Fabrika 1939'da Hava İkmal Merkezi'ne dönüştürüldü. 1941'de ise Ankara'da Etimesgut Uçak Fabrikası kuruldu. Etimesgut'taki fabrikanın projelerinden THK-1, THK-3, THK-4, THK-6, THK-7, THK-8, THK-9 ve THK-13 planör olarak; THK-2, THK-5, THK-10, THK-11, THK-12, THK-14 ve THK-15 ise uçak olarak üretildi.

Türkkuşu

Atatürk, Türk gençlerinin uçmayı, planör kullanmayı, paraşütle atlamayı, kısacası havacılıkla ilgili her şeyi öğrenmelerini istiyordu. Bunun için 3 Mayıs 1935 tarihinde Ankara'da Türkkuşu Uçuş Okulu kuruldu. 1936 yılında Tayyare Okulu adı ile motorlu uçak okulu açıldı ve Türk Silahlı Kuvvetleri için pilot yetiştirilmeye başlandı. Dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen,



Tayyare Okulunun ilk öğrencilerindedir. Türkkuşu askerî pilot eğitimini zamanla Türk Hava Kuvvetlerine devretti.

Türkiye'nin ilk kadın pilotlarından olan Sabiha Gökçen (1913-2001) dünyanın da ilk kadın savaş uçağı pilotudur.

Nuri Demirağ'ın Uçakları

Türkiye'de sanayinin ve demir yolu ulaşımının en önemli isimlerinden olan Nuri Demirağ, Atatürk'ün uçak mühendisliği eğitimi alması için Fransa'ya gönderdiği Selahattin Reşit Alan ile birlikte çalışmalarına başlayarak 17 Eylül 1936'da Beşiktaş Nuri Demirağ Tayyare Atölyesini kurdu. Burada tasarlanan Nu.D-36 isimli eğitim uçağı projesi kısa zamanda tamamlandı. Yeşilköy'deki uçuş tesislerinin yakınına Amsterdam havaalanının bir benzerinin yapılmasına önyak olan Nuri Demirağ, yanına da Yeşilköy Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası ve Gök Okulunu kurdu. Bir yandan yeni bir model olan Nu.D-38 yolcu ve bombardıman uçağı geliştirirken, diğer yandan da Türk Hava Kurumundan gelen eğitim uçağı ve planör siparişlerini tamamladı. 1944 yılında uçak üretmeyi bırakan fabrika bir süre sonra kapandı.



Nuri Demirağ (1886-1957) ve Nu.D-38 uçağı



TUSAŞ ve TAI

İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki yıllarda duraklayan Türk havacılığı, Türkiye'nin savunma sanayinde dışa bağımlılığını azaltmak ve kendi uçağımızı yapmak amacıyla 1973 yılında Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde kurulan Türk Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı (TUSAŞ) ile yeniden canlandı. TUSAŞ'ın yönetimi altında 1984'te kurulan TAI (Turkish Aerospace Industries Inc.) ile uçak fabrikasının temelleri bir kez daha atılmış oldu. 2005 yılında TAI'nin yabancı hisseleri Türk hissedarlar tarafından satın alındı ve şirket TUSAŞ (Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.) adı altında yeniden yapılandırıldı.

Türkiye'nin ilk temel eğitim uçağı olan HÜRKUŞ-A, 29 Ağustos 2013'te havalandı. Bu uçak aynı zamanda Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı (EASA) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden (SHGM) sertifika alan ilk Türk uçağı oldu. Daha donanımlı olan HÜRKUŞ-B 30 Ocak 2018'de gökyüzü ile buluştu. HÜRKUŞ'un yeni nesil saldırı uçağı HÜRKUŞ-C ise terörle mücadelede yakın hava desteğı sunması amacıyla geliştirildi.

Türkiye'de hava platformlarının tasarımı, geliştirilmesi, üretimi, tamamlanması, yenilenmesi ve satış sonrası hizmetleri alanlarındaki teknoloji merkezi olan TUSAŞ tarafından günümüzde tasarlanan ve geliştirilen helikopter, uçak ve insansız hava araçları ile ilgili detaylı bilgiyi yine bu sayımızdaki "Cumhuriyetimizin 100. Yılında Teknoloji Üreten Türkiye" başlıklı yazımızda bulabilirsiniz.



Hürkuş

Baykar İnsansız Hava Aracı Sistemleri

Kendi finanse ettiği Ar-Ge faaliyetleriyle Türk havacılık ve savunma tarihinde ilklere imza atan ve Türkiye'de %93 yerlilik oranına ulaşan Baykar, insansız hava araçları alanında dünya çapında en ileri teknolojik sistemleri geliştirmeye devam ediyor. Türk Silahlı Kuvvetlerinin envanterine giren ilk yerli ve millî insansız hava araçları Bayraktar Akıncı, TB2, DİHA ve Mini İHA yurt dışına da ihraç ediliyor.

Geliştirilen İHA ve SİHA modelleri ile ilgili detaylı bilgiye ilerleyen sayfalardaki "Cumhuriyetimizin 100. Yılında Teknoloji Üreten Türkiye" başlıklı yazımızdan ulaşabilirsiniz.

Türk Hava Kuvvetleri

Tarihi 1909'da Osmanlı Tayyare Bölüklerinin kurulmasına kadar uzanan Türk Hava Kuvvetlerinin amacı, barışta ülkemizin hava sahasını korumak ve gözetlemek, savaşta ise kara ve deniz kuvvetlerine destek olmaktır. Envanterinde 537 uçak ve 78 helikopter ile birlikte çok sayıda insansız hava aracı bulunduran Türk Hava Kuvvetleri, Avrupa ülkeleri arasında en kalabalık insansız hava aracı filosuna sahiptir.



Türk Hava
Kuvvetlerine ait
F-16 uçağı

İleri teknoloji gerektiren havacılık endüstrisinde dışa bağımlılığı azaltmak ve kendi teknolojimizi üretmek için ülkemizdeki havacılık çalışmaları hız kesmeden devam ediyor.

2018 yılında kurulan Türk Uzay Ajansı ile birlikte Türkiye’de rekabetçi bir uzay ve havacılık sanayinin/teknolojisinin geliştirilmesi, uzaya bağımsız erişim imkânı sağlayacak tesis ve teknolojilerin kazanılmasının yanı sıra uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri alanındaki uzmanlık ve bilgi birikiminden millî sanayinin diğer sektörlerinin de yararlanabilmesi için gerekli çalışmaların yapılması hedefleniyor.

Gerçekleştirilmeye başlandığı 2018’den beri ziyaretçi rekorları kıran ve dünyanın en büyük Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali olan TEKNOFEST ile bütünleştirilen TÜBİTAK yarışmaları ve etkinlikleri aracılığıyla ülkemizin son yıllarda “Milli Teknoloji Hamlesi” olarak adlandırılan teknoloji üretme hedeflerine ve bu hedefler için ihtiyaç duyulan nitelikli insan kaynaklarının gelişimi süreçlerine katkı sağlanması amaçlanıyor.

“İstikbal göklerde” bilinciyle Türk gençlerinin bilimsel farkındalığının giderek artacağına ve geleceğin teknoloji üreten liderleri arasında yerlerini almaya devam edeceklerine yürekten inanıyoruz. Biz de ülkemizdeki havacılık ve uzay alanındaki çalışmaları ve kazanılan başarıları, gerçekleştirilen ilkleri yakından takip etmeye ve sizlerle paylaşmaya devam edeceğiz. ■



Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde kurulan ulusal akrotim ekibi Türk Yıldızları'nın gösteri uçuşu

Kaynaklar

- Adıgüzel, M. B., *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, THK Kültür Yayınları, 2006.
- Yıldırım, M., “Gökyüzünün Hürkuşu”, *Bilim ve Teknik*, Eylül 2012.
- Yavuz, İ., “İlk Türk Uçağı”, *Bilim ve Teknik*, Eylül 2012.
- Yavuz, İ., “Demirağ’ın Uçakları”, *Bilim ve Teknik*, Ocak 2013.
- Özcan, E. S., “Çanakkale Savaşlarında Kullanılan Havacılık Teknolojisi”, *Bilim ve Teknik*, Nisan 2013.
- Yalçın, O., *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.
- Öngüner, E., *Bir Avcı Tayyaresi Yapmaya Karar Verdim: Nuri Demirağ’ın Almanya’da Kaybolan Uçağı Nu.D.40*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2020.
- <https://www.thk.org.tr/>
- <https://www.tusas.com/>
- <https://www.baykarsavunma.com/>
- <https://www.21yyte.org.tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/politik-sosyal-kulturel-arastirmalar-merkezi/105-yilinda-canakkale-savasi-ve-turk-hava-harekati>
- <https://atamdergi.gov.tr/tam-metin-pdf/68/tur>
- <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/skylife/2008/mayis/makaleler/osmanlida-havacilik.aspx>
- <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12575/33862/206249.pdf?sequence=1>
- <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1258644>
- <https://www.aa.com.tr/en/pg/photo-gallery/gecmisten-gunumuz-ucaklarimiz/0/69186>
- <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79>