

Sayın Bölüm Başkanımız, değerli hocalarımız, sayın konuklar ve sevgili öğrenciler;

ODTÜ'nün bir öğrenci topluluğu olan Havacılık ve Uzay Topluluğu'nun yürüttüğü eğitsel ve kültürel faaliyetler çerçevesinde; İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türk havacılığının bulunduğu yeri, havacılığımızdaki gelişmeleri ve özellikle savaş yılları olması nedeniyle Türk Hava Kuvvetleri'nin o zamanki durumunu işleyeceğiz.

Burada anlatılacaklara baz olarak, Nisan 1947'de Birleşik Devletler Ordu Hava Gücü Komutanlığı Hava İstihbarat Dairesi tarafından yayınlanan "Türkiye Havacılığının İncelenmesi" isimli, yayınlandığı tarihte "Gizli" gizlilik dereceli olan, günümüzde ise sınıflandırmaya tabi tutulmayan raporu kullanacağız.

39 sayfalık rapor, İkinci Dünya Savaşı yıllarını da kapsayacak biçimde Türk havacılığını; savaş gücü, yapısı ve teşkilatı, hava savunma anlayışı, teknik eğilimler ve gelişmeler, uçaklar, savaş gereçleri ve yakıt endüstrisini, ayrıca havaalanları ve destek tesislerinin mevcut ve geleceğe dönük durumlarını inceleyen bölümlerden oluşuyor. Bu raporda yer alan ifadeleri sizlerle paylaşmak istiyoruz. Daha sonra, istihbarat yabancı bir gözün amacıyla ve muhakkak, kendi ülkesinin o gün tanımlanmış uluslar arası politik görüşü ve hedeflerinden de etkilenerek kaleme alınmış bu değerlendirmesinde yer alan ifadelerin ne derece doğru ve geçerli olduğunu, asıl mevcut durumu ve mevcut durumun neden öyle olduğunu inceleyeceğiz. Bu raporda bahsedilen değerler, maddeler halinde, özetle şöyledir;

Hava Okulunda: Hocalar pilotaj ve hocalıkta yetiştirilmeye muhtaçtır. Okulda öğrenciler iyi yetişmemektedir. Uçuş kabiliyeti düşük ve yetişmemiş havacılar kıtalara gönderilmektedir.

Muharip Birliklerde: Temel pilotaj noksanıdır. Mesleki bilgiye gerekli önem verilmemektedir. Birlik komutanlarının eğitim, idari ve komutanlık vazifelerinde zayıf yanları vardır.

Okulda: Eğitimci İngiliz pilotlar tarafından uçuş kursuna tabi tutulacak, eğitimci yeteneği bulunmayanlar kadro dışına alınacaktır. Yeteneği az olan öğrenciler uçuştan çıkarılacak, kıtalara (az sayıda olsa bile) iyi yetişmiş pilotlar gönderilecektir. Bütün derslerin yanında pilotu yakından ilgilendiren seyrüsefer, telsiz, bombardıman ve atış gibi derslerin nazariyat ve tatbikatına önem verilecektir.

Kıtalarda: Birlik komutanları, pilotları ile yakından ilgilenecek, pilotlukla bağdaşmayan durumlardan mesul olacaklardır. Mesleki hevesi olmayan ya da kabiliyeti düşük olanlar pilotluktan çıkarılacaktır. İhmal ve dikkatsizliği tespit edilenlere ise askeri ceza kanunu uygulanacaktır.

1939-1945 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri'nin gücü 25 filoya kadar çıkmıştır. Uçakların %50'si hizmete uygun durumdadır. Ancak, yedek parça kıtlığı ve bakım hizmetinin yetersizliği bu %50'nin bile etkinliğini azaltmaktadır. Rapor ekinde mevcut tüm uçakların performans değerleri vardır. Ancak, her bir uçağın hor kullanıldığı ve bakım faaliyetlerinin zayıf olduğu göz önüne alınırsa, verilen performans değerlerinin fazla iyimser olduğu ortaya çıkmaktadır.

Hemen harekate sokulabilecek 300 kadar uçak vardır. Mevcut avcı uçaklarının hepsi demodedir ve 'savaşabilir' şeklinde tanımlanmaları çok zordur. Çoğunluğu

avcı uçaklarından oluşan yeni uçaklar kuvvete katılmaktadır, ancak bu yeni katılanlar sayısal bir çoğalma sağlamayacaktır; yeni uçaklar daha ziyade mevcut demode ve yıpranmış uçakların yerini alacaktır. Türk Hava Kuvvetleri zamanla Makineli tüfek nişan alma sistemi, bombardıman nişan alma sistemleri gibi modern ekipmanlara kavuşmuştur ama, havacılar bunların etkin kullanılması konusunda neredeyse hiç eğitilmemişlerdir. ABD standartları ile eğitimleri "vasat" olarak nitelenebilir. Bu kadar önemi olan havacılık eğitimi 1938 öncesinde Fransa'nın etkisi altındadır. O tarihten sonra İngiliz Kraliyet Hava Gücü (RAF) eğiticileri gelmeye başlamış ve tüm eğitim sistemi İngiliz modeline göre yeniden yapılandırılmıştır. Deniz havacılığı teşkilatı ise yoktur. Donanma için hava desteğinin hava kuvvetleri ile koordine edilerek sağlanması beklenmektedir. Genelkurmaydaki deniz kuvvetleri temsilcisinin yeni gelecek uçakların bir kısmı ile deniz havacılığının kurulmasını arzuladığını ifade etmesi bu beklentide yetersizlikler olduğunu göstermektedir.

Türk Hava Kuvvetleri uzun süreli ve sürekli muharebe gücünden yoksundur. Her iki dünya savaşında da muharebe faaliyeti yapmamıştır. Uçaklar için gerekli yakıt çok kıttır, yetişmiş uzman yer destek personeli(uçağın yere inişlerinde bakım onarımını yapacak teknisyenleri) yoktur, bakım tesisleri yetersizdir, yeterli yedek parça yoktur, hareketi destekleyecek uçak, silah, mühimmat ve yedek parça endüstrileri mevcut değildir; bu nedenlerle Türk hava kuvvetlerinin muharebe gücü "çok düşük" olarak kabul edilmelidir. Öyle ki, sınırlı bir çatışma için bile ihtiyaç duyulacak havacılık endüstrisi yoktur. Bir uçak ve bir uçak motoru imalatı fabrikası bulunmasına rağmen bunlar çok küçüktür. Sosyal bir devlet yapısı hakimdir, tüm önemli endüstriler devlete aittir ve onun tarafından işletilmektedir. Türkiye'de silah imal eden kayda değer bir özel sektör yoktur. Her türlü imalat makinesi ve ham maddenin ithal edilmesi gerektiğinden, mevcut endüstriyel yapının gelecekte gelişme göstermesi beklenmemektedir.

Geçmişte havacılık sanayi konusundaki gelişmeler kayda değer değildir. Uçak, motor veya yedek parça üretimi için az miktarda yetişmiş teknisyen vardır ama bu alanda yetişmiş bilim adamı yoktur. Ülke; eğitimli eleman, imalat makineleri ve ekipmanları ve ham maddeler gibi havacılık sanayi için ihtiyaç duyulacak her şeyden yoksundur. Ayrıca, İkmal ve lojistik destek sorunludur. Depolar yetersizdir, nakliyat çok zor şartlar altında yapılmaktadır, yetişmiş personel eksikliği en önemli problemdir. Tam da bu noktada, Türk Hava Kuvvetleri tarafından Milli Eğitim Bakanlığı ile koordinasyonlu olarak uçak prototiplerinin testleri için, projesi İngiltere tarafından sağlanan bir rüzgar tüneli inşaatı devam etmektedir. Türk Hava Kuvvetleri tesislerinde Magister eğitim uçakları, eğitim uçağı ve çift motorlu yolcu/nakliye uçağı ve özgün tasarım THK-2 akrobasi uçağı üretilmiştir. Ahşap planörler imal edilmiştir. Ahşap işçiliğinde çok iyi olunmasına rağmen uçak imalatı işlerinde kullanılan ahşap malzemenin büyük bir kısmı ABD ve İngiltere'den ithal edilmiştir. DH Gypsy Major motoru üretmek üzere gerekli tesisin kurulması için De Havilland\* firmasıyla sözleşme imzalanmıştır ve hükümet tarafından tesislerin "havacılıkta ileri düzeyde araştırmalar" için kullanılacağı ifade edilmiştir.

\* 1920'de kurulan İngiliz uçak firması

Türk Hava Kuvvetleri'nin komuta merkezi Ankara'dır. Türk Silahlı Kuvvetleri'nde havacılık anlayışı en gelişmiş olan üst subay Zeki Doğan havacılığın Kara Ordusunun üvey evladı gibi muamele görmemesi için büyük mücadele vermiştir. 1944 baharında Türk Silahlı Kuvvetleri' nin yeni yapılanmasında hava gücü, bir

Korgeneralin komutası altında Kara ve Deniz Kuvvetleriyle eş, bağımsız güç olmuştur. Bu gücün büyük bir parçası, savaş yıllarında İngiltere ve ABD'de eğitim gören, pilotlar; açık fikirli, yetenekli; iyi uçuculardır.

Türk Hava Kuvvetleri'ne elektronik erken uyarı sistemi ise, 1943'te, İngiliz Kraliyet Hava Gücü misyonu hava savunma sistemi tarafından önerilmiştir. Tarafsızlıklarıyla ilgili durumu etkileyebileceğini düşünen Türkler bunu kabul etmemişlerdir. Bunun üzerine, ara çözüm olarak az sayıda İngiliz eğitmen, Türk personeli erken uyarı radar sistemlerinin işletilmesi konusunda eğitmeye başlamıştır. Ancak, ilginçtir ki, bu eğitimi alan personel, Kara Kuvvetleri bünyesinden gelmiş olup, bu konuda hava kuvvetlerini fikri alınmamıştır. 1945'te Almanya'ya savaş ilan edilince, muhtemel Alman hava saldırısına karşı İngilizler, 'Alay' seviyesinde radar birliği göndermiştir fakat erken uyarı sistemlerinin kullanılışı konusunda kara ve hava kuvvetleri arasında gözlenen fikir ayrılıkları nedeniyle, avcı birliklerinin kontrolü sorunlu ve etkisizdir. İngiltere ve ABD tarafından eğitilen kurmay subaylar, bu aksak sistemde bazı iyileşmeler sağlayabilmişlerdir.

Sadece çeşitli düzeylerdeki personeli eğitmek amacıyla getirilen eğitmenler değil, eğitim uçakları dışında hava kuvvetlerinde kullanılan tüm uçaklar da yurtdışı kaynaklıdır, yabancı üretimdir. Bugün için ise, önümüzdeki 10 sene içinde eğitim uçağı dışında bağımsız bir uçak geliştirme ve üretimi beklenilmemekte, ihtiyacın dış satın alma ile giderileceği öngörülmektedir.

İkinci Dünya Savaşının sonunda hazırlanan raporda yer alan ifadelerin oldukça karamsar bir tablo çizdiğini, çok nadir olarak olumlu ifadeler yer aldığını görmekteyiz. Şimdi, savaş yıllarında, hatta biraz da savaştan önceki yıllara giderek, o günlerin mevcut sosyo-ekonomik ve uluslar arası ilişkiler şartlarında Türk havacılığının aslında nasıl bir gelişme gösterdiğini incelemeye çalışalım.

İlk önce, Türkiye İkinci Dünya Savaşına aktif olarak katılmadığı için o yılların uçaklarıyla muharebe tecrübesi olmadığı doğrudur. Ancak, Türk havacılarının hava gücünü en etkin bir biçimde kullanma tecrübesi ve bu konuda dünya havacılığına öncülük etmesi çok eskilere dayanmaktadır. Balkan Savaşlarında dünya havacılık tarihinde birçok ilklere imza atan Türk havacıları Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun 12bin kilometreyi bulan cephe uzunluğunda, tüm imkansızlıklara ve eldeki kıt kaynaklara rağmen başarı ile görev yapmış ve oldukça büyük deneyim kazanmıştır. Bu birikim Kurtuluş Savaşı yıllarında, Birinci Dünya Savaşına göre çok daha kötü şartlar altında görev yapmak zorunda kalan Türk havacılarının imkansız gibi görüneni gerçekleştirmesini sağlamıştır.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde en yenilikçi atılımlardan biri de havacılık alanında yapılmıştır. Savaştan sonraki yıllarda havacılık bilinci en gelişmiş toplum Almanya olarak değerlendirilse de Türkiye de bu alanda geri kalmamıştır. Hatta Avrupa'da birçok devlet havacılık konusunda uyurken, Almanya'da Nasyonal Sosyalist Alman İşçi Partisi (NSDAP)\* iktidara gelmeden uzun bir süre önce Türkiye'de havacılık bilinci gelişmeye başlamıştır.

\*Alman Nazi Partisi

1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti, bugünkü adıyla Türk Hava Kurumu, kurulmuştur. Türk Hava Kurumu, Türk halkında dünyanın hiçbir yerinde görülmemiş bir havacılık bilincini gelişmesini sağlamış ve ülke ekonomisinin en zorlu döneminde silahlı kuvvetlerin -tamamı halkın bağışlarından sağlanan- geliri ile 260'dan fazla uçağı bünyesine katmıştır.

THK havacılık bilinci gelişmiş bir ulus yetiştirme konusundaki faaliyetlerini başarı ile yürütürken, aynı yıl Alman Junkers firması ve Milli Müdafaa Vekaleti, (bugünkü adıyla Milli Savunma Bakanlığı) arasında imzalanan anlaşma sayesinde uçak ve motor üretmek üzere Kayseri'de Tayyare Otomobil ve Motor Türk A.Ş., kısaca TOMTAŞ kuruldu. Junkers'la yapılan anlaşmanın feshedilmesinden sonra Kayseri Uçak Fabrikası'nda zamanının en ileri teknolojisine sahip, çelik boru gövde iskelete sahip Curtiss Hawk (1933-1945) avcı uçakları üretildi. Aynı yıllarda yine Curtiss firmasının lisansı altında Fledgling adlı eğitim uçakları üretildi (1933-1945). İkinci Dünya Savaşında Almanya'da da eğitim ve taarruz amacıyla kullanılan Gotha 145 (1936-1946) uçağı üretildi. Üstten tek kanatlı, yarı-monokok ve tamamen metal kaplı yapısıyla yine üretildiği zamanın en ileri teknolojisine sahip uçaklarından olan Polonya yapısı PZL P-24 (1936-1943) adlı uçakları üretildi.

Vecihi Hürkuş (1925-1933), Nuri Demirağ (1937-1943) gibi özel girişimciler Türkiye'de bağımsız bir uçak sanayisinin oluşması için ilk adımları attılar. Ancak dar görüşlü yönetimler, kişisel ihtiraslar ve insan zaafı bu girişimleri engelledi.

Savaş öncesi dönemde Türk havacılık sanayiindeki bu gelişmelere savaş başlamadan önce Türkiye'de havacılığın durumu hakkında bir ön bilgi vermek amacıyla değindim.

Türk havacılık sanayii kendi başına bir dizi seminer konusu olabilecek kadar zengin ve bir o kadar da pürüzlerle dolu bir geçmişe sahip. Bunları ileride başka seminerlerde konuşabileceğimizi umuyorum. Savaş yıllarında Türk havacılık sanayiinin durumuna ise yeri geldikçe değineceğim.

1939-1940

Eylül 1939'da Alman Orduları'nın "Blitzkrieg" olarak adlandırılan "Yıldırım Harekati" ile Polonya topraklarını işgal etmesiyle (İkinci Dünya Savaşının başlamasından kısa bir süre önce) Türk Hava Kuvvetleri'nin teşkilatlanmasında bazı değişiklikler yapıldı.

Hava kuvvetlerinin taktik sevk ve idaresini kolaylaştırmak ve kuvvetin büyümesini sağlamak için Alay seviyesinde olan teşkilat yapısı Mayıs 1939 tarihinde verilen emirle Tugay Komutanlıkları seviyesine çıkarıldı. 1. Tugay merkezi Eskişehir'de, 2. Tugay Merkezi İzmir'de bulunmaktaydı. Merkezi Erzincan'da bulunan 3. Tugay ise henüz sadece kağıt üzerinde vardı ama Spitfire uçaklarının İngiltere'den Türkiye'ye getirilmesi ile mevcudiyete geçecekti.

Her Tugaya bağı 2 Alay, her bir Alayın en az 2 Taburu ve Taburların en az 2 uçuş Bölüğü bulunmaktaydı.

Bakım onarım temel olarak Kayseri'de sağlanmaktaydı. Uçuş ve makinist okulu

Eskişehir’de, silah eğitim merkezi Merzifon’da ve bir diğer ikmal ve bakım merkezi Malatya’da bulunmaktaydı.

Özellikle teknik literatürün tüm havacılar tarafından anlaşılabilmesi için Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı’na bağlı bir tercüme bölümü oluşturuldu.

1911 yılında Avrupa’daki ileri ülkelerin çoğundan daha önce Türkiye’de askeri havacılık resmi olarak kurulduğunda tüm havacılık işleri “Tayyare Komisyonu” tarafından tek elden idare ediliyordu. Bu yıllarda Avrupa’da havacılık teşkilatlarını yeni kurmakta olan ülkelerin en büyük sıkıntıları havacılık işlerinin birden fazla kurum tarafından idare ediliyor olması ve bundan dolayı bürokratik sorunların ve çekişmelerin ortaya çıkmasıydı.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Avrupa’daki ordular hava gücünün tek bir merkezden idare edilmesi yönünde gelişme gösterme gayretindeyken, işe başlangıçta doğru başlayan Osmanlı Ordusunda ise işler tersine gidiyordu. Havacılık taktik seviyede Genelkurmay’a bağlı bir şube tarafından sevk ve komuta edilirken, personel ve lojistik idaresi Harbiye Nezaretine bağlı bir şube tarafından yürütülüyordu. Çift başlı teşkilat Birinci Dünya Savaşı yılları boyunca birçok soruna neden oldu. Ancak savaşın son yılında tüm yetkilerin tek bir elde toplanması konusunda adım atıldı.

Kurtuluş Savaşının kazanılmasından sonra yeni Türkiye Cumhuriyeti kurulurken maalesef yeniden bir geriye dönüş yaşandı. Hava kuvvetleri eğitim ve hareket bakımından Genelkurmay Başkanlığına; ikmal, lojistik destek ve tedarik bakımından Milli Savunma Bakanlığına bağlandı.

İkinci Dünya Savaşı başladığında hava kuvvetleri bağımsız bir güç değildi, kara ordusunun bir parçasıydı. Bir çatışma durumunda hava saldırılarına karşı savunma için kara ve deniz birliklerine destek sağlayacak, karşı taarruzlar yapacaktı. Taarruz hareketlerinde ise sadece ordunun yardımcı bir gücü olarak yerdeki harekate destek verecek, gerektiğinde stratejik bombardıman görevi yürütecekti.

1936 yıllarında lise mezunları pilot olabilmek için 6 yıl eğitim görüyorlardı. Avrupa’da savaş rüzgarlarının esmesiyle havacı personel sayısının acil olarak artırılması gerektiğinden 1939’dan sonra bu süre 4.5 yıla indirildi. İhtiyacı karşılamak için THK’de C Brövesi alan sivil gençler de (15 kişi) Eskişehir Hava Okulu emrine gönderildi. Sağlık kontrolünden sonra 6 ay temel askerlik eğitimi sonrasında Astegmen olarak orduya katıldılar ve Hava Okulu’nda uçuş eğitimlerini başarı ile tamamlayıp askeri pilot oldular (12 kişi).

THK bünyesinde bir de ordunun ihtiyaç duyduğu hava astsubaylarının ön eğitimi için Astsubay Hazırlama Yuvası kurulmuştu. THK içindeki bu eğitim kuruluşu daha sonra yurtdışına pilotaj eğitimine gönderilecek yeni mezun subayların intibak ve eleme uçuşlarını da yapmıştır.

Havaalanları genellikle topraktı. Bu yüzden Eskişehir’den başlayarak 1000-1200 m uzunluğunda beton pistler, park yerleri ve taksi yollarının inşasına başlandı.

1939’da İkinci Dünya Savaşı başladı, Eskişehir 1. Havacılık alayı He-111’di. Alayın He taburu muharebe meydanı olan Yassıhöyük’e yerleşiyor, her bölükten birer

ekip her an kalkışa hazır durumda, uçak içinde veya uçağın kanat altında gece gündüz nöbet tutuyordu. Uçaklar 30-35metre aralıklarla meydan kenarına dağıtılmış, meydan kenarında ise yer altında sığınaklar hazırlanmıştı.

Bölüğe gizli bir emirle savaşa girildiği, gidilecek hedefin her pilota verilen kapalı zarf içinde bulunduğu ve bu zarfların havada açılacağı, her uçağın 1500 kg hakiki bombalarla 1 numaralı plana göre ikmalinin yapılması ve hemen uçuşa geçmesi bildirildi.

1940 yılında İngiltere yardımı ile uçaklar gelmeye başladı. Bunların büyük bir kısmı Orta Doğudaki RAF birliklerinde kullanılmış savaş yorgunu yıpranmış uçaklar olmasına rağmen aralarındaki Fairey Battle uçaklarının yeni olmasının sebebi Fairey Aviation firmasına sipariş edilen 98 uçağın yedek parçalarıyla birlikte ambalajlanıp gemi ile Polonya'ya sevk edilmesidir. Alman saldırısı üzerine gemi önce geri çağırılmış sonra Türkiye'yi kendi tarafına çekmek için Türkiye'ye gönderilmiştir. Montajları Yeşilköy'de İngiltere tarafından yapılmış, Eskişehir'e götürülmüş burada teslim alınmıştır. Eskişehir'deki Hava Alayının 1. ve 2. Bölükleri He-111 kullanırken 3. Bölüğün He-111'leri de 1. ve 2. Alaya verilmiş, 3. Alay Battle ile donatılmıştır. Böylece hava kuvvetlerimiz bünyesinde ilk karma alay meydana gelmiştir.

1940'ta Ankara Hava Müsteşarlığında. (Müsteşar Yahya Razi Biltan ve General Zeki Doğan.) Birçok malzeme Amerika ve İngiltere'den gemiyle geliyordu. Bakana ve müsteşara bir gün önce yola çıktığını bildirdiğimiz vapurun, bir bomba ile batırıldığını ertesi gün aldığımız haber sonucunda anlatmak zorunda kalıyorduk. Milli Savunma Bakanı Saffet Arıkan, hayırlı haber var mı diye soruyor ve arkasından 'Görüyorsun ya yüzbaşım, taşıma su ile değirmen dönmüyor, milli savunma ihtiyaçlarında kendi kendimize yeter hale gelmeliyiz' diyordu.

Reşat Başkan, E.Hv.Tuğg. s.103

24 adet İngiliz Westland Lysander uçağı alınıp, Yeşilköy Keşif Taburu ve Merzifon Hava Okulu'na keşif görevleri için verildi. Ayrıca hava sınıfına ayrılan subayların 1941 yılından itibaren İngiltere'de pilotaj eğitimi alması sağlandı.

Pilot, bombardımançı, atıcı, telsizci, seyrüseferci\*, makinist İngiliz sisteminde ayrı okullarda yetişmektedir. Uçuş ekibi oluşturulduğunda bu grupların savaş hazırlık eğitimi (OTU) alması sağlanıyordu. Bu sistem Türk Hava Kuvvetleri'nde de benimsendi ve İngiltere'deki pilotlarımızın da OTU eğitimi görmeleri istendi. Böylece, İngilizlerin Orta Doğu, Mısır ve Sudan'da düzenledikleri uçuş ekibi eğitimlerine Türk havacılar da katıldı.

\* seyrüseferci: uçakta rotayı belirlemekle görevli kimse, navigator.

1940 yılında yapılan çalışma ile İTÜ Makine Şubesine bağlı Uçak İnşaat Mühendisliği Bölümü kuruldu.

1940 yılı bütçesi:

Maaş, ücret % 22,3

Harp gereçleri % 58.5

Uçak Fb, işçi ücreti ½ 4,5

İnşaat % 9.5

İdari ½ 5.2

Birlik uçak kadro miktarları:

Bombardıman bölüğü 7

Av bölüğü 12

Keşif bölüğü 9

1940 senesi Haziran ayında, Yeşilköy'deki Smolik Breguet uçağından ibaret olan müfreze, Lysander uçağı ile değiştirilerek 101. Keşif bölüğüne katılmıştı. Lysander, İngiltere'den ambalaj halinde getirilip, Yeşilköy'de iskeleye indiriliyor ve oradan keşif bölüğünün bulunduğu eski saç hangarlara götürülüyordu. Türk-İngiliz ekipleri uçağı monte ediyor, denemesini yapıyordu. İngiliz tecrübe pilotu tarafından da bölük personeli yetiştiriliyordu.

Ferit Göksel, s.40.

Avrupa devletleri, stratejik ve jeopolitik durumundan dolayı Türkiye'nin savaşta kendi taraflarında olmasını istiyorlar ve bu amaçla Türkiye'nin gönlünü hoş tutacak çeşitli girişimlerde bulunuyorlardı. Ocak 1940'da İngiltere ve Fransa Türkiye ile %20'si(4,624K) hava kuvvetlerinin güçlendirilmesine, ancak sadece %5'i(1174K) doğrudan uçak alımına tahsis edilecek olan 25 milyon Sterlinlik kredi anlaşması imzaladılar.

Eğitim programı her alaya verilen uçak tipi ve performansına göre Alay tarafından hazırlanıyordu. Eğitim programında Aynı Hava Tugayına bağlı iki birlik arasında farklı uygulamalar vardı. İngiliz uzmanlarca hazırlanan "Talim ve Terbiye Esasları" adlı kitap uçuş ve yer eğitiminde standardizasyon sağlamıştır.

Kayıplar: okulda 120, muharip birliklerde 134 kaza, 25 şehit, 21 uçak kal.

1940 yılında, günlük eğitim ve görev faaliyetleri sırasında meydana gelen kayıplar acil olarak bazı önlemlerin alınmasına sebep oldu.

1940 yılında generalliğe terfi eden Zeki Doğan, Fairey Battle tipi uçakla tek başına Eskişehir'den Kütahya'ya yola çıktı. Fakat uçağını Sabuncupınar ile Alayurt istasyonu arasındaki bölgede yere indirmek zorunda kaldı. Uçak ağır hasara uğradı ve Zeki Doğan yaralandı. 1. Alay doktoru hemen gerekli ilaç ve ekipmanı toplayıp ambulansla yola çıktı. Yzb. Suat Eraybay da Rolls Royce Falcon tipi uçağıyla, şiddetli hava koşullarına aldırmaksızın havadan yola çıktı ve kaza bölgesine inmeye çalışırken uçağı parçalandı. Bu olay Türk havacısının komutanına bağlılığına bir örnektir.

Yine 1940 yılında, He-111 tipi bombardıman uçaklarıyla alçaktan silme bomba atış talimi yapılırken bir uçağımız, attığı bombayı atış alanındaki boş bidonlara tam isabet ettirdi. Fakat çok fazla alçalması sonucu patlayan bidon parçaları uçağımızın sol kanat altındaki egzoz borusunun yanında delik açtı. Bunun üzerine benzin akmaya başladı ve egzoz harareti sonucu uçak duman içinde kaldı. Bunun üzerine sol motor kapatıldı, iniş takımları açıldı ve atış sahasına başarılı bir iniş yapılarak bu olay atlatıldı.

1940 yılında, Çorlu'da bulunan 5. Tayyare alayı; Almanların Polonya'da uyguladıkları, düşman hava gücünü havalanmadan yakalayarak yerde imha etme taktiklerine karşı önlem olarak Marmara Ereğlisi yakınlarındaki kuru bataklık arazisine konuşlandırıldı. Deniz üzerinde hava atış eğitimleri yapıldı.

1940 yılının Ağustos ayında, Ereğli'den yola çıkan uçaklarımız kırık çizgiler halinde rota değiştirerek Romanya'nın Kaliyakra burnuna giderek keşif görevi gerçekleştirdiler. Uçaklarımızın orta bölümüne bomba mekanizması yerine ek yakıt deposu yerleştirilmişti. Bunun üzerine uçaklarımızın havada kalış süresi 4.5 saatten 9 saate çıkmıştı. Tam dolu depolarla saatte 260 km/saat hızla 1760 m yükseklikte limana ulaşan uçaklarımız, uçaksavar ateşine karşı kaçınma manevraları yaptılar, ateş kesilince fotoğraf çekmeye başladılar. 8.5 saat sonra görev başarıyla sona ermişti( A. Halil Tecer, E.Hv.Alb., s.105-107).

Birliklerin kör uçuş (alet uçuşu)\* eğitimi için Tugaylarda birer "link trainer" cihazı vardı ama cihazlar yetersizdi. Yeni cihazlar alındı ve İngiliz hocalar eğitim vermeye başladı. Bu yıl yabancı uzman sayısı önceki yıllara göre artmış göstermiştir.

\* kör uçuş (alet uçuşu): instrument or blind flying

İngiliz: 8 havacı subay, 1 sivil motor mühendisi.

Fransa: 5 havacı subay, 4 havacı astsubay, 2 sivil makinist.

Hollanda: 1 sivil mühendis.

Fabrika seviyesi bakım Eskişehir ve Kayseri Uçak Tamir Fabrikası Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı emrindedir.

Nisan 1940 tarihinde ambalaj içinde İngiltere'den gelen Lysander Yeşilköy'e indirilmiş, İngiliz-Türk ekip montaj yapmış, İngiliz test pilotu kontrol yapmıştır.

1941

Savaş başladığında, Türk hava gücü ihtiyacına göre bir yanda Almanya'dan diğer yanda İngiltere ve Fransa'dan uçak almaya devam etti. Savaş ilerlediğinde taraflar Türkiye'yi kendi saflarına katmak istediklerinde Türkiye bu durumu lehine kullandı ve mümkün olduğu kadar az maliyetle çok miktarda savaş gereci temin etti. Ağustos 1939daki Alman-Rus saldırmazlık anlaşması Türkiye'yi İngiltere ve Fransa ile askeri anlaşmaya yapmaya itti.

Savaşın ilk yıllarında hükümetin hedefi 500 uçaklık bir hava gücü ile batı ülkelerine karşı bir savunma oluşturmaktı. Boğazların savunulması, Ege Denizinde güvenliği sağlamak ve ikmal yolu üzerinde bir köprübaşı olarak Selanik'in dost bir ülkenin kontrolünde olması ana politikalarıydı. Ancak 500 uçağı satın almak ülkemizin ekonomik gücünün ötesindeydi ve dış yardım gerekiyordu. İngiltere-Fransa işbirliği anlaşmasının (yedek ve ihtiyatlar\*\* dahil toplam 321 uçaklık bir güç için) imzalanmasıyla gerekli uçaklar Fransa ve İngiltere tarafından temin edilecekti. Türkiye'nin batısındaki bazı şehirlerin yakınına, masrafları tamamıyla İngiltere tarafından karşılanmak üzere havaalanları inşa edilmeye başlandı. Bunlar çıplak alanlardı, ihtiyaç halinde İngiliz ve Fransızların üslenmek ve harekât başlatmak için kullanacakları boş alanlar.

\*\* yedek ve ihtiyatlar: bekletilen ve savaşın akışına göre savaşa sokulan birimler

18 Haziran 1941 tarihinde Türkiye-Almanya saldırmazlık anlaşması imzalandı. Türkiye (Almanya'dan?) He-111, Fw-58 yedek parçalarını istedi, buna ek olarak da Fw-58 satın aldı. He-111 yedek parçaları İngiltere'den temin edildi. Düşürülen uçaklardan sağlam olarak alınan parçalar Türk Hava Kuvvetlerindeki Alman yapısı

uçaklarda kullanılmak üzere Türkiye'ye verildi. Toplamda 8 He-111 motoru, yedek parçaları ve uçuş aletleri Türkiye'ye verilmiş oldu.

1941 yılında, Türk Hava Kuvvetlerini ihtiyacına yönelik olarak, THK, asker ve yk taşıyan bir planör tasarladı. THK1 adı verilen planör bir pilot ve 11 asker taşıma kapasitesine sahipti. 1943 yılında prototip üzerinde testler baladı fakat Hava Kuvvetleri planör ihtiyacını geri çekince, THK1 projesi iptal edildi (Air Enthuiast, 72 Mayıs).

Türkiye'yi kendi tarafında savaşa sokmak için her türlü gayret gösteriliyordu. Nazi rejiminin hakim olduğu Almanya'da, Almanya İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı yılları konusunda konuşulması hoş karılanmıyorken, (I. Dünya Savaşı Alman pilotlarının hatıraların yayınladıkları kitapların çoğu toplatılmıtı) Almanya büyükelçisi Franz Von Papen WWI Türk-Alman ittifakını ve iki ülkenin o yıllardaki silah arkadalığını hatırlatan konuşmalar yapıyordu.

Alman ordusunun Rusya'da Kırım'a kadar uzanan ilerleyişi Türkiye'yi ilgilendiriyordu. Almanlar bu durumu değerlendirerek, bir Türk heyetini Rusya'ya Alman Güney Ordular Grubu cephesini görmeye davet etti. Harp Akademisi Komutanı Orgeneral A. Fuat Erdem ve I. Dünya Savaşı Filistin cephesinde Alman Yıldırım Ordular Grubunda onlarla birlikte uzun süre savamı olan Emekli Tümgeneral Emir Erkilet bu geziyi yaptı. Bu gezi süresince, İstanbul, Sofya, Ruscuk, Bkre, Odessa, Nikolayef ve Aleksandriya'ya gidildi. Kırım'da 3 av ve bir pike bomba (Ju-87) birliğinden oluşan hava alayı ziyaret edildi. Burada WWI 120 zaferli hava ası Alb. Moelders ile tanııldı. Bkre'ten 9 saatlik uçuş sonrası gizli bir karargahta Hitler ile grld.

Birlik uçak kadro miktarları:

Hafif bomba (Vultee) ve keşif bölüğü 10

Orta ve ağır bomba bölüğü 8

Av bölüğü 9

Deniz uçak bölüğü 6

orlu 5. Alay'da PZL-24 hava ihbar ve kontrol sistemi olmadığı için, hava savunma görevi hava devriye uçuşları tarzında yapılıyor. PZL, düşük performansı (180kph, 1.45 saat) nedeniyle, Kütahya 4. Alay'daki Hurricane PZL'leri ile yer değiştirdi. Eskişehir'deki Marten bombaları da Lysler ile yer değiştirdi.

Savaş nedeniyle Hava Harp Akademisi İstanbul Yıldız Sarayı'ndaki yerinden, Ankara'da, bugün KKK'nın bulunduğu eski binalara taındı. Eskişehir'deki yerleimdeki yoğunluk nedeniyle Hava Okulu bünyesindeki Makinist Okulu da Diyarbakır'a taındı.

Kasımda, İzmir'de toplanan hava birliğinde Amerikan yapımı Curtis Hawk, MS406 ve PZL aynı anda kullanılıyor. P-40lar eylül ayında Royal Air Force Middle East, Ortadoğu'daki İngiliz Hava Birlikleri'nden alınıyor. Mısır'da uçak tanıma ve uçuş eğitimi sonrasında uçurularak MS406 İzmir'e getiriliyor. Savaş yıllarında Almanya'dan gelen Focke Wulf 190 uçakları fabrikadan yeni çıkmış uaklardı fakat ABD ve İngiliz uçaklarının büyük bölümü Ortadoğu'daki RAF (İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri) stoklarından kalmıştı. Müttefiklerin drdğ Alman uçaklarından toplanan parçalar hava kuvvetlerimizin FW-190 ve He-111 uçaklarının yedek parça ihtiyacını karılıyordu.

1941'de Türkiye'de akaryakıt stokları çok düşük seviyede olduğundan dolayı, Rusya'dan akaryakıt yardımı alınarak stok seviyeleri artırılıyor. Akaryakıt bu dönemde oldukça önemli.

Uçaksavar birliklerimize, düşman uçağı görünce ateş emri verilmiştir. Henüz Türkiye savaşta bir taraf olmadığından herkese düşman ve herkesle dosttu. Uçak tanıma yeteneğı az olan veya hiç olmayan uçaksavar birlikleri kendi uçaklarımıza da ateş ediyordu. Birçok kayıp ve yaralanmalar olduğundan, kendi uçağımızı vurmamamız için meydan giriş kapıları yapıldı.

Uçaksavar ateşi ile Türk hava sahasına giren veya çeşitli arızalar nedeniyle Türkiye'ye inen yabancı uçaklarda sağ olan mürettebat 5 Alman, 6 İtalyan, 1 İngiliz, 4 Fransız ve 2 Rus'tan oluşuyordu.

O yıllarda lise mezunları, 2 yıl harp okulu ve 1 yıl pilotaj eğitimi ile toplamda 3.5 yıl sonra pilot oluyordu.

1941'de, savaş sebebiyle Harp Okulu'nda eğitime hız verilmiş, yaz tatili yapılmamış ve bunun sonucunda eğitimler daha kısa sürede tamamlanmıştı. Böylece, aynı yıl içinde iki dönem mezun verilmişti. Hava sınıfına ayrılanlar da aynı yıl içinde iki dönem mezun vermişti, 1941A - 1941B gibi. 1941A Türkiye'de uçmadan İngiltere'ye pilotaj eğitimine gönderilmiştir.

Hem İngiltere'deki denizaltıları teslim almak üzere giden denizci kafilesi, hem de pilotaj eğitimi için giden 20 kişilik havacı kafilesi Türkiye'den Mısır'a gemi ile, oradan da İngiltere tarafından İngiltere'ye gönderildi. Türkiye ile Mısır arası yolculuk Refah gemisiyle yapıldı. 23 Haziran 1941'de Mersin'den hareket eden gemi 5 saat sonra torpillenerek batırıldı. Gemi mürettebatı, denizaltı subayları ve erlerinin yanında, 16 hava Asteğmeni ile birlikte toplam 168 şehit verildi. Daha sonra İngiltere'den eğitim için trenle Afrika'ya, oradan da tren ve uçakla İngiltere'ye dönüş yapıldı.

1942

1940' tan itibaren, av uçaklarına keşif ve bombardıman görevleri verildikten sonra bu uçaklar çok amaçlı kullanılmaya başlandı.

Almanların, Yunan ve Bulgar sınırimıza yaklaşmaları, Trakya ve Batı Anadolu'daki hava birliklerimizi daha kritik bir duruma soktu. Orduların emrinde görev yapacak olan keşif bölükleri kuruldu. 1. Ordu Balıkesir'de 101. Keşif adıyla, 2. Ordu da aynı yerde 102. Keşif adıyla kuruldu.

Alınan uçaklar, Hurry IIB (38 adet), Hurry IIE (70 adet ), Master II (25 adet), Blen IV (3 adet), Kittyhawk (24 adet), B-24D (4 adet) ve CW-22'dir. Buradaki bilgileri bir tablo şeklinde verelim.

1941-1942 yıllarında, İngiltere'den alınan lisansla Magister (1941-1957) eğitim uçakları üretildi. Savaş nedeniyle askeri uçakların bakım ve onarım faaliyetleri arttığından, Magister'in üretimi yeni kurulan THK Uçak Fabrikası'na devredildi. Sovyetler Birliğı tarafından hediye edilen planörlerin geriye mühendislik

teknikleriyle ölçü ve kalıpları çıkarıldı. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda bir miktar bu planörlerden üretildi.

Türk Hava Kurumu, 2, 5, 5A ve 10 Magister üretirken, bir yandan da pilot (312) ve astsubay (1790) eğitimi devam ediyordu. Bunun yanı sıra, Havacılık ve Spor dergisi, Köylünün Sesi gibi yayın organları da faaliyettedir.

Kayseri Tayyare Fabrikası, PZL'nin bakım ve onarımını yapıyordu.

İngiltere'de eğitimde olan pilotlar Tiger Moth, Master II'de 60 saat çift kumanda, 40 saat yalnız, Spit II'de ise 50 saat çift, 50 saat yalnız olarak uçtu. 1942 mezunlarının da bir kısmı ancak 1943'de eğitime gönderilebildi.

Uçaksavar ateşi ile Türk hava sahasına giren veya çeşitli arızalar nedeniyle Türkiye'ye inen yabancı uçaklarda sağ olan mürettebat, 9 Alman, 1 İngiliz, 1 Rus, 2 Yugoslav-Hırvat ve 4 Amerikan'dan oluşuyordu.

1943

İngiltere'den Blenheim V, Beaufort torpido bombardımanı ve Beaufighter alındı.

Almanya'dan lokomotif ve vagon alındı. Aralık 1943'de, Fw-190'lar trenlere yüklenerek sandıklar içinde Yeşilköy'e getirildi. Alman uzman personeli, montaj ve uçuş testlerini yaptı. Türk pilotlar tarafından uçurularak, Bursa 5. Alay'a teslim edildi. Almanlar 6 pilotumuza eğitim verdi. Daha sonrasında, Hurricane pilotları arasından, yer ve uçuş testleri ile seçilmeye başlandı.\*

\* Fw uçaklarımızı uçurabilmek için pilot ihtiyacımız İngiliz Hurricane uçaklarını uçuran pilotlarımız arasından seçilen adaylara, Almanya'da eğitim almış pilotlarımız tarafından eğitim verilerek giderildi.

\*\* intibak: savaş uçağına geçiş/ alışma eğitimi.

ABD'de, T-6 temel eğitimi, sonrasında ise birlik uçaklarında intibak\*\* ve muharebe eğitimi verildi.

Ağustos'ta Türk Hava Kuvvetleri teşkilatı büyümüş ve Tugay'dan Tümen kuruluşuna geçmiştir.

Hava Okullar Komutanlığı teşkilat olmuştur.

1943 yılından itibaren Harp Okulu'nu tek sicil numarasıyla tamamlayanlar İngiltere'ye, çift sicil numarasıyla tamamlayanlar ise ABD'ye eğitime gönderilmeye başlanmıştır.

İngiltere'den De Havilland firmasına ait 3 adet DH-89 Rapid alımı yapılmıştır.

1943 yılı sonları Eskişehir hava okulunda Magister ile deneme uçuşu yapıldı.

1944-1945 ABD pilotaj eğitimi, PT-19 Fairchild, BT-13 Vultee, AT-10 Beechcraft ve B-25 Mitchell ile yapıldı.

Mehmet Şengel, s.75

1943'te Suriye, Filistin ve Mısır'a, savaşta hava sağlık ekipmanlarının nasıl çalıştığını incelemek için bir gezi düzenlendi. İngilizlerin hazırladığı gezi programı, savaş koşulları nedeniyle gecikti ve gezi iki ay sürdü. Dönüşte bakanlık, 40 günden fazla süreler için masraf kabul edilmemesi kararını alıyordu. Harcamaların fazla olduğu günler içinse, normal olduğu gündekilerin şişirilmesi, harcamaların bu şekilde denkleştirilmesi öğütleniyordu. Fakat bu sahtecilik yapılmıyor, yolluk bildirisinde gösterilen gerçek harcamalardan 20 gün indirilerek borçlu çıkartılıyordu. Bakanlığın tek taraflı yanlış uygulamasına karşı yazılı başvuru, merciler haklı buluyor, Bakanlık masrafları ödüyordu. Bu olay beni çok düşündürdü, demek ki bazı uygulamaları ile bürokratlar kişileri kötülüğe itebiliyorlar.

Dr. F. Yakal, E.Hv.Tümg., s.81

1943'te uçaksavar ateşi ve çeşitli arızalar nedeniyle 2 Alman, 13 İngiliz, 2 İtalyan, 1 Rus, 1 Yugoslav, 1 Romen ve 7 Amerikan uçağı Türk hava sahasına girerek Türkiye'ye zorunlu iniş yapmışlardır.

1944

ABD ve İngiltere 1944 yılı İkinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin kendi saflarında savaşa girmesini istemişlerdir ve bunu diplomatik temaslarla sağlamaya çalışmışlardır. Ancak, bu şekilde Türkiye'yi kendi taraflarına çekemeyince Nisan 1944'te Almanya'ya yapılan krom teslimatının durdurulması için nota vermişlerdir. Ayrıca, İngiliz askeri heyetini geri çekmişler ve askeri malzeme desteğini kesmişlerdir.

Bütün bunlar olurken, Türk hava kuvvetlerinin teşkilatlanmasında çok önemli bir gelişme yaşanmıştır. Birlik ve kurumların iki ayrı merkeze bağlı olmalarının sorumlulukları dağıttığı, sevk ve idarede büyük verimsizlik yarattığı kabul edilerek 31 Ocak 1944 günü yayınlanan Genelkurmay emri ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuş ve komutanlığa Havacı Tümgeneral Zeki DOĞAN tayin edilmiştir.

Tümen komutanlıkları kuruluşunda bir değişiklik olmamıştır. Kara Kuvvetleri Komutanlığının emrine verilmiş olan Keşif Grupları Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlanmışdır. Muharip birliklerin devri hemen yapılırken; Milli Savunma Bakanlığına bağlı ikmal ve sıhhi (bakım) tesisleri ile Genelkurmay'a bağlı eğitim tesislerinin devri aşamalı olarak yapılmıştır. Hava Harp Akademisinin devri ise ancak 1950 yılında gerçekleşmiştir

Bomba, cephan ve taşıma araçları Kayseri İkmal Merkezine devredilmiştir. Havaalanlarının savunmasından sorumlu olan uçaksavar bataryaları da Hava Kuvvetleri Komutanlığının emrine verilmiştir.

İngiltere'ye sipariş verilen 2 tane DH-89, 72 tane Baltimore, 104 tane Spit Mk. V. teslim alınmıştır. Eğitim için ise Türk Hava Kurumu tarafından üretilen Miles Magisterler kullanılmaktadır.

Pilot adayı Harp Okulu mezunları İngiltere ve ABD de eğitim almaya devam etmişlerdir.1942 yılında 50 harp okulu mezunu İngiltere'de 100 saat eğitim görmüşlerdir. Bu eğitimlerde 2 şehit verilirken, başarı %66,5 olmuştur.1943

mezunlarından ise en az 60 kişilik iki grup Şubat, Ağustos ve Kasım dönemlerine ayrılarak İngiltere'ye gönderilirken,42 kişilik grup da Şubat ayı içerisinde eğitim için ABD'ye gönderilmiştir.

FW-190 pervane arasından ateş edebilen senkronize makineli uçağında silahlar için yeterli miktarda mermi olmasına rağmen mermilerin dizileceği mayon yeterince yoktu. Bu nedenle, Hurry 20mm topları FW-190lara denenmiş ama deneme başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Pilotlar da savaş görevini yapamayan bu uçaklarla uçmak istememişlerdi; çünkü Kanopi uçuş sırasında pilot tarafından açılmıyor, fırlatma kapsülü ile atılıyor, kartuşlar zaman aşımına uğruyordu bundan dolayı güvenilir değillerdi, yedekleri de yoktu ve tam bakımları da yapılamıyordu. Tüm bu nedenlerden dolayı İstanbul Sarıgazi'deki bu uçaklar geri alınmış ve Bursa'ya götürülmüştür.

Türkiye'nin sahip olduğu ilk radar cihazının İngiltere'den satın alınıp ve Etimesgut'ta montajı yapıldıktan sonra buradaki 4.Alay 1. Tabur Hurrucaneller ile kalibrasyonu (ölçümlemesi) yapılmıştır. Bu radar, Hurricane uçaklarını 10,000 fitte Sivrihisar'a kadar görebilme yeteneğine sahiptir.

Türkiye'nin sahip olduğu tasarımı ve imalatı sadece kendine ait olan ilk yolcu uçağı, NuD-38, 25 Mayıs 1944 günü İstanbul-Ankara arasında uçmuştur.

1942 yılında Hava Yolları Müdürlüğü olarak isimlendirilen milli hava yolları Devlet Hava Yolları ismini almış aynı zamanda Almanya'dan alınan 5 adet JU-52ler ile kapasitesi de artırılmıştır.

1944'te uçaksavar ateşi ve çeşitli arızalar nedeniyle 2 Alman,5 İngiliz,1 Bulgar,2 Rus,3 Romen ve 8 Amerikan uçağı Türk hava sahasına girerek Türkiye'ye zorunlu iniş yapmışlardır.

1945

1945 yılında uluslararası alanda en önemli olay Amerika (Roosevelt), İngiltere (Churchill) ve Sovyetler Birliği (Stalin) devlet başkanlarının Yalta' da yaptıkları toplantıdır. Toplantı sonunda Almanya'nın işgali ve kontrolüne 3 devletin yanı sıra Fransa'nın da davet edilmesi kararı alınmıştır. Ayrıca alınan kararlar arasında; Almanya'nın dünya barışını bozmayacak hale getirilmesi, savaş suçlularının yargılanması, savaş zararlarının ödenmesi, Boğazların statüsünün Rusya lehine değiştirilmesi, Türkiye'ye haber verilmesi ve Nisan da San Francisco'da yapılacak olan Birleşmiş Milletler toplantısına çağırılması da vardır.

6 Ocak'ta Türkiye ile Japonya arasındaki ikili ilişkilerin kesilmesi mecliste kabul edildi, 23 Ocak'ta ise ABD ile Türkiye arasında ikili yardım anlaşması imzalandı.20 Ocak'ta Hitler'in Türkiye tarafsızlığını bozmasıyla hoş gitmeyen bir durum meydana geldi. 23 Şubat'ta Türkiye, Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etti. Türkiye 1 Mart 1945'ten önce savaş ilan ettiği için 5 Mart'ta San Francisco toplantısına resmen davet edildi, böylece Türkiye Birleşmiş Milletler kurucu üyeleri arasına katılmış oldu.

Savaş nedeniyle, 1942 yılında Hava Harp Akademisine birliklerden öğrenci alınmadığı için 1945 yılında mezun verilmemiştir.

Almanya'nın savaş ilan etmesiyle birlikte aslen savaşa müsait olmayan FW-190lar yeniden İstanbul savunması için Sarıgazi'ye getirildi.

1945 yılında Türk Hava Kuvvetleri'nin bünyesinde hiç radar bulunmadığı için havacılarımız radarın kendisinin yanı sıra, radar kavramına da yabancıydı. İngilizler tarafından verilen Lüleburgaz radarı da henüz gelmemişti. Bu sebeple hava savunması çok basit ve yetersizdi. Sadi Atikkan'ın bunun üzerine söyledikleri şöyledir: 'Çamlıca Tepesine yüksekliği oldukça fazla olan tahta bir kule kuruldu, yerde ise bir saman yığını oluşturuldu. Bu sayede, kuledeki gözetleyiciler ufukları gözetleyecekti, yerdeki ekiple düşman uçağı görülmesi halinde saman yığını ateşe verecekti. Böylece dumanı gören sıkı alarmdaki Sarıgazi' deki pilotlar hemen havalanıp düşmanı önleyecekti. İşleyebilen telsiz tertibatı olmadığına göre hangi istikamete uçulacak, hangi irtifaya tırmanılacaktı?'

Sadi Atikkan '930-9', Hava Dergisi, Sayı 241,s.29

Bu süreç içerisinde havacılarımızın İngiltere ve ABD'deki eğitimleri devam etmiştir. Doktorluk, mühendislik, muharebe gibi personel sıkıntısı çekilen uzmanlık alanları için hava kuvvetlerinde personel yetiştirilinceye kadar Kara Kuvvetleri Komutanlığından subay ve astsubaylar alınmıştır.

2 tane Spit MkV (R) ve 18 tane Beaufort uçakları daha 1 yıl önce alınmış olmalarına rağmen savaşta çok yıpranmış uçaklar oldukları için hizmetten çıkarıldı. Muharebe eğitimi ve manş çekmek için kullanılan 18 tane Miles Master/Martinet ve 13 tane Baltimore tipi yeni uçaklar ise 1947 yılında hizmet dışı olmuşlardır. Bu yıllarda Türkiye savaş ilan etmiş olmasına rağmen hiç savaş uçağı verilmemiştir.

Savaş sürerken, yedek parça sıkıntısı çekilmesine karşın, Devlet Hava Yolları, DHY'nin Ankara İstanbul seferlerinin şu şekilde çoğaldığı görülüyor:

Yıl	yolcu	yük	km
1941	2189	5710	177060
1942	5481	16851	358300
1943	5691	43230	365920
1944	14249	115610	615058
1945	18221	126490	718073

DHY personel sayısı, savaş yıllarındaki talep artışı karşısında yaklaşık iki katına çıktı.

Yıl	pilot	telsizci	makinist	memur	işçi toplam	
1941	12	21	28	52	42	155
1942	12	20	26	40	64	162
1943	18	30	32	65	56	201
1944	17	28	39	46	182	312
1945	18	36	48	46	242	390

(THY 50 Yıl, s.47-56)

Artışın daha çok işçi sayısında olduğu gözlemlenebilir.

DHY'ye katılan DH Domine nakliye uçakları da İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin Orta Doğu stoklarından ve DH Rapidleri hizmette tutmak için yedek parça olarak kullanıldılar. Daha çok yolcu değil kargo taşımacılığında kullanıldılar. Krom

ihtiyacını karşılamak için Almanya'nın verdiği Junkers 52 yolcu uçaklarıyla DHY'nin koltuk kapasitesi 187'ye çıktı.

Yeni sayılabilecek bir girişimle, ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümü'nde, üniversitemizin de kendine tanımladığı vizyonun paralelinde ve bölümün üstlendiği misyona uygun olarak sadece havacılığın bilimsel yanıyla ilgilenen ve öğreten bir bölüm olmaktan öteye geçerek, havacılığın sosyal ve kültürel boyutunu da işleyen "Havacılık Tarihi" dersini vermeye başladık. Bugün aynı dersi üniversitenin Tarih Bölümü'nün eğitim programı içinde vermeye devam ediyoruz. Dersimiz, Türkiye'de havacılık tarihinin bir yüksek öğrenim kurumunda tam bir dönem süreyle notlu/kredili ders olarak verilmesi konusunda bir ilktir. Dersimiz diyorum, çünkü bu dersi Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümünün hocalarından Sayın Doç. Dr. Serkan Özgen'le beraber vermekteyiz. Dersimizi bu yönüyle değerlendirdiğimizde, Mühendislik Fakültesine bağlı Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümüyle Fen ve Edebiyat Fakültesine bağlı Tarih Bölümü arasında bir dayanışmaya, disiplinler arası bir paylaşıma da vesile olmuştur. Sanırım bu özelliğiyle de bir ilktir. Bunu mümkün kılan o dönemdeki bölüm başkanlarımıza da, Tarih Bölümü Başkanı Sayın Prof. Dr. Seçil Karal Akgün'e ve Havacılık ve Uzay Mühendisliği o dönem Bölüm Başkanı Sayın Prof. Dr. Nafiz Alemdaroğlu' na bir kez daha teşekkür ederim.

Üniversitemiz bugünlerde Türk Silahlı Kuvvetlerinin birçok birimiyle birlikte yürüttüğü projelerin yanı sıra Türk Hava Kuvvetleri ve Türk havacılık sanayi ile birlikte yürüttüğü projelerle de Türk havacılığı içinde daha önemli roller üstlenmeye başlamıştır. Yakın bir gelecekte Türk havacılığının geleceğini de planlayan ve ulusal havacılık politikalarımızda söz sahibi akademik bir kuruluş olarak görevine devam edecektir.