

TÜRK HAVACILIK TARİHİNE ELEŞTİREL YAKLAŞIM

Gökhan TAŞKESEN

Danışman: Prof. Dr. S. Kemal KARTAL

**İnönü Üniversitesi SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ Lisansüstü
Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI İçin
Öngördüğü DOKTORA TEZİ Olarak Hazırlanmıştır.**

(Mart 2006, Malatya)

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Kamu Yönetimi Anabilim Dalında
DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan.....

Üye.....

Üye.....

Üye.....

Üye.....

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

..../..../2006

Prof. Dr. S.Kemal KARTAL
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Onur Sözü

Doktora Tezi olarak sunduğum “Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım bütün yapıtların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir, bunu onurumla doğrularım.

Gökhan TAŞKESEN

ÖNSÖZ

“Ne yeşil, ne siyah, ne de toz pembedir benim dünyam. Mavidir, masmavi benim dünyam. “

Yüzyıllardan beri insanoğlunun hayalindeki en büyük tutku uçmak olmuştur. Ne kadar güzel ki, gökyüzünün derinliklerine dalmak düş olarak kalmadı. Hayaller gerçek oldu ve uçma bir tutku, arzu, umut oldu.

Mavi, her zaman için sonsuzluğu ve özgürlüğü çağrıştırmıştır. Sonsuz bir mavilik olan gökyüzü, özgürlüğün ve sonsuzluğun başlangıcıdır. Havacılığın gelişmesi, yani uçma masalının oluşması sonsuzluk düşlerinin gerçekleşmesidir. Aslında havacılık tarihi çok uzun yıllar öncesine dayanıyor.

Uzun süre Leonardo da Vinci'nin aklını kurcalayan kuşların uçuşunu taklit etme hayali, 18. yüzyılda pek çok bilginin araştırma ve incelemelerine konu oldu ve bu alandaki çalışmalar efsaneye dönüşerek günümüze kadar geldi. Çok uzun yıllar çok denemeler yapıldı. Uçak, balon, planör, yapılmaya çalışıldı. Kanatlar takıldı uçmak için.

Türk tarihinde de yüzyıllar öncesinden başarılı ya da başarısız uçma girişimlerinde bulunmuş kişiler oldu. Hepimizin bildiği Hazarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi havacılık açısından önemli adımlar atmışlardır.

Günümüze gelecek olursak, Cumhuriyetin kurucusu ulu önderimiz Atatürk'ün ileri görüşü sayesinde, Türkiye'nin havacılıktaki hızlı gelişmeyi yakalamış nadir talihli ülkelerden birisi olduğunu görürüz.

Osmanlının son zamanlarında da havacılıkta bazı çıkışlar yapılmıştır. Ancak, Türkiye'de havacılığın toplum tarafından tanınması Atatürk döneminde gerçekleşmiştir. Onca mücadeleden sonra yıkılmış bir ülkede lâik ve çağdaş cumhuriyeti kuran ve kurumların temelini atan Mustafa Kemal Atatürk bilime dayalı yaşamın bir parçası olarak havacılığa önem vermiştir.

Cumhuriyetin kuruluşundan sadece 16 ay sonra, 16 Şubat 1925'te kurulan Türk Hava Kurumu, Atatürk ve onun çağdaş mantığının eseridir. Atatürk;

“Geleceğin en etkili silahı da hiç kuşkunuz olmasın uçaklardır. Birgün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki Ay'dan mesajlar yollayacaktır! Bu mucizenin tahakkuku için iki bin yılını beklemeye

hacet kalmayacaktır.” derken geleceği adeta görmüştür. İşte bu araştırma ile, Türk havacılık tarihine eleştirel bir yaklaşımda bulunularak Türk Havacılığının gelişimini olumsuz yönde etkileyen unsurlar ortaya konulmaya çalışılmış, tespit edilen nedenlerin çözümüne yönelik önerilerin geliştirilmesi amaçlamıştır. Aynı zamanda geleceğe yönelik havacılık konusunda neler yapılabileceği konusunda beyin fırtınası yapılmıştır.

Araştırmamın bu aşamaya gelmesinde büyük katkıları bulunan, bana “üstüne vazife olmayan işlere de karış” alışkanlığımı kazandıran, beni çalışmalarımın her aşamasında yüreklendiren, değerli hocam ve tez danışmanım Prof. Dr. S. Kemal KARTAL’a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Araştırma süresi boyunca beni destekleyen, yapıcı eleştirileri ile daha iyiyi bulmama yardımcı olan, olaylara değişik bakış açıları ile yaklaşmamı sağlayıp daha yaratıcı olmam yolunda beni yönlendiren hocam Doç. Dr. Mihriban ŞENGÜL’e özellikle teşekkür ediyorum.

Doktora eğitimim ve araştırma çalışmalarım süresince mesleğimin gereği yaşadığım yoğun çalışma ortamında, çalışmalarımı kolaylaştırma yolunda her türlü desteği veren sınıf arkadaşlarım Fulya AKYILDIZ ve Ayşe ÖZCAN’a en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Beni her zaman olduğu gibi araştırma süresi boyunca da destekleyen, huzurlu bir çalışma ortamı yaratarak sevgisini esirgemeyen can yoldaşım, sevgili eşim Simin TAŞKESEN ile “Baba seninle sinemaya yine gidemeyecek miyim?” sorularına rağmen sabır gösterip yanağıma öpücük kondurmayı ihmal etmeyen biricik kızım Alara TAŞKESEN’e sonsuz teşekkür ediyorum sevgilerimi sunuyorum.

Gökhan TAŞKESEN

TÜRK HAVACILIK TARİHİNE ELEŞTİREL YAKLAŞIM

Doktora TEZİ

Gökhan TAŞKESEN

İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mart 2006

Danışman: Prof. Dr. S.Kemal KARTAL

ÖZET VE ANAHTAR SÖZCÜKLER

Efsaneler ile başlayan havacılık tarihi Orta Çağda Rönesans'ın ve insanlık dünyasının büyük dehalarından, bilim adamı, ressam, fizikçi, Leonardo da Vinci'nin kuşların uçuşuna dair ilk bilimsel ve teknik araştırmayı ve bunun ışığı altında mekanik araçlarla uçuşun taklit edilme olanaklarını eserlerinde incelemesiyle daha somut hal almıştır. Bunu 1783 yılında ilk balonunun uçuşu ve 1903 yılında ilk uçağın uçuşu takip etmiştir. İkinci Dünya Savaşı havacılık konusunda yeni teknolojilerin uygulandığı bir dönem olmuştur. Çok geçmeden insanoğlu uzayda yerini almıştır.

Türk havacılığı ise Atatürk döneminde büyük bir ivme kazanmıştır. İlk uçak yapım çalışmaları, uçak fabrikasının açılması, Türk Hava Kurumu ve Türk Kuşu'nun kuruluşu bu döneme rastlamaktadır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle beliren Rus tehdidini bertaraf edebilmek amacıyla ekonomik ve askeri alanda başlatılan dış yardımlar ile birlikte dışa bağımlılık süreci başlamıştır. Bu her alanda olduğu gibi havacılık alanında da dışa bağımlılığı gündeme getirmiştir. Bu nedenle Türkiye'nin Atatürk döneminden sonra almaya başladığı dış yardımlar üzerinde önemle durulmuştur.

Araştırmanın **anahtar kavramları** şunlardır:

- Cumhuriyet Tarihi
- Havacılık
- Türk Havacılığı
- Uzay Havacılığı

A CRITICAL APPROACH TO TURKISH AVIATION HISTORY

Ph.D. THESIS

Gökhan TAŞKESEN

Institute of Social Sciences, İnönü University, March 2006

Supervisor: Prof. Dr. S.Kemal KARTAL

ABSTRACT AND KEY WORDS

After having been told merely in legends for centuries, “aviation” became a concrete advancement of the humanity after Leonardo da Vinci, the genius scientist, artist and the physicist of the Renaissance, started his first scientific and technical research on the flight of birds and went further to analyze the possibilities of the simulation of flight by mechanical vehicles. The studies on this field followed by the introduction of the first balloon 1783 and the first plane in 1903. The Second World War emerged as a period of implementation of the new aviation technologies. It did not take much for the first human being to penetrate the atmosphere and to step further into the space.

On the other hand, Turkish aviation industry gained a momentum during the Atatürk era. The construction of the first Turkish plane, the opening of the first plane factory, and the establishment of Turkish Aviation Institution and “Türk Kuşu” (“Turkish Bird”) coincide with this period. Due to the Soviet threat, which emerged with the end of Second World War, however, Turkey became more dependant on foreign assistance in the fields of military and economy. This process also affected negatively Turkish Aviation Industry. Therefore, the foreign assistance that Turkey received after Atatürk era has been significantly emphasized in this dissertation.

Key Words:

- History of Turkish Republic
- Aviation
- Turkish Aviation
- Space Aviation

TÜRK HAVACILIK TARİHİNE ELEŞTİREL YAKLAŞIM

Gökhan TAŞKESEN

KISA İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ KESİM

ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR

1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, DENENCESİ, AMACI VE YÖNTEMİ.....19

İKİNCİ KESİM

DÜNYA HAVACILIĞINA GENEL BAKIŞ

2. HAVACILIK KONUSUNDA DAHA ÖNCE YAPILMIŞ ÇALIŞMALARIN
TANITILMASI.....25
3. DÜNYADA HAVACILIĞIN GELİŞİMİ28

ÜÇÜNCÜ KESİM

TÜRK HAVACILIĞININ İRDELENMESİ

4. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA UÇUŞ DENEMELERİ52
5. ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI56
6. ATATÜRK'ÜN ÖLÜMÜNDEN GÜNÜMÜZE TÜRK HAVACILIĞI.....86
7. TÜRKİYE'NİN DIŞ YARDIM ALMA DENEYİMİ.....112
8. KÜRESELLEŞMENİN TÜRK HAVACILIĞINA YANSIMALARI.....149

DÖRDÜNCÜ KESİM

GENEL DEĞERLENDİRME

9. BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ.....159
- EKLER.....170
- KAYNAKÇA.....207

TÜRK HAVACILIK TARİHİNE ELEŞTİREL YAKLAŞIM
GÖKHAN TAŞKESEN

İÇİNDEKİLER

Onay Sayfası
Onur Sözü
Önsöz
Özet ve Anahtar Kelimeler
Abstract and Keywords
Kısa İçindekiler
İçindekiler
Resimler Dizelgesi
Çizelgeler Dizelgesi
Kısaltmalar Dizelgesi

BİRİNCİ KESİM

ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR

1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, ÖNEMİ, DENENCELERİ, AMACI VE YÖNTEMİ	19
1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi	19
1.2. Araştırmanın Denenceleri	20
1.3. Araştırmanın Amacı	21
1.4. Araştırmanın Yöntemi	21
1.5. Bilgi Derleme ve İşleme Araçları	22
1.6. Kavram Tanımları	22
1.7. Araştırmanın Sunuş Sırası	24

İKİNCİ KESİM
DÜNYA HAVACILIĞINA GENEL BAKIŞ

2. HAVACILIK KONUSUNDA DAHA ÖNCE YAPILMIŞ ÇALIŞMALARIN TANITILMASI	25
3. DÜNYADA HAVACILIĞIN GELİŞİMİ	28
3.1. Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar Dünyada Uçma Çabaları	28
3.1.1. Masal ve Efsanelerde Uçuşlar	28
3.1.2. Orta Çağa Kadar Uçuş Araştırmaları	32
3.1.3. Barut'un Keşfi ve Katı Yakıt Olarak Roketlerde Kullanılışı	33
3.1.4. Onaltıncı Yüzyıl Araştırmaları, Leonardo Da Vinci	34
3.1.5. Balonculuğun Doğuşu	36
3.1.6. Wright Uçağının Uçuşu	37
3.1.7. Manş'ın Havadan Geçilişi	39
3.1.8. Akdeniz'in Aşılması	39
3.2. Dünya Havacılığında Önemli Gelişmeler	40
3.2.1. Uçak Etüd ve Araştırma Merkezlerinin Kuruluşu	41
3.2.2. Helikopter ve Otojirler	41
3.2.3. Roket ve Jet Motorları	43
3.3. Havacılık Konusunda Öncü Ülkeler	44
3.3.1. Fransız Havacılığı	44
3.3.2. Alman Havacılığı	45
3.3.3. Sovyet Havacılığı	47
3.3.4. Japon Havacılığı	48
3.3.5. Amerikan Havacılığı	49
3.3.6. İngiliz Havacılığı	50
3.4. İkinci Dünya Savaşının Havacılığın Gelişmesindeki İtici Gücü	51

ÜÇÜNCÜ KESİM
TÜRK HAVACILIĞININ İRDELENMESİ

4. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA UÇUŞ DENEMELERİ	52
4.1. Hazerfen Ahmed Çelebi	52
4.2. Lagari Hasan Çelebi	53
4.3. İstanbul'da Balon Uçuşu	54
4.4. İstanbul'da İlk Uçak Uçuşu	55
5. ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI	56
5.1. Atatürk Dönemi Türkiye'sinin Siyasi ve Ekonomik Özellikleri	56
5.1.1. Siyasi Durum	56
5.1.2. Ekonomik Durum	57
5.1.3. Batılı Devletlerle İlişkiler	60
5.1.4. Balkan Devletleri İle İlişkiler	67
5.1.5. Doğudaki Komşuları ile İlişkiler	69
5.2. Atatürk Döneminde Türkiye'nin Komşularında Havacılık	69
5.2.1. Bulgaristan'da Havacılık	69
5.2.2. Irak'ta Havacılık	70
5.2.3. İran'da Havacılık	70
5.2.4. Yunanistan'da Havacılık	72
5.3. Atatürk'ün Öncülük Ettiği Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Konusunda Atılan İlk Adımlar	72
5.3.1. Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı	72
5.3.2. Sivil Havacılığın Kuruluşu	74
5.3.3. Türk Hava Kurumunun Kuruluşu	74
5.3.4. İlk Türk Uçak Fabrikası (TOMTAŞ)	75
5.3.5. Vecihi HÜRKUŞ'un Uçağı	76
5.3.6. İngiltere'ye Yapılan İnceleme Gezisi	77
5.3.7. Av ve Keşif Uçakları Seçimi	77
5.3.8. THK'nun Uluslararası Havacılık Federasyonuna Üyeliği	78
5.3.9. Selahattin ALAN'ın uçağı (1932)	78

5.3.10.	Kayseri Uçak Fabrikası (1932)	79
5.3.11.	Türkiye’de Planör Yapımı (1932)	80
5.3.12.	Nuri DEMİRAĞ Uçak Fabrikası (1935)	81
5.3.13.	Türk Kuşu’nun Kuruluşu (1935)	83
5.3.14.	İlk Sponsor Atatürk	84
6.	ATATÜRK’ÜN ÖLÜMÜNDEN GÜNÜMÜZE TÜRK HAVACILIĞI	86
6.1.	Atatürk’ün Ölümünden Günümüze Türk Askeri Havacılığı (Türk Hava Kuvvetleri)	86
6.1.1.	Karargah	89
6.1.2.	1’nci ve 2’nci Hava Kuvveti Komutanlıkları	89
6.1.3.	Hava Eğitim Komutanlığı	90
6.1.4.	Hava Lojistik Komutanlığı	90
6.2.	Atatürk’ün Ölümünden Günümüze Türk Sivil Havacılığı	91
6.2.1.	Türk Hava Kurumu ve Türk Kuşu	91
6.2.2.	Türk Hava Yolları	94
6.2.2.1.	Türk Hava Yollarına Giden Yolda Atılan İlk Adımlar	94
6.2.2.2.	Türk Hava Postaları Adlı Şirketin Kuruluşu	95
6.2.2.3.	Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin Kuruluşu	96
6.2.2.4.	Uçak Alımı	96
6.2.2.5.	Tarifeli Yolcu Seferlerine Başlanması	96
6.2.2.6.	Günümüzde Türk Hava Yolları	97
6.2.2.6.1.	Uçak ve Personel Durumu	97
6.2.2.6.2.	Uçuş Noktaları	97
6.2.3.	TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TAI)	98
6.2.3.1.	TAI’nin Ana Faaliyet Alanları	100
6.2.3.2.	Kuruluşundan Günümüze TAI’nin Tamamladığı Önemli Projeler	100
6.2.3.2.1.	Uçak İmalatı	100
6.2.3.2.2.	F-16 Savaşan Şahin	101
6.2.3.2.3.	SF-260 D Başlangıç Eğitim Uçağı	101
6.2.3.2.4.	CN-235 Hafif Nakliye Uçağı	101

6.2.3.2.5. CN-235 Deniz Karakol/Gözetleme Uçağı	102
6.2.3.2.6. Cougar AS-532 Helikopteri	102
6.2.4. TAI'de Yürütülen Modernizasyon ve Sistem Entegrasyonu Çalışmaları	102
6.2.4.1. Havadan Erken İhbar ve Kontrol (HİK) Uçağı-“Barış Kartalı”	103
6.2.4.2. Meltem II Projesi	103
6.2.4.3. Yarasa Programı	104
6.2.4.4. Hedef Uçak Projesi	104
6.2.4.5. A 400 M Programı	106
6.2.4.6. Türk İnsansız Hava Aracı (TİHA) Programı	106
6.2.4.7. Zirai İlaçlama Uçağı (ZİU)	107
6.2.4.8. TAI'nin Diğer Sektörler ile İşbirliği	107
6.2.5. Diğer Havacılık Sanayii Kuruluşları	108
6.2.6. Türkiye'de Uzay Çalışmaları	109
6.2.6.1. Sivil Alanda	109
6.2.6.2. Askeri Alanda	110
6.2.6.3. Birinci Uluslararası Uzay Sempozyumu	111
7. TÜRKİYE’NİN DIŞ YARDIM ALMA DENEYİMİ	112
7.1. Siyasal ve Ekonomik Sonuçları Bakımından Dış Yardımlar	113
7.1.1. Dış Yardımların Amaçları ve Sonuçları	114
7.1.1.1. Dış Yardım Veren Ülkelerin Amaçları	114
7.1.1.2. Dış Yardım Alan Ülkelerin Beklentileri ve Yardımın Etkileri	117
7.2. Türkiye Açısından Soğuk Savaş Öncesinde Dış Ekonomik ve Askeri Yardımların Tarihçesi	119
7.2.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Durum ve Alman Yardımları	120
7.2.2. 1923-1945 Arası Türk-Alman İlişkileri ve Almanya'nın Türkiye Ekonomisine Etkileri	122
7.2.3. Alman Yardımlarının Değerlendirilmesi	123

7.3. Soğuk Savaş Döneminde Türkiye'nin Askeri ve Ekonomik Yardım Aldığı Ülkeler, Örgütler ve Yardımların Sistemleştirilmesi	125
7.3.1. Truman Dotrini ve Türkiye	126
7.3.2. Marshall Planı ve Türkiye	127
7.3.3. Marshall Planı Yardımlarından Sonra Amerika Birleşik Devletleri ve NATO İttifakı Çerçevesinde Türkiye'ye Yapılan Yardımlar	129
7.3.4. Konsorsiyum Yardımları	132
7.3.5. Türkiye'nin Aldığı Çok Taraflı Yardımlar	134
7.3.6. İkinci Dünya Savaşından sonra Alman Yardımları	134
7.3.7. Yardım Alan Ülke Olarak Türkiye Açısından Yardımların Dış Politikaya Etkileri ve Değerlendirilmesi	136
7.3.7.1. ABD Yardımlarının Değerlendirilmesi	136
7.3.7.2. Alman Yardımlarının Türkiye Üzerindeki Etkisi ve Değerlendirme	139
7.4. Batı İttifakına Üye Olmanın Türkiye'nin Askeri ve İktisadi Gücüne ve Dış Politikası Üzerindeki Etkileri	141
7.4.1. Askeri Güce Etkileri	141
7.4.2. Ekonomik Etkileri	143
7.5. Askeri ve Ekonomik Yardımların Türkiye'nin Savunma Sanayii Modelini Oluşturmasına Etkisi ve Türkiye İçin Önerilen Sanayileşme Modeli ve Yatırım Stratejisi	144
7.6. Soğuk Savaş Dönemi Sonrası Türkiye'nin Yardım Aldığı ABD ve AB ile Uluslararası İlişkilerin Değerlendirilmesi	146
8. KÜRESELLEŞMENİN TÜRK HAVACILIĞINA YANSIMALARI	149
8.1. Küreselleşmenin Etkileri	149
8.2. Küreselleşme Sürecinde Alınması Gereken Önlemler	152
8.2.1. Bilgi Üstünlüğü Konusunda Alınması Gereken Önlemler	153
8.2.2. Eğitim Konusunda Alınması Gereken Önlemler	154
8.2.3. Askeri Kuvvet Yapısında Alınması Gereken Önlemler	154
8.2.4. Uzay Konusunda Alınması Gereken Önlemler	155
8.2.5. Personel Konusunda Alınması Gereken Önlemler	158

DÖRDÜNCÜ KESİM
GENEL DEĞERLENDİRME

9. BULGULAR, ÖNERİLER VE SONUÇ	159
9.1. Bulgular	159
9.2. Öneriler	161
9.3. Sonuç	163
EKLER	170
EK-1 : II'nci Dünya Savaşı Sonrasında Havacılık Alanında Yaşanan Önemli Gelişmeler	170
EK-2 : Türk Hava Yolları Tarihinde Yaşanan Önemli Gelişmeler	180
EK-3 : Resimlerle Atatürk ve Havacılık	182
KAYNAKÇA	207

RESİMLER DİZELGESİ

Resim-1 :	Pir-i Reis'in Amerika Haritası	30
Resim-2 :	Hitit Koruyucu Kuvveti M.Ö.800 Kargamış	31
Resim-3 :	Sfenks ve Tanrılar Tanrısı Ahura Mazda'nın Sembolü Dara'nın Sus'taki Sarayında M.Ö. 490	31
Resim-4 :	Çin Roket Lançeri	33
Resim-5 :	Kanat mekanizması detayı , Ambrosini Kütüphanesi	35
Resim-6 :	4 kanatlı Ornikopter projesi	35
Resim-7 :	1783 de Annonay' de ilk Montgolfier Balonunun uçuşu	36
Resim-8 :	17 Aralık 1903 Kitty Hawk'da Orville Wright Kardeşler ve Wilbur Wright Uçuşu	38
Resim-9 :	Louis Bleriot	39
Resim-10:	Akdeniz'i İlk Aşan Ronald Garros (1888-1918)	40
Resim-11:	Otojir	42
Resim-12:	Cierva C-8 L-II	43
Resim-13:	Frank Whittle	44
Resim-14:	Hazerfen Ahmet Çelebi'nin Lodos bir havada, Haliç yönünde Galata Kulesinden havalanışı	53
Resim-15:	Lagari Hasan Çelebi	53
Resim-16:	1909 Taksim'de Barbout'un Osmanlı Balonunun Yükselişi	54
Resim-17:	Tomtaş Uçak Fabrikası (A-20)	76
Resim-18:	Vecihi K-VI Uçağı	76
Resim-19:	S. Alan Uçağı	79
Resim-20:	Ali Yıldız ve Planörü	81
Resim-21:	Atatürk Türk Kuşu'nun Kuruluşunda	83
Resim-22:	Atatürk Sabiha Gökçen ile	84
Resim-23:	Atatürk'ün ABD'li pilotları Yalova'da kabul edişi.	85
Resim-24:	Posta ve Kargo taşımacılığı-1	95
Resim-25:	Posta ve Kargo taşımacılığı-2	96
Resim-26:	Sputnik	170
Resim-27:	Apollo	172
Resim-28:	Columbia Uzay Mekiği	178

ÇİZELGELER DİZELGESİ

Çizelge-1 :	1926 Yılında İnan Hava Gücü	71
Çizelge-2 :	En Çok Savunma Harcaması Yapan Ülkeler	165

KISALTMALAR DİZELGESİ

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ALB	:	Albay
AR-GE	:	Araştırma Geliştirme
ASELSAN	:	Askeri Elektronik Sanayii Ve Ticaret A.Ş.
ASTSB	:	Astsubay
ATĞM	:	Asteğmen
BM	:	Birleşmiş Milletler
BNB	:	Binbaşı
CENTO	:	Merkezi Antlaşma Teşkilatı
CSAR	:	Silahlı Arama Kurtarma
Dz.K.K.lığı	:	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
ESA	:	Avrupa Uzay Ajansı
ESF	:	Ekonomik Destek Fonu
FAA	:	Federal Havacılık İdaresi
FAI	:	Uluslar arası Havacılık Federasyonu
FMS	:	Yabancı Askeri Satışlar
HİK	:	Havadan Erken İhbar ve Kontrol (HİK)
Hv.K.K.lığı	:	Hava Kuvvetleri Komutanlığı
İHA	:	İnsansız Hava Araçları
IMET	:	Uluslararası Askeri Eğitim ve Öğretim
IMF	:	Milletler Arası Para Fonundan
K.K.K.lığı	:	Kara Kuvvetleri Komutanlığı
KUR	:	Kurmay
MGK	:	Milli Güvenlik Kurulu
MİKES	:	Mikrodalga Elektrik Sistemler Sanayii A.Ş.
MMU	:	İnsanlı Manevra Birimi
M.Ö	:	Milattan Önce
M.S	:	Milattan Sonra
MSA	:	Deniz Keşif Uçağı

MSB	:	Milli Savunma Bakanlığı
NATO	:	Kuzey Atlantik Konseyi
N.D	:	Nuri Demirağ
R.A.F.	:	Royal Air Force
SAGEB	:	Savunma Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi
SAR	:	Arama Kurtarma
S.G.K	:	Sahil Güvenlik Komutanlığı
SSCB	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SSDF	:	Savunma Sanayiini Destekleme Fonu
SSM	:	Savunma Sanayii Msteşarliğı
TAI	:	TUSAş Havaacılık ve Uzay Sanayi A.ř.
TAKBİS	:	Tapu ve Kadastro Bilgi Sistemi
TASİş	:	Tasfiye İşleri Genel Müdürlüğü Otomasyonu
TĖM	:	Teğmen
THK	:	Türk Hava Kurumu
THY	:	Türk Hava Yolları
TİHA	:	Türk İnsansız Hava Aracı
T.S.K.	:	Türk Silahlı Kuvvetleri
TSKGV	:	Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı
TUK	:	Türkiye Uzay Kurumu
TUSAş	:	Türk Uçak Sanayii Anonim şirketi
TÜBİTAK	:	Türkiye Bilimsel Teknik Araştırma Kurumu
UBİTEK	:	Uzay Bilim ve Teknolojileri
ÜTĖM	:	Üsteğmen
YZB	:	Yüzbaşı
ZİU	:	Zirai İlaçlama Uçağı

TÜRK HAVACILIK TARİHİNE ELEŞTİREL YAKLAŞIM

Gökhan TAŞKESEN

BİRİNCİ KESİM

ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR

Bir bölümden oluşan araştırmanın Birinci Kesiminde, öncelikle araştırmanın konusu, önemi ve amacı açıklanmış olup, daha sonra araştırmanın denencesi, yöntemi, bilgi derleme ve işleme araçları ve araştırmanın sunuş sırası hakkında bilgi verilmiştir.

1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, ÖNEMİ, DENENCELERİ, AMACI VE YÖNTEMİ

Bu bölümünde “Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım” başlıklı araştırmanın konusunun önemi, araştırmanın denencesi, amacı ve yöntemi hakkında bilgi verilmiştir.

1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi

Yeni dünya ekonomik düzeninin etkin bir oyuncusu olabilmek için, belirli ürün ve hizmet alanlarında küresel ölçekte rekabet gücüne sahip olunmalıdır. Bu da yeni ürünler ve yeni teknolojiler üretme yeteneğine sahip olmak demektir. Havacılık ve uzay sanayi sektörü, özellikle teknoloji üretimi açısından, tüm gelişmiş ülkelerde görüldüğü gibi, ülkemiz için de büyük fırsatlar yaratabilecek bir sektördür. Havacılık ve uzay sanayi sektörü kapsamındaki ürünlerin, uluslararası serbest ticaret antlaşmalarının kapsamı dışında değerlendiriliyor olması yüksek teknoloji ürün ve hizmet üretimi için bilim ve teknoloji yeteneklerinin yükseltilmesine ve bu amaçla bir başlangıç hareketine ihtiyaç duyan ülkemiz için önemli bir avantajdır. Bu avantajı, başta ABD ve Avrupa Birliği üyesi ülkeler olmak üzere, tüm gelişmiş ülkeler de en geniş haliyle kullanmışlardır ve kullanmaya devam etmektedirler.

Havacılık ve uzay sanayi sektörünün özellikleri incelendiğinde, bu sektörü diğer sektörlerden ayıran bazı önemli özellikler göze çarpmaktadır, şöyle ki:

Havacılık ve uzay sanayi sektörü, uluslararası serbest ticaret antlaşmaları dışında tutulan, ticari ilişkilerin politik ilişkilere sıkı bir biçimde bağlı olduğu, uluslararası ticaret hacminin sınırlı ve az sayıdaki ülke tekelinde olduğu, bu nedenle

iç pazar ile büyüyen, yatırım ve harcama kararları, ekonomik gerekçelerden çok jeo-stratejik siyasi gerekçelerle verilen bir sektördür.

Havacılık ve Uzay Sanayi sektörünü diğer sektörlerden ayıran bir diğer konu da, bu sektörün, bilim ve teknolojinin en son yeniliklerinden yararlanması, ürünlerin genel olarak en ileri ürün ve üretim teknolojilerinin birer örneği olmasıdır. Dolayısıyla sektör, ülkelerin teknolojik altyapısının gelişimi açısından itici rol oynamaktadır. Savunma, havacılık ve uzay sanayi alanında başarılı olan ülkelerin, bu sanayi dallarındaki yetkinlikleri ve ürün yelpazelerinin genişliği sayesinde, bütün olarak sistem çözümleri oluşturabildikleri ve bu ürünlerin tasarım teknolojilerine hakim oldukları görülmektedir. Bu da ülkelere, gerek güvenlik, gerekse ulusal politika, strateji ve planlarının etkinliği açısından güçlü bir konumda olmalarını sağlamaktadır.

Türkiye de bulunduğu konum açısından, havacılığa en çok önem vermesi gereken ülkelerin başında gelmektedir. Stratejik bir coğrafyada bulunan ülkemizin çağdaş uygarlık seviyesine ulaşmasına ve ulusal güvenliğimize büyük katkılar sağlayacak olan havacılık ve uzay sanayi konusunda yürütülen çalışmalar, her kesim tarafından bilinçli olarak desteklenmelidir. Çünkü ülkemizin “uzay kabiliyetlerinde çağdaş seviyeye ulaşmak” hedefi, büyük önem taşımaktadır. Böylece Ulu Önder Atatürk’ün 1936 yılında işaret ettiği “Uzayda bir Türk’ün de bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek” hedefi gerçekleştirilebilecektir.

Ancak bütün bunları gerçekleştirebilmek için her konuda dışa bağımlılıktan uzak diğer bir deyişle tam bağımsız bir devlet olabilmek anahtar niteliği taşımaktadır. Özellikle II.Dünya Savaşından sonra her alanda alınmaya başlanan dış yardımlar bu hedefe önemli bir engel oluşturmuş ve oluşturmaya devam etmektedir.

İşte bu nedenlerle Türk havacılık tarihini incelemek, bugünkü eksiklikleri nedenleri ile ortaya koymak ve havacılık konusunda lider ülkeler arasına girmek konusunda atılması gereken adımları irdelemek son derece önem taşımaktadır.

1.2. Araştırmanın Denenceleri

“Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım” başlıklı bu araştırmanın bir denencesi bulunmaktadır.

Denence : “Atatürk Dönemi”nden sonra Türkiye’nin ekonomik yönden dışa bağımlılığının artması, Türk Havacılığının gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir.

1.3. Araştırmanın Amacı

Günümüzde havacılık atmosfer boyutuyla sınırlı olmaktan çıkmış, uzay boyutunu da içerir hale gelmiştir. Uzayda kazanılacak yetenekler, bir yandan ülkenin kalkınması ve refahına hizmet ederken, diğer yandan silahlı kuvvetlerin de ülke savunmasında kullanacağı önemli bir araç haline gelmiştir. Günümüzde; keşif, haberleşme, meteoroloji ve seyrüsefer uyduları kara, deniz ve hava kuvvetlerine önemli avantajlar sağlamaktadır. Artık uzay, havanın (atmosferin) kesiksiz bir devamı olarak görülmekte, bu nedenle hava ve uzaydan elde edilen yetenekler bir bütün olarak askeri doktrinde yerini almaktadır.

Ancak sivil ve askeri alanda önemli gelişmeler gösteren Türk Havacılığının, dünyada havacılık konusunda lider ülkeler arasında olduğunu söylemek mümkün değildir. Ülkemizde havacılık konusunda en son teknolojiler ve araçların kullanıldığı doğrudur. Fakat bu teknolojilerin büyük bölümüne dış kaynaklardan satın alma yoluyla sahip olunmaktadır. Diğer bir deyişle havacılık konusunda dışa bağımlılık söz konusudur.

Bahsedilen bu bağımlılığın nedenleri araştırıldığında, köklerinin II.Dünya Savaşı sonrasında Truman Doktrini ve Marshall yardımı ile başlayan dış yardımlara uzandığı görülmektedir. Yardımlar kısa vadede çözüm getiriyor gibi görünse de, uzun vadede içinden çıkılmaz bir döngü içine girilmesine sebep olmaktadır.

“Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım” başlıklı bir çalışma ile, dünya havacılık tarihine genel bir bakış yapıldıktan sonra, Türk Havacılığının bugünlere geliş süreci incelenerek; savunma, ulaşım, turizm ve spor gibi bir çok alanda önemli etkinlikleri içeren havacılık konusunda, ülkemizin dışa bağımlılığının nedenlerinin belirlenerek, geleceğe yönelik yapılması gerekenlerin ortaya konması amaçlanmıştır.

1.4. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma, betimsel ve tarihsel araştırma yöntemi kullanılarak yapılmıştır.

1.5. Bilgi Derleme ve İşleme Araçları

Konuyla doğrudan ya da dolaylı olarak ilgisi bulunan kitap, dergi, makale, gazete, akademik çalışma niteliğindeki tezler ve benzeri yazılı kaynakların taranmasının yanında, elektronik ortamda kaynak taraması yapılarak, araştırmaya kaynaklık edecek bilgiler derlenmiştir. Elde edilen bilgiler, niteliksel çözümlene yoluyla işlenmiştir.

1.6. Kavram Tanımları

Araştırmada sıkça kullanılan başlıca anahtar kavramlar şunlardır:

Cumhuriyet Tarihi : Cumhuriyet'in kurulma aşamasından günümüze değin belirleyici olmuş olayların ya da olguların anlatısı, yorumu, incelenmesi, yazılmış yapıt (Büyük Larousse, 1986,11258).

KİLİ, yapılan devrimlerin amacının Türkiye Cumhuriyeti halkını tamamen çağdaş ve tüm anlam ve biçimiyle uygar bir toplum haline ulaştırmak olduğunu belirtirken, Türk Devrimini Türkiye Cumhuriyeti Tarihi ile paralellik teşkil eden bir süreç içerisinde incelemiştir (1995,13).

TURAN ise Cumhuriyet Tarihimizin başlangıcını, Birinci Dünya Savaşı sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü ile başlayan ve başarı ile sonuçlanan ulusal direniş yıllarına kadar götürmektedir(1969,3).

TANÖR, Türkiye'de yaşanan büyük dönüşümün 1918'de başladığını ifade ederek "bekleme odası" görevi de yapmış olan II.Meşrutiyet'in de kurtuluş mücadelesinin başlangıcı ile ilişkilendirilmesi gereğine işaret etmiştir (2004,7). TANÖR'e göre (2004,10); Türk devriminin iki cephesi vardır: Kurtuluş ve Kuruluş. Birincisi, bağımsızlık savaşına ve bunun anlamlı özelliklerine ilişkin olup, Mondros-Lozan arası dönemi kapsar (30 Ekim 1918-24 Temmuz 1923). İkinci süreç olan Kuruluş, birincisiyle iç içe geçmiştir. TBMM'nin açılması (23 Nisan 1920), yeni siyasal-anayasal yapılanmanın da başlangıcıdır. Kuruluş ile ilgili atılımlar 1940'lara kadar sürecektir.

Havacılık : Havacı olma durumu. Havacının yaptığı iş, havada uçuş tekniği. Hava seferlerini ve bu konu ile ilgili teknikleri inceleyen bilim dalı. (www.tdk.gov.tr/tdk.sozluk, 2004)

HİGHAM, havacılığı tarif ederken değişik bir anlatım tarzını seçmiş ve havacılığı cüretkar ve yiğit bir pilotun rüzgarda dalgalanan beyaz eşarbinin doğayla savaşının bir simgesi olarak nitelendirmiştir (1983,1).

SEZGİN ise havacılık sisteminin temel öğelerini; uçak, uçağı yapan insan ve insanlığın ortak ürünü olan teknoloji olarak açıklamaktadır (1991,91).

Türk Havacılığı : Türkler tarafından havacılığa ilişkin yapılan çalışma, deneme, inceleme ve uygulamalar (www.tdk.gov.tr/tdk.sozluk, 2004).

TANMAN, Türk Havacılık Tarihini 1911 yılında Süvari Yüzbaşı Fesa ve İstihkam Teğmeni Kenan'ın uçuş eğitimi için Fransa'ya gönderilmesiyle gerçek anlamda başladığını ifade etmektedir (1950,14). Bu tarih aynı zamanda Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluş yılı olarak kabul edilmektedir.

HÜRKUŞ ise Türk Havacılığını anlatmaya başlarken şu ifadeleri kullanmıştır (1942,1): Semerkand da hoca Feyzullah efendinin ulu cami minaresinden yaptığı uçuş tecrübesi tam 14ncü asırdadır. Bu hadise uçuş efsanelerinin başında gelen İkar hikayelerine rast gelir.

İLMEN, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk adlı kitabında, İtalya'nın Trablusgarb'a saldırmasını takiben havacılığın öneminin daha iyi anlaşıldığını belirterek, 1911 yılında pilotaj eğitimi amacı ile Fransa'ya subay gönderilmesini Türk Havacılığının başlamasında önemli bir dönemeç olduğunu değerlendirmektedir (1969, 5).

Uzay Havacılığı : Uzayda seyrüsefer bilimi, uzay uçuşlarının gerçekleştirilmesini sağlayan ya da sağlanmış olan bilimlerin, tekniklerin ve insan etkinliklerinin tümü (Büyük Larousse, 1986, 12003).

İNCE, uzayı son otuz yılda dünyayı etkileyen değişimlerin en önemlisi olarak nitelemekte ve uzayın artık hayran kalınacak bir yer olmaktan çıkarak, keşfedilecek ve hatta kullanılacak bir yer halini aldığını vurgulayarak bu konuda uzay havacılığının büyük önem taşıdığına işaret etmektedir (1986,2).

ÖVER, uzay havacılığının ilgi alanını belirlerken büyük filozof Paskal'ın "Sonsuz mesafelerin sessizliği beni korkutuyor" sözüne atıf yaparak uzaya yönelik

yapılan her havacılık faaliyetinin uzay havacılığını oluşturduğunu ifade etmektedir(1971,2).

1.7. Araştırmanın Sunuş Sırası

Bu araştırma, dört kesim ve sekiz bölümden oluşmaktadır. **Birinci kesimde**, bir bölüm altında araştırmanın konusu, önemi, denencesi, amacı, yöntemi, kavram tanımları açıklanmış ve araştırmanın sunuş sırası hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci kesimde, iki bölüm halinde araştırmanın kuramsal çerçevesi çizilmekte ve böylece konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacak bilgi harcı verilmektedir. Bu kesimin birinci bölümünde, araştırma konusuna yönelik daha önce yapılmış araştırmalar kısaca tanıtılmaktadır. İkinci bölümde dünyada havacılığın günümüze kadar olan gelişiminde önemli yer tutan olay ve çalışmalara yer verilmiştir.

Araştırmanın üçüncü kesiminde, “ Türk Havacılığının İrdelenmesi ” başlığı altındaki konu, toplam dört bölümde sunulmaktadır. Araştırmanın dördüncü, beşinci, altıncı ve yedinci bölümleri bu kesimde yer almaktadır. **Araştırmanın dördüncü bölümünde**, Osmanlı İmparatorluğu’nda yapılan uçuş denemelerine yer verilmiştir. Hazerfen Ahmed Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi uçuş denemeleri ile İstanbul’da ilk uçak ve balon uçuşları bu bölümde anlatılmıştır. **Araştırmanın beşinci bölümünde**, Atatürk döneminde Türk havacılığı kapsamında yapılan atılımlar, dönemin siyasi ve ekonomik özellikleri ile o günlerde Türkiye’nin komşularında yürütülen havacılık faaliyetleri ile ilişkilendirilerek çözümlenmiştir. **Altıncı bölümde**, Atatürk’ün ölümünden günümüze Türk havacılığında yaşanan gelişmeler askeri ve sivil alan olmak üzere iki alanda yapılan faaliyetlerle ilişkilendirilerek çözümlenmiştir. **Yedinci bölümde**; Atatürk döneminden sonra Türkiye’ye yapılan dış yardımların olumsuz etkileri ve **sekizinci bölümde**; küreselleşmenin Türk havacılığına yansımaları incelenmiştir.

Dördüncü kesim, “Genel Değerlendirme” adı altında bu araştırmayı bitiren ancak başka araştırmaları başlatmaya kaynaklık eden bir kesimdir. Ayrıca araştırmanın dokuzuncu bölümünün yer aldığı; bulgular, öneriler ve sonuç alt bölümleri ile araştırma konusunun özetlendiği kesimdir.

İKİNCİ KESİM

DÜNYA HAVACILIĞINA GENEL BAKIŞ

Bu Kesimde, “Dünya Havacılığına Genel Bakış” iki bölüm halinde incelenmiştir. **İlk bölümde** “ Havacılık Konusunda Daha Önce Yapılmış Çalışmaların Tanıtılması”na yer verilmiştir. **İkinci bölümde** ise “Dünya Havacılığının Gelişimi” tarihsel süreç çerçevesinde anlatılmıştır.

2. HAVACILIK KONUSUNDA DAHA ÖNCE YAPILMIŞ ÇALIŞMALARIN TANITILMASI

Bu bölümde, Türk Havacılık Tarihi konusunda daha önce yapılmış, araştırmacı tarafından ulaşılabilen araştırma konusuyla doğrudan ilgili olan kaynaklar tanıtılmıştır. Kaynak taraması esnasında konuyla içerik açısından tam olarak örtüşen bir kaynağa ulaşılamamış, konu kapsamında değerlendirilebilecek kaynakların da çoğunlukla Türk Havacılığının daha çok askeri yönüne ağırlık verdikleri görülmüştür. Bu durumun askeri havacılığın tüm havacılık faaliyetlerinin dinamosu rolünü üstlenmiş olmasından kaynaklandığı değerlendirilmiştir.

Hava Kuvvetleri K.lığı, (1981), **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Ankara:

Hv.K.Basımevi.

Bu kitapta ağırlıklı olarak Atatürk’ün havacılık konusundaki düşüncelerine ve söylemlerine yer verilmiştir. Özellikle Türk Hava Kurumu ve Türk Kuşu’nun kuruluşu aşamasında yaşanan gelişmeler ağırlıklı olarak incelenmiştir. Atatürk’ün Türk gençliğini havacılığın içine çekebilmesi için önemli bir örnek olarak gördüğü ilk Türk kadın jet pilotu Sabiha GÖKÇEN ile arasında yaşananlara da geniş ölçüde yer verilmiştir. Atatürk’ün Sabiha GÖKÇEN’i uçuş eğitimi için Rusya’ya göndermesi ve Anadolu’da yaşanan bir isyan girişiminin bastırılması amacıyla göreve gidişi esnasında yaşananlar ilgi çekici biçimde sunulmuştur.

KİLİMCİ, Perihan, (2004), **Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askeri**

Havacılığı, İstanbul: Hava Harp Okulu Yayınları.

Bu kitapta, Atatürk döneminde (1923-1938) askeri havacılık konusunda yaşanan gelişmelere geniş ölçüde değinilmiştir. Dönemin özelliğini ortaya koyabilmek amacıyla öncelikle o dönemde askeri havacılık konusunda önde gelen devletlerdeki askeri havacılık faaliyetlerine yer verilmiştir. Daha sonra Türkiye'nin askeri havacılık konusunda sahip olduğu konumun daha açık bir şekilde ortaya konabilmesi için Türkiye'nin komşularında yürütülen askeri havacılık çalışmaları incelenmiştir. Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için bu dönemde yürütülen askeri havacılık çalışmaları üç bölümde (1923 yılı, 1924-1934 yılları, 1933-1938 yılları) incelenmiştir. Bu çalışmada bahse konu dönemde sahip olunan askeri uçakların kapsamlı bir envanteri de sunulmaktadır.

KANSU, Yavuz, (1971), **Havacılık Tarihinde Türkler-1**, Ankara:

Hv.K.Yayınları.

Bu kitapta insanlık tarihinde efsaneler ile başlayan havacılığın doğuşu, tarihsel gelişimi içinde Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar (1918) geniş kapsamlı olarak incelenmiştir. Eski çağlardaki uçma çabaları, barutun keşfi ve katı yakıt olarak roketlerde kullanılışı, Leonardo Da Vinci'nin uçuş üzerine yaptığı çalışmalar ve havacılık konusunda yaşanan ilkler yine bu kitapta yer alan konulardandır. Dünya havacılığı içinde Türkler tarafından gerçekleştirilen uçma çabalarına (Hazerfen Ahmed Çelebi, Lagari Hasan Çelebi) geniş olarak yer verilmiştir. Araştırmanın alt yapısını oluşturacak bilgi harcının hazırlanmasında yararlanılan temel kaynaklardan birisidir.

KAYMAKLI, Hulusi, (1997), **Havacılık Tarihinde Türkler-2**, Ankara:

Hv.K.Yayınları.

Bu kitap, yukarıda sunulan “Havacılık Tarihinde Türkler-1” kitabının devamı niteliğindedir. Dünya ve Türk havacılığı, Birinci Dünya Savaşı bitiminden Atatürk'ün ölümüne kadar olan dönemi içerecek şekilde incelenmiştir. Atatürk dönemi Türk havacılığı, dönemin siyasi ve ekonomik özellikleri ile ilişkilendirilerek

incelenmiştir. Atatürk döneminde Türkiye'nin komşularında yürütülen havacılık faaliyetleri bu kitapta ele alınan diğer bir konudur. Atatürk'ün havacılık ile ilgili görüş ve izlenimleri ile Atatürk'ün öncülüğünde havacılık konusunda atılan ilk adımlara geniş ölçüde yer verilmiştir.

HÜRKUŞ, Vecihi, (1942), **Havalar**, İstanbul: Kanaat Kitapevi.

Bu kitap, Türkiye'de ilk uçak yapımını gerçekleştiren havacı ve mühendis Vecihi HÜRKUŞ tarafından yazılmış olduğundan ayrı bir önem taşımaktadır. Kitapta Atatürk dönemi Türk Havacılığı dönemin savaşları ile ilişkilendirilerek incelenmiştir. Aynı dönemde havacılıkta ileri seviyede kabul edilen Fransa, İtalya, İngiltere ve Almanya'da yürütülen havacılık çalışmalarına geniş ölçüde yer verilmiştir. Atatürk dönemi Türk Havacılığının durumu ve yapılan atılımların anlaşılması açısından önemli bir kaynak niteliği taşımaktadır.

KİRİŞ, Hürrem, (2002), **Uluslararası İlişkiler Açısından Dış Ekonomik ve Askeri Yardımların Değerlendirilmesi**, İstanbul: Harp Akademileri.

Bu çalışmada, dış yardımların yapıma çeşit ve nedenleri ile dış yardımların ekonomik ve askeri alanda Türkiye'ye olan etkileri detaylı bir biçimde incelenmiştir. Dış yardımların tarihçesine genel bir bakış yapıldıktan sonra özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra, Soğuk Savaş döneminde geniş ölçüde gündeme gelen dış yardımlara ağırlık verilmiştir. Dış yardımların Türkiye'ye olan etkilerinin incelenmesinde, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gündeme gelen Rus tehdidine karşılık uygulamaya konan Truman Doktrini ile savaştan yıkık çıkan Avrupa'nın Rusya'ya karşı bir güç oluşturması kapsamında yapılan Marshall Yardımları'na ağırlık verilmiştir.

3. DÜNYADA HAVACILIĞIN GELİŞİMİ

Türk havacılık tarihini eleştirel bir yaklaşım ile irdelemek için öncelikle dünya havacılığının günümüze gelinceye kadar hangi aşamalardan geçtiğini incelemekte fayda vardır. İnceleme; eski çağlardan Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arası ve İkinci Dünya Savaşından günümüze (2005) kadar olan üç zaman diliminde yapılmıştır.

3.1. Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar Uçma Çabaları

İnsanın uçma merakı çok eskilere dayanmaktadır. Bu bölümde insanın uçuşa olan ilgisinin başladığı ilk günlerden havacılığın ilk defa bir savaş aracı olarak kullanıldığı İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar olan döneme yer verilmiştir.

3.1.1. Masal ve Efsanelerde Uçuşlar

İnsanın kendi yaptığı bir araçla uçmak ve seyahat etmek fikrinin, insanlık tarihi kadar eski olduğuna şüphe etmemelidir. Ancak en eski uygarlıklarda uçan makine yapmak, kanat takmak yoluyla uçmak konusunda girişimlerle ilgili bilgilerimiz çok azdır.

Halbuki eski Çin ve Mısır'daki gibi ileri uygarlıklarda bilim seviyeleri araştırılırsa, planör denilen araçlara benzer uçuş araçlarını yapma imkanlarına sahip olduğu anlaşılır. Ama biz en eski belgelerde de masal ve efsanelerde kanatlı ilahlar, hayal ürünü sihirli araçlar, kuşlara binerek veya onlara arabayı çektirerek uçma gibi olaylardan bahsedildiğini görüyoruz.

Çok eski ve izleri kaybolmuş uygarlıklarda insanlar, uçuş araçlarına sahiptirler. Efsaneler ağızdan ağıza geçerek bize kadar ulaşan o devirlerin izleridir. İnsanlar çok eskiden bugünkülerden çok farklı, birtakım aletlerle uçmuşlardır.

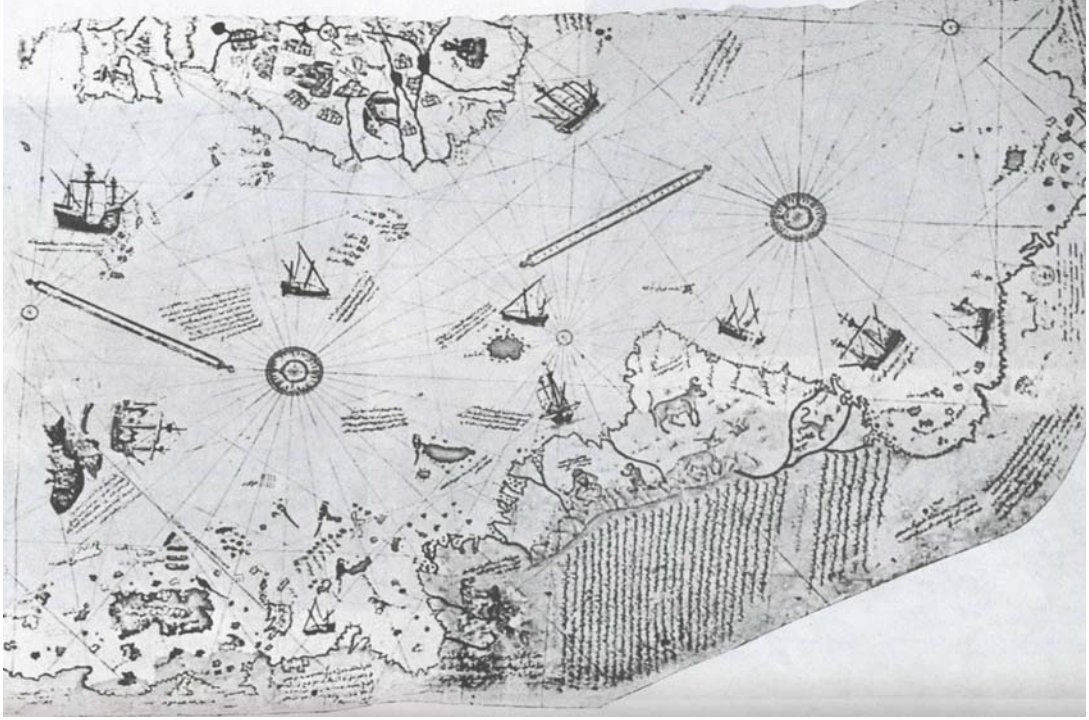
Baalbek'deki setler acaba atış rampaları mı idi? Piri Reis haritalarının aslı nedir? San Salvador Cumhuriyeti'nde bulunan kil tabletlerdeki tepkili aletlerin yolcuları kayıp kıt'a Atlantis'in sakinlerinden midir? Girit'ten, İnkalar'dan, ve büyük kuzey bölgesinden gelen ve kanat takarak hapis edildiği yerden kaçan mahpusun kaçışını anlatan efsaneyi nasıl açıklayacağız?

Birçok müzelerde Mısır'ın I. Devrine ait 7000 senelik kanatlı Mısır İlahelerine rastlamak mümkündür. Bu ilahe kanatlı "İsis" veya "Nefitis"dir ki, kanatların uçuşu

değil, ana şefkatini temsil ettiği iddia edilir. Tarihin en eski uçuş belgesi Ninova'da Asurbanibal tabletleridir. M.Ö. 626 tarihini taşıyan bu kil tabletlerde Çoban Kral Etana'nın, yakaladığı bir kartalın sırtına binerek "Anu" semasına yükselişi anlatılmaktadır. Yine aynı Ninova'da idam mahkumlarının vücutlarına tüyler yapıştırıp ellerine de iki yaban kazı verip, yüksek yerlerden atıldıkları söylenir ki bu olayın eski Yunanistan'ın Leucade adasında da meydana geldiği konuşulur. Nemrut'un dört kartalın çektiği bir arabada uçtuğu da Mezopotamya efsanelerinde vardır. Asur, Kalde ve Sümer ülkelerinde yaşayan milletlerden kalan heykel, pano vs.' de bol miktarda kanatlı canavar ve hayvanlara rastlanır (Petit, 1967,34).

Çin Efsaneleri: Çin'de uçuş kayıtlarına rastlanan en eski eser, 2.300 yıl önce yazılan Bambunun Tarihçesi kitabıdır. "İmparator Shun" çocukken kuşların çalışma kıyafetini giyerek (herhalde kuşların kanat ve tüylerini takındığı kastediliyor) esaretten kaçtığı, yazılıdır. Bir başka defa, uçan canavar kılığında girer. Diğer bir serüvende babası onu yüksek bir tahıl ambarına kapatıp ambarı ateşe verir. Fakat genç Shun, geniş kenarlı iki hasır şapkayı tutarak şapkayı yavaşça boşluğa bırakır ve uçarak kurtulur. Başka bir kitapta, şimşek ve gök gürültüsü Tanrısı Lei Kung'un yarasa kanatları olduğu yazılıdır. 2.000 yıl önce, Çin'de Han sülalesi devrinde yazılan Çan Mai King (Denizler ve Dağlar) Kitabı şöyle demektedir: Ki Kuang diyarında yaşayan insanlar, tek kollu ve üç gözlüdür, yandan çarklı uçan arabalarla göklerde dolaşırlar (Kansu,1971,10; Wernher,1966,19).

Resim-1:Pir-i Reis'in Amerika Haritası



Kaynak: (Kansu,1971,12)

Hint Efsaneleri: 2.500 yıl önce yaşayan Sanskrit şairi Rishi Valmiki, “Ramayana” isimli destanda ilah Vişnu’nun reenkarne (ruh geçişimi, ölümden sonra ruhun başka bir canlıya geçişi) ettiği Shri Rawa’yı anlatırken “Puşiaka” isimli hava arabasını tarif etmektedir. İnci gibi parlayan araba kıymetli taşlarla süslüdür. En büyük binaları aşarak efendisinin aklından geçen yere gitmektedir. Çok eski Hint efsanelerinden Sıddıkur’da da uçan mekanik atlardan söz edilmektedir (Kansu,1971,12; Petit, 1967,35).

İran Efsaneleri: Bir yandan Çin ve Hind’den diğer taraftan Mezopotamya’dan gelen etkiyle İran’da; uçan kahramanlara, efsanevi kanatlı canavarlara bol miktarda rastlanmaktadır. Şehname’de kaydedildiği gibi Keyhusrev, evcilleştirilmiş dört turnanın taşıdığı ve dört sırığa asılı et parçalarını yemek için kuşların hareket etmesiyle uçan bir koltukla göğe yükselir. Bu çeşit uçuş aracını İskender’e kullandıran masallar vardır. Yalnız onun kuşları, kanatlı aslanlardır (Wernher,1966,19).

Anadolu Efsanesi: Yaklaşık olarak 2.000 yıl önce yaşayan ünlü Anadolu gezgin ve filozof Strabon’a göre, Anadolu’da Traklar’a bağlı bir kavim yaşamış.

Çok dürüst ahlaklı, düzen içinde yaşayan ve basit gıdalarla beslenen Kaprobat isimli bu insanlar mukaddes kabul edilirmiş. Çünkü duman aracılığıyla göklere yükseliyorlarmış. Acaba, Anadolu'nun bu eski halkı balonun sırrını keşfetmişler miydi? (Wernher,1966,19; Petit,1967,36).

Resim-2: Hitit Koruyucu Kuvveti M.Ö. 800 Kargamış



Kaynak: (Kansu,1971,15)

Resim-3: Sfenks ve Tanrılar Tanrısı Ahura Mazda'nın Sembolü



Kaynak: (Kansu,1971,15)

3.1.2. Orta Çağa Kadar Uçuş Araştırmaları

Milattan önce IV. Yüzyılda Eflatun'un ve Tarantlı Arkitas'ın bazı uçuş deneyimleri vardır. Büyücü olarak bilinen Arkitas'ın uçuş ile ilgili bazı çalışmalar yaptığı söylenmektedir. Gerçekte Arkitas bir fen adamı ve fizikçidir. Uçurtmanın icadı da bu kişi ile ilişkilendirilse de, Çinlilerin daha önce bu keşfi yaptıkları kesindir (Kansu,1971,20).

Arkitas'ın en başarılı eseri, mekanik bir sistemle hareket verdiği tahtadan bir kumrudur. Bu kumru, havada uçabiliyordu. Aubugelle'in "Attiqueb" adlı kitabında, titreşimlerle ve hava püskürtülerek bu uçuşun sağlandığı anlatılmaktadır. Kanadını çırparak uçan bu tahta güvercinin, bugün dahi taklidi veya benzeri yapılmamıştır. Yine aynı devirde yaşamış Favorinus isimli tarihçi, Arkitas'ın tahta kumrusundan ve uçuşundan söz eder. M.S. 60 yılında Roma İmparatoru Neron'un düzenlediği imparatorluğun geleceğini kutlama şenliklerinde, Büyücü Simon isimli bir adamın uçmaya kalktığını, fakat düşüp öldüğünü, Sueton kaydetmiştir. Hıristiyanlığın ilk çağlarında Roma'da sihirbaz Simon'un ölümle neticelenen uçuş denemesi doğruya en yakın söylenti sayılmaktadır (Wernher,1966,19; Petit,1967,36).

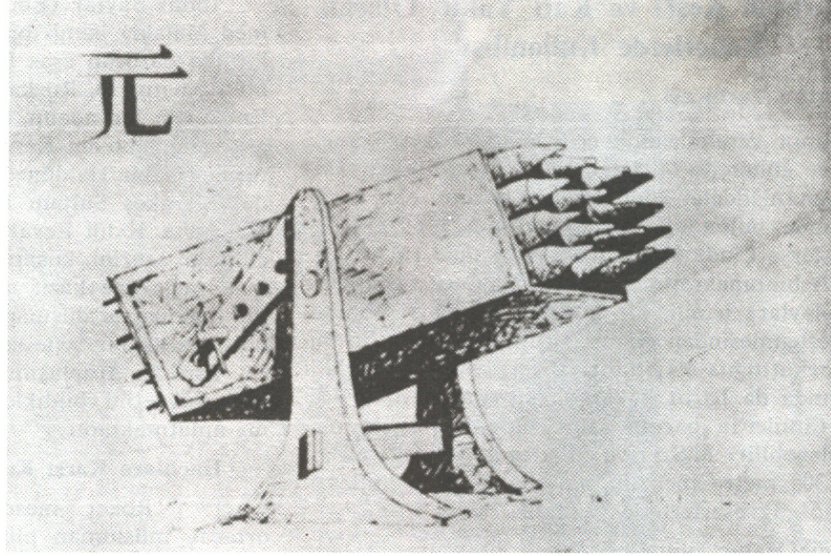
Ortaçağda, hatta daha sonraları da Fransa ve İtalya'nın birçok şehirlerinde bayram günlerinde yüksek kulelerden hayvanlar atılırdı. Bu iş için eşekler tercih edilirdi. Hayvan uzun ve geniş çarşafırla bağlanarak salıverilirdi. Bu çarşafırların, az çok paraşüt gibi düşüşü frenlediği söylenebilir. İngiltere'de 1020-1040 tarihlerinde papaz Olivier of Malmesbury'nin kanat takarak manastırın kulesinden uçmaya çalıştığı, fakat düşerek bacağını kırdığı kaydedilir. XI. Yüzyıldan kalan bir Arap yazmasına göre batı Cezayir'de Telemsen şehrinin kapılarında hala harabeleri görülen Mansüre kulesini bir Yahudi mimarı inşa etmiş, büyük bir uçurtmanın ipini tutarak kendini boşluğa salıvermiş ve karşı tepeye inebilmiştir. 1250 yıllarında ünlü İngiliz bilim adamı Roger Bacon uçmak için makineler yapabileceğini iddia etmiş, bu konuda bir de eser yazmıştır (Gordon,1962,71).

3.1.3. Barutun Keşfi ve Katı Yakıt Olarak Roketlerde Kullanılışı

Barutun yapılmasında esas madde olan kömür ve kükürt Milattan birkaç yüzyıl önce Çin’de bilinen maddeler olduğundan, barutun bu tarihlerde Çin’de bulunduğu kabul edilmektedir. İlk havai fişekler de Çin’de Han sülalesi devrinde (M.Ö. 206– M.S. 220) bilinmekteydi. O devre ait Çen-Yi-King (garip olaylar) isimli, bir kitapta “Patlayan bambuların ateşlenmesinden çıkan gürültünün dağların ruhunu korkuttuğu” kayıtlıdır (Braun,1966,40).

Diğer bazı çağdaş Çin kitaplarında da barut hakkında kayıtlar vardır. 1045 yılında Çinlilerin baruta sahip oldukları kesin olarak söylenebilir. M.S. 1000 yıllarında barutla atılan okların 300 metre menzilli bir silah olarak kullanıldığı da o çağ eserlerinde yazılıdır (Wernher,1966,40).

Resim-4: Çin Roket Lançeri



Kaynak: (Kansu,1971,21; Braun,1966,40)

Batı dünyası dışında, roket çalışmalarlarıyla bilimsel olarak uğraşan ortaçağ bilginlerinden en tanınmışı Necmüddin Hasanı Rammah-ül Ahdab’dır. 1280 yıllarına doğru kaleme aldığı “Kitabu’l-Furusiye val- Munsabil’i Harbiya” adlı eserinde barutla fırlatılan bir roket tarif eder. Bu savaş aracı birbirine bağlı çukur iki dairevi levhadan oluşmaktadır. Barutla veya tutuşturucu bir madde ile doldurulmuştur. Düz gitmesi için bir çeşit dümen de takılmıştır. İki büyük roket fişegi ile fırlatılmaktadır. Alete “kendi kendine giden yanıcı yumurta” adı verilmiştir. Memlük Sultanı

Baybars'ın devrinde Suriye'de yaşadığı anlaşılmaktadır. Topkapı ve Süleymaniye Kütüphanelerindeki Hasan er Rammah'ın yazma Arapça kitabında, adına Eyyübi ismi de ilave edilmiştir (Braun,1966,41; Gordon,1962,73).

Ortaçağ Fransız tarihçilerinden Jean de Joinville'in , Histoire Du Saint Louis adıyla 1268'de yazdığı eserde, IX. Louis'nin düzenlediği 7 nci ve 8 nci Haçlı seferinden bahsedilirken daha da ilgi çekici bilgiler verilir. 1248'de Fransa kralı Saint Louis, Türkler tarafından savunulan Mısır kıyılarına ayak basmıştı. Dimyat limanını almak istiyordu, Türkler Nil nehrinin öte tarafından Haçlıların üzerine füzeler yağdırdılar. Fransız tarihçisi bu füzeleri “Yanan yumurtalar” diye niteliyor. Bu patlayıcı ve yanıcı madde ile dolu bir yassı mermidir. Yörüngesini sabit tutmak için dümeni vardı, “İkrih” adı verilen küçük deliklerden alevler çıkıyordu, 3 roket fişeği ile fırlatılıyordu. Bundan Memlük Türklerince de füzelerin savaşta kullanıldığı anlaşılıyor (Braun,1966,41; Petit,1967,39).

3.1.4. 16'ncı Yüzyıl Araştırmaları, Leonarda Da Vinci (1452-1519)

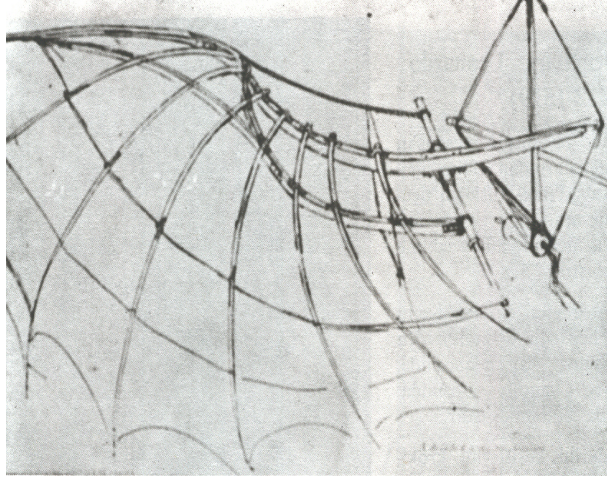
İtalya'da Rönesans devrinde yaşamış, Rönesans'ın ve insanlık dünyasının büyük dehalarından, bilim adamı, ressam, fizikçi, Leonardo da Vinci, kuşların uçuşuna dair ilk bilimsel ve teknik araştırmayı ve bunun ışığı altında mekanik araçlarla uçuşun taklit edilme olanaklarını eserlerinde anlatmıştır.

Bu araçları denediğine dair bilgi yoktur. Konu ile ilgili önemli yazmalar bulunmaktadır. Bu yazmalar Milano'da Ambrosiana Kütüphanesinde, Fransa'da Fransa Enstitüsü ve Chantilly şatosunda, İngiltere'de British Museum'da bulunmaktadır.

Leonarda'ya göre (Dolfus,1932,23); “Kuşlar matematik kanunlara göre çalışan araçlara benzer. İnsanlar ise onların bütün hareketlerini tekrarlayabilecek yetenektedir. Ama insanın gücü yeteneği ile orantılı değildir. Çünkü dengeyi sağlayacak güçten yoksundur. O halde, deriz ki: İnsan tarafından yapılacak böyle bir aracın tek eksikliği, kuşun canına sahip olmayışıdır. Bu canı da ona insan verecektir. Hayat, kuşun çeşitli organlarına dağılmıştır. Şüphesiz yaratan, onları ihtiyaçlarına uygun yaratmıştır. İnsanın yaptığı bundan daha kötü olacaktır. Çünkü kanatları onunla birlikte yaratılmamıştır. Özellikle dengeyi sağlayan o belli belirsiz hareketi güç yapacaktır. Ben, kuşların çeşitli hareketlerini deney ile gördüm. Bu hareketlerin

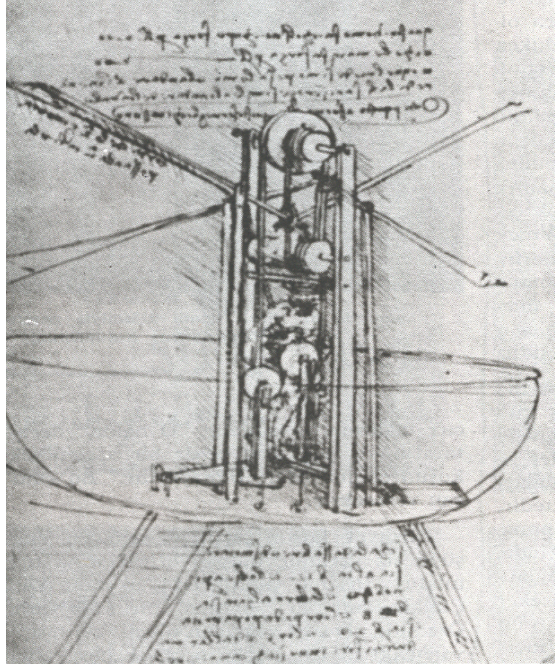
en kabalarını , insan zekası anlayacak ve kendisinin bir parçası olan aracın yok olmaması ve hem de kendi hayatını sürdürmek için dengeyi sağlayacaktır. Kartal gibi, kanatlı insanlar da kendini göklerin fatihi yapacaktır. Kuş insan , ilk uçuşunda dünyayı hayrette bırakacaktır. Şöhreti destan olacak ve uçtuğu zaman yuvasına sonsuz zafer getirecektir.”

Resim-5: Kanat mekanizması detayı , Ambrosini Kütüphanesi



Kaynak: (Kansu,1971,25; Dolfus,1932,24)

Resim-6: 4 kanatlı Ornikopter ,Vinci'nin eliyle ters olarak yazılmıştır



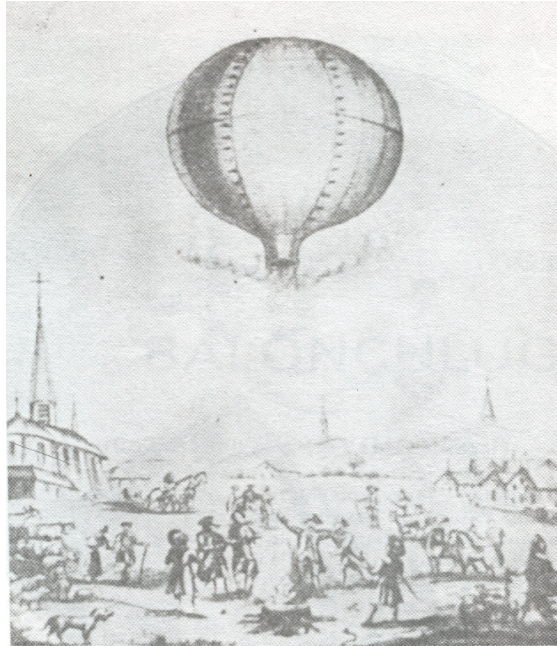
Kaynak: (Kansu,1971,25; Dolfus,1932,24)

3.1.5. Balonculuğun Doğuşu

Havadan hafif uçuş araçlarının yani balonların keşfinden önce yapılan bazı çalışma ve etüdler görülmüştü. Fakat işlevsel olarak ilk uçan balonu yapma şerefî, Montgolfier Kardeşler daha doğrusu, Joseph Motgolfier'e aittir. Kardeşi Etienne de denemelerde kendisine yardımcı olmuştur. 1783 yılı 5 Haziranında, Fransa'da Annonay şehrinde, daha önce yaptıkları denemelerin sonuncusunu halk önünde tekrarlamayı kararlaştırarak, bir gün önce, davet ettikleri halkın önünde ilk resmi denemelerini gerçekleştirdiler. Daha önce, 1782 yılı sonlarında Avignon şehrinde 2 m³ hacmindeki sıcak hava doldurulmuş baloncukları ev içinde denemişlerdi. Sonra Annonay'de 20m³'lük bir balonla denemelerini tekrarlamışlardı (Gordon,1962,76).

5 Haziran günü, Viverais'de hükümet temsilcilerinin ve büyük bir kalabalığın önünde, 800m³ lük bir balon bezden dikilerek üzeri kağıt kaplandı. Altında yün ve saman yakabilecek şekilde düzenleme yapıldı. Telden yapılmış bir sepete yün ve saman parçaları konmuş ve balondaki deliğin altında yakılarak sıcak havayla şişirilen balon 1.500m yüksekliğe çıkarılmıştır. 10 dakika sonra yavaş, yavaş alttaki ateşin kıvılcımları balonu tutuşturduğundan indiği bir bağda tamamen yanmıştır. Uçuş

Resim-7: 1783 de Annonay' de ilk Montgolfier Balonunun uçuruluşu



Kaynak: (Kansu,1971,27)

Paris'te duyulduğu zaman heyecan yarattı. Parisliler, bir balona sahip olma konusunda isteklendiler. 10.000 Frank yardım toplandı ve para, fizik profesörü Charles'in gözetiminde fizik aletleri mühendisi Robert Kardeşler'in bir balon yapması için verildi. Ne var ki, Annonay kasabasındaki balonun hangi çeşit gazla, şişirildiğini, Montgolfier Kardeşler saklamışlardı (Petit,1967,41; Kaymaklı,1997,116).

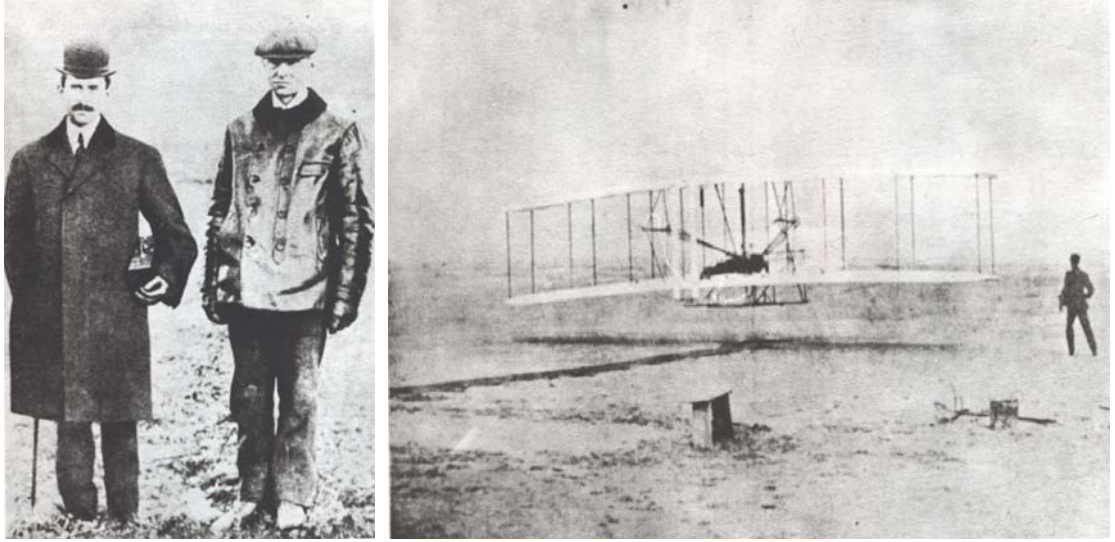
Profesör Charles, Landes bölgesinde hidrojen gazı bulmuştu. Bu gazın havadan çok hafif olduğunu da biliyordu. Bu nedenle yeni balonda bu gazı kullanmakta tereddüt etmedi. Bu sayede yeni balonun daha küçük çaplı olmasının yeterli olacağını düşündü. Nitekim 4 m. çapında ipekten bir balon dikildi. Dışına da sızdırmaz bir vernik sürüldü. 60 m³ hacmindeki balon, Charles'in Victoire meydanındaki evinin önünde şişirilerek, Champ de Mars alanına götürüldü. 27 Ağustos 1783'de halkın coşkun sevgi gösterisi arasında salıverildi. Yağan şiddetli yağmur, balonun süratle yükselişini engelleyemedi. Çok yükseklere çıktı fakat bu yükseklikte gazın genişlemesi sebebiyle zarfı yırtıldı ve Gonesse'e düştü. Tarlada çalışan köylüler göklerden inen bu canavarı parça, parça ettiler. Bu sırada Montgolfier Kardeşler, Fransız Fen Akademisi'nin daveti üzerine Paris'de balon uçurmaya karar verdiler. Rüzgar ve yağmur sebebiyle yapılan denemelerde balonları yırtıldı. Beş günde yenisini yaptılar. Nihayet 19 Eylül 1783'te Etienne Montgolfier, Kral ailesinin (XVI. Louis, Marie Antoinette) huzurunda Versailles sarayının avlusunda balon denemesini tekrarladı. Yeni balon 14 m. çapında ve 2.000 m³ hacmindeydi. Yine sıcak hava ile şişiriliyordu. Uçuştan önce balona bir koyun, bir horoz ve bir ördeğin bulunduğu büyük bir kafes asıldı. Balon çok süslü olarak hazırlanmış ve kralın armalarıyla donatılmıştı. Oldukça yükseklere çıkan balon yırtılmasına rağmen, birkaç saniye havada sabit kalmış, ve yavaş, yavaş 2 km. uzaktaki Vaucresson ormanına, taşıdığı hayvanlarla birlikte salimen inmiştir (Petit,1967,43).

3.1.6. Wright Uçağının Uçuşu

Wright Kardeşler 14 Aralık 1903'te yaptıkları bir denemeden sonra The Flyer (uçucu) adını koydukları uçaklarıyla , 17 Aralık 1903'de dört uçuş denemesi yapmaları ile uçuculuğun bir temel taşı atılmış oldu. Uçuşları eski çalıştıkları kumluk

arazide Kuzey Carolina'daki Kitty Hawk'da yapmışlardır. 12 beygirlik kendi yaptıkları bir motorla donattıkları ve geniş denemelerinin sonuçlarına göre kurdukları uçakların kanat açıklığı 12.54m., boyu 6.82m. ve kanat alanı 45m²'dir. Bu defa istikamet dümeni de koymuşlardı. Uçak iki pervaneliydi, pilotla birlikte ağırlığı 335 kg. idi. Bu uçuşun beş tane görgü tanığı vardır, başka kimse aralık ayının ayazını göze alamamıştır (Kansu,1971,91; Kaymaklı,1997,118).

Resim-8: 17 Aralık 1903 Kitty Hawk'da Wright Kardeşler ve Wilbur Wright Uçuşu



Kaynak: (Kansu,1971,91)

Daniel isimli seyirci o gün bir de fotoğraf çekecektir. Orville birinci denemede 12 saniye uçtu ve kolaylıkla indi. Bundan sonra sıra ile iki kardeş uçtu, ikinci ve üçüncü uçuşları 13 ve 15 saniye sürdü. Kalkış 32–43 km. hızla esen rüzgara karşı bir ray üzerinden yapılıyordu. Uçak 3 m. yükselmiştir. Wilbur öğle üzeri dördüncü denemede 100 m. kadar düz uçtu. 59 saniye hava kaldı, hepsi 284 m. mesafe kat etti. Bu sonuçlardan memnunluk duyan kardeşler Dayton'a döndüler. Flyer-2 ismini verdikleri daha sağlam bir araç yaptılar. 1904'te bu aleti Simms Station'da denediler. 150 defa uçtular. 15 Eylül'de uçak ile dönüş hareketi yaptılar ve 20 Eylül'de de bir kilometrelik çevre üzerinde uçuşu tamamladılar. 9 Kasım'da 5 dakika, 4 saniyede dört defa bir çevre etrafında döndüler. 1905 yılında 25 beygirlik bir motorla üçüncü uçaklarını denediler. 5 Ekim'de 38.4 km. mesafeyi 38 dakikada uçtular. Yine eskisi gibi arazi üzerinde çevre uçuşları bu denemeleri kesip ticari ortaklıklar

arayacaklardır. Denemelerine 1907'de Kitty Hawk'da tekrar başlayacaklardır (Kansu,1971,92; Gordon,1962,83).

3.1.7. Manş'ın Havadan Geçilişi

1908 yılının 5 Ekim tarihli İngiliz gazeteleri yeni yıl bitmeden Manş denizini aşacak pilota Daily Mail gazetesinin 500 İngiliz lirası ödül vereceğini ilan ediyor ve bir süre sonra da bu ödül iki katına çıkarılıyordu. 25 Temmuz sabahı Bleriot, Bleriot

Resim-9: Louis Bleriot



Kaynak: (Kansu,1971,93)

XI. Uçağı'nı uçuşa hazırladı. Motoru 25 B.lık Anzani idi. Sabah 4.35'de havalanarak Calais-Dover arasında uçuşa başladı.80-100 m. yükseldi, zaman zaman 150m'de uçuyordu. Denizden Escopette gemisi onu takip ediyordu. İngiltere'nin sisli sahillerini gördüğü anlarda ters yönden esen sert rüzgarlarla mücadele etmek zorunda kaldı. 5.12'de sert şekilde İngiliz sahillerine indi. İnişte pervanesi ve bir tekerleği kırılmıştı. Bu yolculukta , deniz üzerinde 38 km. mesafe uçulmuştur. Bu olay havacılık tarihinin önemli bir dönüm noktasıdır (Kansu,1971,93).

3.1.8. Akdeniz'in Aşılması

Akdeniz'i aşmayı aklına koyan ünlü havacı Garros, 1912'de İtalya'da Livorno'dan, Korsika adasında Bastia'ya kadar deniz üzerinden 125 km. uçup bir

deneme yaptı. 8 Aralık'ta Tunus'tan kalkarak Sicilya'da Marsala'ya indi. Bu defa 228 km. uçmuştu. Sonra seyahatini Napoli ve Roma'ya kadar uzattı. Nihayet ertesini yıl 23 Eylül'de Fransa'dan Afrika'ya uçtu. 60 B.'lik Gnom motorlu Morane Saulnier uçağı sabah saat 5.45'te St. Raphael'den kalkarak saat 7 sıralarında Calvi üzerinden geçip Tunus'ta Bizerte'ye indi. Yolculuğunun sonunda 5 litre benzini kalmıştı, su üzerinden uçarak 500 km. mesafe aşmıştı. Bütün seyahati 730 km. idi ve 7 saat 53 dakika uçmuştu. Bu büyük pilot 1918'de ölmüştür (Gordon,1962,89).

Resim-10: Akdeniz'i İlk Aşan Ronald Garros (1888-1918)



Kaynak: (Gordon,1962,89)

3.2. Dünya Havacılığında Önemli Gelişmeler

Havacılığın savaş alanında ilk defa kullanıldığı Birinci Dünya Savaşı esnasında bu gücün ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmış ve havacılık konusunda ileriye yönelik önemli çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmalar insanlığın emrine sunulan faydalı hizmetler olması yanında, İkinci Dünya Savaşında kullanılacak savaş makineleri haline de dönüşmüştür.

3.2.1. Uçak Etüd ve Araştırma Merkezlerinin Kuruluşu

İngiltere’de Farnborough, Fransa’da Vincennes, Almanya’da Göttingen, Amerika’da Hampton ve Rusya’da Leningrad’da Uçak Etüd ve Araştırma Merkezleri kuruldu. Göttingen Enstitüsü’nün başında ünlü Aerodinamikçi Profesör Prandtlly bulunuyordu. Amerika’da N.A.C.A “National Advisery Comitte for Aeromautik” Milli Havacılık geliştirme komitesinin kurulduğu Hava Araştırma Merkezi, daha sonra havacılıkta öncülük yapan “Langley Air Field” merkezinin temelini oluşturmuştur (Kaymaklı,1997,126).

Amerika’daki bir yazar “Silah resimleri ile harbe girilmez” diyordu. Fakat savaş sırasında yapılan teorik araştırmalar, üretimde bu duraklamaya neden olmasına rağmen uçak teknolojisi ve imalat teknikleri geliştirilmişti. Örneğin; Amerika’da Plackard ve Hall Fabrikalarındaki teknik adamlar Liberty tipi uçak motorunun dizayn çalışmalarına başladıktan 6 hafta sonra imalatına geçerek çok büyük bir başarı sağlamışlardır (Gordon,1962,89).

3.2.2. Helikopter ve Otojirler

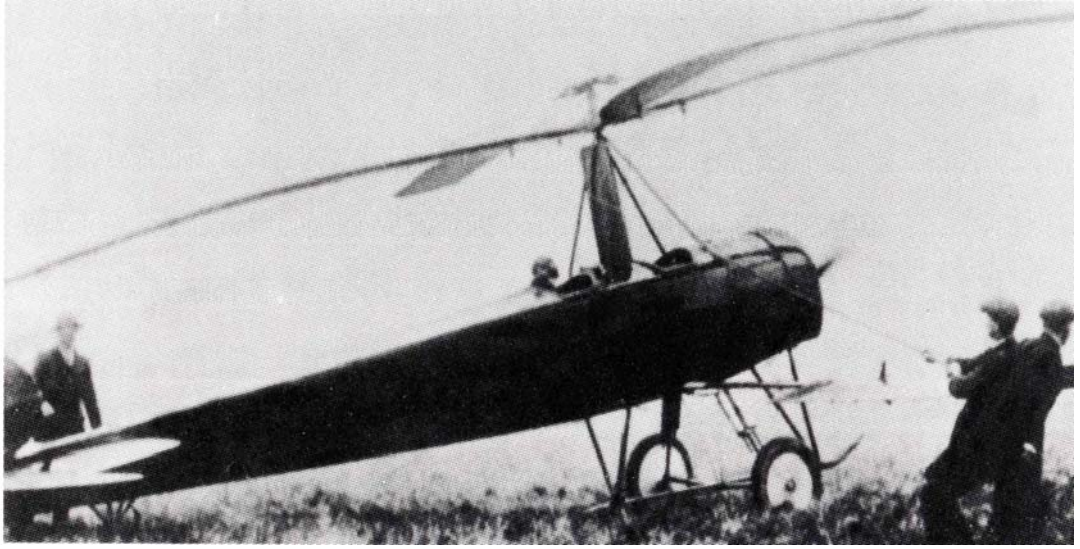
1920 yılında gündeme gelen hafif motorlar gün geçtikçe geliştiler. Buna paralel olarak Amerika, Fransa ve İtalya’da helikopter yapımına da başlandı. İspanya, Pescara isimli 160-BG motorlu ve 800 kg. ağırlığında bir helikopter yapımını başardı. Fakat bu ilk yapım helikopter, sadece 8 dakika süreyle havada kalabiliyordu. 1923 yılında İspanya Savunma Bakanının mühendis olan oğlu Juan de la Cierva, 31 Ocak’ta garip bir çalışmaya başlamıştı. Bir Avro 504 uçağı gövdesi üzerine yatay durumda dört büyük pervane kanatçığına benzer döner kanat yerleştirmiş ve bu araca Autogiro ismini vermişti (Wernher,1966,24).

Uçak motoruna bağlı çekici pervanesiyle kalkışı tamamliyordu. Otodönüm sayesinde yatay kanatçıklar dönmeye başlıyor ve 70 derece açıda uçağı havalandırarak havada tutuyorlardı. Kısaca, dönen kanatlar uçağı taşıyıcı satıh görevi görmekteydiler. Çok iyi denge şartlarında kalkış adeta dikine yapılabilmekteydi. Getafos hava alanında 31 OCAK 1923’te yapılan uçuş denemesinde 3,5 dakika havada kalınarak dört km.lik bir çevre üzerinde uçuldu. Bundan sonra 12 Aralık 1923’de Cierva, 110B.lik C-6 tipi otojirle, Cuatro-Ventos

arasındaki 17 km. mesafeyi 8 dakika 12 saniyede uçarak emniyetle indi (Wernher,1966,24).

Savaşın bir gereksinimi olarak ortaya çıkan helikopter yapımına savaşın takip ettiği yıllarda da devam edilmiş ve oldukça önemli sayılabilecek ilerlemeler kaydedilmiştir (Wernher,1966,24).

Resim-11: Otojir



Kaynak: (Wernher,1966,24)

24 Mayıs 1924'de bir Fransız vatandaşı olan Etienne Oemichen, helikopterle 1 km. mesafeyi uçabilecektir. 25 Ağustos 1926'da yine bir İspanyol olan Pateras Pescara, Fransa'nın Issy-Les-Moulineaux şehrinde ilk helikopter irtifa rekorunun 750 m. olarak kıracaktır. A.V.ROE firması La Cierva lisansını satın alıp, kendi otojirlerini yaptılar. 1928 yılında Cierva, yeni bir otojiri kendi yönetiminde yanında da Fransız Henri Bouche olduğu halde Londra'dan havalanıp Paris'e indirmeyi başarmıştır. Böylelikle Manş Denizi otojir ile aşılmış olacaktır. Fakat arada iki iniş yapmıştır. 1930-1937 yılında helikopterlerde göze çarpar gelişmeler olmuştur. 1931 den itibaren dikey uçuş konusu ile ilgilenen Louis Bregnet, Rene Dorand ile birlikte konu üzerinde çalışmaktadır. 1936 Fransız Breguet ve Dorand helikopterleri 1 saat 2 dakika 50 saniye havada kalmıştır. Almanların Focke-Achgelis FA-61 tipi helikopteri 1937 yılında 1 saat 29 dakika 49 saniye ile Fransız helikopterinin rekorunu kıracaktır. 14 Eylül 1939 'da Sikorsky VS-300 tipi ilk Amerikan helikopterlerini uçuracaktır. 1938 yılında ünlü Alman kadın planörçüsü Hanna

Reistsh Foche FA-61 tipi bir helikopterle Berlin’de Deutschland Halle kapalı spor salonunda uçacaktır. İki Dünya Savaşı arasında helikopterler, henüz emekleme devresindedir (Kaymaklı,1997,146; Wernher,1966,31).

Resim-12: Cierva C-8 L-II



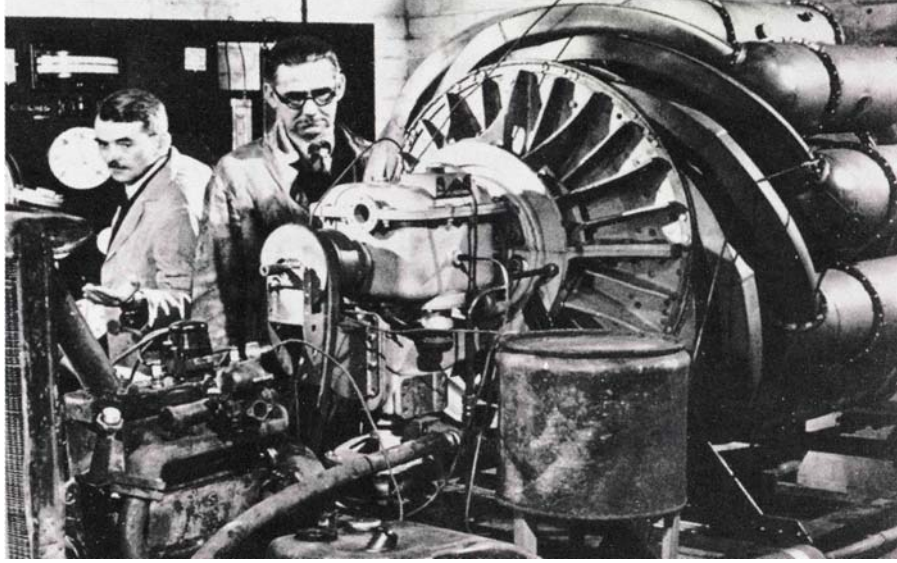
Kaynak: (Kaymaklı,1997,147)

3.2.3. Roket ve Jet Motorları

Daha 1920 yıllarında, aya roketle gidilebileceğini iddia eden, Amerikan roketçiliğinin babası Doktor Goddard 16 Mart 1926’da sıvı yakıtlı ilk roketi ateşlemiş ve uçurmuştur. 11 Haziran 1928’de “Espenlach 5” adı verilen roketli planörle Stamer 1 km. kadar bir uçuş yapmış, 20 nci yüzyılın bu ilk roket motorlu aracı havada ateş aldığından hemen zorunlu inişe geçilmiş ve inişte kırılmıştır. Bu ilk roket motorlu planörün motorlarını Opel firması kısmen finanse etmiş, projeyi profesör Alexander Lippish ve Gotlob Espenlach hazırlamış, Sander de imal etmiştir. Planör yarışmaları sonrasında Rhön-Rositten Gesellschaft Enstitüsü mühendislerinden Fritz Stamer isimli bir Alman dümenleri önde bulunan bir planöre küçük roket motorları takarak denemeler yapmıştır. 30 Eylül 1929’da Ritz Von Opel, Sander’le birlikte Rak-I isimli yeni bir roket motorlu planörü bu defa Frankfurt’da denemiş, bu da 3 km. düz uçuştan sonra inişte kırılmıştır. 1930 yılında İngiliz Frank Whittle, Jet motoru projesi ile ilgili bir patent için müracaatta bulunmuştur. 1937 yılında gaz türbinünü statik olarak yerde denemiştir. Aynı tarihlerde Almanya’da Hansyon

Ohain ve Avusturya'da Eugen Sanger tepkili uçaklar üzerinde çalışmalar yapmaktaydı. Profesör Heinkel geliştirdiği ilk jet uçağına He-178 adını vermiş ve imal edilen ilk uçak 27 Ağustos 1939'da Rostok Marienehe'de uçurulmuştur. Havacılıkta devrim yapacak bu ilk uçuş Almanlar tarafından çok gizli tutulmuştur (Wernher,1966,34).

Resim-13: Frank Whittle



Kaynak: (Kaymaklı,1997,149)

3.3. Havacılık Konusunda Öncü Ülkeler

Fransa, ABD, İngiltere, Almanya, Sovyetler Birliği ve Japonya havacılık konusunda ilk adımların atılması kapsamında önemli rol oynamışlardır.

3.3.1. Fransız Havacılığı

1930-1933 yılları arasında Fransa'daki siyasi dengesizlik ve özellikle Sosyalist lider Leon Blum tarafından kurulan halk cephesi adı verilen sol koalisyon hükümetinin hatası yüzünden, bütün harcamalar kısıtlandı. 1934 yılında Fransız hava kuvvetlerinin savaş uçakları 11 yaşında ve daha eski tip uçaklardı. Bombardıman uçaklarının bomba yükü, ortalama 500 kg. olduğu halde, en yüksek hızları da 160 km.yi geçmiyordu. 1936 yılı başında savaşta kullanılabilecek durumda sadece 600 uçak bulunuyordu. Nihayet 26 Ağustos 1936'da Fransız Parlamentosunun kabul ettiği kanunla, beş senelik bir plan çerçevesinde Fransız Hava Kuvvetlerinin uçaklarının

yenilenmesine karar verildi. Ayrıca teşkilatında modernleştirilmesi öngörülüyordu. Fakat alınan önlemlerde çok geç kalmıştı. Fransız hava endüstrisi hızlı bir imalat temposuna geçemedi. Aynı tarihlerde zırhlı araçların, uçaksavar toplarının da modernizasyonu ele alındığından Savunma Bakanlığı bütçesi bu büyük programın uygulanmasına olanak vermiyordu. İşin ilginç bir yönü de, bazı Fransız hava generallerinin, modası geçmiş eski uçaklara karşı duygusal bağlılıklarının bulunmasıydı. Daha 1933 yılında, bir zamanlar dünyanın en sayılı hava ordusuna sahip olan Fransız Hava Kuvvetleri'nde, kriz başlamıştı. Alp dağlarını aşarak Fransa'yı ziyarete gelen, Balbo yönetimindeki İtalyan bombardıman filosunu karşılayan Fransız av uçakları, hızları düşük olduğundan dönüşte İtalyan'ları takip edememişti (Kaymaklı,1997,137).

Özel sektör elinde bulunan Fransız uçak sanayiinin 1936 yılında devletleştirilmesi büyük bir hata olmuştur. Bir Fransız havacılık dergisi "487 Milletvekilimiz savaş uçağını topa benzetiyor veya uçakları top yapıyorlar" şeklinde olaya müdahale etmek istemiş, fakat bütün tartışmalara rağmen uçak fabrikaları altı ayrı uçak fabrikası şeklinde devletleştirilmişti. 1935 yılında ayda ortalama 30-35 uçak teslim eden bu fabrikalar, 1939 yılında üretim seviyesini ayda 135 uçak düzeyine çıkarmıştır. Fransız Hava Kuvveti Komutanı General Vuillemin, Alman Hava Mareşali Goering'in daveti üzerine 1938 yılında Almanya'ya gitti. Almanların bu daveti sadece nezaket amacı taşııyordu. Aynı zamanda Fransız hava kuvvetleri komutanına Alman hava gücünü göstermek ve gelecekteki savaştan Fransızların kaçınmasını telkin etmek isteniyordu. Bu amaçla gizlilik derecesi gözetmeden herşeylerini ortaya koydular. General Vuillemin'e Messerschmitt ve Heinkel fabrikalarını da gezdirdiler. Dönüşte General Vuillemin, Fransız Dışişleri Bakanı George Bonnet'ye "Heyhat harp olursa..." demiştir. Durumu değerlendiren Fransızlar Amerika'ya modern uçaklar sipariş ettiler. Bu şartlarda İkinci Dünya Savaşı başlarken, Fransız hava kuvvetleri teşkilat ve uçak bakımından, içinde bulunduğu krizi atlatabilmiştir (Hürkuş,1941,66).

3.3.2. Alman Havacılığı

Almanlar, Türkiye'nin savaş meydanlarında kazandığı zaferlerle Sevri Antlaşmasını hükümsüz kılması gibi bir başarı sağlayamadığı için, 14 Ekim 1933'de

Versailles Barış Antlaşması'nı dolaylı yollardan yürürlükten kaldırmak amacıyla, o günkü adı Cemiyet-i Akvam olan , Birleşmiş Milletler topluluğundan ayrılarak zorunlu askerlik kanununu yürürlüğe koydular. Bu tarihten sonra, Almanya yeniden gizli olarak silahlanmaya başladı. Kısa bir süre sonra bu gizlilik açığa çıktı. Birinci Dünya Savaşı hava kahramanlarından ve Nazi Partisinin inançlı kurucularından Hermann Göring, 1933 yılında Alman Reich'i Hava Bakanlığına getirildi. 1934 yılında Heinkel uçak fabrikaları HE-70 Blitz (Yıldırım) isimli tek kişilik, tek motorlu iniş takımlarını içine alabilen ve azami hızı 377 km. saat olan bir uçak geliştirdi. Bu uçak dünyanın en hızlı ticari uçağıydı. Uçak bir anda değişik alanlarda yedi dünya rekorunu birden kırdı. Bu arada ünlü Alman aerodinamikçi Alexandre Lippisch, delta (üçgen) kanatlı bir uçak yapım çalışmalarına başlamıştı. Bu araştırmalar günümüz uçak teknolojisinin temelini oluşturmaktadır. 1934 yılında geliştirilen ilk hava radarı Lübeck şehrinde denenmiş ve kullanılmaya başlanmıştır. Hitler, 1935 yılında Almanya'nın Hava Kuvveti "Luftwaffe"yi kurduğunu resmen açıkladı. Bu arada Alman havacılığının İngiltere havacılığı ile eşdeğer olduğu ve Fransız havacılığına yaklaştığını açıklamaktan çekinmemişlerdi. 16 Mart 1935'de Hitler, Versailles anlaşmasını tanımadığını ilan etti. 1936 yılında Alman ordusu, askerden arınmış Ren Nehri bölgesini işgal etti. Alman halkı Hitler'e 16 Mayıs 1936'da doğum günü hediyesi olarak, bir av uçağı filosu alınmasına yetecek kadar para topladı. Bu para ile alınan filoya "Horst Vessel" ismi verildi. Horst Vessel Sovyetlerle çarpışırken vurulan bir Almanın ismiydi ve Alman Milli Marşından sonra en çok çalınan Nazi Marşı da aynı ismi taşıyordu. Bu filo Heinkel-51 tipinde, 1935 yılında geliştirilen çift yüzeyli uçaklarla donatıldı. 1936 yılında Japonlarla Almanlar arasında, Sovyet aleyhtarı Antikomintern adı verilen bir anlaşma imzalandı. Ertesi yıl İtalya'da aynı pakta katıldı. Mareşal Göring'in o günlerde yaptığı açıklamaya göre; "Tehlikelere karşı risk göze alınarak çıkarılacak Alman hava gücü 1888 uçak ve 20.000 havacıdan" ibaretti (Wernher,1966,13).

1936 yılında yapılan Alman ordu manevralarını izleyen Fransız Hava Ataşesi; yeni bir taktik uygulandığını belirlemiş ve şu raporu vermişti. "Bir tarafta çok sayıda Alman av uçağı, karşı tarafta kara kuvvetlerinin zırhlı birlikleri, harekate yardım eden keşif uçakları ve onları koruyan av ve pike bombardıman uçaklarına karşı üstünlük sağlamışlardı" Alman Reich'in süprizleri bununla kalmadı. Focke Wulf

Condor tipi dört motorlu uçaklarla Kuzey Atlantığı geçerek Tokyo'yu Berlin'e bağlamaya hazırlanıyorlardı. 1936 yılı Berlin Olimpiyatları'nın yapılacağı tarihte gösteri amacıyla programa hava yarışları ve seyahatleri alınmıştı. Alman havacıların katıldığı özel bir Almanya turu, uluslararası bir ralli ve bir de akrobasi yarışması düzenlendi (Wernher,1966,18).

1926 yılı ilkbaharında Fransız Lisansı ile Rusya'da üretilen 420 BG.de Gnome tipi motorla donatılan ANTS tipi bir av uçağı projesi hazırlandı. Almanya turuna Alman Hava Kuvvetleri Komutanı General Milch de katıldı. Ralli'yi Çekoslovakya kazandı. Akrobasi şampiyonluğu Almanlarda kaldı. Turbojet motoru ile donanmış bir uçak olan Heinkel (HE-178) ile 27.8.1939'da uçan ilk kişi Alman pilot subayı Erich Warsitz oldu. Almanya'nın Rostock-Marienhe yöresinde gerçekleştirilen deneme uçuşu başarılı idi. Uçağın çizimlerini Dr.Hans Von Ohain yapmıştı. Alman Hava Kuvvetleri ikinci Dünya Savaşı'na çok iyi hazırlanmış olmakla beraber değişik şartlarda uygulamaya çalıştığı klasik stratejilerin kurbanı oldu. Birinci Dünya Savaşı'nda da aynı hatalar yapılmıştı (Kaymaklı,1997,140).

3.3.3. Sovyet Havacılığı

1930 yıllarında Sovyet Hava Kuvvetlerinin imalat programlarında, büyük hava endüstrisine sahip ülkelerdeki gibi hafif ve çok amaçlı uçakların üretimine önem veriliyordu. Uçak çeşitlerine göre görevleri, hafif bombardıman, taktik keşif ve yakın destek hizmetleri olarak sınıflandırılıyordu. 1937 yılı başında Sovyetler, Alman Zırhlı birliklerinin güç ve kapasitesini öğrenince yalnızca tank ve zırhlı araçların tahribinde kullanmak üzere, Stormovik hafif bombardıman uçağını kısa bir sürede geliştirdiler (Hürkuş,1941,67).

1938 yılında Moskova'da yapılan havacılık günü kutlama törenlerinde konuşan Sovyet Generali Loktinov "Sovyetler Birliği dünyanın en kuvvetli hava ordusuna sahiptir" diye haykırıyordu. Bu iddia uçak sayısı olarak ele alındığında haklıydı. Fakat etkinlik ve güç bakımından yetersiz olan Rus hava gücünün, İkinci Dünya Savaşı'nın başlarında görevini yerine getiremeyecek kadar zayıf olduğu görülecektir (Kaymaklı,1997, 142; Gordon,1962,83).

3.3.4. Japon Havacılığı

Ocak 1932'de Japon Hükümeti, Shanghai'daki karışıklıkları bahane ederek, Çin'le savaşa girdi. Savaşın başlangıcında 19 ncu Çin Harekat ordusu Japon Kuvvetlerini zor duruma düşürdü. Bunun üzerine Nakajima ve Mitsubishi AS M4 tipi av uçakları ile donatılan iki uçak gemisi Çin sularına hareket etti. Savaş bölgesinde uçaklar hava hakimiyetini kurdular. Hava Kuvvetlerinin sağladığı üstünlük Japonları çok etkilemişti. Bu savaştan sonra Japonlar büyük bir hava kuvveti kurmak üzere yaptıkları planlama sonunda derhal uçak yapımına giriştiler. Çin'deki savaşa Kawasaki tipi bombardıman uçakları da katılmıştı. Bu uçaklar kitle halinde Shanghai ve Çayep şehirlerini bombaladılar. Bu sırada Çin ordusunun elinde bulunan az sayıdaki uçaklar meydanlarda tahrip edildi. Japon bombardıman saldırıları; ulaştırma yolları, deniz yolu kavşakları ve fabrikalara karşı yoğun bir şekilde sürdürülürken üniversite gibi bazı sivil hedeflere de yöneltilerek, moral bozmaya çalışılıyordu. Böylece İtalyan Generali Douhet'in doktrini uygulanmış oluyordu. 1937 yılında Çin-Japon Savaşı tekrar başladı. Hava hakimiyeti yine Japonlarda olmakla beraber, Çin Hava Kuvvetleri de bir miktar Curtiss Hawk III av uçaklarına sahipti, bunların bir kısmı Çin uçak fabrikasında yapılmıştı. Bu uçaklar Shanghai ve Pekin Yakınlarında savaşa katılmışlardı. Çin Hava Kuvvetleri, 14 Ağustos'ta Japon Genel Karargahının bulunduğu Izuma zırhlısını bombaladı. Bombaların bazıları Yangce nehrinin doğu sahilindeki uluslararası bölgeye düşmüştü, bu olay dünya kamuoyunun dikkatini bu bölgeye çekti (Kaymaklı,1997,143).

1938 yılında Polikarpov'un geliştirdiği İL-15 ve IL-16 tipi Sovyet av uçakları Çin amblemleri ile savaşa katıldılar. Japon uçak gemilerinde üstlenen Mitsubishi tipi av uçakları ile savaşa girdiler. Sovyetler uçaklarını savaşa denemek istemişler ayrıca Japonya'nın Çin'deki ilerleyişinden endişe duydukları için de müdahale etmişlerdir. Japon uçakları ise ilk defa karşılarında modern bir hava kuvveti buluyorlardı. Çin Hava Generali Suming-Vang savaşı başarılı bir şekilde yönetiyordu. Japonların uzun menzilli bombardıman filoları deniz-hava kuvvetlerine bağlıydı. Diğer uçaklar kara kuvvetlerine destek veriyordu. 1938 Nisan ayında Japon deniz-hava kuvvetine bağlı 40 uçaklık bir bombardıman filosu, avcı uçaklarının desteği olmadan Hankov şehrine

bir gündüz akını yaptı. Bu akına karşı çıkan Çin av uçakları 36 Japon uçağını düşürdü (Wernher,1966,19).

Sovyet Rusya ile Japonya 1939 yılında Moğolistan sınırında kısa süren şiddetli bir çarpışmaya giriştiler. Resmen barış halinde olan bu iki devlet, bu savaş ile karşı karşıya gelmiş oluyordu. Her iki taraf da çok sayıda uçak kaybına uğradı. Bu bölgesel savaşlar, yaklaşmakta olan İkinci Dünya Savaşı'nın öncüleriydi. Hava Kuvvetlerini büyük bir dikkat ile geliştirmiş olan Japonlar, Moğolistan'da yapılan savaşın sonuçlarından memnun olmadılar. Çin-Japon savaşı devam ederken, Çin orduları içerilere doğru geri çekilmeye devam ediyordu. Hava hakimiyeti tamamen Japonların elindeydi. İlk önce yanlış tehlike uyarısı verilen Cunking şehri, uyarı kalktıktan sonra 27 Japon uçağı tarafından bombalandı. Şehrin büyük bir kısmı yok edildi. Bu bombardıman sırasında onbin civarında Çinli'nin öldüğü tahmin edilmektedir. İlk Hankov saldırısında ders aldıkları anlaşılan Japonların bombardıman uçaklarına av uçakları eşlik ediyordu (Hürkuş,1941,68).

3.3.5. Amerikan Havacılığı

1920 yılında Amerikan havacıları Radyo cihazını uçuşta yardımcı alet olarak kullanmaya başladılar. 1920 yılında uçakların tek satırlı mı? Yoksa çift satırlı mı? olması gerektiği konusunda tartışmalar sürerken, bir yandan da uçak menzillerini artırmak için çareler düşünülüyordu. Günümüz uçaklarında menzili arttırmak için uygulanan havada yakıt ikmali Amerika'da 1920 yılında denendi. 30 Ekim 1920' de Tgm.Cabot, Potomac nehri üzerine yerleştirilen bir saldan uzanarak bir bidon benzin almış ve uçağın deposuna koymuştu. 12 Kasım 1921'de ise, Lincoln Standart tipi bir uçak ile uçan Frank Hawks isimli havacı, kanadının üzerine bir benzin bidonu bağlanmış bulunan Wesley-Way JN-4 tipi diğer bir uçağın kanadına atlayarak bidonu kendi uçağına geçirmeyi başardı. Daha çok cambazlık sayılabilecek bu denemelerden sonra, 26/27 Haziran 1923'de San Diego'da ilk defa normal yollardan havadan ikmal yapılmıştır. Bir tanesi benzin ikmal uçağı haline getirilen iki De Havilland-4 tipi uçak havalanmış ve birbirlerinden 10 m. Mesafede bir hortum yardımıyla yakıt çekmişlerdi. Bu uçuşta aynı zamanda havada kalma rekoru da kırılmak isteniyordu. 50 km.lik bir parkur üç pilot tarafından uçulmaktaydı. Benzin ikmali için 10, yağ ikmali için 2, yiyecek ikmali için 4 defa, gazete ve mesaj verilmesi için 2 defa, ikmal uçağıyla temas kurulması planlanmıştı (Kaymaklı,1997,129; Gordon,1962,94).

Yirmidört saatlik uçuştan sonra rekora çıkan uçağın motoru durdu ve rekor denemesi yarıda kaldı. İki ay sonra 27/28 Ağustos 1923'de Yzb. Smith ve Tğm. Richter yine De Havilland-4 tipi uçakla rekor uçuşuna çıktılar. İkmal için gerekli manevraları başarıyla yapmış olan Tğm. Seifert'e "bu bir cambazlık gösterisi miydi?" diye soran gazeteci şu cevabı almıştı; "Hayır, DH-4 bir bombardıman uçağıdır, kalkışta ne kadar az benzin alırsa o kadar çok bomba taşır." 7 Ocak 1929'da Yzb.Ira Eaker ve Tğm.Queseda (bu ikili de ileride general olmuşlardır) 250'şer B.lik motorlu Fokker C-2 tipi ve (?) soru işareti adını taşıyan uçakları ile 1-7 Ocak 1929'da Los Angeles üzerinde 150 saat 40 dakika 15 saniye uçmuşlardır. Bu başarı havada ikmal yapılması yoluyla elde edilmiştir. Ertesi yıl 11 Haziran- 4 Temmuz 1930 tarihleri arasında John ve Kenneth Hunter kardeşler havada ikmal yapma sayesinde 553 saat 41 dakika 30 saniye uçmuşlardır. Böylece 23 gün havada kalabilme başarısını göstermişlerdir (Kaymaklı,1997,129).

3.3.6. İngiliz Havacılığı

İngiliz havacılığı en büyük gelişmelerini II'nci Dünya Savaşı sırasında yaşamıştır. Hitler'in Versaille Barış Anlaşmasını çığneyip, Alman Hava Kuvvetlerini kurduğunu resmen açıkladığı 1935 yılında, İngiltere de silahlanmaya başladı. O yıllarda Alman Hava Kuvvetleri güç olarak İngiliz Hava Kuvvetlerine eşitti. Ertesi yıl İngiltere Gölge Fabrikaları denilen yeni bir endüstri sistemine geçti. Büyük uçak fabrikaları parça yapmayacak, yani sanayi olarak çok sayıda küçük fabrikalar tarafından büyük fabrikalar beslenecekti. Radar'ı geliştiren ülkelerden biri olan İngiltere 1935 yılı sonunda, Britanya adasının batı kıyılarına beş radar istasyonu kurmaya karar verdi. İkinci Dünya Savaşı esnasında İngiliz'lerin kayıplarını azaltmakta önemli rol oynayan 20 radar istasyonu ile bir ikaz ağı kurulmuştu. Bu radarlar 1937 yılında aktif hale getirilmişti. Bir yandan da yoğun çalışmayla hava alanları inşa edilmekteydi. 1936 yıllarında R.A.F.(Royal Air Force) dört komutanlığa ayrıldı. Bu Komutanlıklar:

- (1) Bombardıman Komutanlığı,
- (2) Av Komutanlığı,
- (3) Sahil Komutanlığı,
- (4) Eğitim Komutanlığı'dır.

1937 yılında, İngilizlerin çift kanatlı av uçaklarından sonuncusu olan Gloster Gladiator servise girdiği sırada Hurricane tipi 8 makineli tüfekli modern av uçakları da hizmete girmiştir. 1938 yılında Başbakan Chamberlain'in Almanya'ya giderek Hitler'i yatıştırmaya çalışması, İngiliz halkının sert tepkisiyle karşılaşmıştı. Fakat böylece kazanılan bir yıl, (R.A.F.) İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetlerini güçlendirmek amacıyla önemli bir hazırlanma dönemi olmuştur. Münih toplantısı sırasında R.A.F. kadrosunda zamanın modern uçaklarından 43 adet Hurricane ve 3 adet Spitfire av uçağı vardı. Buna karşılık Alman Hava Kuvvetleri (Luftwaffe)'nin elinde savaşa hazır durumda 1200 bombardıman uçağı bulunuyordu. Hitler'le görüşme sonucu kazanılan bir yıl içinde R.A.F. 500'e yakın av uçağıyla takviye edilmiştir (Hürkuş,1941,64).

3.3. İkinci Dünya Savaşının Havacılığın Gelişmesindeki İtici Gücü

Savaş, şüphesiz beraberinde getirdiği büyük kayıplar nedeni ile insanlığın hiçbir zaman yaşamak istemediği bir olgudur. Ancak şu da bir gerçektir ki, insanlığın hizmetine sunulan birçok teknolojik gelişme de yine savaşlar sırasında gerçekleştirilen çalışma ve deneylerin ürünüdür.

Özellikle İkinci Dünya Savaşı, havacılık konusunda yeni teknolojilerin üretildiği, yeni taktik ve prensiplerin uygulandığı ve ileriye yönelik uzay çalışmalarına yön verecek çalışmaların başlatıldığı bir savaş olma özelliği taşımaktadır.

Hava Kuvvetleri ilk kez, kara kuvvetlerinin hareketini desteklemek amacıyla önemli ulaşım ve ikmal noktalarının tahribi (tecrit), dost sath kuvvetlerinin desteklenmesi (yakın hava desteği), bombardıman kollarının düşman av uçaklarından korunması maksadıyla av uçaklarınca refakat edilmesi (himaye) ve gece hava bombardımanı kapsamında bu savaşta kullanılmıştır.

İngilizler tarafından taarruza gelen Alman uçaklarının önceden belirlenmesi maksadıyla RADAR sistemleri geliştirilmiştir. Belki de ileride uzay çalışmalarına temel olacak ilk roket denemeleri yine bu savaş sırasında gerçekleştirilmiştir. İkinci Dünya Savaşından 20'nci yy'ın sonlarına kadar havacılık ve uzay çalışmalarında yaşanan önemli gelişmeler EK-1'de sunulmuştur.

ÜÇÜNCÜ KESİM

TÜRK HAVACILIĞININ İRDELENMESİ

Bu Kesimde, “Türk Havacılığının İrdelenmesi” dört bölüm halinde incelenmiştir. Atatürk dönemi, Türk Havacılığının temellerinin atıldığı gelişmeleri içermektedir. Taşdığı bu özellik nedeni ile bu dönemin öncesi ve sonrasının incelenmesi yaklaşımı çerçevesinde bölümlendirilme yapılmıştır. **İlk bölümde** “Osmanlı İmparatorluğunda Uçuş Denemeleri”ne yer verilmiştir. **İkinci bölümde** “Atatürk Dönemi Türk Havacılığı” dönemin siyasi ve ekonomik özellikleri ile ilişkilendirilerek çözümlenmiştir. **Üçüncü bölümde** “Atatürk’ün Ölümünden Günümüze Türk Havacılığı” tarihsel süreç çerçevesinde incelenmiştir. **Dördüncü bölümde** ise tezin ana denencesine cevap niteliği taşıyan “Dış Yardımlar ve Türk Havacılığına Etkileri” irdelenmiştir.

4. OSMANLI İMPARATORLUĞU’NDA UÇUŞ DENEMELERİ

Osmanlı İmparatorluğu’nda da insanın uçması merak konusu olmuş ve çeşitli denemeler yapılmıştır. Bunların en önemlileri Hazerfen Ahmed Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi’nin uçuş denemeleridir. İlerleyen yıllarda İstanbul ilk balonun ve uçağın uçuşlarına sahne olmuştur.

4.1. Hazerfen Ahmed Çelebi

Lodos bir havada Galata Kulesi’nden kuş kanatlarına benzer bir araç takıp kendini boşluğa bırakan ve uçarak Üsküdar’da Doğancılar’a inen Hazerfen Ahmed Çelebi, Türk havacılık tarihinin en kayda değer simalarından birisidir. Bu uçuş hakkındaki tek belge maalesef şimdiye kadar sadece Evliya Çelebi’nin büyük Seyahatname’sindeki açıklamasından oluşmaktadır.”İstanbul’daki Cemşitkar üstaplardan Hazerfen Ahmed Çelebi, ibtida Okmeydanı’nın minberi üzerinde rüzgar şiddetli iken kartal kanatları ile sekiz dokuz kere havada pervaz ederek talim etmiştir. Bade, Su-tan Murad Han, Sarayburnu’nda Sinanpaşa Köşkünden temaşa ederken, Galata Kulesi’nin ta zirve-i alasından lodos rüzgarı ile uçarak Üsküdar’da Doğancılar meydanına inmiştir. Sonra Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: bu adem pek havf edilecek ademdir, her ne murad ederse elinden gelir, böyle kimselerin

bakması caiz değil diye Ceyazir'e nefy eylemiştir, anda merhum oldu”
(www.Tayyareci.com/hezarfen.htm.; Cevdet,1969,21).

Resim-14: Hazerfen Ahmet Çelebi'nin, Galata Kulesinden havalanışı.

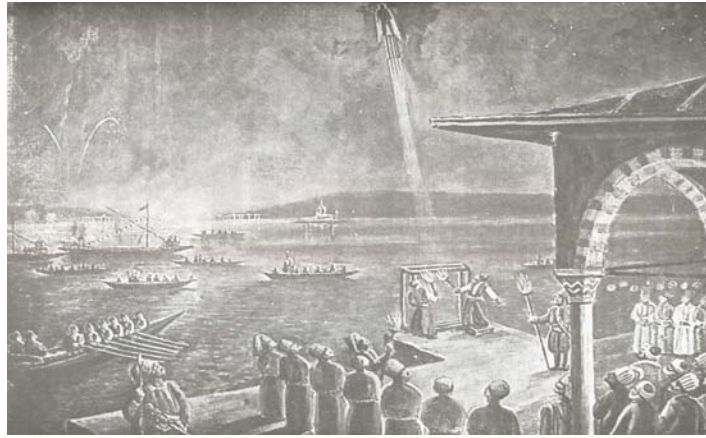


Kaynak: (www.tayyareci.com/hezarfen.htm.)

4.2. Lagari Hasan Çelebi

Yine IV. Murat devrinde Evliya Çelebi, Cemşit Hezarfenlerden bahsederken bir de Lagari Hasan Çelebi'yi anlatır. Bu kişi hakkındaki kaynak, sadece bundan oluşmaktadır. Evliya Çelebi'ye göre; “Lagari Hasan Çelebi Sarayburnu'ndan kendi yapısı bir roket fişeğe binerek yükselmiş ve salimen denize inmiştir. Lagari Hasan Çelebi, Murat Han'ın Kaya Sultan nam duhteri pakizesi vücuda geldiği gece akube şamdanlığı oldu. Lagari Hasan, elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişek icad etti. Sarayburnu'nda, Hünkar huzurunda fişeğe bindi ve şakirdleri fişeği ateşlediler. Lagari padişahım seni Huda'ya ısmarladım. İsa Nebi ile konuşmağa gidiyorum

Resim 18 – Lagari Hasan Çelebi



Kaynak: (www.Osmanlı700.gen.tr)

diyerek temcid ve tevhid ile evci asumana huruc söyledi. Yanında olan fişekleri ateş edip ruyi deryayı ceryan eyledi. Bamu felekde fişeği kebirinin barutu kalmayıp da zemine doğru nüzul ederken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinanpaşa Kasrı önünde deryaya indi. Oradan şenaverlik ederek uryan huzura padişah geldi. Zemini bus ederek “Padişahım; İsa Nebi sana selam etti”, diye şakaya başladı. Bir kese akça ihsan olunup yetmiş aça ile sipahi yazıldı. Sonra Kırım’da Semalet Giray Han’a gidip orada merhum oldu” (www.Osmanlı 700.gen.tr; Cevdet,1969,21).

4.3. İstanbul’da Balon Uçuşu

Mayıs sonlarına doğru Barbout isimli bir Fransız, balonculuk konusunda da gösteriler yapmak ve olanak bulduğu takdirde balonunu satmak amacıyla İstanbul’a geldi. 28 Mayıs 1909’da sarı renkli, (Astra 1545 Paris işaretli) 1200m³’lük balonu ile Taksim’de Talimhane meydanından havalanacaktı. Balona Osmanlı ismi verilmişti. 40 yıldan beri ilk defa İstanbul semalarında balon uçurulacaktı. Sıcak bir İstanbul sabahında balon havalandı. Balonda Fransa Aero-Club (havacılık kulübü) üyesi Barbout’dan başka Paris Belediye üyesi Henri Turot ve İstanbul Belediyesi 6. Daire mühendislerinden Mehmed Şükrü ve İnci Ordu Komutanı’nın yaveri Muhtar Beyler yer almıştı. Dört kişiyle havalanan Osmanlı, 10 dakika sonra batıdan doğuya doğru süzülerek 08.30’da Çamlıca üzerine geldi. Fakat hedefi olan Alemdağ’ına inmeden Yalnız Selvi yerleşimine indi (Hürkuş,1941,67).

Resim –16: 1909 Taksim’de Barbout’un Osmanlı Balonunun Yükselişi



Kaynak: (Hürkuş,1941,67)

4.4. İstanbul'da İlk Uçak Uçuşu

Frankfurt yarışlarına katılmış olan Baron De Catters, Voisin uçağıyla Kasım 1909'da İstanbul'a geldi. Baron İtalya'da uçağıyla 200 km.lik bir mesafe uçmuştu. Getirdiğı sarı renkli Voisin, 500 kg. ağırlığında azami hızı 76 km./saat olan 700–800 metreye çıkabilen uçaktı. 35 yaşındaki Baron, Mahmud Şevket Paya'yı da ziyaret etti; Paşa bir komisyon kurarak uçuşların incelenmesi emrini verdi. Uçak Hürriyeti Ebediye tepesine getirildi. Rüzgar ve yağmurlu havalar yüzünden uçuş birkaç gün yapılamadı. İstanbul'daki bir kısım yabancı gazeteleri, aleyhte yayın yaptılar (Hürkuş,1941,67).

Nihayet hava düzeldiğinde 2 Aralık 1909'da Baron, ilk uçuşunu yapabildi. Sultan Reşad'ın büyük oğlu Şehzade Dr. Ziyaeddin Efendi ve Sultanlar uçuşu izlemişlerdi. Hava lodos ve açıktı, saat 11:00'de halk meydanı doldurmuştu. İki sıra asker dizilerek 100 metrelik bir sahayı açtılar. Motor çalıştırılınca arabaların atları ürkmüştü. Saat 12:00'de Baron De Catters'in Voisin'i güneybatıya doğru 20 metre ilerledikten sonra havalandı ve 50 metre yükseklikten Bomonti'ye doğru uçtu. Bulgar Hastanesi'nin önüne sert bir iniş yaptı. 5 Aralık Pazar günü ikinci uçuş hazırlandı. Yine Şahzadeler, Savunma Bakanı Salih Paşa ve İran Elçisi uçuşu izlemeye gelmişlerdi. Saat 03:00'te Baron, Voisin ile havalandı, 50 metreden halk üzerinde bir saatten fazla uçtu ve Kağıthane'ye doğru yol aldı. Fakat bu esnada istikamet dümeni kumanda teli koptuğundan Kasımpaşa deresine zorunlu iniş yaptı, kanatları hasar gördü. Baron, bunun üzerine iki gün sonra Mısır'a hareket etti (Hürkuş,1941,67).

5. ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

Atatürk Birinci Dünya Savaşında genç bir subayken katıldığı savaşlarda, hava kuvvetinin nasıl kullanıldığına tanık olmuş ve bu gücün gelecekte ne kadar önem kazanacağı konusunda önemli izlenimler edinmiştir. Kurtuluş Savaşı esnasında hava gücünün elden geldiğince kullanılmasını teşvik etmiş, savaşın bitiminden sonra hiç gecikmeden Türk Havacılığının temellerini oluşturacak çalışmaları başlatmıştır. Bu bölümde Atatürk'ün havacılık konusundaki görüş ve izlenimleri ile yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde başlattığı havacılık çalışmalarına yer verilmiştir.

Başlatılan çalışmaların daha iyi anlaşılabilmesi için o günlerde Türkiye'de yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmeler ile Türkiye'nin yabancı ülkeler ile olan ilişkilerine de değinilmiştir.

5.1. Atatürk Dönemi Türkiye'sinin Siyasi ve Ekonomik Özellikleri

Cumhuriyetin ilk on yılında, Atatürk'ün önderliğinde Türkiye'de birçok gelişme yaşanmaktaydı. Ordu ve ülke zamanın teknolojik araçları ile donatılıyor, sosyal hayata birçok yeni düzenlemeler getiriliyordu. Ülkede ve dünyada yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmeler, Türk Havacılığını da yakından ilgilendiriyordu.

5.1.1. Siyasi Durum

Atatürk kurtuluş savaşının hemen ardından yeni bir devlet yapılanması çalışmalarını başlatmıştı. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuş ve devlet organlarının yapılanmasına hız verilmişti. Siyasi partilerin temsilcilerinden oluşan Büyük Millet Meclisi yoluyla devletin yönetimi esas alınıyordu. Ancak çok partili döneme geçiş için zamana ihtiyaç vardı. Halihazırda tek partiye dayalı hükümet uygulaması yürütülmekteydi.

1924-1930 döneminde Mustafa Kemal ve arkadaşları, ülkede yaşanan siyasi olayları çözümlüyorlar ve sosyal hayatı düzenleyecek yeni düzenlemeleri gerçekleştiriyorlardı (Tezel,1994,240).

1923 tarihli İzmir İktisat Kongresi'ni izleyen yıllarda, devlet, ekonomiye önemli ölçülerde karışmadı ve "liberal" denebilecek bir politika uygulaması eğilimi ağır bastı. Ancak Türkiye, 1929 yılında New York borsasının çöküşüyle oluşan Büyük Ekonomik Bunalım ve Türkiye iç koşullarının da eklenmesi ile yoğun bir ekonomik

bunalıma girdi. “Milli Girişimci” yetiştirmek amacıyla izlenen politika işlemez oldu (Kazgan,1999,71).

Öte yandan, SSCB, ihtilal ve iç savaşın sarsıntılarını atlattığı olup, güçlü bir ekonomi sayesinde dünya buhranının etkileri dışında kalıyor; hatta 1929 yılından itibaren canlı ve hızlı bir gelişme sürecine girmiş bulunuyordu. Bu nedenle Türkiye’de 1929’da himayecilikle başlayan iktisat politikası değişikliği, adım adım ilerleyerek 1932’de devletçiliğe vardı (Boratay,1982,100).

Sovyetlerden gelen planlama yardımları ve kredileriyle güçlenen yeni strateji bir yandan yeni iş alanları açtı, bir yandan da, ithal mal sıkıntısını, yeni açılan sanayi tesislerinin temsil ettiği İthal İkameci Sanayileşme ile gidermeye girişti. Yeni kalkınma modeli ülkeyi dışa kapayacak, dışa bağımlılığı asgariye indirgeyecek, devletin dış görelî özerkliği için gerekli ekonomik temeli sağlayacaktır. 1931-1932 yılları arasında hazırlanan ve Mayıs 1934 yılında tam olarak uygulanan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile hem ülke ihtiyacının giderilmesi hem de hammaddeleri ülkede bulunan sanayi işletmelerinin kurulması amaçlanmıştır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 9 Ocak 1934 tarihinde açıklanmış, tam olarak uygulanması üç yıl sürmüştür. Bu nedenle ikinci beş yıllık sanayi planının hazırlanması 1937 yılındadır (Ülken,1981,105).

5.1.2. Ekonomik Durum

Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda Türkiye, varını yoğunu kurtuluş mücadelesinde harcamış bir devlet görünümündeydi. Büyük bir imparatorluğun mirasçısı gibi görünmesine rağmen miras olarak borçların dışında bir şey kalmamıştı. Yeni devletin oluşumuna hız vermek, planlanan devrimleri uygulamaya koymak kısacası yeni bir ülke yaratmak için önemli ekonomik güce ihtiyaç vardı. Kısa vadede bu kaynağı kendi olanaklarıyla oluşturması oldukça zor görünüyordu. Bu noktada önemli dış desteğe ihtiyaç duyuluyordu.

Türk Hükümetinin kapitalist metropol hükümetleri ve sermaye piyasalarından borç almasını güçleştiren, sınırlayan koşullar vardı. Ankara Hükümeti, savaşın getirdiği kaynak sıkıntısını çözenin bir yolu olarak, 1922 yılında, Fransa ve ABD para-kredi piyasalarından borç alma imkanlarını araştırdı ama bu girişim sonuçsuz kaldı. 1920’lerde, bazı Avrupa ülkelerinin hükümetleri, bu arada özellikle İngiliz

Hükümeti, dışarıya yapılacak borç vermeler üzerinde denetleyici, kısıtlayıcı ve zaman zaman yasaklayıcı önlemlere başvurmuştu. Savaştan sonraki Lozan Barış görüşmeleri ise, Avrupalıların dış borç konusunu, yeni Türk Devletinin siyasi bağımsızlığını sınırlamak için bir vesile gibi kullanma eğilimlerinin sürdürdüğünü açığa çıkardı. Bütün bunlara karşın, Ankara Hükümetinin, Cumhuriyetin ilk yılından itibaren, geniş dış finansman kaynaklarına başvurarak büyük yatırım projelerine girişme eğilimi vardı (Tezel,1994,206).

Lozan gereğince Osmanlı dış borçlarından Türkiye'ye düşen bölümün ödenmesindeki belirsizlik ve güçlükler de, Türkiye'nin yeni dış borç bulunmasını olumsuz yönde etkiledi. Türkiye'nin Osmanlı borçları yükümlülüğünden başarılı bir şekilde kaçmakta olduğu izlenimi Avrupa ve Amerika para-kredi piyasalarına yerleşti. Bu da, Türk Hükümetinin bu çevrelerce boykot edilmesi anlamına gelen bazı sonuçlara yol açtı. 1920'lerde İngiliz Hükümeti, Türkiye'nin İngiltere'de tahvil satmasını yasakladı. Öte yandan, Türkiye 1930 yılında ABD hükümetinden borç isteyince, Osmanlı borç tahvilleri sahipleri Türk isteğinin geri çevrilmesi için Washington'a baskı yaptılar (Tezel,1994,207).

1925 yılında Osmanlı dış borçlarının %67'sini Türkiye'nin ödemesi kararlaştırıldı. Düyunu Umumiye İdaresi ile yapılan sözleşme, 1928 yılında TBMM'nde onaylandı. Buna göre Türk Hükümeti 1929'da başlayan ilk yedi yılda her yıl iki milyon altın lira ödeyecek, 1936 yılından sonra taksitler giderek artacak, 1952 yılında 3.4 milyon altın lirayı bulacaktı. 1929 yılında borç ödendi, fakat Büyük ekonomik bunalım nedeni ile 1930 borcunun ödenemeyeceği anlaşıldı. 1932 yılında yeni sözleşme yapıldı. 1933, 1934 ve 1935 borçları buna göre ödendi. 1936'da, Osmanlı borç senetlerinin çoğunu elinde bulunduran Fransız Hükümetiyle anlaşarak, yıllık taksitlerin yarısını belirli ihraç mallarıyla ödemeye başladı. 1938'de taksitlerin tamamının bu yolla ödenmesi kararlaştırıldı (Tezel,1994,207).

Bu arada tüm dünyayı, dolayısıyla da Türkiye'yi etkileyen 1929 Büyük Ekonomik krizin bütün dünyaya yayılmasında iki temel mekanizma belirgin rol oynadı. Hammadde fiyatları ve ABD sermayesine olan bağımlılık.

ABD krizinin ilk etkisi Amerikan ürünlerinin dünya pazarlarında değer kaybetmeleri oldu. ABD dünyanın en büyük ihracatçı ülkesi olduğu için rakipleri de

bu fiyatları takip etmek zorunda kaldı. Uzun süredir tarım sektöründe mevcut olan bu durum hammadde fiyatlarına hatta tekstil ürünlerine de yayıldı.

Ekonomik kriz ilk önce, 1919'daki antlaşmaların sonucunda oluşturulan Avusturya gibi Amerikan sermayesine bağımlı ülkeleri etkiledi. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun güç kaynaklarından mahrum olan Avusturya, kurulduğu andan itibaren sağlıklı değildi. ABD sermayesi ülkeyi ayakta tutuyordu. Newyork Borsası düşüşünün önemli ölçüde hissedildiği ülkede, Avusturya'nın en büyük bankası 1931 Mayıs'ında iflas etti.

Kriz, Avusturya bankaları ile iyi ilişkileri olan ve tahıl ihracatından etkilenen Almanya'ya geçti. Ülkenin en büyük bankalarından biri olan Dalat Bank'ın iflasından sonra Alman devleti, bütün bankaları ve tasarruf kasalarını kapatmaya karar verdi. Para akışını kontrolü altına alan Alman devleti savaş tazminatı ile ilgili sorumluluklarını yerine getiremeyeceğini ilan etti. Avrupa ve ABD arasındaki sermaye akışını durduran bu karar genel durumu daha da kötüleştirdi. Almanya galip devletlere savaş tazminatı ödeyebilmek için Amerikan kredisi almaktaydı. Buna karşılık Fransa ve İngiltere, Almanya'dan aldıkları savaş tazminatının bir kısmı ile ABD'ye olan borçlarını ödüyorlardı. Almanya'nın taksitleri durdurması; İngiltere ve Fransa'nın ABD'ne olan ödemeleri askıya alması sermayenin Amerika'ya dönüşümünü engellediği için durumun daha da kötüleşmesine neden oldu. Savaşın bitmesinden itibaren ekonomik sorunlarla uğraşan İngiltere, ticareti açıklarını telafi edebilmek için elindeki altın stokunu eritmeye başladı. Altına dayalı para sistemini değiştirip, değerinin % 25'ini kaybeden Sterlin'in yabancı paralara dönüşebilir olmasını Eylül 1931'de askıya alan İngiltere, dünya hakimiyetine son verdi. Fransa'nın krizden etkilenmemesi, Fransız ekonomisinin dışarıya fazla bağımlı olmamasından kaynaklanıyordu (Longlais,2000,135).

Dünyanın siyasi, sosyal ve ekonomik güçlükler içinde çırpındığı bir devirde Türkiye'nin barış hayatını nasıl yaşayacağına, altından kalkılması son derece güç işleri nasıl çözeceğine ve yeneceğine bütün dünya sınav gözüyle bakıyordu.

Dünya Buhranı'nın olumsuz etkilerinin sürdüğü bu sırada hükümetin yeni bir sanayileşme programı üstünde çalışması, bu programın ancak devlet yatırımlarıyla gerçekleştirilebileceğinin anlaşılması, gündeme somut bir teknoloji transferi ve dış finansman sorunu getirdi. 1931 yılında Maliye Bakanı Saraçoğlu ABD'ye giderek,

yatırımcı girişimciler ve kredi aradı. 1932 başlarında Fransa'da benzer arayışlar sürdürüldü. Türk istekleri her iki ülkede de cevapsız kalınca, SSCB ve Mussolini İtalya'sına dönüldü. Başbakan İnönü, 1932 yılında Moskova'ya ve Roma'ya gitti. Kredi ve teknik yardım anlaşmaları imzaladı. İtalyan kredisinin gerçekleşmemesine karşın Türkiye, yeni sanayi programına SSCB'nin verdiği sekiz milyon dolarlık kredi ve teknik yardımla başladı. Yirmi yıl içinde SSCB'ye yapılacak ihracatla ödenecek bu faizsiz krediyi daha çok Sümerbank kullandı. SSCB'den alınan borç 1938 yılında ondört milyon TL'yi bulmuştu (Kongar,1999,276).

1930'ların sonlarına doğru siyasal gerginliğin artması ve silahlanma yarışının hızlanması, Türk Hükümetini de geniş savunma harcamalarına sürükledi. Silah ithalatı ile birlikte Türkiye'nin ticaret dengesi yeniden açık vermeye başlayınca, sanayi programının uygulanması güçleşti. Türkiye yeni borçlanma için İngiltere'ye yaklaştı. 1938'de yapılan bir anlaşmayla İngiliz Hükümeti, Türkiye'nin İngiltere'den satın alacağı silah ve askeri gereçler için toplam onaltı milyon Sterlin tutarında bir kredi açtı. Silah kredisinin faizi %3, geri ödenme dönemi ise 1951-1962 aralığıydı (Tezel,1994,212).

Bir yanda SSCB ile kapitalist ülkeler arasındaki ve kapitalist ülkelerin kendi aralarındaki siyasi ve iktisadi rekabet ve çıkar çatışmaları, devrin yöneticilerinin, 1930'larda, Sovyet, İngiliz ve Alman hükümetlerinden oldukça elverişli koşullarla mali ve teknik yardım almasına olanak sağladı. Nazi Almanya'sı ve İngiltere'nin Balkanlar ve Ortadoğu'daki rekabeti, devletçi yatırım programlarının gerektirdiği sermaye mallarının ithal edilebilmesinin koşullarını Türkiye açısından kolaylaştırdı. Nazi Almanya'sı, SSCB ve liberal kapitalist ülkeler, giderek artan bir siyasi gerginlik ortamında savaşa hazırlanırken, Türk Hükümeti de askeri harcamaları ve ithalatı artırmak zorunda kaldı.

5.1.3. Batılı Devletlerle İlişkiler

Türkiye, 1932 yılına kadar geçen on yıl içinde dış politikasında Lozan Antlaşmasının uygulanmasından doğan veya Lozan Barış Konferansı'nın sonraya bıraktığı sorunları çözmeye çalışmış, komşuları ile; Mustafa Kemal Paşanın "**Yurtta barış, dünyada barış**" sözüne uyan davranışı ile iyi ilişkiler kurmuş, uluslararası toplum içinde saygın ve diğer bağımsız devletler gibi eşit bir statü kazanmıştır.

Türkiye, batılı devletlerle, Balkan devletleriyle ve doğudaki komşularıyla ilişkilerini yeniden kurmuştur.

Cumhuriyetin bağımsızlık hedefi ve yarı sömürge ekonomisinin reddi, Batı devletler tarafından pek de kabul edilmemişti. “Musul Petrolleri” için talep karşısında Şeyh Sait İsyanını İngilizlerin tahrik etmesi, 1927’de ABD Senatosu’nun kapitülasyonların kaldırılmasını içeren Lozan Antlaşmasını kabul etmemesi, Lozan Antlaşması’nın 1929’a kadar Türkiye’nin dış ticaret politikasına, 1925 sonuna kadar kabotaj hakkına getirdiği kısıtlar bunun çarpıcı örnekleriydi (Kazgan,1999,73).

Musul sorunu Lozan Konferansından 1926’ya dek Türkiye’nin başta İngiltere olmak üzere özellikle Batılı ülkelerle ilişkilerinin gelişmesini önleyen en önemli etkenlerden biri oldu. 30 Ekim 1918’de Mondros Antlaşması imzalandığında Mısır, Osmanlı İmparatorluğu’nun elindeydi. Fakat İngiltere 3 Kasım’dan itibaren burayı işgale başladı ve 15 Kasım’da bu işgali tamamladı. Musul, Kurtuluş Savaşında kurtarılmadan Ekim 1922’de Mudanya Antlaşması imzalandı ve Musul sorunu Lozan Konferansına kaldı (Oran, 2002,260).

Musul Türkiye için hem güvenlik, hem insani boyut, hem de petrol açısından önem taşıırken, İngiltere açısından Hint yolu üzerinde bulunması ve petrol kaynaklarına sahip olması açısından önem taşıyordu. Hatta Lord Curzon “Fırat İngiltere’nin (yani Hindistan’ın) Batı sınırındır” diyerek bunların stratejik önemini vurgulamıştı. Bu yüzden bölgedeki denetimini İngiltere, sağlamlaştırmaya çalıştı (Oran, 2002,260).

Musul sorunu, Lozan Konferansının 23 Ocak 1923’teki oturumunda da çözülemedi ve Ekim 1923’te Musul sorunu için ikili görüşmeler başladı. Konferans, 19 Mayıs 1924’te Haliç’te toplandı (Haliç Konferansı). Sorun burada da çözülemeyince konu Milletler Meclisine götürüldü. 20 Eylül 1924’te konu görüşülmeye başlandı. Bu dönemde İngiliz istihbarat ajanları İtalya’nın Yunanistan ile birlikte Trakya’dan ve batıdan Türkiye’ye saldıracağı yolunda söylentiler yaymışlar, bu da Türkiye’yi endişelendirmiş ve çıkabilecek bir savaş durumunda iki cephede savaşa tehlikesini gündeme getirmişti. Musul sorunu sırasında Türkiye’de Şeyh Sait ayaklanması çıkmış bu da, diplomasi masasında Türkiye’yi güç duruma düşürmüştü, hem de askeri ve ekonomik olarak zayıflatmıştı. Ankara Hükümeti de bir an önce Batılı devletlerle anlaşma yoluna gidip ve güvenli sınırlara kavuşup içteki

reformlarını gerçekleştirmek istiyordu. Batılı bir ülke olmak isteyen Türkiye'nin Batılı ülkelerle sorunlu olarak bunu gerçekleştiremeyeceği açıktı. Musul sorunu çözülmeden Fransa ile ilişkiler de istenilen düzeye ulaşamıyordu. Musul sorunu sonuçta o zamana kadar Milletler Cemiyeti'nin en etkili üyesi, İngiltere lehine 5 Haziran 1926'da yapılan sınır antlaşması ile sonuçlandı (Oran, 2002,267).

Türkiye ile İtalya arasındaki ilişkiler, Mussolini'nin iktidarı ele geçirdiği 1922'den bu yana arzulanan seviyeye gelememişti. Büyük İtalya hevesi, Akdeniz'e "Bizim Deniz" gibi deyimler Türkiye'de endişe uyandırmıştı. Türkiye'nin batılı devletlerle iyi ilişkilere girişi İtalya ile Türkiye'yi de yakınlaştırmıştı. Böylece 30 Mayıs 1928'de Roma'da, "Tarafsızlık ve Uzlaşma Antlaşması" imzalandı. Bu antlaşmaya göre iki taraf da birbirine karşı yöneltilmiş hiç bir antlaşmaya, tertibe katılmayacak, biri saldırıya uğrarsa diğeri tarafsız kalacaktı. Fakat bu antlaşmaya rağmen, Türkiye ile İtalya arasındaki ilişkiler dostluk ilişkileri biçiminde gelişmedi. Gerçekten, Lozan Antlaşmasından sonra Türkiye'ye zaman zaman saldırması ihtimalleri beliren, tek büyük devlet İtalya oldu (Oran, 2002,271).

Alman raporları, bu sırada İtalyan tehdidinin ardında İngiltere'nin de yer aldığını göstermesi açısından ilginç ve dikkat çekicidir. İngiltere'nin Türkiye'ye Musul konusunda daha fazla baskıda bulunabilmek için, İtalyan tehdidini kullanmaya çalıştığı görülüyor. Almanya ise, bu konuda dengeli bir politika izliyor, Türkiye'ye karşı İngiltere ile İtalya'nın yanında yer alıyor izlenimini vermekten özenle kaçınıyor ve bu tür girişimleri desteklemeyeceğini de açıkça bildiriyordu (Koçak,1997,28).

İngiltere ile Türkiye arasındaki ilişkilerde 1929'dan itibaren bir kıpırdanma görülmeye başlandı. Ekim 1929'da İngiltere'nin Akdeniz filosunun İstanbul'u ziyareti ve Amiral Field'ın Ankara'ya giderek Mustafa Kemal Paşa ile görüşmesi Türkiye'de çok olumlu karşılandı. Ayrıca 1930'da Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan antlaşma ve SSCB'nin İngiltere ve Fransa ile işbirliği arayışı Türkiye ile İngiltere ilişkilerini iyileştirdi.1930'lardan itibaren İngiltere ile ekonomik alanda işbirliği, bir de siyasal yakınlaşma ve ittifak ilişkisi oluştu. Bu işbirliğini belirleyen temel etken, Avrupa'da ve Akdeniz'deki gelişmeler ve bunların Türkiye üzerindeki etkisiydi.Almanya'nın iki savaş arasındaki Türkiye politikası, genel stratejisi içinde Ankara'yı mümkünse denetim altına almak ya da en azından İngiltere ve Fransa'nın

etkisinden uzak tutmaktı. Almanya bu amacını gerçekleştirebilmek için üç yol izledi. Bunlardan birincisi, Türkiye'yi ekonomik açıdan kendisine bağımlı kılmak, ikincisi kültürel ilişkiler ve propaganda faaliyetleriyle kamuoyunu etkilemek ve üçüncüsü askeri ilişkiler aracılığıyla orduyu hem Alman silahlarına bağımlı hale getirmek, hem de Alman yanlısı bir kadronun oluşmasını sağlamaktı. Türkiye özellikle Hitler'in iktidara gelmesinden sonra Almanya'nın izlediği politikanın peşinden gitmemiştir ama özellikle teknik yardım ve ekonomik ilişkiler konusunda 1930'lara kadar Almanya'nın desteğine ihtiyaç duydular. Fakat Türkiye elindeki sınırlı olanakları kullanarak Almanya'nın etki alanına girmemeyi başardı (Oran, 2002,306).

Bu dönemde uluslararası güvenliğin sağlanması yolundaki girişimlerden biri 1928'de Fransız Dışişleri bakanı Briand ile ABD Dışişleri Bakanı Kellogg arasında uluslararası sorunların çözümünde savaşa başvurmayı yasaklayan bir paktın imzalanması ve bunun diğer devletlerin imzasına açılmasıydı. Türkiye kendisinin davet edilmesi üzerine Ocak 1929'da bu pakta katıldı. Kellogg Paktında silahsızlanma iki safhadan oluşuyordu: Deniz ve kara silahlarının sınırlandırılması. Deniz silahları ile ilgili olan devlet; İngiltere ve kara silahları ile ilgili devletler de Fransa ve Almanya idi. Yine bu dönemdeki bir başka girişim silahsızlanma toplantılarıydı (Oran, 2002,307).

Başbakan İsmet Paşa 25 Nisan-10 Mayıs 1932'de SSCB'ye; Odesa, Moskova, Leningrad ve Harkov'u kapsayan resmi bir ziyarette bulundu. Bu ziyaret en az iki açıdan önemliydi. Birincisi, Türkiye Milletler Cemiyetine üye olma konusunda SSCB'yi ikna etti. Bu ziyaretin ardından 18 Temmuz 1932'de üye oldu. İkincisi, SSCB'nin Türkiye'ye kredi vermesi (8.000.000 dolar, faizsiz, yirmi yıl içinde tarım ürünleriyle ödemeli, kurulacak fabrikalara teknoloji ve uzman yardımı koşullarını içeren). Ekonomide devletçi modeli benimseyen Türkiye'nin Birinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Planı Sovyet uzmanlarının yardımı ve Sovyet Hükümetinin mali destek sözü ile hazırlandı. En önemlisi de, bu kredi 1930'ların ikinci yarısında Almanya ve İngiltere'den alınan kredilere örnek oluşturdu ve Türkiye'yi yanına çekmeye çalışan devletler uygun koşullarla kredi verme yolunu izlediler. Gerek uluslararası alandaki gelişmeler, gerekse Türk-İngiliz ve Türk-Sovyet ilişkilerindeki gelişmeler üzerine, Türkiye 1932 başından itibaren Milletler Cemiyeti'ne üye olabileceğine dair işaretler vermeye başlamıştı. Türkiye Musul sorununun

çözülmesinden sonra İngiltere ile iyi ilişkiler geliştiriyordu ve Avrupa'da değişen dengeler sonucu SSCB, Türkiye'nin Milletler Meclisi üyeliğini desteklemeye başlamıştı (Oran, 2002,319).

Türkiye'nin üyeliği gündeme geldiğinde Mustafa Kemal Paşa, üyeliğin Türkiye'nin başvurusuyla değil, Milletler Cemiyeti'nin daveti sonucu gerçekleşmesini istedi. Bunun üzerine 6 Temmuz 1932'deki oturumunda Milletler Cemiyeti İspanya'nın önerisi ve Yunan temsilcisinin desteğiyle Türkiye'nin Milletler Cemiyetine davet edilmesini öngören kararı oybirliğiyle aldı. Sonuçta Türkiye, 9 Temmuz 1932'de bir Bakanlar Kurulu kararıyla bu daveti kabul etti. Bunun üzerine Genel Kurul 18 Temmuz 1932'de kırküç üyenin oybirliğiyle Türkiye'yi üyeliğe kabul etti (Oran, 2002,311).

1933 yılında Mac Donald Planı için ülkeler arasında anlaşma sağlanamayınca, aynı yılın sonbaharına görüşmeler ertelendi. Önceden Mac Donald planının hemen uygulanmasını isteyen Fransa ve İngiltere, Almanya'daki Hitler hareketinden endişe duydukları için planın dört yıl içinde uygulanmasını istediler. Çünkü silahsızlandırılmış olan Almanya, dört yıl daha silahsız olarak kalacak, ayrıca daha sonraki dört yılda da silahsız kalacaktı. Diğer bir ifade ile Almanya sekiz yıl silahsız kalacaktı. Bu sırada da diğer devletler silah endüstrisini geliştirecekti. Antlaşma sadece Almanya'yı bağlayacaktı. Bu şartlar altında Almanya, tek taraflı silahsızlanmayı kabul etmeyerek, Silahsızlanma Konferansından ve aynı zamanda da Milletler Topluluğundan ayrılmıştı (Esmer,1944,569).

1930'lu yıllarda Türkiye'de bürokrasinin yoğun müdahalesine dayanan dış ticaret politikası uygulamasına geçilirken, Nazi Hükümetinin ticaret örgütleri Türkiye'nin ihraç stoklarını dünya piyasasındaki fiyatlardan daha yüksek fiyatlarla almaya başladı. Almanya Türkiye ile "kliring" hesabında açık vererek, Türk Hükümetini Almanya'dan daha çok ithalat yapmaya zorladı. Almanya'dan yapılan silah ithalatının artırılmasına karşın, Türkiye'nin Almanya'dan kliring alacağı 1937 yılı sonunda yine de onsekiz milyon Türk Lirası tutarındaydı. Türkiye askeri örgütlenmesinde de daha çok Almanya'ya bağlı hale geldi. Ankara Hükümeti Almanya karşısındaki ticaret bağımlılığından rahatsız olmaya başladı. Bu rahatsızlık 1937 yılında önemli boyutlara erişti. İngiltere'nin de bu bağımlılıktan rahatsız olması, Almanya'nın Türkiye üstünde giderek daha çok etkili hale gelmesini

Ortadoğu'daki çıkarları bakımından tehlikeli görmesi üzerine, İngiltere ve Türkiye arasında siyasi ve ekonomik bir yakınlaşma başladı. 1936 ve 1938 antlaşmaları ile İngiltere, İngiltere'den yapılacak sanayi makine ve araç-gereci ve silah ithalatında kullanılmak ve karşılığı Türk ihraç mallarıyla ödenmek üzere, Türkiye'ye ondokuz milyon Sterlin kredi açtı (Tezel,1994,177).

Türkiye'yi kendi ekonomik alanında tutmak isteyen Almanya aynı yılın Ekim ayında 150.000.000 Marklık bir kredi açarak buna karşılık verdi. Türkiye'nin bu dönemde İngiltere ve Fransa ile yakınlaşmasına yol açan bir diğer gelişme Akdeniz'in güvenliği konusunda ortaya çıktı. İtalya'nın 1935'te Habeşistan'a saldırması ile Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan tehlikeli durum oluştu. 1937'de Akdeniz'de bazı ticaret gemilerinin muhtemelen İtalyan denizaltıları tarafından batırılması nedeniyle, İngiltere ve Fransa'nın girişimiyle Eylül 1937'de Nyon'da bir konferans düzenlendi. İtalya ve Almanya'nın katılmayı ret ettiği bu toplantıya SSCB, Bulgaristan ve Romanya da katılmıştı. Türkiye bu konferansta İngiltere ile birlikte çalıştı ve hatta Akdeniz'deki deniz trafiğini güvenlik altına alacak önlemler konusunda İngiltere ile birlikte hareket etmeyi kabul etti. Bu da İtalya'nın tepkisini çekmiş ve İtalya, Yugoslavya ve Yunanistan ile Türkiye'yi de tehdit etmişti. İngiltere, Türkiye ile ikili bir pakt veya ittifak yapmaya yanaşmamış, İtalya ile ilişkilerini koparmak istememişti (Oran, 2002,273).

Bu arada Türkiye, doğulu komşuları ile ilişkilerini geliştirmiyordu. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin 1934 yılında Türkiye'yi ziyaret etmesi, iki devlet arasındaki ilişkilerde yeni bir çığır açmıştı. Musul Sorununun çözümlenmesi, Türkiye ile Irak arasında önemli bir uyuşmazlık sorunu bırakmamıştı. İtalyan tehdidinin sonucu olarak da, Türkiye ve İngiltere ile yakınlığı olan bazı Ortadoğu ülkeleri, 8 Temmuz 1937'de Tahran'da Sadabad Sarayında İran, Irak, Türkiye ve Afganistan ülkelerinin dışişleri bakanları Cenevre'de parafe edilen metni imzaladı. 25 Haziran 1938'de de onay işlemleri tamamlanan pakt yürürlüğe girdi. Bu pakt bir tarafsızlık ve saldırmazlık antlaşmasıydı. Pakt hükümleri gereğince, dört devlet aralarındaki dostluk ilişkilerini sürdürecektir, birbirlerinin iç işlerine karışmayacaklar, ortak sınırlarına saygı gösterecekler ve aralarından birine karşı saldırı amacı güden düzenlemelere girmeyeceklerdi (Feyzioğlu,1995,271).

Ayrıca Paktın imzalandığı gün, ek protokolle Paktın organları oluşturuldu. Buna göre yılda bir kez toplanacak olan bir Bakanlar Konseyi ve bir de Genel Sekreterlik kuruldu. Bu paktın imzalanmasında Türkiye baş rolü oynamıştır. Böylece Türkiye ile batı arasında kurulmuş bulunan doğrudan işbirliği ilişkisine, yeni ve dolaylı bir halka daha eklenmiş oluyordu. İçedönük bir Amerika'nın Türkiye'ye karşı politik ihtiraslar beslemeyeceğini bilen Atatürk, bu tutuma değer vermiştir. 1934 yılında İtalya'dan saldırı beklendiği için Türkiye silahlı kuvvetlerinin modernleştirilmesi için verilecek askeri malzeme siparişine ABD'nin yardım etmesi beklendi. Fakat mühimmat dışsatımını onaylamayan ABD hükümetinin, “çoktan beridir uygulanan politikasına aykırı” olduğu gerekçesiyle bu öneri geri çevrildi. Bundan bir yıl sonra, Haziran 1935'te, Türkiye Hükümetinin Washington'daki Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak; ABD Hava Kuvvetlerinden Türk pilotlarına taktik ve örgütlenme eğitimi yaptıracak deneyimli bir uzman yollanması, ayrıca da ya uçaksavar ya da denizci doktor eğitimi görmek üzere bir Türk subayının ABD'ye gönderilmesi için izin istendiği bildirildi. Savunma Bakanlığı'na gönderilen bu başvuru da ABD Genelkurmay Başkanı'nın “bu isteği karşılamaya yasal yetkisi bulunmadığı” gerekçesiyle ret edildi. İki Dünya Savaşı sırasında ABD dış yardım alanında yoktu; başkalarına ne sermaye, ne silah, ne de teknoloji vermeye niyetliydi (Hürewitz,1983,511).

Yine bu dönemde Fransa ile İskenderun Sancağı hakkında gerginlik yaşandı. Mondros silah bırakışması imzalandığında İngiliz birlikleri İskenderun'un güneyine gelmişlerdi ama İskenderun Sancağı Osmanlı birliklerinin elindeydi. Bununla birlikte on gün gibi kısa bir süre içinde, 9 Kasım'da İngiliz birlikleri Mondros antlaşmasına dayanarak İskenderun'u işgal ettiler ve daha sonra savaş içinde yapmış oldukları gizli antlaşmalarla bölgeyi Fransa'ya bıraktılar. 1936 yılına gelindiğinde uluslararası ortamda önemli ve kaygı verici gelişmeler yaşanmaya başlanmıştı. İskenderun Sancağında çalışan Seçim Komitesinin Ankara'ya danışmaksızın Seçim Yönetmeliği hazırlayarak Milletler Cemiyeti'ne göndermesi üzerine sert tepki gösteren Türkiye, 29 Aralık 1937'de, 1930 tarihli Türk-Fransız Dostluk Antlaşmasını feshetti. 29 Mayıs 1938'de hastalığı giderek ağırlaşmasına rağmen Atatürk, güneye ordu denetlemesine çıkarak Mersin ve Adana'ya gitti; güney sınırına 30.000 kişilik bir kuvvet yerleştirildi. Böyle bir ortamda, dikkatlerini Avrupa'da yoğunlaştırmak

isteyen Fransa, zaten geçici olarak üstlendiği Suriye'deki manda yönetimini sona erdireceğini açıkladı. 29 Haziran 1939'da toplanan Hatay Meclisi oybirliğiyle Türkiye'ye katılma kararı aldı. Türkiye, 7 Temmuz'da bir yasayla Hatay ilini kurdu ve katılma işlemi tamamlandı (Oran, 2002,283).

Türkiye ile Fransa arasında oluşan Hatay sorunun çözümlenmesi için Türk pilotları Fransız uçaklarına "Canlı Çarpma" yani "İntihar Uçuşu" yapacaklarına dair Atatürk'e söz vermişlerdi (Uçarol,1990,350).

5.1.4. Balkan Devletleriyle İlişkiler

Türkiye, Avrupa'da ve dünyada barışın korunması bakımından uluslararası politikayı etkileyebilecek bir güce sahip değildi. Balkan ülkeleri arasında barış ve ortak güvenliğin korunması amacıyla bir Balkan Enstitüsü kurulmasını Yunanistan'ın eski başbakanlarından Papanastasiu 27. Evrensel Barış Kongresinde teklif etti. Konferansa katılan Balkan devletleri, kendi aralarında resmi olmayan bir dizi konferans yapılması kararını aldılar.

Atatürk de yüzyıllarca Türkler tarafından yönetilmiş bulunan Balkan ve Yakın Doğu devletleri ile eşitlik esasına dayanan yakın işbirliği yapılabildiği takdirde, Avrupa politikasında önemlice sayılabilecek bir gücün oluşturulabileceğine inanmıştı. Atatürk, Balkan devletleri arasında kurulabilecek bir federasyonun, Türk dış politikasının başlıca amaçlarından biri olması gerektiğini çeşitli vesilelerle yaptığı konuşmalarda söylemiştir. Böyle bir federasyon bir taraftan Avrupa'da oluşmakta bulunan bloklar arasında bir denge unsuru olabilecek, öte yandan da bir saldırı karşısında bu devletlerin teker teker ortadan kaldırılmasına engel olabilecekti. Böyle bir girişimin gerçekleşmesi, her şeyden önce Türkiye ve Yunanistan arasında dostça ilişkilerin kurulmasını gerektiriyordu. Türk ve Yunan azınlıklarının değiştirilmesi her iki ülkede sosyal huzursuzluklara, dolayısıyla değiştirme anlaşmasının ihlallerine neden olmuştu. Fakat, 10 Haziran 1930'da imzalanan anlaşma ile azınlıklar sorunu halledilmiş ve bir Balkan Birliği kurulması için Türkiye tarafından yapılan girişimlerin gerçekleştirilmesi kolaylaşmıştır (Oran, 2002,350).

Balkan devletleri 1930 ile 1933 yılları arasında Balkan Birliği altında birçok konferanslar tertiplemişlerdir (Feyzioğlu,1995,271).

Birinci Balkan Konferansı 5 Ekim 1913'de, Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya'nın katılımıyla Atina'da toplandı. Bu toplantıda; her yıl dışişleri bakanları düzeyinde bir toplantı yapılması kararına varıldı. İkinci Balkan Konferansı 20-26 Ekim 1913'de İstanbul'da toplandı (Oran, 2002,350).

1913 yılında Ankara'da toplanan İkinci Balkan konferansında Mustafa Kemal Paşa şu konuşmayı yapmıştır (Gökçen,1982,339):

“Balkan milletleri, bugün Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye gibi müstakil mevcudiyetler halinde bulunuyorlar. Bütün bu devletlerin sahipleri olan milletler, asırlarca beraber yaşamışlardır. Denilebilir ki Türkiye Cumhuriyeti dahil olduğu halde son asırda vücut bulan bugünkü Balkan devletleri, Osmanlı İmparatorluğunun yavaş yavaş parçalanmasının ve nihayet tarihe gömülmesinin tarihi neticesidir. Bu itibarla Balkan milletlerinin asırlarca şamil müşterek bir tarihi vardır. Bu tarihin elemli hatıraları varsa, onlara sahip olmakta bütün Balkanlılar müşterektir. Türklerin hissesi ise daha az acı olmamıştır. İşte siz muhterem Balkan milletleri mümessilleri! Mazinin karışık his ve hesaplarının üstüne çıkarak derin kardeşlik esasları kuracak ve geniş birlik ufukları açacaksınız. İhmal edilmiş ve unutulmuş büyük hakikatleri ortaya koyacaksınız.”

Üçüncü Balkan Konferansı 23-26 Ekim 1913'de Bükreş'te toplandı. Bulgaristan öze ilişkin azınlık sorunu ele alındığında, Bulgaristan kendi isteği doğrultusunda karar alınmayacağını anlayınca kendi isteği ile ayrıldı. Bu da, resmi niteliği bulunmayan bir Birliğin gerçek bir bölge örgütüne dönüştürülmesine engel oldu (Oran, 2002,351).

Bulgaristan'ın öteki Balkan devletleri ile ilişkilerinin düzeltilmesi için Türkiye, 20 Eylül 1913'te Bulgaristan'ı ziyaret ederek pakta katılmasını sağlamaya çalıştı. Ancak bu girişimler olumlu bir sonuç vermemiştir. Öte yandan, İtalya'ya bağımlı bir devlet olduğundan, Arnavutluk diğer Balkan devletleri ile sıkı işbirliğine girememiştir. Dördüncü Balkan Konferansı 5-11 Kasım 1913'te Selanik'te toplandı. Şubat 1914'te Belgrad'ta toplanan Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya devletleri arasında Balkan Antantı Paketi 9 Şubat 1914'te imzalandı. Bundan sonra da örgütsel bir mekanizma kurularak yılda en az iki defa toplanmak zorunda olan bir

Bakanlar Konseyi kuruldu. Antant aslında Bulgaristan'ın muhtemel saldırılarına karşı kurulmuş, ilgili devletlerin sınırlarını güvence altına alan bir ittifak niteliğinde idi; bu yüzden de, Balkan Antantı Avrupa devletlerinin gruplaşmasında dengeleyici bir unsur olamamış, üye devletleri İkinci Dünya Savaşında istilalardan koruyamamıştır (Oran, 2002,351).

5.1.5. Doğudaki Komşularıyla İlişkileri

Türkiye'nin Doğulu komşuları ile iyi ilişkiler kurması SSCB'nin aracılığı ile başlamıştır. Ulusal Kurtuluş Savaşı sırasında Afganistan'la bir "kardeşlik" antlaşmasının imzalanmasından başka, 1926'da İran, 1928'de Afganistan ile birer dostluk antlaşması yapılmıştır (Feyzioğlu,1995,273).

5.2. Atatürk Döneminde Türkiye'nin Komşularında Havacılık

Türkiye'nin komşularının askeri havacılığı, Türk havacılığının gelişiminde önemli rol oynamıştı. Aşağıdaki bölümlerde alfabetik sırayla Bulgaristan, Irak, İran ve Yunanistan askeri havacılıkları incelenecektir. Bu dönemde Suriye, Fransa'nın yönetimi altında bulunmaktaydı.

5.2.1. Bulgaristan'da Havacılık

Bulgaristan 1911 yılından itibaren havacılık çalışmalarını başlattı. Hatta ülkede uçak fabrikası kurma girişiminde de bulundu. 1912 yılında askeri havacılığı "Ordu Havacılık Kolu" adı altında organize etti. Yeterli sayıda uçak ve pilotları olmadığından, Balkan Savaşında Rus uçak ve pilotları Bulgar ordusunda hizmet verdiler (Kunter,2003,29).

Birinci Dünya Savaşında yenilen devletlerden biri olduğu için Bulgaristan'a, savaş sonunda yapılan Neuilly Barış Antlaşması (27 Kasım 1919) ile askeri gücü için sınırlamalar getirildi. Bu nedenle dolaylı olarak Bulgaristan'ın Hava Kuvvetleri kurma ve geliştirme hakkı elinden alındı. 1920 yılında Bulgaristan'ın filoları dağıtıldı ve uçuş malzemeleri tahrip edildi (Grey,1936,90).

1938 yıllarında Bulgaristan antlaşmaya aykırı olarak, hava kuvvetlerini kurma çalışmalarını devam ettirdi. 1938 yılına kadar Bulgaristan'ın sahip olduğu uçaklar heterojen tipte uçaklardı. Bir çoğu kalıcı olarak servis dışıydı ve çok az kullanılabilen

uçağı vardı. Bu tarihte modern askeri uçakları alma teşebbüsünde bulunduğu, Almanya'nın Dornier firması, İtalya'nın Caproni firması ve Polonya'nın PZL firması tarafından rapor edilmişti. Bulgaristan, 1939 yılında da bu uçakları satın aldı (Grey,1938,23).

5.2.2. Irak'ta Havacılık

1922'de Irak, İngiliz mandası altına girdiği zaman ülkede asayişin uçaklarla sağlanması kararlaştırılmıştı. Yüksek askeri komutanlık bir hava mareşaline verildi. Komutanlık karargahı, Bağdat civarındaki Hinaidi Hava Meydanı'nda tesis edildi. Bu hava komutanının emrinde üç filo vardı. Bunların bombardıman filosu Musul'da idi. Asker nakliyesine ait uçaklardan oluşan bir filo Hinaidi'de, deniz uçak filosu ise Basra'da idi. Yalnız bu kuvvetle, ülkede emniyet ve asayiş sağlanmış, hazırlanan isyanlar başlangıçta bastırılmış ve 1929'da Irak Milletler Cemiyeti üyesi, bağımsız bir devlet olmuştu. Böylece hava ordusu, masraflı süvari ve piyade garnizonlarının yerini almıştı (Kilimci,2004,95).

5.2.3. İran'da Havacılık

Rıza Şah, orduyu geliştirmek için havacılıktan faydalanmayı düşündü. İlk iş olarak pilotları ile birlikte Alman Junkers uçaklarını kiraladı. Uçaklara makinalı tüfek ve bombaları takıldı. Bundan sonra Şah, kara ordusu ile birlikte havacılığı da teşkilatlandırma işine girişti. Bunun için genelkurmayda bir şube kuruldu. Bu şube bir subay ve bir katipten oluşuyordu. Daha sonra da uçak satın alındı. 1922 yılında askeri havacılığını; Alman personeli ile iki adet Junkers, Rus personeli ile dört adet De Havilland 4 uçuş ekipleri oluşturuyordu. 1925 ve 1926'da Fransa'ya ve Rusya'ya pilotaj eğitimi için öğrenci gönderildi (Kilimci,2004,96).

Bir süre sonra İran, Fransa'ya yedi adet Breguet uçağı daha ısmarladı. Burada kazaya uğrayan uçakların yerine yeni bir sipariş verildi ve iki adet SPAD, iki adet Breguet, iki adet Arado, iki adet Potez'den oluşan bu uçaklar arızasız olarak ülkeye geldi ve uçuş grubunun kurulmasını sağladı. İran'da yerli pilotun az sayıda olması nedeniyle, personelin hemen hemen tamamını yabancılar oluşturuyordu. 1926 sonunda uçak mevcudu yirmi'yi aşmıştı. Bu uçakların tipleri ve sayıları aşağıda sunulmuştur (Bakanoğlu,1951,70).

Çizelge-1: 1926 Yılında İran Hava Gücü

Rus yapısı	6 De Havilland D.H. 4
Alman yapısı	6 Junkers
Fransız yapısı	2 SPAD, 2 Potez, 2 Breguet, 2 Arado

Kaynak: (Bakanoğlu,1951,70)

Çeşitli tipteki uçaklarla ancak günlük uçuşlar yapılabilmekteydi. Bütçeye ödenek konulmamış, yedek parça stoku düşünülmemişti. Havacılık işlerine bakan Dördüncü Şube, bir gün sonraki uçuş için gerekli olan benzini satın alıyordu. Bununla beraber, personel kara birliklerini destekleyerek ülke asayişini sağlıyordu. Bu durum 1930 yılına kadar devam etti (Bakanoğlu,1951,70).

1930 yılında havacılığın teşkilatlandırılmasına başlandı. Eski teşkilat kaldırıldı ve İsveçli Albay Nordkist davet edilerek yeni teşkilatı kurmak üzere görevlendirildi. Yeni İmparatorluk Hava Kuvveti, havacılığı idare edecek; Birinci, İkinci ve Üçüncü şubeleri bulunan kurmay başkanlığı şeklinde idi. Albay Nordkist, Kale-i Murge'de bir hava meydanı yaptırdı ve havacılığın gelişmesini hedefleyen on yıllık bir plan hazırladı. Hava ordusunun gelişmesi için pilot okulu ile 5 nci Hava Alayı uluslararası bir meydan olan Tahran yakınındaki Mehrazat'ta kuruldu. Birinci Uçak Alayı da Tahran yakınında Kale-i Murge'de bulunuyordu. Her alayda yirmibeş uçak bulunması planlandı. Ayrıca teşkilatta şu birimlerin olmasına karar verildi: bir makinist okulu, başlıca şehirlerde (Tahran, Tebriz, Meşhed, Ahvaz) bulunacak olan beş uçak alayı. İlk kurulan birliklerden 1933 yılında, pilot okulunda otuz Tiger Moth, Tahran'daki çeşitli tip uçaklardan oluşan alayda da kırkbeş İngiliz yapısı uçak vardı (Bakanoğlu,1951,70).

Tüm bu çalışmalara rağmen, Albay Nordkist, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile anlaşamaması yüzünden İran'dan ayrıldı. Bunun üzerine İran Genelkurmayı Belçikalı Albay Bivert ile bir anlaşma yaptı. Bu kişi, Genelkurmayı, sırf havacılık işi ile meşgul olacak bir Dördüncü Şube ilavesi ile yeniden teşkilatlandırdı. Bu dönemde yabancı ülkelere öğrenci gönderilmesine devam edildi. Ayrıca Tahran'da bir seyrüsefer subayı okulu açıldı (Bakanoğlu,1951,75).

5.2.4. Yunanistan'da Havacılık

Yunanistan 1911 yılında bir komisyon kurarak, havacılık çalışmalarını başlattı. Aralık ayında, pilotaj eğitimi için üç subayı Fransa'da, Paris civarında Etamps'da bulunan Henri Farman Uçuş Okulu'na gönderdi. Nisan 1912'de bu okula üç subay daha gönderdi. Yunanistan 1912 yılının Mayıs ayında dört adet uçak aldı. Uçaklara 26 Mayıs günü törenle isim verildi ve 26 Mayıs 1912 Yunan askeri havacılığının kuruluş günü olarak ilan edildi (Kunter,2003,29).

Lozan Antlaşmasından sonra hava kuvvetlerinin uçaklarını ve malzemesini yenileştirme çalışmaları başladı. Böylece Yunan Hava Kuvvetleri, Fransız yapımı Breguet 19, Hanriot HD-14 ve başlangıç pilotaj eğitimi için Morane Saulnier MS 137 uçakları ile donatıldı. 1925 yılında Hava Kuvvetleri orduda, bağımsız bir teşkilat olarak kuruldu. 1927 yılında Yunan Hava Kuvvetleri üç alaydan oluşmaktaydı. 1924 yılında Hava Harp Okulu kuruldu. Bu okulda İngiliz subayları tarafından pilot adayları yetiştirilmekteydi. 1 Temmuz 1925 tarihinde Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd. adlı İngiliz firması ile anlaşarak Yunanistan'da deniz uçakları üreten bir uçak fabrikası kurulması sağlandı. T.3A, Avro 504 (O ve N serisi), Yunanlıların tasarladıkları Helidon(üretildi) ve Armstrong-Whitworth "Atlas" uçakları yapıldı. Bu uçak fabrikası 1929 yılında, 200'den fazla kalifiye elemanı çalıştırmaktaydı. 8 Haziran 1928 günü Yunanlı Pilot Üsteğmen E. Papadakos ve Seyrüsefer Subayı Albay Adamidis, Akdeniz turuna Breguet 19 uçağı ile çıktı. 1 Temmuz'da Yunanistan'a döndüler (Beldecos,1999,158).

5.3. Atatürk'ün Öncülük Ettiği Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Konusunda Atılan İlk Adımlar

Günümüzde varlıklarını halen devam ettiren havacılık ile ilgili kurum ve kuruluşlar, Atatürk döneminde atılan adımların eseri olma özelliğini taşımaktadırlar.

5.3.1. Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı

1923 yılı Ağustos ayında Hava Kuvvetleri Karargahı İzmir'de Birinci Kordonda bulunuyordu. Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur.Alb. Muzaffer ERGÜDER 'in komutasındaki teşkilat üç bölümden oluşuyordu.

- (1) Muharip Birlikler,
- (2) İkmal Tesisleri,

(3) Hava Uçuş Okulu.

Muharip Birlikler: Uçuş okulu ile beraber Gaziemir-İZMİR Garnizon Komutanına bağlı idi. Muharip birliklerin kapsamına,

- (1) 1'nci Uçak Bölüğü,
- (2) 2'nci Uçak Bölüğü,
- (3) 3'ncü Uçak Bölüğü,
- (4) 1'nci Deniz Uçak Bölüğü, giriyordu.

Deniz Uçak Bölüğü pilotları hariç hava birlikleri pilot sayısı 12 idi. Üç uçağa bir pilot düşüyordu. Hava Uçuş Okulu: Gaziemir'e yerleşip eğitimine başladığı zaman Okul Komutanı bir Bnb. Sorumluluğunda; 9 Yzb., 17 Ütgm., 5 Atgm., 4 Astsb., ve bir Deniz Yzb., olmak üzere çalışmalarına başlamıştı. Toplam 44 kişiye pilot adayları da dahildi. Pilot adayları arasında eski silah sistem subayları (uçuşta pilota yardım eden uçucu) bulunuyordu. Bu subayları pilot olarak yetiştirmekle pilot ve silah sistem subayı ayırımı ortadan kalkacaktı (Hürkuş,1941,30).

1'nci Dünya Savaşında Türk Hava Kuvvetlerinde Komutanlık etmiş olan Bnb. Serno tarafından ortaya atılan ve uygulanan usulde hava subayları silah sistem subayı oluyor, Astsb.lar pilot olarak yetiştiriliyordu. 1 nci Dünya Savaşında bu ayırımın hatalı olduğu anlaşılmıştı. Almanlarla birlikte savaşıldığı sırada Almanların Türk pilotlarını ve pilot adaylarını yetiştirmede de verimli olmadıkları, başarıları kendilerine mal edebilmek için Türk pilotlarını iyi yetiştirmemeyi veya geç yetiştirmeyi tercih ettikleri izlenmiştir. O devirde yetişen Türk pilotlarından yeteneklerini geliştirenlerin, bu sonucu kendi gayretleri ile veya uçuculuğa karşı aşırı yatkın olduklarından elde ettikleri söylenebilir. Genel Kurmay Başkanlığı ve Mili Savunma Bakanlığı, edinilen deneyim sonucu pilot ve silah sistem subayı ayırımını ortadan kaldıran kararı aldılar. 1923 yılında pilot olarak isteyen subay ve astsubayların Hava Okuluna Müracaat etmeleri için orduya duyuru yapıldı. Değişik sınıflardan 300 kadar subay ve astsb. uçuş okuluna başvurmaları, havacılığın ordu personeli arasında ne derece sevildiğini gösteriyordu. İsteklilerin çokluğuna karşı eğitim uçağı sayısı, öğretmen pilot ve diğer eğitim olanakların sınırlı oluşu adaylar içinden 25–30 kadar adayın seçilmesine neden olmuştu (Hürkuş,1941,31).

5.3.2. Sivil Havacılığın Kuruluşu

Hava Kuvvetleri Müfettişliği Kur.Alb. Muzaffer (ERGÜDER), askeri havacılığın yanı sıra sivil havacılığı da Avrupa’da inceleme olanağı bulunduğundan, sivil havacılığın teşkilatlanması konusunda 23 Kasım 1923’te bir rapor verdi.

Barış dönemine geçişle birlikte Türkiye de dünya havacılığı ile ilgilenmeye, kaydedilen gelişmeyi izlemeye başlamıştı. Bu arada Hava Taşınması ve Turizm Havacılığı yönünden hükümete bazı başvurular oluyordu. Bu başvuruları uygun bir şekilde cevaplandırabilmek için Hava Kuvvetlerinden istenen raporun önemi büyüktü. Raporda Özetle (Kaymaklı,1997,160; Hürkuş,1941,32);

“Bir memleketin havacılıkla olan ilgisinin tamamen askeri havacılıkla sivil havacılığı da içermesi gerektiği de şüphesizdir. Süratle gelişen havacılık karşısında ileri ülkelerin çoğunluğu sivil havacılık teşkilatını kurmak zorunda kalmıştır.

Memleketimizde bu konuda bir ilerleme kaydedilmemiştir. Sivil havacılık teşkilatını kurup ilerleme sağlayabilmesi için öncelikle bu konuyu anlayan teşkilatı kurup, gelişimini sağlayacak olan idareci personelin yetiştirilmeleri gerekmektedir. İdareciler yetiştirildikten, esas teşkilat hazırlandıktan sonra ayrıntıların eklenmesi kolay olabilir.” denmiştir.

5.3.3. Türk Hava Kurumu’nun Kuruluşu (Türk Tayyare Cemiyeti)

Savaştan yeni çıkmış genç Türkiye Cumhuriyetinin mali kaynakları kısıtlı olduğu için bütçe olanakları ile uçak alımı yapılamıyordu. Uçak gibi pahalı bir silahın satın alınması ve ihtiyacı karşılayacak miktara ulaşması, büyük yatırımı gerektiriyordu. Bu durum yurt çapında çeşitli yerlerde hava kuvvetlerine uçak alarak yardım etmek üzere para toplamaya yönelik kampanyaların açılmasına neden oldu. Toplanan paralarla uçak alımı için başvurular birbirini kovalıyordu. Bağışların çoğalması bu faaliyetlerin düzenlenmesini ve tek elden yönetimini gerektiriyordu. Bu sebepten Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)’nun kurulmasına karar verildi ve 16 Şubat 1925’de ulu önder ATATÜRK’ün talimatı ve açılış konuşması ile kuruluş gerçekleştirildi. Kurucu üyeleri pilot Şakir Hazım, pilot Vecihi Hürkuş ve eski silah sistem subaylarından Hasan İskender Beyler’ den oluşuyordu (Hürkuş,1941,34).

Amacı; Türk Milletine ve özellikle Türk Gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanda sahip olduğu ve olacağı büyük önemi anlatmak, havacılığı sevdirmek ve Türk gençliğini amatör pilot, planörücü, model uçakçı ve paraşütçü olarak yetiştirmek. Hedefi ise; Havacılığı milletin işi yapmak ve bağışları yönlendirmektir. 1919 da Yzb. Fazıl ile birlikte beş Havacının kurduğu ‘‘Türkiye Hava Nakliye Cemiyeti’’ çalışmaları şimdiki çalışmaların temelini oluşturuyordu (Kaymaklı,1997,168; Hürkuş,1941,34).

Tayyare Cemiyeti çalışmaya başladıktan üç buçuk ay sonra %20’si nakit olmak üzere 2 milyon TL. topladı. Şeyh Sait isyanından sonra doğuda da teşkilatlanarak yurt çapına dağılan 300 şube ile çalışmasını sürdürdü (Hürkuş,1941,34).

5.3.4. İlk Türk Uçak Fabrikası (TOMTAŞ)

Türkiye Tayyare Cemiyeti ile Almanya’da JUNKERS uçak imalat firması arasında varılan anlaşma gereği, Kayseri’de uçak ve motor fabrikası, Eskişehir’de bir tamirhane ve bazı tesislerin kurulması kararlaştırıldı. Adına TOMTAŞ denildi. Fabrika inşaatına 1925’de başlandı. O tarihte Kayseri’ye tren yoktu. Gelen malzeme atlı arabalarla, kısmen kamyonlarla ve kısmen de develerle taşınıyordu. Fabrikanın her türlü teçhizatı Almanya’dan getirildi. Personel ihtiyacı, Almanya’dan getirilen 5 mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçisi ile karşılanmıştı. Bir yılda 11 orta çapta hangar tamamlanarak içerisine tezgahlar monte edilip, birisi 100 Kw. diğer ikisi 200 Kw. Junkers dizeli ile faaliyete geçirildi. Kayseri’de yapımı tamamlanan uçak fabrikası 6.10.1926 günü büyük bir törenle açıldı. ‘‘Geleceğin savaşlarında yurt savunmasında uçaklar en etkili silahlardan biridir. Bu nedenle gökyüzünü uçaklarla doldurmalıyız.’’ deniliyordu. Açılış töreninde Milli Savunma Bakanı Recep Bey, eşi, askeri ve sivil yöneticiler bulunmuşlardır. Yapılan konuşmalardan sonra Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey tarafından açılışı yapılmıştır. Fabrikanın şube müdürü Mr. Saksonberg, müdürü ise Mr. Haze idiler (Kaymaklı,1997,169).

Resim –17: Tomtaş Uçak Fabrikası (A-20)

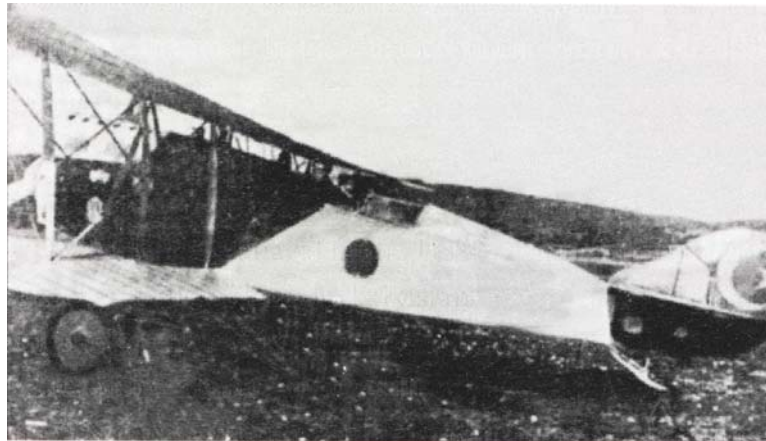


Kaynak: (Kaymaklı,1997,169)

5.3.5. Vecihi HÜRKUŞ'un Uçağı

Birinci Dünya Savaşının ilk Astsubay Türk Pilotu Vecihi Hürkuş, pratik zekasıyla uçak inşaatıyla da ilgilenmiştir. Daha Kurtuluş Savaşı başlamadan kendine göre dört yatay kanatlı bir av uçağı projesi hazırlayıp ilgililere vermişti. Gerçi Vecihi Hürkuş'un ve projesinin bilimsel dayanağı tartışmaya değerse de teşvik edileceğine terslenmiştir. Vecihi Hürkuş Kurtuluş Savaşından sonra büyük bir havacılık aşkıyla Çekoslovakya'ya giderek, bir uçak teknisyeni diploması almıştır. 25 Haziran 1926'da Yunanlılardan kalan ve elde mevcut eski uçak aksamını bir araya getirerek ilk milli tip uçağı ortaya koymak şerefini kazanacaktır (Kansu,1971,78).

Resim-18: Vecihi K-VI Uçağı



Kaynak: (Kansu,1971,78)

Vecihi K-VI işaretli bu prototipiyle yurtiçi seyahatler yapmıştır. Önceden de buna benzer bazı amatör faaliyetlerde bulunan Vecihi Hürkuş, İstanbul'da açtığı okuldaki uçakları da kendisi yapmaktaydı. O günkü uçak inşaatı uygulamalarına

uygunluğu çok Őüpheli olan Vecihi Hürkuş'un yaptığı uçakları amatör bir ęalıŐma olarak nitelendirmek yanlış olmaz. Ancak amatörce de olsa, o günkü Türkiye'de bu yönde yapılan bir faaliyettir. Ancak Vecihi Hürkuş onbeŐ sene geç işe başlamıştı. Çünkü o ęeŐit ęalıŐmalar, 1910-1914 devresinde Avrupa'da hava endüstrisini dođurmuŐtu (Kansu,1971,78).

5.3.6. İngiltere'ye yapılan İnceleme Gezisi

1927 yılında İngiliz havacılığının kaydettiği ilerlemeleri görmek ve onların eğitim tarzından yararlanmak üzere iki grup halinde subayların İngiltere'ye gönderilmeleri planlanmıştır. İlk partide Gavsi (UÇAGÖK), İhsan (SELMANOĞLU), Sait, Dz.Ütđm. Ömer Zeki (BELGİN), Őeref TARAKÇIOĞLU vardı (Kansu,1971,79).

Aynı yıl yabancı dil öğrenmelerini sağlamak için Fransa, İngiltere ve İtalya'ya genç subaylar gönderilmiştir.

5.3.7. Av ve Keşif Uçakları Seçimi

Alınacak avcı uğağının belirlenmesi için 1927 yılında yarışma yapıldı. Değerlendirme sonunda Dewoitine–20 uğağı Hava Kuvvetleri için en uygun uçak seęilmiŐti. İlk partide 10 ADET Dewoitine–21 tipi uçak alınarak 42'nci Av bölüğüne verildi. 41'nci bölük personeli de bu uçaklarla uęuŐ eğitimi yapacaktı. Satın alınan Dewoitine'ler, 1928–1929 arasında Hava Kuvvetlerine katılmıştır. Bu uçaklardan 5'i için Tekirdağ'da yapılan isim verme töreninde uçakları alan Őehir ve kasabaları isimleri verildi. orlu, Denizli, Alacam ve İstanbul Beyoğlu'nda ęeŐitli gösteriler yapıldı (Hürkuş,1941,54).

1927 yılında av uçakları hakkında karara varıldıktan sonra Breuget XIX keşif bombardıman uçaklarının yerine daha modern bir uğağın Hava Kuvvetlerine katılması istendi. En uygun uçak tipinin seğilmesi için araştırmalara başlandı. Fransız ve İngiliz uçak firmalarının satış için önerdikleri keşif uçakları Türkiye'ye getirildi. Fransızların çok beğerdikleri Amiot uğağının prototipi de Ankara'ya getirilmişti. Uçak çok kapalı kötü bir havada Eskişehir–Ankara yönünde alęaktan bir uęuŐ denemesi yaptı. İnceleme sonunda Hava Kuvvetleri Amiot uçaklarını keşif için uygun görmedi. İngiliz Armstrong firmasının atlas tipi uğağı teknik yönden

beğenildi, fakat pahalı olduğu için alınmasından vazgeçildi. Fiyat ve teknik bakımından uygun olarak Çekoslovak yapımı Smolik uçaklarının alımı için girişimde bulunuldu. Fakat havacıların çoğu alışık oldukları Breguet XIX'lardan vazgeçemiyorlardı. Fransız havacılığının önde gelenleri de aynı görüşteydi. Ancak Breguet XIX'ların gücü gelişen yeni uçaklara göre yeterli değildi (Hürkuş,1941,54).

5.3.8. THK'nun Uluslararası Havacılık Federasyonu'na Üyeliği

Türk Hava Kurumu 1929 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonuna (FAI) üye oldu. Böylelikle THK dünya havacılığındaki gelişmeleri daha iyi izlemek olanağı bulduğu gibi, Türkiye'yi yurt dışında kendi konusunda temsil yetkisine de kavuşuyordu.

5.3.9. Selahattin ALAN'ın Uçağı (1932)

1930 yıllarında Fransa'da eğitimini tamamlayan ilk uçak mühendislerimiz yurda dönmeye başlamışlardı. Bunların içinde uçak yapımıyla en çok ilgilenen Selahattin Alan göze çarpıyordu. Ancak kadrolarda uçak yapım teknisyenleri, aerodinamikçiler, statikçiler, uçak ressamaları, imalat mühendislerine henüz yer verilmiyordu. Gerekli aerodinamik özellikleri tespit edecek bir rüzgar tüneli yoktu. Milli Savunma Bakanlığı yurt içinde yapılacak yerli tip uçağın ne amaca yönelik hizmet yapacağını da belirleyememişti. Selahattin Alan sadece Türkiye'de uçak yapılabileceğini ispatlamak için ortaya atıldı. Amatör pilot brövesi de bulunan Alan, Eskişehir Tamir Bakım Atölyelerinde görevli bulunduğu sırada kendi kararıyla M.M.V. (Milli Müdafaa Vekaleti)-I koduyla bir eğitim/keşif uçağının projesini hazırladı. Uçak tamir fabrikası, marangoz atölyesi usta başlarından Mehmet'le birlikte, küçük bir imalat ekibi kurup, prototip inşaatına başlandı.1932 yılı Ekim'inde prototip hazırıldı. Yukarıdaki sebepler ve Selahattin Alan'ın meslekte yeni oluşu nedeniyle prototipin birçok eksikleri olacağı kabul edilmelidir. Milli Müdafaa Vekaleti de uçakla ilgilenmedi (Kansu,1971,81).

Resim-19: S. Alan Uçağı



Kaynak: (Kansu,1971,81)

5.3.10. Kayseri Uçak Fabrikası (1932)

A-20 uçak ve motor bakımları yapılan Tomtaş'tan sonra Hava Müfettişliği yönetimine verilen Kayseri Fabrikasına Fransa'da yetişmiş mühendisler gelmeye başladı. Bu tesisler uçak imalatı için planlanmış ve bu amaçla kurulmuştu. Yeni bir uçak tasarımı konusunda yeterli bilgi birikimi olmadığından gelişmiş bir uçağın lisanslı üretimi ile işe başlama kararı verildi. Bu yol en uygun şekildi. Nihayet 1932'de Amerikalılarla Curtiss - Hawk III av uçağı gibi zamanının en modern uçağını yapmak üzere bir lisans anlaşması yapıldı. Amerikalı teknisyenlerin nezaretinde bu uçaktan 15 tane imal edilmiştir. Eğitim uçağı olarak, aynı şirketin Curtiss - Fledling tipi-bir Amerikan uçağının lisansı alındı, ilk imal edilen Fledling 1934 yılında Atatürk'ün emriyle İran hükümetine hediye edildi. Kayseri Uçak Fabrikasının ilk tecrübe pilotları da Amerikalılardı. Hawk ve Fledling uçaklarının imalatı tamamlandıktan sonra, 1927 yılında, o zaman Avrupa'nın en iyi av uçaklarından P.Z.L.24 (Pezetel) tipi Polonya uçağının, lisanslı üretimine başlandı. 1938 yılına kadar bu uçaktan 22 adet imal edildi. 1939 yılında İngilizlerden Miles Magister eğitim uçağının lisansı satın alınarak, bu uçağın imalatı yapılırken bir yandan da Gotha Alman eğitim uçağı lisanslı olarak yapılmaktaydı. İmalat çalışmalarının yanında askeri uçaklarımızın tamiri ve bakımı da Eskişehir ve Kayseri'de yapılmaktaydı (Kansu,1971,81).

İkinci Dünya Savaşının başlarında, İngilizler Hurricane av uçaklarını yardım kapsamında vermektense, lisansını satın Kayseri'de imalini öngörüyorlardı. Fakat yetkililerin hatası sonucu bu proje gerçekleştirilemedi. Kayseri uçak fabrikasında,

imalat faaliyeti durdurularak, sadece tamir ve bakım işleri yapıldı. Bu fabrikanın İkinci Dünya Savaşı döneminde uçaklarımızın faal tutulmasında büyük katkısı olmuştur (Kaymaklı,1997,179; Kansu,1971,81).

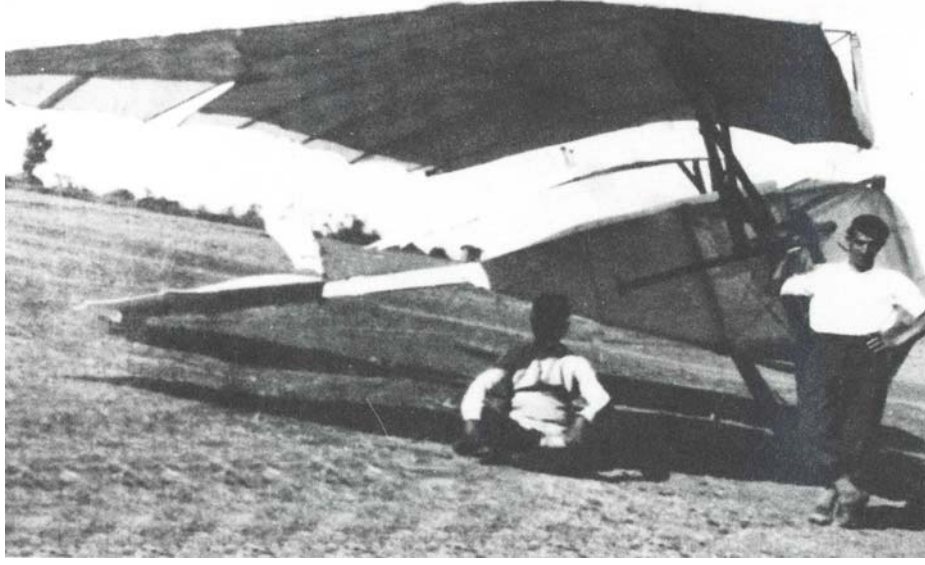
5.3.11. Türkiye’de Planör Yapımı (1932)

Ali Yıldız, Türkiye’de gerçekleştirilen ilk planör yapım çalışmalarına olan katkılarından dolayı önemli bir görev üstlenmiştir.

Ali Yıldız 1909’da Bursa’da doğdu. 1926 yılında Yeşilköy Uçak Makinist Okulu’nu bitirdi. Yeşilköy Makinist Okulu mezunlarından Ali Yıldız, 1928 yılında Bursa’da bir planörün prototipini yapmış fakat bazı eksikleri olan bu planörü uçuramamıştı. Sabiha Gökçen ile birlikte Rusya’ya Koktabel Yüksek Planör Okuluna gönderilenler arasında idi. 1936 yılında okulu bitirip Türkiye’ye döndü. Ali Yıldız tek kişilik planörle 18 saat 35 dakika havada kalarak Türkiye rekoru kırdı. İnönü kampında öğretmenlik, başöğretmenlik İnönü kampı Müdürlüğü yaptı (Hürkuş,1941,64; Kansu,1971,82).

Türk Kuşu başlangıçta gençleri planörlerle uçurmak ve paraşütle atlamayı öğretmeyi amaç edinmişti. Kadrosundan 8 kişiyi Rusya’ya göndermişti. Bunlar planör ve paraşütçülük ile ilgili eğitimde öğretmen olarak kullanıldılar. Bu dönemde Türk gençliğinde Havacılığa karşı büyük ilgi ve beceri vardı. 1932 yılında Galatasaray lisesinden 25 öğrenci, öğretmenleri Muslin Beyin teşviki ve marangoz ustası Kemal’in yardımlarıyla Türkiye’de bir planör yaptılar. Bu planörün ilk uçuşu 16 Mart 1932’de pilot Fikret Arıt tarafından Göztepe’de Vecihi Hürkuş uçuş okulunda gerçekleşti. 3 Ağustos 1934’de geçirilen kazadan sonra onarılmış ve altı defa daha uçmuştu. 1936 yılında uçuştan kaldırıldı. Kayseri Uçak fabrikası, Türk Hava Kurumunun Rusya’dan aldığı (US - 4, PS - 2 ve G - 9) olmak üzere üç tip planörün çizimlerini alarak 11 x US-4, 11 x PS -2 ve 6 adet G - 9 planörü inşa etti. Toplam 28 planörden son 8 tanesi 1936 yılında kuruma teslim edildi (Kansu,1971,82).

Resim 20 – Ali Yıldız ve Planörü



Kaynak: (Kansu,1971,82)

5.3.12. Nuri DEMİRAĞ'ın Uçak Fabrikası (1935)

Milli Savunma Bakanlığı Selahattin Alan'nın Eskişehir'de yaptığı prototip uçağa karşı ilgisiz kalmıştı. Fransa'da yetişmiş uçak mühendislerimiz Alan'a destek olacaklarına bazı ufak mesleki kıskançlıklar nedeniyle eleştirilerde bulunuyorlardı. Bu sıralarda Nuri Demirağ isimli tanınmış bir müteahhit, demiryolu yapımı ve bunun gibi işleri nedeniyle o zaman ki Türkiye için hatırı sayılır bir servetin sahibi bulunuyordu. Nuri Demirağ özel sektör olarak bir uçak sanayi kurmak ve ülkeye hizmet etmek amacıyla faaliyete geçti. Nuri Demirağ o güne değin uçak yapımı için yapılan çalışmaları yeterli bulmamıştı. Vecihi Hürkuş'u desteklemiş, fakat onun da çalışmalarını yeterli bulmamıştı. Daha sonra hazırladığı uçak projesine destek bekleyen Selahattin Alan'la temasa geçti. Fakat Nuri Demirağ kendi fikirlerinde ısrarlı, bildiği gibi hareket eden bir insandı. 1935 yılında Beşiktaş'ta Barbaros Anıtının arkasında bir uçak fabrikası kurdu. Şehrin içinde uçuş alanı ve pisti bulunmayan deniz kenarında belki sadece Deniz uçağı yapılabilirdi. Bir süre sonra 1941'de de Yeşilköy' de hangarlarıyla birlikte bir uçuş okulu açtı ve havacılığa hevesli gençleri ücretsiz olarak yetiştirmeye başladı. Nuri Demirağ'ın fabrikayı neden Yeşilköy'e kurmadığını anlamak mümkün değildi. Selahattin Alan'ın da çalıştığı yeni fabrika bazı gençleri Amerika'ya uçak mühendisliği eğitimine yollamış ve bazı

Alman mühendis ve teknisyenlerini sözleşme ile Türkiye'ye getirtmişti. Kolayca anlaşılır ki savaş öncesi uçak yapımının en yoğun olduğu bu devrede Almanya' dan birinci sınıf yetenekli eleman alınamazdı (Hürkuş,1941,64; Kansu,1971,83).

Fabrika ilk olarak M.M.-V I'i geliştirdi ve benzeri olan N.D.3 (AL-2) tipinin imaline başladı. İkinci uçak tipi yapımında Selahattin Alan'la Alman teknisyenleri anlaşamıyordu. Nuri Demirağ da N.D-37 numaralı uçağı, Türk Hava Kurumunun Türk Kuşu uçuş okuluna satmayı düşünüyordu. Kurum anlaşılması güç bir davranışla uçağı almadı. Bu dönemde görülen kişisel davranışlar sonucu Türkiye'de uçak yapımı engellenmiştir. Geliştirilen ND-3'ü tanıtmak isteyen Selahattin Alan, uçakla bir yurt gezisine çıktı. Fakat İnönü Meydanına inişte yaşanan talihsiz bir kaza sonunda Selahattin Alan bu kazada şehit oldu. Türk uçak mühendislerinin öncüsü ve ayrıcalıklı şahsiyetiyle Selahattin Alan değerli bir insandı. Onun ölümünden sonra Nuri Demirağ, kendine ait fabrikasında Alman teknisyenlerin yardımıyla Selahattin Alan'ın geliştirdiği bu uçaktan bir miktar daha üretti (Kansu,1971,83).

Nuri Demirağ Türk Hava kurumunun satın almadığı bu uçaklarla Yeşilköy'de bir uçuş okulu kurdu, ve arzu eden gençleri ücretsiz olarak pilot olarak yetiştirmeye başladı. Bu sırada Hava Kuvvetleri Nuri Demirağ'ın fabrikasını yaşatmak amacıyla fabrikaya Lysander uçaklarının kanat, gövde ile bazı parçalarının onarım işlerini verdi. Bu siparişler 1942 yılına kadar devam etti. Alman teknisyenler de N. D - 38 tipi 8 kişilik metal bir yolcu uçağı projesi hazırladı. Fakat sonuç alamadılar. Alman teknisyenler, İkinci Dünya Savaşı nedeni ile Almanya'ya döndüler ve bu uçağın yapımı yarıda kaldı. İkinci Dünya Savaşı sonunda Nuri Demirağ fabrikası müşteri bulamadığı ve gerekli ilgiyi sağlayamadığı için kapandı (Kansu,1971,84).

Bu sırada Zümre Zade Şakir Bey, Haliçte kurduğu fabrikada bazı askeri silah yapmakta ve Milli Savunmaya satmaktaydı. Bu özel fabrika uçak bombası imalini Haliç'te Karaağaç tesislerinde başarıyla yaptı. Fabrikanın yaptığı bomba askeri bir kurul tarafından incelenip denendi ve son derece başarılı sonuç alındı. Hava Kuvvetleri bu bombalardan bir miktar satın aldı. İkinci Dünya Savaşı sırasında bir miktar da Yunan Hava Kuvvetlerine satıldı (Kaymaklı,1997,187; Kansu,1971,84).

5.3.13. Türk Kuşu'nun Kuruluşu (1935)

Daha 1930'larda "İstikbal Göklerde" diyen, ulu önder Atatürk havacılığa verilmesi gereken önemi işaret ediyordu. Havacılığın öneminin gençler tarafından kavranmasına büyük önem veriyordu.

Havacılığın bir spor dalı olarak benimsenmesi ve Türk gençleri arasında yerleşmesini yürekten arzulayan Atatürk, "Türkkuşu"nun kuruluşunda olduğu gibi birçok girişimin başlatılması çalışmalarında başrolü oynamıştı. Atatürk, Türk gençliğinin havacılık faaliyetleri içine çekilmesinin Türk Havacılığının geleceği açısından önemli olduğuna inanıyordu.

"Türkkuşu"nu sıcak bir ilgi ve yürekten bir ilgiyle destekleyen Atatürk manevi kızı olan Sabiha Gökçen'i de Türk havacılığına kazandıran kişi olmuştu. Sabiha Gökçen yalnız sivil havacılık ve havacılık sporunda değil, askeri havacılık alanında da uluslararası üne ve değere sahip bir havacı olmuştu (Kaymaklı,1997,173).

Resim-21: Atatürk Türk Kuşu'nun Kuruluşunda



Kaynak: (Kaymaklı,1997,173)

Atatürk, 3 Mayıs 1935 günü faaliyete geçen "Türkkuşu"nun çalışmalarını yakından takip ettiği gibi, Sovyetler Birliğinden getirtilen iki planörün yaptığı deneme uçuşlarını da bizzat izlemişti. Hatta bununla da yetinmeyip bir planöre binip bunun çalışma şekli hakkında ilgililerden bilgi almıştı.

Resim-22: Atatürk Sabiha Gökçen ile



Kaynak: (Kaymaklı,1997,173)

Atatürk, genç Türk havacılarının havacılık sporunda gelişmelerini sağlamak amacıyla yetenekli genç havacıların yurt dışına gönderilip orada uzmanlaşmalarını arzulamıştı. Onun öncülük etmesiyle , başta Sabiha Gökçen olmak üzere bazı genç Türk havacıları 1935 yılı Temmuz ayında Sovyetler Birliğindeki "Koktobel Planör Okulu"na giderek orada bu spor dalı üzerindeki bilgilerini ve deneyimlerini arttırmışlardı. Bu uzman planörcüler yurda dönüşlerinde "Türkkuşu" kadrosunda öğretmen olarak görev almışlar ve bildiklerini ve öğrendiklerini genç havacı kuşaklara öğretmişlerdi.

"Türkkuşu" 1935 yılından beri Büyük Atatürk'ün Türk sporundaki en büyük emaneti olan havacılık sporu yolundaki çalışmalarını sürdürmekte, planörcülük ve havacılığın yanı sıra paraşütçülük alanında da büyük işler başarmaktadır.

5.3.14. İlk Sponsor Atatürk

Atatürk, Türkiye'nin ilk sponsoru olarak ne kadar sıra dışı bir lider olduğunu bir kez daha kanıtlamıştır. “ABD’li pilotlar John Polando ile Russell Boardman üstü açık bir uçakla Atlas Okyanusu’nu geçerek rekor denemesi yapmak istiyorlar. Ancak rekor denemesi, maliyet bakımından altından kalkamayacakları bir düzeyde çıkıyor. Atatürk sponsor oluyor ve ABD’li pilotlar 28 Temmuz 1931’de olumsuz hava koşullarına rağmen 48 saat 5 dakikalık süre içinde New York’tan İstanbul’a uçuyorlar. Bu Türkiye’de ilk sponsorluk girişimi oluyor. Pilotları dönemin İstanbul

Valisi Muhittin bey, Tayyare Cemiyeti Başkanı Hasan Fehmi Bey ve Amerikan Büyükelçisi ile kalabalık bir halk topluluğu karşılıyor. Mustafa Kemal Atatürk, pilotları daha sonra Yalova'da kabul ediyor ve onurlarına yemek veriyor” (Bakırcı,2003).

Resim-23: Atatürk'ün ABD'li pilotları Yalova'da kabul edişi.



Kaynak: (Türk Hava Kuvvetleri, 2005).

“O dönemde dünyada ve Türkiye’de ekonomik bunalım var. Atatürk sırf Türkiye'nin dünyaya tanıtımını sağlamak için önemli bir olaya imza atıyor. Mustafa Kemal, sıra dışı devlet adamlığını ortaya koyuyor ve Türkiye'nin adını dünyaya duyuruyor. Üstü açık ve tek motorlu uçakla Atlas Okyanusu'nu geçerek rekor kırmak isteyen ABD'li iki pilotun sponsor aradığını öğrenen Atatürk'ün ülkenin tanıtımı için destek vereceğini belirtti. Atatürk'ün direktifleriyle sağlanan maddi kaynakla ABD'li pilotların uçuş rotasının New York'tan İstanbul'a çevirdi. Atatürk, pilotları daha sonra Yalova'da kabul etti (Bakırcı,2003).

6. ATATÜRK'ÜN ÖLÜMÜNDEN GÜNÜMÜZE TÜRK HAVACILIĞI

Bu bölümde Atatürk'ün havacılık konusunda başlattığı önemli girişimlerin, Atatürk'ün ölümünden günümüze kadar olan dönemde askeri ve sivil alanlarda nasıl bir gelişim gösterdiği incelenmiştir.

6.1. Atatürk'ün Ölümünden Günümüze Türk Askeri Havacılığı (Türk Hava Kuvvetleri)

1933 yılından itibaren Türk havacıları, havacılığın sembolü olan mavi renkli üniformayı giymeye başlamışlardır.1937 yılında hava harp akademisi açılmış, 22 Mayıs 1939 tarihinde de hava tugayları kurulmuştur.

1940 yılında envanterindeki uçak sayısı yaklaşık 500 civarına ulaşan Hava Kuvvetleri, Balkanlarda en güçlü hava kuvveti haline gelmiş ve II nci dünya savaşı süresince, Türk hava kuvvetleri muhtemel bir savaşa karşı daima hazır olarak muhafaza edilmiştir. 16 Ağustos 1943 tarihinde hava tugayları tümen seviyesine çıkarılarak hava tümeni ismini almıştır.

1940 yılından itibaren lojistik destek yönünden Milli Savunma Bakanlığı bünyesindeki Hava Müsteşarlığı'na, hareket ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığı'na (hava müşavirliği) bağlı olarak faaliyet gösteren hava birliklerinin, 1944 yılında tek bir komuta altında toplanmasına karar verilmiş ve bu amaçla 31 Ocak 1944 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştur. Böylece, Kara Kuvvetleri Komutanlığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ilave olarak, Türk Hava Kuvvetleri de, Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinde ayrı bir komutanlık özelliğine kavuşmuştur (Türk Hava Kuvvetleri, 2005).

4 Şubat 1944 tarihinde kolordu seviyesinde fiilen faaliyete geçirilen Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın teşkilatlanmasında, sadece muharip hava birlikleri hava kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmış, lojistik destek birlikleri Milli Savunma Bakanlığı'na, eğitim kuruluşları da Genelkurmay Başkanlığı'nın kuruluşunda bırakılmıştır. 1947 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı, ordu seviyesine çıkarılmış ve 1948 yılında lojistik destek kuruluşları, 1950 yılında da Hava Harp Akademisi dışında kalan bütün hava birlik ve kurumları Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştır (Türk Hava Kuvvetleri, 2005).

Havacılığın gelişen teknolojisine bağlı olarak, havacılığın pilot dışındaki diğer ihtisas ve branşları ile ilgili elamanların yetiştirilmesi için çeşitli dönemlerde açılmış olan okullar, 1950 yılında tek komuta altında toplanmış ve bu amaçla Hava Teknik Okullar Komutanlığı-İZMİR kurulmuştur (Türk Hava Kuvvetleri, 2005).

Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki uçak tipleri bakımından da 1950 yılında önemli bir gelişme daha olmuş ve jet uçaklarının alınmasına karar verilmiştir. Bu nedenle, 15 ekim 1950'de A.B.D.'ne jet eğitimi için 8 uçucu personel gönderilmiş ve anılan personel 31 ağustos 1951'de eğitimlerini tamamlayarak yurda döndükten sonra, jet'e intibak öğretmeni olarak görevlendirilmiştir. Aynı yıl Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda üs ve filo kuruluşuna geçilmeye başlanmış ve Balıkesir'de kurulan 9 ncu Jet Üs Komutanlığı, Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk Jet Üs'sü, 191, 192 ve 193 ncü filolar da ilk jet filoları olmuşlardır.

Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya girmesinden sonra, jet uçaklarına geçiş dönemi hızlanmış, pervaneli uçaklar hizmet dışı bırakılmıştır. Haziran 1962 yılında, hava tümenleri kolordu seviyesine çıkarılarak Taktik Hava Kuvveti ismini almıştır. 30 ağustos 1956 tarihinde Hava Eğitim Kolordu Komutanlığı kurulmuş ve Türk Hava Kuvvetleri'nin eğitimle ilgili bütün birlik ve kurumları da bu komutanlık emrinde toplanmıştır. 1957 yılında Hava Eğitim Komutanlığı adını almıştır. Kurulduğundan itibaren, jet uçaklarına geçildiği 1951 yılına kadar geçen her dönem içinde, eğitim ve beceri durumu çağın gerektirdiği seviyeye ulaştırılmış ve bu duruma süreklilik kazandırılmış olan Türk Hava Kuvvetleri personelinin bu özelliği jet uçaklarına geçilmesinden sonra da kaybolmamış ve övünç kaynağı olmuştur. Anılan dönem içinde Türk pilotlarının, 1954 – 1955 yıllarında yapılan uluslararası askeri pentatlon yarışmaları uçuş bölümünde üst üste iki yıl birinci olarak "challenge" kupasını kazanmaları, NATO Güney Doğu Bölgesi'nde 1955 yılında yapılan hava atış yarışmaları ile 1971 yılında yapılan "Best Hit "hava atış yarışmaları'nda birinci, 1972 yılında yapılan "Best Hit "hava atış yarışmalarında ikinci, 1973 yılındaki hava atış yarışmalarında tekrar birinci, 1975 yılında yapılan askeri pentatlon yarışmalarında da birinci olmaları ve nihayet 1974 Kıbrıs Barış Harekatı'nda Türk Hava Kuvvetleri'nin başarıları, Hava Kuvvetleri komutanlığı personelinin eğitim ve beceri seviyelerine ilişkin o yıllarda fikir verebilecek önemli gelişmelerdir.

1980'li yıllardan itibaren ise envantere 3 ncü nesil (en gelişmiş) uçakların girmesi ile birlikte Hava Kuvvetleri olanak ve yetenekleri yeni boyutlar kazanmış, uçuş eğitim sistemi bu envanter yapısına göre düzenlenmiş ve Hava Kuvvetleri 2000'li yılları karşılayacak eğitim hazırlık seviyesine ulaşmıştır. Bu kapsamda Türk Hava Kuvvetleri 1993 yılından itibaren Birleşmiş Milletler kararları doğrultusunda Ghedi Üssü-İtalya'da, 29 Mayıs 2000 tarihinden itibaren ise Aviano Üssü-İtalya'da bir filosu ile konuşlanarak, Bosna-Hersek ve Kosova Harekatlarına katılmış ve 7 Ağustos 2001 tarihinde hiçbir olay meydana gelmeksizin 35647.30 saat uçuş yaparak görevini tamamlamış ve Türkiye'ye dönmüştür. Türk Hava Kuvvetleri ABD'de icra edilen "Red Flag" tatbikatına 1997 ve 2000 yıllarında havada yakıt ikmali yaparak okyanus geçişli şekilde bir filosu ile katılmıştır. İcra edilen tatbikatta Türk Hava Kuvvetleri pilotları; gerek eğitim, gerekse bilgi ve becerileri ile ABD ve İngiltere gibi ülke pilotlarının yanında büyük bir başarı göstermişlerdir (Türk Hava Kuvvetleri, 2005).

Teknik ve akademik eğitim olanak ve yetenekleri de aynı düzeyde gelişmiş ve 1990'li yıllardan itibaren çok çeşitli ülkelerden, çeşitli rütbelerdeki personel Hava Harp Okulu, Hava Sınıf Okulları ve Teknik Eğitim Merkezi k.lığı, Hava Lisan Okul K.lığı, Uçuş Okulları ve özellikle Fizyolojik Eğitim Merkezlerinde yüksek teknoloji ürünü eğitimlerine alınmaya başlanmıştır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Vatanına ve Türk Milletine havadan gelebilecek tehdit ve tehlikelerin önlenmesi ve muhtemel bir savaşta Kara ve Deniz Kuvvetleri'nin görevlerini daha kolay başarabilmesine katkıda bulunması amacıyla kurulmuştur. Türk Hava Kuvvetlerinin Karargahı Ankara'dadır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, sahip olduğu üstün sürat ve tahrip gücü olan silah ve araçları ile düşmanın saldırgan niyetinden caydırılması, ülkeye saldırı söz konusu olduğunda Türk Hava Sahasına girer girmez süratle düşman uçaklarının önlenmesi ve düşman ülkenin hayati önemdeki askeri hedeflerinin tahrip edilerek savaşa devam etme istek ve gücünün kırılması, savaşın en kısa zamanda ve en az kayıpla kazanılmasının sağlanması ana görevidir.

Bu ana görevlerini barışta ve savaşta çeşitli faaliyet ve çalışmalar icra ederek yerine getiren Hava Kuvvetleri Komutanlığı Cumhuriyet Dönemi'nde Atatürk'ün gösterdiği yolda yeniden kurulduktan sonra, çağdaş dünya havacılığı düzeyine

yükselmek ve yurdun savunmasında, daha etkin bir şekilde yerini almak için yoğun bir çalışma dönemine girmiş ve bu dönemden başlayarak, gösterilen büyük gayret ve harcanan emeklerle de günümüzdeki yüksek noktaya ve güce ulaşmıştır.

Ayrıca sağlanan gelişme ve ilerlemelerin devam ettirilmesi diğer bir deyişle bilim çağı diye adlandırılan bu çağa ayak uydurulabilmesinin temini için de, çeşitli dönemlerde gerek mevcut teşkilatlanmada gerekse çeşitli hizmet, faaliyet ve sistemlerde büyük çaplı yapılanmalara gidilmiş ve bu duruma süreklilik kazandırılmıştır.

Türk Hava Kuvvetleri'nin yurt içinde ve yurt dışında tanıtılması, kamuoyu ile olan ilişkilerinin geliştirilerek havacılığın sevdirmesi amacıyla 11 Eylül 1992 tarihinde kuruluş onayı alınan Akrotim Filosunun çağrı adı "Türk Yıldızları (Turkish Stars)" olarak belirlenmiş ve bu çağrı adı 11 Ocak 1993 tarihinde yayımlanmıştır.

Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olan Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın; Karargah, 1'nci ve 2'nci Hava Kuvveti Komutanlıkları ve Hava Lojistik Komutanlığı olmak üzere dört ana başlığı bulunmaktadır.

6.1.1. Karargah

Ankara'da konuşlu olan Hava kuvvetleri Komutanlığı Karargahı'nda Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın emir ve komutayı yerine getirmesinde, Komutanın görevlerini yapmasına yardımcı olan Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanlığı, başkanlık ve daire başkanlıkları ile kendine doğrudan bağlı, 11 nci ve 12 nci hava ulaştırma ana üs komutanlıkları (Ankara-Kayseri) bulunmaktadır.

6.1.2. 1'nci ve 2'nci Hava Kuvveti Komutanlıkları

Hava taburları 1932 yılında hava alaylarına, hava alayları da 1939 yılında hava tugaylarına dönüştürülmüştür. 1943 yılında tümen seviyesine çıkarılan tugaylar, 1962 yılında kolordu seviyesinde birer komutanlık olarak kurulmuştur. 1 nci Hava Kuvveti Komutanlığı'nın karargahı Eskişehir'de, 2 nci Hava Kuvvet Komutanlığı'nın karargahı ise Diyarbakır'dadır.

1 nci.Hv.Kv.K.lığı'nın ana başlıkları, 1 nci (Eskişehir), 4 ncü (Ankara), 6 ncü (Bandırma) ve 9 ncü ana jet üs (Balıkesir), 3 ncü Ana Jet Üs (Konya), 15 ncü füze üs (İstanbul) ile 1 nci Hv.Kont.Grp.(Eskişehir) Komutanlıklarıdır.

2 nci Hv.Kv.K.lığı'nın ana bağılıları, 5 nci (Merzifon), 7 nci (Malatya), 8 nci ana jet üs (Diyarbakır), 10 ncu Tanker Üs Komutanlığı-İncirlik ve 2 nci Hv.Kont.Grp. (Diyarbakır) komutanlıklarıdır.

Genel olarak, üs, filo ve eşidi seviyede birlik komutanlıkları ve kurum amirlikleri şeklinde teşkilatlanan 1 nci ve 2 nci Hava Kuvveti Komutanlıkları'nın vurucu gücüne, av/bombardıman filoları, gece gündüz her hava şartlarında kullanılabilen av/önleme filoları ve ülkenin hava savunma ile ilgili radar sistemi oluşturmaktadır.

6.1.3. Hava Eğitim Komutanlığı

17 eylül 1954 tarihinde Hava Harp Okulu'nun İzmir'e taşınması ile Hava Teknik Okullar Komutanlığı'nı da bünyesine alarak Hava Okullar Komutanlığı (Gaziemir-İzmir) kurulmuştur. 30 ağustos 1956' da ise Hava Eğitim Komutanlığı ismini almıştır. Kolordu seviyesinde olan Hava Eğitim Komutanlığı'nın Karargahı İzmir'dedir.

Bu komutanlık, Türk Hava Kuvvetleri'nin bütün görevleri için gereken personel eğitimini en üst seviyede sağlayacak ve hareket görevlerini yerine getirecek şekilde okul, üs, filo ve eşiti seviyede birlik komutanlıkları ve kurum amirliklerinden oluşmaktadır.

Hava Eğitim Komutanlığı'nın ana bağılıları; 2 nci Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkez K.lığı (İzmir), Hava Harp Okulu (İstanbul), Hava Sınıf Okulları ve Teknik Eğitim Merkezi K.lığı (İzmir), Hava Lisan Okulu (İzmir) ve Hava Er Eğitim Tugay Komutanlığı (Kütahya)'dır.

6.1.4. Hava Lojistik Komutanlığı

Kolordu seviyesinde olan Hava Lojistik Komutanlığı'nın Karargahı Etimesgut - Ankara'da bulunmakta olup, 3 nisan 1989 tarihinde faaliyete geçirilmiştir.

Bu komutanlık, Türk Hava Kuvvetleri'nin ikmal, bakım, ulaştırma, istihkam ve diğer lojistik faaliyetlerinin yerine getirilmesi, Hava Kuvvetleri tarafından kullanılan bütün silah sistemlerinin idame işletme ihtiyaçlarının hesaplanması, temin edilmesi, faal tutulması, altyapı ve tesis ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacak şekilde karargah başkanlık, daire başkanlığı, ikmal bakım merkezlerinden oluşmaktadır.

Hava Lojistik Komutanlığı'nın ana bağılıları, 1 nci (Eskişehir), 2 nci (Kayseri), 3 ncü (Ankara) Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlıkları ile Hava Müze K.lığıdır.

6.2. Atatürk'ün Ölümünden Günümüze Türk Sivil Havacılığı

Bu bölümde Atatürk'ün ölümünden günümüze değin Türkiye'de yürütülen sivil havacılık faaliyetlerine yer verilmiştir.

6.2.1. Türk Hava Kurumu ve Türk Kuşu

THK Cumhuriyet'in ilanından 16 ay sonra 16 Şubat 1925'de Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün emirleriyle "Türk Tayyare Cemiyeti" adıyla kurulmuştur.

Cemiyet'in kuruluş amacı; Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak; havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak; bütün bunlar için gerekli araç ve gereci hazırlamak; personeli yetiştirmek ve uçan bir Türk gençliği yaratmaktır.

Türk Hava Kurumu, 23 Nisan 1926'da Türk Havacılığının gereksinimi olan teknik personelin eğitilmesi amacıyla "Tayyare Makinist Mektebi"ni hizmete açtı. Aynı yıl Alman Junkers Tayyare Fabrikası işbirliği ile "Kayseri Uçak Fabrikası'nı" kurdu. Alman Junkers lisansı ile A-19 ve A-20 uçaklarını üretti ve bu uçakların bakım ve onarımlarını yaptı. Fabrika, 1929 yılında Milli Savunma Bakanlığı 'na devredildi (Türk Hava Kurumu, 2005).

Türk Hava Kurumu, uzun süren bir Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış, yorgun ve yoksul bir halkın, Türk Halkı'nın inanılmaz büyüklükteki maddi-manevi desteğiyle can buldu. Bu destekle ilk 10 yıl içinde 351 uçak satın alarak Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağışladı. Türk Hava Kurumu, 1927 yılında, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda uluslararası boyutta en üst düzeyde organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu'na (FAI) üye olmak için başvurdu. 2 yıllık bir uğraşından sonra 1929'da FAI'ye tam üye oldu. Kurum o günden beri ülkemizi, hava sporları konusunda, yurt içinde ve yurt dışında başarıyla temsil etmektedir (Türk Hava Kurumu, 2005).

1931 yılında, Pilot Vecihi Bey kendi atölyesinde ürettiği uçakla Ankara'dan havalanarak küçük bir Türkiye turu yapmayı başardı. 1932 yılında Cemiyet'in yurt dışında eğittiği mühendislerden Selahattin Reşit Bey ve ekibi motor ve pervanesi

dışında tüm parçaları Türk malı olan ilk ulusal tipteki uçağımızın (MMV-1) prototipini üretti. Bu üretim bütün yurttta çok büyük heyecan yarattı.

1935'de alınan kongre (Genel Kurul) kararıyla Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirildi.

" İstikbal Göklerde ! " Bu, o yılların coşkusu içinde söylenen sadece bir çift güzel söz değil, aynı zamanda T.C'nin önüne konulan bir hedef oldu. Bu amaçla 3 Mayıs 1935'de Türk Kuşu kuruldu. Atatürk'ün yıllar boyu her gittiği yerde konuşmalar yaparak gençliğe vermek istediği havacılık aşkı, havacılık coşkusu, kısa sürede sonuca ulaştı ve gençler akın akın Türk Kuşu'na koşmaya başladı. Kurum, Vatan göklerine aralarında Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha GÖKÇEN'in de bulunduğu, birçok değerli insanlar yetiştirdi. Peşpeşe açılan paraşüt, planör, motorlu uçuş ve model uçak okulları, 10 Temmuz 1936'da hizmete giren İnönü Planör Kampı, 1937'de açılan Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı ve aynı yıl yapılan Ankara ve İzmir Paraşüt kuleleri, binlerce gencimizi bir araya getirdi. Havacılık öyle bir hızla gelişti ki, Türk Kuşu Öğretmenlerinden pilot E.Ali Yıldız, 12 Haziran 1938 günü 14 saat 20 dakika süren bir planör uçuşuyla dünya rekoru kırdı. Ziya Aydoğan isimli pilotumuz da THK'nun İnönü Eğitim Merkezi'nden Kayseri'ye kadar, 466 Km.lik bir mesafeyi planörle uçu (Türk Hava Kurumu, 2005).

THK'nin planör eğitimleri için gerekli olan planörler, Kurum'un Akköprü Atölyesi'nden sağlanıyordu. Bu atölyede 1940 yılına kadar yüzlerce planör üretimi, motor ve planör onarımları yapıldı. 1940 yılı sonlarında ise Akköprü'de sınırlı bir kadroyla çalışan atölye fabrika haline getirildi ve burada İngiliz Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajına başlandı. 1939-1941 yılları arasında 2 nci Dünya Savaşı öncesinde Genelkurmay Başkanlığı'nın da isteğiyle Etimesgut Uçak Fabrikası kuruldu. 1944 yılında üretime başlayan ve çok geniş kapsamlı bir girişim olan Etimesgut Uçak Fabrikası'nda, Magister uçaklarının yanısıra, THK-1, 3, 4, 7, 9, 13 planörleri ile THK-2, 5 ve 10 tiplerinde eğitim, sağlık ve nakliye uçakları üretildi (Türk Hava Kurumu, 2005).

Ülkemizde küçük atölyelerin yaptığı motor imalat denemeleri bir tarafa bırakılırsa, ilk motor fabrikasının THK tarafından Gazi Orman Çiftliği'nde kurulduğunu söyleyebiliriz. Bu fabrikanın çalışmaları 1951 yılına kadar sürdü ve dönemin getirdiği koşullar nedeniyle aynı yıl Makina ve Kimya Endüstrisi'ne

devredildi. Bu fabrika halen Türk Traktör Fabrikası olarak işletilmekte ve traktör üretimiyle ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır.

THK'nin 1925'ten bu yana havacılığın çeşitli dallarında yetiştirdiği Türk gençler sadece sportif faaliyetlere katılmakla kalmadı, yurt savunmasında da etkin rol aldı. Bunun en canlı örneğini 1974 Kıbrıs Barış Harekati'nda gördük. Hava İndirme Harekatına, o dönemde askerlik görevini parasütçü olarak yapan Kurum'un yetiştirdiği gençler teşkil ediyordu. Harekat esnasında Kurum'un uçak ve pilotlarına da önemli görevler verildi.

Özellikle 1980'li yıllardan sonra THK sportif havacılık konusunda, 1990 yılından sonra da uluslararası ilişkilerde büyük gelişmeler kaydetti. FAI Genel Kurul ve Komisyon toplantılarında etkili bir politika izlenerek THK ve Türkiye ön plana çıkarıldı. Mevcut olan planör, paraşüt, uçuş okulu ve model uçak okuluna ek olarak 1996 yılında Çok Hafif Hava Araçları Okulu kuruldu.

1995'de Dünya Paraşüt Şampiyonası, 1996'da 1.Dünya Hava Oyunları Test Yarışmaları, 1997'de 61 ülkeden 3200 sporcu, hakem ve jüri üyesi ile yöneticilerin katıldığı 7 ayrı bölgede 16 havacılık dalında yapılan 1 nci Dünya Hava Oyunları başarı ile yapıldı.

Haziran 2000'de 6 dalda 1 nci Türkiye Hava Oyunları, Temmuz 2002'de ise 2 nci Türkiye Hava Oyunları ile ulusal ve uluslararası havacılık tarihine silinmeyecek imzalar attı.

Cumhuriyet döneminde ATATÜRK'ün önemle üzerinde titrediği üç önemli kurum vardır. Bunlardan birincisi 31 Haziran 1921'de kurulan Çocuk Esirgeme Kurumudur. Amacı; Balkan Savaşı, 1. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında harpten yorgun ve bitkin düşmüş, ölen, şehit olan ve sakat kalan insanlarımızın çocuklarına ve yaşlılarına kol kanat germektir.

İkincisi 3 Mart 1924'de kurulan Diyanet İşleri Başkanlığıdır. Amacı; Din işlerini bilimsel bir şekilde, din ile devlet işlerini birbirinden ayırarak din kurallarını hurafecilerden kurtarmaktır.

Üçüncüsü 16 Şubat 1925'de başlangıçta Türk Tayyare Cemiyeti adıyla kurulan Türk Hava Kurumu'dur.

6.2.2. Türk Hava Yolları

Bu bölümde Türk sivil havacılığının önemli unsurlarından biri olan Türk Hava Yollarının günümüze gelinceye kadar geçirdiği evreler ile dünya hava yolu taşımacılığındaki yeri incelenmiştir.

6.2.2.1. Türk Hava Yollarına Giden Yolda Atılan İlk Adımlar

Kurtuluş Savaşından sonra havacılık faaliyetlerinin tamamı hava müfettişliği tarafından yönetilmekteydi. O dönemde sivil havacılık faaliyetleri olmadığından her hangi bir teşkilat bulunmuyordu. Fakat bu sırada Türkiye’de hava taşımacılığı yapmak isteyen yabancı şirketlerin başvuruları da inceleniyordu. Ayrıca yabancı özel uçakların Türkiye’den geçme veya konaklama izinleri hakkında çalışmalar yapılıyordu. Türkiye’de ilk tarifeli uçak postası 14 Şubat 1924 tarihinde İstanbul’dan kalkarak 3 saat 5 dakika sonra Ankara’ya indi. 1925 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği sivil havacılık işlerinin bir tüzüğe bağlanmasını sağlamak amacıyla “Hava Seyrüsefer Talimatı” hazırladı ve Milli Savunma Bakanlığı’na sundu. 9 Eylül 1925’te Bakanlar Kurulu bu talimatı onaylayarak, kararname şeklinde yayınladı (Kaymaklı,1997,123).

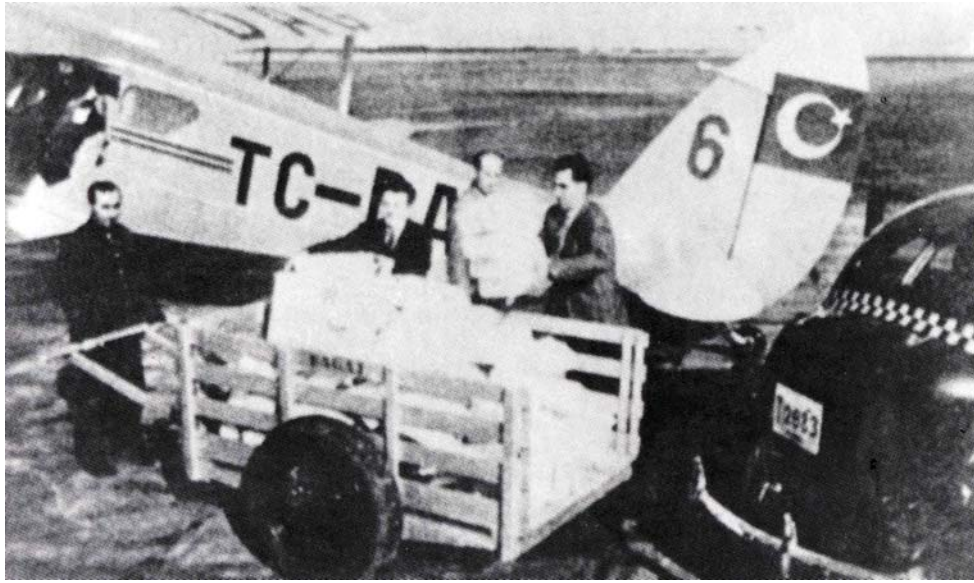
Bu sırada Fransız uluslar arası havayolu da İstanbul’a sefer yapmayı planlıyordu. Bu amaçla İstanbul’da Maslak sirtlarında küçük bir iniş pisti hazırlandı. Deniz uçağı kullanan bir İtalyan şirketi de yolcu ve posta taşımak için izin istiyordu. İniş ve konaklama izini verilen İtalyan Aero Expresso şirketi Büyükdere’de hangar ve tesisler kurdu. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı’nda görev alan Hasan Fehmi Bursa ve Rıdvan gibi pilotları da bünyesine aldı (Kaymaklı,1997,123).

1 Ağustos 1926’da Brindizi (İtalya)-Atina-İstanbul hattında sivil havacılık seferleri başladı. Uçuş seferi başladıktan bir süre sonra, Aero Expresso’nun bir uçağı Yunan sularında Sirkoz Adası açıklarında mecburi iniş yaptı. Uçak, tamir edilmesi için İstanbul’a getirildi. Aero Expresso hava yolu şirketi İkinci Dünya Savaşı başlangıcına kadar faaliyetini sürdürdü, daha sonra kapandı. Bu arada hava yollarının Türkiye’ye gelişini kolaylaştırmak amacıyla, geniş tesis ve birliğin bulunmadığı Yeşilköy askeri hava meydanına, bazı hangar ve tesisler ilave edilerek genişletildi. Ankara için iniş yeri bugünkü çimento fabrikasının karşısındaki Güvercinlik adı ile anılan alan seçilmişti (Kaymaklı,1997,123).

6.2.2.2. Türk Hava Postaları Adlı Şirketin Kuruluşu

1930 yılında Bnb.Hols ve meydan tesisleri uzmanı Kingbird, Caudron tipi iki uçakla İstanbul'a geldi. Ankara-İstanbul arasında bir hava hattı kurulması konusunda incelemelerde bulundular. Eski Kurtuluş Savaşı pilotlarından Basri Alev ve Astsubay Tahir MANER'e şirkette çalışma izni verildi. Türk Hava postaları adı ile faaliyete geçtiler. Junkers F-13 tipi 4 yolcu taşıyan uçakları vardı (Kaymaklı,1997,123).

Resim-24: Posta ve Kargo taşımacılığı-1



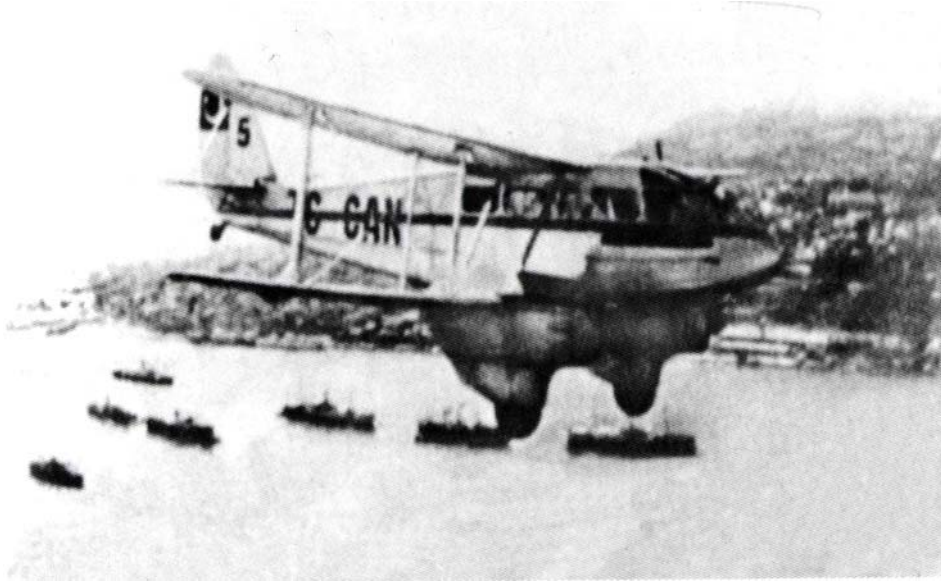
Kaynak: (Kaymaklı,1997,123)

İstanbul'dan kalkan uçak 1 saat 10 dakika sonra Eskişehir'e geliyor, ikmal ve kontrolü takiben Eskişehir'den kalkıp yine yaklaşık 1 saat 10 dakika sonra Ankara'ya iniyordu. İlk uçuşlarda yolcular parasız uçuruldu. Ancak şirketin faaliyeti çok kısıtlı kalmaktaydı. 1933 yılında Milli Savunma Bakanı Zeki Apaydın, Hava Müsteşarlığı'nda 1 nci Şube Müdürü Kur.Yb.İhsan (Esiner) ile birlikte, şirketin ve uçakların durumunu incelediler. Vardıkları sonuca göre, Amerikalılar, Türk pilotlarını nakliye pilotluğu konusunda başarılı bir şekilde yetiştiriyorlardı. Milli Savunma Bakanlığı, şirket işlerinin koordinesinden sorumluydu. Fakat şirket İstanbul-Ankara arasında yolcu taşımaktaydı. Uçakta posta hizmetleri ise, Tayyare Cemiyeti yönetimince işletilmekteydi. Bir süre sonra şirketin adı "Hava Yolları İdaresi" olarak değiştirildi. Amirliğine emekli uçucu Binbaşı Fesa Evrensev getirildi (Kaymaklı,1997,124).

6.2.2.3. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin Kuruluşu

20 Mayıs 1933'de Büyük Millet Meclisi'nin kabul ettiği 2186 sayılı Kanunla Türkiye'de ticari hava taşımacılığı hakkı, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi adında kurulan bir Devlet kuruluşuna verildi. Bu kuruluş hava posta taşıma görevini de yürütecektir (Kaymaklı,1997,124).

Resim-25: Posta ve Kargo taşımacılığı-2



Kaynak: (Kaymaklı,1997,124)

6.2.2.4. Uçak Alımı

Hava taşımacılığı için 2 adet KING-BIRD tipi uçak satın alındı. Cumhuriyetin 10 ncu Yıldönümü sebebiyle Rusya tarafından hediye edilen ANT-9 M-17 tipi 12 yolcu kapasiteli uçakla Hava Yolları İdaresi koltuk sayısı 18'e yükselmiştir. 1933 yılında 52 yolcu 34 kg kargo ve 18 kg posta taşındı.1936 yılında İngiltere'den De Havilland firmasının Dragon ve Rapid tipi yolcu uçakları alınarak servise konuldu. İlk yük taşıma (Kargo) işine başlandı. 5 uçak alındı ve koltuk sayısı 64'e yükseldi (Kaymaklı,1997,125).

6.2.2.5. Tarifeli Yolcu Seferlerine Başlanması

İlk olarak İstanbul-Ankara hattı tarifeli yolcu taşıma seferlerine başlandı. Başlangıçta İstanbul-Ankara bilet ücreti 12.5 TL , gidiş dönüş bileti 20 TL idi. Adana ve Silifke'ye de yolcu taşımaya başlandı. Fesa Evrensev görevden ayrıldıktan sonra ordudan izinli olarak ayrılan Kur.Bnb. Ferruh Şahinbaş işletmeye genel müdür tayin edildi. Bu seferlerde yolcu taşınması yanında, özel uçaklarla posta taşıma işlemi de

yapılıyordu. Seferlerden birinde pilot Astsubay Ekrem kumandasındaki bir uçak, kötü hava şartları yüzünden, Kocaeli bölgesinde düşerek parçalandı ve pilot hayatını kaybetti (Kaymaklı,1997,123).

1937 yılında Hava Yolları envanterindeki uçak adedi ve koltuk sayısı toplamında bir değişiklik olmadı. 1938 yılına girerken personel durumu 8'i pilot 52'si destek personeli olmak üzere toplam 60 kişi idi. 3424 sayılı kanunla Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 3 Haziran 1938'den itibaren Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğüne dönüştürüldü. Umum Müdürü Hasan Fehmi Süer'in ölümü üzerine Ferruh Şahinbaş (Em.Kur.Alb.) umum müdürlüğüne getirildi (Kaymaklı,1997,125).

6.2.2.6. Günümüzde Türk Hava Yolları

Bu bölümde Türk Hava Yolları açısından önem taşıyan tarih ve olaylar, uçak ve personel durumu ile dünyadaki uçuş noktalarına yer verilmiştir.

6.2.2.6.1. Uçak ve Personel Durumu

THY filosunda bulunan 79 adet uçağın tipi ve sayıları aşağıda sunulmuştur.

<u>UÇAK TİPİ</u>	<u>SAYISI</u>
A310-300	5
A340-300	7
B737-400	17
B737-800	26
RJ-100	6
A320-200	12
A321-100	6
TOPLAM	79

2004 yılı sonu itibarı ile THY'nda 10.956 personel çalışmaktadır. Uçak başına düşen personel sayısı 150 , personel başına düşen yolcu sayısı ise 1.095'tir (<http://www.thy.com>).

6.2.2.6.2. Uçuş Noktaları

THY ilk iç hat uçuşunu 1933'te, ilk uluslar arası uçuşunu ise 1947'de gerçekleştirmiştir. THY ile yılda 12 milyonun üzerinde yolcu uçmaktadır. 2004 yılında 147 milyon km. katedilmiş, toplam 135 bin ton kargo ve posta taşınmıştır. Uçuşların 76'sı yurt dışındaki, 24'ü de yurt içindeki noktalara yapılmaktadır.

Yurt dışı uçuş noktalarının bölgesel olarak açıklaması aşağıda sunulmuştur (<http://www.thy.com>).

(1) AVRUPA	46	Nokta
(2) KUZEY AMERİKA	3	Nokta
(3) ASYA	23	Nokta
(4) AFRİKA	4	Nokta

6.2.3. TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TAI)

Türkiye’de savaş uçağı ihtiyacını karşılamak üzere zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur’un girişimleri ile “kendi uçağını kendin yap” kampanyası çerçevesinde 16 temmuz 1970 yılında “Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı“ kurulmuştur. 28 haziran 1973 yılında ise modern bir tesis ve gelişme olarak “Türk Uçak Sanayii AŞ“ (TUSAŞ) kurulmuştur. 1983 yılı Aralık ayında “General Dynamics” firması tarafından üretilen F-16 C/D uçakları ortak üretim için seçilerek 15 Mayıs 1984 de General Dynamics, General Electric, Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı ve Türk Hava Kurumu’nun ortaklığı ile “TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii“ (TAI) 137 milyon dolarlık bir sermaye ile kurulmuştur (<http://www.tai.com.tr>).

12 Ocak 2005 tarihinde TAI tesislerinde imzalanan "Hisse Satış Anlaşması" ile TAI'deki Lockheed Martin of Turkey, Inc. (%42) ve General Electric International, Inc. (%7) şirketlerine ait hisseler Türk Uçak Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) tarafından satın alınmıştır. TAI hisselerinin %98'i TUSAŞ'a ait olup, TAI milli bir şirket olmuştur. Türk Uçak Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) ve TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI) şirketleri 28 Nisan 2005 tarihinde TAI çatısı altında birleşmiş olup, TAI, tasarım üretim altyapısı ile insan kaynakları yönünden oldukça etkili bir güç oluşturacak ve “Havacılık Merkezi” olarak hizmet verecektir. TAI’nin hissedarları Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı (TSKGV), Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) ve Türk Hava Kurumu (THK)’dur (Havacılık Sanayi, 2005).

TAI tesisleri 150.0000 metrekaresi kapalı olmak üzere toplam 2.300.000 metrekarelik bir alan üzerine kurulmuştur. Şirketin Akıncı-Ankara’da bulunan yüksek teknoloji ürünü makine ve teçhizatla donatılmış modern uçak üretim tesisi, parça imalatından uçak montajı, uçuş testleri ve teslimine kadar son derece geniş

üretim kabiliyetlerine sahiptir. TAI kalite sistemi dünyaca kabul görmüş NATO AQAP-110, ISO-9001:2000, AS EN 9100 ile AECMA-EASE standartlarını karşılamaktadır (<http://www.tai.com.tr>).

TAI'nin mevcut deneyimi F-16 Savaşan Şahinler, CN-235 hafif nakliye/deniz karakol/gözetleme uçakları, SF-260D eğitim uçakları, Cougar AS-532 arama kurtarma (SAR), silahlı arama kurtarma (CSAR) ve genel maksat helikopterlerinin ortak üretiminin yanı sıra, kendi tasarımı olan insansız hava aracı, hedef uçağı ve zirai ilaçlama uçağı gibi ürün geliştirme programlarını kapsamaktadır. TAI'nin ana faaliyet alanları arasında Türkiye ve bölgedeki diğer ülkelerin envanterinde bulunan sabit ve döner kanatlı askeri ve ticari hava platformlarının modernizasyon, modifikasyon ve sistem entegrasyonu programları ile satış sonrası hizmetleri de bulunmaktadır. Hava Kuvvetleri F-16'larının elektronik harp ve yapısal tadilatları, S-2E Tracker Deniz Karakol Uçakları'nın Yangın Söndürme Uçağı'na dönüştürülmesi, CN-235 uçağı ve Black Hawk Helikopteri'nin Özel Kuvvetler için modifikasyonları, Cougar AS-532 helikopterinin modernizasyonu, S-70 helikopterinin dijital kokpit modifikasyonu, CN-235 platformlarının Dz.K.K. ve S.G.K.'nın Deniz Karakol/Gözetleme görevleri için modifikasyonu ile B737-700 uçağının Havadan Erken İhbar ve Kontrol Uçağı'na (HİK) dönüştürülmesindeki tüm yapısal tadilatları ile sistem entegrasyon faaliyetleri bulunmaktadır (Havacılık Sanayi, 2005).

1984 yılında bir avuç insanla ve tek bir projeye başladığı serüvende TAI, askeri projelerden kazandığı deneyimleri ticari projelere aktararak, bugün 1700 kalifiye çalışanı ve 50'ye yakın farklı projesi ile bir "Dünya Şirketi" olma hedefine ulaşmıştır. TAI ayrıca, Milli Sanayi Kuruluşu olarak Airbus Military S.L.'ye ortak olup, Airbus (Fransa, Almanya, İspanya ve İngiltere), EADS CASA (İspanya) ve FLABEL (Belçika) havacılık firmalarıyla birlikte A400M uçağının tasarım ve geliştirme faaliyetlerine katılmaktadır. TAI'nin Akıncı-Ankara'da bulunan yüksek teknoloji ürünü makine ve teçhizatla donatılmış olan modern döner ve sabit kanatlı hava platformu üretim tesisi, parça imalatından uçak montajı, uçuş testleri ve teslimine kadar son derece geniş üretim kabiliyetlerine sahiptir (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.3.1. TAI' nin Ana Faaliyet Alanları

TAI yedi ana faaliyet alanında çalışma yürütmektedir (<http://www.tai.com.tr>).

- (1) Sabit ve Döner Kanatlı Hava Platformlarının Üretimi
- (2) Ürün Geliştirme Faaliyetleri
- (3) Uçak Gövde ve Parça İmalatı
- (4) Modernizasyon, Modifikasyon, Sistem Entegrasyonu ve Satış Sonrası Hizmetleri
- (5) Yönetim Bilgi Sistemleri ve Yazılım Geliştirilmesi
- (6) Yerli Sanayi ile İşbirliği
- (7) Eğitim Hizmetleri

6.2.3.2. Kuruluşundan Günümüze TAI'nin Tamamladığı Önemli Projeler

Bu bölümde TAI tarafından tamamlanan ve yürütülen projelere yer verilmiştir.

6.2.3.2.1. Uçak İmalatı

TAI, kuruluşundan bu yana, Hava Kuvvetleri Komutanlığı için Öncel I Projesi kapsamında (1987-1995) 152, Öncel II Projesi kapsamında (1995-1999) 80 ve Mısır Hava Kuvvetleri Komutanlığı için de (1993-1995) 46 adet F-16 imal ederek teslim etmiştir. İtalyan AGUSTA firması ile imzalanmış olan sözleşme kapsamında TAI, Türk Hava Kuvvetleri için (1991-1993) 34 adet SF-260D Başlangıç Eğitim Uçağı üretmiştir. EADS-CASA (İspanyol) firması ile imzalanmış olan sözleşme ile de TAI, Türk Hava Kuvvetleri'ne (1991-1998) 50 adet CN-235 Hafif Nakliye Uçağı teslim etmiştir. Yine EADS-CASA firması ile imzalanan sözleşme çerçevesinde TAI, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için altı adet Deniz Gözetleme Uçağı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı için de üç adet Deniz Karakol Uçağı üretmiştir (1998-2003). TAI ve Eurocopter (Fransa) arasında oluşturulan EUROTAI konsorsiyumu kapsamında, söz konusu firmalar 1997-2003 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı için 20, Kara Kuvvetleri Komutanlığı için 10 olmak üzere toplam 30 adet Cougar AS-532 Genel Maksat Helikopteri'ni ortaklaşa üretmiştir (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.3.2.2. F-16 “Savaşan Şahin” Uçağı

TAI Türkiye için yürüttüğü F-16 uçağı üretim programlarını ÖNCEL adı altında gerçekleştirmiştir.

ÖNCEL I PROJESİ: TAI, Öncel I Projesi kapsamında 1987-1995 tarihleri arasında Türk Hava Kuvvetleri (Hv.K.K.) için 152 adet F-16 imal ederek teslim etmiştir. Toplam 160 uçağı kapsayan projenin ilk sekiz uçağı Fort Worth-ABD’de üretilerek Hv.K.K.lığına doğrudan teslim edilmiştir. TAI, bu proje çerçevesinde, arka gövde, orta gövde ve kanatlar dahil olmak üzere, uçak gövdesinin %70’ini imal etmiştir (Havacılık Sanayi, 2005).

ÖNCEL II PROJESİ: Birinci paketin devamı niteliğinde olan “Öncel II Projesi” çerçevesinde TAI, 1995-1999 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri için mevcutlara ek olarak 80 F-16 uçağı daha üretmiştir. Bu projede F-16 uçağının bazı donanım işlemlerinin de ilave edilmesiyle TAI’nin gövde imalat oranı %80’lere ulaşmıştır. TAI’de üretilerek teslim edilen 278 F-16 uçağının üç adedi “Mükemmel” ve 29 adedi “Sıfır Hatalı” uçaktır (<http://www.tai.com.tr>).

MISIR F-16 PROGRAMI: TAI, Türk, A.B.D., ve Mısır Hükümetleri arasında imzalanan anlaşma uyarınca, 1993-1995 yılları arasında Mısır Hava Kuvvetleri için 46 adet F-16 uçağı üretmiştir. TAI, ayrıca A.B.D. ve Mısır Hava Kuvvetleri için F-16 orta ve arka gövdeleri ile kanatları imal ederek teslim etmiştir (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.3.2.3. SF-260 D Başlangıç Eğitim Uçağı

İtalyan AGUSTA firması ile imzalanmış olan sözleşme kapsamında TAI, Türk Hava Kuvvetleri için 34 adet SF-260D Başlangıç Eğitim Uçağını 1991-1993 yıllarında üretmiştir. Uçakların tüm tali montaj, nihai montaj, boya, uçuş işlemleri ve uçak teslim faaliyetleri TAI tarafından gerçekleştirilmiştir (Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.3.2.4. CN-235 Hafif Nakliye Uçağı

İspanyol CASA firması ile imzalanmış olan sözleşme çerçevesinde TAI, 50 adet CN-235 hafif nakliye uçağını 1991-1998 yılları arasında üreterek, Türk Hava Kuvvetleri’ne teslim etmiştir. Proje kapsamında TAI, uçak gövdesinin %20’si

kompozit malzemeden olmak üzere %92'sini hammaddeden imal etmiştir (Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.3.2.5. CN-235 Deniz Karakol/Gözetleme Uçağı

TAI tesislerinde 50 adet CN-235 uçağının üretilerek teslim edilmesinin ardından Temmuz 1999'da yürürlüğe giren ek bir sözleşme ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Dz.K.K.) için altı adet Deniz Gözetleme Uçağı, Sahil Güvenlik Komutanlığı (S.G.K.) için de üç adet Deniz Karakol Uçağı üretilmiştir. İlk CN-235 üretim programında uçak gövdesinin %92'sini üretirken, ikinci programda iş payı, dış kanat yapısal parçaların ilave edilmesiyle %95'e çıkmıştır. Söz konusu proje 17 Ocak 2003 tarihinde başarı ile tamamlanmıştır (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.3.2.6. Cougar AS-532 Helikopteri

TAI ve Eurocopter (Fransa) arasında oluşturulan EUROTAI konsorsiyumu kapsamında, söz konusu firmalar 1997-2003 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı için 20, Kara Kuvvetleri Komutanlığı için 10 olmak üzere toplam 30 adet Cougar AS-532 Genel Maksat Helikopteri'ni ortaklaşa üretmiştir. Bu program, TAI'nin ilk döner kanatlı hava aracının üretim programı olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır (<http://www.tai.com.tr>).

İlk iki helikopter Fransa'daki EUROCOPTER tesislerinde üretilmiş olup, geri kalan 28 adedi ise TAI tesislerinde üretilmiştir. Söz konusu helikopterlerin motor, pal ve dişli kutusu hariç gövdesinin tamamı TAI tesislerinde üretilmiştir. Üretim, montaj, sistem entegrasyonu ve uçuş testlerini kapsayan program 27 Haziran 2003 tarihinde son helikopterin K.K.K.lığına teslimiyle başarı ile tamamlanmıştır (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.4. TAI'de Yürütülen Modernizasyon ve Sistem Entegrasyonu Çalışmaları

TAI'nin ana faaliyet alanları arasında Türkiye ve bölgedeki diğer ülkelerin envanterinde bulunan sabit ve döner kanatlı askeri ve ticari hava platformlarının modernizasyon, modifikasyon ve sistem entegrasyonu programları ile satış sonrası hizmetleri de bulunmaktadır. Bunlar arasında: Hv.K.K. F-16'larının elektronik harp

ve yapısal tadilatları, S-2E Deniz Karakol Uçakları'nın Yangın Söndürme Uçağı'na dönüştürülmesi, CN-235 uçağı ve Black Hawk Helikopteri'nin Özel Kuvvetler için modifikasyonları, Cougar AS-532 helikopterin modernizasyonu, S-70 helikopterin kokpit modifikasyonu, CN-235 platformlarının Dz.K.K. ve S.G.K.'nin Deniz Karakol/Gözetleme görevleri için modifikasyonu ile Boeing 737-700 uçağının Havadan Erken İhbar ve Kontrol Uçağı'na (HİK) dönüştürülmesindeki yapısal tadilatları ile sistem entegrasyon faaliyetleri bulunmaktadır(Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.4.1. Havadan Erken İhbar ve Kontrol (HİK) Uçağı – “Barış Kartalı”

Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM) ile Boeing firması arasında B737-700 tipi Havadan Erken İhbar ve Kontrol Uçağı'nın (HİK) tedarikine yönelik imzalanan sözleşme, 23 Temmuz 2003 tarihinde ile yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin son yıllardaki en büyük savunma projelerinden biri olan “Barış Kartalı” projesi çerçevesinde Türkiye, Amerikan Boeing firmasından dört adet (artı iki isteğe bağlı) B737 tipi HİK uçağı ve bir adet Yer Destek Sistemi satın alacaktır. HİK uçağına dönüştürülecek dört uçaktan ilkinin üzerinde yapılacak yenileme çalışmaları Boeing-Seattle tesislerinde gerçekleştirilecek olup, diğer üç uçak astar boyalı olarak TAI'ye getirilecektir. Uçakların tüm yapısal yenileme, entegrasyon, işlevsel test ve teslimat işlemleri TAI tesislerinde gerçekleştirilecektir. Söz konusu faaliyetlerin yanı sıra TAI, dört uçakta kullanılacak bazı parça ve donanımların imalat ve montajını da gerçekleştirecek olup, teslimat sonrası işlemlerle ilgili "Entegre Lojistik Destek" faaliyetlerinde de bulunacaktır. TAI, “Barış Kartalı” programı ile B737-HİK uçakları üzerinde mühendislik, imalat, entegre lojistik destek, bakım ve onarım kabiliyeti kazanılacaktır (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.4.2. Meltem II Projesi

Fransız THALES Airborne Systems (TAS) ile TAI arasında Aralık 2002'de imzalanan MELTEM II projesi sözleşmesi kapsamında, dokuz adet CN-235 uçağı, TAI ve Endonezya'nın IAE firması tarafından birlikte uygulanacak yenileme ile, altı adet Deniz Karakol (MPA) ve üç adet Deniz Keşif Uçağı'na (MSA) dönüştürülecektir. Söz konusu sözleşme Temmuz 2003'de yürürlüğe girmiştir. İlk prototip MPA uçağı Haziran 2004'de TAI'ye gelmiş olup, uçağın Dz.K.K.lığından

teslim alınması öncesi kalan muayene ve test çalışmalarına TAS, IAe ve TAI ekiplerinin katılımıyla devam edilmektedir. 2 Ağustos 2004 tarihinde TAI tesislerine gelmiş olan MSA uçağının ise test uçuşları tamamlanmış olup, muayene ve test çalışmalarına devam edilmektedir (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.4.3. Yarasa Programı

Özel Kuvvetler Komutanlığı'na ait Black Hawk helikopterlerinin modernizasyonunu içeren YARASA Programı'na ilişkin sözleşme Temmuz 2002'de imzalanmıştır. Mayıs 2003'de yürürlüğe girmiş olan sözleşmeler uyarınca, hem TAI'de, hem de İsrail'deki Elbit tesislerinde sistem geliştirme çalışmaları başlamıştır. İlk prototip teslimi için öngörülen süre 30 ay olup, projenin tamamının dört yıl içinde sonuçlandırılması planlanmıştır. YARASA Programı Aviyonik (Uçuş) Sistem Entegrasyonu (AVINT), Ek Yakıt Tankı Entegrasyonu (AFTI) ve Görev Destek Sistemi olmak üzere üç ana alt projeden oluşmaktadır. Black Hawk modernizasyon programı ile Özel Kuvvetler Komutanlığı'nın görev gereksinimleri modern operasyonel konseptlere uygun şekilde karşılanacak ve TAI, aviyonik sistem entegrasyonu başta olmak üzere, önemli kabiliyetler kazanacaktır (Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.4.5. Hedef Uçak Projesi

Hassas bölgeleri savunabilmek ve düşman uçağı, füze gibi tehditleri süratle bertaraf edebilmek için; hava savunma silah sistemleri ve kullanıcı personelinin, her an savaş durumuna hazır olmaları gerekmektedir. Ansızın beliren hava saldırıları karşısında tepki süresi kısıtlı olduğundan, başarılı bir savunmaya hazırlık, ancak süreklilik gerektiren eğitim ve tatbikatlarla sağlanabilmektedir. Bu tür eğitimlerde, insanlı uçağın çektiği hedefe, gerçek mermiyle yapılan atışlar; hem insan hayatı için risk teşkil etmekte, hem de büyük bir hazırlık ve yüksek maliyet getirmektedir. Bu olumsuzlukları ortadan kaldıran pilotsuz uçaklar, hedef fotoğrafı çekebildikleri gibi, kendileri de hedef teşkil edecek şekilde kullanılabilirlerdir. Bu sayede gerçek hava tehditlerini taklit edebilen hedef uçaklar, hava savunma personeli eğitimi ve yeterlilik değerlendirme faaliyetlerinde sağladıkları büyük esneklikten ötürü yaygın olarak kullanılmaktadır (<http://www.tai.com.tr>).

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin (T.S.K.) artan hava savunma eğitim ihtiyacından yola çıkarak, Milli Savunma Bakanlığı ile 1995 yılında ihtiyacın yurtiçi kaynaklardan karşılanmasına yönelik bir AR-GE programı başlatılmıştır. Program kapsamında: tamamen T.S.K. gereksinimlerinden hareketle, takip amaçlı "Keklik" ve atış amaçlı "Turna" hedef uçak sistemi prototipleri tasarlanarak üretilmiş ve Temmuz 1997'de sistemlerin AR-GE kabulü yapılmıştır. MSB ile 29 Aralık 1999 tarihinde imzalanan iç tedarik sözleşmesi kapsamında; sistemler, gereksinimleri yerine getirecek şekilde geliştirilmiş, kullanıcı eğitimleri verilmiş ve "Keklik" sistemi Ocak 2001'de, "Turna" sistemi ise Ekim 2001'de teslim edilmiştir. Sistemler halen, K.K.K. ve Hv.K.K. envanterlerinde servis vermekte olup, satış sonrası destek faaliyetlerine devam edilmektedir. Geliştirme aşamasında; hedef uçak sistemleri ile değişik tarihlerde gemi platformlarından ve karadan yönetilen test ve gösteri uçuşları yapılmış, çeşitli silahlarla takip ve muhtelif kalibrelerde mermilerle uçaksavar atış görevleri yerine getirilmiştir (Havacılık Sanayi, 2005).

Ayrıca, TAI'nin TÜBİTAK-BİLTEN ile ortak çalışması kapsamında, Turna'ya takılan fotografik kamera ile çekimler yapılmaya başlanmıştır. Standart Atış Hedef Uçağı Turna/S'nin; TSK envanterinde de kullanımıyla birlikte, önemli bir uçuş verisi oluşmuştur (<http://www.tai.com.tr>).

İHA sistemleri gelecek yönelimi ve TSK kullanımından gelen geri bildirim; yeni nesil bir hedef uçak sistemi Turna/G'nin geliştirilmesine öncü olmuştur. Bu sistem; yüksek seviyede otonomluk ve güvenilirliğe, iyileştirilmiş yanılabilirliğe ve modüler faydalı yük uygulamaları için daha fazla hacime sahiptir. Turna/G tipinde ayrıca değişen ihtiyaçlara göre adapte olabilmek üzere: motor, pervane, servo gibi bileşenlerin alternatifleri de platforma dahil edilmiştir (Havacılık Sanayi, 2005).

Turna için belirlenen ve gerçekleştirilen görevler (<http://www.tai.com.tr>):

- (1) Radar ya da elle kumandalı namlulu uçaksavar toplarıyla hedef uçağa ya da 150m'lik bir kabloyla çektiği manşa (hedef) doğrudan atış,
- (2) Radar ve optik güdümlü uçaksavar füzeleriyle doğrudan atış,
- (3) Isı güdümlü füzelerle doğrudan atış,
- (4) Uçak üzerine monte edilmiş ya da yalnızca Turna'ya özgü, hedef manşa tutturulmuş skor kaydedici ile vuruş şaşmasını ölçmek ve bunu telemetre ile yere iletme.

Keklik için belirlenen ve gerçekleştirilen görevler (<http://www.tai.com.tr>):

- (1) Hedef uçağın namlulu uçaksavar toplarıyla izlenmesi,
- (2) Hedef uçağın radar güdümlü uçaksavar toplarıyla izlenmesi,
- (3) Hedef uçağın ısı güdümlü füzelerle izlenmesi,
- (4) Turna Hedef Uçağı pilotlarının eğitilmesi.

6.2.4.5. A400M Programı

TAI, Avrupa Hava Kuvvetlerinin gelecek nesil taktik-lojistik hava nakliye ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla geliştirilen “Geleceğin Büyük Nakliye Uçağı” (A400M) projesinin tasarım ve fizibilite çalışmalarına, Airbus Military S.L. ortağı olarak yedi Avrupa ülkesiyle birlikte, projenin başlangıcından itibaren ülkemizi temsilen “Milli Sanayi Kuruluşu” olarak katılmaktadır. Türk sanayisinin Avrupa havacılık sanayisine entegrasyonu yönünde atılan en önemli adımı oluşturan A400M projesine ilişkin sözleşme 27 Mayıs 2003 tarihinde Almanya-Bonn’da imzalanmıştır. Yedi kurucu müşteri ülkenin katıldığı A400M tasarım, geliştirme ve imalat projesi çerçevesinde toplam 179 uçak (Almanya: 60, Belçika: 7, Fransa: 50, İngiltere: 25, İspanya: 27, Türkiye: 10) üretilecektir. Program uyarınca ilk test uçuşunun 2008’de, ilk teslimatın ise 2009 yılında yapılması planlanmıştır (<http://www.tai.com.tr>).

A400M, Türk havacılık sanayisinin tasarım, geliştirme, üretim ve satış sonrası destek süreçlerinin tümünde yer alacağı ve tasarım telif haklarına sahip olacağı ilk küresel ölçekli proje olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Proje aynı zamanda ülkemize ve havacılık sanayimize teknolojik birikim, katma değer, istihdam ve ihracat potansiyeli bakımlarından büyük katkı sağlayacak ve Türk savunma sanayisinin dünya çapındaki diğer ortak tasarım ve geliştirme projelerinde yer almasına öncülük edecektir (Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.4.6. Türk İnsansız Hava Aracı (TİHA) Programı

TAI; kuruluşundan itibaren tamamlanan ve devam eden imalat, modernizasyon, tasarım, analiz, geliştirme, test, bütünleştirme ve mühendislik çalışmaları ile 14 yıldır yürütmekte olduğu İnsansız Hava Aracı (İHA) projelerinden kazandığı bilgi birikimi ve deneyimler yardımıyla, herhangi bir göreve yönelik bir İHA sistemini, platform

tasarımı dahil olmak üzere en kısa sürede geliştirerek tüm alt sistemlerini entegre edebilme kabiliyetine sahiptir (<http://www.tai.com.tr>).

Bugün gelinen aşamada bir seri özgün İHA'nın tasarım, üretim ve test aşamaları başarı ile tamamlanmıştır. Ayrıca TAI tarafından geliştirilerek üretilen mevcut ürünlerde, ihtiyaç sahibinin gereksinimleri doğrultusunda, tüm değişiklik ve uyarlamalar büyük bir esneklik içinde yapılabilmekte ve geri besleme döngüleriyle, kullanıcının ihtiyaç duyabileceği herhangi bir görev karşılıklı işbirliği içinde cevaplanabilmektedir (Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.4.7. Zirai İlaçlama Uçağı (ZİU)

TAI tarafından tasarım ve üretimi gerçekleştirilen ilk insanlı özgün uçak projesi olan ZİU prototipinin uçuş testleri başarıyla gerçekleştirilmiştir (<http://www.tai.com.tr>).

6.2.4.8. TAI'nin Diğer Sektörler İle İşbirliği

TAI'nin faaliyetlerine F-16 gibi bir yüksek teknoloji ürününden başlamış olması imalat ve yönetim sistemlerinin bu ürünün hassas gereksinimlerine göre tesis edilmesini sağlamıştır. Altyapısı zaman içerisinde başka savunma ve sivil sanayi sektörlerini destekleyecek eğitim, kalibrasyon, yönetim bilişim sistemleri tasarımı, yazılım geliştirme, danışmanlık hizmetleri ve son derece hassas toleranslı parça imali konusunda yeni iş olanakları yaratmıştır. Bilişim teknolojileri alanındaki yazılım ve danışmanlık hizmetleri aşağıda sunulmuştur (<http://www.tai.com.tr>).

- (1) Çevre Bakanlığı Ulusal Çevre Veritabanı
- (2) ERDEMİR (Temel Mali Sistemler)
- (3) Kızılay'ın Yeniden Yapılandırılması
- (4) Kredi Yurtlar Kurumu
- (5) Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü Taşınma ve Organizasyon Danışmanlığı
- (6) Park Holding
- (7) SSK (Bilgisayar Yazılımı ve Teknik Destek)
- (8) T.C. Devlet Demiryolları (Personel ve Bordro Sistem Otomasyonu)
- (9) Tapu ve Kadastro Bilgi Sistemi TAKBİS (Tapu Kayıtlarının Otomasyonu)
- (10) TASİŞ-Tasfiye İşleri Genel Müdürlüğü Otomasyonu

- (11) TSK/CALS Uygulamaları
- (12) TSK Kodlandırma Projesi
- (13) VEDOP-II Proje Danışmanlığı

6.2.5. Diğer Havacılık Sanayii Kuruluşları

1985 yılında Akıncı-Ankara'da TAI'nin temeli atılırken aynı yıl önemli bir gelişme olarak Eskişehir'de yine aynı ortaklar ile "TUSAŞ Türk Motor Sanayii" (TEİ) nin de temelleri atılmıştır. Bu çalışmalar iki yıl gibi çok kısa bir süre içerisinde tamamlanarak iki fabrika da üretime geçmiştir. Savunma Sanayi teşkilatının da gelişen bu çok geniş bütçeli teknoloji karşısında yeni bir düzene ihtiyaç duyduğu ortaya çıkmıştır. Türkiye'de atılan yeni ve modern teknoloji temelleri ile birlikte 1985 yılında "Savunma Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi" (SAGEB) kurulmuştur. Gerekli maddi destek için "savunma sanayiini destekleme fonu" (SSDF) oluşturulmuştur. Kurulduğu yıllarda Başbakanlığa doğrudan bağlı olarak çalışan idare daha sonra "Savunma Sanayii Müsteşarlığı" (SSM) adını alarak Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanmıştır. SSM bugüne kadar birçok önemli projenin hayata geçirilmesinde rol oynamıştır.

Ayrıca, Türk havacılık sanayiinin gelişimine katkısı olan ; 1980 yılında Askeri Elektronik Sanayii Ve Ticaret A.Ş. (ASELSAN), 1987 yılında Mikrodalga Elektrik Sistemler Sanayii A.Ş. (MİKES) ve 1998 yılında ise ROKETSAN kurulmuştur (Havacılık Sanayi, 2005).

Savunma Sanayii İmalatçılar Derneği, 1990 yılında MSB.lığı'nın teşvikleri ile Ankara'da 12 savunma sanayii firması tarafından kurulmuştur. Dernek; çeşitli yapıda firma ve kuruluşu bir araya getirmiş, dikey ve yatay koordinasyonla Türk Savunma Sanayii Mozağini pekiştirme gayreti ile, çeşitli etkinliklerde bulunmuş ve sektör problemlerinin çözümüne yardımcı olmuştur. Bugün, mevcut üye sayısı ile, bu sektörde faaliyet gösteren kuruluşların %98'ini çatısı altında toplayabilmiştir. Ayrıca yurt dışındaki EDIG (European Defence Industries Group) Avrupa Savunma Sanayii Grubu, NAMSA (NATO Maintenance and Supply Agency) NATO Bakım ve İkmal Ajansı ve WEAG (Western European Armament Group) Batı Avrupa Silahlanma Grubu ile irtibat sağlamaktadır (Havacılık Sanayi, 2005).

6.2.6. Türkiye’de Uzay Çalışmaları

Türkiye’de uzaya yönelik yürütülen çalışmalar sivil ve askeri olmak üzere iki alanda incelenmiştir.

6.2.6.1. Sivil Alanda

Türkiye’deki uzay çalışmalarının eşgüdümü günümüze kadar TÜBİTAK tarafından yapılmıştır. TÜBİTAK bu koordineyi Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)’nin 1990 yılında yayınladığı yazıya dayanarak kurduğu Uzay Bilim ve Teknolojileri (UBİTEK) komitesi aracılığıyla yürütmüştür. UBİTEK, 1993 yılında yayınladığı “**Türk Bilim ve Teknoloji Politikası (1993-2003)**” kapsamında, Türkiye uzay çalışmalarının hedeflerini ve önceliklerini belirlemiş, uzay teknolojisi konusunda izlenecek ulusal politikayı belirlemesi için de TÜBİTAK’ı görevlendirmiştir.

Türkiye’de bugüne kadar gerçekleştirilen uzay çalışmaları, belirlenmiş bir politika ile yönlendirilmediği için cılız kaldığı halde, uzay teknolojisindeki durumumuz sanıldığı kadar düşük düzeyde değildir. Bu alanda bazı önemli yatırımlar da gerçekleştirilmiştir. Halihazırda özel ya da kamu kuruluşları tarafından haberleşme, savunma, bilişim teknolojisi, ulaşım, bazı ürünlerin üretimi, ikincil ürünlerin tasarımı, bilgisayar yazılım sistemleri gibi alanlarda birikim kazanılmış olup, bu birikimin gelecek için iyi bir altyapı oluşturacağı değerlendirilmektedir. Türkiye’de 2000 yılına kadar uzay faaliyetlerini düzenleyecek bir yasa ve yetkili bir kurum olmaması nedeniyle, ülkemizin uluslararası platformda işbirliği imkanları kısıtlanmış, uzay çalışmaları içinde olabilecek devlet sanayi, akademik ve sivil kuruluşlar ile kullanıcılar arasında yeterli iletişim sağlanamamış, ilgili kurumlar yeteri kadar görev ve sorumluluk alamadığı için, bu alanda teknolojik bir altyapı oluşturulamamıştır. Bu fiili durum Milli Güvenlik Kurulu (MGK) tarafından tespit edilerek Türkiye’de uzay çalışmalarının kurumsallaşmasının önünü açacak Türkiye Uzay Kurumu (TUK) kurulması kararı alınmıştır. Bu şartlar altında dahi, Türkiye'nin uzaya yönelik olarak yürütülen faaliyetlere yıllık ortalama 50-60 MİLYON Dolar harcadığı belirtilmektedir. Bu rakam bugün ESA üyesi birçok ülkenin bu yöndeki harcamalarının üzerindedir, ancak belli bir hedefe yönelmediği için etkisiz görülmektedir (Uzay Çalışmaları,2005).

Türkiye uzaydan yararlanmaya; ilk olarak haberleşme ihtiyacını karşılamak amacıyla 1968 yılında İran ve Yugoslavya istasyonlarını kullanarak başlamış, 1979 yılında ilk uydu yer istasyonunun hizmete açılmasıyla devam etmiş, daha sonra haberleşmeyi İNTELSAT uydularından “transponder” kiralayarak yapmış, TÜRKSAT Milli Haberleşme Uyduları Projesinin 1994 yılında hayata geçmesiyle de ilk Türk uydusu olan TÜRKSAT-1B ve 1996 yılında da ikinci uydu TÜRKSAT-1C yörüngeye yerleştirilmiştir. Türkiye’yi uydu terminolojisi ile tanıştıran bu uydular, Avrupa-Türkiye-Orta Asya bölgelerini kapsamakta ve Ankara’daki Ana ve Yedek Yer Kontrol İstasyonları tarafından idare edilebilmektedir.

Modern yaşamın gereği olarak artan ihtiyacı karşılamak üzere Ocak 2001 yılında TÜRKSAT-2A uydusunu da uzaya gönderen Türkiye; bölgesinde önemli bir güç olduğunun bilincinde olarak uydu kapsama alanlarını, Avrupa, Afrika, Orta Asya ve Orta Doğu coğrafyalarına kadar genişletmiştir. Yakın bir gelecekte araştırma uydularını da uzaya gönderecek olan Türkiye, sahip olduğu bu küçük uydu filosu sayesinde önemli bir potansiyel yakalamış ve bunu da İTÜ, ODTÜ ve TÜBİTAK gibi eğitim ve araştırma kurumlarının gayretleri ile artırma amacındadır.

6.2.6.2. Askeri Alanda

TSK, Türkiye’de uzay araştırmalarının sorumlu bir birim olmadığı ve koordinesiz yürütüldüğü zamanlarda dahi çeşitli uzay faaliyetlerinde bulunmuştur. TSK, gelişen/değişen hareket ortamına ve envantere yeni giren silah sistemlerinin uzay bağlantılı çalışmasına bağlı olarak zorunlu açılımlarda bulunmuştur. Halihazırda ise, TUK’un kurulma görevini üstlenmiş ve TUK Kanunu hazırlığını Hava Kuvvetleri Komutanlığı koordinesinde yürütmektedir.

Türk Hava Kuvvetleri uzay çalışmaları konusunda, üzerine düşen sorumluluğun farkında ve bu yöndeki kararlılığı ile askeri alanda arzulanan seviyeye ulaşmak için gereken çabayı sarfederken, mevcut canlılığı ile diğer kesimlere de öncülük edebilecek durumdadır. Bu amaca hizmetle Hv.K.K.lığı, Türkiye'nin devlet olarak uzaya ilişkin politikasını belirlemesine ve uzay faaliyetlerinin tek bir merkezden yönetilerek gerekli etkileşimin sağlanmasına hizmet edecek bir "Uzay Ajansı" teşkilatı kurulmasına yönelik çabalara önemli katkılar sağlamaktadır. Bunun yanında, Hv.K.K.lığı çeşitli bilgi toplama unsurları aracılığıyla, bilgilenme ve uzay

teknolojileri konusunda bir bilgi bankası oluşturma süreci içerisinde. Bu kapsamda, uzay konusunda etkinlik gösteren kuruluşlar ile yakın temas içinde bulunmaktadır. Ayrıca, Hv.K.K.lığının eğitim, araştırma, uydulardan TSK görevlerinin daha etkin bir şekilde yerine getirme amacıyla yararlanma, kendi özgün kabiliyetlerini oluşturma, uzaya astronot gönderme gibi TUK stratejisine aktarılacak hedefleri de bulunmaktadır. Ayrıca, TSK'nin görevini üstün bir performansla yerine getirmesine yönelik olarak, bütün kuvvetleri kapsayacak şekilde, uzay ortamında kazanılması gereken kabiliyetlere ilişkin ARGE çalışmaları başlatılması planlanmaktadır.

6.2.6.3. Birinci Uluslararası Uzay Sempozyumu

Uzayın önemi ve sağladığı faydaları kavrayan dünya genelindeki birçok ülke bu alanda yatırımlar yapmış ve bu ortamdan askeri ve sivil alanlarda önemli ölçüde yararlanmaya başlamışlardır. Ülkemizde de bu konuda birçok kuruluşumuzun bir hareketlilik içine girmekte oldukları bilinmektedir (Uzay Çalışmaları,2005).

Böyle bir ortam içerisinde, ülkemizdeki mevcut potansiyelin tespiti, konunun ülke gündemine taşınması, bu konuda belli birikim ve kabiliyete sahip kuruluşlar arasındaki işbirliği ve etkileşim olanaklarının artırılması amacıyla çalışmalara başlanmış ve TUK'un kuruluş kararından sonra ilk adım olarak, Hv.K.K.lığı tarafından 30-31 Mayıs 2001 tarihlerinde Ankara'da 1nci Uluslararası Uzay Sempozyumu icra edilmiştir. Türkiye'den uzay konusunda faaliyet gösteren kamu kuruluşları, üniversiteler ve yurt dışından bu konuda ilerlemiş ülkelere konuşmacıların katılımı ile "Uzay Çalışmaları ve Türkiye'nin Potansiyeli" nedir? konularının görüşüldüğü sempozyum, yüksek katılım ile başarılı geçmiş ve Türkiye uzay çalışmalarının kurumsallaşması yönünde önemli bir adım atılmıştır.

7. TÜRKİYE’NİN DIŞ YARDIM ALMA DENEYİMİ

Yaşı kırkın üzerinde olanlar 1974 Kıbrıs Barış Harekatından sonra Türkiye’nin askeri, ekonomik ve politik alanlarda maruz kaldığı yoğun ambargo dönemini hatırlayacaklardır. Her konuda uzayan kuyruklar, adeta karne ile alışveriş yaparcasına kısıtlı miktarda alınabilen gıda maddeleri, belki de en önemlisi yurt savunması gibi önemli bir görevi üstlenen Silahlı Kuvvetlerin yedek parça ve teknik donanım eksiklikleri yüzünden kullanılamama riski ile karşı karşıya kalan silah araç ve gereçleri. Tabi ki bu konuda belki de en çok etkilenen sivil ve askeri hava unsurları.

Bundan 70-80 yıl önce havacılık konusunda yabancı devletlerle rekabet edebilecek cesareti gösteren, “İstikbal göklerde” öngörüsü ile adeta geleceğe ışık tutan bir başlangıç neden bu hale gelmişti? Neden havacılık konusunda kendi kendine yeten, teknoloji üreten, dünyada söz sahibi bir ülke olmak yerine teknoloji satın alan ve sadece kullanıcı konumunda bağımlı bir ülke haline geldik. Tabi yapılan güzel girişimlere haksızlık etmemek gerektiğini düşünmemek elde değil. Ancak acaba havacılık konusunda bulunduğumuz konum Ulu Önderin işaret ettiği nokta mıdır? Bundan 70-80 yıl önce havacılık konusunda yabancı devletlerle rekabet edebilecek cesareti gösteren, “İstikbal göklerde” öngörüsü ile adeta geleceğe ışık tutan bir başlangıç acaba layık olduğu yerde midir? Bunun değerlendirmesini yapabilmek için tüm alanda hızlı değişikliklerin yaşandığı İkinci Dünya Savaşı’nın hemen sonrasında yaşanan gelişmelerin iyi irdelenmesine ihtiyaç vardır.

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde dört tip ekonomik sorunla karşı karşıya kalmıştır.

(1) Ekonomiyi ihracat mallarındaki yeni ve düşük fiyatlara göre yeniden ayarlamak,

(2) Beliren Sovyet tehdidine karşı silahlı kuvvetlerini savaş dönemi düzeyinde tutarken, ekonomisini modernleştirmek ve yeni faaliyet alanları açmak,

(3) Savaş dışı bir devlet olarak savaşın yol açtığı yıkımı ve modern silahların yeteneklerini gördükten sonra, mümkün olabilecek her kaynaktan yararlanılarak modası geçmiş silahlarını modernleştirmek,

(4) Özellikle çok partili parlamenter demokratik yaşama geçtikten sonra, yeni sistemin tek şansı olarak görülen yeni endüstri projelerinin finansmanını sağlayacak ek ekonomik kaynakları yaratmak ya da bulmak (Sander,1998,91).

Üstelik, yeni dönemde siyasi partiler seçilebilmek ve seçildikten sonra daha yüksek yaşam standardı yolundaki sözlerini tutarak, yeniden seçilmek için seçmenlere büyük vaatlerde bulunmakta ve bunları gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar (Sander,1998,91).

Türkiye'nin yeni önderleri bu önemli sorunları hem de kısa sürede çözebilmek için dış yardımlardan ve uluslararası borçlardan başka seçenek bulamadılar. Bu Türkiye'nin ekonomisini geliştirmek ve ülkenin savunmasını güçlendirmek yolunda temel yaklaşım olarak benimsenmiştir.

7.1. Siyasal ve Ekonomik Sonuçları Bakımından Dış Yardımlar

Ülkeler arasında mali ilişkilerin her geçen gün daha da artmakta oluşu, devletler arasındaki karşılıklı bağımlılığı sürekli artıran önemli gelişmedir. İhracatın devletler arasında artması, yabancı yatırımların çoğalması, üretim ve tüketimin dünya ölçeğinde gerçekleştirilmesi gibi gelişmelerin yanı sıra, bilgiye ilişkin ve teknolojik gelişmeler ile enformasyon ağlarının yaygınlaşması, devletler arasındaki karşılıklı bağımlılığı güçlendirici bir etki yaratmaktadır. Ekonomik düzlemde yaşanan bu türden ilişkiler, doğal olarak sistemde siyasal olarak karşılıklı bağımlılık ilişkilerini de beraber getirmektedir.

Karşılıklı bağımlılık ilişkisi kapsamında; devletler, dış yardımı dış politikalarında diğer devletlerin davranışlarını etkileme ve yönlendirme aracı olarak kullanmaktadırlar. Çünkü devletler, artık günümüzde mal ve hizmet değişimi noktasında birbirleriyle sürekli bir ilişki halindedirler. Hemen hemen bütün devletler bütün gereksinmelerini kendileri karşılayamamaktadır. Bazıları, hammadde ve enerji kaynaklarına gereksinim duyarken, bazıları da yeterli gıda üretimini kendi kaynaklarıyla gerçekleştirememektedir. Bazıları ise, teknolojik mallar konusunda diğer ülkelere bağımlı durumdadır.

Bugün az gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülke, gelişmelerini gelişmiş ülkelerin sağlayacağı dış yardımla ve bu ülkelerin kendi ülkelerinde yapacakları yatırımlarla gerçekleştirmeyi ummaktadır. Ancak şurası bir gerçektir ki, ekonomik

ilişkilerin dış politikada bir araç olarak kullanılması daha çok gelişmiş devletler açısından söz konusu olmaktadır.

İşte tehlike bu noktada başlamaktadır. Başlangıçta sizi rahatlatan bu yardımlar daha sonraları yardım sağlayan ülkelerin sizin üzerinizde bir baskı aracı haline dönüşmektedir. Sizi atıl hale getirmekte ve adeta felç etmektedir. Bu açıdan bakıldığında dış yardımların, yardımı alan ve veren ülke/ülkeler açısından ne anlam ifade ettiğini incelemekte fayda vardır.

7.1.1. Dış Yardımların Amaçları ve Sonuçları

Dış yardım, hem veren ülkeler hem de alan ülkelere yönelik amaç ve sonuçları olan, çift yönlü bir etkileşim süreci olduğundan ayrı ayrı ele alınması gerekir. Nasıl dış yardımı veren ülkelerin politikacıları bunlarla bir takım beklentileri gerçekleştirmeyi planlıyorlarsa, alan ülkelerin politikacıları da bunlardan bazı kazanımlar ummaktadırlar.

7.1.1.1. Dış Yardım Veren Ülkelerin Amaçları

II'nci Dünya Savaşından bu yana, ABD başta olmak üzere gerek Batılı sanayileşmiş ülkeler gerekse Doğu Bloku ülkeleri, az gelişmiş ülkelere ekonomik ve askeri yardımlar yapmışlardır.

Öncelikle veren ülkeler açısından dış yardımlar incelendiğinde, amaçlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir. Bunlar;

- (1) Kendi ulusal güvenliğini sağlamak,
- (2) İnsani bir takım yükümlülükleri yerine getirmek,
- (3) Ekonomik kazanç beklentileri,
- (4) Ulusal prestiji ve gücü arttırmaya yönelik etkisi dolayısıyla diplomatik ve siyasal kazanç sağlamak,
- (5) Alan ülkedeki siyasal istikrarın sağlanması,
- (6) Alan ülkenin iç veya dış politikasını kendi amaçları doğrultusunda değiştirmek,
- (7) İttifak üyesi olmayan bir ülkeyi kendi tarafına çekmek,
- (8) Küresel dış politika amaçlarının bu yolla gerçekleştirmektir.

Güvenlik yardımının temel amacı, alan ülkenin askeri gücünü artırmak, yardım veren ülkelerin dünyadaki stratejik hedeflerini ve bunların planlanmasını geliştirmektir. Bu kapsamda ki amaçları ise şunlardır :

- (1) Karşılıklı dayanışma içinde bireysel ve bölgesel planda güvenliklerine yönelik tehdiye karşı koymada dost ve müttefik ülkelere yardımcı olmak,
- (2) Kuvvetler arası standardı geliştirmek,
- (3) Yardımı veren ülkenin jeopolitik etkisini artırmak,
- (4) Diğer ülkelerin etkisini azaltmak,
- (5) Dünyadaki önemli hammadde kaynaklarından istifade etmek ve bunları korumak,
- (6) Yapılan satış sonrası yardım veren ülkeler açısından yedek parça ve gerekli hizmetleri satabilme imkanını yaratmaktır.

Devletler dış yardımları, ister güvenlik ister diplomatik olsun sonuçta bir siyasi amaçı gerçekleştirmek için vermektedir. Özellikle büyük devletlerin dış yardım programlarında bu daha açık bir şekilde görülmektedir. Savaş sonrası dönemde, Truman Doktrini çerçevesinde Türkiye ve Yunanistan'a yapılan yardımların temelinde, bu ülkelere yönelik Sovyet tehdidine karşı konulması amacını taşımıştır. Aynı şekilde, savaştan zarar gören Avrupa ülkelerinin yeniden imarını ve ekonomik kalkınmalarını hedefleyen Marshall Planı çerçevesinde yapılan yardımlarda da, bu ülkelerin güçlendirilerek komünizmin yayılması için uygun bir zemin olmaktan çıkarılması düşüncesi ağırlık taşıması oluşturmuştur (Kiriş,2002,58).

Savaş sonrasında verilen Amerikan yardımlarının, uluslararası istikrarı sağlamak amacıyla verildiği üzerinde durulmaktadır. Müttefik ülkelerle imzalanan ortak savunma anlaşmaları çerçevesinde, bu ülkelere askeri ve ekonomik yardımlar yapılmıştır. Uluslararası istikrarın sağlanmasının, ulusların kendi iç istikrarlarını sağlanmasıyla da doğrudan ilgili olduğundan, olası tehditlere karşılık verilen askeri yardımların yanında, bu ülkelerdeki siyasi ve ekonomik istikrarın sağlanması amacıyla da ekonomik yardımlar yapılmıştır. Bu çerçevede, II'nci Dünya Savaşı sonrasında yapılan Amerikan yardımlarında ekonomik kalkınma amacından ziyade, güvenliği sağlamak amacının daha önemli olduğu görülmüştür. 1960'ların başlarına kadar yapılan yardımların öncelikle Amerikan güvenlik politikalarını

gerçekleştirmek, ikili ve çok taraflı ittifak sistemlerini desteklemek amacıyla verilmiştir (Kiriş,2002,58).

İster ekonomik ister askeri olsun verilen bu dış yardımlar sonuçta, Amerikan ulusal çıkarları, diğer bir deyişle Amerikan düşünce ve politikaları doğrultusunda bir dünya oluşturulması amacına yönelik olmuştur. Bu çerçevede, soğuk savaş döneminde Türkiye, Yunanistan, İran, Pakistan ve Tayvan'a yapılan ekonomik ve askeri yardımlar anti komünist kampı genişletmek amacıyla verilirken bu belirtilen amaçları da içermiştir. Ancak, 1960'lardan sonra Amerikan yönetimi, gerek Kongre karşısında gerekse kamuoyu nezdinde bu yardımları savunma gücünü çekmiş ve bu defa da bu yardımların istikrarlı ve demokratik hükümetlerin artmasını sağlamak amacıyla verildiği üzerinde durulmuş ve istikrarlı ve demokratik hükümetlerin artmasının uluslar arası barışı ve işbirliğini arttıracakları ileri sürülmüştür (Kiriş,2002,59).

Ayrıca hemen hemen tüm yardım programlarında ulusal gücü artırma ve prestij elde etme kaygısı az da olsa bulunmaktadır. Dolayısıyla farklı amaçlarla verilen yardımlarda, veren ülkelerin amaçları ülkeden ülkeye değişebilmektedir. Örneğin Japonya ve İtalya'nın dış yardım programlarında ekonomik kazanç elde etme amacı daha fazla önde çıkarken, Almanya ve Kanada'nın hem insani hem de ekonomik kaygılarla dış yardım verdiği, Fransa'nın dış yardım programlarında ise, prestij ve güç elde etme unsurunun daha önemli olduğuna dikkat çekilmektedir. İngiltere'nin ise dış yardım programlarını İngiliz geleneklerinin kültürünün diğer ülkelere yayılmasını sağlamada kullandığı ifade edilmektedir. Bu son belirtilen unsur Amerika Birleşik Devletleri'nin dış yardım programlarında da gözlenmektedir. Yapılan ekonomik ve teknik yardımlarla, Amerikan düşünce ve davranış yönteminin ve sorunlara yaklaşım biçiminin diğer ülkeler tarafından da benimsenmesine çalışılmaktadır (Kiriş,2002,61).

Diğer taraftan, dış yardımlar ulusal gücü ve prestiji arttırırken aynı zamanda ülkenin diplomatik gücünü ve etkisini de arttırmaktadır. Örneğin, az gelişmiş bir ülkenin yöneticilerinin eğitimlerini ABD, Fransa veya İngiltere'de yapmış olması, bu ülkelerin bu insanlarla diplomatik ilişkilerinde daha kolay iletişime girebilmesini sağlamaktadır. Bunların yanında dış yardım ülkeler arasındaki etkileşimi arttırdığı için de diplomatik ilişkilerin gelişmesine yol açabilmektedir. Çünkü, dış yardımlar

konusulurken başka sorunlar da gündeme gelebilmekte, bu esnada taraflar arasında karşılıklı güvene dayanan daha samimi bir ilişki kurulabilmektedir. Ayrıca dış yardım veren ülkeler, bunu doğrudan birtakım diplomatik hedeflerin gerçekleştirilmesini (örneğin bunun karşılığında belli askeri üslerin açılması veya belli konularda destek istenmesi gibi) sağlamak amacıyla kullanabilir.

ABD'nin genel olarak yabancı ülkelere niçin askeri yardım yaptığı ABD Kongre Raporunda şu şekilde açıklanmıştır (Sander,1998,120);

(1) Yardım verilen ülkelerdeki Amerikan üslerinin, NATO ve CENTO gibi ortak güvenlik anlaşmalarının korunması ve yürütülmesi,

(2) Bu ülkelerden sağlanan stratejik hammaddelerin ABD'ne akışının sürdürülmesi,

(3) Bağlaşık devletlerin askeri gücünün artırılması,

(4) Yardım alacak ülkenin, ABD'nin bölgedeki politikası açısından taşıdığı önem. Askeri yardımın ana politikası ise, böylece sağlanacak güvenliğin en ucuz biçimde gerçekleşmesidir.

Türkiye, 1947'de "Truman Doktrini" ile başlayıp, 1960'lı yılların ortalarına gelinceye dek, yukarıda belirtilen amaçlara ve bu amaçlara varmak için izlenen ana politikaya tam anlamı ile uymuş; böylece, Ortadoğu'da ABD'den en çok yardım alan devlet durumuna gelmiştir (Sander,1998,121).

7.1.1.2. Dış Yardım Alan Ülkelerin Beklentileri ve Yardımın Etkileri

Alan ülkeler açısından bakıldığında, dış yardımın öncelikle ekonomik gereksinim amacıyla alındığı, ancak bazı istisnalar dışında istenen sonuçları sağlamadığı ortaya çıkmaktadır. Dış yardımı alan ülkelerdeki özellikle yerli sermaye ve vasıflı insan gücü yetersiz ise, alınan dış yardımlar beklenen olumlu etkiyi yapmamaktadır. Çünkü bu yardımlar, az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınmalarına yardımcı olmazken, bu ülkeleri hem dış kaynaklara bağımlı hale getirmiş hem de bu ülkelerdeki gelir dağılımının daha da bozulmasına yol açmıştır.

Dış yardım alan ülkeler, bunu ekonomik kalkınma amacıyla aldıkları gibi, dış borç geri ödemelerinde kullanmak amacıyla da alabilmektedirler. Çünkü, az gelişmiş ülkelerin dış borçları artarken dış borç geri ödeme kapasitelerinin aynı oranda

artmaması, bu ülkeleri giderek borç ödemek için dış kaynak arayan ülkeler durumuna düşürmüş hatta dış borç yükündeki bu yükseliş, bir çok gelişmekte olan ülkeyi zaman zaman borçlarını ödemeyecek duruma getirmiştir.

Dış yardım alan ülkeler, bazen yardımı eski bağımlı olduğu ülkeden kurtulmak amacıyla ya da ulusal güvenliğini sağlamak amacıyla da alabilirler. Nitekim, herhangi bir güçlü devletten yardım alan ülke, karşı karşıya olduğu güvenlik sorununu bu şekilde çözmeyi amaçlayabilir. Kaldı ki, veren ülkenin de dış yardım verdiği ülkenin güvenlik sorunları karşısında daha duyarlı ve sorumlu davranması söz konusu olabilmektedir. Dolayısıyla, askeri ve ekonomik yardım alan ülke, bununla bir taraftan askeri ve ekonomik modernizasyonunu gerçekleştirmeyi amaçlarken, bir taraftan da üçüncü ülkeler karşısında güçlü bir ülkenin askeri ve diplomatik desteğini sağlamayı amaçlamaktadır.

Dış yardımların alan ülkenin ekonomik kalkınmasında beklenen etkiyi yapmamasının önemli nedenlerinden biri de, çoğu zaman yapılan yardımların ülkenin gereksinim duyduğu dış kaynağın oldukça küçük bir kısmını karşılaması ve dış kaynak sorununu bütünüyle çözememesidir. Ancak, yeterli dış yardımı alan ülkelerin de istenen kalkınma düzeyini yakalayamamaları, genellikle alınan kaynakların verimli ve etkin kullanılmamasından kaynaklanmaktadır.

Dış yardımlar, ülke içi tasarruf eğilimini azaltabilmekte ve ülkeyi dışa bağımlı hale getirebilmektedir. Sınırlı yatırım imkanlarına sahip olan azgelişmiş ülkelere giren yabancı sermaye, yatırım yapma isteğini ortadan kaldırarak bu eğilimin azalmasına yol açmaktadır. Ayrıca içerde talep edilen ürünleri, bu yabancı kaynaklarla ithal etme imkanına kavuşan ülkede tasarruf eğilimi doğal olarak azalmaktadır.

Dış yardımlar, halkın alışkanlıklarında ve motivasyonlarında hatta siyasal ve toplumsal kurumlarda yozlaşmalara yol açabilmektedir. Devamlı ve büyük miktarlarda yardım yapılan bazı ülkeleri, yapılan bu yardımlar yatırım yapmadan yaşama alışkanlığına sevk ettiği için neredeyse bir yerden sonra dilenci durumuna sokmaktadır. Bu yardımlar, aynı zamanda, yardımı alan ülkelerin kendi kendine yetme çabası içine girmesini de engellemektedir. Çünkü sürekli hale gelen bu dış kaynak ülkedeki girişimcilerin yatırım yapma isteğini de ortadan kaldırmaktadır.

Dış yardımların ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etki yapmamasının bir nedeni de, genellikle yardımların veriliş koşullarıyla ilgilidir. Çoğu yüksek faizli ve kısa vadeli olan bu yardımlar belli koşullara da bağlanabilmekte, nerede ve nasıl kullanılacağı veren ülkeler tarafından belirlenmektedir. Bazen, veren ülkeden belli malların alınması amacıyla veya yürütülen projenin veren ülke girişimcileri tarafından yapılması gibi koşullarla verilen dış yardımların, doğal olarak verimli ve etkin kullanılması mümkün olmayabilmektedir.

Dış yardımların bir diğer olumsuz tarafı ise yardım alan ülkeyi bunu veren ülkenin etkisine açık hale getirmesidir. Bu etkileme düzeyinde kalabileceği gibi, işlere karışma ve hatta müdahale noktasına kadar da gelebilmektedir. Etkileme genellikle tek taraflı olabileceği gibi karşılıklı da olabilir. Ancak, alan ülke ile veren ülke arasındaki güç ilişkisinin genellikle eşit olmamasından dolayı, bu etki çoğunlukla tek taraflı işlere karışma ve müdahale biçiminde olmaktadır.

Teknik yardımlar ile belli bir projeye bağlı olarak verilen yardımların işlere karışmaya daha uygun olduğu görülmektedir. Genellikle, eğitim, sağlık ve belli bir projenin yürütülmesi amacıyla verilen ve uzman insan gücü desteğini de içerebilen bu tür yardımlar, alan ülkeyi veren ülkenin karışmasına açık hale getirmektedir. Bu tür müdahale ve işlere karışma özellikle çok taraflı yardımlar ile uluslar arası kuruluşlar eliyle yapılan yardımlarda daha sık görülmektedir. Bu kuruluşlar sağlanan kaynağın uygun yerde harcanmasını denetlemek amacıyla özel komisyonlar oluşturmakta veya bünyesindeki uzman kadrolar aracılığıyla doğrudan alan ülkeyi denetlemekte ve çoğu zaman bu denetim sırasında alan ülkeye bir takım tavsiye ve yönlendirmeler söz konusu olabilmektedir.

7.2. Türkiye Açısından Soğuk Savaş Öncesinde Dış Ekonomik ve Askeri Yardımların Tarihi

Osmanlı Devleti, 1699 Karlofça Antlaşmasıyla Macaristan'ın büyük bir bölümünü yitirerek toprak kayıpları sürecine girmişti. Bundan sonraki iki yüzyıl, imparatorluğun uluslararası dengelerin yarattığı fırsatlar sayesinde ayakta kalabildiği dönemdir. Özellikle İngiltere, Fransa ve Rusya arasındaki çıkar çatışmaları, Osmanlı diplomasisine önemli bir hareket alanı bırakmaktaydı. Ekonomik bağımsızlık olanağı ortadan kalkmış olsa da, Avrupa'daki siyasal dalgalanmalar, Osmanlı yöneticilerine

en azından dayanacakları emperyalist devleti seçme şansı bırakıyordu (Wallach,1985,9).

Berlin anlaşmasından sonra, Osmanlı diplomasının denge politikasını uygulama koşulları ortadan kalkmıştı. Çünkü, Avrupa'da genel kanı, Osmanlı İmparatorluğu'nun yolun sonuna geldiği, dolayısıyla parçalanmasının kaçınılmazlığı doğrultusundaydı. İngiltere bile Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasından vazgeçmişti. Rusya'nın, Osmanlı toprakları üzerindeki yayılma politikası devam etmekteydi.

Tam bu dönemde Almanya kapitalist bir güç olarak tarih sahnesine çıkmış, hızlı bir sanayileşme sürecine girmişti. Hammadde ve pazar sorunu arttıkça, Bismark'ın statükoyu korumaya yönelik temkinli politikası yerini, II'nci Wilhelm'in Weltpolitik adı verilen yayılmacı politikasına bırakmıştı. Ancak bu dönemde, hemen hemen mümkün olan tüm topraklar sömürgeleştirilmişti. Dolayısıyla, Alman yayılması ancak farklı yöntemler uygulamakla gerçekleştirilebilirdi.

Bu ortamda, dayanacakları bir güç arayışı içinde olan Osmanlı yöneticileri Alman nüfuzunu kabullenmek zorundaydılar. Siyasi ortam, iki ülke arasındaki yakınlaşmayı mecbur kılmıştı. Doğal olarak, bu koşullardaki yakınlaşma, önemli ölçüde bağımlılık ilişkilerini de beraberinde getirmiştir.

7.2.1. I'nci Dünya Savaşı Öncesinde Durum ve Alman Yardımları

19ncü yüzyıl başında giderek zayıflayan Osmanlı ordusunun kendini toparlayabilmesi, çağa ayak uydurabilmesi için, II nci Mahmut tarafından Avrupalı uzmanlar getirmek istenmiştir. Osmanlı ordusunun yeniden yapılanma çalışmalarında kullanılmak üzere, eğitimci subay göndermeleri için, Temmuz 1835'de Fransa'dan girişimde bulunulmuş ancak olumsuz yanıt alınmıştır. 1835 sonlarında Prusya Krallığından olumlu yanıt alınmıştır. II nci Mahmut, Ocak 1836'da III ncü Wilhelm'den eğitimci olarak kullanılmak üzere 11 subay ve 4 astsubayı 3 yıl süreyle istemiştir (Wallach,1985,9).

Berlin Kongresinden sonra II' nci Abdülhamit, Almanya ile ilişkileri geliştirmek istemiştir. Bunun nedenleri ise; II'nci Abdülhamit'in İngiltere'nin güvenemediği politikasından çekinmesi, Fransa'yı küçümsemesi ve Almanya'nın uygulamakta kararlı olduğu panislawizm politikasının en güçlü destekçisi olarak görmesidir.

Ancak, Bismark'ın Avrupa'da denge siyaseti gütmesi ve Osmanlının ekonomik kalkınmasını tamamlayamamış, hammadde ve pazar arayışına girmemiş olması onu cazip olmaktan uzak tutmuştur. Ancak, Bismark'tan sonra dünya politikası uygulamaya başlayan Kayzern II nci Wilhelm, Osmanlı ile ilişkiye girerek ekonomik ve askeri kazançlar sağlamıştır. II nci Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilerini geliştirmesinde şunlar etkili olmuştur (Rathman,1982,71);

(1) Osmanlı toprakları, Alman ihraç sanayi ürünleri için geniş bir pazar niteliğinde idi,

(2) Stratejik konumda olan Osmanlı toprakları ile Almanya arasında karayolu bağlantısı kurulması ile İngiltere'nin deniz ablukası ortadan kaldırılıyor, hem de Almanya'nın Rusya ve İngiliz sömürgelerini kolayca vurmasını sağlıyordu,

(3) Türkiye, gönderilen Alman askeri uzmanları sayesinde, Alman sanayicileri, demiryolları ve silah bağlantılarına dayanarak, Türkiye'deki önemli noktaları denetim altında bulundurabilirdi,

(4) Zayıf ve yıkılmakta olan bir imparatorluk konumunda olan Osmanlı İmparatorluğu, Alman yardımı ve etkisi sayesinde kısa sürede ele geçirilebilirdi.

Bu amaçlar doğrultusunda Almanya, II nci Abdülhamit'in Osmanlı ordusu yeniden yapılanma çalışmalarında görevlendirilmek üzere 14 Temmuz 1880'de iki ülke arasında sözleşmeler uyarınca Osmanlı hükümeti, Osmanlı üniforması ve rütbesi taşıması koşulu ile bazı asker ve sivil uzmanları kadrosuna almayı kabul etmiş ve çok yüksek ücretler ödemeyi taahhüt etmiştir. Ayrıca, Osmanlı üniforma ve rütbe taşımalarına rağmen, Alman askeri caza kanuna tabi olmaları, sivillerin Alman kanunlarına tabi olmaları, Osmanlı aleyhine işlenecek suçlarda yaptırım sahibi olmamaları ve çok yüksek ücret ödenmesi ve Osmanlı bankasının kefil olması, ayrıca rütbelerinin bir üst rütbeye terfi olması uygulamaları ile Osmanlı İmparatorluğunun sadece Almanya ile iyi ilişkiler kurması, siyasi ve askeri destek alabilmesi uğruna çok aşırı tavizler verilmiştir (Özgüldür,1993,11).

Alman askeri heyetinin sayısı, I nci Dünya Savaşı başlangıcında 71 kişiye çıkmış, 1914-1918 yılları arasında subay, astsubay ve er toplamı 15.000 olmuştur. Savaş boyunca iki Alman zırhlısı Osmanlı donanmasına katılmış, ayrıca 100.000 vagon savaş malzemesi İstanbul'a gönderilmiştir. Parasal yardımlar ise 850 milyon Mark'a ulaşmıştır (Yılmaz,1993,36).

Almanya, Birinci Dünya Savaşına katılması için Osmanlının hazır olmamasına rağmen baskı yapmış ve silah yardımını kesebileceğini belirtmiştir.

7.2.2. 1923-1945 Arası Türk-Alman İlişkileri ve Almanya'nın Türkiye Ekonomisine Etkileri

İnci Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye-Almanya ekonomik ilişkileri 1933 yılından itibaren hızla artmış ve 1936 yılında en üst düzeye çıkmıştır. Nazi Almanya'sı, Türkiye'yi ekonomik açıdan giderek kendisine bağımlı kılma politikasını başarı ile uygulamış ve 1939 yılı başında Türkiye, neredeyse Almanya'ya bağımlı hale gelmişti. 1939 yılında Türkiye, toplam ihracatında Almanya'nın payı %50.86, toplam ithalatında ki payı ise %37.29 dur (Özgüldür,1993,151).

Türk-Alman ekonomik ilişkilerinin bu boyuta gelmesinde etkili olan hususlar şunlardır; birincisi, Türkiye-Almanya ticareti takas esası üzerine yürütülüyordu. Bu sayede Türkiye, satın aldığı mallar (özellikle pahalı sanayi ürünleri) için döviz ödemek zorunda kalmıyordu. İkincisi Almanya, Türk ihraç ürünlerine Avrupa'da en yüksek fiyatları veriyor ve (Türkiye'yi ekonomik açıdan ele geçirebilmek için) ihtiyacının çok üzerinde ithal ediyor, bunları diğer Avrupa ülkelerine ihraç edebiliyordu. Üçüncüsü, Almanya, hem Türkiye'deki büyük sanayi yatırımlarını finanse edip teknik yardımda bulunuyor hem de Türkiye'ye ağır sanayi ihtiyaçlarını karşılaması için, ucuz krediler temin ediyordu. Türkiye, 1939 yılı başında inşaat demiri, çelik, işlenmiş bakır, her türlü motorlu araç, ağır makineler ve ilaç ihtiyacının neredeyse tamamına yakın bölümünü Almanya'dan ithal ediliyordu.

1939 yılı başında ekonomik bağımlılıktan ötürü, Almanya'nın siyasal baskılarına maruz kalacağı ve dış politikasında bağımsız hareket edemeyeceğinden çekinen Türkiye, iki ülke arasındaki siyasi ilişkileri asgari düzeye indirmiştir. Böylece, Türkiye ekonomisindeki Alman üstünlüğünü ortadan kaldırıp, İngiltere ve Fransa ile ekonomik ilişkilerini (19 Ekim 1939 tarihli anlaşma gereği) geliştirme isteğinde idi. Ancak, Türk-Alman ilişkilerindeki bu duraklama, Türkiye'yi çok etkilemiştir. Almanya'ya tarımsal ürün ihracının neredeyse durma seviyesine gelmesi, üretimi Avrupa standartlarına uymayan ve sadece Almanya'ya satabilen Türk köylüsünü zor duruma sokmuştur. Tarımsal ürünler (diğer Avrupa ülkeleri satın almadığından) satılamamış ve üreticinin elinde kalmıştır. Ayrıca, Almanya'dan ithal

edilen makinelerin yedek parçaları sadece Almanya'da üretilbildiğinden bu durum da sorun yaratmıştır. Türkiye, Almanya'ya ekonomik açıdan böylesine bağımlı olmanın bedelini ödemeye başlamıştır ("Dışa Bağımlılık",1999,60).

Almanya, Türkiye ile ekonomik ilişkilerinden memnun kalmamış ve çok sert tepki göstermiş ve silah satışını yasaklamıştı. Ancak, savaş boyunca krom madenine ihtiyaç duyması, buna karşılık Türkiye'nin de müttefiklerinden (istediği boyutta) silah ve malzeme alamaması, tarımsal üretimin fazlasını satamaması sonucunda, 1940 yılı başında zor duruma düşmesine neden olmuş ve iki ülke ilişkileri tekrar canlandırmak zorunda kalmıştır. 31 Ocak 1940'da, ikili ticaret anlaşması yapılmıştır. İngiltere ise Türkiye'ye baskı yaparak ilişkilerin kesilmesini istemiş, Türkiye ise ihtiyacı olan ithalat ve ihracat isteklerinin karşılanmasını şart koşmuştur. Türkiye, Almanya ile 9 Ekim 1941 yılında Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması imzalamış ve bu anlaşma kapsamında 1943 yılından sonra Almanya, Türkiye'den krom satın alabilecek buna karşılık Türkiye'de savaş malzemesi ve endüstriyel madde ithal edebilecek konuma gelmiştir ("Dışa Bağımlılık",1999,60).

Sonuç olarak, Almanya bu dönemde, Türkiye'ye ekonomik alanda nüfuz ederek, ekonomik sömürge veya ekonomik uydu durumuna getirerek ekonomik etki alanı yaratmak istemiştir. Ancak Türkiye, I nci Dünya Savaşında olduğu gibi, ekonomik bağımlılığı siyasi ve askeri ittifaka dönüştürerek Almanya ile birlikte yeni bir savaşa sürüklenmemiştir.

7.2.3. Alman Yardımlarının Değerlendirilmesi

Askeri yardım alan devlet, bunun parasını öder ve kuramsal ve pratik olarak askeri heyetin çalışmasını sınırlayabilir ya da hizmetine son verebilir. Diğer taraftan, bir askeri yardım, daima politik bir iş ve belli bir politik bağlantı yükümlülüklerine bir öncelik tanımayı kabul eder. Böyle bir izlenim yaratmak, çoğu kez iki tarafın da çıkarına olmasına rağmen askeri yardımı sırf tarafsız bir ilişki olarak kabul etmek doğru olmaz.

Politik düşünceler, yani desteklenen ülkede az ya da çok kesin etki yapmak niyeti, eğitim görevleri için çok yetenekli ve uygun kişilerin seçilmesini zorunlu kıldığı halde, Almanya'dan eğitmen olarak gelen subayların böyle bir görevi kabul etmesinde kişisel niteliklerden çok, para hırsı ya da macera hevesi veya tek düze

çalışmaktan ve kendi ordusundaki yükselme olanaksızlığından kurtulmak gibi maddi hususlar ön planda gelmiştir.

Bu şekilde gönderilen eğitimci subaylar, desteklemeleri gereken ve gerçekten de desteklemek istedikleri Osmanlı Ordusu hakkında, çoğu kez hiçbir şeyi bilmeden, yaşam tarzını, adetlerini kavramadan, bir de ülkenin dilini bilmeden işe koyulmuşlardır. Esasen bu yaklaşım, hiçbir zaman yalnız Almanlara özgü bir durum değildir, aksine hiç kuşkusuz evrenseldir.

Alman ordusu, kendi askeri eğitimlerini, Osmanlı Devletinin ekonomik durumu, eğitim düzeyi, düşünce yapısı, iklimi, ordusunun olası görevleri gibi özel koşulları pek fazla hesaba katmadan aynen olduğu gibi uygulamaya çalışmıştır. Sonuçta bu uygulamalar, bazen Osmanlı ordusunu aşılamaya, bazen mantıksızlığa kadar varmış, eğitimci subayların körü körüne ve mekanik olarak aktardıkları önlemler, çoğu kez reforma tabi tutulan Osmanlı ordusu tarafından hiç anlaşılmamıştır.

Alman askeri heyetin görevlendirilmesiyle birlikte ekonomik çıkarlar da yavaş yavaş Osmanlı Devletine sokulmaya başlamıştır. Almanya, Osmanlı Devletini askeri yardımla politik bir amaç güttüğünden, işin başından itibaren belli bir ölçüde bağımlı hale getirmek niyetiyle, öğretmenler güvendikleri savaş gereçlerini ithal etmek istemişlerdir. Bir kere ithal edilmiş olan silah sisteminden vazgeçmek, çok karmaşık bir iştir. Askeri yardım yapan Almanya, silah sistemlerinden birinin kabulü yedek parça ithalini geliştirmeye katılmayı, karmaşık gereçlerin yardım yapan ülkenin uzmanları tarafından bakım ve korunmasını ve daha birçok şeyleri de beraberinde getirmiştir.

Osmanlı Devletinin ekonomik istilasını, Almanya'nın, müttefikinin ihracatında tercihli bir yer almak istemesine de neden olmuştur. Almanya, kendisine lazım olan hammaddeleri kendisi tarafından saptanacak koşullarla alacak duruma gelmiş, silah yardımını azaltıp çoğaltma yaparak, Osmanlı Devletini kendi koşullarını zorla kabul ettirecek bir duruma getirmiştir.

Sonuç olarak, başlangıçta sınırlı olan Alman askeri heyeti, zamanla koca bir gövde teşkil edinceye kadar daima yeni isteklerde bulunmuştur. Karmaşık savaş gereçlerinin gönderilmesiyle birlikte hiç olmazsa belli bir süre için hizmet ve bakım personelinin de gönderilmesi zorunlu olmuştur. Eğitimci subaylar, başlangıçtaki danışmanlık rollerinden yönetici rolüne geçmişlerdir. Gönderilen karmaşık savaş

araç ve gereçlerinin, personeli ile birlikte gönderilmesi gerekmiştir. Birinci Dünya Harbinde Türk hareket alanlarında cereyan eden olaylar, Türkiye'nin çöküşünü önlemek için Almanya'nın desteğini adım adım artırmak zorunda kalmış, ve 42 kişiyle başlayan Askeri Heyet, yaklaşık 25.000 kişinin kullanılmasıyla son bulmuştur.

7.3. Soğuk Savaş Döneminde Türkiye'nin Askeri ve Ekonomik Yardım Aldığı Ülkeler, Örgütler ve Yardımların Sistemleştirilmesi

1939 yılında savaşın başlamasıyla, Türkiye'de bir "buhran ekonomisi" devresi kendisini göstermiştir. "Savaş ekonomisi" devri de denilmekte olan 1939-1945 yıllarında, ortalama bir milyon üreticinin silah altında bulundurulması, üretim hacmini çok düşürmüştü, ithalat imkanları azalmış ve iç tüketim sınırlandırılmıştır. Savunma gücünü sağlamak amacıyla orduya alınmış bulunan büyük üretici kitle, aynı zamanda tüketici olduğu için devlete büyük bir mali yük olmuştur. Orduyu besleyebilmek için devletin başvurduğu çareler enflasyon akımını kuvvetlendirmiştir. Diğer taraftan, 1933'de başlayan ve ülke kalkınması için gerekli görülen yatırım faaliyetleri de durdurulmuş, 1939'da kabul edilen ikinci Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamaya konmamıştır. Yani bu devrede, üretim ve tüketim milli ihtiyaçları karşılayabilecek bir dengede tutulamamış ve kullanımdaki fazlanın emilmesi sağlanamamış, dolayısıyla da fiyatlar fazlasıyla yükselmiştir. Toptan fiyat endeksi (1938 yılı 100 kabul edildiği takdirde) 1944 yılında 459'a yükselmiştir. (Kiriş,2002,66).

Barış devresine ekonomisi çok zayıflamış olarak giren Türkiye'nin, bu devrede ana davalarından birisi, ekonomik kalkınma konusunu acilen ele almak ve bunu gerçekleştirmeye çalışmaktı. Fakat, üretimin arttırılıp, ihracat değerinin yükseltilmesi uzun zaman isteyen bir çözüm yoluydu. Türkiye'nin ihtiyaçları ise acilen çözümlenmesi gereken konulardı. Dolayısıyla, içerde alınan ve alınacak olan ekonomik ve mali tedbirlerle ulusal kaynakları ve olanakları geliştirme politikasına paralel olarak Türk hükümetleri dış kaynaklara döndüler, bu kaynaklardan faydalanma politikasını izlemeye başladılar.

Dış yardım ihtiyacını belirlerken, Türkiye'nin dayandığı gerekçe, yalnızca ekonomik problemlerle Türkiye'nin savunma ihtiyacı arasında mevcut olan yakın ilişki idi. Türkiye'nin, II'nci Dünya Savaşı'ndan hemen sonra maruz kaldığı Sovyet baskısına karşı hazırlıklı bulunması gereği ve 1950'lerin ilk yıllarında kesin olarak Batı ile işbirliğine giderek, savunmasını Batı savunması sistemi içinde ayarlamaya başlaması, ona ağır askeri masraflar yüklemiştir. Türkiye, uzun yıllar milli gelirinin büyük bir kısmını savunma gücüne harcamış, dolayısıyla bu kaynakları ekonomik alanlarda kullanması mümkün olmamıştır. Dış yardım ihtiyacına, kısmen, milli gelirin büyük bir oranının savunmasına ayrılmış olmasının yol açtığı tezi Türkiye Hükümetlerince benimsenmiş, dış yardım temini için girişilen görüşmelerde bu gerekçe kuvvetle tekrar edilmiştir. Diğer taraftan, ekonomik kalkınma ile savunma gücü arasındaki ilişki başka bir yönden de ele alınarak, Batı savunması içinde yer alan Türkiye'nin, hem milli savunmasını kuvvetlendirmesi hem de müşterek savunmaya katkıda bulunabilmesi için ekonomisinin gelişerek, savunmayı destekleyecek duruma gelmesi gereğine işaret edilmiştir. Başbakan Adnan Menderes, 1 Aralık 1953'de U.S. News and World Report dergisine verdiği bir mülakatta, "... Amerikan yardımının iktisadi sahada fazlalaşması, Türkiye'nin gelişmesini bir an evvel daha hızlandırmak suretiyle, onu kendisinden beklenen milli savunma gayretini tamamıyla destekleyebilecek bir seviyeye süratle ulaştıracaktır" demiştir (Kiriş,2002,68).

7.3.1. Truman Doktrini ve Türkiye

Türkiye'ye ciddi olarak yardımın gelmesi hareketi, Truman Doktrini yoluyla sağlanan askeri yardımlarla başlamıştır. Mart 1947'de Amerika Birleşik Devletleri başkanı Truman'ın, Yunanistan ve Türkiye'ye yardım yapılması için Kongre'ye sunduğu mesajı takiben, Amerikan Kongresi 22 Mayıs 1947'de, "Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Kanunu"nu kabul etmiş ve bu ülkelere 400 milyon dolarlık bir askeri yardım yapılmasını uygun bulmuştur. 12 Temmuz 1947'de Amerika Birleşik Devletleri ile Türkiye arasında Ankara'da imzalanan "Türkiye'ye yapılacak Yardım Hakkında Anlaşma"ya uygun olarak, Türkiye'ye askeri yardım gelmeye başlamıştır (Tunçkanat,2001,135).

Truman Doktrini yardımları, tamamıyla askeri amaçlarla verilmiş ve kullanılmış olmakla beraber, dışarıdan alınan yardımlar konusunda ilk ciddi ve büyük çapta örneği teşkil etmekteydi. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün 23 Mayıs 1947'de, Amerikan Milletine Mesajında “..... Bu yardım, Türkiye'ye zaruri normal müdafaa malzemesinin bir kısmını temin suretiyle, harp neticesinde düşmüş bulunduğumuz iktisadi güçlüklerin kısmen telafisinde de ferahlatıcı bir amil olacaktır” diyerek, belirttiği gibi Truman Doktrini ve diğer askeri yardımların uzun vadede ekonomik etkileri olacağı ümit edilmekteydi (Kiriş,2002,69).

Nitekim Amerikan Hükümeti de, Türk Hükümeti gibi askeri yardımları verirken, siyasi ve askeri gerekçelerin yanında ekonomik ve mali koşulları da göz önünde bulundurmaya çalışıyordu. Kongreye sunulmuş olan Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Kanunu Tasarısına yardımcı olmak üzere, Amerikan Dışişleri Bakanlığınca hazırlanıp 23 Mart'ta açıklanan belgelerde, büyük bir orduyu ayakta tutabilmenin neden olduğu ekonomik ve mali yükün, Türkiye'nin yıllık gelirinin hemen hemen yarısına eşit olduğu ve normal gelirlerle elde edilebilecek miktarı aşan yabancı dövize ihtiyaç gösterdiği belirtilmekteydi.

Savaş sonrası devresinde, Türkiye'nin ekonomik ilişkilerine giren yeni unsurun, yani ekonomik kalkınma için dış kaynaklardan yararlanma politikasının gösterdiği gelişmeleri incelerken, bu politikanın uygulamada esas hızını Marshall Planı ile aldığı görülmektedir.

7.3.2. Marshall Planı ve Türkiye

Savaş sonu devresine sadece Türkiye değil, bütün Avrupa ülkeleri ekonomileri perişan olmuş, sosyal düzenleri sarsılmış olarak girmişlerdi. Bu devrede baş gösteren siyasi hava içinde, Sovyet Rusya'yı, özellikle Avrupa için bir tehlike olarak gören Amerika Birleşik Devletleri yöneticileri, ancak Avrupa'nın ekonomik ve sosyal bünyesinin eski kuvvet ve enerjisini bulmasıyla tehlikenin önüne geçilebileceğine inanmışlardı. Bu inançla hareket eden Amerika Dışişleri Bakanı General George Marshall, Harvard Üniversitesi'nde 7 Haziran 1947'de yaptığı konuşmada, Avrupa ülkelerini bir araya gelmeye ve ortak bir plana göre birbirlerine bağlı, tek örgüt içinde toplu bir kalkınma hamlesi yapmaya davet etmiştir (Kissinger,2000,423).

Türkiye'nin mali yardım talep etmek üzere, 1945'den beri birçok defa Amerika Birleşik Devletleri'ne ve İngiltere'ye müracaat etmiştir. İngiltere'nin yardım yapamayacağını açıklamasından sonra Amerika Birleşik Devletleri, Truman Doktrini adı altında askeri yardım vermeye başlamış, fakat Türk ekonomisinin kendi kendini kurtarabilecek durumda olduğu gerekçesiyle ekonomik yardım vermemiştir.

Ancak, Amerika Birleşik Devletleri'nin askeri yardımı başlattıktan sonra bu yardımın Türkiye'nin ekonomisi üzerinde beklenildiği kadar ferahlatıcı etkisi olmadığı görülmüştür. Amerika Birleşik Devletleri'nden gönderilen malzeme için bir karşılık ödenmemekle beraber, bu malzemenin bakımı için her yıl önemli bir meblağ ayrılması gerekmiş ve sonuçta bütçedeki askeri harcamalarda büyük bir kısıntı yapmak mümkün olamamıştır. Bu yüzden de, ekonomik kalkınmaya ayrılacağı ümit edilen mali imkanlar gerçekleşmemiştir. Örneğin, 1949 yılı bütçesinin Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde müzakereleri sırasında, Amerika Birleşik Devletleri'nden alınmakta olan askeri yardımın sonucu olarak, Milli Savunma Bakanlığı bütçesinin 1948 yılı ödenekleri toplamından ancak 44 milyon lira indirmenin mümkün olduğu açıklanmıştır. Savaş biteli üç yıla yakın bir zaman geçtiği ve savaşa girmiş olan ülkeler ordularının büyük bir kısmını dağıtmış oldukları halde, Türkiye silah altı durumunu hala devam ettirmek zorunda kalmıştır. Diğer taraftan, ekonomik güçlükler daha da artmıştır. Ekonomik güçlüklerin en önemli ifadelerinden birisi, dış ticaret dengesinin aleyhe dönmesi olmuştur. 1938 yılı dışarıda tutulursa, 1947 yılında Türkiye'nin dış ticaret dengesi 1930'dan beri ilk defa açık vermiştir (Kiriş,2002,76).

Marshall Planını Türkiye'nin ekonomik kalkınması için bir araç niteliği gören Türk Hükümeti, Paris'te toplanan İktisadi İşbirliği Konferansına katılmış ve Marshall Planının öngördüğü işbirliği havası içinde kalkınma için ortak çabalarda bulunma arzusunu belirtmiştir. Türkiye'nin ekonomik durumu hakkında ayrıntılı bilgi verilmiş ve savaş sonunda hazırlanmış olan ekonomik kalkınma programını gerçekleştirmek için Marshall Planından 615 milyon dolarlık bir yardım istenmiştir.

Marshall Planı yardımları, bağış, kredi ve rüçhan hakkı tanınması, yani peşin parayla satış şeklinde olmuştur. Türkiye'ye tanınan rüçhan hakkının başlı başına bir yardım sayılmasının sebebi ise; bütün dünyada makine ve teçhizat için beliren talep, mevcut miktarın karşılayamayacağı kadar fazla olması nedeniyle, Marshall Planı

çerçevesi içine giren bütün ülkeler, özellikle makine ve teçhizatı, 1 Mart 1948'den itibaren Amerika Birleşik Devletleri'nden, ancak özel izin ile ithal edebilmişlerdir. Dolayısıyla, Türkiye'ye bu ithal hakkının tanınması bir yardım sayılmalıdır. Raporda, Türkiye hakkındaki tahminlere varılırken, Amerika Birleşik Devletleri uzmanları Avrupa İktisadi İşbirliği Komitesince hazırlanan ortak rapordaki tahminlere dayanmışlardır. Temmuz 1947'de Paris'te toplanan İktisadi İşbirliği Konferansı Koordinasyon Komitesinin sorularına, Türkiye tarafından verilen elverişli bilgi Türkiye'nin alacağı malzeme bedelinin peşinen ödeyebileceği izlenimini yaratmıştır. 16 Nisan 1948'de Paris'te, 16 ülke arasındaki işbirliği anlaşmasının imzalanmasından birkaç ay sonra, 4 Temmuz 1948'de, Ankara'da, Amerika Birleşik Devletleri ve Türkiye arasında Ekonomik İşbirliği Anlaşması imzalanmış ve ekonomik yardım başlamıştır.

7.3.3. Marshall Planı Yardımlarından Sonra Amerika Birleşik Devletleri ve NATO İttifakı Çerçevesinde Türkiye'ye Yapılan Yardımlar

Marshall Planı çerçevesinde, Amerika Birleşik Devletleri tarafından Avrupa'ya yapılan ekonomik yardımlar 1952 yazında sona ermiştir. Marshall Planının bitmesinden sonra, 1948 Ekonomik İşbirliği Anlaşması çerçevesi içinde, Amerika Birleşik Devletleri Türkiye'ye değişik isimler altında ekonomik yardım yapmaya devam etmiştir.

1953-1962 yıllarını kapsayan devrede dış yardım toplamı 819.7 milyon dolardır (bazı kaynaklara göre 1174.0 milyon dolar). Amerikan yardımları, Marshall Planı zamanında gösterdiği yıldan yıla artma hızını 1952'den sonra devam ettirmemiş, ilk birkaç yıl duraklamış ve hatta azalmıştır. 1950 yılı başlarında yatırımların büyük bir kısmını finanse eden Amerikan yardımları, 1956 yılı İktisadi Raporuna göre 1950 yılı ortalarında toplam yatırımların ancak % 10 kadarını finanse etmiştir. Amerikan yardımları, Marshall Planından sonra da esas olarak kredi ve hibe şeklinde izlemiştir. Marshall Planı uygulandığı yıllarda, daha ziyade kredi verildiği halde, 1952 ve ondan sonra, Türkiye'nin karşılaştığı ödeme dengesindeki güçlükler göz önünde tutularak hibe şekli tercih edilmiştir. Kredi şeklinde verilen yardımlar Türkiye'nin dış borçlarına geçirilmiş, hibe şeklindeki yardımların karşılığı olan milli para Merkez

Bankasına yatırılmıştır. Hibe yardımları, başlangıçta kalkınma konuları ile ilgili işlerin finansmanında ve teknik işlerinde kullanıldığı halde 1954 yılından itibaren doğrudan doğruya ithal mallarının finansmanında kullanılmıştır.

Marshall Planı yardımlarının sone erdiği 1952 yılından itibaren Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa'ya ve bu arada Türkiye'ye yardımlarını "Savunma Desteği" ilkesine göre yapmıştır. Amerika Birleşik Devletleri Ekonomik İşbirliği İdaresi, eksikliğini hissettiği ve yabancı dövizle alamayacağı malzeme, Avrupa'ya sağlandığında, Avrupa'nın kendi olanaklarını savunma gücüne yöneltebileceği düşüncesinden hareket ederek, ekonomik yardım ihtiyacını savunma ihtiyacına bağlamıştı. Karşılıklı Güvenlik Kanunu, Ekim 1951'de Amerika Birleşik Devletleri Kongresince kabul edilmiş ve buna göre Ekonomik İşbirliği İdaresinin yerini karşılıklı Güvenlik Ajansı adında yeni bir kuruluş almış, bundan sonraki ekonomik yardım programını savunma ihtiyacı açısından yürütmüştür. Bu kapsamda, yardımların mahiyeti ekonomik olmakla beraber, amacı askeri gücün artması ve korunması için ekonomik temelini kuvvetlendirilmesi olmuştur. Bu düşünceye uygun olarak 1952'den sonra, Türkiye'nin Amerika Birleşik Devletleri'nden aldığı yardımların büyük bir kısmı savunma desteği yardımları çerçevesinde yapılan hibe yardımlarıdır. Bu yardımlar da Türkiye'nin ithal kotalarına tahsis edilmiştir. İthal edilen malların satışlarından ele geçen ve karşılık Fonda biriken Türk Lirası geliri, esas olarak savunma masraflarında kullanılmak üzere ve karşılıklı anlaşma esaslarına göre Türk Hükümetinin istifadesine bırakılmıştır.

Önceleri belli bir proje ve programa mutlak olarak bağlanmadan verilen Amerika Birleşik Devletleri yardımları, 1960 yılında, Türkiye'de planlı ekonomi devresinin başlamasından ve özellikle 1962'den sonra kamu sektörünün veya özel sektörün hazırladığı proje veya programların ihtiyaç gösterdiği ithalatın finansmanı için verilmiştir.

ABD, 1961 yılından itibaren kendi politikası paralelinde, içerisinde Türkiye'nin de bulunduğu ülkelere, savunma ve güvenlik yardımı kapsamında, aşağıda belirtilen yardım programlarını oluşturmuştur (Harp Akademileri Yayınları,1999,95);

(1) Askeri Yardım Programı (Military Aid Program):

Dost ve müttefik ülkelerin savunma giderlerine katkı sağlamak amacıyla oluşturduğu yardım programıdır. Askeri eğitim dışında kalan mal ve hizmetlerin hibe

şeklinde verilmesi amaçlanmıştır. Hibe yardımlarının ABD ekonomisine giderek ağır yükler getirmesi nedeniyle azalmakta, Yabancı Askeri Satışlar (FMS-Foreign Military Sales) kredisi şeklinde uygulanmaya çalışılmaktadır.

(2) Askeri Eğitim ve Öğretim Yardımı (International Military Education and Training-IMET):

Uluslararası askeri eğitim ve öğretim programı kapsamında, ABD'nin ilgili eğitim kurumlarında yabancı ülke askeri öğrencilerinin eğitim ve öğretim yapılması imkanını sağlayan bir yardım programıdır. IMET programına dahil eğitimler hibe olarak veya bedelleri yabancı askeri satış (FMS) kredilerinden ödenerek verilmektedir.

(3) Ödünç Verme ve Kiralama (Lend-Lease):

Ödünç Verme (Loans), dış askeri satış finansmanı demektir. Kredi ve borç geri ödeme kolaylıkları dış ülke hükümetlerine, savunma malzemeleri ve eğitim hizmetleri satın almasına imkan vermek için sağlanmıştır. Bu kredili finansman programları, dış ülke hükümetlerine hibe yardımlarından nakit satın alımına geçişini kolaylaştırma için sağlanmış olan bir yardım programıdır.

(4) Askeri Yabancı Satışlar (Foreign Military Sales – FMS):

Dost ve müttefik ülkelerin savunma malzemeleri bakımı ve eğitim hizmetlerinin doğrudan ABD'den veya silah endüstrisinden peşin para ve piyasa faiziyle satın aldığı programdır. Her askeri satış programı için iki ülke arasında satışa bağlı olarak bir anlaşma imzalanır. Gerek Türkiye gerek diğer bazı ülkeler açısından en çok kullanılan ve günümüzde geçerli olan yardım kategorisi budur.

(5) Ekonomik Desek Fonu (Economic Support Fund-ESF):

Esnek fakat karmaşık yardımı olan ESF doğrultusunda, ABD'nin kendisi için belirli ekonomik, siyasi ve askeri öneme sahip ülkelere yaptığı bir yardım şeklidir.

(6) Güney Kanat Yardımı (SRA):

ABD'nin dış yardım kanununun (FAA) 516 ncı maddesine göre NATO'nun Güney kanadında bulunan ülkelere, savunma güçlerinin modernizasyonu amacıyla envanter fazlası savunma malzemelerini hibe yoluyla devredilmesi programıdır.

(7) Terörizme Karşı Yardım:

Her mali yıl, dünyada terörist faaliyetleri caydırabilmek amacıyla, güvenlik kuvvetlerinin yeteneğini artırmak üzere yapılan yardım programıdır.

(8) Gelişme Yardımı:

Bu yardım, uzun dönemdeki gelişme hedeflerini ortaya koyan fonksiyonel hesapları kapsar. Ekonomik Destek Fonu (ESF) dışında kalmak üzere bu hesapların içinde tarım, nüfus planlaması, sağlık, eğitim, insan kaynakları, enerji, seçilmiş faaliyetlerle ve çocuk geliştirme fonundan oluşmaktadır.

(9) Barış Gücü Harekatı ve Faaliyetleri:

BM Barış Gücü ve Gözlemciler olarak dost ülkelere ve uluslar arası kuruluşlara Barış Gücü Harekatı ve faaliyetlerine katkıda bulunmak amacıyla mali destek, çeşitli malzemeler, hizmetler ve diğer teçhizat ve ikmal maddeleri şeklinde yapılan yardımlardır.

Amerika Birleşik Devletleri yardımları içinde büyük yer tutan bir sınıf da tarım ürünü fazlalarının hibesidir. 480 sayılı Amerikan “Zirai Maddeler Ticaretinin Geliştirilmesi ve Yardımlaşma” kanunu çerçevesinde Amerika Birleşik Devletleri ile imzalanan anlaşma gereğince, 1954 yılından beri Amerika kendi ihtiyacından fazla olan tarım ürünlerinin bir kısmını Türkiye’ye vermekte, bunun bedelini Türkiye, Türk Lirası olarak Amerikan Hükümeti namına Merkez Bankasına yatırmaktaydı. (Arı,1999,319)

7.3.3. Konsorsiyum Yardımları

II’nci Dünya Savaşından sonra, geniş anlamda Türkiye’nin ekonomik ilişkileri ve dar anlamda aldığı dış yardımlar konusunda önemli bir gelişme, Temmuz 1962’de Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı çerçevesi içinde “Türkiye’ye Yardım Konsorsiyum”unun kuruluşudur. Nitekim, Devlet Bakanı Turhan Feyzioğlu bu olayı, 1 Ağustos 1962 tarihinde yaptığı basın toplantısında “Konsorsiyumun kurulması, Türkiye’nin hürriyet ve toplumsal adalet içinde kalkınma davasını gerçekleştirme yolunda atılmış en büyük adımlardan biridir” şeklinde nitelemiştir. Türkiye, girişmiş olduğu planlı kalkınma hamlesinin ihtiyaç gösterdiği dış yardımları sağlamak amacıyla, 1962 ilkbaharında, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatına başvurmuş ve uzun vadeli, ödeme koşulları kolay kredilere ihtiyacı olduğunu anlatmıştır. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı ile yapılan müzakerelerde Türkiye, yardım ihtiyacının plana, planın da ciddi hesaplara dayandığı ve planın gerçekleşmesinde dış yardımın büyük bir payı olacağını ileri sürmüştür. Bu teşebbüsler 1962 yaz

ortalarında olumlu sonuç vermiştir. Teşkilat konseyi, 10 Temmuz 1962’de planın dış finansmanının Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı vasıtasıyla sağlanması ilkesini kabul etmiştir. 31 Temmuz 1962’de de planın uygulanması için üye ülke ve kuruluşların yapacağı yardımları görüşecek ve yönlendirecek olan “Türkiye Yardım Konsorsiyum”u kurulmuştur (“Dış Yardımlar”,1977,466).

Konsorsiyuma 14 ülke katılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, Avusturya, Danimarka, Belçika, Fransa, İngiltere, İsveç, İsviçre, İtalya, Kanada, Lüksemburg, Norveç. Uluslar arası iktisadi ve mali kuruluşlardan katılanlar ise şunlardır; Uluslar arası Para Fonu, Uluslar arası İmar ve Kalkınma Bankası, Uluslar arası Kalkınma Birliği ve Avrupa Para Anlaşması. Konsorsiyum kanalıyla Türkiye’nin almakta olduğu dış yardımlar, mahiyetleri bakımından üç şekle ayrılmaktadır. Program kredileri, proje kredileri ve borç ertelenmesidir (“Dış Yardımlar”,1977,467).

Program kredileri; yedek parça ve hammaddelere ayrılmış ithal kotalarının finansmanı için Türk Hükümetinin emrine tahsis edilmiş kredilerdir. Program kredilerinin bir kısmının kullanılmasında, veren devlet tarafından hiçbir koşul ileri sürülmez. Türkiye, bunlarla istediği malı istediği memleketten satın alıp, kalkınma planında kullanmak istemektedir. Program kredilerinin büyük bir kısmı ise veren ülkeden yapılacak ithalatın bedelini ödemek üzere verilmektedir. Maliye Bakanlığı Konsorsiyum Dairesi tarafından 1963 ve 1964 yılları Konsorsiyum yardımları hakkında verilen rakamlara göre, üye ülkeler, bağlı kredi vermeyi tercih etmektedirler. Örneğin, 1963 yılında Konsorsiyum çerçevesinde Amerika Birleşik Devletleri’nin Türkiye’ye taahhüt ettiği 76 milyon doların tümü bağlı kredilerdir (“Dış Yardımlar”,1977,467).

Proje kredileri yeni kurulacak bir tesisin veya genişletilecek eski bir tesisin dış finansmanını karşılamak üzere verilen kredilerdir.

Bir kısım krediler de Türkiye’nin krediyi veren devlete olan borcunu ertelemekte olup “röfinansman kredileri” şeklindedir.

1963-1966 devresinde alınan dış yardımlar hakkında genel bir özetleme yapmak istersek, Konsorsiyum yardımları Türkiye’nin kalkınma hedeflerini tam olarak destekleyecek miktarı bulmamıştır. Toplam olarak istenen 1.312 milyon dolara karşılık 1.175,9 milyon dolar anlaşmaya bağlanmış rofinansman kredileri dahil ve

bunun da 963,2 milyon doları kullanılmıştır. Kullanılan miktarın hemen hemen yarısı, 456,5 milyon doları, proje ve röfinansman kredisi şeklindedir (Ankara Üniversitesi Yayınları,1977,482).

7.3.5. Türkiye'nin Aldığı  ok Taraflı Yardımlar

Türkiye, II nci Dünya Savaşından sonra ekonomik ilişkilerinde dış yardımlara ağırlık verirken, bunları temin etmek için sadece yabancı ülkelerden faydalanmakla yetinmemiş, iki taraflı yardımlara paralel olarak, çok taraflı uluslar arası mali ve ekonomik kuruluşların yardımlarına da başvurmuştur.

Türkiye'ye yardım veren uluslar arası kuruluşlar arasında; Milletler Arası Para Fonu ve Milletler Arası İmar ve Kalkınma Bankası başlıca yeri işgal etmektedir. Türkiye bu kuruluşlara 1947 yılında katılmıştır.

Türkiye, Milletler Arası Para Fonundan (IMF) ilk olarak 1948 yılında 5 milyon dolarlık bir kredi almıştır. 1948-1965 yılları arasında Fon'dan fiilen temin edilen kredilerin tutarı 145 milyon dolardır. 2001 yılına kadar IMF ile otuzun üzerinde anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmalar sadece kredi olmasına rağmen, 3 Mayıs 2001 tarihinde imzalanan "Standby" anlaşması sonucunda, 1999-2002 yılları arasında toplam 19 milyar dolar, bunun 6.2 milyar doları dünya bankasından sağlanmış ve bu kredinin gözden geçirme süreciyle takvime bağlanması, 15 günde 15 yasa çıkarma şartı aranması, TELEKOM'un özelleştirilmesinin şart koşulması, yardım ile borç arasında ikilem oluşturmaktadır. Ancak verilen kredilerin amaçlarının; enflasyon ile mücadele, mali hesapların güçlendirilmesi, büyümenin istikrarlı temele oturtulması ve Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne  ye olma hedefine yaklaşmanın bir ön koşulu olan ülke ekonomisinin yeniden yapılandırılmasında kullanılması ve bu anlaşmanın yapılamaması halinde Türkiye'nin ekonomik darboğza girecek olması yardım kapsamına girdiğinin göstergesi olarak değerlendirilmiştir (Kiriş,2002,68).

7.3.6. İkinci Dünya Savaşından Sonra Alman Yardımları

İkinci Dünya Savaşından sonra Türkiye'nin iktisadi yönden zayıf olması, savunma desteğine de gereksinim duymasına sebep olmuştur. Bu destek, Amerika'nın yanında Almanya'dan da sağlanmıştır.

Alman Hükümeti Tarafından Türkiye'ye yapılan askeri yardım 4 şekilde gerçekleşmektedir (Kiriş,2002,68);

(1) Dilim Yardımlar (Periyodik yardımlar):

F.Almanya'dan, 1964 yılından 1994'e kadar ortalama olarak her 36 ayda bir defa olmak üzere imzalanan anlaşmalar çerçevesinde, dilimler halinde sağlanan bir yardım şeklidir. Dilim yardımı anlaşmalarında, tespit edilen kaynağın % 80'i yeni malzeme % 20'si kullanılmış malzeme tedarikinde oluşur.

Dilim yardımları ile bugüne kadar C-160 nakliye uçaklarının idamesi, denizaltı ve hücum bot inşası, denizaltı bataryasının Türkiye'de yapımı, tank fabrikalarının yenileştirilmesi, tank palet ve namlusunun Türkiye'de üretimi ile ölçme merkezlerinin kuruluşları gibi üretime dönük projeler gerçekleştirilmiştir.

Bugüne kadar 18 dilim yardım uygulanmış ve bu çerçevede 1.908.000.000 Mark NATO Savunma yardımı alınmıştır. Dilim içinde bitmeyen projeler, diğer dilimle de devam ederek tamamlanması sağlanmaktadır. Dilim yardımları bedelsiz malzeme teslimatı şeklinde yapılmıştır.

(2) Büyük Paket Yardımları:

Büyük paket yardımları, Federal Almanya'nın envanterinden çıkartılarak eski askeri malzemeyi dost ülkelere hibe olarak verdiği bir yardım şeklidir. Bu malzeme hibe olarak verilmektedir. Türkiye şimdiye kadar üç büyük paket yardımı almıştır. Birinci paket yardımı 1976-1979 döneminde, ikinci paket yardımı 1979-1984 döneminde ve üçüncü paket yardımı ise Körfez Krizi sebebiyle acil olarak başlamıştır.

Birinci ve ikinci paket yardımlarıyla 1.620.000.000 Marklık muharebe malzemesi, araç, mühimmat ve giyim kuşam, 187 adet F-104 uçağı ve daha bir çok çeşit malzemeler, 1990-1995 döneminde üçüncü büyük paket yardımı ile de şu ana kadar 1.435.083.000 Marklık malzeme gönderilmiştir.

(3) Özel Teçhizatlandırma Yardımları:

Ülkenin savunma gücünün artırılması ve acil ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla yapılan hibe türündeki bir yardım şeklidir. Bu yardım, 1994 yılı sonuna kadar bedelsiz malzemenin ve hizmet temini şeklinde verilmiştir. Daha çok Kara Kuvvetlerinin güçlendirilmesi ve acil ihtiyaçlarının karşılanması maksadıyla yardım

yapılmıştır. Bugüne kadar iki özel teçhizatlandırma yardımı verilmiştir. (Kaya,2000,491)

(4) Federal Almanya Silah Tekniği ve Tedarik Dairesi (BWB) Yardımı:

1972 yılında yapılan anlaşmayla, Türkiye tarafından Alman piyasasından tedarik edilecek askeri malzeme için BWB Başkanlığına başvurulmaktadır. BWB, Alman yasa ve usullerine göre, Alman Silahlı Kuvvetlerine alındığı fiyatlar üzerinden Türk Silahlı Kuvvetleri için malzeme tedarik etmektedir.

7.3.7. Yardım Alan Ülke Olarak Türkiye Açısından Yardımların Dış Politikaya Etkileri ve Değerlendirilmesi

Türkiye'nin önemli ölçüde yardım aldığı iki ülke olan ABD ve Almanya'nın Türkiye'nin dış politikasına olan etkilerine göz atmakta fayda olacaktır.

7.3.7.1. ABD yardımlarının Değerlendirilmesi

Dış yardımın bir dış politika aracı olarak kullanılmasına, İkinci Dünya Savaşından sonra ABD tarafından başlanmıştır. Savaştan kısa bir süre sonra, Doğu ve Batı arasında başlayan soğuk savaş ve kutuplaşma üzerine, savaştan büyük zarar gören Batı Avrupa'nın eski büyük devletlerinin Sovyetler Birliği'nin etkisi altına girmesini önlemek için Amerika bu ülkelere büyük bir yardım kampanyasına girişmiştir.

ABD'nin, Avrupa Devletlerine yaptığı ilk yardımların büyük kısmı hibe biçiminde olmuştur. 1949 yılından itibaren gelişmekte olan devletlere yaptığı yardım ise, başlangıçta teknik ve mali yardım biçimindeydi. Ancak, gelişmekte olan ülkelere yapılan yardımın miktarı, Avrupa'ya yapılandan çok azdı. Genellikle hibe biçiminde ilk Amerikan yardımları, 1960 yılından itibaren değişmeye başlamış, askeri yardımlar dışında kalanlar, program ve proje yardımı şeklinde verilmeye başlamıştır.

Dış yardımlar, genellikle açık veya kapalı olarak bir devletin bir şeyi yapmasını sağlamak veya önlemek için verildiğine göre, uluslar arası kuruluşlar da dahil olmak üzere, yardımı verenlerin tümü, yardımların verilme amacına uygun biçimde kullanılması koşulunu öne sürerler. Yardımın verilmiş amaçlarına uygun bir biçimde kullanılması doğal bir koşul görünmekle birlikte, veren ile alan ülke arasında anlaşmazlıklara neden olmaktadır (Gönlübol,2000,156).

Bu tür anlaşmazlıklar arasında en iyi örneklerden biri, ABD ve Türkiye arasındaki yardım anlaşmaları uyarınca verilen askeri malzemenin kullanılması ile ilgili olarak çıkmıştır. Türkiye ile Amerika arasında yapılan 12 Temmuz 1947 tarihli Yardım Anlaşması'nın dördüncü maddesi aynen şöyledir: “ Bu anlaşma gereğince Türkiye Hükümeti tarafında elde edilecek her madde, hizmet veya malumatın emniyetini sağlamak azminde bulunan ve bunda aynı derecede menfaattar olan Türkiye ve Birleşik Devletler Hükümetleri, badelmüşavere, bu uğurda diğer Hükümetin lüzumlu addedebileceği tedbirleri karşılıklı olarak alacaktır. Türkiye Hükümeti, Birleşik Devletler Hükümetinin muvafakatı olmadan, bu neviden hiçbir madde veya malumatın mülkiyet veya zilyetliğini devredemeyeceği gibi, aynı muvafakat olmadan Türkiye Hükümetinin subay, memur veya ajanı sıfatına haiz bulunmayan bir kimse tarafından bu maddelerin veya malumatın kullanılmasına veya bu malumatın bu sıfatı haiz olmayan bir kimseye açıklamasına ve bu maddeler ve malumatın verildikleri gayeden başka bir gayede kullanılmasına müsaade etmeyecektir” (Gönlübol,2000,156).

Bu anlaşma uyarınca yukarıda belirtildiği gibi, Türkiye ve Amerika arasında, Haziran 1964'de patlak veren Kıbrıs buhranında anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Türkiye, 1960 tarihli Lefkoşe Garanti Anlaşmasına dayanarak Kıbrıs'a silahlı kuvvet göndermeye karar verince, NATO çerçevesinde büyük müttefik olan ABD'ye durumu bildirmiştir. Türkiye'nin bu hakkını kullanmasına karşı olan Başkan Johnson'ın, Başbakan İnönü'ye gönderdiği mektubun bir bölümünde şöyle deniliyordu: “... Bay Başbakan, askeri yardım sahasında Türkiye ile Birleşik Devletler arasında mevcut iki taraflı anlaşmaya dikkatinizi çekmek isterim. Türkiye ile aramızda mevcut Temmuz 1947 tarihli Anlaşmanın dördüncü maddesi mucibince askeri yardımın, veriliş maksatlarından gayri gayelerde kullanılması için Hükümetinizin, Birleşik Devletlerden muvafakatini alması icap etmektedir. Hükümetiniz bu şartı tamamen anlamış bulunduğunu muhtelif vesilelerle Birleşik Devletlere bildirmiştir. Mevcut şartlar altında, Türkiye'nin Kıbrıs'a yapacağı bir müdahalede Amerika tarafından temin edilmiş olan askeri malzemenin kullanılmasına Birleşik Devletlerin muvafakat etmeyeceğini size bütün samimiyetimle ifade etmek isterim”(“Türkiye ABD İlişkileri Dünü Bugünü”,1994,5).

Görüldüğü gibi, 1947 Anlaşmasının yapılma koşulları ve metni göz önünde bulundurulduğunda, Johnson'nun mektubunda ileri sürülen iddialar, yardım alan devlet ile veren devlet arasında ortaya çıkan tipik bir anlaşmazlıktır. 1947 Anlaşması Türkiye üzerinde Sovyet tehlikesinin devam ettiği bir sırada, fakat Amerika ile Türkiye arasında ittifak bağının bulunmadığı bir zamanda yapılmıştır. İki devlet arasındaki ittifak bağı, 1952 yılında NATO'ya girmesiyle başlamıştır. Türkiye NATO'ya girdikten sonra ise, Amerikan yardımı ittifakın çerçevesi içerisinde verilmiştir. Böyle olunca, Türkiye'nin 1964 yılında Kıbrıs'a müdahale için kullanacağı silahları 1947 Anlaşmasına göre verilmiş silahlar saymak, sağlam dayanaktan yoksun bir hukuki iddia olmaktadır.

Öte yandan, Türkiye'ye gelen tüm yardımların 1947 Anlaşmasına göre kullanılması gerektiği kabul edilse bile, anlaşmanın başlangıç bölümünde yardımların “iki devletin egemen bağımsızlığı ve güvenliği koşullarına” göre verilmesi ilkesi ile, bunların “ Amerika'nın onayı olmadan kullanılmayacağı” koşulu çelişki yaratmaktadır. Bundan daha da önemlisi, verilen mektupla ortaya çıkan Amerika'nın ittifak anlayışıdır. NATO çerçevesinde üye devletler, askeri işbölümü yaparak silahlı kuvvetlerini güçlendirmek zorundadırlar. Türkiye de bu amaçla Silahlı Kuvvetlerini güçlü tutmak için Amerika'dan büyük miktarda silah araç ve gereç alarak donatmıştır. Eğer Türkiye, bu silahları haklarını ve çıkarlarının ihlali halinde kullanamazsa, ya da bunları salt Amerika'nın izni ile kullanabilirse, Türkiye'nin bağımsız bir devlet olarak varlığından söz edilebilir mi? Amerika'nın bu ittifak ve müttefik anlayışından şu sonuç çıkmaktadır; Amerika'nın düşmanları mutlaka Türkiye'nin de düşmanları olacak, buna karşılık, Türkiye'nin düşmanlarının Amerika'nın da düşmanları olup olmayacağına bu devlet kendisi karar verecektir (Tunçkanat,2001,135).

Amerika Birleşik Devletleri'nin NATO ittifakı çerçevesi içinde Türkiye'ye yapmakta olduğu askeri yardımın kullanılması sorunu, 1974 yılında yeniden söz konusu olmuştur. Ancak bu kez Türk yetkilileri, 20 Temmuz 1974 günü Adaya yaptıkları çıkarmada Amerikalı yetkililerden izin alma gereği duymadan bunu gerçekleştirmişlerdir. Fakat bu kez Amerika, çıkarmadan kısa bir süre sonra, ittifak çerçevesindeki işbirliği uyarınca vermekte olduğu askeri yardımı kestiği gibi,

Türkiye'nin kendi olanakları ile aldığı silahlara ambargo uygulamaya başlamıştır (“Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayi Yoluyla Gelişime Katkısı,1998,100).

Oysa Amerika , yardım çerçevesinde almış olduğu silahları kullanarak 15 Temmuz 1974'de Kıbrıs'taki ayaklanmanın gerçekleştirilmesine yardım eden Yunanistan'a karşı böyle bir girişimde bulunmak gereğini duymamıştır. Bu durum, ittifak çerçevesi içinde bile verilen yardımların ne denli keyfi uygulamalara konu olabileceğinin en iyi örneklerinden birini oluşturmaktadır.

ABD, 1990-1992 yılları arasında Körfez Krizi ortamında, Orta Doğu Bölgesindeki çıkarlarının korunması yolundaki Türkiye'nin çabalarının sürmesi arzusu ile bir ekonomik ve stratejik işbirliği önermiş ve yardımları artırmıştır. Ancak 1992 yılı sonuna gelindiğinde ise, biten Körfez Savaşı nedeniyle Türkiye'ye olan yoğun ihtiyacı azalan ABD, savaş sırasındaki hibe yardımlarını krediye dönüştürerek Türkiye'nin krizden duyduğu ekonomik zararın artmasına yol açmış, 1993 ve 1994 yıllarında da “Kürt sorunu” ve buna bağlı insan hakları konularında uyarılarda bulunarak yardımların koşulu bu konulara bağlanmıştır (Dedeoğlu,2001,23).

7.3.7.2. Alman Yardımlarının Türkiye Üzerindeki Etkisi ve Değerlendirme

Alman askeri yardımı, iki ülke arasında, askeri, siyasi ve ekonomik ilişkilerin gelişmesinde araç olarak kullanılmak istenmiştir. Özellikle 1975-1978 arası Amerikan ambargosu boyunca Türk Silahlı Kuvvetlerinin tedarik faaliyetlerinde Almanya önemli yer tutmuştur.

Başlangıçta, Türk savunma sanayi alanındaki tesisler için dilim yardımları peşin para bölümünden tedarik edilen makine ve teçhizat ile yeni teknik, teknoloji ve bilgi birikimi kazanılmıştır. Bu sayede, yurt içi imkanlarla herhangi bir zırhlı aracın modernizasyonu ve hatta imali mümkün hale gelmiştir.

Türkiye'nin bu yardımlardan sağladığı fayda karşısında Almanya ve Alman endüstrisi daha büyük çıkar sağlamıştır. Bir yandan hurdaya çevrilecek silahların maddi ve manevi zorluklarından kurtulmuş, diğer yandan da Türkiye tarafından onarılması ve geliştirilmesi istenilen bu silahların onarım işlerinden 8 milyar mark kar etmiştir. Bunların haricinde Türkiye Almanya'ya bir çok yedek parça ve silah siparişinde bulunmuştur. Varşova paktının dağılması ve Almanya'da çekilen

maddi sıkıntılar sebebiyle, maddi destek 1995 yılında kesilmiştir (“Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayi Yoluyla Gelişime Katkısı,1998,100).

1992 yılında Türkiye-Almanya ilişkileri ciddi sarsıntılar geçirmiştir. Mart 1992’de Güneydoğuda bölücü PKK terör örgütü olaylar çıkarmış ve Türk Güvenlik Güçleri olaylara müdahale etmiştir. Ancak Alman medyasında olaylar, sanki barış içerisinde nevruzu kutlayan halkın üzerine giden güvenlik güçlerinin tutumları şeklinde sergilenmiştir. Alman medyasının tek taraflı tutumu yüzünden, PKK’nın dehşeti artarak devam etmiştir. Bu olaylarda Almanya tarafından gönderilen silahların kullanılması, Almanya tarafından kabul edilemez bir olay olarak nitelenmiş, bu yüzden Alman hükümeti Türkiye’nin savunma desteğini durdurmuştur (“Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayi Yoluyla Gelişime Katkısı,1998,100).

Bu desteğin kesilmesi Türkiye’ye bazı zorluklar yaratmıştır. Almanya bu tedbiri silahlar içinde uyguladığında tartışmalar ortaya çıkmıştır. Zira Türkiye, kendi maddi imkanı ile bu silahları Alman firmalarına sipariş etmiştir. Her şeye rağmen Almanya’nın Türkiye’ye silah ihracatı o dönemde durdurulmuştur. Almanya aynı şekilde, 1994’de silahların anlaşmaya aykırı şekilde kullanıldığını, 1995’de Kuzey Irak’a yapılan harekatı bahane ederek yardımı kesmiş, böylece güvenilirliğine soru işaretleri getirmiştir. Bu silah ambargoları ile Almanya, kendi kendine zarar vermiş ve ulaşmak istediği gerekçesi, doğru saptanmamış, amaca ulaşamamıştır. Almanya, gönderilen silahların sadece NATO’yu ilgilendiren hallerde veya dışardan yapılan saldırılarda kullanma yanlısı tutumunu vurgulamıştır.

Yardım faaliyetlerinde uzun süre görev yapmış Alman Savunma Bakanlığından bir yetkili, 1960’lı yıllarda, Alman Silahlı Kuvvetlerinin büyük bir modernizasyon faaliyeti gerçekleştirildiğini, bu kapsamda envanter dışı kalan eski silah, araç ve gereçlerinin uygun şekilde elden çıkarılmasının düşünüldüğünü, yapılan hesaplamalarda, bunların imhalarının büyük masrafa neden olacağını tespit edildiğini; tam bu sırada yardım konusunun gündeme geldiğini, bu nedenle eski silah araç ve gereçleri almış olmasından dolayı, Almanya’nın Türkiye’ye teşekkür etmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu örnek yardımların nelere hizmet edebileceğinin en güzel örneğidir (Kiriş,2002,56).

Almanya’nın verdiği yardımları sürekli kendi menfaatleri doğrultusunda kesmesi, bağımsız bir ülkenin kendi bütünlüğünü korumak için yaptığı savunmaya,

dolayısıyla iç işlerine müdahale anlamına gelmektedir. Aslında bu müdahaleyi, yardım ilişkisinin tabiatında aramak uygun olacaktır. İki ülke arasında yapılan yardım anlaşmalarında, verilen malzemelerin kullanılmasına ve bir başka ülkeye devrine konan tahditler de aynı şekilde değerlendirilmelidir.

O halde, daha barış döneminden itibaren harp ve hareket ihtiyaçlarının bünyemize uygun olarak planlanmasıyla birlikte, dış kaynaklara bağımlılıktan kurtulmanın çarelerinin de aranması ve bununla ilgili tedbirlerin çok önceden alınması zorunluluğu kendini göstermektedir.

7.4. Batı İttifakına Üye Olmanın Türkiye'nin Askeri ve İktisadi Gücüne ve Dış Politikasına Etkileri

Truman Doktrini'nin açıklanmasından kısa bir süre sonra, 12 Temmuz 1947'de Türkiye ile Amerika arasında bir yardım anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma salt bir yardım anlaşması olmamıştır. Amerika ile Türkiye'yi gelecekte bir araya getirecek ittifak anlaşmasının da başlangıcını oluşturmuştur. Zaten alınan yardımın büyük bir kısmı askeri alanda harcanmıştır. Aslında bu anlaşma Türkiye'yi NATO'ya götüren yolda önemli bir adım olmuştur. Sonuçta Türkiye, Eylül 1951'de NATO'ya üye olmak üzere davet edilmiştir. İttifaka üye olduktan sonra da bu yardımlar bir süre artarak, sonraları azalarak devam etmiştir. 1970'li yıllara gelinceye dek büyük kısmı Amerikan kaynaklı ve bir kısmı ittifak çerçevesi dışında yapılan yardımlar birkaç amaç gütmüşlerdir. Bunlardan ilki, Türk Ordusunun silah ve donanım yönünden yenileştirilmesi ve güçlendirilmesidir. İkinci bir amaç, Türkiye'nin hem askeri hem iktisadi gerekçelerle kullanabileceği bir altyapıya kavuşturulmasıdır. Son olarak, Türkiye'nin sağlıklı bir ekonomiye sahip olması, böylece siyasal istikrarsızlıklardan korunması istenmiştir.

7.4.1. Askeri Güce Etkileri

İkinci Dünya Savaşına girerken, çoğu Birinci Dünya Savaşından kalan silahlarla donatılmış ve hareket kabiliyeti sınırlı olan Türk Ordusu, iki kutuplu dünya sisteminde yeniden donatılarak Sovyetler Birliği'ne karşı mücadele verecek bir düzeye çıkarılmak istenmiştir. Türkiye üyeliğe davet edilirken, bunun NATO'ya on sekiz tümenlik bir ordu kazandırabileceği hesaplanmıştır (Turan,2001,654).

Ancak, bu gücün etkin olabilmesinin ordunun daha iyi donatılmasına ve lojistik desteğinin daha sağlam bir altyapıya dayandırılmasına bağlı olduğu belirlenmiştir. Bu amaca askeri ve ekonomik yardımlarla ulaşılmak istenmiştir.

İttifak çerçevesinde sağlanan yardımların Türkiye'nin askeri gücünü artırdığına şüphe olmamakla birlikte, bu güç ittifakın amaçlarına uygun bir biçimde geliştirilmiş, Türkiye'nin ittifak dışı politika eylemleri için kullanabileceği konusunda gelişme olmamıştır. Burada askeri gücün üç bakımdan sınırlandığı dikkat çekmektedir. Türkiye, daha iyi donatılmalarını sağlamak için hemen hemen tüm askeri birliklerini NATO emrine vermiştir. NATO çerçevesinde Amerikan yardımı ile donatılan birliklerin, teoride NATO'nun, uygulama da Amerika'nın onaylamadığı dış politika eylemleri için kullanılması siyasi bakımdan büyük güçlük arz etmiştir. İkinci olarak, Türk Silahlı Kuvvetlerinin düzeni ve konuşlandırılması salt Varşova Paktından gelecek bir saldırıya göre tasarlanmıştır. Dolayısıyla, Türkiye istese ya da gerek duysa da, kendi başına askeri güç kullanımı gerektiren bir dış politika eylemine kolay kolay giremezdi. Üçüncü olarak, Silahlı Kuvvetlerin ateş gücü ve hareket kabiliyetini artırmak için yapılan değişiklikler, ikmal açısından dışa bağımlılığını arttırmış, ve bu gücü etkili biçimde kullanmak ancak ittifakın onayına bağlı olarak mümkün olabilmıştır.

Türkiye'nin 1964 yılında Kıbrıs'a garantör devlet olarak müdahale etmesine, bilindiği gibi Amerika karşı çıkmış ve ünlü Johnson mektubuyla, 1947 anlaşmasına dayanarak Amerikan silahlarını bu harekatta kullanamayacağını bildirmiştir. Böylece, Türkiye bir yandan ittifak üyesi olarak aldığı silahların yardımıyla Kıbrıs'ta müdahale edebilecek bir güç düzeyine erişmiş, diğer yandan gerekli gördüğü bu eylem özellikle büyük müttefiki tarafından engellenmiştir.

Temmuz 1974 yılında Makarios'un devrilerek, Kıbrıs'ı Yunanistan'a katacak bir yönetimin başa gelmesi ve Yunanistan'a ilhak kararı alması ile Türkiye'nin kabul edemeyeceği bir durum meydana gelmiştir. Amerika ve İngiltere yoğun çabalara rağmen, Türkiye'nin müdahalesini durdurmakta başarılı olamamışlardır. Türkiye'nin müdahalede başarılı olmasını sağlayan askeri teçhizatın önemli bir bölümünü NATO üyeliği çerçevesinde sağladığı için, Amerikan Kongresi, bu hareketin ertesinde Türkiye'ye bir silah ambargosu uygulamaya karar vermiştir.

1974 Kıbrıs Barış Harekatı ve ardından gelen silah ambargosu, ittifakın Türk Dış Politikası üzerindeki çelişkili etkilerini açıkça sergilemiştir. Türkiye'nin ittifak üyesi olması dolayısıyla ulaştığı askeri gücün, Kıbrıs'ta başarılı bir müdahalede bulunmasına olanak sağlayan faktörlerin başında geldiği muhakkaktır. Ancak, aynı ittifak üyeliğinin Türkiye'nin müdahalesini güçleştiren faktörlerin en önemlilerden biri olduğu da kesindir.

7.4.2. Ekonomik Etkileri

Türkiye'ye sağlanan yardımlar, salt ittifak kanalından gelen yardımlar olmamakla birlikte, Türkiye'ye gösterilen ekonomik ilgi üye olmasıyla yakından ilgilidir. Yukarıda belirtildiği gibi, müttefikler hem her biri doğrudan, hem uluslar arası yardım kuruluşları aracılığıyla, hem de NATO kanallarıyla, Türkiye'nin ekonomik gelişmesi ile ilgilenmişlerdir.

Türkiye her zaman ittifakın iktisadi boyutunu kendi ekonomik kalkınma amacını gerçekleştirmenin bir aracı olarak görmüştür. 1950'li yılların başında başlatılan ithal temin stratejisi ile sanayileşme çabası, dış finansman kaynakları bulmayı gerektirmiştir. Bu kaynakların sağlanmasında ittifak bağlantıları harekete geçirilmiştir. Nitekim, 1955'den başlayarak, Türkiye, NATO Anlaşmasının ikinci maddesinde öngörülen ekonomik işbirliğinin kuvvetlenmesini istemiştir.

Bu kapsamda düzenlenen Türkiye'ye ekonomik yardım operasyonlarında başlı önceleri Amerika, daha sonra Almanya çekmiştir. Ekonomik zorlukların giderilmesinin ardından Türk ekonomisi büyümüş, yeni bir bunalım aşaması meydana gelince, çıkış için gerekli görülen fon miktarları da artırılmıştır. Ekonomik sorunlar Türkiye ile müttefikleri arasında sık sık bir gerilim konusu olmuştur. Müttefikleri, Türkiye'nin onlara güvenerek ekonomik açıdan sorumsuz davrandığından yakınmışlar, Türkiye'nin kendi izlediği politikalar sonunda düştüğü iktisadi güçlüklerden kurtuluş bedellerinin kendileri tarafından karşılanmaması gerektiğini belirtmişlerdir. Türkiye ise, ittifak içindeki önemine ve vazgeçilmez katkı ve özverilerine rağmen yeterince cömert davranılmadığından şikayet etmiştir.

Türkiye, 1970'li yıllarda Orta Doğu ülkeleriyle de ekonomik bağlantılarını güçlendirme yoluna girmiştir. Bu yöneliş, 1964 Kıbrıs bunalımı döneminden başlayan ve daha sonra devam eden dış siyaset arayışının ekonomik alandaki

ifadesidir. 1973'den sonra ivme kazanması ise, bir taraftan petrol ambargosunun yol açtığı enerji maliyetlerini karşılayacak imkan bulma arzusundan, diğer taraftan Türkiye'ye Kıbrıs Barış Harekatı sonrası uygulanan silah ambargosundan kaynaklanmıştır.

Aslında üzerinde yoğunlaşılması gereken nokta, ittifak üyesi olmayan bir Türkiye'nin ekonomik konularda batı ittifakı üyelerinin ilgi ve desteğini, ittifak üyesi bir Türkiye kadar çekip çekmeyeceğidir. Özellikle ekonomik bunalım dönemlerinde, Türkiye'nin salt ittifak camiasının bir üyesi olması dolayısıyla, ittifak dışı ülkelere kıyasla daha yoğun bir ilgi uyandırmıştır. İlave olarak, ittifak ilişkileri dolayısıyla, Batı Avrupa ülkeleri ve Amerika, Türkiye ile daha sık temas halindedirler. Türkiye'nin de bu ülkelere ulaşması, ittifak üyesi olmayan ülkelere kıyasla daha kolaydır. Bu nedenle sorunlarını aktarma da, müttefiklerinin kaynaklarını harekete geçirmekte, Türkiye'nin diğer ülkelere göre daha başarılı olduğu söylenebilir.

7.5. Askeri ve Ekonomik Yardımların Türkiye'nin Savunma Sanayii Modelini Oluşturmasına Etkisi ve Türkiye İçin Önerilen Sanayileşme Modeli ve Yatırım Stratejisi

İkinci Dünya Savaşı ve ardından gelen NATO üyeliği, Türkiye'nin silah ihtiyacının büyük ölçüde ABD tarafından karşılanmasına yol açmış, bu da yerli silah sanayiinin gelişmesini engelleyerek Türkiye'yi yurt dışından silah ithalatına bağımlı kılmıştır.

1974 Kıbrıs Barış Harekatı, Türk Ordusunun silah donanımının modernizasyonu açısından bir dönüm noktasıdır. Bu harekatta NATO silahlarının Kıbrıs'ta Rumlara karşı kullanılması, ABD'nin Türkiye'ye silah vermesine 1978'e dek ambargo koymasına neden olduğunda, Türkiye'nin de bu alanda kendine yeterli olması gerekliliği gündeme gelmiştir.

Dış askeri yardımın beraberinde getirdiği kısıtlamalardan kurtulmak ve eski teknoloji ile üretilmiş silahları hızla yenileyebilmek için, silah üretiminde kendine yeterlilik zorunlu görülmüştür. Zira, silah edinmede ve kullanmada ithalata bağımlılığın olması, hem ambargo riskini hem de döviz kısıtlığından kaynaklanan sorunları beraberinde getirmektedir.

Soğuk Savaş Dönemi sonrasında silahsızlanmanın gündemde olduğu Batı Dünyasının genel eğiliminin aksine Türkiye, silahlanan bir ülke olarak dikkati çekmektedir. 1985-1996 döneminde NATO'nun Avrupa kanadının toplam askeri harcamaları %1 azalmış iken, aynı dönemde Türkiye'nin harcamalarının yıllık ortalama artış oranı %4'dür. 1992-1996 döneminde Türkiye silah ithalatında NATO içinde birinci sıradadır (Şenesen,2001,586).

Türkiye'nin silahlanmasının başlıca nedeni; Soğuk Savaş Dönemi sona ermiş olmasına rağmen, Türkiye NATO'nun Avrupa'daki etkinliğinin gelecekte azalmayacağı düşüncesindedir. Türkiye, NATO'nun Avrupa kanadında kilit roller üstlenmeye adaydır. Bu nedenle dünyadaki silahlanmaya yönelişler, Türkiye'nin savunma politikasının değiştirilmesini gerekli kılmamaktadır. NATO üyeliğinin gerektirdiği yükümlülüklerin yanı sıra, Türkiye'nin silahlanmasında bölgede süregelen gerginlikler ve komşu ülkelerdeki silah miktarları da etkili olmaktadır.

Türkiye silah sanayiine ilişkin olarak 1985'de başlattığı 10 Yıllık Modernizasyon Programı ile silah üreten bir ülke olma yolunda ciddi adımlar atmıştır. 1975-1984 döneminde Türkiye, silah üreten 32 gelişmekte olan ülke arasında, sanayi çeşitliliği açısından 5nci sırada yer almakta ve teknolojik düzeyi ile üretim miktarı sınırlı olsa da silah üreten bir ülke olarak değerlendirilmektedir (Sönmezoğlu,2001,586).

Yani modernizasyon programı öncesinde de yerli sanayiinin modernizasyona elverişli bir altyapı var olduğu söylenebilir. Bu programın başlatılmasının temel amacı, silah üretiminde ithal temine son verilmesi ve bu alandaki dışa bağımlılığın ortadan kaldırılmasıdır.

Türkiye'nin bilimsel ve teknolojik alt yapısı henüz arzulanan düzeye ulaşamamıştır; buna karşın sanayileşme ve rekabet gücü açısından tüm komşularından iyi, bazı AT ülkeleri ile kıyaslanabilir durumdadır. Ancak, Türkiye henüz kendine ileri teknoloji pazarında bir isim temin edememiştir ve dünya ticaretindeki payı hala çok küçüktür.

Kamu kesiminin tekelinde, zaman içinde statik bir yapıya kavuşmuş, ihracat potansiyeli son derece sınırlı, yeni teknolojilere uyum sağlamakta zorluk çeken ve teknoloji geliştirme kabiliyeti yetersiz olan yerli savunma sanayini özel sektöre açarak, dinamik bir yapıya kavuşturma yoluyla Silahlı Kuvvetlerin ihtiyacı olan

silah, araç-gereç ve mühimmatın yurt içi üretimle karşılanması yanında, yan sanayimizi geliştirmek, döviz, ihtiyacımızı azaltmak, katma değer artışı sağlamak ve yeni yatırımlarla istihdam imkanları yaratarak işsizliği azaltmayı hedef alan dışa dönük yeni savunma sanayii politikası, hızla gelişmekte olan savunma sanayii alanındaki teknolojilere, teknoloji transferini de kapsayan ortak yatırımlar ve konsorsiyumlara katılım yoluyla sahip olma zorunluluğunu beraberinde getirmiştir.

Savunma sanayii alanında lisans altında üretim modelinin uzun vadede teknoloji transferi çerçevesindeki gelişmelere bir takım sınırlamalar getirmesi nedeniyle, yabancı üreticilerin iştirak ettiği ve yerli ortakları ile birlikte, üretimin her aşamasında sorumlu oldukları “Ortak Yatırım Şirketi” modelinin mümkün ve ekonomik olan ölçülerde uygulanmasına ağırlık verilmektedir.

Türkiye’de ortak yatırım şirketlerine dayalı modern bir savunma sanayiinin kurulmasını esas almakla birlikte, ihtiyacın niteliği, mevcut sınai kabiliyetlerimiz ve ekonomik değerler göz önünde bulundurularak; konsorsiyumlar dahilinde ortak tasarım ve üretim ya da lisans altında üretim gibi alternatif uygulamalara da gidilebilmektedir.

Sonuç olarak amaç, gerek teknolojik seviyesi, gerek kalite güvenilirliği ve gerekse üretim yapısı itibarıyla, kendi kendine ayakta durabilen, gelişmelere ayak uydurabilen, dinamik yapıda bir savunma sanayiinin teşkilidir. Bu sebeple, Türkiye’nin 1980’li yılların başından itibaren uygulamaya aktardığı dışa dönük iktisadi politikalara ve yeni sanayileşme modeline paralel olarak, savunma sanayiinde de uluslar arası entegre olmuş silah üretimine devam etmesinde fayda gözükmektedir.

7.6. Soğuk Savaş Dönemi Sonrası Türkiye’nin Yardım Aldığı ABD ve AB ile Uluslararası İlişkilerin Değerlendirilmesi

Almanya ve Orta Asya’da ABD ile Türkiye’nin stratejik çıkarları çatışmaktadır. Bu nedenle de soğuk savaş sonrası dönemde, Türkiye için ABD ilişkileri daha fazla önem kazanmıştır. Aslında çok da yeni olmayan ilişkilerin yeniden yakınlaştırması olarak yorumlanabilecek açıklamalar, ABD tarafından da teyit edilmektedir. 23 Eylül 1997’de ABD’nin Ankara büyükelçisi Mark Parris’in açıklamaları bu anlamda önemlidir: “Türkiye, ABD için önemlidir. Bu önem her şeyden önce, Türkiye’nin

ABD çıkar alanlarına komşuluğundan kaynaklanmaktadır. Türkiye; Bosna ve Ortadoğu barışında, Irak ve İran ile ilişkilerde, Orta Asya'nın yeni devletleriyle olan bağlarda kilit ülkedir. Ayrıca, Kıbrıs sorunu, Kafkasya'daki mücadele ve uyuşturucu trafiği sorunlarının da tarafı durumundadır. Türkiye ayrıca, yükselen piyasalar açısından da coğrafyası sebebiyle önemli bir ülkedir. Gelecek yüzyılın enerji fiyatlarını belirleyecek Hazar pazarının bölüşümü sorununa da bu yolla taraf olmaktadır" (Sönmezoğlu,2001,586).

Açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, ABD ve Türkiye yakınlaşması ABD çıkarlarının ön planda olduğu bir stratejik işbirliğidir ve Avrasya enerji ve iletişim hatları konularında daha da büyük önem taşımaktadır.

Gerek Orta Asya, gerekse Ortadoğu'daki çıkarlarını koruma projeleri çerçevesindeki faaliyetlerde ABD, Türkiye'ye stratejik bir önem yüklemektedir. Öte yandan Avrupa ise, artık Türkiye'ye ihtiyacı kalmadığı şeklinde davranmaktadır. Üstelik adaylar çoğaldıkça Türkiye giderek uzaklaşmaktadır" (Dedeoğlu,1994,246).

Bunun en büyük nedeni, Avrupa'nın Türkiye ile ilgili hesaplarının bölge stratejisinden çok, doğrudan ikili ticari ilişkiler stratejisine dayanması ile ilgili gibi gözükmektedir. ABD karşısında Türkiye, ekonomik ilişkilerini AB, stratejik ilişkilerini ABD ile sürdürme eğilimini göstermektedir.

Aslında bu, ortaya çelişkili sonuçlar çıkaran bir durumdur. Çünkü devletlerin ekonomik çıkarları ile stratejik çıkarlarının birbirlerinden ayrı gerekçeler taşıması her zaman mümkün değildir. Ayrıca stratejik faaliyetler ile ekonomik faaliyetler de mutlaka örtüşmektedir. Örneğin Türkiye, stratejik amaçları doğrultusunda Silahlı Kuvvetlerini yeni teknolojik gelişmelere uygun biçimde sürekli yenilemek durumundadır. Bu modernizasyonun 20-25 yıllık maliyeti yaklaşık 150 milyar dolardır. Bu masraf, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkede nereden sağlanacaktır? Bu tür giderlerin sağlanmasına yönelik faaliyetler , aynı zamanda ekonomik ilişkileri de gündeme getirmektedir, ancak adı stratejik işbirliği olmaktadır. ABD'nin Türkiye'ye yönelik desteği içerisinde bu türden yardımlar da bulunmaktadır ve doğal olarak Türkiye'nin ulusal savunmasını güçlendirmesinden çok, ABD'nin Ortadoğu savunmasında Türkiye'ye verdiği rolü başarması amaçlanmaktadır. Bu konuda en belirgin örnek ise, Körfez savaşı sırasındaki ABD'nin tutumudur. 1990 yılında 553

milyon dolar olan Amerikan yardımları, 1991 yılında 635.4 milyon dolara yükseltilmiştir (Sönmezoğlu,2001,247).

Ancak savaşın sona ermesiyle birlikte 1990'da hibe yardımları krediye dönüştürülmüştür. Bu, Türkiye'nin kriz durumlarında öneminin arttığının göstergesidir.

1993 yılından itibaren ABD, kendi teçhizatının Güneydoğu operasyonlarında kullanılmasına karşı çıkararak Türkiye'ye bir tür ambargo uygulamıştır. Ancak 1996 yılından itibaren Türkiye'nin İsrail ile ilişkilerinin gelişmeye başlaması ile, Türkiye'ye yapılan ABD yardımlarının bundan böyle İsrail üzerinden sağlanacağı yorumunu ortaya çıkarmıştır.

Öte yandan Türkiye Stratejik Araştırma ve Eğitim Merkezinin beş yıllık sürede hazırladığı rapora göre Almanya, Orta Doğu ve Kafkaslarda kendisini gelecekte Türkiye ile çıkar çatışması içinde görmektedir. Almanya'nın dünya liderliğini hedef alan milli güvenlik stratejisinde; aralarında Türkiye'nin de bulunduğu bölge ülkeleriyle "çıkar çatışmalarının siyasi, etnik gelişme mesafelerini tahriki, artırılması ve uzlaşmazlıkların desteklenmesi" hususlarının yer aldığı vurgulanmaktadır. Almanya'nın ulusal güvenlik stratejilerine göre, çıkar çatışan ülkeler çeşitli gruplara ayrılmaktadır. Türkiye-Irak, Türkiye-İran-Afganistan bir grup oluşturmaktadır. Almanya'nın planında; bu grupta bulunan ülkeler içindeki varsa etnik ve azınlık gruplarının, siyasi ve ekonomik alandaki memnuniyetsizlikleri ve aralarındaki çatışmalarla psikolojik hareket faaliyetlerini bütün imkan ve yetenekleriyle özendirilerek destekleneceği belirtilmektedir ("Türkiye ABD İlişkilerinin Dünyü Bugünü", 1994,106).

Sonuç olarak, şu anda dünyada tek süper güç olan Amerika ile yeni oluşumlar sonunda kendiliğinden ortaya çıkan ve bölgesel güç olarak ortaya çıkan Almanya'nın, Orta Doğu, Kafkaslar ve Türk Dünyasının kapladığı Orta Asya'da çıkarları çatışmaktadır. Türkiye, bu bölgelerde istikrarın güvencelerinden biridir. Çünkü Türkiye, bütün sosyal ve ekonomik yetersizliklere karşın; Orta Doğu petrol bölgesine komşu, müslüman nüfusuna karşılık laik ve demokratik bir devlet yapısına sahip ve Orta Asya'da Türk Cumhuriyetleri pazarına ulaşmada köprü durumundadır. Türkiye, bu konumunu bilerek her iki ülke ile ikili ilişkilerinde, kendi istekleri doğrultusunda hareket etmesini bilmelidir.

8. KÜRESELLEŞMENİN TÜRK HAVACILIĞINA YANSIMALARI

Günümüzde bütün dünyayı saran küreselleşme hareketi, ekonomik, sosyal, politik ve güvenlik boyutu ile tüm hayatımızı etkileyen bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu olgunun yaygınlaşması ile yaşanan değişimden Türk Havacılığı da etkilenmektedir.

8.1. Küreselleşmenin Etkileri

Dört yüz yıllık bir geçmişi olan küreselleşme kavramı özellikle 1980'li yıllardan itibaren bu günkü anlamını kazanmış ve tüm dünyada en çok kullanılan sözcükler arasında yer alarak yeni dünya düzeninin öz ifadesi olmuştur.

Üzerinde uzlaşmış bir tanımlı olmayan küreselleşme, kimine göre tarihsel bir dönüm noktası, dünya ticari sınırlarını kaldıran teknolojik ve sosyal bir devrimdir. Bu sistem sayesinde üretim ve teknoloji ulusal sınırları aşarak bütünleşecek iç pazarlar birbirleri ile kaynaşarak tek pazar haline gelecektir.

Kimine göre ise küreselleşme dünyanın tekdüzeleşmesi ve Amerikan emperyalizminin yeni bir oyunudur. Amerika Birleşik Devletlerinin soğuk savaş sonrasında kazandığı zaferdir ve ABD kurumları tüm dünyaya yayılacak ve benimsenecektir. Küreselleşme kendimizi korumamız gereken bir virüs gibi sakınmamız gereken bir olgudur.

Ünlü sosyologlardan Peter Burger'e göre küreselleşme, Alman kömür endüstrisindeki gerilemeden, Japon gençlerinin günlük alışkanlıklarını açıklamaya kadar bir çok insanı ilgilendiren ve hayatına yön veren bir kavramdır. Gerek İngiltere dış politikasına olan etkileri gerekse sosyolojik teorileri ile tanınan Anthony Giddens ise, küreselleşmeye değinmeyen hiçbir siyasal konuşmanın bile tam olmadığını belirterek, küreselleşmenin vazgeçilmesi mümkün olmayan bir unsur olduğunu belirtmiştir.

Ünlü yazar Thomas Friedman (2003,31) küreselleşmeyi, genel teoriler ile açıklanması ve kavranılması hiç de kolay olmayan bir sistem olarak tanımlamaktadır. Friedman'a göre küreselleşme, giderek artan sayıda insanı çok çeşitli alanlarda etkileyen bir sistemdir. Friedman, küreselleşmeyi serbest piyasa kapitalizminin hemen hemen her ülkeye yayılması olarak algılamaktadır.

Yirmi yıldan uzun bir süredir tanımlanamadan yaşanan küreselleşme, çok boyutlu bir dönüşüm sürecidir ve bu karmaşık sürecin sonuçlarını şimdiden

kestirmek mümkün değildir. Bu kapsamda ülkelerin iç işleri ile uluslar arası ilişkileri arasındaki ayırım gittikçe belirsizleşmektedir. Gelişen iletişim araçları ve bilgi teknolojilerinden faydalanan küreselleşme, dünyayı büyük bir hızla değiştirmektedir. Ülkeler ve insanlar ne kadar direnirse dirensin küreselleşme önünde duramamakta hatta ezilmektedirler. Kimsenin denetimini ve kontrolünü kabul etmeyen küreselleşme, insanlardan kendisine ayak uydurmasını istemekte, aksi halde yaşam hakkı tanımamaktadır.

Bazı yazarlar tarafından dünyada 15-16ncı yüzyılda yaşanmış sanayi devriminden sonra yaşanan en büyük devrim olarak tanımlanan küreselleşme; çok uluslu şirketler, gümrük duvarlarının kaldırılması gibi araçlarla ekonomik olarak; demokrasi, özgürlükler gibi araçlarla siyasi olarak; standartlar ve kirlilik gibi araçlarla çevresel olarak; markalar, iletişim araçları (internet) ve dil gibi araçlarla kültürel olarak; bilgisayar gibi araçlarla ise teknolojik olarak hayatımızı yeniden şekillendirmektedir.

Küreselleşme bireysel olarak insanların ufkunu açan, yeniliklerle tanıştıran özelliği ile öne çıkarken, ülkeler bazında ise değişen tehdit algılamaları nedeniyle güvenlik kaygılarına neden olmuştur. Bölgesel istikrarsızlıklar ve asimetric tehdit algılamaları devletin vatandaşlarına sağlamakla görevli olduğu güvenliğin, özellikle askeri boyutunu ön plana çıkarmıştır. Devletlerin bir parçası olarak Silahlı Kuvvetlerde de küreselleşmenin doğal sonucu olarak kuvvet yapılarında değişiklik yapma ihtiyacını ortaya çıkmıştır (“Küreselleşme”,2005,34).

1991 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra dünya, iki kutupluluktan, tek küresel güç olan ABD üzerinde odaklanan tek kutuplu bir dünya düzenine geçmiştir. ABD ve Avrupa Birliği tarafından küresel değerler olarak sunulan insan hakları, özgürlük ve demokrasi kavramları dünya üzerindeki etnik duyguları kuvvetlendirmiş, bazı devletlerde parçalanmalar sebep olmuş, bazı devletlerde ise iç karışıklıklara neden olmuştur. Böylece dünya üzerinde diğer ülkeler için tehdit olabilecek potansiyel tehdit sahaları ortaya çıkmıştır.

Diğer yandan küreselleşmenin nimetlerinin özellikle ekonomik olarak dünyada adil dağılmaması sonucu gelir dağılımı bozulan, ekonomik sıkıntılar içine düşen bazı ülkelerde küreselleşmeye karşı büyük bir tepki oluşmuş, bu sistemin öncülerine karşı potansiyel düşmanlar meydana çıkmıştır.

Belirtilen iki unsurun birleşmesi sonucunda terörizm gibi asimetrik tehditler, enerji ve hammadde kaynaklarının devamlılığının risk altına girmesi, serbest ticarete sınırlandırma olayları ortaya çıkmıştır.

Tüm bu olumsuzluklara karşı, tek küresel güç olarak ayakta kalan ve dünya teknoloji ve bilim liderliğini elinde bulunduran Amerika Birleşik Devletleri ve dünyanın diğer gelişmiş ülkelerinin imkanları da, gelişen iletişim teknolojileri, küresel paktlar, ticari amaçlar ve 'stratejik ortaklıklar' nedeniyle pek çok ülkenin kullanımına sunulmuştur. Bu süreç içerisinde Türk Havacılığı da etkilenecek bir değişim sürecine girmiştir.

Küreselleşme sınıra yakın maliyetle bilgiyi sunmasına rağmen kültürel boyutu nedeni ile resmi dili İngilizce haline gelmiştir. Hemen her çeşit kaynaktan sunulan bilgiye İngilizce olarak ulaşılabilen, bu da bu dili öğrenmeyen personelin çağı yakalama gayreti içindeki kurumun sürtünme katsayısını artırmasına neden olmaktadır. Yabancı dil bilmenin iyi bir personel olma nitelikleri arasına girmesiyle eğitim süreci ve harcamalarında artışa neden olacağı açıktır ("Bilgi Çağı",2005,12).

Ancak, insanlığın refahını daha yükseklerle getirmek, oluşturulacak ortak pazarlarla fakirliği insanlığın kaderi olmaktan çıkarmak, sınırları ortadan kaldırarak tüm dünya insanların serbest dolaşım hakkına ulaşmalarını sağlamak ve dünyayı küçülterek insanları birbirlerine daha fazla yaklaştırmak gibi söylemlerle hayatımıza giren küreselleşme, bu hedeflere ulaşmakta yetersiz kalmıştır (Polat, 2005, 65).

1980'li yılların başlarından itibaren gündemimize yerleşmeye başlayan küreselleşme hareketleri ile geçirilen 20 yıllık süre içinde, gelişmiş ülkelerin gelirleri ve refah seviyeleri artarken, çevre ülkeleri olarak tanımlanan az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin gelirleri reel olarak gerilere gitti. Merkez ülkeleri zenginleşirken çevre ülkeleri daha fazla fakirleşmeye başladı. Küreselleşmenin yarattığı gelir adaletsizliği giderek büyüdü. Ulusal kültürlerin yerini küresel kültür adı altında farklı kültürler almaya başladı. Merkez ülkeleri tasarladıkları ekonomik ve siyasi politikalarının çevre ülkeleri tarafından uygulanması için çeşitli aktörleri etkinleştirdi.

Çok uluslu şirketlerin sayısı hızla artmaya, ABD doları ulusal paraların yerini almaya, çok uluslu şirketler az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin mali ve siyasi yapılarına daha fazla etki etmeye, bir ülkede yaşanan finansal krizler gecikmeksizin tüm dünyaya yayılmaya, üretim azalırken hatta duraklarken işsizlik önemli

boyutlarda artmaya, alt kimliklerin ön plana çıkması sonucu etnik çatışmalar, dini ve aşırı milliyetçi akımlar artmaya, ulus-devletlerin yapısı zayıflamaya başladı. Yaşanan bu gelişmeler sonucunda küreselleşmeye karşı ideolojik, eylemsel ve terörist faaliyetler birer tepki unsuru olarak gelişti. Sonuçta küreselleşme, Türkiye'nin de içinde yer aldığı çevre ülkeleri için beklenen faydaları sağlayamadı.

Küreselleşen dünyada güçlü devletler, bu gücün temel kaynaklarından olan ekonomilerini politik olarak da desteklemektedirler. Havacılık sanayisi de dünyada açık bir pazar haline dönüştüğünden bu alanda yapılacak yatırımlar ve alımlar da bu politik dengeler gözetilerek yapılmaktadır. Bu etki devam ettiği sürece Türk Havacılığının da gelecekte kendi arzu ettiği değil, sadece zorunlu olarak verilen teknolojilere sahip olabilme tehlikesi bulunmaktadır. Bu durumun, gelecekte ülkemizin bir güç merkezi olmasını istemeyen ülkeler tarafından, Türk Havacılığının olanak ve yeteneklerinin kısıtlı tutulması riskini getirebileceği değerlendirilmektedir.

8.2. Küreselleşme Sürecinde Alınması Gereken Önlemler

21'nci yüzyıla giren dünyamızda, küreselleşmenin sonucunda, politiklardaki hızlı değişimler bugüne kadar olan tüm dengeleri alt-üst etmiş, sınırların değiştiği, düzenleyici ve belirleyici güçlerin arttığı, çeşitli grupların klasik devlet yapılarını zorladığı, bölgesel istikrarsızlık ve çatışmaların hakim olduğu bir ortam meydana getirmiştir. Bu ortam içinde ülkelerin silahlı kuvvetlerinin bağımlılık dereceleri, ulusal savunma sanayilerinin gelişmişlik düzeyleri, ileri teknoloji ürünü ve kitlesel imha gücüne sahip silahların varlığı, ulusal güvenlik politikalarının belirlenmesinde etkin rol oynamıştır.

Son yıllarda tanık olunan savaşlarda, ağırlıklı olarak hava gücünün kullanılmasıyla, arzu edilen politik sonuçların elde edilmesi askeri güç içinde bu varlığı öne çıkarmıştır. Küresel değerlerden biri olarak yayılan insan hayatına verilen önem daha az insan ve daha çok teknoloji ağırlıklı bu gücü en kısa zamanda, en az kayıp ve riskle başarılı olmaya zorlamıştır. Dünya gittikçe artan bir şekilde silahlı kuvvetlerindeki personelini azaltırken, hava kuvvetlerinin vurucu gücünü artırmaktadır. Türk Hava Kuvvetleri de bu çağdaş anlayışta hak ettiği yeri alabilmek için gerekli tedbirleri almak ve çalışmalarına başlamak zorundadır.

8.2.2.1. Bilgi Üstünlüğü Konusunda Alınması Gereken Önlemler

Günümüzde ve gelecekte en değerli varlık bilgi olacaktır. Bilginin kontrolü güç mücadelesinde esas olacaktır. Bilginin paylaşılması ile amaçlarda ortak değerler artacak ve ülkelerin bütünleşmeleri ve küreselleşme ivme kazanacaktır. Bilgi, Araştırma-Geliştirme (AR-GE) çalışmalarını hızlandıracak, bu da yeni teknolojileri ortaya çıkaracaktır. Yeni teknolojiler uzaydan, ekonomiye kadar her alanda etkili olması ile bu güçleri elinde bulunduranı egemen kılacaktır.

Bilgi sadece başkalarından alınır ve kullanılırsa öne geçmek olası değildir. Elde edilen bilgi değerlendirilerek yeni bilgiler üretilmelidir. Günümüzde bilgi ve teknoloji üretmenin en önemli yolu olan AR-GE için sadece Silahlı Kuvvetler modernizasyon bütçesinin % 1,8'i ayrılmaktadır. Silahlı Kuvvetler bazında yaklaşık 28 milyon dolar, Hava Kuvvetleri için ise yıllık ortalama 6.5 milyon dolar olan bu harcamaların teknoloji üretmeye yönelik olarak veriminin artırılması için düzenlemeler yapılmalı, Hava Kuvvetlerine yönelik çalışmalara ayrılan pay artırılmalıdır. Gerekirse Hava Kuvvetleri kendine yönelik AR-GE faaliyetleri için ek kaynak yaratma yolları bulmalıdır ("Savunma Sanayi",2005,14).

Bu sivil havacılık açısından da böyledir. Ülkenin tanıtımı ve büyük ekonomik getirisi göz önüne alındığında hava taşımacılığı stratejik bir öneme sahiptir. 20 Mayıs 2005 itibarı ile bazı Avrupa ülkeleri teknik yetersizlikleri öne sürerek bir özel hava yolu şirketimizin kendi ülkelerine uçuşlarını yasaklamışlardır. Bunun üzerine uluslararası havacılık kuruluşları tarafından oluşturulan bir teknik heyet Türkiye'ye gelmiş bu şirketimizin bakım tesislerini denetlemiştir. Yapılan denetleme sonucunda hiçbir aksaklığa rastlanmamıştır. Daha sonra yapılan değerlendirmeler, bu ülkelerin Avrupa'da hava ulaştırmasındaki etkinliklerini Türkiye'ye kaptırmak istemediklerinden böyle bir yaklaşımda bulduklarını ortaya koymuştur.

Diğer yandan küreselleşen dünyada sayısal bilgi hareketinin ön plana çıkacağı değerlendirilmektedir. Elektronik sistemlerle donatılmamış bir savaş uçağını etkisiz hale getirmek için vurmak gerekirken, bir F-16 uçağını hareket dışı bırakmak için uçak sistemlerine sızdırılacak bir virüs yeterli olabilecektir. Dış kaynaklardan alınan ve açıkları bu kaynaklarca bilinen silah sistemleri geleceğin belirsizlik ortamında risk yaratabilecektir. Bu yüzden silah sistemlerinde milli yazılımların kullanılması istismarı ve milli kaynakların yanlış kullanımını önleyecektir.

Bilgi, özellikle internet aracılığı ile dünya üzerinde serbestçe dolaşmaktadır. İsteyen herkes bu bilgiye neredeyse sıfır maliyetle sahip olmakta ve kullanmaktadır. Fakat bu bilgi sürekli bir gelişim halindedir. Eskiden on yıllarda değişen teori günümüzde saatler içinde değişme düzeyine ulaşmıştır. Gelecekte bu bilgiye sahip olmaktan çok, en önce ulaşmak önem kazanacaktır. Bu nedenle Havacılığın her alanında (askeri,sivil) bir Bilgi Derleme Merkezi kurulmalıdır. Bu merkez tarafından elde edilecek bilgiler düzenlenerek kullanıcılara dağıtılmalı, en azından bilgi üretme sürecine geçinceye kadar bu bilgiler dağıtılmalıdır. Tek bilinenden yeni bir bilgi üretilmesi imkansızdır. Bilgi üretebilmek için gereken birden fazla temel bilgiyi bu merkez sağlayacaktır. Bu basamak Türk Havacılığının gelecekte sahip olabileceği bilgi üretme yeteneğinin temellerini oluşturacak ve bu bilgiler ülkenin geleceğinin daha güvenilir olmasına hizmet edecektir.

8.2.2. Eğitim Konusunda Alınması Gereken Önlemler

Ülkelerin küreselleşmenin sunduklarından yararlanabilmesi için yeni koşulların gerektirdiği teknolojik alt yapı yanında eğitilmiş insan gücüne sahip olması gerekmektedir. Hızla gelişip yaygınlaşan yüksek teknolojinin ürünü sistemler bunlarla uyum sağlayabilecek bir beyin gücüne ihtiyaç göstermektedir. Bu teknolojinin en ileri ürünlerini kullanan Havacılık sektörü personel eğitimini, bugünün yanında geleceğin teknolojisini de anlayacak ve uyum sağlayacak şekilde yetiştirmelidir. Daha seçim aşamasında nitelikli personeli tespit etmekle başlayacak bu süreç mevcut toplu öğretim tekniklerinin de değiştirilmesini gerekli kılmaktadır. Küreselleşme bireyi öne çıkarmıştır. Bu yüzden eğitim de bireyselleştirilmelidir.

Eğitim personelinin ihtiyacına göre, yerinde, zamanında, uygun kaynaklarla, devamlı ve kişiye özel olarak verilmelidir. Bilgi teknolojisindeki gelişmeler bunu günümüzde elverişli hale getirmiştir. Diğer alanlara göre daha fazla sabit tesislere bağlı olması ve bulunması nedeniyle Havacılık çok avantajlı bir durumdadır. Sahip olunan bu imkan bir an önce harekete geçirilerek toplam eğitim kalitesi artırılmalıdır.

8.2.3. Askeri Kuvvet Yapısında Alınması Gereken Önlemler

Küreselleşmenin olumsuz sonuçlarından biri olarak ortaya çıkan asimetrik tehdit algılaması ABD tarafından açıklanan ve daha sonra Rusya tarafından dile getirilen

tehdidi kaynağında yok etme stratejisini gündeme getirmiştir. Kriz ve çatışma bölgelerine en hızlı şekilde hareket edebilen, sahip olduğu ateş gücü, menzili ve çok yönlülüğü ile düşman derinliklerindeki hedefleri vurabilen hava kuvvetleri bu stratejinin baş rol oyuncusudur. Gelecekte bir bölgesel güç olma iddiasındaki Türkiye'nin Hava kuvvetleri de bu tür görevlere hazır olmalıdır. Bu amaçla, gelecekte bir ana meydana inmeden daha uzun mesafelere silah taşıyabilen ve bu silahları hedeflerine metrenin altındaki hassasiyetlerle atabilen taarruz uçaklarına sahip olmak milli politikalarımızı destekleyen askeri gücün en önemli unsuru olmamızı sağlayacaktır.

Diğer yandan Türkiye'nin dünyadaki muhtemel kriz bölgelerine yakınlığı kendi inisiyatifi dışında gelişecek bir durumda kendisini büyük güçlerin veya çevre ülkelerin hedefi haline de getirebilecektir . Böyle bir durumda, gelecekte de hava ve uzay kuvvetleri ile ülkemize yönelecek olan tehdidi karşılayacak olan Hava Kuvvetleri olacaktır. Hava savunmamız, hava ve uzaydan gelebilecek tehditleri karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılmalıdır.

Küreselleşme kavramının getirdiği saydamlık, hesap sorabilirlik ve hesap verebilirlik gibi kavramlar konsept ve kuvvet yapılarının belirlenmesinde bir çok hususla birlikte maliyet konularını da öne çıkaracaktır. Çağın ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir hava kuvvetinin yüksek maliyeti, ülkenin para musluklarını elinde bulunduran sivil güçlerin önceliklerinin gittikçe refah ağırlıklı olması nedeni ile sadece para harcayarak değil, etkiye dayalı kuvvet oluşturma planları yapılmalıdır. Türk Hava Kuvvetleri konseptlerini, kuvvet yapısını belirlerken bunu sivil yöneticilerle paylaşmalı, hedeflerine ulaşmak için diğer tüm milli güç unsurları ile işbirliği içinde olmalıdır (“Stratejik Analiz”, 2005, 17).

8.2.4. Uzay Konusunda Alınması Gereken Önlemler

Dünyamız küreselleşmenin boyutları için artık dar gelmeye başlamıştır. Çok yönlü tehdit algılamaları, uzayın kullanımını neredeyse zorunlu hale getirmiştir. Teknolojideki hızlı gelişme, uzaya erişim, uzay programları ve endüstrisinin küreselleşmesi ile uzay sistem ve hizmetlerinin ticarileşmesi gibi günümüze ait gerçekler, bir uzay tehdidini de olası kılmaktadır. Pek çok ülke diğerlerinden elde ettiği bilgileri değerlendirerek uzay sistemlerine sahip olma gayretindedir.

21 nci Yüzyılın bu değişim ortamında Türk Hava Kuvvetleri'nin; bölgesinde teknolojik üstünlüğü esas alan, Türkiye'ye yönelik her türlü hava-uzay tehdidini belirleyip yok edebilecek kabiliyette, savaşın başarısı için hava ve uzay üstünlüğünü sağlayabilecek yapıda olması hedeflenmelidir. Bu durumda, ihtiyaçlar ve öncelikler iyi belirlenerek, bunlara cevap veren, Hava Kuvvetlerinin etkinliğini artıran sistem ve çözümlere yönelerek, kuvvet çarpanı olarak görülebilecek kısıtlı bir kabiliyetin, ileride başlı başına bir kuvvet haline geleceği gözden kaçırılmamalıdır. Dünyanın üzerinde 2001 yılı itibarı ile 2800 uydu ve 95 uzay platformu bulunduğu göz önüne alınırsa konunun önemi daha da iyi anlaşılacaktır. Uzay platformlarını kullanacak hava kuvvetlerinin Silahlı Kuvvetlerin dinamosu olacağı değerlendirilmektedir.

Uzay platformu olarak öncelikle, günümüzde bilgi harbi ile desteklenen karar süreci, harbin karakterini hızla değiştirmekte, buna bağlı olarak bilgi, planlayıcı ve uygulayıcı seviyesinde doğru karar almaya ve hareketin sonucunu etkilemeye katkıda bulunduğundan bir Komuta Kontrol ve Muharebe uydusuna sahip olunmalıdır. Günümüzde bilgi harbinin ön plana çıkması ile komuta-kontrol ve muhabere sistemlerinin öncelikli hedefler haline geldiklerini düşünürsek, bu alanlarda, ulaşılması ve etki edilmesi daha güç olan ya da en azından bu kabiliyete daha az ülkenin sahip olduğu uzaydan faydalanılmasının, tasarladığımız kabiliyetin güvenliği ve emniyetine olumlu katkıları olacağı açıktır.

Bugün teknolojinin geldiği noktada en önemli istihbarat ve keşif araçlarından biri olarak uydular karşımıza çıkmaktadır. TSK'nın ihtiyaç duyacağı hedef istihbaratının ve Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan taktik istihbaratın üretilmesinde, yararlanılacak bir İstihbarat ve Keşif Uydusu uydusunun önemli faydaları olacaktır. Potansiyel tehdit ülkelerin askeri gücünün doğru olarak değerlendirilmesi ve tehdidin karşılanması için ortaya çıkacak kuvvet ihtiyaçlarının ve önceliklerinin tespitinde geleceğin en önemli aracı olacaktır. İstenen bilgiye ulaşılması kadar, kısa zamanda ulaşılması da özellikle acilen ihtiyaç duyulan bilgilerin elde edilmesinde ve kısa süreli operasyonlarda zamanın uygun kullanımında faydalı olacaktır. Türk Hava Kuvvetleri tarafından milletimize sağlanacak olan bu bilgilerin güvenliğimizin sağlanmasına yapacağı katkılar onun hak ettiği yere gelmesini sağlayacaktır.

Satıhta konuşlu ve havadan ihbar-kontrol sistemlerinin tehdidin belirlenmesi ve engellenmesinde yetersiz kalması ve özellikle taktik balistik füze teknolojisindeki

gelişmeler, uzayda konuşlu ihbar-kontrol sistemlerinin bir ihtiyaç olarak geliştirilmesine sebep olmaktadır. Küresel dünyanın en önemli tehditlerinden olan kitlesel imha silahlarının en yaygın kullanım alanı olan stratejik ve balistik füze savunmasının da kritik bir parçası olan İhbar-Kontrol Uydu Sistemi ile hava-uzay ortamının kesintisiz ve sürekli kontrol altına alınması, her hava şartında geniş bir alanın gözetlenmesi, satıh konuşlu algılayıcılar, komuta-kontrol merkezleri ve savunma silah sistemleri ile birleşmesinin sağlanması ile kaplama boşluklarının doldurulması mümkün olacaktır. Havada ve uzayda hareket halindeki her şey üzerinde kontrol sağlama müşterek kuvvete önemli bir yarar sağlayacak, Hava Kuvvetlerinin etkinliğini artıracaktır (“Stratejik Analiz”, 2005, 17).

Uzun vadede milli imkanlarla üretilen uzay sistemlerinin kullanılmasını öngöreceğ bir görüş ile gecikilmeden bir uzay temel (master) planının yapılması, bu plana bağlı uygulama yöntemlerinin (konsept) hazırlanması, uygulamada gecikilmemesi için gerekirse ilk aşamada satın alınması, tasarlanan uydu sistemlerinin incelenmesi ve belirlenmesi için gerekli çalışmaların yapılması, sahip olunan ilk sistemlerin işletilmesi konularının gündeme getirilmesi uzay konusunda yürütülen faaliyetlerin temeli olmalıdır (“Strategic Vision”, 2005,26).

Bu anlamda Hava Kuvvetleri uzaya yönelik teşkilat ve teçhizat değişiklikleri ile kuvvet yapısını yenilemeli ve uzaydaki yerini almalıdır. Tehditleri mümkün olan en uzak mesafede önlemek ve caydırıcılığı sağlamak durumunda olan Hava Kuvvetleri, kazanacağı uzay yeteneği ile görevlerini daha etkin ve daha emniyetli şekilde yerine getirecektir. Türkiye’de TÜRKSAT uyduları ile başlayan dönem böylece Hava Kuvvetlerinin ileride Hava-Uzay Kuvvetlerine dönüşeceği bir hareketin başlangıcı olarak değerlendirilmelidir.

Uzay sistemlerinin millileştirilmesi ve geliştirilmesi konusunda, savunma sanayi kuruluşları yönlendirilmeli, üniversitelerdeki altyapı değerlendirilmelidir. Yabancı şirketler vasıtasıyla bir uydu yaptırılırken, Türkiye’den sivil şirketlerin, üniversitelerin ve Hava Kuvvetleri AR-GE birimlerinin de projede bir ölçüde yer alması sağlanmalıdır.

8.2.5. Personel Konusunda Alınması Gereken Önlemler

Küreselleşmenin bir etkisi olarak gittikçe artan miktarda eğitim-öğretim imkanları ile yeni ve kazançlı iş imkanları ortaya çıkmaktadır. Bu konunun gelecekte Türk Havacılığı için istediği kalitede personel bulamamasına neden olabileceği düşünülmelidir. Diğer alanlara göre personeline sağladığı mevcut imkanlar ile avantajlı durumda bulunan havacılık, personelin olanaklar seviyesinde yaşam standartlarının yükseltilmesi ve diğer sektörlerle rekabet edecek ücret politikaları belirlemesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

İnsanları daha fazla rahat olmaya teşvik eden küresel hayat tarzının yerleşik hayat tarzını yaygınlaştırması da, gelecekte tedbir alınması gereken bir potansiyel saha olarak değerlendirilmektedir. Bu anlayışta, insanlar ve aileler alıştikları düzen ve çevreyi mesleklerine tercih edebilmektedirler. Dönüşüm usulü çalıştırma politikasını devam ettiren Hava Kuvvetlerinin kademeli olarak yerleşik çalıştırma sistemine geçmesi hem kendisine diğer kuvvetlere göre avantaj sağlayacak, hem de daha nitelikli ve kendini işine tam adanmış personel bulmasına yardımcı olacaktır.

DÖRDÜNCÜ KESİM

GENEL DEĞERLENDİRME

Bu Kesimde, araştırma süresince ulaşılan sonuçlar özet olarak ortaya konmuştur. Bir bölüm altında, araştırmaya dayanılarak elde edilen bulgular, bunlara yönelik geliştirilen öneriler ve araştırmanın genel sonucu açıklanmıştır.

9. BULGULAR, ÖNERİLER VE SONUÇ

Bu bölüm, araştırmanın genel değerlendirmesini veren, araştırmacının yürüttüğü çalışma boyunca elde ettiği bulgular, buna yönelik geliştirdiği öneriler ve çalışmaya son noktayı koyan genel sonuçtan oluşmaktadır.

9.1. Bulgular

Bulgu-1: Atatürk'ün Birinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrasında; Kuzey Afrika, Balkanlar ve Çanakkale'deki savaşlarda, hava gücünün etkinliğine bizzat tanık olması ileride havacılık konusunda atacağı adımların temelini oluşturmuştur.

Bulgu-2: Ulu önder, Türk Hava Kurumu'nun ve Türk Kuşu'nun kurulmasına öncülük ederek havacılığın sadece askeri alanda değil sivil alanda da gelişmesi yolunda ilk temellerin atılmasında önemli rol oynamıştır.

Bulgu-3: Havacılığın kendi olanaklarımızla, dışa bağımlı olmadan yürütülmesi gereğine inanan Atatürk 1926 yılında ilk uçak fabrikasını (TOMTAŞ) kurdu muştur. Bu stratejik açıdan önemli bir karar ve uygulamadır.

Bulgu-4: Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasında aldığı dış yardımlar Atatürk döneminde kendi öz kaynaklarına dayalı gelişimi esas alan havacılık faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiş, Türkiye'nin havacılık konusunda önemli ölçüde dışa bağımlı bir ülke hale gelmesinde büyük rol oynamıştır.

Bulgu-5: Yardım şekilleri arasında, Türkiye bakımından program kredilerinin, yardım veren ülkeler bakımından ise proje kredilerinin tercih edilmekte olduğu gözükmemektedir. Genel olarak kalkınmakta olan ülkeler, yardımın miktarı ve şekli ile kalkınma çabası arasında tamamlayıcı bir ilişki kurmak mümkün olduğu için program kredilerini tercih etmekte, kalkınma çabası ile ahenkleştirmesi güç olduğu için proje kredilerini tercih etmemektedirler.

Bulgu-6: Yardım koşulları ile ilgili önemli bir konu da, program ve proje kredilerinin büyük bir oranının, yardım ile yapılacak ithalatın yardım veren ülkeden yapılması koşuluna bağlanmış olmasıdır. Bu koşul Türkiye'nin istediği malı en uygun dış pazardan temin etmesini kısıtlayan bir özellik olarak kendini göstermiştir.

Bulgu-7: Dış yardımlar etkisini dış borçlar konusunda da göstermektedir. Miktarı az veya çok her dış yardımın Türkiye'nin dış borç yükünü ağırlattığı bir gerçektir. Elbette ki Türkiye dış yardım alırken, dayatılan koşullara göre bunu geri ödeme sorumluluğunu da üzerine almaktadır.

Bulgu-8: Uzun vadeli sonuçları bakımından, kalkınma için alınan dış yardımların ağırlaştırdığı dış borç ödemeleri yüzünden, dış gelirlerin tümünün kalkınmaya ayrılmaması, yani dolaylı olarak dış yardımların dış borçlara gitmesi sonucunda, dış borçların kalkınmayı desteklemesi ülkeyi bir çıkmaza sokmakta, hem ekonomik hem siyasi bakımdan ciddi sorunlara yol açmaktadır. Türkiye devamlı dış yardım alma zorunluluğunda kalmaktadır. Bunların büyük bir oranı dış borç ödemelerine gitmekte, geri kalanı ekonomik kalkınma çabalarına yetmediği için gene dış yardıma başvurulmaktadır. Bu şekilde dönen dış yardım ilişkisi, Türkiye'nin genel dış ekonomik ilişkilerini de olumsuz yönde etkilemektedir. Siyasi ilişkilerin ve genel dış politikanın bu durumun baskısını duymaması mümkün değildir. 2002 yılında IMF ve Dünya Bankasından alınan yardımların (borçların) üçte biri tekrar borç ödemek için kullanılmıştır.

Bulgu-9: Askeri yardımlar açısından; bugüne kadar FMS ve diğer dış krediler kapsamında gerçekleştirilen ve müttefik ülkelerin envanterinden çıkarılan ve önemli kısmı ekonomik ömrünü doldurmuş teçhizata dayalı askeri yardım programlarının Türk Silahlı Kuvvetlerinin modern silah sistemleriyle teçhiz edilmesini sağlamaktan bir hayli uzak olduğu, yedek parça ve lojistik destek açısından ele alındığında ise Türkiye'nin ekonomik yönden dışarıya olan bağımlılığını büyük ölçüde arttırdığı gözlemlenmektedir.

Diğer taraftan, askeri yardım programları çerçevesinde, Türk Silahlı Kuvvetlerinin envanterine dahil edilen eski teçhizatın idamesi için artık FMS kredilerinin de yetersiz kalmaya başladığı, bu sistemlerin hala kullanılıyor olması sebebiyle, Genel Bütçeden her yıl önemli miktarda parasal kaynağın söz konusu sistemlerin idamesi ve standardizasyonu için harcandığı görülmektedir.

Kısaca askeri yardım programları, uzun vadede Türk Sanayiini ve ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye'nin FMS kapsamında bugüne kadar almış olduğu 8 milyar dolarlık kredi karşılığı yapmakta olduğu ödemelere rağmen, halihazırda 6.5 milyar dolarlık bir borç bakiyesinin bulunması, FMS kredilerine bağımlılık sürmekte iken, FMS kapsamındaki hibe yardımların tamamıyla uygulamadan kaldırılması ve kredi bölümünün ise nitelik değiştirme ve ABD'nin bundan böyle FMS uygulamalarına giderek daha az ilgi göstereceğinin anlaşılması karşısında, Türkiye'ye yönelik askeri yardım programlarının Türkiye açısından yeniden değerlendirilmesinde yarar görülmektedir.

Bulgu-10: Bir askeri yardımın daima politik bir faaliyetin bir neticesi ve yardımda bulunan ülkenin kendi milli menfaatlerinin sağlanması için en etkili silah olduğu gerçeğinden hareketle, bu türden geçici ve devamlılık arz etmeyen yardım vaat ve uygulamaları yerine, ülke içinde üretime yönelik yardımların kabul edilmesi, milli menfaatler bakımından en uygun hareket tarzı olarak ortaya çıkmaktadır.

9.2. Öneriler

(1) Türkiye, tüm ülkeler ve ittifak sistemleri ile ilişkilerde aşırı bağımlılıktan ve yükümlülükten kaçınmalıdır.

(2) Türk Silahlı Kuvvetlerinin ve ülkenin savunmaya dönük ihtiyaçlarının öncelikle ittifak sistemi içinde ancak, herhangi bir politik kısıtlamaya gitmeksizin, bu sağlanamaz ise ihtiyaç olan sistemlerin milli kaynaklarla temin yoluna gidilmelidir.

(3) Ülkeyi savunma ve dış politikada yükümlülük altına almamak maksadıyla, güçlü ekonomik politikalar uygulanarak, dışa bağımlı ekonomi politikaların mümkün olduğu ölçüde azaltılması hedeflenmelidir.

(4) Havacılık konusunda dışa bağımlılıktan kurtulmak için tüm milli güç unsurları arasında işbirliği ve koordinasyon artırılmalıdır.

(5) Türkiye'yi başta NATO ülkeleri olmak üzere, diğer pek çok ülke karşısında sürekli alıcı durumundan kurtarıp, dengeli işbirliğini mümkün kılan, bir savunma sanayiinin oluşumu desteklenmelidir. Türkiye'de ortak yatırım şirketlerine dayalı modern bir savunma sanayiinin kurulmasını esas almakla birlikte, ihtiyacın niteliği, mevcut sanayii kabiliyetlerimiz ve ekonomik değerler göz önünde bulundurularak;

konsorsiyumlar dahilinde ortak tasarım ve üretim ya da lisans altında üretim gibi alternatif uygulamalar arttırılmalıdır. Bu bağlamda;

(a) ABD tarafından yapılan tedarik faaliyetlerinde, FMS veya doğrudan alım usulleri arasındaki seçimde ülke menfaatleri ve ihtiyaçların en uygun şekilde karşılanması birlikte değerlendirilmelidir.

(b) Prensip olarak kullanılmış ve eski teknoloji silah sistemleri, araç, teçhizat ve malzeme hibe olarak kabul edilmemelidir. Acil durumlarda, hibe kabul edilmesine politik-askeri durum değerlendirilmesi, risk değerlendirilmesi ve maliyet etkinlik analizlerine göre karar verilmelidir. Eski teknoloji ve kısa sürede demode olacak silah sistemleri alımı yerine, uluslar arası AR-GE projelerine AR-GE safhasında katılarak envantere daha uzun kalacak projeler gerçekleştirilmelidir.

(c) Özellikle ekonomik bunalım dönemlerinde, Türkiye'nin ittifak camiasının bir üyesi olması dolayısıyla, ittifak dışı ülkelere kıyasla daha yoğun bir ilgi uyandırmıştır. İlave olarak ittifak ilişkileri dolayısıyla, Batı Avrupa ülkeleri ve Amerika, Türkiye ile daha sık temas halindedirler. Türkiye'nin de bu ülkelere ulaşması, ittifak üyesi olmayan ülkelere kıyasla daha kolaydır. Bu nedenle sorunlarını aktarmak ve müttefiklerinin kaynaklarını harekete geçirmek için ittifak içinde konumunu güçlendirici politikalar üretmelidir.

(6) Günümüzde Havacılık artık atmosferin de dışına taşarak uzay boyutunu da kapsar hale gelmiştir. Havacılık denince sadece atmosferdeki havacılık uygulamaları düşünülmemelidir. İşte bu yönüyle Havacılık geleceği düşünme geleceği planlama olarak değerlendirilmelidir.

(7) Türkiye uzay çalışmaları açısından azımsanamayacak bir alt yapıya sahip olmasına rağmen, gelecekle ilgili ulusal uzay politikası bulunmamaktadır. Bu konuda gecikmeksizin hedefler belirlenmeli ve uygulamaya geçilmelidir.

(8) Türkiye uzay ile ilgili çalışmalarını sadece müttefikimiz olan ABD ile sınırlamamalı, coğrafi yakınlığı, ekonomikliği göz önüne alındığında Rusya seçeneği de değerlendirilmelidir.

(9) Üniversitelerimizin Astronomi ve Uzay Bilimleri bölümleri desteklenmeli, bu konuda yapılacak araştırmalara yeterli kaynak sağlanmalıdır.

(10) Teknolojik bağımlılık her konuda olduğu gibi havacılıkta da son derece önem taşımaktadır. Teknolojiyi kullanmak önemli olsa da, teknolojiyi üretmek daha önemlidir. Bu askeri ve sivil alanda bağımsızlık demektir.

(11) Kendi uçağını üretebilen ülke olmak, hedefimiz olmalıdır. Atatürk daha 1920'li yıllarda bunun önemini kavramış ve uçak fabrikası kurulması talimatını vermiştir.

(12) Havacılık askeri alanda olduğu kadar sivil alanda da hayatımızın vazgeçilmez bir unsuru haline almıştır. Ulaşım, turizm, kargo ve spor amaçlı uygulamalarıyla yaşamımızın her alanında yer bulmuştur. Ekonomiye katkısı açısından havacılık bu özellikleriyle de önemlidir. Ayrıca dünyanın her köşesinde bayrak göstermek, o ülkenin gücünü de ortaya koymaktadır. İşte bütün bunlar göz önüne alındığında, Türk havacılığının; uçakları, havaalanları, eğitim tesisleri ve şirketleri ile dünya havacılığında önder ülkeler arasına girmesi hedeflenmelidir. Hükümetlerce bu konudaki yatırımlara öncelik verilmelidir.

(13) Son olarak, havacılığın öneminin anlaşılması için Atatürk'ün onlarca yıl önce havacılık konusundaki düşünce ve yaklaşımları iyi irdelenmeli, gösterdiği hedefe ulaşmak için elden gelen yapılmalıdır.

9.3. Sonuç

Tarihsel süreç içerisinde, gerek ülkeler, gerekse uluslararası örgütler tarafından yapılan yardımların, gelişmekte olan ülkeler açısından genelde ekonomik, özellikle askeri alanda kaydedilen gelişimin lokomotifi olduğunu savunanlar vardır. Buna örnek olarak da Marshall Planı'nı göstermektedirler; Nitekim 1972'de dönemin Batı Almanya Federal Cumhuriyeti Başbakanı Willy BRAND, ABD'de Harvard Üniversitesi'nde yaptığı konuşmasında, Avrupa'nın II'nci Dünya Savaşı sonrasında yeniden inşasında Marshall Planı'nın çok büyük faydası olduğunu ifade etmiştir. 13.3 milyar ABD doları tutarındaki bu plan, ABD tarafından Avrupa'ya yönelik olarak 1948 yılında başlatılmış ve 1951 yılında sona ermiştir. Ancak, günümüzde ABD eğer tek başına bir süper güçse bu yolu ABD'ye, büyük ölçüde Marshall Planı'nın açtığı önemli bir gerçektir.

Türkiye açısından durum ele alındığında, 1948 yılında Marshall Planı'na dahil olmuş ve müteakiben Soğuk Savaş süresince Dünya Bankası ve IMF kredileri

dışında ABD ve Almanya'dan askeri-ekonomik yardım ve krediler almıştır. 1970 yılı ortalarına kadar ABD yardımı yalnızca hibe şeklinde iken, bu yıldan sonra yardımın büyük kısmı ticari oranda faiz uygulanan FMS (Foreign Military Sales) kredileri şekline dönüşmüştür. FMS kredilerinin faizlerinin ise ortalama piyasa faizinden yüksek olduğu saptanmıştır. 1980 yılına kadar (1978 hariç) toplam savunma bütçemizde ABD askeri kredilerinin payı %10'un altında iken bu yıldan sonra artmaya başlamış, 1984 yılında ise %41,3'e ulaşmıştır. 1980-1987 yılları arasındaki ortalama %23,4'tür (Kiriş,2002,65).

Bir diğer finansman kaynağı da NATO üyesi ülkelere yapılan NATO güvenlik yatırım programlarıdır. Türkiye 1953'ten bu yana NATO Güvenlik Yatırım Programında yer almaktadır. Türkiye'nin bu programa katkı payı %1'den az iken, fonun %17'si Türkiye için harcanmaktadır (Kiriş,2002,65).

Türkiye'nin Marshall yardımından yararlanması, şu gerekçeyle kabul edilmiştir; Savaşın yıkık çıkan Avrupa'nın gıdaya ve hammaddeye ihtiyacı vardır. Türkiye, aldığı yardımlarla tarımını geliştirecek ve Avrupa'nın gıda ve hammadde deposu haline gelecektir. Buna karşılık, sanayi ve mamullerini Avrupa'dan alacaktır. Atatürk döneminde amaç, sanayi ülkesi olmak iken, Marshall yardımı ile amaç, Avrupa'nın tarım ülkesi olmaktır (Avcıoğlu,1990,558).

Türkiye gibi pek çok ülke için bir finansman kaynağı olan dış yardımlar çeşitli amaçlara yönelik verilmektedir. Bu amaçlar genel olarak; siyasi, ekonomik ve güvenliğe yöneliktir.

Bölgelerinde jeopolitik cazibe ve güç merkezi olarak sivrilen ülkeler bu noktaya gelirken etkin olmak istedikleri bölgelere karşı maddi yardım kartına sık başvurdukları görülmektedir. Bunun en çarpıcı örneği, ABD'nin gerek kendi başına, gerekse de etkin olduğu uluslararası kuruluşlar aracılığıyla yaptığı yardımlardır.

Günümüzde dışa bağımlılık geçmişe kıyasla sadece askeri açıdan değil fakat esasen ekonomik-teknolojik anlamda yaratılmaktadır. Askeri açıdan bağımlılık ise ekonomik-teknolojik bağımlılığın bir türevi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çizelge-2: En Çok Savunma Harcaması Yapan Ülkeler (Milyon dolar,1999 fiyatları)

Yıl	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994-99 Toplam
1. ABD	314000	297000	284000	284000	278000	281000	1454000
2. Çin	58400	62600	67500	75100	87300	88900	439800
3. Japonya	40200	40800	42400	43100	43000	43200	252700
4. Rusya Fed.	60100	40200	36300	40400	28800	35000	240800
5. Fransa	42400	40300	39600	39700	38500	38900	239400
6. İngiltere	41800	38900	39200	36900	37300	36500	230600
7. Almanya	34000	33400	32900	32000	32100	32600	197000
8. İtalya	21300	19500	21200	22200	22800	23700	130700
9. S.Arabistan	18700	18400	22300	22900	19800	21200	123300
10.Tayvan	10300	11500	11400	11800	13000	15200	73200
11. G.Kore	10400	10300	11900	12400	11400	11600	68000
12. Hindistan	7440	7940	9890	10300	11300	11300	58470
13. Brezilya	5690	7810	9400	9500	10400	9920	52720
14. İsrail	8020	8940	9000	8840	9020	8700	52520
15. Kanada	9290	8690	7900	7340	8020	8320	49560
16. Türkiye	6180	6390	7230	7720	8520	9950	45990
17. İspanya	7440	7700	7530	7590	7420	7590	45270
18. Avustralya	7770	7600	7680	7040	7550	7060	44700
19. Hollanda	6800	6620	6710	6660	6640	7030	40460
20. Polonya	5200	6720	6690	6270	6600	6690	38170
21. İran	6570	5260	5490	6790	7150	6880	38140
22. Ukrayna	5490	5270	6160	6310	6090	5110	34430
23. K.Kore	5990	6400	6280	6160	4360	4260	33450
24. Yunanistan	4640	4740	5070	5340	5810	6060	31660
25. İsveç	5390	5500	3600	5080	5150	5330	30050
26. Suriye	4550	4690	4100	3750	4080	4450	25620
27. Burma	3530	4500	4040	4370	4440	4650	25530
28. Arjantin	4650	4480	4350	3550	3580	4300	24910
29. İsviçre	4040	3940	3740	3620	3590	3400	22330
30. Belçika	3720	3640	3600	3570	3550	3600	21680

Kaynak: (Kilimci, 2004, 68)

Günümüz havacılığında yüksek kapasitede klasik silah üretme imkan ve yeteneği geçmiş iki dünya savaşında olduğu gibi önemli değildir. Önemli olan bu silahı hedefe taşıyabilecek hassas atış sistemlerine sahip olmaktır. Bu önermeyi Kosova hareketi da bir ölçüde doğrulamaktadır. Zira burada kullanılan silahların %90'ı hassas atış sistemine sahip platformlardan atılan akıllı silahlardır.

Tek başına askeri bağımlılık oluşturmanın bir diğer zorluğu, artık her ülkenin gerekli teknolojik altyapısı olsun veya olmasın kendi silahını kendisi üretmek istemesinden kaynaklanmakta, dolayısıyla teknoloji transfer etmeden silah satmak mümkün olmamaktadır. Bir diğer zorluk ise özellikle ana silah sistem satışlarında Soğuk Savaş sonrasında güvenlik ihtiyacındaki azalmaya paralel olarak yaşanan dikkat çekici düşüştür. Buna yıllık ortalama savaş uçağı satışlarından örnek verilecek olursa, 1970’lerde 2.198, 1980’lerde 1.756 olan yıllık uçak satışları, 1990’ların ortalarına gelindiğinde yılda 423’e düşmüştür (Kiriş,2002,67).

Küresel özelliklerinin giderek yaygınlaştığı ve bu çerçevede çok sayıda ve farklı aktörün dünya sahnesinde faaliyet gösterdiği günümüz uluslararası sistemi, karmaşık karşılıklı bağımlılık içerisinde keskin bir rekabet ortamı sergilemektedir. Her uluslararası aktör, benzer araçlar kullanarak politika üretmekte, ancak kapasitesi ile doğru orantılı olarak bu araçların şiddet ve etkinlikleri değişmektedir. Karşılıklı bağımlılık ilişkilerini, belirli ölçüde de olsa, belirleme kapasitesi bulunan aktörlerin politikaları daha çok buldukları bölgeler ile sınırlı olmaktadır. Ayrıca bu aktörler, buldukları bölgelerde de çoğu zaman küresel politikalar uygulayan güç ya da güçler ile birlikte davranmaktadırlar. Hiçbir uluslararası aktörün tek başına sistemin bütününe belirleme olanağı bulunmadığından, aktörlerin kurdukları ittifaklar ve işbirliği türleri önem kazanmaktadır. Türkiye gibi, küresel politikalar üretme güç ve kapasitesi bulunmayan ülkelerin önlerindeki seçenekler de, dolayısıyla sınırlı olmaktadır.

Türkiye’nin Orta Asya, Ortadoğu ya da Balkanlara yönelik politikaları, “bağımlı politikalar” olarak adlandırılabilir. Bu bağımlılık; hem söz konusu bölgelerde etki doğurması için gerekli olan ekonomik ve siyasal güç unsurlarına bütünüyle sahip olmamasından, hem de bu bölgelerde kendisinden daha güçlü aktörlerin faaliyet gösteriyor olmalarından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla Türkiye’nin dış politika davranışları konusundaki seçeneği, daha çok bölge güçleri ile ilişkileri doğrultusunda ortaya çıkmaktadır.

Türkiye, ittifak içerisinde ekonomik ve askeri yardımları Almanya ve ABD’den almaktadır. Türkiye, tarafların çıkar bölgesinin tam ortasında bulunması sebebiyle, rekabete en fazla açık konumda olan ülkedir. Bu ortamda ister ABD ile yakınlaşma, ister AB’nin lokomotif durumunda olan Almanya ile ilişkileri geliştirme tercih

edilsin, her ikisinin de maliyetli olacağı gerçektir. Ancak bu noktada, uzun vadeli çıkarların bu maliyeti ortadan kaldıracak biçimde hesaplanması gerekecektir. Türkiye havacılık konusunda AB ülkeleri ve ABD ile ilişkileri sürdürürken diğer bir güç (örneğin Orta Asya ve Kafkaslardaki konumu itibarıyla Rusya) ile yeni işbirliği düzeyleri geliştirme yoluna gidebilir. Bu şekilde ABD ve AB karşısında iki gücü dengeleme amacına hizmet edebilir. Ancak, Türkiye'nin ekonomik ve siyasal istikrarını sağlaması çok önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Çünkü istikrarsız bir Türkiye ile hiçbir güç doğrudan ikili veya çok taraflı ittifak yapma gereği duymayacaktır. Günümüze kadar, Türkiye'nin, bulunduğu coğrafya içerisindeki dengelerde rol almasına yönelik politikalara ABD öncülük yapmıştır. Bilindiği gibi ABD, kendi açısından önemli gördüğü sorunlarda, kendi öngördüğü çözümler çerçevesinde ittifaklar oluşturma politikasını benimsemiş bir devlettir.

ABD ve ABD egemenliğindeki milletlerarası kurumlar, böylece Türkiye'nin ekonomi politikasını çizmeye koyulmuşlardır. Esasen daha 1946 yılından başlayarak, Türk kalkınmasında Amerikan görüşleri egemen olmaya başlamıştır. ABD, devletçiliğin bırakılmasını, özel teşebbüsün ve yabancı sermayenin teşvik olunmasını, devletin sanayiden çok bayındırlık işlerine yatırım yapmasını istemektedir. "Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi" adlı Thornburg Raporu, Türk ekonomisine Amerikan müdahalesinin aşırı bir örneğidir. Rapor, ABD'nin "Türk ekonomisinin kalkınması için yardımlarda bulunup bulunamayacağı, ne gibi yardımlara ihtiyaç olduğu ve bunların ne şekilde yapılacağı" hususunda vereceği kararlarda ilk verileri sağlamak amacıyla hazırlanmıştır (Avcıoğlu,1990,558).

İster ABD ve AB gibi önemli güçler olsun, ister Türkiye gibi bölgesel güç olmaya aday ülke olsun uluslararası sistemdeki tüm aktörler, birbirleri ile kurdukları işbirlikleri ile sistemde bir etki yaratabilmektedirler. Bir devletin gücü, oluşturduğu ve belirlediği işbirliklerinin örgütlü ya da değil, gücünün nicelik ve niteliği ile doğrudan bağlantılıdır. Kurulan ittifakların organik ve işlevsel bir bütüne dönüşmeleri ile benzerler arası rekabet keskinleşmekte, ancak bu da uluslararası sistemde karşılıklı bağımlılıklardan doğan zorunlu bir süreç olmaktadır (Sönmezoğlu,2001,250).

Atatürk cumhuriyetin kurulduğu günlerde köklü değişiklik çalışmaları içinde ülke savunmasına dolayısıyla da Türk Havacılığının gelişmesine büyük önem vermiştir. Atatürk'ün havacılık konusuna yaklaşımlarını bugünkü uygulamalardan farklı ve isabetli kılan en önemli yönleri şöyle özetlenebilir.

(1) Atatürk, havacılığın önemini çok iyi kavramış ve geleceğin göklerde olduğuna inanmıştır.

(2) Havacılık konusunda ilk adımların atılmasına önyak olmuş tüm yoğun çalışmalarına rağmen her havacılık faaliyetine katılmaya özen göstermiştir.

(3) Havacılık konusunda yapılan çalışmaları teşvik etmiş bu alanda yurt dışı gezi ve incelemelerine personel gönderilmesini desteklemiştir.

(4) Dışa bağımlı olunmamasına özen göstermiş, uçak fabrikası kurulmasına önderlik etmiş, tüm ferdi ve özel sektör girişimlerini desteklemiştir.

(5) Yabancı ülkeler ile havacılık konusunda yürütülen işbirliği çalışmalarında tekelciliğin ve tek ülkeye bağımlılığın önüne geçilmesi amacıyla, değişik ülkeler ile işbirliğine özen göstermiştir. Uçak alımı, pilot eğitimi gibi konularda Rusya'ya öncelik vererek kapitalist ülkelerin tekelciliğinin önüne geçmeye dikkat etmiştir.

(6) Bazı ülkelerin yürüttüğü havacılık faaliyetlerine sponsorluk yaparak Türk havacılığını ve Türkiye'nin havacılığa olan ilgisini tüm dünyaya duyurmaya çalışmıştır.

(7) Savaştan çıkan Türkiye'nin ekonomik yönden güçlenmeye ihtiyaç olduğu dönemde bile dış yardım almamaya özen göstermiştir. Bunun yerine kendi sanayiimizi geliştirmeye yönelik alt yapı çalışmalarına öncelik vermiştir. Diğer bir deyişle balık almak yerine balık tutma yolunu seçmiştir.

(8) Her konuda olduğu gibi havacılık konusunda da yetişmiş insan gücünün en önemli konu olduğuna inanmış ve Türk gençliğini havacılığın içine çekecek girişimlere önyak olmuştur. Bunun tüm gençlik tarafından algılanabilmesi için çok sevdiği manevi kızını (Sabiha Gökçen) havacı olması yolunda teşvik etmiştir. Böylelikle havacılığın kadın erkek herkes tarafından önem verilmesi gereken bir konu olduğu mesajını vermiştir.

Artık havacılık uzay boyutuyla beraber , ilgisiz kalmaya tahammülü olmayan bir olgu durumundadır. Havacılık özgürlüğün ve bağımsızlığın parolası haline gelmiştir. Bağımsızlık ise, sahip olunan tüm kaynakları etkin ve yerinde kullanarak dışa

bağımlılığın ortadan kaldırılmasıyla mümkün olabilir. Havacılık konusunda bağımsızlığı elde etmek de elimizdeki tüm kaynakları etkin ve yerinde kullanarak, taklitçilikten uzak, kendimize özgü bir politikanın izlenmesiyle mümkün olabilir.

Küreselleşmenin ezici etkisinden kurtulabilmek için her alanda olduğu gibi havacılık alanında da marka olmak hedef olmalıdır. Henüz geç kalınmış değildir. Genç ve arzulu nüfusa sahip Türkiye bunu başarabilecek güçtedir. Havacılık konusundaki sivil ve asker tüm gayretler birleştirilerek sürecin kısaltılması uygun bir yaklaşım olacaktır. Bize düşen bunun önemini kavrayarak, dışa olan bağımlılığımızı zaman içerisinde asgari seviyeye indirecek girişimlere hemen başlamak ve havacılığımızın dünyada önder konuma getirilmesi konusunda her türlü çabayı göstermektir. Unutmayalım ki ;

«GÖKLERDE BİZİ BEKLEYEN YERİMİZİ ALMAK ZORUNDAYIZ. YOKSA O YERİ BAŞKALARI İSTİLA EDER VE İŞTE O ZAMAN BU ÜLKE VE ULUS ELDEN GİDER.»

" Aslan uçu " diye söylenir methi ;
Bu kutsal toprağın çocuğu Fethi.
Kahrolur darbanla elbet her zaman
Olursa bakış yan ve maksat eğri ;
Bak ; Fethiye oldu sayende Meğri ,
Kartalım ! gölgende hürdür bu vatan .

Behçet Kemal Çağlar (Tayyareci Fethi Bey anısına)

EKLER

EK-1 : II'nci Dünya Savaşı Sonrasında Havacılık Alanında YaşananÖnemli Gelişmeler

4 Ekim 1957 İlk yapma uydu olan Sputnik-1, SSCB tarafından uzaya fırlatıldı ve 4 Ocak 1958'e kadar dünya yörüngesinde kaldı. Artık uzay yarışı başlıyordu.

Resim-26: (4 Ekim 1957 Sputnik-1 ilk yolculuğa çıkıyor)



Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)

3 Kasım 1957 SSCB, 13 Nisan 1958'e kadar yörüngede kalacak olan Sputnik 2'yi uzaya fırlattı. Bu kez bu uzay aracının birde yolcusu vardı: Layka adlı bir dişi köpek!

31 Ocak 1958 ABD'nin ilk yapma uydusu olan Explorer-1 Cape Caneveral'dan uzaya fırlatıldı. Amerikalı fizikçi James A. Van Allen, bu uydunun gönderdiği verilere dayanarak Dünyanın ışınma (radyasyon) kuşaklarını keşfetti.

11 Ekim 1958 ABD'nin Pioneer-1 uzay sondası yaklaşık 115000 km yükseğe fırlatıldı.

2 Ocak 1959 SSCB'nin Luna -1 uzay sondası Ay'ın yaklaşık 6000 km açığından geçti.

- 3 Mart 1959 ABD'nin 4ncü uzay sondası Pioneer-4, Ay'ın yaklaşık 60000 km uzağından geçti ve Güneş çevresinde bir yörüngeye oturarak ABD'nin ilk yapay Güneş uydusu oldu.
- 12 Eylül 1959 SSCB'nin fırlattığı Luna-2, 13 Eylül'de Ay üzerine çarptı. Böylece insan yapımı bir nesne ilk kez doğal uydumuza değmiş oluyordu.
- 4 Ekim 1959 Luna-3, Ay çevresinde dolanarak Ay'ın görünmeyen yüzünün ilk fotoğrafını çekti.

1960'lı yıllar

- 1 Nisan 1960 İlk meteoroloji uydusu Tiros-1, ABD'den uzaya fırlatıldı ve on binlerce fotoğraf gönderdi.
- 18 Ağustos 1960 ABD'nin fırlattığı Discovery, 13 fotoğraf makinesiyle donatılmış ilk Corona casus uydusunu uzaya taşıdı.
- 12 Nisan 1961 SSCB'nin fırlattığı Vostok-1, ilk insanlı uzay aracıydı. Bu araçla Dünyanın çevresinde bir kez dolanan kozmonot Yuri A. Gagarin uzaya çıkan ilk insan olarak tarihe geçti.
- 5 Mayıs 1961 Yörünge altı uçuş yapan Mercury-3'ün astronotu Alan B. Shepard da uzaydaki ilk Amerikalı oldu.
- 20 Şubat 1962 Mercury-6, Dünyanın çevresinde 3 kez dolandı. Bu aracın astronotu John H. Glenn yer yörüngesinde dolanan ilk Amerikalıydı.
- 10 Temmuz 1962 ABD uydusu Telstar-1, Atlantik ötesi ilk canlı televizyon yayını yaptı.
- 14 Aralık 1962 ABD'nin Mariner-2 uzay aracı ilk başarılı gezegen yolculuğunu yaparak Venüs'ün yakınından geçti ve Güneş çevresinde bir yörüngeye oturdu.
- 16 Haziran 1963 Uzaydaki ilk kadın olan Sovyet kozmonotu Valentina Tereşkova, Vostok-6 ile Dünyanın çevresindeki yörüngede 48 kez dolandı.
- 28 Temmuz 1964 ABD'nin fırlattığı Ranger-7 Ay yüzeyinin ilk yakın plan fotoğraflarını çekti ve Dünyaya 4316 fotoğraf gönderdi.

- 18 Mart 1965 Sovyet uzay aracı Voshod-2 'nin kozmonotu Aleksey Leonov boşlukta 12 dakika dolaşarak uzayda yürüyen ilk insan oldu.
- 23 Mart 1965 Gemini programının ilk insanlı uçuşunu yapan Gemini-3, Virgil I. Grissom ve John W Young'ı uzaya taşıyarak Dünya çevresinde 3 kez dolandı.
- 24 Mart 1965 ABD'nin Ranger-9 uzay aracı, Ay yüzeyinin çok kaliteli görüntülerini ilettiler ve bunların çoğu ilk kez televizyondan canlı olarak yayınlandı.
- 3 Haziran 1965 Gemini-4 mürettebatından Edward White boşlukta 22 dakika dolaşarak uzayda yürüyen ilk Amerikalı oldu.
- 14 Temmuz 1965 ABD'nin uzay aracı Mariner-4, Mars'ın ilk yakın plan fotoğraflarını gönderdi.
- 4 Aralık 1965 Amerikalı astronotlar Frank Borman ve James A. Lovell'ı taşıyan Gemini-7, Dünya çevresinde 206 kez dolanarak 15 Aralıkta fırlatılacak olan Gemini 6'yla uzayda buluşmak üzere bekledi.
- 15 Aralık 1965 Amerikalı Astronotlar Walter Schirra ve Thomas Stafford yönetimindeki Gemini-6, kendisini yörüngede bekleyen Gemini-7 ile kenetlenerek uzayda ilk buluşmayı gerçekleştirdi.
- 3 Şubat 1966 SSCB'nin fırlattığı Luna-9, Ay'a yumuşak iniş yapan ilk uzay aracı oldu.

Resim-27: (Ay'a ayak basacak ilk insanı taşıyan Saturn-V Roketi kalkış anında)



Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)

- 1 Mart 1966 Sovyet yapımı Verena-3, Venüs yüzeyine çarparak Dünya dışındaki bir gezegene ulaşan ilk uzay aracı oldu.
- 31 Mart 1966 Sovyet uydusu Luna-10, Ay yörüngesine oturan ilk uzay aracı oldu.
- 2 Haziran 1966 Survevor-1, Ay'a yumuşak iniş yapan ilk uzay aracı oldu.
- 14 Ağustos 1966 ABD uzay aracı Lunar Orbiter-1, Ay yörüngesine girdi ve o uzaklıktan Dünyanın ilk fotoğraflarını çekti.
- 18 Ekim 1967 Sovyet uzay aracı Verena-4, Venüs atmosferine bir iniş kapsülü gönderdi ve gezegenin atmosfer bileşimine ilişkin verileri Dünyaya ilettiler.
- 11 Ekim 1968 Walter Schirra , Donn Eisele ve Walter Cunningham'ı taşıyan Apollo-7, Yer yörüngesinde bir kez dolanarak Apollo projesinin ilk insanlı uçuşunu gerçekleştirdi.
- 21 Aralık 1968 Frank Bowman, James Lovell ve William Anders'ı taşıyan Apollo-8, ilk kez bir Saturn-V roketiyle fırlatıldı ve ay yörüngesinde dolanan ilk insanlı uzay aracı oldu; 6 günlük görev süresince Ayın çevresinde 10 kez dolandı.
- 14 - 15 Ocak 1969 Birer gün arayla fırlatılan Soyuz-4 ile Soyuz-5 uzayda kenetlendi ve Soyuz-5 in iki kozmonotu uzay tarihinde ilk kez araç dışında aktarma yaparak Soyuz-4'le dünyaya döndü.
- 16 Temmuz 1969 Apollo-11 tarihi yolculuğuna başladı. 20 Temmuz'da, insanlı bir uzay aracı ilk kez Ay'a yumuşak iniş yaptı ve Michael Collins kumanda modülü Columbia'da beklerken, Aya ayak basan ilk insan olarak tarihe geçen Neil Armstrong ile Edwin Aldrin 21 saat dolaşp kaya örnekleri topladılar.
- 31 Temmuz 1969 ABD'nin 24 şubatı fırlattığı Mariner-6 Mars yüzeyinin, özellikle ekvator bölgesinin ayrıntılı fotoğraflarını gönderdi.
- 5 Ağustos 1969 27 Mart'ta fırlatılan Mariner-7, Mars yüzeyinin özellikle güney kutbu bölgesinin ayrıntılı fotoğraflarını Dünya'ya ilettiler.

1970'li yıllar

- 11 Nisan 1970 Apollo-13'ün oksijen tanklarında bir patlama olduğu için Ay'a inişi iptal edildi ve üç kişilik mürettebatı ayın çevresinde dolanıp sağ salim geri dönebildi.
- 12 Eylül 1970 Sovyet yapımı Luna-16, Ay'dan aldığı toprak örneklerini Dünya'ya getiren ilk insansız uzay aracı oldu.
- 17 Kasım 1970 Luna-17, ilk otomatik robot olan Lunohod-1'i Ay üzerine indirdi. Beş kişilik bir ekibin Dünya'dan yönettiği bu araç 11 gün boyunca Ay'da dolaştı.
- 15 Aralık 1970 Sovyet uzay aracı Verena-7, Venüs yüzeyine ilk kez yumuşak iniş yaptı.
- 19 Nisan 1971 SSCB, 28 Mayıs 1973'e kadar yörüngede kalacak olan Salyut-1 uzay istasyonunu fırlattı.
- 30 Mayıs 1971 ABD, Mars'ı ilk kez yörüngeden izleyecek olan Mariner-9'u uzaya fırlattı.
- 6 Haziran 1971 Sovyet uzay aracı Soyuz-11, kozmonot G.T.Dobrovolskiy, V.N. Volkov ve V.İ. Patsayev'i Salyut-1'e taşıdı. İlk kez bir yörünge istasyonunda görev alma onuruna eren bu üç kozmonot ne yazık ki Soyuz-11'in Dünya'ya dönüşü sırasında yaşamını yitirdi.
- 30 Temmuz 1971 Apollo-15 astronotları; David Scott ve James Irwin ilk kez ay cipi kullandılar. Ertesi yıl fırlatılan Apollo-17'nin astronotu Harrison Schmitt daha küçük bir cip kullanacaktı.
- 2 Mart 1972 Amerikan uzay aracı Pioneer-10 Jüpiter yolculuğuna başladı. 1973'te gezegenin ilk yakın plan fotoğraflarını gönderdi.
- 5 Nisan 1973 ABD, üç kişilik bir mürettebatın çalışacağı Workshop uzay laboratuvarını uzaya fırlattı.
- 3 Kasım 1973 Amerikan uzay aracı Mariner-10, ilk kez iki ayrı gezegenle ilgili verileri toplamak üzere uzaya fırlatıldı. Ertesi yıl Venüs ve Merkür'ün fotoğraflarını Dünya'ya ilettiler.
- 24 Haziran 1974 SSCB'nin ilk askeri uzay istasyonu Salyut-3 uzaya fırlatıldı ve Ocak 1975'e kadar yörüngede kaldı.

26 Aralık 1974	SSCB'nin sivil uzay istasyonu Salyut-4 uzaya fırlatıldı ve 2 Şubat 1977'ye kadar yörüngede kaldı.
Temmuz 1975	ABD'nin Apollo-18 ve SSCB'nin Soyuz-19 uzay araçları birbirine kenetlenerek uzayda ilk uluslararası buluşmayı gerçekleştirdi.
Ekim 1975	SSCB'nin fırlattığı Verena-9 ve 10, Venüs yüzeyinin ilk fotoğraflarını gönderdi.
22 Haziran 1976	Sovyet askeri uzay istasyonu Salyut-5 uzaya fırlatıldı ve 8 Ağustos 1977'ye kadar yörüngede kaldı.
20 Temmuz 1976	Viking-1, Dünya dışındaki bir gezegene yumuşak iniş yapan ilk Amerikan uzay aracı olarak Mars yüzeyinin fotoğraflarını çekti.
3 Eylül 1976	Mars'ın Ütopya Ovası'na iniş yapan Viking-2, burada buz kalıntılarına rastladı.
4 Eylül 1977	Amerikan uzay araçları Voyager-1 ve 2, Jüpiter ve daha uzaktaki gezegenler hakkında veri toplamak üzere uzaya fırlatıldı. Jüpiter'in ayrıntılı fotoğraflarını çeken bu iki araç 1979'da Mars'ın, 1980'de de Satürn'ün haritasını çıkarttı.
29 Eylül 1977	Sovyet uzay istasyonu Salyut-6 uzaya fırlatıldı. Mürettebatı arasında Çekoslovakya, Polonya, Doğu Almanya, Bulgaristan, Macaristan, Vietnam, Küba, Moğolistan ve Romanya'dan katılan araştırmacılar da bulunuyordu.
Aralık 1978	ABD'den fırlatılan iki Pioneer uzay aracı Venüs'e ulaştı. Biri gezegenin atmosferine dört sonda bırakırken diğeri de yüzey haritasını çıkardı.
1 Eylül 1979	Amerikan uzay aracı Pioneer-11, Satürn'ün yaklaşık 20000 km açığından geçerek gezegenin ilk yakın plan fotoğraflarını çekti.
1980'li yıllar	
12 Nisan 1981	Uzay taşıma sistemi (STS1) Columbia ilk insanlı uçuşuna başladı.
19 Haziran 1981	Avrupa uzay ajansı (ESA) üçüncü Ariane roketini uzaya fırlattı.
20 Aralık 1981	ESA dördüncü Ariane roketini fırlattı.

- 1 Mart 1982 Sovyet uzay aracı Verena-13 Venüs'e indi ve gezegenin ilk toprak analizini yaptı.
- 19 Nisan 1982 Sovyet uzay istasyonu Salyut-7 fırlatıldı. Bu istasyon hala yörüngededir.
- 13 Mayıs 1982 Sovyet kozmonotlar Anatoliy N. Berezoyov ve Valentin V. Lebedev, Salyut-7 ile kenetlenmek üzere Soyuz T-5'le uzaya fırlatıldı. Uzay istasyonunda 211 gün kalarak dayanıklılık rekoru kıran iki kozmonot Soyuz T-7 ile Dünya'ya döndü.
- 11 Kasım 1982 Amerikan uzay mekiği Columbia beşinci yolculuğuna başladı ve taşıdığı iki uyduyu yörüngeye yerleştirerek ilk kez görevini başarıyla tamamladı.
- 4 Nisan 1983 Amerikan uzay mekiği Challenger ilk yolculuğuna çıktı ve Amerikalı astronotlar 9 yıl aradan sonra ilk kez uzayda yürüdüler.
- 19 Haziran 1983 Challenger'ın astronotlarından Sally K. Ride uzay yolculuğuna çıkan ilk Amerikalı kadın oldu.
- 10 Ekim 1983 Sovyet uzay aracı Verena-15, Venüs'ün kutup bölgesinin ilk ayrıntılı fotoğraflarını çekti ve gezegenin kuzey yarı küresinin büyük bölümünün ısı haritasını çıkardı.
- 28 Kasım 1983 Uzay mekiği Columbia, ESA'nın Spacelab-1 uzay laboratuvarını yörüngeye taşıdı.
- Ocak Kasım 1983 Kızılötesi astronomi uydusu, Vega yıldızının çevresinde yeni kuyruklu yıldızlar, küçük gezegenler, gökadarlar ve yeni bir gezegen olduğu sanılan bir toz halkası keşfetti.
- 3 Şubat 1984 Amerikan uzay mekiği Challenger'ın astronotlarından Bruce McCandless, MMU (insanlı manevra birimi) denilen tepkili bir araçla ilk kez uzay taşıtına bağlı olmadan boşlukta serbestçe dolaştı.
- 30 Ağustos 1984 ABD'nin üçüncü uzay mekiği Discovery altı kişilik mürettebatıyla ilk yolculuğuna çıktı.
- Ekim 1984 Sovyet kozmonotları L.D. Kizim, V.A. Soloyov ve O.Y. Atkov, Soyuz T-10'la ulaştıkları Salyut-7 uzay istasyonunda

	237 gün kalarak yeni bir dayanıklılık rekoru kırdıktan sonra Soyuz T-11'le Dünya'ya döndüler.
Aralık 1984	SSCB/Avrupa ortak yapımı Vega 1 ve 2 uzay araçları fırlatıldı; Venüs atmosferine uzay sondaları bırakan araçlar Halley Kuyruklu Yıldızı'na doğru yol aldılar.
8 Ocak 1985	Japon uzay ve havacılık bilimleri enstitüsü, Halley kuyruklu yıldızına yaklaşan ilk gezegenler arası sonda olan Sakigake'yi uzaya fırlattı.
29 Nisan 1985	Amerikan uzay mekiği Challenger , ESA'nın uzay laboratuvarı Spacelab-3'ü yörüngeye taşıdı.
2 Temmuz 1985	Avrupa Uzay Ajansı, 1986'da Halley Kuyruklu Yıldızı'nın, 1992'de Grigg Skjellerup Kuyruklu Yıldızı'nın yakınından geçecek olan Giotto uzay aracını bir Ariane roketi ile uzaya fırlattı.
3 Ekim 1985	ABD'nin dördüncü uzay mekiği Atlantis beş kişilik mürettebatıyla ilk yolculuğuna başladı.
Ekim 1985	Almanya ile ESA'nın ilk ortak yapımı olan D-1 uzay laboratuvarı, iki Alman astronot ve ESA üyesi bir Danimarkalıdan oluşan mürettebatıyla yola çıktı.
24 Ocak 1986	Amerikan uzay aracı Voyager-2 Uranüs'ün yakınından geçerek topladığı verileri dünyaya ilettiler.
20 Şubat 1986	Sovyet uzay istasyonu Mir'in çekirdek birimi uzaya fırlatıldı.
Mart 1986	Astronomlar, bir kuvazar ışığı yayan görünmez bir çekim kaynağı keşfettiler.
Aralık 1987	Kozmonot Yuri V. Romaneko, Soyuz TM-2 ile geldiği ve 326 gün kalarak uzayda dayanıklılık rekorunu kırdığı Mir uzay istasyonundan Dünyaya döndü.
4 Mayıs 1989	Amerikan uzay aracı Magellan'ı taşıyan uzay mekiği Atlantis yola çıktı.
12 Temmuz 1989	Mars çevresinde yörüngeye oturarak gezegenin yüzeyini, atmosferini ve manyetik alanını inceleyecek olan SSCB Avrupa ortak yapımı Phobos-2 uzaya fırlatıldı.

Ağustos 1989

Amerikan uzay aracı Voyager-2 Neptün'ün yakınından geçti ve gezegenin bilinmeyen altı uydusunu keşfetti.

18 Ekim 1989

ABD'nin Galileo uzay aracı Atlantis uzay mekiğiyle fırlatıldı ve Venüs gezegeninin kızılötesi görüntüleri ile küçük gezegeninin fotoğraflarını çektikten sonra Jüpiter'e doğru yoluna devam etti.

Resim-28: Columbia Uzay Mekiği



Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)

1990'lı yıllar

24 Nisan 1990

Hubble Uzay Teleskopu'nu taşıyan Amerikan uzay mekiği Discovery yolculuğuna başladı.

Ağustos 1990

Amerikan uzay aracı Magellan Venüs'e ulaştı ve sonraki aylarda gezegen yüzeyinin radarla alınan görüntülerini Dünya'ya iletti.

6 Ekim 1990

Ulysses uzay aracını taşıyan Amerikan uzay mekiği Discovery fırlatıldı. Ulysses 8 Şubat 1992'de Jüpiter'in yakınından geçti ve Güneş'in kutup bölgeleri hakkında veri toplamak üzere yoluna devam etti.

5 Haziran 1991

Amerikan uzay mekiği Columbia, ağırlıksız ortamın insan üzerindeki etkilerini inceleyecek olan Spacelab SLS-1 uzay laboratuvarını yörüngeye taşıdı.

- 2 Mayıs 1992 Yedi Amerikalı astronotu taşıyan ve Intelsat-VI uydusunu onarmakla görevlendirilen uzay mekiği Endeavor ilk yolculuğuna başladı.
- Şubat 1994 Amerikan uzay mekiği Discovery ilk kez bir Rus kozmonotu (Sergey Krikalev) uzaya taşıdı.
- 12 Ekim 1994 Amerikan uzay aracı Magellan Venüs'ün haritasını çıkarma görevini tamamladıktan sonra tutuşarak yandı.
- 6 Şubat 1995 Amerikan uzay mekiği Discovery, Mürettebat değişimi yapmak üzere Rus uzay istasyonu Mir'e yaklaştı. Bu uçuşta uzay mekiğini ilk kez bir kadın pilot kullanıyordu.
- 22 Mart 1995 Rus uzay istasyonu Mir'de 438 gün kalarak yeni bir dayanıklılık rekoru kıran kozmonot Valeriy Polyakov Dünya'ya döndü.
- 26 Haziran 1995 Amerikan uzay mekiği Atlantis Rus uzay istasyonu Mir'le buluştu ve istasyonda görevli kozmonotlar mekiğe aktarıldı.
- 12 Kasım 1995 Amerikan uzay mekiği Atlantis Rus uzay istasyonu Mir'le ikinci kez buluşmak üzere yola çıktı. Dünya'ya dönmeden önce daha sonraki mürettebat değişimlerinde kullanılmak üzere bir aktarma modülü bıraktı.
- 7 Aralık 1995 Amerikan uzay aracı Galileo Jüpiter'e ulaştı; gezegenin çevresinde dolarken atmosferine bir uzay sondası bıraktı ve iki yıl boyunca Jüpiter'in çevresinde kalacak bir uyduyu yörüngeye oturttu.
- 8 Şubat 1996 Thomas Reiter uzayda yürüyen ilk ESA astronotu oldu. Rus uzay istasyonu Mir'den çıktığı bu uzay yürüyüşlerinin ilkini 21 Ekim 1995'te gerçekleştirmiş ve 5 saat 11 dakika boşlukta dolaşmıştır.
- 22 Mart 1996 Amerikan uzay mekiği Atlantis Rus uzay istasyonu Mir'le üçüncü kez buluşmak üzere havalandı. Mir'e aktarılan astronot Shannon Lucid bir uzay istasyonunda görevlendirilen ilk kadın astronot oldu.

26 Eylül 1996 Uzay mekiği Atlantis, uzayda en uzun süre kalan Amerikalı astronot ve en uzun süre kalan kadın astronot Shannon Lucid'i Dünyaya geri getirdi (<http://www.hvkk.tsk>).

EK-2 : Türk Hava Yolları Tarihinde Yaşanan Önemli Gelişmeler

- . 1933 Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Hava Yolları Devlet İşletmesi kuruldu.
- . 1935 Bayındırlık Bakanlığına bağlandı.
- . 1938 Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adı ile Ulaştırma Bakanlığına bağlandı.
- . 1945 DC-3 uçakları filoya dahil edildi.
- . 1947 İlk dış sefer Ankara-İstanbul-Atina olarak yapıldı.
- . 1956 THY A.O. 60 Milyon TL sermaye ile kuruldu.
- . 1960 F-27 ve VISCOUNT uçakları alındı.
- . 1967 İlk DC-9 uçağı ile jet çağı başladı.
- . 1971 B-707'ler kiralanarak filoya katıldı.
- . 1973 F-28 ve DC-10 filoya katıldı.
- . 1974 B-727'ler filoya katıldı.
- . 1984 Sermaye 60 Milyar TL oldu, KİT statüsüne geçildi.
- . 1985 Airbus 310'lar filoya katıldı.
- . 1986 Singapur hattının açılmasıyla Uzakdoğu uçuşları başladı.
- . 1988 New York hattı açıldı.
- . 1990 Kamu Ortaklığı İdaresine bağlandı.
- . 1991 B-737'ler filoya katıldı.
- . 1992 Kayıtlı sermaye 2,5 Trilyon TL oldu.
- . 1995 Kayıtlı sermaye 10 Trilyon TL oldu.
- . 1996 RJ-70'ler filoya katıldı.
- . 1997 Japon Hava Yolları ile İstanbul-Osaka –İstanbul hattında Block Space anlaşması yapıldı.
- . 1998 Avrupa'nın 5 büyük hava yolu ile "The Qualiflyer Group" anlaşması yapıldı.
Sermaye 30 Trilyon TL oldu.

- . 1999 6 adet yeni nesil B-737-800 filoya katıldı.
9 adet B-700-800 filoya katıldı.
Tüm seferlere sigara içme yasağı konuldu.
Sermaye 175 Trilyon TL oldu.
- . 2000 Sydney'e ilk ticari uçuş yapıldı.
- . 2001 2 adet B-700-800 uçağı filoya katıldı.
6 adet A-310-200 uçağı İran'a satıldı.
Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan Ankara'ya seferler başladı.
- . 2002 Priştina hattı açıldı.
- . 2003 Yeni Delhi hattı açıldı.
Sivas hattı açıldı (<http://www.thy.com>).

EK-3 : Resimlerle Atatürk ve Havacılık



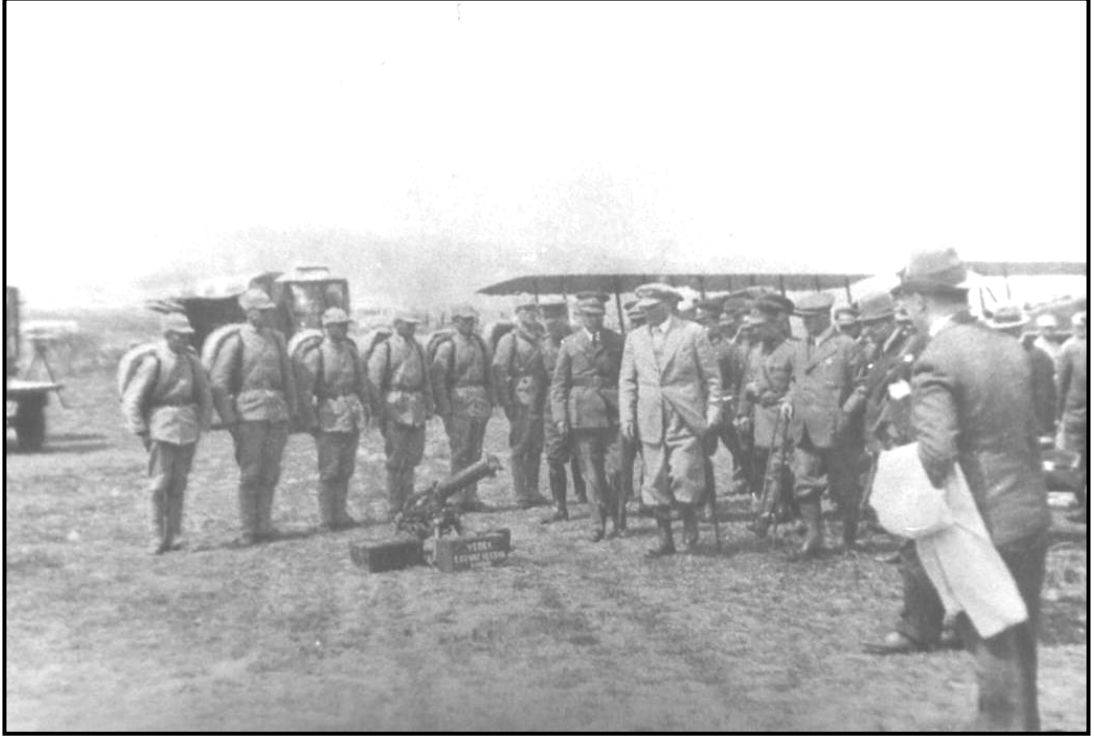
Atatürk, Prof.Dr. Afet İNAN İle Birlikte
1933 Yılında Kurulan Türk Hava Yollarının Güvercinlik-ANKARA
Hava Alanını Ziyaret Ederken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1933 - Yeşilköy
Atatürk Türk Hava Yollarını Ziyarete Uçakları İncelerken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



24 Haziran 1934 - İzmir
Atatürk İzmir Hava Garnizonunda İran Şahı Rıza Pehlevi İle Birlikte
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1934 - Gaziemir
Atatürk 3 ncü Tayyare Alayında / Alay Komutanı Yb.Şefik ÇAKMAK
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



27 Nisan 1935 - Etimesgut
Atatürk Türk Kuşunda
Sabiha GÖKÇEN, Cevat ABBAS ve THK Başkanı Fuat BULCA İle Birlikte
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



03 Mayıs 1935 - Etimesgut
Atatürk Türk Kuşu'nun Açılışında
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



03 Mayıs 1935
Atatürk Türk Kuşunda Planör Çalışması Yaparken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



03 Mayıs 1935 - Etimesgut
Atatürk Türk Kuşu Öğretmenleri İle Birlikte
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



09 Haziran 1936 - Eskişehir
Atatürk 1 nci Tayyare Alayında / Alay Komutanı Yb.Zeki DOĞAN (1 nci Hv.K.K.)
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



09 Haziran 1936 - Eskişehir
Atatürk 1 nci Tayyare Alayında Uçuşları İzlerken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



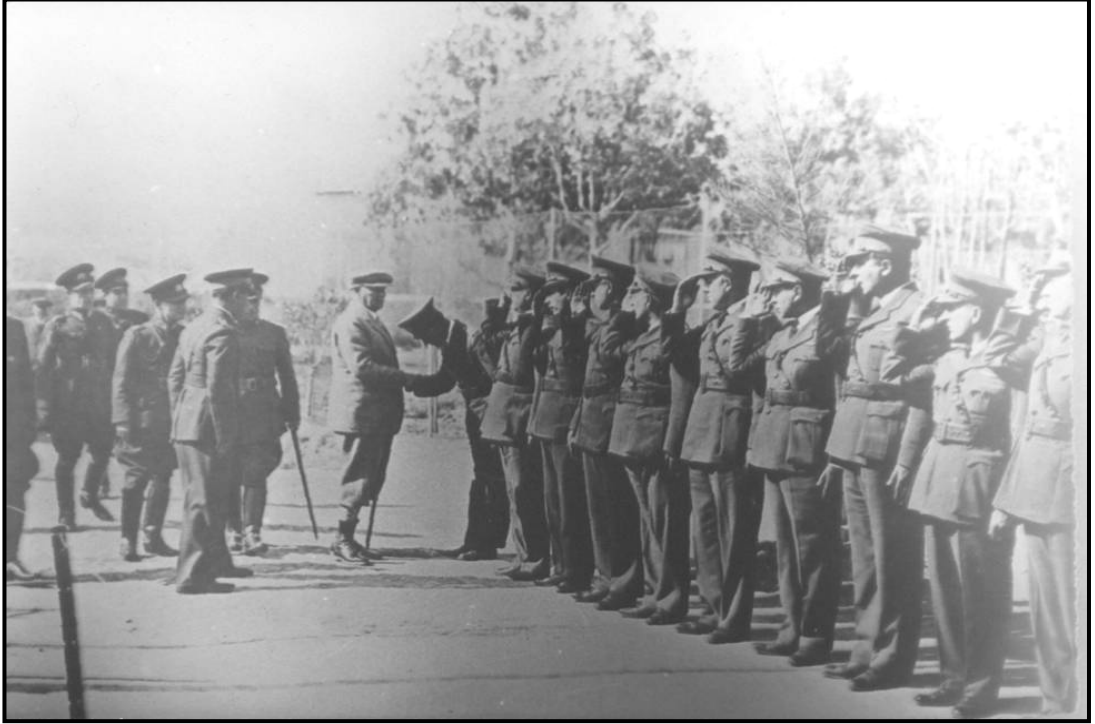
09 Haziran 1936 - Eskişehir
Atatürk 1 nci Tayyare Alayında / Alay Komutanı Yb.Zeki DOĞAN (1 nci Hv.K.K.)
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



09 Haziran 1936 - Eskişehir
Atatürk 1 nci Tayyare Alayında / Alay Komutanı Yb.Zeki DOĞAN (1 nci Hv.K.K.)
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



09 Haziran 1936 - Eskişehir
Atatürk, Org.Fahrettin ALTAY'la 1 nci Tayyare Alayında Uçuşları İzlerken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1936 – Atatürk İzmir Hava Garnizonunda
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1936 – Yeşilköy / İstanbul
Atatürk Yeşilköy Hava Alanında İncelemelerde Bulunurken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1936 - Eskişehir
Atatürk 1 nci Tayyare Alayında Uçuşları İzlerken
(Soldan Sağa: Alb. Celal YAKAL, Org. Fahrettin ALTAY, Sabiha GÖKÇEN,
M.Kemal ATATÜRK, Yb. Zeki DOĞAN, Yzb. Hikmet TUGAY,
Siirt Milletvekili İsmail Müştak MAYAKON ve Yb. İhsan ESİNER)
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1936 - Eskişehir
Atatürk İran Şahı İle 1 nci Alayın Uçuşlarını İzlerken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1936 - Eskişehir
Atatürk Hava Mektebinde Org. Fahrettin ALTAY İle Birlikte
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



30 Nisan 1937
Atatürk Dersim Harekatına Giden Pilotlarla
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



30 Nisan 1937
Atatürk Dersim Harekatına Giden Pilotlarla Birlikte
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



16 Kasım 1937 - Diyarbakır
Atatürk 2 nci Tayyare Alayında / Alay Komutan Vekili
Yb. Fevzi UÇANER (3 ncü Hv.K.K.)
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



Atatürk Ankara'da Devlet Hava Yollarının Bir Uçağından İnerken – 1937
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



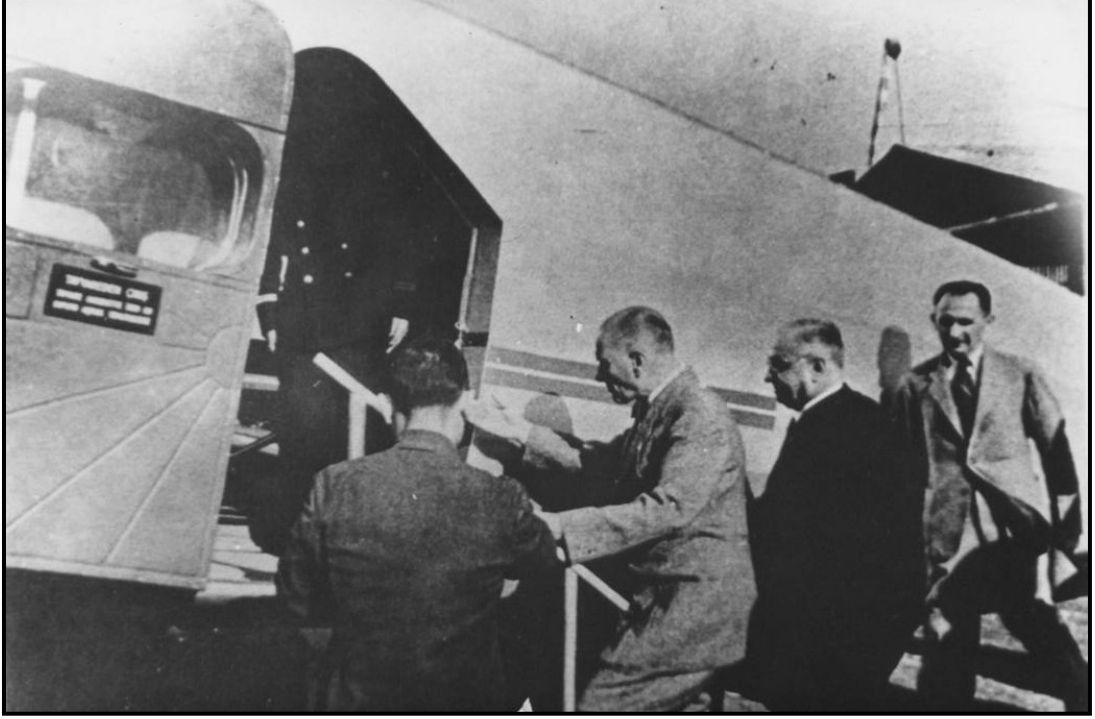
1937
Atatürk Trakya Manevralarında
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1937

Atatürk, Trakya Manevralarında Uçuş Filolarını İzlerken

Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)



1937
Atatürk Devlet Hava Yollarına Ait Uçağa Binerken
Kaynak: (<http://www.hvkk.tsk>)

KAYNAKÇA

ARMAOĞLU, Fahir, (1995), **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, İstanbul: Alkım Kitabevi.

ARI, Tayyar, (1999), **Uluslararası ilişkiler ve Dış Politika**, İstanbul: Alfa Yayınevi.

ATATÜRK, Mustafa Kemal, (1981), **Nutuk**, c.II, 14. baskı, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

“Atatürk (Komutan, Devrimci ve Devlet Adamı Yönleriyle)”, (1990), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara: Genkur. Basımevi.

“Atatürk ve Türk Havacılığı”, Hava Kuvvetleri Dergisi, (Sayı 3212), (1981), Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi.

AVCIOĞLU, Doğan, (1990), **Türkiyenin Düzeni**, İstanbul: Tekin Yayınevi.

“Avrasya”, (2005), **Avrasya Bülteni**, Sayı:39, Ankara: TİKA Yayınları.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, (1992), **Tek Adam**, c.III, 11. baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.

BAKANOĞLU, Fethi, (1951) “**İran Hava Kuvvetleri**”, Askeri Hava Mecmuası: No 164.

BAKIRCI, Cem, (2002) , “**İlk Sponsor da O**”, Hürriyet Gazetesi (2002, Kasım,14).

BAŞTÜRK, Şenol, (2002), “**Bir Olgu Olarak Küreselleşme, Sorunlar ve**

Bir Çözüm Önerisi: Küresel Yönetişim”

İndirilme Tarihi: 23 Mart 2004

[www. http://www.isguc.org/senol1.htm](http://www.isguc.org/senol1.htm).

BAYKAL, Adnan Nur, (2002), **Mustafa Kemal Atatürk'ün Liderlik Sırları**, İzmir: Sistem Yayıncılık.

- BELDECOS J. George, (1999), **Hellenic Wings an Illustrated History of the Hellenic Air Force and its Precursors 1908-1944**: Hellenic Air Historical Branch.
- “Bilgi Çağı”, (2005), **Aktüel Dergisi**, Sayı:19, İstanbul.
- BLAÏSTELL, Donald C., (1979) (Çev:Ali İhsan Dalgıç), **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi**, İstanbul: İstanbul Matbaası.
- BORATAV, Korkut, (1982), **Türkiye’de Devletçilik**, Ankara: Savaş Yayınevi.
- BRAUN, Von, (1966), **History of Rocketery and Space Travel**, ABD.
- CEVDET, Ahmet, (1969), **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, İstanbul: Yıldız Yayınları.
- CHEESMAN , E. F., (1961), **Fighter of the 1914-1918 War**, England: Harley Ford Publications Limited.
- CLANCY, Tom, (1999) (Çeviri: Feride Kurtulmuş), **Her Erkek Bir Kaplandır**, İstanbul: Epsilon Yayıncılık.
- DAVİLLA, James J. ve Arthur M. Soltan, (1997), **French Aircraft of First World War**, Connecticut.U.S.A.: Flying Machines Press.
- DEDEOĞLU, Beril, (2001), **Değişen Uluslararası Sistemde Türkiye-ABD İlişkilerinin Türkiye -AB ilişkilerine Etkileri**, İstanbul: Der Yayınevi.
- “Dışa Bağımlılık”, (1999, Ekim), Harp Akademileri Yayınları.
- DOLLFUS, Charles, (1932), **Historie de L’Aeronautique**, Paris.
- DPT Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürlüğü, (Mart 1998), **Türkiye’nin İkili Dış Yardımları (1992-1996) Raporu**.
- ESMER, A. Şükrü, (1944), **Siyasi Tarih**, T.C. Maarif Vekilliği Siyasal Bilgiler Okulu Yayınlarından No.12, İstanbul: Maarif Matbaası.
- FEYZİOĞLU, Turhan, Mustafa Aysan, Hamza Eroğlu, İsmet Giritli ve Mehmet Gönlübol, (1995), **Atatürk Yolu**, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

- GLİNESİ, Carroll V., (1963), **The Modern United States Air Force**, ABD: Nostrand Company Inc.
- GORDON, Arthur, (1962), **History of Flight**, New York.
- GÖNLÜBOL, Mehmet, (2000), **Uluslararası Politika**, Ankara: Siyasal Kitapevi.
- GÖKÇEN, Sabiha, (1982), **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, İstanbul: THK Yayınları No: 2.
- GREY C.G. ve Leonard Bridgman, (1936),**Jane's All the World's Aircraft 1936**, London: Sampson Low & Marston Company Ltd.
- GREY C.G. ve Leonard Bridgman, (1938), **Jane's All the World's Aircraft 1938**, London: Sampson Low & Marston Company Ltd.
- "Havacılık Tarihi", (2005, sayı 384), Silahlı Kuvvetler Dergisi, Ankara: Gnkur.As.Tarih ve Strateji Etüt Başkanlığı yayınları.
- HENNESY, Juliette A., (1985), **The United States Army Air From April 1861 to April 1917**, Washington.
- "Hezarfen Ahmet Çelebi", (2005a), İndirilme Tarihi: 28.03.2005: www.Web: <http://www.Tayyareci.com/hezarfen.htm>.
- "Hezarfen Ahmet Çelebi", (2005b), İndirilme Tarihi: 21.03.2005: www.Web: <http://www.Osmanlı700.gen.tr/kisiler/h5.htm>.
- HIGHAM, Robin, (1983), **Hava Gücü**, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- HUREWITZ, J.C., (1983), **Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk**, 2. baskı, İstanbul: Teknografik Basımevi.
- HÜRKUŞ, Vecihi, (1942), **Havalar**, İstanbul: Kanaat Kitabevi.
- İLMEN, Süreyya, (1969), **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İzmir: Hava Eğitim Basımevi.
- İNCE, Nejat, (1986), **Türkiye ve Uzay**, Ankara: Tübitak Basımevi.
- KALAYCIOĞLU, Ersin, (1994), **Yeni Dünya Düzeni ve Türk Dış Politikası**, İstanbul, Der Yayınları.

- KANSU, Yavuz, (1971), **Havacılık Tarihinde Türkler-1**, Ankara: Hv.K.Yayımları.
- KAYA, Ercan, (2000),**Türkiye'ye Yapılan Güvenlik Yardımları ve Ekonomik Etkileri**, Ankara: Savunma Sanayi Sempozyumu-2000.
- KAYMAKLI, Hulusi, (1997), **Havacılık Tarihinde Türkler-2**, Ankara: Hv.K.Yayımları.
- KAZGAN, Gülten, (1999), **Tanzimat'tan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, 1. Baskı, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi.
- KİLİ, Suna, (1995), **Türk Devrim Tarihi**, İstanbul: Tekin Yayınevi.
- KİLİMCİ, Perihan, (2004), **Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askeri Havacılığı**, İstanbul: Hava Harp Okulu Yayımları.
- KİRİŞ, Hürrem, (2002), **Uluslararası İlişkiler Açısından Dış Ekonomik ve Askeri Yardımlar**, İstanbul: Hava Harp Akademisi Yayımları.
- KİRİŞÇİ, Kemal, (2001), **Uluslararası Sistemdeki Değişmeler ve Türk Dış Politikasının Yeni Yönelimleri**, İstanbul: Der Yayımları.
- KISSINGER Henry, (çev. İ.H. Kurt), (2000), **Diplomasi**, Ankara: İş Bankası Yayımları.
- KOCATÜRK, Utkan, (1984), **Atatürk'ün Fikir ve Düşünceleri**, 3. Baskı: Turhan Kitabevi.
- KOÇAK, Cemil, (1997),**Türk-Alman İlişkileri (1923-1939). İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- KONGAR, Emre, (1994), **Atatürk Üzerine**, 2. baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- KONGAR, Emre, (1999), **Devrim Tarihi ve Toplum Bilim Açısından Atatürk**, 5. baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- KUNTER, Ajun, (2003), **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-I**, c.I., Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi.
- KUT, Şule, (2001),**Yugoslavya Bunalımı ve Türkiye'nin Bosna-Hersek ve Makedonya politikası**, İstanbul: Der Yayımları.

- “Küreselleşme”, (2005), **Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Sayı:5, Ankara: SAREM Yayınları.
- LONGLAİS, Georges, Ömer Turan(çev.), (2000), **20. Yüzyıl Tarihi**, İstanbul: Medya Yayıncılık A.Ş.
- “Milli Sanayi”, (2005), **Askeri Tarih Araştırmalar Dergisi**, Sayı:5, Ankara: Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.
- MOOS, Herbert Von, (1952), **Büyük Dünya Olayı**, İstanbul: K.K.K.lığı Askeri Basımevi.
- MY 374-3 Dış Askeri Yardım Yönergesi**, (2001), Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Olaylarla Türk Dış Politikası Cilt-I (1919-1973), (1977), Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- ORAN, Baskın, (2002), **Türk Dış Politikası**, c.I, 5. baskı, İstanbul: İletişim Yayınları.
- OZANKAYA, Özer, (2000), **Dünya Düşünürleri Gözüyle Atatürk ve Cumhuriyeti**, 2. baskı, İstanbul: Şefik Matbaası.
- ÖVER, Erdoğan, (1971), **Uzay Çalışma ve Gelişmelerinin Askeri Alanda Uygulamaları**, İstanbul: Harp Akademisi Basımevi.
- ÖZDEMİR, Yaşar, (1991), **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Ankara, Hava Kuvvetleri Basımevi.
- ÖZGÜLDÜR, Yavuz, (1993) **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)**, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- ÖZGÜR, Nurcan, (2001), **1989 Sonrası Türkiye-Bulgaristan İlişkileri**, İstanbul: Der Yayınları.
- PENROSE, Herald, (1969), **British Aviation Great War and Armistice**, Londra: Putnam & Company Ltd.
- PETİT, Edmond, (1967), **Histoire Mondiale de L’Aviation**, Fransa: Hachette Basımevi.

- POLAT, Hasan, (2005), **Küreselleşmenin Türkiye Üzerindeki Etkileri**, İstanbul: Harp Akademileri Yayınları.
- RATHMAN, Lothar, (çev.Ragıp Zaralı) (1982), **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, İstanbul: Alp Yayınevi.
- ROLFE, Douglas, Alexis Dowy Doff ve William Winter, (1962), **Airplanes of the World 1490 to 1962**: Newyork, Simon & Schuster Comp.
- SANDER, Oral, (1994), **Siyasi Tarih 1918-1994**, 4. baskı, Ankara: Zirve Ofset.
- SANDER, Oral, (1998), **Türkiye'nin Dış Politikası**, Ankara: İmge Kitabevi.
- "Savunma Sanayi", (2005), **Savunma Bilimleri Dergisi**, Sayı: 4, Ankara: KHO Yayınları.
- SEZGİN, Hasan, (1991), "Genel Havacılık Yönelimi", III'ncü Ulusal Havacılık Sempozyumu, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Basımevi.
- SHİNER, John F., (1983), **Foulois and the U.S. Army Air Corps 1931-1935**, Washington: U.S. Government Printing Office.
- SÖNMEZOĞLU, Faruk, (2001),**Türk Dış Politikasının Analizi**, İstanbul: Der Yayınevi.
- SÖNMEZOĞLU, Faruk, (1989), **Uluslar arası Politika ve Dış Politika Analizi**, İstanbul: Filiz Kitabevi.
- ŞENESEN, Gülay, (2001), **Günlük Türk Silahlı Kuvvetlerinin Modernizasyon Programının Bir Değerlendirilmesi**, İstanbul: Der Yayınları.
- "Stratejik Analiz", (2005), **Stratejik Analiz Dergisi**, Sayı:68, Ankara: Umut Yayıncılık.
- "Strategic Visision" (2005),**"Jane's Defence Weekly" Dergisi**, Sayı: 48, Londra.
- TANMAN, Süleyman, (1950), **Türk Havacılık Tarihi**, Eskişehir: Uçuş Okulu Basımevi.
- TANÖR, Bülent, (2004), **Kurtuluş Kuruluş**, İstanbul: Cumhuriyet Kitapları.
- "Tarih Üzerine", (2005), **Popüler Tarih Dergisi**, Sayı:64, İstanbul: Dünya Yayıncılık.

- TAYLOR, John W.R., (1969), **Combat Aircraft of the World from 1909 to the Present**, New York: George Rainbird Ltd.
- T.C. Bonn Büyükelçiliği, (1996), **Almanya'dan Sağlanan Askeri Yardımlar Broşürü (1964-1995)**: Silahlı Kuvvetler Ataşeliği.
- TEZEL, Yahya Sezai, (1994), **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi(1923-1950)**, 3. baskı, İstanbul: Numune Matbaacılık.
- THETFORD, Owen, (1971), **Aircraft of the Royal Air Force Since 1918**, London, Putnam & Company Ltd.
- TUNÇKANAT, Haydar, (2001), **İkili Anlaşmaları İçyüzü**, 3. baskı, İstanbul: Alp Yayınevi.
- TURAN, İlter, (2001), **Batı İttifakına Üye Olmanın Türk Dış Politikası Üzerindeki Etkileri**, İstanbul: Der Yayınları.
- TURAN, İlter, (1969), **Cumhuriyet Tarihimiz**, İstanbul: Çağlayan Kitabevi.
- Tübitak Basın Bildirisi (15 ŞUBAT 2000)**, <http://www.hvkk.tsk>, (erişim tarihi: 22 Şubat 2005).
- “Türkiye-ABD İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını”, (1996, Aralık), Harp Akademileri Yayınları.
- Türk Hava Kuvvetleri, (2005, Kasım 15), “ Havacılık Sanayi”, Ankara, İndirilme Tarihi: 15 Aralık 2005, [WWW.Web:http:// www.tsk.hvkk.tsk](http://www.tsk.hvkk.tsk).
- Türk Hava Kuvvetleri, (2005, Eylül 12), “ Türk Hava Kurumu”, Ankara, İndirilme Tarihi: 15 Aralık 2005, [WWW.Web:http:// www.tsk.hvkk.tsk](http://www.tsk.hvkk.tsk).
- Türk Hava Kuvvetleri, (2005, Ekim 19), “ Türk Hava Kuvvetleri”, Ankara, İndirilme Tarihi: 15 Aralık 2005, [WWW.Web:http:// www.tsk.hvkk.tsk](http://www.tsk.hvkk.tsk).
- Türk Hava Kuvvetleri, (2005, Ekim 19), “ Uzay Çalışmaları”, Ankara, İndirilme Tarihi: 15 Aralık 2005, [WWW.Web:http:// www.tsk.hvkk.tsk](http://www.tsk.hvkk.tsk).
- “Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayii Yoluyla Ülke Gelişimine Katkısı”, (1998, Ağustos), Harp Akademileri Yayınları.

- UÇAROL, Rifat, 1990, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu**, İstanbul: Hava Harp Okulu Yayınları.
- UÇAROL, Rifat, (1988), **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)**, İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi.
- ÜLKEN, Yüksel, (1981), **Atatürk ve İktisat. İktisadi Kalkınmada Etkinlik Sorunu ve “Eklektik Model”**, Ankara: Tisa Matbaası.
- VEREL, Oktay, (1985), **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- WALLACH Jehuda L., (çev. Fahri Çeliker), (1985), **Bir Askeri Yardımın Anatomisi**, Ankara: Genkur Basımevi.
- WERNHER, Van Braun, (1966), **History Of Rocketery**: Newyork.
- YAZMAN, Aslan Tufan, (1969), **Atatürk'le Beraber. Devrimler, Olaylar, Anılar (1922-1938)**, İstanbul: Yörük Matbaası.
- YILMAZ, Veli, (1993), **I nci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri yardımlar**, İstanbul: Öz Yayınevi.
- “Yirmibirinci Yüzyıl İlk Çeyreğinde Türkiye'nin Genel Vizyon Politikası ve Stratejisi”, (2000), İstanbul: Harp Akademileri Yayını.
- ZEKİ, Ahmed, (1912), **Alem-i İslamda Teyyarecilik**, İstanbul.
- ZİYLAN, Aytakin , (1999), **Savunma Sanayi Üzerine**, Ankara: Genelkurmay Basımevi.