

# ATAD

**Makale Türü:** Araştırma makalesi

**Geliř Tarihi:**19 Kasım 2020

**Kabul Tarihi:** 8 Aralık 2020

**Article Type:** Research article

**Submitted:** 19 November 2020

**Accepted:** 8 December 2020


## Atıf yapmak için

Kolsuz, Kürşat. (2020). "II.Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi* ,Cilt: 3,Sayı:2, s.30-46.

**Kürşat KOLSUZ<sup>1\*</sup>**

## II. DÜNYA HARBİ ARİFESİNDE TÜRKİYE'NİN HAVA HARP POLİTİKALARI

**Öz:** Güvenlik, devletlerin en kritik ehemmiyete haiz hassasiyetidir. Devletlerin dış politika çıktılarında mekik diplomasisine, silahlanma yarışından iktisadi ve teknolojik büyümelerine değin en temel kaygıları, ulusal güvenliklerini sağlamak adına farklı güç araçlarını ve kapasitelerini arttırmaktır. Bu durum, uluslararası ilişkilerde adına güvenlik ikilemi (*security dilemma*) denilen bir güvenlik açmazına yol açmakta ve uluslararası alanın daha kaotik, realist retorikle daha anarşik ve daha güvensiz bir hâl almasına neden olmaktadır. Bu tarz bir sürecin neticesi ise bölgesel ya da küresel boyutta bir harbin ortaya çıkmasıdır. Bu bağlamda bu makale, Almanya ve İtalya'nın 1930'lu yılların ortalarında başlattıkları silahlanma yarışının bir sonucu olarak, II. Dünya Harbine giden süreçte diğer devletler gibi Türkiye'nin de bu yarışa ulusal

<sup>1</sup> Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi A.B.D, Doktora Öğrencisi, [tarihortak@gmail.com](mailto:tarihortak@gmail.com), ORCID  <https://orcid.org/0000-0002-9023-8738>.

\*Bu çalışma, yazarın Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalında hazırladığı "Türkiye'nin Ulusal Güvenlik Perspektifi ve Dış Güvenlik Politikaları (1923-1960)" isimli doktora tezinden istifade edilerek üretilmiştir.

savunması açısından zorunlu olarak katılımını ve bu ekseninde ulusal güvenlik politikalarının bir parçası olarak hava kuvvetlerini bir güç unsuru olarak ne şekilde biçimlendirdiğini ele almaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Türk Hava Kuvvetleri, Harp Tayyareleri, II. Dünya Harbi, Doktrin, Av Filosu.

### **On the Eve of the Second World War Turkey's Air Force Policies**

**Abstract:** The issue of national security is the most critical priorities of states. The main concerns of states, range from foreign policy outcomes to shuttle diplomacy, as well as from army competition to their economic and technological growth, are focused on acquisition of different power instruments and capacities in order to ensure their national security. This situation leads to a deadlock namely security dilemma in international relations and causes the international arena to become more chaotic, anarchic and insecure with realist rhetoric. The outcome of such a process is the emergence of a regional or global war. In this context, this article analyses Turkey's reluctant participation in the competition with the motivation of national defense due to the army competition between Germany and Italy emerged in the middle of 30s and investigates the structuring process of Turkish air force as a part of national security and defense policy.

**Key Words:** Turkish Air Force, War Plane, II. World War, Doctrine, Hunter Fleet

## **GİRİŞ**

Harp politikaları içerisinde hava kuvvetlerinin, uçak filolarının ve havadan karaya ve denize atılan mühimmatın, geleneksel kara kuvvetlerine dayalı yapıya nazaran etkinliğinin Trablusgarp ve I. Dünya Harplerinde test edilmiş olması, genel anlamda tüm devletlerin bu alanda yarışa girdiği ve II. Dünya Savaşı boyunca tüm dünya genelinde yaklaşık iki yüz bin adet uçağın üretildiği bir sürecin temelini oluşturmuştur. Bu nedenle başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere Türk güvenlik bürokrasisi de bu gelişmeye kayıtsız kalmamak ve ulusal güvenlik politikalarına endeksli ulusal savunmayı güçlü tutabilmek adına gerek yerli imkânlar nispetinde, gerekse ithalat ölçüğünde Türkiye'nin hava harp ve savunma konseptine uygun politikaların geliştirilmesine öncelik tanımışlardır. Bu açıdan hem doktrin

II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

bağlamında hem de mühimmat ekseninde öncelik milli unsurlara verilmiş, bununla birlikte İngiltere, Fransa ve ABD, Türkiye'nin harp uçağı satın aldığı başlıca ülkeler olmuştur.

Türk hava savunma sanayii, 1925 yılında kurulan Kayseri Tayyare Fabrikasında, Junkers uçaklarının üretimini devlet eliyle 1940'lı yıllara taşıyamamış; buna mukabil Şakir Zümre Mühimmat Fabrikaları ile Nuri Demirağ'ın teşebbüsüyle 1936'da üretilen Nu. D-36 ve 1938'de üretilen Nu. D-38 uçakları çerçevesinde milli harp sanayisini korumaya çalışmıştır. Ancak gerek imalat sanayisi bağlamında temel askeri malzemelerin ithalatına duyulan zorunlu gereksinim ve gerekse kalifiye tekniker eksikliği nedenleriyle harp öncesi tayyare üretimi milli imkânlarla karşılanmaktan çok uzak bir yapı arz etmiş, bu nedenle ithalat yoluyla avcı, keşif ve bombardıman uçaklarının temin edilmesi yoluna gidilmiştir.

Türkiye, Almanya'nın ve İtalya'nın revizyonist politikalarının, kendi ulusal çıkarları açısından bir tehdit unsuru olduğu analizine ek olarak Sovyetlerin, yaklaşmakta olan bir harp öncesi Karadeniz'deki kıyılarının güvenliği adına İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına yönelik ilgi ve girişimlerini de, Türkiye'nin ulusal güvenlik perspektifi ile uyuşmayan ve tam bağımsızlık anlayışını zedeleyen bir tehdit unsuru olarak değerlendirmiştir. Bu süreçte, gerek askeri kurumsallaşma ve gerekse eğitim konuları bağlamında Batı ile işbirliğine gidilmiş, Türkiye adım adım ABD, İngiltere ve Fransa eksenine yaklaşmıştır. Dolayısıyla harp öncesi silah eksenli işbirliği ve ticaret, harp sonrası ittifak tercihlerine de etki eden faktörlerden birini oluşturmuştur.

### **Türkiye'nin Ulusal Hava Savunma Politikaları (1936-1939)**

Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1935 tarihinde TBMM'de yapmış olduğu konuşmada: *"Son uluslararası olaylar, Türk ulusu için güçlü bir hava ordusunun yaşamsal önemde tutulmasına bir daha hak verirdi. Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun, havadan saldırılara karşı korunması demek, bize saldıracak olanların kendi yurtlarında bizim de benzer zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir"*<sup>2</sup>, ifadelerini kullanmıştı. Mukabele unsurlarının aktif mukavemet ve taarruza dayandırılma esası,

<sup>2</sup> Hikmet Yavaş, "Atatürk'ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisiyle İlgili Görüşleri", Atatürk Haftası Armağanı Dergisi, Ankara, ATASE Yayınları, Genelkurmay Basımevi, 1986, s.170.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

temelde “*caydırıcılık politikasının*” bir tezahürü idi. Güvenlik politikaları içerisinde de caydırıcılığın rolü, söylem ve kapasite ile doğru orantılıydı. Bu açıdan hava harp politikalarına ilişkin silahlanma siyaseti, kapasite artırımının zorunlu koşuluysa. Ancak dönemin iktisadi koşulları, hava gücüne aktarılacak bütçenin payını sınırlandırmaktaydı. Dolayısıyla bu hususta mevcut realiteler ile hedefler arasında büyük oranda farklılıklar mevcuttu.

1935 yılında gerçekleştirilen Türk Hava Kurumunun Altıncı Kurultayında Başbakan İsmet İnönü, konuşmasında altı çizilecek önemli tespitler yapmıştı. Başbakan konuşmasında;

a) Hava hareketleriyle hava tekniğinin, hava siyasetinde milletlerin hayatına yapabileceği etki ile meşgul değiliz.

b) Havaya kâfi derecede önem verdiğimizizi söyleyemeyiz. Türk vatandaşının benim ağzımdan işiterek ve acı olarak bilmesi lazımdır ki, Türkiye bir hava tehlikesi altındadır. Hava tehlikesini bütün dağlarımız, çok mamur olmayan geniş sahalarımız kolaylıkla önleyebilir zannı ham ve yanlış bir zandır.

c) 1935 yılı hesabına göre işe yarar orta sınıf bir tayyare 60.000 liradır. Bu tayyareyi harbe hazır tutmak için her sene bir 60.000 lira daha harcamak lazımdır. Beş köy birleşerek bir tayyare aldığı zaman sanıyorlar ki, on, on beş sene sonra bir savaş olursa o savaşa girmek için hazır olacağını sanıyorlar. Oysa aldıkları tayyarenin savaşa hazır olması için her sene bir o kadar daha para vermeleri gerekir.

d) Türkiye'nin hava savunması için ortalama 500 civarında uçağı olması gerekmektedir. Bu ise 30.000.000 (30 milyon) lira yapmaktadır. Bütçeden bunu karşılamak için ise birçok sene beklemek gerekmektedir. Kaldı ki alınan tayyarelerin idamesi için her sene 30.000.000 lira hava bütçesine para ayırmak gerekmektedir.

e) Türkiye yıllarca para ayırsa bile 30.000.000 lirayı hava bütçesine ayırmasının mümkün olmadığı bir dönemde büyük devletlerden her birinin yıllık bütçesi 150.000.000–200.000.000 lirayı bulmaktadır.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

f) 1930'lu yılların ilk başlarında 1.000 tayyare ile yeryüzünün en güçlü hava kuvvetine malik olmak mümkünken bu sayı 1935 yılında en az 2.000-3.000 olmuştur.

g) Türkiye'nin varlığının hava bakımından gene kendi kudretine dayanmaktan başka çaresi olmadığına bilinmesi ve buna göre hazırlanması gerekmektedir<sup>3</sup>, ifadelerini kullanmıştı. Dolayısıyla hava kuvvetlerinin etki ve büyüklüğü noktasında İsmet İnönü, hükümetin lideri olarak daha reel bir tablo çizmekteydi.

Türkiye'nin hava harp politikaları, İkinci Dünya Harbi arifesinde, yine de diğer dönemlere nazaran çok daha hızlı bir ivme kazanarak şekillenmekteydi. 1936 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterindeki takip (av) uçaklarının sayısı 45'e, keşif ve bombardıman uçağı sayısı 74'e, yedek (rezerv) uçak sayısı 75'e ve eğitim uçağı sayısı ise 64'e yükselmişti.<sup>4</sup> Bununla birlikte 1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A. G. ile lisans anlaşması yapılarak, 1937 yılından itibaren Gotha 145 uçaklarının üretimine başlanmış ve toplam 45 adet Gotha 145 üretilmişti. 1936 yılında Polonya Panstwowe Zakłady Lotnicze firması ile lisans anlaşması yapılarak, 1937 yılından itibaren PZL-24A-24C uçaklarının üretimine başlanmıştı. Bu uçaklardan toplam 24 adet üretilmişti. 1940 yılında İngiliz Philips And Powis Aircraft Ltd. firmasıyla lisans anlaşması yapılarak, Magister üretimine geçilmişti. Bu uçaklardan da 24 adet üretilmişti. Kayseri Uçak Fabrikası'nda, yaklaşık on yılda 5 ayrı tipte 134 uçak imal edilmişti. Ayrıca 1937-1947 yılları arasında 24 tip uçak fasbatı ve 14 tip motor revizyonu gerçekleştirilmişti.<sup>5</sup>

1930'lu yıllarda Hava Harp Sanayii bağlamında kurulan fabrikaların bir kısmının kapandığı, diğer bir kısmının da üretimlerinin düştüğü görülmekteydi. Üretimin düşmesi ile dış pazara yönelik bağımlılığın artması ve ithalat rakamlarının yükselmesi de bu gelişmeye bağlı olarak ortaya çıkmıştı. Vecihi Hürkuş, anılarında bu hususta; *"O dönemde Hava Kuvvetlerimiz için uçaklar, Fransa'dan ve Çekoslavakya'dan alınıyordu. Sözü edilen*

<sup>3</sup> Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s.92.

<sup>4</sup> Foreign Office, 867.20. M.I.D. Report No:5305, 21 Jan. 1936.

<sup>5</sup> İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), Ankara, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, No:1, 2001, s.224.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

*firmaların Türkiye temsilcileri, o tarihte Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi görevlileri üzerinde etkili olmaktan geri kalmıyor, böylece TOMTAŞ'ın işletilmesini engelliyor ve engellemeye yelteniyorlardı",<sup>6</sup> ifadelerini kullanmaktaydı. Silah tedarikçilerinin çeşitlenmeye başlamasıyla bu yıllarda ABD'den de harp tayareleri satın alınmış ve bu bombardıman tayareleri İstanbul ile Eskişehir'de konuşlandırılmıştı.*

Kayseri Uçak Fabrikası faaliyette olduğu zaman ayda dört uçak üretilebilecek bir kapasiteye ulaşmıştı. Türkiye'de 01.10.1936–31.03.1938 tarihleri arasında monte edilen 15 Gotha okul uçağı ve 20 adet P.Z.L av uçağından toplam 433.000 liralık işçilik ve idari masrafın yurt içinde kalması sağlanmıştı. Üretimin zamanında yapılamadığı durumlarda üretimi için lisans alınan uçaklardan bir kısmı ise satın alınarak orduya verilmişti. Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan vurucu gücü yüksek bombardıman uçakları ise dönemin şartları gereği gizlilik dikkate alınarak genelde Amerika'dan tedarik edilmişti. 1940 yılında İngiliz Philips And Powis Aircraft Ltd. firmasıyla anlaşılmış ve 24 adet Magister tipi uçak üretimi yapılmıştı. Ayrıca Kayseri Uçak Fabrikası'nda 1932–1942 yılları arasında 133 adet uçağın ve 27 adet planörün üretimi tamamlanmıştı.<sup>7</sup> Türkiye'nin bu dönemde silahlanma politikalarının bir kısmını gizli yürütmek istemesinin nedeni, Almanya ve İtalya'nın olası tepkilerini önlemeye yönelikti. Özellikle İngiltere, Fransa ve ABD yapımı uçak, radar ve mühimmatın stoklanması, Almanya'nın Ege Denizi'nde hâkim askeri pozisyonu açısından bir tehdit unsuru olarak değerlendirilme potansiyeli taşımaktaydı. Dolayısıyla Türkiye, harp öncesi mümkün olduğunca tarafsız bir siyaset izlediğine yönelik bir görüntü verme çabasındaydı.

Milli uçak sanayii konusunda o dönemde Türkiye'de gerçekleştirilen en büyük girişimlerden biri, bir müteşebbis olarak ve tamamen yerli ve milli menfaatler ölçeğinde ortaya çıkan Nuri Demirağ ve ekibinin çalışmalarıydı. Nuri Demirağ, uçak mühendisi olan Selahaddin Alan ile birlikte 1936 yılında uçak fabrikası kurma girişimlerine başlamıştı. Türk Hava Kurumu'ndan

---

<sup>6</sup> İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), Ankara, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, No:1, 2001, s.225.

<sup>7</sup> Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s.80.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

aldığı 24 uçak ve 65 planör sipariş sözü ile ilk etapta on yıllık bir plan hazırlamıştı. 17 Eylül 1936'da da fiilen teşebbüse geçmiş ve bir Çekoslovak firması ile motor konusunda anlaşma yapmıştı. 22 Ocak 1937 tarihinde, yine Türk Hava Kurumu ile 12 adet eğitim uçağı ve 65 adet planör siparişi için bir protokol imzalamış ve akabinde Beşiktaş'ta tayyare atölyesini kurmuş ve Nu. D-36 uçak üretimine başlamıştı. Bu uçaklardan 12 adet üretilmişti.<sup>8</sup> Fakat daha sonraki süreçte bahse konu olan uçaklardan birinin kaza sonucu düşmesi ve pilotun hayatını kaybetmesi, Nuri Demirağ'ın girişimleri açısından olumsuz bir imaj doğurmuştu. 04.02.1937 tarihinde Milli Müdafaa Vekâletinden Başvekâlete gönderilen yazıda; Amerika'dan 20 adet (Klen) Marten Bombardıman Tayyaresinin satın alındığı, her bir tayyare beherinin Newyork'ta teslim fiyatının 113.527 Dolar olup, 20 tanesinin 2.270,554 Dolar tuttuğu, Newyork'tan İstanbul'a kadar nakil ücretinin beher Tayyare için tahmini olarak 168 Dolar olup, 20 Tayyare için 3.360 Dolar tuttuğu, bu tayyarelerin Newyork'tan Eskişehir'e kadar sigorta ücretinin ise 25.884 dolar 32 santim, toptan ve tahmini olarak sarfı lazım gelen döviz miktarının ise, 2.299.796 Dolar 32 santim olduğu<sup>9</sup> belirtilmişti. Buna ek olarak yaklaşık 1 ay sonra 40 ABD yapımı bombardıman Tayyaresinin de siparişi verilmişti. Bu hususta çıkarılan Başvekâlet Kararnamesi şu şekildeydi:

*"Hava silahlanma programının tatbikini temin için lüzumu olan ve takriben (2.900.000) Türk lirası bedel mukabilinde alınabileceği anlaşılan (40) adet (Vultes-V.II) Amerikan bombardıman tayyaresinin gizliliğine binaen, 2490 sayılı kanununun 46. Maddesinin (K) fıkrası hükmüne göre pazarlıkla ve Washington Büyükelçiliği vasıtasıyla satın alınmasına izin verilmesi; Milli Müdafaa Vekilliğinin 2/3/1937 tarih ve 55/239 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 3/3/1937 de onanmıştır".<sup>10</sup>*

<sup>8</sup> İsmail Yavuz, Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, (4. Baskı), İstanbul, Ekim 2015, s.92-93. Nu. D-36 uçakları, tek motorlu olup motor tipi Çekoslovak Gama-1, 1750 dev/dk. 150 bg, kanat genişliği 9,74 mt, uzunluğu 7,3 mt, boş ağırlığı 650 kg, çift kanatlı (biplane), ön ve arkalı iki pilotlu (tandem seat) veiki kumandalı olup, gövde çelik boru ile ahşap kaplama, kuyruk ve kanatları bez kaplama idi. Uçak, 500 km menzile ve 182 km sürata sahipti. İniş takımları sabit fakat amortisörlüydü ve fren sistemine sahipti. Bknz: Yavuz, a.g.e, s.94.

<sup>9</sup> B.C.A. (29.01.1937) Fon Kodu: 030.018.1.2. Yer No: 71.10.19.

<sup>10</sup> B.C.A. (02.03.1937) Fon Kodu: 030.018.1.2. Yer No: 72.16.10.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

1 Kasım 1937 yılı TBMM açılış konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk, havacılık sanayisinin ne denli önemli olduğunu açıkça ifade etmiş ve *"Hava kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve şuurlu alakasıyla şimdiden başarılmış sayılabilir. Bundan sonrası için bütün tayarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder"*<sup>11</sup> ifadelerini kullanmıştı. Dönemin hâkim harp stratejisi Yıldırım Harbi Doktrinine göre şekillenmekteydi. Bu doktrinde düşmanın tüm askeri ve stratejik mevzileri ani ve hızlı bir şekilde baskınla etkisiz hale getirilmekteydi. Özellikle av ve bombardıman uçakları ile gerçekleştirilen bu harekât türü Alman askeri stratejistleri tarafından geliştirilmişti. Mustafa Kemal Atatürk'ün hava harbine ve tayarelere önem verme gerekçesinin ardında büyük oranda bu nedenin olduğu değerlendirilebilir.

1937 yılında Hava Kuvvetlerinin ihtiyaç bütçesi 4 milyon lira olarak belirlenmişti. Gerek yurtiçi ve gerekse yurtdışı hava araç ve gereçlerinin giderleri bu bütçeden karşılanmıştı. Bu bağlamda ABD'den satın alınan bombardıman tayarelerinin masrafları da bu açık bütçeden ödenmişti. Başvekâletten Milli Müdafaa Vekâletine gönderilen 28.4.1937 tarih ve Hava Ms.2353/4787 sayılı tezkereye binaen Amerika'dan 150.000 Türk Lirası bedelle Martin bombardıman tayyaresi satın alındığı, bu bedelin hava programı masrafı olarak ayrılan 4 milyon liralık bütçeden karşılandığı belirtilmişti.<sup>12</sup>

1935 -1939 yılları arasında Türkiye ABD'den 40 adet avcı uçağı, 95 uçak yedek parçası, 96.364 makineli tüfek ve bol miktarda yedek parça, paraşüt, araç, silah, hatta koşum atı olmak üzere muhtelif harp malzemesi satın almıştı.<sup>13</sup> Türkiye'nin bu dönemde İngiltere ve Fransa yerine ABD'ye meyletmesindeki temel etmenlerden en önemlisi, daha önce ifade edildiği gibi Almanya ve İtalya'nın muhtemel tepkisini engellemeye yönelikti. Çünkü bu dönemde ABD, Avrupa siyasetinin dışında ve üstünde bir pozisyonda yer

---

<sup>11</sup> İsmail Yavuz, Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, (4. Baskı), İstanbul, Ekim 2015, s.86.

<sup>12</sup> B.C.A. (25.05.1937) Fon Kodu: 030.10. Yer No: 59.399.3.

<sup>13</sup> Levent Kalyon, Cumhuriyet Dönemi Savunma Politikaları, (Yayımlanmış Doktora Tezi) Ankara Üniversitesi SBE Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi ABD, Ankara, 2008, s.107.



II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

almaktaydı. Bu siyaset, Türkiye'nin aktif tarafsızlık politikasına yönelik tehditleri minimize etmekteydi.

Almanların Türkiye'de uçak sanayiine olan ilgileri dönemin koşullarında aktifti ve Junkers Firması'ndan sonra da devam etmişti. 27.09.1937 tarihinde Alman Sefiri Nadolny'nin mektubunda konu gündeme getirilmekteydi. Arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre Türk Uçak Fabrikasının yeniden ihyası teklif edilmekteydi. Mektupta Junkers Firması'nın birkaç yıl evvel yaptığı anlaşmada başarısız olduğu belirtildikten sonra bu kez arkasında Alman Hükümeti olan Lufthansa Firması'nın projeleri anlatılmaktaydı. Projeye göre Berlin-İstanbul hava hattı açılması, Sarıgazi'de Hava Kuvvetleri'ne bir meydan yapılması ve en önemlisi de bütün Alman hava sanayii desteği ile Lufthansa ile birlikte uçak sanayii kurulması teklifi yapılmaktaydı. Mareşal Fevzi Çakmak konuyla ilgili olarak yaptığı değerlendirmesinde, bu konuda bir karar alınmadığını ama Genelkurmayın öteden beri Türk hava harp sanayiinin gelişmesine önem verdiğini belirtmiş ve uygun olan projelerin de Genelkurmay tarafından destekleneceği hususuna vurgu yapmıştı.<sup>14</sup> Fevzi Çakmak, her şeyden evvel kara kuvvetlerine daha fazla yatırım yapılması taraftarıydı. Özellikle savunma sanayiine endekli bir silahlanma politikasını öncelemekteydi. Mareşal, kara harp sanayiinden sonra ikinci sıraya her zaman hava harp sanayiini yerleştirmişti. Konuya bu açıdan yaklaşıldığında hava harp sanayii ile ilgili gelişmelerde bürokrasinin ağır işleminin nedenlerinden birini bahse konu olan kişisel yaklaşımda görmek mümkündür.

1937'den sonra Türk dış politikası, orta büyüklükte devletlere özgü stratejilerden uzaklaşıp, geleneksel dengeleme ve güçlünün yanında yer alma stratejileri doğrultusunda yürütüldü. Bu bağlamda 1937'de Türk ordusu ve donanmasındaki Alman nüfuzunun kırılması için bir fırsat çıktığında İngiltere bunu kaçırmadı. O yıla dek Türkiye'nin bağımsız bir hava kuvveti yoktu. Havaacılık esas olarak kara ve deniz kuvvetlerinden temin edilen personelin oluşturduğu muharip bir sınıftı. Bu sınıfa mensup subaylar, kurmay eğitimi için asıl mensubu oldukları kuvvetin harp akademisine devam ediyorlardı. Kara ve Deniz Harp Akademileri'nde

---

<sup>14</sup> Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s.81-82.

II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

1926'dan beri Alman eğitimci görev yapmaktaydı. Türk kurmay eğitim sistemi ve kurmay subaylarının zihinleri, büyük ölçüde bu eğitimlerle şekillendirildi. 1937'de hava sınıfına mensup subayların kurmay eğitimi için ayrı bir Harp Akademisi kurulmasına karar verildi. Yeni Harp Akademisine eğitimci bulunmasında Genelkurmay'ın ilk tercihi doğal olarak Berlin'di. Alman hava gücünü canlandırma uğraşı veren Hermann Göring, her bir Alman havacının çok değerli olduğu gerekçesiyle Ankara'nın talebini geri çevirdi. Bunun üzerine Ankara, geçmişe göre muvazzaf subay görevlendirme konusunda çok daha hevesli bulunan Londra'ya yöneldi. Almanların harp sanatını öğrettikleri Kara ve Deniz Harp Akademileri'nin yanında, Hava Harp Akademisinde, Kraliyet Hava Kuvvetleri'ne mensup eğitimciyle öğretime başlandı. Bu, Alman eğitimcilerin Türk kurmay subay eğitiminde elde ettikleri tek konumuna indirilmiş ilk darbeydi.<sup>15</sup> Şüphesiz Alman Genelkurmayının Türkiye'nin talebini reddetmesinde, kendi iç askeri sanayiindeki büyümenin büyük etkisi vardı. Almanya 1932 yılından itibaren çok yoğun bir silahlanma ve uçak üretimi yarışına girişmişti. Öyle ki, harbin henüz ilk yıllarında dünyada üretilen harp tayyarelerinin ¼'ünü tek başına üretmekteydi. Bu durum, gerek mühendis gerekse planör açısından büyük miktarda kadro istihdam edilmesini zorunlu tutmaktaydı.

İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri subaylarının Türkiye'ye davet edilmeleri akabinde Anadolu coğrafyası ve Türk Hava Kuvvetlerine dair İngiliz Filo Komutanı Elmhirst'in 1 Kasım 1937'de P.Lorraine'e gönderdiği raporda; Türk Hava Kuvvetlerinin temelde Ankara, Diyarbakır ve İzmir'de konuşlandırıldığı, Diyarbakır'da on adet Breguet uçağından bir uçak filosu bırakıldığı ve İzmir'de bırakılan üç adet Southampton deniz uçağı istisna olmakla diğer tüm uçakların Ankara'da bulunduğu belirtilmekteydi. Kumandan Elmhirst, havalimanlarında açıkta bulunan hava kuvvetlerine ait tespit edebildiği uçakların listesini raporunda şu şekilde belirtmişti: *"Birinci Hat Uçaklar: 30 P.Z.L. 24 – Modern Polonya savaş uçağı, Türkiye'de yenisidir, Ocak 1937, 16 Curtiss Hawk – modern U.S.A. savaş uçağı, Türkiye'de yeni, 1934-1935, 4 Heinkel 111 – modern Alman iki motorlu bombacı uçaklar, Türkiye'de yeni, Eylül-*

---

<sup>15</sup> Dilek Barlas ve Serhan Güvenç, Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti (1923-1939), Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları, (Çev. Barış Cezar), İstanbul, Koç Üniversitesi Yayınları, Şubat 2014, s.248.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

*Ekim 1937, 4 Martin 139W - modern U.S.A. iki motorlu bombacı uçaklar, Türkiye'de yeni, Eylül-Ekim 1937, 32 Breguet 19 B. 2 ve 19/7 - eski Fransız bombacı keşif uçağı, Türkiye'de yeni, 1928-29, 10 Smolik - Eski Çek keşif uçağı, Türkiye'de yeni, 1925-26, Hizmet Eğitim Uçağı, 6 Focke-Wulf "Weihe" - modern Alman iki motorlu ikili tek kanatlı uçak, Türkiye'de yeni, Ağustos 1937, 6 Curtiss "Fledgling" - tek motorlu ikili tek kanatlı uçak, 26 Gotha - tek motorlu çift tek kanatlı uçak".<sup>16</sup> İngilizlerin dönemin koşulları içerisinde Türk resmi makamlarının kendilerine sunduğu envanter raporlarına itibar etmeyerek kendi keşif ve tespitlerine yönelmeleri, iki devlet arasındaki ilişkilerde henüz güven unsurunun oluşmadığının bariz bir ispatı niteliğindedir. Türkiye'nin talepleri noktasında çekimser tavır sergilemelerinin ardında da, hem Türkiye'nin reel silah ihtiyaç miktarını kendi ulusal güvenlik perspektiflerinden belirlemeleri, hem de savaş arifesinde kendi silah kapasitelerini koruma istemleri ağır basmaktaydı.*

Bu dönemde ulusal silah sanayi ve tayyare üretimine, tüm olumsuz koşullara rağmen devam edilmiş ve 1938 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterine 35 tayyare daha eklenmişti. Milli Müdafaa Vekâleti'nden Başvekâlet Yüksek Katına gönderilen yazıda Kayseri Tayyare Fabrikasında lisansla 1.10.1936 tarihinde üretimine başlanan 20 adet P.Z.L. av ve 15 adet Gotha mektep tayyaresinin üretiminin ise 31.3.1938 tarihinde bittiği, 20 adet P.Z.L. tayyaresinden toplamda 90.000 Türk Lirası tasarruf edildiği belirtilmişti.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Filo Komutanı Elmhirst'ten Sayın P.Lorraine'e (No. 6/37.) (Ankara, 1 Kasım, 1937). Bayım, "İncelemeden bir gün önce 28 Ekim tarihinde burada yer alan uçakların kasabanın 6½ mil ötesindeki Ankara sivil hava limanına ve kasabanın 9½ mil batısında yer alan Ergazi'deki yeni Hava Birliği Havalimanına toplandıklarını düşündüm. Ana yol bu hava limanlarının kenarından geçtiğinden dolayı sabah ve akşam araba ile bu havalimanlarını ziyaret ettim ve açık alanda park edilen tüm uçakları saydım, iniş ve kalkışlarını izledim. Toplamda doksan altısı ön cephe uçağı ve otuz sekizi eğitim uçağı anlamına gelmektedir ve buradan yola çıkarak bunların Türkiye hava kuvvetlerinin ön cephe gücünü oluşturduğu sonucuna varabiliriz. Türkiye hava kuvvetlerinin kalıcı üssü Eskişehir, İzmir ve Diyarbakır'dır. Bir konuşmada deniz uçağı dışında tüm uçakların Eskişehir ve İzmir'i terk ettiklerini duydum. Sadece Diyarbakır'ı terk eden uçakların, normalde yirmi civarı Breguet uçağı olduğuna inanıyorum. Tüm Diyarbakır uçaklarının mevcut olup olmadığını öğrenemedim fakat konuşmalardan bu uçakların yarısının Ankara'da olduğunu anladım. Eğer öyleyse, Türkiye hava kuvvetlerine ait ilk öncü uçaklarının, Diyarbakır'da bırakılan on adet Breguet uçağından bir uçak filosu ve İzmir'de bırakılan üç adet Southampton deniz uçağı istisna olmakla tümü Ankara'da bulunmaktadır. Toplam rakama bakıldığında, kırk altı modern savaş uçağı, sekiz modern bombardıman uçağı, elli iki bombardıman keşif uçağı ve üç deniz uçağı, toplam 109 uçak bulunmaktadır". Foreign Office, 424/281, No:56, 52-53.

<sup>17</sup> B.C.A. (20.4.1938) Fon Kodu: 030.10. Yer No: 59.399.8.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

1939 yılına gelindiğinde gerek İkinci Dünya Harbi kıvılcımları nedeniyle yeni ittifaklar geliştirme zaruretine binaen ve gerekse ulusal güvenlik bağlamında yaşanan noksanlıklara istinaden Mareşal Fevzi Çakmak tarafından Türk Hava Kuvvetleri eğitim ve doktrin programlarının İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri ekseninde şekillendirilmesi amacıyla, Türk tarafınca İngiliz Kumandan Elmhirs'ten talepte bulunulduğu görülmektedir. Bu bağlamda Royal Air Force'un eğitim ve öğretimdeki ağırlığı %20'den %50'ye, eğitimci sayısı da 2'den 3'e çıkarılmak istenmişti.<sup>18</sup> Bu dönemde silahlı kuvvetler üzerindeki Alman etkisi ve doktrinlerinin ağırlığı hızla azalmaya başlamıştı.

1939 yılında Silahlı Kuvvetlerin envanterinde her biri 75 mm.lik 68 adet uçaksavar silahı mevcut olup ekstradan 100 m. mesafeye nüfuz edebilen 20 mm.lik uçaksavar silahları da envantere kayıtlıydı. 1. Hava Alayı Eskişehir'de konuşlu olup, burada 41. ve 42. Filolar görev yapmaktaydı. Burada 8 adet Dewoitines, 6 adet Curtiss Hawks, 12 adet Breguets, 4 adet Model-19 ve Model 19-B uçakları göreve hazır beklemekteydi. 2. Hava Alayı Diyarbakır'da olup, buradaki filo 26 Breguets ve Model 19-B uçaklarından oluşmaktaydı. II. Dünya Harbi başlarında tehdit algısının Ege'den daha yoğun hissedilmesi, İzmir'de konuşlu 3. Hava Alayında daha fazla uçak bulundurulmasını zaruri kılmaktaydı. Bu açıdan İzmir filosunda toplamda 27 Curtiss Hawks, 20 Breguets, Model 19-B, 30 Smoliks, 10 Vickers Armstrong, 6 Savoias, 4 Caudrons ve 4 Flectsters bulunmaktaydı. 4. Hava Alayının konuşlu bulunduğu Kütahya'da 30 adet P.Z.L. uçağı mevcuttu. 5. Hava Alayı ise Çorlu'da olup, burada da 20 Martin bombası mevcuttu.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Wing Commander Elmhirst'ten Bay P. Loraine'e (No. 5/38), (1 Kasım 1938, Ankara) gönderilen bir telgrafta "Ekselansları, Türkiye Hava Kuvvetleri subayı ve Türk Genelkurmay Başkanlığının hava bürosu başkanı olan Albay Şefik'i şahsi isteği doğrultusunda 1 Kasım sabah saatlerinde Genelkurmay Başkanlığında ziyaret ettiğimi size bildirmekten onur duyarım. Bu görüşmemde bana Genelkurmay Başkanı olan Mareşal Fevzi, Türk Hava Kuvvetleri eğitiminin Royal Air Force'nin kullandığı aynı ilkelere dayalı olarak yapılmasını istediğini ve önemli pozisyonlarda yer alan tüm eğitimcilerin British Royal Air Force personeli olması gerektiği dileklerini ilettiler. Albay Şefik bu yönde bazı ilerlemeler kat ettiklerini sözlerine ekledi. Şu anda Yıldız'da Türkiye Hava Akademisinde iki Royal Air Force personelinin eğitim vermekte ve eğitimlerinin ilk yılının sonucu olarak Marşal geçen hafta Yıldız'da ayrı bir Hava Akademisi kurmaya vermiş ve gelecekte Türk Hava Kuvveti subaylarının %20 yerine Royal Air Force eğitimcilerinden eğitimlerinin 50%'sini almaları gerekmektedir. Bu nedenle üçüncü bir Royal Air Force eğitimci talep etmekteyiz", ifadelerine yer verilmiştir. Foreign Office, 424/282, No:32, 27-28.

<sup>19</sup> Foreign Office, 867.20. M.I.D. Report No:9, 20 Apr. 1939.

II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

Özellikle Ege adalarında Alman askeri varlığı ve Akdeniz üzerinden algılanan İtalyan tehdidi, Yıldırım Harbine uygun muhtemel bir taarruz ve baskını ön cephede karşılamaya yönelik olarak kurgulanmıştı. Bu açıdan uçaksavar silahlarına öncelik verildiği görülmekteydi.

Türk Hava Kurumunun 14. Kuruluş yıldönümü olan 1939 yılında, kurum tarafından satın alınarak orduya bağışlanan uçakların sayısının 292'ye ulaştığı görülmüştü. Bu tarihe kadar kurumun orduya yaptığı yardım, sadece bu 292 uçak olmamış, aynı zamanda Milli Savunma Bakanlığı'na yapılan 47 Milyon Lira nakit para bağışı<sup>20</sup> da envantere girmişti. Yine aynı yıl içerisinde THK Etimesgut Uçak Fabrikası da kurulmuş, burada süreç içerisinde özgün tasarımlı THK-2 ve THK-5 model uçaklar üretilmişti.<sup>21</sup> Ancak üretilen uçakların harp kabiliyetleri Alman emsallerine göre daha düşüktü ve daha ziyade avcı uçakları kategorisinde idi. Alman ağır bombardıman uçaklarının taarruz ve zayıt gücü karşısında hava harp sanayisi kısmi bir caydırıcılık özelliği göstermekteydi.

Türk Hava Kuvvetlerinin gerekli cephaneleri (1930'lu yıllarda ve II. Dünya Harbi'ne kadar) Mareşal Fevzi Çakmak'ın da yakın akrabası olan Şakir Zümre'ye ait mühimmat fabrikasında üretilmişti. Patlayıcı mühimmatın kullanım biçimleri, fabrikanın teknik ekibi tarafından projelendirilmiş ve "tarifnameleri" hazırlanmıştı. 1939 yılında da Şakir Zümre tarafından bu tarifnameler kitap halinde yayımlanmıştı. Özellikle 100 kg, 300 kg, 500 kg ve 1000 kg'lık uçak bombaları, bu fabrikada seri olarak üretilmişti.<sup>22</sup> Yine aynı yıl içerisinde Bakanlar Kurulu kararıyla Şakir Zümre'den hava kuvvetleri için klasik bomba ve yangın bombası alınması uygun görüldü.<sup>23</sup>

Alman ordusunun Polonya'yı işgal etmesi akabinde Türk devlet adamlarının Türk Silahlı Kuvvetlerini ne şekilde güçlendireceği konusunda planlı fikirleri

<sup>20</sup> İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), Ankara, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, No:1, 2001, s.195.

<sup>21</sup> İsmail Yavuz, Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, (4. Baskı), İstanbul, Ekim 2015, s.131.

<sup>22</sup> Osman Yalçın, 1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri-II (20-22 Mayıs 2009), Ankara, Genelkurmay ATASE Yayınları, 2010, s.198

<sup>23</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si, Cilt:1, 3. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2018, s.405.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

yoktu. Envanterde bulunan silahların ne şekilde dağıtılacağı ve nerelerde kullanılacağı belirsizdi. Türkiye, İngiltere ve Fransa'yı kendisi açısından bir silah deposu olarak görmekteydi. Bu ülkelerden ihtiyacın çok ötesinde 500 uçaksavar silahı, savaş uçakları, Krupp topları ve eski tip büyük kalibreli topçu mühimmatı ile Boğazlarda kullanılmak üzere yaklaşık 50 adet feribot talep edilmekteydi.<sup>24</sup> Ancak her iki devlet de, jeopolitik olarak Türkiye'nin güvenliğini yalnızca Ortadoğu ekseninde önemsediklerinden talep edilen miktarda silahların karşılanması noktasında harp süresince pek istekli davranmadılar. Bu siyasete ek olarak kendi kaynaklarını kendileri için kullanma istekleri de eklendiğinde Türkiye'nin mevcut şartlarda savaşan taraflar arasında net bir tercih yapabilmesi için gerekli koşulların hiçbir şekilde oluşmadığı ifade edilebilir.

29 Kasım 1939 tarihinde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye yazdığı mektupta Nuri Demirağ, o tarihe kadar memlekette uçak endüstrisi kurmak için yaptığı çalışmalardan, yetiştirdiği planör ve mühendislerden ve ürettiği uçaklardan bahsettikten sonra yine memleket adına yeni uçaklar üretilmesi, yeni motor fabrikaları inşa edilmesi ve yeni öğrenciler yetiştirilmesi için destek talep etmişti. Bu sayede yerli ve milli imkânlardan azami fayda elde edilmesi ve işsizlik konusuna da bir nebze çözüm üretilmesi düşünülmüştü. Ancak konunun politik, askeri ve uluslararası boyutu, bu talebin karşılanmasına olanak sağlayamamıştı.

1939 yılında Hava Kuvvetlerini modernize etme ve genişletme planı çerçevesinde İngiltere'den yeni uçaklar gelmişti. Bunlar; 5 adet Avro Anson ulaştırma uçağı, 29 adet Fairey Battle bombardıman uçağı, 1 adet F. Battle hedef çekme uçağı, 35 adet Blenheim Mark-1 uçağı, 2 adet Hurricane Mark-1 uçağı, 72 adet Spitfire Mark-1 uçağıydı. Ayrıca Türk Hükümeti tarafından 24 adet Westland Lysander uçağı satın alınmıştı. 1941 yılında Amerika tarafından İngiliz Hava Kuvvetlerini güçlendirmek amacıyla Türkiye'ye 36 adet Amerikan P-40 Tomahawk uçağı verilmişti. İngiltere'den 20 adet Avro Anson-I ile 36 adet Westland Lysander-I alınmış, Hava Okulunda kullanılmak üzere görevlendirilmişti. 1942 yılında İngiltere'den 38 adet Hurricane-II B, 70 adet Hurricane-II E, 25 adet Miles Master II, 3 adet Bristol Blenheim IV uçakları alınmıştı. Amerikan yapımı 24 adet Curtiss Kittyhawk

<sup>24</sup> Foreign Office, 867.20/98. Report No:7116, 24 Nov. 1939.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

ile Consolidatör Liberator III B-24 D uçağı da Türk Hava Kuvvetleri'ne katılmıştı. 1943 yılında İngiltere'den 19 adet Blenheim Mk-V bombardıman uçağı, 21 adet Beauford uçağı, 15 adet Beufighter bombardıman uçağı, 60 adet Hurricane II B ve II C ve 1 adet DH 89 Rapid uçağı alınmıştı. Almanya ise 72 adet FW-190 A-3 uçağını sandıklar içinde demonte İstanbul'a göndermiş ve bu uçakların montajı Alman uzman personeli tarafından yapılmıştı. 1944 yılında İngiltere'den 2 adet DH 89 Rapid uçağı, 72 adet Baltimore-187 uçağı ve 104 adet Supermarine Spitfire Mk-V uçağı satın alınmıştı.<sup>25</sup>

Hava birliklerinin eğitimi için İkinci Dünya Savaşı'ndan önce Fransız eğitim tarzı benimsenmiş, Fransız öğretmenlerden faydalanılmıştı. Ancak harp yıllarında özellikle Fransa'nın yerini İngiltere almış, İngiliz öğretmenler Türkiye'ye gelerek mümkün olduğunca çok sayıda pilot yetiştirmeye çalışmışlardı. Bu bağlamda 1939 yılında Londra'ya ilk defa bir Hava Ataşesi atanmıştı. 1940 yılında İngiltere ile bir anlaşma yapılarak Hava Harp Okulu'ndan 1941 yılında mezun olacak subayların pilotaj eğitimi için İngiltere'ye gönderilmeleri sağlanmıştı. Mevcut bombardıman uçağı pilotlarının bir kısmı ise uzmanlaşmaları açısından Amerika'ya gönderilmişti. Yine 1943 yılı Hava Harp Okulu mezunlarının yarısının İngiltere'ye, diğer yarısının ise Amerika'ya gönderilmesi kararlaştırılmıştı.<sup>26</sup>

## SONUÇ

Türkiye'nin II. Dünya Harbi öncesi genel seferberlik ve muhtemel bir harbe hazırlık durumunun bir parçası olarak ele aldığımız hava harp politikası, temelde aktif silahlanma üzerine kurulu bir siyasete dayandırılmıştır. Bu tarz bir siyaset iki ekseninde gelişme göstermiştir: İlki, ulusal silah sanayiinden azami fayda elde edilmesi; ikincisi ise, yerli kapasite artırımının ihtiyacı karşılayamadığı nispette silah ithalatına yönelmesi şeklindedir. Bu açıdan

---

<sup>25</sup> Sabit Çetin, "İkinci Dünya Savaşı'nda (1939-1945) Türk Hava Kuvvetleri", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri-II (20-22 Mayıs 2009), Ankara, Genelkurmay ATASE Yayınları, 2010, s.218-219.

<sup>26</sup> Sabit Çetin, "İkinci Dünya Savaşı'nda (1939-1945) Türk Hava Kuvvetleri", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri-II (20-22 Mayıs 2009), Ankara, Genelkurmay ATASE Yayınları, 2010, s.220-221,223.

## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

silah ve mühimmat ithal edilmesi noktasında güdülen çeşitlilik prensibi, esasta tek taraflı bağımlılığı minimize eden bir faktör olmakla birlikte, olası bir harp durumunda kullanımına dair standart oluşturulmasına engel teşkil etmesi nedeniyle bir başka probleme de davetiye çıkarmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın ikinci yarısında yaşanan sorunla aynıdır. Özellikle 1937'de denge siyaseti açısından Türkiye'de Almanya'nın kara, deniz ve hava kuvvetlerindeki nüfuzunun dengelenmek istenmesi ve İngiltere'nin bu fırsatı değerlendirmesi, bahse konu olan süreçte standart dışı bir kapasite artırımı politikası izlenmesine neden olmuştur. Silahlı kuvvetlerde, doktrin, savaş gereçleri, lojistik ve mühimmat bağlamında standardizasyonun sağlanamaması, ordunun kabiliyetini sınırlandıran en temel faktördür. Türk Silahlı Kuvvetleri bu durumdan ancak 1950 yılında ABD ile askeri ve ekonomik işbirliği anlaşmaları yaparak kurtulabilmiştir. Bir diğer açıdan harbe hazırlık aşamasında tedarik edilen ve üretilen uçak, radar ve mühimmatlar, dünya ortalamasının (binde beş) çok altında kaldığı için, Türkiye harp dışında kalma seçeneğini, biraz da bu nedenden ötürü zorunlu olarak seçmiştir.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

- B.C.A. (29.01.1937) Fon Kodu: 030.018.1.2. Yer No: 71.10.19.  
B.C.A. (02.03.1937) Fon Kodu: 030.018.1.2. Yer No: 72.16.10.  
B.C.A. (25.05.1937) Fon Kodu: 030.10. Yer No: 59.399.3.  
B.C.A. (20.04.1938) Fon Kodu: 030.10. Yer No: 59.399.8.  
Foreign Office, 424/282, No:32, 27-28. 1 Nov 1928.  
Foreign Office, 867.20. M.I.D. Report No:5305, 21 Jan. 1936.  
Foreign Office, 424/281, No:56, 1 Nov 1937.  
Foreign Office, 867.20. M.I.D. Report No:9, 20 Apr. 1939.  
Foreign Office, 867.20/98. Report No:7116, 24 Nov. 1939.

### Araştırma Eserler

- Barlas, Dilek ve Güvenç, Serhan, Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti (1923-1939), Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları, (Çev. Barış Cezar), İstanbul, Koç Üniversitesi Yayınları, Şubat 2014.



## Kürşat Kolsuz

### II. Dünya Harbi Arifesinde Türkiye'nin Hava Harp Politikaları

- Çetin, Sabit, "İkinci Dünya Savaşı'nda (1939-1945) Türk Hava Kuvvetleri", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri-II (20-22 Mayıs 2009), Ankara, Genelkurmay ATASE Yayınları, 2010.
- Kalyon Levent, Cumhuriyet Dönemi Savunma Politikaları, (Yayımlanmış Doktora Tezi) Ankara Üniversitesi SBE Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi ABD, Ankara, 2008.
- Tayhani, İhsan, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), Ankara, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, No:1, 2001.
- Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si, Cilt:1, 3. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2018.
- Yalçın, Osman, "1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri-II (20-22 Mayıs 2009), Ankara, Genelkurmay ATASE Yayınları, 2010.
- Yalçın, Osman, Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, (Yayımlanmış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008.
- Yavaş, Hikmet, "Atatürk'ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisiyle İlgili Görüşleri", Atatürk Haftası Armağanı Dergisi, Ankara, ATASE Yayınları, Genelkurmay Basımevi, 1986.
- Yavuz, İsmail, Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, (4. Baskı), İstanbul, Ekim 2015.