

## HAVACILIK VE SPOR DERGİSİ KÖŞESİNDEN İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TÜRKİYE’DE HAVACILIK FAALİYETLERİ

(Aviation Activities in Turkey During The Second World War From “Havacılık ve Spor” Journal Column)

Faruk EKEN<sup>1</sup> Ramazan DELEN<sup>2</sup> Gülden KOCADAŞ<sup>3</sup> Yasemin ACAR ER<sup>4</sup> Erkan AYAZ<sup>5</sup>

### Araştırma

Makale Geliş Tarihi: 19.08.2023

Makale Kabul Tarihi: 15.11.2023

DOI: 10.53507/akademikdusunce.1346288

### ÖZ

Türkiye Cumhuriyeti Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra bağımsızlığına kavuşan ve iki savaş arası dönemde siyasi etkinliğini kurmaya çalışan bir devlet olarak bidayetinde hemen her konuda olduğu gibi havacılığı da milli bir dava olarak ele almıştır. İlerleyen yıllarda ise bağımsızlığının ve dünya siyasetinde yer edinmenin temel etkenlerinden birisi olarak havacılığa imkânları ölçüsünde önem vermiştir. Havacılık faaliyetlerinin dünyada meydana gelen savaşların gidişatını etkilediği bir dönemde Türk havacılığında meydana gelen gelişmelerin takip edilebilmesine imkân sağlayan Havacılık ve Spor Dergisi çalışmamızın merkezinde yer almaktadır. Çalışmada, Türk Hava Kurumu’nun resmî yayın organı olan dergi üzerinden havacılıkla ilgili gelişmelerin takip edilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca Türk Hava Kurumu’nun havacılık faaliyetleri konusunda kamuoyu oluşturma politikası kapsamında dergiden ne şekilde istifade etmeye çalışıldığının ortaya çıkarılması da hedeflenmektedir. Çalışmanın temel kaynağı olan Havacılık ve Spor Dergisi’nin yanında arşiv belgeleri, resmî gazete, bilimsel tez ve makalelerden istifade edilmiştir. Yukarıdaki amaçlara uygun olacak şekilde çalışmanın kapsamını oluşturan 1939-1945 yılları arasındaki dönemde havacılığa bakış, hava kuvvetlerinin savaş üzerindeki etkileri ve Türk havacılık faaliyetlerinin izleri dergiden takip ve analiz edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** *Havacılık, Tayyare, Havacılık ve Spor, Türk Kuşu, İkinci Dünya Savaşı, Türk Hava Kurumu.*

### ABSTRACT

As a state that gained its independence after the First World War and sought to establish its political influence in the inter-war period, the Republic of Turkey initially treated aviation as a national cause, as it did almost everything else. In the following years, as one of the main factors of its independence and its place in world politics, it gave importance to aviation within its means. At a time when aviation was influencing the course of world wars, the magazine "Havacılık ve Spor", which made it possible to follow the developments in Turkish aviation, is at the center of our study. The aim of this study was to follow the developments related to aviation through the magazine, which is the official publication organ of the Turkish Aeronautical Association. It also aims to show how the Turkish Aeronautical Association tried to use the magazine as part of its policy of forming public opinion on aviation activities. In addition to the magazine "Havacılık ve Spor", which is the main source of the study, archival documents, official newspapers, dissertations and articles were used. Following the above mentioned objectives, the journal has been used to trace and analyze the Turkish aviation perspective, the impact of the Air Force on the war and the traces of Turkish aviation activities in the period between 1939 and 1945, which constitute the scope of the study.

**Keywords:** *Aviation, Aircraft, Havacılık ve Spor, Türk Kuşu, World War II, Turkish Aeronautical Association.*

<sup>1</sup> Millî Eğitim Bakanlığı, Öğretmen, farukeken@gmail.com, ORCID: 0000-0003-0097-8909.

<sup>2</sup> Millî Eğitim Bakanlığı, Öğretmen, ram0592@hotmail.com, ORCID: 0009-0002-4279-8156.

<sup>3</sup> Millî Eğitim Bakanlığı, Öğretmen, gkocadas@gmail.com, ORCID: 0009-0000-4570-881X.

<sup>4</sup> Millî Eğitim Bakanlığı, Öğretmen, acaryasemin8285@gmail.com, ORCID: 0009-0002-4630-3747.

<sup>5</sup> Millî Eğitim Bakanlığı, Öğretmen, erkan\_ayaz@hotmail.com, ORCID: 0009-0006-5880-7677.

## Giriş

Bu çalışmada XX. yüzyılda savaşın belirleyici gücü haline dönüşen askeri hava araçlarının cephe hattı ve gerisinde kullanımının tarihsel gelişimi ve havacılığın askeri taşımacılıktan sivil taşımacılığa evrimi, Türkiye’de 1929-1950 yılları arasında havacılık ile ilgili konuların işlendiği ve Türk Hava Kurumu’nun (THK) Resmî yayın organı olan “Havacılık ve Spor Dergisi” üzerinden incelenecektir. Çalışmada Türkiye’deki havacılık çalışmalarının seyri takip edilmesinin yanında İkinci Dünya Savaşı’nda belirleyici bir etkiye sahip olan hava araçlarının Türk basınında bulunduğu karşılığın ortaya konulması alt amaç olarak belirlenmiştir. Dergi yazarlarından bazılarının özellikle savaşın gidişatına hava kuvvetlerinin tesirine yönelik yazdıkları yazılardan hareketle Türk basınının konuya yönelik ilgisinin geri planında yatan nedenlerin ortaya çıkarılması hedeflerimiz arasındadır. *Havacılık ve Spor Dergisi*’ndeki yazıların Türk havacılığındaki gelişmeleri etkileyip etkilemediğinin de ortaya çıkarılması hedeflenmiştir. Bir uzmanlık dergisi hüviyetinde görülen dergi üzerinden İkinci Dünya Savaşı’ndaki gelişmelerin takip edilip edilemeyeceği, savaş dışında kalmaya çalışan ve bunu büyük ölçüde başaran bir devletin konuya dair ilgisinin geri planında yatan sebeplerin yanı sıra dergide yayımlanan istatistiki bilgiler ve yorum yazılarından hareketle Türk hava gücünün niteliği ve niceliği hakkında çıkarımlarda bulunup bulunamayacağı da ortaya koyacağımız bir konudur.

Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden literatür taraması ve metin analizi yöntemi kullanılmıştır. Çalışmanın ilk aşamasında havacılık tarihi üzerine yazılmış bilimsel kitaplar, tezler, makaleler vb. literatür taranmıştır. Ardından Türk havacılık tarihinin gelişim evrelerini merkezine alan çalışmalar incelenmiştir. Teorik zeminin oluşturulmasından sonra çalışmanın asıl kaynağını oluşturan *Havacılık ve Spor Dergisi* incelemeye alınmıştır. Savaşlarda hava araçlarının en etkin kullanıldığı savaş ve savaşın gidişatına direkt tesiri bakımından derginin İkinci Dünya Savaşı’nı kapsayan 1938-1945 yılları arasındaki tüm sayıları incelenerek teorik kaynaklarla karşılaştırmalı bir analize tabii tutulmuştur.

### 1. Türk Hava Kurumu’nun Tarihçesi

XX. yüzyılın ilk yarısının genel tarihsel karakteristiğini, insanlığın yaşamış olduğu en dehşetli olaylardan olan iki büyük dünya savaşı belirlemiştir. İki büyük dünya savaşının tarafı olan ya da olmayan halklar bu savaşın belirlediği gelecekte etkilenmişlerdir. İki büyük dünya savaşının ciddi bir gerçek olarak ortaya koyduğu olgulardan biri ise havacılık ve havacılık sanayisinin savaşın sonunda muzaffer tarafı tayin etmede yarattığı etkilerdir.

16 Şubat 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti yukarıda anlatılmaya çalışılan kaygının ürünü olduğu gibi aynı şekilde bahsedilen vizyonun da ürünüdür. Cemiyetin nizamnamesinde bu vizyon “*memleketimizde tayyareciliğin askeri, iktisadi, fenni ve sınaî sahalarda tekâmül ve terakkisi gayesiyle istihdaf eden bu gayeye doğru atılacak adımları teşkil ve tanzim etmek isteyen milli bir teşkilattır*” şeklinde ifade edilmektedir (TYNC, 1341: 1). Kurumun gelirleri ise halktan toplanan bağışlar, İçişleri Bakanlığının verdiği izinle toplanan fitre, zekât, kurban derisi ve yardımlarıdır (BCA 30-10-0/178-233-19). Bunun yanında Mustafa Kemal Atatürk’ün Nutuk’unun basım ve yayın hakkı ile gelirleri Türk Tayyare Cemiyeti’ne verilmesi (BCA 51-0-0/8-68-26) başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere havacılığın devlet politikası bağlamında gelişimine verilen önemi göstermektedir.

Cumhuriyet’in en erken kurulan kurumlarından biri olarak Türk Tayyare Cemiyeti, Türkiye’de havacılık zihniyetinin oluşmasına ve oluşturulmasına öncülük etmiştir. 1930’lu yılların ikinci yarısından itibaren ise kendi bünyesinde oluşturduğu eğitim kurumları ve kampları aracılığıyla Türkiye’de sivil havacılığın gelişimine havacılar yetiştirerek katkı sunmuştur. Kurum 1935 yılında ismini Türk Hava Kurumu olarak değiştirmiş ve bu çerçevede yeniden teşkilatlanma aşamasına girmiştir. 1935 yılından itibaren kurum bünyesinde Türk Kuşu adında bir yapı oluşturularak burada motorlu ve motorsuz tayyarecilik çalışmaları, model tayyarecilik çalışmaları, paraşütçülük ve hava ile ilgili spor faaliyetleri gerçekleştirilmiştir (Zaif, 1995: 267-291).

## 2. Havacılık alanında Türkiye’de 1924-1950 Yılları Arasında Yayımlanmış Dergiler

### 2.1. Tayyare Mecmuası

1 Temmuz 1924 tarihinde İzmir’de Şakir Hazım’ın sahipliğinde yayın hayatına başlayan dergi, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulmasından sonra cemiyetin resmî yayın organına dönüşmüştür. 1926 yılının haziran ayında ise derginin ismi Türk Hava Mecmuası olarak değiştirilerek yayın hayatına devam etmiştir. 1924’te 6 sayı, 1925 ve 1926’da ise 26 sayı olarak yayımlanmıştır. Şakir Hazım, Sâdık Ali, Çetin Tufan, Necmeddin Sâdık önemli yazarlar olarak göze çarpmaktadır (Sezgin, 2020: 35).

### 2.2. Türk Tayyare Cemiyeti Dergisi

21 Mayıs 1341/1925 tarihinde yayın hayatına başlayan dergi eski harflerle çıkmıştır. Dergide Türk Hava Kurumu’nun faaliyetleri ve havacılık konusunda meydana gelen gelişmeler işlenmiştir. On beş günde bir yayınlanan mecmuanın basımını yapan İstanbul merkezli Ahmet İhsan Matbaası’dır. Ortalama olarak her sayı 15 bin adet basılan dergi, Türk Hava Cemiyeti

şubelerinden dağıtılmıştır. Son sayısı 31 Ağustos 1926 yılında yayımlanmıştır (Okumuş, 2017: 138).

### 2.3. Türk Hava Mecmuası:

İlk sayısı 1 Haziran 1926 yılında Ankara merkezli Hâkimiyeti Milliye Matbaası’nda basılan dergi Harf İnkılabından sonra Latin harfleri ile yayın hayatına devam etmiştir. Latin harflerine geçişle birlikte dergi ismini Havacılık ve Spor olarak değiştirmiştir. Son sayısı 15 Mayıs 1929 tarihinde yayımlanan dergi 72. sayısında yayın hayatına son vermiştir. 15 günde bir yayımlanan dergi kimi aylarda tek sayı olarak çıkmıştır. Bazı sayılar ise iki sayı birden olacak şekilde çıkmıştır. Dergide yazılar incelendiği zaman Cumhuriyetin etkili kalemlerinden Yakup Kadri, Selim Sırrı, Aka Gündüz, Ahmet Rasim, Server Ziya, Süleyman Nazif, Halide Nusret, Mithat Cemal, Faruk Nafiz, Falih Rıfkı, Şakir Hazım, Abidin Daver isimlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Derginin içeriği incelendiğinde ise dünyada ve Türkiye’deki havacılık faaliyetleri ile Türk Hava Kurumu’nun faaliyetlerine yoğunlaşıldığı görülmektedir (Akışlı, 2016).

### 2.4. Havacılık ve Spor Dergisi

1929 yılında Türk Hava Mecmuasının faaliyetlerine son verildikten sonra yayın hayatına başlayan dergi 1 Aralık 1950 tarihine kadar Türk Hava Kurumu’nun resmî yayın organı olarak faaliyetini devam ettirmiştir. Merkezi Ankara olan dergi 15 günde bir yayımlanmıştır. Bazı aylarda dergi tek sayı olarak çıkmıştır. Derginin içeriği incelendiği zaman konjonktürel durumlara göre yurt dışındaki havacılığa dair haberler ve teknolojik gelişmelerin de aktarıldığı görülmektedir. Temel hedefi havacılık konusuna dikkat çekerek kamuoyu oluşturmak olduğu için kurumun faaliyetlerine de geniş bir biçimde yer verilmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında dergi havacılıkla ilgili teknolojik gelişmelerin aktarılmasının yanında hava savaşları hakkındaki haberlere de geniş yer ayırmıştır. Derginin yazar kadrosu incelendiği zaman daha önce yayımlanmış havacılık dergilerinde yazan bazı kişilerin burada da yazdıkları dikkat çekmektedir. Şakir Hazım Ergökmen, Abidin Daver, Server Ziya Gürevin, Oğuz Peltek, Sadri Ertem, Burhan Asaf Belge, Peyami Safa, Falih Rıfkı Atay, Hüseyin Rahmi Gürpınar, Behçet Kemal Çağlar, Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Mithat Cemal Kuntay, Şükrü Koçak ve Mümtaz Faik Fenik ilk göze çarpan yazarlardır. Resmî bir yayın organı olmasının gereği olarak derginin, kurumun toplantıları ve gelirlerinin takip edilebilmesine de imkân sağlayan bir yapısı bulunmaktadır. 1950’de yayın hayatı sona eren derginin yerini 1955 yılında yayım hayatına başlayan Uçan Türk Dergisi almıştır.

### 3. Havacılık Spor Dergisi’nin İçeriği

#### 3.1. Olası Hava Tehditleri ve Önemleri Hakkındaki Yazılar

Birinci Dünya Savaşı’nda cephe kavramının farklı bir boyuta taşınarak cephe gerisini de etkileyen bir boyuta ulaşması devletleri olası bir durumda sivil savunma önlemleri almaya itmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde yaşanan bazı sıcak çatışmalarda uçağın etkin bir şekilde kullanımı sivillerin hayatının da savaş esnasında tehlikeye girebileceğini gösterdiği için devletler savaşta alınacak önlemler hususunda halklarını bilgilendirmek yoluna girmişlerdir. Havacılığın etkisi ve gelişimine dair en önemli göstergelerden biri, muhtemel savaş sırasında tayarelerin şehirlerde ve sivil hayat üzerindeki gündelik işleyişe dair muhtemel yıkıcı potansiyeli hakkında bir kamuoyu oluşturmaktır. Bu çerçevede hava saldırılarına karşı önlemler ve söz konusu saldırılardaki muhtemel yaşamsal faaliyetler 1938’de çeşitli yazılarda konu edilmiştir. “1000-2000 kişilik gaz sığınakları, evvela hiçbir sığınakta hava %45 hamızı karbonu ihtiva etmemeli, sığınaktaki tazyikin hareketinden fazla olması bittabi gazlanmış havanın içeriye girmesine mâni olacaktır. Sığınakta mum yakılmamalıdır, yandığı esnada havanın müvellidülhumuzasını (oksijen) olacağından havayı ağırlaştırır, teneffüs edilemeyecek hale getirir” (Y.K., Ocak 1938: 1549).

Hava bombardımanlarına yönelik sadece bireylerin ne yapacağı hakkında bilgilerin ve önlemlerin yanı sıra evlerin de bu saldırılara karşı nasıl korunması gerektiğini içeren yazılar da dergide bulunmaktadır. Özellikle bu yazılarda patlayıcı bombalar, yangın bombaları ve zehirli gaz bombalarına yönelik barınma ve saklanma alanlarının korunmasına önem verilmiştir. Bu alanlarda bulundurulması gerekli eşyalar arasında ekmek, su gibi temel yiyecek ve içecek ürünlerinin yanı sıra gaz maskesi, magnezyuma dayanıklı gözlükler ve başı koruyacak envai çeşit aletlerin bulundurulmasının altı çizilmiştir (Y.K., Ağustos 1939: 2225).

Dergide hava saldırılarına karşı uyarılar ve önlemler açısından yer tutan önemli bir diğer başlık ise şehirlere ve şehirde yaşayan halka yönelik “pasif korunma” tedbirleridir. Pasif korunma hava saldırılarının etkisini azaltmak amacıyla saldırı öncesi, sırası ve sonrasını kapsayan süreci tanımlamaktadır. Nitekim bu süreç kamu hizmetlerini, endüstriyel alanlardan sivil hayatın gündelik işleyişindeki kritik noktalara dair bir işleyiş ve organizasyonun uygulanmasına yönelik olarak hazırlamıştır (Gökgöz, 2020: 106). Bu çerçevede hava saldırılarına karşı pasif savunma tedbirleri yönetmeliğinin hazırlanması olası hava saldırısına karşı sürecin öncesi ve sonrası gerek merkezî yönetim gerekse de yerel yönetimler açısından ciddi bir mesele olarak ele alınmıştır. (Özer, 2018: 217; R.G. 9 Temmuz 1938: 10228). Pasif

korunma kapsamında belirlenen önlemlerin hayata geçirilmesi çerçevesinde halk ile kurumların bu kapsama yönelik hazırlıkları ve uyumunun ölçülmesi için tatbikatlar yapılmıştır. Stratejik öneme sahip İstanbul, Ankara, İzmir ve Konya gibi büyük şehirlerde gerçekleştirilen tatbikatlar hava saldırılarına karşı pasif korunmanın ne düzeyde olduğunun anlaşılması için büyük bir ciddiyetle ele alınmıştır. Almanya’nın Polonya’ya saldırdığı 1939’un Eylül ayı içerisinde *Havacılık ve Spor Dergisi*’nde “Havaya Karşı Pasif Korunma Tatbikatı” adlı umumi bir emir Ankara Pasif Korunma Komisyonu Reisliği tarafından yayınlanmıştır. Eylül’ün sonunda gerçekleştirilecek geniş çaplı tatbikatın genel işleyişi ve halkın vazifeleri bu emirde detaylıca belirtilmiştir (Y.K., Eylül 1939: 2244). Ankara’da Eylül ayında gerçekleştirilen tatbikat Cemal Kuntay’ın yazısıyla dergide yer bulmuştur. Kuntay, gerçekleştirilen tatbikat sırasında Ankara’ya 1935 genel nüfus sayımından bu yana ilk kez bu kadar sessizliğin ve hareketsizliğin hâkim olduğunu belirttikten sonra, tatbikatın önemini milli bir dava olarak niteleyerek tatbikatın gerçekleşmesindeki başarıdan bahsetmektedir. Havacılığın gelişiminde hava taarruzu yapabilmeyi ve hava taarruzundan korunmayı eş değer saymakla beraber bu iki safhanın havacılığın mükemmel gelişiminde zaruri ve lüzumlu olduğunu da eklemektedir. Tatbikatın işleyişine dair bilgiler de yer alan bu yazıda, Ankara halkının pasif korunma başarısını uçaklar görüldükten ve kaleden “canavar düdüğünün” sesi duyulduktan sonra evler, apartmanlar, dükkânlar ve sokakların hücumu karşı silahlandığı, bu silahlanmanın da ortada dolaşmamaktan, açıkta kalmayarak ve sığınaklara yerleşmekten ibaret olduğunu belirtmiştir (Kuntay, Ekim 1939: 2248). Dergide tatbikata dair yer alan bir haberde ise 18 Eylül 1939 günü ve 28/29 Eylül gecesi Ankara’da hava saldırılarına karşı iki pasif korunma tatbikatı yapıldığı ve bu tatbikatların başarıyla tamamlandığı belirtilmiştir. Gündüz tatbikatı saat ona çeyrek kala başlamış, on dört uçaktan oluşan iki filo Çankaya, Ulus ve Samanpazarı mevkileri gibi devlet kurumları, bankalar ve daha çok kamusal meydanların bulunduğu bölgelerin üzerinden geçerek olası bir hava saldırısının simülasyonunu tatbik etmişlerdir. Bu tatbikatta tahrip, yangın ve gaz bombaları hava saldırısı boyunca kullanılmıştır. Saldırı sonrasında gaz temizleme ve sıhhi yetkililer gaz temizleme işlerini gerçekleştirmişler, yangın söndürme ekipleri ise yangın bombasının etki ettiği alanlara direkt müdahalede bulunmuşlardır. Saldırı esnasında halk ve devlet dairesinde çalışan memurlar sığınaklara yerleştirilmiştir. Aynı zamanda hastanedeki bütün hastaların ve personelin de sığınaklara taşıma işi gerçekleştirilmiştir (Y.K., Ekim 1939: 2249).

### 3.2. Mihver Devletlerin Hâkimiyetindeki Dönemde Havacılık (1939-1943)

İkinci Dünya Savaşı’nın başlangıcına işaret eden Almanya’nın Polonya’yı istila hareketi *Havacılık ve Spor* dergisinde Server Ziya Gürevin’in şu sözleriyle karşılık bulmuştur: “*Bütün*

*dünyanın birkaç yıldan beri kâbusuyla titrediği harp, bir yanardağ gibi lavlarını püskürtmeye başladı. Göklere yerleşen ‘cehennem’, her gün fasıllarla kapısını açıyor, yurtları ve milletleri ateşe ve ölüme bağlıyor”* (Gürevin, Eylül 1939: 2232). Dergideki yazılara bakıldığında 1930’ların başından beri varlığını hissettiren silahlanma, savaş çığırkanlığı ve karmaşık politika savaşın başlangıcının haberini epey zamandır vermektedir. Bu bakımdan bir Avrupa Harbi’nin baş göstermesi yazarlar için şaşılacak bir durum olmaktan öte önlem alınması gereken problemdir. Abidin Daver, 1939 Harbi’nin başlamasında hava kuvvetlerinin etkisinin olduğunu belirterek, henüz harbin yeni başlamasına rağmen sulh için de gerekli olduğunu vurguladığı yazısında, “...havacılığın yalnız havada değil, bu yoldan sulh ve harbe de milletlerin mukadderatına da hâkim olması karşısında, artık Türk havacılığını, Büyük Milli Şef’in istediği şahikaya yükseltmeye çalışmak Türk milletinin birinci vazifesi olmuştur” diyerek savaşın karşısında Türk havacılığının ehemmiyetini bir kez daha vurgulamıştır (Daver, Eylül 1939: 2236).

1939’un Zafer Bayramı ve Havacılık Haftası’nın (30 Ağustos-5 Eylül) savaşın başladığı karanlık ve dertli günlerine, dünyanın sonu belli olmayan bir boğuşma devrine denk geldiğini belirten yazısında Cemal Kuntay<sup>1</sup>, savaşın öncesinde de birçok kez dergide dile getirildiği gibi bu harbin hava kuvvetlerinin kudretine ve hâkimiyetine dayandırılarak çıkarıldığını yazmıştır. Hava hâkimiyeti devrinin savaşın kendini ilk hissettirdiği andan itibaren izlerine de rastlamak mümkündür. Alman Hava Kuvvetleri (Luftwaffe), Polonya harekâtında cephe gerisine paraşütle askeri kuvvet indirmiş, bombalamalar sonucunda ise cephe gerisinde ve sivil hayatta azımsanmayacak ölümlere sebep olmuştur. Cemal Kuntay, bu örnekleri hava devri hâkimiyetinin önemine ispat olarak göstermekle birlikte hava saldırılarına karşı korunmanın gerekliliğinde kurumların ve halkın vazifesini hatırlatmaktadır (Kuntay, Eylül 1939: 2233).

Savaşın henüz başlarında hatta daha öncesinde de hava hâkimiyetinin ve gücünün önemini vurgulayan yazılarıyla öne çıkan Abidin Daver, savaş öncesinde yazılarında öne çıkardığı hava gücünün ehemmiyetini savaşın gidişatının ispatı olarak sunmuştur. Alman hava gücünün muhtevası bilinmemekle birlikte Polonya üzerinde uçak sayısından ziyade hava hâkimiyetinin alınmasının ve ani bir hava baskını sonrasında harekâtın başarı ile neticelendiğini belirtmektedir. Alman Hava kuvvetleri ani baskınla Leh hava ordusunun meydan ve üslerini

<sup>1</sup> Mithat Cemal Kuntay (1885-1956): Türk şair, yazar ve hukukçu. Şiirleri ve edebi eserleriyle ün kazanan Kuntay, 1908 yılında Mekteb-i Hukuk’tan mezun olmuş ve Türkiye’de hukuk alanında ilk doktor unvanını kazanan isim olmuştur. Edebi kaleminin vatanseverlik ve milliyetçilik temaları Havacılık ve Spor Dergisi gibi dönemin teknik dergilerine de yansımış ve bu dergide yazılar kaleme almıştır.

vurmuş ve kendi hava sahasındaki olası saldırıları engellemiştir. Alman ordusunun motorlu ve zırhlı tümenlerinin ileri hareketi de bu çerçevede süratli ve kolay bir şekilde gerçekleşmiştir. Askeri terminolojide Yıldırım Harbi olarak bilinen bu stratejinin karşılık bulduğunu belirten Daver, hava hâkimiyeti ve saldırısıyla Polonya’daki Alman zaferini hazırlayan asli unsurun hava ordusu olduğunu belirtilmiştir (Daver, Ekim 1939: 2250-2251).

Almanya’nın Polonya’yı ilhak etmeyi hava saldırılarıyla çok kısa bir sürede başarması dergide ciddi bir şekilde yer bulmuş, bu olayın havacılıkta yaratacağı akıbet ve havacılığın bu harpte oynayacağı role dair dergide ciddi bir içerik oluşturulmuştur. Hava saldırılarının Polonya’nın direncini kırması ve harekâta karşı savunma mekanizmalarını çökertmesine yönelik olarak Server Ziya Gürevin “*göklerden yağın ölüme karşı bir şey yapılamamasını*” baş amil olarak göstermiştir. Savaşın tarafı olan ya da olmayan devletlerin bu durumdan çıkaracakları dersleri göz önüne seren Gürevin, bu kıvılcımın henüz Türkiye’ye sıçramadığını ancak olayların da gösterdiği gibi Türk hava ordusunun hazır olmasını ve yarınki nesillerin bu bilinçle yetiştirilmesi gerektiğini vurgulamıştır (Gürevin, Ekim 1939: 2264).

Hava kuvvetlerinin savaşta oynadığı rolün esnekliği ve zarar verme etkinliğinin fark edildiği diğer bir olay ise Kraliyet Hava Kuvvetleri’nin (RAF) Alman limanlarını ve donanmasını bombalamasında görülmektedir. Polonya’da Alman harekâtı devam ederken 4 Eylül’de İngilizler bu saldırıya karşılık olarak Alman zırhlılarına ve limanlarına hava saldırısı gerçekleştirmiştir. Dergide bu olaya yönelik olarak filo kumandanının bir röportajı yayınlanmış ve Atlantik’in derin sularına taşınan hava savaşının yankıları karşılık bulmuştur (Aydar, Ekim 1939: 2271). Alman denizaltılarına karşı yapılan hava saldırıları da Atlantik Savaşı’nda hava kuvvetlerinin mahareti olarak telakki edilmiştir. Bu olay Alman denizaltılarının Müttefik konvoylarına ve ticaret gemilerine saldırısı sonrasında gerçekleşmiş ve bir İngiliz uçağının Alman denizaltısını batırmasının haberi verilmiştir (Y.K., Ekim 1939: 2269). Savaşın erken döneminde dahi yaşanan hadiseler neticesinde Şakir Hazım Ergökmen, uçakların ve havacılığın maharetli ellerde harp meydanlarının en önemli kuvvetleri halîne geldiğini vurgulamış ve denizlerdeki ticaretin dahi bu dönemde uçaklar sayesinde düzenli ve güvenli bir şekilde gerçekleşebileceğini vurgulamıştır. Savaşın başlamasından iki ay gibi kısa bir sürede artık hiçbir askeri kuvvetin hava hâkimiyeti olmaksızın ne taarruzu ne de savunmayı düşünebildiğini belirtmiştir (Ergökmen, Kasım 1939: 2292-2296).

Savaşın iki aylık sürecinde görülen hadiselerden hareketle hava kuvvetlerinin savaşta oynadıkları rol farklı kalemler tarafından dile getirilmiştir. “Modern savaşta hava hâkimiyetini düşman tarafından alınıp verilen her nefese hâkim olmanın yolu” olarak ifade eden Peyami



Safa, vatan mefhumunun tayyarenin icadı ve kullanımıyla toprak olmaktan çıkarak göklerde milletlerin de yer almasını sağladığı ve daha geniş sınırların çizilmesine imkân sağladığını belirtmektedir. “Savaştaki hadiseler artık tek bir gerçeği ortaya çıkarmaktadır: Milli müdafaaın en ilahi en mukaddes silahı havacılık olmuştur. İnsanlar ve milletler için var olmanın gerekliliği göklerde var olmanın zaruretiyle birleştiği gerçeği savaştaki neticelerden bir kez daha belirlemektedir” (Safa, Aralık 1939: 2329).

1939’da havacılığın geniş kullanım sahası, savaşın ilerleyen döneminde genişleyen cephelerde de boy göstermiştir. 1940 ve 1941’de Almanlar Fransa’yı işgal ederken havacılıklarının üstün etkisini harekâtın başarıya ulaşmasında aktif bir şekilde kullanmışlar, aynı şekilde Avrupa’da savaşı Norveç üzerine sıçratmaları da havacılıktaki üstün kuvvetleriyle mümkün olmuştur. Mümtaz Faik<sup>2</sup>, bu duruma “*eski harpte, süvari ne ise yeni harpte de tayyare odur, kaçan bir orduyu perişan edecek bir unsur*” diyerek bu hadiseleri derginin sayfalarına taşıırken, Fransa’nın ve Norveç’in Almanlar tarafından istila edilmesinde hatta Britanya Yarımada’sına bir çıkartma hareketinin öngörülmesinde ve İtalyanların Yunanistan’daki istila hareketinde de tayyarenin ve havacılığın önemine değinmekte, Yunanların Müttefik kuvvetlerden bilhassa uçak desteği talebinde bulduklarını belirtmiştir. 1941’de savaşın gidişatında uçakların kara ve denizlerin hâkimi olduğu, kara ordularının destekçisinin ve donanmanın muhafızı haline dönüştüğü yine bu yazıda vurgulanmıştır (Fenik, Ocak 1941: 2771). Savaşın Afrika’daki cephesi de 1941’den itibaren bir hava hâkimiyeti üstünlüğü sağlama çalışmalarına dönerek Afrika’da hava üstünlüğünün büyük ölçüde Müttefik kuvvetlerin lehine dönmüş olduğu, bunda da İtalyan havacılığın pilot yetiştirme de eksik kalması ve yürekli pilotlara sahip olamamasından kaynaklandığı belirtilmiştir. İtalyan hava endüstrinin kâfi derecede yeterli uçak ürettiği ancak bunları uçuracak surette pilot bulunamadığının haberi dergide yer almıştır (Fenik, Şubat 1941: 2810). 1941’de savaştaki hadiselerin Makine Harbi’nde üçüncü safhaya geçildiğini belirten yazısında Sadri Ertem, birinci ve ikinci safhalarda Mihver kuvvetleri havacılığının özellikle de Alman havacılığının teknik hâkimiyetinde geçtiğini, ikinci safhada ise İtalyan havacılığının özellikle Akdeniz ve Afrika’daki hadiselerde önemli rol oynadığını belirtmiştir. Üçüncü safha artık Müttefik kuvvetlerinin hava hâkimiyetini ele geçirdikleri ve Amerikan yardımlarının gerçekleşmesi

<sup>2</sup> Mümtaz Faik Fenik (1905-1974): Türk gazeteci ve politikacı. 1920’li yılların başlarında başlayan gazetecilik kariyeri havacılık tutkusuyla birleşerek bu doğrultuda çok yönlü bir kimlik geliştirmesine sebebiyet vermiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türk Hava Kurumu’nun çalışmalarını titizlikle takip etmiştir. Bayramlarda ve radyoda kurum adına konuşmalar yapmıştır. Şubat 1942’de Türk Hava Kurumu Ankara Şubesi Yönetim Kurulu Üyeliği görevini üstlenmiştir.

sonucunda savaşın gidişatının Müttefik kuvvetler lehine değişmesi sonucunda başlamaktadır (Ertem, Nisan 1941: 3).

Savaşta 1941’e kadar gerçekleşen hadiselerde hava hâkimiyetinin öne çıktığı en büyük olaylardan olan Almanların Girit’in önemli yerlerine hava ordusunu indirmesi ve Akdeniz’de İngiliz donanma hâkimiyetini hava gücüyle kırması örnek gösterilebilir. Abidin Daver<sup>3</sup>, bu durum için “...*harpten evvel tayyarenin çok mühim bir silah olduğunu kabul edenler dahi, onun müthiş tesirinin daimî değil, geçici olduğunu*” ifade ettiklerini ancak Girit muharebelerinin bu düşünceleri boşa çıkardığını ve tarihe karıştırdığını söylemiştir. Alman Hava Kuvvetleri, Girit Muhaberelelerinde tam teşekküllü bir hava saldırısı yürütmüş; keşif, bombardıman ve savaş uçakları, paraşütçüleri taşıyan nakliye uçakları, ikmal ve iaşeyi temin edecek nakliye uçakları, hava hâkimiyetini sağlayacak avcı uçaklar ve en nihayetinde saldırının ilerleyişini hızlandıracak olan Stuka yakın bombardıman uçakları ile başarı elde etmiştir (Daver, Haziran 1941: 4).

1941 Baharı ile birlikte Atlantik’te savaşın gidişatını büyük ölçüde etkileyecek olan mücadele Almanlar ve İngilizler arasında başlamıştır. Büyük ölçüde Amerikan yardımlarının Müttefik kuvvetlerine ulaşmasını engellemeyi hedefleyen bu mücadele, Amerikan ve İngiliz ticaret konvoylarını denizaltılar ve özellikle hava saldırıları ile batırmayı amaçlanmıştır. İngilizler bu hedefi kırmak için Atlantik’te ticaret ve yardım konvoylarının güzergâhları boyunca denizden ve havadan gelecek saldırılara karşı ciddi önlemler almış, bu durumda Atlantik’te büyük bir deniz ve hava savaşının gelişmesine neden olmuştur. Bu çerçevede Hamburg, Bremen ve Kiel gibi Alman denizaltı üslerine İngilizler tarafından ciddi bombardıman ve ağır hücumlar gerçekleştirildiği dergide haberleştirilmiştir. Aynı şekilde Akdeniz’de de İtalyan donanmasına bilhassa da denizaltılarına karşı ağır saldırılar gerçekleştirildiği ifade edilerek, İtalyan donanmasının denizaltı filosunun dörtte birinden fazlasını kaybetmesinde bu saldırıların büyük bir etkisinin olduğu vurgulanmıştır (Fenik, Nisan 1941: 6).

<sup>3</sup> Abidin Daver (1886-1954): Türk gazeteci ve politikacı. Tasvir-i Efkâr’da başladığı profesyonel gazetecilik hayatında Yenigün, Tercüman-ı Hakikat, İkdâm (Sabah Postası), daha sonra tekrar Tasvir-i Efkâr ve Cumhuriyet gazetelerinde yazılarını yayınlamıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında İkdâm gazetesinde çıkan yazılarında pek çok konuyu işleyen yazarın geniş ilgi alanları arasında jeopolitik gelişmeler de dikkat çekmektedir. Yazar yabancı dil bilgisi ve özel ilgi alanlarıyla Avrupa’daki gelişmeleri yakından takip etmiş; İkinci Dünya Savaşı yıllarında Avrupa’ya ve Amerika’ya giden gazetecilerden oluşan bir inceleme heyetinde yer almıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında stratejik gelişmeleri yakından takip eden Daver, askeri konularda analizleri kabul gören ve değerlendirmeleri ilgiyle okunan yazarlar arasında yer alır. Çağın gelişmelerini ve yenilikleri yakından takip eden yazar uzun soluklu basın hayatında zeplin, radyo, telsiz telefon, televizyon, radar gibi iletişim ve ulaştırma çığırının yeni gelişmeleri konusunda okurlarını bilgilendirmiştir.

1941 yazı, İkinci Dünya Savaşı’nın yeni bir boyutuna işaret etmektedir. Haziran’ın 22’sinde Almanlar İkinci Dünya Savaşı başlamadan önce imzaladıkları saldırmazlık paktını hiçe sayarak Sovyet Rusya’ya savaş ilan etmiştir. Bu harbin ilanı ve talihi *Havacılık ve Spor* dergisinde havacılık kuvvetlerinin gücü çerçevesinde ele alınarak Almanların Sovyet Rusya’ya savaş ilan etmesindeki güvenlerinin havacılık ve havacılık stratejisindeki gelişmişliğe bağlanmıştır. Bu çerçevede, Rusya gibi geniş bir coğrafyada gerçekleştirilecek olan askerî harekâtın ancak ve ancak havacılık ile başarıya ulaşabileceği ifade edilmiştir. Dergide yer alan bir yazıda, Alman uçaklarının savaşın ilk anından itibaren cephe hattını ve kritik noktaları bombaladığı bildirilmiş, Alman ordusunun ilerleyişine kattığı dinamik ve Kızıl Ordu hava gücünün etkisini kırmakta büyük rol oynadıkları söylenmiştir. Mümtaz Faik, bu doğrultuda savaşın neticesinde belirleyiciliğin hava hâkimiyetinin sağlanmasında olduğunu, havada elde edilen zaferlerin mutlak olarak karadaki mücadelelere yansıtacağını ifade etmiştir (Fenik, Temmuz 1941: 6).

İkinci Dünya Savaşı’nda havacılığın ve hava hâkimiyetinin savaşın gidişatına direkt etkisini dünya siyasetindeki zihniyet değişiminden hareketle ele alan Sadri Ertem, özellikle havacılığın donanmaya karşı üstünlüğünü Norveç’in işgalinde ve özellikle Akdeniz’de Adalar ve Girit’in işgalinde kullanılmasını örnek vererek, askerlerin siyasetçilerden bu değişimi daha önce kavramış olduklarını vurgulamış, savaşın tarafı siyasetçilerin hadiseler karşısındaki sonuçlara yalnız boyun eğdiğini belirterek, milli aydınların bu durumu idrak etmesi ve dünya görüşünü bu yönde şekillendirme mecburiyeti ve vazifesini telkin etmektedir (Ertem, Haziran 1941: 8).

Hava hâkimiyetinin ve saldırılarının İkinci Dünya Savaşı’nda hissedildiği ve hadiselerin görüldüğü diğer bir bölge ise Asya coğrafyası ve Pasifik Okyanusu’dur. Japonların uçak gemileri ile Pearl Harbor’a yönelik ani hava saldırısı dünya basınında geniş yankı bulduğu gibi *Havacılık ve Spor* dergisinde de ciddi bir yankı bulmuştur. Bu baskına dair bir yazıda, Abidin Daver İngiliz ve Amerikan askeri otoritelerinin Japon hava gücünü küçümsediklerini ve Japon halkının havacılığa dair bir istidatları olmadıkları düşüncesini dile getirmiştir. Bu düşüncenin büyük bir felaketle sonuçlandığını vurgulayan Daver, Uzak Doğuda Japonların bütün askeri başarılarında en büyük rolün hava kuvvetlerinde olduğunu vurgulamıştır. Müttefiklerin bu saldırılara karşılık vermesi kara ve deniz kuvvetleri ile değil ancak hava kuvvetleri ile gerçekleşmiştir. Japonların Pearl Harbor’a havadan ve denizden saldırı gerçekleştirmesi Amerika’nın savaşa doğrudan dâhil olmasını sağladığı gibi, ironik olarak savaşın başından beri savaşın gidişatına etki eden hava kuvvetlerinin de savaşın neticesini kısmen belirlemelerini

sağlamıştır. Bu duruma işaretle Abidin Daver bir yazısında, “*Bu harbi havalara hâkim olan taraf kazanacaktır*” demiştir (Daver, Şubat 1942: 4-5).

### 3.3. Savaşın Müttefiklerin Lehine Dönmesi (1943-1944)

Yurtdışında gerçekleştirilen havacılıkla ilgili toplantı, konferans ve fuar faaliyetlerinden bahseden yazıları da dergiden takip edebilmek mümkündür. Bu amaçla ABD gezisine katılan Türk heyetinin gezi sırasında elde ettikleri izlenimleri dergide okurlarıyla paylaşmıştır (Daver, Ocak 1943: 10-11). İlgili yazıda Amerikan Başkanı Roosevelt’in ABD Kongresi’nde yaptığı konuşma, 1942 yılında hedeflenen üretim faaliyetlerine uyulup uyulmadığı, 1943 yılı için hedeflenen havacılık konusundaki üretim hedeflerinden bahsedilmiştir. Bu yazıda dikkat çeken önemli hususların başında havacılık faaliyetleri konusunda ABD ile Mihver devletlerin kıyaslanması sırasında ABD’nin havacılık endüstrisi karşısında büyülenmişçesine takdir ifadeleri dikkat çekmektedir. Savaş öncesinde otomobil, kamyon, traktör, ev eşyası vb. üretim yapan tesislerin havacılık üretim tesislerine dönüştürülmesinden, üretimin olabildiğince artırılabilmesi için 3 vardiya şeklinde 24 saatlik üretime geçilmesinden, kadın ve çocukların, erkeklerin yoğun şekilde askere alınmaları sebebiyle bu tesislerde çalışmalarından ve de havacılık endüstrisinin savaşta etkin bir biçimde kullanılabilmesi için uçuş personeli yetiştirilmesi konusundaki girişimlerden de bu yazıda bahsedilmiştir.

Savaşan grupların hava güçlerinin karşılaştırılmasına dair bilgiler de dergide yer bulan başka bir konudur. Bu konunun işlendiği sayılardan birinde İngiliz savaş uçağı Spitfire ile Alman savaş uçağı Focke-Wulf 190 kıyaslanmıştır (Y.K., Şubat 1943: 8-9). Havacılık teknolojilerindeki gelişmelere odaklanılan başka bir yazıda ise ABD tarafından üretilen “şlep teyyareler”in 400 kişi taşıyabilmesi, Atlantik’i tek bir uçuşla geçebilmesi ve neredeyse ABD’den Avrupa’ya aldığı benzinle uçabilecek taşıtlardan övgüyle bahsedilmiş ve bu durumun imrenilecek bir şey olduğundan bahisle Türkiye’nin de buna benzer çalışmalar yapması gerektiğine değinilmiştir (Gürevin, Mart 1943: 4). Havacılık sektöründe yerli üretimin ehemmiyetinin farkında olmayan bazı kimselerin ‘bırakalım uçağı başkaları yapsın, biz en iyi yaptığımız işleri yapalım ve elde edeceğimiz gelirle uçak üreten ülkelerden hava araçları satın alalım. Kendi üreteceğimiz uçakların yabancılardan alınacak uçaklardan ucuz olamayacağı, bu üretim için uzun bir zamana ihtiyacımı olduğu, mal sattığımız ülkelerin uçak satışının olmaması halinde buradan kazanılacak dövizle başka ülkelerden uçak alınabileceği’ gibi sözleri ifade edenler sert bir şekilde eleştirilmiştir. Bu fikirlere karşı yazarın dile getirdiği düşünce havacılığa yüklenen misyonu ortaya net bir şekilde koymaktadır: “*Yurt müdafaasında en iktisadi olan vasıta, ucuz olan değil, üstün olan, elimizde bulunan vasıtaadır. Çünkü bunun bir müddet için*

*pahalıya mal olması, bize bir harp zamanında çok pahalıya mal olacak şeyleri derhal önleyebilir.”* (M.F.F., Mart 1943: 4-5).

Dergide havacılığın öneminin somut olaylar üzerinden ifade edildiği yazılar da kaleme alınmıştır. Bu yazılardan birinde Mihver Devletleri’nin deniz güçleri karşısında ABD’nin Atlantik’te Mihver güçlerine karşı mücadele edebilecek yeterli donanması olmamasına rağmen hava kuvvetleri yardımıyla Mihver Devletleri’nin donanmasına karşı hava kuvvetleri ile ezici bir üstünlük kazandıkları Bismarck Deniz Savaşı’ndan bahsedilmiştir (Ergökmen, Mart 1943: 9).

Derginin 1943 Haziran sayısında İngiliz uçaklarının Almanya’nın endüstri bölgesi olan Ruhr’da bulunan mühimmat depolarının elektrik ihtiyacını karşılayan Mohne ve Eder barajlarına gerçekleştirdiği saldırılara değinilmiştir. Saldırı ile ilgili detaylı bilgilere ulaşılabilen yazıda savaşın insanları zor durumda bırakan özelliklerinden ziyade uçakların Almanya’yı savaş dışında bırakarak barışın anahtarı olup olamayacağı sorusuna odaklanması son derece dikkat çekicidir (Gürevin, Haziran 1943: 8).

Dergide zaman zaman radyo konuşmalarına yer verildiği de görülmektedir. Bu konuşmalardan bir tanesinde İkinci Dünya Savaşı sırasında hava kuvvetlerinin savaşın gidişatı üzerindeki etkilerinin detaylı şekilde aktarıldığı göze çarpmaktadır (Belge, Haziran 1943: 10-17).

Savaş esnasında hava kuvvetlerinin meydana getirdiği tahribatın ortaya konulduğu görselleri dergiden takip edebilmek mümkündür. Bu görsellerden bir tanesi ise Müttefik kuvvetler tarafından bombalanan Almanya’daki Moehne Barajı’dır. Baraj görsellerinin yanında ortaya çıkan yıkım da işlenmiştir (Y.K., Temmuz 1943: 10). Hava kuvvetlerinin açık denizlerde ve iç denizlerdeki dair Açık denizlerde ve özellikle iç denizle hava kuvvetlerinin önemine değinildiği bir yazıda özellikle iç denizlerde artık denizleri korumanın temel aracının donanma olmaktan çıktığına değinilerek, bir iç deniz olan Akdeniz’in hava gücü olmadan denizlerin korunamayacağına odaklanılmıştır (H.U. Temmuz 1943: 18). İkinci Dünya Savaşı’nın ve özellikle hava muharebelerinin takip edildiğini gösteren pek çok yazıdan, birinde 1939’dan 1941’e kadar Almanların üstünlüğü havacılığa bağlanmış ve İngiltere’nin avcı uçaklarının ülkelerini işgalden nasıl kurtardıkları detaylı şekilde anlatılmıştır. Aynı yazıda bazı Türk mebus ve gazetecilerinin İngiltere Başbakanı W. Churchill ile yaptıkları görüşmeden de bahsedilerek İngiliz hava kuvvetleri üzerinden savaşın gidişatına uçakların nasıl etkide bulunduğu ifade edilmiştir (Daver, Ağustos 1943: 8).

Askeri havacılıkta meydana gelen gelişmelerin Birinci ve İkinci Dünya Savaşı üzerinden kıyaslandığı yazılara dergide rastlanmaktadır. Bu yazılardan birinde havacılıkta meydana gelen gelişmelerin savaşın gidişatını kısa bir süre içerisinde değiştirdiğinden bahsedilmiş olup geleceğin savaşları hakkında öngörülerde bulunulmuştur. Ayrıca havacılıktaki gelişmelere dair özellikle ABD üzerinden haberlerin aktarılması da dikkati çekmektedir. Benzer yazılarda da sık sık karşımıza çıktığı üzere havacılığın savaşa ve barışa etkisinden bahsedildikten sonra havacılık alanında gelişmemizin önemine vurgu yapılmıştır (Daver, Ekim 1943: 8-9).

Uçakların ahşaptan mı yoksa madenden mi olması gerektiğine dair tartışmaların var olduğunu dergide bulunan bir yazıdan çıkarabilmekteyiz. Bu hususun uzun bir süre tartışıldığından bahsedilen yazıda “dünyanın en süratli bomba tayyaresi olan Moskito” nun ahşaptan yapıldığı ifade edildikten sonra Türkiye’nin orman arazisinin fazla olmasından dolayı bir an evvel harekete geçilerek ahşaptan uçakların yapılması gerektiği dile getirilmiştir (Ergökmen, Aralık 1943: 8).

Derginin 1943 Aralık sayısında Müttefik hava kuvvetlerinin Almanya üzerine yaptıkları hava hareketlerinin savaşın neticelenmesine önemli bir katkı sağlayacağı “İngiliz ve Amerikan hava kuvvetleri, Alman harp sanayiini imha etmekle iktifa etmeyip Alman milletini elektrik, gaz, gıda uyku, iş ve ümitten düşürmek için esaslı yerler de bombalamaktadır... On gün zarfında Hamburg’a atılan bomba miktarı, Luftwaffe’nin 11 ay zarfında Londra’ya attığından daha fazla idi... Almanlar savaş cephesini ana vatandan yüzlerce mil uzakta tutmalarına rağmen, hava hücumlarından yakalarını kurtaramıyorlar.” (Snow, Aralık 1943: 10-11) sözleriyle ifade edilmiştir. Yukarıdaki alıntılar sadece hava muharebelerinin ve savaşlarının yıpratıcı etkisine dikkatimizi çekmekle kalmıyor, aynı zamanda savaşın cepheyle sınırlı kalmadığını, sanayi açısından cepheyi besleyen kaynakların da yok edildiğini vurguluyor.

### 3.4. Normandiya Çıkarması ve Savaşın Merkezi Olarak Hava Kuvvetleri: 1944-1946

1943 yılının son çeyreğinden itibaren iyimser bir tavırla savaşın kısa süre içerisinde hava kuvvetlerinin etkisi ile sonuçlanacağı ve Mihver devletlerin savaştan mağlup olarak ayrılacaklarına dair yazılar dergide yer almıştır (Y.K., Şubat 1944: 9).

Savaş sonrası dönemin belirleyici gücünün hava olacağına dair yazıların sayısında savaşın gidişatını belirleyen hava kuvvetleri olmaya başlamasının etkili olduğuna dair yazıları 1944 sonrası dönemde daha fazla görebildiğimizi söylemek mümkündür: “Bol nüfuslu, zengin milletlerin bir yandan harbi zaferle bitirmek, bir yandan da barışla birlikte başlayacak iktisat

savaşına hazırlanmak için havacılık mevzuu üzerinde ne kadar geniş bir planla çalıştıklarına bakınca dar bütçeli milletlerin de bu yolda imkân elverdiği kadar bir şeyler yapmasındaki zaruret açıkça beliriyor.” (Gürevin, Mart 1944: 4). Bu tarz yazılardaki ortak payda dünyadaki gelişmelerin ülkemize de taşınmasının gerekliliğine vurgu yapmalarıdır.

Havacılıkta gerçekleştirilmesi gereken yeniliklere dair yazılar daha çok basın mensupları tarafından kaleme alınırken bazı yazılarda yazıyı kaleme alan kişilerin havacılık konusunda teknik bilgiye sahip kişiler olması derginin havacılık konusunda okurlarını daha bilinçli bir konuma getirmeye çalıştığını göstermektedir (Belçer, Nisan 1944: 4-5).

İkinci Dünya Savaşı sırasında gerçekleştirilen hava hareketlerinin anlatıldığı bir yazı savaş taktiklerinin takip edilebilmesi ve savaşın gidişatında önemli etkilere sahip gelişmeler için önemli ipuçları vermektedir: “1. Batıdan hareket eden Amerika bomba uçaklarının Doğuda (yani Rusya topraklarında) üslenmesi ve bu suretle hava akınlarında «mekik usulü» nün ilk defa ihdas edilmiş olması; 2. Tarihin kaydetmediği sayıda uçakların yine tarihin kaydetmediği muazzam bir istila armadasını desteklememesi; 3. İlk defa kullanılan “üstün uçan kaleler” in Tokyo’yu ve diğer bazı endüstri şehirlerini bombalaması.” (Y.K., Haziran 1944: 2). Yazının tümü incelendiği zaman savaşın Müttefikler lehine dönmesini sağlayan yukarıda ifade edilen gelişmeler sırasıyla Rusya, Normandiya ve Japonya cepheleri üzerinden havacılığının etkisi vurgulanmıştır. Müttefiklerin Avrupa’da savaşı lehlerine çevirdikleri cephe olan Normandiya Çıkarması dergide Haziran ayından itibaren yoğun şekilde işlenmiştir. Bu çıkarmayı Avrupa’nın istilasına başlangıç ve kumsallar muharebesi olarak tanımlayan yazıda cephenin kazanılmasında planörlerin ve paraşütlerin oynadığı rol üzerinde durulmuştur (Gürevin, Haziran 1944: 3). Yazıda Normandiya Çıkarması ve indirmesinde planör ve paraşütlerin önemi vurgulandıktan sonra bu alanlarda bizim de gelişmemiz gerektiği konusu Türk Hava Kurumu’nun İnönü Kampı üzerinden işlenmiştir.

Dergide ayrıca sık sık karşımıza çıkan yazılardan bir tanesi ise havacılık alanında meydana gelen yeniliklerin okurlarla paylaşıldığı yazılardır. Bu yazılardan birinde ise Almanların kullanmaya başladığı pilotsuz uçaktan bahsedilmesi oldukça ilginçtir. Ayrıca aynı yazıda pilotsuz uçağın yanı sıra fişek-bomba, fişek atar toplar ve planörlü fişek bombasından da bahsedilmiştir (Daver, Haziran 1944: 6). Bu bilgilerin verildiği makaleler bu tür yeniliklerin Türkiye’de de takip edildiğinin en net göstergelerindedir.

Havacılığın savaşta oynadığı rol arttıkça, havacılık alanında meydana gelen gelişmelerin aktarılmasında da bir artışın meydana geldiği görülmektedir (Y.K., Haziran 1944: 7). Bu

haberlerden bir tanesinde Almanların “Gökyüzü Dinamiti” adını verdikleri insansız uçakların detayları hakkında bilgilerin bulunduğu görülmektedir (Gürevin, Temmuz 1944: 6; Edipoğlu, Ağustos 1944: 4). Almanya’nın ürettiği pilotsuz uçaklarla ilgili yabancı basında çıkan haberlerin de dergiye yansıdığı görülmektedir.

Savaşta kullanılan uçakların yanı sıra bu uçakların saldırıları sonucunda bazı şehirlerde (Sofya, Bükreş, Berlin, Budapeşte, Viyana, Broşov) meydana gelen değişimlere dair görsellerin paylaşılması uçakların savaştaki tesirini göstermesi açısından önemli veriler sunmaktadır. Bu görsellerin bir kısmının radyo foto ile elde edilmesi, dönem teknolojileri hakkında da bilgi edinmemizi sağlamaktadır (Y.K., Ağustos 1944: 3).

Dergide savaşın gidişatında etkili olan hava araçlarının meydana getirdiği tahribat veya havacılık sektöründe meydana gelen gelişmelerin aktarılmasının yanında hava bombardımanların insan psikolojisine etkileri üzerine yazıları görmek de önemlidir. Bu yazılardan birinde savaş öncesinde olası bir hava saldırısı karşısında insanları nelerin beklediğine dair tahmini yazılara yer verildikten sonra ise hava bombardımanından sonra insanların psikolojilerinden bahsedilmiştir. Fransızca bir metinden çevrilmiş olan bu yazıyı ilginç kılan hususların başında ise kuşkusuz savaş öncesinde çizilmiş olan karamsar tablonun, savaş sırasındaki hava bombardımanındaki gerçeklerden uzak olduğunun ifade edilmiş olmasıdır (Akay, Ağustos 1944: 18-19).

Normandiya çıkarmasında İngiliz hava kuvvetlerinin savaşın gidişatı üzerindeki etkilerine odaklanan yazılardan birisi ise ismi verilmeyen bir harp muhabirinin izlenimlerinin çeviri yoluyla okurlarla buluşmasıdır (Y.K., Eylül 1944: 23) İlgili yazıda çıkarma öncesi havacıların talimlerinden, çıkarma esnasındaki gelişmelere kadar pek çok bilgiye ulaşılabilmesi mümkün görünmektedir. Benzer bir yazıda ise Normandiya Çıkarması sonrasında Fransa’nın Alman işgalinden kurtarılmasında hava kuvvetlerinin oynadığı etkin role vurgu yapılırken bu konuda farklı ülkelerden çıkmış olan yazılara yer verilmiştir (Gürevin, Ekim 1944: 17).

New York’ta 54 devletin katılımıyla toplanan savaş sonrası süreçte havacılık konusunda devletlerin planlarını aktardıkları konferansta Türkiye, Mısır, İran, Suriye ve Lübnan havacılık konusunda gerçekleştirmek istedikleri projeleri aktarmak imkânı bulmuşlardır. Türkiye bu konferansta havacılık konusundaki hedeflerini tesisleşme ve uçuş rotalarının oluşturularak havacılığın gelişimine katkı sağlamak olarak belirlemiştir (Y.K., Kasım 1944: 15). Konferansa katılan komşularımızın hava yolları rotaları ile ilgili de detaylı bilgileri bulabilmenin mümkün



olduğu yazıda sivil havacılık konusundaki hedeflerin neler olduğuna dair bilgilere de ulaşmak mümkündür.

Daha önceki sayılarda savaşın gidişatı üzerinde derin tesirleri olacağı düşünülen pilotsuz olarak çalışan Alman V1 uçaklarının savaşta beklenen etkiyi gösterememesinden dolayı ilerleyen zamanlarda bu ve benzeri uçaklardan insan ve eşya taşımacılığında yararlanılabileceğine dair ABD’li Binbaşı Alexander Seversky tarafından kaleme alınan bir yazı çevrilerek okuyucularla buluşturulmuştur (Seversky, Kasım 1944: 18). İlgili yazıda dikkat çeken hususların başında ise bu uçakların “robot uçak” olarak tanımlanması gelmektedir. Ayrıca bu uçakların radyo aracılığıyla çalışma prensibinden de bahsedilmesi kayda değer başka bir husustur. Uçaklarda kullanılacak teknolojik yeniliklerle bu uçakların en önemli handikapları olarak görülen yere çakılma sorununun da ortadan kaldırılabileceği ifade edilmiştir.

1943’ten itibaren Almanlar üzerine Müttefik devletlerin yapmış oldukları önemli hava hareketleri hakkında tarihler verilerek, bu akınlara kaç tane bombardıman uçağının katıldığıının okuyucularla paylaşılması ise oldukça ilginçtir (Y.K., Aralık 1944: 7). Verilen istatistikler göstermektedir ki Almanya’nın savaşın sonlarına doğru teslim olmasında doğrudan bu hava saldırılarının büyük etkisi bulunmaktadır. Aynı sayının ilerleyen sayfalarında ise savaşa katılan Müttefik devletlere ait uçakların Mihver devletler üzerine -özellikle Almanya üzerine- kaç ton bomba attığına dair istatistiki bilgiler verilmiştir (Y.K., Aralık 1944: 16). Sadece atılan bombaların tonajlarından bahsedilmeyen yazıda, yıkılan ev sayıları ve bombaların etkisi ile ölen insan sayısına da değinilerek savaşın yıkıcı etkisi gözler önüne serilmiştir.

Savaşın sonlarına doğru hava saldırıları sonucunda Almanya ve Japonya kentlerinin nasıl harabeye döndüğüne dair bilgileri dergiden takip edebilmek mümkündür (Gürevin, Mart 1945: 1). Hava saldırılarının şiddetini artırdığı Şubat ayında uçaklardan atılan bombalar sonucunda özellikle Dresden ve Tokyo kentlerine yönelik gerçekleştirilen bombalamalar sonucunda her iki şehir “bugün acı içinde kıvranan, alevlere gömülmüş iki yaralı başkent” olarak tanımlanmıştır. Mayıs ayında Müttefik hava kuvvetlerinin Mihver hava kuvvetleri karşısında güçlü hale gelmelerini anlatan bir yazı, durumun yerinde tespitini mümkün kılan ifadeler içermektedir. “*Alman hava kuvvetlerinin artık dirilemez bir durumda bulunması önemli birçok sebeplerden ileri gelmektedir: 1) Anglo-Sakson orduları Alman topraklarına yayıldıkça, Alman hava kuvvetleri ve uçaksavar teşkilleri zayıflamaktadır. 2) Alman hava meydanları her gün biraz daha eksilmekte ve eldekiler de eskisinden daha kolay dövülmektedir. 3) Akaryakıt yokluğu gündün güne artmaktadır. 4) Müttefik hava kuvvetlerinin kudreti hiç durmadan artmaktadır. 5) Kuzey «Batı Avrupa’da düşman hava kuvvetlerini haber verecek bölge*

kalmamıştır. 6) Alman havacılarının eksik yetiştirilmesi ve tecrübesizliği yüzünden bir iş görülememektedir. 7) Havalarda düzeldiği için Müttefik akınları daha kolay ve gündüzleri de yapılmaktadır. 8) Yorucu hedefler gitgide azaldığından Anglo-Amerikan havacıları geri kalan işleri daha kolay ve daha parlak başarabilmektedirler.” (Gürevin, Mayıs 1945: 7).

Havacılık teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler Türk Hava Kurumu bünyesinde düzenlenecek Dokuzuncu Havacılık Kongresi için kaleme alınan bir yazıda şu şekilde ifade edilmiştir: “Tayyare sayesinde dünya küçülmüş; fakat dünya ile ilgimiz genişlemiştir. Artık mesafeler insan hayatını yemiyor, hayatımızı uzatıyor. Komşularımız hudutlarımızdaki memleketler değil, aşağı yukarı bütün dünyadır. Tayyare ulaştırmada bir devrim stratejide bir devrim yaratmıştır... Tayyare sayesinde dünyaya yüksekte baktığımız için görüş zaviyelerimiz genişlemiştir.” denilerek savaş sonrası dönem için geliştirilmesi gereken çalışmalara vurgu yapılmıştır (Fenik, Haziran 1945: 9).

Harbin başından 28 Nisan 1945’e kadar olan kayıpların verildiği bir yazı dönemi hakkında istatistiki bilgiye ulaşmamıza katkı sağlamaktadır: “11.449’u İngilizlere, 16941’i Amerikalılara ait olmak üzere Anglo-Amerikanlar 28.390 uçak kaybetmişlerdir. Almanların uçak kaybı 40.849’dur. Bu uçakların 7.911’ini İngilizler, 32.938’ini de Amerikalılar düşürmüşlerdir. Harbin başından 31 Mart 1945’e kadar Almanya üzerine İngiliz uçakları 645.000 ton, Amerikan uçakları ise 530.758 ton bomba atmışlardır.” (Gürevin, Haziran 1945: 21). Almanya’nın savaştan çekilmesinden sonra Almanya’nın teslim olma şartlarını oluşturan ana unsurun havacılık konusunda Müttefik devletlerin güçlenmesine yönelik yapılan tespitlerin arttığı görülmektedir.

Japonya’nın Hiroşima ve Nagazaki şehirlerine ABD uçakları tarafından atılan atom bombalarına dair haberler dergide geniş yer bulmuştur (Gürevin, Ağustos 1945: 16). Japonya’nın da teslim olmasından sonra savaş haberleri yerini savaş sonrası dönemde havacılık faaliyetleri haberlerinin aldığı görülmektedir.

## Sonuç

1939-1945 yılları arasında gerçekleşen ve yaklaşık olarak 60 milyon insanın hayatını kaybetmesine sebep olan dünyanın en kanlı savaşlarından birisi olarak nitelendirilen İkinci Dünya Savaşı sırasındaki havacılık faaliyetlerinin Türkiye’ye yansımalarını *Havacılık ve Spor Dergisi* üzerinde detaylı bir biçimde takip etmek mümkündür. Genç Cumhuriyet’in kurucu kadroları, başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere havacılığın önemini erken sayılabilecek bir zaman diliminde fark etmiş ve havacılıkta dünyayı yakalayabilme hayalini

gerçekleştirebilmek için Türk Hava Kurumu’nu kurmuştur. Halktan aldığı destekle 1930’lu yılların sonuna kadar sivil ve askeri alanda ihtiyaç duyulan malzemeleri ve bu malzemeleri kullanabilecek insan gücünü inşa edebilmek için çalışan kurum, savaşın ayak seslerinin duyulması ile daha çok savaş havacılığına yönelik faaliyetlere ağırlık vermiştir. Bu minvalde hava savaşlarının niceliği ve niteliğinde meydana gelen gelişmeler kurumun resmî yayın organı Havacılık ve Spor Dergisi üzerinden halkla paylaşılmıştır. Savaşın başlaması ile hava savaşları ve havacılık teknolojilerinde meydana gelen gelişmelerin okurla buluşturulmasına önem verilmiştir. Havacılık konusundaki gelişmelerin basın yayın yoluyla öğrenilmesini yeterli görmeyen yetkililer yurtdışı gezilerine katılarak deneyimlerini dergi marifetiyle okurlarıyla paylaşmaya özen göstermişlerdir. Kurumun çalışmaları hakkındaki bilgilerin okurlarla düzenli paylaşımı ise çalışmaların şeffaflığını göstermesi açısından oldukça önemlidir. Kurumla ilgili haberlerin içeriğinde yapılan çalışmalara yer verildikten sonra kuruma yapılacak yardımlara değinilmesi ve halkın yaptığı yardımın artırılmasına yönelik tavsiyelerin bulunması da önemlidir. Yazılarda ağırlıklı olarak havacılığın dünyayı ne şekilde etkilediğinden bahsedilmiş ve hava kuvveti olmayan hiçbir devletin güçlü bir şekilde hayatta kalamayacağına vurgu yapılmıştır. Derginin dışında önemli haber alma araçlarından biri olan radyo konuşmaları da halkın/kitlelerin zihninde havacılık konusunda farkındalık yaratılmasına yönelik girişimlerdenidir. Konuşmaları yapan kişilerin devrin önemli kalemleri olması konuya verilen önemi göstermesi açısından da oldukça önemlidir. Özellikle savaşın sonlarına doğru sivil havacılığın geliştirilmesine yönelik alınması gereken önlemlerin ifade edilmesi öngörülü bir politika takip edildiğinin en net ifadesidir. Kurumun kurucularından birinin Mustafa Kemal Atatürk’ün Yaveri Cevat Abbas olması, çalışmanın kapsamını oluşturan İkinci Dünya Savaşı yıllarında kurumun başkanı olan Şükrü Koçak’ın aynı zamanda Erzurum Milletvekili olması kurumun devlet tarafından sahiplenildiğini göstermesi yönüyle de kıymetlidir. Dergide kalem oynatan yazarlar incelendiği zaman pek çok farklı dergi ve gazetede yazan kişiler oldukları tespit edilebilmektedir. Buradan hareketle bu insanların Cumhuriyet kurumlarını inşa etmek için mücadele eden kişiler olması bizlere konunun geniş bir topluluk tarafından/aydınlar tarafından/kurucu kadrolar tarafından sahiplenildiğini göstermektedir. Yazarlar arasında askeri pilotların da bulunması ve askeri havacılık konusunun bir bütün olarak ele alındığını göstermektedir.

Savaşın ilk yıllarında Mihver devletlerin hava gücünün fazlalığı ve donanımı dolayısı ile güçlü oldukları, ABD’nin savaşa girişi ile yüksek hava gücü imkânına kavuşan Müttefik devletler lehine savaşın döndüğü sıkça dile getirilen bir husustur. Savaş haberleri ile

desteklenen bu durum, hava kuvvetleri arasındaki nicel ve nitel kıyaslama ile de okuyuculara gösterilmiştir. Hava savaşlarının sanayi tesislerine ve cephe gerisindeki insanlara etkileri üzerine yazıların ve paylaşılan fotoğrafların da hava savaşlarının yıkıcı etkilerinin takip edilebilmesine imkân sağladığı söylenebilir. ABD sanayinin neredeyse tamamının havacılık sanayiine entegre edilmesi, kadınların, çocukların ve engelli diye tanımlanan grupların sanayide çalıştırılması savaşların topyekûn bir savaşa dönüştüğünü göstermesi açısından da önemli verilere ulaşılabilmesini mümkün kılmaktadır. Tercüme yazıların varlığı, derginin yurtdışındaki gelişmeleri yakından takip ettiğini göstermektedir. Savaşın insanların psikolojilerine etkilere dair yazıların varlığı da savaş psikolojisi üzerine çalışacak araştırmacılara faydalı olabilecek bilgiler sunmaktadır.

### Kaynakça

- Akay, İ. (1944). Hava Bombardımanlarının Psikolojik Tesirleri. *Havacılık ve Spor*, 346(Ağustos), 18-19.
- Akışlı, T. (2016). Türk Hava Mecmuası: İndeks- Tahlil. (yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Aydar, O. (1939). İngiliz Bombardıman Tayyareleri, Kiel’de Alman Harp Gemilerine Nasıl Taarruz Etiler. *Havacılık ve Spor*, 249, 2271.
- Belç, S. (1944). Tayyarelerimi Nasıl Yapabiliriz?. *Havacılık ve Spor*, 342(Nisan), 4-5.
- Daver, A. (1939). Hava Hâkimiyeti. *Havacılık ve Spor*, 248(Ekim), 2250-2251.
- Daver, A. (1939). Milletlerin Mukadderatında Havacılığın Büyük Tesiri. *Havacılık ve Spor*, 247(Eylül), 2236.
- Daver, A. (1941). Zafer Artık Tayyarenin Kanatlarına Takılıdır. *Havacılık ve Spor*, 281(Haziran), 4.
- Daver, A. (1942). Bu Harbi Havalara Hâkim Olan Kazanacaktır. *Havacılık ve Spor*, 305(Şubat), 4-5.
- Daver, A. (1943). Amerika İntibaları: Amerikan Havacılığının Başdöndüren Manzarası. *Havacılık ve Spor*, 143(Ocak), 10-11.
- Daver, A. (1943). Bütün Gücümüzle Uçar Millet Olmağa Çalışmak Zorundayız. *Havacılık ve Spor*, 336(Ekim), 8-9.
- Daver, A. (1943). Harpte Zafer, Artık Çelik Kartalların Kanatlarına Takılıdır. *Havacılık ve Spor*, 333(Ağustos), 8.
- Daver, A. (1944). Pilotsuz Uçağa Dair. *Havacılık ve Spor*, 344(Haziran), 6.
- Daver, A. (1945). Türkiye’de İlk Uçak Motor Fabrikası. *Havacılık ve Spor*, 353(Mart), 5-7.
- Duru, K. N. (1938). Bu Bir Hakikattir. *Havacılık ve Spor*, 214(Mayıs), 1658.
- Edipoğlu, B. S. (1944). Pilotsuz Uçaklar. *Havacılık ve Spor*, 346(Ağustos), 4.
- Ergökmen, Ş. H. (1939). Hava Hâkimiyeti. *Havacılık ve Spor*, 250(Kasım), 2292-2296.
- Ergökmen, Ş. H. (1943). Moskito’nun Verdiği Ders!. *Havacılık ve Spor*, 337(Aralık), 8.

- Ertem, S. (1941). Hava Silahının Mağlup Ettiği Fikirler. *Havacılık ve Spor*, 288(Haziran), 8.
- Ertem, S. (1941). Makine Harbinin Üç Safhası. *Havacılık ve Spor*, 284(Nisan), 3.
- Fenik, M. F. (1941). Afrika ve Akdeniz Hava Harpler ve Pilot Meselesi. *Havacılık ve Spor*, 280(Şubat), 2810.
- Fenik, M. F. (1941). Alman-Sovyet Harbinde Tayyareciliğin Rolü. *Havacılık ve Spor*, 290(Temmuz), 6.
- Fenik, M. F. (1941). Atlantik Meydan Muharebesinde Tayyarenin Rolü. *Havacılık ve Spor*, 284(Nisan), 6.
- Fenik, M. F. (1941). Bugünkü Harpte Büyük Unsur: Tayyare. *Havacılık ve Spor*, 279(Ocak), 2771.
- Fenik, M. F. (1945). Dokuzuncu Havacılık Kurultayı. *Havacılık ve Spor*, 356(Haziran), 9.
- Gökgöz, G. (2020). Türkiye’de Hava Saldırılarına Karşı Pasif Korunma Tedbirleri (1923-1960). *Tarih ve Günce*, 6.
- Gürevin, S. Z. (1945). Barış. *Havacılık ve Spor*, 356(Haziran), 21.
- Gürevin, S. Z. (1939). Ayağımıza Kadar Gelen Fırsat. *Havacılık ve Spor*, 249(Ekim), 2264.
- Gürevin, S. Z. (1939). Daha Hızlı ve Daha Enerjik. *Havacılık ve Spor*, 247(Eylül), 2232.
- Gürevin, S. Z. (1944), 1944’e Girenken. *Havacılık ve Spor*, 339(Ocak), 16.
- Gürevin, S. Z. (1944). Gökler Savaşı Kızışıyor. *Havacılık ve Spor*, 345(Temmuz), 6.
- Gürevin, S. Z. (1944). Plânörün ve Paraşütün Zaferi. *Havacılık ve Spor*, 344(Haziran), 3.
- Gürevin, S. Z. (1944). Rakamlar Durmadan Yükseliyor. *Havacılık ve Spor*, 341(Mart), 4.
- Gürevin, S. Z. (1944). Yarının Havacılığına Doğru. *Havacılık ve Spor*, 348(Ekim), 17.
- Gürevin, S. Z. (1945). Bir Bombaya Sığdırılan Cehennem. *Havacılık ve Spor*, 358(Ağustos), 16.
- Gürevin, S. Z. (1945). Kanatları Kırılmış Bir Millet Ayağa Kalkamaz. *Havacılık ve Spor*, 355(Mayıs), 7.
- Gürevin, S. Z. (1945). Son Akınlr. *Havacılık ve Spor*, 353(Mart), 1.
- H. U. (1943). Hava Kuvvetlerinin İnkişafı ve Akdeniz Hâkimiyeti. *Havacılık ve Spor*, 333(Temmuz), 18.
- Kuntay, C. (1939). Ankara’da Hava Hücumlarına Karşı Pasif Korunma Tecrübeleri Yapılırken. *Havacılık ve Spor*, 248(Ekim), 2248.
- Kuntay, C. (1939). Bu Seneki Haftamız. *Havacılık ve Spor*, 247(Eylül), 2233.
- Okumuş, Z. (2017). Türk Tayyare Cemiyeti. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu.
- Özer, D. (2018). II. Dünya Savaşı’nda Türk Hava Kuvvetleri ve Muhtemel Hava Saldırılarına Karşı Alınan Aktif-Pasif Korunma Tedbirleri. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Resmî Gazete. (1938). Hava Taarruzlarına Karşı Korunma Kanunu 9 Temmuz 1938. s. 10228.
- Safa, P. (1939). Mukaddes Borç. *Havacılık ve Spor*, 252(Aralık), 2329.
- Seversky A. (1944). Kanadlı Bombaların İstikbali (N. Baba Çev). *Havacılık ve Spor*, 349(Kasım), 18.

- Sezgin, B. (2020). Türk Havacılık Tarihinde Tayyare Mecmuası (1924-1926). (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Snow, E. (1943). Bu Savaş Hava Hücumları ile Kazanılacaktır: Müttefik Hava Komutanlarının Birkaçının Fikirleri-Hava Yolu İle Yıpranma Savaşı. *Havacılık ve Spor*, 338(Aralık), 10-11.
- Türk Tayyare Cemiyeti. (1341). *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi*. Ankara: Ankara Matbaası.
- Yalçın, O. (2012). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu. *Gazi Akademik Bakış*, 6, 267-291.
- Yayın Kurulu (1938). Hava Hücumlarına Karşı Nasıl Sığınaklar Olmalı. *Havacılık ve Spor*, 207(Ocak), 1549.
- Yayın Kurulu (1939). Ankara’da Hava Hücumu Denemeleri. *Havacılık ve Spor*, 248, 2249.
- Yayın Kurulu (1939). Atlas Okyanusunda İngiliz Tayyareleri Tarafından Batırılan Denizaltıları. *Havacılık ve Spor*, 249, 2269.
- Yayın Kurulu (1939). Cephelerde Hava Harekâtı. *Havacılık ve Spor*, 247, 2237.
- Yayın Kurulu (1939). Hava Hücumlarına Karşı Evlerde Neler Yapılmalı. *Havacılık ve Spor*, 246, 2225.
- Yayın Kurulu (1939). Havaya Karşı Pasif Korunma Tatbikatı Hakkında. *Havacılık ve Spor*, 247, 2244.
- Yayın Kurulu. (1943). Hava Bombardımanlarının Korkunç Neticeleri. *Havacılık ve Spor*, 333(Temmuz), 10.
- Yayın Kurulu (1943). Yırtıcı Kuşlar I-II. *Havacılık ve Spor*, 328, 8-9.
- Yayın Kurulu (1944). Alman Gizli Silahı Pilotsuz Uçaklar V1 Hakkında Ne Diyorlar?. *Havacılık ve Spor*, 346(Ağustos), 3.
- Yayın Kurulu (1944). Almanların V-1’i; V-1 Nasıl Bir Silahtır?. *Havacılık ve Spor*, 344(Haziran), 7.
- Yayın Kurulu (1944). Harb Sonrası Sivil Tayyarecilik Üzerine. *Havacılık ve Spor*, 340(Şubat), 9.
- Yayın Kurulu (1944). Harpten Sonra Memleketimizden Geçecek Hava Yolları. *Havacılık ve Spor*, 349(Kasım), 15.
- Yayın Kurulu (1944). Hava Hareketleri. *Havacılık ve Spor*, 344(Haziran), 2.
- Yayın Kurulu (1944). İngiltere’de Tahsil Gören Havacılarımıza Londra Büyükelçimizin de Hazır Bulunduğu Bir Törenle Kanad Takıldı. *Havacılık ve Spor*, 350, 1.
- Yayın Kurulu (1944). Normandiya Çıkarmasında İngiliz Havacılarının Başardığı Büyük İşler. *Havacılık ve Spor*, 347(Eylül), 23.
- Yayın Kurulu (1944). Son Ayların Korkunç Bir Bilançosu: Müttefik Uçakları Kaç Ton Bomba Attılar? *Havacılık ve Spor*, 350(Aralık), 16.
- Yayın Kurulu. (1944). Tarihin Kaydetmediği Rakamlar: Eylül Ayından Beri Harb Sahneleriyle Almanya Üzerine Yapılan Başlıca Hava Akınları ve Bu Akınlara İştirak Eden Uçakların Sayısı. *Havacılık ve Spor*, 350(Aralık), 7.
- Zaif, O. (1995). Atatürk’ün Kurduğu Bir Müessese Olarak Türk Hava Kurumu Dünü, Bugünü, Yarını, (Yayımlanmamış doktora tezi), İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.

EKLER



Havacılık ve Spor, Sayı: 326, 1 Ocak 1943.



Havacılık ve Spor, Üçüncü Rayhin Hava Kuvveti, Sayı: 229, Aralık 1938.



Havacılık ve Spor, "Topyekün Harp" L'Aéro, 1 Ocak 1939-Sayı:230, s. 1936-1937



Havacılık ve Spor, Hep Tayyere Daima Tayyare, Afif Evren, Sayı 284, 1 Nisan 1941, s. 9.





## KANATLANALIM...

HÜSEYİN RAHİMİ GÖRÜNAR

**M**EKTEPTE tarih dersinde ilken Büyük Napolyon'a atfen öğretimin bir anı hatırlıyorum: Tepelere hükim olanlar vadilere de hükimdirler.

Bu hükim şöndü: Havalara hükim olanlar tepelere de sahibolurlar gökline korkak zamanın harb fenaından bir hakikat söylemiş oluruz. Kara ve deniz hudutları, toprak, ligâmlar, tabyalar mayınlarla müdafaa olunur. Fakat hava sınırlarını koruyacak vesaitimiz olmasın yerünü kuvvetleri aya yapar? Düşünün en can alacak noktasına göklerden cehennem bombalarını yağdırır. Birkaç saatte binlerce canları ifna ile memurleri hasarlar veririz. Kara ve deniz kuvvetleri artık tayyare olmadan hissesi altında işleyebilmektedir.

Artık her millet hayasını temsilük hakkını muhafaza için bu üç unsurun icabetiği harb silahlarıyla silâhlanmak zorunludur. Kara ve deniz muahabirlerinde tıpkı tıpkı silahlar kaydedenler Türkler hava cenklerinde de kendilerinin birinci sınıf muahabirlerden olduklarını âleme tasdik etmişlerdir.

Loyd Göc lisan ve kalemiyle şöyle demiştir: Türkler birinci sınıf muahabirlerdendir.

Büyük hasımımız bu hakikati yüz binlerce Yunanlı işçilerinden tüten kan baharlarıyla sersemletmeden evvel söylemiş olsaydı şimdiki siyasi ebediyen iflas emniyet ve kaygılı cıvıltı müneci bir diplomat mevkinde kalmasdı.

Türkler, tayyare alalım. Kanatlanalım. Hava hudutlarımızı daiman saklayalım.

Heybeliada: Ağustos 1929



1929

## TAYYARECİ

AHMET HAŞİM

**G**ERİK bazarda, gürp seferde tayyarecileri saran hizmet te muhabbet hiçbir zaman inkitaz uğramaz.

Zira tayyareci, hayattın her dakikasında bir kahramandır. Ateş her tına girer asker kardeşini düşman kurşununa bekler. Tayyarecisi ise, her

Havacılık ve Spor, 1, Sayı 343, Mayıs 1944

## BUGÜNKÜ HARPTÉ BÜYÜK UNSUR: TAYYARE

Yazan: Mümtaz Faik Fenik

— Bugünkü harpte tayyarenin kat'î netice üzerinde en mühim âlemi olduğu artık muhakkak surette anlaşılmıştır. Herkes istiklâsını herharif ve imman eden tayyaredir. Fransız istiklâsında en ön safda, monarşiler minalyöler indiren tayyaredir. Ve hatırlanmaları İngiltereyi istilâ etmek hususunda ümitsiz beklemelemlerinin yegâne sebebi de tayyaredir. Eğer Almanlar şimdiki kadar bu plânlarını tatbik edemedilerse ve bundan sonra da yine tatbik imkânını bulamayacaklarsa, bunun sebebi de, İngiliz tayyarecilerinin son zamanlarda yıldırım suretinde ilerlemesidir. Çünkü Büyük Britanya artık müttah tayyare adedince tayyare çıkarabilmekte ve hücumlara karşı koyabilmektedir. Öyle diyebiliriz ki, geçen 16 Eylülde, Almanlar her birisi 800 tayyareden müteşkil 10 dalgaya halinde Büyük Britanya adalarına saldırdıkları zaman, istilâ plânlarını tatbik mevkiine koyacaklardı, fakat İngilizler bu 800 tayyareye karşı 178 tayyare düşürmüşler ve bu suretle Almanları inkisâr uğratmışlardır.

Görülüyor ki, eğer İngilizler kat'î müttah tayyareye malik olmasaydı, belki bugün Hitler, Napolyon'un vakitini beceremediği gibi yapabiliirdi!

Tayyareye tayyare ile mukabele etmek bugünkü harbin esas prensibidir. Çünkü tayyare yalnız düşmanın hücum eden kuvvetlerine karşı koymaz, aynı zamanda onun muhtelif üslerinde ve hava meydanlarında bekleyen tayyarelerini de imha eder. Genel Almanların en büyük hedeflerini deniz tayyareleri vassıftır, çünkü herharif usuliyet gelen her, karz tarafın tayyare sanayi merkezlerini ve tayyare üslerini tahrip etmek. İngiliz tayyareleri kendilerden kalkıp 2000 kilometre mesafede kat ederek İtalya'daki Fiat fabrikalarını bu maksatla bombardıman ediyorlar. Yunan İtalyan harbinde Görös ve onun



2771

## Bugünkü harpte en büyük unsur: TAYYARE

(2771 inci sahifeden devam)

tayyarelerdir. Tabii bunlara hücum eden de tayyareler olduğu gibi...

Her zaman, her şeye rağmen tayyareler...

Biz Türkiyede, ordumuza, kahramanlığımıza olduğu kadar tayyareciliğimize de tam bir itimadımız vardır. Topyekûn harpte topyekûn müdafaa sistemimizi hergün takviye ediyoruz. Hiç bir müdafaa unsurumuzu diğerinden ayıramıyoruz ve onları birbirinin mütemmimi sayıyoruz. Nasıl askere silâh lâzımsa, orduya da tayyare lâzımdır.

Bu kanaat bugün Türkiyede yerleşmiştir. Onun için millet canla başla tayyareciliğimizi besleyecek tedbirleri almaktadır. Vatandaşların Türk Hava Kurumuna karşı gösterdikleri hassas alâka, onların vatanseverliğinden beklenen bir harekettir.

Türk Hava Kurumuna yardım artık herkes için mukaddes bir vazife olmuştur.

Havalarımız her gün daha fazla çelik kanatla örteceğiz. Teneffüs ettiğimiz hava temiz olunca, istiklâlimiz ve hürriyetimiz de temiz olur.

Tayyare! daima tayyare! Bu bizim en şevkli davamızdır.

2783

Havacılık ve Spor, Bugünkü Harpte Büyük Unsur: Tayyare, Mümtaz Faik Fenik, Sayı: 279, 15 Ocak 1941, s. 2771-2783.

---

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış Bağımsız

**Yazar Katkısı:** Faruk Eken %20, Ramazan Delen, %20, Gülden Kocadaş%20, Yasemin Acar Er%20, Erkan Ayaz %20 oranında sağlamıştır.

**Destek ve Teşekkür Beyanı:** Çalışma için destek alınmamıştır.

**Etik Onay:** Bu çalışmada etik kurul iznine gerek yoktur.

**Çıkar Çatışması Beyanı:** Çalışma ile ilgili herhangi bir kurum veya kişi ile çıkar çatışması bulunmamaktadır.

**Peer Review:** Independent double-blind

**Author Contributions:** Faruk Eken %20, Ramazan Delen, %20, Gülden Kocadaş %20, Yasemin Acar Er %20, Erkan Ayaz %20 to the study.

**Funding and Acknowledgement:** No support was received for the study.

**Ethics Approval:** Ethics committee approval is not applicable to this study.

**Conflict of Interest:** There is no conflict of interest with any institution or person related to the study.