

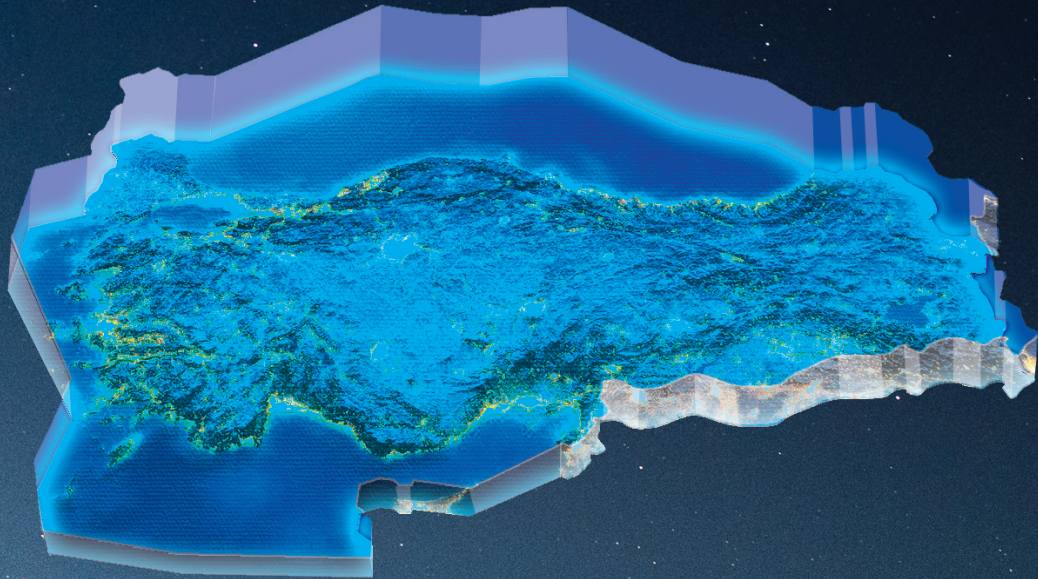


Hv.Plt.Alb. Mehmet Kadir BİNGÖLLÜ  
MSÜ Hv.Hrp.Okl.K.lığı Yeşilyurt/İSTANBUL

# GÖK VATANIMIZIN YILMAZ BEKÇİLERİ: 110 YILLIK SERÜVEN

TCE™

## GÖK VATAN





**“Devletler hukukunda bir devleti oluşturan unsurlar; sınırları belli bir toprak parçası, bu toprak parçası üzerinde yaşayan insan topluluğu ve sınırları belli bu toprak parçası üzerinde kurulmuş olan içeride egemen (yaptırım gücü bulunan) ve dışarıya karşı da bağımsız bir yapı olarak kabul edilir. İşte üzerinde yaşanan bu toprak parçasına Türkistan kültürü gereği Türkler “yurt” demişlerdir. Eski Türk destanına göre; Oğuz Han’ın “toy”da hükümdar ilan edildikten sonra dediği “Güneş bayrağımız, gökyüzü otağımızdır.” sözündeki gibi gökyüzü de Türk vatanı üzerinde onu örten, sarıp sarmalayan koruyucu bir çerge, bir otağdır. Dünyanın herhangi bir bölgesinde bayrak gösterecek bir askerî gücün üzerinde dost hava şemsiyesi yani koruyucu bir çergesi yoksa o güç, başarısızlığa mahkûmdur. Bu sebeple, Türk hava ve uzay gücü, Türk askerî varlığının boy göstereceği ve bayrak dalgalandıracağı her yerde bulunmak zorundadır, zira hava ve uzay üstünlüğünün olmadığı durumlarda zayıf kaçınılmazdır. Bu makalede bir yandan Hava Kuvvetlerinin kuruluşundan günümüze kadar katettiği mesafe ve aşamalar ortaya konarak geçmişten günümüze bir perspektif sunulmaya çalışılmış, öte yandan “maziden atıye” bir bakış açısına sahip olunması amaçlanmıştır.”**

**D**evletler hukukunda bir devleti oluşturan unsurlar; sınırları belli bir toprak parçası, bu toprak parçası üzerinde yaşayan insan topluluğu ve sınırları belli bu toprak parçası üzerinde kurulmuş olan içeride egemen (yaptırım gücü bulunan) ve dışarıya karşı da bağımsız bir yapı olarak kabul edilir. İşte üzerinde yaşanan bu toprak parçasına Türkistan kültürü gereği Türkler “yurt” demişlerdir (Orta Asya’nın dünyanın farklı bir bölgesi olarak tanımlanması gerektiği fikri ilk kez 1843 yılında yer bilimci olan Alexander von Humboldt tarafından ortaya atılmıştır. UNESCO, “Orta Asya” tanımının iklim ve yer şekilleri dikkate alınarak yapıldığını belirtmiş olup bu bölge hâlâ birçok kaynakta Stalin yönetimi döneminde kullanılan Türkistan adıyla anılmaktadır.). “Yurt” kelimesi Türk Dil Kurumuna ait güncel Türkçe Sözlüğü’ne göre, “Bir halkın üzerinde yaşadığı, kültürünü oluşturduğu toprak parçası, vatan” anlamına gelmektedir<sup>2</sup>. Günümüzde öz Türkçe olan “yurt” kelimesi halk arasında kullanılmakla beraber, “vatan” kelimesi “üzerinde yaşanan ve kültürün oluşturulduğu toprak parçası” anlamında daha yaygın olarak kullanılmaktadır. Kullanımı daha öncesinde sözlü olarak veya günlük hayatta yaygın olma olasılığı bulunmakla beraber ilk defa karşımıza Türkçe yazılı bir kaynak olarak Erzurumlu Mustafa Darî’in Kissa-i Yusuf adlı eserinde (1377 yılı öncesi) “Anun için eyledin anbar ben, Kim zevade ola halka der-vatan” mısralarıyla karşımıza çıkan “vatan” kelimesi<sup>3</sup>, Arapçadan alıntı olup Fransızca “patrie” sözcüğünün anlam evrimine paralel olarak Osmanlıcada 1860’lardan sonra siyasi anlam kazanmıştır. 1860’lı yıllar henüz havacılığın gelişmediği yıllar olduğundan vatan kelimesi tanımlanırken kara ülkesi ve deniz ülkesi esas alınmış ve bu ikisinin birleşiminden bir ülkenin meydana geldiği, uluslararası hukukta kabul edilmiştir. Havacılığın gelişmesiyle beraber deniz ülkesi ve kara ülkesinin üzerindeki hava sahasının da devletin hükümler sahası olduğuna dair hükümler başta 1944 Şikago Sivil Havacılık Sözleşmeleri olmak üzere ilgili anlaşmalarla kayıt altına alınmıştır.

Türkistan’da bozkırlarda yaşayan Türk topluluğunun inanç sisteminde Tengri (Tanrı) en yüksek varlık olarak itikadın merkezinde yer almıştır. Yaratıcı tam iktidar sahibidir ve aynı zamanda “semavi” bir mahiyeti haiz olup çok kere “Gök Tanrı” diye anılmaktadır. “Gök Tanrı” doğrudan doğruya “bütün Türklerin ana kültü” durumundadır. Asya Hun Tanhusu Motun, MÖ 176’da Çin İmparatoru’na gönderdiği mektupta kendisinin Tanrı tarafından tahta çıkarıldığını kaydederek, askerî zaferlerini önce

“Gök Tanrı'nın inayeti” ile kazandığını belirtmiştir.<sup>4</sup> Ayrıca, eski Türklerde “kara toprak” ve “mavi gök”ün, Tanrı'nın insanlara verdiği en büyük lütuflardan olduğu sıklıkla belirtilmiş ve ant içme törenlerinde bu iki ulu unsur yani yer ve gök üzerine yemin edilmiştir.<sup>5</sup> Yine eski Türklerde hükümlerlik yani hükümdarlık yetki ve kudretinin Tanrı tarafından verildiği görüşü hâkimdir. Asya Hun İmparatoru'nun unvanı, “Gök Tanrı'nın, güneşin, ayın tahta çıkardığı Tanrı Kut'u Tanhu'dur. Ancak göğün temsilcisi, “kut” sahibi Hun Tanhusu dünyayı idare edebilirdi. Gök ile yer arasındaki insan cinsi üzerine tahta çıkan Türk hakani olarak, yeryüzünde huzur ve sükûnu sağlama temeline dayanan Pax Turcica'yı yani evrensel Türk barışını tesis etmek üzere bütün dünyanın “ezeli ve ebedi” hükümdarı olmaktadır.<sup>6</sup>

Eski Türk destanına göre; Oğuz Han'ın “toy”da hükümdar ilan edildikten sonra dediği “Güneş bayrağımız, gökyüzü otağımızdır.” sözündeki gibi gökyüzü de Türk vatani üzerinde onu örten, sarıp sarmalayan koruyucu bir çerge, bir otağdır. Denizcilerin meşhur “Bahr-i azamda izi olmayanın, küre-i arzda sözü olmaz.” deyişi bugün yerini, “Gökte hüküm olmayanın ne bahr-i azamda izi ne de küre-i arzda sözü olur.” deyişine bırakmıştır. Dünyanın herhangi bir bölgesinde bayrak gösterecek bir askerî gücün üzerinde dost hava şemsiyesi yani koruyucu bir çergesi yoksa o güç, başarısızlığa mahkûmdur. Bu sebeple, Türk hava ve uzay gücü, Türk askerî varlığının boy göstereceği ve bayrak dalgalandıracığı her yerde bulunmak

zorundadır, zira hava ve uzay üstünlüğünün olmadığı durumlarda zayıf kaçınılmazdır. 27 Şubat 2020 tarihinde Suriye'de İdlib saldırısında hava koruma şemsiyesi olmadan yapılacak bir satıh harekâtının neye mal olacağı acı bir şekilde tecrübe edilmiştir. Keza Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi'nde münhasır ekonomik bölgemizde araştırma gemilerimizle yaptığımız sismik çalışmalar esnasında bu gemilerin Deniz Kuvvetlerimize ait savaş gemileri refakatinde olmalarına rağmen barıştan yana olmayan ve sürekli sorun çıkaran bir devletin hava kuvvetleri uçaklarının tacizine ne kadar açık olduğu da ortaya çıkmıştır. Bugün denizlerimizde ve Münhasır Ekonomik Bölge'de (MEB) ülkemize ait tüm deniz araçlarının güven ve huzur içerisinde seyrüsefer yapmasını, kahraman Türk denizcilerimize borçluyuz ancak; gelişen teknoloji, Deniz Kuvvetlerimizin de bu sulara ancak göklerde bulunan Türk Hava ve Uzay Kuvvetlerine borçlu olduğuna işaret etmektedir. Bu durumu, kahraman Deniz Kuvvetlerimizin de fark ettiği ve bu bağlamda TCG Anadolu projesiyle bu eksikliğini gidermeye çalıştığını düşünmek yanlış bir değerlendirme olmayacaktır.

Uluslararası ilişkiler, sürekli bir devinim göstermekte ve ülkelerde ve ittifaklarda meydana gelen değişiklikler, bu düzeni de etkilemektedir. Ünlü stratejistlerden Zbigniew BRZEŹNISKY, ABD'nin öncülüğünde kurulan yeni dünya düzeninin devam ettirilmesi hususunda Avrasya'nın kilit bir rol oynadığını öngörmüş ve bu coğrafyayı, bu düzenin devam ettirilebilme-



Ey Türk beyleri, milletim, işitin!  
Yukarıda **gök çökmedikçe**,  
aşağıda **yer delinmedikçe**; Türk  
ulusu, senin ülkeni kim alabilir?  
Töreni kim bozabilir?

**Bilge Kağan**

si için satranç tahtası olarak nitelendirmiştir. Günümüzde jeopolitika, yani coğrafi konum, bir ulus devletin dış önceliklerinin tanımı için hâlen bir hareket noktası olmaya devam etmektedir. BRZEZINSKY, jeostratiji, yani jeopolitik çıkarların stratejik yönetimini satrançla kıyaslamakta ve Avrasya satranç tahtasında pek çok oyuncu bulunduğunu ifade etmektedir. “Etkin jeostratjik oyuncular”, mevcut jeopolitik ilişkilerin durumunu, bir başka deyişle mevcut dünya düzenini değiştirmek amacıyla sınırları ötesinde güç uygulama ya da etkide bulunma yeteneğine ve ulusal iradeye sahip devletler, “jeopolitik eksenleri” ise önemlerinin daha çok hassas konumlarından ve jeostratjik oyuncuların davranışlarının potansiyel olarak hassas durumlarında doğuracağı sonuçlardan kaynaklanan devletler olarak tanımlayan BRZEZINSKY; Çin, Rusya, Hindistan, Almanya ve Fransa’yı etkin (stratejik) oyuncular, Güney Kore, Azerbaycan, Türkiye, Ukrayna ve İran’ı da kritik jeopolitik eksen rolünü oynayan devletler olarak ifade etmekte ve Türkiye ile İran için ayrı bir parantez açarak her ikisini de nispeten sınırlı kapasiteleri dâhilinde aynı zamanda bir ölçüde jeostratjik olarak etkili devletler olarak nitelendirmektedir.<sup>7</sup> Ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK’ün 20 Nisan 1931’de söylediği “Yurtta sulh, cihanda sulh!” özdeyişini parola olarak benimseyen Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Hatay meselesinde olduğu gibi millî çıkarlarını koruyarak uluslararası arenada haklarını aramış ve sahip olduğu saygınlık ve gücü nispetinde sorunlarına çözüm bulmuştur. Misak-ı Millî (Millî Ant) çerçevesinde olup bir oldubitti sonucu Fransa’nın manda yönetiminde bırakılan Hatay sancağı “40 asırlık Türk yurdu düşman elinde kalmaz.” parolasıyla nasıl olması gerektiği yere dönmüşse bugün Adalar Denizi’nde de aidiyeti anlaşmalarla devredilmemiş adalar, münhasır ekonomik bölge sınırlarının belirlenmesi, kıta sahanlığı, Doğu Akdeniz’de yavru vatan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin hak ve menfaatlerini korumak, içinde bulunduğumuz ve bizim kaderimiz olan ancak aynı zamanda bizim de kaderi olduğumuz Avrasya’nın tam ortasındaki bu coğrafyada aynı kararlılığı göstermek, güçlü Türkiye ve güçlü ordu gerçeğini ortaya koymaktadır. Vatan sayılan kara ve deniz hükümlerlik alanlarının üzerinde bulunan ve Türkler için tarihsel süreçte Türkistan’daki yaşantılarından başlamak üzere günümüze kadar uzanan gök sevgisi, “gök vatan” kavramıyla taçlandırılmayı bu bağlamda hak etmektedir. Gökten almış olduğu yetkiyle ülkelerini ve milletini yöneten hakanlar gibi Türkiye de yapacağı atılımlar ve hamlelerle “gökyüzü”nde sahip olacağı güç



vasıtasıyla uluslararası arenada söz ve hüküm sahibi olacaktır.

1947 yılında ABD’nin batısında yapılacak petrol arama ve çıkarma işlemleri için dönemin ABD Başkanı Truman tarafından ülkelerin deniz yetkilerini tanımlayarak denizlerin de ülkelerin bir parçası olduğu anlayışını ortaya koyan kıta sahanlığının kabul edildiği 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi, “mavi vatan” doktrininin zeminini hazırlamıştır. İlk defa 14 Haziran 2006 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığında düzenlenen “Karadeniz ve Deniz Güvenliği” isimli sempozyumda ortaya atılan ve geliştirilerek 2010’da Temel Deniz Hukuku kitabında kayda geçirilen “mavi vatan” kavramı, 2015 yılı sonrasında Türkiye’nin deniz alanlarında askerî güce dayalı strateji yürütmesinde etkin rol oynamıştır. Denizde tanımlanmış mavi vatan sınırları dâhilinde Türkiye’nin hak ve menfaatlerine yönelik denizden yapılacak askerî müdahaleler “mavi vatan” a tecavüz, bu hak ve menfaatlere yönelik havadan yapılacak her türlü askerî müdahale ise geniş anlamda “gök vatan” kavramına yapılmış tecavüz çerçevesinde değerlendirilerek misliyle mukabele edilmeli; hak ve menfaatler konusunda gücü olmasına karşın caydırıcılığı test edilen ve reaktif bir komşu konumuna itilen Türkiye Cumhuriyeti Devleti kabul edeceği “mavi vatan” ve “gök vatan” gibi doktrinlerin kombinasyonuyla proaktif hamlelerde bulunarak mütecaviz komşularını reaktif pozisyonuna itmeli.

Bu anlayışla, okuyacağınız makalede bir yandan Hava Kuvvetlerinin kuruluşundan günümüze kadar katettiği mesafe ve aşamalar ortaya konarak geçmişten günümüze bir perspektif sunulmaya çalışılmış, öte yandan “maziden atıye” bir bakış açısına sahip olunması amaçlanmıştır.

## Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu

Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle rumi takvime göre 28 Teşrinisani (Kasım), miladi takvime göre ise 11 Aralık 1909 tarihinde Fransız havacı Bleriot'un İstanbul üzerinde kendi imal ettiği uçağıyla gösteri uçuşunu izlemeye gönderilen Osmanlı kurmay subaylarının yazdıkları aşağıdaki gözlem raporunun üzerinden yaklaşık 110 yıl geçmiştir.

*“Bleriot'nun sistemi, sairlerinki gibi henüz tecrübe derununda olup, müşahedemiz olan alet-i tayeran henüz hâl-i ibtidaiyededir. İşbu alet-i tayeranın terakkiyat-ı müstakbelesinin ne dereceye varacağı, şimdiden tamamen kestirmek kabil değilse de her türlü ahval-i havaiyeye mukavemet edebilecek kuvvetli ve hafif makineler ne kadar az zamanda insanların hemen kemâl-i emniyetle havada serbestçe cevelan edebilmesi imkânını müşahede edeceğimizi şimdiden kaviyyen teemmül edebiliriz. Ordu için bu nevi tayyarelerin şimdiden tedariki akla gelmezse de bir gün gelip de bunların meydan muharebelerinde ifa-i hizmet edebilmeleri müstebat değildir.”<sup>8</sup>*

“Bleriot'nun sistemi, benzerleri gibi henüz tecrübe aşamasında olup, gözlemlendiğimiz uçuş aleti henüz ilkel durumdadır. Bu uçuş aletinin gelecekteki gelişiminin nereye varacağını şimdiden tahmin etmek mümkün değilse de her türlü hava durumuna dayanabilecek kuvvetli ve hafif makinelerle insanların kısa bir zamanda tam bir emniyet içerisinde havada serbestçe seyahat edebilmesi imkânını göreceğimizi şimdiden şüphesiz etraflıca düşünebiliriz. Ordu için bu tür uçakların tedarik edilmesi şu an akla gelmezse de bir gün gelip de bu uçakların meydan muharebelerinde hizmet etmeleri uzak değildir”.



Resim 1: Bleriot'nun Uçuş Gösterisi Bilet<sup>9</sup>

1909'da Fransız Harp Okulu Komutanı olan ve Birinci Dünya Savaşı'nda mareşalliğe yükseltilecek olan ünlü asker Foch'un “Havacılık sadece bir spor olarak mevcut olup, askerî önemi sıfırdır.” yorumu göz önüne alındığında

son dönem Osmanlı kurmay subaylarının sahip oldukları öngörü takdire şayandır.

1910 yılında Fransa'da düzenlenen Picardie Manevralarında ilk kez uçağın tatbikî anlamda kullanımı, gelişmiş devletler dâhil Osmanlı Devleti'ni de havacılık teşkilatını kurma, uçak tedarik etme ve ordu mensuplarına pilotaj eğitimi verilmesi konularına yöneltmiştir. Bu hedef doğrultusunda Osmanlı Devleti'ndeki uçak, tedarik ve kurumsallaşma çalışmalarının yürütülebilmesi amacıyla Harbiye Nazırlığı tarafından bir Tayyarecilik Komisyonu ile Tayyare Mektebi ve Merkezi kurulması çalışmaları başlatılmıştır. 1910 yılında yenilikçi ve dinamik bir komutan olan Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, eski seraskerlerden Rıza Paşa'nın oğlu Kurmay Yarbay Süreyya Bey'i havacılık faaliyetleriyle ilgilenmesi için görevlendirmiştir<sup>10</sup>.

Osmanlı ordusu bünyesinde Hava Kuvvetlerinin ilk teşkilatlanma sürecine ilişkin çalışmalara bakıldığında Türk havacılığının kuruluş sürecinde çok önemli görevler ve çalışmalar yapan Kurmay Yarbay Süreyya (İLMEN) Bey başkanlığında oluşturulan “Havacılık Komisyonu”nun Türk askerî havacılığının ilk teşkilatı olduğu görülmektedir. 1911 yılı ortalarında Ordu Komutanlıklarına bir emir gönderilerek pilot yetiştirmek için iki subayın Avrupa'ya gönderileceği ve istekli olan subayların başvurması istenmiş ve sonucunda 17 Mayıs 1911 tarihinde 9 subay, pilotaj eğitimi için gönüllü olmuştur. Bu gönüllü subaylar arasından seçim yapmak maksadıyla Kurmay Yarbay İsmail Bey başkanlığında 1 Haziran 1911'de bir sınav komisyonu kurulmuş ve ardından 29 Haziran 1911'de seçim sınavları yapılarak Süvari Yüzbaşı Fesa Bey ile İstihkâm Teğmen Kenan Bey, adaylar arasından seçilerek Fransa'ya Bleriot Uçuş Okuluna gönderilmiştir. 1960 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluş tarihi olarak kabul edilen ve 1961 yılından itibaren de kutlanmaya başlanan 1 Haziran tarihi, Kurmay Yarbay Süreyya (İLMEN) Bey tarafından teşkil edilen Tayyare Komisyonunun değil, ilk havacı adayların seçimi için Kurmay Yarbay İsmail Bey başkanlığında teşkil edilen Sınav Komisyonunun kuruluş tarihidir.<sup>11</sup>

26 Nisan 1912 tarihinde Mahmut Şevket Paşa'nın huzurunda İngiliz Pilot Gordon Bell REP uçağıyla, ilk Türk pilot olan Fesa (EVRENSEV) Bey de Deperdussin marka uçağıyla İstanbul semalarında uçuş gerçekleştirmişlerdir. Bir Türk pilotunun gerçekleştirmiş olduğu bu ilk uçuşun anısına 26 Nisan tarihi 2006'dan itibaren “Türkiye Pilotlar Günü” olarak, 2014'ten itibaren de “Dünya Pilotlar Günü” olarak kutlanmaya başlanmıştır.<sup>12</sup>



## Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşundan Günümüze Kadar Meydana Gelen Savaşlar ve Hava Kuvvetlerinin Katkıları

### 1. Trablusgarp Savaşı

Askerî anlamda uçaklar, ilk defa Trablusgarp Savaşı'nda biz Türklere karşı kullanılmıştır. 29 Eylül 1911'de başlayıp 18 Ekim 1912 tarihinde imzalanan Ouchy (Uşi) Antlaşması'yla son bulan bu savaşta İtalyanlar uçağı; keşif görevlerinde, topçu ateşi tanziminde, havadan bomba atma, havadan bildiri atma görevlerinde kullanılmıştır. Türkler (Aziz El-Masri isimli Mısır asıllı bir Türk subayı) bu savaşta eski bir Avusturya topuyla yerden açtığı ateşle bir İtalyan uçağını düşürüp ilk hava savunma görevini icra ederek tarihe geçmişlerdir.

Trablusgarp Türk-İtalyan Savaşı'nın Türk havacılığı açısından önemi, 18 Nisan 1912'de İtalyan donanmasının Çanakkale Boğazı'na akın yapması sonrasında Çanakkale'deki İtalyan donanmasına karşılık verebilmek ve Trablusgarp'a havadan ikmal yapmak amaçlarıyla kullanılmak üzere Mahmut Şevket Paşa tarafından Yarbay Süreyya Bey'e balon ve bombardıman uçağı alınması yönünde emir verilmesi olmuştur. Bu dönemde Osmanlı ordusu Fransa'dan iki tane uçak satın almış ve bu uçakların Fransız pilotların kontrolünde Trablusgarp'a sevk edilmesi düşünülmüştür. Ancak bu uçaklara İtalyanlar tarafından Ceza-yir sınırında el konulmuştur.<sup>13</sup>

### 2. Balkan Savaşları

- Birinci Balkan Savaşı :  
7 Ekim 1912 - 30 Mayıs 1913
- İkinci Balkan Savaşı :  
16 Haziran 1913 - 18 Temmuz 1913

Balkan Savaşlarında Türk ordusunda 10'u savaş öncesinde 3'ü de savaş esnasında satın

alınmış 13 uçak bulunmaktaydı. Yunanlıların 11, Bulgarların 10, Sırpaların ise 6 uçağı bulunmaktaydı. Türk ordusunda Fransa'da yetişmiş 8 pilot ile İngiltere'den gelen 4 pilot adayı bulunmaktaydı. Ancak bu pilotların hiçbirinin arazi ve uzun mesafe uçuş tecrübesi bulunmaktaydı. Yetersizlik nedeniyle Fransa'dan 3 pilot, 3 makinist; Almanya'dan 4 pilot ve 2 makinist Osmanlı ordusunda görevlendirilmiştir.

Birinci Balkan Savaşı esnasında 29 Kasım 1912 tarihinde ilk keşif uçuşu, Pilot Teğmen Nuri Bey tarafından başarıyla gerçekleştirilmiş ve bu savaşlar esnasında uçaklar keşif ve gözetleme maksatlı olarak kullanılmıştır. Birinci Balkan Savaşı'nda dört uçağımız elden çıkmış; Fransız ve Alman pilotların sözleşmeleri feshedilmiştir. Özellikle savunmada kalan Edirne'ye destek olmak isteyen Türk ordusu, pilotlarının acemiliği ve deneyimsizliğinin büyük sıkıntısını çekmiştir. Yabancıların gitmesiyle makinist ve tamirci konusunda sıkıntılar yaşanmış ve 1913 Temmuz ayında Deniz Kuvvetlerinden bu konuda yardım istenmiştir.

30 Kasım günü bir Bulgar uçağı, Edirne'ye bomba atmışsa da bir zarar verememiş, ancak Edirne havadan bombalanan ilk şehir olarak tarihe geçmiştir.

29 Haziran 1913 tarihinde Bulgar ordusunun Yunan ve Sırp ordularına saldırması ile başlayan İkinci Balkan Savaşı'nda Türk ordusu Bulgarların iki cephede savaşmasından yararlanarak Edirne'yi kurtarmak için 13 Temmuz'da ileri harekâta başlamıştır. 16 Temmuz günü keşfe çıkan iki uçağımıza, yerdeki birliklerimiz tarafından ateş açılması üzerine Türk uçaklarında tanıtma işareti kullanılması gündeme gelmiş ve ilerleyen günlerde Türk uçaklarının kanat altlarına portakal renkli ay-yıldız resmedilmiştir. Uçaklar, ordu ile birlikte ileri harekâta katılacakları için Çorlu'yu geçici üs olarak kullanmaya başlamış ve 22 Temmuz 1913'te Edirne

kurtarılmıştır. Takip eden günlerde çok sayıda keşif uçuşları yapılmış 29 Eylül 1913'te Bulgaristan ile Osmanlı Devleti arasında İstanbul Barış Antlaşması imzalanana dek Türk havacıları, cephe hattı üzerinde keşif uçuşlarına devam etmişlerdir.

### 3. Birinci Dünya Savaşı

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı Hava Gücü oldukça zayıf durumda olup henüz teşkilatlanmasını tamamlayamamıştır. Yeterli uçak, yetişmiş pilot ve teçhizat donanımı yoktur. Havacılık Okulunun başına getirilen Fransız Yüzbaşı De Goys, savaştan hemen önce ülkesine gönderilmiş ve Türk havacılığı Alman Üsteğmen Erich Serno'ya emanet edilmiş, yani Osmanlı Hava Gücünün teşkilatlanması Almanlara bırakılmıştır. Osmanlı Ordusu savaşın başında 6 savaş ve 4 eğitim uçağına sahiptir. Gösteri amacıyla İstanbul'da bulunan Alman bir havacının Rumpler tipi uçağı ile Fransız havacıların 2 adet Nieuport tipi deniz uçağına Osmanlı yetkilileri tarafından el konulmuştur.<sup>14</sup>

Tayyare bölükleri şeklinde teşkilatlandırılan Türk havacılığında ilk kurulan birlik Çanakkale Cephesi'ndeki 1. Tayyare Bölüğüdür. 30 Kasım 1915 tarihinde Üsteğmen Ali Rıza Bey idaresindeki Albatros C.I tipi uçakta Rasit Teğmen İbrahim Orhan, bir düşman uçağına düşüren ilk Türk olarak tarihe geçmiş ve Çanakkale Cephesi'nde ilk kez havadaki bir Türk uçağı, düşman uçağına makineli tüfek atışıyla düşürmüştür. Türk uçakları özellikle Çanakkale, Kafkas ve Irak Cephelerinde keşif ve gözetleme ile (Çanakkale Cephesi'nde) bildiri atma görevlerinde kullanılmıştır. Özellikle Çanakkale Savaşları sırasında Türk uçakları, keşif görevlerinde gayet başarılı olmuş; verdikleri raporlarla Osmanlı ordusunun işini kolaylaştırmıştır. Örneğin Türk keşif uçakları, 18 Mart 1915 sabahı deniz savaşı ve 24-25 Nisan 1915 ve 9-10 Ağustos 1915 kara savaşları öncesi düşmanın hareketlerini ve muhtemel amaçlarını belirleme başarısını göstermiştir.

İstanbul, Birinci Dünya Savaşı boyunca hava saldırılarına maruz kalmış ve İstanbul'a son saldırı 25 Ekim 1918'de gerçekleşmiştir. Yüzbaşı Fazıl Bey, Kızkulesi civarında çift makineli tüfekli beş uçaktan oluşan düşman filosuna karşı tek başına mücadele vermiş ve çarpışma sonrasında İngiliz uçakları bomba atmadan geri dönmüştür.<sup>15</sup>

Savaş başladığında Alman ordusunda binlerce uçak ve yüzlerce bölük bulunuyordu. Bu büyük gücü kullanırken Almanya'da subay zayıfatını önlemek için erattan da pilot yetiştirilmiştir. Alman etkisiyle Osmanlı Ordusu da erattan pilot

yetiştirmiş, fakat savaş sonrası terhis edildikleri için özellikle Millî Mücadele Dönemi'nde kullanılamamıştır. Almanya pilot ve rasit olarak 10.000 subayını görevlendirmişken binlerce subaya sahip Osmanlı ordusunda bu sayı, çok düşük kalmıştır. Osmanlı ordusunda Türk uçak personelinin en üst seviyede olduğu dönem 1916 yılı sonudur ve hava gücünde 81 pilot, 57 rasit ve 90 uçak bulunmaktadır. Savaş boyunca Türkiye'de 295 uçucu subay, 95 uçucu astsubay, 1.740 teknik personel (Alman) görev yapmıştır.

Türk hava birlikleri, ordunun savaştığı tüm cephelerde, cephenin önemine ve büyüklüğüne göre değişen tayyare bölüğü sayısı ile görev yapmıştır. Ulaşılan 17 bölüklük hava gücüne rağmen teşkil edilen bölükler, Alman ve İngiliz emsallerine sayı olarak asla yaklaşamamıştır. Hava gücü olarak dışa bağımlılık devam etmiştir. Almanya'dan Türkiye'ye verilen uçaklar çoğunlukla Avrupa cephelerinde başarı gösterememiş, Alman uçucu personel tarafından beğenilmemiş ve teknoloji olarak demode olmuş uçaklardan oluşmuştur. Osmanlı havacılığı tamamen Almanların inisiyatifine bırakılmış, Türkler yönetici durumunda çalıştırılmamış, hiç av pilotu Türk yetiştirilmemiştir.

### 4. Kurtuluş Savaşı

30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında çeşitli bahaneler ileri sürülerek İtilaf Devletleri tarafından imha edilmekten, kahraman ve cesaret sahibi birkaç Türk havacı tarafından Anadolu'ya kaçırılarak kurtarılabilen uçakların ve malzemelerin Millî Mücadele'de toplanma yeri Konya Tayyare İstasyonu olmuştur.

Millî Savunma Bakanlığınının 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emri ile Ankara Hükûmeti'nin ilk Hava Kuvvetleri teşkilatı Genelkurmay Başkanlığına bağlı Hava Kuvvetleri Şubesi olarak kurulmuştur. Bu Şubenin bünyesinde ve bağlısı olarak Eskişehir'de Birinci Sınıf Tayyare İstasyonu, Elâzığ'da İkinci Sınıf Tayyare İstasyonu, Eskişehir'de Batı Cephesi Komutanlığına bağlı 1'inci Tayyare Bölüğü ve Uşak'ta 23'üncü Tümeğe bağlı 2'nci Tayyare Bölüğü kurulmuştur. Konya'da bulunan uçak ve malzemeler, cepheye yakınlığı nedeniyle Eskişehir'e taşınmıştır.

Kurtuluş Savaşı'nın ilk hava harekâtı 15 Ağustos 1920 tarihinde Astsubay Pilot Vecihi (HÜR-KUŞ) tarafından gerçekleştirilmiştir. Kula-Alaşehir bölgesinin hava keşfi yapılarak Alaşehir İstasyonundaki trenden inen Yunan askerlerine taarruz edilmiştir.

9 Ocak 1921 tarihinde I. İnönü Savaşı başladığında 1'inci Tayyare Bölüğü bir, 2'nci Tayyare

Bölüğü iki faal uçak ile savaşa katılmıştır. 9 ve 10 Ocak 1921 günlerinde düşmanın konuşlanmasıyla ilgili keşif görevleri icra eden bu uçaklardan bir tanesi yerden açılan ateş neticesinde isabet almış ve pilot tarafından iki cephe arasındaki bölgeye zorunlu olarak indirilmiş, eldeki uçaklarla ertesi gün 11 Ocak 1921 günü öğleden önce keşif görevlerine devam edilerek İnönü Cephe hattının keşfi yapılmıştır. Birinci İnönü Zaferi'nin ardından İsmet İnönü tarafından "Muzafferiyetin amillerine; topçularına ve havacılarına hassaten selam ve teşekkür ederim." mesajı yayımlanmıştır.

23 Mart 1921 tarihinde başlayan II. İnönü Savaşı'nda; 1'inci Tayyare Bölüğü tarafından 2 uçak ile 9 keşif ve bombardıman görevi yapılmış ve 1 uçak ile bir pilot kaybedilmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü tarafından 1 uçak ile 6 keşif ve bombardıman görevi yapılmıştır. 31 Mart 1921 tarihinde öğleden sonra yapılan keşif görevinde Yunan Kuvvetlerinin çekilmeye başladıkları tespit edilmiştir.

Kütahya-Eskişehir Muharebelerinin devam ettiği 1921 Temmuz ayı başında 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri, Cephe Tayyare Bölüğü adı altında birleştirilmiştir. Cephe Tayyare Bölüğü, 4 uçakla Temmuz - Ağustos ayları içerisinde 26 keşif ve bombardıman uçuşu ile 2 av önleme uçuşu gerçekleştirmiştir. Bu dönemde 2 uçak, 2 pilot ve 1 rasit kaybedilmiştir. Kalan iki uçaktan birinin motor arızası nedeniyle uçamaz hâle gelmesiyle Sakarya Savaşı öncesinde elde faal tek uçak kalmıştır.

23 Ağustos 1921 tarihinde Sakarya Savaşı başladığında elde faal olarak bir tek av uçağı mevcuttur. Ancak 1921 Temmuz ayı sonunda yanlışlıkla Çeşme'ye inen bir Yunan uçağına el konularak savaşın 3'üncü günü cepheye ulaştırılmıştır (İsmet adı verilen uçak). 23 Ağustos 1921 tarihinden 13 Eylül 1921 tarihine kadar 21 gün süren Sakarya Savaşı boyunca havacılar elde mevcut 2 uçak ile 18 günde 40 sorti uçuş gerçekleştirmiş ve bu uçuşlarda keşif bombardıman görevleri icra edilmiştir. Sakarya Savaşı esnasında bir Yunan uçağı ganimet olarak ele geçirilmiş ve Sakarya adı verilmiştir.

Büyük Taarruz öncesinde; 1922 yılı içinde Almanya'dan 26 adet Albatros C.XV av uçağı satın alınmıştır. Demir yolu ile Batum'a oradan deniz yolu ile Samsun'a getirilen uçaklardan 7 adedi faal edilebilmiş, ancak 4 adedi Büyük Taarruz sırasında cepheye yetiştirilebilmiştir. Fransa ile varılan anlaşma ile 10 adet "Breguet XIV" keşif bombardıman uçağı alınmış ancak 4 adedi uçuşa hazırlanabilmiş ve Büyük Taarruz'a katılmıştır. İtalya'dan 20 adet Spad S.XIII av uçağı alınmış, silahsız gelen uçakla-

ra Alman uçaklarının makineli tüfekleri monte edilmiştir. Uçuşa hazırlanabilen 7 uçak Büyük Taarruz'a katılmıştır. Tüm bu uçakların kullanımı için çadır bezinden portatif hangarlar, telsiz malzemeleri, uçak yedek malzemeleri satın alınmıştır.

26 Ağustos 1922 tarihinde başlayan Büyük Taarruz'a 17 uçak katılmıştır. Keşif için havalandıran üç Yunan uçağı, görev yapmadan kendi hatlarının gerisine dönmeye mecbur edilmiş, bir Yunan uçağı Yzb. Fazıl Bey tarafından inişe zorlanarak ganimet olarak ele geçirilmiştir. 26 Ağustos 1922 gününün Kurtuluş Savaşı süreciyle en fazla uçuş yapılan gün olması nedeniyle her yılın 26 Ağustos tarihi Cumhuriyet'in ilanından sonra uzun seneler "Tayyare Bayramı" olarak kutlanmıştır. Türk havacılar, İzmir'in Yunan işgalinden kurtarılmasının ardından 14 Eylül 1922 tarihinde İzmir Seydiköy Meydanı'na (bugünkü Gaziemir) intikal etmiştir.

Büyük Taarruz'a kadar kullanılan uçakların tamamı, Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma eski uçaklardır. Çeşitli cins ve tipteki uçaklar, Konya Tayyare İstasyonu'nda uçuşa hazırlanmaya çalışılmıştır. Uçakların uzun menzil uçuşlarında daima motor arızası çıkarması, meydanların cepheye yakın seçilmesi zorunluluğunu yaratmış ve çok fazla intikal yaşanmıştır. Arazi ve meteoroloji koşulları dikkate alınmadan seçilen meydanlar ise uçak kırılmalarına neden olmuştur. Elde yeterli sayıda keşif-bombardıman uçağı bulunmaması nedeniyle av uçakları, yanlarına monte edilen aparatlarla bomba taşıma yeteneğine kavuşturulmuştur. Bomba atma nişangâhı ve tertibatı olmayan bu uçaklarda bomba, elle ve pilotun tecrübesi ile hedefe atılmıştır. Uçakların bakım ve onarımı için gerekli malzemelerin Anadolu'da bulunmaması uçakların iptidai şekilde onarımına neden olmuştur.

Kurtuluş Savaşı havacılarının toplanma yeri, Konya Tayyare İstasyonu olmuş ve burada toplanan pilot, rasit ve teknisyenler, Osmanlı havacılığının küllerinden bugünün modern Türk Hava Kuvvetlerinin temelini atmışlardır. Kurtuluş Savaşı'nda 29 pilot, 35 rasit görev almış, savaşa katılan pilotlar arasında en deneyimlileri ve en fazla uçuş görevi yapanlar Yzb. Fazıl ve Astsubay Pilot Vecihi (HÜRKUŞ) olmuştur.

Sakarya Savaşı'nda 50'ye 2, Büyük Taarruz'da ise 100'e 17 gibi aleyhe bir uçak oranıyla görev yapan havacılar sayısı ve teknik üstünlüğe sahip olunmamasına rağmen tüm Kurtuluş Savaşı boyunca hava hâkimiyeti sağlamışlardır. 26 Ağustos 1922 sabahı Türk av uçaklarının havada bekleme noktasının Yunanlıların elinde bulunan Afyon Meydanı üstü olması



hava hâkimiyetinin en bariz kanıtı niteliğindedir. İmkânsız imkânlı hâle getirilerek bir milletin küllerinden doğmasını sağlayan Kurtuluş Savaşı'nda Türk havacıları kendilerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirmişlerdir.

#### 4. İkinci Dünya Savaşı

Türkiye, revizyonist devletlerin (Almanya, İtalya ve Japonya) faaliyetlerine karşın statükocu devletlerin (İngiltere ve Fransa) aldığı tedbirlerin harbi engelleyecek nitelikte olmaması<sup>16</sup> nedeniyle patlak veren İkinci Dünya Harbi'nin yayıldığı dönemde izlediği denge siyaseti ve tarafsızlık politikası ile savaş dışında kalmayı başarak olası gelişmelere karşı hazırlıklarını tamamlamaya, iç ve dış kaynaktan silah, araç ve gereç temin etmeye çalışmıştır<sup>17</sup>. Savaşın taraflar, jeopolitik ve stratejik önemi nedeniyle Türkiye'yi kendi yanlarında savaşa sokmak için büyük çaba harcamışlar ancak Türkiye, savaşın dışında kalmayı ve ülkeyi savaşın olası etkilerinden uzak tutmayı temel politik tutum olarak benimsemiştir. Bu amaçla, özellikle ordusunun savaşa girmek için yeterli silah ve donanımına sahip olmadığını ileri sürerek diplomatik müzakerelerde silah, malzeme ve teçhizat talebinde bulunmuştur<sup>18</sup>.

1939 yılı içerisinde yapılan "Karşılıklı Yardım Antlaşmaları" ile İngiltere ve Fransa, herhangi bir saldırıda Türkiye'yi korumayı ve Türkiye'ye askerî yardım yapmayı taahhüt etmiş ve yapılan askerî yardım sonucunda da Türkiye'nin müttefikler yanında savaşa katılım sağlayacağı ve antlaşmanın 15 yıl geçerli olacağı kararlaştırılmıştır<sup>19</sup>. Yapılan Karşılıklı Yardım Antlaşması'na dayanarak Türkiye, İngiltere'den 258 tayyare ve bunlara ait malzeme talebinde bulunmuş ve gelecek uçak ve malzeme ile Türk havacılığının ikmal ve takviye edilebileceği ve olası savaş hâlinde Türkiye'ye gelecek müttefik hava unsurları ile birlikte görev yapacağı ifade edilmiştir. 1939 yılında Türkiye'nin olası ihtiyaçlarının gündeme geldiği bir ortamda Türk Genelkurmay Başkanlığı tarafından, Türk Hava Kuvvetlerinin bir harp hâlinde kara ordusu ve donanma ile müştereken hareket icra edeceği ve düşman unsurlarına karşı hava akınlarını yapmakla vazifeli olacağı belirtilmiştir<sup>20</sup>. Hava Kuvvetleri 1939 yılında 175 adedi eğitim uçağı olmak üzere toplam 432 uçağı sahiptir<sup>21</sup> ve olası bir savaşta karadan ve denizden yapılacak nakliyatı koruyabilecek bir güce sahip değildir<sup>22</sup>. 1939'da savaşın başlamasıyla birlikte toprak pistler beton pist hâline dönüştürülmeye başlamış ve ilk olarak Eskişehir Hava Meydanı beton piste dönüştürülmüştür<sup>23</sup>. Türk Hava Kuvvetleri 1940 ile 1944 yılları arasında ağırlıklı olarak İngiltere'den ol-

mak üzere 625 savaş, 28 nakliye ve 145 eğitim uçağı olmak üzere toplam 798 uçak satın almış ve bu uçakları kullanmak üzere eğitim maksadıyla yurt dışına pilotlarını göndermiştir<sup>24</sup>. İkinci Dünya Harbi esnasında taktik hava hareketinde bazı yenilikler meydana gelmiş ve av uçaklarına keşif ve bombardıman görevleri verilerek bu uçakların çift maksatlı kullanılmasına başlanmıştır. Av uçaklarına fotoğraf makinesi takılması ile av uçakları av-keşif rolünde, kanat ve gövdeye bombasalar takılması ile de av uçaklarının av-bombardıman rolünde kullanılması sağlanmıştır. 1 Ağustos 1942'de Türk Hava Kuvvetleri birliklerinde bulunan uçak, motor ve ulaşım araçlarının onarımı ve yedek parçalarının imali işlerinin İstanbul Beşiktaş ve Yeşilköy'de bulunan Nuri DEMİRAĞ Uçak Fabrikasında pazarlıkla yapılması kararlaştırılmış, Türk Hava Kuvvetlerinin 250 ve 500 librelik uçak bombalarının askı tertibatı İstanbul'daki Şakir ZÜMRE Fabrikasında yaptırılmıştır. 1943 yılında İngiltere'den gelen 239 teknisyen, Türkiye'nin çeşitli Hava Kuvvetleri birliklerinde görevlendirilmiştir<sup>25</sup>.

İngiltere, savaşın seyri içerisinde Karşılıklı Yardım Antlaşması kapsamında Türkiye'ye taahhüt ettiği askerî yardımları gönderememiştir. Bu durum, İngiltere'nin arabuluculuğu ile ABD'nin, Türkiye'ye askerî yardım yapmasına etki etmiştir. ABD'nin Türkiye'ye askerî yardımları, ABD'nin 1941 yılında çıkardığı "Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu (Lend-Lease Bill) çerçevesinde gerçekleştirilmiştir<sup>26</sup>. Yardımların yapılmaya başlamasıyla beraber aynı günlerde İngiltere, Türkiye'yi Müttefik Devletler yanında savaşa sokma girişimlerine hız vermiştir. 1943 yılından itibaren savaş, Müttefiklerin lehine dönmeye başlamış ve savaşı bir an önce sona erdirmek için gerekli askerî tedbirleri almak ve savaş sonrası düzenin esaslarını belirlemek amacıyla çeşitli görüşmeler ve toplantılar yapılmıştır. İki Casablanca'da 14-24 Ocak 1943 tarihinde gerçekleşen bu toplantılarda Türkiye'nin savaşa katılması, Müttefik Devletlere üs vermesi gibi talepler gündeme gelmiştir<sup>27</sup>. 4-6 Aralık 1943 tarihinde Müttefik Devletler tarafından Kahire'de düzenlenen ve Türkiye adına Cumhurbaşkanı İsmet İNÖNÜ'nün katıldığı ikinci bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda Müttefikler, ısrarla Türkiye'nin kendi yanlarında savaşa girmesini istemiş, ancak Türkiye'nin ihtiyaçlarının karşılanması ve ordusunun hazır olması durumunda savaşa girebileceğini belirtmesi üzerine görüşmeler sona ermiştir<sup>28</sup>. İkinci Kahire Konferansı'ndan sonra 4 Şubat 1944 tarihinde Türk-İngiliz görüşmeleri kesintiye uğramış ve İngiltere, ABD Dışişleri Bakanlığına gönderdiği bir telgrafta Türkiye ile ilişkilerini kestiğini bildirmiştir. Aynı telgrafta

İngiltere, ABD'nin Türkiye ile ilişkilerini dondurmasını istemiş<sup>29</sup> ve bu süreç sonunda İngiliz Hükûmeti'nin Türkiye'ye yaptığı askerî yardımlar durmuştur. İngiliz Hükûmeti'nin Türkiye'ye yaptığı askerî yardımları durdurma kararından sonra 1 Nisan 1944 tarihi itibarıyla ABD'nin "Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu" kapsamında yaptığı yardımlar da durdurulmuştur<sup>30</sup>.

Savaşın "Mihver Devletler" aleyhine geliştiği bir ortamda Türkiye, 2 Ağustos 1944 tarihi itibarıyla Almanya ve 6 Ocak 1945 tarihi itibarıyla da Japonya ile diplomatik ve ticari ilişkilerini sonlandırmıştır<sup>31</sup>. ABD, İngiltere ve SSCB arasında 4-11 Şubat 1945 tarihleri arasında yapılan Yalta Konferansı'nda, 1 Mart 1945 tarihine kadar Almanya ve Japonya'ya savaş ilan eden devletlerin hem San Francisco'da yapılacak toplantıya katılma hakkını elde edecekleri hem de Birleşmiş Milletler teşkilatının kurucu üyeleri arasında yer alabilecekleri kararının alınması<sup>32</sup> üzerine Türkiye, 23 Şubat 1945 tarihinde Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir<sup>33</sup>.

Sonuç olarak Türkiye, İkinci Dünya Savaşı esnasında savaşa girmeme politikasını esas alarak meydana gelecek olası gelişmelere karşı Türk ordusunu ve dolayısıyla Türk Hava Kuvvetlerini, ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde teçhiz etmeye çalışmış ve savaş sona ererken fiilen savaşa katılmamış olmakla beraber hukuki ve siyasi olarak Mihver Devletlere savaş açmıştır.

## 5. Kore Savaşı

1905 yılında Japonya tarafından işgal edilen Kore'ye ilişkin olarak 22-26 Kasım 1943 tarihleri arasında düzenlenen Kahire Konferansı'nda "Kore'nin bağımsız bir devlet olarak kurulacağı, Japon egemenliğinin asıl Japon adaları ile sınırlı olacağı" kararı alınmış ve bu karar, 17 Temmuz-2 Ağustos 1945 tarihleri arasında düzenlenen Potsdam Konferansı'nda ABD, İngiltere ve Çin tarafından kabul edilmiştir. Aynı Konferansta Japonya'nın Kore'yi kayıtsız şartsız teslim etmesi istenmiş ancak bu teklif, Japon Hükûmeti tarafından kabul edilmemiştir. ABD'nin Japonya'ya karşı taarruza geçerek 6 Ağustos 1945'te Hiroshima'yı ve 9 Ağustos 1945'te Nagazaki'yi bombalaması ve SSCB'nin de kendisine savaş ilan etmesi üzerine Japonya, 2 Eylül 1945'te teslim olmak zorunda kalmıştır<sup>34</sup>.

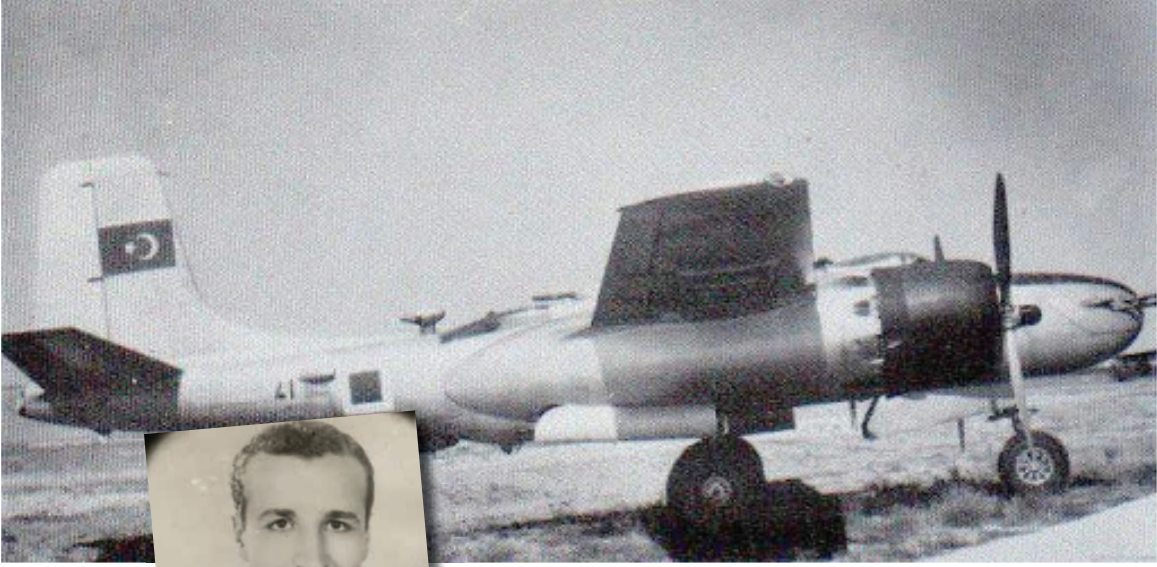
Sovyetler Birliği'nin Japonya'ya savaş ilan etmesi üzerine, ABD Savunma Bakanlığı, "38'inci paralelin kuzeyindeki Japon Kuvvetlerinin Sovyet güçlerine, güneyindekilerin ise Amerikan güçlerine teslim olmaları" önerisini getirmiştir. Bu durum üzerine 12 Ağustos 1945'te Sovyet

Kuvvetleri Kuzey Kore'yi, Amerikan Kuvvetleri de Güney Kore'yi işgal etmiştir. 38'inci paralelin ara hat olarak ilan edilmesi üzerine de Kore, Güney ve Kuzey Kore olarak ikiye bölünmüştür<sup>35</sup>. Birleşmiş Milletler tarafından bölgede sorunun çözümüne katkı sağlamak ve bölünmüş Kore'yi birleştirmek amacıyla yapılan çalışmalar başarısızlığa uğramış ve her iki Kore'de yapılan seçim sonrasında Ağustos 1948'de güneyde Kore Cumhuriyeti, Eylül 1948'de ise kuzeyde Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti adları altında aynı milletten iki ayrı ideolojiye sahip iki devlet kurulmuştur. 1948-1949 yıllarında birleştirilmemiş olan iki Kore Cumhuriyeti arasındaki anlaşmazlık, rejimlerdeki ayrılık yüzünden, özellikle Sovyet (Aralık 1948) ve Amerikan (Haziran 1949) birliklerinin çekilmelerinden sonra öldürücü bir düşmanlık hâlini almış ve bütün Kore'yi komünist bir rejim altında birleştirme gayesini güden ve Çin ile Sovyet Rusya tarafından destek ve teşvik gören Kuzey Kore'nin 25 Haziran 1950 tarihinde Güney Kore'ye saldırmasıyla Kore Savaşı başlamıştır<sup>36</sup>.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 27 Haziran 1950 tarihinde Güney Kore'ye yardım konusunda üye devletlere yaptığı çağrıya Türk Dışişleri, Türkiye'nin, "Birleşmiş Milletler'in bir üyesi sıfatıyla üzerine almış bulunduğu yükümlülükleri, mevcut hükümler dâhilinde ve azami samimiyetle yerine getirmeye hazır" olduğunu bildirmiş ve BM'nin Güney Kore'ye yardım edilmesi teklifine ABD'den sonra, ilk olumlu cevap veren devlet olmuştur<sup>37</sup>.

25 Temmuz 1950 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile BM gücü emrine Kore'ye gönderilmesi kararlaştırılan ve Genelkurmay Başkanlığının 3 Ağustos 1950 tarihli emri gereğince Birleşmiş Milletler (Kore) Türk Silahlı Kuvvetlerinin mevcudu 259 subay, 18 askerî memur, 4 sivil memur, 395 astsubay ve 4.414 er olmak üzere 5.090 kişiden oluşmuştur<sup>38</sup>. BM Türk Silahlı Kuvvetleri Komutanlığı adı verilen birliğin Komutanlığına Tuğgeneral Tahsin YAZICI, Kurmay Başkanlığına Kurmay Yarbay Selâhattin TOKAY, gönderilecek kuvvetin çekirdeğini teşkil edecek olan 241'inci Piyade Alay Komutanlığına da Piyade Albay Celâl DORA atanmıştır<sup>39</sup>. Kore Savaşı'nda gösterdiği başarılar nedeniyle Türk Tugayına Amerikan Temsilciler Meclisinin kararı ve ABD Başkanı'nın onayı ile "Legion of Merit-Liyakat Nişanı" ve Güney Kore Cumhurbaşkanı tarafından da "Cumhurbaşkanlığı Birlik Nişanı" verilmiştir<sup>40</sup>.

Savaşın başından itibaren stratejik noktalarda görev alan Türk askerleri, kendilerine verilen görevleri en iyi şekilde yerine getirmiş ve katıldığı muharebelerde kahramanca savaşarak



TGE

*Türkiye Cumhuriyeti İlk Hava Harp Şehidi Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ<sup>42</sup>*

şehit olmuşlardır. Yapılan son araştırmalara göre Kore Harbi süresince Türk Ordusundan hayatını kaybeden ve şehit statüsünde (şehit ya da gaiben şehit) işlem gören personel sayısı 892 olup bu personelin 41'i subay, 25'i astsubay ve 826'sı erdir<sup>41</sup>.

Kore Harbi'ne katılmak üzere görevlendirilen Tuğgeneral Tahsin YAZICI komutasındaki 1'inci Türk Tugayı bünyesinde, İleri Hava Kontrolörü (İHK) görevi almış Hava Pilot Yüzbaşı Nusret ERDEM ve Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ isimli iki havacı subay bulunmaktadır. Bu havacı subayların görevi, Türk kara birlikleriyle yabancı pilotlar arasında iletişimi sağlamaktır.

1937 yılında girdiği Konya Askerî Ortaokulundan 1939 yılında mezun olduktan sonra Bursa Askerî Lisesine giren Şehit Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ buradan da 1941 yılında mezun olarak Harp Okuluna girmiştir. Harp Okulundan 30 Ağustos 1943 yılında asteğmen rütbesiyle mezun olan ERDÖNMEZ 11 Mart 1944-21 Aralık 1945 tarihleri arasında uçuş okulunu ABD'de bitirmiş ve yurda döndüğünde B-26 Invader bombardıman uçaklarını uçurmuştur. Eylül 1950 tarihinde BM

Kore Türk Savaş Birliği emrine atanan Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ başlangıçta Tugay Karargâhında görevlendirilmiş ve Tugay Komutanı Tuğgeneral Tahsin YAZICI'nın tercümanlığını yapmış ardından kanlı geçen Kunuri Muharebeleri esnasında 3'üncü Piyade Taburu, 10'uncu Bölük Komuta yerinde İHK olarak görev yapmıştır. Kendisi Türkiye'de B-26 Invader uçaklarında uçan, harbe hazır bir pilot olarak ABD Hava Kuvvetlerinin muharebe görevlerinde Invader uçaklarını kullandığını göerek bu uçaklarda uçmak için Türk ve Amerikan yetkililere başvurmuştur. Neticede Üsteğmen ERDÖNMEZ'in başvurusu kabul edilmiş ve B-26 uçağı ile teçhiz edilen 452'nci Hafif Bombardıman Alayı 729'uncu Filosuna uçucu olarak görevlendirilmiştir. 21 Nisan 1951 tarihinde 729'uncu Bombardıman Filosuna verilen Wonch Ang-ni yakınlarındaki demir yolu kavşağına taarruz esnasında uçağı düşen ve şehit olan Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ülke toprakları dışındaki ilk hava şehidi olmuştur. Şehit Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ'in Japonya'da bulunan 452'nci Hafif Bombardıman Tugayından gönderilen şahsi dosyası ve uçuş müddetlerini gösterir uçuş dosyasına göre Kore Harbi'nde 46 saat gündüz, 2 saat gece ve 2 saat alet uçuşu olmak üzere toplam 50 saat uçuşu bulunmaktadır<sup>43</sup>.

Şehit Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ ile Kore Harbi'ne katılmak üzere 1'inci Kore Türk Tugayında İHK olarak görevlendirilen bir diğer subay, Hava Pilot Yüzbaşı Nusret ERDEM'dir. 1941-1943 yılları arasında uçuş okulunu İngiltere'de bitirerek yurda dönen Hava Pilot Yüzbaşı Hava Kuvvetleri Komutanlığında çeşitli birliklerde görev yapmış ve 15

Eylül 1950 tarihinde Kore Harbi'ne katılmak üzere 1'inci Türk Tugayına irtibat subayı olarak atanmıştır. Hava Pilot Yüzbaşı Nusret ERDEM, 26-30 Kasım 1950 tarihleri arasında Kore Harbi'nin en çetin çatışmalarının yaşandığı ve Türk askerinin muharebeye fiilî olarak katıldığı Kunuri bölgesinde gerçekleşen muharebelere katılmış ve BM Hava Kuvvetleri ile Türk birlikleri arasında irtibatı başarıyla sağlamıştır. 15 Ocak 1951 tarihinde Tugay Komutanı Tuğgeneral Tahsin YAZICI tarafından 8'inci Amerikan Ordusuna irtibat subayı olarak görevlendirilen Hava Pilot Yüzbaşı Nusret ERDEM, 23 Ekim 1951 tarihine kadar Kore'de görev yapmıştır. Türkiye'ye döndükten sonra Hava Kuvvetleri Komutanlığının çeşitli karargâh ve üslerinde görev yapan Nusret ERDEM 1958-1960 yılları arasında Bükreş Askerî Ataşeliği görevini tamamladıktan sonra 1960 yılında kurmay albay rütbesinde emekli olmuştur<sup>44</sup>.

Sonuç olarak Kore Harbi'nde Türk askeri, aldığı bütün görevleri büyük başarıyla yerine getirmiş ve harp sırasında göstermiş olduğu kahramanlık, yiğitlik, fedakârlık ve üstün askerlik meziyetleriyle tüm dünyanın takdirini kazanmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı personeli de cephede en önde kendisine verilen her türlü görevi özveriyle yerine getirmiş ve Türk milletinin övünç kaynağı olmuştur.

## 6. 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı

Kıbrıs, Sicilya ve Sardunya'dan sonra Akdeniz'in en büyük üçüncü, Doğu Akdeniz'in ise en büyük adası konumundadır. İsmi hakkında çeşitli rivayetler olmakla birlikte en akla

yatkınının binlerce yıl adada işletilmiş olan bakır madeninın Latince karşılığı olan "Cuprum"dan geldiği kabul edilebilecek olan Kıbrıs Adası, Türkiye'den 70 km, Suriye'den 100 km ve en uzak komşusu Yunanistan'dan 900 km uzaklıkta yer almaktadır<sup>45</sup>. "Alasya" ismiyle de anılan Kıbrıs, Doğu Akdeniz'de doğal bir "uçak gemisi" konumunda olup Türkiye açısından stratejik önemi şu şekilde ifade edilebilir:

- Güneyden Türkiye'nin coğrafi güvenliğini sağlamaktadır.
- Düşman eline geçtiği takdirde Türkiye'nin güney kıyıları tehdit altına girmektedir.
- Türkiye'nin derinliklerine tesir edebilecek bir hava ve deniz üssü olma karakterine sahiptir.
- Türkiye'nin Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleriyle olan deniz ticaret yollarını kontrol altında bulundurmakta ve söz konusu deniz ticaretini kolaylaştırma ve güçleştirme özelliğine sahiptir.
- Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki etkinliğinin muhafazasını sağlamaktadır<sup>46</sup>.

Kurtuluş Savaşı sonrasında 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Kıbrıs'ın İngiltere'ye ilhaki, Türkiye tarafından kabul edilmiştir. İngiliz idaresi altına giren Kıbrıs'ta Rumlar, 1925-1959 yılları arasında adanın statüsünü değiştirmek için çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır. İngiltere'nin Orta Doğu politikasını değiştirmesinin bir sonucu olarak o güne kadar izlediği Rum yanlısı politikalarından vazgeçmesi neticesinde Rumlar,



İngiliz yönetimine karşı isyan başlatmıştır<sup>47</sup>. Yunanistan'a bağlanma yani "Enosis"i amaçlayan Rumlar, bu hedef doğrultusunda şiddet yanlısı olan EOKA terör örgütünü kurmuş ve 1 Nisan 1955'te adada terör eylemlerine başlamıştır<sup>48</sup>. Başta İngilizlere yönelik olan terör olayları, kısa süre sonra 21 Haziran 1955 tarihinden itibaren Türkleri hedef almaya başlamıştır<sup>49</sup>. 1956 yılı başından itibaren Kıbrıs'ta Rumların yıldırma hareketleri giderek şiddetlenmiştir<sup>50</sup>. 1958 yılında Kıbrıs'ta EOKA örgütünün faaliyetleri sonucunda büyük tehdiş olayları meydana gelmiş, Ada'da asayiş ve güvenlik kalmamıştır<sup>51</sup>. Kıbrıs'ta artan çatışmalar üzerine ABD'nin girişimleri sonucunda taraflar bir araya getirilerek 11 Şubat 1959'da "Zürih Antlaşması" ve 19 Şubat 1959'da "Londra Antlaşması" imzalanmıştır. Böylece, iki toplumun ortaklığı ve anlaşmaya varılan yapının Türkiye, İngiltere ve Yunanistan tarafından garanti altına alınması ilkelerine dayanan uzlaşma ile Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulmasına karar verilmiştir. Bu karar çerçevesinde 16 Ağustos 1960'ta Kıbrıs Anayasası'nın yürürlüğe girmesiyle de "Kıbrıs Cumhuriyeti" resmen kurulmuştur<sup>52</sup>. Rumların Anayasa'ya uymamaları ve sürekli Türklerin eşitliği ve haklarına ilişkin maddeleri değiştirme yönündeki çabaları, ülkede siyasal krize ve geniş çaplı olayların başlamasına neden olmuştur. Rumlar tarafından 20.000 kişilik EOKA örgütü, Yunanistan'dan gönderilen silahlarla donatılarak tehdiş hareketine hazır hâle getirilmiş ve Kıbrıs'ta bulunan Yunan Alayına mensup askerlerle birlikte Enosis'i gerçekleştirmek amacıyla Türkleri yok etme planı olan "Akritas Planı"nı uygulamaya koyarak 21 Aralık 1963'te Türklere karşı şiddet eylemlerine başlamışlardır. "Kanlı Noel" olarak adlandırılan 1963 yılındaki olaylarda 364 Kıbrıs Türk'ü Rumlar tarafından katledilmiş ve 25.000 Kıbrıs Türk'ü göçe zorlanmıştır<sup>53</sup>.

Türkiye, Kıbrıs'ta Türklere yönelik yapılan saldırı ve katliamlar nedeniyle Zürich ve Londra Garanti Antlaşmaları hükümlerine dayanarak adaya hava harekâtı düzenlenmesi kararı almıştır. Türkiye, 24 Aralık 1963 tarihinde, ateşkese uyulmaması hâlinde adadaki asayiş ve güvenliğin Türk kuvvetlerince sağlanması konusunda karar almıştır<sup>54</sup>. Adadaki Türkler, temin edebildikleri silahlarla Rum teröristlere karşı mücadele etmeye başlamıştır. Sınırlı miktardaki mühimmatı tükenmek üzere olan Kıbrıslı Türkler, Lefkoşa surları içerisine çekilerek son savunma hattını oluşturmaya çalışmıştır<sup>55</sup>. 25 Aralık 1963 günü Rumlar tarafından kuşatılmış durumdaki Kıbrıslı Türkler tarafından Ankara'ya yapılan yardım çağrısı sonrasında<sup>56</sup> Türkiye, adadaki Türk toplumunun Rumlar tarafından katledilme tehlikesi altında olduğunu görerek

25 Aralık 1963 günü Hava Kuvvetleri Komutanlığının Eskişehir'de konuşlu 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığı, 111'inci Filo Komutanlığına ait 3 adet F-100 savaş uçağı saat 16.00 sularında kalkarak Baf, Poli Limanları ile Lefkoşa üzerinde çatıları sıyrırıcasına alçaktan geçerek uyarı uçuşu yapmıştır<sup>57</sup>. Garanti Antlaşmaları gereği Kıbrıs'ta bulunan 650 kişilik Türk Alayı da kışlasından çıkarak Gönyeli ile Ortaköy çevresindeki stratejik noktalara yerleşip Girne yolunu kontrol altına almıştır<sup>58</sup>. Aynı gün Gölcük'te bulunan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı donanmasına ait savaş gemileri Doğu Akdeniz'e doğru yola çıkmış ayrıca Türk Silahlı Kuvvetlerinin, Trakya ve Güney bölgelerindeki birlikleri alarma geçirilmiştir. Türk Silahlı Kuvvetlerinin bu uyarı harekâtı Rumlarda büyük korku ve paniğe neden olmuş, bu durum, Rumların saldırılarına bir süre ara vermesini sağlamıştır<sup>59</sup>.

Kıbrıs'ta 1963 yılının Noel'inde başlayan Türklere yönelik şiddet ve terör eylemleri, 1964 yılının Ağustos ayına gelindiğinde tüm şiddetle tekrar başlamıştır. Özellikle Yunanistan'ın Rumlara destek amacıyla tam teçhizatlı ve ağır silahlarla donatılmış 9.000 asker ve 950 subayı adaya çıkarmasından sonra 5 Ağustos 1964 itibarıyla Erenköy ve Mansurağa'ya saldırılar başlamıştır<sup>60</sup>. Kıbrıs'ta bulunan BM Barış Gücü, bölgede bulunan Türkleri abluka altına alarak onların bütün bağlantılarını kesmek ve tecrit etmek amacıyla gerçekleştirilen bu saldırıları önlemekte yetersiz kalmış ve 7 Ağustos 1964 günü Türk mevzilerinin düşmeye başlaması karşısında saldırıları sadece protesto etmekle yetinmiştir<sup>61</sup>.

Türkiye, Erenköy'deki Türkler ile uzun zaman irtibat sağlanamaması üzerine adaya yönelik bir hava harekâtı yapılması için harekete geçmiştir. Türkiye önce BM ve NATO ile temas kurmuş, ardından 7 Ağustos 1964 günü Türk savaş uçaklarının Kıbrıs üzerinde bir ihtar uçuşu yapması kararlaştırılmıştır<sup>62</sup>. Genelkurmay Başkanlığı tarafından 7 Ağustos 1964 günü saat 11.00'de Kıbrıs üzerinde (Gemikonağı, Poli ve Yağmuralan'dan Mansurağa'ya gelen yollar üzerinde) göz ve foto keşfi yapılması ve muhtemel bir hava saldırısı için hazırlıklı olunması şeklinde verilen yazılı emir üzerine 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığına bağlı keşif kollarının ilki 15.05'te ikincisi ise 18.30'da keşif yapmak üzere Kıbrıs üzerine ulaşmıştır. Keşifler sonucunda 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığında makineli top yüküyle bekleyen F-100 uçakları 19.31'de Kıbrıs için kalkmış ve saat 21.17'de Mansurağa üzerine varmışlardır. F-100 uçakları hava karmış olmasına karşın bir nakliye ve 5-6 çıkarma gemisi üzerinden dört uyarı geçişi yapmış ve ardından da denize uyarı

ateşi açarak saat 21.23'te Türkiye'ye üslerine dönmüşlerdir.

8 Ağustos 1964 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri teyakkuz durumunu artırmış, olası saldırılara karşı bazı tedbirler hayata geçirmiştir. Bu kapsamda Adana İncirlik Meydanı'na 8, Bandırma Meydanı'na 10, Balıkesir Meydanı'na ise 8 adet F-86 uçağı intikal ettirilmiştir. Türk jetlerinin uyarı uçuşlarına rağmen Rumların saldırıları devam edince 8 Ağustos 1964 günü 34 uçaklık bir kuvvet ile sınırlı bir hava harekâtı düzenlenmiştir. Harekât esnasında 14 sorti keşif uçuşu icra edilmiş ve Rumların Erenköy'e saldırılarının devam etmesi üzerine saat 17.30'da Türk jetleri tarafından Rumlara ait hedeflere düzenlenen hava taarruzunda 20 sorti uçuş icra edilmiştir<sup>63</sup>. Hava harekâtı sırasında Erenköy ve Gemikonağı bölgesindeki Rum ikmal noktaları, gemi ve birlikleri hedef alınmış, beş Rum şilebi ve bir Rum hücum botu batırılmış, Rum mevzilerine takviye götüren 70 kamyonet de tahrip edilmiştir. Hava harekâtı esnasında Rumların açtığı ateş sonucu Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz TOPEL'in jeti isabet almış, uçaktan atlayarak kurtulan ve Kıbrıs topraklarına paraşütüyle inen Pilot Yüzbaşı TOPEL, Rumların eline düşmüş ve Rumlar tarafından işkence edilerek hunharca şehit edilmiştir<sup>64</sup>. Türk Hava Kuvvetlerinin icra ettiği hava harekâtına karşı, aynı gün içinde, Yunan Hava Kuvvetleri tarafından kendi standart armalarının üzerinde sarı beyaz Kıbrıs bayrağı işli sınırlı sayıda uçakla Kıbrıs üzerinde uçuş gerçekleştirilmiştir<sup>65</sup>.

9 Ağustos 1964 günü Rum saldırılarının devam ettiği bir ortamda Genelkurmay Başkanlığı tarafından Poli'ye taarruz edilmesi emri gelmiş ve 181'inci Filodan 14, 183'üncü Filodan 9, 113'üncü Filodan 11 ve 193'üncü Filodan 12 uçakla gerçekleştirilen hava harekâtında Dilirga, Alevköy ve Lefkoşa'daki Rum hedefleri bombalanmıştır<sup>66</sup>. Aynı gün Yunan Hava Kuvvetlerine ait 4 F-84 F uçağı Girit'teki Suda Hava Üssünden kalkarak ikili kol şeklinde Lefkoşa ve Mansurağa'ya yönelmiş ve alçak irtifadan yüksek süratli geçiş yapmışlardır. Yunan Hava Kuvvetlerinin Kıbrıs'a yönelik düzenlediği bu hava harekâtı esnasında 2 F-84 F uçağı Erenköy'ü bombalamış ve bu saldırı sonucunda iki Türk vatandaşı şehit olmuş, bölgedeki birçok evin yanı sıra cami ve okul hasar görmüş, bölgedeki bir cephane havaya uçmuştur<sup>67</sup>. Yine aynı gün saat 20.10'da Yunanistan istikametinden Çanakkale'ye doğru 10 adet uçağın geldiğinin tespit edilmesi üzerine hava savunma için görevlendirilen 10 adet F-86 uçağı acil olarak kaldırılmış ve Türk pilotlarına, Yunan uçaklarının saldırması durumunda yürürlükteki harekât planına uygun olarak ateş

açma ve uçak düşürme yetkisi verilmiştir. Saat 20.20'de Yunan uçakları Türk radarlarının görüş alanından kaybolmuş ancak Türk uçakları, Çanakkale Radarı'nın kontrolünde hava devriyesi uçuşuna devam etmiştir<sup>68</sup>.

Türkiye; 10 Ağustos 1964 tarihinde, Hava Kuvvetlerine ait F-104 G uçaklarının hava-hava füzeleri yüklü olarak Kıbrıs açıklarında devriye gezmesine, F-86 uçaklarının da hava savunma harekâtı için hazır bekletilmesine karar vermiştir. Böylece Kıbrıs Türklerinin, Yunan savaş uçakları tarafından tekrar bombalanmasının önüne geçilebileceği değerlendirilmiştir<sup>69</sup>. Adada Türklere yönelik saldırıların durdurulması için somut adım atmayan Batılı devletler, hava harekâtı sonrasında harekete geçmiştir. Amerika, öncelikle Ankara'dan müdahalenin durdurulmasını istemiş ancak olumlu yanıt alamamıştır. Bu girişimin ardından Amerikan Başkanı Johnson, yayımladığı mesajda her iki tarafa da çarpışmaların sona erdirilmesi ve sükûnet çağrısında bulunmuş<sup>70</sup>, olayların Birleşmiş Milletler'e intikali sonrasında Rumların ablukayı kaldıracağını ilan etmesi üzerine Türkiye, harekâtın durdurulduğunu açıklamıştır<sup>71</sup>.

## 7. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı

Türkiye'nin düzenlediği 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı sonucunda adada belirli oranda sükûnet sağlanmıştır. "Kanlı Noel" sonucunda patlak veren Rum saldırıları, 8 ay sonra Erenköy Savaşı ile sona ermiştir<sup>72</sup>. Türkiye'nin hava harekâtına rağmen Rumlar Enosis fikrinden vazgeçmemiş, ancak bu süreci zora başvurarak gerçekleştirmenin de bir çıkar yol olmadığını görmüştür. Bu harekât sonrasında adadaki soruna çözüm bulmak amacıyla çalışmalar sürdürülürken münferit olaylar yaşanmaya devam etmiştir. Türkiye barışçı niyetini, Türk Mukavemet Teşkilatını sivilleştirme yönünde adımlar atarak göstermiş, buna karşılık Yunanistan ise Kıbrıs'a geçen ve Savunma Güçleri Başkomutanı unvanını alan Yeoryos GRIVAS yönetimindeki Rum kuvvetlerinin sayısını artırarak silahlandırmaya devam etmiştir<sup>73</sup>. 1967 yılının Kasım ayında Rumlar birkaç gündür süren sürtüşmeleri bahane ederek Kıbrıslı Türklerin koruduğu Boğaziçi ve Geçitkale köylerine saldırmıştır<sup>74</sup>. Harekât öncesinde Rumlar, Türk köylerini top, havan ve roket atışına tutmuştur. GRIVAS komutasındaki Rum kuvvetleri, Boğaziçi ve Geçitkale köylerindeki Türkleri imha harekâtına başlamış ve neticede hafif silahlarla köylerini korumaya çalışan Kıbrıslı Türklerin direnişi uzun sürmemiş ve bölge, Rumların eline geçmiştir. Rumlar, olayları engellemeye çalışan BM Barış Gücü askerlerinin ellerindeki silahları almış ve telsizlerini de tahrip etmiştir. Bu saldı-



nlarda 23 Kıbrıslı Türk şehit olmuş, birçoğu da yaralanmıştır. Rumlar, bölgede ele geçirdikleri bir Türk'ü üzerine gaz dökerek yakmış ve iki köyü yağmalayarak 230 kişiyi tutsak etmiştir<sup>75</sup>. Türkiye, 16 Kasım 1967 tarihinde olaylar devam ederse adaya askerî müdahalede bulunulacağını açıklamış<sup>76</sup>, bu kapsamda Türk ordusu harekât için hazırlıklara başlamıştır. Harekâta katılacak birlikler, Mersin ve dolaylarına kaydırılırken diğer taraftan Trakya'daki ordu birlikleri Yunan hududuna yaklaştırılmıştır. Kıbrıs ve Adalar Denizi semalarında Türk jetleri uçmaya başlamış, donanma ise güney kıyılarına yaklaştırılmıştır<sup>77</sup>. 18 Kasım 1967 tarihinde Türk uçakları Kıbrıs üzerinden alçak uçuş yaparak ihtarda bulunurken Türk Deniz Kuvvetleri de Girne açıklarına ulaşarak konuşlanmıştır. Türkiye'nin kararlı tutumu sayesinde Türkiye ile Yunanistan'ı savaşın eşiğine getirmiş gelişmeler üzerine savaş ihtimalini ortadan kaldırmak için ABD devreye girmiş ve 30 Kasım 1967 tarihinde Yunanistan ile bir mutabakata varılmıştır<sup>78</sup>. Tarafların aldığı mutabakat kararı sonrasında, Rum saldırıları durmuş, GRIVAS kuvvetleri Türk köylerini boşaltmaya başlamış ve Yunan Hükûmeti GRIVAS'ı Kıbrıs'tan geri çekmiştir<sup>79</sup>.

15 Temmuz 1974 sabahı, Rum Millî Muhafız Ordusuna ait kuvvetler "Afrodit Planı"nı devreye koyarak Cumhurbaşkanlığı Sarayı'nı bombalayarak askerî darbe başlatmış ve bu sırada Kıbrıs Rum Radyosu, Kıbrıs Elen Cumhuriyeti'nin kurulduğunu açıklamıştır<sup>80</sup>. Darbenin başladığı

TCE™

haberinin alınması üzerine Türkiye'de Millî Güvenlik Kurulu toplanmış ve bir açıklama yapılarak bunun bir Yunan müdahalesi olduğu, adadaki düzenin yıkıldığı, gayrimeşru bir askerî yönetimin kurulduğu, Türkiye'nin bunu anlaşmaların ve garantilerin ihlali saydığı vurgulanmıştır<sup>81</sup>. Adadaki askerî darbe sonrasında Türkiye tarafından gerçekleştirilen tüm diplomatik girişimler, Yunanistan tarafından reddedilmiştir. Bu girişimlerin sonuçsuz kalması üzerine Türkiye, Garanti Anlaşması'na dayanarak yükümlülüklerini yerine getirmek üzere, sadece Kıbrıslı Türklere değil, adadaki Rumlara da barış götürmek üzere müdahale yetkisini kullanmaya mecbur kalmıştır<sup>82</sup>.

Türkiye'nin 1964 ve 1967 yıllarında Kıbrıs'ta yaşanan bunalımlar sırasında adaya çıkarma yapma imkânı sınırlıyken Türk Silahlı Kuvvetlerinin amfibi harekât icra edebilmesi için imkân ve olanaklar zamanla artırılarak eksiklikler giderilmiştir<sup>83</sup>. Kıbrıs'taki gelişmeler üzerine Genelkurmay Başkanlığı 25 Mayıs 1974 tarihinde askerî teyakkuz ilan etmiş ve aynı gün Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Yunanistan'a karşı uygulanacak harekât planının hazırlıklarına başlamıştır. Genelkurmay Başkanlığından Hava Kuvvetleri Komutanlığına özetle; "müstakil hava harekâtı ve silahlı keşif yapılmaması, onun yerine çıkarma ve indirme bölgelerindeki hedeflere İleri Hava Kontrolörü (İHK) yönetiminde hava desteği sağlanması" direktifi verilmiştir. Aynı kapsamda Çanakakale Mobil Radarı'nın Bababurun'a, İzmit Mobil

Radarı'nın ise Didim'e konuşlanarak harekâta hazır hâle getirilmesi istenmiştir. 15 Temmuz 1974'te Kıbrıs'ta yaşanan darbe sonrası Hava Kuvvetlerinde izinler kaldırılmış ve tüm personel vazifeye çağırılmıştır. Ayrıca, Hava Kuvvetleri Komutanlığının 16 Temmuz 1974 tarihli emriyle bütün birliklerin alarm durumuna geçmesi ve intikal edenler dâhil tüm birliklerin uçakları tam yüklü hâle getirip 6 uçağı 15 dakikalık, geri kalanları ise 30 dakikalık hazırlık durumunda bekletmeleri emredilmiştir. Bu kapsamda filo mübadele görevi için İtalya'nın Ghedi Meydanı'na giden 6 adet F-102 uçağı Türkiye'ye geri çağırılmıştır.

Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından Kıbrıs'a yapılacak askerî harekâtın 20 Temmuz 1974 tarihinde icra edilmesi kararlaştırılmış ve bu çerçevede emirler yayımlanmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 20-22 Temmuz 1974 tarihleri arasındaki Birinci Kıbrıs Barış Harekâtı'na;

- 12'nci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığından Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı (C-47), 221'inci Filo Komutanlığı (C-160) ve 222'nci Filo Komutanlığı (C-130),
- 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığından 111 ve 112'nci Filo Komutanlıkları (F-100 C/D/F),
- 3'üncü Ana Jet Üs Komutanlığından 131 ve 132'nci Filo Komutanlıkları (F-100 C),
- 4'üncü Ana Jet Üs Komutanlığından 141'inci Filo Komutanlığı (F-104 G),
- 5'inci Ana Jet Üs Komutanlığından 152'nci Filo Komutanlığı (F-5),
- 7'nci Ana Jet Üs Komutanlığından 171 ve 172'nci Filo Komutanlıkları (F-100 D/F),
- 8'inci Ana Jet Üs Komutanlığından 181 (F-100 C/F) ve 184'üncü Filo Komutanlıkları (RF-84 F),
- 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığından 191'inci Filo Komutanlığı (F-104) ile iştirak etmiştir<sup>84</sup>. Filolar harekât kapsamında 2'nci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı sevk ve idaresinde faaliyet göstermiş ve harekâta iştirak edecek filolar 19 Temmuz 1974 tarihinden itibaren yeni meydanları olarak İncirlik, Balıkesir, Antalya, Sivrihisar ve Mürted'e intikal etmişlerdir<sup>85</sup>. Amfibi bir harekât olarak icra edilen Kıbrıs Barış Harekâtı, 20 Temmuz 1974 günü yerel saatle 04.49'da Hava Kuvvetleri unsurlarının keşif göreviyle başlamıştır. Çıkarma ve indirme bölgelerinin yumuşatılması ve önceden şekillendirilmesi amacıyla 131, 132, 171, 172 ve 181'inci Filo Komutanlıklarına ait savaş uçakları birinci sortide Beşparmak Dağları'nda daha önceden

belirlenen Rum hedeflerine yönelik taarruzi hava harekâtı icra etmiştir<sup>86</sup>. Taarruzi hava harekâtını müteakip, Hava Kuvvetlerine ait uçak ve helikopterlerle Boğaz ve Ortaköy bölgelerinde hava indirme harekâtı başlatılmış, Hava İndirme Tugayı ve Bolu Komando Tugayı tarafından baskın niteliğinde hava indirme harekâtı başarıyla icra edilmiştir. İlk sortide 19 adet C-47 ve 17 adet C-130 ile C-160 uçaklarıyla atma görevi gerçekleştirilmiştir. Bu görev esnasında yerden açılan uçaksavar ateşi sonucu yara alan bir adet C-47 uçağı salimen Kayseri'ye dönmüş, bir diğeri ise Silifke'ye mecburi iniş yapmıştır<sup>87</sup>. Hava indirme harekâtı için görevlendirilen C-47 uçakları paraşüt taburu indirilmesi görevini C-130 ve C-160 uçakları ise bu görevde ilaveten ağır malzeme indirme görevini de icra etmişlerdir. Hava indirme harekâtı icra eden ulaştırma uçakları ve helikopterler 152'nci Filo Komutanlığına bağlı F-5 savaş uçaklarıyla himaye edilmiştir. Harekât boyunca 12'nci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı tarafından 132 sorti malzeme ve personel taşınmıştır. Görev icra edilirken Girne Stadyumu civarındaki zırhlı Rum birlikleri ve cephanelik hâline getirilmiş yerler Türk uçakları tarafından imha edilmiş, ayrıca çıkarma esnasında Türk gemilerine müdahaleye hazırlanan Rum Millî Muhafız Ordusuna ait bir hücum bot, Türk savaş uçakları tarafından etkisiz hâle getirilmiştir<sup>88</sup>.

20 Temmuz 1974 günü ikinci dalga olarak gelen uçak ve helikopterler, özellikle Bozdağ bölgesinde Rumların yoğun uçaksavar ateşleriyle karşılaşmış ancak Türk savaş uçaklarının yakın hava desteği sonucunda herhangi bir zayıt verilmeden çıkarma harekâtına devam edilmiştir. Harekât sırasında Türk uçakları tarafından havadan beyanname atılmak suretiyle adaya barış getirme niyet ve amacı ortaya konmuştur. Adadaki kara harekâtına paralel olarak hava harekâtı da aynı oranda devam etmiş, Türk savaş uçakları yerden yapılan yoğun uçaksavar ateşi altında görevlerini icra etmiştir. Türk savaş uçakları, Rum Millî Muhafız Ordusunun Lefkoşa içinde bulunan savunma mevzileri ile Girne'deki Rum kuvvetleri garnizonunu takviye etmeye çalışan iki motorize yürüyüş kolunu imha etmiştir. Ayrıca Marmari'de konuşlu bulunan Rum Millî Muhafız Ordusuna ait tank taburu, Türk savaş uçaklarının taarruzu ile tahrip edilmiş ve hava taarruzu sonrasında Rum Tank Taburundan yalnızca 8-10 tank kurtulabilmiştir<sup>90</sup>. Rum Millî Muhafız Ordusu birlikleri tarafından Erenköy'e yapılan taarruz, Türk savaş uçaklarının yaptığı isabetli atışlarla engellenmiştir.



Harekâtın ikinci gününde, Rum kuvvetlerinin yoğun tank atışı sonucu 50'nci Piyade Alayının Karargâhı vurulmuş ve bu saldırı sırasında Karargâhta bulunan Alay Komutanı Piyade Albay İbrahim KARAOĞLANOĞLU ile bölgede İHK olarak görev yapan Hava Pilot Binbaşı Fehmi ERCAN şehit olmuştur. Savaş sonrasında Kıbrıs'taki havalimanına Fehmi ERCAN'ın soyadı verilmiştir. 21 Temmuz 1974 tarihinde çıkarma harekâtı devam ederken Hava Kuvvetleri ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arasındaki koordinasyon eksikliği nedeniyle Kocatepe isimli savaş gemisi, Yunan savaş gemisi zannedilerek batırılmıştır. Bu olay, Antalya'nın 160 kilometre güneyinde görevli bulunan Türk Deniz Kuvvetlerine ait bir karakol uçağının, Yunan savaş gemileri desteğinde büyük bir deniz konvoyunun Kıbrıs'ın güneybatısına doğru hareket ettiğini rapor etmesi sonrasında meydana gelmiştir<sup>91</sup>.

Kıbrıs Barış Harekâtı'nın başarıyla ilerlediği ortamda, ABD ve BM tarafından ateşkesin sağlanmasına yönelik yoğun bir çalışma yapılmış ve diplomatik temaslar neticesinde 22 Temmuz 1974 günü saat 17.00'de ateşkes kararı alınmıştır. Ateşkes sonrasında Rum kuvvetleri adada Türklerin yaşadığı diğer bölgeleri işgal etmeyi sürdürmüştür. Temmuz sonunda Rum Millî Muhafız Ordusu, 198 Türk köyünü işgal etmiş ve 60 köyü de kuşatma altına almıştır. Aynı dönemde büyük şehirde yaşayan Türk nüfusa saldırılar olmuş, binlerce Türk rehlin alınmıştır<sup>92</sup>. Yapılan barış müzakereleri esnasında Yunan ve Rum temsilcilerin oyalama taktiği izlemeleri ve adada Türklere yönelik saldırıların devam etmesi<sup>93</sup> sebebiyle Girne kıyı başında sıkışan Türk kuvvetlerinin, Rumların taarruzuna uğrama ihtimali üzerine Türkiye ikinci harekâtın kısa sürede bitirilebilmesi için hazırlıklarına hız vermiştir. Türk birliklerinin etrafının hızlı bir şekilde Rum askerleri tarafından sarılmaya başlaması üzerine Rum kuvvetlerine daha fazla zaman kazandırmamak, köprü başındaki Türk kuvvetlerinin ve Türk köylerinin güvenliğini sağlamak, birinci harekât sonucunda sağlanan üstünlüğü yitirmemek adına Türk köylerinde soykırıma devam edildiği haberlerinin alınması üzerine Türk Hükûmeti barış müzakerelerinden çekilerek ikinci harekâtı 14 Ağustos 1974 günü saat 02.00'de başlatma kararı almıştır. Dönemin Başbakanı Bülent ECEVİT ile Dışişleri Bakanı Turan GÜNEŞ arasındaki "Ayşe (Turan Güneş'in kızı) tatile çıksın." parolası ile 14 Ağustos 1974'te İkinci Kıbrıs Barış Harekâtı başlatılmıştır<sup>94</sup>.

Cenevre'deki "Barış Görüşmeleri"nin sonuçsuz kalmasının ardından 14 Ağustos 1974 saat 04.30'da kara unsurlarının doğu yönünden sal-

dırıya geçmesiyle İkinci Kıbrıs Barış Harekâtı başlamış<sup>95</sup> Türk birlikleri, saat 06.30'da Mağusa'ya, batıda Lefke'ye doğru iki koldan ilerlemiştir. Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanlıkları birlikleri alarma geçirilmiş<sup>96</sup> ve 14 Ağustos 1974 sabahı 05.40 itibarıyla Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemileri, Rum Millî Muhafız Ordusu mevzilerini bombalamış, Hava Kuvvetlerine ait savaş uçakları ise 06.00 ile 06.25 saatleri arasında Rum mevzilerini vurmuştur<sup>97</sup>. Lefkoşa kesimindeki Kıbrıs Türk Kuvvetleri Alayı, Yunan Alayına başarılı bir taarruz harekâtında bulunmuş, ancak bölgedeki önemli bir mevzi olan ve Yunan Alayının komuta üssü olarak kullanılan Grammer School Tepe tanklarla takviyeli Yunan Alayınca inatla savunulmuştur. Bunun üzerine iki Türk savaş uçağı, Kıbrıs Türk Kuvvetleri Alayının desteğine verilmiş ve Türk savaş uçaklarının desteğiyle Grammer School da Alay sancağının içinde bulunduğu birçok silah, araç ve gereçle ele geçirilmiştir<sup>98</sup>. Türk savaş uçakları harekâtı gerçekleştiren satih unsurlarına yakın hava desteğinde bulunarak harekâtın başarıyla icra edilmesine katkıda bulunmuştur. İkinci Kıbrıs Barış Harekâtı, 16 Ağustos 1974 akşamı saat 19.00'dan itibaren Türkiye'nin, BM Güvenlik Konseyinin kararlarına uyarak ateşkesi kabul etmesiyle sona ermiştir. İkinci Barış Harekâtı'nın üçüncü günü sonunda TSK'nın "Atilla Hattı" olarak adlandırdığı "Kokkina-Lefke-Lefkoşa-Mağusa" hattına ulaşılmış ve adanın %38'i kontrol altına alınmıştır<sup>99</sup>. Türk birliklerinin Birinci Barış Harekâtı'nda ulaşamadığı yerleşim yerlerinde İkinci Kıbrıs Harekâtı'nın başlamasıyla birlikte Rumlar tarafından uygulanan toplu katliamlar, harekâtın bitiminde ortaya çıkarılmıştır. Atlılar, Muratağa, Sandallar gibi köylerde açılan toplu mezarlarda çok sayıda Kıbrıslı Türk'ün naaşına ulaşılmıştır<sup>100</sup>.

Kıbrıs Barış Harekâtı boyunca Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından; yakın hava desteği, tecrit, keşif, taarruz, himaye ve hava indirme görevleri icra edilmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından tüm Kıbrıs Barış Harekâtı boyunca 819 sortisi birinci safhada, 211'i ikinci safhada olmak üzere toplam 1.030 sorti uçuş icra edilmiştir. Harekât boyunca toplam 10 uçak kaybedilmiştir. Bu uçaklardan iki tanesi F-100 C, üç tanesi F-100 D, bir tanesi F-100 F, bir tanesi F-104 G, iki tanesi F-102 ve bir tanesi de RF-84 F savaş uçağıdır. Ayrıca harekât esnasında Libya ve İran tarafından Türkiye'ye araç gereç ve malzeme desteği sağlanmıştır. Almanya ve Belçika'dan ambargo dolayısıyla mühimmat ve malzeme temin edilememiş, ABD'ye verilen mühimmat siparişine ise deniz yolu ile gelirken Pire Limanında Yunanlılarca el konulmuştur. Kıbrıs Barış Harekâtı esnasında

35 subay, 41 astsubay, 421 erbaş ve er ile 1 sivil işçi olmak üzere toplam 498 kişi şehit olmuştur. Bu şehitlerden 411'i Kara Kuvvetleri, 69'u Deniz Kuvvetleri, 5'i Hava Kuvvetleri ve 13'ü de Jandarma Genel Komutanlığı personelidir. Kıbrıslı Türklerden ise 340 kişi şehit olmuştur ve yaralı sayısı 1.200 kişidir. Bu harekâta Yunanistan ve Rum Kesimi 4.000 ölü ve 12.000 yaralıya sahiptir. Harekâta Hava Kuvvetleri personelinden Hava Pilot Binbaşı Fehmi ERCAN, Hava Pilot Üsteğmen İlker KARTER, Hava Pilot Üsteğmen İbrahim ÇINAR, Hava Pilot Üsteğmen Türker AYDIN ve Hava Trafik Kontrol Başçavuş Sami EMEN şehit olmuşlardır<sup>101</sup>.

Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında ABD, 5 Şubat 1975 tarihinden geçerli olmak üzere Türkiye'ye silah ambargosu uygulamış, Türkiye ise 3 Temmuz 1969 tarihli Türk-Amerikan İş Birliği Antlaşması'nı 25 Temmuz 1975 tarihiyle kaldırdığını açıklamış ve Türkiye'deki bütün Amerikan tesislerinin TSK'nın "kontrol ve gözetimi"ne geçeceğini bildirmiştir. Bu karar sonrasında ABD'nin Türkiye'deki üslerine el konulmuş ve sadece İncirlik Üssüne NATO amaçlı sınırlı kullanım izni verilmiştir<sup>102</sup>. 1976 yılında ABD ambargosu yumuşama eğilimine girince iki ülke arasında 26 Mart 1976 tarihinde "Savunma ve Ekonomi İş Birliği Antlaşması" imzalanmış, 1 Ağustos 1978 tarihinde ABD Türkiye'ye uygulanan silah ambargosunu kaldırmıştır<sup>103</sup>. ABD ambargosu, Türkiye'de millî bir savunma sanayii kurulmasına yönelik adımları hızlandırmıştır.

Kıbrıs Barış Harekâtı ile Kıbrıslı Türklerin can güvenlikleri sağlanmış, Rumların "Enosis" hayali ortadan kaldırılmıştır. Ayrıca Türkiye, harekât ile uluslararası antlaşmalara olan bağlılığını teyit etmiş, diğer yandan kendi güvenliği ile Kıbrıs Türk halkının güvenliğini tehlikeye atacak gelişmelere seyirci kalmayacağını dünyaya kanıtlamıştır.

## 8. Barışı Destekleme Harekâtları

Barışı Destekleme ve Koruma Harekâtı kavramı, ilk kez 1948 yılında, BM Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararla, Orta Doğu'da ateşkesin muhafazası için oluşturulmuş, böylece çatışmaların önlenmesi ve kriz yönetimi için önemli bir araç olarak gündeme gelmiştir. Barışı Destekleme Harekâtı (BDH); uluslararası barış ve güvenliğin korunması, çatışmaların ortaya çıkmadan önlenmesi veya durdurulması, barışın yeniden tesis edilmesi, bir ülkenin iç istikrarının sağlanması, yeniden imar faaliyetlerinin icrası, altyapı ve üstyapının yeniden düzenlenmesi, eğitim veya insani yardım maksatlarıyla BM veya diğer uluslararası güvenlik örgütleri tarafından

doğrudan veya verecekleri yetkiyle gözlemcilikten büyük çapta kuvvet kullanımına kadar değişen yelpaze içinde yürütülen faaliyetlerdir. Hava Kuvvetleri; krizin başlangıcından itibaren harekât ortamının şekillendirilmesinden hava polisliğine kadar çok geniş bir yelpazede görev yapabilir<sup>104</sup>.

Hava unsurlarının üslerinde yaptığı hazırlık, tatbikatlar, güç gösterileri, harekâta yönelik birlik intikallerinin, BDH bölgesindeki halka ve barışı bozmak isteyen taraflara medya vasıtasıyla iletilmesi, hava gücünün psikolojik etkisini ön plana çıkarır. Bu sayede caydırıcılık faktörü güçlenir, uzlaşmazlıkların çıkması önlenir ve mevcut anlaşmazlıklar giderilebilir. Hava gücünün kullanımında temel amaç; barışı engellemek isteyenlerin girişimlerinin faydasız olduğuna ikna edilmesini sağlayacak orantılı bir güç kullanmaktır<sup>105</sup>. Ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, 1937 yılında Ankara'yı ziyaret eden Romanya Dışişleri Bakanı Victor ANTONESCO ile yaptığı görüşmede dünya siyasetine değinmiş ve düşüncelerini şöyle ifade etmiştir: "İnsanlığın hepsini bir vücut ve her milleti bunun bir organı saymak icap eder. Bir vücudun parmağının ucundaki acıdan, diğer bütün organlar etkilenir. Dünyanın herhangi bir yerinde rahatsızlık varsa bundan bana ne dememeliyiz. Böyle bir rahatsızlık varsa tıpkı kendi aramızda olmuş gibi onunla meşgul olmalıyız."<sup>106</sup>

Ulu önderimiz ATATÜRK'ün yukarıda da işaret ettiği üzere Türkiye, barışı destekleme görevlerine uluslararası yükümlülükleri, millî menfaatleri, imkân ve kabiliyetleri ölçüsünde iştirak etmeye devam etmektedir. Bu kapsamda Türk Hava Kuvvetleri; Bosna Hersek, Kosova, Afganistan ve Libya'da uluslararası örgütler tarafından icra edilen barışı destekleme harekâtlarına aktif olarak katılmış ayrıca NATO'ya yeni üye olan Baltık ülkelerinin hava sahasının korunmasına yönelik icra edilen hava polisliği görevlerini de yerine getirmiştir<sup>107</sup>.

### 8.1. Bosna Hersek Harekâtı

Altı cumhuriyet (Bosna Hersek, Hırvatistan, Karadağ, Makedonya, Sırbistan ve Slovenya) ve iki özerk bölgeden (Kosova ve Voyvodina) oluşan Yugoslavya, 1990 sonrasında Sırbistan ve Karadağ haricindeki cumhuriyetlerin bağımsızlık talep etmeleriyle dağılma sürecine girmiştir. 25 Haziran 1991'de Slovenya ve Hırvatistan'ın bağımsızlık ilan etmeleriyle Yugoslavya'da çözülme süreci ve buna eşlik eden çatışmalar başlamıştır. Yugoslavya'da artık bir arada yaşamının mümkün olmaması üzerine önce Eylül 1991'de Makedonya, Kasım 1991'de de Bosna Hersek bağımsızlığını ilan

# Bosna yolcuları



**EN SEÇKİN PİLOTLAR** Sırp vahşetini Bosna-Hersek hava sahası üzerinden uzak tutmak için görev alacak F-16 pilotlarımız, zorlu olduğu kadar insani bir görevi yapacak olmanın gururu içinde, toplu olarak objektiflere

poz verdiler. Mürted 4'üncü Ana Jet Üssü'nde konuşlandırılan Türk Hava Kuvvetleri'nin 142'nci Filosunun pilotları, Bosnalı Müslümanlar üzerindeki korkunç kıyımların durdurulmasına yardımcı olacak operasyona katılmak için can atıyorlardı. (Fotoğraf: Sami ÖZÇOBAN)

■ İtalya'da Bosna Hersek hava sahasını Sırp saldırılarından korumak üzere başlatılan NATO operasyonunda yer alacak 18 adet F-16'dan 4'ü dün İtalya'ya uçtu.

■ Türk jetleri kuzeyde Milano yakınlarında Ghedi Havaalanı'nda üsleniyor. Operasyondaki Türk birliğine Albay Yalçın Kaya komuta edecek. 142'nci Filo'ya bağlı F-16 filosunun komutanlığını ise, Yarbay Semih Bırdoğan yapacak. Operasyonda 27 savaş pilotu görev alacak.

■ Ortak kararla başlatılan operasyon için İtalya'ya gönderilen Türk uçaklarına hava sahasını kapatan Yunanistan hem NATO hem de AT çevrelerinde ayıplandı.

● Yazısı 16. sayfada

*Türk Hava Kuvvetlerine Ait F-16 Filosunun Harekâta Katılmak İçin İtalya'ya Gidişine Ait Gazete Haberi Kaynak: Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Harekat ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt III, Sayfa 256*

TCE

38

etmiştir. Böylece Yugoslavya, Nisan 1992'den itibaren Sırbistan ve Karadağ'dan oluşan ama Sırbistan'ın denetiminde olan bir federasyon hâline gelmiştir<sup>108</sup>.

Yugoslavya'nın küçük bir örneği olan Bosna Hersek'te iç savaş tehlikesi, 1990 yılının ikinci yarısından itibaren kendisini hissettirmeye başlamıştır. Ağustos ve Eylül aylarında, Sancak bölgesinde ve Bosna Hersek'in çeşitli kentlerinde Sırp larla Müslümanlar arasında çatışmalar yaşanmış ve bu çatışmaların seyri, 1992 baharından itibaren değişmeye başlamış, Bosna Hersek'in bağımsızlık ilanı ile birlikte çatışmaların şiddeti artmıştır<sup>109</sup>. Yerel Sırp milisler ve onları destekleyen Bosna Hersek kökenli Sırp subayların komutasındaki Federal Ordu, 1992 Mart sonundan itibaren Müslümanların çoğunluğu oluşturduğu kentleri ele geçirmek için harekete geçmiş ve ele geçirdiği yerlerde de katliam yapmıştır<sup>110</sup>. Bosna Hersek'in başkenti Saraybosna, 1992'in Nisan ayında Sırp milisler tarafından kuşatılmıştır. 1993 yılında Saraybosna ve mücavir alanlardaki çatışmalarda 8.000 kişi hayatını kaybetmiş, yaklaşık 50.000 kişi yaralanmıştır. Bosna Hersek'te Avrupa Topluluğu ve BM girişimleri ile ilan edilen ateşkeslerin hiçbiri kalıcı olmamış, Aliya İZZETBEGOVİÇ'in liderliğindeki Bosna Hersek Yönetimi, Federal Ordunun saldırılarını durdurmak için uluslararası topluma müdahale çağrısında bulunmuş, ancak Hırvatistan'a 14.000 kişi göndermiş olan

BM, Bosna Hersek'e müdahale için herhangi bir girişimde bulunmamıştır<sup>111</sup>.

BM Güvenlik Konseyi, 27 Mayıs 1992 tarihinde aldığı 757 sayılı kararla Yugoslavya'ya ekonomik yaptırımlar uygulanmasını ve Saraybosna havaalanı denetiminin BM Barış Gücüne verilmesini ve havaalanının korumasını Hırvatistan'da görev yapan ve buraya kaydırılacak olan BM Barış Gücünün 1.000 askeri tarafından sağlanmasını kararlaştırmıştır. BM'nin 30 Mayıs 1992 tarihli kararıyla Yugoslavya'ya deniz ambargosu uygulanması kararlaştırılmıştır. Eski Yugoslavya'ya yönelik BM'nin almış olduğu ambargo kararlarının uygulanmasını gözetlemek amacıyla 16 Temmuz 1992 tarihinden Akdeniz Daimî Deniz Kuvveti (STANAVFORMED) NATO Savunma Planlama Komitesi kararıyla görevlendirilmiş ve bu Kuvvet, Batı Avrupa Birliği gemileri ile birer hafta değişimli görev yapmıştır<sup>112</sup>.

1 Mart 1993 tarihinde ABD tarafından, Bosna Hersek'te havadan yardım harekâtı başlatılmış ve 31 Mart 1993'te BM Güvenlik Konseyi'nin 816 sayılı kararı doğrultusunda Bosna Hersek hava sahası üzerinde uçuşa yasak bölge ilan edilmiştir. ABD'nin havadan yardım ulaştırma operasyonuna katılan ilk ülke, ilk gün 9 tonluk yardım malzemesi gönderen Türkiye olmuştur<sup>113</sup>. BM'nin almış olduğu 816 sayılı karar uyarınca, Bosna Hersek hava sahası üzerindeki her türlü sivil veya askerî hava trafiğine

kapalı bölgelerin havadan kontrolünü sağlamak amacıyla Uçuş Yasağı Harekâtı (Deny Flight Operation) başlatılmıştır. 12 Nisan 1993 ve 20 Aralık 1995 tarihleri arasında icra edilen Uçuş Yasağı Harekâtı'na Türkiye dâhil, 12 NATO ülkesi destek vermiş ve Bosna Hersek hava sahası Yugoslav saldırılarına kapatılmıştır<sup>114</sup>. Uçuş Yasağı Harekâtı'na katılmak üzere, konuşlanacağı Ghedi Meydanı/İtalya'ya 18 X F-16 ile 19 Nisan 1993 tarihinde intikale başlayan 142'nci Filo Komutanlığı, 26 Nisan 1993'te intikalini tamamlamış ve oryantasyon uçuşlarını takiben 3 Mayıs 1993 tarihinde harekât uçuşlarına başlamıştır. İlk defa ülke dışındaki bir meydana ve yine ilk defa komşu olmayan bir ülkenin hava sahasında harekât icra eden 142'nci Filo Komutanlığı, icra ettiği bu müşterek harekâta toplam 2.443 saat 45 dakika/533 sorti uçuş gerçekleştirmiştir. Toplam uçuşun 89 saatlik kısmı gece şartlarında gerçekleştirilmiştir. 19 Nisan 1993 tarihinde 18 adet F-16 uçağıyla Uçuş Yasağı Harekâtı safhasında çok uluslu güce katılım sağlayan Türk Hava Kuvvetleri, aralıksız olarak 2001 Ağustos ayına kadar farklı F-16 Filolarıyla Ghedi/İtalya Hava Üssünden Bosna Hersek ve Kosova Hava Harekâtlarına katılım sağlamıştır<sup>115</sup>.

Devam eden çatışmalar nedeniyle BM Güvenlik Konseyi 6 Mayıs 1993 tarihinde aldığı 824 sayılı kararla, Bosna Hersek'teki Srebrenica, Saraybosna, Zepa, Tuzla, Gorazde ve Bihac'ı güvenli bölge ilan etmiştir<sup>116</sup>. Hazırlanan Barış Planı'nın Bosnalı Sırp tarafından 10 Mayıs 1993'te son kez reddedilmesinden sonra Bosnalı Hırvatlar ve Bosnalı Müslümanlar arasındaki çatışmalar şiddetlenmiş, bunun üzerine BM tarafından 4 Haziran 1993 tarihinde alınan 836 sayılı kararla UNPROFOR'a (UN Protection Force - BM Koruma Gücü) güvenli bölgelerin korunması için kuvvet kullanma yetkisi verilmiştir.

5 Şubat 1994 tarihinde Saraybosna Markale Pazar yerine Sırp tarafından yapılan saldırı sonucu 68 kişinin hayatını kaybetmesi ve 150'den fazla kişinin yaralanması üzerine ABD'nin çağrısı ile NATO Savunma Bakanları, Sırp'lara 10 gün içerisinde Saraybosna etrafındaki ağır silahlarını geri çekmesi için ultimatoma vermiştir. 28 Şubat 1994 tarihinde Uçuş Yasağı Operasyonu kapsamında bölgede uçuş yapan AWACS erken ihbar ve kontrol uçağı altı Sırp J-21 hafif bombardıman uçağının, Müslüman Boşnak mevzilerine taarruz etmek için uçuşa yasak bölgeyi ihlal ettiğini tespit etmiş, ardından bu uçakların dört tanesi NATO devriyesi görevi icra eden ABD Hava Kuvvetlerine ait F-16 uçakları tarafından düşürülmüştür. Tarihe "Banya Luka Olayı" olarak geçen bu saldırı so-

nucunda Yugoslavya; BM ve NATO'nun kararlılığını idrak etmiş ve icra ettiği hava saldırılarını büyük ölçüde sonlandırmıştır<sup>117</sup>.

1995 yılı Temmuz ayı ortasında Bosna Hersek'in Srebrenica şehrinde büyük bir trajedi yaşanmıştır. 11 Temmuz 1995 tarihinde UNPROFOR kapsamında Srebrenica'da görevli Hollandalı askerlerin geri çekilmesi sonrası Yugoslavya Halk Ordusu (JNA) ve Sırp milisler şehri ele geçirmiş ve bölgede görevli Hollandalı askerler 12-16 Temmuz 1995 tarihleri arasında Potaçiri bölgesindeki BM binasında esir tutulmuştur. Bölgede Sırp tarafından 12-16 Temmuz 1995 tarihleri arasında 8.000'in üzerinde sivil ve çoğu silahsız olan Bosnalı Müslüman öldürülerek soykırım suçu işlenmiştir<sup>118</sup>. Srebrenica katliamı, Washington'u NATO'ya yeni bir yön vermek üzere harekete geçirmiş, NATO'nun kuvvet kullanımını yönetmek amacıyla 1993 yılında oluşturulan ve NATO'nun her türlü askerî müdahalesi için hem BM hem de NATO onayının alınması şartını getiren "dual key" yani "çift anahtar" düzenlemesine önemli bir değişiklik yapılmış, bu kapsamda Ağustos 1995'e kadar BM Genel Sekreteri'nin Yugoslavya'daki özel temsilcisinde olan BM onay yetkisi, Srebrenica katliamından sonra UNPROFOR'un askerî komutasına verilmiştir. NATO'nun onay yetkisi ise Napoli'de bulunan Güney Avrupa Müttefik Kuvvetler Komutanı'na bırakılmıştır<sup>119</sup>.

28 Ağustos 1995 tarihinde Saraybosna'da pazar yerine düşen havan mermileriyle 37 sivilin ölmesi ve 85 sivilin de yaralanması üzerine NATO harekete geçmiş ve 30 Ağustos 1995 tarihinde Deliberate Force (Kararlı Güç) Harekâtı'nı başlatmıştır. Deliberate Force Harekâtı kapsamında 3.535 sorti uçularak 338 hedefe 1.026 bomba atılmıştır. Bu harekâta Türk Hava Kuvvetleri uçakları 70'i Hava Devriyesi ve 4'ü Yakın Hava Desteği/Muharebe Sahası Hava Tecridi olmak üzere 74 sorti uçmuştur<sup>120</sup>.

## 8.2. Kosova Harekâtı

1912 yılına kadar Osmanlı yönetimi altında kalan Kosova, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Josip Broz Tito tarafından kurulan Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin (YFC) iki özerk bölgesinden biri hâline gelmiştir. 1974 Anayasası'yla geniş haklar elde eden Kosovalı Arnavutlar, Arnavutluk ile kültürel ilişkiler kurma, Federasyon bayrağının yanında kendi bayrağını çekme, Sırbistan'ın Kosova'yla ilgili kararlarını veto edebilme ve Başkanlık Konseyinde temsil edilme gibi çok geniş bir özerklik elde etmiştir<sup>121</sup>.

YFC'nin dağılma sürecinde 1989 yılında ırkçı Sırp (Slobodan MILOSEVIÇ) yönetimince

Kosova'nın özerklik statüsünün kaldırılması ve bunun Kosova Parlamentosuna zorla kabul ettirilmesi sonucunda hoşnutsuzluk başlamış ve 1991 yılında yapılan referandum sonucu halkın büyük çoğunluğu bağımsızlıktan yana oy kullanmıştır. Ancak bu referandum sonucu, ne uluslararası toplum ne de Sırbistan tarafından kabul edilmiştir. 1992-1995 iç savaşında büyük Sırbistan hayallerini gerçekleştiremeyen Sırp Yönetimi gözünü nüfusunun %76'sı Müslüman Arnavut olan Kosova'ya dikmiş ve etnik soykırıma başlamıştır. Bosna Hersek Savaşı'na sona erdiren Dayton Barış Antlaşması'nda Kosova'dan ve durumundan bahsedilmemesi, Kosovalı Arnavutlarda hayal kırıklığı yaşatmış<sup>122</sup> ve barışçı direnişin işe yaramadığını gören Arnavutların Kosova Kurtuluş Ordusunu (UÇK) kurarak Sırlarla çatışmasına sebep olmuştur.

Taraflar arasında yaşanan çatışmalar, 1998 yılı sonlarından itibaren daha da şiddetlenmiş, BM Güvenlik Konseyinin kararları ve ABD'nin temasları sonucunda Ekim 1998'de Sırlar, Arnavutlara uyguladığı şiddete son vermeyi, bölgeyi uluslararası kara ve hava denetimine açmayı kabul etmiştir. Sorunun barışçıl çözümüne yönelik son aşamayı, Fransa'nın Rambouillet kasabasında YFC ile Kosovalı Arnavutların katılımı ile yapılan görüşmeler oluşturmuştur. Bu görüşmeler sonucu öngörülen antlaşma ile; Kosova'ya geniş bir özerklik verilmesi, Sırp kuvvetlerinin Kosova'yı boşaltması, NATO liderliğinde çok uluslu bir barış gücünün Kosova'da konuşlanması, 3 yıllık süre sonunda Kosova'nın geleceği için bir referandum yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak, öngörülen antlaşma, görüşmelerin hemen sonrasında YFC Devlet Başkanı MİLOSEVIÇ'in Kosovalı Arnavutlara karşı etnik temizliği öngören "At Nali (Horseshoe) Harekâtı"nı başlatması nedeniyle uygulanamamıştır. Sırların bu etnik temizlik harekâtının başlamasıyla beraber yaklaşık 300.000 insan Makedonya ve Arnavutluk'a göç etmek zorunda kalmıştır. Yaşanan insanlık dramı ve katliamlar üzerine NATO, 24 Mart 1999'da Yugoslavya'ya karşı "Müttefik Güç (Allied Force) Harekâtı"nı başlatmıştır<sup>123</sup>.

Müttefik Güç Harekâtı, Kosova üzerinde uçuşa yasak bölge ihdasının ardından Yugoslavya üzerinde hava üstünlüğü, Kosova üzerinde hava hâkimiyeti kurmayı, Sırların Kosova'daki askerî hedeflerine, ağır silahlarına, muharebe sistemlerine, lojistik imkân ve kabiliyetlerine, cephaneliklerine ve askerî birliklere tarruz etmeyi, ardından tüm ülke genelindeki askerî hedeflere, stratejik hedeflere, lojistik kaynaklara, POL tesislerine ve askerî endüstriye tarruz ederek ülke genelinde stratejik felci amaçlamıştır<sup>124</sup>.



Kosova Haritası

**Kaynak:** Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Harekat ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt III, Sayfa 259

**TCE**

Harekâta en önemli katkı, ABD tarafından sağlanarak ABD'nin uçak sayısı ve uçak saati bakımından harekâta katkısı %65 civarında gerçekleşmiştir. Diğer ülkelerin katkısı ise %1 ile %8 arasında değişiklik göstermiş olup ABD öncülüğünde NATO güçlerinin başlattığı hava harekâtına Türkiye, Ghedi/İtalya'da bulunan 10 adet F-16 uçağı ile iştirak etmiştir. Hava harekâtının yoğunluğunun artması üzerine NATO, Türkiye'den ilave uçak ve meydanları kullanabilme kolaylığı sağlaması talebinde bulunmuş; bunun üzerine Türkiye bu maksatla; 8 adet F-16 ve 3 adet Tanker uçağını Bandırma ve İncirlik'ten harekâta iştirak edecek şekilde NATO'ya tahsis etmiş, Balıkesir, Bandırma ve Çorlu Hava Meydanlarının NATO uçakları tarafından kullanılmasına izin vermiştir. Bu kapsamda, Bandırma'ya 36 adet F-16, Balıkesir'e 62 adet F-15 ve Çorlu'ya 9 adet KC-135 R Tanker uçağının gelmesi planlanmış, Bandırma'ya 12 adet F-16 uçağının gelmesini müteakip, Yugoslavya ile barış antlaşması imzalanması nedeniyle, geri kalan uçakların gelişi durdurulmuş ve intikal ettirilen uçaklar ve malzemeler NATO tarafından geri çekilmiştir. Türk Hava Kuvvetlerine ait 21 uçak, harekât süresince gece ve gündüz toplam 2.297 saat uçarak 444 sorti gerçekleştirmiştir<sup>125</sup>.

Kosova Hava Harekâtı, NATO'nun tarihinde ilk kez egemen bir ülkeye karşı yürütülen askerî harekât olması ve bunun yanı sıra sadece hava kuvvetleri kullanılarak başarıya ulaşması

bakımından özel bir yere sahiptir. Bu harekâtın başarıyla sonuçlandırılması, soğuk savaş sonrasında rolü ve gerekliliği zaman zaman tartışılan NATO'nun konumunu güçlendirmiş ve NATO'nun kolektif bir savunma örgütü olmasının yanı sıra, yeni dünya düzeninin içerisindeki barışı koruma ve destekleme faaliyetlerinde de her zaman lider bir organizasyon olarak önemli bir rol oynayacağını ortaya koymuştur. NATO'nun icra ettiği bu harekâtın yasal dayanağı konusunda tereddütler oluşmuş ve başta Rusya olmak üzere aralarında NATO üyelerinin de bulunduğu birçok ülke kamuoyu, harekâtın yasal olmadığı yönünde görüş ortaya koymuştur. Yine bu harekât sonrasında, Avrupa'nın henüz bu çaptaki bir krizi ABD'nin katkısı olmadan önleyebilecek veya müdahale edebilecek siyasi ve askerî güçte olmadığı, Bosna Hersek'ten sonra bir kez daha teyit edilmiştir<sup>126</sup>.

Sonuç olarak; NATO, 78 gün süren ve tarihe yasal olmayan ama meşru (illegal but legitimate) şeklinde giren bu harekâtın sonunda Sırp'lara ait güçlerin Kosova'dan çekilmesini, Kosovalı Arnavutlara yönelik girilen etnik temizliğe son verilmesini, çok uluslu bir gücün Kosova'da konuşlandırılmasını, mültecilerin emniyetle geri dönüşünü ve Kosova'ya otonomi verilmesini sağlayacak bir anlaşmaya Sırp'lara razı ederek harekâtın başında ortaya koyduğu politik hedeflere ulaşmış ve Türkiye de bu harekâta taahhütlerine bağlı bir ittifak üyesi olarak üzerine düşen görev ve sorumlulukları yerine getirmiştir.

### 8.3. Afganistan Harekâtı

Türkiye'yi uluslararası alanda tanıyan ilk Müslüman devlet olan Afganistan'da ABD'nin 11 Eylül 2001 tarihinde maruz kaldığı ikiz kule saldırıları sonrasında birbirinden bağımsız iki ayrı uluslararası harekât başlatılmıştır. Bu harekâtlardan ilki Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin (BMGK) 28 Eylül 2001 tarihinde almış olduğu 1373 sayılı karara dayanarak 7 Ekim 2001 tarihinden itibaren ABD'nin liderliğinde icra edilmeye başlanan "Sürekli Özgürlük Harekâtı"dır (Operation Enduring Freedom). Koalisyon kuvvetleri tarafından icra edilen bu harekâtın ana maksadı, Afganistan'da terörizmle mücadele etmektir<sup>127</sup>. Buna paralel olarak, Afganistan'daki durumun uluslararası barış ve güvenliğe tehdit oluşturması, Afganistan'ın ulusal bütünlüğü ve bağımsızlığının desteklenmesi, barış ve istikrarın sağlanmasına katkıda bulunulması, meydana gelen trajik olayların sona erdirilmesi, Kabil ve çevresinin güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olunması maksadıyla 1386 sayılı BMGK ka-

rarı gereğince, 16 Şubat 2002'de Uluslararası "Güvenlik Yardım Kuvveti Harekâtı-UGYK (International Security Assistance Force-ISAF) İngiltere'nin liderliğinde başlatılmıştır<sup>128</sup>. Türkiye, başlangıçtan beri ISAF/UGYK Harekâtı'na aktif katkıda bulunan ülkelerden biri olarak Haziran 2002-Şubat 2003 arasında 1.300 personelden oluşan katkısıyla ISAF/UGYK-II. dönemine başarı ile liderlik etmiştir. Türkiye, ISAF/UGYK Harekâtı'nın her safhasına ilave olarak ISAF/UGYK-VII döneminde 2005 Şubat-Ağustos ayları arasında 30 ülkeden oluşan 1.450'si Türk, 8.000 personele komuta etmiş, bu iki dönemde de NATO komuta kontrol yapısı içerisinde bulunan Kabil Uluslararası Havalimanı, Türk Hava Kuvvetleri tarafından işletilmiştir<sup>129</sup>.

20-21 Mayıs 2012 tarihleri arasında Şikago'da, 4-5 Eylül 2014 tarihlerinde Galler'de gerçekleştirilen NATO devlet ve hükümet başkanları zirvelerinde Afganistan'ın mutabakatıyla ISAF Harekâtı'nın bitiminden sonra Afganistan'da muharip olmayan Kararlı Destek Misyonu'nun (Resolute Support Mission-RSM) başlatılması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda BMGK kararıyla 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren, temel görevi ülke genelinde güvenlik sorumluluğunu üstlenen Afgan Millî Savunma ve Güvenlik Kuvvetlerine (ANDSF) eğitim, yardım ve danışmanlık sağlamak olan "Kararlı Destek Misyonu" görevi başlamıştır. Türkiye, bu misyon kapsamında;

- Başkent (Kabil) Eğitim, Yardım ve Danışmanlık Komutanlığını (Train, Assist and Advise Command-C) üstlenmiş,
- Hamid Karzai Uluslararası Havalimanını (HKIA) kuvvet koruması dâhil işletmeye başlamış (Hâlen işletmeye devam etmektedir.),
- Kuzey Eğitim, Yardım ve Danışmanlık Komutanlığına (Train, Assist and Advise Command-N) danışmanlık katkısı sağlamaktadır<sup>130</sup>.

UGYK (ISAF) lojistik harekâtının çok önemli bir parçası ve Afganistan'ın dünyaya açılan kapısı konumundaki Kabil Havalimanının işletilmesi görevi, Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından görevlendirilen toplam 246 personelle icra edilmiştir. Görev sırasında toplam 67 farklı tipte olmak üzere, 7.683 hava trafiğine hizmet verilmiş, her türlü olumsuz hava şartında ve coğrafi koşullarda (kum fırtınası, gece gündüz aşırı sıcaklık farkı, deniz seviyesinden yaklaşık 6.000 feet yükseklik) sıfır kaza-kırımla tamamlanmıştır.

UGYK (ISAF)-VII döneminde de (Şubat-Ağustos 2015) NATO Komuta-Kontrol yapısı içerisinde bulunan Kabil Uluslararası Havalimanı,



*Kartal Anıtının Açılışı, Kabil Meydan Komutanlığı, Afganistan*  
**Kaynak:** Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Harekat ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt III, Sayfa 275

kurye hizmetleri için 1 adet C-130 uçağı ve 70 personelle Türk Hava Kuvvetleri tarafından işletilmiştir.

UGYK'nin (ISAF) Kararlı Destek Misiyonu görevine dönüşmesinin ardından, yaklaşık 50 farklı ülkeden 6.000 personelin kışla içerisinde konuşlandığı ve yıllık ortalama 100.000 uçuşun gerçekleştirildiği Hamid Karzai Uluslararası Havalimanının (HKIA) sorumluluğu 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren 2 yıl için devralınarak, Hava Kuvvetleri Komutanlığı emir-komutasında yaklaşık 600 personel ile (yaklaşık 200 TSK personeli ve 400 NATO veya diğer ülke personeli, sivil yüklenici firma çalışanları ve yerel personel) görevler icra edilmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından HKIA Komutanlığının devralınmasıyla TSK nezdinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından ilk defa büyük ölçekli, müşterek ve birleşik bir komutanlık sorumluluğu üstlenilmiştir. Afganistan'daki tüm NATO operasyonları için ana sevkiyat noktası olması nedeniyle, Kararlı Destek Misiyonu'nun sürdürülebilirliği için kritik öneme sahip olan HKIA'nın, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı ta-

rafından işletilmesi sorumluluğu 6 Ocak 2017 ve 6 Ocak 2019 tarihlerinden geçerli olmak üzere iki kez uzatılmıştır<sup>131</sup>.

Türkiye'nin Kabil/Afganistan çerçeve ülke sorumluluğu gereği, Afganistan Kararlı Destek Misiyonu'na Hava Kuvvetleri Komutanlığı olarak hâlen 96 personelle katkı sağlanmaktadır.

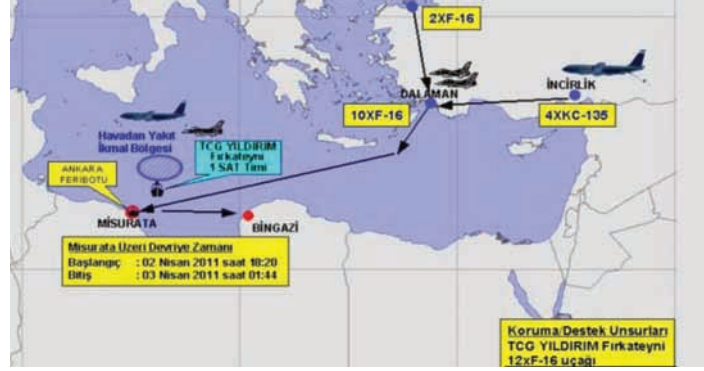
#### 8.4. Libya Harekâtı

Adını, eski Mısırlıların Nil Nehri'nin batısında yaşayan Berberîler için kullandıkları "Lebü" sözcüğünden alan Libya, 1951 yılında BM tarafından federal bir monarşi olarak kabul edilmiş ve bunun sonucunda da Afrika'da BM kararıyla bağımsızlığına kavuşan ilk ülke olmuştur<sup>132</sup>. 1967 Arap-İsrail Savaşı sonrasında ülkede çıkan karışıklıklar sonrasında, Muammer Kaddafi liderliğinde başlatılan "Özgür Subaylar Hareketi" başarıya ulaşmış ve 1969 yılında Libya'da Muammer Kaddafi dönemi başlamıştır. Kaddafi, yazdığı "Yeşil Kitap"la ve kurduğu "cemahiriye" sistemiyle, teoride halkın "mutlak güç" olduğu bir sistem ortaya koyarken; pratikte kilit pozisyonlara yerleştirdiği sadık adamları sayesinde uzun yıllar ülkenin mutlak siyaset belirleyicisi olmuştur<sup>133</sup>.

2010 yılı Aralık ayında, Tunus'ta üniversite mezunu bir seyyar satıcının kendisini yakmasıyla başlayan ve modern tarihin en önemli sosyal ve siyasal dönüşüm süreçlerinden biri olan "Arap Baharı", Libya'yı da etkilemiştir. Arap dünyasında baskıcı ve otoriter yönetimlere karşı son dönemde meydana gelen farklı ölçeklerdeki halk hareketlerini ifade etmek ve süreci demokratikleşme dalgası olarak olumlu manada tanımlamak amacıyla "Arap Baharı" adı verilen bu süreç<sup>134</sup>, Libya'da Ocak 2011'de yönetime karşı konut problemi ve yolsuzlukların dile getirilmesiyle başlamış ve ilk etapta ekonomik kaygılardan kaynaklanan gösteriler zamanla adil seçimlerin yapılması, yeni bir anayasanın hazırlanması, çoklu-katımlı bir siyasal sistemin kurulması ve evrensel ilkelere bağlı siyasi ve sivil toplum kuruluşlarının oluşturulması gibi siyasi motif ve taleplere sahip olan gösterilere dönüşmüş ve en nihayetinde iç savaşla sonuçlanmıştır. Olayların başladığı ilk günlerde uluslararası kamuoyunun dikkati henüz Mısır'da olduğundan Libya'daki durumun ciddiyeti tam olarak anlaşılammış ve Kaddafi'nin aşırı güç kullanma eğilimi içinde olması nedeniyle Libya hakkındaki endişeler artmıştır. Nitekim Kaddafi'nin savaş uçakları ve paralı askerlerin desteğiyle halka ateş açtırması ve ölenlerin sayılarının binlerle ifade edilmeye başlanmasıyla beraber Tunus ve Mısır'da yaşanan yumuşak geçişin Libya'da mümkün olmayacağı anlaşılmiş ve bu durum, Libya'da olası bir katliamın

veya iç savaşın önüne geçmek için uluslararası toplumun harekete geçmesi gerekliliğini ortaya koymuştur<sup>135</sup>.

Kaddafi güçlerinin Libya muhalif hareketini engellemek amacıyla başlattığı silahlı müdahale, uluslararası toplumun tepkisini çekmiş ve konu ABD, İngiltere ve Fransa öncülüğünde BM Güvenlik Konseyi gündemine alınmıştır. BM Güvenlik Konseyi, 26 Şubat 2011 tarihli 1970 sayılı kararıyla Libya'ya (Kaddafi güçlerine) silah ambargosu uygulanmasını, 17 Mart 2011 tarihli 1973 sayılı kararıyla da "uçuşa yasak bölge" ihdas edilmesini ve sivillerin korunması amacıyla her türlü önlemin alınmasını kararlaştırarak Libya'ya müdahalenin yasal dayanağını oluşturmuştur. Alınan kararlar sonrasında, 19 Mart 2011 tarihinde ABD öncülüğünde Fransa, İngiltere, Kanada, İspanya, İtalya, Danimarka, Belçika, Norveç ve Katar'ın katılımıyla "Şafak Yolculuğu Harekâtı" (Operation Odyssey Dawn) başlatılmış ve harekât kapsamında Libya hava sahasında uçuşa yasak bölge ihdas edilmiş, silah ambargosu uygulanmış ve sivillerin korunması amacıyla silah kullanımı dâhil her türlü önlemi almak üzere harekete geçilmiştir. Odyssey Dawn, Libya Harekâtı'nın ilk aşamalarında ABD tarafından harekâta verilen kod adı olup bu isim, diğer koalisyon üyelerinin bazıları tarafından da kullanılmıştır. Ancak, Libya'da gösterdikleri ulusal çabalarına İngiltere, "Operation Ellamy", Fransa, "Operation Harmattan" ve Kanada, "Operation Mobile" adını vermiştir. 31 Mart 2011 tarihinde komutanın tamamen NATO'ya geçişine kadar 13 gün devam eden Şafak Yolculuğu Harekâtı kapsamında genelde taarruz görevleri icra edilmiştir. Toplam 281



*Libya'dan Yaralıların Tahliyesi Amacıyla Düzenlenen Harekât*  
**Kaynak:** Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Harekat ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt III, Sayfa 289

uçak (151 muharip ve 130 destek uçağı) ile icra edilen harekâta ABD 153 uçak ile (61 muharip ve 92 destek uçağı) katılmış ve harekâta diğer ülkelerin toplamından daha fazla uçak katkısı sağlamıştır. Şafak Yolculuğu kapsamında, toplam 2.123 sorti uçulmuş ve ABD, tek başına, toplam uçuşun yarısını gerçekleştirmiştir. Türkiye, Şafak Yolculuğu Harekâtı'na doğrudan katılmamıştır. Şafak Yolculuğu Harekâtı (Operation Odyssey Dawn), Harmattan-Fransa ve Ellamy-İngiltere Harekâtı, ABD'nin komuta kontrolünde icra edilmiş ve icra edilen bu harekâtlar sonrasında ABD, komuta kontrolü en kısa zamanda müttefik güçlere ya da NATO'nun devreye girmesi durumunda ise NATO'ya devretmek istediğini belirtmiştir<sup>136</sup>.

NATO'nun devreye girmesiyle 31 Mart 2011 tarihinde, Libya'ya karşı icra edilen harekâtın komuta ve kontrolü resmî olarak NATO tarafından devralınmıştır. "Birleşik Koruyucu

*Libya'dan Tahliye Edilen Türk Vatandaşları*  
**Kaynak:** Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Harekat ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt III, Sayfa 286





Harekât” (Operation Unified Protector) olarak isimlendirilen birleşik harekât, Müşterek Kuvvet Komutanlığı-Napoli sorumluluğunda, deniz harekâtı Deniz Unsur Komutanlığı-Napoli, hava harekâtı ise Hava Unsur Komutanlığı-İzmir harekât komutasında icra edilmiştir.

Türkiye'nin Libya'ya yönelik politikası, NATO ve BM kararları çerçevesine bağlı kalarak Libya'nın iç problemlerini kendi dinamikleri içerisinde çözmesine katkı sağlamak, toprak bütünlüğüne ve egemenliğine zarar vermeyecek yöntemler uygulamak olmuştur. Bu kapsamda, Türk Hava Kuvvetlerine ait 6 adet F-16 ve 1 adet KC-135 R havada yakıt ikmal uçağından oluşan Türk İntikal Birliği, intikal hazırlıklarına başlamıştır. Bu esnada, Kaddafi güçleri ile muhaliflerin çatıştığı Misrata'dan yaralıları kurtarmak üzere 26 Mart 2011 gecesi Çeşme Limanından hareket eden Ankara Feribotu, 5 gün süre ile Misrata Limanı açıklarında beklemek zorunda kalmış, 2 Nisan 2011 tarihinde havadan 2 adet F-16 uçağı ve 4 adet KC-135 R uçağı ile denizden Deniz Kuvvetleri Komutanlığı unsurlarının koruması eşliğinde Misrata Limanına girebilmiştir. 230 Libyalı yaralı ve 60 refakatçinin ateş hattından kurtarıldığı bu operasyonda, havada yakıt ikmal unsurlarının desteğı ile kesintisiz 7 saat 40 dakika süre ile havadan ve denizden koruma sağlanarak tahliye işlemi başarıyla gerçekleştirilmiştir<sup>137</sup>.

Müteakip günlerde hazırlıklarını tamamlayan 6 adet F-16 uçağı ve 1 adet KC-135 R Havada Yakıt İkmali (HYİ) uçağından oluşan Türk İntikal Birliği, İtalya'nın Sigonella Meydanı'na intikal etmiş ve başarılı bir şekilde “Silah Ambargosu” kapsamında kendisine verilen görevleri Libya hava sahasına girmeden icra etmiştir. Havada yakıt ikmal uçağı, harekâtın ilk 4 ayı sadece kendi uçaklarımıza havada yakıt ikmal yapmış, sonraki dönemlerde ise bu sınırlama kaldırılarak bir olan havada yakıt ikmal uçağı sayısı ikiye çıkarılmıştır. Havada yakıt ikmal uçaklarımızla toplam 204 sorti uçuş icra edilerek harekâta önemli katkı sağlanmıştır. Asli ve intikal meydanlarının harekât alanına uzaklığı düşünüldüğünde havada yakıt ikmalinin hava kuvvetlerinin menzil kabiliyetini ortaya çıkardığı ve aynı zamanda harekât temposunun artırılması ve devamlılığının sağlanmasında önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Türkiye'nin havada yakıt ikmal uçaklarının düzenlenen harekâta sağladığı katkının yanı sıra harekâta katılan 6 adet F-16 uçağından oluşan intikal birliği, hava görev emirlerinde belirtilen görevlerde her gün 4 sorti olmak üzere, toplamda 640 sorti devriye görevi icra ederek harekâta katkıda bulunmuştur.<sup>138</sup>

Libya Harekâtı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarihinde bazı ilklere sahne olması bakımından

ayrı bir öneme sahiptir. Bu harekâta bütün unsurlar Türkiye ana karasından kalkmış ve yaklaşık 750 deniz mili uzaklıkta görev icra etmiş ve tekrar Türkiye ana karasına iniş yapmışlardır. Ayrıca gelen ani görevlendirme ile kalkan ilk kollar, alarm reaksiyon usulleri ile kalkışlarını yapmışlar ve ilave koordinasyon bilgilerini arka gelen diğer görev kollarından almışlardır. Bu harekât, Türk Hava Kuvvetlerinin sürat, menzil ve esneklik açısından geldiğı noktayı göstermesi bakımından önemlidir.

Bu görevlere ilave olarak Türk Hava Kuvvetlerine ait ulaştırma uçakları ile Libya halkına 129 ton insani yardım malzemesi taşınmıştır. Ulaşılması güç noktalarda yardıma muhtaç olan insanlara havadan insani yardım malzemesi ulaştırmak amacıyla 18 Eylül 2011 tarihinde C-130 ve C-160 tipi iki ulaştırma uçağı görevlendirilmiştir. Bingazi Havalimanından kalkan Türk Hava Kuvvetlerine ait bir adet C-130 uçağı, Kızılay tarafından hazırlanan yardım malzemelerini Nijer sınırı yakınındaki Katrub yerleşim yerinin güneyine başarılı bir şekilde havadan atmıştır. Yine Bingazi Havalimanından kalkış yapan C-160 tipi ulaştırma uçağımız da Sirte'nin güneyinde bulunan Waddan yerleşim yeri yakınlarına yardım malzemesini havadan atarak görevini başarıyla icra etmiştir. Atma sonrasında uçaksavar ateşine maruz kalan uçak, başarılı bir kaçınma manevrası yaparak isabet almadan Bingazi Havalimanına emniyetle dönüş yapmıştır. Toplam 16 ton yardım malzemesinin atıldığı bu görev, Türkiye'nin Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra yurt dışında icra ettiği ilk havadan atma harekât görevi olmuştur<sup>139</sup>.

## 9. Teröristle Mücadele Harekâtları<sup>140</sup>

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, kuruluşundan bu yana yer aldığı coğrafyanın geçmişte olduğu gibi günümüzde de dünya güç dengesini etkileyecek konumda olması nedeniyle sürekli terörizm tehdidiyle karşı karşıya kalmıştır. Ülkemizin terör örgütlerine karşı gerek sınırlarımız içerisinde gerekse de sınırlarımız dışında BM Antlaşması'nın 1624, 2170 ve 2178 ile 51'nci maddesi çerçevesinde uluslararası hukuktan doğan meşru müdafaa hakkını kullanarak yürüttüğü her türlü harekâta, Hava Kuvvetleri Komutanlığı asimetrik gücünü ortaya koymuştur. Hava Kuvvetleri Komutanlığının icra ettiği görevler ve oluşturduğu caydırıcılık; ülkemizin olduğu kadar bölge coğrafyasının da daha güvenli hâle gelmesine ciddi katkılar sağlamaktadır. Bununla birlikte; Hava Kuvvetlerinin harekâtlarda dünya standartlarının çok altında yan hasar derecesi ile askerî hedefleri imha etmesi, çevreye ve sivil yerleşim yerlerine zara-



Çok sayıda hedef yerle bir edildi



rının olmaması dikkat çekmiştir. Geçmiş 1986 yılına kadar giden söz konusu harekâtların hepsine değinmek yer kısıtı nedeniyle mümkün olmamakla birlikte özellikle son 5 yıl içerisinde; başta PKK/KCK/PYD/YPG olmak üzere 2011 yılında başlayan Suriye'deki iç savaşın oluşturduğu belirsizlik ortamından türeyen DAESH'e karşı (Devlet'ül İslamiyye fi'l Irak ve's Şam) ve bölgede güvenilir bir alan oluşturularak Suriyelilerin kendi vatanlarında yaşamalarının sağlanmasına yönelik icra edilen harekâtlar aşağıda sıralanmıştır.

### 9.1. PKK/KCK/PYD/YPG'ye Karşı İcra Edilen Harekâtlar

-Sincar-Karaçok Dağı Hava Harekâtı: PKK/KCK/PYD/YPG terör örgütlerince üs olarak kullanılan ve Irak'ın kuzeyi ile Suriye'nin kuzeydoğusundaki bölgede bulunan terör yuvaları-

na 25 Nisan 2017'de sadece Hava Kuvvetleri Komutanlığı unsurları ile başarılı bir operasyon gerçekleştirilmiştir. Harekât, Türk Silahlı Kuvvetlerinin o güne kadar en uzak bölgeye icra ettiği hava harekâtı olarak tarihe geçmiştir.

-Pençe Harekâtları: Terör örgütünün merkezine doğru olan bölgede Mayıs 2019'dan başlayarak 1 yıl süre ile icra edilmiştir. Harekâta sath birlikleri de katılmış olup sınırdan 60 km derinliğe kadar Kandil istikametinde etkinlikle icra edilmiştir.

### 9.2. Suriye'nin Kuzeyine İcra Edilen Harekâtlar

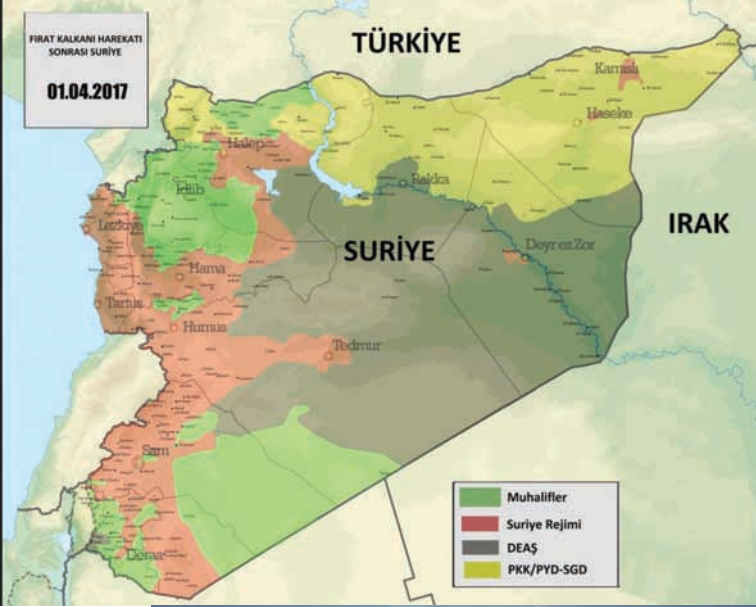
- Fırat Kalkanı Harekâtı: Harekât, 24 Ağustos 2016 tarihinde başlamıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı; temposu günden güne artan harekât süresince tarihinde ilk defa meskûn mahalde görev almış ve müşterek bir harekâta Hava Kuvvetlerinin önemi birçok kez müşahade edilmiştir. Harekât ile Azez-Cerablus hattındaki 2.550 km'lik alan terörden temizlenmiştir.

- Zeytin Dalı Harekâtı: Birinci Dünya Savaşı'nın son meydan muharebesi olan

TCE



"Katma Meydan Muharebesi", 7'nci Ordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa'nın sevk ve idaresinde İngilizlere karşı kazanılmış bir zaferdir. Bu zafer sonunda, 7'nci Ordu Karargâhı Afrin'e bağlı Racu'ya intikal etmiştir. Bu hâliyle Misak-ı Millî sınırları içerisinde kalmakla birlikte Fransızlarla yapılan Ankara Antlaşması ile sınır dışında kalan Afrin; 2012 yılında Suriye ordusunun çekilmesiyle PKK/PYD/YPG'nin özerklik ilan ettiği üç bölgeden biri olmuştur. Terör örgütünün sınırlarımıza daha fazla yerleşmesi ve bölge halkına yönelik terör örgütünün baskı ile zulmünün artması sonucunda; Fırat Kalkanı Harekâtı'nda şehit olan 72 şehide atıfla 72 uçağın katılımıyla harekâta başlanmıştır. Hava Kuvvetleri tarafından harekât süresince; vurucu güç unsurları,



din bertaraf edilmesi ve ülkemizde “geçici koruma” statüsündeki Suriyeliler için Tel Abyad-Resulayn arasındaki bölgede güvenli bir alan oluşturulması amacıyla harekât başlatılmıştır. Harekâtın ilerleyen safhalarında güvenli bölge için diplomatik temaslar devreye girmiş ve 2.200 km’lik alan, terörden temizlenmiştir. Harekât ile Türkiye’nin güneyinde oluşturulmak istenen terör koridoru engellendiği gibi bölgenin güvenli hâle getirilmesi için ciddi adım atılmıştır.

- **Bahar Kalkanı Harekâtı:** İdlib bölgesinde çatışmaların önlenmesi amacıyla takviye olarak gönderilen unsurlarımızın bulunacakları yerlerin daha önceden kontrol edilmesine rağmen Rusya destekli Rejim unsurları tarafından 3 Şubat 2020’de bu unsurlarımıza saldırı düzenlenmiş; 4 personelimiz şehit olmuş, 9 personelimiz

46



İHA ve SİHA ile destek unsurları etkinlikle kullanılmış, ayrıca Afrin’de terör örgütünün etkinliğini sonlandırmanın yanında bölge barışına katkısı nedeniyle Türkiye’nin uluslararası alanda etkinliği artırılmıştır. Harekât ile Afrin bölgesindeki 1.850 km’lik alan, terörden temizlenmiştir.

- **Barış Pınarı Harekâtı:** PKK/KCK/PYD/YPG’nin sınırlarımızda oluşturduğu tehdi-

yaralanmıştır. Bu olay üzerine başlatılan harekâtta; Hava Kuvvetleri; Rus hava savunma tehdidi altında hava sahasının kısıtlı kullanılmasına rağmen etkili taarruzlar icra etmiştir. Hava savunma unsurlarının etkinliğinin azaltılmasını müteakip, dünyada ilk defa Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından İHA ve SİHA’lar “Koordinasyonlu Görev Konsepti” kapsamında kullanılmış ve büyük başarı elde edilmiştir.



## • 10. Sonuç

Modern havacılık geçmişi, Osmanlı Devleti'nin son dönemine dayanan Türk Hava Kuvvetleri'nin iştirak ettiği savaşları, katıldığı harekâtları bir bütün hâlinde bulunduran bu makale, Türk Hava Kuvvetlerinin 110 yıl gibi kısa bir sürede ne kadar aşama katettiğini ve nerelere ulaştığını göstermek amacıyla kaleme alınmıştır. Teknolojide yaşanan gelişmeler, ulu önderimiz ve ebedî Başkomutan'ımız Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün geleceğe dair vizyonuyla ortaya koyduğu "İstikbal göklerde" özdeyişini haklı çıkarmış ve bugün uluslararası arenada söz sahibi olmanın, dünyanın ihtiyaç duyulan herhangi bir yerinde kısa bir zaman diliminde bayrak gösterip varlığını hissettirmenin temel unsuru hava ve uzay gücü olmuştur.

Köklü bir tarih ve devlet geleneğine sahip olan kadim Türk milletinin Hava Kuvvetlerinde bulunan biz "asuman sevdalısı" evlatları, bize devredilmiş bayrağın ve yüklenen sorumluluğun bilincinde olarak gök vatanımızı korumak için azim ve kararlılıkla, fedakârca çalışmayı kendimize şiar edinmeli ve bu aziz milletin Hava Kuvvetlerinin bir mensubu olmaktan iftihar etmeliyiz.

Unutulmamalıdır ki milletlerin istikbali için tarih yazmak, tarih yapmak kadar önemlidir. Tarih bilincini taşıyan milletler, millî kudret ve medeniyet hamlelerinde bu hazineden faydalandıkça tarihin onlar için faydası vardır. Bu sebeple tarih yazılıp bir kültür ve şuur kaynağı olmadıkça toprak altında kalan kıymetli madenler gibi hiçbir anlam ifade etmez<sup>141</sup>. Bizler de modern havacılık tarihimizde yer alan ve iştirak ettiğimiz savaşları ve harekâtları, bunlara katkılarımızı ve neler yapabileceğimizi bilmeli, havacılık kültür ve şuurumuzu pekiştirmeliyiz.

## DİPNOTLAR

- 1 Ainur NOGAYEVA, Orta Asya'da ABD, Rusya ve Çin (Ankara: USAK Yayınları, 2011), s.97
- 2 www.tdk.sozluk.gov.tr (Erişim tarihi: 23.03.2021)
- 3 www.dergipark.org.tr Süleyman EFENDİOĞLU, Yusuf Ziya SÜMBÜLLÜ, Erzurumlu Mustafa Darir, Yüz Hadis Yüz Hikâyesi ve Yeni Nüshaları, Türkiyat Araştırmaları Dergisi, s.17-18.
- 4 İbrahim KAFESOĞLU, Türk Millî Kültürü, (İstanbul: Ötügen Neşriyat, 2000), s.308.
- 5 Baran Aydın Hankâh, (İstanbul: Destek Yayınları, 2016) s. 168.
- 6 KAFESOĞLU, age., s.248-254.
- 7 Zbigniew BRZEZİNSKY, Büyük Satranç Tahtası, (İstanbul: İnkılap Kitabevi, 2020), s.51-64.
- 8 Harp Tarihi Ders Notları, 5 Şubat 2020, Hava Harp Enstitüsü
- 9 Zeynep, GÜLTEN. Havacılık Tarihinde Yeşilköy (İstanbul: Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, 2010), s.11.
- 10 <https://bilinneoldu.com/osmanli-devleti-ve-ucaklar-1908-1918-yillari-arasinda-osmanlida-havacilik-faaliyetleri-ve-tayyare-ucak-mektebi--1106201200.html> Erişim tarihi: 05.03.2021
- 11 Harp Tarihi Ders Notları, 5 Şubat 2020, Hava Harp Enstitüsü
- 12 Kokpit'ten Bakış, TALPA, 26 Nisan'da Atamızın Huzurundaydık, 2015, s.17
- 13 Harp Tarihi Ders Notları, 5 Şubat 2020, Hava Harp Enstitüsü
- 14 Harp Tarihi Ders Notları, 5 Şubat 2020, Hava Harp Enstitüsü
- 15 Emin KURT ve Mesut GÜVENBAŞ, Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları. İstanbul, 2018.
- 16 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II. Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2020, 178.
- 17 Selim DERİNGİL, Denge Oyunu (İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003, s.42-49.
- 18 Kâmuran GÜRÜN, Savaşın İlk Yılı ve Türkiye, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara, 1998, s.15.
- 19 Ahmet Şükrü ORAL ve Oral SANDER, İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Dış Politikası, Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1983), Cilt I, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1987, s.137-139.
- 20 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.239.
- 21 Rifat UÇAROL, İkinci Dünya Savaşı, Misak-ı Millî ve Türkiye'nin Savaşa Girmemek İçin Direnişi, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara, 1998, s.528.
- 22 Güngör CEBECİOĞLU, İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silahlı Kuvvetleri, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara, 1998, s.332.

- 23 Genelkurmay ATASE Başkanlığı, Cumhuriyetin 50'nci Yılı Dönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri, Genelkurmay Yayınevi, Ankara, 1980, s.26.
- 24 Uçarol (1998), age., s.528.
- 25 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.246-247.
- 26 Ayşegül Kars KAYNAR ve İhsan Seddar KAYNAR, ABD-Türkiye İlişkilerinin Gelişiminde Ödünç Verme ve Kiralama Antlaşması, IJOPEC Publication, 2018, s.109-119.
- 27 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.228.
- 28 Edward WEISBAND, İkinci Dünya Savaşı'nda İnönü'nün Dış Politikası, (Çeviren: M.Ali KAYABAL), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1974, s.247-250.
- 29 William HALE, Türk Dış Politikası (1774-2000), (Çeviren: Petek DEMİR), Mozaik Yayınları, İstanbul, 2003, s.97.
- 30 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.251.
- 31 Fahir ARMAOĞLU, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1-2: 1914-1945), Alkım Yayınevi, 16. Baskı, İstanbul, 2007, s.389.
- 32 DERİNGİL, age., s.250.
- 33 WEISBAND, age., s.380.
- 34 Kore Harbi'nde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri (1950-1953), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1975, s.17.
- 35 Meliha YÜCEL ve Emine YILMAZ, Kore Savaşı (1950-1953) Türkiye ve Dünya Açısından Genel Bir Değerlendirme, Askerî Tarih Bülteni, Sayı 39, Ağustos 1995, s.140-141.
- 36 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.308-309.
- 37 Tahsin YAZICI, Kore Birinci Türk Tugay'ında Hatıralarım, İstanbul, Ülkü Basımevi, 1963, s.30.
- 38 Celâl DORA, Kore Savaşı'nda Türkler (1950-1951), İstanbul, İsmail AKGÜN Matbaası, 1963, s.7.; Kore Harbi'nde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri (1950-1953), age., s.27.
- 39 Kore Harbi'nde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri (1950-1953), age., s.28-29.
- 40 Hulûsi KAYMAKLI, Havacılık Tarihinde Türkler IV, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2005, s.90.
- 41 Rifat UÇAROL, Siyasi Tarih (1789-1994), Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s.672-673.
- 42 <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/erdonmez/images/vesikalik800.JPG>
- 43 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.321-325.
- 44 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt II, age., s.326-328.
- 45 Nuri ÇEVİKEL, Kıbrıs, Akdeniz'de Bir Osmanlı Adası (1570-1878), İstanbul, 2006, s.23.
- 46 Erdal YURDAKUL, Kıbrıs Türkleri ve Atatürk İnkıplarının Uygulanması, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2002, s.3-4.
- 47 Melek FIRAT, Kıbrıs Sorununun Gölgesinde Dostluk (1955-1960), Türk Dış Politikası, İstanbul, 2008, s.594.
- 48 Şükrü Sina GÜREL, Kıbrıs Tarihi II, 1878-1960, Kolonyalizm, Ulusçuluk ve Uluslararası Politika, İstanbul, Kaynak Yayınları, 1984, s.94.
- 49 Pierre OBERLING, Kıbrıs Faciası, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1990, s.3.
- 50 Fahir ARMAOĞLU, 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, 2.Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1987, s.532.
- 51 Aydın Akkurt, Türk Mukavemet Teşkilatı, 1957-1958 Mücadelesi, Bayrak Matbaacılık, İstanbul, 1999, s.292-300.
- 52 Ahmet C. GAZİOĞLU, İngiliz Yönetiminde Kıbrıs, Son İki Yıl (1958-1960), Enosis Çemberinden Kıbrıs Cumhuriyetine, Bugünlere Gelmek Kolay Olmadı, Kıbrıs Yayın ve Araştırma Merkezi, Ankara, 2000, s.222-227.
- 53 Fazıl KÜÇÜK, Mücadelemizin Görkemli Günleri, KKTC Dışişleri ve Savunma Bakanlığı, KKTC, 2002, s.50-51.
- 54 Sabahattin İSMAIL, Kıbrıs'ta Yunan Sorunu (1821-2000), Akdeniz Haber Yayınları, Lefkoşa, s.44-45.
- 55 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.78.
- 56 Ahmet TOLGAY, Kanlı Noel Kıbrıs Türkü'nün Ateşle Sınanı, Karataş Yayınları, İstanbul, 1993, s.60-61.
- 57 Emin KURT, Kıbrıs Şehidi Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz TOPEL ve 1964 Kıbrıs Barış Harekâtı, Hava Basımevi, Ankara, 2009, s.35.
- 58 ARMAOĞLU, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, s.786.
- 59 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.78.
- 60 Rauf DENKTAŞ, The Cyprus Triangle, George Allen&Unwin Publications, Londra, 1988, s.82-83.
- 61 Hüseyin LAPTALI, Erenköy Sürüngen, Cilt II, Ufuk Matbaası, İstanbul, 2005, s.297.
- 62 Ulus Gazetesi, 9 Ağustos 1964, Sayı: 14695, s.1-7.
- 63 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.87-88.
- 64 Vehbi Zeki SERTER, Kıbrıs'ta Rum-Yunan Saldırıları ve Soykırım, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2008, s.232-233.
- 65 KURT, age., s.103.
- 66 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.89.
- 67 KURT, age., s.104.
- 68 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.89.
- 69 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.91.
- 70 OBERLING, age., s.97.
- 71 Rifat BAYRAK, Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974), Uçantürk Dergisi, Eylül 1998, Sayı 436, s.34.
- 72 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.98.

- 73 Zaim N. NECATİGİL, The Cyprus Question and the Turkish Position in International Law, Oxford University Press, Oxford, 1989, s.39.
- 74 Davud KAPUCU, 1974 Kıbrıs Hava Harekâtı, Editör: Gırayalp KARAKUŞ, Gece Kitaplığı, Ankara, 2020, s.52-55.
- 75 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.102-103.
- 76 OBERLING, age., s.114.
- 77 Baskın ORAN, Türk Dış Politikası, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s.737; ARMAOĞLU, age., s.799.
- 78 Ahmet , Kıbrıs Sorunu Çözüm Arayışları, Annan Planı ve Referandum Süreci, BRC Basım ve Matbaacılık, Ankara, 2005, s.77.
- 79 ÖZDOĞAN vd., Sebep ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Kıbrıs, 1995, s.117.
- 80 ORAN, age., s.741.
- 81 UÇAROL (1995), ., s.764.
- 82 Rifat UÇAROL, Siyasi Tarih, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s.769.
- 83 Sami ÇALIK, Kıbrıs Harekâtında Hava İndirme Birlikleri ve Hava İndirme Harekâtları, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon, 2007, s.45.
- 84 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.116.
- 85 Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı, Sebep ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Özdiğer Matbaası, Lefkoşa, 1996, s.186.
- 86 İbrahim ARTUÇ, Kıbrıs'ta Savaş ve Barış, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1989, s.171-172.
- 87 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.117-119.
- 88 Cumhuriyet EVCİL, Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikâyesi, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999, s.31.
- 89 Erol MÜTERCİMLER, Satılık Ada Kıbrıs, Kıbrıs Barış Harekâtının Bilinmeyen Yönleri, Alfa Yayınları, 6.Baskı, İstanbul, 2007, s.244.
- 90 Evcil, age., s.40.
- 91 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.127.
- 92 ARTUÇ, age., s.256-257.
- 93 ARMAOĞLU, age., s.805.
- 94 Akın SİMAV, Turan GÜNEŞ'in Siyasal Kavgaı, Agora Kitabevi, İstanbul, 2009, s.249-250.
- 95 ARMAOĞLU, age., s.805.
- 96 Süleyman KOÇ, Düünden Bugüne Kıbrıs Sorunu ve Stratejik Yaklaşımlar, IQ Yayınları, İstanbul, 2005, s.231.
- 97 ÖZDOĞAN vd., age., s.198.
- 98 ARMAOĞLU, age., s.805.
- 99 Osman Metin ÖZTÜRK, Stratejik Açından Doğu Akdeniz ve Kıbrıs, Altinküre Yayınları, Ankara, 2003, s.39-41.
- 100 Sibel AKGÜN, Askerî Açından Kıbrıs Barış Harekâtının Oluşumu, Gelişimi ve Sonuçları, KKTC Güvenlik Kuvvetleri Dergisi, Haziran 2006, s.10-15.
- 101 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.141-142.
- 102 Şenol Koray SAKINMAZ, Kıbrıs Tüneli, Akademi Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2007, s.117.
- 103 Faruk SÖNMEZOĞLU, Kıbrıs Sorunu Işığında Amerika Birleşik Devletleri'nin Türkiye Politikası (1964-1980), Der Yayınları, İstanbul, 1995, s.114.
- 104 Walter DORN, Air Power in UN Operations: Wings for Peace, Ashgate Publishing Ltd, England, 2014, p.29-39.
- 105 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.245-246.
- 106 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (1906-1938), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1997, s.326.
- 107 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.246.
- 108 İlhan UZGEL, Balkanlarla İlişkiler, Türk Dış Politikası (Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar) Cilt II: 1980-2001, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.482.
- 109 İrfan Kaya ÜLGER, Yugoslavya Neden Parçalandı?, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2003, s.143-144.
- 110 ÜLGER, age., s.146.
- 111 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.249.
- 112 Ersin ÖZDİL, Bosna-Hersek Krizinde Uluslararası Kuruluşlar ve NATO, Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İzmir, 1993, s.64.
- 113 Mehmet GÖNLÜBOL, Hakan BİNGÜN, 1990-1995 Dönemi Türk Dış Politikası, Olaylarla Türk Dış Politikası, 9. Baskı, Siyasal Kitabevi, Ankara, 1996, s.687.
- 114 Hava Harp Akademisi, Geçmişten Günümüze Hava Gücünün Kullanılması, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2009, s.196.
- 115 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.257.
- 116 <https://www.securitycouncilreport.org/un-documents/document/Chap-VII-SRES-824.php?print=true> (Erişim Tarihi: 21.03.2021)
- 117 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.250-251.
- 118 Richard HOLBROOKE, Bir Savaşı Bitirmek, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1999, s.70.
- 119 Oya AKGÖNENÇ, Bosna Krizinde Son Aşama: Dayton Antlaşması, Silahlı Kuvvetler Dergisi, ATASE Başkanlığı Yayınları, Sayı 348, Nisan 1996, s.28-31.
- 120 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III, age., s.252.
- 121 UZGEL, age., s.509.
- 122 Birgül DEMİRTAŞ, Kosova'nın Bağımsızlığı ve Türk Dış Politikası (1990-2008), Uluslararası İlişkiler, Cilt 7, Sayı: 27 (Güz 2010), s.58.

- 123 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.260-261.
- 124 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.261-263.
- 125 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.264-265.
- 126 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.266.
- 127 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.270.
- 128 Abdullah YEĞİN, Afganistan Siyasetini Anlama Kılavuzu, SETA Yayınları, İstanbul, 2015, s.32.
- 129 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.271.
- 130 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.272-273.
- 131 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.275-276.
- 132 SETA, Batı ve Kaddafi Kapsamında Libya, SETA Rapor, No.:3, Mayıs 2011, s.8.
- 133 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.282.
- 134 Cantürk CANER, Betül ŞENGÜL. Devrimler, Kaos ve İstikrar Arayışları İçinde Libya: Tarihsel ve Yapısal Bir Analiz, Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, Sayı:6, Haziran, 2018-2, s.52.
- 135 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.282-283.
- 136 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.283-286.
- 137 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.289.
- 138 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.290.
- 139 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.290-291.
- 140 Kuruluşundan Günümüze Hava Kuvvetleri, Cilt III., age., s.333-390.
- 141 Osman TURAN, Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2018, s.11
- , 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, 2.Baskı. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1987.
- ARTUÇ, İbrahim. Kıbrıs'ta Savaş ve Barış. İstanbul: Kastaş Yayınları, 1989.
- AYDIN, Baran. Hankâh. İstanbul: Destek Yayınları, 2016.
- AYDOĞDU, Ahmet. Kıbrıs Sorunu Çözüm Arayışları, Annan Planı ve Referandum Süreci. Ankara: BRC Basım ve Matbaacılık, 2005.
- Genelkurmay ATASE Başkanlığı. Cumhuriyetin 50'nci Yılı Dönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri. Ankara: Genelkurmay Yayınevi, 1980.
- BAYRAK, Rifat. «Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974).» Uçantürk Dergisi, Eylül 1998, Sayı 436, 1998: 34.
- BRZEZİNSKY, Zbigniew. Büyük Satranç Tahtası. İstanbul: İnkılap Kitabevi, 2020.
- CANER, Cantürk, ve Betül ŞENGÜL. «Devrimler, Kaos ve İstikrar Arayışları İçinde Libya: Tarihsel ve Yapısal Bir Analiz.» Cantürk CANER, Betül ŞENGÜL. Devrimler, Kaos ve İstikrar Arayışları Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, Sayı:6, Haziran, 2018: 45-70.
- CEBECİOĞLU, Güngör. İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silahlı Kuvvetleri. Ankara: Genelkurmay ATASE Yayınları, 1998.
- ÇEVİKEL, Nuri. Akdeniz'de Bir Osmanlı Adası (1570-1878). İstanbul: Numara Yayıncılık, 2006.
- DEMİRTAŞ, Birgül. «Kosova'nın Bağımsızlığı ve Türk Dış Politikası (1990-2008).» Uluslararası İlişkiler, Cilt 7, Sayı: 27, 2010: 58.
- DERİNGİL, Selim. Denge Oyunu (İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.
- DORA, Celâl. Celâl Dora, Kore Savaşı'nda Türkler (1950-1951). İstanbul: İsmail AKGÜN Matbaası, 1963.
- DORN, Walter. Air Power in UN Operations: Wings for Peace. England: Ashgate Publishing Limited, 2014.
- EVCİL, Cumhuriyet. Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikâyesi. Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları,, 1999.
- FIRAT, Melek. Kıbrıs Sorununun Gölgesinde Dostluk (1955-1960), Türk Dış Politikası. İstanbul : Siyasal Kitabevi, 2008.
- GAZİOĞLU, Ahmet C. İngiliz Yönetiminde Kıbrıs, Son İki Yıl (1958-1960), Enosis Çemberinden Kıbrıs Cumhuriyetine, Bugünlere Gelmek Kolay Olmadı. Ankara: Kıbrıs Yayın ve Araştırma Merkezi, 2000.
- Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı. Sebep ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı. Lefkoşa: Özdilek Matbaası, 1995.
- Genelkurmay Başkanlığı. Kore Harbi'nde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri (1950-1953). Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1975.
- GÖNLÜBOL, Mehmet, ve Hakan BİNGÜN. 1990-1995 Dönemi Türk Dış Politikası, Olaylarla Türk Dış Politikası, 9. Baskı. Ankara: Siyasal Kitabevi, 1996.
- GÜLTEN, Zeynep. Havaçılık Tarihinde Yeşilköy. İstanbul: Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, 2010.
- GÜREL, Şükrü Sina. Kıbrıs Tarihi II, 1878-1960, Kolonyalizm, Ulusçuluk ve Uluslararası Politika. İstanbul: Kaynak Yayınları, 1984.

#### KAYNAKLAR

- AKGÖNENÇ, Oya. «Bosna Krizinde Son Aşama: Dayton Antlaşması.» Silahlı Kuvvetler Dergisi, ATASE Yayınları, Sayı 348, Nisan 1996: 28-31.
- AKGÜN, Sibel. «Askerî Açısından Kıbrıs Barış Harekâtının Oluşumu, Gelişimi ve Sonuçları» KKTC Güvenlik Kuvvetleri Dergisi, Haziran 2006: 10-15.
- AKKURT, Aydın. Türk Mukavemet Teşkilatı, 1957-1958 Mücadelesi. İstanbul: Bayrak Matbaacılık, 1999.
- ARMAOĞLU, Fahir. 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1-2: 1914-1945) 16.Baskı. İstanbul: Alkım Yayınevi, 2007.

GÜRÜN, Kâmuran. Savaşın İlk Yılı ve Türkiye. Ankara: Genelkurmay ATASE Yayınları, 1998.

HALE, William. Türk Dış Politikası (1774-2000), (Çeviren: Pek DEMİR). İstanbul: Mozaik Yayınları, 2003.

Hava Harp Akademisi. Geçmişten Günümüze Hava Gücünün Kullanılması. İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 2009.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı. Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2020.

HOLBROOKE, Richard. Bir Savaşı Bitirmek. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999.

İSMAIL, Sabahattin. Kıbrıs'ta Yunan Sorunu (1821-2000). Lefkoşa: Akdeniz Haber Yayınları, 2000.

KAFESOĞLU, İbrahim. Türk Millî Kültürü. İstanbul: Ötügen Neşriyat, 2000.

KAPUCU, Davud. 1974 Kıbrıs Hava Harekâtı, Editör: Gıralp KARAKUŞ. Ankara: Gece Kitaplığı, 2020.

KARS KAYNAR, Ayşegül ve İhsan Seddar KAYNAR. ABD-Türkiye İlişkilerinin Gelişiminde Ödünç Verme ve Kiralama Antlaşması. IJOPEC Publication, 2018.

KAYMAKLI, Hulûsi. Havacılık Tarihinde Türkler IV. Ankara: Havacılık Tarihinde Türkler IV, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2005.

KOÇ, Süleyman. Dünden Bugüne Kıbrıs Sorunu ve Stratejik Yaklaşımlar. İstanbul: IQ Yayınları, 2005.

KURT, Emin. Kıbrıs Şehidi Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Barış Harekâtı. Ankara: Hava Basımevi, 2009.

KURT, Emin, ve Mesut GÜVENBAŞ. Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.

KÜÇÜK, Fazıl. Mücadelemizin Görkemli Günleri. KKTC: KKTC Dışişleri ve Savunma Bakanlığı, 2002.

LAPTALI, Hüseyin. Erenköy Sürüngen, Cilt II. İstanbul: Ufuk Matbaası, 2005.

MÜTERCİMLER, Erol. Satılık Ada Kıbrıs, Kıbrıs Barış Harekâtının Bilinmeyen Yönleri. İstanbul: Alfa Yayınları, 2007.

NECATİGİL, Zaim N. The Cyprus Question and the Turkish Position in International Law. Oxford: Oxford University Press, 1989.

NOGAYEVA, Ainur. Orta Asya'da ABD, Rusya ve Çin. Ankara: USAK Yayınları, 2011.

Havacılık Tarihi Ders Notları. «Hava Harp Tarihine Giriş.» İstanbul: Hava Harp Enstitüsü, 5 Şubat 2020.

OBERLING, Pierre. Kıbrıs Faciası. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990.

ORAL, Ahmet Şükrü, ve Oral SANDER. İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Dış Politikası, Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1983), Cilt I. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1987.

ORAN, Baskın. Türk Dış Politikası. İstanbul: İletişim Yayınları, 2001.

ÖZDİL, Ersin. Bosna-Hersek Krizinde Uluslararası Kuruluşlar

ve NATO. İzmir: Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1993.

ÖZDOĞAN, Musa, Namık Kemal İZMİTLİ, Mevlüt BAYRAK ve Süleyman DURUMEL. Sebep ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı. Kıbrıs: Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1995.

ÖZTÜRK, Osman Metin. Stratejik Açından Doğu Akdeniz ve Kıbrıs. Ankara: Altınküre Yayınları, 2003.

SAKINMAZ, Şenol Koray. Kıbrıs Tüneli. İstanbul: Akademi Kültür Yayıncılık, 2007.

SERTER, Vehbi Zeki. Kıbrıs'ta Rim-Yunan Saldırıları ve Soykırım. Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2008.

SETA. Batı ve Kaddafi Kapsamında Libya. Araştırma, İstanbul: SETA, 2011.

SİMAV, Akın. Turan Güneş'in Siyasal Kavga. İstanbul: Agora Kitabevi, 2009.

SÖNMEZOĞLU, Faruk. Kıbrıs Sorunu Işığında Amerika Birleşik Devletleri'nin Türkiye Politikası (1964-1980). İstanbul: Der Yayınları, 1995.

TALPA. «26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ'NDE ATA'MIZIN HUZURUNDAYDIK.» Kokpit'ten Bakış, yıl 7 sayı 33, Şubat-Mart-Nisan-Mayıs 2015: 16-18.

TOLGAY, Ahmet. Kanlı Noel Kıbrıs Türkü'nün Ateşle Sınvı. İstanbul: Karataş Yayınları, 1993.

TURAN, Osman. Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi. İstanbul: Ötügen Yayınları, 2018.

Türk Tarih Kurumu. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (1906-1938). Ankara: TTK Basımevi, 1997.

UÇAROL, Rifat. İkinci Dünya Savaşı, Misak-ı Millî ve Türkiye'nin Savaşa Girmemek İçin Direnişi. Ankara: Genelkurmay ATASE Yayınları, 1998.

—. Siyasi Tarih (1789-1994). İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995.

UÇAROL, Rifat. Siyasi Tarih. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2000.

UZGE, İlhan. Balkanlarla İlişkiler, Türk Dış Politikası (Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar) Cilt II: 1980-2001. İstanbul: İletişim Yayınları, 2003.

ÜLGER, İrfan Kaya. Yugoslavya Neden Parçalandı? Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2003.

WEISBAND, Edward. İkinci Dünya Savaşı'nda İnönü'nün Dış Politikası, (Çeviren: M.Ali KAYABAL). İstanbul: Milliyet Yayınları, 1974.

YAZICI, Tahsin. Kore Birinci Türk Tugay'ında Hatıralarım. İstanbul: Ülkü Basımevi, 1963.

YEĞİN, Abdullah. Afganistan Siyasetini Anlama Kılavuzu. İstanbul: SETA Yayınları, 2015.

YURDAKUL, Erdal. Kıbrıs Türkleri ve Atatürk İnkıplarının Uygulanması. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2002.

YÜCEL, Meliha, ve Emine YILMAZ. «Kore Savaşı (1950-1953) Türkiye ve Dünya Açısından Genel Bir Değerlendirme.» Askerî Tarih Bülteni, Sayı 39, Ağustos 1995: 140-141.