

Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri

Uçma duygusu insanlık tarihi kadar geçmişi olan günümüze doğru hemen bütün toplumların, kültürlerinde, efsanelerinde yer almıştır. 1000'li yıllardan itibaren bazı bilim insanları uçabilmek için teşebbüslerde bulunmuşlardır. Balon 18. yüzyılda, planör 19. yüzyılda önemli gelişmeler olmuş ve 20. yüzyıl ise uçak çağı olarak öne çıkmıştır.

Wright Kardeşler, 17 Aralık 1903 tarihinde, uçakla ilk uçuşu gerçekleştirmeleri havacılık alanında bütün dünyada gelişmelerin öncüsü olmuştur. Kısa sürede Avrupa'da ve Amerika'da havacılık sürekli gelişme gösterir. Avrupa'da kısa sürede onlarca uçak fabrikası kurulur. Uçağın orduda da kullanılabileceği fikri ortaya çıkar. İstanbul'da 1909 yılında yapılan balon ve uçak gösterileri sonrası kurulan 20 Aralık 1909 tarihli Askeri Komisyon, uçakların kısa süre sonra savaş alanında etkili olacağını ve geç kalınmadın tedbir alınmasını raporlar. Bu gelişmelerden çok kısa süre sonra patlak veren 1911 Türk-İtalyan Harbinde uçaklar ilk defa İtalyanlar tarafından, Osmanlı ordusuna karşı kullanılır. Türk-İtalyan Savaşı'nda Osmanlı Ordusu, uçaklardan yararlanmak için ciddi çalışmalar yapmasına rağmen uçak kullanma imkânı elde edemez. Bu savaşta ilk defa bir uçak Türkler tarafından yerden açılan ateşle düşürülür. İlk düşman pilotun esir ve uçağının geçirilmesi gerçekleştirilir. Osmanlı Devleti, Türk-İtalyan Harbi sonrası havacılık alanında yaşanan gelişmeleri yakından takip eder.

1911 yılında tayyarecilik eğitimi için iki subay Fransa'ya eğitime gönderilir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Osmanlı Ordusunda havacılık işlerinin bir elden yürütülmesi ve gelişmelerin takip edilebilmesi amacıyla, Kur. Yb. Süreyya (İLMEN) Beyi havacılık işlerini yürütmekle görevlendirir. Kur. Yb. Süreyya (İLMEN) Bey birtakım çalışmalar gerçekleştirir. Havacılığın bir kişi ile yürütülemeyeceği değerlendirildiğinden, bu alanındaki gelişmelerin takibi ve Osmanlı Ordusunun da gelişmelere uyum sağlayabilmesi için bir havacılık komisyonu oluşturulmasına karar verilir. Kur. Yb. Süreyya (İLMEN) Bey başkanlığında dört kişiden oluşan "Tayyare Komisyonu" adıyla Türk havacılık teşkilatı resmen göreve başlar. Bu komisyonun göreve başlama tarihi olan 1 Haziran 1911 Türk Hava Kuvvetlerinin resmi kuruluş günü olarak kutlanmaktadır. Osmanlı havacılığı dünyada kurulan ilk hava kuvvetlerinden biridir.

Balkan Savaşları'nda Türk havacıları, ilk kez bir savaşta muharip olarak görev alırlar. Savaş süresince gerçekleştirilen keşif uçuşları ile büyük yararlılıklar gösterilir. Dokuz uçak kaybı olursa da personel kaybı olmaz.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti Almanya'nın yanında savaşa girmesinden sonra Osmanlı Ordusu'nda birçok Alman personel görev yapar. Alman Pilot Binbaşı Serno, Birinci Dünya Savaşı süresince Osmanlı Hava Kuvvetlerinde yönetici olarak görevlendirilir. Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu uçaklar ve teçhizat kredi ile Almanya'dan alınır. 1918 yılına gelindiğinde Osmanlı Ordusu'nda 17 tayyare bölüğü, 3 Deniz Hava Bölüğü ve 3 Balon Bölüğü yanında hava müfrezeleri ile 25 civarında muharip hava birliği bulunmaktadır. Birinci Dünya Savaşı süresince ordu envanterine yaklaşık 450-500 civarında uçak girer ve meteoroloji teşkilatı, Hava Savunma birlikleri, Lojistik merkezler kurulur. Bütün dünyada 204.000 civarında uçak üretildiği dikkate alındığında Osmanlı hava gücünün uçak sayısının, Cephe sayısına göre ihtiyaçlarının çok daha fazla olduğu görülmektedir. Mondros Ateşkes Antlaşması sonrası Osmanlı havacılık teşkilatında küçülmeye gidilerek yeniden yapılandırılır. İtilaf Devletleri'nin İstanbul'u işgali sonrasında ise 25 Haziran 1920 tarihi itibarıyla lağv edilir.

İstiklâl Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri

Büyük Millet Meclisi tarafından 1920 yılında teşkilatı kurulan ilk birimlerden birisi Hava Kuvvetleri olur. Bir kısım Türk

havacıları İstanbul'dan gizlice İstiklâl Savaşı'na katılır. Milli Savunma Bakanlığının 13 Haziran 1920 tarihi emri ile Hava Kuvvetleri Şubesi ve iki uçak istasyonu kurulur. Bu istasyonlardan birisi Eskişehir'de diğeri Erzincan'da konuşlandırılır. Ermenilerle 02 Aralık 1920 tarihinde yapılan Gümrü Antlaşması sonrası Doğu Cephesi'nde bulunan kuvvetlerin silah ve teçhizatının büyük kısmı Batı Cephesine kaydırılması kapsamında burada bulunan hava gücü de batıya kaydırılır.

Batı Cephesinde ilk uçak müfrezesi Temmuz 1920 tarihinde Uşak'ta göreve başlar. Bölük Komutanı Yzb. Fazıl'ın isteği ile uçakların her iki yanına pençelerinde bomba taşıyan kartal resmi çizildiği için, "**Kartal Müfrezesi**" adıyla da anılır. Batı Cephesi'ne bağlı olarak görev yapacak olan 1'inci Uçak Bölüğü, Ağustos 1920 tarihinde Eskişehir'de faaliyete geçer. Kartal Müfrezesi de 2'nci Uçak Bölüğü olarak isimlendirilir. İstiklâl Savaşı yıllarında Hava Kuvvetleri, bütün muharebelere katılarak büyük yararlılıklar gösterir. Yakıt ve malzeme sıkıntısı en büyük sorun olmasına rağmen Osmanlı hava teşkilatından kalan uçaklara ilaveten İtalya, Fransa ve Almanya'dan uçak tedariki yapılır. Bu tedarikin bir kısmı hükümetin bütçesi ile bir kısmı da Erzurumlu Nafiz Bey ve 174'üncü Alay Personelinin maaşlarından yaptırdıkları kesinti ile alınan uçakta olduğu gibi bağışlarla gerçekleşir. Ayrıca Yunanlılardan ganimet olarak ele geçirilen uçaklar ve zorunlu iniş yapması sonrası ele geçirilen uçaklar kullanılır. İstiklâl Savaşı'nda Yunanlıların hava gücü baskı altında tutulur, düşman uçakları Türk cephesine yaklaştırılmaz. Türk Hava Kuvvetleri uçakları ise Yunan ordusunun durumunu sürekli tespit eder, Türk Cephesinin havadan keşfine izin vermezler. Türk Hava unsurları, Türk Karargâhının doğru ve zamanında karar vermesine büyük katkı sağlayarak Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında önemli fayda sağlar.

Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin devrimlerle yeniden yapılandırılması kapsamında Türk Ordusu'nda da önemli düzenlemeler yapılır. Ancak hava birlikleri bağımsız bir teşkilat haline getirilmez. Hava birlikleri hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, ikmal ve bakım yönüyle Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı kalır. 1923 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliğine, Kur. Alb. Muzaffer ERGÜDER atanır. Hava Kuvvetleri teşkilatı, muharip birlikler, ikmal tesisleri ve Hava Uçuş Okulu'ndan oluşur. 01 Kasım 1924 tarihinde Mustafa Kemal Paşa, T.B.M.M.'nin açılış konuşmasında yurt savunmasından söz ederken, "*Askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine Yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim*" diyerek, Hava Kuvvetlerinin önemini vurgular. 1924 yılında muharip ve bakım birliklerin sayısı arttırılır.

1925 yılında Yunanistan ile İtalya arasında yaşanan siyasi gerginlik nedeniyle, İzmir'de bulunan hava birliklerinden bir kısmı iç bölgelere alınır. Bu kapsamda Hava Kuvvetleri Karargahı, Eskişehir'e intikal ettirilir. Takiben 2. ve 6'ncı bölüklerden oluşan Eskişehir Hava İstasyonu kurulur. 1925 yılında, uçak bölük sayısı 10'a ulaşır. İzmir/Gazimemir'de bulunan Hava Uçuş Okulu iki bölüğe çıkarılır. Uçuş eğitiminde; C-27, C-59, Spad Av uçağı, Breguet-14 Keşif/Bombardıman uçağı ve Junkers A-20 Av uçakları kullanılır. 1925 yılında hava birlikleri İzmir ve Eskişehir'de toplanır. İzmir'de; Uçuş Grup K.lığı ve 2 ve 3'üncü bölüklerden oluşan Uçuş Okul K.lığı ile Deniz Uçak Bölüğü konuşludur. Eskişehir'de; 4 ve 5'inci bölüklerden oluşan Uçak İstasyon K.lığı ve 6, 7, 9 ve 10'uncu bölüklerden oluşan Uçuş Grup K.lığı bulunur. Bu yıl ilk defa meteoroloji ve uçak bakım kursları açılır. İlk hava kurmay subay adayları olan Yzb. Emin Nihat SÖZERİ ve Hüseyin Hüsnü İSTANKÖY Yıldız'daki Harp Akademisi'nde eğitime başlar.



Türk havacılığını geliştirmek ve ülke savunmasında dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak için, Türk yapımı uçakların üretimine büyük önem verilir. Türk Hava Kurumu vasıtasıyla, havacılığın Türk gençliğine sevdirmesi, pilot yetiştirilmesi uçakların bakımı için, okulların açılması, uçak imalatı, hava spor kulüpleri kurulması gibi geleceğe yönelik çalışmalar başlatılır. Bu maksatla, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kurulur. Türk Tayyare Cemiyeti ile havacılık Türk Milleti'ne mal edilir. Türkiye'nin tam bağımsızlığı için gerekli olan havacılık eğitiminin ve teçhizatın milli imkânlarla sağlanması hedeflenir.

1926 yılında ilk defa atış ve bombardıman eğitimine başlanır. Atış ve bombardımancı olarak astsubay ve sivil personel yetiştirilir. Birliklerde yetişmiş makinist ihtiyacını karşılamak için Fransız Hanriot Firması ile Türk Hava Kurumu'nun da dahil olduğu bir anlaşma yapılır. Fransızlar okulun İstanbul'da açılmasını şart koşarlar. Lozan Antlaşması'na göre boğazların 15 km. civarında askeri tesis kurulmasının yasak olması nedeniyle Makinist Okulu'nun sivil olması ve Türk Hava Kurumu'na bağlı olarak faaliyetini sürdürmesine karar verilir. Bu okul 1928 yılında masrafları Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmak üzere Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanır.

1926 yılında Türk Hava Kuvvetleri için önemli bir gelişme de Alman Junkers Firması ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin ortaklığı ile Kayseri'de kurulan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) olur. Fabrika'nın açılışı 06 Ekim 1926 tarihinde yapılır. Aynı projenin devamı olarak Eskişehir'de bir tamirhane ve bazı tesisler açılır. TOMTAŞ'da 1939 yılına kadar muhtelif tipte 130 civarında uçak üretimi yapılır.

1927 yılında Hava Kuvvetleri'nin "Kuvây-ı Havâîye Müfettişliği" olan ismi, "Hava Kuvvetleri Müfettişliği" olarak değiştirilir. Bu yıl Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur.Alb. Muzaffer ERGÜDER başkanlığında bir heyetin, havacılık alanında meydana gelen gelişmeleri incelemek üzere Avrupa'ya gitmesi emredilir. Gezi sonunda yeni bir kafilenin daha pilotaj eğitimi için Fransa'ya gönderilmesine karar verilir. Fransa'nın havacılıkta en ileri ülke konumunu kaybettiği gözlemlendiğinden bir kısım Türk pilotunun da ilaveten İngiltere'de eğitim görmesine karar verilir. İzmir'de bulunan Uçuş Okulu, Hava Kuvvetleri Karargahı'nın bulunduğu Eskişehir'e taşınır.

1928 yılında Hava Kuvvetleri K.lığı'nın teşkilat yapısında değişiklik yapılır. Eskişehir'de bulunan "Hava Kuvvetleri Müfettişliği" lağv edilerek Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı "Hava Müsteşarlığı" kurulur. Müsteşarlık merkezi Ankara'ya taşınır. Bu yıl içinde, Yeşilköy'de faaliyetini sürdüren Sivil Makinist Okulu askeri okul haline getirilir. Mezunlar sivil personel yerine astsubay olarak mezun edilir. Hava Kuvvetleri K.lığı'nın 1928 yılı bütçesi 4.526.991 Türk Lirasına, toplam personel sayısı 407 kişiye ulaşır.

Türk Hava Kuvvetleri'nin 1929 yılında modernize edilmesine ihtiyaç duyulur. Hava tababetindeki gelişmeler üzerine

Ankara’da bir hava labarotuarı açılır. Hava hekimliği için Dr. Yusuf Balkan Fransa’ya ihtisas eğitime gönderilir. Bu yıl Eskişehir’de bulunan Hava Uçuş Okulu Müdürlüğü lağv edilerek 3 bölükten oluşan Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı kurulur. 1930 yılında İtalyan havacılığı da dünyada sayılı hava güçlerinden birisi durumuna gelir. İtalya’nın Türk pilotlarına eğitim verme teklifi üzerine gelişmekte olan İtalyan havacılığının da denenmesine karar verilir ve bir kısım hava personeli İtalya’ya eğitime gönderilir. Türk Hava Kuvvetleri’nin tabur teşkiline geçmesinden 1932 yılında kadar geçen sürede; komutanların rütbelerinin yükselmesi, alınan yeni uçaklarla uçak miktarlarında artış olması, yetiştirilen personel ve insan gücünün sayısal olarak artması nedeni ile Tayyare Alaylarının teşkiline karar verilir. Bu yıl Atatürk’ün emri ile 1’inci Hava Alay Komutanı Celal YAKAL komutasında 3’lü kol, havacılığı Türk Milleti’ne sevdirmek için bir Türkiye turu gerçekleştirilir. 5.350 km. mesafelik Türkiye turu başarı ile tamamlanır. Atatürk, İzmir’de bulunan hava birlik ve kurumlarını İran Şahı ile birlikte denetler.

1933 yılından itibaren, Türk Hava Kuvvetleri personelinin üniforması değişir. Grimavi renkli yakası açık takım elbise içinde, lacivert gömlek, siyah kravat kullanılmaya başlanır. Amerika’dan Fleet-II tipi eğitim uçakları alınır ve bu uçakların akrobasi yeteneği olduğundan, üretici firma Eskişehir’de akrobasi kursu açar.

Cumhuriyet’in 10. yıl kutlamalarında bütün uçucu birlikler Ankara’daki geçit törenine katılır. Bu gösterilere komşu ve dost ülkelerden hava filoları da katılır. Hava alay komutanlıkları yardımcılıkları ihdas edilir. Bu yıl hava subaylarının da **“Yüksek Komuta Kursu”**na katılması sağlanır. Kursu, kurmay olmamasına rağmen İstiklâl Savaşı’ndaki yararlılığından dolayı süvari sınıfı kökenli Albay Zeki DOĞAN da dahil edilir. Cumhuriyet’in 10’uncu yıl kutlamalarına bir uçuş ekibi ile katılan Sovyetler Birliğinin bu ziyaretini iade amacıyla, 1934 yılında Celal YAKAL komutasında 5 uçaktan oluşan bir uçuş kolu Sovyetler Birliğine gönderilir. Yine 10’uncu yıl münasebetiyle Ankara’da gösteride bulunan Yunan Hava Kuvvetlerine iade maksadıyla Kur. Yb. Şefik ÇAKMAK komutasında 5 Letov S-16 uçağından oluşturulan bir uçuş kolu Yunanistan’a bir ziyaret gerçekleştirir. 1934 yılında düşen bir uçaktan paraşüt kullanılarak ilk defa kurtulma olayı yaşanır. 1934 yılında bütün pilotlar vatanın bağımsızlığı için son çare olarak intihar pilotluğu yapacaklarını yazılı olarak Atatürk’e bildirirler. 1934 yılında Curtiss Fledling eğitim uçağının lisansı alınarak 10 adedi Kayseri’de üretilir ve Atatürk’ün emriyle 1401 numaralı ilk uçak İran’a hediye edilir. Ayrıca dönemin iyi av uçaklarından Curtiss Hawk’ın lisansı alınır. 15 adet Curtiss Hawk uçağı hazır temin edilirken, 15 adedi Kayseri’de üretilir. Yine en iyi av uçaklarından olan Polonya yapısı P-24 av uçağı lisansı altında üretimine başlanır. Bu uçaklardan 40 adedi hazır alınır. Farklı seride 27 adedi Kayseri’de imal edilir. Hava hekimliği için bir grup doktor, Fransa’ya eğitime gönderilir ve 1935 yılında dönüşlerini takiben Eskişehir’de Hava Sıhhi Muayene Merkezi açılır.



Hava Makinist Okulu'nda Fransız öğretmenler yerine Türk öğretmenler tarafından eğitim verilmeye başlanır. 03 Mayıs 1935 tarihinde gençliğe uçuş sevgisini aşılacak için Türkkuşu kurulur ve açılış konuşması bizzat Atatürk tarafından yapılır. Özel sektörden Nuri Demirağ'ın, Beşiktaş'ta açmış olduğu özel uçak fabrikası dönemin önemli bir gelişmesi olur. Bnb. Fazıl Bey'in şehadet tarihi olan 27 Ocak gününde düzenlenen hava şehitlerini anma günü, kış şartlarının olumsuz etkisi nedeniyle 1935 yılında THK'nın 6. kurultayında alınan kararla 15 Mayıs'a alınır. Bu yıl Genelkurmay Başkanlığı tarafından; envanterinde Breguet XIX bulunan uçağı bulunan birlikler arasında seyahat (3.500 km.), atış, seyrüsefer ve bombardıman görevlerini kapsayan bir yarışma düzenlenir ve Eskişehir'de bulunan hava bölüğü birinci olur.

Atatürk 09 Haziran 1936 tarihinde Eskişehir'e gelir ve hava birliklerini ziyaret eder. Burada yaptığı konuşmada havacılığın daha da güçlenmesini, kara kuvvetlerine yapılan desteğin keşif ile sınırlı kalmaması gerektiğini belirtir. Türk havacılığının yakalamış olduğu yenilmez güçten duyduğu memnuniyeti ifade eder. 1936'da Eskişehir Makinist Okulu, Hava Okullar Komutanlığına bağlanır. Bu yıl bir hava subayı Yzb. Tekin ARIBURUN ilk hava ataşesi olarak yurt dışına atanır.



1936 yılında İtalyan lideri Mussolini zaman zaman açık ve kapalı olarak Batı Anadolu üzerinde gözü olduğunu dile getirir. Mussolini'nin iddialarına karşı Atatürk şiddetle cevap verir. Atatürk, bu gelişmeler üzerine Türkiye'den kalkıp av uçaklarına karşı kendini koruyabilecek, Roma'yı vurduktan sonra tekrar Türkiye'ye dönebilecek bir bombardıman uçağın alınmasını ister. Atatürk bu isteğinin gerçekleşmesi için Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi ÇAKMAK'a direktif verir. Plt.Yzb. Enver AKOĞLU bu maksatla görevlendirilir. Bu dönemde dünyada en güçlü ve hızlı bombardıman uçağı olan ve düşük hızı nedeniyle tercih edilmeyen Martin-139 uçağının alınmasına karar verilir. Bu uçağın tedariki o dönemde dünya çapında yankı bulur.

İspanya iç savaşında önemli başarılar sağlayan, Heinkel He-111 uçakları 1937 yılında Hava Kuvvetleri envanterine girer. Bu yıl dönemin en gelişmiş hafif bombardıman uçağı olan Bristol Blenheimler İngiltere'den alınır. 1937 yılında Hava Kuvvetlerinin alay sayısı dörde çıkarılır. Kara ve Deniz Harp Akademilerinin yanında Hava Harp Akademisi Yıldız'da açılır. Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen askeri pilot olarak yetiştirilir ve dünyanın ilk kadın askeri pilotu olur.

Türkiye, havacılıkta meydana gelen gelişmeler paralelinde son yıllarda önemini kaybetmeye başlayan Fransız havacılığının uçakları yerine İngiliz ve Amerikan menşeli uçaklar alınmaya başlanır. 1938 yılında tekamül eğitimi ve av

maksatlı Amerikan Curtiss Falcon uçakları satın alınır. İran'da hanedan ailesinin bir düğün merasimine katılmak üzere 7 uçak İran'a gönderilir. Yılın diğer önemli bir olayı; Sabiha GÖKÇEN'in Balkan Turu'dur. Altı gün süren ve Vultee tipi uçakla yapılan gezide; Atina, Selanik, Sofya, Belgrat ve Bükreş ziyaret edilir. Bu yıl Mareşal Fevzi ÇAKMAK, İzmir 3'üncü. Alayı ziyaret eder. Hava Kuvvetleri uçakları, Atatürk'ün cenaze merasimine katılır.

Cumhuriyet'in ilanında çok sınırlı uçak ve personel gücüne sahip olan Türk Hava Kuvvetleri, Atatürk döneminde envantere giren yaklaşık 500 civarında uçak ile bölgesel bir güç olur. Atatürk'ün, *"Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider."* ve *"İstikbal göklerde dir."* direktifleri Türk istiklâl ve bağımsızlığının bekası için önemli bir ikaz olarak görülür. Atatürk Döneminde güçlü bir hava kuvvetleri oluşturmanın yanında milli imkanlarla uçak üretilmesine de önem verilerek çalışmalar yapılır. Atatürk'ün bu konuda söylediği; *"Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder"*. direktifi bu günde geçerliliğini korumaktadır.

Osman YALÇIN

KAYNAKÇA:

Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, Gnkur. Bsm., Ankara, 1983.

İlmen, Süreyya, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947.

Kansu, Yavuz - ŞENSÖZ, Sermet - ÖZTUNA, Yılmaz, Havacılık Tarihinde Türkler, Hav. Kuvvetleri Basımevi, Ankara,1971.

Kaymaklı, Hulusi, Havacılık Tarihinde Türkler II, Kültür Ofset Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), Ankara, 1997.

Kural, Fethi, Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913, Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 1974.

Kurter, Ajun, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C. II 1914-1916, 2. Baskı, Hv. K. K.lığı Basımevi, 2006, Ankara.

Özdemir, Yaşar, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv. Bsm., Ankara, 1981.

Yalçın, Osman, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2013.

Yalçın, Osman, Türk Hava Gücü, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,2. Baskı, İstanbul, 2021.

Yalçın, Osman, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı, Bilig Dergisi, Sayı:96, 2021.

Yalçın, Osman, "Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda iki Önemli Gelişme: "Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu", Turkish Studies - Turkic Volume 6/2 Spring 2011, Turkey.

Yeşilköy Hava Müze Komutanlığı (Fotoğraflar).

23/11/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-donemi-turk-hava-kuvvetleri/?pdf=5533> adresinden erişilmiştir