

Türkiye'nin Komşuları ve Hava Güçleri-I

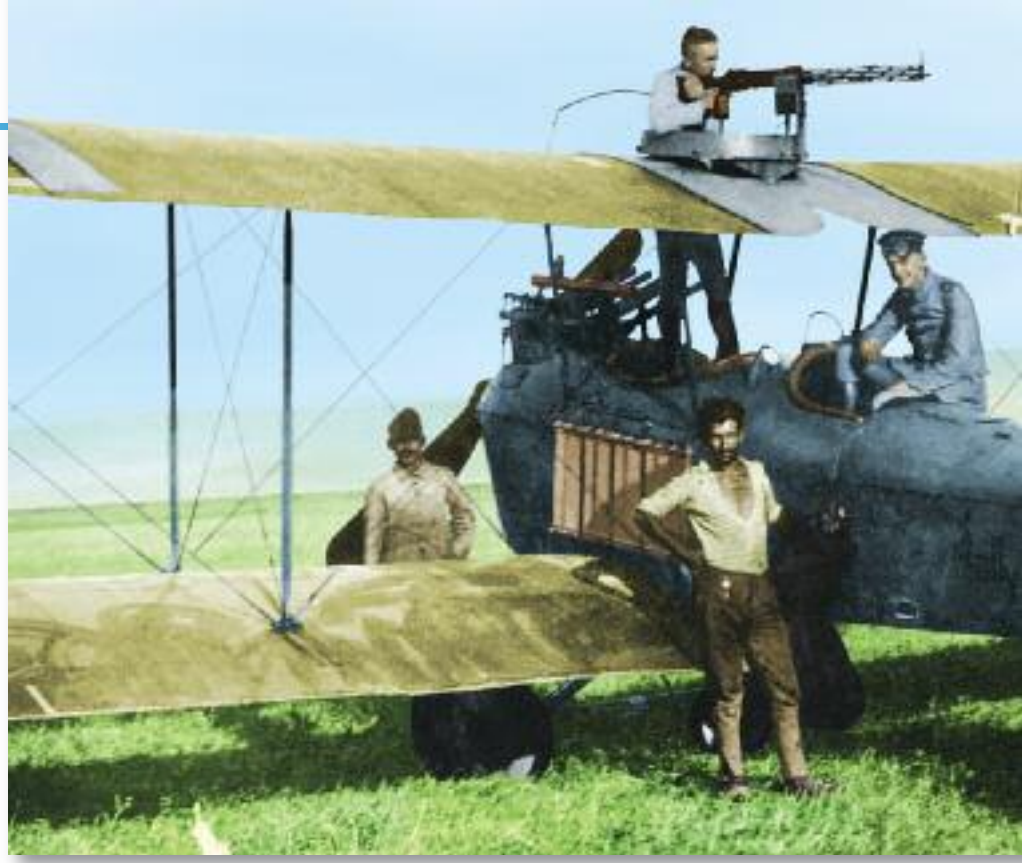
Savaş uçaklarının kitlesel anlamda muharebe sahasında ilk defa boy göstermeye başladığı Birinci Dünya Savaşı'nın ardından, o dönemin gözlemcilerine, gün gelip savaş uçaklarının muharebe meydanlarının hâkimi olacakları söylenecekti, muhtemelen hiçbiri buna inanmazdı. Zaten dönemin ilk tepkileri de bu tezi doğrular nitelikte olmuş, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arasındaki yıllarda bu 'ilginç oyuncakların' askeri açıdan stratejik değer taşıdığını vurgulayan çevreler, kısmen şiddetli tepki ve itirazlara maruz kalmışlardı.

FAKAT tarih, hava kuvvetlerinin geleceğin klasik savaşlarında ve caydırıcılıkta kilit rol oynayacağı öngörüsünü kısa sürede haklı çıkaracak; çok geçmeden İkinci Dünya Savaşı'nda da görüleceği gibi, 'son darbe süngünün ucudur' denklemine rağmen göklerdeki savaş kazanılmadan yerdeki savaşın da kazanılamayacağı ve nihai zafere ulaşamayacağı anlaşılacaktı.

Uçakların ortaya çıkmasıyla birlikte bu uçan makinelerin askeri maksatlarla kullanılabilmesi fikri de doğmuştu. 1909 yılında ABD Savaş Bakanlığı'nın emriyle uçakların ilk kez ordu bünyesinde hizmete girmesi kararlaştırıldı ve böylece Orville & Wilbur WRIGHT Kardeşlerin 17 Aralık 1903 tarihinde gerçekleştirdikleri ilk pilot kontrollü motorlu uçuculuğu başlatmalarından sadece altı sene sonra, uçakların sistematik olarak askeri maksatlı kullanılma fikri de start almış oldu. Böylelikle ABD ordusu, bünyesinde askeri uçak bulunduran ilk dünya kuvveti olma unvanını da elde etti.

Havacılık alanındaki gelişmeler okyanusun diğer tarafında da yakından takip ediliyordu. Avrupa'da uçaklardan askeri alanda yararlanmayı planlayan ilk ülke Fransa oldu. ABD ile aynı yıl askeri maksatlı kullanım için uçak sipariş eden Fransızları sırasıyla Almanya, İngiltere ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu takip etti.

1632'de Hezarfen Ahmet Çelebi gibi fertleri ile havacılığa merakını kanıtlayan Osmanlı İmparatorluğu ise tüm bu gelişmeleri ilgiyle izli-



yor, batı ordularına paralel olarak kendi bünyesinde de bir havacılık teşkilatı kurmak için tam 101 yıl önce 1909 yılında düğmeye basıyordu. Zaten bu amaç doğrultusunda 1910 yılı sonlarında, ilk Türk havacı subayları Avrupa'ya eğitim ve staj maksatlı yollanmak istenmişse de, ekonomik imkânsızlıklardan dolayı bu subaylar Fransa'daki Bleriot Fabrikası'nın uçuş okuluna ancak Temmuz 1911'de gönderilebilmişti. Fakat bu subayların çoğu 1912'de Balkan Savaşlarının patlak vermesiyle eğitimlerini tamamlamadan geri dönmek zorunda kalmışlardı. Türk tarihinde 1 No'lu uçuş brövesini alan ilk pilotumuz, 21 Şubat 1912 tarihinde Fransa'daki Bleriot Uçuş Okulu'ndan başarıyla mezun olan Süvari Yzb. Fesâ Bey'dir [**Fesâ EVRENSEV**]. Aynı uçuş eğitimi kapsamında brövesini alan ikinci subayımız ise Tğm. Yusuf Kenan Bey'dir. Türk semalarında gerçekleştirilen kendi uçağımızla ilk uçuş, 27 Nisan 1912 tarihinde Yeşilköy'ün o zamanki adıyla San Stefano semalarında Fransız pilot Gordon Bell tarafından gerçekleştirildi.

Osmanlı İmparatorluğu için gerek eğitim, gerekse uçak tedariki açısından Fransa ile başlayan bu erken süreç, ilerleyen yıllarda Almanya üzerinden devam etti. Özellikle Birinci Dünya Savaşı yıllarında Almanya ile havacılık alanında yakın ilişkiler kuruldu. Sadece İstanbul, İzmir ve Çanakkale'de, Türk Hava Kuvvetleri'ne ait 66 adet Alman uçağı kısmen Türk pilotları tarafından da kullanıldı.

O yıllarda uçakların ordu bünyesindeki temel görevleri havadan keşif ve haber ulaştırıyordu. Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinde, askeri uçakların gövdelerine monteli silah donanımları henüz yoktu ve pilotlar sadece öz savunma veya düşman topraklarında mecburi inişlere karşı yanlarında tabanca, tüfek veya karabina gibi bireysel silahlar taşıyordu; fakat bu silahlar uçuş sırasında düşman uçaklarına karşı herhangi bir etkinlik gösteremiyordu.

Savaş Tarihinde Havagücü

Trablusgarp Savaşı

[29 Eylül 1911 – 18 Ekim '12]

Uçaklar havadan karaya muharebe aracı olarak, dolayısıyla bombardıman amaçlı tarihte ilk kez 1911 yılında Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlıya karşı kullanıldı. İtalyanlar, savaşın başlarında savaş uçaklarını keşif görevli veya topçu atışlarının havadan tanzimi maksatlarında kullanmışsa da ilerleyen haftalarda dünya havacılık



makla suçlayıp protesto etmiş olsa da, havadan yapılan bu ilk bombardıman denemesinin tahrip gücü karşısında 99 sene önce dönemin Osmanlı basını şöyle yazacaktı: *“Bu harp göstermiştir ki, tayyare yoketmek amaçlı korkunç bir savaş aracıdır. Bu yeni silah, bilinen askeri strateji ve taktikler açısından devrim niteliğindedir.”*

Trablusgarp Savaşı sürerken 15 Ocak 1912'den itibaren İtalyanlar, bu sefer de siyasi ve psikolojik sonuçlar elde etmek için Osmanlı hatlarının gerisindeki Arapların üzerine propaganda içerikli bildirimler atmaya başladı. Tarihte uçak ile atılan ilk psikolojik harp maksatlı yazılı bildirimini içeriğiyle şöyleydi:

“Trabluslu Araplar! Bizimle gelmek için daha ne bekliyorsunuz? Kendi camilerinizde ibadet etmek arzusunu duymuyor musunuz? Ailelerinizle sakin yaşamak istemiyor musunuz? Bizim de kitabımız var, biz de namuslu ve dindarız. İtalya babamızdır. Çünkü memleketimiz, aneniz Trablus'la evlenmiştir.”

Birinci Dünya Savaşı

[28 Temmuz 1914 – 11 Kasım '18]

Dünyaya pek çok açıdan yıkım getiren Birinci Dünya Savaşı askeri havacılık için hızlı bir gelişimin habercisi oldu. Dört yıl süren bu savaş sırasında uçaklara başta makineli tüfekler olmak üzere çeşitli silahlar monte edildi. Önceleri sadece keşif amaçlı kullanılan uçaklar bu savaşta gerek hava muharebesi ve hava bombardımanı, gerekse de yeni yeni başka görevlerde sistematik olarak kullanıldı. Aslında dönemin uçakları ile değil savaşmak, uçmanın kendisi bile tehlikeliydi. Basit ve hassas yapıları uçaklara genelde paraşütle atlama imkânı olmaksızın binen pilotlar, herhangi bir teknolojinin sağladığı konfordan yararlanmaksızın tamamıyla kendi yeteneklerine dayalı olarak, açık kokpitlerde uçmaktaydılar. *‘Kızıl Baron’* lakaplı Manfred

von RICHTHOFEN ve Rene Paul FONCK gibi pek çok *‘şövalye’* yaptıkları hava çarpışmalarıyla bu savaşta ünlendi.

Her ne kadar binlerce savaş uçağı bu dört yıllık kısa zaman diliminde cereyan eden Birinci Dünya Savaşı'ndaki ilk önemli evrimlerini geçirmiş olsalar da, uçaklar stratejik rol oynayan silahlar arasında henüz yer alamadılar. 17 milyonun üzerinde insanın hayatını yitirdiği bu ilk Cihan Harbinde savaş uçakları doğrudan muharebe amaçlı ya da dolaylı olarak nakliye, ulaştırma gibi kullanıldılar ve stratejik anlamda rol oynamadılar. Bu savaşta kara kuvvetlerinin topçu birlikleri ile donanmanın başlıca vurucu gücünü oluşturan savaş gemileri, muharebe sahasında kilit rol oynadılar. Uçakların, bir savaşın kaderini belirleyici stratejik etken olmaları için daha henüz erkendi.

İkinci Dünya Savaşı

[1 Eylül 1939 – 15 Ağustos '45]

Birinci Dünya Savaşı'ndaki askeri havacılık vaziyeti, dünya tarihinin gördüğü en kanlı harp olan İkinci Dünya Savaşı'nda tamamen değişti: İkinci Dünya Savaşı sırasında savaş uçaklarından hem taktik, hem de stratejik boyutta geniş çapta yararlanıldı. Gerek bombardıman veya av maksatlı muharip uçaklar, gerekse nakliye ve keşif amaçlı üretilen toplamda bir milyona yakın savaş uçağı bu savaşta ve askeri sonucuna damgasını vurdu.

İkinci Dünya Savaşı, 1 Eylül 1939 tarihinde Almanların Polonya'da Wielun kasabasına düzenlediği bir hava saldırısı ile fiilen başladı. Alman ordusuna bağlı 1.6 milyonun üzerindeki askerin, 3.600 tank ve panzerin, 10.000 top ve obüsün sadece bu cephedeki Polonya sınırını geçmesinden ve savaşın resmen ilan edilmesinden dakikalar önce, saat 04.45 sularında gerçekleşen bu kanlı saldırıya Alman Hava Kuvvetleri'nin 29 adet JU-87 B Stuka tipi pike



Havacılık tarihinde ilk defa 1911 yılında Trablusgarp Savaşı sırasında Osmanlı mevzilerini bombalama amaçlı kullanılan Etrich Taube [Güvercin] ismini yazdırmıştır [Fotoğraf: Federal Arşiv [Koblenz/Almanya] # 146-1972-003-64].

Türkün yaratıcı zekası. Silahla donatılmış uçakların Çanakkale cephesine ulaşmasından önce İnci Tayyare Bölüğünün makinistleri silahlı Rumpler B1 uçağının üst kanadında gerekli tadilat ve modifikasyonu yaparak döner taret üzerinde her açıya ateş edebilen bir Parabellum makineli tüfek monte ettiler. Elde mevcut kaynakları en iyi şekilde değerlendirmek konusundaki bu olağanüstü yaklaşım Türklerin vatanları için savaşırken iclerinde taşıdıkları ateşe en güzel örnektir [Fotoğraf: S&H Arşivi].

tarihinde bir ilk yaşanacaktı.

1 Kasım 1911 tarihinde toplam 11 mürettebatlı dokuz uçaklı bir filodaki görevi gereği, Avusturya-Macaristan yapımı ETRICH TAUBE [Etrich II Taube] tipi keşif uçağıyla Trablusgarp'tan havalanan İtalyan Teğmen Giulio GAVOTTI, küre biçimindeki yaklaşık ikişer kiloluk üç adet 'Cipelli' mühimmatını önce Ain Zara'daki ve yine bir adet 'Cipelli' bombasını da Tagiura Vahasındaki Osmanlı askeri mevzilerine, bombalarının fünyesini vida gibi içeriye çevirerek yaklaşık 185 metre irtifadan uçağının sol cephesinden aşağıya bıraktı.

Fiziki olmasa bile psikolojik sonucu son derece başarılı olan bu saldırı, dünyanın ilk 'hava bombardımanı' olarak tarihe geçti. Akabinde yaşanan muharebeler esnasında ise uçaksavar ateşi ile ilk defa uçak düşürme başansı ise Osmanlı ordusuna ait olacaktı. Nitekim tüfeği de, topu da yerden ateşleyerek uçaklara karşı tarihte ilk defa kullanan Türkler olmuş ve yerden açılan ateşle ilk defa bir uçağa hasar veren, bir başka tarihte uçağın pilotunu yaralayan da Türkler olmuştur. Nihayet İtalyan Astğm. Manzini de 25 Ağustos 1912 tarihinde Türk ateşiyle isabet olmuş ve havacılık tarihinde uçağı ile Akdenize çakılarak ölen ilk hava harp kurbanı olarak tarihe geçmiştir.

Osmanlı Devleti bu olay sonrasında İtalya'yı, Cenevre Konvansiyonu'na aykırı davran-



Almanya'da üretildikten sonra 1916 yılında Türk Hava Gücüne katılan 66 adet çift kişilik Mercedes D.III motorlu Albatros C III uçaklarından beşi, Çanakkale'deki hava birliğinde bir arada görülüyor [Fotoğraf: S&H Arşivi]

bombardıman uçağı iştirak etti. Bir bakıma test maksatlı düzenlenen ve hedef kasabanın tamamına yakınının yerle bir olmasıyla neticelenen bu saldırı sonucunda bir filo Stuka sortisinde yaklaşık 1.200 Polonyalı sivil hayatını kaybetti.

İkinci Dünya Savaşı'nın fiilen kapanışı da yine test amaçlı olarak insanların kobay olarak kullanıldığı, başka bir hava saldırısıyla gerçekleştirilecekti. 9 Ağustos 1945 tarihinde saat 11.02'de ABD Hava Kuvvetlerine ait B-29 Superfortress [Türkçede 'uçankale' olarak bilinen bu uçakların isimleri günümüzde askeri terimlere hakim olmayan basınımızca hemen bütün büyük çaplı uçar platform için sorumsuzca kullanılmaktadır] tipi bir ağır bombardıman uçağından, Japonya'nın Nagasaki kentine atılan 'Fat Boy' lakaplı Mark III tipi atom bombası [Plütonyum 239] sadece birkaç saniye içinde 74.000'e yakın sivilin hayatına mal olacaktı. Bir hava bombardımanı ile açılan savaş perdesi böylelikle başka bir hava bombardımanı ile kapanacaktı.

O perdeyi kapatan oyuncunun da yine bir hava saldırısının [Japon Donanması'nın 7 Aralık 1941 tarihli Pearl Harbour'a hava taarruzu] ardından savaşa dâhil olması manidar olmasa gerek.

40 milyonu sivil ve 15 milyonu asker olmak üzere yaklaşık 55 milyon insanın hayatına mal olan bu en kanlı dünya savaşının kaderini belirleyen muharip askeri unsurların başında, karada tanklar yanında havadan da uçaklar gelmekteydi. Uçakların harp sürecindeki etkinliğinin sadece sembolik kısmını ifade eden yukarıdaki çarpıcı örnekler bir yana, altı yıllık bu savaş boyunca sadece beş ülkenin ürettiği savaş uçağı miktarı dile kolay 1 milyona yakındır.

Nitekim sadece ABD, Sovyetler Birliği, Almanya, İngiltere ve Japonya'nın savaş için 1939-1945 yıllarında ürettikleri askeri uçak sayısı 840.472'yi bulmuştur.

Bu rakama İtalya'nın 1939-1943 yıllarında ürettiği 10.000 ve İngiliz Milletler Topluluğu'nun [Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada..] 19.900 adetlik rakamlarını da eklersek çoğu muharip amaçlı olmak üzere ortaya 872.372 uçak çıkmaktadır.

İlk süpersonik muharip uçağımız F-100 Sabre, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında muharip jetlerimizin önemli vurucu unsurları arasında yer almıştır. Ayrıca 8 Ağustos 1964 tarihinde, 30 yaşındaki Hv. Plt. Yzb. Cengiz TOPEL'in F-100F tipi uçağı Kıbrıs Rum ateşi sonucu isabet almış, Yüzbaşı TOPEL uçağının fırlatma koltuğu ile atlamayı başararak yere paraşütle inmiş olsada Rumlar tarafından esir alınarak kahpece şehit edilmiştir [Fotoğraf: S&H Arşivi].

1939-1945 yıllarında üretilen savaş uçağı dağılımı şu şekildedir:

ABD 324.840, SSCB 187.079, İngiltere 131.549, Almanya 117.881 ve Japonya 79.123.

Japonya haricinde Avrupa'daki savaşta bu dört ülkenin kaybettiği askeri uçak miktarıysa toplamda 102.500 adet olup, uçak kayıplarının ülkelere göre dağılımı şu şekildedir:

SSCB 46.100, İngiltere 22.000, ABD 18.000 ve Almanya 16.400. Söz konusu istatistikler sadece düşürülen uçak miktarıdır; buna diğer uçak kırılmaları dâhil değildir.

Türkiye Coğrafyasında Yakın Tarihte Yaşanan Savaş ve Krizler

Firili henüz ateşlenmemiş bir barut fıçısı olarak da adlandırılabilir bölge, tarihi boyunca birçok kanlı savaşa sahne olmuştur. Bu coğrafya da güçlü caydırıcı bir ordunuz, kendi kendisine yetebilen ve bu ordunun finansmanının asıl can damarı olan güçlü bir ekonominiz, nihayetinde eğitilmiş, kültürlü, çağdaş bir halkınız olmadan ve devletinizin istikrarlı, omurgalı bir güvenlik politikası üzerine dayanmadan uzun vadede ayakta kalabilmeniz mümkün değildir.

Her ne kadar ülkemiz İkinci Dünya Savaşı'na fiilen katılmamış olsa da, gerek Birinci Dünya Savaşı'nda ilk aşamada Fransa'dan, daha sonra da Almanya üzerinden kapsamlı olarak Osmanlı ordusu da çeşitli modellerdeki uçakları tedarik etmiş; yer aldığı cephelerde Türk ve Alman pilotlarının kullandığı uçaklardan geniş çapta yararlanmış; gerekse de Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan neredeyse 51 yıl sonra Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında muharip, nakliye, lojistik destek ve hava indirme açısından amfibi çıkarma unsurları kadar, Kıbrıs Barış Harekâtı'nın kaderi sabit ve döner kanat uçaklardan oluşan hava gücüne dayanmıştır.

Net yedi günde 498 askerimizin şehit düştüğü 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı [1. Harekât 20-22 Temmuz ve 2. Harekât 13-16 Ağustos 1974] bizim büyük dersler çıkarmamıza vesile olmuş; yaşanan dört Arap-İsrail savaşının [Bağımsızlık 1948, Süveyş 1957, Altı Gün 1967 ve, Yom Kipur 1973 savaşları] da ışığında Türk Hava Kuvvetleri'nin modernizasyon gayretleri özellikle 90'lı yıllarda hız kazanarak ivmelenmiştir.

O tarihlerden itibaren üç buçuk yıllık ABD silah ambargosu [5 Şubat 1975 – 26 Eylül 1978]

eşliğinde milli savunma politikamızın öncelikli hedeflerinden birisi olarak modern ve bağımsız bir hava gücüne sahip olmak belirlenmiştir.

Özellikle de bizim coğrafyamızda yaşanan Arap-İsrail savaşları kelimenin tam anlamıyla hava hâkimiyetini 'kazanana, her şeyi alır' prensibiyle gerçekleşmiştir.

Vietnam, Afganistan ve Körfez

Belki bu argümana karşı asimetrik savaşlar karşı örnek olarak gösterilebilir: Vietnam Savaşı, ABD ordusunun on bir senede [fiilen 1961-1972 dönemi] dile kolay 3300 kadar savaş uçağı [bunlardan 761 adedi F-4 Phantom II] ve 5.000'in üzerinde helikopter zayıyatıyla sonuçlanmıştır.

Yine Sovyet ordusunun Afganistan'da [fiilen 1980-1989 dönemi], 13 helikopter ve 27 uçak kırılmaları hariç, dokuz senede Afgan milis güçleri tarafından düşürülen hava aracı miktarı 320 helikopter ve 80 uçak şeklindedir.

Nitekim eski Sovyet ordusu Afganistan'da: 170 adet Mi-8, 122 adet Mi-24, 28 adet Mi-6 helikopterleri ile 20 adet MiG-21/MiG-23, 30 adet Su-17, 22 adet Su-24/Su-25 muharip jet ve 9 adet An-12, An-26, An-30 ve Il-76 nakliye uçakları olmak üzere, toplamda 333 helikopter ve 107 uçak kaybetmiştir.

Yukarıda yeralan Vietnam ve Afganistan'daki uçak kayıpları örnekleri bağlamında yanılığa düşülmemelidir, zaten asimetrik savaş, dolayısıyla düşük yoğunluklu çatışmayı yaratmanın da hava üstünlüğü başta olmak üzere teknolojik farklılıkların olduğu asla unutulmamalıdır.

Yoksa 1991'deki İkinci Körfez Savaşı'nda beklenen binlerce tankın iç içe cephe hattında çarpıştığı büyük tank muharebelerinin gerçekleşmesi gerekirdi. Fakat Irak ordusuna ait onbinlere varan tank, zırhlı araç gibi mobil ve zırhlı silahlı hedefler yanında, diğer sabit hedeflerle birlikte sathtaki hedeflerin ezici çoğunluğu havadan muharip jet uçakları ve taarruz helikopterleriyle bertaraf edilmiştir; tank, top ve piyadelerle değil.

Komşular ve Coğrafyamız

Bir askeri gücün şekillendirilmesinde o ülkenin jeostratejik politikası kadar, bu gücü kullanacağı olası durumlar da rol oynar. Bunda da en öncelikli husus elbette ki o ülkenin komşularıdır. Bir ülkenin hava gücünü şekillendirmekte koruyacağı hava sahasının büyüklüğü, olası bir savaş halinde vurulması gereken hedef sayısı ve olası düşman ülkenin ya da harici hedeflerin bunların gerçekleştirilmesinden memnun olmayacağı düşünüldüğünde buna engel olacak uçak, uçaksavar sistemleri ve kabiliyet niceliği, nitelikleri veya aynısını yapmaya çalışacak uçak ve seyir füzesi sayısı da rol oynar.

Bu bakımdan bu yazı dizisinde ülkemizin hava gücünü şekillendirmemizde rol oynayan ana etmen komşularımızın hava kuvvetlerine bir bakış sunacağız.

Sınırdas ve bölgesel komşularımızın savaş uçakları, bu uçakların kabiliyetleri, mühimmat





Üstte, halen envanterdeki pahalı ve en uzun menzilli hava-yer mühimmatı AGM-142 Popeye güdümlü Füzesi, yanda ise, TSK'nin bugüne dek sahip olacağı en uzun menzilli nokta vuruş kabiliyetli mühimmat SLAM-ER tipi güdümlü füze görünüyor [Fotoğraflar: S&H Arşivi].



çeşitleri, uçaksavar ve hava savunma radarları, hava kuvvetlerinin kontrolünde olmasalar dahi savaş uçaklarıyla aynı hedeflerin imhası için kullanılan ve kendileri de birer uçan tehdit olan seyir füzeleri ve nihayetinde çoğu zaman kara havacılarına tahsisli olsalar da, muharip hava unsuru olduklarından dolayı taarruz helikopterleri de bu çerçevede ele alınacaktır.

Aslında dürüst olmak gerekirse komşularımızın askeri güçleri oldum olası her zaman için kısmen sivil basınımızca da ilgi odağı olmuştur. Ancak özellikle 90'lı yıllardan beri bu daha ayrı bir önem teşkil etmektedir. Zira ordumuz belki de Ulu Önder Atatürk'ten beri ilk defa kısmen de olsa belkemiği ikinci el olmayan, modern, sofistike silah, platform ve sistemlerle donatılmaya başlanmıştır. Bir ülkenin silahlanma stratejisi zincirleme etki yaparak komşularının karşı çözümlere gitmesini tetikler; bu karşı çözümler de diğer karşı çözümleri.

Kıbrıs'ta S-300 Krizi

Türkiye'nin ortaya koyduğu dönemin eşgüdümü siyasi ve askeri kararlılığı, Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti'nin 1996 yılı başında Rusya'dan sipariş ettiği ve sonraki süreçte Türkiye'nin yoğun baskısıyla adada konuşlandırılmasına asla izin verilmeyen ve yine 1998 sonrasında resmi anlaşmadan geri dönülemediği için de Yunanistan'ın bu füze sistemlerini Rusya'dan devralarak Ege'de Girit Adası'na hapsedilen, S-300 PMU1 tipi radar güdümlü, gelişmiş yüksek irtifa uçak/füzesavar füzelerinin Türkiye üstünde yarattığı tehdit, Türk Hava Kuvvetleri'ni karşı alternatif çözümler aramaya itmiştir.

Popeye ve SLAM ER Tipi Gelişmiş Güdümlü Füze

Bu bağlamda modernize edilen F-4E 2020 uçaklarında kullanılmak üzere 100 adet gelişmiş havadan satha irtifaya göre azami 80-100 km menzilli AGM-142 Popeye tipi güdümlü nokta atış imkanı sağlayan füzeler alınmıştır. Ayrıca F-16 uçaklarımızda kullanılmak üzere 2006 yılında 50 adet yine havadan satha güdümlü 280 km menzilli SLAM ER füzeleri de sipariş edilmiştir.

Savaş Uçakları/Muharip Jetleri

Türk Hava Kuvvetleri'ne 1987-1999 yıllarında katılan 240 adet F-16C/D [Blok 30, 40, 50] gelişmiş uçagımızdan, 28'i düşmek kaydıyla bugüne dek 30 adedi kırırma uğramıştır. İlk F-16 kaybımız 7 Mayıs 1991, 30. kaybımız 14 Nisan 2009 tarihlerinde gerçekleşmiştir.

Yine Mart 1999 – Nisan 2000 tarihlerinde modernize edilerek teslim edilen 54 adet F-4E 2020 uçagımızdan da bugüne dek dördü uçuş sırasında düşmüştür. F-4E 2020 düşüş tarihleri: 11 Kasım 2002; 12 Ocak 2004; 17 Mart 2009; 27 Temmuz 2009 şeklindedir.

Dolayısıyla Türk Hava Kuvvetleri'mizin şu an itibariyle modern muharip savaş uçağı envanterinin reel miktarı halen:

- 210 adet F-16C/D,
- 50 adet F-4E 2020

olmak üzere 260 modern muharip jet ile sınırlıdır.

Mevcut F-16 konfigürasyon dağılımı:

Blok 30: 29 adet F-16C + 8 adet F-16D
Blok 40: 88 adet F-16C + 13 adet F-16D
Blok 50: 53 adet F-16C + 19 adet F-16D
şeklindedir.

Toplamdaki mevcut 210 adet F-16 uçagımızın 165 adedi [Blok 40/50] kapsamlı modernizasyona tabi tutularak geliştirilmiş Blok 50, pratikteki tanımlamasıyla Blok 50+ seviyesine getirilmekte olup, proje 2014 yılına kadar tamamlanacaktır.

En son sipariş edilen, gövde üstü ikiz konformal yakıt tankına da sahip 30 adet yeni F-16C/D [Blok 50+] uçaklarımızın montajı da başlamış olup, bu uçaklar da gelecek yıldan itibaren, 2011-2012 yıllarında envantere katılacaklar ve Savaşan Şahin filolarımızdaki F-16 mevcudiyeti yeniden 240 uçağa yükselecektir.

Söz konusu 240 F-16'nın da 195'i modernizasyonlarla Blok 50+ seviyesine yükseltilecektir.

Müşterek Taarruz Uçağı [JSF] Projesi çerçevesinde tedarikini planladığımız fakat resmi sipariş anlaşması henüz gerçekleşmeyen F-35'in konvansiyonel/geleneksel, dolayısıyla CTOL

modeli 116+4 adet F-35A alımı ise orta-uzun vadeli planlar arasında yer almaktadır [2016 - 2027].

Satıhtan havaya, modern yüksek irtifa maksatlı uçak/füzesavar kabiliyetimizse geçmişte olduğu gibi halen bugün de pratikte sifra yakındır ve bu yaklaşık 20 yıldır süre gelen, ihmal ettiğimiz ve tehlikeli kısır döngü durum en iyi ihtimalle dahi bir kaç sene daha sürecektir.

Taarruz Helikopterlerimiz

Silahlı dönerkanat, dolayısıyla muharip taarruz helikopteri açısından 1990 ve 1993 yıllarında beşer adetlik iki partide acil ihtiyaç kapsamında direk temin edilen AH-1W Super Cobra hücum helikopterlerinden geriye kalan 8 adettir.

Yine 1991-1992 yıllarında ikinci el olarak alındıktan sonra hem aviyonik, hem de 20 mm top bakımından modernize edilen AH-1P/S Cobra helikopterlerinden geriye kalan 34 adet AH-1P [+4 adet eğitim maksatlı TAH-1 Cobra] modelleriyle elimizdeki teorik silahlı taarruz helikopteri miktarı çoğu eski olmak üzere 42'dir.

Orta/uzun vadeli Taarruz Taktik/Keşif Helikopteri [ATAK] projesi çerçevesinde 51 adet T-129 tipi helikopter tedariki şu an itibariyle 2013-2017 yıllarını hedef almaktadır.

Dolayısıyla, halen taarruz helikopteri envanterimizin çoğu [modernize edilmiş bile olsa % 80'den fazlası] eski, ikinci el, tek motorlu ve düşük performanslı olmak üzere toplam 42 adet AH-1P/W Cobra/Super Cobra serisinden oluşmaktadır.

Saddam Hüseyin dönemi Irak'ın SCUD türü balistik füzelerinin, Yunan Hava Kuvvetleri'nin envanterine katılmakta olan SCALP EG tipi gelişmiş seyir füzelerinin varlığı, geçmişte Yunan Hava Kuvvetleri bünyesine alımı gündeme gelen ve gelecekte kuvvetle muhtemel tekrar gündeme gelecek olan Yunanistan için Eurofighter uçaklarının tedarik niyeti, Türk Hava Kuvvetleri'nin gelecek plânlamaları etkilediği veya etkileyeceği de mutlak [S&H](#)