

173294

T.C.
DİCLE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK HAVA SANAYİİ TARİHİ
(1912 - 1959)

173294

HAZIRLAYAN
CELAL KÜRŞAD KONUKÇU

TEZ DANIŞMANI
YRD. DOÇ. DR. REMZİ YARDIMCI

DİYARBAKIR - 2005

ÖZET

Türkiye’de havacılığın başlangıcı Osmanlı’nın son on yılına rastlar. Hava sanayii ile ilgili ilk girişim, bir gayrimüslim Osmanlı vatandaşının, İstanbul’da bir “tayyare mektebi ve fabrikası” kurma ile ilgili teklifinin değerlendirilmesinin yapıldığı 5 Mart 1912 tarihli muhtıradır. Aynı tarihte, bir Fransız firması da, bir mektep ve fabrika kurma teklifi verir. O yıl inşaatına başlanan tesislerde Ayastefanos Tayyare Mektebi faaliyete başlar. Mektep, Osmanlı Devletinin son dönemine kadar Türk havacılığının merkezi konumundadır. Dünya savaşının ardından Türk Havacılığı, yeniden yok seviyesine inecektir. Kurtuluş savaşı, ülkede küçük bir atölye dahi bulunmadığından, eldeki birkaç tayyareyle, kanat bezi yapıştırıcısının dahi olmadığı bir ortamda büyük özverilerle uçularak kazanılabilmektedir.

Cumhuriyetle birlikte, bir taraftan kurdukları Tayyare Cemiyeti aracılığıyla Türk Halkı, 1925-1935 yılları arasındaki on senelik süre zarfında yardım toplayarak 250 adet tayyareyi ordularına bağışladı. Almanların, Junkers firmasıyla TOMTAŞ girişimi meydana getirildi. Bu çerçevede Kayseri ve Eskişehir’e fabrika tesisleri inşaa edildi. Kayseri’deki tesisin teşkilatı tamamlandı. Ortakların karşılıklı hatâları nedeniyle kuruluşundan sonra bir varlık gösteremeden, şirketin iflas ettirildiği açıklandı. Fabrika bundan böyle, Kayseri Tayyare Fabrikası adı altında üretime devam etti.

1936’da Türk Hava Kurumu, Ankara Akköprü’de kurduğu marangoz atölyelerinde planör üretimine başladı. 1937 yılında ise, iş adamı ve müteahhit Nuri Demirağ, Beşiktaş Hayrettin İskelesinde kurduğu atölyede tayyare imalatına başladı. Biraz sonra atölyeyi genişleterek fabrikaya dönüştürdü. Hemen ardından Yeşilköy’de bugünkü Atatürk Havalimanı’nın olduğu yerde, Gök Uçuş Okulu Kompleksini kurdu. THK’na yaptığı uçaklar 1939’da ikinci defa reddedilince dar boğaza düşen Demirağ, 1944 senesine kadar üretime ve uçuş okulu faaliyetlerine devam etmiş fakat bu yıl, hükümetin havaalanı inşaatı gerekçesiyle aldığı istimlâk kararıyla faaliyetleri önlenmiştir. İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla 1940 yılında THK’nin, Etimesgut’ta bir uçak fabrikası kurmasına karar verilir. Bu fabrikanın ardından 1948’de, THK Gazi Tayyare Motoru Fabrikası ve 1950’de Ankara Rüzgar Tüneli hizmete girer.

Truman Doktrini çerçevesinde Nisan 1948'de, ABD tarafından TSK'ne, elinde mevcut olanlardan daha modern 540 adet uçak teslim edildiğinden, bu fabrikalara ilgi tamamen ortadan kalkmış ve yerli sanayi girişimleri bu tarihten sonra hor görülmeye başlanmıştır. 18 Haziran 1952 tarihinde, bu fabrikalar karşılıkları THK'ye ödenmek suretiyle, o zamanki adı Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü olan MKEK'ye satılırlar. MKEK, işi ciddiyle ele almış, THK'nin prototip çalışmalarını yeni isimler altında geliştirerek üretmiş ve faaliyetlerine 1959 yılına kadar devam etmiştir. Süregelen talep yokluğu durumu ve hükümetlerin ihracata yönelik engellemeleri sonucu, MKEK uçak üretimi aynı yıl sona ermiştir.



ABSTRACT

The start of Turkish aviation encounters in the last ten years of Ottoman Empire. The first initiative of aviation industry is a 5 March 1912 dated memorandum in which the proposal – made by a nonmuslim Ottoman citizen - of uprising an aviation school and a factory is appraised. On the same date a French company offers to meditate a school and a factory. Ayastefanos Aviation School starts education in the establishments that was constructed in the same year. This school is the center of Turkish aviation till the last period of Ottoman Empire. After the World War Turkish aviation will almost vanish. War of Independence was won with a great renunciation by flying one or two aircrafts possessed despite the lack of glue, which is used on the wing canvas. This difficult situation was because of not having even a small workshop in the country.

After foundation of republic, Turkish folk have donated 250 aircraft to the Turkish army by the aids made to the Turkish Aeronautical Association in the period of ten years between 1925 and 1935. TOMTAŞ initiative is established by the common multiple of German Company, Junkers. Factories in Kayseri and Eskişehir were constructed. The process was accomplished in Kayseri. But because of the faulty steps made by both sides of common multiple, rescindation of community was announced. After that, the factory continued production with the name " Kayseri Aircraft Factory".

In 1936, Turkish Aeronautical Association has started to construct gliders in workshops placed in Ankara/ Akköprü. In 1937 businessmen Nuri DEMİRDAĞ, started construction of gliders in his workshop placed in Beşiktaş Hayrettin Seaport. In a very short period of time he has upgraded his workshop to a factory. After that he set up Gök Flight School facility in Yeşilköy, where now Atatürk Airport stands. In 1939 Demirdağ was having financial problems due to the rejection of his aircrafts by THK for the second time. Though; till 1944 he has continued construction of aircrafts and flight school education activities, government's decision of legal expropriation for airport construction has stopped his activities. With the start of World War II in 1940 the construction of an aircraft factory in Etimesgut by Turkish Aeronautical Association was decided.

After the construction of the factory, THK Gazi Aircraft Engine Factory started service in 1948 and Ankara Wind Tunnel in 1950. In April of 1948, in the name of Truman Aid; USA has delivered 540 aircrafts which were more modern than TSK had so the factories in the country have lost their importance. From than indigenous industry initiatives were looked down. In 18 June 1952 they were sold to MKEK. MKEK renamed the works of Turkish Aeronautical Association on prototypes, improved them and went on production until 1959. Because of the constancy in lack of demand and hinders of government on processes; MKEK has ended its aircraft construction.



Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

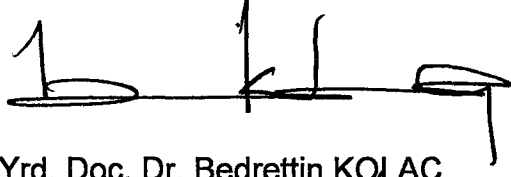
Bu çalışma jürimiz tarafından Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Ana Bilim Dalında
YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan



Yrd. Doç. Dr. Mustafa SARIBIYIK

Üye



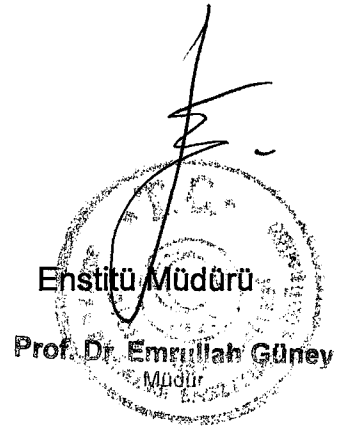
Yrd. Doç. Dr. Bedrettin KOLAÇ

Üye



Yrd. Doç. Dr. Remzi YARDIMCI

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylıyorum.



Enstitü Müdürü
Prof. Dr. Emrullah Güney
Müdür

ÖNSÖZ

Türkiye’de de her ülkede olduğu gibi yerli sanayie sahip olmak suretiyle, ülkenin hava sahasına doğrudan hakim olma kaygısı havacılığın en başından itibaren mevcut olagelmıştır. Türk Havacılık Tarihinin bazı dönemlerinde bu arzunun yerine getirilmesi doğrultusunda yoğun önlemler alınırken, bazısında ise bu yönden sapılmıştır. Çalışmamızda bu süreç belirli dönemlere bölümlendirilerek belleklerde belirgin görüntüler oluşturulmaya çalışılacaktır. 1912 tarihine özel bir önem veriyor olmamız, hava sanayiyle ilgili devlet kademelerince (Harbiye Nezareti) ilk resmî değerlendirmenin bu yıl yapılmış olmasındandır. 1959 senesi ise, 1912 ile başlayan ivmenin azalarak yok olduğu tarih olması nedeniyle önem arz eder.

Günümüzde Türkiye’de, yerli tasarım ve üretim düşüncesinden uzak olduğunu belirtmek kaydıyla, bir hava sanayiinin varlığından söz etmek mümkündür. Fakat mevcut bu sanayi bileşimi, geçmişten devredilen bir sürekli gelişimin parçası değildir. Kaldı ki boyutları itibarıyla köklü bir geçmişe sahip olduğu izlenimini de vermiyor. Hava sanayiinin tarihsel gelişiminin ayrıntılarına bakıldığında uzun bir kesinti evresi göze çarpmaktadır. Ayrıntılar, araştıranları siyasî ve şahsî çekişme ve yıpratmalarla, kimilerince bilinçsizce yok edilen Türk Hava Sanayiinin, inişli çıkışlı hazin öyküsüne götürüyor.

Bu çalışmada bu hazin öykünün, her türlü siyasî çekince ve değerlendirmeden uzak kalınarak, olduğu gibi gösterilmesi hedeflendi. Kendi değerlendirme ve yaklaşımlarımız, az önce belirtilen çerçevede olmak üzere daha çok, beşinci bölümde yer alan “Türk Hava Sanayiinin Yok Olması Üzerine Tartışmalar” başlığı altında ortaya konuldu.

Araştırmanın asıl hedefi, Türkiye’de millî bir savunma sanayiinin oluşamamasıyla nedenleri ortak olan, Türk Hava Sanayiinin yok oluş sürecinin değerlendirilmesi suretiyle, ilgili her kurum ve kişide, bu sanayi dalının kurulması ve kayrılması gerektiği ve savunmanın ulusal olması gerekliliği bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunmaktır. Atatürk’ün ve Türk Halkının bir büyük projesi

hâlâ ortada dururken, sanıyoruz ki tarihçilere düşen görev, bugünkü ve gelecek kuşaklara bu mirası hatırlatmak ve onları geçmişte yapılan hataları tekrarlamaktan sakındırmak olmalıdır.

Çalışmamızda, Türk Havacılığına ve Türk Hava Sanayiine ait gelişmeler, olabildiğince Dünya havacılığındaki gelişmelerden ayrılmadan verilmeye çalışılmış, bu itibarla, ülkemizin bütünün içerisindeki yerinin ve durumunun ortaya konulması hedef alınmıştır.

İçerik kadar önemsenen konulardan biri de kullanılacak olan dilde belirgin bir üsluba yer verilmesi düşüncesi olmuştur. TDK (Türk Dil Kurumu) sözlüğünde yer verilen eski sözcüklerden, yerleşikliği tartışma götürmeyenlerin kullanımından sakınılmazken, TDK'nin önerdiği ve yaygın kullanım alanı bulmuş olan karşılıklar olabildiğince tercih edilmişlerdir. Bununla beraber metinde kullanılan sözcükler, okuyucunun zihninde doğruya yakın bir görüntü oluşturmak amacıyla ve algılayabilecek olmaları temel alınarak seçilmişlerdir. Belirgin yer ve kurum adlarında var olan bazı sözcükler (mektep, harp, v.b.) aynen alınmış, anlatımda bu sözcüklerin kullanımına devam edilmiştir. Bu anlamda eskiyle yeni olanı zaman zaman birlikte kullanılmışlardır. 1932 yılı dil devrimi miladına kadar "Türkiye'nin hava araçlarını ve uçucularını" anlatmak için "tayyare" ve "tayyareci", sözcükleri kullanılırken, bu tarihten sonrası için "uçak" ve "pilot" karşılıkları kullanılmaya çalışılmıştır.

Çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde okuyucuya, genel anlamda bir havacılık tarihi kültürü, ulusal boyut, uluslararası boyuttan ayrılmadan tarih sırası takip edilerek sunulmaya çalışıldı. İkinci Bölüm, havacılık sanayii kavramının unsurları konusunda, okuyucu ile bir uzlaşma sağlanması amacıyla yazıldı. Üçüncü Bölüm asıl konunun irdelendiği bölüm anlamında değerlendirilebilir. Ülkemizde hava sanayiinin kuruluşu ve gelişimi, yoruma fazlaca girilmeksizin sunulmak istenmiştir. Dördüncü Bölüm, Yapılan hataları tartışır. Beşinci ve son bölüm, bu sanayiın sonunun gelmesinin en önemli etmenlerinden olan dış yardımlar konusunu açmaktadır. Her bölümde farklı konulara vurgu

amaçlandığından ve tarihi sürecin belleklere daha kolay yerleşmesi hedeflendiğinden, bazı konuların birkaç bölümde birden tekrarlanır nitelikte oluşundan kaçınılmamıştır.

Kaynak taraması esnasında THK Kütüphanesi, THY Kütüphanesi, Milli Kütüphane, Hava Kuvvetleri Kütüphanesi, Yeşilköy Hava Müze Komutanlığı Kütüphanesi ve DHMİ Kütüphanesi görevlilerinden, ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yetkililerinden içtenlikli yardımlar alındı. Bu aşamada ve sonraki her evrede, değerli tez danışmanımız, Yrd. Doç. Dr. Remzi YARDIMCI'nın yol göstericiliğinden daima istifade ettik. Afganistan'daki görevimiz süresince çalışmanın son halini almasında, yakın ilgisini esirgemeyen, Hava ve Uzay Hekimliği Uzmanı Yrd. Doç. Hv. Tbp. Yzb. Ahmet ŞEN'in değerli önerilerinden faydalandık. Tam da bu araştırmanın ilgi alanını oluşturan, bilgi ve belge bakımından karanlık bir döneme ait, değerli birikimi ve arşivini, THK kütüphanesine teslim etmek suretiyle, bize ve tüm araştırmacılara ışık tutmuş olması nedeniyle de Türk millî sanayiinin kurulması davasının aydınlık simalarından Sayın Yük. Müh. Şükrü ER'e gıyabında olmak üzere, önemli desteklerinden dolayı, destekleyenlerin tamamına olan şükran duygularımızı burada ifade etmeyi bir borç biliriz.

Celal Kürşad KONUKÇU

İÇİNDEKİLER

ÖZET	I
ABSTRACT	III
ÖNSÖZ	VI
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	5
TÜRK HAVACILIĞININ, DÜNYA HAVACILIĞI İÇERİSİNDEKİ GENEL SEYRİ	5
1.1 Eski Çağlardan Beri Uçma Girişimleri	5
1.2. Havadan Hafif Taşıt Uçuşu (Balonculuk)	8
1.2.1. Balonun Tarihsel Gelişimi	8
1.2.2. Paraşüt Denemesi	12
1.2.3. Kabil-i Sevk (Güdümlü) Balonlar	12
1.3. Havadan Ağır Araçların Ortaya Çıkışı	13
1.3.1. Tasarımdan Modele, Modelden Uçağa	13
1.3.2. Wright Kardeşler	17
1.3.3. Avrupa'da Durum	17
1.4. Birinci Dünya Savaşı Ve Havacılık	19
1.5. İki Savaş Arası Dönem ve Türk Kurtuluş Savaşı:	26
1.5.1. İki Savaş Arasında Dünyada Askerî Havacılık	26
1.5.2. Kurtuluş Savaşında Türk Havacılığı	30
1.5.2.1. Osmanlı ve Yunan Hava Güçlerinin Karşılaştırması	30
1.5.2.2. Savaş Yılları	31
1.5.3. Türkiye'de Kurtuluş Savaşı Sonrası, İki Savaş Arası Havacılık	34
1.5.4. Dünya Havacılığında İki Savaş Arası Teknik Gelişmeler	40
1.5.5. Dünyada Hava Yolu Taşımacılığı	41
1.5.5.1. Dünya Yolcu Taşımacılığı	41
1.5.5.2. Dünya Hava Postası Taşımacılığı	42
1.5.5.3. Amerikanın Hava Yolu Taşıt Gelişimi	42
1.5.5.4. Kabin Basıncı Devrimi	43
1.5.5.5. İlk Kapsamlı Havayolu Yasası: "1938 Amerikan Sivil Havacılık Yasası"	44
1.5.6. Türkiye'de Hava Yolu Taşımacılığı - Devlet Hava Yolları (DHY)'nin Kuruluşu	44
1.6. İkinci Dünya Savaşı ve Havacılık	45
1.6.1. Genel Durum	45
1.6.2. Radar	46
1.6.3. Tıpkili Motor (Jet Motoru)	47
1.6.4. İkinci Dünya Savaşında Türk Havacılığı	47
1.7. Savaş Sonrası Uluslararası Sivil Havacılık Örgütlenmeleri	49
1.7.1. Savaş Sonrası Dönemde Genel Olarak Örgütlenme Faaliyetleri	49
1.7.2. ICAO (International Civil Aviation Organisation)	51
1.7.3. IATA (International Air Transportation Association)	52
1.8. Jet (Tıpkili) Motorlar Dönemi	54
1.8.1. Jet Motorun Tarihsel Gelişimi	54
1.8.2. THY A.O. ve Türkiye'de İlk Jet Motorlu Taşımacılık	56

İKİNCİ BÖLÜM	58
HAVACILIK SANAYİİNİN UNSURLARI	58
2.1. Doğrudan Unsurlar	59
2.1.1 Hava Araçları	59
2.1.1.1 Uçaklar	59
2.1.1.2. Helikopterler	59
2.1.1.3. Planörler	59
2.1.1.4. Füze ve Roketler	60
2.1.1.5. Paraşütler	60
2.1.1.6. Balonlar	60
2.1.2. Hava Araçları Üretim Tesisleri (Fabrikalar)	61
2.1.3. Hava Aracı Onarım Tesisleri	61
2.1.4. Hava Aracı Depo ve İkmal Tesisleri	61
2.1.5. Havacılık Sanayii Çalışanları	61
2.2. Katkıda Bulunan Unsurlar	62
2.2.1. Havayolu Şirketleri	62
2.2.2. Silahlı Kuvvetler	62
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	63
TÜRK HAVA SANAYİİ (1912-1959)	63
3.1. Türkiye'de Havacılık Sanayinin Kurulmasına Yönelik Adımlar	63
3.1.1 Cumhuriyet Öncesi Adımlar	63
3.1.1.1 ŞİŞMANOĞLU Teklifi	63
3.1.1.2. 1911 Yılı Tayyare Mektebi Teklifi	64
3.1.1.3. 1912 Yılı Tayyare Fabrikası Teklifi	66
3.1.1.4. R.E.P. (Robert Esnault-Pelterie) Fabrikası Teklifi	67
3.1.1.5. Ayastefanos Tayyare Mektebi (ATM)	69
3.1.1.5.1 Kuruluş	69
3.1.1.5.2. Birinci Dünya Savaşının Hemen Öncesinde Tayyare Merkezi	74
3.1.1.5.3. Birinci Dünya Savaşında Ayastefanos Tayyare Mektebi	74
3.1.1.6. Macar Teklifi	75
3.1.1.7. "Stinner" Ve "Benz" Fabrikalarının Tayyare Ve Motor Fabrikası Kurma Girişimleri	77
3.1.2. Cumhuriyet Dönemi Adımları	77
3.1.2.1. TOMTAŞ (Tayyare, Otomobil, Motor Türk Anonim Şirketi) Tayyare Fabrikası	78
3.1.2.2. Kayseri Tayyare Fabrikası (KTF)	79
3.1.2.3. Eskişehir Tayyare Fabrikası (ETF(Uçak Bakım-Onarım Tesisleri))	80
3.1.2.4. Özel bir Girişim, Nuri DEMİRAĞ Uçak Fabrikası	81
3.1.2.5 THK Sanayi Tesisleri	86
3.1.2.5.1. THK Etimesgut Uçak Fabrikası (EUF)	86
3.1.2.5.2. THK Gazi Uçak Motoru Fabrikası	89
3.1.2.5.3. THK Ankara Rüzgâr Tüneli	91
3.1.2.6. MKEK Üretimi	93
3.2 Türk Havacılığına Önemli Bir Kaynak, Bağışlar	93
3.2.2 THK'nin Görevlerinin Sınırı Hakkında Tartışma	97

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	100
TÜRK HAVA SANAYİİNİN YOK OLMASI ÜZERİNE TARTIŞMALAR	100
4.1. Türkiye’de Uçak Sanayiinin Kurulması Üzerine Görüşler.....	100
4.1.1. Uçak Sanayiinin Tamamıyla Yerli Olanaklarla Oluşturulmasını Benimseyen Görüş.....	100
4.1.2. Uçak Sanayiinin Yabancı ortaklıklar ve lisans altında üretim yoluyla kurulması gerektiğini benimseyen görüş :	102
4.1.3. Türkiye’nin Yerli Uçak Sanayiini kurmasının israf olacağını benimseyen görüş	103
4.2. Sonuca Ulaşamayan Girişimler.....	106
4.2.1. İlk Motorlu, Yerli Üretim Kişisel Uçaklar.....	106
4.2.2. TOMTAŞ’ın İflası	112
4.2.3. Nuri DEMİRAĞ	114
4.2.4. THK ve MKEK Üretimlerinin Durdurulması	117
4.3. Türk Hava Sanayiinin Yok Oluşunu Hazırlayan Anlayış ve Tutumlar	118
4.3.1. Özgüven Yoksunluğu ve Yabancı Hayranlığı	118
4.3.2. Kısa Sürede Sonuç Alma Beklentisi	121
4.3.3. Yurt içi ve Yurt Dışı Kaynaklı Siyasî ve İdarî Çekişmeler ve Nedensiz Karşıtlıklar	123
4.3.4. Millî Savunma Sanayii Bilincinin Yaygın Olmayışı	125
BEŞİNCİ BÖLÜM	128
İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI AMERİKAN YARDIMLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ ve TÜRKİYE’YE ETKİLERİ	128
5.1. Truman Doktrini	130
5.1.1. Oliver Heyeti.....	131
5.1.2. Proje 500	132
5.1.3. Türk Kamuoyu	132
5.2. Marshall Yardımları	133
5.3. Amerikan Yardımlarının Türkiye Sanayiine Etkisi	134
KISALTMALAR DİZİNİ	138
KAYNAKÇA	140
EKLER	145

GİRİŞ

On dokuzuncu yüzyılın sonlarına gelindiğinde, insanoğlu pek çok doğa olayıyla uzlaşmayı başarmış, fakat henüz gerçekleşmeyen düşü için, gökyüzünün engellerinden kurtularak ona hakim olma beklentisi için sabrı kalmamıştı. Gerçi yaklaşık bir asırdır, havadan hafif araçlar olan balonlarla göğe yükselinebiliyor, rüzgâr elverdiği ölçüde ve istikamette, yer değiştirebiliyordu. Ancak göklerden istifadenin yaygınlaşması için, bu araç pek öyle uygun düşmemekteydi.

Wright Kardeşlerin Amerika da, yer yüzeyinden yüksekte, “denetimli, kendinden hareketli ve havadan ağır bir araçla”, 1903’te ilk uçuşu başarması, pek çoğumuzun bildiği gibi insanoğlunun gökyüzü ile olan tanışıklığının miladı olarak kabul görür.

Havacılıkta yaşanan gelişmeler, doğası gereği sınır tanımayan askerî taleplerin de etkisiyle, bir insanın ömrüne rahatlıkla sığabilecek bir sürede ortaya çıkmıştır.

Her ne kadar, ilk yerden kesilmenin tarihi, 1903 ise de 1907 yılının sonuna gelindiğinde Avrupa’da sadece 8 kişinin uçabildiğini biliyoruz. 1907 sonunda durum böyle iken, hava araçlarının 1912’den itibaren askerî amaçlarla kullanılmaya başlanması, buna dönük üretimi ve gelişmeyi katlayarak devam ettirecektir. Birinci Dünya Savaşı ile hâd safhaya varan üretim hızı ile kendini gösteren havacılık, iki savaş arası dönemde, mesafe, irtifa ve hız rekorlarıyla anılmaya başlanmış, uçaklarda kullanılan motorların güç ve sayılarının artmasının sonucu olarak da yolcu ve yük taşımacılığı faaliyetleri ortaya çıkmıştır.

İkinci Dünya Savaşı yılları, askerî başarılarda cesaretin yerini yüksek savaş teknik ve teknolojilerinin aldığı yıllardır. Bu yeni savaş silahının önemini kavrayan askerler kadar, taşımacılık ve lojistik sektörlerinde iş yapan sermaye sahipleri de uçak denilen bu yeni araca ilgi gösterdiler. Savaştan sonra ulusal ve uluslararası uçuşlara düzenlemeler getirilirken sermayenin bu işten nasıl nasipleneceğinin

kuralları da konuluyordu. Sektörün baş aktörü, silahlı kuvvetler, sivil hava taşımacıları ya da pilotlar değil, uçak fabrikalarıydı.

Fabrikalar, üretim kapasitelerini artırıyor, teknolojilerini sürekli yeniliyor, gelişme sağlanabilmesi için Ar-ge birimleri kuruyor ve de gelişmeleri gizli tutuyor, mühendis yetiştiren okulların kontenjanlarını etkiliyor, orduya ve sivil sektöre personel yetiştiriyorlardı. Havacılık teknolojisinde yapılan keşifler sadece bu alanda gelişme sağlamakla kalmıyor, makine ve motor teknolojileri, tekstil sanayii, iletişim teknolojisi, ısıtma-soğutma teknolojileri, ev eşyası üreticileri, meteoroloji mühendisliği, ziraat ve tarım sektörleri, bilgisayar teknolojisi, uydu sistemleri ve bunun gibi pek çok sanayi dallarıyla yakın ilişkide bulunuyor; alış verişe giriyor ve bütün bu teknolojilerin bir nevi iteni, motoru oluyordu. Bu anlamda, öylesine büyük bir çığır açılmaktaydı ki, hiçbir akıl sahibi devlet bu sahaya kayıtsız kalamazdı ve kalmadı da.

Kapitalistler bu alandaki sermayedarlarını desteklerken sosyalistler, havacılıkta, kendi teknolojilerini dışarıdan bağımsız üretmek ve kullanmak üzere devlet eliyle harekete geçtiler. Kapitalistlerin büyük firmaları, bütün dünya sathına yayılmış olan küçükleri de bünyesine katarak, katmadıklarını yok ederek yollarına devam ederlerken, kendi ülke sınırları dışına taşma eğilimine de girdiler. Sosyalist Devletler ise kapılarını sımsıkı kapatarak kendi özgün tasarımlarını üretiyorlardı.

Türkler, erken sayılabilecek bir zamanda konunun öneminin farkına vararak, 1911 yılında harekete geçmişlerdir. Türkiye’de hava sanayii kurulması konusu, ilk defa 1912’nin 5 Martında, Yarbay Süreyya Bey (İLMEN) tarafından hazırlanıp, Çürüksulu Mahmut Paşa tarafından imzalanarak Harbiye Nezareti’ne arz edilen muhtıradan dile getirilmiştir. Ancak Osmanlı’nın son döneminde çok iyi niyetlerle ortaya çıkan birkaç olumlu girişim, siyasî ve kişisel çekişmeler yüzünden meyve veremezken, 11 yıllık savaş sürecinden Türkler, havacılığa gönülden bağlı bir millet olarak çıkarlar.

Osmanlı’nın kalıntıları üzerine yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin en fazla dikkat çeken özelliklerinden birisi de bağımsızlık refleksi idi. Devlet bu yüzden,

kendi savaş sanayiini oluşturma arayışındaydı. Ama bu nasıl olacaktı? Genç Türkiye Cumhuriyeti, fakir ve borçlu bir devletken, böylesine pahalı bir teknolojiyi ülkeye getirmeyi ve üretmeyi, hem daha bir toplu işneyi bile yapamazken, nasıl başaracaktı? Bir dönem Türkiye’de, birkaç ayrı tesiste, zamanın yabancı uzmanlarını hayretler içerisinde bırakacak kadar yüksek nitelikte, yüzlerce, motorlu - motorsuz uçaklar ve uçak motorları üretildi. Atatürk ortaya bir hedef koymuş, millet de buna inanmış ve desteklemişti. Sabiha Gökçen, anılarında Atatürk’ün dilinden şu satırları naklediyor: *“eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız...Bunun için de bir yandan mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrulacak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar bularak çağdaş teknolojilerin en yenilerini bu topraklara taşıyacağız...Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu araç gereç sanayiine bakınız. Dünya Savaşı biter bitmez bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar, ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil, ilaç sanayii, otomotiv sanayii kısaca aklınıza gelen her alana... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost,düşman...Başka ülkelerin geri kalmış teknolojilerine ihtiyacımız yok. Ya en yenisini kurar onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz...”¹. Tarihi belirtilmemiş olan bu sözler muhtemelen, başarısız TOMTAŞ (Tayyare, Otomobil, Motor Türk Anonim Şirketi) girişiminin ardından söylenmişti. TOMTAŞ girişimini hariç tutacak olursak, Atatürk’ün sağlığında ortaya koyduğu tutumdan, ülkenin üretebilme koşullarının oluşması için bir müddet beklediğini görürüz. 1937 yılı geldiğinde Atatürk, *“Bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motorlarımızın ülkemizde yapılması ve**

¹ Oktay VEREL, Sabiha GÖKÇEN, ATATÜRK’le Bir Ömür, (Altın Kitaplar Yayınevi, 3. Basım, İstanbul, Şubat, 2000) s.74.

*savunma sanayiimizin de bu eksen üzerinde değiştirilmesi gerekir*² diyerek hava sanayiinin kurulması işaretini vermiştir.

Dünya havacılık sanayii, yüz yıllık yaşam süresinde kendine dev bir pazar oluşturmuştur. Bu gün böylesine büyük bir pazara sahip olan hava sanayii ve havayolu şirketleri ülke politikalarına etki ediyor, siyasî pazarlıklara konu oluyorlar. Günümüzde faaliyetine devam eden irili ufaklı çok sayıdaki uçak fabrikalarının % 80'inden fazlasının, Türkiye'nin 1925'teki ilk başarısız girişimi olan TOMTAŞ'tan daha sonra ortaya çıktığını düşünecek olursak, bu sanayiden vazgeçmekle kaybedilen ufkun büyüklüğü bir kez daha ortaya çıkar.

² İhsan TAYHANİ, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950) konulu tez, (İzmir, 2001), s.229.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ, DÜNYA HAVACILIĞI İÇERİSİNDEKİ GENEL SEYRİ

1.1 Eski Çağlardan Beri Uçma Girişimleri

Dünya havacılık tarihçileri genel olarak metinlerini antik çağın Yunanlı tanrıları İkarus ve Daedalus'tan başlatırlar. İkarus ve Daedalus, Yunan mitolojisinin iki tanrısıdır. Efsaneye göre kendilerine kuş tüylerinden birer çift kanat yaparlar ve bunları balmumu ile kaplarlar. Daedalus oğlu İkarus'a yüksekten uçmamasını çünkü güneşe yaklaşırsa artan ısı nedeniyle balmumunun eriyerek kanadın dağılacağını sıkı sıkıya tembihlemesine rağmen genç İkarus, baba sözü dinlememiş güneşe yakın uçmuş ve kanatları dağılarak yere çakılmıştır. İkarus'un uçuşu gerçek değil bir mittir. Batılı yazarlar, insanoğlunun uçma arzusunun hep var olduğunu ifade etmesi açısından, hep bu efsaneyi aktararak havacılığın tarihine giriş yapmışlardır. İkarus, ancak insanoğlunun uçma özleminin o kadar eskiye dayandığını göstermesi bakımından, sembolik bir örnek olabilir. Aktarılan olay aslında, bir nevi bir masaldır. Bazı kaynaklara göre Yunanlı Akritas ise uçmayı denemişti. Bir başka coğrafyada, Çin İmparatoru Şun'un da bunun hayaliyle yaşadığını biliyoruz.

Uçma girişimlerini tarih sırasıyla ele aldığımız taktirde, gerçek anlamda bir girişim olarak, Wright Kardeşlerden bin sene önce uçma girişiminde bulunmuş bir Müslüman'ı görürüz. Anlaşılan odur ki, tüm bilim alanlarında olduğu gibi, bu tekniğe ait ilk bilimsel nitelikli araştırmalar da yine, doğulu bilginler tarafından yapılmıştır. Bunlardan biri, hicrî 3. yy.da Endülüs'ün merkezi Kurtûba (Cordoba) Sarayında yüksek bir yere sahip Ebu'l Kaadimi'l Abbas İbn-i Firnas'tır³. İbn-i Firnâs, (? – MS 888) o zamana dek görülmemiş bir aletle uçuş denemesi yapmıştır. Geniş kanat yüzeyine kumaş giydirmiş, bunu ise kuş tüyleriyle kaplamıştı. Rivayete göre Firnâs uçmayı, dakikalarca süzülmeyi, ardından bir kuş gibi yere inmeyi başarmıştı.

³ Yavuz KANSU, Sermet ŞENSÖZ ve Yılmaz ÖZTUNA, *Havacılık Tarihinde Türkler I.* (Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut, 1971) s. 18. Bu kaynak, daha sonra alıntı yapıldığına, "HTT I" olarak kısaltılacaktır.

Uçağın bir kuyruğu bulunmadığından inişinde hafifçe yaralanmıştı⁴. Bu incinmeden kaynaklanan kalıcı rahatsızlıkları nedeniyle uçtuğu tarihten 12 yıl sonra ölmüştür.

Asıl adı Ebu'l Kasım Abbas bin Firnâs olan İbn-i Firnâs, o dönemde güneş ve gezegenleri hareket halinde gösteren bir "Planetorium"⁵ yaptı. Bu cihazla sadece yıldızları değil, bulutları hattâ gökte çakan şimşekleri inceliyordu. Bütün İslam ülkelerinde tanınan Firnas adına Irak'ta Bağdad'ın kuzeyinde bir de havaalanı bulunmaktadır⁶.

Firnâs'tan bir asır sonra, Gazneli Devletinin Maverâünnehir bölgesindeki Farab (Otrar) şehrinde doğan Türk bilgini İmam Cevherî, MS 1002'de, Nişabur Camii'nin kubbesine çıkarak halka, *"Ey ahalî bu dünyada misali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru deneyeceğim. Benden evvel kimseye bu teşebbüs nasip olmadı"*⁷ diye seslenerek kendini boşluğa bıraktı. Kanatlar, maalesef Cevherî'yi taşımamış ve İmam Cevherî şiddetle yere çarparak hayatını kaybetmiştir.

Cevherî'den bir buçuk asır sonra, M.S. 1159'da Bizans çağında, Anadolu Selçuklu Sultanı İkinci Kılıçarslan'ın İstanbul'u ziyareti sırasındaki şenliklerde, bir Türk (ya da Müslüman) At Meydanı'ndaki kuleye çıkarak bütün meydanı uçarak kat edeceğini haykırdıktan sonra, başarısız neticelenen bir uçma girişiminde bulunmuş ve ağır yaralanmıştır.

İtalya'da Rönesans döneminde yaşayan bilgin, ressam, fizikçi dehâ, Leonardo Da Vinci, kuşların uçuşuna dair bugün anladığımız anlamda ilk bilimsel ve teknik araştırmayı yapmış, uçuşun olası tekniklerini yazmıştır. Bu araçları denediğine dair bilgi yoktur. Da Vinci, 150 araca ait 400 taslak çizimin sahibidir. Da Vinci, daha ziyade çırpın kanat⁸ üzerine eğilir. Bu onun tasarılarının uygulanabilirliğini zayıflatır.

⁴ Philip K. HITTİ , *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*. (İstanbul,1980, Çev.: Salih Tuğ. C.3) s.951.

⁵ İbni Firnas, evinin bir odasını gök kubbe haline getirmişti ve kubbe bir tür mekanizma ile dönebiliyordu.

⁶ Bkz. <http://www.uh.edu/engines/epi1910.htm>.

⁷ HTT I, s. 18.

⁸ Aerodinamik kaldırıcılar olan kanatların uygulanış biçimlerine göre hava araçları, günümüzde, döner kanat ve sabit kanat olarak sınıflandırılmaktadırlar.

M.S. 1560'ta Alman Schmidlop ve İtalyan Della Porte de uçurtmalar vasıtasıyla havaî fişekleri uçurmayı denemişlerdir⁹. 1628 yılında Lucques De Paolo Guidotti yaylı kanatlarla bir kuleden atlayıp başarılı bir süzülüşün ardından bir evin damına çarparak ölmüştür.

Bundan sonra tarih, 1632 yılında bir Türk'e ait başarılı uçuş deneyimini kaydedecektir. Hezarfenn (Bin fenli) Ahmed Çelebi, Lodos (güneybatılı rüzgâr) bir havada, kendini Galata Kulesi'nden bırakarak süzölmeye başlamış, Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na değin 3200 m.lik bir mesafeyi uçmuştur. Bu olaya ilişkin maalesef elimizde, Evliyâ Çelebi'nin "Seyahatnâme"sinden başka pek kayıt bulunmuyor¹⁰. Hezarfenn Ahmed Çelebi önce, Sultan IV. Murat tarafından 1 kese altınla ödüllendirilmiş, ancak daha sonra, *"bu adam korkulacak adamdır; neyi murad etse elinden geliyor, böyle kimselerin yaşaması caiz değildir!"* deyip Cezayir'e sürgün emrini vermiştir. Hezarfenn, ömrünün kalanını Cezayir'de tamamlamıştır.1633 yılında IV. Murat'ın kızı Kaya Sultan'ın doğum şenlikleri sırasında Lagarî Hasan Çelebi'nin fişekli bir roketle göğe yükseldiği fişeklerin yakıtı kalmayıp havada sabitlendiği noktada ise kollarına takılı kartal kanatlarını açarak hafif bir süzölüş ile denize indiği, yine Evliyâ Çelebi'nin "Seyahatname"sinde mevcuttur¹¹.

1670 yılında İtalya'da bir Cizvit Papazı Pierre Francesko de Lana, bir eserinde dört madeni küreye asılı, uçan bir kayığın tarifini vermektedir¹². 1675'te Frankfurt'ta Bernon isimli bir adam uçmaya çalışırken hayatını kaybetmiştir¹³.

⁹ Oktay VEREL , **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir**. (THK yayınları, C.1, İstanbul, 1935.) s. 45.

¹⁰ İngiltere'de 1614-1672 yılları arasında yaşamış olan Chester Piskoposu Dr. John Wilkins, 1634 tarihli (Discovery of New World) "Yeni bir Dünya'nın Keşfi" adlı eserinde şöyle demektedir: "İnsanların vücutlarına kanat takarak uçmaları belki de imkansız değildir. Mesela meleklerin remdedildiği veya Merkür yahut Daedalus'ün güya uçtuğu, başkalarının da uçmaya teşebbüs ettiği, bilhassa rahip Busbequius'un anlattığına göre, İstanbul'da bir Türk'ün uçtuğu gibi..." VEREL, C.1, s. 46.

¹¹ HTT I, s. 40.

¹² Molly BURKETT, **Gökyüzünün Öncüleri**. Çev.: Önder Küçük. (Aklim Yayınevi, İstanbul, 2001. ISBN: 975-337-192-6.), s. 4.

¹³ VEREL, C.1, s. 45.

Bu tarihten itibaren bu ve benzeri kanatlı uçuş denemeleri tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de artarak devam etmiş sonunda insanoğlu 1783 yılından sonra balon vasıtasıyla göğe yükselmeyi başarmıştır. Ancak bu denemeler arasında Türkler tarafından gerçekleştirilen iki deneme var ki, burada bahsedilmeden geçilmeyecektir. Her ikisi de son derece üzücü neticelenmiştir:

İlki 19. yy. başlarında Of ilçesindendir. Arşala köyünden Veli Direko ile yakın arkadaşı Derelioğullarından Ali oğlu Ahmet Hoca, martıları ve avladıkları bir kartalın yapısını inceledikten sonra yaptıkları kösele tahta ve yaylardan oluşan kanatlarla, bir yaz günü bir deneme uçuşu yaptılar. Veli Hoca 400m. aşağıda, 2km. mesafede olan Arıburun'a doğru uçuşt. Hedefi tutturamayarak 200m. aşağıda bir yere indi¹⁴. Ancak Of Medresesi öğrencileri bu olayı hoş karşılamadılar. "Bu adam bir şeytan öldürün onu!" diye saldırarak kafasını kestiler, Hocanın torunları halen Of'ta yaşamaktadır¹⁵.

İkincisini ise, ünlü gazeteci Ebuzziya Tevfik Bey'den öğreniyoruz. 1861 yılında, doğma büyüme Bebekli olan Atıf Bey'in adeta mukavva inceliğinde gürgen ağacından ve ince sacdan imâl edilmiş bir uçak ile Bebek halkına ertesi gün uçağını ilan ederek Protestan Kilisesi bahçesindeki (kolejin bahçesi) duvarın üzerinden kendini salarak, ayaklarındaki çarklar vasıtası ile kanat çırpma başlanmış ancak ufkî olarak 10m. ilerlemesine rağmen bacak gücü tükendiğinden düşmüş kolları ve bacakları incinmiş, halkın alaya almasına ve aşağılamalarına maruz kalmıştır¹⁶.

1.2. Havadan Hafif Taşıt Uçuşu (Balonculuk)

1.2.1. Balonun Tarihsel Gelişimi

Havadan hafif araç üretimi ile uğraşmakta olan insan aklı, Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonu ile hedeflerine ulaşmış, nihayet 6 Haziran 1783'te

¹⁴ Cemal ANADOL, *Türk Havacılık Tarihi*, (İstanbul, 1990), s.16.

¹⁵ Stuart KLEINE, *Türk Havacılık Kronolojisi*, (İnci Baskı Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul Aralık 2002), s.47.

¹⁶ ANADOL, s.15.

Joseph ve Etienne Montgolfier Kardeşler, çalışmalarının sonucunu halk önünde denemeye cesaret etmişlerdi. Fransa'nın Annonay şehrinde yapılan uçuş için 800m³ 'lük bir balon hazırlanmıştı. Bu balon 1500m. yüksekliğe çıkarılmıştır. Alt yüzeyindeki kıvılcımlanma balonu tutuşturduğundan, 10 dk. sonra balon yanarak bir bağa düşmüştür.

İki buçuk ay sonra, 27 Ağustos'ta Paris'te fizik profesörü Jaques Charles ile fizik aletleri mühendisi Robert kardeşlerin yaptıkları Hidrojen balonu, uçuşunda çok yükseklerle çıktı. Fakat gazın genleşmesi sonucu, balon yırtılarak düştü. Aynı yıl Eylül ayında yine bir Montgolfier balonu hazırlanarak beraberindeki kafese bir koyun, bir horoz ve bir ördek yerleştirilmişti. Bu balon 14m. çapında ve 2000m³ hacminde idi. Kralın armaları ile donatılan bu balon oldukça yükseklerle çıkmış ve yırtılmıştı. Buna rağmen tatlı bir süzülüşle sorunsuz yere inmişti. Hayvanların sağlıklarında bir sorun olmaması dolayısıyla, yüksek irtifadaki havanın da solunabilir olduğu kanıtlanmıştı.

Ekim-Kasım 1783'te Pilatre de Rozier cesaret denemeleri yaparak her defasında uçtuğu irtifayı ve mesafeyi geliştirmiş, nihayet 21 Kasım 1783'te, Sen nehrini aşarak 1000m. yüksekliğe çıkmış, Paris üzerinde dolaştıktan sonra, hareket noktasından 16km. uzağa yavaşça inmeyi başarmıştı. Bu ilk hava seyahatiydi ve 23 dk. sürmüştü¹⁷.

Pilatre'nin uçuşundan 10 gün sonra halkı bağışa çağıran¹⁸ Fizik Profesörü Charles, sarayın bahçesinden 200.000 Parislinin hayran bakışları arasında havalandı. Balon 600m. irtifada önce 8-9 fersah (36 km.) sonra iki fersah (8 km.)'lik iki seyrüsefer bacağında uçmayı başardı. Fizikçi Charles'ın kullandığı balonun donanımına bugün bile çok az şey eklenmiştir¹⁹.

2 Mart 1783'te Paris'te ve 25-26 Eylül'de Nantes'ta, başarısız kabil-i sevk (güdümlü) balon uçuşları yapıldı.

¹⁷ BURKETT, s. 4.

¹⁸ Havacılık tekniğinde sağlanan başarılarda O günlerde ve sonrasında halkın bağışlarının rolü büyük olmuştur. Havacılığımızın ilk yıllarında ana kaynak daima Türk halkının bağışları olmuştur.

¹⁹ HTT I, s. 50.

4 Haziran 1784'te Madam Thible, yanında bir ressamla birlikte "Gustave" isimli bir Montgolfier balon ile havalandı. Bu bir kadının ilk uçuşuydu.

İngiltere'de ilk balon uçuşu, bir Prusyalı tarafından 1783 sonunda Windsor'da, İtalya'da ise 25 Şubat 1784'te Milano yakınlarında başarılıdır. İspanya'da 4 Haziran 1784'te Aranjuez kentinde, Avusturya'da 7 Temmuz 1784'te Viyana'da, 19 Ocak 1784'te Güney Yarımkürede Madagaskar üzerinde ilk balon uçuşları gerçekleştirilmiştir. XXI . Louis, Çin İmparatoruna 12 küçük balon hediye etmiştir.

Fransız Blanchord ve Amerikalı Doktor Jeffries, 7 Ocak 1785'te İngiltere sahillerinden havalandılar. Son derece zorlu ve maceralı geçen 1 saat 45 dk.lık yolculuk sonunda Fransa kıyılarına ulaştılar. Bu denizin ilk geçilişi idi. Blanchord karaya bir paket mektup attı, bu da ilk hava postası oluyordu²⁰. 1785 yılına gelindiğinde Balonculuk İngiltere'de de artık iyice benimsenmişti.

Almanya'da ilk balon uçuşu, 3 Ekim 1785'te Frankfurt'ta bulunan Blanchord tarafından yapılmıştı. Aynı Blanchord, 12 Haziran 1785'te Hollanda'da, 20 Kasım 1785'te Belçika'da, 3 Mayıs 1789'da İsviçre'de, 30 Mayıs 1789'da Polonya'da, 31 Ekim 1789'da Çekoslovakya'da ve 9 Ocak 1793'te Amerika'da uçuşları gerçekleştirdi²¹.

Blanchord'un Polonya'daki uçuşuna Türk Elçisi İbrahim Paşa da katılmıştı. Böylelikle İbrahim Paşa balonla uçan ilk Türk oluyordu.

Bu arada Avrupa'da bu gelişmeler yaşanırken, iki yaşındaki balonculuğun henüz bebeklik evresinde İstanbul'da bu yönde meydana gelen gelişme, o dönem için Doğu bilginlerinin Batılı meslektaşlarından pek de geri olmadıklarını göstermesi bakımından ilginçtir: 1785 tarihli İngiltere'de çıkan "Gentlemen Magazine" şöyle diyor; *"Kimseden mâlî yardım almadan, bir İranlı fizikçi bir balon yaptı. İstanbul'da padişahın huzurunda; zengin ve zarîf elbiseli sultan efendilerinin de şahit olduğu bir günde, gösteri şerefine mükemmel bir surette donatılan büyük avludan, iki de saray asilzâdesinin iştirakiyle uçulacaktı. Havalanmadan önce padişaha yaklaştılar. I. Abdülhamid her birine nefis birer kürk giydirdi. Bundan sonra derhal sepetlerine*

²⁰ Aynı yer.

²¹ HTT I, s.52.

*girip yükselmeye başladılar. Halkın hayret nazarları arasında hareket ettiler. Fakat 30 fersah ilerideki ahali inişe şahit oldukları zaman dehşete düştüler... Padişah balonun, Ayasofya Camiinde asılmasını bu hayırlı hadisenin hâtırasının ebedileştirilmesini ferman etti*²². I. Abdülhamid (dönemi 1774-1789), balonculuğa izin verirken, Rusya'da Çariçe II. Katherina, memleketi dahilinde böyle bir tecrübenin yapılmasını men ediyordu²³. Bu olaylar, Osmanlı Devletinde ve dünyada, o döneme ilişkin, halkın ve idarenin bilim-teknik buluşlara bakışlarına dair, ip uçları vermektedir.

1825 yılında 'Selim Oğat' isimli bir Türk'ün, kendine ait, montgolfier bir tipi balonla İzmir'de yükselmeyi başardığı, Dolffus'un "Havacılık Tarihi"nde kayıtlıdır²⁴.

1836 yılında Charles Green isimli baloncu 800km.lik İngiltere – Belçika – Prusya – Narsom Dükaliği yolunu 18 saatte almıştır.²⁵

İtalyan baloncu Comachi, 8 Temmuz 1844'de İstanbul'dan kalkarak deniz üzerinden güzel bir uçuş yaptı. Ertesi yıl Sultan Mecid döneminde, Sultan II. Mahmud Han'ın kızı Adile Sultan'ın düğünü dolayısıyla, 6 Haziran'da Haydarpaşa'dan havalanmış, fakat dönemin gazetesi Ceride-i Havadis'e göre, alkolü fazla kaçıran baloncu, sarhoşluğun etkisi ile sızmış ve fazla irtifa alarak Karadeniz'de kaybolmuştur.

Lyon'lu baloncu Francisque Arban, 2 Eylül 1849'da akşam 6.30'da Marsilya'dan havalanarak, ertesi gün şafakta Torino'ya inmiştir. Bu uçuşla Alpler havadan ilk kez aşılmış oluyordu.

Amerika'da balonculuk, biraz geç de olsa, hızlı gelişmiştir. 1835'te Philadelphia'da balonculuğa başlayan John Wise, 1 Temmuz 1859'da büyük bir balonla ortağı Gager, gazeteci Hyde ve Lamountain isimli 3 yardımcısı ile Saint Louis'ten seyahate çıktı. 20 saat 40 dk.da 1292 km. yol almıştı. Bu seyahatte "Amerikan Express" de onlara posta çantasını vermişti. Bu, Amerika ve Dünya'da ilk *resmî* hava postasıdır.

²² HTT I, s.62

²³ ANADOL, s.20.

²⁴ HTT I, s.63.

²⁵ Aynı yer.

1855 – 1859 yılları arasında bir Fransız kontu olan Nadar, Paris civarında Villacoublay'de çektiği fotoğrafla hava fotoğrafçılığına başladı.

İngiltere'de Glaisher isimli ünlü bir astronom, 5 Eylül 1862'de, 8838 m.ye çıkarak 30 yıllık bir rekor kıracaktır. Bu uçuşta astronom hipoksi (oksijen yetmezliği) nedeniyle bayılma tehlikesi geçirmiş, ellerini hareket ettiremediğinden supabı dişleriyle açarak balonu yere indirebilmiştir.

14 Mayıs 1871'de Amerikalı baloncu Weise'nin "Le Bosphore" isimli balonu Taksim Meydanı'ndan havalandı. Dolmabahçe Sarayı yakınlarına sepetsiz olarak emniyetle indi. Çok başarılı bir uçuş değildi. Weise'nin, 20 Mayıs 1871'de yapmayı vaat ettiği uçuş gerçekleşmedi. Halkta bundan dolayı hayal kırıklığı meydana geldi²⁶.

1.2.2. Paraşüt Denemesi

Fransız baloncu Garnerin, paraşütün tarihte ilk denemesini yaptı. 22 Ekim 1797 Paris'te, Manceau Parkı'ndan paraşütüne bağladığı balonu ile yükseldi, 1000m. yükseklikte balonun iplerini kesti ve normal olarak yere indi. Ancak, paraşütüne hava akışı için delik açmadığından çok sallandı. Garnerin, kısa bir süre sonra Lalande isimli ünlü astronomi bilgininden bu usulü öğrenecektir. Garnerin'in karısı da ilk balon kullanan ve ilk paraşütle atlayan kadındır.

1.2.3. Kabil-i Sevk (Güdümlü) Balonlar

1830 – 1850 yılları arasında mekanik ilminde büyük keşifler meydana gelir. Bu arada güdümlü balon projeleri de pek çoktur. Yön tutma işi, insan gücü ile yapılmaya çalışıldığından uçuşlarda pek başarılı olunamamıştır. Hava akımlarından daha güçlü bir enerjiye ihtiyaç vardır. Başlangıçta balonlara, buhar makineleri vasıtasıyla hareket eden pervanelerle yön verilmeye çalışılıyordu.

Benzinli motorların ortaya çıkması ile bu çalışmalarda başarılı olunmaya başlandı. XIX yy. sonlarında Almanlar, benzin motorunu balona ilk defa uyguladılar. Alman Kont Ferdinand Zeppelin, balonculuğa yeni bir boyut kazandırdı. 1897 'de

²⁶ İTT I, s.66.

patentini²⁷ aldığı güdümlü balonun çeperi sabitti. Bu çeper söndürülemedi. İçerisinde birçok küçük balon asılı durumda bulunuyordu. Bu şekilde, balonlardan herhangi biri gaz kaçırsa bile, balon uçuşu emniyetli oluyordu. Balon, yatay ve dikey dümenleri sayesinde havada istenilen manevrayı yapabiliyordu. Bu balon türü sonradan yapımcısının adı ile Zeppelin (zeplin) veya hava gemisi olarak anılmaya başlandı. İlk zeplin, LZ1 (Led Zeppelin 1) 2 Temmuz 1900 günü ilk uçuşunu, Güney Almanya ile İsviçre arasındaki Constance gölü üzerinde yapmıştı. LZ2 30 Kasım 1905'te uçtu. LZ 4, 1908 yılı 1 Temmuzunda havalandı ve 12 saat içinde 300 km.lik yolculuk yaptı. 1909'da LZ5, 1194 km.yi 38 saat 40 dk.da aştı. Zeplinlere Almanya'da havadan yolcu taşıyabilecek bir hava aracı olarak bakılıyordu²⁸.

1.3. Havadan Ağır Araçların Ortaya Çıkışı

1.3.1. Tasarımdan Modele, Modelden Uçağa

Havadan hafif araçların uçuşu ile ilgili belirgin gelişmeleri önceki satırlarda inceledik. Havadan ağır araçların uçuşu ile ilgili belirgin gelişmeler için, 19. yy. ortalarına gelinmesi gerekmektedir. '19. yy.da, Doğuda ve Türk dünyasında, daha önce bahsedilen, Oflu Veli Direko ve Bebekli Atıf'tan başka uçma girişi yapılmış değildir. Doğu dünyası Batıya kıyasla bu yüzyılı sessiz geçirmiştir denilebilir. Halbuki 18. yy. sonuna dek üstünlük hemen hemen Türk ve Doğu Dünyası tarafındadır. Bu yy.da tayyarecilikte en önemli keşifler, yüzyılın başlangıcında doğru ve isabetli çizimleri ile İngiliz Sir George Cayley'e aittir. 1773'te doğan Cayley henüz 23 yaşında iken bir helikopter modeli üzerinde deney yapar. 84 yıllık ömrü boyunca hava araçları çizimleri yapmıştır. Çizimlerinde, kanat hücum açısını²⁹, istikamet ve irtifa dümenlerini bile tarif etmişti. Çekim kuvveti için pervaneyi de düşünmüştü³⁰. Pervaneyi çevirmek için insan gücünü yeterli

²⁷ Eski söylenişi "ihtira berati"dır.

²⁸ Ajun KURTER, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi**, (2002, İstanbul), s.14.

²⁹ Kanadın ileri hızda havaya çarpma açısı.

³⁰ HTT I, s.77.

görmemiş, kazanlı buhar makinesinin ya da gaz yakıtlı (benzinli ya da dizel yakıtlı) patlamalı motorların kullanılmasını tavsiye etmiştir. Cayley, “çırpan kanat” modeline inanmıyordu. Daha 1808’de, bir asır sonrasına ışık tutmuştur.

1800–1807 arasında saatçi Degen, kanat çırpan bir makine modeli yaptı. 1817’ye dek sürekli geliştirdiği makinesi ile başarısız oldu. Daha sonra, ters yönde dönen çift pervaneli, küçük bir helikopter de yapacaktır.

1823’te İskoçya’da lastik kaplı tahta kanatlarla John Howell, bir kuleden kendisini atarak yere sağ salim inebilmiştir.

1843’te İngiliz Henson, memleketinde “Ariel” adını verdiği aracına “hava makinesi” adı altında bir patent alacaktır. Bu patent havacılık tarihinin en önemli belgelerindendir. Zira bugünkü anlamda, bir uçağın bilimsel ve tam bir târifi sayılır. Hattâ bu uçağa bir motor takılabilseydi uçurulmasının mümkün olduğu hesaplanmıştır³¹. Bu uçak, 1907 – 1910 yılları arasında üretilen uçakların çoğundan gerek ayrıntı gerekse genel durumu ile çok daha üstün niteliklidir. Henson ortak olduğu Stringfellow ile beraber bir makinenin patentini alarak üretir. Makinesini 1847’de dener. Makine, sadece süzülebilmiştir. Cesareti kırılan Henson Amerika’ya gider. Stringfellow devam eder. 1848’de bir model uçak üretir. Modelin boş ağırlığı 36 kg; Yakıt ağırlığı 2.9 kg’dır. Kanadın firar kenarına³² yerleştirilen 4’er palli³³ 2 pervane küçük bir buhar makinesinden hareket almaktaydı. Model 40 m. uçarak inmeyi başardı. Stringfellow denemesinde başarılı olmasına rağmen insan uçurabilecek bir makineden ümitli değildi. 20 yıl ara verdi. 1863 yılında yeni bir model ile Cyristal Palace’daki bir yarışmaya katıldı. Modelin 3 yüzeyli kanatları vardı. 1/3 bg.lik³⁴ zamanın en küçük buhar makinesi ile iki pervaneyi çeviriyordu.

1853’te Michel Loup isimli Lyon’lu bir makinist, patent almıştır. Aynı dönemde İngiliz Vikont Colingford ilk kez, “çekici pervaneli” bir uçağının patentini almıştı. 1855’te Joseph Pline, gazla dolu baloncuklardan teşkil edilen kanat uçağa,

³¹ Aynı yer.

³² Kanat alt ve üst yüzeyinin birbirlerine yaklaşarak birleştiği kanadın arka kısmı. Su damlası biçimindeki kanat kesitinin kuyruğu.

³³ (pal= pervane bıçaklarından her biri.

³⁴ bg. : beygir gücü.

“Aeroplane” adını verdi. Bugün Batı dillerinde bu isim kullanılır. 1856’da Fransız Le Brix, büyük bir planör yaptı. At arabasıyla çekilen bu planörün, 100 m. yükselip normal olarak indiği söylendi.

1860’da Lenoir, gaz motorunu keşfetti. 1864’te Ferdinand d’Esterno yelken uçuşlarını ve kaldırma kuvvetini “ Kuş Uçuşu” isimli kitabında tarif ederek planörcülüğün esaslarını anlattı. 1868’de Boulton isimli İngiliz, kanatçık prensibini gösteren bir patenti tescil ettirecektir³⁵.

1866’da İngiltere’de bir havacılık kurumu kuruldu. Ne uçurtma ne de balon olan ve bir adamla birlikte 6m. yükseğe uçabilecek aleti yapana 100 İngiliz lirası ödül kondu. Bu ödülü kazanan olmadı.

1872’de Avusturyalı Henlein, gaz motorunu uçağa tatbik etti. Aynı yıl Melikov isimli Rus, sadece kağıt üzerinde kalan türbünlü bir helikopter projesi hazırladı. 1870’li yıllarda dünyanın çeşitli yerlerinde başarılı model uçuşları artarak devam etti. Bu modellerde burulmuş lastik, gaz motoru, buharlı makine kullanıldı.

1877’de Enrico Farlonini adlı bir İtalyan mühendis, buhar makinesi ile çalışan bir helikopter modelini havalandırabilmiştir. Clement Ader, 9 Ekim 1890’da tarihte ilk defa motor gücüyle yerden kesilen insandır. Bu güne dek olayın bir sıçrama mı veya bir uçuş mu olduğu hakkında tartışmalar devam eder. Eğer uçuş kabul edilirse, Clement Ader isimli Fransız, Amerikalı Wright Kardeşler’den önce havalanmıştır. Yedi yılda tamamladığı ve Eole ismini verdiği bu uçak ile 9 Ekim 1890’da yerden kesilmiş ve motorun gücüyle 80 m. ilerleyebilmiştir. Kesilme yüksekliği yere çok yakındı. Harbiye Bakanlığı 650.000 Frankı Giffard’ın emrine verdi. 1897’de Avion³⁶ III’ü askerî yetkililer huzurunda tekrarladı. Başarılı görüntü vermekle beraber uçak kırıldı. Generallerin müspet raporlarına karşın Bakanlık desteği kesti³⁷.

Uçaktan bahsedip, planörcülüğün babası Otto Lilienthal’e değinmemek mümkün değildir. 24 Ekim 1848’de Pomeranya’da (Prusya) doğan Otto Lilienthal,

³⁵ HTT I, s.80.

³⁶ Fransızlar genel olarak tayyareye bu ismi vereceklerdir.

³⁷ HTT I, s.83.

1889'da mühendislik eğitiminin ardından çocukluktan beri merakı olan planör uçuşu çalışmalarına ağırlık verir. Gerçi uçağı o icat etmemiştir ama, 1891 yılından itibaren kendi tasarımı olan bir dizi planörün yapımına başlamıştır. Bunlarla yaptığı uçuşlar, dünyada havadan ağır uçuşun sürekli olarak başarıldığının ilk örnekleri olması bakımından, ilk sistematik uçuş başarısının ona ait olduğunu kanıtlıyordu. Altı yıl içerisinde iki bini aşan sayıda uçuş gerçekleşmiştir. 9 Ağustos 1896'da planörüyle karşılaştığı ters bir rüzgâr nedeniyle hayatı son bulur. Kuşların uçuşuna dair önemli bir eser yayınlamıştır³⁸. Uçuş esnasında fotoğrafları çekilerek yayımlanmış olan Lilienthal, pek çok araştırmaya ilham oluyordu. 1891'de havacılığa başlayan Octave Chanute, Lilienthal'ın en büyük takipçisidir. Yayınladığı çok sayıdaki kitapla Wright Kardeşlerin ilerideki uçuşlarına rehber olacaktır. Çift satırlı uçakların bulucusu olduğu kabul edilir.

Amerikalı Pierpont Langley, Washington'da "Rüzgârın İç Âlemi ve Aerodinamik Araştırmalar" isimli eserini yayınlamıştı³⁹. 6 Mayıs 1896'da, 4m. kanat açıklığı olan, 1bg.lik buharlı makineyle donatılmış, mancınıkla fırlatılan "Aerodrome 5" adını verdiği bir uçak modelini bir dakika boyunca uçurmayı başarmıştır.

Avusturya'da Wilhelm Kress, 1898'de imâl ettiği 40 bg.lik benzinli bir motora sahip bir uçakla, Tullnerbach gölünde ilk denemesini yaptı. Tam kızakların sudan kesildiği anda rastladığı kayalıklar nedeniyle uçağı kırıldı ve dağıldı.

Almanya'da Karl Jatko, 1903 yılında benzin motorlu, 3 satırlı uçak ile 20 m.lik bir sıçrama gerçekleştiriyordu.

Alman Prandtl, cidar tabaka seviyesini geliştirirken Polonyalı Drzewiecki, aerodinamik hesap yollarını geliştirdi. Görüldüğü gibi Avrupa'da ilk uçuşu gerçekleştirecek kişiler için ödüller konuluyor, başka ülkelerden farklı havacılar yeni teoremleri birbirinin üzerine geliştiriyor, başarıya her geçen gün daha da yaklaşıyordu. Denemeler esnasında bir uçağın kaybı ise malî sonuçları itibariyle tahammül edilemez olduğundan bir yıkım oluyor, araştırman denemelere son

³⁸ KURTER, s.15.

³⁹ HTT I, s.85.

vermek zorunda kalıyordu. Ancak kat edilen mesafenin büyüklüğü nedeniyle, artık, Wright Kardeşlere bir kuramsal altyapı sağlanmıştı.

1.3.2. Wright Kardeşler

Tüm dünyada bir yerlerden “yerden kesilme haberi” beklenir olmuştu. Bisiklet tamircisi Milton Wright’ın oğulları Wilbur ve Orville Wright Kardeşler, Amerika’da Ohio eyaletinde iyi bir tahsilden sonra, bir yandan baba mesleğini yürütürken diğer yandan ciddi bir çalışmaya koyulmuşlar, Longley ve Chanute’ün eserlerini, Lilienthal’ın deney sonuçlarını okumuşlar, hatta Chanute’a 200 mektup yazmışlardı. 1900’deki Kuzey Carolina’da Kitty Hawk’ta yaptıkları denemelerinde, Chanute onların yanında idi. 1902’de ve 1903’te denemeleri devam etti. 200 m.lik süzülüşler yapıp binden fazla uçuşta sistemli ölçüler aldılar. 1903’te planörlerine yatış kumandası ilave ettiler. Rüzgâra karşı 72s. uçtular. Artık gövdeye, ihtiyacı olan motoru takma zamanı gelmişti. “17 Aralık 1903”e gelindiğinde Kitty Hawk’ta 12 bg.lik kendi imâlatları bir motorla donattıkları ve The Flyer (Uçucu) adını verdikleri uçaklarıyla, güçlü dört uçuş gerçekleştirdiler. İstikamet dümeni mevcut olan iki pervaneli uçak, pilotla birlikte toplam 335 kg. idi. Kalkışlar, rüzgâra karşı bir ray üzerinden yapıldı. Son denemesinde Wilbur, 39sn. havada kaldı; 2,8 km. mesafe kat etti. Bu memnuniyetle yaptıkları Flyer-2 isimli uçak ile yaklaşık yüz elli uçuş yaptılar. 15 Eylül 1904’te dönüş manevrasını başardılar. 9 Kasım’da takriben 5 dk.lık bir süre içinde bir çevre etrafında 4 turu tamamlamayı başardılar. 1905’te 25bg.lik bir motorla 3ncü uçaklarını denediler. 5 Ekim 1905’te 38 km.lik mesafeyi 38 dk.da aldılar.

1.3.3. Avrupa’da Durum

Wright Kardeşler’in böylesine önemli başarılarına Amerikan hükümeti kayıtsız kalırken, Fransız hükümeti uzun izlemelerden sonra patentlerini satın alarak destek verdi. Wright Kardeşler Amerika’da gökyüzünde süzülürken, Avrupalı araştırmacılar hâlâ sıçramalar yapıyorlardı. Henry Deutsch ve Arche Deacon isimli

iki zengin, kapalı çevre üzerinde ilk uçacak pilota 50.000 franklık ödül vaat ettiler. Ayrıca Deacon 25m. uçuş yapana 3000 frank ödül verecekti ⁴⁰.

1905'te Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI)⁴¹ kuruldu. Aynı yıl "Amerikan Havacılık Kulübü" de kurulmuştur.

1905'te Voisin kardeşler Paris'te ilk uçak fabrikasını kurdular. 1906'da Danimarka'da Ellahamer adlı pilot, 18 bg.lik uçağıyla Lindholm adası üzerinde 50m. yükseldi ve 42m. mesafeyi uçtu⁴².

Trajan Vuia adlı Macar mühendis, Fransa'da başarılı uçuşlar yaptı. Santos Dumond isimli 1906 yılı Eylül ve Kasım ayları içerisinde, 25 m uçmakla Deacon ödülünü, Kasımdaki 16 m. yüksekten 200 m. uçuşu ile de "ilk 100 m. uçan" ödülünü almıştır. 1907'de Breguet Kardeşler, bir helikopter deneyerek başarılı oldular. 1908'deki ikinci makinede pek bir gelişme elde edemediler. Yine 1907'de Paul Cournu kendi yapısı helikopterle 20 sn. süresince 1.5 m yükselebildi fakat geçirdiği kazanın ardından parasızlıktan denemelere devam edemedi⁴³.

1907'de Voisin'in yaptığı bir uçak ile Farman, 771m. uçarak 53 km/sa.lik bir hıza ulaşır. 13 Ocak 1908'de yine Farman, kapalı çevre uçuşunu başaracaktır. 8

⁴⁰ HTT I, s.92.

⁴¹ FAI : 20nci Yüzyılın başında Clement Ader, Wright Kardeşler ve Santos Dumond gibi bir avuç öncünün başlattığı ve hızla artmakta olan havacılık faaliyetleri karşısında, 10 Haziran 1905'te Fransız havacılık kulübü başkan yardımcısı Count Henri de la Vaulx, Alman Havacılık Birliğinden Binbaşı Moedebeck ve Belçika Havacılık Kulübü başkanı Ferdinand Jacobs, Olimpiyat Kongresine 'Fédération Aéronautique Internationale' in kurulmasına ilişkin görüşlerini beyan ettikleri bir takdim yaparlar. Kongre delegeleri bu fikre sıcak bakar ve her ülkenin kendi uçuş sporunu düzenleyen örgütlerini oluşturması ve bu oluşumların Evrensel Havacılık Federasyonu (Universal Aeronautical Federation) adı ile birleştirilmesi gereğine ilişkin bir beyan yayınlarlar.

12 Ekim 1905'te Paris'te, Uluslararası Havacılık Konferansı toplanır. İki gün süren müzakerelerin ardından Belçika, Fransa, Almanya, İngiltere, İtalya, İspanya, İsviçre ve ABD temsilcileri, tartışılan tüm öneriler üzerinde tam bir mutabakat sağlarlar. FAI (Fédération Aéronautique Internationale, Uluslararası Havacılık Federasyonu), 14 Ekim 1905'te kurulur. Federasyon, temel amacının, elde edilen en iyi performansları kataloglamak, bunları herkesin bilgisine sunmak, kıyaslanabilirliği sağlayıcı ayırt edici özellikleri belirlemek, ve böylelikle rekor sahiplerinin iddialarını tartışmaya mahâl bırakmayan kanıtlar halinde tespit etmek olduğunu ilan eder. Bkz. <http://www.fai.org/about/1>. Türkiye FAI ye iki yıllık uğraşının sonunda 1929'da THK ile üye olacaktır. Bkz. <http://www.thk.org.tr/yeni/indextr.htm>.

⁴² HTT I, s.93.

⁴³ BURKETT, s.27.

Temmuzda Milano'da Delagrange, Madam T.Peltier'yi uçurarak, uçak ile ilk uçan kadına pilotluk yapar.

1907 sonunda Avrupa'da uçuş yapabilen 8 kişi vardı; *Ellahamer, Santos Dumond, Vuia, G.Voisin, Henri Farman, Esnault De La Pelterie, Delagrange, Pischoff*⁴⁴.

İngiltere'de uçak, çok geç hız aldı. İlk pilot Moore Brabazon, 1908 sonunda Voisin uçağıyla uçuş öğrendi. Türkçe de olmayacak bir şey için “Balık kavağa çıktığı zaman” denir. İngiltere'de bu deyimın karşılığı “domuz uçtuğu zaman” şeklindedir. 1 no.lu bröve sahibi Brabazon, uçmakla ilgili yargıları yıkmak için bir domuz uçurdu⁴⁵.

1.4. Birinci Dünya Savaşı Ve Havacılık

Ülke	Uçak sayısı	Hava Gemisi (Zepplin) sayısı
Almanya	246	11
Avusturya/Macaristan	35	1
İngiltere	110	6
Fransa	160	4
Rusya	300	11
Belçika	25	-

Tablo 1. Savaşın Başında Taraflar⁴⁶

Birinci dünya savaşı, dünya için büyük bir felaket olmakla birlikte, havacılık endüstrisinin büyük bir atılım içine girmesine neden olmuştur. Bir kısım silahlar bu savaşta ilk defa olarak kullanılıyordu. Uçaklar, tanklar denizaltılar ve zehirli gazlar

⁴⁴ HTT I, s. 94.

⁴⁵ Aynı yer.

⁴⁶ Bkz. <http://www.spartacus.schoolnet.co.uk/FWWaircraft.htm>

ilk defa olarak bu savaşta kullanıldılar⁴⁷. Güdümlü (kabil-i sevk) balon kullanımı düşüncesinden vazgeçildiği bu dönemde, uçak yapımı endüstrisi önemli gelişmeler kaydetmiştir. Örneğin, savaşın başındaki tipik İngiliz uçağı BE2c göz önüne alındığında, bu uçağın 90 bg.lik motoruyla saatte 72 mil sürat elde edilebilirken, svaın sonunda, tipik İngiliz uçağı olan 200 bg. motorlu SE5a, 138 mph (222km/sa) sürati yakalamıtır⁴⁸. Uçakların hizmet tavanı 4000 m.den 8000 m.ye ulamıtır⁴⁹.

Birinci Dünya Savaşı boyunca, savaşan devletlerin orduları için toplam 200.000'e yakın uçak, 250.000'e yakın uçak motoru retilmitir⁵⁰. *retilen uçakların ülkelere göre dağılımı yleydi : Fransa 51.040, Almanya 48.537, İngiltere 22.647, Avusturya 5.431, ABD 4.846 bombardıman uçağı imâl etmişti, Rusya'nın savaş sonunda 178 uçağı; Belçika'nın 127 uçağı vardı. Osmanlı Devleti'nin savaş boyunca toplam 450 uçağı olmuştu* ⁵¹.

Savaş sonunda Fransız Hava Endüstrisinde %65'i kadın olmak üzere, 186.000 ii ; Almanya'da 267 fabrikada 150.000 ii çalışmaktaydı. Tüm savaşan taraflarda toplam 65.000 pilot yetimiti ⁵².

Yeni bir savaş silahı olarak boy gösteren uçak, başlangıçta onlara inanmamı generaller ve hükümetler yüzünden gereken ilgiyi görmedi. Hatta İngiltere'de, bu yüzden uçak sanayii harbin ilk iki yılında Fransa'dan beslendi. Ancak hava keşfi, topçu ileri gzetleyiciliği, bildiri atma (psikolojik harp), havadan bombardıman ve makineli tüfek taarruzu görevlerindeki etkinliği nedeniyle uçağa olan talep, harbin son iki yılında son derece artmış bulunmaktaydı.

1914 yılında uçaklar daha ziyade keşif ve ileri gzetleyicilik maksatları ile kullanıldılar. Güdümlü balonlarla gece hava bombardımanları baladı. Deniz

⁴⁷ Şerafettin TURAN, *Türk Devrim Tarihi 1. Kitap* (Bilgi Yayınevi, Birinci basım, ISBN 975-494-278-1, Kasım 1991), s.44.

⁴⁸ Bkz. <http://www.firstworldwar.com/airwar/index.htm>.

⁴⁹ Yavuz KANSU, Sermet ENSZ ve Yılmaz ÖZTUNA. *Havacılık Tarihinde Türkler II*. (Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, -- Etimesgut 1971), s.135. (Bu kaynak, daha sonra alıntı yapıldığına, "HTT II" olarak kısaltılacaktır.)

⁵⁰ HTT I, s. 351.

⁵¹ HTT I, s. 166,167.

⁵² HTT I, s. 166.

uçakları ve uçak ana gemisi fikri, bu yıl yerini sağlamlaştırdı. Bu yıl Osmanlı ordusu, harbin dışındadır fakat harbe, doğru bir şekilde hazırlandığı da söylenemez.

1915 yılı, avcı uçağının doğumuna sahne oluyordu. Fransız Garros, tek kişilik Morane Saulnier uçağının pervane kenarlarına çelik plakalar ilave etmiş ve böylelikle uçağının burnuna monte ettiği makineli tüfeğin mermilerinin, pervane sathına zarar verici etkisinden kurtulmuştu. Böylelikle bir Alman uçağını de düşürme başarısını göstermişti. Ancak kısa bir süre sonra Alman hatları gerisine inmeye mecbur bırakıldı. Almanlar onun buluşu olan sistemi iyiden iyiye tetkik ettiler. Hollandalı uçak mühendisi Fokker'a yaptırdıkları bir uçağa, pervane dönüşüyle senkronize atış yapan bir makineli tüfek taktılar ve başarılı sonuç aldılar. Bu olay avcı uçağının miladıdır. Çift kişilik uçaklarda, râsıt⁵³ mahallerine birer makineli tüfek koyduklarından, Alman ve Fransız uçak bölüklerine büyük zayıat verdirmeye başladılar.

Bu yıl bombardıman faaliyetlerinde de artış meydana gelmişti. Fransızlar, 72 uçaklık bir bombardıman grubu ile faaliyet gösterdiler. Artık endüstri tesisleri ve şehirler bombardıman ediliyordu. Alman Fokker'ları da boş durmuyor, savunmasız Fransız Voisin'lerini birer birer düşürüyorlardı. Bu yıl, İngiliz, Fransız, Rus ve İtalyan ordularında bombardıman uçak istasyonları teşkil edilmişti. Bu gruplarda daha güçlü ve çok motorlu uçaklar kullanılmaya başlanmıştı.

Bombardıman uçak grupları bir yana, bu yıl içinde hâlâ bombardıman faaliyetleri için özellikle Alman ordusunda zeplin (güdümlü balon) birlikleri düşünülmektedir. Hava donanmasına, ihtiyar Kont Zeppelin komutasında, Paris ve Londra başta olmak üzere pek çok kentin bombardımanı görevi veriliyordu. Şehir bombardımanı görevi ile psikolojik harbin acımasız yüzüne ve havadan gelen tehdide, siviller de açık hale geliyorlardı. 1915 yılı, Almanların havada üstünlüğü ele geçirmesiyle sona eriyordu.

⁵³ Râsıt sözcüğü de râsıtlık (gözcülük) kavramının, 1932 yılı dil devriminden önce ortadan kalkmış olması nedeniyle dil devrimleri sonrası Türkçe karşılığını bulamamış terimlerden olduğundan aynen kullanılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu havacılığı da bu yıl içinde Almanlardan önemli takviye görmüş ve hayli toparlanmıştır. Alman havacı Üsteğmen Erich Serno, Osmanlı havacılık teşkilatını düzenlemek amacıyla, 1915 Ocağında Yüzbaşı rütbesiyle⁵⁴ İstanbul'a geldi. Daha sonra tümen komutanı yetkilerini taşıyan Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin Komutanı Binbaşı Serno, olarak anılacak olan bu subay, Osmanlı Hava Kuvvetinin teşkilatını oluşturmuştur. Tayyare Mektebinin Yeşilköy'deki (Ayastefanos) yerinde mutabık kalmakla beraber; Çanakkale, Atina, Şam, Diyarbakır, Bağdat (Azamiye Meydanı), Halep, Kudüs, Birüssebi, El-Ariş, Musul gibi Osmanlı şehirlerinde hava istasyon (üs) ve meydanlarını kurar, ziyaret eder, bunları geliştirecek önlemleri alır. Bazı meydanların yerini (ki bu meydanların bugünkü yer ve konumlarının temelini oluşturan ilk yerlerdir bunlar) belirler. Konya, Bursa, İzmir, Ankara, Sinop ve Adana gibi merkezlere meteoroloji istasyonları kurar⁵⁵. Değişen durumlara göre Hava Kuvvetleri Teşkilatını geliştirir. Alman Genelkurmay Başkanı General Ludendorf ile ve Alman Hava Kuvvetleri Komutanı ile fırsat buldukça görüşmüş, bu görüşmelerde Osmanlı Hava Kuvvetlerine tayyareci, tayyare, havacılık malzemesi sağlamak için mücadele vermiştir⁵⁶. Almanya'dan gelen 39 uçak, envantere 1915 yılında girmiştir⁵⁷.

1916 yılı, havacılığın, askerî anlamda kendisine fikir (konsept) geliştirdiği bir dönemdir. Havada savaş as'ların geliştirdiği taktiklerle yaptıkları ölüm kalım mücadelesi ve onlara teslim edilen uçakların artan teknikleri arasında geçen, teknoloji mücadelesine sahne olmaktadır. Almanların meşhur as'ı Teğmen Immelman avcı uçağının muharebe taktiğini geliştirdi. Bu yıl İngiliz ve Fransızlar da senkronize makineli tüfek kullanmaya başladılar. Uçaklar, piyadenin üzerine uçuyor, yerden pano veya dumanla gösterilecek düşman mevzilerinin keşfini yapıyor ve bu arada bombalıyordu. Zeplinlerin İngiltere'ye taarruzları bu yıl da sürdü. Bunlar İngiliz hava savunmasının artışıyla doğru orantılı olarak artan

⁵⁴ O dönemde, Alman Subayları Türk Ordusunda, olduklarının bir üstü rütbe ile görev almaktadır.

⁵⁵ KURTER, s.357.

⁵⁶ KURTER, s.324.

⁵⁷ KURTER, s.350.

kayıplarına karşın inatçı bombardımanları nedeniyle İngiliz avcı uçaklarının, İngiltere adasında kuşatılmalarında başarılı olmuşlardı.

Bulgaristan'ın Almanya ve Osmanlı Devleti yanında savaşa girmesiyle giderilen Balkanlar uçuş yolu sorunu, bu yıl Almanya'dan beslenen Osmanlı havacılığını rahatlatmış, 69 kara, 3 deniz tayyaresi envantere alınmıştır⁵⁸.

Tümen yetkisini haiz Harbiye Dairesi 9ncu Umur-u Havaiye Şubesi emrinde, şu hava kıt'aları kurulmuştu;

1. Tayyare kıt'aları
2. Balon kıt'aları
3. Uçaksavar kıt'aları
4. Topçu ölçme kıt'aları
5. Deniz tayyare kıt'aları
6. Depolar, parklar
7. Fotoğraf ve fotogrametri şubesi
8. Hava gözlemleri (rasat) şubesi⁵⁹.

Uçucu ödenekleri yükseltilerek bu konuda bir kanun yayınlandı⁶⁰. Osmanlı Hava Kuvvetlerinin başında bulunan Yüzbaşı Serno, bu yıl başında Türkiye'de bir tayyare ve motor fabrikası kurmayı düşündü⁶¹. Fakat bu güzel girişim teknik imkansızlar nedeniyle sonuçsuz kaldı.

1917 yılında, Almanların 3 satırlı Fokker uçaklarının karşısına müttefiklerin yine yüksek evsafılı Spad XII uçağı dikiliyordu. Savaş da çetin geçiyordu. Nisan ayında İngilizlerin 130 uçağı düşürülmüştü ki, bunun 75'i beş gün içinde meydana gelmiştir⁶².

Bu yıl Alman çift motorlu bombardıman uçakları Gotha'lar kullanılıyor, geliştiriliyor, güçlendiriliyorlardı. 20 büyük bombardıman uçağıyla Almanlar elli bin

⁵⁸ KURTER, s.540.

⁵⁹ İTT I, s.219

⁶⁰ İTT I, s.219

⁶¹ "3.1.1.5.3. Birinci Dünya Savaşında Ayastefanos Tayyare Mektebi" başlığı altında bu konuya değinilmiştir.

⁶² İTT I, s. 278. Monte Santo'yu aldıkları gün müttefikler 233 tayyare kaldırmışlardı, Bkz. İTT I s. 280.

km. uçarak 110 ton bomba atmışlar, Alman Ağır Bombardıman Alayı'nın konuşlu olduğu Gand Şehri'nden Londra'ya olan 280 km. mesafeyi defalarca uçmuşlar ve artık bu yıl içinde zeplinlerin yerlerini almışlardır. Bu uçaklar, uçaksavar topu ateşine daha fazla dayanıyor, avcılarla da savaşabiliyorlardı. 5 Haziran'da bombardımana çıkan Gotha'lara karşı 66 avcı İngiliz uçağı havalandı, fakat yakalayamadılar. 13 Haziran 1917'de, 14 Gotha Londra'ya 72 bomba attı. Bu bombardımanda 594 kişi öldü veya yaralandı. 94 İngiliz avcısı havalandıysa da, sadece 5 Gotha'yı bulup savaşabildiler. 7 Temmuz'daki akına ise 27 Gotha katıldı, 95 İngiliz avcı uçağı sadece 2 Gotha'yı indirebildiler. Bu yıl içinde, 10 Temmuz Harwick Bombardımanı'ndan dönen 16 Gothayı aramaya giden 121 avcı İngiliz uçağı eli boş dönecektir.

Bu acı deneyimler, İngilizlerin iyi bir hava savunma sistemi geliştirmelerine yol açar. 12-18-22 Ağustos Alman bombardıman taarruzunda 5 Gotha, yerden komuta edilen İngiliz uçaklarınca düşürülmüştü. Buna karşılık artık akınlar geceye kaydırılıyordu, Alman Gothalarına karşılık İngilizler ve İtalyanlar da ağır bombardıman uçağı ürettiler. Fransızların ise bu tip uçakları yoktu. Bu yıl İngiliz Handley Page ve İtalyan Carponi bombardıman uçaklarında kullanılan iki yada üç motordan her birisi 350 bg. idi. Menzilleri ise 300 km. ye yaklaşıyordu. Yıl sonuna gelindiğinde üretimden çıkan yeni İtalyan Carponileri 420 km. menzile ulaşmıştır. F3 tipi İngiliz çift motorlu deniz uçağının motorlarının her birisi 720 bg.de idi⁶³.

Binbaşı Serno, 1917 yılında da Osmanlı havacılığını geliştirmeye yönelik çabalarına devam eder. Geçen yıla oranla, gelen tayyare sayısında azalma vardır. Zaten gelenler de eski, güçsüz ve yıpranmış tip tayyarelerdir. Bunlar yetmezmiş gibi dönemin Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanı olarak kabul edilebilecek olan Binbaşı Serno'ya sonbaharda, Alman Genelkurmayından, Karpat cephesine katılması emri ulaşır. Binbaşı Serno, 1917 sonunda görevini vekaleten Binbaşı Gertz'e devrederek İstanbul'dan yola çıkar. Bu durum, Başkumandan vekili Enver

⁶³ 20 yıl sonraki tayyare motorunda ulaşılan yüksek gücü ve hızlı gelişmeyi anlatmak için, F3 tayyaresinin, Avusturyalı Wilhelm Kress'in 1898'deki 40 bg.lik benzinli motora haiz tayyaresinden, 18 kat daha güçlü olduğunu belirtmek gerekiyor.

Paşa'nın şiddetli uğraşlarına neden olur. Bu çabalar sonuç verir ve 1918 yılı başında Serno, eski görevine geri döner.

1917 yılında tayyare istasyon ve bölüklerinde bulunan tayyareler, ya ancak yetecek düzeyde ya da yetersiz düzeydedir. O dönemin ordu yönergelerinde, tayyareci ve râsıtlık bir sınıf olarak kabul olmadığından, Kolordu komutanlıkları emriyle işletilen, "*tayyarecilikten men*" ve (eski) "*sınıfına iade*" kararları da zaten yetersiz olan Türk havacılığına sekte vurmaktadır⁶⁴. Bu yıl içinde Osmanlı havacılığı, denizaltılarla mücadele ve psikolojik harekât gibi farklı iki konu da dahil olmak üzere daha başarılı görevler yürütmüştür.

1918 yılına gelindiğinde Müttefik uçakları, Alman uçaklarının yanında belirgin bir üstünlük sağlamaya başlamıştı. 300 ila 400 bg.lik Amerikan uçak motorları yoğun olarak üretilerek Avrupa'ya gönderiliyor, Breguet 14, De Havilland 9 bombardıman uçaklarına monte ediliyorlardı. Alman Fokker D7 avcı uçağı, iyi ve üstün bir uçak olmasına karşın az sayıda üretilebilmiştir⁶⁵. Alman Hava Kuvvetleri, havada üstünlüğünü açık bir şekilde yitirirken, müttefik uçakları, mevzî hava üstünlüğünü⁶⁶ tamamen yitiren Alman Ordularının derinliklerini keşfediyor ve bütün tertiplenmeyi neredeyse olduğu gibi rapor edebiliyorlardı. Havada mücadele artık son aşamasına gelmişti. 16 Mayıs'ta 200 İngiliz uçağı, Alman hava meydanlarına taarruz etti. Almanlar en değerli as'larını yitirmişlerdi. Mayıs ayında İngilizler, bir haftada 200 Alman uçağı düşürdüler. Savaş biterken 27 filoluk 8 bombardıman alayına sahiptiler.

Osmanlı havacılığı, 1918 yılı içerisinde elde ettiği kazanımlar neticesinde ve Avrupa ordularının geliştirdiği konsept (görev ve örgütlenme düşüncesi) doğrultusunda Umur-u Havaiye Müfettişliği (Hava İşleri Müfettişliği) konumundan, Kuvva-yı Havaiye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri Müfettişliği), konumuna dönüşerek bir "Kuvvet" tanımlamasına kavuşuyordu. Ancak Batıdaki cephelerden gelen kötü haberler, tamamıyla Alman desteğine dayanan Osmanlı havacılığına olumsuz etki

⁶⁴ KURTER, s. 337, 415, 418.

⁶⁵ HTT I, s.348.

⁶⁶ İstenilen yer ve zamanda yakın hava desteğini sağlayabilme kabiliyetine sahip olan tarafı ifade eden askerî terim.

etmekteydi. Planlanan İzmir, Erzurum, Konya, Musul ve Şam tayyare istasyonları, Sivas'ta tamirhane inşâsı ve İzmir, Şam ve Musul'da tayyare mektep öngörülerini de hayata geçirilemedi.

Birinci Dünya Savaşında tüm tarafların hava kuvvetlerinin, kara birliklerini desteklediği zaman bir anlam ifade ettiği gerçeği açıklıkla ortaya çıkar. Ancak hava desteğinin belirli ve sistemli bir düşünce doğrultusunda düzenlenmesi gerçeği de 1917 yılında İngilizler tarafından kesin bir biçimde görülebilmisti. Avcı uçaklarını, diğer uçakları korumaya memur eden İngiliz Hava Kuvvetleri, ancak bu şekilde bir sonuç alabilmişti.

Hava harekâtı sonucu her iki taraftan 40.000 kişi, havalarda yaralandı veya düşüp öldü. 15.000 insan da hava kazalarında yaralandı veya öldü. Savaşın sonunda savaşan ülkelerin hava kuvvetlerinde görevli 16.000 uçucuya karşın, 150.000 kişilik yer personeli vardı. Hava endüstrilerinde de daha önce belirtildiği gibi 186.000 kişi çalışmaktaydı. Savaşta her iki tarafta 200.000 uçak ve 250.000 uçak motoru üretilmişti. Bunun yaklaşık dörtte birini Almanlar yapmıştı⁶⁷.

1.5 İki Savaş Arası Dönem ve Türk Kurtuluş Savaşı:

1.5.1 İki Savaş Arasında Dünyada Askerî Havacılık

1903 yılında, Wright Kardeşlerin havadan ağır uçaklarıyla gerçekleştirdikleri ilk denetimli uçuştan sonra, havacılık gözle görünür bir hızla gelişmişti. Ancak bu hız, daha önce Birinci Dünya Savaşı havacılığı bahsinde de değerlendirdiğimiz gibi bu dönem içerisinde büyük bir ivme ile geometrik olarak katlanarak artmıştı. Birinci Dünya Savaşı, 1918 yılında sonuçlandığında, dünya havacılığı bir hareketsizlik dönemine girer. Havacılık sanayi ve hava orduları, kısa bir dönem için, savaşlardan ve savaş makinelerinden soğumanın, sosyolojik boyutlu etkilerinden nasiplerini almaktaydılar.

Galip devletler hava birliklerini küçültme yoluna gidiyor, uçaklarını sömürgelerine ve diğer yakın devletlere hediye ediyor, hava sanayii tesisleri ve yeni uçak tipleri üzerine tasarımlarını savaştırmaya başlıyorlardı. Mağlûplar ise

⁶⁷ HTT I, s.351.

havacılıklarını yok olmaktan kurtarma telaşına düşmüşler, can simidi olarak sivil havacılığa sarılmışlardı.

ABD’de, Atlantik’i uçarak geçme çabasının yanı sıra, gelişen hava teknolojisi ile “uzakta olmanın bir emniyet olmaktan artık çıkmaya başladığı” düşüncelerinin filizlendiği bir yeni dönem başlamıştır. Amerikan havacıları ve onların davasına inanmış generalleri, hava gücünü bağımsız bir kuvvet olarak yeniden yapılandırma savaşı vermektedirler. O döneme kadar, stratejik anlamda, denizlere hakimiyetin her şeyin üzerine çıktığı temelindeki Amerikan düşüncesi, bu yeni silaha uyarlanıyordu.

9 Eylül 1934’te ABD Başkanı Roosevelt, Amerikan hava postası işlerinin, sivil hava yollarından alınarak, Amerikan ordusu hava sınıfına verilmesini emrettiğinde, askerler memnuniyetle görevi almışlar, sivil hava yolu şirketleri ise bu durum karşısında büyük tepki göstermiş ve her ortamda hava postası faaliyetinin bu yolla başarılamayacağını savunmuşlardı. Şubat 1935’te başlayan uygulamada şirketleri haklı çıkarırcasına, 20 günde 10 hava askerî hayatını kaybetmiş, sonrasında da başarılı sonuç alınamadığından, uygulamaya Mayıs 1935’te son verilmişti⁶⁸.

Fransa 1919’da sivil hava yolcusu taşımacılığına başlayan ilk ülke olmuştur⁶⁹. Havacılığını kurtarma çabası içindeki Almanya da hemen aynı tarihlerde bu uygulamayı başlatacaktır⁷⁰.

Birinci Dünya Savaşının sonucu, dünyanın sömürgeci devletleri üzerinde kalıcı bir barışa yol vermediğinden, gerginlik her geçen yıl tırmanmaya devam etmiştir. “Üzerinde güneş batmayan imparatorluk” iddiasındaki Büyük Britanya, sömürgelerinin güvenliğini sağlayabilmek için hava gücünün gerekliliğini fark ediyor, uçak üretimine hız veriyor ve sonunda askerî havacılığını, “RAF” (Royal Air Force; Kraliyet Hava Kuvvetleri) adıyla yeniden örgütlüyordu. İngilizler, 1920 yılında Somali’de, 1922’de Türkiye sınırında ve Musul’da, 1930’da Kuzey Hindistan’da, 1931-1932 yıllarında Irak ve Kıbrıs’ta çeşitli işgal bölgeleri ve

⁶⁸ HTT II, s.146.

⁶⁹ HTT II, s.143.

⁷⁰ IIT II, s.146.

dominyonlarında hava gücünü başarıyla kullanmışlardır. İngiltere, zamanının en modern av uçaklarından olan Hurricane ve Spitfire'ları ürettiyordu. İngilizlerin müttefikleri Fransızlar ise havacılığı ihmal etmiş, hiçbir yeniliğe gitmemiş, 1930-33 Sosyalist Leon Blum Hükümeti döneminde duyarsızlık hat safhaya ulaşmış, tüm harcamalarda kısıtlamaya gidilmişti. 1934 yılında Fransız hava kuvvetlerinin uçaklarının tasarım bakımından en yenisi 11 yaşındadır. 26 Ağustos 1936'da Fransız parlamentosu kabul ettiği bir kanunla 5 sene içinde Fransız hava kuvvetlerinin uçaklarının yenilenmesine karar verdi. 1936'da tamamıyla özel sektörde bulunan Fransız Uçak Sanayiinin, 1936'da devletleştirilmesi, Fransız Hava Sanayii için büyük hata olmuş, bütün bunların sonucunda Fransızlar, İkinci Dünya Savaşı'na hazırlıksız girmek durumunda kalmışlardır.

İtalyanlar ise, havacılığın önemini anladıklarını kanıtlayan oluşumlara gitmişlerdi. Mussolini havacılığa çok büyük önem veriyor, Hava kuvvetlerini doğrudan emrine alıyordu. 1933 ve 1934 yıllarında ünlü İtalyan hava mareşali Balbo komutasındaki İtalyan hava birlikleri, Atlantik'i kuzeyden ve güneyden 2 kez aşarak, İtalyan hava kuvvetlerinin gücünü ve yeteneğini ispatlıyordu. İtalyan ordusu, 1935 Habeş Savaşında hava gücünü başarıyla kullanmıştır⁷¹. 1936-1939 İspanya İç Savaşı, İtalyan Hava Kuvvetleri'ne, İtalyan hava gücünün ve sanayiinin ürünlerini denemek ve başarısını görmek için iyi bir fırsat tanıdı. Bu savaşa 700'den fazla İtalyan tasarımı uçak ile katılan İtalyan havacıları, 903 solcu cumhuriyet uçağını tahrip ettiklerini iddia ederler.

1922 Versailles barış antlaşmasının sert hükümleri gereği motor gücünde 60 bg.yi, en yüksek süratte 170 km/saati ve taşıma kapasitesinde 600 kg.ı aşamayacak biçimde, diğer bir deyişle, sportif havacılık dışına taşmamakla, sınırlanmış olan Alman Ordusu, yine, senede 50 tayyareciden fazlasını yetiştiremeyecekti. Bu tarihten, 16 Mart 1935'te Hitler'in Versailles hükümlerini tanımadıklarını açıklamasına değin Almanlar, gizli, yarı gizli, ve açıklamadan sonra açıktan, uçak üretimine devam ederler. Bunun için başka ülkelerde hava sanayii meydana getirmek ve havacılarını başka ülkelerde yetiştirmek yolunu seçerler.

⁷¹ Aynı yer.

Fransız İstihbarat örgütünün 1928 raporuna göre, Almanya'nın, ticarî-sportif 980 uçaklık bir filosu vardı ki, bunlardan 464'ü askerî amaçlara uygundu⁷². Alman Hava Sanayii, 1930 yılında, ayda 30 uçak üretme kapasitesini yakalar ve aynı yıl 12 motorlu ve 170 yolcu kapasiteli olarak ürettiği 3 adet DO-X tipi uçağı uçurmayı başarır. 1934'te Alman Hava Sanayii tek kişilik-tek motorlu hafif ticarî uçak sınıfında, 377 km/saati yakalamıştır. 1936'da Alman hava gücü, iyi performanslı 1888 uçak ve 20.000 havacıdan oluşuyordu.

Sovyetlere gelince, 1 Nisan 1925'te İhtilal Harp Komiserliği *"savaş uçaklarının, özellikle av uçaklarının Sovyet yapısı olması gerektiğini, yabancı kaynaklı tüm av uçaklarının ikinci sınıf sayılarak yedeğe alınacağını"* açıklayan direktifini yayınladı. Anlaşılan Bolşevikler, savaş sanayiinde, özellikle hava sanayiinde her türlü boyunduruktan uzak kalmanın önemini, ta baştan biliyorlardı. Sovyetler, nitelikten çok niceliğe değer vererek üretime giriştiler. Savaş başladığında sayıca üstünlük Sovyetlerdeydi⁷³.

Japonlar ise, havacılıkta Amerikan ordusunun geliştirdiği düşünceye uygun davranıyorlardı. Sovyetlerle ve Çin'le çatışma riskleri her geçen yıl artıyordu. Ocak 1932'de, Çin ile girdikleri savaşta "Mitsubishi" ve "Nakajima" avcı uçakları ile hava üstünlüğünü elde etmişler ve kara savaşının geleceğini kendilerinden yana döndürmeyi başarmışlardı. Çin'deki sivil hedefleri de vurarak moral etmenleri kendi yanlarına alıyorlardı. Bu savaşta hava gücünün değerinin farkına varan Japon ordusu, "Kawasaki" bombardıman uçağını da filolarına katarak, hava ordusunu daha da güçlendiriyordu. 1938'de Sovyet uçakları, Çin tanıtma işaretleriyle savaşa girince, Japon havacılığı ilk defa, karşısında modern ve gelişmiş bir hasım buluyordu. Japonlar, Nisan 1938'de, avcı uçaklarının nezareti olmaksızın çıktıkları, 40 uçaklı Hankov Bombardımanı'ndan 4 uçakla dönebildiler. Daha sonra çıktıkları Cunking Bombardımanı'nda bulunan 27 bombardıman uçağı, şehri yerle bir ediyor, 10.000 civarında sivil ölüyordu. Anlaşılacağı gibi, bu taarruza Japonların av uçakları da katılmıştı.

⁷² HTT II, s.146.

⁷³ HTT II, s.148.

1936-1939 yılları arasında meydana gelen İspanya İç Savaşı, sosyalistler ve karşıtlarının Avrupa arenasında bir ön hesaplaşması niteliğinde idi. İspanya Kralı tahttan ayrılmış, cumhuriyet ilan edilmişti. Cumhuriyetçiler daha iktidara sahip olamadan, General Franko, ordunun kendisine bağlı büyük kısmı ile isyan etti. Donanmanın bir kısmı da kendilerine katıldı ve 3 yıl süren kanlı savaş başlamış oldu. Ruslar ve Leon Blum'un hükümet olduğu Fransa, Cumhuriyetçileri desteklerken, Faşist İtalya ve Nazi Almanyası General Franko'yu destekliyordu. Bu savaşta karşılıklı tarafların destek aldığı ülkelerin hava savaşı teknoloji ve stratejileri, İkinci Dünya Savaşı öncesinde pek çok açıdan sınanma ve kıyaslanma olanağı bulabilmişti. Savaş derslerle doluydu.

1.5.2. Kurtuluş Savaşında Türk Havacılığı

Mondros Antlaşmasının 19. maddesi uyarınca Alman havacıları, Birinci Dünya Savaşının ardından Osmanlı topraklarını terk eder. Savaş boyunca Osmanlı Hava Kuvvetlerine komuta etmiş olan Binbaşı Serno da bu arada yurduna döner.

1919 yılı sonlarına doğru millî havacılığımızı kurtarmayı amaçlayan "Türkiye Münakalat-ı Havaiye Cemiyeti" (Türkiye Hava Ulaştırma Derneği) adlı bir kuruluş meydana getirilmişti. Kurtuluş Savaşı sonrası Sevr'in her türlü kayıtlamalarını yırtıp atan bağımsız bir Cumhuriyet kurulabildiğinden bu cemiyete ihtiyaç da olmamıştır.

Hava Rasat Teşkilatı, teknik personelinin bir kısmı yedek subaylardan oluşan - o dönem için - çağdaş bir teşkilattı. Savaş sonrası bunlar terhis edilip, bir de üzerine Alman nezaretçiler de ayrılınca teknik kadro bir hayli zayıflamıştı.

Yine bu sıralarda Yüzbaşı Şakir Fevzi (Generalfevzioğlu) Eylül 1919'da hava kuvvetlerinin Posta Telgraf Bakanlığına bağlanması için bir rapor sunar fakat ağır bürokrasiye takılan bu fikir sonuç vermez.

1.5.2.1. Osmanlı ve Yunan Hava Güçlerinin Karşılaştırması

Sevr'den hemen önce, Osmanlı envanterindeki 94 uçak ile 56 tayyareci, 6 râsıt ve 4 tüfek ustası, 8 Aralık 1918 tarihli emre göre yeni birliklerine atandılar. Bu

Osmanlı Hava Gücünün son fotoğrafıydı⁷⁴. Yine aynı dönemde Yunan Hava Kuvvetleri, envanterden 72 modern tayyareyle birlikte müttefiklerin Yunan kuvvetlerine terk ettikleri 20'yi aşkın tayyareden oluşan 100'e yakın tayyare ve 65 havacıdan teşkil edilen 3 taburdan oluşuyordu⁷⁵.

Kurtuluş savaşına bu mevcutlarla girmelerine rağmen, Türk tayyarecileri, becerilerini uçmak yoluyla koruyabilmek şansına sahip değildiler. İlerleyen zamanlarda görülebileceği gibi, Yunan uçucularının uçuş deneyimleri değil, fakat belki arzuları, Türk uçucularının yanında çok hafif kalacaktır. Ancak şunu hemen belirtmek gerekir ki, Yunan hava gücü başlangıçtaki bu gücünü korurken, Mondros ve Sevr süresince ve Kurtuluş Savaşına başlanıldığında elde büyük kısmı eski teknoloji ve yıpranmış olarak bulunan Türk tayyareleri, Millî Mücadele Hükümetinin eline tam kadro geçemediği gibi, kurtarılabilenler eğitim yapamadıklarından, uçma becerilerini günden güne yitirmiş olan tayyarecilerimizin tüm çabalarına karşın yedek parça, meydan ve hangar yokluğu ve pilotaj gibi nedenlerle bir bir kırılarak elden çıkmışlardır.

1.5.2.2. Savaş Yılları

Tayyare yokluğundan, 30 Haziran 1921'de 1nci ve 2nci Tayyare Bölüklerinin birleştirilmesi suretiyle, Garp Cephesi Tayyare Bölüğü oluşturulmuştur⁷⁶. 1921 Ağustosunun sonunda Sakarya Muharebelerinde Cephe tayyare bölüğü tayyare mevcudu 1'e düşmüştür⁷⁷. İlginçtir, bu tayyare ile bile Tayyare Bölüğü, Yunan ordusunun tertiplenmesi hakkında çok net ve önemli keşif bilgileri getirmeye devam etmiş; bu keşif raporlarının sonucunda düşmanın çekilmekte olduğunu fark eden Garp Cephesi Kumandanı Albay İsmet İnönü, 10.9.1921 tarihinde ünlü "41 no.lu cephe emrini" verebilmiştir. Bu tek tayyare, Ağustos ayı sonunda bir görev dönüşünde, en deneyimli ve "kahraman namı" tayyareci Yüzbaşı Fazıl'ın

⁷⁴ HTT II, s.22-23.

⁷⁵ HTT II, s.41.

⁷⁶ HTT II, s.79.

⁷⁷ HTT II, s.72.

kumandasında, talihsiz bir hendeğe rastlamış ve o gün Türk Silahlı Kuvvetleri tayyaresiz kalmıştır⁷⁸.

Bu, Türk Hava Kuvvetlerinin yokluktan varlığa döndüğü gündür. Çünkü tam da bu en zayıf günde, Yunanlılardan ele geçirilen modern İngiliz tayyaresi De Havilland IX'un, bölüğe katıldığı müjdesi ulaşmıştır. Siyaseten İngilizlere kırgın olan ve de halkı savaştan bıkmış olan Fransız Hükümeti, Sakarya zaferinden sonra 20 Ekim 1921'de, TBMM Hükümeti ile Ankara Antlaşması'nı imzalayınca, antlaşma gereği Fransızlardan bezden yapılmış hangarlar ile birlikte, Breguet "14 A-2" tipi iki kişilik keşif uçaklarından 10 adedi Türk Hava Kuvvetlerine intikal eder⁷⁹. Kurtuluş savaşı müddetince düşmandan tayyare ele geçirilmeye devam edilmiştir. 26 Ağustos 1922 tarihli Büyük Taarruzdan hemen önce, Garp Cephesi Tayyare Bölüğü, 11 Keşif 5 Av tayyaresi mevcuduna ulaşmıştır. Silahsız bir kısım av tayyaresi, Konya Tayyare İstasyonunda depolanmıştır⁸⁰.

Büyük Taarruz'dan kısa bir süre önce, İtalyan pilot Perakini'den satın alınan, Birinci Dünya Savaşının en modern tayyarelerinden 21 adet Spad 13 Av tayyaresi, Yunan Torpidolarının takibine rağmen büyük özveriyle Mersin'de karaya çıkarılmış ve Konya Tayyare İstasyonu'na ulaştırılmıştır. Bunlardan 15'i silah yokluğundan uçurulamamış olmalarına rağmen; bunların tamamının faal olduğunu değerlendiren Yunan Hava Kuvvetlerini tamamen göklerden silmeye yetmiştir. Yunan Hava Kuvvetleri, Kurtuluş Savaşı süresince, rakibi en güçsüz duruma düştüğü anda bile mevzî hava üstünlüğünü⁸¹ ele geçiremediği gibi; Türk havacılarının biraz olsun uçuş yapabildiği her zaman, gökleri rakiplerine terk etmiş, çatışmayı kabul eden taraf olmamışlardır.

Türk Havacılarının Kurtuluş savaşındaki en parlak günleri 28-29 Ağustos 1922 olmuş, o gün Hava Kuvvetleri "bir defada 13 tayyare" kaldırmayı başarmıştır.

⁷⁸ Avni OKAR, *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924* (YKY İstanbul, 2003) s.67.

⁷⁹ HTT II, s.80.

⁸⁰ OKAR, s.74.

⁸¹ "Mevzî hava üstünlüğü", askerî bir terim olup, istenilen yer ve zamanda yakın hava desteğini sağlayabilme üstünlüğünü ifade eder.

Yunan Hava Kuvvetleri ise bunun 16 ay öncesinde Kütahya-Eskişehir Muharebesinde en fazla rakama ulaşmış ve 7 tayyareyi bir defada uçurmuştu⁸².

1920 yılında Türk Hava Kuvvetleri kadrosunda görev yapan 62 personelden 6'sı sivil⁸³. 10 adedi de tayyareci (pilot) astsubaydır ki bunların bröve tarihlerinden itibaren 6 yıl sonunda terhis edildiklerini ve bu tarihten itibaren arzu ettikleri takdirde hava kuvvetlerinin sivil personeli olarak çalışmaya hakları olduğunu, dolayısıyla onların da sonraları sivil personel olarak görev aldıklarını belirtmekte fayda vardır⁸⁴.

30 Haziran 1921'de, 1nci ve 2nci Tayyare Bölüklerinin birleştirilmesi esnasında bu bölüklerden oluşan Garp Cephesi Bölüğü'nün üçü sivil tayyareci (pilot) birisi asteğmendir. Bölük Komutanı muvazzaf zabıt (subay) kahraman tayyareci Büyük Fazıl'dır. (Bu bölük 1922'de, kısa süreliğine eski teşkilatına döner.) 1922 yılında 1nci Tayyare Bölüğü'nün 6 tayyarecisinin 5'i sivil⁸⁵. 2nci uçak bölüğünün ise 5 tayyarecisinin 4'ü sivil⁸⁶. (İkisi Adana'da stajyer)⁸⁵ 1922 yılında Adana uçuş mektebinde görevli 5 tayyareciden ise 3'ü sivil, birisi yabancıdır. Ancak hemen belirtelim ki bu sivillerin hemen hepsi Ayastefanos Tayyare Mektebinde tayyareci olmuşlardı.

Büyük Taarruz öncesi, yeni av tayyarelerinin tedarikiyle birlikte bunları uçurabilecek personel sıkıntısı baş gösterdiğinde, göreve çağrılan sivil uçucuların sayısı toplam 30'u buluyordu. Yalnız birçoğu uzun zamandır uçmadıklarından Adana'daki mektebe gönderilmişler ve birkaç ay zarfında çok iyi birer uçucu olarak bölüğe katılmışlardır⁸⁶.

Fransızların Türklere terk ettiği 10, Bréguet 14 tayyaresinin (Bkz. EKLER Fotoğraf 1). 2'si ile Adana'da kurulan tayyare mektebi, 17 Eylül 1922 tarihinde İzmir'e taşınır⁸⁷.

⁸² OKAR, s.92.

⁸³ HTT II, s.53.

⁸⁴ HTT II, s.8.

⁸⁵ HTT II, s.118.

⁸⁶ OKAR, s.76.

⁸⁷ OKAR, s.73.

Fransızlardan Ankara Antlaşması ile Türk Hava Kuvvetlerine ulaştırılan 10 tayyareden 8'i Cephe Bölüğüne gönderilmiş 2'si ile 1921 sonbaharında, Adana Tayyare Mektebi kurulmuştu⁸⁸. Bu mektebin İzmir'e taşınması için, 17 Eylül 1922 tarihinde Genelkurmaydan emir verilir. Bu okul Tayyareci Binbaşı Salim Bey'in (ILKUÇAN) yönetimine verilir. Aynı gün, 1nci ve 2nci Tayyare bölüklerinden oluşan bir tayyare grubu da Binbaşı Fazıl'ın komutasında oluşturuluyordu⁸⁹. Bu sırada Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer (ERGÜDER) Bey'dir.

Kurtuluş Savaşında Türk Hava Kuvvetlerinin 3 uçak kaybına karşın, Yunanlıların 21'i, 26 Ağustos'tan sonra olmak üzere toplam 25 uçak kaybı vardır. Bu dönemde Türk tarafında, 20 adet zabıt (subay, (tayyareci, râsıt, uzman))⁹⁰, 10 adet sivil ve gedikli (astsubay) tayyareci , 10 adet makinist ve tamirci olmak üzere toplam 40 havacı görev yapmıştır.

1.5.3. Türkiye'de Kurtuluş Savaşı Sonrası, İki Savaş Arası Havacılık

Türkiye'de Havacılıktaki en yoğun gelişme Kurtuluş Savaşı'nın ardından, Cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra, yaşanmıştır. Bu dönemde, Türkiye Cumhuriyetinin havacılık açısından durumu diğer Birinci Dünya Savaşı mağluplarından farklı gelişir. Türkiye'de, savaş durumunu bitiren Sevr Barış Antlaşması, uygulanma olanağı bulamamış, kurtuluş mücadelesinden zaferle çıkmayı bilen Türkler, Osmanlı Devleti'ne son vererek cumhuriyet rejimine geçmiştir. Bunun sonucu olarak, diğer yenilenlerin karşı karşıya bırakıldığı sınırlandırmalara muhatap olunmamıştır.

Cumhuriyet döneminin ilk havacılık uygulamalarından olarak Türkiye'de sivil havacılığın örgütlenmesine ilişkin ilk resmi girişim olan 23 Kasım 1923 tarihli M. ERGÜDER (Kur. Albay) raporu yazılır. Bu raporda da görüleceği gibi sivil havacılığın geliştirilmesi salık verildikten sonra *"Memleketin savunması gereği, halkın elindeki imkânlar fevkalade hallerde Silahlı Kuvvetlerin takviyesi için nasıl*

⁸⁸ Aynı yer.

⁸⁹ Binbaşı Fazıl'ın 27 Ocak 1923'te şahadetinin hemen ardından 3 Şubat 1923'te lağvedilmiştir.

⁹⁰ Çoğunluğu râsıt.

alınıyorsa, geleceğin savaşlarında sivil havacılığın elindeki imkanlarla askerî havacılığın takviyesi mümkün olacaktır.” denilmek suretiyle bu sektör, o dönemin konjonktürü gereği yine askerî değerlendirmelerle ele alınmaktadır⁹¹. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, daha kuruluşunda (Lozan Barış Konferansında) sivil havacılık kurallarını kabul etmiştir⁹².

ERGÜDER raporundan sonra, Türkiye'nin bir avuç havacı eliti, M. ERGÜDER başkanlığında, havacılıkta gelişkin ülkelerin savaş sonrası gelişmelerini yerinde görme görevi ile Avrupa gezisine çıktılar. Heyet İtalya, Almanya, Fransa ve İngiltere'de önemli temaslar yaptı. Fransızlarla eğitim antlaşması yapıldı, eğitim uçakları satın alındı.

1926'da uluslararası ortamda pek de uygulanırlığı görülmemiş bir biçimde, Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacını karşılamak için avcı uçağı alımı ihalesi yapıldı. Alman Junkers uçakları kuvvetli bir rakip olmasına karşılık dönemin politikasının da etkisiyle olsa gerek, katılan Fransız tipi 3 uçağın üçünden de, muhtelif sayılarda olacak şekilde, 7 av uçağı satın alınmıştır. Fransa'dan daha önce sipariş verilen 12 uçak 1926'da ; 5 uçak 1927 başında Türkiye'ye' geldi⁹³. 1920'li yılların sonunda Türkiye, Fransız av uçaklarından almaya devam etmiştir. Halbuki daha önce “İki Savaş Arası Askerî Havacılık” başlığıyla anlatıldığı gibi bu dönem, Fransız uçak sanayiinde duraklama hâtta gerileme dönemi idi⁹⁴.

1923 Haziranında Türk tayyarecisi ve 1916'dan bu yana Orduda (astsubay tayyareci olarak) görev yapan Vecihi Bey, Kurtuluş Savaşı sonrası geçici bir süreliğine İzmir'e taşınmış olan Tayyare Mektebinin hangar ve atölyelerinde ilk Türk tayyaresini imale koyulur. Yaklaşık bir buçuk yıl sonra, 1925 başında bitirdiği tayyaresini komisyon raporu olmamasına rağmen uçurmuş, fakat izinsiz gerçekleşen bu uçuşun ardından cezalandırılması söz konusu olunca kendisi ordudaki görevinden istifa etmiş, tayyaresi ise bakımsızlığa ve çürümeye terk

⁹¹ HTT II s.160 İleride bölümlerde THK faaliyetlerinin faaliyetlerini de bu çerçevede göreceğiz.

⁹² HTT II s.160, Bkz. M. ERGÜDER Raporu bahsi.

⁹³ HTT II s.171.

⁹⁴ HTT II s.173,177.

edilmiştir. Bu tayyare tescil edilmediğinden kayıtlı uçak tipleri arasında yer almamıştır.

Daha önce Alman askerî havacılığının değerlendirilmesi sırasında değinildiği üzere, Alman Junkers firması ile Türk Tayyare Cemiyeti (TTC) arasında, tayyare fabrikası kurulması hususunda, Almanya'da bir ön anlaşmaya varılmıştı. Bu anlaşma gereği Kayseri'de TOMTAŞ adlı bir kuruluşa gidildi. Fabrika, 6 Ekim 1926'da, Millî Müdâfaa Vekili Recep Peker tarafından açılarak, resmen üretime geçti. Çıkan anlaşmazlıklar nedeniyle 28 Mayıs 1928'de resmen kapatılan fabrika, 1930'da MMV'ye (Milli Müdafaa Vekaleti) devredildi. Mevcut tesisler ileride görüleceği gibi 1932'de Kayseri Tayyare Fabrikası adını aldılar.

16 Şubat 1925'te Mustafa Kemal Paşa'nın direktifi ile, Türk Tayyare Cemiyeti (sonradan⁹⁵ Türk Hava Kurumu) kurulmuş ve büyük bir hızla Türk gençlerine havacılığın tanıtılması ve sevdirmesi ve hava ordusuna potansiyel havacı yetiştirme görevlerine atılmıştır. Sivil havacılığın geliştirilmesine dönük olarak kurulmuş olunduğunu düşündürtse de başlangıçta bunun tam olarak böyle olduğunu söylemek, pek de mümkün görünmüyor. O dönemde tüm ülkelerde olduğu gibi Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde de havacılığa öncelikli olarak askerî gayelerle bakılmış, muhtemel bir savaşa hazırlık yapılması maksadı göz önünden ayrılmamıştır⁹⁶. Zira, Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurucusu M. Kemal ATATÜRK,

⁹⁵ 1935 Kongresinde isim değişikliğine gidilmiştir

⁹⁶ Burada hemen akla şu soru gelir: Neden ülke savunması için düşünülen havacılar, bütünüyle askerî okullarda değil de, bir kısmı Türk Hava Kurumundan yetiştirilsin? Daha evvelki satırlarda, diğer ülke havacılarının sayı potansiyeli olarak sunduğumuz rakamlar da, aynı şekilde, asker kökenlilerin dışında olanları da katmak suretiyle hesaplanmıştır. O dönemde subay tayyareciler daha çok bölük teşkillerinde komuta kademelerinde yer almaktadırlar. Ülkenin havacılara şiddetle ihtiyacı vardır. Örneğin 1923 yılı Ağustosunda, 3 uçağa 1 tayyareci düşmekteydi. Bkz. HTT II, s.156. Bu rakam tersine, en azından bir uçağa iki tayyareci şeklinde olmak zorundadır. Halbuki o dönemde uçak sayısı her an kolaylıkla artırılabilirdi (uçak temini şimdiki şartlarla kıyaslandığında hayli kolaydır), tayyarecinin yetiştirilmesi uzun süreli, meşakkatli ve masraflı bir konudur. Harpte ise para ve zaman hep kıt kaynaklardır. O dönemin Gelişkin havacılığa sahip ülkelerinde barış şartlarında, ortalama 2000 uçağa karşılık (uçucu ve yer personeli birlikte) 15-20 bin havacı istihdam edilmektedir. Türk Hava Kurumunda (Türk Kuşu eğitimi kapsamında) yetiştirilen havacılar, potansiyel birer hava askeridirler. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı bünyesinde icra edilen hava indirme harekâtına katılanların önemli bir kısmını, o dönemde askerlik görevini paraşütcü olarak yapan kurumun yetiştirdiği gençler teşkil ediyordu. Bkz.

Cemiyetin açılış konuşmasında “...istikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar.” demektedir⁹⁷. Bu cemiyetin kuruluştaki tüzüğünde gençleri havacılık sporuna alıştırmak olarak ifade edilen amaçtan kast edilen ve asıl olan “gökleri korumaktır”. Atatürk’ün ve İnönü’nün, Türk Tayyare Cemiyeti ile ilintili hemen her demecinde buna vurgu yapılmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti, 1935 senesine kadar havacı yetiştirilmesi işlevine doğrudan katılmamıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nde uçak edinimleri, Türk Tayyare Cemiyeti vasıtasıyla toplanan halk bağışları yoluyla yapıldı. İlerideki kısımda açıkça görülebileceği gibi daha çok bir bağış toplama aracı olarak düşünülmüş ve bu anlamda çok değerli hizmetler yapmıştır. T.T.Cemiyeti’nin faaliyete geçtiği ilk üç buçuk aylık sürede 2.000.000 TL bağış toplandı. Hava gücünü kuvvetlendirme kampanyaları ile 1925-1935 yılları arasında 10 yılda 50 milyon TL bağış toplanmış, bununla 250 uçak satın alınmış, gençler yurt içinde ve dışında eğitime gönderilmişti⁹⁸.

Cemiyet bütün yurtda örgütlenmesini tamamladığında, şube sayısı 300’ü bulmuştur. 1925 yılı Ekim ayında İzmir’deki Tayyare Mektebi Eskişehir’e taşınmıştır. (Kurtuluş Savaşının bitmesiyle 17 Eylül 1922’de Adana’dan İzmir’e taşınmıştı).1940 yılında toplam 17 Milyon olan Türkiye nüfusunun 816.989’u

<http://www.thk.org.tr/yeni/indextr.htm>. Ayrıca daha sonraları T.H.K. da tayyareci olarak yetişen gençler bir müddet askerliklerini Türk Hava Kuvvetlerinde tayyareci olarak da yapabilmişlerdir. Bkz. M Bahattin ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, (Dijital Baskı Makinası, Birinci baskı, ISBN : 975-97309-1-X, Ankara, 10 Kasım 2001), s.218. (Korkud Efe bahsi). Kaldı ki TTC’nin kurulduğu ilk dönemlerde, Türk Silahlı Kuvvetlerinin havacılık birliklerinde yer alan tayyarecilerin çoğunluğu asker kökenli değildir. Az bir bölümü muvazzaf subaydır. Kalanların bir kısmı 6 yıllıkına geçici askerdirler (gedikli), veya sivil sözleşmeli personeldirler. Ayrıca bugünkü duruma göre yapılacak bir değerlendirme, THK’nin gayesini anlamakta zorluk çekilmesine sebep oluyor. Askeri havacılıkta bugün gelinen noktada gelişen harp teknikleri, havacılığın ayrı bir kuvvet yapılanması şekline sokulması, kuvvetler arası işbirliği zorunlulukları, türlü çeşitli hava ve hava savunma silah ve silah sistemlerinin varlığı gibi nedenler, hava askerinin uzmanlaşması zorunluluğunu doğurmuş ve ülkedeki vatansever her uçucunun, birer potansiyel hava askeri gibi görülmesi fikri zamanla terk edilmiştir.

⁹⁷ VEREL, C.I. s.14.

⁹⁸ HTT II, s.202, 10 yıl içinde 351 uçak satın alınarak Türk Silahlı Kuvvetleri’ne bağışlandığını yazan kaynaklara da rastladık, Bkz. <http://www.thk.org.tr/yeni/indextr.htm>.

THK'ya üyedir⁹⁹. Gençlere havacılığı sevdirmek şeklinde ifade edilen görevini başlangıçta, çok laf az iş denilebilecek bir tarzda yerine getirdiği savıyla zaman zaman haksız eleştirilere uğramışsa da daha sonraki yıllarda başka ülkelerdeki benzer örgütlerin etkinliklerini gözlem altına alan TTC yetkilileri bu görevin yürütülmesindeki boşluğu 1935 yılında, yine Atatürk'ün yol göstericiliğiyle, Türk Kuşu'nu kurarak dolduracaklardır.

1925 yılında TTC harekete geçerek, motorlu ve motorsuz tayyarelerin bakım onarımlarını yapabilmek amacıyla Ankara Akköprü'de marangoz atölyeleri kurar¹⁰⁰.

TTC, 23 Nisan 1926'da Türk Havacılığının gereksinimi olan teknik personelin eğitilmesi amacıyla Yeşilköy'de "Tayyare Makinist Mektebi"ni hizmete açar.

Türk Hava Kurumu, 1929 yılında, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda uluslararası boyutta en üst düzeyde bir organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu'na (FAI) üye oldu. Kurum o günden beri Türkiye'yi, hava sporları konusunda, yurt içinde ve yurt dışında temsil etmektedir.

1936'da Ankara / Akköprü'deki marangoz atölyeleri planör üretimine başlatılarak, 1937 ila 1940 yılları arasında 123 planör üretilerek Türk Kuşu'na teslim edilir¹⁰¹.

1940 sonlarına doğru Ankara / Akköprü'deki marangoz atölyesinde çalışan 70 kişinin de dahil edilmesiyle zamanla fabrikaya dönüştürülen Etimesgut İmâlat Atölyesi, 1945'e gelindiğinde 13.790 m²'lik bir alanda 129 teknik personel, 143 memur ve 606 işçi olmak üzere 878 kişilik bir kadroya sahip büyük bir uçak fabrikasına dönüşmüştür. Bazı kaynaklara göre THK Etimesgut Uçak Fabrikasında 158 adet uçak ve 108 adet planör imâl edilmiştir¹⁰². 18.06.1952'de, ileride

⁹⁹ ER, Şükrü, "Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)" **Mühendis ve Makine Dergisi**. (C.16 Sy.179, Şubat 1972), s.39.

¹⁰⁰ KLEINE, s.142.

¹⁰¹ Oktay VEREL, **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir**. (THK yayınları, C.2, İstanbul, 1935.) s.22.

¹⁰² Kesin olarak ulaşabildiğimiz rakamlar 1949 yılına kadar olan üretimi kapsamaktadır. Buna göre, 1949'a dek 104 uçak 73 planör üretilmiştir. **Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV**. (Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O. Ankara, 1949.) s.11.

görülebcek birtakım sebeplerden ötürü, THK Uçak ve Motor Fabrikaları, MKEK' ye devredilmiştir.

1930 senesi yazında ülkede kişisel tayyare üretimi girişimlerinin ikincisi görülür; Vecihi XIV. Bu tayyare Çekoslovakya'da bir fabrikada 1931 Haziranında tescil edilmiştir.

Kayseri Tayyare Fabrikasında (KTF) 1934 yılında, Curtiss Fledling eğitim uçağından 10 adet üretildi. İlk üretilen uçak, Atatürk'ün talimatıyla İran'a hediye edildi. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 6). Zamanın en kudretli avcı uçağı olan Curtiss Hawk'ın lisansı alınarak bu fabrikada 15 adet üretimi yapıldı. Aynı yıl o dönemlerin yine iyi bir avcı uçağı olan PZL 24'ün (Polonya) 40'ı hazır alınmış, 22'si de lisansı satın alınarak Kayseri'de üretilmiştir. Böylelikle Hava Kuvvetleri bu dönemlerde, avcı uçağı yönünden hayli güçlenmiş oluyordu.

3 Mayıs 1935'te daha çok masrafı az olan motorsuz uçuşu yurt sathına yaymak ve uçman¹⁰³ yetiştirmek maksadıyla "Türk Kuşu" kuruldu. Aynı yıl İnşaat Müteahhidi, Özel Girişimci ve (sonradan) Siyaset Adamı Nuri DEMİRAĞ, kendi imkanları ile bir uçak fabrikası ve bir uçuş okulu kurmuştur. Bu yıl makinist mektebi Yeşilköy'den Eskişehir'e taşınmıştır.

Uçak temininde Türkiye Cumhuriyeti, 1930'a dek Fransa'nın nispeten geri kalmış uçak teknolojisini kullanırken, 1930 ile 1937 arasında kendi üretimini (Amerikan ve Polonya lisansı ile) kaynak olarak belirlemiş savaş öncesinde ise, kendi üretimi ile beraber Alman ve İngiliz uçaklarını satın almak yoluna gitmiştir.

1924 -1938 yılları arasında, Genç Cumhuriyeti hedef alan 20 ayaklanmanın büyük bir kısmında Türk Hava Kuvvetleri (Junkers A-20'ler) de kullanılmış ve büyük deneyim elde edilmiştir.

¹⁰³ "Pilot" sözcüğü karşılığında TDK'ce "uçman" önerilmiş, o dönemlerde kullanılmaya başlanan bu sözcük her nedense sonraları terk edilmiştir. Yaygın kullanımda, dünyanın hemen tamamında olduğu gibi, Fransızca'da rehber, kılavuz anlamlarına karşılık gelen pilot sözcüğü kabul görmüştür.

1.5.4. Dünya Havacılığında İki Savaş Arası Teknik Gelişmeler

Birinci Dünya Savaşı sonrasında havacılıkta ileri milletler, bir yandan havacılık teknolojilerini geliştirirlerken, diğer yandan sömürgelerine prestij uçuşları yapma yarışına tutuşurlar. Bu uçuşlarda Büyük Britanya'nın havacıları önde görünmekteydiler. Atlantik'i onlar bir adımda geçmeyi başarmış (14-15 Haziran 1919) ¹⁰⁴, Afrika uçuşlarında Fransızlara belirgin üstünlük sağlamışlardı.

Savaşın başında 90 bg.de olan uçak motorları sonunda 200 bg.e ulaşmış bulunuyordu. Süratleri ise 72 mph.dan 132 mph.a (220km/sa) yükselmişti. Savaşın sonrasında çok motorlu (2 ve daha fazla) uçakların üretimine ağırlık verilmiş, böylelikle motor güçleri kat kat artırılabilmiştir. 1919'da Fransızlar 600 bg.de (çift motorlu) bir uçak yapmayı başarmışlardı. 1925'te 400bg.lik motorlarını İtalyanlar Savioa-16 deniz uçağında¹⁰⁵ 1923'te Amerikalılar Alman mühendis Fokker'in ürettiği T-2 uçaklarında kullanıyorlardı¹⁰⁶. Bu uçak, beraberindeki yolcularla, 1932'de Amerika'dan havalanarak Berlin'e inmiştir. 1930'da Almanlar, her biri 600 bg. 2 motorlu 170 yolcu kapasiteli DOX-1 uçaklarından 3 adet üretmişti. 1931'de Fransız Hava Sanayii 650 bg.lik uçak motoru üretiyordu¹⁰⁷. Bu tarihten sonra, 1935 sonunda üretimden çıkan DC-3 yolcu uçağında, 1000'er bg.lik iki motor kullanılmıştır. 21 yolcu kapasiteli bu uçak, en uzun ömürlü havayolu uçaklarından biri olarak bilinmektedir¹⁰⁸. Bu uçaktan ileride daha ayrıntılı olarak bahsedilecektir.

Görüldüğü gibi, dünya havacılık sanayi iki savaş arası dönemde, daha çok askerî uçakların geliştirilmesi ile ilgilenmiştir. Bu dönemde çok motorlu (benzinli-pistonlu motor) uçaklar, belirli güç ve ölçülerle sınırlı kalmıştır. Benzinli motor ile elde edilebilecek basınç, motor hacmiyle kısıtlıdır. Bu nedenle motor sayısının artırılması gerekmiştir. O yılların teknolojisiyle uçağın taşıma kapasitesine olumlu bir katkı alana dek, motor sayısının 6-9-12ye dek artırılması gerekmiştir¹⁰⁹.

¹⁰⁴ Bu uçuş İrlanda'da tamamlandığından, Atlantik tam anlamıyla aşılmış sayılmıyordu. Bunun için 1927 yılı 20 Mayıs'ı ve pilot Lindberg beklenmektedir.

¹⁰⁵ HTT II, s.185.

¹⁰⁶ HTT II, s.187.

¹⁰⁷ HTT II, s.269.

¹⁰⁸ HTT II, s.295.

¹⁰⁹ Daha sonra motor silindir adedinde artırılma gidilerek motor adedinde düşüş sağlanmıştır.

Başlangıçta 100 bg.lik savaş öncesi ortalama uçak motorunun bg.ne düşen motor ağırlığı 1200 gr iken; 10 sene sonra ortalama uçak motorunun bg.ne düşen ağırlığı, 800gr.a inerek motor ağırlıkları 1/3 oranında azalmıştı¹¹⁰.

1.5.5. Dünyada Hava Yolu Taşımacılığı

1.5.5.1. Dünya Yolcu Taşımacılığı

Uzun mesafe ve hız rekorlarının neredeyse her yıl yenilendiği, Atlantik'in kuzeyden ve güneyden, doğu-batı, batı-doğu istikametlerinden geçildiği¹¹¹, Japon Denizinin aşıldığı, Avrupa ile Güney Amerika hatlarının bağlandığı Asya ile Avrupa arasındaki mesafelerin denendiği havacıların kendilerine ve uçaklarına güvenmeye başladıkları, özetle tecrübe kazandıkları bir dönemdir, iki savaş arası dönem. Bu dönemde sivil hava yolu taşımacılığı da serpilir, gelişir. Başlangıçta kâr etmekten uzak ve devlet destekli uçuşlar yapan havayolu şirketleri, ilk kez 1936'dan itibaren dünya genelinde kâr yapmaya başlar¹¹². Avrupa ülkelerini birbirine ve sömürgelerine bağlayan uçuşlar yaygınlaşır. Uçak modelleri 10 ilâ 20 yolcu taşıma kapasiteli ve başlangıçta ekonomik olmaktan uzaktır. DC-3 yolcu uçağı gibilerinin üretiminin ardından, 1937'den itibaren bu uçuşlar da ekonomikleşme sürecine girer¹¹³. 1928'de Alman Havayolları 100.000; ABD, 65.000 yolcu taşımışken; iki yıl içinde 1930'da Almanya 124.000 yolcu ile Avrupa'nın üçte biri yolcu kapasitesine ulaşır. Bu yıl Fransa 55.000, İtalya 41.000, İngiltere 18.000 yolcu taşımıştır. Dünya üzerinde 100'den fazla havayolu şirketi hizmet yürütürken, adı anılmayan havayolları, Sovyetler hariç, toplam 500.000 kişi taşıma kapasitesindedirler.

¹¹⁰ HTT II, s.339.

¹¹¹ Atlantığı, 20 Mayıs 1927 sabahı Amerikan savaş pilotlarından Charles Lindberg, Spirit of St. Louis adını verdiği 220 bg.lik tek motorlu Ryan NYP tip uçağıyla batı doğu istikametinde, 5859 km. mesafe kat ederek 33 sa. 30 dk.lık bir uçuşla geçmiş, Paris Bourget Hava Meydanı'na inmiş ve 200bin kişilik bir kalabalık tarafından karşılanmıştır.

¹¹² HTT II, s.295.

¹¹³ Aynı yer.

1.5.5.2. Dünya Hava Postası Taşımacılığı

Başlangıçta posta taşımacılığı yolcu taşıma işinden çok daha kârlı bir iştir. Bu nedenle ihale edilen posta seferi hatlarına çok yoğun bir talep olmaktadır. 1918'de ABD içerisinde kısa mesafeli düzenli bir posta seferi hattı kurulur¹¹⁴. 1921 Şubatında transcontinental (kıtalararası veya okyanus aşırı) hava postası tesis edilir. 1919'da ABD-Kanada arasında posta hizmeti açılır ki, bu ilk uluslararası posta nakliyatıdır.

1925 yılında Amerikan Kongresi "Kelly Bill Kanunu"nu kabul etti. Kanun sivil havacılığı teşvik ediyor, posta genel müdürlüğüne, hava posta ulaştırmasını, şirketlere ihale yetkisi tanıyordu. Bu meşhûr kanunun kapsamında, 1929'da önemli açılımlar yapılarak sivil havacılık için daha uygun şartlar sağlandı. Bu değişikliklerin belki de en önemlisi *"posta idaresince, mil başına taşınan posta ağırlığına göre değil, uçağın posta için ayrılan hacmine göre ücret vereceği"* idi. Bu suretle şirketlerin yolcu yerine posta taşıması özendiriliyordu. Hâтта daha büyük uçaklarla posta ulaştırması yapan şirketlere ek prim de ödeniyordu. Bu sonuncusu özellikle büyük hava yolu firmalarının hayatta kalmasına, güçlenip daha da büyümesine, daha küçüklerinin birer birer iflâsına sebep oluyordu.

1925'te Fransızlar Afrika hava postalarını kurdular. 1934'te "Paris-Buenos Aires" (Arjantin) arası hava postası köprüsü kurulmuştu. Aynı yıl Almanlar, "Stuttgart-Buenos Aires" hattını kurmuşlardı. Eylül 1934'te İngilizler, İngiltere-Avustralya uçak posta servisine başladı.

1938-39 yıllarında uçakların gerek hızları gerek menzilleri artık sivil havayolu taşımacılığına yeter hale gelmişti.

1.5.5.3. Amerikanın Hava Yolu Taşıt Gelişimi

Amerikan devi Boeing, genel olarak "ilk modern yolcu uçağı" olarak kabul gören, "Boeing 247" modelini inşa etti. 1933 yılında ortaya koyulan uçaklardan United Airlines, 60 adet satın almıştı ki bu, üretim bandının tamamını iki yılına

¹¹⁴ HTT II, s.297.

kapatmak anlamına geliyordu.¹¹⁵ United Airlines'ın bu atılımı karşısında TWA, Douglas Aircraft Company'e DC-1'leri sipariş etti¹¹⁶.

Douglas Aircraft Company'nin en gözde tasarımı olan DC-3, *"dünyayı değiştiren, hava yollarına yolcu taşımasından kâr teminini mümkün kılan uçak"* olarak anılır. 1936'da American Airlines ile birlikte ilk defa sahneye çıkmasından hemen sonra en seçkin uçak modeli olmuştur. DC-3, işletim mâliyeti %10 fazla olmasına karşın, DC-2'den %50 fazla yolcu kapasitesine (14'e karşılık 21) sahiptir¹¹⁷.

1.5.5.4. Kabin Basıncı Devrimi

Havayolları, hava türbülanslarının ve fırtınaların daha yaygın olduğu alçak irtifalardan kurtulmak istiyordu. Ancak yüksek irtifada az miktarda bulunan oksijen yolcuların bayılmasına neden olacaktı. Bu yüzden alçak irtifadaki hava basıncını ve oksijeni temin edecek bir pompa sistemi geliştirildi. Boeing ve Stratoliner firmaları B-17 bombardıman uçağında bu sistemi denedi. Uçağın ilk uçuşu TWA tarafından yaptırıldı. 33 yolcu kapasiteli Stratoliner¹¹⁸, 20.000 feet'te 200 mph süratle uçabildi.

¹¹⁵ Alttan kanatlı, çift motorlu, iniş takımlarını içine çekeabilen, 10 yolcu kapasiteli ve 155 mph (saatte 155 mil) süratinde bir uçaktı. Ses yalıtımı ve döşemeli koltuklar bulunan uçakta, sıcak su üretilabiliyordu. Bkz.

http://www.geocities.com/CapeCanaveral/4294/history/1935_1950.html#newindustry.

¹¹⁶ Bu tip Boeing 247 benzeriydi. Yolcu kapasitesi 2 koltuk daha fazlaydı. Gövde kaplamasının şekli de iyice düşünülmüş ve uçuş depresyonlarını türbülans ve diğer sarsıntıları üzerine alacak bir yüzey tasarlanmıştı. Dahili iskelette metal kirişler kullanılmayarak, yolcu için daha geniş alan sağlanmıştı. DC1'leri uçurmak da daha kolaydı. İlk ofograt ile kalkışta ilk etkin kanat flapları bu uçakta kullanılmıştı. Bütün bu gelişmeleri barındırıyor olmasına karşın bu uçaktan sadece 1 adet üretilmiştir. Douglas, uçağın boyunu 18 inç uzatarak 2 yolcu daha ilave ettiği DC2'yi alternatif olarak geliştirerek seri üretime geçti. Bu başarılı bir tipti, ancak daha iyisi olan DC-3 yoldaydı. Bkz. Aynı yer.

¹¹⁷ Uçak kendinden öncekilerin %25'i daha fazla güçlü alüminyum alaşımlı malzemeden üretilmiş olduğundan daha güvenli olarak görülür. Motorları da daha güçlüdür (DC-2'nin 710 bg.deki motoruna karşılık DC-3'ün 1000 bg.). Bu uçak, 16 saat havada kalıyor, daha süratli bir seyir sağlıyordu. İniş takımlarının hareketi hidrolik gücü ile sağlanıyordu. Kendinden öncekilerden daha konforlu ve "ses korumalı" özelliktedir. Bkz. Aynı yer.

¹¹⁸ Türbülansın ve hava hadiselerinin hava yoğunluğu ile birlikte azaldığı 30bin feet ile 150bin feet arası atmosfer katmanını olan Stratosfer tabakasında uçabilme iddiasından adını aldığı akla geliyor. Aslında 20bin feet tavan irtifası ile Stratoliner, troposferi aşabilmiş de değildi. (1 m ≈ 3 fit).

1.5.5.5. İlk Kapsamlı Havayolu Yasası: “1938 Amerikan Sivil Havacılık Yasası”

1938’de dünya havayollarında 3,5 milyonun üzerinde yolcu taşınmıştı. Bunun bir milyondan fazlası Amerikalıydı. Bu aşırı gelişme, yeni hükümet politikalarından kaynaklanmıştı. 1938’de Amerikan kongresinden geçen sivil havacılık yasası havacılığın geleceğinde, teknolojik gelişmeler kadar önemli olanaklar sağlamıştı. Bu tarihe kadar, sayısız hükümet kuruluşları ve ajanslarının, havacılık politikasında etkisi bulunuyordu. Havacılık bu ajanslar tarafından yönlendiriliyor, fakat uzun dönem ilişkileri ve sınıai yönelimi takip edecek biçimde bir “tek elden yönetim” olanağından yoksun kalınıyordu. Bütün havayollarının, taşıdıkları postanın birim fiyatlarını belirgin bir şekilde düşüren 1934 Hava Postası Reformları’ndan bu yana, kayıpları büyüktü. Amerikan havayolu taşımacıları, ümitsizlik içerisinde, bağımsız bir kuruluş üzerinden idare edileceklerine dair, büyük bir hükümet düzenlemesi bekliyorlardı. “1938 Sivil Havacılık Yasası” onlara istediklerini verdi. Yasa ile CAA (Civil Aeronautics Authority= Sivil Havacılık Otoritesi) kuruluyor ve kuruluşa hava yolu tarifesi düzenleme, hava postası fiyatlandırma, havayolu antlaşmaları akdetme, şirket birleşmeleri onayı ve hava yolu rotası düzenleme yetkileri veriliyordu. Kongre, bu yıl, bundan bağımsız olarak, Air Safety Board (Hava sahası Emniyet Kurulu) adında bir yapılanma meydana getirdi. 1940 yılında Amerikan Başkanı Roosevelt bu kuruluşu, CAA’nın bünyesine dahil ederek kuruluşun adını CAB (Civil Aviation Board= Sivil Havacılık Kurulu) şeklinde değiştirmiştir.

1.5.6. Türkiye’de Hava Yolu Taşımacılığı - Devlet Hava Yolları (DHY)’nin Kuruluşu

Türkiye’de 14 Şubat 1924 tarihinde, ilk tarifeli hava postasını taşıyan tayyare, İstanbul’dan kalktıktan 3 saat, 5 dakika sonra Ankara’ya indi.

9 Eylül 1925’te Hava Kuvvetleri Müfettişliği tarafından sivil havacılık uçuşlarının düzene sokulması amacıyla kaleme alınan ERGÜDER Raporu’nun ardından, “Hava Seyrüsefer Talimatı” hazırlanarak yürürlüğe girdi. Aynı dönemde Air France, İstanbul’a sefer planlıyor, İtalyan Aero Espresso yolcu ve posta taşıma

izni alıyordu. 1 Ağustos 1926'da Brindizi-Atina-İstanbul hattında sivil uçuşlar başladı. 1930'da Amerikalı uzman ve pilotlar İstanbul'a gelerek "*Türk Hava Postaları*" şirketini kurdular. Bünyelerine Türk tayyarecilerini de aldılar. Şirket 1933 yılında MSB yetkililerince incelemeye alındı. Şirket İstanbul-Ankara arasında yolcu taşıyordu. Hava postası TTC sorumluluğunda idi. MSB'nin olumlu kanaati üzerine şirkete devlet desteği verilerek adı Hava Yolları İdaresi (HYI) olarak değiştirildi. Başına, Emekli Tayyareci Binbaşı Fesa Evrensev getirildi. 20 Mayıs 1933 gün ve 2186 sayılı kanunla, Türkiye'de ticarî hava taşımacılığı hakkı MMV'ne bağlı "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" adıyla kurulan bir devlet kuruluşuna verildi. Bu kuruluş, ileride hava posta taşıma görevini de yürütecektir. Havayolları İdaresi Kuruluşu 1935'te yeni bir kanunla "Bayındırlık Bakanlığı"na bağlandı. 1933-35 yılları arasında Curtiss Aeroplane and Engine Company Incorporated firmasından alınan 4 Curtiss yolcu uçağıyla birlikte 5 uçak, 28 koltuk olan filo kapasitesi; 1936'da 8 uçak, 64 koltuğa çıkmış; 1943 senesine dek filo, bu kapasitede devam etmiştir¹¹⁹.

1.6 İkinci Dünya Savaşı ve Havacılık

1.6.1. Genel Durum

Havacılık, II. Dünya Savaşının yönüne çok önemli bir etki gösterdiği gibi savaş da, havacılığın gelişimine büyük bir etki yapmıştır. Hitler, 1938'de Polonya içlerine yürüdüğünde, ABD'de hava taşımacılığında, üç yüzden az ulaştırma uçağı vardı. Savaşın sonuna gelindiğinde, kırkın üzerinde Amerikan hava aracı üreticisi, senede 50,000 uçak üretiyordu. Savaş sonuna kadar ABD, 300,000 hava aracı üretmişti. ABD, savaş süresince hava aracı üretiminde kat ettiği yol nedeniyle dünya hava sanayiinin önderi oluyordu.

Dünyada faaliyette bulunan o dönemin en büyük uluslararası hava yolu şirketi olan Pan American Airways¹²⁰ (Pan Amerikan Hava Yolları) 46 ülke ve

¹¹⁹ İlyas ALBAYRAK, *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları 1933-1983* (Cem Ofset A.Ş. İstanbul) s.24, 28, 31, 33, 35, 39, 42.

¹²⁰ Bkz. <http://www.globalaircraft.org> © 2004 GlobalAircraft.org.

koloniyi bütün kıtalara ve hemen bütün okyanuslara bağlıyordu. Küçük uçak sektörü belirgin bir gelişme gösteriyordu. İkinci Dünya Savaşı'ndan önce, havacılık sanayiinde 193,000 kişi çalışmaktaydı. 1941 yılı boyunca sayı 450,000'e yükseldi; yine aynı zamanda 3,375,000 civarında yolcu 18 adet Amerikan havayolu şirketince taşındı, bu rakam 1940 yılı rakamından 1,000,000 fazla idi. Hava postası ve ekspres kargoda da yüzde 30 civarında bir artış görülmüştür. Dahası, İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda uçuşun sınırları, jet motorlu hava araçlarının kullanımının da başlaması ile hayli genişleyecekti¹²¹.

Hava aracı artık kesin olarak bir savaş makinesi olmuştur. Çoğu uçak tipi, şüphesiz avcı ve bombardıman fakat özellikle nakliye uçağı, savaş içinde büyük gelişme kat etti. Savaş boyunca havayolları, hizmet zincirini, bu sıralarda daha çok ihtiyaç duyulan hava taşımacılığına, insan ve malzemeleri cepheye ve evlerine güvenle nakletmeye tahsis etmişti. Tarihlerinde ilk kez olarak hava yolları, yapabileceklerinin çok çok üzerinde bir iş hacmi ile –yükleri kadar çok yolcu – karşılaştılar. Pek çokları savaşın sonunda, yeni rotaların öncüleri olma fırsatını ve sınırsız ufukları keşfetme olanaklarını kazanmıştı. Savaşta Amerikan uçak tasarımcılığında ,daha fazla hız, daha yüksek irtifa ve eskiden olduğundan daha uzak mesafelere ulaşmaya yönelmiş sayısız gelişmeler yaşanırken seri üretim de ana hedef haline geliyordu. Savaşta bir yandan uçakların sayı, ağırlık, hız ve kapasitelerinin artması diğer yandan hava personelinin bol miktarda yetişmesi ülke içi, uluslararası ve kıtalararası hava ulaştırması zorunluluğuna karşı gereken malzeme ve elemanı sağlamış oldu. Savaş müddetince Avrupa'da önemli bir gelişme de –radar ve jet motorlarında – meydana geliyordu¹²².

1.6.2. Radar

Savaşın (daha sonra ticarî havacılığın) en büyük kazanımı radardı. İngiliz bilim adamları savaşın başlamasından hemen önce yaklaşan düşman uçaklarını erkenden ikaz edecek bir cihaz geliştirmişlerdi. 1940 yılı içinde İngiltere, doğu

¹²¹ Bkz. <http://www.globalaircraft.org> © 2004 GlobalAircraft.org.

¹²² Bkz. <http://www.geocities.com/capecanaveral/4294/history/1935-1950.html#top>.

sahillerini, kıtadan gelebilecek tehdide karşı, bir “radar verici ağı” ile donatmıştı. İngiliz bilim adamları, ülke sınırlarını harita tipinde çerçeveleyen ve hava aracını yanıp sönen bir nokta olarak gösteren bir katot ışın osiloskobu geliştirmeyi başardılar. Amerikalılar bunun üzerine düşman uçağını dost uçağından ayıran bir yol buldular ve müttefik uçaklarına, radar operatörlerine kendi kimliklerini bildiren bir transponder (gönderici) monte ettiler¹²³.

1.6.3. Tepkili Motor (Jet Motoru)

Isaac Newton, meydana getirilecek yönlendirilmiş bir patlamadan doğacak olan basıncın, bir türbünün kanatçıklarını çok yüksek hızlarda döndürebileceği kuramının ilk sahibidir (18.yy.). Bununla beraber hiç kimse 1930 yılında, İngiliz pilot Frank Whittle’a kadar, kuramı uygulamada başarılı olamamıştı. Bundan sonra Whittle’ın tasarımı, ticarî geçerliliğine yönelik yaygın bir şüpheciliğin varlığı nedeniyle birkaç senelik bir deneme sürecine girer.

Almanlar tepkili (jet) uçağın ilk deneyimini ve üretimini başaran millet olmuşlardır. Hans von Ohain’in dizaynı olan uçak, 1939’da uçtuğunda Almanları tam anlamıyla tatmin etmedi. Motorun kusursuz bir şekle ulaşması için bir beş yıl daha gerekli idi. Ama bu zaman geldiğinde savaşın gidişatını değiştirebilme imkânı da ortada yoktu. Whittle da Savaş sırasında kendi jet motorunu yapmayı başardı ve 1942’de Amerikan “General Electric” şirketine, gönderdi. Amerika ise kendi Jet motorunu, sonraki yıl üretecektir¹²⁴.

1.6.4. İkinci Dünya Savaşında Türk Havacılığı

İkinci Dünya Savaşı’nda, havacılıkta ileri milletlerin tümü yer aldığından bu dönemde Türkiye’de bir havacılık sanayii kurmak, normal ticaret ve teknoloji transferi koşullarının ortadan kalkmış olmasından dolayı, hayli zordu.

Tam bu sırada uçak mühendisi Selahattin ALAN’ın ETF’de (Eskişehir Tayyare Fabrikası’nda) bir türlü uçurulamayan projesi MMV-1 rümlü uçak, daha da

¹²³ Bkz. <http://www.geocities.com/capecanaveral/4294/history>.

¹²⁴ Bkz. <http://www.geocities.com/capecanaveral/4294/history/1935-1950.html#top>.

geliştirerek, 1939'da vatansever iş adamı Nuri DEMİRAĞ'a ait, Beşiktaş Hayrettin İskelesi Uçak Fabrikası'nda NuD-36 Eğitim Uçağı adıyla, 12'si THK için olmak üzere toplam 24 adet üretilir. NuD-36, önce sözleşmeye uygun olmadığı gerekçesiyle reddedilmiş , daha sonra pervanenin yenilenmesi durumunda alınabileceği belirtilmiş olmasına rağmen yenilenmeden sonra da alınmamış ve uçaklar çürümeye terk edilmiştir. Nuri DEMİRAĞ'ın inşaatını tamamladığı Yeşilköy'deki Hava Sanayii ve Uçuş Kompleksi¹²⁵, 17 Ağustos 1941'de düzenlenen bir törenle hizmete açılır. Nuri DEMİRAĞ'ın "Beşiktaş Hayrettin İskelesi Uçak Fabrikası"ndaki (önceki adı etüt atölyesi) faaliyetleri ise devam etmektedir¹²⁶. "Nuri DEMİRAĞ, Yeşilköy Kompleksi"nde, NuD-38 tipi çift motorlu bir yolcu uçağı geliştirilmiş, 1944'te daha da geliştirilen tasarıma ait prototip, üretilerek uçurulmuştur. İstanbul-Ankara ve Ankara-İzmir uçuşlarının ardından, 1944 İzmir Fuarında sergiye çıkarılan uçak, ilgisiz ve siparişsiz kalmış, seri üretime geçememiştir¹²⁷.

19 Ekim 1939, Türk-Fransız-İngiliz İşbirliği antlaşması ile sağlanan uçaklarla Türk Hava Kuvvetleri çok kısa zamanda zenginleşti. 1940'da Millî Savunma Bakanlığı, KTF de imâl edilmek üzere 100 adet Magister eğitim uçağının lisansını İngiliz firmasından satın aldı. Ancak iş yoğunluğu nedeniyle üretim, Etimesgut fabrikasına devredildi.

1942'de Türk askerî uçaklarında telsiz kullanılmaya başlandı. Bu donanımın bakım onarımını KTF (Kayseri Tayyare Fabrikası) üstlendi.

İkinci Dünya Savaşının başlaması ile bazı Alman ve Polonyalı uçak mühendisi ve teknisyenleri İngiltere ve Romanya üzerinden Türkiye'ye sığındılar. Polonyalılar, 1 Mayıs 1941'de Ankara ya geldiler. Türkiye'de yetkililerle temas kurarak, havacılık alanında faydalı olabileceklerini belirttiler. Zamanın Cumhurbaşkanı'nın onayı ile hükümet maddî durumu oldukça iyi olan THK'ye, bir uçak fabrikası kurarak, burada hafif uçaklar üretme görevini verdi. Polonyalılarla takviye edilmiş "THK Uçak

¹²⁵ Havaalanı, hangar, atölyeler ve küçük çaplı havacılık okulu.

¹²⁶ DEMİRAĞ bu atölyede 1938-1939 yıllarında 24 NuD-36 eğitim uçağı ve 65 ad. planör imâl etmiştir. Nadir BIYIKOĞLU, *Türk Havacılık Sanayii konulu tez.* (Ankara , 1991.) s.16.

¹²⁷ BIYIKOĞLU, Aynı yer.

Fabrikası", 1941'de Ankara / Etimesgut'ta kuruldu. Fabrikada görev alan Polonyalıların sayısı 26'dır. Bunlar Türk vatandaşlığına geçirildiler. Fabrika Müdürlüğüne Wedrychowski, yardımcılığına Selahattin Becer atandı. Polonyalı personel İkinci Dünya Savaşı boyunca Fabrikada kalmış, 1946'da Türkiye'yi terk etmişlerdir. Bu fabrikada ağırlıklı olarak Miles Magister eğitim uçakları üretilmiştir.

1941 yılında THK Uçak Fabrikası kurulurken, İsviçre'den getirilecek teknoloji ile hava tüneli kurulması için temaslara başlanmış fakat daha sonra anlaşma sağlanamamıştır. 1944 yılında İngilizlerden gerekli donanım satın alınarak 1947'de inşaata başlanmış ve 1950'de o dönemin en iyilerinden olan "THK Ankara Hava Tüneli" hizmete sokulmuştur.

1945 yılında, İngiliz yapımı 145 bg.lık De Havilland Gipsy Major uçak motorlarını üretebilmek maksadıyla, Gazi Orman Çiftliği'nde "THK Gazi Uçak Motoru Fabrikası" kuruldu. Fabrikada Polonyalılar da çalışmışlardır. Fabrika 1948 Ekimine kadar üretim yapamamıştır.

1.7 Savaş Sonrası Uluslararası Sivil Havacılık Örgütlenmeleri

1.7.1. Savaş Sonrası Dönemde Genel Olarak Örgütlenme Faaliyetleri

Uluslararası sivil hava ulaştırması, 1919 yılında, Paris-Londra ticarî uçak seferleriyle başlamıştır. Aynı sene Atlantik okyanusu iki kez uçakla geçilmiştir. 1919'da Birinci Dünya Savaşı'nın ardından toplanan, Paris Barış Konferansı Havacılık Komisyonu milletlerarası sivil havacılığın teknik standartlarını ortaya koyan Paris Sözleşmesi kapsamını belirlemiş, ICAN'ı (International Commission for Air Navigation: Milletlerarası Hava Seyrüseferi Komisyonu) kurmuştur. Komisyon üye devletler arasında bilgi toplanması ve dağıtılmasını görev ediniyordu. Paris Barış Konferansı imzacılarından olması nedeniyle Osmanlı Devleti de ICAN'ın teşkilinde vardır. Dolayısıyla bu uluslararası kuruluş, Türkiye için bağlayıcı olmalıydı. Ancak bu araştırmada, bu konuya ilişkin bir bilgiye rastlanmamıştır.

Sonraki yıllarda uluslararası hava yolculuğu dünya hava taşımacılığı sisteminde gittikçe daha büyük bir yer edindiğinden, devletler tek başlarına çözemedikleri teknik ve ekonomik sorunlarla karşı karşıya kalmış, modern hava

meydanlarının yapımı, uçuş kolaylık tesislerinin kurulması ve hava raporları yayım hizmetlerinin düzenlenmesi zorunlu hale gelmiş, hava trafik kontrolü koşulları ve uçuş kurallarının belirlenmesi önem kazanmıştır. 1925'te Paris'te, "Birinci Uluslararası Özel Hava Yasası Konferansı" toplanmıştır. Bu konferansın neticesinde CITEJA (Comite Internationale Technique d'Experts Juridiques Aeriens : Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi) kurularak, ileride kurulacak olan ICAO Hukuk İşleri Komitesine dek etkinlik gösterdi¹²⁸.

1925'te Paris'te toplanan bu ilk konferansın ardından "İkinci Uluslararası Özel Havacılık Yasası Konferansı", 4-12 Ekim 1929'da Varşova'da toplanır. İlk konferanstan sonraki dört yıl boyunca meydana gelen uygulamalar, ikincisine kaynak olmuş, birinci konferansı hazırlayıcı komitenin delegelerince teklif olarak sunulmuştur. Ayrıca CITEJA adına hazırlanan taslak da bu ikinci Varşova konferansında kaynak olmuştur¹²⁹. Varşova sözleşmesine eklenen 1955 tarihli LAHEY Protokolü, 1961 tarihli GUADALAJARA Ek Sözleşmesi, 1971 tarihli GUATEMALA CITY Protokolü, 1975 tarihli 1 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü, 1975 tarihli 3 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü, 1975 tarihli 4 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü de dahil olmak üzere Türkiye, 01 Mart 1977 gibi geç bir tarihte, 2073 sayılı kanunla, Varşova sözleşmesini onaylayarak taraf olmuştur¹³⁰.

1927'de Pan American Havayolları'nın kurulmasıyla A.B.D., milletlerarası hava seferlerine başladı. Bu tarihten sonra, İngiltere'nin United Kingdom Imperial Havayolları da Büyük Britanya İmparatorluğu'nun dominyon ve sömürgelerine seferler yaptı. Air France, Fransız sömürgelerine; KLM, Hollanda'nın Okyanusya'daki adalarına yolcu taşıırken, Almanya'nın Lufthansa'sı bilhassa Güney Amerika ile Avrupa arasında yolcu ve yük taşıdı¹³¹.

1919 yılında bir avuç uçakla birkaç yüz kilometrelik hava yolu üzerinde sefer yapmakta olan bir takım havayolu şirketleri karşılıklı antlaşmalar imzaladı. Böylece

¹²⁸ İsmail İŞMEN, Y.Müh., *Havacılık Yıllığı 1956-1957*, (Sivil Havacılık Enstitüsü), İstanbul 1958, s. 67.

¹²⁹ Bkz. www.publications.parliament.uk/pa/id199697/ldjudgmt/jd961214/abrettos.htm

¹³⁰ Bkz. www.shgm.gov.tr

¹³¹ İŞMEN, Aynı yer.

1919'da Hague'de (Hollanda), dünyanın bu anlamdaki ilk programlı hizmeti olan IATA (International Air Transportation Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) kurulmuş oldu. Bu örgüt, büyük ihtiyacı karşılayabilecek çapta olmadığından hep genişletilmeye ya da yenilenmeye muhtaç bir görünüm arz etti. Küçük çapta başlamış ve yavaş gelişen bir yapıdaydı. 1939'da Pan-Amerikan Havayolları katılınca dek Avrupa ölçeği ile sınırlı kalmıştı.

1.7.2. ICAO (International Civil Aviation Organisation)

Bu uluslararası oluşumlardan ayrı olarak, her devlet kendi sivil havacılık yasalarını çıkarmakta, ülke hava sahasını düzenlemekte idi. Fakat bu durum giderilmesi güç sorunlar doğuruyordu. Aralık 1944'te Chicago (Chicago) kentinde 52 ülke temsilcisi savaşın ardından yeni şartları dikkate alan bir konferans düzenler ve bir takım antlaşma ve sözleşmeler imza eder:

1. Milletlerarası Sivil Havacılık Ara Antlaşması,
2. Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi,
3. Milletlerarası Hava Nakliyatı Antlaşması.

Chicago Konferansı sonucunda Milletlerarası Sivil Havacılık Antlaşması ile PICAQ (Provisional International Civil Aviation Organisation: Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Örgütü) çalışmalarına derhal başladı. Anlaşma uyarınca 26'ncı devletin imzalamasından 30 gün sonra 4 Nisan 1947'de "ICAO" Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, "BM örgütünün bir uzmanlık kuruluşu " olarak Kanada'nın Montreal kentinde resmen kuruldu. 96 Maddelik Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi, 1. Hava Seyrüseferi; 2. ICAO; 3. Uluslararası Hava Ulaştırması; 4. Nihai Koşullar. olmak üzere 4 kısımdan oluşur. ICAO Sözleşmesi Aralık 1944'te Türkiye tarafından da imzalanmış, 5 Haziran 1945 tarihinde, 4749 sayılı kanunla TBMM tarafından onaylanmıştır¹³².

¹³² ALBAYRAK, s.52.

1.7.3. IATA (International Air Transportation Association)

Çoğunluğu Avrupa ve Kuzey Amerika'dan olmak üzere 31 ülkeden 51 üye ile kuruluş sözleşmesi, 1945 Nisanında, Küba'nın Havana kentinde yenilenmiştir¹³³. 1945'te kurulan yeni IATA dünya çapında sorumluluk taşıyabilecek daha sistemli bir örgüt, daha büyük çapta bir yapılanma idi. Hızla gelişti. (Bugünkü IATA o günkü halden 100 kere daha büyük bir durumdadır)¹³⁴. Yeni IATA'nın 1945'teki kuruluş antlaşmasının metnindeki amaçları da açıkça belirtilmiştir:

1. Dünyadaki tüm insanların yararına olarak, güvenli, düzenli ve ekonomik bir hava taşımacılığına ulaşmak, hava ticaretini teşvik etmek ve sorunları bir arada, birlikte çözmek,

2. Dolaylı ya da dolaysız yollarla uluslararası hava taşımacılığına yönelmiş hava taşımacılığı girişimleri arasında işbirliği imkanlarını sağlamak ,

3. Yeni oluşturulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve diğer uluslararası örgütler ile ortak hareket sağlamak.

İlk günler için IATA'nın en önemli sorunu teknikti. Çünkü emniyet ve güvenilirlik havayolu işinde temel konudur. Bu temel, seyrüseferde yüksek standart, iyi bir meydan örgütü ve yüksek uçuş niteliği gerektirir. Üye havayolları, örgütleri IATA vasıtasıyla, ICAO'nun çalışmalarına, işletme standartlarını ve uygulama talimatlarını tasarlamak suretiyle yaşamsal bir müdahale olanağı buldular. 1949'a gelindiğinde, talimatların tasarlanması süreci büyük oranda tamamlanmış ve yeni talimatlar sivil havacılığı düzenleyen Chicago Antlaşması'na "İlaveler" adıyla yayımlanmıştır. O ilk günlerde, ICAO bölgesel hava seyrüseferlerini koordine ediyor, havalimanı yapımı ve işletmesini başaramayan ülkelere de bu faaliyet için maddî destek veriyordu. IATA ise ICAO'ya havayolu bilgisi veriyordu. ICAO ve IATA müşterek hareket ederek çalışma alanlarını paylaşıyorlardı.

Dünya hava taşımacılığı ağında, düzgün bir işlev görmek için uygulanacak, birörnekleşme, yayım, talimat ve yöntem geliştirme elbette ki yasal bir temele

¹³³ İŞMEN, s156.

¹³⁴ Bkz. www.iata.org/about/history.

dayanmak durumundaydı. İşte bu dönemde IATA, ICAO üzerinden, İkinci Dünya Savaşı öncesinde kendisini kotasında sınırlandırmış Amerikan Sivil Havacılığını, dünya taşımacılığına açmıştır.

Hukuki gündemdeki ilk madde, 1929 Varşova antlaşmasını yeniden ele almak ve çağdaşlaştırmak; yolcu yaralanması ve ölümü ve kargo hasarı ya da kaybı durumlarında havayolu şirket sorumluluklarını belirtmek olmuştur. Bu çalışma halen geçerliliğini sürdürmektedir.

ICAO ve IATA birlikte, kim nerede uçabilir? hangi ücretlendirme yapılacak? çok havayollu uçuşlarda para nasıl bölünecek? ve havayolları alacaklarını nasıl tahsil edecekler? sorularına teknik ve hukukî cevaplar hazırladılar¹³⁵.

1944 Chicago Konferansı'ndan doğan "Chicago Antlaşması", ilk iki soruya çok taraflı cevaplar bulmaya çalıştı fakat bunu başaramadı. Kim uçacak ve nerede sorularına daha sonra iki taraflı çözümler bulunabildi. ABD ve İngiltere arasında "1946 Bermuda Antlaşması" iki taraflı hava taşımasını düzenliyordu. ICAO'ca onaylanarak vesayet altına alındı. Bu anlaşma daha sonra ABD ve diğer pek çok ülke arasında imzalanacak olan ikili antlaşmalara da örnek teşkil etmesi bakımından dikkat çekicidir¹³⁶.

Dünya çapındaki ilk Trafik Konferansı, 1947'de Rio de Jenario'da toplandı. Burada hava ulaşımının bütün yönlerini kapsayan 400'e yakın karar oybirliğiyle alındı.

Chicago Sözleşmesi, genellikle tarifeli seferleri konu edinmekteydi. Tarifersiz seferler, Chicago Sözleşmesi'nin imza edildiği tarihlerde ticarî havacılık içinde pek az bir yer tutuyordu. Dolayısıyla bu tip seferler, anlaşmaya taraf ülkeler arasında, sözleşmenin beşinci maddesi uyarınca, tümüyle serbest bırakılmıştı. Ancak, özellikle 1950'li yıllardan sonra tarifersiz hava taşımacılığının ulaştığı düzey itibariyle, bu maddenin de uygulama geçerliliği kalmamış, devletler birbirleri arasında bu konuda da karşılıklılık arar tutuma dönmüşlerdir. Nitekim Türkiye'nin de taraf olduğu, 1956 tarihli *"Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin Ticarî*

¹³⁵ Aynı yer.

¹³⁶ Bkz. http://www.centennialofflight.gov/essay/Government_Role/Intl_Civil/POL19.htm.

Hakları Mevzuunda Çok Taraflı Anlaşma” ile Chicago Sözleşmesinin beşinci maddesiyle tanınan serbestinin kapsamı iyice daraltılmıştır.

Ülkemizin o dönemdeki tek Hava yolu şirketi olan THY, IATA'ya yine geç denilebilecek bir tarihte, 1956 yılında, 78. üye olarak katılmıştır¹³⁷.

1.8 Jet (Tepkili) Motorlar Dönemi

1.8.1. Jet Motorun Tarihsel Gelişimi

18. yy.da Isaac Newton'un, jet (tepkili) motor düşüncesinden 1930 yılına, İngiliz pilot Frank Whittle'a kadar, bu tip motor hiç gündeme gelmedi.

Almanlar ilk tepkili motorlu uçağı (Hans von Ohain'ın tasarımı olan uçak) 1939'da, ikincisini 1944'te uçuracaklardı. Amerika kendi Jet motorunu, 1943'te üretecektir¹³⁸.

1950'lerin sonuna doğru Boeing, Douglas ve Conveir, İngiliz De Havilland ve Fransız SNCA fabrikaları jet yolcu uçağı üretebileceklerini duyururlar¹³⁹. Bu beyanların hemen ardından dönemin büyük uluslararası havayolu şirketleri, bu fabrikalara önemli miktarda siparişler verirler. 1957 yılında yalnız ABD'de, 250'ye yakın jet yolcu uçağı siparişi verilir. Bu siparişlerin o dönemdeki ederi 2 milyar ABD dolarıdır. Amerika'da, türbünlü motorlu ilk ticarî havayolu uçağı Boeing 707, 15 Temmuz 1954 günü ilk uçuşunu yapmıştır¹⁴⁰.

Bu yeni motorlarla donatılacak uçaklar için bunların pistonlu motorlarla kıyaslanamayacak taşıma kapasitesi, sürat ve boyutları, iniş-kalkış mesafeleri göz önüne alınarak ya yeni meydan ve tesisler inşa edilmek ya da mevcutlar elden geçirilmek zorunda kalınmıştır. Bu uçakların süratlerinin fazla olması, ATC (Hava Trafik Kontrolü) ünitelerinin tepki sürelerinin de hızlanması gereğini doğurmuş çarpışmayı önlemek düşüncesi bu ünitelerin uçak yönlendirme ve sıraya koyma düzenlemelerini ve yaklaştırma sistemlerini elden geçirmeye zorlamıştır.

¹³⁷ ALBAYRAK, s.90.

¹³⁸ Bkz. <http://www.geocities.com/capecanaveral/4294/history/1935-1950.html#top>.

¹³⁹ İŞMEN, s. 161.

¹⁴⁰ ALBAYRAK, s.80.

Hava taşımacılığının daha hızlı ve daha büyüğe yönelişi , başlangıçta 600 Nm (deniz mili) yani yaklaşık 960 km/h süratleri, 150 yolcuya varan yolcu kapasiteleri ve 4000 Nm (6400km) menzilleri ile tasvir ediliyordu¹⁴¹. Bu ilk uçaklar dahi (örneğin Boeing Intercontinental 707'nin) yıllık Atlantik aşırı yolcu miktarı 5000 tonluk lüks yolcu gemisi Liberte'nin bir yılda taşıdığı yolcu miktarına tekabül eder.

Jet motorlu uçakların kullandıkları JP-4, Jet-A1, JP-8 tipi standart yakıtlar (temiz gaz yağı) pistonlu motorların 100-130 oktanlı benzinlerine bakarak daha az işlenmiş ve daha yavaş yanan (az yanıcı) bir mayî olup temini daha kolay ve ucuzdur. Y.Mühendis İsmail İŞMEN'in 1958'de ifade ettiği *"Bu hava gemileri halen kullanılmakta olan pervaneli uçaklara bakarak, daha büyük, daha hızlı olup, bunların târifeli seferlere ithali, 1939'da dört motorlu uçakların ve 1936'da DC-3'lerin ortaya çıkışından beri, sivil havacılıkta karşılaşılabilecek en büyük yenilik olacaktır."* beklentisi, küçük hava yolu şirketlerini, bütün varlıklarını tüketmek pahasına iflas riskini göze alarak, büyükler tarafından yutulmamak için, bu pahalı jet motorlu uçaklardan edinme mecburiyetine sürüklenmiş¹⁴² ve gerçekten de takip eden bir kaç yılın hava taşımacılığı verilerini alt üst etmiştir.

Başlangıçta jet motorlu uçaklar yoğun trafikli uzak mesafe uçuşları için ideal görülmüş, diğer hatlara mâliyetini karşılamayacağı düşüncesiyle konmamıştır. Pistonlu motorlar, doğal olarak hemen havayolu taşımacılığından çekilmemiş, hattâ bir süre havayolları için üretilmeye devam edilmiş, kısa mesafelere bu uçaklar konulmuştur. 1956-1960 yılları arasında hava yolları için alınan 1000'den fazla uçak üretimi siparişinin 553'ü turbo jet, 330'u turbo prop ve 500'ü ise pistonlu motorlu uçaklardır. Bu uçakların 1.8 milyar dolar tutan grubu türbünlü, 0,8 milyar doları ise pistonlu uçak olup toplam mâliyeti 2,6 milyar dolardır¹⁴³.

1959-1960 yılları arasında, yoğunlukla Douglas şirketi üretimi olan DC-8'ler ve Boeing üretimi olan Boeing 707 türbünlü motorlu uçakları rekabet halindedir. 7 saatte New York – Paris mesafesini kat eden bu uçaklar havayolu taşımacılığında

¹⁴¹1956'da gelişkin bir pistonlu motorlu yolcu uçağı,250 km süratle,90 yolcuyu 5600km.ye taşıyabilmekteydi.

¹⁴² İŞMEN, s.161.

¹⁴³ İŞMEN, s.170.

gerçekten bir çığır açmışlardır. 1956'da büyük bir pistonlu motorlu uçak olan DC-6'nın kısa hatlarda uygun olmadığı düşünülürken, 1960 yılı gelmeden, bu tip uçaklar büyük hava yolu şirketleri tarafından kısa mesafelere tahsis edilmiştir¹⁴⁴.

1.8.2. THY A.O. ve Türkiye'de İlk Jet Motorlu Taşımacılık

31 Mayıs 1955'te Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren, 6623 sayılı THYAO kanunu ile, hükümete Havayolu Anonim Ortaklığı kurma yetkisi verilmiş ve 20 Şubat 1956'da Bakanlar Kurulu Onayıyla, THYAO kurulmuştur. 1957 yılında THYAO'ya toplam sermayesinin %6,5'ine tekâbül eden yarım milyon sterlin tutarında bir hisseye İngiliz BOAC şirketi¹⁴⁵ ortak olur. THYAO'nun dört kişilik üye sayısının 1957'de Sir George GRIBBETT'in ilave edilmesiyle beşe çıkarılmasından hemen sonra 1958'de bu firmanın aracılığı ile Türk Hava Taşımacılığının ilk jet motorlu yolcu uçağı olan İngiliz VISCOUNT 794 tipi, 57'şer yolcu kapasiteli uçakları satın alınır. Bu uçaklar içeride İstanbul-Ankara-Adana-Diyarbakır ve dışarıda İstanbul-Ankara-Kıbrıs-Beyrut hattında uçuşa dahil edilir. Ve yine bir yıl sonra 1959'da, THY'nin yeni dış hattı Roma hizmete açılır.

Hemen bu yıl içinde yapılan uçuşu incelemeye alırsak, 1958'de taşınan ücretli yolcu sayısı 394.212 olup 1956 ya kıyasla % 95 artış sağlanmıştır. 1958'deki toplam trafik 15.352.748 ton/km olup 1956'ya kıyasla %89 artış vardır. 1958'de 8.812.801 km. uçulmuş olup 1956 ya kıyasla %62 artış sağlanmıştır. Ve yine 1956 ya kıyasla %177 artışla 1958'de 40 milyon TL. gelir sağlanmıştır¹⁴⁶.

1958'de 1957'ye kıyasla uçuş saatinde %13 artışla 32.457 saate ulaşılır.

Yukarıda arz edilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere, elbette ki jet motorlu Viscount'ların Türkiye'de yolcu taşımacılığına olumlu katkıları olmuştur. Fakat uçakların envantere girişinden bir yıl sonraki 1959 yılı raporunda bu uçak için "...1957 yılında moda ve reklam vasıtası olan Viscount'lar (aynı THY tarafından bu

¹⁴⁴ THYAO. Birinci Hesap Yılı 1956 Raporu s.3.

¹⁴⁵ BOAC: British Overseas Airways Corporation (İngiliz Denizaşırı Havayolu Şirketi). 1975 yılında BEA: British European Airways (İngiliz Avrupa Havayolları) ile birleşerek, birlikte British Airways'i(İngiliz Havayolları) meydana getirirler.<http://airlines.afriqonline.com/airlines/560.htm>

¹⁴⁶ THYAO. 1958 Yıllık Raporu s.3.

şekilde sunulmuşlardı) 1960 yılında demode ve depase bir hale gelmiştir. Yine 1958'de en muteber uçak sayılan DC-7'ler, 1959'da sefere başlayan Boeingerler karşısında kıymetlerini kaybetmişlerdir... Viscountların ne kadar mücerrep olursa olsunlar, rekâbet etmeleri zorlaşmıştır.” yorumu yapılmıştır. Eldeki mevcut filoyu hem sermaye hem de yolcu kapasitesi olarak neredeyse ikiye katlayan böylesine bir alımın bir sene sonrasında yapılan bu itiraf, bu tercihin hatalı olduğunu göstermiyorsa dahi, aceleci olduğunu kesin olarak ifade etmektedir¹⁴⁷. Jet motorunun Türk havayolu taşımacılığına katılışı, anlaşılan Türkiye'ye pahaliya mâl olmuştur. Filodaki jet uçakları, 1967 yılında ikisi kiralık olmak üzere, toplam 4 adet DC-7 ve DC-9 tipi yolcu uçağı alınana dek bunlardan ibarettir.

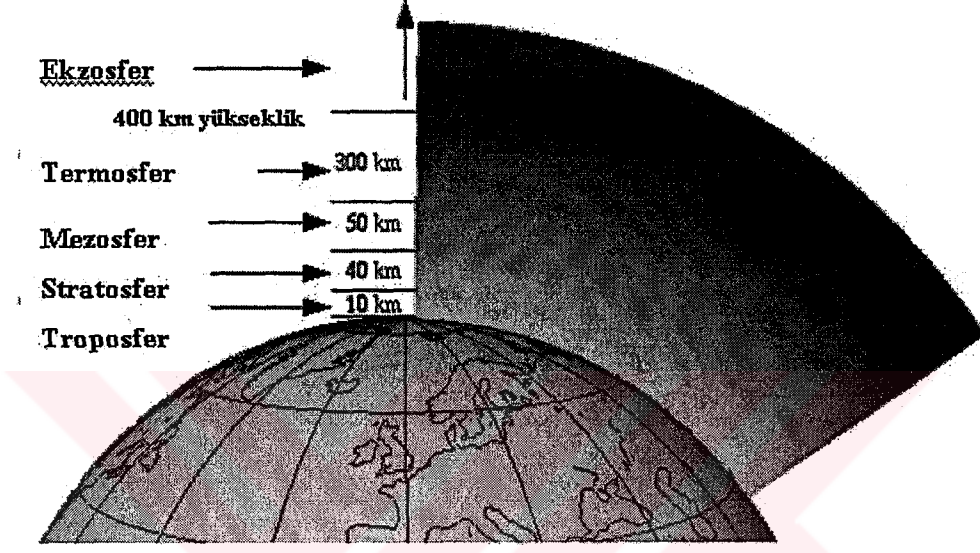


¹⁴⁷ Bu dönemde THY Genel Müdürlüğünün 5 genel müdür arasında sık sık el değiştirdiğine tanık oluruz. Bkz. KLEINE, s.432-433.

İKİNCİ BÖLÜM

HAVACILIK SANAYİİNİN UNSURLARI

Havacılık sanayii tâbiriyle yer yüzeyinden troposfer (0-10.000m.) ve sonrasındaki stratosfere (10.000-50.000) kadar olan atmosfer dahilinde hareket ettirilen hava araçlarını ve onlara ait her türden parçanın, üretim, bakım, onarım,



Şekil 1.
Atmosferin Katmanları

bütünleme, revizyon (yenileştirme), depo, geliştirme faaliyetlerini ilgi alanı tutan endüstri dalı kastedilmektedir.

“Havacılık ve uzay sanayii” tabiri bu çizdiğimiz sınırı aşmakta, stratosferin ötesinde uzay boşluğunda hareket ettirilen araçlara hitap etmektedir. Bu itibarla bu çalışmada havacılık sanayiinin unsurları aşağıdaki şekliyle sınıflandırılmıştır:

2.1. Doğrudan Unsurlar

2.1.1 Hava Araçları

Bunlar çeşitli kaynaklarda havadan ağır ve havadan hafif taşıtlar olmak üzere sınıflandırılmışlardır¹. Ancak havadan hafif taşıtlarının günümüzde yaygın ve çok amaçlı olma özelliğini yitirerek, sportif ve turistik bir mahiyet aldığından %99 a %1 in dâhi altında bir oran tutan bu sınıflandırma burada kullanılmamıştır.

2.1.1.1 Uçaklar

Hareket verici olan motorları aracılığıyla elde ettikleri ileri hızı, aerodinamik kaldırma görevi yapan kanatlarına uygulamak suretiyle havalandırarak, troposfer ve stratosfer dahilindeki boşlukta hareket ettirilebilen hava araçlarıdır. Türbülülük² ve pistonlu motorlarla donatılırlar. Tilt (yatar) rotor ve roket teknolojileri ile dikine iniş-kalkış yeteneği kazandırılmış tipleri de mevcuttur.

2.1.1.2. Helikopterler

Kaldırma kuvvetini rotor adı verilen (Türkçe döner kanat tabiri uygun düşer) pervane aracı ile elde ederken, ortaya çıkan tepki kuvvetini (gövdenin, rotorun aksi yönüne dönme eğilimi) kuyruk gerisine yerleştirilen bir başka döner kanat –kuyruk rotoru– ile dengelemek suretiyle, troposfer dahilinde dikey iniş-kalkış, havada askıda tutunma (havır) ve ileri uçuş yapabilme yeteneğine sahip hava araçlarıdır. Uçaklarla aynı şekilde, türbülülük ve pistonlu motor seçenekleri vardır. (Türbülülük motoru, turbo şaft adını alır)³.

2.1.1.3. Planörler

Hafif ve dayanıklı malzemeden oluşturulmuş geniş yüzeyli kanatlarla, uçaklar tarafından manşta çekilmek⁴ suretiyle, fırlatılmak ya da sırf havanın yer

¹ Örneğin Bkz. BIYIKOĞLU, s.7.

² Turbo jet, turbo prop ve turbo fan.

³ Turbo jet türbülülükün bizzatı tepki (itme) kuvvetinden, turbo prop türbülük basıncının pervaneye yansıtılan kuvvetinden, turbo fan türbülük basıncının dev fanlara yansıtılan kuvvetinden, turbo şaft ise türbülük basıncının mukavim bir şafta (kol) yansıtılmasından faydalanmak suretiyle üretilmiştir.

⁴ Uçak ardında halat ile yedekte çekmek.

değiştirmesiyle oluşan hava akımlarından faydalanmak suretiyle havalandırılan sportif ve eğlence maksatlı hava araçlarıdır.

2.1.1.4. Füze ve Roketler

Bünyelerinde kullanılan ani parlayıcı özelliğe sahip olan yakıtları sayesinde, üzerlerine uygulanan tepki kuvvetiyle yerçekimi kuvvetinin yenilmesi suretiyle, çok yüksek hızlara ulaşarak uçurulan hava araçlarıdır. Hedefe kadar uçuşu temin eden kontrollü yanma hazneleri ve üzerine yerleştirilen kanatçıklar vasıtasıyla yönlendirilebilen füzeler, belirli bir müddet yanma sağlayan sınırlı yakıt hazneleri olan ve güdümlenemeyen roketlerden ayrılırlar.

2.1.1.5. Paraşütler

Açılarak hava ile dolabilmelerini mümkün kılan bir irtifadan bırakılan, serbest düşmedeki (uygun ağırlıklı) bir cismin üzerine yer çekiminin uyguladığı düşey kuvvetten kaynaklanan düşme hızı miktarını, (sürtünme kuvveti bileşenini dolan hava ile artırmak suretiyle) azaltmak amacıyla hafif, sık dokunmuş hava sızdırmazlıklı kumaşlardan üretilmiş hava yastıklarıdır. Askerî, sportif, ve eğlence amaçlarıyla kullanılırlar.

2.1.1.6. Balonlar

Yoğunlukça havadan hafif bir gazın, kendi yoğunluğuna uygun bir irtifaa yükselme eğiliminden istifade edilerek, bu gazın içlerine doldurulması ile irtifa kazandırılan ve tahliye valfleri vasıtasıyla gaz yoğunluğu ayarlanmak suretiyle, dikey hareketi kontrol altına alınabilen, hafif sık dokunmuş hava sızdırmazlıklı kumaşlardan üretilmiş, geniş hacimli hava araçlarıdır. Bir motorun döndürdüğü pervaneler vasıtası ile yanal olarak yönlendirilebilen, “zeplin” adıyla anılan, güdümlü tipleri de mevcuttur. Sportif, eğlence, ürün tanıtımı ve turistik sebeplerle kullanılmakta olup, 18. yy. sonundan 20. yy. ilk yarısına kadar askerî amaçlarla kullanılmışlardır.

2.1.2. Hava Araçları Üretim Tesisleri (Fabrikalar)

Yukarıda saydığımız hava aracı tiplerinden birini ya da birkaçını üretmeye yönelik her türden sürecin (model geliştirme, motor ve gövde tasarımı, prototip, üretim bandı, kalite kontrol v.b) yürütüldüğü sanayi tesisleridir. Havacılık sanayiinin bel kemiğidirler.

2.1.3. Hava Aracı Onarım Tesisleri

Hava araçlarının fabrikadan alınan yetkilendirme ruhsatıyla kapsamlı periyodik bakımlarının ve parça değiştirme işlemlerinin görüldüğü, fabrikadan alınan yetki kapsamındaki onarımların yapıldığı tesislerdir. Fabrikanın kendisi de bu anlamdaki bakım onarımın en üst seviyedeki merkezini teşkil eder.

2.1.4. Hava Aracı Depo ve İkmal Tesisleri

Hava araçlarına ait bir kısım ömürlü ve durumlu parçaların ve her türden bakım-onarım sarf malzemelerinin (yağ, yakıt, hidrolik mayii, bazı dolgu ve yapıştırma malzemeleri, conta, keçe, gövde yaması v.b.) depolandığı ve korunma koşullarının oluşturulduğu, onarımın gerektirdiği durumlarda ve de hava aracı bakım talimatlarında belirtilmiş olan periyotlarda bütünlemelerin (ikmal) yapıldığı tesislerdir. Bu tesisler iş basitleştirme amacıyla hava aracı bakım-onarım tesisleriyle bir arada kullanılabilirler.

2.1.5. Havacılık Sanayii Çalışanları

Havacılık mühendisleri, gövde, motor, hidrolik, elektrik, aviyonik⁵ konularında ihtisaslaşmış tekniker ve teknisyenler, işçi ve diğer memurlar ile idarî ve satış-pazarlama- elemanlarından oluşur.

⁵ Aviyonik: Uçak elektroniği.

2.2. Katkıda Bulunan Unsurlar

2.2.1. Havayolu Şirketleri

Büyüklikleri ölçüsünde, uçuş hacimlerine uygun tipte hava aracı siparişleri vermek suretiyle bu sanayi sektörünü besleyen ana unsurlardandır. Çoğu zaman geliştirmek istedikleri iş kapasitelerinden dolayı, havacılık sanayiinin yeni ve daha büyük tipteki atılımları yapmasına yön verici etki meydana getirirler.

2.2.2. Silahlı Kuvvetler

Tehdit-tedbir paradoksu içerisinde, insanlığın ulaştığı teknolojinin gelişmesinde daima önemli pay sahibi olmuş olan askerî istekler, havacılık sanayiinin can damarı ve itici gücü olmuştur.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HAVA SANAYİİ (1912-1959)

3.1. Türkiye’de Havacılık Sanayiinin Kurulmasına Yönelik Adımlar

1912 ŞİŞMANOĞLU teklifinden MKEK (Makine Kimya Endüstrisi Kurumu) üretiminin sona erdirildiği 1959’a dek Türk Hava Sanayiinin kurulması ciddiyle ele alınmış fakat bununla beraber şiddetli muhalefetle karşılaşmıştır. Ülkelerin güvenlik ihtiyaçlarının arttığı ve hızla silahlandıkları bir dönemde ortaya çıkan ve hızlı gelişen hava sanayii sahasının ülkemizde tarihsel gelişimi, Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet dönemi olmak üzere ikiye ayrılmak suretiyle ele alınabilir.

3.1.1 Cumhuriyet Öncesi Adımlar

3.1.1.1 ŞİŞMANOĞLU Teklifi

1911 yılında J. ŞİŞMANOĞLU isimli Ermeni kökenli bir Osmanlı vatandaşı, 10 yıllık motor deneyimi olduğunu, ayrıca öğretmen tayyareci olduğunu belirten ve Türk Ordusunda görev yapmak arzusunu beyan eden bir dilekçeyle, Paris Osmanlı Ateşemiliterliğine başvurur¹.

Bu kişiden, Hava Kuvvetleri Tarihi adlı eserinde Ajun KURTER de bahsediyor ve ŞİŞMANOĞLU'nun beyanının otomobil ve uçak motorları üzerine 12 yıllık bir deneyimi olduğunu ifade ediyor². KURTER, ŞİŞMANOĞLU'nun, ayrıca bazı buluşları olduğunu da ifade ettiğini bunların, uçaktan bomba-salan donanımı, özel bir ateşleme sistemi, uçakların gemi ve denize inmelerine olanak sağlayacak özel bir düzenek olarak sıraladığını aktarıyor: “ŞİŞMANOĞLU’na göre, havacılığın ve özellikle uçağın giderek artan önemi dolayısıyla, Türkiye’de de iyi yetiştirilmiş bir hava birliği ve bu birliğe havacı yetiştirebilecek bir okul açılması gerekliydi. Dış ülkelere subay göndererek pilot yetiştirmek yerine, Türkiye’de bir okul açılması daha uygundu. Tam donanımlı bir onarım atölyesine sahip olacak okulun bahis

¹ HTT I., s.124

² KURTER, s.61.

konusu atölyesi, zaman içerisinde gelişerek, bir fabrikaya dönüşebilecek, ana ve yedek parçalar burada yapılabilecek ve parça mâliyeti çok düşürülmüş olacaktı. Bu fabrika sayesinde bir savaş durumunda dışa bağımlılık ortadan kalkacak ve her amaca uygun uçaklar yapılabilecekti. ŞİŞMANOĞLU, kendi teknik bilgi ve yeteneğinin böyle bir tesisi yönetebilmek açısından yeterli olduğunu, kurulacak tayyare mektebinin başöğretmenliğini üstlenebileceğinden, atandırılmasını istemekteydi. Bu teklif, Paris Ateşemiliter vekili ³ tarafından Genelkurmay'a iletilmiş, fakat İstanbul'dan olumlu veya olumsuz hiçbir cevap alınamamıştı. ŞİŞMANOĞLU, devamlı olarak Paris Sefaretine uğramakta ve ısrarı karşısında İstanbul'a tekrar yazılmakta, fakat cevap alınamamaktaydı."

İleride Uçuş Mektebi konusunda da görüleceği üzere, R.E.P. Fabrikası⁴ ile anlaşıldığı dönemde ŞİŞMANOĞLU'nun önerisine ikna olmuş olan Paris ateşemiliteri, ŞİŞMANOĞLU'nun da yoğun müracaatları sonucu bu anlaşmaya karşı son derece rahatsızlık göstermiş, Kurulacak mektep ve fabrikanın kendileri vasıtasıyla oluşturulmasının çok daha ucuza ve kalıcı olacağını ifade etmiştir. ŞİŞMANOĞLU daha sonra Birinci Dünya savaşında Fransız ordusuna gönüllü yazılarak, Fransa safında pilot olarak savaşmıştır⁵.

3.1.1.2. 1911 Yılı Tayyare Mektebi Teklifi

Çağdaş görüşlü bir general olan ve yeni kurulan hükümette 1910 yılı Ocak ayı başlarında Harbiye Nâzırı olarak atanan Mahmut Şevket Paşa, göreve geldikten sonra ittihatçı subaylardan da yararlanma yolunu tutmuş ve bu çerçevede Berlin ateşemiliteri Enver Bey ve Paris ateşemiliteri Fethi Bey'den (OKYAR) ve modern ordular ve havacılıktaki gelişmeler ile ilgili bilgi istemiştir⁶.

³ Yüzbaşı Süleyman Tevfik. Paris Ateşemiliteri Fethi Bey (OKYAR) gönüllü olarak Trablusgarp'a geçince yerine vekâleten atanmıştır.

⁴ Robert Esnault-Pelterie adlı Fransız pilot ve uçak üreticisinin sahibi olduğu, aynı adlı fabrika.

⁵ KURTER, s.68.

⁶ KURTER, s.31.

Ayrıca eski seraskerlerden Rıza Paşa'nın oğlu Kurmay Yarbay Süreyya Bey'i (İLMEN) 1911 yılı Haziranında Genelkurmay İkinci Dairesi bünyesinde, tayyarecilik işleri ile ilgili görevli memur olarak atamıştır⁷.

Yarbay Süreyya Bey (İLMEN), göreve gelir gelmez, Paris ve Berlin ateşemiliterlikleri aracılığı ile havacılık ile ilgili kaynak ve dokümanları İstanbul'a getirerek bu konuda geniş bilgi birikimine sahip olmuştu. En önemlisi, bu konuda bilgilendikçe İstanbul'da bir tayyare mektebi açma fikrine sahip oluyordu. O dönemde eğitimde kullanılan uçaklar çift kumandalı değillerdi. Yerde yapılan nazarî anlatımdan ve hayalî çalışmadan sonra öğrenci yalnız başına uçuşa gönderilerek kaderiyle baş başa bırakılıyordu⁸. Bu da öğrencilerin pek çok kırım yapmasına neden oluyordu ki, o dönemin uçuş okullarında oldukça yüklü olan kırım masrafları öğrenciye (ya da öğrenciyi gönderen devlete) aitti⁹. Süreyya Bey, mektep açma zorunluluğunu görmüştü, çünkü o tarihlerde bir tayyare, 1000 Osmanlı Altın lirasına bedeldi ki, tayyareci adayının okul ücreti, kırım bedeli ve yolluk-gündelikleri toplandığında bu bedeli aşmaktaydı. Yani bu eğitim sonunda elde sadece yetişmiş birkaç subay kalacaktı. Buna karşılık, İstanbul'da bir tayyare mektebi ve buna bağlı tesislerin kurulması durumunda, burada hem çok sayıda tayyareci yetiştirilebilecek ve hem de yetişmiş olanların harbe hazırlıkları sürdürülebilmiş olacaktı¹⁰. Kırımların onarımı ve uçak bakımları okul tesisleri bünyesinde yer alacak atölyelerde yapılabileceğinden zaman ve paradan da tasarruf sağlanabilecekti. Fakat Süreyya Bey'in bu teklifi bütçe imkansızlıkları nedeniyle kabul görmemiştir.¹¹

Yarbay Süreyya (İLMEN), bu konudaki düşüncelerini Çürüksulu Mahmut Paşa aracılığıyla Nâzır Mahmut Şevket Paşa'ya tekrar ulaştırmış ve ondan bütçede bu konu ile ilgili ödenek bulunmadığı, bu konunun en azından, bir sonraki yıl olan 1912 mâlî yılına bırakılmasını ve şimdilik Avrupa'ya öğrenci subay gönderilmekle yetinilmesi cevabını almıştı. Fakat Yarbay Süreyya Bey, bu düşüncelerini hayata

⁷ HTT I s.117.

⁸ ALBAYRAK, s. 69

⁹ Takriben bir aydan biraz fazla süren tayyareci eğitimi ve motor kursunun bedeli 800 Frank + sigorta bedeli olan 150 Frank olmak üzere toplam 950 Franktır. KURTER, s.34.

¹⁰ KURTER, s.36.

¹¹ Aynı yer.

geçirmek konusunda ısrar etti. Paris'teki uçuş okulunda bulunan ilk Türk talebelerinin yapmış oldukları kırımlar daha şimdiden 2.000 Osm. altınını (50.000 Frank, yani iki uçak parası) geçmiş bulunmaktaydı. Derhal tayyare mektebi ve onun atölyeleri kurulmalı idi. Süreyya Bey'in ısrarlı girişimleri sonucunda Maliye'den bir miktar ödenek istendi¹².

Süreyya Bey tarafından kaleme alınan 5 Mart 1912 tarihli ve Çürüksulu Mahmut Paşa imzalı bir muhtıradaki, tayyare mektebinin mâlî dökümü yapılıyordu, bu döküme göre: yılda 30-40 tayyareci subay, 15.000 altın liraya yetiştirilebilecektir. Öğretmen ve makinist aylıkları 5.000 altın lira olup, kırım gideri 20.000 altın liradır. Öğrenim için başlangıçta 15-20 tayyare tedariki gerekeceğinden, bunlar için 20.000 liraya gereksinim olacaktır. Böylece toplam 40.000 altın (1milyon frank) lira sarfi Genelkurmayca kararlaştırılmış olup Harbiye Nezaretinden onay istenir¹³.

3.1.1.3. 1912 Yılı Tayyare Fabrikası Teklifi

5 Mart tarihli muhtıradaki ikinci önemli bir husus, Paris Ateşemiliter vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'ten gelen tekliftir. Teklife resmî kanaldan cevap yazılmamakla birlikte bu muhtıradaki Süleyman Tevfik'in önerisinden bahsedilmek suretiyle teklif yukarıya arz edilmiş oluyordu. Daha önce "ŞİŞMANOĞLU teklifi" konusundan hatırlanacağı üzere aktarılan bu teklifte, İstanbul İmalât-ı Harbiye Müdürlüğü'ne bağlı bir uçak fabrikası kurulması istenmektedir. Proje tutarı 5.000 Osmanlı altın lirası olarak hesaplanmıştır. ŞİŞMANOĞLU'nun Paris Ateşemiliterliliğine yaptığı bu başvurunun uygun görülmesi ve kendisinin, Kıtaat-ı Fenniye Şubesi onay verdiği takdirde kurulacak uçak fabrikasına öğretmen olarak getirilmesi istenilmektedir. Okul için bir öğretmen getirilmesi ve Fransa'dan dönecek ilk tayyarecilerin de aralarında bulunacağı 6 kişilik bir "komisyon"un derhal kurulması ile, İstanbul civarında, burada bulunamadığı takdirde, Muratlı, Çorlu veya Edirne tarafında bir mektep yeri aranılması gereği dile getirilmektedir¹⁴.

¹² KURTER, s.60.

¹³ KURTER, s.62.

¹⁴ Aynı yer.

3.1.1.4. R.E.P. (Robert Esnault-Pelterie) Fabrikası Teklifi

5 Mart 1912 tarihli bu muhtıranın ardından teklif edilen “komisyon”, kabul edilerek aynı ay içinde kuruldu¹⁵. Komisyon ilk iş olarak, tam o dönemde Paris Osmanlı Ateşemiliter Vekilliği’nin tavsiyesiyle İstanbul’a gelen R.E.P. Fabrikasının müdürü Mösyö Simon’un tayyare satmak ve tayyare mektebi kurmak ile ilgili önerisini değerlendirmeye aldı¹⁶.

R.E.P. Fabrikası’nın tayyare mektebi üzerine önerisi komisyonca beğenildi. Ancak önerilen maddelerde pek çok tasarrufa gidildi: Avrupa’ya gidilerek orada değişik tipte uçakların incelenmesi için konulan 100.000 Frank (4.000 altın lira) tamamen çıkarıldı. Okul, Hangar ve binaların inşaat bedelleri, inşaatın firma yükümlülüğünden çıkarılması suretiyle toplam bedelden düşüldü. (Bu inşaatlar Genelkurmay İstihkâm Dairesince yapılacaktı.) Bütün bu tasarrufların sonucunda 15.000 Osmanlı Lirası (375.000 Frank) gibi bir bedelle mektep projesinin R.E.P. Fabrikası yükümlülüğü altındaki kısmının gerçekleştirilebileceği görüldü. Mösyö SIMONE ayrıca, projesi kabul gördüğü taktirde 10 tayyareci ile 15 makinist ve marangozun fabrikada ücretsiz yetiştirilebileceğini ve mektebin 3 ay içerisinde kurulacağını taahhüt ediyordu¹⁷. R.E.P. fabrikası mektep araç gereçleri ile öğretmenleri sağlayacaktı. Okul kurulana dek, tayyareci adayları ve makinistler Fransa’daki fabrikada ücretsiz yetiştirileceklerdi.

Ayastefanos (Yeşilköy) – Safraköy yolu ile İstanbul – Küçükçekmece yolunun kesiştiği yerin kuzeyinde kalan arazi, mektep yeri olarak uygun bulundu. Rüzgâr kuzeyli olduğundan, hangar kapılarının kuzeye bakmasına karar verildi. Sabuncuzadeler’e ait olan bu arâzi ederi karşılığında satın alınarak işe girildi.

İnşaat; 3 hangar, müdüriyet binası, subay misafirhanesi, ufak bir hastane, onarım ve üretim atölyesi, yedek parça deposu ve yeraltı benzin deposu olarak düşünülmüştü. Kurulacak olan tayyare mektebinin, yurdun çeşitli noktalarında tayyare bölükleri kurulduktan sonra ordunun hava sınıfı için bir ana merkez olması

¹⁵ KURTER, s.64.

¹⁶ KURTER, s.64, HTT I s.124.

¹⁷ KURTER, s.64.

düşünüüyordu. Bu ana merkezde onarım ve büyük bakımlar için gerekli araç-gereç ve avadanlıklar bulundurulacaktı. Ayrıca Mösyö Simone, eğer bir bölüklük uçak (4ad. tayyare) kendi fabrikasından satın alınırsa 6 tayyareci (subay) ve 15 makinist-marangozun daha kendi fabrikasında ücretsiz yetiştireceği sözünü verdi. Tayyare komisyonu bütün bu çalışmaları 18 Mart 1912'de bir rapor halinde Harbiye Nezareti'ne sundu. R.E.P. firması ile anlaşma sağlandı¹⁸.

Nisan 1912'de iki hangarın yapımına başlanmış bulunuyordu. Fransa'dan satın alınan 2adet DEPERDUSSIN tayyaresi 12 Martta İstanbul'a geldi. Bu tayyareler hazır hale getirilerek 20 Nisan 1912'de Fesa ve Yusuf Kenan Beylere teslim edilmiştir. Tayyareler, Ayastefanos'taki çadırlara konulmuş hangar inşaatının bitirilmesi beklenilmiş-tir. Aynı ay, ilk R.E.P. uçağı (İngiliz pilot ve iki makinisti ile birlikte) İstanbul'a geldi ve 26 Nisan da uçuruldu. O gün Yüzbaşı Fesa Bey'de (Evrensev) bir uçuş gerçekleştirmiştir. Bu Türk semâlarında bir Türk pilotun ilk uçuşudur¹⁹.

R.E.P. Firmasıyla anlaşıldığı bu dönemde dikkati çeken bir konu da Paris ateşemiliter vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik'in Genelkurmay'a sürekli olarak R.E.P. firması ile Mektep tesis edilmesi için yapılan anlaşmanın bir hata olduğunu firmanın teklifinin pahalı ve imkanlarının kısıtlı olduğunu komisyonun tayyarecilikten anlamayan kişilerden oluşturulduğunu savunan yazılar göndermesidir²⁰. Halbuki bu firmanın, kendi telkinleri ile İstanbul'a gönderildiğini daha önce görmüştük. İleride görüleceği gibi Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey İttihat ve Terakki'ye bağlı subaylar arasında bulunmadığı anlaşılıyor. Harbiye Nâzırı Mahmut Şevket Paşa'nın, İtalyan Savaşında ağır ihmalden suçlanmasını onur meselesi yaparak istifa etmesinden sonra kurulan hükümette Harbiye Nâzırlığını üstlenen ve gelenekçi bir portre çizen Nâzım Paşa'nın yâveri olmuştur. Nâzım Paşa ve Süleyman Tevfik Bey, ünlü Bab-ı Âlî baskınında, ittihatçı subaylar tarafından Harbiye Nezaretinde vurularak

¹⁸ KURTER, s.66.

¹⁹ KURTER, s.71.

²⁰ KURTER, s.72.

öldürülmüşler²¹, istifa ettirilen hükümetin yerine İttihatçılara yakınlığıyla bilinen Mahmut Şevket Paşa, İttihatçıların zoruyla Padişah tarafından, Sadrazam ve Harbiye Nâzırı olarak atanmıştır. R.E.P. Firmasıyla yapılan anlaşmanın hata olduğunu düşünen sadece Yüzbaşı Süleyman Tevfik değildir, 2 numaralı Türk brövesi sahibi Teğmen Yusuf Kenan, Tayyare Komisyonuna yönelik olarak, “basında çıkan” ve R.E.P. firmasıyla yapılan anlaşmanın ve Mayıs-Haziran 1912 heyet gezisinde alımına karar verilen uçakların hatalı birer karar olduğunu sert bir dille ifade eden suçlamalarından az sonra havacılığı terk etmiştir²². Bu öfkenin kaynağı ya gerçekten sırf bu seçimin hatalı oluşu, ya kişisel ilişkiler, ya siyasî nedenler, yahut da bunların bir kaçı birden olmalıdır. Komisyon başkanı Süreyya Bey Teğmen Yusuf Kenan'ın basında çıkan yazısını Genelkurmay'a şikayet ederek cezalandırılmasını isteyecektir. Yeni doğan Türk havacılığı, köhnemiş Osmanlı'yı yiyip bitiren siyaset ve çekemezlik canavarının kucağına doğmuş bakımsız ve hasta bir bebektir.

3.1.1.5. Ayastefanos Tayyare Mektebi (ATM)

3.1.1.5.1 Kuruluş

Mayıs 1912'de Harbiye Nâzırı Mahmut Şevket Paşa, artık havacılık davasına daha da inandığından, mektebin kurulmasıyla daha yakından ilgileniyordu. Bu tarihte Avrupa'ya bir heyet gönderildi. Bu heyetin başında, Süreyya Bey bulunuyordu. Heyete donanma cemiyetinden 60.000 Mark tahsis edilmişti²³. Bu gezi sonuçları bakımından çok önemlidir. Tayyare Mektebi, dolayısıyla aslında

²¹ Onların karşıtları ise daha sonra Sadrazam olan Mahmut Şevket Paşa'yı 11 Haziran 1913'te bir suikâstla katledeceklerdir.

²² Teğmen Yusuf Kenan, BLERIOT, DEPERDUSSIN ve NIEUPORT uçaklarının en üstün uçaklar olduğunu söylüyor ve alınması gerekenlerin bu uçaklar olduğunu belirtiyordu. 28 Mart 1913'te Eski Tayyare Mektebi Müdürü Tayyareci Binbaşı Mehmet Cemal imzalı “Bizde Tayyarecilikten İstifa Edilememesinin Esbabı Mucibesi” başlıklı yazıda, Binbaşı Mehmet Cemal, kendisinin de Fransa'da R.E.P. Fabrikası ve uçuş okulunda ilk eğitimini aldığı, Fransa'da hiç tanınmayan bu firmanın, ürettiği tayyarelerin Fransız hükümeti tarafından beğenilmediği, bu yüzden malî krizden bir türlü çıkamadığı, Türkiye'den sipariş edilen tayyarelerin evvelce kırım yapmış olanların gövde ve kirişlerinden imâl edildiği, bu bozuk tayyarelere verilen bütün paranın heba olduğu yazılarak yukarıya arz ediliyor. KURTER, EK-12, s. 586.

²³ KURTER, s. 73.

Türk Havacılığı doğmaktadır. Heyet Gezisi süresince anlaşma sağlanan öğretmen, tayyareci, marangoz-makinistlere “1 Temmuz 1912 tarihinden itibaren Ayastefanos Tayyare Mektebi emrinde olma” emri verildiğinden, Ayastefanos Tayyare Mektebinin bu tarihte kurulduğu kabul edilmektedir²⁴. KURTER, “Hava Kuvvetleri Tarihi” isimli kitabında bu geziyi şöyle özetler: “Heyet’in gezi boyunca yaptığı işler çok olumludur. Öncelikle Ayastefanos Tayyare Mektebi’nin alt yapısı büyük ölçüde sağlanmıştır. Okula 3 uçak, okul araç-gereçleri, meteoroloji aletleri ve motorlu araçlar tedarik edilmiştir. Bir öğretmen pilot ile birer kalıpcı-marangoz ve makinist sağlanmıştır. Ayrıca Almanya’dan 2 bomba atabilen uçak alınmış, İngiltere’ye 2 tane sipariş verilmiş ve Fransa’da R.E.P. fabrikası ile 2 uçağın sözleşmesi yapılmıştır. Bunlar satın alınmış olan HARLAN uçaklarını kullanacaklardır. 2 pilot ve 2 makinist bulunması için de Bristol Fabrikası ile anlaşma yapılmıştır. Bunlar, yeni siparişi verilen uçakların personeli olarak düşünülmüştür. Eğer İngiltere’ye siparişi verilen 2 bomba uçağı ve personeli geldiği, bomba atışlarında başarılı olduğu takdirde, çevredeki ülkelere üstün bir hava kuvveti oluşturulmuş olacaktı. Fakat bu, maalesef gerçekleşemedi. Yapılan yanlışlıklar, bilgisizlikten kaynaklanan taktik hatalar, kuruluşu emek ve çabaya dayanan bu hava gücü nüvesini hemen hemen yok raddesine varabilecek bir gerileme ve erozyona uğratmıştır.”

Heyet, 5 Temmuzda İstanbul’a ulaşarak 9 Temmuzda, yeni ve yapılan işleri anlatan ayrıntılı raporu Harbiye Nezareti’ne verdi.

İç politika gelişmeleri nedeniyle Sait Paşa Hükümeti, raporun verilmesinden bir hafta sonra 16 Temmuz 1912’de istifa edince, Mahmut Şevket Paşa Nâzırlığı bırakmış, yerine kurulan Gazi Ahmet Muhtar Paşa hükümetinde Harbiye Nâzırı, Nâzım Paşa olmuştu. Nâzım Paşa tayyarecilikten anlamadığı gibi tayyare mektebine de karşı çıkıyordu. Üstelik Nâzım Paşanın yaveri, Mektebin kurulma biçimine yoğun itirazları olan Süleyman Tevfik’ten başkası da değildi. Süreyya Bey, Nâzım Paşaya, bir seferinde yoğun emek harcanmış Tayyare Mektebi Projesini rafa kaldırmamasını rica eden bir konuşma yapmıştı. Bu konuşma esnasında “bu projenin hatalı olduğunu kulağınıza üfleyen kişilerin kim oldukları bizce malumdur”

²⁴ KURTER, s.80

şeklinde bir ifade kullanmış bunun üzerine hiddetlenen Nâzım Paşa, ben kimsenin lafından etkilenmem diye bağırarak, “İşkodra’da asker açıkta yatarken sana Tayyare Mektebi yaptırtmam!” diyerek²⁵ milliyetçiliği kendi yanına alırken, aslında havacılık davasını bir çeşit lüzumsuzluk ve ‘batıcı ittihatçıların özentiliği’ olarak gördüğünü ortaya koymuştur. Konunun özüne inildiği takdirde, yine İttihatçılar ve karşıtlarının çekişmesi görülür. Bu proje siyaset, çekemezlilik ve dedikodu batağına mahkûm kalarak durağanlığa sürüklenmiş, Ayastefanos Mektebi, yapımı tamamlanmış iki hangarı ve çadırlarda devam eden faaliyeti ile çalışmalarını sürdürmek zorunda kalmış, komisyonun başında bulunan Süreyya Bey, Genel Karargaha çekilmiştir.

Trablusgarp Savaşı’nın hemen ardından başlayan Birinci Balkan Harbi’nde mektepte eğitim faaliyeti yoktur. Cılız Türk havacılığı, bu savaşta uçak kaldırmayı başaramadığı gibi zaten çok az olan uçaklar da düşmana kaptırılıyor ya da imha edilmek zorunda kalınıyordu. Ayrıca bazı tayyarecilerimiz de Balkanlarda düşmana kaptırılan topraklardan, yurda kaçış kavgası veriyordu. Ateşkes döneminde Ayastefanos meydanında altı askerî uçak bulunmaktaydı²⁶. Görevli yabancı tayyareciler, eldeki eski tip uçaklarla uçmayı reddediyorlardı. Bu arada yeni yetişenlerden başka, bir kısım havacı da, mesleği bırakarak kıt’alara dönüyordu²⁷.

Ateşkes dönemi içinde İttihat ve Terakki, kanlı bir hükümet darbesi yaparak iktidara geldi (23 Ocak 1913). Mahmut Şevket Paşa bu kez, “Sadrazam ve Harbiye Nâzırı” sıfatıyla karşımıza çıkıyordu. Ayastefanos Mektebi tekrar hareketlenmeye başladı. İki adet Marspfeil tipi tayyare Almanya’dan getirildi. Süreyya Bey, tekrar Kıtaat-ı Fenniye’deki yerine atandı. Mektepteki arızalı tayyarelerin onarımına hız verildi. Ne var ki Süreyya Bey, biraz sonra, yeni kurulmakta olan 4ncü Kolordunun kurmay başkanlığına atanmak suretiyle havacılığın başındaki görevinden ikinci kere ayrılıyordu. Başkomutanlık Vekâleti, 5 Mart 1913’te havacıların gösterdiği etkinliği yeterli görmediğini ve mektepte birtakım yetersizlikler ve noksanlar

²⁵ KURTER, s.83.

²⁶ KURTER, s.105.

²⁷ KURTER, s.106.

bulunduğunu belirten bir yazıyı Harbiye Nezaretine gönderir. Biraz ilerde, 28 Mart 1913'te, 4ncü Kolordu, henüz bir varlık göstermeden lağvedilerek, Süreyya Bey, "tayyare işleri ile ilgilenmek üzere" tekrar Kıtâat-ı Fenniye'deki görevine getirilmiştir²⁸.

Birinci Balkan Harbi'nin başlamasıyla ATM artık, daha önce kararlaştırıldığı gibi, hem bir mektep ve hem de bir hava istasyonu görünümünü sergiler olmuştu. Meydanda, Osmanlı hava gücüne ait 10 adet tayyare, 6'sı Türk, 5'i kiralık yabancı olmak üzere toplam 11 tayyareci ve tamamı yabancı 5 makinist görevdedir. Mektep kadrosunda ise 3 tayyare ve 1 rule makinesi²⁹ mevcuttur.

Balkan Savaşında, okullu-alaylı ve ittihatçı (yenilikçi (okulluların büyük kısmı)) – halaskâr (kurtarıcı (muhafazakâr grup)) çekişmesinden kaynaklanan genel başıboşluğun yansımaları, emeklemeye çalışan Türk askerî havacılığına büyük zarar vermiştir. Balkan Savaşlarında, gelen tayyarelerin yanı sıra 9 tayyarenin bir kısmı hiç uçmadan elden çıkar, bazısı düşman eline geçer. Havacıların melekeleri zayıftır, kendilerin güvenleri tam değildir. Ancak yine de Balkan Savaşlarının sonuna doğru Türk havacıları biraz olsun toparlanmış, keşif görevlerini yerine getirmiş ve ATM'deki eğitim uçuşları artarak devam etmiştir.

24 Ekim günü tayyareci Nuri Bey, râsıdı Teğmen Hamdi Bey ile birlikte, 24 Ekim günü 07:35'te Edirne'den havalanarak 3 saat 5 dakikalık ve 240 km.lik bir uçuşun ardından ATM'ye inmeyi başarırlar. Bu Türk Havacılarının ilk uzun mesafe başarısıydı. 5 gün sonra 29 Ekim günü Yüzbaşı M. Salim Bey (İLKUÇAN) ve râsıdı Kurmay Yüzbaşı Kemal Beyler, Kırkkilise'den havalandılar. Pusulada meydana gelen 15'lik güneye sapma nedeniyle bulut üzerinde 85 km uçarak, bilmeden Marmara'yı geçip Sapanca gölü zannettikleri Manyas Gölü kenarına indiler. Ertesi gün, bu sefer bilerek ve isteyerek, Marmara Denizini tekrar aşarak ATM'ye inmeyi başardılar. Bu o dönem için büyük cesaret isteyen bir işti. Bu başarıların sahipleri, Osmanlı Genelkurmayınca ödüllendirildiler. Tayyare Mektebi'nin genç

²⁸ KURTER, s. 118.

²⁹ Uçağın yerde koşturulması eğitiminde kullanılan kanatları uçmaya yeterli olmadığından uçamayan makine.

tayyarecilerinin kahramanlıklarının Birinci Dünya Savaşı öncesindeki son halkası ise meşhur Kahire seferidir³⁰.

Birinci dünya savaşının başlamasıyla birlikte, ATM, yalnızca Mektep olmaktan uzaklaşarak Ayastefanos Tayyare Merkezi namını alıyordu. Bu durum Ayastefanos Tayyare Merkezinin iş yükü hayli artana dek sürdü. Ayrıca harbin üçüncü yılında İstanbul'un cephelere olan uzaklığı nedeniyle malzeme ve tayyare sevkinde gecikmeler ve aksamalar, artmaya başlamıştı. Bu yönden cephelere yakın noktalara tayyare istasyonları teşkil edildi. Ayastefanos Tayyare Merkezi ise, 12 Ekim 1916'dan itibaren "Tayyare İstasyonu" adını aldı. Ayastefanos Tayyare Merkezinde, Almanya'dan ulaşan uçakların parçaları birleştirilmekte, mektep ve tayyare bölüklerine ait uçakların onarımları gerçekleştirilmekte, ana depolamalar yapılmakta yeni kurulmakta olan tayyare bölüklerinin her türden kadro ve bütünleme çalışmaları yapılmaktaydı³¹.

³⁰ 32 yaşında mirliwa (tümgeneral) rütbesine terfi ederek Harbiye Nâzırı ve Genelkurmay başkanı olan Enver Paşa, yıkılan imparatorluğu toparlamak için panturanizm politikasının yanı sıra, o dönemlerde Türk olmayan tebaayı dikkate alarak Panislamizm de yapmaktaydı. Bu siyaseti doğrultusunda havacı ulusların başarılarının benzerlerinin bizde de gerçekleştirilmesi ve bu yolla ülkedeki bütün İslam halklarının Osmanlı'ya bağlı olduğunu ve imparatorluğun hâlâ güçlü olduğunu göstermek amacıyla ATM den uzun soluklu, ses getirici bir sefer yapmasını istedi. Meşhur İstanbul-Kahire Seferi'nin ayrıntılarına burada girmeyeceğiz. Ancak bu zorlu görevin sonucu olarak özetle, canla başla işlerini yapmaya çalışan iki kahraman tayyareci ve bir râsıt şehit olmuş, 5 uçak kaybedilmişti. (Bu seferde havacıları karşılamaya çıkan yüz binlerce Arabın yapmış olduğu sevinç ve bağlılık gösterilerinden Enver Paşa, imparatorluk namına yanlış bir anlam çıkaracaktı.) Bu kayıplardan başka Devlet, İngiltere'nin Mısır Fevkalade Komiseri Lord Kitchener'in kendisini makamında ziyaret eden havacılarımıza " Siz Türkler, eski meziyet ve faziletlerinizden hiçbir şey kaybetmediğinizi gösterdiniz" şeklindeki "aferin"iyle yetinmek durumunda idi. Bu uçuşla ilgili Pilot M.Bahattin ADIGÜZEL, "Türk Havacılığında İz Bırakanlar" adlı eserinin 43'ncü sayfasında ilk tayyareci Fesa Evrensev'in kızları ile yaptığı söyleşide ilk lisanslı tayyarecimiz olmasına rağmen babalarının neden bu uçuşa katılmadığını sorduğunu ve şu yanıtı aldığını anlatır: *"Babam aslında bu uçuşa karşı imiş. Bu uçuşun çok hafif olan bu uçaklarla gerçekleştirilmesinin çok zor ve riskli olduğunu savunmuş. Enver Paşaya da bu durumu anlatmış fakat o ve etrafındakiler babamızı dinlememişler ve sonuçta bu cesaret öyküsü başlamış. Toroslar geçilmiş ancak çok büyük sıkıntılar yaşanmış. Başta Enver Paşa olmak üzere karar vericiler, çöl sıcağının doğurduğu depresyonlu (türbülans) ortamın risklerini çok hafife almışlar, kazalar olunca hak vermişler, ama o zaman ise iş işten geçmişmiş."*

³¹ KURTER, s.353.

3.1.1.5.2. Birinci Dünya Savaşının Hemen Öncesinde Tayyare Merkezi

Dönemin yöneticileri, Havacılığı Türk Tayyareci ve yöneticilerin eline bırakmak konusunda içtenlikli davranmıyorlardı. Dışardan tayyareci temin edilmeye çalışılıyor, hattâ bir hava idarecisi aranıyordu. Bu özgüven yoksunu zihniyetin sonucu olarak Fransız binbaşı De Goys Osmanlı havacılığını ıslah ve geliştirme göreviyle, ATM müdürlüğüne atanır.

O dönemde mektepte yıl sonunda 6 tayyareci adayına ek olarak, 5 de râsıt adayı vardı. ATM iyi veya kötü bu yıl ilk defa bir varlık gösteriyordu. Yine de bu etkinlik çok yetersizdi. Dışardan bakıldığında Osmanlı havacılığı halâ yok gözüküyordu³².

3.1.1.5.3. Birinci Dünya Savaşında Ayastefanos Tayyare Mektebi

Birinci Dünya Savaşı, ATM'nin bulunduğundan çok daha gelişkin duruma gelmesini hazırlayacak ve savaşın son yılında mektepte bulunan 21 tayyare ile 13 tayyareci ve 22 râsıt adayına eğitim verilecekti. ATM o dönemde 19 adet Osmanlı tayyare bölüğüne ait (deniz tayyare bölükleri dahildir) bütünleme ve depo kanallarının ilk noktası olmuş, pervane üretimi dahil bütün ağır onarımları yapabilecek duruma gelmiştir. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 4). Binbaşı Serno'nun Savaş sıralarında tayyare fabrikasına dönüştürmeyi bile düşündüğü mektep atölyeleri, yoğun iş yüklerinin altından kalkabilir bir duruma ulaşmıştır. Mektepte görev yapan uçak mühendisi dâhi vardır³³.

Ağustos 1915'e dek ATM'ye gelerek göreve başlamış olan sözleşmeli sivil Alman makinist ve montajcılardan mektepte verimli olarak faydalanılamıyordu. Eylül ayından itibaren İstanbul'a gelmeye başlayan 6 subay tayyareci, 3 astsubay tayyareci, 2 ustabaşı ve 15 askerî teknisyenden oluşan kafileden gerekli hizmeti veremeyenler, katıldıktan kısa bir süre sonra ülkelerine geri gönderilirler. Ayrıca,

³² Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Hava Kuvvetlerine komuta etmiş olan Alman Binbaşı Erick SERNO anılarında, “Ben geldiğimde Türkiye’de bir askeri havacılık yoktu” demektedir.

³³ KURTER, s.455.

askere yeni alınan Türk gençlerinden sanatkâr olanlar ATM'ye verilerek uçak makinist ve montajcısı olarak yetiştirilmeye başlanır. Mektepte İstanbul'un resmen işgâl edildiği tarihe dek, senede ortalama beş-altı tayyareci ve bu rakamdan bir miktar daha fazla râsıt yetişti. Makinist-marangozlar ise Alman teknisyenlerin yanında usta-çırak usulü yetişti. Ancak bütün bu çabalara karşın mektepten kalanlar, bir avuç tayyareci ve bir o kadar makinist ile önemli bir varlık olamadan Kurtuluş Savaşına girecekti. Ancak Türk havacılığının yetişmiş eleman miktarı bu haliyle dahi, Yunan havacılığından hiç de az değildir.

Binbaşı Serno,³⁴ 1915 Ağustosunda Avusturya-Macaristan İmparatorluğunda, Fischamend kentinde bulunan hava istasyonunu ziyaret eder. Bu ziyaret esnasında gördüğü pervane yapım atölyesinin benzerini İstanbul'a getirtmek üzere, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu havacılığının başında bulunan Albay Uselac nezdinde girişimde bulunur. İsteği olumlu karşılanır ve Ayastefanos tayyare merkezine bir pervane yapım ustası ile gerekli araç-gereçleri gönderir. Pervane yapım atölyesi 1915 Eylülünde Ayastefanos'ta faaliyete geçer. Burada haftada iki-üç pervane üretilmekteydi³⁵.

3.1.1.6. Macar Teklifi

ATM, amatör bir anlayışla idare edilmekteydi. Havacılıktaki son gelişmelerin takip edildiği, modern bir mektep olma durumundan uzaktı. Ekim 1913'te bir Macar Şirketi, Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmak üzere müracaat etmiş ve bir teklif vermiştir³⁶. Teklifte mekteple ilgili bahisler de vardır. ATM'nin geliştirilmesi için de öneriler vardır. 24 Ekim'de başkomutanlık karargâhı, Harbiye Nezaretine, fabrikanın kuruluşu görüşmelerinin olumlu geliştiği, sözleşme taslağının Başkomutanlık Vekaleti'nce incelendiği ve fabrikanın kuruluş sözleşmesinin imza edilmesinin uygun değerlendirildiğini, belirten bir yazı gönderir.³⁷ Sözleşme taslağı, 30 Ekim 1913'te Başkomutanlık Vekaleti'nce hazır edilir. O dönemdeki askerî

³⁴ Bu girişimin ayrıntıları için "Birinci Dünya Savaşı ve Havacılık" başlığına başvurunuz.

³⁵ KURTER, s.297.

³⁶ Bkz. KURTER, Ek-16, s.600.

³⁷ Aynı yer.

inşaatlar, herhangi bir teknik şartnameye uygun olarak yaptırılıyor muydu, bu bizce malûm değildir. Ancak söz konusu tesisin niteliği, iki madde ile teminat altına alınıyordu ki bunlar, anlaşmanın “18nci maddesi”nde yer alan “ *Anlaşma şartlarından herhangi biri yerine getirilmezse, hükümet îkaz eder; gene getirilmezse, fabrikaya el konulur, fabrika buna îtiraz edemez* ” ifadesi ile “19ncu maddesi”nde geçen “ *Hükümetçe talep edilen evsafa tayyare ve malzeme yapılamazsa, dışardan ithal edilecek bu evsaftaki tayyare ve malzemenin nakliye bedeli ve gümrük resmini fabrika tazmin etmekle mükelleftir. Alınan malzeme fabrika fiyatından farklı ise, farkı fabrika ödeyecektir* ”³⁸ ifadesidir. Devlet, fabrika için şirkete 25.000 lira ödeyecekti. Bu 25 tayyarenin bedeli kadardı. 3 sene içerisinde fabrika çalışanlarının tamamı Osmanlılardan olacaktı ki bu şartın sağlanması şirketin sorumluluğunda olacaktı. Şirket ayrıca mektep açmakla da görevlendiriliyordu. Mektebin öğretmenleri ve eğitim malzemelerini şirket sağlayacak, haftada üç gün sivillere de açık olacaktı. Hükümetin talep ettiği miktar ve evsafa tayyareciyi fabrika, bu mektepte yetiştirecekti.

Devletin fabrikanın niteliğinin yüksek olmasını temin etmek için koydurduğu 26.madde de, “*Fabrika terakkiyatı takip edemez ve ihtara rağmen üç ay zarfında yenilik tatbik edilmezse, hükümet dışardan tayyare almaya muhtardır.*”³⁹ denilmekteydi. Ayrıca fabrikanın performansının ihtiyaca yeterliliği için de 5. madde de son sistemde 3 tayyare daima fabrikanın satış stokunda bulundurulacaktır denilmektedir.

Bu sözleşme, üzerinde iyi düşünülmüş ve devletin çıkarını hesaplar nitelikte bir sözleşme olmasına rağmen, 24 Şubat 1914'te Paris ateşemiliterliğine gönderilen bir yazıdan anlaşıldığı üzere, “*Tayyare Mektebi sözleşme ve projeleri..., ilerde ele alınmak üzere, durdurul...*”⁴⁰muştur. Gerçekleştiği takdirde, böylesine erken bir tarihte gündeme gelen bu proje, dönemin büyük ve modern bir havacılık kompleksine dönüşebilecekken yitirilip gitmiştir. Doğal olarak, o dönemin içinde

³⁸ Aynı yer.

³⁹ Aynı yer.

⁴⁰ Aynı yer.

bulunan ekonomik koşullar göz önünde bulundurulduğunda, bütün bu olanaksızlıkları birer hataymışçasına değerlendirmek haksızlık olacaktır.

3.1.1.7. “Stinner” Ve “Benz” Fabrikalarının Tayyare Ve Motor Fabrikası Kurma Girişimleri

Almanya üzerinden tayyare temini hem çok zor ve hem de yüksek mâliyetle oluyordu. Osmanlı Ordusunda “Teşkilat-ı Havaiye Şubesi” ve “Tayyare Mektebi” müdürü olarak görev yapmakta olan Binbaşı E. Serno, harbin üçüncü yılında 1916 başında Almanya’ya giderek bir takım temaslarda bulundu. Bu temaslarda İstanbul’da bir tayyare ve bir tayyare motoru fabrikası kurulması gündeme gelmişti. Netice olarak 1916 ilk baharında, Alman yüzbaşısı Bortsech ve Benz fabrikaları müdürü Brasin İstanbul’a gelmişlerdi. Yapmış oldukları incelemede koca imparatorluğun baş şehri olan İstanbul’da bile, elle tutulur hiç bir sanayi altyapısı bulamamışlardı. İstanbul’un böyle bir girişimi kaldıramayacağına hükmettiler ve ülkeden ayrıldılar. Aynı incelemeyi Alman Stinner firması da yapmış fakat aynı nedenlerden ötürü bu girişimden vazgeçmişti⁴¹.

3.1.2. Cumhuriyet Dönemi Adımları

Türkler, 11 yıllık ağır savaş maratonunun ardından, Osmanlı Devletinin yıkılışıyla yeni ve modern bir oluşuma giderek Türkiye Cumhuriyeti Devletini kurduklarında, geçmişten aldıkları dersler gereği, kendi savunma sanayiilerini oluşturmak, modern ve bağımsız bir ordu meydana getirmek kararlılığındadırlar. Bu bilinçle, kara günlerin anıları zihinlerinde taptaze duran her Türk, aşağıda inceleyeceğimiz kuruluş, tesis ve fabrikaları, içtenlikle desteklemiştir.

⁴¹ KURTER, s.400; HTT I s.221.

3.1.2.1. TOMTAŞ (Tayyare, Otomobil, Motor Türk Anonim Şirketi)⁴² Tayyare Fabrikası

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Müttefikler, Alman havacılığının denetim altına alınması, onun sportif ve posta nakliyesi gayeleriyle sınırlı bir ölçekte olması için her türden tedbiri almışlardı. Ancak savaş öncesinde ve savaş süresince havacı bir millet olmayı başarmış olan Almanlar, havacılığın önemini en az müttefikler kadar iyi biliyordu. Bunun için fabrikalarını yaşatmalıydılar. Bu maksatla "İtalya, Japonya, İsveç, Hollanda ve İsviçre'de" Dornier şirketi; "İsveç, Rusya ve Türkiye'de" Junkers şirketi ve yine Rusya'da Fokker şirketi, çeşitli büyüklükte uçak fabrikaları açacaktır⁴³. TTC kurulduktan hemen sonra, Avrupa havacılığını yerinde değerlendirme için, 5 Temmuz 1925'te Sirkeci Tren Garı'ndan yola çıkan inceleme heyeti, Temmuz ortasında İsveç'te Malmö'de faaliyetlerini canla başla sürdüren Alman Junkers firmasının tesislerini görünce (Junkers firmasının Polonya'da da bir fabrika kurduğu bilinmektedir)⁴⁴ Almanya'nın Berlin şehrine bir buçuk saatlik uçuş mesafesindeki Dessau'daki Junkers fabrikasını ziyarete karar verir.

Dessau'da heyeti yüksek bir ilgiyle karşılayan fabrikanın sahibi Prof. Junkers, ile heyet arasında çok olumlu bir ilişki kurulur. 1925 yılı içerisinde MMV ile Prof. Junkers anlaşılır. Bu firmaların mâlî sıkıntı içerisinde olmaları doğal olarak görülüyordu. Bu yüzden, her ülkede olduğu gibi, sermayenin büyük çoğunluğu Türk Devletine ait olduğu halde⁴⁵, 3.600.000 T.L. sermaye ile TOMTAŞ kurulur. Şirketin yönetim kurulu üyelerinin sadece %51'i Türk'tür. Junkers Flugzeugwerke GmbH ile ortak olarak 1925 yılında kurulan TOMTAŞ, 6 Ekim 1926 tarihinde hizmete girmiştir. Kuruluşundan açılışına kadar geçen süre aslına bakılırsa, mucize gibidir. Stratejik sanayi tesislerini dağınık bulundurmak, ayrıca bölge ekonomisini de canlandırmak isteyen Cumhuriyet Hükümeti, Kayseri'yi seçmiştir, ancak demiryolu

⁴² Almanca adı Türkische Flugzeug und Motoren A.G.(TFUMAG)dır.

⁴³ HTT II, s.171.

⁴⁴ Polonyalılar PZL Av uçaklarını üretmişler ve lisansını Türkiye'ye satmışlar, Ruslar ise 8 yıl sonra Maxim Gorky adlı dev bir uçak yaparak birisini Türkiye'ye göndermişlerdi. Bkz. BIYIKOĞLU, s.12.

⁴⁵ Şirket iflas ettikten sonra ise, Junkers hisseleri 520.000 T.L. karşılığı TTC'ye geçecektir. ADIGÜZEL, s.40; ANADOL, s.173.

o tarihte şehre kadar ulaşmamaktadır. Bu yüzden, Iskenderun limanına indirilen tesis malzemeleri, develer ve kağnılardan oluşan hayvan kervanları ile çok kısa sayılabilecek bir zamanda nakledilerek, tesis yapımına başlanmıştır. Fabrika personeli, 5 Alman mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçisinden oluşmaktaydı⁴⁶. Fabrika müdürü ve yardımcısı Almandır⁴⁷. Fabrikanın devreye girmesiyle uçak bakımlarını üzerine alarak tesisin iş yükünün hafifletilmesi amacıyla, aynı yıl Eskişehir'e de bir tayyare bakım onarım tesisi kurulmuştur.

Kuruluşundan iflasının açıklandığı 27 Ekim 1928 tarihine kadar fabrikada, 30 Ad. Junkers A-20 uçağının montaj, bakım ve onarımı yapıldı⁴⁸. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 5).

3.1.2.2. Kayseri Tayyare Fabrikası (KTF)

6 Ekim 1926 günü törenle hizmete açılan TOMTAŞ, 27 Ekim 1928'de lağvedildikten sonra Junkers Firması hisseleri, 520.000 T.L. karşılığında satın alınarak TTC'ye devredilir. Kayseri fabrikasında, Eskişehir'de ve Türk gümrüklerinde TOMTAŞ'a ait bütün lisanslı, patentli tezgâh, kalıp, uçak ve motor parçalarıyla tesislerin, Türk tarafına devri için bir komisyon kuruldu. Kurulan komisyonun çalışmaları ancak 30 Ocak 1930'da bitirilebildi. Bu yüzden fabrika bu tarihe kadar kapalı kalmıştır. Bu yıl oluşturulan "tesellüm heyeti" tarafından TOMTAŞ, MMV'ye (MSB'ye) devredildi. Aynı yılın Mayıs ayında fabrika, Türk Hava Kuvvetleri adına işletmeye açıldı⁴⁹. Bu fabrika, Türk Hava Kuvvetlerine devrinin ardından, Kayseri Tayyare Fabrikası (KTF) adı altında hizmet sunmuştur⁵⁰. 1932 yılında Curtiss Aeroplane and Engine Company Incorporated şirketi ve Millî Müdafaa Vekaleti arasında varolan anlaşma gereğince, Curtiss-Hawk III tayyarelerinden toplam 33 adet⁵¹ ve Fledling'lerden ise 7 adet üretilmiştir⁵². Bu

⁴⁶ ANADOL, s.172.

⁴⁷ HTT II, s.172.

⁴⁸ KLEINE, s.156.

⁴⁹ ANADOL, s.173

⁵⁰ Bugün Hava Kuvvetlerinin üç Hava İkmal Bakım Merkezinden (HİBM) biri konumundadır.

⁵¹ KLEINE, Stuart s.180. Aynı konuyla alakalı olarak Cemal ANADOL'un THT adlı kitabının 174. sayfasında 1531 ila 1570 kuyruk numaralı deniyor.

firma ile yapılan anlaşma kapsamında kurulması düşünülen DHY için, 4 adet de yolcu uçağı satın alınmıştır⁵³. Curtiss Wright Grubu ile varılan anlaşma sonrasında, bu grubun lisansı ile zamanının en iyi av tayyarelerinden olan Curtiss Hawk III uçaklarından 15 adedi KTF'de monte edilmiştir. Bu uçakların üretiminin ardından 15 adet Alman Gotha 145 irtibat tayyaresi, 10 adet Amerikan Fleet avcı uçağı üretilmiştir.

1931 yılında, o zamanın en iyi av tayyaresi olan PZL24 (Pezetel) tipi Polonya uçağının lisansı alınarak üretimine başlandı. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 7,8,9). 1938'e dek bu uçaktan 22 adet üretildi⁵⁴. 1939 yılında ise İngilizlerden Miles Magister eğitim uçağının lisansı alınarak üretime başlandı. Bu uçaklardan 25 adet üretilmişti⁵⁵. Böylelikle İkinci Dünya Savaşı öncesi KTF'de toplam 112 adet uçak üretilmiş oluyordu.

3.1.2.3. Eskişehir Tayyare Fabrikası (ETF(Uçak Bakım-Onarım Tesisleri))

1926'daki TOMTAŞ girişimi sırasında söz konusu fabrikanın iş yükünü hafifletmek amacıyla, aynı yıl, TOMTAŞ'ta üretimi tamamlanan ve uçuşa verilen uçakların bakım onarımlarını yapmak amacıyla yan kuruluş olarak düşünülmüştür⁵⁶. 1928 yılında, TOMTAŞ'ın iflasından sonra 1930 Ocak ayında komisyon kararıyla oluşturulan tesellüm heyeti eliyle, Mayıs 1930'da Hava Müfettişliğine devredilmiş, ikinci tescilli Türk yapımı uçak MMV-I ⁵⁷, 1930'da Fransa'da öğrenimini tamamlayarak yurda dönen uçak mühendisi Selahattin Reşit Bey (ALAN) tarafından bu fabrikada tasarlanarak üretilmiştir. Motor ve Pervanesi ABD'den getirilen ve 200 km/h hız ile 2,5 saat havada kalabilen bu eğitim uçağının yapımı tamamlanmış fakat uçuş tecrübeleri bitirilemeden, yok olmaya terk edilmiştir.

⁵² ANADOL s.174. İlk üretilen 1401 kuyruk numaralı Curtiss Fledling Atatürk'ün emriyle İran'a hediye edilir.

⁵³ BIYIKOĞLU, s.13.

⁵⁴ Bu Uçaklar Polonya'da Junkers firmasının kurulmuş fabrikanın özgün tasarımı idi.

⁵⁵ HTT II s.354 ; BIYIKOĞLU, s.13.

⁵⁶ Bugün Hava Kuvvetlerinin üç Hava İkmal Bakım Merkezinden (HİBM) biri konumundadır.

⁵⁷ İlk Vecihi KVI dır.

3.1.2.4. Özel bir Girişim, Nuri DEMİRAĞ Uçak Fabrikası

Türk Havacılık Sanayii ve Sivil Havacılığının en önemli unsurlarından birini Nuri DEMİRAĞ'ın kişiliği ve tarihî işlevi oluşturduğundan ve yaşadığı yıllar ve rol aldığı süreçler bizim konumuzu meydana getiren ve vurgulamaya çalıştığımız "neden olmadı?" sorununu bütün hatlarıyla etki altına aldığından, burada Nuri DEMİRAĞ'ı biraz olsun ayrıcalıklı ele almayı gerekli buluyoruz⁵⁸. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 10).

⁵⁸ Nuri DEMİRAĞ, 1886 yılında Sivas ili Divriği kasabasında doğmuştur. Babasını, üç yaşındayken kaybeden Nuri DEMİRAĞ'ın, aynı yıl Abdurrahman Naci adında bir kardeşi dünyaya gelir. Annesinden vatansever ve milletperver bir terbiye alarak, hakkaniyete ve dürüstlüğe önem vererek yetişen Nuri DEMİRAĞ, hayatının tamamını bir vatan hizmetlisi olarak geçirmiş parlak bir mâliye müfettişi, müteahhit, iş adamı ve politikacı idi. Onurlu bir devlet memurluğu anlayışına sahip olan Nuri DEMİRAĞ, mütareke yıllarında işgâl altındaki İstanbul'da Mâliye Vekaletinde, Mâliye Şubeleri Müfettişliği görevindeyken, ulusal onurunu rencide eden bir olay karşısında, makam ve memuriyetini ani bir kararla terk etmiştir. Memuriyetten ayrıldıktan sonra, 56 Altın lira (252 kağıt lira) sermaye ile sigara kağıdı üretme işine girer. Kağıda, ateşkes yıllarında manevî güdülerini tamamen bozuk olan halka zaferi anımsatacak şekilde, "Türk Zaferi" adını vermiştir. Hedefi bu parayı 10 yılda bir milyona çıkarmaktır. Üç buçuk yıl sonra Türk Zaferi gerçekleştiği zaman sermayesi hayli çoğalmış, 84 bin liraya ulaşmıştır. Sigara, yeni Türkiye Cumhuriyeti Devletinde tekel olunca Nuri DEMİRAĞ, kantâriye ve ithalât-ihracat işine atılır. Bu sırada 40 yaşındadır. İşte bu sıralarda Nuri DEMİRAĞ, tüm malı ve servetini millet yolunda vakıf haline getirmek düşüncesiyle 7 Mayıs 1925'te bir vakıfname kaleme alır: "*Mevcut ömrümün sonuna kadar mesaimden hâsıl olacak serveti şahsiyemden, aile ve evlatlarımın orta halde maişetlerine kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin edilecek kadar çıkarıldıktan sonra, hâl-i hayatımda yapmaya muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücude getirmek ve idame ettirmek şartiile, servet-i zatîyetimi vakfettim.*"

Nüfusun sağlıklı artışı için yapılacak çabalara örnek oluşturmak amacıyla (80 milyonluk bir Türkiye kuvvetle kemale ermiş demektir diyordu), memleketinde çok çocuklu ve muhtaç annelere senede çocuk başına 10 lira bağışlamak, ülkenin imârı için projeler geliştirmek, sanayi kuruluşları meydana getirmek gibi hizmetlerle, kâr amacı gütmeyen, memleket işlerinde bütün mesaisini ve servetini sarf etmeye devam ediyordu.

Zamanında Fransız Reji-Jeneral şirketine ihale edilmiş olan fakat daha sonra millî amaçlara ters düştüğü düşüncesiyle iptâl edilmiş olan Samsun – Sivas demiryolunun yapımını üzerine alır. Tahsilini bizzat kendisinin yaptırdığı, Tapu Dairesinde mühendis olarak çalışan kardeşi Abdurrahman Naci'yi de yanına alarak öncelikle 7km.lik bir kısmın yapımını ele alır. Olumlu netice alan DEMİRAĞ, Samsun-Sivas demiryolunun inşasına girişir. Bu, Anadolu arazisinin en arızalı kısımlarında, 1012,5 km.lik bir demiryolu inşaatıdır. Çok cüzi sayılabilecek bir kârla inşaatı başarıyla tamamlar. Bunun bir sonucu olarak, Atatürk'ün iltifâtına mazhar olur ve Atatürk tarafından kendisine DEMİRAĞ soyadı verilir. İnşaat sektöründe hizmetine devam ederek Karabük ve Merinos fabrikalarının inşaatını yapar. Hemen her ihalede en düşük fiyatı verir. Hele yabancı bir firmanın işi alma olasılığı karşısında millî kaygılarla hayret verici indirimlere gider.

İşadamı DEMİRAĞ, 1932 yılında “Göklerine hakim olamayan milletlerin akıbeti felaket olacağına katiyen kaniim. Bunun içindir ki, göklerine hakim olamayan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkumdur.” demekte ve tayyarecileri Osmanlı akıncılarına benzetmektedir. 8 yıllık bir iş planı yapar. Taahhüt işlerine devamlı, büyük ve anlamlı bir iş yapma arzusu ve Türk ordusunu kanatlandırma iddiası ile milyonlarını bu amaca harcayacaktır. 1936 yılında, İstanbul Beşiktaş’taki Hayrettin iskelesinde, Araştırma Atölyesini, sonra Sivas Divriği’de uçuş okulunu kurmaya karar verir. Atölye inşaatı 10 Şubat 1937’de tamamlanır. Divriği’de demir çıktığı için motor fabrikasını memleketi Divriği’de kurmayı düşünmektedir. Divriği modern şehir planını Bayındırlık Bakanlığına onaylatır. Şehir planında kuracağı uçuş okuluna da yer verir. Belgelere göre DEMİRAĞ’ın o zamanki sermayesi 10 milyon T.L. yi bulmuştur. Bu, o dönemin en önemli sermayelerindendir⁵⁹.

DEMİRAĞ, topladığı genç mühendislerle bir Avrupa gezisine çıktı, bir çok uçak ve motor fabrikalarını inceledi. Bu gezilerde bir problemin varlığına da inandı: Başka ülkeden alınan lisanslarla üretim yapmak kopyacılık demektir. Bu ise gelişme ve kalkınmayı olumsuz etkileyecekti. Çünkü millî gelirin, zaman içinde yurt dışına kaymasına sebebiyet verecekti. Zaten yabancılar da sadece demode tipler için

Eceabat – Havza Şosesi ve diğer karayolu inşaatlarından başka, Karabük Demir-çelik, Bursa Sümerbank Merinos, İzmit Selüloz Kağıt, Sivas Çimento Fabrikaları ve İstanbul Hâl Binası, Nuri DEMİRAĞ’ın eserleri arasındadır.

Yeni inşa edilmekte olan bir ülkede önemli bir sermayenin sahibi olduğunun bilincinde olarak, köy kasaba ve şehirlerin düzenli gelişmesini sağlamak için örnek şehir ve köy planları çizdirmiş, ilk uygulamayı memleketi Divriği’de başlatmıştı. Köylerin üç tip tasnifini yaparak projelendirir ve hükümete teklif verir: Ziraat köyü, endüstri köyü, maden köyü. Ancak onun bu projeleri, o dönemin devlet adamlarınca itibar görmemiştir. Keban Barajı projesini ta 1933’te ele alan DEMİRAĞ, İstanbul’a Boğaz ağzında Sirkeci-Haydarpaşa arasını birbirine bağlayacak olan bir asma köprü için 4 yıl süren bir etüdün ardından 1931 yılı içinde Amerikanın en büyük çelik fabrikası “Bethlehem Steel Company” ile prensipte anlaşarak hazırlanan proje ile hükümete başvurmuş, ancak 6-7 yılda kendini amorti edecek olan bu köprü, şehrin güzelliğini bozar gerekçesi ile hükümetten muvafakat almayı başaramamıştı. 1934 yılında Türkiye içinde sendikalaşmış bulunan yabancı şirketler, Türkiye’nin imarının “hamur unu” mahiyetinde olan çimentonun tonunu 33 lira 20 kuruştan satıyorlardı. Nuri DEMİRAĞ, konuyu inceledikten sonra, ilk yıl 70 bin ton sonraki senelerde 140 bin ton üretim kapasiteli olabilecek bir fabrika’da çimentonun tonunu 13 liraya üretmeye, 5 sene sonra ise fiyatı 10 liraya düşürmeyi taahhüt eden bir proje ile dönemin İktisat Vekaleti’ne başvurdu. Fakat fabrikanın yapımına müsaade edilmedi.

⁵⁹ ADIGÜZEL s.116

lisans vermeyi kabul ediyorlardı. Nuri DEMİRAĞ, lisanslı uçak üretme işinden son derece soğumuştur. Kendi modellerini tasarlamalıydı.

1936 Eylülünün 17'sinde temeli atılan Beşiktaş (Barbaros) Hayrettin İskeleyi Etüt Atölyesi, 10 Şubat 1937'de hizmete girmiştir. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 12). Beşiktaş atölyesi, genişleyerek fabrika haline gelmiştir. DEMİRAĞ, Demir madeni çıkan Divriği'de bir de motor fabrikası kurmak istiyordu. Bugünün Atatürk havalimanının olduğu yerde 1000 x1300m lik bir uçuş alanı yanına "Gök Uçuş Okulu"nu kurdu. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 11). Bir meydan, bir okul binası ve bir pistten oluşan bir kompleks oluşturdu. Barbaros atölyelerine , 1937-38 yılları arasında THK tarafından, 12 eğitim uçağı, 65 planör siparişi verildi. Bir yandan bunların üretimi sürerken, diğer yandan Alman uzmanların yardımıyla, Nu-D 38 adıyla 6 kişilik çift motorlu ve madenî gövdeli bir yolcu uçağı geliştirmeye başladı.

Fransa'da uçak mühendisliği öğrenerek yurda dönmüş ve Eskişehir Tayyare Fabrikasında işe girişmiş olan Selahattin Bey (ALAN), Eskişehir Tayyare Fabrikasındaki (ETF) işinden memnun değildir⁶⁰. Bu yüzden, Nuri DEMİRAĞ'dan gelen öneriyi kabul eder ve bundan sonra onun uçaklarının tasarımı yapar.

Selahattin ALAN, aynı zamanda bir uçucudur. MMV1 uçağını ALAN-2 şekline geliştirerek, NuD-36 rumuzu ile yeniden tasarlar. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 13). 12'si THK'ye olmak üzere, NuD-36'lardan 24 adet üretilmişti. THK tarafından şartnameye, 165 BG.de, 1850 pervane devrinde Walter-Gamma-I motoru takılması istenilmişti. Bunun üzerine uçaklar Selahattin Bey tarafından bu özelliklere göre

⁶⁰ Selahattin Bey ile Vecihi HÜRKUŞ'un "Bir Tayyarecinin Anıları" adlı kitabının 325. sayfasında nakledilen bir diyalog: "*Eskişehir'e... gene böyle bir ziyaret için geldiğimde fabrikanın içinde inşa halinde Selahaddin MMV-1 tayyaresini görmüş ve Selahaddin ile buluşmuştuk. İlk sözüm şu olmuştu, "Selahaddin, ne mesut insansın ki, zengin bir fabrikada, bol malzeme ve emrinde değerli ustalarla çalışmak imkanına maliksin" dedim ve dışarıda duran tayyaremi göstererek "Bilir misin, şu gördüğün tayyareyi diğerleri gibi ne zorluklar ve yoksulluklar içinde meydana getirebiliyorum?" Selahaddin sözlerimi sükunetle dinlerken manidar bir tebessümle yüzüme baktı, baktı ve "Hocam, Türkçe'mizde, dışı seni, içi beni yakar diye bir söz vardır, bu durum için söylenecek tek söz bundan ibarettir. Evet her şey var, zengin malzeme ve imkan içinde çalışılıyor, ama 6 aydan beri iskelet halinde bulunan uçağın yanına bir usta getiremiyorum, çektiğim zorlukları dile getirmek çok zor şey, keşke senin gibi hür olsam da bu faydasız zenginlikten mahrum kalsam."* Bu acı ifade bana yeni bir üzüntü konusu olmuştu. Demek bu memlekette havacılık adına her girişim mutlaka akamete mahkum. Tıpkı, TOMTAŞ, KTF ve Türk Tayyare Cemiyetinin akıbeti gibi."

tasarlanır. Ancak ileride bu motordan temin edilemeyerek yerine Çekoslovak yapımı 150 bg.lik, 1785 devir/dakikalık bir motor takılmıştı. Bu yüzden teslimat esnasında güç düşüklüğü tespit edilince THK, bu 12 uçaklık alımdan vazgeçmiştir. Fabrikaca yapılan değerlendirme sonucu motorun gerçek gücüne uygun pervane kullanılması durumunda sorunun düzeleceği anlaşıncaya THK, bu düzeltmeyi kabul eden bir sözleşme imza eder.

Sözleşmede kabul muayenesinin Eskişehir'deki Hava Müsteşarlığı Fen heyeti tarafından yapılacağı belirtiliyor olduğundan, Selahattin ALAN, kendi uçurduğu uçak ile Eskişehir'e hareket eder. Yolda, yeni uçağının tanıtımı için iyi bir fırsat olacağı düşüncesi ile İnönü Kampı'nın açılışına katılmaya karar verir. İnşte kötü bir hendeğe düşerek ederek kabotaj⁶¹ olur ve uçağı "külli hasar"⁶², kendisi şehit olur. Bu kırım, uçağın geleceğine bütünüyle olumsuz etki eder. 1939'da THK'den, ikinci ve son kez ret kararı gelir. Kararda prototipin sözleşmeye uygun olmaması, uçağın akrobasi yeteneği olmaması ve zamanında teslimat yapılmaması gerekçe gösterilir. Nuri DEMİRAĞ, bu işten büyük zarar eder. Çünkü Kurum uçakları almadığı gibi, 51.000 TL'lik teminatı da irat kaydeder⁶³. Uçaklar üretildikleri tarihten sonra "Gök Okulunda" 18.590 saat uçuş yapmış⁶⁴, 290 pilot yetiştirmiş⁶⁵ ve hiçbir kırım meydana gelmemişti. 1943 yılında, Nuri DEMİRAĞ'ın THK'yi mahkemeye verdiği basının ve halkın gündemine oturur⁶⁶. 27 Ekim 1943'te yapılan ilk celseden sonra DEMİRAĞ, "Uçakların istenilen eğitim uçağı olduğuna dair" Millî Müdafaa Vekaleti ve Hava Müsteşarlığının rapor ve belgeleri ile uçuş şahadetnamesini mahkemeye sunarak, uçakların akrobasi yapabilecek durumda olduğu ve o güne kadar toplam 18.590 saat uçuş yaptıklarını da belirtir. Mahkeme Yüksek Mühendis Mektebi profesörlerinden üç kişilik bir bilirkişi heyet oluşturmuş, heyet, mahkemeye sunduğu raporuna güç düşüklüğünü kaydetmekle beraber, uçakların her türden akrobasiyi yapabilir olduğunu da ayrıca belirtmiştir.

⁶¹ Uçağın ters dönmesi, takla atması.

⁶² Tamamen elden çıkmak anlamına gelen havacılık deyimini.

⁶³ ADIGÜZEL, s.133.

⁶⁴ BIYIKOĞLU s.16.

⁶⁵ ADIGÜZEL, s.133.

⁶⁶ ADIGÜZEL, s.133.

İkinci Dünya Savaşı arifesinde, 1939 yılında DEMİRAĞ, olası ekonomik buhranları atlatabilmek için çözüm arayışına girer. Yurt dışından uçak mühendisi ve teknik eleman getirtmek hayli maliyetli olacaktı. Uçak mühendisliği, dünya mühendislik öğrenimi içerisindeki hak ettiği yeri almış olmakla birlikte, Türkiye’de bu konuda sonuç veren hiç bir girişim yapılmış değildi. DEMİRAĞ için bu yönden öneminin de farkındaydı. Türkiye’ye mühendislik fakültesinde havacılık mühendisi yetiştiren bir bölüm açılabilirse, bu fakültede öğrenim görmekte olan uçak mühendisi adayları kendi fabrikasında uygulama ve staj imkanlarına kavuşacak, Demirağ Uçak Fabrikası da bundan yararlanacaktı. Karşılıklı fayda, sonuç olarak bu yeni Sanayi dalına ivme kazandıracaktı. DEMİRAĞ, bu maksatla Teknik Üniversite ile temas eder. Üniversite, hazırlanan projeye derhâl sahip çıkar. Oluşturulan bir heyet Nuri DEMİRAĞ’ı ziyarete gelir. Bir yurt dışı tektik gezisinde DEMİRAĞ, Berlin Technische Hochschule mühendislik okulunun aerodinamik ders programını inceler. Havacılık mühendisliğinin (aeronautical engineering) Türkiye’de de başlatılması amaçlanmaktadır. Bu düşüncelerin etkisiyle 1940 yılında İstanbul’da, o zamanki adıyla Teknik Üniversite’de Makine Fakültesine bağlı olarak Uçak Mühendisliği programı açılır.

Bu arada mahkeme, DEMİRAĞ aleyhine sonuçlanmıştı. DEMİRAĞ, bu mahkeme kararının yıkıcı etkilerinden sıyrılmayı başaramayacaktı. Son bir ümitle 1938 tasarımı olan NuD-38 yolcu uçağını geliştirerek, 1944’te prototipini üretmiş ve İzmir Fuarı’nda sergilemiştir. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 14). Olumlu uçuş sonuçları veren bu uçağa, THK ve DHY ilgi göstermemiş ve sipariş alınmamış olduğundan, seri üretimine geçilememiştir. Nihayet, Yeşilköy’deki tesisleri, havaalanı yapımı gerekçesiyle istimlâk edilen DEMİRAĞ’ın uçak üretimi serüveni de, bu tarihte maalesef sona ermiştir. Bu tarihten sonra iş dünyasında aradığını bulamayan DEMİRAĞ, siyasete girerek üçüncü çok partili siyaset girişiminin ilk siyasi partisi olan Milli Kalkınma Partisini (MKP)⁶⁷ kuracaktır.

⁶⁷ MKP’nin kuruluş, teşkilat, tüzük ve doktrini hakkında daha geniş bilgi için Bkz.: Tarık Zafer TUNAYA , *Türkiye’de Siyasî Partiler 1859-1952* (Arbayayınları İstanbul, 1952’den tıpkıbasım. Esra Ofset İstanbul Kasım 1995), s.640,641,642.

3.1.2.5 THK Sanayi Tesisleri

1925 yılı başında M. Kemal Atatürk, Bolu Mebusu Cevat Abbas Bey'den Türk Tayyare Cemiyeti adıyla bir örgüt kurulmasının alt yapısının hazırlanmasını ister. Atatürk, cemiyetin kuruluşu ile yakından ilgileniyor, cemiyetin onursal başkanlığını da üstleniyordu⁶⁸.

16 Şubat 1925'te kurulan TTC'ye ait tüzük, TBMM'nin 15 Mart tarihli onayı ile yürürlüğe girmiştir. TTC Reisi Cevat Abbas Bey'dir. Cemiyetin hava sanayiinin oluşturulmasına dönük olarak gösterilebilecek ilk icraatı, 15 Mart 1925'te kurulan Fen Şubesi olur⁶⁹. TTC'nin elindeki tayyarelerin onarım ve revizyonlarını (yenileştirmelerini) yapabilmek için Ankara Akköprü'de bir kısım marangoz atölyelerini yine 1925'te kurduğunu biliyoruz⁷⁰. 23 Nisan 1926'da, Tayyare Makinist Mektebi açılmış, daha sonra bütün masrafları TTC'ye ait olmak üzere, MMV'ye devredilmiştir. Avrupa'ya uçak mühendisliği öğrenimi için öğrenci gönderilmiş, Eskişehir'de bir tamirhane kurulmuştur. 3 Mayıs 1935'te Türk Kuşu oluşturulmak suretiyle, Cemiyet, uçucu yetiştirmeye başlamış, Cemiyetin adı 24 Mayıs 1935 tarihli 6. kongrede "Türk Hava Kurumu"na dönüştürülmüştür.

3.1.2.5.1. THK Etimesgut Uçak Fabrikası (EUF)

1935'te Türk Kuşu ile uçuş etkinliğine başlayan THK'nin gereksinimlerini karşılamak için 1936'da Ankara Akköprü'de marangoz atölyelerinde üretime geçilerek, çam, dişbudak, karaağaç, kayın ve kızıl ağaç gibi yerli ağaç malzemeleri kullanılmak suretiyle 1937 ila 1940 yılları arasında 123 planör üretilerek Türk Kuşu'na teslim edilir⁷¹.

1940 sonlarına doğru Ankara / Akköprü'deki marangoz atölyesi fabrikaya dönüştürülerek MMV tarafından daha önce KTF'de üretilmek üzere satın alınan

⁶⁸ Vecihi HÜRKUŞ, *Bir Tayyarecinin Anıları*. (YKY yayınları Şefik Matbaası, İstanbul, Aralık 2000.) s.176.

⁶⁹ Aynı yer.

⁷⁰ KLEINE, s.142.

⁷¹ Oktay VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.2* s. 22.

Miles Magister-1 tipi uçakların üretim lisansları, THK tarafından tekrar satın alınarak, bütünüyle ahşap olan Magister eğitim uçağının üretimine başlanıldı⁷².

Bu arada Polonyalıların gelişiyle Etimesgut'ta bulunan küçük imalat atölyesinin uçak fabrikasına dönüştürülmesi kararı alınır. Çünkü savaş başlamıştır, herkes kendi derdine düşmüştür. Hiçbir millet diğerine değil uçak, ekmek dahi vermemektedir⁷³. Akköprü marangoz atölyesinde elverişsiz şartlarda çalışan 70 kişinin de dahil edilmesiyle zamanla fabrikaya dönüştürülen Etimesgut İmalat Atölyesi, 1942 yılında 113 mühendis ve teknisyen ile 221 işçinin vazife gördüğü 5840m² lik bir alana oturtulmuş bir tesisken, 1945'e gelindiğinde 13.790 m² lik bir alanda 129 teknik personel, 143 memur ve 606 işçi olmak üzere 878 kişilik bir kadronun barındığı bir büyük fabrikaya dönüşür⁷⁴. 1944'te ilk üretim yılına girmiş olan fabrika Magister uçaklarından 30'unu tamamlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nda Alman işgaline uğrayan 24 Polonyalı⁷⁵ havacılık mühendis ve teknisyeni Romanya üzerinden 1 Mayıs 1941'de Türkiye'ye gelir ve Türkiye'de yetkili organlarla temasa geçerek, havacılık sanayiinde faydalı olabileceklerini belirtirler⁷⁶. Hükümet, zamanın Cumhurbaşkanı'nın da onayıyla, mâlî açıdan bir sorunu olmayan THK'ye, bir uçak fabrikası kurarak, Polonyalı teknik elemanlardan istifade edilecek şekilde bir tertip alınması ve hafif uçaklar üretilmesi görevini verir. Polonyalılara Türk vatandaşlığı verilerek işe başlatılırlar.

Nuri DEMİRAĞ'ın girişimleriyle kurulan İTÜ uçak mühendisliği bölümünden mezun olan ilk altı genç, 1943 yılı içerisinde Etimesgut Uçak Fabrikası'nda (EUF) stajyer olarak görev aldılar. Bu gençler meslekî deneyimleri çok olmamakla beraber, Polonyalı mühendislerin savurganlık ve ihtiyaç dışı çalışmalar yaptıklarını iddia ederler. Fabrikada ilişkiler gerilir. Daha sonra bu gençler, belki de sırf bu gerginlik ortadan kalksın diye, daha doğru dürüst deneyim kazanmadan, ABD'ye ihtisasa gönderilirler. Çatışma geçici olarak durulur. Ancak 1946'da yurda dönen

⁷² ANADOL, s.176 ; Tuncay DENİZ, *Türk Uçak İmalâtı*, (Ocak 2000 İstanbul), s.57.

⁷³ Şükrü ER, "Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz.", *Mühendis ve Makine Dergisi*, (C.16, Sy 178, Ocak 1972), s.3.

⁷⁴ VEREL, C.2, s. 25.

⁷⁵ VEREL, C.2, s. 23.

⁷⁶ DENİZ, s.17.

gençler, mecburen tekrar aynı fabrikada görev alırlar. Bu kez Polonyalıları şiddetle yüklenirler. Basında da Polonyalılar aleyhine kumpanya başlamıştır⁷⁷. Polonyalılar 1946 sonunda yurdu terk ederler. Bunlar gidince, fabrika Türk mühendis, teknisyen ve işçisine kalır⁷⁸. Kısa zamanda bu yeni, yerli kadroyla THK-12, THK-13, THK-14, THK-15 ve THK-16 tipi planör ve uçakları tasarlandı. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 15). THK-12 isimli 12 kişilik yolcu uçağına, DHY ilgi göstermediğinden 1948'de yapımı durdurulmuştu⁷⁹. Bazı kaynaklara göre THK tesislerinde 158 adet uçak ve 108 adet planör imâl edilmiştir⁸⁰. Uçak üretiminden başka bu tesislerde Oxford Consul, Miles Magister ve Miles Master uçakları da onarılmıştır.

1947-48 yılları içinde fabrikada Hava Kuvvetleri, Devlet Hava Yolları ve THK'ye ait 318 uçak ve 308 motorun onarım ve revizyonları yapılmıştır⁸¹. 1946 yılında DHY'nin ABD den satın aldığı⁸² 30 adet C-47 (Dakota) askerî nakliye uçaklarından 12 adedi Etimesgut THK uçak fabrikasında DC-3 yolcu uçağına dönüştürülür⁸³. Ancak ne ilginçtir ki, 1949'da revizyonları⁸⁴ gelen DC-3 yolcu uçaklarına bu işlem, THK Etimesgut Uçak Fabrikasında değil, henüz kurulmuş olan ve bu yüzden doğru dürüst bir uçak sanayii bulunmayan İsrail'de yaptırılmıştır. THK, aynı yıl Başbakanlığa bir başvuruda bulunur. Fabrikanın başlıca müşterisi bulunan MSB ve DHY'den kuruluş maksatlarına uygun siparişler alınamadığını ifade ederek, azalmakta olan kurum gelirleriyle bu tesislerin yaşatılmasındaki

⁷⁷ Kumpanyada Vatan gazetesi başyazarı Ahmet Emin YALMAN başı çekiyordu. Çok sonradan Ahmet Emin YALMAN'ın bir Amerikan havacılık şirketinin Türkiye temsilcisi olduğu öğrenildi. Bkz. DENİZ, s.58.

⁷⁸ Türk mühendisleri bu sefer de idarecilerin sözlerini dikkate almamalarından şikayetçiydiler.

⁷⁹ Polonyalılar ayrılmadan önce fabrikada THK 1,3,4,6,7,8 ve 9 rumuzlarıyla planörler, THK 2,5,10,11 rumuzlarıyla uçaklar imâl edilmiştir. Bkz. ANADOL, s.177.

⁸⁰ DENİZ, s.58.

⁸¹ DENİZ, s.19.

⁸² ALBAYRAK, s.57.

⁸³ 1944'te 5 adet Junkers-52 nin filoya katılışına kadar DHY'nin en büyük uçağı 10 yolcu kapasiteli De Havilland 86 Ekspreslerdir. 1947'de DHY büyük bir atılım yapmıştır. Çünkü DC-3 Dakotalar o dönemin en gözde yolcu uçaklarıdır ve 22 yolcu kapasitelidirler. THK12'ler 12 kişilik güzel bir yolcu uçağıdır. Ancak o dönemki karar vericiler bu uçağı almayacaklarını beyan ettiklerinden 1948 yılında uçağın prototipinin imâli durdurulmuştur.

⁸⁴ Revizyon: uçağın en kapsamlı bakımlarının ve ömürlü parça değişimlerinin yapıldığı safhalı büyük bakım.

imkansızlık göz önünde tutularak Uçak ve Motor Fabrikalarının kuruluş amaçları içerisinde yaşayabilmeleri için maddî yardımlarla desteklenmesi veya "İktisadî Devlet Teşekkülleri" çerçevesinde korunmaya alınmalarını talep eder⁸⁵. Başbakanlık bu başvuruyu değerlendirerek ilgili bakanlık ve kuruluşların temsilcilerinden kurulu bir heyeti konuyu incelemekle görevlendirmiştir.

1950 Paris havacılık sergisinde THK-5 sıhhiye uçağının maket ve planlarını beğenen Danimarkalı Falch Ambulans (Sıhhi Nakliye) Şirketi tarafından 1 adet sipariş verilir. 1951 yılında THK-5 Sıhhiye Uçağının 5 adedinin üretimi fabrikada tamamlanarak, 1adedi 9 Aralık 1951'de Danimarka'ya gönderilir. (1953'te aynı firma EUF'ye bu uçaklardan 26 tane daha satın alma amacıyla başvurmuş, fakat bu sipariş, millî sır bahanesiyle yerine getirilmemiştir)⁸⁶.

18.06.1952'de THK Uçak ve Motor Fabrikaları MKEK' ye satılarak bütün tesisler MKEK'ye devredilmiştir. Burada, ileride görülebileceği gibi 1959'a dek uçak üretimine devam edilmiştir.

Etimesgut Uçak Fabrikası, büyük bir fabrika değildi. Ama zamanın Avrupa fabrikalarıyla boy ölçüşecek ölçekteydi⁸⁷. Ayda 10 Magister uçağı üretim kapasitesi olan fabrika, o yılki hesapla sekiz milyon liraya mâl olmuştu⁸⁸.

3.1.2.5.2. THK Gazi Uçak Motoru Fabrikası

THK, uçak üretiminin yanı sıra, Atatürk'ün 1937'de, "*Bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motorlarımızın ülkemizde yapılması ve savunma sanayiimizin de bu eksen üzerinde değiştirilmesi gerekir*"⁸⁹." diyerek işaret ettiği politika gereği, Uçak Fabrikası ile eş zamanlı olarak kurulmuştur. Her şey 1941'de, ilk hedefi eğitim uçağı motoru üretmek olan 3 mühendisten oluşan bir büro ile başlar. Başlangıçta gerekli malzemelerin ithali, daha sonra yavaş yavaş yerli malzemeye geçiş düşünülür. 1942'de Ankara Sanat Okulunda fabrika için öğrenci

⁸⁵ BIYIKOĞLU, s.19.

⁸⁶ BIYIKOĞLU, s.20.

⁸⁷ ANADOL, s.178.

⁸⁸ BIYIKOĞLU, s.17.

⁸⁹ İhsan TAYHANİ, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950) konulu tez.* (İzmir, 2001) s.229.

yetiştirilmeye başlanır. Aynı yıl bütün fabrika plan ve projeleri tamamlanmış tezgâhlar beklenilmeye başlanmıştır⁹⁰.

Kamuoyunda ve yöneticilerde varolan özgüvensizlik ve tereddüt nedeniyle fabrikanın kuruluşu için 3 yıl hiçbir adım atılmamıştır⁹¹. Nihayet 1945'te THK Başkanı Şükrü Koçak, Chicago konferansından dönerken İngiltere'ye uğrayarak De Havilland firmasıyla 2 sözleşme akdeder ve böylelikle motor fabrikası kuruluşu için gerekli adımları atar⁹². İlk sözleşme Gipsy Major motoruna ait lisans sözleşmesidir. İkinci sözleşme ise Türkiye'den staj için De Havilland fabrikasına gönderilecek Türk personel (1947 THK Büyük Kongre tutanaklarında 4 mühendis ve 6 ustabaşının gönderildiği yazar) içindir⁹³. Fabrika yıllık 200 adet 130-150 bg.lik (şimdilik)⁹⁴ uçak motorları üretecek kapasitede olacaktır. 29 Ekim 1948'de Gazi Çiftliği yakınında kurulan fabrika tesislerinin açılışı yapılır. (Bugün Türk Traktör Fabrikası). Kurulduğu tarihte 9'u mühendis, 141 kişinin çalıştığı Gazi Motor Fabrikası o yıllarda Avrupa'nın sayılı tesislerinden birisidir. Bu fabrikada, Polonyalılar da görev almışlardır. Modern bir dökümhaneye, çok türden tezgâha sahip, geniş olanakları olan bir fabrikadır. Gipsy Major motorlarının imalinden başka fabrika, kendisi bir iş programı düzenler. 1971 Şubatında yayımlanan, 166 sayılı Mühendis ve Makine Dergisinin 292nci sayfasında Şükrü ER, Gazi Motor Fabrikasının 1950 yılı iş programını yayımlamıştır. Buna göre :

	<u>Adet</u>
<i>"Gipsy Major motoru imalinin ikmali</i>	<i>30</i>
<i>Gipsy Major motoru</i>	<i>30</i>
<i>Valentine motoru onarımı</i>	<i>120</i>
<i>Traktör onarımı</i>	<i>24</i>
<i>5 bg.(KM 5) motor imali</i>	<i>200</i>
<i>10 bg.(KM 10) motor imali</i>	<i>100"</i>

⁹⁰ VEREL, C.2, s. 24.

⁹¹ TAYHANİ, s.230.

⁹² VEREL, C.2 s.26.

⁹³ Aynı yer.

⁹⁴ A.g.y. s.26.

Bu seneye ait program ne 1950 yılında, ne de başka bir zaman uygulanamamıştır. Üretilen 30 adet Gipsy Major motoru senelerce denenmeden istif halinde beklemiştir. Burada üretilen motorlar ileriki tarihlerde MKEK-4, "Uğur" uçaklarında kullanılmışlardı. Bazı kaynaklara göre ise bu motorlar THK-5'lerde kullanılmışlardı⁹⁵. 5 ve 10 bg.lik motorlardan ise ancak beşer adet üretilmiştir⁹⁶. 18 Haziran 1952'de Hükümet THK'nin elindeki, Etimesgut Uçak Fabrikası ile beraber Gazi Motor Fabrikasını da MKEK'ye devrediyordu. Eylül 1954'te Uçak Motoru Fabrikası, T.C. Ziraat Bankası ile Amerikan, "Minneapolis Moline" firmasının ortak girişimince satın alınarak traktör ve tarım aletleri fabrikasına dönüştürülmüştür⁹⁷.

3.1.2.5.3. THK Ankara Rüzgâr Tüneli

1941 yılında EUF, çok iyi araştırılmış ve tasarlanmış bir tesis ve kadroyla kurulmuştu. Bu tasarı içerisinde uçak fabrikasından başka motor fabrikası ve aerodinamik denetimlerin yapılacağı bir rüzgâr tüneli de vardı. Ankara'ya kurulacak olan rüzgâr tüneli için öncelikle İsviçre ile görüşülür. Görüşmeden netice alınamayınca İngiliz "Holst Şirketi" ile sözleşme yapılarak inşaatına 1947' de başlanılan hava tüneli, daha önceden satın alınmış olan⁹⁸ tünel teçhizatının 1949'da montesine girişilmesinin ardından 1950' de tamamlanmıştır. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 16).

1952'de THK sanayi tesisleri MKEK ye devredildiğinden rüzgâr tünelinin yeni sahibini bulma derdine düşen Başbakanlık, adları geçen MSB, MKE ve İTÜ'den sonra, Ocak 1956' da, MSB'ye bağlı "Genel Kurmay İlmî İstişare ve Geliştirme Kurulu"na (Bugünkü AR-GE), tünelin devrini gerçekleştirir. Aynı yıl içerisinde tünel geniş çapta bir revizyon görecektir⁹⁹. ART'nin devlete mâliyeti o zamanki bütçenin

⁹⁵ DENİZ, s.86.

⁹⁶ Yunanistan, Kazazh-E. Kazhe'nin, Gazi Motor Fabrikasının onda biri büyüklükteki atölyesinde, senede 11.000 adet Johnson santrifüj pompası imal ederek, Ortadoğu piyasasını tutmakta idi. Şükrü ER, *Mühendis ve Makine Dergisi*, "Türkiye'de Motor Fabrikası Denemesi" , (C.14, Sy. 166, Şubat 1971), s.292.

⁹⁷ BIYIKOĞLU, s.24.

⁹⁸ MEB tarafından rüzgâr tüneli için gerekli teçhizat alınır.

⁹⁹ BIYIKOĞLU, s.25.

yaklaşık üçte biri gibi bir bedele denk düşer¹⁰⁰. Yapıldığı dönemde Avrupa'daki en iyi rüzgâr tüneli olduğu ifade edilen ART¹⁰¹, 1967'de yeniden kullanıma açılmak istenilir. NATO AGARD çalışması bünyesinde bu yıl Türkiye'ye gelen Fransız uzman Brocard, raporunda tünelin Avrupa'nın en iyilerinden olduğunu, tasarım ve yapı olarak mükemmel görüldüğünü yazmıştır¹⁰².

1972'de bir protokolle ART'nin TÜBİTAK' a devri gerçekleştirildi. TÜBİTAK, ART'yi, 1976'da İTÜ Öğretim üyelerinden Erkan PEREMECİ' ye bir kez daha inceletir. Bu etüde göre;

1. ART genel anlamda iyi bir subsonik (ses hızı altı) tüneldir ve kolaylıkla transonik (sesten hızlı) kapasiteye yükseltilebilir.
2. ART Türkiye'nin rüzgâr tüneli çalışmalarında bugünkü gerçek ihtiyaçlara cevap verebilecek durumdadır.
3. Gereği gibi onarılır ve donatılırsa Avrupa Havacılık ve uzay sanayiine hizmet verebilecek bir tesistir¹⁰³.

Tünelin havada hareket eden ya da durağan haldeyken bir akımın etkisinde kalan her türlü araç/yapıların ve üzerlerine aerodinamik kuvvet etki eden uçak, helikopter, füze ve roketler ile paraşüt, balon gibi hava taşıtları ile otobüs, motosiklet gibi kara taşıtlarının her türlü aerodinamik özelliklerinin incelenmesi amaçlarına hizmet etmesi ; çanak anten, kule, köprü, şemsiye gibi cisimlerin hava ile etkileşimlerinin bulunması, fırtına ortamında dayanıklılığı gibi pek çok deneyde kullanılabilmesi mümkündür¹⁰⁴.

¹⁰⁰ Aytekin ZİYLAN, Bkz. <http://www.aselsan.com.tr/DERGİ/Kasım98/ruz.htm.#ziylan>.

¹⁰¹ Şükrü ER, "Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz", **Mühendis ve Makine Dergisi**, (C.16, Sy 178, Ocak 1972), s.3

¹⁰² ZİYLAN, Aynı yer.

¹⁰³ BIYIKOĞLU, Aynı yer.

¹⁰⁴ Halen TÜBİTAK'ın alt kuruluşları SAGE, Savunma Sanayii Araştırma Geliştirme Enstitüsü (eski adı GATÖM, Gündümlü Araçlar Teknolojisi Araştırma Geliştirme Merkezi) bünyesinde faaliyette olan ART, 1994 yılında yaklaşık 100 bin ABD Doları gibi düşük bir bedelle yenilenerek 2000 yılında Dünya Ses Hızı Altı Rüzgâr Tünelleri Grubuna (SATA, Subsonic Air Tunnels Alliance) üye alınmıştır. Uzun yıllar kuruluş amaçlarından oldukça uzak gayelerle (yemekhane, depo, mescit vb.) kullanılmış olan ART, şimdilerde özgün tekne tasarımı, ASELSAN ürün tasarımı v.b. bazı maksatlarla kullanılmaktadır. Son olarak yapılan ilave çalışmalarla ART, havaalanı, şehircilik, çevre ve ayrostatik danışmanlık gibi birçok alanda hizmet verecek düzeye ulaşmıştır.

3.1.2.6. MKEK Üretimi

KTF ve ETF deneyimlerinden her yönüyle daha fazla öne çıkan THK Sanayi Tesisleri, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ileride ayrıntılarıyla ele almaya çalışacağımız ağır nedenlerden ötürü işleyemez hale gelmiş, fabrika idaresince alınan her türlü tedbire karşın işsiz ve desteksiz kalan fabrikalar, dönemin hükümeti tarafından bir çözüm olarak, İktisadi Devlet Teşekkülü şemsiyesi altında, güya korumaya alınmak adına, "Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü"ne devredilirler¹⁰⁵. MKEK, ART hariç, THK'nın iki tesisini (Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Motor Fabrikası) mühendislerinin tamamı ve personelin çoğunluğunu devralır.

Uçak üretimi gibi başlıca bir uzmanlığı gerektiren böylesine üretim tesisleri ile baş başa kalan ve yeni yasası ile henüz düzenlenmiş olan MKEK'nin o dönemki yönetiminin karşısına başlangıçta hayli güçlük çıktı. Ancak özveri ve sağduyu sahibi güçlü yönetim, çok sayıdaki güçlüğü bir kısmını çözmeyi başarabildi. İlk Hava Kuvvetleri ile temas kuran MKEK, Hava Kuvvetlerinin istekleri doğrultusunda harekete geçti. Genelde THK'nın eski tasarımlarını yeniden ele alan MKEK MKEK-1' den MKEK-7' ye kadar olan 7 seri uçak tipini projelendirdi. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 17). Bundan başka, daha önceden imâl edilmiş olan Magister tipi uçaklar için yedek parça üretimine başlandı¹⁰⁶. Ancak ileride bahsedeceğimiz bir kısım nedenlerden ötürü 1959'da MKEK Etimesgut Uçak Fabrikasında üretim durduruldu. Bakım ve onarım hizmetlerine dokunulmadığından 1965' e kadar devam etti.

3.2 Türk Havacılığına Önemli Bir Kaynak, Bağışlar

Her ulusta, orduya silah sağlama amaçlı bağış toplama geleneği mevcuttur. Havacılık adına tespit edilen ilk bağış, Fransız Fizik Profesörü Charles'ın inşâ ettiği balonun uçuşunu izlemeye gelen 200.000 Parisliden, Prof. Charles'ın bağış daveti

Bkz. Enes SÖYLEMEZ, ODTÜ Makine Müh.Bl. Bkz. <http://www.aselsan.com.tr/DERGİ/Ocak99/art.htm>.

¹⁰⁵ Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü, daha sonra aynı yıllarda çıkarılan yasa ile sivil bir kimlik kazanacak, MKEK adını alacaktır.

¹⁰⁶ DENİZ, s. 87.

üzerine toplanmıştı¹⁰⁷. Bu bağışlar o dönemde biraz da böylesine bir cambazlık gösterisini seyre gelen halkın eğlendirilmesine karşılık toplanırdı. Balon yapımcısı maceracılar bu bağışlarla elde ettikleri gelirle daha büyük hacimde ve daha sağlam balonlar yaparlardı. Uçuş gösterisinin fiyaskoyla neticelenmesinden ise, halkın olası gazabı nedeniyle çok korkarlardı.

Türkiye’de askerî amaçlara yönelik düzenli bağış toplamak amacıyla, ilk olarak 19 Temmuz 1909 tarihinde, “Donanma-i Hümayun, Muavenet-i Milliye Cemiyeti” adlı bir vakıf cemiyet kurulmuş, bu cemiyet Birinci Dünya Savaşı yenilgisine kadar faaliyetlerini sürdürmüştür¹⁰⁸.

Mart 1912’de, bu cemiyete ait bağış fonuna gelir sağlamak üzere, geniş bir kampanyaya girişildi. Amaç, Trablusgarp savaşında denizden ve havadan gelen İtalyan tehdidini bir nebze olsun aşabilmek için, Çanakkale Boğazı’nın dışına çıkma gücünden dahi yoksun¹⁰⁹ donanmaya, yeni gemiler alarak kuvvetlendirmekti. Trablusgarp, her bakımdan Osmanlı anakarasına uzak düşmektedir. Denizden ulaşım, güçlü İtalyan Donanması nedeniyle hemen hemen imkânsızdı. Karayolu ulaşımı Mısır’da İngiliz’lerin varlığı nedeniyle mümkün görünmüyordu. Bu yüzden Mahmut Şevket Paşa, kabil-i sevk (güdümlü) balon alma peşinde idi¹¹⁰. Alınacak tayyareler içinde bu kampanyadan faydalanılabiliirdi. Bu amaçla 14 Mart’ta Mahmut Şevket Paşa, Donanma Cemiyetinin kanallarının, bu işte de kullanılmasını talep eden bir yazıyı cemiyete gönderdi. Talep derhal kabul edildi. Halk ve alt kademe yöneticiler, Mâliyedeki sıkıntı nedeniyle o dönemde tayyarelerin, toplanacak bağışlar yoluyla alınmasını önermiş idi. Harbiye Nâzırı bu öneriyi kabul ederek, 30 altın lira ile ilk bağışını yapmış, öncülük etmişti¹¹¹. Kendisi ve bütün Genelkurmay

¹⁰⁷ HTT I, s.49.

¹⁰⁸ Bkz. http://www.tskav.org.tr/kurulus_tarihi.htm.

¹⁰⁹ İsrail KURTCEPHE, *Türk İtalyan İlişkileri 1911-1916* (Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995) s.114.

¹¹⁰ KURTER, s. 52 ve 57.

¹¹¹ 1911 yılında başlayan Trablusgarp savaşına Osmanlı Devleti hazırlıksız yakalanmıştı. Harbiye Nâzırı Mahmut Şevket Paşa zor durumdaydı. Trablusgarp’ı komutansız askersiz ve silahsız bırakmakla suçlanıyordu. Halk İstanbul’da basın kanalıyla savaşa dair gelişmeleri günü gününe takip ediyordu. Mahmut Şevket Paşa, Mayıs-Haziran 1912’de, Avrupa’ya dünya havacılığının gelmiş olduğu noktayı tetkik etmek ve tayyare temin etmekle görevlendirecek bir inceleme heyeti

Karargâhı mensupları da altı aylık maaşlarının ¼' ünü kampanyaya vakfettiler. Daha sonra bu kampanya 14 Mart tarihinde yayınlanan bir genelgeyle, bütün ordu mensuplarına da duyuruldu. Süreyya (İLMEN) Bey, bu doğrultuda tüm ordu mensuplarının 6 aylık maaşlarının ¼ ünü kampanyaya bağışlamaları çağrısıyla bir makale hazırladı. Bu yazı 20 Mart 1912 tarihli Ceride-i Askeriye -Askerî Gazete- de yayınlanır. Diğer taraftan Donanma Cemiyeti kanalıyla halktan da yardım toplanmaya başlandı. Bu kampanyaya, Sultan Reşat da 1000 altın lira ile katılmıştı. Osmanlı Ordusu'nun ilk tayyarecilerinin, envantere alınan ilk tayyareleri uçurdıkları 27 Nisan günü, Ayastefanos meydanı etrafında ve Şişli Hürriyet Tepesinde binlerce kişilik yurttaşın toplanmasını fırsat bilen Donanmayı Osmanî Muavenet-i Millîye Cemiyeti, hayli bağış toplamıştı. Dr. Rifat UÇAROL, "Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştı?" adlı makalesinde, *"Tecrübelerde hazır bulunmak isteyenler için de bilet karşılığında yerler ayrıl"*diğini 18 Mart 1912 tarihli "Tanin Gazetesi"nden aktarıyor¹¹². Kampanyanın daha ilerideki günlerinde emekli Serasker Rıza Paşa (Süreyya Bey'in (İLMEN) babası) Orduya "Vatan" isimli bir tayyare hediye ediyordu. Bağışlar sadece İstanbul ve Anadolu ile sınırlı kalmamıştı. Mısırlı Prens Celalettin de orduya bir tayyare satın alarak hediye etmişti. Bu tayyare, 10 Temmuz 1912'de envantere girmişti¹¹³.

O dönemde görüleceği gibi uçaklara isim veriliyordu. Donanma cemiyetince Halktan toplanan bağışlardan alınan tayyarelerden birinin adı da Muavenet-i Millîye olmuştur. Kampanya süresince halkı bağışa davet etmenin türlü çeşitli yolları

göndermişti. Heyete ulaştırılan, bir an önce işlerini hallederek dönmesi ve kısa bir süre sonra mezun olarak dönecek olan ilk tayyareciler, Fesâ ve Yusuf Kenan Bey'lere uçacakları tayyarelerin, bir an önce satın alınması talimâtı yineleniyordu. 15 Mayıs 1912 tarihli mektupta Mahmut Şevket Paşa şöyle diyordu: *"Bir gün önce Tayyare Mektebini kurmaya ve tayyareci yetiştirmeye şiddetle ihtiyacımız vardır...şu okulu bir gün önce kurmamıza ve bir gün önce tayyare uçuracak hiç olmazsa kıyılara (Trablusgarp kıyılarına) yakın yerlerde keşif yapabilmekliğimize imkân verecek surette hareket ediniz"* Bkz.UÇAROL, Rifat, **Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası ilk Defa 1912 yılında Nasıl Başlamıştı?** Hava Kuvvetleri Dergisi Yıl:55, Eylül 1977, sayı 263'ten ayrı basım s. 6,7.

¹¹² Aynı yer.

¹¹³ KURTER, s. 82.

denenmiş bir seferinde Müdafaa-yı Hukuk-u Nisvan (Kadın Haklarını Koruma) Cemiyeti kurucularından Ata Paşa'nın oğlu Şevket Bey'in kızı Belkıs (Şevket) Hanım, Fethi Bey'in idaresindeki Osmanlı isimli tayyareden bağış kampanyasına davet beyannameleri atmıştı¹¹⁴. Bu uğurda meddah gösterileri bile düzenleniyordu¹¹⁵.

Ünlü Kahire Seferi sırasında Seyrüseferin bacakları¹¹⁶ arasına seçilen iniş noktalarında büyük bağışlar toplanıyordu. Kudüs'e varamadan şehit olan Fethi Bey Adana'ya indiğinde, neredeyse bir tayyarelik bağış toplanmıştı.¹¹⁷ Halep'teki uçuşu 30.000 kişi izlemişti. Beyrut halkının coşkusu büyüktü. Muavenet-i Millîye tayyaresi Şam'a ulaştığında onu 100.000 kişilik coşkulu bir kalabalık bekliyordu. Fethi ve Sadık Bey'lerin cenaze namazları 100.000 kişi ile kılınmıştı. Yola çıkarılan Ertuğrul isimli üçüncü tayyare Edremit halkının ısrarı üzerine rota değiştirerek 13 Mart 1914'te bu kasabaya inerken ağır kırım geçirmişti. Olaya çok üzülen Edremit halkı, Yağcızade İsmail Hakkı Bey'in girişimiyle oracıkta bir tayyare parası toplayarak cemiyete teslim edecekti. Yeni alınan tayyareye "Edremit" ismi verilerek bu tayyare ile Kahire seferi sonuçlandırılmıştı. Kahire'de büyük bir kalabalık toplanmış tayyarecilerimizin kaldığı otelin önünde büyük sevgi gösterileri yapıyordu. Tayyarecilerimizi Mısır Hidivi¹¹⁸ ağırlıyordu. Her yandan hediye yağıyordu. Halk tayyare almak için büyük bir kampanya başlatmıştı. İngiliz polisinin rahatsızlığı son derecede idi. Durumun daha da nazik hale gelmemesi için tayyarecilere "dönün" emri verildi¹¹⁹.

Kurtuluş Savaşı sırasında da, Erzurumlu Nafiz Bey isimli bir tüccar tarafından satın alınan 4 uçak orduya hediye edilmişti¹²⁰.

¹¹⁴ HTT I s.143.

¹¹⁵ UÇAROL, s. 9.

¹¹⁶ Hava seferinin önceden belirlenmiş iki noktası arasından geçen hayalî çizgilerden her biri.

¹¹⁷ HTT I, s.151.

¹¹⁸ Hidivlik: Osmanlı yönetiminde babadan oğula geçen Mısır Valiliği.

¹¹⁹ HTT I, s.155.

¹²⁰ HTT II, s.78.

TTC döneminde bağış toplama faaliyeti çok yoğundur¹²¹. Vecihi HÜRKUŞ'un anılarından, 22 Haziran 1925'te bağış toplama amacıyla Orta ve Güney Anadolu'ya yapılan bir uçuşta, inilen birçok kasaba ve ilden sadece Adana'da, yarım günde 220 bin lira yani, 20 tayyare tutarında bağış toplandığını öğreniyoruz¹²². Bu seyrüseferin bir benzeri 30 Eylül 1925'te Trakya istikametine yapılmış, 17 gün süren bağış uçuşlarında yine cemiyete büyük gelirler sağlanarak dönülmüştür¹²³. Bu bağış kampanyaları ile 1925-1935 yılları arasında 10 yılda 50 milyon TL. bağış toplanmış bununla 250 uçak satın alınmıştı¹²⁴.

3.2.2 THK'nin Görevlerinin Sınırı Hakkında Tartışma

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde 15 Mart 1925'te kurulan Türk Tayyare Cemiyetine yasa ile bağış toplama yetkisi veren hukuksal düzenleme yapılmıştır¹²⁵. Bu tarihten itibaren Cemiyetin sorumluluk ve görevlerinin sınırı konusunda önemli

¹²¹ TTC'ye bağış yapanlara bağış miktarlarına göre madalyalar hazırlanır. 10.000 T.L. karşılığında bağış sahibi yörenin adına bir tayyare alınma kararına ilişkin bir genelge bütün yurt sathındaki mevcut cemiyet şubelerine gönderilir. Kısa zaman içinde Adana'nın Ceyhan İlçesinden 10.000 TL bağış oluşur. Cemiyetin ilk tayyaresine Ceyhan adı verilir. İkincisi de Adana'dandır. Adı Seyhan. Tayyare mektebi açılması için çalışma başlatılır. Haziran 1925 in sonuna doğru TTC e ait Ceyhan tayyaresiyle bağış toplamak üzere sırasıyla Konya, Adana ve Ceyhan'ı içeren bir seyahat tertip edilir.

¹²² HÜRKUŞ, s.188.

¹²³ HÜRKUŞ, s.203.

¹²⁴ HTT II s.202; 29 Teşrinievel (Ekim) 1933 Tarihli Havacılık ve Spor Dergisi Fevkalade Sayısında (Sy. 105/6) 16 Şubat 1925'ten o güne 43 Milyon lira elde edildiği yurt çapında 500 şube sayısına ulaşıldığı yazılmaktadır.

¹²⁵ Atatürk, TTC'nin gelir kaynaklarını şu şekilde tespit eder:

- Fitre-Zekat ve Kurban derileri,
- Tayyare Piyangosu,
- Bir kuruşluk Tayyare Cemiyeti dilekçe pulu,
- Sigara paketlerindeki bir tek sigara,
- İki cıva madeninin işletilmesinden elde edilen tüm gelirler,
- Askerî terhis tezkerelerinin basımı ve cüzî bir ücret karşılığı terhis edilecek efrada verilmesi,
- El ve duvar ilanlarının imtiyazı,
- Uşak Şeker Fabrikasının her yılki ilk mahsulatı ile Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya geçecek ağnamın sahiplerine verilecek kefaletnamelerin TTC'ye verilmesinden elde gelirler.
- Makara ve İplik tesis hakkının TTC'ye verilmesinden elde gelirler.
- Ayrıca Büyük Nutuk'un yayın hakları da THK'nin olacaktı. VEREL, **Sabiha GÖKÇEN, ATATÜRK'le...** s.72. Böylelikle toplanılan bağışlardan başka THK'nin çok zengin bir gelir kaynağı oluyordu.

bir tartışmanın yaşandığı görülüyor. Önemli bir kısım topluluk, bu cemiyeti, Osmanlı'daki donanma Cemiyeti gibi değerlendirmişler ve öyle görülsün istemişlerdi. Yani sadece bir bağış toplama örgütlenmesi; Ancak kurucular bununla yetinilmesini istemiyorlardı.

İlk idare kurulu, 25 Temmuz 1925 yılında, gelişmiş ülkelerdeki havacılığın geldiği noktayı belirleme ve inceleme için, 25 Temmuzda başlayan bir Avrupa gezisine çıkmışlar ve kurulması düşünülen Tayyare Mektebinin tayyare ve uçuş öğretmenleriyle Tayyare Makinist Mektebinin eleman ve vasıtalarını, bizzat yerlerinde seçerek anlaşmalar sağlamışlardır. Ancak bu gezi, yurtda bazı çevrelerce “ *eğlenceyi seven bir grubun gezisi* ” olduğu iddiasıyla eleştirilmiş¹²⁶, TTC'nin bu ilk yönetimi yıpratılmıştı. Havacılık ile ilgili her faaliyete israf olduğu savıyla yaklaşan, her kendine güvenen ve arzulu harekete karşı çıkmaya hazır olan anlayış bir kez daha sahneye çıkmaktadır. Daha bu tarihlerden itibaren, Türk Tayyare Cemiyeti'nin tüzüğünde kuruluş amaçları yuvarlak cümlelerle ifade edildiğinden tayyareleri olan ve havacı yetiştiren aktif bir cemiyet mi olduğu, yoksa pasif kalması mı gerektiği konusunda bir uzlaşma sağlanamamıştı. Bu ve benzeri ayrılık ve karalamaların sonucu olarak ilk genel müdür, Bolu Mebusu Cevat Abbas Bey ve Merkez İdare Kurulu 28 Eylül 1925'te toplu olarak istifa edecekti. Toplanan kongre, 19 Ekim 1925'te cemiyetin farklı bir hâl aldığını karara bağlamıştı.¹²⁷ Yeni Tayyare Cemiyet Reisi, Atatürk'ün uzaktan akrabası ve yakın dostu Fuat (Bulca) Bey'dir. Cemiyet, okullarda havacılık kolları oluşturulmasından, dergi çıkarmaktan, bağış toplamaktan ve tayyare piyangosundan başka bir iş ile uğraşmadan, yani uçuş faaliyetinden ayrı bir on yıl geçirmişti.

Tayyare Cemiyetinin bir heyeti, başında Reis Fuat BULCA olduğu halde, 1934 senesi yaz mevsimi başlarında Rusya'ya bir ziyarette bulunur. Rusya'da Türkiye'deki Tayyare Cemiyetinin benzeri “Assoaviachim” isimli bir kuruluş vardı. Bu kuruluş, uçuş faaliyetiyle iç içe her yıl binlerce uçucu yetiştiriyordu. Fuat Bulca Rusya'da başarılı olmuş olan bu büyük iş karşısında kendi cemiyetinin durağanlığını

¹²⁶ HÜRKUŞ, s.201.

¹²⁷ HÜRKUŞ, s.206.

fazlasıyla görme olanağı bulmuştu. Yakınlığı sayesinde Atatürk'ü ikna eden Bulca, mevzuatın uçuş etkinliğine karışmalarına izin vermediğinden şikayetle, uçucu yetiştirilmesi için ortam talep eder. Atatürk bunun üzerine Türk Kuşu ismiyle bir kuruluş oluşturularak havacı yetiştirilmesine dair emir verir. O tarihte elinde Rusya'dan getirilen birkaç planör ile Vecihi XIV ve XV'ten başka hava aracı yoktur¹²⁸.

1931 Kasımında Gölbaşı, Bâlâ, Şereflikoçhisar, Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Uşak, Eskişehir, Adapazarı noktalarına uğrayan bir bağış seyrüseferi daha gerçekleştirilir. Toplanan para yine çok büyüktür.

Bütün bu bağışlar Türk Halkının havacılığa açık desteğinin kanıtıydı. 1940 yılında 17 milyon nüfuslu ulusun 816.989'u THK'ye üyeydi ¹²⁹.

1937 yılı itibariyle Atatürk'ün millî havacılık sanayiinin kurulmasına yönelik talimatı da gelince¹³⁰ hükümetlere bundan sonraki icraatlarına dair istikamet gösterilmiş oluyordu. Halkın bağışlarını ulusal hava sanayiinin kurulmasına yöneltmek...

¹²⁸ HÜRKUŞ, s.349,350,355.

¹²⁹ Şükrü ER, "Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)" **Mühendis ve Makine Dergisi**, Sy. 179, s.39.

¹³⁰ TAYHANÎ, s.228.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HAVA SANAYİİNİN YOK OLMASI ÜZERİNE TARTIŞMALAR

Türk Hava Sanayiinin Başlangıcı olarak kabullendiğimiz tarih, Fransa'da ŞİŞMANOĞLU adlı Osmanlı vatandaşının Osmanlı Devleti Paris ataşemiliterliğine geldiği ve Yüzbaşı Süleyman Tevfik aracılığıyla, "İstanbul'da, kendi deneyimlerinden istifadeyle, bir tayyare mektebi ve tayyare fabrikası kompleksi kurulması yönündeki önerisinin Devlet kademeleri arasında yazışmalara ve tekliflere konu edildiği yıl olan 1912 yılıdır¹. Türk Hava Sanayiinin ilk dönemleri elbette ki, "hava sanayii kayboldu" dediğimiz andan sonraki durumdan daha ileri değildir. Bu dönemler, bu endüstri dalının filizlendiği dönemler olması itibarıyla konumuza dahil edilmişlerdir. Tohumların atıldığı açıkça görülmekteyken ne olmuştur da daha sonraki yıllarda Atatürk'ün bu konuya gösterdiği hassasiyete rağmen, Türk Hava Sanayii kişi kurum ve kuruluşları Cumhuriyet döneminde yoğun bir muhalefetle karşılaşmıştır?

4.1. Türkiye'de Uçak Sanayiinin Kurulması Üzerine Görüşler

4.1.1. Uçak Sanayiinin Tamamıyla Yerli Olanaklarla Oluşturulmasını Benimseyen Görüş

Bu görüş, başta Atatürk olmak üzere, devlet yöneticileri tarafından çeşitli nutuklarda dile getirilmiş olan, açıkça ifadesini bulan ve herkesçe de benimsendiği düşünülen görüştür. Hakikatte Atatürk ve Mareşal Fevzi Çakmak tarafından destek bulmuştur. Atatürk'ün 1937 yılında sarf ettiği, "*bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motorlarımızın ülkemizde yapılması ve savunma sanayiiimizin de bu eksen üzerinde değiştirilmesi gerekir*"² sözü ile ifadesini bulan bu görüş, sözde devlet politikası haline getirilirken, hükümetler, yeterli samimiyetle konuyu ele almadığından, devlet bir eliyle yaptığını diğer eliyle bozuyor konuma

¹ "3.1.1.1 ŞİŞMANOĞLU Teklifi" başlıklı konu içerisinde değerlendirilmiştir.

² TAYHANİ s. 228.

düşürülecektir. Dönemin bazı tanıkları Atatürk'ten sonra davaya bağlılıkla sahip çıkanın sadece Fevzi Çakmak olduğu konusunda birleşirler³.

Nuri DEMİRAĞ, savunma sanayiinin, özellikle de hava sanayiinin, yüzde yüz yerli tasarım, yerli mühendis ve yerli işçiyle, tamamen yerli malzeme kullanılarak üretilmesi gereğini savunurken 1930'lu yılların ilk yarısında şöyle diyordu: *"Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp uçak yapmak bir kopyacılıktan ibarettir. Çünkü demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise, bir sır gibi büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. O halde kopyacılıkla devam edilirse demode şeylerle boş yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa ve Amerika'nın son sistem uçaklarına mukabil yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir."* Nuri DEMİRAĞ bu ifadesini lafta bırakmamış, 1937 yılında bu gaye ile harekete geçmiştir.

"... Bizim sanayi ve güç yeteneğimiz henüz motor yapacak düzeyde değildir. Öncelikli olarak sanayimizi yükseltelim sonra motor fabrikası kuralım⁴." şeklindeki düşüncenin izlerinin başlangıçta Atatürk'te ve İnönü'de de var olduğunu görürüz. Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nde yaşanan TOMTAŞ hayal kırıklığı ve hiçbir sanayi teşekkülünün var olmayışı, Atatürk ve İnönü'de de bu düşüncelere meydan vermiş görünüyor. Atatürk'ün, Giriş metninde tamamına yakın kısmını naklettığımız, muhtemelen TOMTAŞ'ın ardından Sabiha Gökçen'e hitaben yaptığı bir konuşmasında, *"Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir... Dünya Savaşı biter bitmez bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar, ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost, düşman...Başka ülkelerin geri kalmış teknolojilerine ihtiyacımız yok! Ya en yenisini kurar onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi"*

³ HÜRKUŞ, s.253,332 ; Şükrü ER, "Yüksek Mühendis Selâhattin ALAN (Havacılık endüstrimizde bir şehit)." *İşveren dergisi*, (Eylül 1992.) s.33 ; ADIGÜZEL, s.139,140.

⁴ TAYHANİ, s.230.

*bekleriz...”*⁵ ifadesinden bir süre sabredip bekleme hareket tarzını da değerlendirmeye aldığını görürüz. İsmet İnönü’de başlangıçta bu görüşü dile getirmektedir. 1935’te yaptığı konuşmada tayyarenin *“ucuz ve kolay bir silah zannolunmasından”* duyduğu rahatsızlığı anlıyoruz.

Ancak 1937’ye gelindiğinde yukarıda ifadesini bulan *“bundan sonrası için bütün uçaklarımızın ve motorlarımızın ülkemizde yapılması...gereklidir”* sözüyle Atatürk, artık fabrikaların yolunu açan bir tutuma sahip oluyordu. 1937’de manevî kızı Sabiha GÖKÇEN’e *“ordunun askerî havacılık alanında ... Batılı ülke havacılıklarından çok daha üstün olduklarına ve olacaklarına inanıyorum. Ancak çoğu araç ve gereçlerini kendilerine vermek zorundayız... Uçak fabrikaları yapmak, uçak yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir...”*⁶ demiş olması da bu düşüncenin tezahürüdür. Ancak ilk anlamlı girişim Hükümetten değil hemen 1937 yılında özel girişimci Nuri DEMİRAĞ’dan gelecektir; (Beşiktaş Hayrettin Etüt Atölyesi) . Devletin girişimi için ise 1940 yılı (EUF) beklenecektir.

Nuri DEMİRAĞ, bu düşünceyi uygulamaya geçiren biricik özel girişimin sahibidir.

4.1.2. Uçak Sanayiinin Yabancı ortaklıklar ve lisans altında üretim yoluyla kurulması gerektiğini benimseyen görüş :

Bu görüş genelde ağır basar mıydı bilemiyoruz ancak uygulama genelde bu doğrultuda olmuştur. TOMTAŞ tesislerinde Alman Junkers A20, KTF de Curtiss Hawk III, Alman Gotha 145 ve Amerikan Fleet uçakları, Etimesgut THK Uçak Fabrikasında Miles Magister uçakları işte bu düşünceyle üretim hakları satın alınmak suretiyle üretilmişlerdi. Bu görüş, diğer iki görüşü benimsemeyenlerin bir çeşit orta yolu tutma düşüncesidir denilebilir. Hava sanayii olan ülkeler artık rekabet güçleri kalmadığından, üretilmeleri rasyonel olmayacak olan tipteki uçakların, üretim haklarını olsun, bu sanayie sahip olmayan ülkelere satarak, bu

⁵ Bkz. Dipnot 1.

⁶ VEREL, Sabiha GÖKÇEN, ATATÜRK’le...s.129.

eski tipten faydalanma olanakları arıyorlardı. Tıpkı Atatürk'ün Sabiha Gökçen'e söylediği gibi “uzun vadeler tanıyarak” satın alım koşullarını çekici hale getirip, üretim haklarını da satarak, bir başka ülkede üretmeye devam ediyorlar böylelikle sürekli olarak yeni tipler geliştirmenin doğurduğu ilave maliyetlerden de bir nebze olsun kurtulmuş oluyorlardı. Piyasa koşulları bu sektörde de doğal mecrasında işliyordu.

Gazeteci Ahmet Emin YALMAN, bu görüşü dile getiren örneklerden biridir⁷. Vatan Gazetesindeki köşesinde Curtiss-Wright Grubu ile kurulacak bir ortaklığın faydalarını savunuyordu. KTF'de ortak üretim yapılması Türkiye'de hava sanayiinin sağlam temeller üzerine kurulması demek olacaktı. Etimesgut'ta zaten kısıtlı olan yerli olanaklarla bir takım işler yapmaya çalışmak bir hata idi.

Tarihsel bir refleksle Türkiye'de bu yöndeki her tür gelişmeyi, teknolojisini satan ülkelerin kötü niyetli eylemleri olarak görme eğilimi vardı. Bunun için bu tuzağa düşülmeyerek kendi tiplerimiz tasarlanmalıdır diyen birinci görüş savunucuları da günün teknolojisi bizzat yerinden satın alınmalıdır diyen üçüncü görüş savunucuları da bu başlıkla ifade edilen yolu uygun bulmuyorlardı.

4.1.3. Türkiye'nin Yerli Uçak Sanayiini kurmasının israf olacağını benimseyen görüş

Araştırmamızı kapsayan yıllarda özellikle Atatürk'ün ölümünden sonra, zaman içinde artarak dile getirilen baskın görüş, bu olmuştur. Devrin yöneticileri bu çekincelerle önce kurulan tesisleri beslememişler ardından ise fabrikaların önce devir ve sonra kapatılma talimatlarını vermişlerdir.

Elbette ki, bütün Türk vatandaşları havacılığın geliştirilmesi ve yaşatılması konusunda mutabıktırlar. Ancak ihtilaf bunun gerçekleştirilme yönteminde ortaya çıkar. Bir kısmı havacılık okullarında tayyareci, paraşütçü ve modelci yetiştirilmesiyle yetinilmesi gerektiğini, silahlı kuvvetlerin zaten üzerine düşeni

⁷ Şükrü ER, *Mühendis ve Makine Dergisi*, “Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)”, C.16 Sy.179, Şubat 1972. s.40.

yaptığını, yapacağını düşünüyor, memleketin mevcut kalkınmışlık düzeyi ile uçak üretimine kalkışmanın hayalperestlik olduğuna hükmediyordu. Bu hava sanayiine karşı çıkmanın en ileri varan boyutuydu. İsmet İnönü 1925'te Türk tayyare Cemiyetini (THK) açış konuşmasında “...Biz tayyarecilik denildiği zaman, tayyareyi düşünüp, tayyareyi vücuda getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamandan, en ince ve nazik aksamından, en kaba aksamına kadar vatanda imâl edecek tedabiri, tayyare imâline yarayacak bütün mevaddı ibtidaiyenin vatandan istihraç ve temin olunmasını, hülâsa, vücade gelen tayyarenin fennî bir tarzda yapılması için makineden ve fenden anlar mütehassısları ve tayyareleri vatanın havasında kemal-î hâkimiyetle, kemal-î cesaretle kullanacak cesur tayyarecileri hep birlikte vücuda getirmeyi istihdaf ediyoruz”⁸. Demekleyken 24.05.1935 tarihli THK'nin Altıncı Büyük Kongresinde “Arkadaşlar, tayyareciliğin bugün kazandığı yeri söyledikten sonra size acı bir hakikati daha söylemek isterim. O da tayyareciliğin, anlayışlı ve akıllı geçinenlerimiz gözünde bile ucuz ve kolay bir silah zannolunmasıdır”⁹. diyecekti. Bu Genç Cumhuriyetin Başvekilinin bu konuyla ilgili başlayan yığınlığının bir göstergesi olmakla beraber bu konuya ilişkin tereddütlerin de bir ifadesi oluyordu. Gerçekten de hava sanayii o dönemin bütçesinde hayli ağır bir kalemi oluşturmaktaydı. Örneğin, inşaatına 1947'de başlanılarak 1950'de işler duruma gelen Ankara Rüzgâr Tüneli, devlete 1950 bütçesinin 1/3 üne denk düşen bir bedele mâl oluyordu¹⁰. Bu durumda satın almak, hâtta hibeyle edinmeye kim itiraz edebilir? Ya da olsa olsa montaj sanayii ile yetinmek en doğrusu olacaktır.

Bu düşüncenin ortaya çıkışı biçimini Mühendis ve Makine Dergisinin Cilt 16, 1972 Şubat sayısının (sayı 179) 43ncü sayfasında Türkiye'nin karar sahibi kişileri ile yapılan görüşmelerden aktarılan iki somut örnekle anlatalım. O zamanki Gazi Motor fabrikası, Proje, Prototip ve Montaj Atölyesi şefi Y.Müh. Şükrü ER'in de hazır bulunduğu 8 Ağustos 1945 tarihli bir heyet ziyaretinde cereyan eden ilk görüşmede (isim vermeden) bir Hava Kuvvetleri yetkilisinin kendilerine “size parayla sipariş

⁸ VEREL, 1 nci cilt. s.24.

⁹ Şükrü ER, “Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)” Mühendis Makine Dergisi. (Cilt 16 – Sayı 179 – Şubat 1972) s.13.

¹⁰ Bkz. <http://www.aselsan.com.tr/DERGİ/Kasım98/ruz.htm#ziylan>

veremem zira Amerikalılar bedava uçak motoru veriyor. Bu millet sonra beni asar” diyerek heyetin sipariş isteğini geri çevirdiği anlatılır. Halbuki 08 Ağustos 1945 günü Gazî Motor fabrikasının planlama heyeti İngiltere’ye giderken aynı Hava Kuvvetleri yetkilisinin “... Sadece THK için değil, memleketin hayatî bir davası için girişilen bir girişimde üzerlerine aldıkları hizmetin büyüklüğü...”nü belirten bir konuşma yaptığını da anlatıyor Şükrü ER.

Aynı makalede anlatılan ikinci olay da ilkinе benziyor. Görülüyor ki yöneticiler kalabalık topluluklar karşısında farklı, fabrika yetkilileriyle farklı ifadelerle konuşuyor; belli ki bazı inançlarını topluma ifade etmeyi doğru bulmuyorlar. THK’nin 25.05.1949 tarihli 11nci Kurultayın açılışında o zamanın Başbakanı (Şükrü ER isim belirtmemiş fakat tarih itibarıyla Şemsettin GÜNALTAY olmalı) “*Cemiyet bu ilk muvaffakiyetinden sonra teknik sahaya önem verdi ve bildiğimiz gibi fabrikalar vücuda getirdi. Bugün diğer sahalarda olduğu gibi, tayyareciliğin her alanında yetişmiş olan gençlerimiz, hakikaten göğüslerimizi kabartacak bir liyakat ve kudret göstermişlerdir*” derken aynı fabrikaların zor durumda olduğu, işsiz bırakıldığı konusu arz edilmek üzere, fabrika heyetince Başbakan’a yapılan bir ziyarette, Başbakanın;

“ • *Fabrikalarınızın iş yapması hayaldir.*

• *Sizlerin bir iş yapacağına inanmıyorum.*

• *Herhangi bir sipariş veremem.*

• *Fabrikalar halkın teberruları (bağışları) ile kurulmuştur. Meclise kanun sevk ederek onları elinizden alacağım.*” diyerek toplantıyı terk ettiğini öğreniyoruz. Nitekim iki yıl sonra fabrikalar kamuya (MKEK, o zamanki adıyla Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğüne) devredildi.

Bu görüşün bir diğer çarpıcı ve somut örneğine Nuri DEMİRAĞ uçak fabrikasında rastlarız. Nuri DEMİRAĞ fabrikasını kurmuş üretime şevkle devam ediyordur. Bu arada fabrikası da ziyaretçi akınına uğramaktadır. Yine böyle heyet gezilerinden birinde üstelik bir grup uçak mühendisi (ki bunlar başarılı olmayan KTF ve ETF fabrikalarının, daha sonra da THK Etimesgut Uçak Fabrikası’nın

müdürleridirler) “Koskoca servetini böylesine akılsızca heba edeceğine Fransa ‘da, Paris’te ve Nice’te neden yemez ki?” türünden bir söz sarf edip gideceklerdir¹¹.

Halk içinde de bir kesim bu sanayi dalıyla ilgili inançsızlığını dile getirmeye başlamıştı: “Hah ... bir bu eksikti !... caddelerimizde bile doğru dürüst yürümeye imkan bulamazken tayyare yapmışız da, havalarda uçacakmışız¹². Bakalım hangi budala o ecel beşiğine binecek? Daha 10 m. Havalanmadan yere serilecek? ...”¹³ diyenler hiç de az değildi.

Aslında bu görüşün savunucuları tarih ve toplum bilmez kimseler elbette değildirler. Toplum içinde her alanda siyasî uzlaşmazlıklar birkaç yüzyıldır alışkanlık halindedir. Onlar, Genç Türkiye Cumhuriyeti ile yakalanmaya çalışılan dinamizm ve ivmenin doğal engelleri konumundadırlar. Çünkü, makûl ve hesaplı olmaya çalıştıklarını düşünmektedirler. Yönetim şekli değişmişti ancak zihniyetin değişmesi için zamana gereksinim vardı.

Atatürk, kişilerin, kurumların ve hükümetin önüne büyük ve stratejik hedefler koymuştur. Bunlar her alanda vitesin büyütülmesini gerektirmektedir. Türk Hava Sanayiinde yaşanan olaylar ve yöneticilerin tutumları, kişilerin ve hükümetlerin onu bir hayalperest konumunda algıladıklarını akla getiriyor. Bu durum, ileride görüleceği gibi, savunma sanayii pazarını genişletmeye çalışan ABD’ye yarayacaktır.

4.2. Sonuca Ulaşamayan Girişimler

4.2.1. İlk Motorlu, Yerli Üretim Kişisel Uçaklar

Türkiye tarihinin bugünkü anlamda motorlu ve üç boyutta denetimli ilk uçağı, 1923 yılında Wright Kardeşlerden 20 yıl sonra, tayyareci Vecihi HÜRKUŞ tarafından şahsen yapılmıştır.

¹¹ Şükrü ER, “Yüksek Mühendis Selâhattin ALAN (Havacılık endüstrimizde bir şehit)” *İşveren Dergisi*, (eylül 1992 sayısı), s.33.

¹²O tarihlerde Sıhhiye – Bakanlıklar arasındaki asfalt yolun birkaç yıl üst üste sökülerek yeniden yapılması, defalarca kanalizasyon değişikliğine uğraması, genişletilmesi, hele yolun bitişlerinden sonra PTT nin EGO’nun ve sular idaresinin ayrı ayrı bu yolları tahrip etmesinin bedeli olarak 8 milyon T.L. harcanmıştı. Bkz. Er, Şükrü. *Mühendis ve Makine* (Sy. 179), s. 39.

¹³ ADIGÜZEL, s.118.

Tayyareci Vecihi, 1915 yılına Ayastefanos Tayyare Mektebinden mezun olmuş ve orduda astsubay olarak tayyarecilik görevini yürütmüştür. Kurtuluş Savaşı'nda yararlılık gösteren tayyareci Vecihi, zaferin ardından 24 Haziran 1923 tarihinde İzmir'de o zamanki tayyare mektebinde, kendisinin, anılarında fabrika diye tabir ettiği, atölyede ilk Türk tayyaresi olan Vecihi KVI¹⁴'nin yapımına koyulur. Vecihi KVI, atılğan bir keşif tayyaresi olacaktır. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 2).

O zamanın tayyareleri genel olarak 200 km/sa süratin hemen üzerinde bir sürata sahiptir. Keşif tayyareleri ise 160 – 180 km/sa (En yüksek motor gücü ise 280-300 bg.dedir.)¹⁵ Vecihi KVI tip tayyare, 200 kg ağırlıkta olup, 207 km/sa azamî sürata ulaşmaktadır. Tayyareci Vecihi'nin oluşturulan yurt dışı inceleme gezisi heyetinde görevlendirilmesi nedeniyle tamamlanması biraz geciken Vecihi KVI, Aralık 1924'te tamamlanarak Seydiköy'e götürülür. Birleştirmesi orada bitirilerek tecrübe hazırlıklarına başlanır.

Artık sıra, tayyarenin uçurulması için dönemin Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin onayını almaya gelmiştir. Müfettişlik, tecrübelerin sorumluluk gerektiren bir iş oluşu nedeniyle ilk uçuşa, ancak kurulacak bir muayene komisyonunca verilecek rapora dayanılarak izin verilebileceği yolunda bir cevap vererek, söz konusu komisyonun oluşturulması için bir emir yayımlar. Ancak Vecihi HÜRKUŞ, anılarında bu komisyon için *"... bu heyet arasında meslekî ihtisaslarından başka, bilhassa prototip bir tayyarenin fennî vasıflarını teorikman tetkik edebilecek hiçbir kimse bulunmadığı gibi, müfettişlik emrinin tahmil ettiği mesuliyetten de şiddetle çekiniyorlardı."* demektir¹⁶. Üretilen tayyare, genç Cumhuriyet Devleti'nin, "geçmişten gelen bürokrasisi"ne takılmış görünüyordu. Aradan geçen bir aya rağmen komisyondan hiçbir hareket görülmemişti.

Tayyareci Vecihi, bir gün heyetin fen memuru olan kişiyi sıkıştırır ve muayenenin neden geciktiğini sorar. "Bir Tayyarecinin Anıları" isimli eserin 162. sayfasında HÜRKUŞ, memurun cevabını şu şekilde kaydediyor: *"Vecihi, tayyareyi*

¹⁴ VI, HÜRKUŞ'un 6 numaralı projesi olduğunu ifade eder.

¹⁵ HÜRKUŞ, s 134.

¹⁶ HÜRKUŞ, s.161.

muayeneye memuruz, fakat ne gelebiliyor ve ne de işi bitirebiliyoruz; çünkü sen de bilirsin ki aramızda tayyare mühendisi yoktur. Hususiyle bu tayyare prototiptir. Tayyareyi herkes gibi ben de ve hepimiz de gördük ve güzel bulduk, ancak bu güzellik emniyetin manası demek değildir ve biz de bu emniyet işini göreceğ mevkide değiliz, fena da demiyoruz. Mesela zahirî haline göre iyi desek ve maazallah tecrübe halinde bir kaza olsa, o zaman mesuliyetten bizi kim kurtaracak? Binaenaleyh ben sana bir arkadaş olarak kestirme bir söz söyleyeyim ki, artık sen de boşuna bekleme. Çünkü, aramızda bu muayene raporunu imza edecek kimse yoktur. Bu halde eğer sen tayyarene ve yaptığın inşaatın emniyet ve fenni vasıflarına hakikaten inanıyorsan bir gün tayyareni tecrübe hazırlıkları için meydana çıkart, içine atla ve uç. Bu suretle bizi de muhtemel bir mesûliyet yükünden kurtarmış olursun, aksi takdirde, yeni muayenenin neticesini bizden beklersen tayyarenin çürümesine kadar devam eder.”

Nihayet Vecihi 28 Ocak 1925 günü Seydiköy Tayyare Meydanına gelerek tayyaresini çalıştırır ve uçar. Çok başarılı geçen tecrübenin ardından iner ve tebrikleri kabul eder. Tayyarenin uçuş özellikleri hakkında yaptığı tespitleri arkadaşlarıyla paylaştığı esnada, izinsiz uçuşu nedeniyle on beş gün oda hapsi cezasına çarptırıldığını nöbetçi amirinden öğrenir. Derin bir ümitsizliğe ve üzüntüye kapılan tayyareci Vecihi, istifasını kaleme alır ve müfettişliğe gönderir. Hemen ardından cezanın kaldırıldığı haberi gelir ancak iş işten geçmiştir; Tayyareci Vecihi'nin ordudan istifası bilgisi, artık müfettişliğe ulaşmıştır.

Vecihi, kuruluşu istifasıyla aynı yıla rastlayan Türk Tayyare Cemiyeti adına, kurucu üye sıfatıyla çalışmaya başlar. Vecihi KVI'yı kurtarmak için yaptığı tüm çabalar karşılıksız kalmış, tayyare hangara bile çekilmeksizin açık havada yağmur, rüzgâr ve güneşin bütün etkilerine karşı korumasız kalarak çürümeğe terk edilmiştir. Böylelikle ilk Türk tayyaresi, kişisel değerlendirmeler nedeniyle, bürokrasinin dişlileri arasına bilerek terk edilerek, yok edilmiştir.

Dönemin Hava Kuvvetleri Müfettişliği, Vecihi KVI'nın tasarımcısı ve üreticisi, tayyareci Vecihi'nin yaptığı işe sahip çıkmamıştır. Aynı değerlendirme tarzına, daha ileride, kurulan her türlü hava sanayii tesisinin yaşatılması konusunda da

rastlıyoruz. Tayyareci Astsubay (o zaman sivil) Vecihi, Ordunun etkin bir komutanı¹⁷ ile bu olaydan dolayı karşı karşıya geliyordu¹⁸.

¹⁷ Dönemin Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur.Albay Muzaffer ERGÜDER'dir.

¹⁸ Vecihi HÜRKUŞ' un anılarında aktardığı iki olay dikkat çeker. Bilindiği gibi tayyare, Birinci Dünya Savaşı'nın yeni silahıdır ve herkesin aklının erdiği, yettiği bir silah da değildir. Öyle olaylar meydana gelmektedir ki, farklı yorumlanışları olabilmektedir: Birinci Dünya Savaşı'nın son günlerinde Çanakkale üzerinden altı düşman tayyaresinin İstanbul istikametinde hareket halinde olduğu bilgisi telefonla İstanbul Kumandanlığı'na ulaştırılır. Filo Kumandanı Büyük Fazıl'dır. Payitahtın savunması diğer Türk tayyareci Halil izinli bulunduğundan tayyareci Fazıl ve tayyareci Vecihi den başka bir Avusturyalı ve iki Alman tayyareciye düşmektedir. Yeterli zaman bulunmasına karşın, yerde gerekli koordine yapılmaksızın kalkan tayyareler batı istikametinden yaklaşmakta olan düşmanı şehrin batısında karşılamak yerine, payitahtı kollamak refleksi ile doğuya İstanbul istikametine yönelerek düşman tayyarelerini şehir üzerinde beklemeye koyulurlar. Avusturyalı tayyareci kalkıştan birkaç dakika sonra geri dönerek iner. İki Alman, şehrin kuzeyinde uçarak donanmayı koruma bahanesiyle orada beklemeye koyulurlar. 13:15'te tayyarelerin havalanmasının ardından 1 saat 20 dakika geçmiştir ki, henüz düşman tayyareleri ortada yoktur. Bir Tayyarecinin Anıları isimli eserinin 48. ve 49. sayfasında, Vecihi HÜRKUŞ bundan sonrasını şöyle aktarıyor: *"...Fakat henüz bir şey (düşman tayyareleri) görünmüyordu. Yukarıda bahsettiğim gibi vasıtalarımızın birçok bakımdan birbirlerine uymayan hususiyetlerinden biri, o gün bir felaket halinde benim başıma gelmişti. Elimdeki tayyarenin azamî uçuş müddeti bir buçuk saat idi. Bu halde havada kalmak için ısrar etsem, şehir üzerinde benzinsiz kalmak tehlikesiyle karşılaşacaktım. Bunun için, derhal benzin alarak tekrar yükselmek üzere karargâha inmeye karar vermiştim. Doğru meydana indim ve yer hizmetinde bulunanlara benzin işareti verdim. Makinistleri getirdikleri benzin depoma boşalırken, şimalî garbimiz istikametinde ve takiben 20 km. kadar uzaktan İstanbul üzerine doğru gelmekte olan tayyareleri görmüştük..."* Tayyareci Vecihi yakıt ikmalinden hemen sonra havalanır. Bu anda İstanbul üzerine bombalarını bırakmış olan düşman filosunun arasına dalmış olan Yüzbaşı Fazıl'ın tayyaresini görmüştü ki, henüz Bakırköy civarındadır. Vecihi'nin sürati düşük olan tayyaresi bu muharebede maalesef bir işe yaramamış, Binbaşı Fazıl yaralı bir kahraman olarak dönmüştür.

İkinci olay bundan iki buçuk yıl sonra 24 Mart 1921 günü Kurtuluş Savaşı sırasında meydana gelir. Tayyareci Vecihi, bir düşman tayyaresinin Eskişehir istikametinde uçmakta olduğu haberi üzerine onu karşılamak ve imha etmek vazifesiyle kalkış yapar. Vecihi HÜRKUŞ, anılarının 91 nci sayfasında *"... tam Çukurhisar mevkiine vardığım ve düşman tayyaresini havada gördüğüm sırada, sanki sabahki hizmetini unutmuş gibi, tayyarenin motörünün birdenbire aksilikler ve sarsıntılar yapmaya başladığını hissettim. Bu aksilik pek kritik bir zamanda başladığı için ben çok müşkül bir durumda kalmıştım. Arıza malum, buji derdi idi. Fakat o anda hiçbir şey yapabilmek imkânı da yoktu. Bir sevk-i tabî ile gaz keserek inmeye başladım."* Tayyareci Vecihi, yere indiğinde düşman tayyaresinin yoğun ve amansız hücumuna maruz kalır. Uçamayacak durumdaki tayyareyi bırakıp kaçmaya başlar. Çünkü elinde en ufak bir savunma aracı dahi yoktur. Patlayan ve patlamayan birkaç bombanın ardından sonunda düşman tayyaresi uzaklaşmış ve tehlike geçmiştir. İşte tam bu sırada tayyareci Vecihi'nin hiçbir zaman anlam veremediği bir olay gerçekleşir, uzun zamandır uçuştan uzak kalmış olan Fehmi Bey (Yemenli) aynı bozuk tayyareyle düşman tayyaresini kovalamaya gönderilmek istenir. Motor tekrar çalıştırılır, arıza görülür, bujiler değiştirilir. Tekrar birkaç çalıştırmanın ardından Vecihi HÜRKUŞ'un *"hâlâ bozuktu!"* dediği tayyareyle Fehmi Bey düşman tayyaresinin ardına yollanır. *"... Ne kadar müşkül bir vaziyet içindeyim! Korkak, üstelik yalancı!...."* , *".... Meydanın nihayetine kadar koşan tayyare, ancak son noktada tayyarecinin*

İkinci Motorlu, Türk üretimi kişisel tayyarenin yapımına, yine Vecihi HÜRKUŞ tarafından, 1930 Haziranında başlanır. HÜRKUŞ bu tayyareyi 45 gün, senelik ve ek olarak 45 gün mazeret izni kullanarak, 90 gün içinde yapmak zorunda kalmıştır. HÜRKUŞ, bu sefer uçağını ciddi bir sessizlik ve gizlilik içerisinde her türlü yoksunluğu göze alarak Amerikan ağaçlarının niteliklerini karşılayan, büyük oranda yerli malzeme ile, dostlarının yardımı ve Kadıköy sanatkarlarının desteğiyle Kadıköy Keresteciler Sokak'ta kiralanan bir mağazanın üst katında meydana getirecektir. Bu seferkinin adı Vecihi XIV 'tür. HÜRKUŞ, bu tayyaresini Fikirtepesi'nde binlerce kişilik kalabalığın önünde çalıştırarak uçurmayı başarıyordu. Tayyare iki gün sonra, İstanbul'dan 500 km yol kat ederek havadan Ankara'ya gelebilecekti. 14.10.1994 tarihli M.M.V. Hava Umuru Umum Müfettişliği (M.S.B. Hava İşleri Genel Müfettişliği) imzalı, "tayyarenin aerodinamik özelliklerini belirleyebilecek hiçbir aracı bulunmadığından fennî muayenesine olanak görülmemiş ve bu yüzden gereken seyrüsefer belgesi verilememiştir" anlamındaki bir yazı, HÜRKUŞ'a soğuk bir duş olur. Bununla kalmaz, tayyarenin etrafı jandarmalar tarafından çevrilerek, HÜRKUŞ dahil hiç kimse yaklaştırılmaz¹⁹. Emir Genelkurmaydan gelmektedir. Birkaç gün

zoruyla yerden pek mecalsiz olarak kesilebilmişti. Motördeki aksaklık gittikçe daha bariz bir şekilde hissediliyor ve tayyareyi taşıyamıyordu. Fehmi bu tehlikeyi anlamıştı, fakat arızalı bir mintika üzerinde olduğu için inmek imkansızlığı karşısında tayyareyi kırmamak düşüncesiyle meydana girmeye çalışıyordu. Heyhat! Çok geçti..." Tayyare, HÜRKUŞ'un anlatımıyla az sonra küçük bir yükseklikten virile girerek başı üzerine yere saplanır. Olaya tanıklık eden bir başka havacı olan ve o dönemde Garp Cephesi Tayyare İrtibat Subayı olarak görev yapan, Emekli Albay Avni OKAR, "Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924" adlı eserinin 58. sayfasında, kazanın tayyarecinin gazap ve galeyanına bağlı olan bir pilotaj hatasından ileri geldiğini yazar : "...bu esnada çok heyecanlı ve asabî bulunuyordu. Bu yüzden kendisine hâkim olamayarak ve tayyarenin çekiş kuvvetini nazarı itibara almadan bir an evvel düşman tayyaresine yetişmek için adeta minareye tırmanır gibi dimdik çıkmış ve birkaç yüz metre irtifa aldıktan sonra bu çekişe tahammül edemeyen tayyare perd de vitesse neticesi yere çarpmış ve tayyare parçalanarak bu cesur ve kahraman subay da bu surette şehit olmuştur." HÜRKUŞ anılarının 92. sayfasında; "Niçin? ne düşünülmüştü? Bilmiyorum. Ancak şu bir hakikattir ki, ben motorun bozuk olduğunu söylediğim halde onlar uçurmak istiyorlardı. Bu muameleden anladığımı izaha lüzum hissetmediğim gibi, tarihe karışmış isimlerden de bahsetmeyeceğim. Yalnız ilmi tanımadan inanmamak bu harekete sebep oldu ve telafisi imkânsız bulunan büyük bir zarara mâl olmuştu. ". Anlaşılan o ki savaşlarda kahramanlıklar ve yararlılıklar gösteren Tayyareci Vecihi'nin başına gelen bu talihsiz iki olay farklı algılamalara da açıktı.

¹⁹Vecihi HÜRKUŞ'un maruz kaldığı engellemeler bunlardan ibaret değildir. Vecihi HÜRKUŞ, ileride, 29 Kasım 1954'te HÜRKUŞ Hava Yollarını kurar. THY, yeni uçaklar aldığından filosundaki eski uçaklarını seferden kaldırarak satışa çıkarmıştı. Şartnâmelerinde uçuşa hazır

sonra “Erkan-ı Harbiye Reisi Müşir Fevzi” imzalı bir tezkere Vecihi HÜRKUŞ’un imdadına yetişir. Bu teskerede, *“elde kâfi vasıta bulunmayışından dolayı”* tayyareye *“uçar raporu”* verilmesine *imkân olmadığı, ancak millî mücadelede çok hizmetleri görülmüş değerli tayyareci Vecihi Bey’in bu tayyaresinin sertifikasının en yakın yetkin memleketten, mesela Çekoslovakya’dan alınabileceği”*nin yolu gösteriliyordu. Tayyare sökülerek, Devlet Demir Yolları (DDY) yardımıyla Prag’a ulaştırılmıştı. Tayyare burada son derece olumlu olarak değerlendirilerek Vecihi XIV adıyla tescillenmiş ve HÜRKUŞ, yeni tayyaresini uçurarak getirmiş ve halkın tezahüratı arasında Yeşilköy’e inmiştir. (Bkz. EKLER, Fotoğraf 3).

Burada değineceğimiz üçüncü ve son, yerli üretim motorlu kişisel uçak , 1931’de Uçak Mühendisi Selahattin (ALAN) tarafından tasarlanarak pervane ve motor hariç, çoğunluk parçaları ETF’de ve bazı parçaları ise KTF’de üretilmiş olan MMV-1 tipi tayyaredir. Selahattin ALAN, imâli esnasında bin bir zorluklara ve yavaşlatmalarla karşılaştı, tayyaresini imalâtın ilk altı ayında iskelet halinden öteye geçiremediği gibi her safhasında destek vermesi beklenen ETF yönetiminin gerekli desteği vermediği proje, çok yavaş ilerlemişti. Sonuçta tecrübe safhasında gelindiğinde, bu uçuşlarla görevlendirilen tayyarecinin yeterli deneyimden yoksun

oldukları yazılı olan uçakları HÜRKUŞ, tamamı Ziraat Bankasından çektiği krediyle ödemek sureti ile satın alır. Ancak, Ulaştırma Bakanlığı, şartnamenin aksine revizyon şartı getiriyordu. Heyet önce uçakların durumunun uygun olduğuna dair rapor tanzim etmesine karşın, ertesi gün rapor tamamen değiştirilerek, *“uçuş vesikası verilemez”* şekline dönüştürülür. Daha yüksek makamlara müracaatla HÜRKUŞ, olumlu raporu güçlkle alır. 1 Nisan 1955 tarihinde uçuşlarına başlayan HÜRKUŞ Hava Yolları, İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın, İzmir-Milas kısa mesafeli hatlarını açar, halktan gelen yoğun talep nedeniyle uçuşlarını genişletir. Fakat önce DHY tarafından uçuşları kısıtlanır, sonra bütün bütün men edilir. Buna çare ararken uçaklar meydanda açıkta bırakılarak hangarlara çekilmesine müsaade edilmez. Maddî zarar büyüktür. Bkz. HÜRKUŞ, s. 388. Bir başka örnek: “Bir Tayyarecinin Anıları” isimli kitabın 389ncu sayfasında tanzim edilmiş bir zabıt varakası yayımlanmaktadır. Bundan anlaşılan odur ki, HÜRKUŞ Hava Yollarına ait HHY uçağı, Bursa’dan kalktıktan hemen sonra tek motoru arıza yapmış, tayyareci Vecihi HÜRKUŞ uçağı güçlkle meydana indirmeyi başarmış, yapılan incelemede motorun yakıt hatlarında sabotaj delillerine rastlanmıştı. Daha sonra 27 Mayıs 1960 İhtilali’nin ardından kapısına kilit vurulan HÜRKUŞ Hava Yolları’nın sahibi Vecihi HÜRKUŞ ve personeli işyerlerine girememiştir. Bir yolunu bulup girdiklerinde ise, tüm atölyenin yağmalanmış olduğu, tayyarelerin gövde, kanat ve motorlarının parçalanmış, lastik tekerleklerin kesilmiş olduğu dehşetle görülür. Tabiatıyla, HÜRKUŞ Hava Yolları (HHY) artık yoktur. Bkz. HÜRKUŞ, s. 398.

olması yüzünden uçak inişte kırım geçirerek kâl'olmuş²⁰ böylece proje sonuçsuz kalmıştır.

Bu üç kişisel tasarımın sonuçlanma biçimleri çok düşündürücüdür. Savunmanın bel kemiği konumunda bulunan hava sanayiinin ilk girişimleri olan kişisel uçak yapımının, ihtiras, çekemezlik ve ihmalin bir sonucu olarak desteklenmediği, hattâ hattâ kösteklendiğine inanmakta güçlük çekilecektir.

4.2.2. TOMTAŞ'ın İflası

3,5 milyon TL sermayeli TOMTAŞ'ın sermayesinin olduğu gibi Yönetim Kurulunun da %51'i Türk, %49'u Alman Junkers şirketine bağlı üyedir. Çoğunluk Türk üyelere aittir, ancak üyeler havacılıkla başka hiçbir ilintileri bulunmayan milletvekilleridir. Burası, ünlü tayyareci Vecihi HÜRKUŞ'a göre hatalar zincirinin en önemli halkasıdır. Meseleler teknik olduğundan çoğu mebus alınacak kararlarda oy haklarını Alman üyelere devrediyor, bu suretle alınan kararlar Almanların arzu ettiği doğrultuda oluyordu. Türk üyelerin herhangi bir düşünce ileri sürdüğü pek görülesi bir durum değildi. Doğal olarak bu, zaman zaman istismar yollarına da imkân veriyordu. Şirketin genel müdürü Hans Sachsenberg isimli bir Almandır. Hürkuş'a göre *"genel olarak dürüst bir kişi olmakla beraber, zamanla o da fırsattan istifadeye gitmiştir."*²¹ İlerleyen günlerde Türk üyeler, toplantılara hiç katılmamaya, oy haklarını otomatikman Almanlara bırakmaya başlıyorlardı.

TOMTAŞ'ı istemeyen iki şirketin varlığını, yine Vecihi HÜRKUŞ'tan öğreniyoruz. Yılmazlar ve Cudiler isimli bu iki şirket, TOMTAŞ'ın kurulduğu güne kadar, Türk Silahlı kuvvetleri için tayyare alımında aracılık ediyorlardı. TOMTAŞ'ın kurulması gündeme geldiğinden beri MMV'nin (MSB) Hava Müsteşarlığı bürolarında mekik dokumakta ve özellikle teknik büro personeline etki yapmaktan uzak kalmamaktadırlar.²² Böylesine ulusal bir girişimin yaşamasını istemiyorlardı ve biliyorlardı ki bu girişim tutarsa, Türk Hava Gücü için yabancı uçaklara gereksinim kalmayacaktı. Bunlardan birisi Fransız Breguet uçaklarını, diğeri ise

²⁰ Uçağın hurdaya ayrılarak envanterden düşürülmesi durumu.

²¹ HÜRKUŞ, s.223.

²² HÜRKUŞ, s.224.

Çekoslovak Simoling uçaklarını getirmeye çalışıyordu. Bu şirketler, TOMTAŞ'ta üretilmesi planlanan ve ilk etapta satın alınan Junkers A-20'lerin aleyhine kampanya başlatırlar. Çünkü bu sırada Junkers A-20'lerin bakımları fabrikada yapılmaya başlanmıştı ve motorsuz bir yeni Ju A-20 uçağı ile fabrikanın yaptığı ağır onarımın mâliyeti hemen hemen eşit bir miktardaydı. HÜRKUŞ'a göre itiraz konusu olan bu mâliyet iddiasına haksız bir iddia denemez ama böyle yeni bir fabrikanın acemî işçilerinin sebep olacağı ilave mâliyet nedeniyle, bu fabrikanın, standart çalışma temposundaki deneyimli başka bir fabrikadaki düşük mâliyeti tutturabilmesi de beklenmemeliydi. Üyeler toplantılara gelmiyor olduklarından bu iddiaların ve gerçeklerin varlığından da habersizdiler.

Fabrika içinde de huzursuzluklar baş göstermeye başlar, zira bir Alman işçinin saat ücreti ile Türk işçinin saat ücreti arasında uçurum vardır. Yapay olarak meydana getirilen bu şüpheli durumlardan başka, fabrikaya ne bir sipariş açılır ne de yardım yapılır.

Kaldı ki fabrikanın kuruluşunun ta başında ortada bir sermaye sorunu vardır. Alman Junkers, 3,5 Milyon liralık sermayeden kendi payına düşen 3,5 Milyon Alman Markını (1,750 milyon TL.) karşılayacak durumda da değildir. Alman ekonomisi ve havacılığı zor durumdadır. Her şeye rağmen Kayseri'de çalışmalar başlatılır. 25 Haziran 1926'da Kemalettin Sami Paşa ile Richtofen arasındaki görüşmede Richtofen sunduğu raporda, Junkers'in projeyi tamamlamaya gücünün yetmeyeceğini ve bu nedenle projeyi eksik bırakabileceğini vurguluyordu²³.

Bu da demektir ki, Almanlar, bu fabrikanın kuruluş ve işletmesinde başlangıçta Türk Hükûmetine dayanmayı planlıyordu. İşin aslına bakılırsa, ellerinden gelebilecek başka bir hâl tarzı da bulunmuyordu. Türk Hükûmeti gerekli müsamahayı sağlıyordu, zira 6 Ekim 1926'da fabrika çok kısa denilebilecek bir zamanda açılmıştı.

²³ TAYHANİ, s.212.

4.2.3. Nuri DEMİRAĞ

Siyaset bir güç yönlendirme ve ele geçirme aracıdır. Siyasiler uyguladıkları icraatlarla bu gücü elde tutmanın ve yönlendirmenin peşindedirler. Her devletin, siyaset üstü hedef ve istikametleri olmalıdır. Savunma, istihbârat, stratejik ekonomi, iç ve dış güvenliği ilgilendiren her konu siyasetin üzerinde yer alır ve almalıdır. Bu ve benzeri stratejik hususlar siyasetin eline terk edilemezler. Ancak Türk Hava Sanayii konusunu irdeleyen herkesin mutabık kalacağı husus, “siyasi çekişmeler” in bu sanayi dalının geri kalmasında önemli bir paya sahip olduğudur.

Nuri DEMİRAĞ’ın sermayesi daha önce sözünü ettiğimiz gibi 1936 ile 1937 yıllarında 10 milyon TL’sini bulmuştu. Dönemin en zengin iş adamlarından idi.

Bazı basılı kaynaklarda özellikle “Nuri DEMİRAĞ, bir harp zengini değildir” denilmektedir²⁴. Buradan DEMİRAĞ’ın hasımları tarafından, savaş zengini olmakla suçlanmış olabileceğini çıkarıyoruz. Henüz 40 yaş civarındayken kaleme almış olduğu vasiyetnamesi de, onun bu hareketinin, söz konusu “suçlamaya karşı bir meydan okuma” olduğu, ihtimalini akla getiriyor. Dönemin siyaset anlayışı hayli serttir. DEMİRAĞ, devlete taahhüt ettiği inşaat işleri sayesinde çokça büyümüş ve güçlenmiştir. Bu durum dönemin siyasilerini düşündürür. Nuri DEMİRAĞ, önce Başbakan İsmet İnönü sonra Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile siyaseten karşı karşıya gelecek, bu ise girişimlerinde ölümcül zararlara neden olacaktır. Aslında İsmet İnönü daha 1935 yılında sarf ettiği, “Türkiye için hava tehlikesi vardır. Çocuklarımıza aşılacak havacılık sevgisi gençlerimizin ülküsü olacaktır. Bundan sonra havacılık mühendisleri, teknisyenleri yetişecek, yeni uçak ve motor fabrikaları açılacak, %100 millî bir Türk havacılığı doğacaktır” sözleriyle bu davanın insanı olduğunu ifade etmektedir. Ancak o dönemin ekonomi politikalarında ağır bir devletçilik ve siyasetinde egemenlik korumacılığı göze çarpmaktadır. Eylül 1957, İstanbul, “Nuri DEMİRAĞ Matbaası basımlı “Nuri DEMİRAĞ’ın Hayat ve Mücadeleleri” isimli, yazarı belirtilmemiş eserin 31nci sayfasında İsmet İnönü, tek parti döneminde “şahısların muvaffakiyeti Hükümetin başına gaile açmak ihtimali

²⁴ Ziya ŞAKİR, Nuri DEMİRAĞ Kimdir? (İstanbul, 1947), önsöz.

olduğu için ferdî girişimlerin baltalanması, köreltilmesi lazımdır” sözünü sarf etmekle suçlanmaktadır.

Türkiye’de özel hava sanayii kurma girişiminin yegâne sahibi olan Nuri DEMİRAĞ, ilk olarak 1939 yılında boğaza kurulması için teklif verdiği “asma köprü projesi” ile kendisini İsmet İnönü’nün karşısında buluverir. DEMİRAĞ önce, 4 yıl süreli proje etüdünü yaptırır. Amerikan “Bethlehem Steel Company” ile yapım hususunda prensipte anlaştıktan sonra projeyi 1933 yılında Salih BOZOK eliyle Atatürk’e gönderir. Proje Atatürk’ün beğenisini kazanır. Atatürk projeyi hükümete havale eder. Bu arada DEMİRAĞ Ankara’ya gelir ve Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) Ali ÇETİNKAYA’ya gider. Bundan sonrasını Nuri DEMİRAĞ’ın Cumhurbaşkanı İnönü’ye yazdığı 1/5/1950 tarihli ikinci açık mektuptan aktaralım. *“... Kestirdi attı. (olmaz bu iş) dedi. Ben ortada olmayacak bir şey yoktur. Sizin mühendisler hata etmişlerdir, yeni terakkiyattan haberi olmayan, hele keson sisteminin ne olduğunu bilmeyen bir mühendisin sözüne kanarak İstanbul’u bu nimetten mahrum etmeyin. Yalnız lodos ve sisten dolayı duran münakale yüzünden ne kadar kaybettiğimizi düşünürseniz, bu köprünün kıymetini anlarsınız. Kaldı ki ucuzluğa bile tesir edecektir. Saymakla bitmez muhassenatı vardır. Yapmayın etmeyin dedimse de meramımı anlatamadım. Münakaşa uzadı, nihayet (ehline tevdi edin, baksın, siz bu işten anlamazsınız) deyince kızdı. Ben de sinirlenmiştim. O elini esirgemez, ben de kendimi tutamam. İş fenaya varacak boğaz boğaza geleceğiz. Ayrılırken: Bu iş olacaktır. İstanbul buna muhtaçtır. Ben yapamazsam, evladıma bırakırım, o yapar amma, vasiyet edeceğim, üstüne (bu köprüden İnönü de, ÇETİNKAYA da geçemez) diye levha assın dedim. (ÇETİNKAYA geçemez oldu.) Zira o sırada Başvekil İsmet İnönü idi. ÇETİNKAYA’yı bu fikre sevk edenin de o olduğunu haber almıştım. Esasen ÇETİNKAYA kendiliğinden, yâni Başvekilin reyî ve emri olmadan böyle bir şeyi (olamaz) diye reddedemezdi”²⁵.*

Bu hadiseden bir yıl sonra 1934’te, daha önce “3.1.2.4. Özel bir Girişim Nuri DEMİRAĞ Uçak Fabrikası” başlığının dipnotunda anlatılan Çimento Fabrikası teklifi gelir. DEMİRAĞ’ın bu teklifi yazılı basında hayli ses getirir. Halk arasında yoğun

²⁵ Nuri DEMİRAĞ’ın Hayat ve..., s. 56.

tartışmalara neden olur. DEMİRAĞ'ın bu işi kurcalaması bir sonuç verir ve çimentonun ton fiyatı önce bir anda 33 lira 20 kuruştan 20 liraya sonra 17,5 liraya ve nihayet 15 liraya iner. Tahmin edilir ki bu olaydan sonra hükümet, hayli olumsuz etkilenecektir. 10 milyon TL'lik dev bir sermayenin sahibi olan DEMİRAĞ artık siyaset oyununda bir hasım konumuna geliyordu.

1937'de Beşiktaş etüd atölyesini açan DEMİRAĞ, aynı dönemde Yeşilköy'e bir de meydan inşa eder. Müh. Selahattin ALAN'ı da yanına alan DEMİRAĞ, THK'dan NuD-36 uçakları için 12 adet üretim siparişi alır. 1938 ve 1939 yıllarında THK, daha önce, yine yukarıda verilen başlık altında belirtilen nedenlerden ötürü, iki kez teslimatı reddedince DEMİRAĞ, hayli zor bir duruma düşer. 1943'te DEMİRAĞ, THK'yi mahkemeye verir, ancak mahkemeyi kaybeder. Devletin bütün mekanizmaları DEMİRAĞ'ın girişiminin aleyhine çalışmışlardır. Nu.D. Matbaasında basılmış olan "Nuri DEMİRAĞ Hayat ve Mücadeleleri" adlı kitabın 63. sayfasında, İsmet İnönü'nün Nuri DEMİRAĞ'a ait tesisleri ortadan kaldırmak için talimat verdiği iddia edilir. İddiaya göre İsmet İnönü, 1943 yılında "Yeşilköy Hava Yolları Hava Meydanına" gelir. Yanındakilere Nuri DEMİRAĞ ne yapıyor diye sorar. "Ara sıra uçuyor" diye cevap verirler. İnönü yetkililere dönerek "Almalı! Almalı!" der. Bunun üzerine Nuri DEMİRAĞ'a ait Tayyare Meydanı, fabrika, hangar, Gök Okulu, Tank tamirhanesi v.s. tesisler yok bahasına istimlâk edilirler.

Nuri DEMİRAĞ, o günün yöneticileri yönünden bir siyasî rakip olarak görülmüştür diyebilmek ne kadar doğru olur bilinmez. Ancak Nuri DEMİRAĞ'ın maksadı, hükümeti yıpratmak gibi politik bir sebebe dayalı görünmüyor. Onun uçak sanayii konusunda özverili çabalarının içtenliğini Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bazı konularda karşılaştığı engellemelerin içeriğini ele aldığı 26/08/1949 tarihli açık mektubun son cümlesiyle delillendirebiliriz: *"...Bu uğurda harcanan Bir buçuk milyon lira ile –hoş karakterim buna müsait değil ya- farzı muhal 15, 20 adet han, apartman yaptırır, senede 150-200 bin lira irad alarak istediğim yerde gezer*

tozardım... Havacılık işlerinin...mahdut çerçeve dahilinde bırakılmamasını yalvararak arz ve niyaz ederim”²⁶.

4.2.4. THK ve MKEK Üretimlerinin Durdurulması

1951 yılında siparişsizlik nedeniyle, THK'ye ait fabrikaların MKEK'ye devredildiğini görmüştük. MKEK, işi ele aldıktan sonra kalan bu son üretimin de durdurulması için dışarıdan bilinçli bir elin içerideki kararsız yöneticilere dadandığı görülür.

İkinci Dünya Savaşı sonuçlanmış ve ABD, yeni dünya düzeni içerisinde yeni ortaklarını seçerek, güçlü bir konum alma eğilimine girmişti. Türkiye'nin ise, doğuda güçlü bir hasımla karşılaştığı yıllardı ve ileride görüleceği gibi kendine batılı bir güvenlik şemsiyesi arıyordu. Bu sırada meşhur Truman Doktrini ve Marshall planı çerçevesinde yardımlar gelmeye başladı²⁷. Türkiye'ye ucuz, hatta (o dönemde çoğu kez demode teknolojinin hibe edilmesi yoluyla) karşılıksız silah ve her türden yardım geliyordu. Bu durum, ikinci ve üçüncü dünya ülkelerine yönelik olarak uygulanan bilinçli bir politika olarak da algılanabilir. Bir örnekle ele alalım. MKEK-4 UĞUR²⁸ uçakları Avrupa'dan 26 adet olmak üzere sipariş edilmek üzeredir. Tam bu sırada İngiltere'den bir heyet gelir. Bu akıllı heyet, Türkiye'nin bir tarım ülkesi olduğunu ve akla uygun olanın Türkiye'de Traktör fabrikası kurmak olduğunu zamanın İşletmeler Bakanını anlatır ve destek ister. Daha önce ifade etmiş olduğumuz üzere Türkiye'deki hükümet, muhalefet, yazılı basın ve her türden etkin çevrelerde bu zihniyetin temsilcileri mevcuttur ve ortam zaten hazırdır. Truman Doktrini ve Marshall Yardımlarına koşul olarak Türkiye'ye verdiği ödevlere de uygun düşmektedir. Zamanın İşletmeler Bakanı, bu teklife dayanarak siparişi geri çevirerek, traktör yapacak İngiliz girişimcisini boş yere bekler durur. Bu heyet Türkiye'de bir daha görünmez. Sonradan, söz konusu 26 UĞUR uçağı siparişinin,

²⁶ Nuri DEMİRAĞ'ın Hayat ve ..., s. 37. (cümlede geçen kelimenin alt çizgisi bize aittir).

²⁷ Bu konu ayrıntılı olarak “Altıncı Bölüm”de incelenmiştir.

²⁸ EUF'nin THK-15 tipi çift kişilik eğitim uçağı projesi devam ettirilerek UĞUR adı altında 60 adet olarak MKEK de üretilmişlerdir.

aynı el tarafından, bir Avrupa firmasına yönlendirilmiş olduğu öğrenilir²⁹. MKEK'nin üretimi de 1959'da durdurulur.

4.3. Türk Hava Sanayiinin Yok Oluşunu Hazırlayan Anlayış ve Tutumlar

THK Sanayi Tesislerinin yok oluşundaki sebepler, aslında Türk Hava Sanayiinin yok oluşunun bütün sebeplerini kapsar. Bu bağlamda sebepleri bir kısım alt başlıklar altında toplayarak açıklayıcı olması açısından yer ve zaman göstererek örneklendirmek daha uygun düşer.

4.3.1. Özgüven Yoksunluğu ve Yabancı Hayranlığı

THK Uçak Fabrikası'nın kuruluşundan itibaren, bünyesinde İkinci Dünya Savaşı'nda ilk işgal edilen ülke olan Polonya'dan kaçıp gelen hava sanayii mühendis ve teknisyenlerinin yer aldığını biliyoruz. Bunlar daima fabrika idaresince otorite olarak kabul görmüş, Türk mühendis ve teknik elemanlarına karşı daima bir güvensizlik var olmuştur. Dahası Polonyalılardan orta öğrenim görmüş teknisyenler de fabrikaya mühendis kadrosunda alınmış ve mühendis muamelesi görmüşlerdi³⁰. Hükümet sanki bu fabrikayı, Polonyalıları istihdam etmek için kurmuş, onların ayrılmasını takiben de fabrikayı işsiz bırakmıştır.

Bu özgüven yoksunluğunu devrim otomobili olayının gelişiminde de görebiliriz. TSK'nin hizmet aracı ihtiyacını karşılamak maksadıyla Cumhurbaşkanı Cemal GÜRSEL'in talimatıyla 16 Haziran 1961 tarihinde TCDD'ye, 29 Ekim Cumhuriyet Bayram törenlerine yetiştirilecek şekilde bir Türk tasarımı otomobil yapılması görevi verilerek, kendilerine bu projenin gerçekleştirilmesi için 1.400.000.TL ödenek ayrıldığı bildirilir. Görevliler bu kadar kısa bir zamanda "DEVRLİM" adlı otomobilden 4 adet üretmeyi başaracaklardır. Ancak Cumhuriyet bayramı törenlerine katılacak bu dört otomobilden ne talihsizliktir ki tam da Cumhurbaşkanı'na tahsis edileni, 300

²⁹ Şükrü ER, "Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)" **Mühendis ve Makine Dergisi** (Sy. 179), s.40.

³⁰ ADIGÜZEL, s. 236,242

m. yol aldıktan sonra yolda kalır. Cumhurbaşkanı otomobilin benzinin bittiği maruzatı arz edilerek kendilerinden diğerine geçmesi istenilir. Cemal Gürsel'in *"Batı kafasıyla otomobil üretiyorsunuz ama doğu kafasıyla benzin koymayı unutuyorsunuz!"* deyişi ünlüdür. Ertesi gün basında sanki söz birliği etmişçesine Türk otomobili Devrim'in 300 m. gidip bozulduğundan başka bir konu yoktur. Basının bu tavrı ihanet değildiye bile en hafif deyişle cehaletti. Basına bakılırsa 1.4 milyon TL'si heba olmuştu. Halbuki ortada kusursuz denilebilecek 4 adet yerli üretim otomobil vardı. Dört buçuk ay gibi çok kısa bir zamanda tasarlanıp tas tamam üretilen bu otomobil için önemli miktarda Türk mühendis, teknisyen ve işçisi geceli gündüzlü, deyim yerindeyse uyumadan çalışmıştı. 4 silindirli motorun gövde ve başlığı Sivas Demiryolu Fabrikası'nda dökülüp, Ankara fabrikasında işlendi. Piston segman ve kolları Eskişehir'de yapıldı. Montaj yine Ankara'da yapıldı. Şanzımanlar, Ankara fabrikasının dahilî olanaklarıyla üretildi. Ekip çalışması kusursuzdu. Aslına bakılırsa benzin ikmali unutulmamıştı. Tabiatıyla üretimde çalışanlar tören programından, tören programını yapanlar da otomobilin gereksinimlerinden habersizdiler. Üretimin ilk gününden beri her şey kısıtlı zamanda yapılmıştı. Arabaların cilası bile son nakil esnasında tren katarlarında yapılabiliyordu. Depolarda küçük manevralar için koyulandan başka yakıt dahi yoktu. Basın yapacağını yapmış, birilerinin ekmeğine yine yağ sürülmüştü. Peşine düşülen 1,4 milyon TL.sinin, o yıl at neslinin ıslahı için ayrılan 25 milyona bakarak, daha faydalı bir işte sarf edildiği yine de kesindi³¹. Bu olay, görmek isteyenlere gösterdi ki, Türkiye'de otomobil ve motor da yapılabilecektir.

Tıpkı daha sonraki Devrim Otomobili olayında görüldüğü gibi, aynı basın Türkiye'de uçak fabrikası kuruluyor olmasını alaya alan sloganlar yayımlamaktan geri durmuyordu³². Toplu iğne dahi yapılamayan bir memlekette sıranın uçağa mı

³¹ Bkz. <http://www.zebbiz/hats.phb?id=1012&comments=ok> adresinde Makine Mühendisi Salih KAYA-SAĞIN'a dayandırılarak yazılan makaleden alınmıştır.

³² Gazetelerde köşe yazarları ulusal fabrika projesinin büyük bir israf olduğuna dair yazılar yayımlıyorlardı. Bunların başını yüksek tirajlı Vatan Gazetesi baş yazarı Ahmet Emin YALMAN idi. Şükrü ER, Mühendis ve Makine Dergisinin 179. sayısında yayınladığı "Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)" adlı makalenin 40. sayfasında, Ahmet Emin YALMAN'ın "Gördüklerim ve Geçirdiklerim" isimli anı kitabından bir alıntı yapar. YALMAN şöyle

geldiği, traktör, tarım aletleri v.s. yapılacakken bu türden bir işgüzarlığa kalkışarak 8 milyon TL.yi bu yolda heba edenleri araştırıyorlardı. Hatta garip olanı bunu araştıranlar arasında bu fabrikaları kuranlar dahi bulunuyordu³³. Kimse, uçak mühendisi yetiştirmek için sarf edilen 50 milyonun da heba olacağını akıl etmemekteydi³⁴.

Şükrü ER, Mühendis ve Makine Dergisi'nin 179. sayısının 39. sayfasında isyan eder : "...Devlet bu mühendisleri otelcilik yapsınlar, pastane işletsinler diye mi yetiştirmişti?" ³⁵ . ER, bulunamayan suçluyu tespit etmiş ve yine aynı yerde

yazmaktadır: "*Kayseri Fabrikası işinden başka, Hava Yolları ve Hava Meydanları işi de taahhütlere uygun olarak yürüyordu. Eğer Curtiss grubu ile olan işbirliği devam etseydi, Türk havacılığı çok ileri gidecek, bugün kendi uçaklarımızı ve motorlarımızı yapacak bir halde bulunacaktı. Ne yazık ki, Hava Kuvvetlerindeki görüş ayrılıkları, iyi bir piyasayı kaybeden Fransız fabrikalarının entrikalarını ve bilhassa Hava Mühendisi Selahattin Bey'in ve ona güvenen eski demiryolu müteahhidi ve yeni uçak fabrikacısı Nuri DEMİRAĞ'ın kendi uçaklarımızı kendi icatlarımıza göre bizzat yapmak yolundaki iddiaları araya girdi. Bu iddiaların başında giden Selahattin Bey'in kendi icadı olan uçakla düşüp ölmesi bile durumu düzeltemedi Hava Kurumu da bir taraftan yıkıcı bir rol oynayarak, İngiltere'den artık hiç değeri kalmamış bir uçak motorunun lisansını ve resimlerin satın aldı. Bu maksatla geniş fabrikalar yapıldı, hem milyonlarca millî para yapılan bütün ikazlara rağmen heba edildi, hem de Curtis-Wright ile işbirliği yolundaki yaman fırsat elden kaçırıldı.*" Bu anı kitaplarla ortaya sonradan çıkmıştı ki, YALMAN, Curtis-Wright Grubunun Türkiye'ye girişinde önemli bir aktördür. Şükrü ER'in alıntısına bakarak TOMTAŞ bahsi sırasında değindiğimiz Yılmazlar isimli Şirket'in Fransız Breguet uçakları mümessili olan emekli subay, Muhlis ve Hilmi Beyler isimli kuvvetli iki çalışanını kendilerine teklif ettikleri kâr hissesi sayesinde yanlarına almak suretiyle, Fransız engelini Amerikan şirketi namına nasıl ortadan kaldırdıklarını da anlatıyor. Ahmet Emin YALMAN Hükümete, havacılığımızın düzenlenmesi için Curtiss-Wright grubuyla geniş bir anlaşma yaptırmaya muvaffak oluyor. Fabrika idareci ve çalışanları, bu gizli ilişkilerden habersiz, sürekli olarak kendilerini eleştiriye tutan basının bu tutumlarının, onların bilgisizlik ve ilgisizliklerinden kaynaklandığını düşünmektedirler.

³³ Şükrü ER, "Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)", **Mühendis ve Makine dergisi**, (C.16 Sy.179, Şubat 1972), s.39.

³⁴ 1966'da Makine Mühendisleri Odası'na kayıtlı 135 uçak mühendisi mevcuttur.Bkz.Aynı yer.

³⁵ Dünyanın ilk üç uçak mühendisinden birisi olan Ali YÂR, bu sanayiinin kaybettiği yetişmiş insanlardan ilk olanıdır. L'école Nationale Supérieure de L'aeronautique'ten 1912 yılında mezun olmuştur. Türkiye'ye geldikten sonra hiçbir zaman uçak mühendisliği yapmamış, Darülfünunda matematik ve fizik dersleri ile başladığı öğretim hayatına Cumhuriyetten sonra Yüksek Mühendis Mektebinde devam etmiştir. 1944 yılında Teknik Üniversitenin, Makine Fakültesinde görev almıştır. 1946 Üniversiteler Kanunu ile değişerek İstanbul Üniversitesi olan okulda görevini bir süre daha yürüttükten sonra emekli olmuş, 3 Nisan 1965'te vefat etmiştir. Şükrü ER, "**İki Uçak Mühendisinin Hikayesi, Ali YAR ve Marcel DASSAULT**" Sanayide ilişkiler dergisi. (Aralık 1986.) s18.

teşhir etmiş: “... Suçlu Türkiye’de uçak yapılmasını isteyen Atatürk’tü ve fabrikayı kurmak için yardımda bulunan bütün bir millettir. (fabrika halktan toplanan bağışlarla kurulmuştu.) Öyle ya, 1940 yılında 17 milyon nüfuslu bir ulusun 816.989’u THK’ye üyeydi .

Açıkça görülüyor ki, Atatürk sonrasının en kudretli yöneticileri, Hava Sanayii konusunda “daha bir toplu iğneyi bile üretemiyorken...” muhalefetini kıramıyordu, ya da kendileri de öyle düşünüyordu. (1949’un Başbakan’ı Şemsettin GÜNALTAY’ın kendisinden destek istemek için gelen THK Fabrika yöneticilerine “Fabrikalarınızın iş yapması hayaldir. Sizlerin bir iş yapacağına inanmıyorum. Herhangi bir sipariş veremem” deyişini hatırlayınız). Özgüven yoksunluğu en baştakinden sondaki adama kadar herkeste vardı.

Bir seferinde Gazi Motor fabrikasında Proje Bürosu başkanı Y. Müh. Şükrü ER ve arkadaşları uzmanı olmadıkları halde, önce öğrenip sonra tasarladıkları, su motorunu (motopomp) kısa bir sürede üretmişlerdir³⁶. 200 fabrika çalışanı önünde yapılan denemenin fiyaskoyla sonuçlanmasına hiç kimse şaşmaz bile. Topluluk sessizce olumsuz kanaatinde haklı çıkmalarından kaynaklanan alaycı bir gülümsemeyle dağılır gider. Geriye sadece usta ve mühendis Şükrü ER kalmıştır. Kuyunun başında kalakalırlar ve saatler sonra durum açıklığa kavuşur. Pompa kuyunun dibine dek sarkıtıldığından çamura gömülmüştür. Ertesi gün sorunsuz çalışmasına rağmen hiç kimse oralı olmaz. Aslında bu ilk yerli üretim benzinli motordur³⁷.

4.3.2. Kısa Sürede Sonuç Alma Beklentisi

Bu başlıkta ifade edilmeye çalışılan durum, üç yerde tam anlamıyla ortaya çıkmıştır. İlki malûm, TOMTAŞ’tı. TOMTAŞ’tan, kurulur kurulmaz Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyaçlarını bütünüyle karşılaması beklenmiş, ancak diğer yandan, dışarıdan uçak satışı ile ilgili şirketlerle görüşülmeye devam edilmiştir. Yılda 260

³⁶ Şükrü ER, “Yerli İlk Motor İmalinin Hikayesi”, *Sanayide ilişkiler dergisi*, (Şubat 1986 sayısı) s. 8-11.

³⁷ Şükrü ER’in adı geçen makalesinin üzerine kalemle “Bu motor halen G.Ü.Mühendislik Fakültesi Motor Laboratuvarında bulunmaktadır.” ibaresi not düşülmüştür.

uçak üretimi kapasitede olan TOMTAŞ³⁸ hiçbir üretim yapmadan kapatılır. Abidin DAVER, 1941 Haziran tarihli Havacılık ve Spor Dergisinin 9. sayfasında *“Ekmel (kusursuz) peşinde koşmak, başarısızlığı doğurmuştur. Kayseri Fabrikası kurulduğunda iyi bir adım atılmıştı; fakat sonra orada motorla beraber giderek bir havacılık sanayii kuracak olan firmanın sözleşmesi feshedilmiştir. Çünkü hemen en kusursuz uçak motorunu yapmasını istiyorduk. Bir anadan 9 ay sonra, 20 yaşında bir delikanlı doğurmasını istemekle eş değerde idi. Ekmel peşinde koştuğumuz içindir ki, bugün tayyare motoru değil, motorların en basitini ve en kolayını bile yapamıyoruz. Oysa, Kayseri fabrikası 1926 yılından beri çalışsaydı, 15 yıldan beri kuşkusuz giderek gelişme kaydedecek, her türlü motoru yapabilecek bir sanayi kurulmuş olacaktı”* diyordu³⁹. 1942 yılında yayınlanan anılarının 191. ve 227. sayfalarında Vecihi HÜRKUŞ, *“Bugün dünyada mevcut, sayılamayacak kadar çok olan tayyare fabrikalarının %80’i 1925’ten sonra meydana getirilmiş olanlardır”* demektedir, ki bu, fabrikanın, yaşaması durumunda, hitap edebileceği pazarın öncüsü olmak olasılığını ifade etmektedir.

Beklentinin yüksek oluşundan kaynaklanan ikinci örnek, Nuri DEMİRAĞ’ın NuD-36 uçaklarının motor güçlerinin şartnamedekinden düşük olması nedeniyle THK yetkililerinin ret kararından sonra, Nuri DEMİRAĞ ve Selahattin ALAN’ın pervane tadilatı ile THK’nın yeni şartlarını yerine getirmesine rağmen, THK’nın 12 uçağı tekrar geri çevirmesi ile ortaya çıkar. DEMİRAĞ’ın tesisleri henüz iki yıllıktır ancak vatanın öz sermaye ve iş gücünden gelen bu üretim faaliyetine son derece hoşgörüsüz davranılarak yine o bildik kusursuzluk arayışı içinde bu yeni girişim de boğulmuştur.

Üçüncü ve sonuncu örnek Etimesgut Uçak Fabrikası örneğidir. Fabrika THY için 12 yolcu kapasiteli THK-12’yi düşünmüş ve üretim bandına almıştır. DHY’nin 1936’dan 1944’e kadar kullandığı en büyük uçak 10 yolcu kapasiteli De Havilland 86 Ekspres ve bu tarihten 1946 yılına dek 17 yolcu taşıma kapasiteli Junkers 52

³⁸ Böylelikle Silahlı Kuvvetlerin ihtiyacı olan 1000 uçaklık güç 4 yılda sağlanacaktı. Bkz. TAYHANİ s 211.

³⁹ DAVER’den alıntılan TAYHANİ, s.216.

olmasına rağmen yine kusursuz peşinde koşulmuş ve bu adı geçen uçaklar satın alınmışken, THK'nin bu ayarda bir uçağı olan THK 12'ye ilgi gösterilmemiştir. THK 12 daha sonra, THK 15 olarak yeniden tasarlandıysa da yine bu yerli tasarım uçakla da DHY'ye yararlanamamıştır.

Devletin hiç bir kurumu bu fabrikanın yaşatılması için gereken duyarlılığı ve özeni göstermeyerek kapanma sürecini hızlandırmışlardır. THK'yi bu fabrikayı kurması için özendiren Türk Hava Kuvvetleri de, bu fabrikaya, Truman Doktrini yardımlarıyla ülkeye akan uçak ve uçak motoru yardımlarını bahane ederek maalesef tek bir sipariş dahi vermemiştir⁴⁰.

4.3.3. Yurt içi ve Yurt Dışı Kaynaklı Siyasî ve İdarî Çekişmeler ve Nedensiz Karşıtlıklar

İlk çekişme daha 1912 yılında yaşanmıştır. Bu dönemin Osmanlı Silahlı Kuvvetlerinde etkin olmaya çalışan iki karşıt unsurun subaylarının sırf “bizim önerimiz kabul görsün” için çekişmesidir. Osmanlı ordusunda ilk hava birliklerinin kuruluşunda görev alan Binbaşı Süreyya İLMEN, R.E.P. firmasıyla mektep ve fabrika kurulması konularında anlaşır. Ancak Fransa ateşemiliter vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik sürekli olarak bunun büyük bir hata olduğuna dair Genelkurmay'a yazılar göndermektedir. Süleyman Tevfik Bey ittihatçı değildir. Daha Sonra Mahmut Şevket Paşa'nın istifası ile boşalan Harbiye nazırlığı görevine atanan ve gelenekçi bir general olan Nazım Paşayla beraber yaver olarak Genelkurmay'a atanmış, Paşayı da çekişmede kendi tarafına çekmiştir⁴¹. Dönemin kargaşası içinde hükümetler gelip gitmede, bir Süreyya Bey (İLMEN) ve kadrosu, bir karşıtları, güçlenmektedir. Nihayet Bab-ı Alî baskınında Süleyman Tevfik Bey'in de suikast sonucu öldürülmesine kadar bu çekişme sürer gider.

⁴⁰ Şükrü ER, “Türkiye’de Motor Fabrikası Denemesi” **Mühendis ve Makine Dergisi**. (Cilt 14, sy 166, Şubat 1971), s.294.

⁴¹ Harbiye Nazırı Nâzım Paşa'nın, Yarbey Süreyya (İLMEN) Bey'in Tayyare Mektebi projesine istediği destek karşısında, “İşkodra’da Asker açıktadır. Ben sana İstanbul’da tayyare mektebi yaptırtmam” şeklindeki sert çıkışını hatırlayınız. Bkz. KURTER, s. 83.

Bir başka çekişme, Albay Muzaffer (ERGÜDER) ile Tayyareci Vecihi (HÜRKUŞ) arasındadır. Hatırlanacağı üzere, Silahlı Kuvvetlerde sivil memur kadrosuyla çalışan astsubay kaynaklı HÜRKUŞ, kişisel üretimi olan Türkiye'nin ilk motorlu tayyaresini 1925'te komutanından izinsiz olarak uçurmuştu. Bu müsaadesiz uçuşu öğrenen Albay Muzaffer (ERGÜDER) Tayyareci Vecihi'yi 15 gün hapisle cezalandıracaktı. Fakat bu, Vecihi'nin (HÜRKUŞ) silahlı kuvvetlerdeki görevinden istifasına neden olacaktı.

Atatürk zamanı olumsuz görüşlerin çokça telaffuz edilmediği bir dönemdir. Hemen herkes bildik söylevlerde Atatürk'ün direktifi doğrultusunda görüş bildirmektedir. Ancak yine de TOMTAŞ deneyimi incelenince görülür ki, Türk işçiler ile Alman işçiler bir yandan; üretmek isteyenler ile dışardan almak isteyenler bir yandan; sermaye konusunda özveride bulunmanın gereğine inananlar ile bir an evvel bu yanıştan dönülmesi gerektiğine inananlar başka bir yandan, gizli bir çekişme, yazık ki sürüp gitmişti. Bu nedenlerden fabrika, doğal olarak kapanmıştır.

Bu örnek, THK sanayi tesislerinden: Uçak Fabrikası ile Gazi Motor Fabrikası Müdürleri anlamsız bir dargınlık ve çekişme halindedir. Bu durum bu endüstriye ağır malî yükler doğurmaktadır. Örneğin, Gazi Motor Fabrikası ambarında, üretilmiş fakat denemeleri yapılmamış durumda 30 adet motor beklemeyken, Etimesgut Uçak Fabrikası müdürü İngiltere'den motor ithal etmektedir. Gazi Motor fabrikasında görevli Y.Müh. Şükrü ER, Etimesgut Uçak Fabrikası müdürüne, fabrikada motor varken neden dışarıdan sipariş verdiklerini sorar. Uçak fabrikası müdürü cevap verir, *"Ben sizin motorlarınızı kullanmam"*. Şükrü ER, gelip kendi müdürüne *"ambardaki motorları uçak fabrikasına verelim"* diye teklif eder, " Bu seferde berikinden, *"O parasını ödemez. Ben bu motorları ona vermem"* yanıtını alır⁴².

Ahmet Emin Yalman örneğinde olduğu gibi şu firma, bu firma çekişmesi, Nuri DEMİRAĞ-Selahattin ALAN ikilisinde mevcut olan yerli tasarım yerli üretim düşüncesi ile lisans satın alınmak suretiyle üretim düşüncesinin çekişmesi, halkın bağışlarıyla kurulan fabrikaları kamuya devredelim, etmeyelim çekişmesi, aslında

⁴² ADIGÜZEL, s. 238,243.

bunların tamamı, yıkılan koca bir devleti yıkan hastalıkların halâ var olduğunun, mikrobun vücuttan henüz çıkmadığının delili olarak görülebilir.

4.3.4. Millî Savunma Sanayii Bilincinin Yaygın Olmaması

Geleceğini garanti altına almayı düşünen her devlet, savunma sanayiine özel korumacılık göstermeyi görev edinmiştir. 25 Mart 1957'de imzalanan ve 1 Ocak 1958'te yürürlüğe giren Roma Antlaşması'nın 223. maddesi "AB'ye dahil ülkeleri savunma sanayii ürünlerinin geliştirilmesi, üretimi ve satın alımlarında tamamen bağımsız" bırakır⁴³.

De Gaule, Fransa'nın ülke güvenliği *"sadece silahlı kuvvetlerine değil aynı zamanda yabancı ülkelere yetki ve izin alınmadan kullanabileceği, yüksek teknoloji silah ve askerî sistemleri üretecek bir savunma sanayii ve teknoloji tabanına sahip olmasına..."* bağlıdır demektedir⁴⁴.

Avrupa Parlamentosu Araştırma Genel İdaresinin "The EC Armaments Industries at Time of Change" (Değişim Sürecinde Avrupa Topluluğu Savunma Sanayii) isimli araştırma raporundan, konumuzla ilgili olarak iki noktayı çıkarsarız:

"AT ülkelerinin İstihdam sorununa karşı önlem alma kaygısına karşılık ülkelerinde millî bir savunma sanayii oluşturma hedefleri, tedarik makamlarının yabancı şirketlerle sözleşme yapmalarının engelidir" ⁴⁵. Bu cümleden, AT üyesi ülkelerin, ülkelerinde işçi açığı olduğunda bile, dış kaynaklı uzman iş gücünden, sırf yerli üretim uğruna, nasıl mahrum kaldıklarını öğreniyoruz. Bir başkası;

"Almanya'nın savunma gereksinimlerinin sadece %15'i ihale yöntemi ile sağlanmaktadır. Gerisi çağrılan tek veya birkaç firma ile pazarlık edilerek sözleşmeye bağlanır. Almanya'da yabancı firmaların ihaleye katılmaları, prensip olarak mümkün olmakla beraber, tedarik sözleşmelerinin dörtte üçü millî firmalarla yapılır" ⁴⁶.

⁴³ Bkz. <http://www.aselsan.com.tr/DERGI/temmuz96/ygsavsan.htm>.

⁴⁴ Bkz. <http://www.aselsan.com.tr/DERGI/temmuz96/ygsavsan.htm>.

⁴⁵ Aynı yer.

⁴⁶ Aynı yer.

Defense News Dergisinin 29 Mayıs – 4 Haziran 1995 tarihli sayısının 12nci sayfasında *“(İtalyan) endüstri çevreleri, İtalya’nın savunma sistemi alımlarının düşmesi ve İtalyan savunma sanayii firmalarının kârlılığının azalması dolayısıyla, Avrupa’daki şirket birleşmelerinde şanslarının azaldığını kabul etmektedirler. Ancak İtalyan Savunma Sanayicileri, İtalyan hükümetinin savunma ihtiyaçları için millî firmaları tercih etmeye devam edeceğine inanmaktadır”*⁴⁷ deniliyor. Yani İtalyan savunma sanayii firmaları, İtalya Hükümeti bundan önce kendilerini nasıl kayırıyorsa, bundan sonra da aynı şekilde devam edilmesini talep ediyorlar.

Yine, aylık Armed Forces Journal International (Uluslararası silahlı kuvvetler gazetesi) isimli derginin Aralık 1994 sayısında, Francis Tusa imzalı “Who will act?” (Kim yapacak?) başlıklı bir makalede *“Bir İngiliz şirketinin Fransa’da bir Fransız savunma sanayii şirketini kontrol edebilecek düzeyde hisse senedi alabilmesi mümkün değildir. Kritik Fransız savunma şirketlerine yabancı ortaklığı ülke güvenliği sorunu telakkî edilir. Yabancı ortaklığına karşı benzer tepkiler İtalya, İspanya ve Almanya’da aynen gösterilir”*⁴⁸ denilmek suretiyle akıllıca yönetilen bütün ülkelerin bu konulara karşı duyarlılığa sahibi olduğu aktarılıyor. Ancak Atatürk ve Fevzi Çakmak ikilisinden sonra Türkiye’de araştırmamızın kapsamı dahilindeki zaman zarfında siyaset adamları ve her türden idareci kesim üzülererek görmekteyiz ki, bu hassasiyetlerin bilincinde olamamış, bırakınız kurmayı, âdetâ kurulanı bozmayı kendilerine görev edinmişlerdir.

Türk Hava Sanayiinin zincirleme bir tepkimeyle çöküşe gidişinde “gizli bir el” in varlığı sıklıkla dile getirilmiştir. Gerçekten de TOMTAŞ girişiminin sona ermesi, KTF’nin ve ETF’nin hiçbir zaman gerçek bir fabrika üretimine geçemeyişi, gerçek bir fabrika olarak kurularak hiç olmazsa İkinci Dünya Savaşı boyunca görevlerini yerine getiren THK fabrikalarının, sonradan işsiz ve ilgisiz bırakılarak kamuya devredilmeleri, Truman Doktrini Yardımları kapsamında ucuz kredili ve ücretsiz uçak ve uçak motorları sağlanmış olması, THK tesisleri orada duruyorken, daha önce ilk gövde tadilatları THK fabrikalarında yapılmış olmalarına rağmen, DHY’ye

⁴⁷ Aynı yer.

⁴⁸ Aynı yer.

ait DC-3 yolcu uçaklarının sonraki revizyonlarının, o dönemde hava sanayii Türkiye'ye kıyasla, yok denilebilecek durumda olan, İsrail'de yaptırılması,⁴⁹ Özel Girişimci Nuri DEMİRAĞ ve Vecihi HÜRKUŞ'un havacılık alanındaki bütün girişimlerinin âdeta baltalanması, MKEK 4 – Uğur uçaklarından Danimarka'ya 1 adet satılmışken ve orada çok beğenilerek 26 adetlik yeni sipariş verilecekken *“uçak bir harp silahıdır, satılamaz ihraç edilemez”* gibi ilginç bir gerekçeyle satışa izin verilmeyip⁵⁰ talebin geri çevrilmesi, THK'nin reddetmesi üzerine elinde kalan uçakları Ortadoğu'da pazarlamak isteyen DEMİRAĞ'ın uçaklarını satmasına engel olunması v.s. bunlar hepsi birden gizli el savını destekler niteliktedir. Ancak biz, bu elin, pek de öyle gizli olduğunu düşünmüyoruz. Bu el, Harry TRUMAN'ın George MARSHALL'ın Amerika'sıdır; Batının kapitalidir. Her şey açık açık işleyen düzene uygun olarak gelişmiştir. Parası olan kuralı koymuştur. Bunu ifade ederken, yanlış anlaşılmasın, yapılabilecek hiçbir şey yoktu demiyoruz. Ulusal savunma sanayiimizi duyarlılık ve özenle kurmak, yaralarını sarmak, kayırmak, ve bu sektöre dönük bir sermaye piyasası oluşturmak akliselimin emriydi. Türkiye, ellili yıllarda edindiği yeni ve güçlü ortağına iyi bir müttefik olmak adına, kendi ulusal güvenliğini dışa bağımlı olmaksızın sağlayabileceği araçların üretiminden vazgeçmekle, hiç de iyi etmemiştir.

⁴⁹ ADIGÜZEL, s.240.

⁵⁰ Aynı yer.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI AMERİKAN YARDIMLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ

Osmanlı Devleti, 1808 tarihinde yenilenme programını başlattığında, dönemin insanları bilincinde miydi, değil miydi bilinmez, devlet ve onun halkında meydana gelecek gelişmelerle, iyi ya da kötü, artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacaktı. Bu dönüşü olmayan bir yoldu¹.

Bu program gibi bir başkası da vardı ki, o da Osmanlı halkının yaşayışına dek etki yapmıştır ve ülkede sanayi teşekküllerinin, esnaf ve zanaatkârlığın ve imalâthanenin sonunun başlangıcı niteliğindedir; 1838 tarihli "Balta Limanı Antlaşması". Mustafa Reşit Paşa'nın "Balta Limanı'nda bulunan yalisında imzalanan bu antlaşma ile, yeni yeni gerçekleşmekte olan sanayi devrimiyle kendisine büyük pazarlar bulma arayışında olan İngiltere'nin Osmanlı'dan en ağır şartlarla kapitülasyon ayrıcalıkları aldığı bir anlaşmadır. Benzer ayrıcalıklar kısa sürede Rusya'ya da verilir. Zaten sanayi devrimine bir türlü başlayamayan Osmanlı Devleti, bunu başaranların karşısında yeterince kan kaybetmişken² yabancılar üzerinde kısıtlayıcı nitelikteki bütün vergi ve hukuksal düzenlemeler kaldırılır veya hafifletilir. Yerli üretici ve tacirler için ise oyunun kurallarında hiç bir değişiklik yapılmamıştır. Yabancı üretici ve tacirler %5 gibi düşük bir gümrük resmi ödedikten sonra Osmanlı ülkelerine "diledikleri malı" getirip satabileceklerdi. Hatta Osmanlı yurdunda üretilmiş bir malı bile aynı şekilde bir yerden alıp başka bir yerde satabileceklerdi. Osmanlı toprakları yabancı tacir için, yabancı ülke toprağı olma konumundan çıkıyordu. Yerli üretimin rekabet gücü devletin bizzat kendisi tarafından büsbütün ortadan kaldırılıyordu³. Bundan dolayıdır ki "*Cumhuriyet*

¹ Bernard LEWIS, *Modern Türkiye'nin Doğuşu* (Türk Tarih Kurumu Basımevi. 8. Baskı. Ankara, 2000), s.127.

² 1810'dan önce İşkodra'da müslin üreten tezgâh sayısı 600 iken bu tarihten sonra 40'a, 1800'de Tırnova'daki dokuma tezgâhı sayısı 2000 iken 1830'da 200'e inmesi örneğinde olduğu gibi. Bkz. İdris KÜÇÜKÖMER, "*Batılılaşma*", *Düzenin Yabancılaşması*. (Bağlam yayınları, üçüncü basım. Çağaloğlu, İstanbul, Aralık 2002.) s.191.

³ Son zamanlarda, Avrupa Birliği ile varılan "Gümrük Birliği" anlaşması ile "Baltalimanı Anlaşması" arasında paralellikler kuran birçok yazılar yayımlanmaktadır.

Öncesi Adımlar” bahsinde görüldüğü gibi, 1916 yılında İstanbul’a gelen Stinner ve Benz firma yetkilileri, doğru dürüst hiçbir üretimin izine rastlayamayacaklardı.

Yerli üreticiye uygulanan bu ilk katliamın ardından, yıllar geçmiş ancak yöneticilerin bu konulardaki öngörüsüzlüğü ya da umarsızlığı, bir ders almazlık niteliğinde ülkede sürekli yinelenegelmiştir.

Atatürk’ten sonra, içeride hava sanayiinin oluşturulması ve ulusallığının temini düşüncesine karşı, ortaya çıkan muhalefeti ya da daha hafif bir deyişle kararsızlığı belirlemiştik. Mevcut böylesine bir kararsız ortam üzerine, bunu haklı çıkarır nitelikte dış yardımlar yapılmıştır. Bu ise ülke gereksinimlerine yönelik olmayan bazı ürünlerin aşırı üretiminin ve gerçekte gereksinim duyulan bazı ürünlerin ise üretim yoksunluğunun egemen olduğu, hesapsız bir üretim politikası sonucunu doğurmuştur.

İşte bu dış kaynaklı telkin ve müdahale, biraz da koşulların zorlamasıyla, 1947 yılında ortaya çıkmıştır. 1945 yılı 23 Şubat günü Sovyetler, ilk kez 17 Aralık 1925’te imzalanarak sonraki dönemde devamı sağlanan “Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması”nı İkinci Dünya Savaşı’yla değişen konjonktürü bahane ederek, 7 Kasım 1935 tarihli sözleşme uyarınca feshetme isteğini, Türk tarafına bildirir. Bu dönemde Sovyetlerin başında Josef Stalin bulunuyordu ve henüz Sam Amca ile Joe Amca (Amerikan kamuoyunun Stalin’e verdikleri isim) arasında İkinci Dünya Savaşı’yla başlayan balayı bitmiş değildi. Moskova’ya göre antlaşma ortaya çıkan yeni duruma göre tekrar ele alınmalı ve yeni bir şekle sokulmalıydı. Türk tarafı bu talebi kabul ettiğini, 7 Nisan’da bildirdi. Aradan bir süre geçti ve Sovyetler, boğazlarda ortak savunma ve sınırda düzenlemeler yapılması konularının antlaşma metninde yer almasını isteyen yeni isteklerle tekrar ortaya çıktı. İlişkiler son derece gerildi. Türkiye, Boğazların durumunun Montrö sözleşmesiyle tespit edildiğini, burada yapılacak bir değişikliğin antlaşmaya taraf devletleri de ilgilendireceğini bildirerek sorunu imzacı devletlerin gündemine taşıdı. Türkiye’nin savaşın sonuna dek dışarıda kalan siyaseti, Türk-İngiliz ilişkilerinde o sıralarda soğuk bir dönem yaşanmasına neden olmuştu. İngiltere, başlangıçta duyarsız kalmıştı. Aslına bakılırsa, İngiltere, İkinci Dünya Savaşından oldukça yıpranarak

çıkmişti. Artık eski gücünde bulunmuyordu. Bu sebeplerle Türkiye'nin beklentileri İngiltere'den ABD'ye kaymaktaydı. ABD başlangıçta Türkiye'nin istediği desteği vermekte tereddüt gösterdi. Kamuoyu savaş öncesinde güdülen inziva politikasına tekrar dönülmesini istiyordu. Ancak siyaset cambazı İngiltere, bunun bir hata olacağını düşünüyor, kapıdaki Sosyalist tehdidi açıkça görüyordu. Sovyetler, Türkiye'den Boğazlar ve sınır düzenlemeleri konusunda isteklerde bulunurken, İran'da Muhtar Azerbaycan Cumhuriyeti ve Mahabad Kürt Cumhuriyeti adı ile iki oluşumu gerçekleştirmişti. Bu gelişmeler ve İngiltere'nin ikazları ABD'yi harekete geçirdi. (Aslında ABD de başlangıçta Boğazlar konusunda Türkiye'nin bağımsızlık anlayışına karşın, boğazların uluslararası su yolu olduğunu savunuyordu. Ancak zaman içinde Sovyetlerin sertleşen tutumu karşısında boğazların bütünüyle Türk egemenliğinde kalmasını savunacaktır). 1945 yılında yalnız kalan Türkiye, takip eden yıllarda, ABD'nin kendisini koruyan tavrını gördükçe rahatlamış, ülkede Amerikan taraftarı bir basın ve kamuoyu oluşmuştu. Ne de olsa ABD, Türkleri, asırlardır doğal düşmanları olan Ruslara karşı himaye edecekti. 7 Ağustos 1946'da Ruslar, Türkiye, ABD ve İngiltere'ye verdikleri ünlü notayla, özetle boğazlarda mühim bir söz hakkı isterken, kıyıdaş olmayan devletleri yani diğer iki muhatabı söz söylemeye yetkisiz bırakmak istiyordu. ABD, bu notanın hedefinin Türkiye'yi Sovyet egemenliğine çekmek olduğunu derhal anlamıştı. Notalar havada uçuşurken Yunanistan'daki siyaset, nezaket göstermeye ve Sovyetlere dönük bir konum almaya başlamıştı⁴.

5.1. Truman Doktrini

Nihayet 1947 senesi 12 Martına gelindiğinde, ABD Başkanı Harry TRUMAN, ABD kongresinde Sovyetlerden gelen "kızıl tehlike karşısında Yunanistan ve Türkiye'nin özgür ülke statüsünü korumak maksadıyla bu iki ülkeye yardım yapılması"nı talep eden ünlü konuşmasını yapar. Bu tarihi konuşmanın içeriği, ileride "Truman Doktrini" olarak anılacaktır. Kongrede yapılan görüşmeler

⁴ Sina AKŞİN, Türkiye Tarihi 4 nci Cilt Çağdaş Türkiye 1905-1980, (Cem Yayınevi, Ekim 2002, İstanbul), s.210.

neticesinde, Yunanistan'a 300, Türkiye'ye 100 milyon ABD Doları yardım öngörüldü. Bu yardımın kullanımına yardımcı olmaları için her iki ülkeye sivil ve askerî uzman gönderilmesi ile Yunanlı ve Türk personelin de ABD'de eğitilmesi karara bağlandı. Kararda, verilecek yardım malzemelerinin, ABD'nin izni olmadan başka devletlere satılması, devredilmesi veya hibe edilmesi yasaklanıyordu. Truman Doktrini yardımları, 22 Mayıs 1947'de Başkan TRUMAN'ın onayıyla yürürlüğe girdi.

5.1.1. Oliver Heyeti

23 Mayıs 1947'de Amerikalı General Lunsford OLIVER başkanlığında bir uzmanlar heyeti Ankara'ya geldi. Heyet Amerikan Dışişleri, Savunma ve Donanma Bakanlıklarının temsilcileriydi. Daha sonra "OLIVER Heyeti" adıyla anılan heyet, 6 hafta Türkiye'de kaldı. Türk yetkililerine verilecek yardımın hangi alanlarda kullanılması gerektiği konusunda görüşlerini iletiler.

Yardımın Türkiye ili ilgili kısmı, ABD kongresinden hayli zor çıkmıştı. Çünkü kongre üyelerinin bir kısmı sözde Ermeni katliamını öne sürmüştü, bir kısmı da Türkiye'nin savaşa katılmadığı, hattâ bu savaştan 245 milyon dolarlık bir döviz ve altın rezervi ile çıktığı savını ortaya atmıştı. Bu miktar doğrudu. Ancak Türkiye bunu Sovyet tehdidine karşı elinin altında tutmaktaydı.

OLIVER heyetinin ardından Türkiye, 12 Temmuz 1947'de, Truman Doktrini yoluyla yardım almayı kabul etti⁵. Bazı kaynaklara göre bu yardım 100 milyon dolar olarak gerçekleşmemiş, aralıklarla ulaşan miktar, 69 milyon dolar civarında kalmıştır. 1947-49 yılları arasında Truman Doktrini kanalıyla, Türkiye'ye verilen yardım, askerî malzeme dahil 152,5 milyon ABD Doları seviyesine ulaşmıştı. Bunun sadece beş milyon doları karayolu yapımına harcanmış⁶, geri kalan 147,5 milyon dolarla Türk Silahlı Kuvvetleri modernize edilmişti.

⁵ Baskın ORAN, *Türk Dış Politikası Cilt 1 1919-1980* (İletişim Yayınları, 6ncı Baskı, İstanbul 2002), s.533.

⁶ Amerikalı uzmanlar, muhtemel bir Sovyet taarruzunun kırılacağı hat olarak tespit edilen Toroslar hattı ile İskenderun liman körfezi arasındaki ikmal yolunun süratli olması gerektiğini düşünüyorlardı.

5.1.2. Proje 500

1947-1951 arasındaki yardım, 400 milyon ABD Dolarını bulmuştu. Türkiye'ye verilen askerî yardım malzemelerinin büyük bir bölümü savaş artığı olmakla birlikte bunlar İkinci Dünya Savaşı'nın son yıllarında üretilmiş çağdaş silahlar olup, Türk Ordusunun elinde bulunanlardan çok daha yeni silahlardı. 1948 Nisanında "Proje 500" çalışması çerçevesinde, ABD Hava Kuvvetleri envanterinden silinerek Türk Ordusu envanterine katılan uçaklar arasında 241 P-47 avcı uçağı, 32 A-26 taarruz ve hafif bombardıman uçağı, 100 AT-6 ileri eğitim uçağı, 67 AT-11 Eğitim uçağı ve 50 C-47 (Dakota) nakliye uçağı bulunmaktaydı⁷ Bu yardımlar çerçevesinde TSK envanterine giren yeni ve çağdaş uçaklar, her anlamda o zaman ülkede üretimleri devam etmekte olan yerli tip uçaklara baskın gelmişler ve yaşatılması için gerekli önlemler alınmayan yerli sanayinin iflâs nedenlerinden biri olmuştur.

5.1.3. Türk Kamuoyu

Türkiye cephesinde her şey güllük gülistanlıktır. Basın ve kamuoyu bu yardımlardan çok memnundur. Basında çıkan bir iki çatlak ses dışında yardımların ve onu kabul etmenin bir zorunluluk olduğu sonucuna çoktan varmışlardır. Dış politikada olduğu gibi, ülke içi politikalarda da Amerikan taraftarlığı hızla artmaya başlamıştır. Amerikan sineması, çizgi romanları ve yaşam tarzı ülkeye dört bir koldan akın etmeye başlamıştır. 100 milyon dolarlık yardımın yönetilmesi konusundaki Amerikan müdahaleleri sonraki kısımlarda da devam etmiş, Truman Doktrini ile gelen 400 milyonluk yardımın tamamında, ABD müdahalesi söz konusu olmuştur. Ayrıca yardımın kullanılabilmesi ancak, Türkiye'nin topraklarına dışarıdan bir tecavüz ortaya çıkması durumunda söz konusu olabilecektir⁸. Yardımlar o dönem için, Türk ordusunun etkinliğini artırmıştır. Fakat askerî malzemenin bakım ve onarım masrafları, yedek parça değişimleri nedeniyle, astarı yüzünden pahalı⁹

⁷ ORAN, s.535.

⁸ Bu üzerinde durulmayan sınırlama, ileride Türkiye'nin bu silahları, Kıbrıs'a müdahale esnasında kullanmasına mani olmuştur.

⁹ 100 milyon dolarlık savaş artığı askerî malzemenin bakım ve idamesi için bütçeden yılda 143 milyon dolar ayrılması gerekiyordu. ORAN, s.536.

bir hâl almış, Türkiye'yi önce askerî, sonra siyasal bağımlılığa sürüklemiştir. Yukarıda sözü edilen döviz ve altın rezervi ise zaten bu uğurda kısa sürede harcanmıştı. Yoksa Türkiye, bu yardımı kabul etmekle bir minnetin altına girmiş, geleceğini ipotek altına mı aldırılmıştı?

5.2. Marshall Yardımları

Marshall Planı, özetle, ABD ve kapitalistlerin, komünizme kaptırılma tehlikesine karşılık olarak Avrupa Demokrasilerini, malî açıdan besleyerek bellerini doğrultmak ve onları İkinci Dünya Savaşıyla içine düştükleri ağır ekonomik durumun etkilerinden uzaklaştırarak, komünizm tehlikesini Avrupa'dan uzaklaştırma tasarısıdır. Bu tasarı, Avrupa'yı hali hazırdaki idare şekilleri ve rejimleriyle madden ve manen güçlendirmeyi, başta İngiltere, Fransa ve Almanya'yı, sonra bütün Avrupa'yı siyasî, ekonomik işbirliğine yönlterek, bütünleşik Avrupa'yı meydana getirmeyi kapsıyordu. Avrupa'nın onarımı, finansmanı Dünya Bankasınca ve BM'ce sağlanacak; Yeniden İmar Planı ile yapılacak, IMF yoluyla ise uygulanacak istikrar programı takip edilecekti.

ABD Dışişleri Bakanı George MARSHALL'ın planı askerî olmaktan çok, ekonomik hedeflere yönelikti. 12 Temmuz 1948'de Fransa'da bir araya gelen Avrupa Devletleri'nin temsil heyetleri, öncelikli gereksinimlerini belirlemek için Avrupa Ekonomik İşbirliği Konferansı'nı (CEEC) kurdular.

Türkiye, bu toplantıda savaş sebebiyle kesintiye uğrayan ekonomik planının tekrar uygulamaya konulabilmesi için 615 milyon dolarlık bir yardıma ihtiyacı olduğunu belirtti¹⁰. Marshall planından yararlanmak isteyen Türkiye'ye bazı ödevler yüklendi. Yardım, tarımsal üretimin artırılması, tarım aletlerinin modernizasyonu ve ulaşım sisteminin çağdaşlaştırılmasına sarf edilmeli idi¹¹. Truman yardımlarının aksine, Türkiye'ye Marshall yardımlarından ufak bir pay ayrılmıştı. Türkiye'nin

¹⁰ ORAN, s.539.

¹¹ ORAN, s.540.

görevi, Avrupa'nın tarımsal ihtiyacını karşılamak ve ham madde deposu olması. Az olan yardım miktarı da bu doğrultuda yönlendiriliyordu¹².

4 Temmuz 1948'de Türkiye ile ABD arasında bir Ekonomik İşbirliği Anlaşması imzalandı. Bu anlaşmayla ABD, Türkiye'den yardımın amaçlarına uygun kullanıldığının denetlenebilmesi hakkını da elde ediyordu. Bu iş için özel bir "Ekonomik İşbirliği Misyonu" örgütlenecekti. Bu antlaşma Truman Doktrininin aksine, Türk kamuoyunda büyük tepkiyle karşılandı. Osmanlı kapitülasyonlarıyla benzerliği rahatsızlık vericiydi.

Marshall planı ile Türkiye, 1948 – 1952 döneminde, 352 milyon dolarlık bir yardım gördü. 175 milyonluk dolarlık kısmı, "ABD piyasalarından" mal alım için verilen doğrudan yardımlardı; 84 milyon dolar borçlanma, 73 milyon hibe ve 17 milyon doları da şarta bağlı yardımdı. Geri kalan 177 milyon ise OECD ülkelerinden mal satın alınması için verilen dolaylı yardımlardı. Türkiye'ye Marshall yardımlarının sadece %0.36'sı düşmüştü¹³.

Bu yardımların %60 ı tarım sahasında kullanılırken (bu sayede Türkiye dünyanın en önde gelen buğday üreticilerinden oluyordu) tarım aletlerinin ABD'den alınması, dolayısıyla askerî yardımlardan sonraki bağımlılık sorunlarının benzeri bu alanda da yaşanarak, bakım idame gereklilikleri nedeniyle ABD'ye bir kez daha bağımlı hale gelindi.

5.3. Amerikan Yardımlarının Türkiye Sanayiine Etkisi

Bu yatırımların tamamı Truman Doktrini ve Marshall Yardımlarının sonucunda yapılmış değildir. Türkiye'nin kendi kaynakları da bu yeni ve güçlü müttefikin arzusu doğrultusunda yöneltmiştir¹⁴. Hükümetler kendi dönemlerini kurtarma kaygısı ile hareket etmiş, yerli savunma sanayiine hatalı bir öncelik sırası ile yaklaşmışlardır. Atatürk, İkinci Dünya Savaşını işaret etmiş ve ordunun her alanda hazır bulundurulmasının direktifini vermişti. İkinci Dünya Savaşı sonunda değişen Dünya dengelerinin oyunun kurallarını da değiştirdiği düşüncesine kapılan Türk

¹² 1949'da Amerikalıların önermesi sonucu Karayolları İdaresi kuruldu. Bkz. Aynı yer.

¹³ ORAN, s.542.

¹⁴ Aynı yer.

hükümetleri, artık yakındaki düşmana karşı, uzaktaki dostuna dayanmaya ve bu yeni müttefikinin desteğinin devamı uğruna onun her alandaki isteklerini yerine getirmeye hazırdır. Nitekim ABD ve diğer batılı müttefikler Türkiye'yi de aralarına almanın bir şartı olarak Ona bazı yükümlülükler yüklemişlerdir. Bu yükümlülüklerin hedefi, Türkiye'nin zararsız kılınması, kuracağı, yüksek teknolojiyi üretebilen fabrikalarda, kendine yeten bir savunma sanayii oluşturması sayesinde güdeceği bağımsız politikalarının, Japonya örneğinde olduğu gibi, kendilerine yönelebilecek olası tehdidinden, daha başta kurtulmaktır. Daha açık bir tabirle amaç, onu içdiş etmektir. Başka bir deyişle, "yılanın başını küçükken ezmek." Daha önce belirttiğimiz gibi Türkiye'de uzun yılların mücadeleleri ve emek emek uğraşlarıyla; halkın "alın bu paraları, bu sanayii kurun" diyerek birikimini bağışlamasıyla, o dönemin olanaklarının elverdiğinin en iyisi olan Türk Hava Sanayii bilinçsizce elden çıkarılmıştır.



SONUÇ

Türkiye'nin öz kaynakları olan fabrikalarından ve hava sanayiinden vazgeçiş süreci her anlamda bir israftır. Bu Türkiye'nin geleceği için hiç iyi olmamıştır. Başarısızlığın yıkıcı etkilerinden ulusun üç nesil insanı birden nasibini almış, hayal güçlerinin susmasında, ulusal özgüvenlerinin zedelenmesinde bu yok oluşun önemli payı olmuştur. Bunun sonuçlarından kurtulmak için şimdi daha çok zamana ve çabaya ihtiyaç olacaktır. Türkiye'nin uçak üretimi için hazır olmadığını ifade edenler, bilinçsizce alınan devir ve kapatma kararlarının ardından haklı çıkmışlardır.

Emperyalist güçler, iki dünya savaşının ardından, sömürü düzenlerini ekonomik yardımlar ve ucuz krediler yoluyla başka bir şekilde yeniden kuruyorlardı. Batılı güçlerin, tarihte açıktan el atamadıkları pek az yerden biri olan Türkiye vatani, milleti ve devleti bu kez, açıktan görünmeyen aynı gücün tasallutu altındaydı. Türk'ün fabrikaları kapatılarak ağır sanayii kurma girişimleri önlenerek işe koyulmaları gerekiyordu, öyle de yaptılar. Türk, zararsız rençper konumuna getirilmeliydi, "Türk tasarımı" kavramı olmamalıydı. Türk ülkesinin çok zengin kaynakları kullandırılmamalıydı. Türk halkının bu zenginliğin farkına varması da uygun olmazdı; bunları da sağladılar. Türk, tarım aleti ve ev eşyası tasarlayabilir, büyük tekstil fabrikaları ve inşaat sektörü oluşturabilir, otomotiv montajcısı olabilirdi. Ancak savunma sanayiinde özgünleşmesi önlenmeliydi.

Biz dışarıdan gizli bir elin bu sektörün yok oluşundaki sebep olduğuna inanmıyoruz. Gizli olan el içeredir. Ülkenin yönetiminde söz sahibi olan kişi ya da kurumlar, belki de yapmış oldukları yıkımın gereğine inanarak, ancak bir taraftan da yaptıkları işi anlatamayacaklarının bilinciyle, bir yandan hamasî nutuklarında konunun önemini vurgularken, diğer yandan gizli kapaklı, yıkıma götüren kararlara imza atıyorlardı. Yoksa, savunma sanayiinin her ne bahasına olursa olsun yaşatılması gereğine inanmış yöneticilerin varlığı, ne derece gizli olursa olsun dışarıdan müdahale eden eli etkisiz bırakmaya yetecekti.

Cumhuriyet bu ÷lkeye çok Şey katmıştı. Ancak manda d÷zenini kabul etmeye hazır zihniyetin devamını etkisiz kılmayı başaramamıştı. Bu zihniyet çoğu zaman karar vericilerde de mevcut olunca, T÷rk milletin ulusal onuru saydığı fabrikalarıyla vedalaşmasının zamanı da, maalesef gelmiş oluyordu.

1959'dan sonra T÷rk Hava Sanayiinin girdiği suskunluk d÷nemi seksenli yıllara kadar devam etmiş lisans satın alımı yoluyla ÷retim bu d÷nemden sonra yeniden başlamıştır. Ancak ne var ki bu özg÷n bir ÷retim olarak gör÷lemez. Dışa bağımlılıktan uzak bir ÷retim hen÷z başlamış değildir. Dolayısıyla bu gün s÷reç, arzu etmediğimiz güzergâhında devam etmektedir.



KISALTMALAR DİZİNİ

a.g.m.	: adı geçen makale.
ART	: Ankara Rüzgâr Tüneli.
ATC	: Air Traffic Control (Hava Trafik Kontrolü).
ATM	: Ayastefanos Tayyare Mektebi.
Bg.	: Beygir gücü.
C.	: Cilt no.
CAA	: Civil Aeronautics Authority (Sivil Havacılık Otoritesi).
CAB	: Civil Aviation Board (Sivil Havacılık Kurulu).
DDY	: Devlet Demir Yolları.
DHY	: Devlet Hava Yolları.
DHYİ	: Devlet Hava Yolları İdaresi.
ETF	: Eskişehir Tayyare Fabrikası.
EUF	: Etimesgut Uçak Fabrikası.
HTT I	: Havacılık Tarihinde Türkler I.
HTT II	: Havacılık Tarihinde Türkler II.
IATA	: International Air Transportation Association, (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği).
ICAN	: International Commission for Air Navigation, (Milletlerarası Hava Seyrüseferi Komisyonu).
Km/sa	: Kilometre/saat.
KTF	: Kayseri Tayyare Fabrikası.
MMV	: Millî Müdafaa Vekâleti.
MSB	: Millî Savunma Bakanlığı.
Nm.	: Nautical miles, (Deniz mili).
PICAO	: Provisional International Civil Aviation Organisation, (Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Örgütü).
s.	: Sayfa numarası.
Sy.	: Sayı numarası.

THK	: Türk Hava Kurumu.
THY	: Türk Hava Yolları.
THYAO	: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı.
TOMTAŞ	: Tayyare, Otomobil, Motor Türk Anonim Şirketi.
TTC	: Türk Tayyare Cemiyeti.
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel Araştırma Kurumu.
yy.	: yüzyıl.



KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL, M. Bahattin; **Gökteki Venüs**. THK Basımevi, ISBN :975-97309-7-9, Ulus, Ankara, 2004.
- ADIGÜZEL, M. Bahattin; **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Dijital Baskı Makinası, Birinci baskı, ISBN : 975-97309-1-X, Ankara, 10 Kasım 2001.
- AKŞİN, Sina; **Türkiye Tarihi 4 nci Cilt Çağdaş Türkiye 1905-1980**. Cem Yayınevi. Ekim 2002, İstanbul.
- ALBAYRAK, İlyas ; **Dünden Bugüne Türk Hava Yolları 1933-1983**. Cem Ofset A.Ş. İstanbul,1983.
- ANADOL, Cemal; **Türk Havacılık Tarihi**, İstanbul 1990.
- AYDAR, Orhan; **Uçan Süvariler**. Ulus Basımevi. Ankara, 1948.
- BIYIKOĞLU, H. Nadir; **Türk Havacılık Sanayii** konulu tez. 1991, Ankara.
- BURKETT, Molly; **Gökyüzünün Öncüleri**. Çev. Önder Küçük. Aklım Yayınevi, İstanbul 2001. ISBN:975-337-192-6.
- Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma Haberleşme**; T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara,1993.
- DEMİRAĞ, Nuri; **CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye İkinci Açık Mektup**.(Öz Kalkınma'nın ilavesi) Berksoy Matbaası. 1950.
- DENİZ, Tuncay; **Türk Uçak İmalâtı**, Ocak 2000, İstanbul.
- GÖKSEL, Burhan; **Havacılık Notları**. Hava Harp Okulu Basımevi, (Eskişehir) 1950.
- HÜRKUŞ, Vecihi; **Bir Tayyarecinin Anıları**. YKY yayınları, 1. baskı. Şefik Matbaası, İstanbul, Aralık 2000.
- İŞMEN, İsmail; **Havacılık Yıllığı 1956-1957** İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü. İstanbul, 1958.
- K. HITTI , Philip; **Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi** İst.1980. Çev. Salih Tuğ. C.3.
- KANSU,Yavuz, Sermet ŞENSÖZ ve Yılmaz ÖZTUNA; **Havacılık Tarihinde Türkler I** , Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 1971.

- KANSU,Yavuz, Sermet ŞENSÖZ ve Yılmaz ÖZTUNA; **Havacılık Tarihinde Türkler II** , Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 1971.
- KEYÜSK,M.; **Türk Havacılık Tarihi 1912-1914.** (Birinci Kitap). Uçuş Okulları Basımevi. Eskişehir,1950.
- KEYÜSK,M.; **Türk Havacılık Tarihi 1914-1916.** (İkinci Kitap, Birinci Cilt) Hava Basımevi. Eskişehir,1951.
- KLEINE Stuart; **Türk Havacılık Kronolojisi**, HAVAŞ, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 1nci Baskı İstanbul, Aralık 2002.
- KURTCEPHE, İsrail; **Türk İtalyan İlişkileri (1911-1916)** Türk Tarih Kurumu Basımevi. Ankara 1995 .
- KURTER, Ajun; **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi**, 2002, İstanbul .
- KÜÇÜKÖMER, İdris; **“Batılılaşma”, Düzenin Yabancılaşması.** Bağlam yayınları, üçüncü basım. Cağaloğlu İstanbul, Aralık 2002. ISBN : 975-7696-60-9.
- LEWIS, Bernard; **Modern Türkiye’nin Doğuşu** Türk Tarih Kurumu Basımevi. 8. Baskı. Ankara, 2000.
- Nuri DEMİRAĞ’ın Hayat ve Mücadeleleri**; Nuri DEMİRAĞ Matbaası, Eylül 1957, İstanbul.
- OKAR, Avni; **Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924** YKY İstanbul, 2003.
- ORAN Baskın; **Türk Dış Politikası Cilt 1 1919-1980.** İletişim Yayınları 6. Baskı İstanbul, 2002.
- OYKAM, İzzet F; **Türk Askerî Havacılık Hekimliği Tarihi.** Hv. Basımevi. Eskişehir, 1956.
- Resimlerle Havacılık Tarihi**; Hava Harp Tarihi yayınlarından No:5. Hava K. Basımevi, Etimesgut.
- SÜRMELİ, Fevzi; Hikmet SEÇİM ve Halim SÖZBİLİR; **Sivil Havacılık Yönetimi.** Anadolu Üniversitesi Yayın no:538. Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu yayın no:1. Eskişehir, 1991.

- TANMAN S.; **Türk Havacılık Tarihi 1918-1923. (2. Cilt 2. Kitap)** Hava Basımevi. Eskişehir,1953.
- TAYHANİ, İhsan; **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)** konulu doktora tezi. İzmir, 2001.
- THK **Uçak Fabrikası 1.5.1947-1.4.1949, 10-11inci Kurultay arası Çalışma Raporu.** Ankara, 1949.
- THK **Uçak Fabrikası 1.5.945-1.5.947, 9-10uncu Kurultay Çalışma Raporu.** Ankara, 1947.
- THK XIX. **Büyük Kongresi Toplantı Tutanakları.** San Matbaası. Ankara, 1965.
- TUNAYA, Tarık Zafer; **Türkiye'de Siyasî Partiler 1859-1952** (Arbayayınları İstanbul, 1952'den tıpkıbasım. Esra Ofset İstanbul Kasım1995)
- Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV.** Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O. Ankara, 1949.
- Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV.** Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O. Ankara, 1949.
- Türk Hava Kurumu Hakkında Genel Bilgi.** 1968. San Matbaası. Ankara 1968.
- Türk Havacılık Tarihi 1917-1918, (İkinci Kitap İkinci Cilt)** Hava Basımevi. Eskişehir,1951.
- UÇAROL, Rifat; **Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası ilk Defa 1912 yılında Nasıl Başlamıştı?** Hava Kuvvetleri Dergisi Yıl:55, Eylül 1977, sayı 263'ten ayrı basım. İstanbul, 1987.
- UÇAROL,Rifat; **Tarihi Gelişim İçinde Hava_Harp Okulu (1951-1987).** Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul,1989.
- VEREL, Oktay; **Sabiha GÖKÇEN, ATATÜRK'le Bir Ömür,** Altın Kitaplar Yayınevi, 3. Basım, İstanbul, Şubat 2000..
- VEREL, Oktay; **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir.** THK yayınları. C.1 Nurettin UYCAN Cilt ve Basım Sanayii AŞ. Ayazağa İstanbul, 1985.
- VEREL, Oktay; **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir,** THK yayınları. C.2 Nurettin UYCAN Cilt ve Basım Sanayii AŞ. Ayazağa İstanbul, 1985.

YALÇINGÖREN, Canser; **Türk Hava Yolları A.O. Tanıtım El Kitabı**. Eğitim Başkanlığı Yayınları 1991.

Faydalanılan İnternet Adresleri

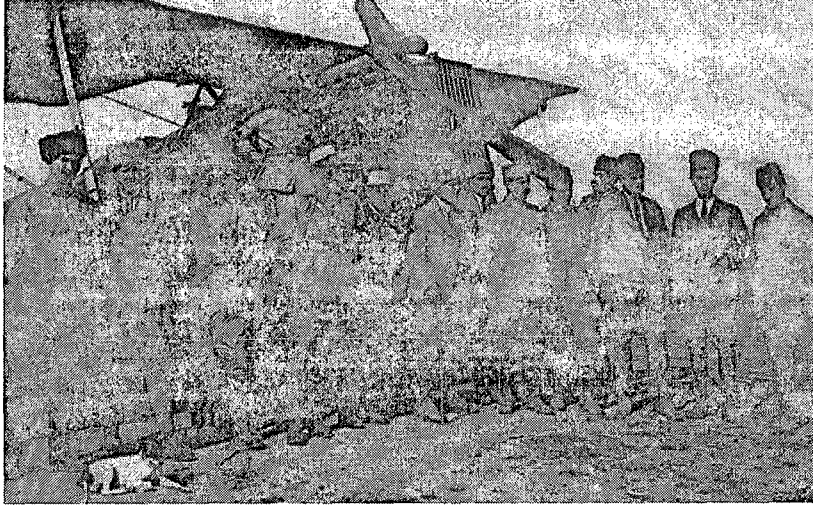
<http://www.airlines.afriqonline.com/airlines/560.htm>
<http://www.aselsan.com.tr/DERGI/Kasim98/ruz.htm.#ziylan>. Ziylan, AYTEKİN
<http://www.aselsan.com.tr/DERGI/temmuz96/ygsavsan.htm>.
<http://www.aselsan.com.tr/DERGI/Ocak99/art.htm>
http://www.centennialofflight.gov/essay/Government_Role/Intl_Civil/POL19.htm
<http://www.firstworldwar.com/airwar/index.htm>
http://www.geocities.com/CapeCanaveral/4294/history/1935_1950.html#newindustry
<http://www.geocities.com/capecanaveral/4294/history/1935-1950.html#top>
<http://www.globalaircraft.org> © 2004 GlobalAircraft.org.
<http://www.iata.org/about/history>
<http://www.publications.parliament.uk/pa/id199697/ldjudgmt/jd961214/abrettos.htm>
<http://www.shgm.gov.tr>
<http://www.thk.org.tr/yeni/indextr.htm>
http://www.tskav.org.tr/kurulus_tarihi.htm
<http://www.zebbiz/hats.phb?id=1012&comments=ok>.

Sürelî Yayınlar

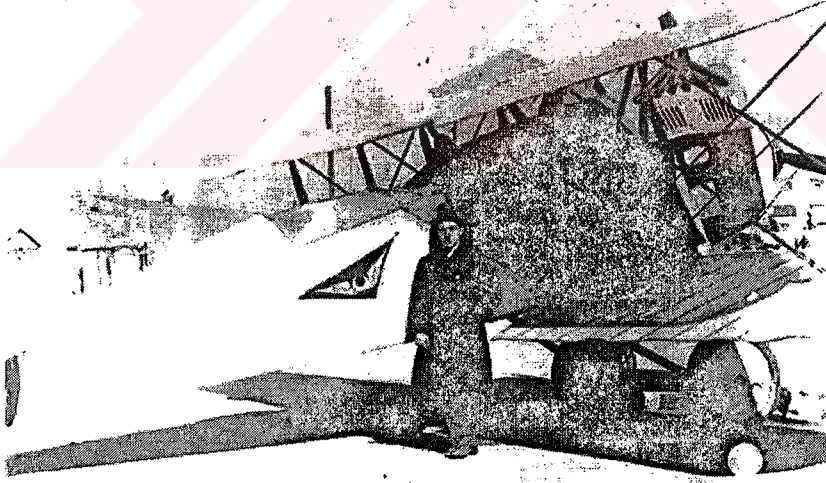
- ER, Şükrü; **"Etimesgut Uçak Fabrikası, (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)"** Mühendis ve Makine Dergisi, C.16 Sy.179, Şubat 1972.
- ER, Şükrü; **"Türkiye'de Motor Fabrikası Denemesi"** Mühendis ve Makine Dergisi, , C.14, Sy 166, Şubat 1971.
- ER, Şükrü; **"Yerli İlk Motor İmalinin Hikayesi"** Sanayide ilişkiler dergisi, Şubat 1986 sayısı.
- ER, Şükrü; **"Yüksek Mühendis Selâhattin ALAN (Havacılık endüstrimizde bir şehit)"** İşveren dergisi, Eylül 1992.
- ER, Şükrü; **"Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz"**. Mühendis ve Makine Dergisi, C.16, Sy 178, Ocak 1972.

- ERENLİ, Muhterem; **"Atatürk ve Havacılık."** Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.2 , Kasım 1985, sayı 4'ten ayırbasım.
- HALİM, İffet; **"İlk Kadın Uçakçı"**. Havacılık ve Spor Dergisi, 29 Teşrinievvel 1933 tarihli Onuncu Yıl Fevkalade Sayısı, (Sy. 105/6) s.1742.
- KLESIUS, Michael; **"Değişimin Kanatları"**. National Geographic Türkiye Dergisi, Aralık 2003.
- TOLUN, Süleyman; **"Havacılık Tarihimizden Notlar"**. National Geographic Türkiye Dergisi, Aralık 2003.
- **"Boeing 737'nin kanat parçaları Eskişehir'den"**. Sabah, 19 Ocak 2004.
- **"A380'e görkemli tören"**. Sabah, 19 Ocak 2004.
- Şükrü ER; **"İki Uçak Mühendisinin Hikayesi, Ali YAR ve Marcel DASSAULT"**. Sanayide ilişkiler dergisi, (Aralık 1986).
- **THYAO Birinci Hesap Yılı 1956 Raporu.**
- **THYAO 1957, Yıllık Raporu.**
- **THYAO 1958, Yıllık Raporu.**

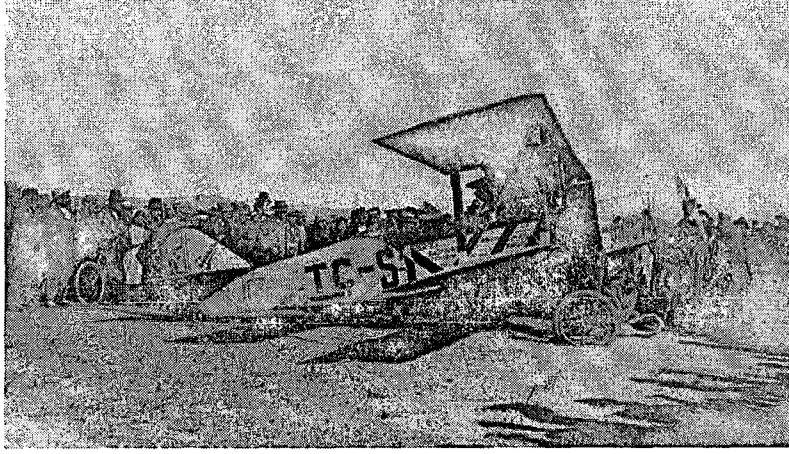
EKLER
(FOTOĞRAFLAR, BELGELER)



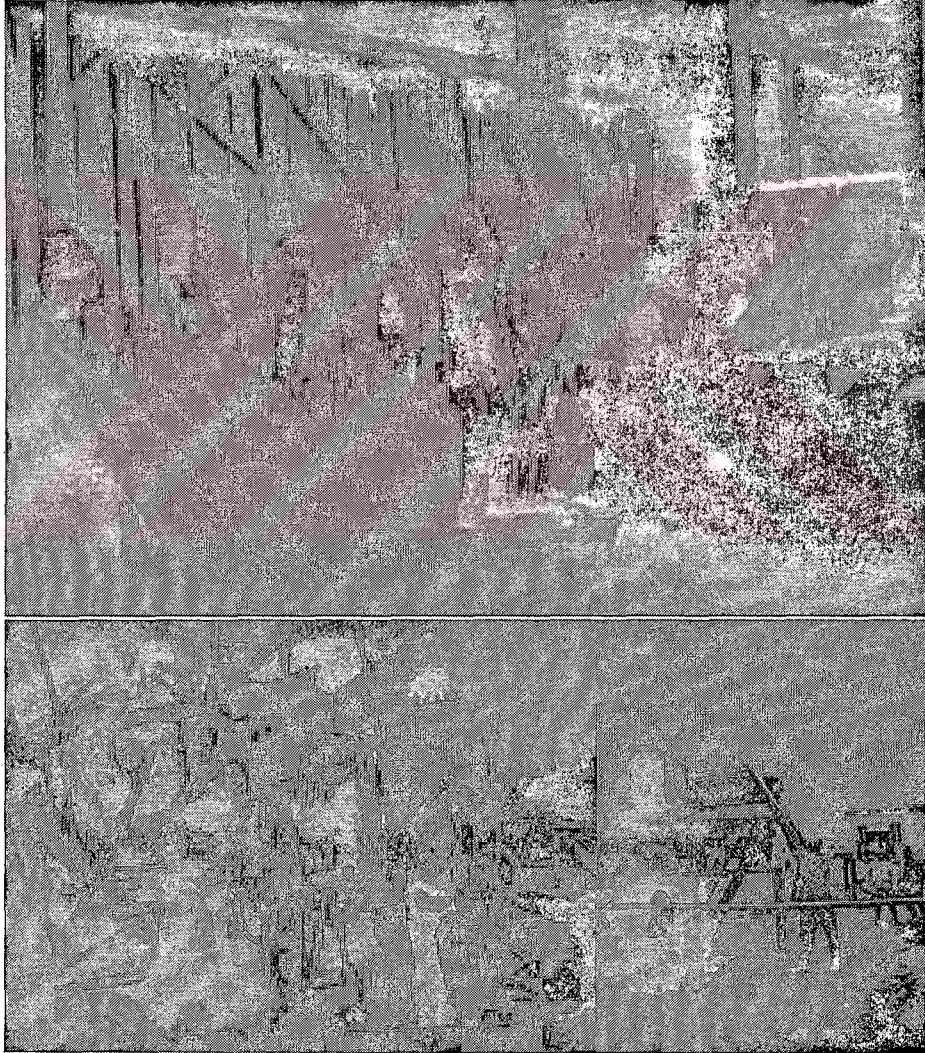
Fotoğraf 1.
Kurtuluş savaşında Fransızların Türk Ordusuna terk ettiği 10 adet Bréguet 14 tayyareden birisi.
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



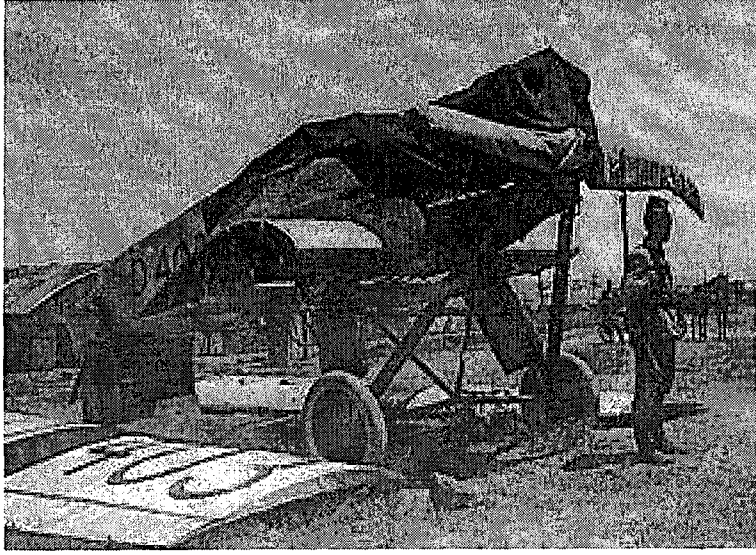
Fotoğraf 2.
Tayyareci Vecihi HÜRKUŞ ve kişisel imali tayyaresi
Vecihi K-IV
www.tayyareci.com



Fotoğraf 3.
FAI Onaylı ilk Türk tasarımı tayyare Vecihi XIV
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE

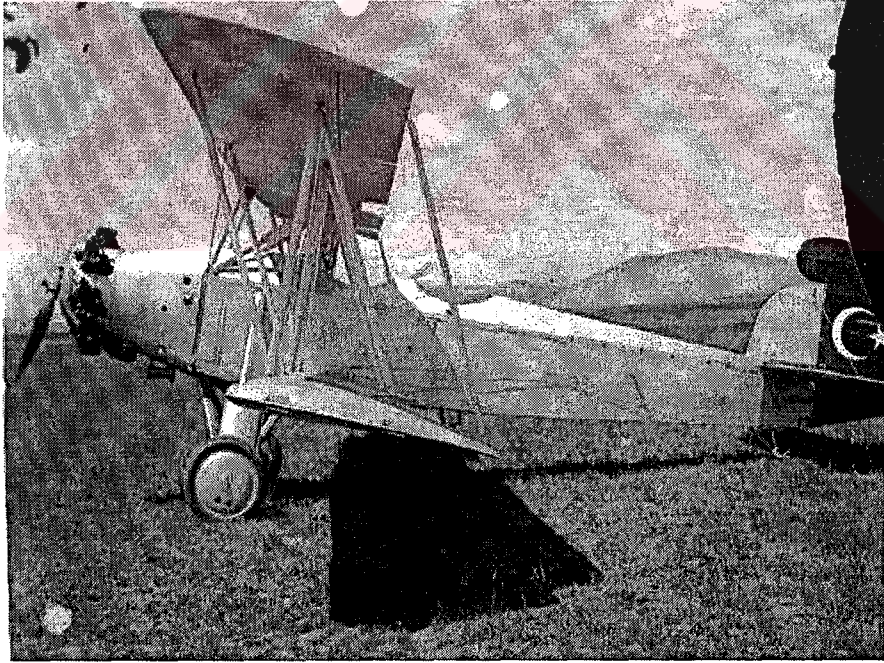


Fotoğraf 4.
Ayastefanos Tayyare Mektebi tamir ve montaj atölyesi
Havacılık Tarihinde Türkler Cilt I



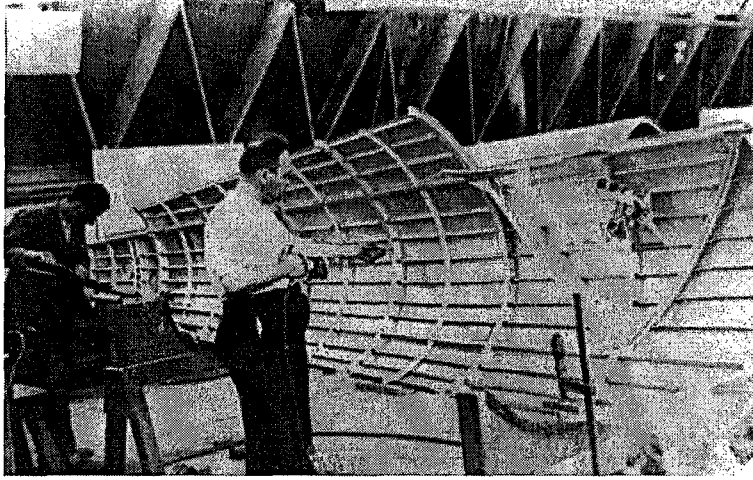
Fotoğraf 5.

TOMTAŞ'ta montajı tamamlanan bir Ju-A20
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE

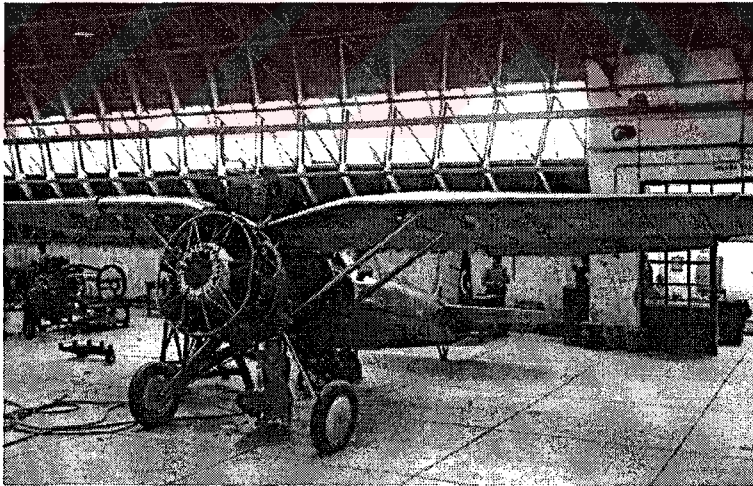


Fotoğraf 6.

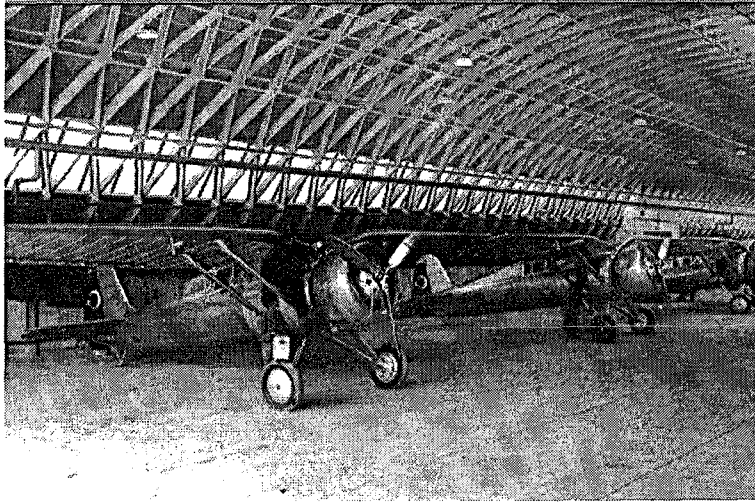
KTF'de üretilen Curtiss Fledling'lerden birisi Atatürk'ün emri
ile İran'a hediye edilir.
www.tayyareci.com



Fotoğraf 7.
KTF'de P24 gövde konisi imali
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



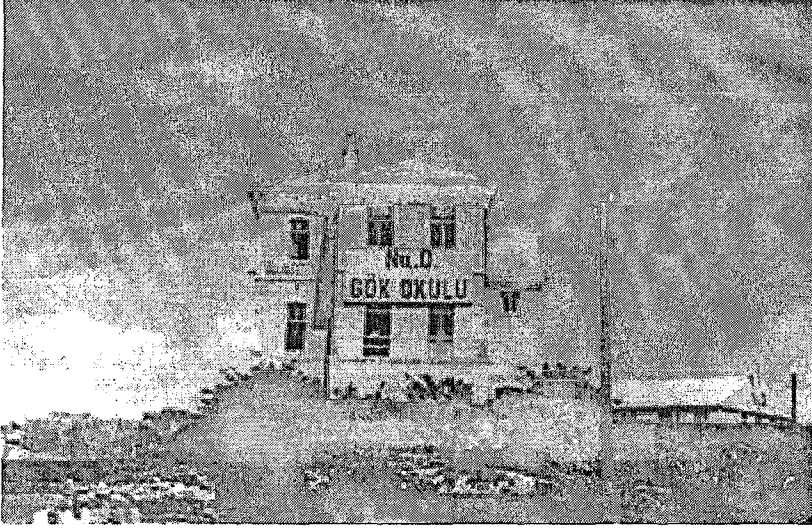
Fotoğraf 8.
KTF'de P24 motor montesi-1939
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



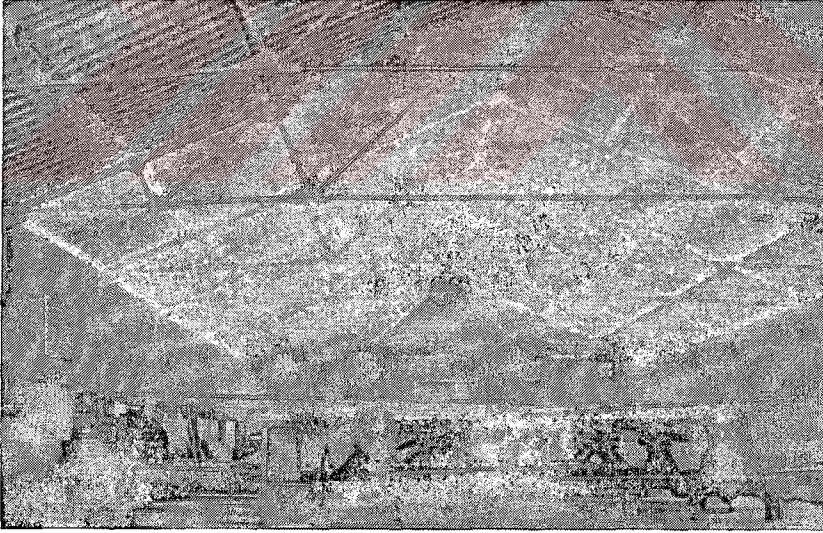
Fotoğraf 9.
KTF'de tecrübeye hazır P24'ler -1939
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



Fotoğraf 10.
İşadamı Nuri
DEMİRAĞ
www.tayyareci.com



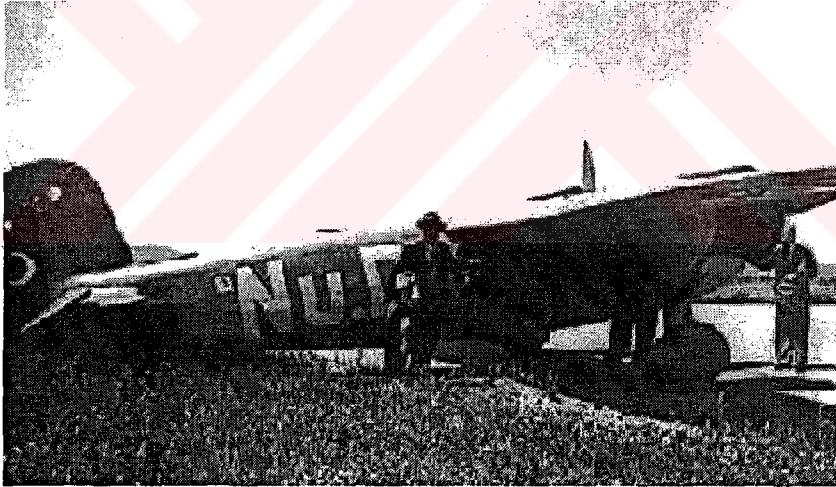
Fotoğraf 11.
Nuri DEMİRAG Gök Uçuş Okulu-Yeşilköy
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



Fotoğraf 12.
Beşiktaş Hayrettin İskelesi Nuri DEMİRAG
Tayyare Fabrikası
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



Fotoğraf 13.
NuD-36 (Alan2)
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



Fotğraf 14.
NuD-38
Türk Havacılık Kronolojisi, Stuart KLEINE



THK 1A Planör



THK 2-Tek motorlu uçak



THK 31 Planör

[Photo by Türk Hava Kurumu - Ankara]

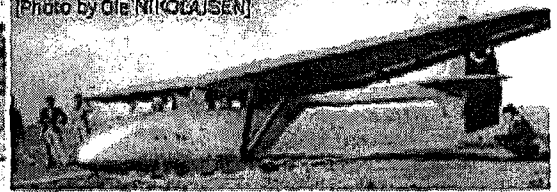


THK 4 Planörleri

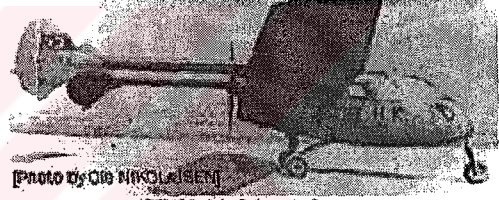


THK 5A-1-Turken-Cift motorlu uçak

[Photo by Oğ. NIKOLAISEN]



THK 9 Planör



THK 11 A1 uçak



[Photo by Türk Hava Kurumu - Ankara]

Fotoğraf 15.

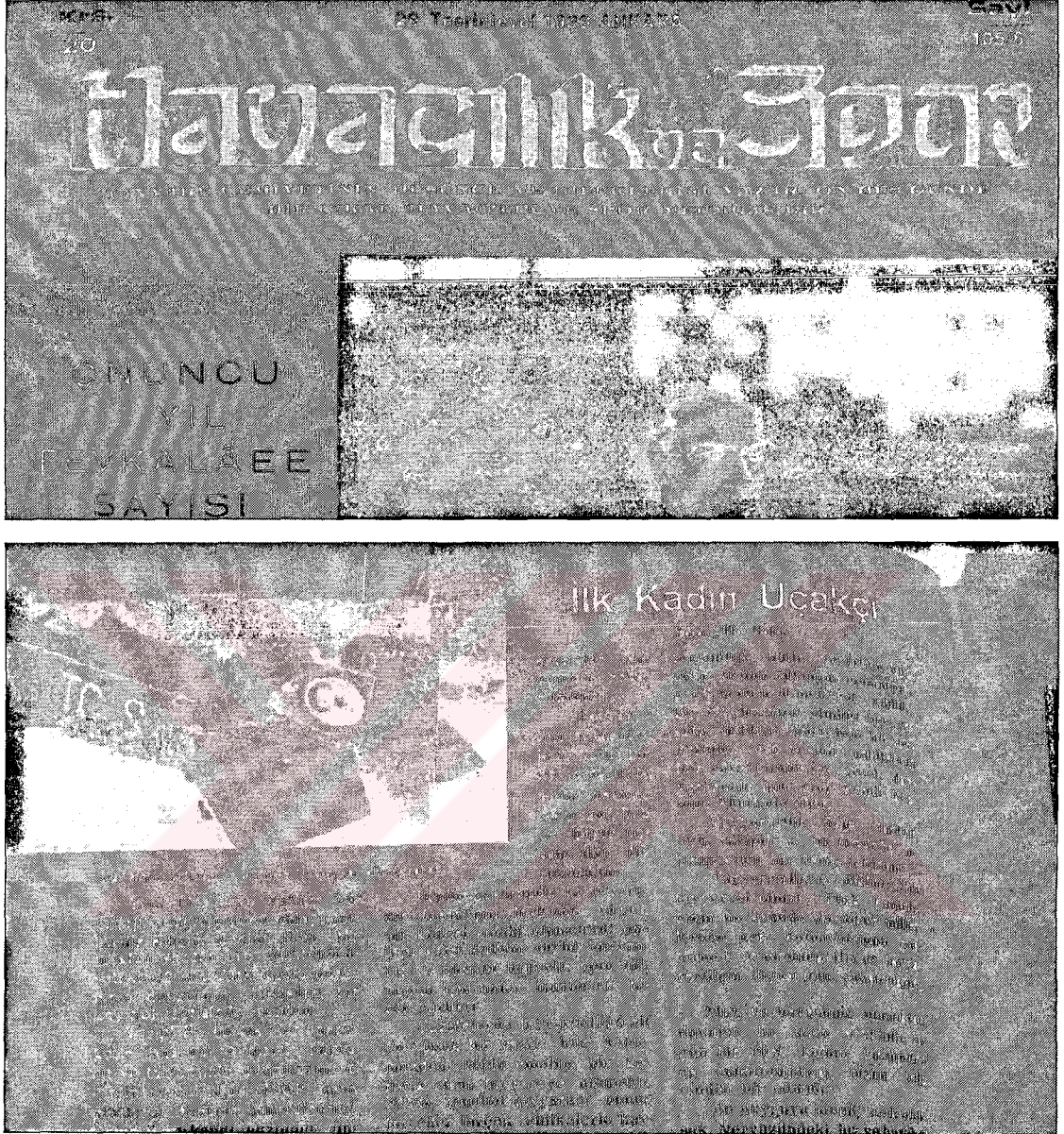
THK Etimesgut Uçak Fabrikası özgün tasarımı uçak ve planörleri
www.tuncay-deniz.com



Fotoğraf 16.
Ankara Rüzgar Tüneli
<http://www.aselsan.com.tr/DERGI/Kasim98>



Fotoğraf 17.
MKEK 4- UĞUR
www.hvkk.tsk.mil.tr



Belge 1.

Tayyare sözcüğüne karşılık uçak sözcüğünün kullanılması ile ilgili tespit edebildiğimiz ilk belge.

29 Ekim 1933 Havacılık ve Spor Mecmuası
(10.yıl fevkalade sayısı)