

**T.C.**  
**GAZİ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**  
**TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI**

**TÜRK HAVA HARP SANAYİ TARİHİ**

**DOKTORA TEZİ**

**Hazırlayan**  
**Osman YALÇIN**

**Tez Danışmanı**  
**Prof. Dr. Mustafa TURAN**

**ANKARA – 2008**

## ÖNSÖZ

20. asrın başlarından itibaren bilim ve teknoloji alanında başayan büyük ve göz kamaştırıcı gelişmeler, özellikle havacılık, telekomünikasyon ve elektronik alanda çok daha hızlı ve tüm dünyaya yayılarak yaşanmaktadır. Bugün, eskiçağlarda mağaralara, taşlara resmedilen gökyüzü ile ilgili motifler hayal olmaktan çıkmış hayatın önemli bir parçası hâline gelmiştir. Artık insanoğlu dünya dışındaki gezegenlerde ve uzayda üsler kurmak ve yaşanabilir alanlar tespit etmek gayreti içindedir.

Özellikle sanayi devriminden sonra balonun icadını, planör ve uçağın yapılması ve yaygın olarak kullanılması izlemiştir. Bu gelişimi astronomi sahasında yüzlerce yıl öncesinden başlayan ilmi çalışmalara bağlamak gerekmektedir. Türklerin de en eski devirlerden itibaren gökyüzü ile ilgilendikleri ve ilmi çalışmalar yaptıkları belirtilmelidir. Bu anlamda 1002 yılında İmam Cevheri'nin Nişabur'da uçmasının, havacılık tarihinde önemli ve emsallerine göre de oldukça erken tarihte gerçekleştirilmiş bir olay olduğu hatırlanmalıdır.

20. asrın ilk yıllarda keşif görevinde kullanılan uçaklar, zamanla en önemli savaş vasıtaları haline gelmişlerdir. Uçakların havadan ölüm saçan bir aygıt olarak da kullanılabileceği Trablusgarp Savaşı'nda görülmüştür. Osmanlı Devleti, son dönemlerde her türlü olumsuz gelişmeye rağmen batıdaki teknik gelişmelere kayıtsız kalmamış ve 1903 yılında Wright Kardeşler'in ilk uçuşundan kısa süre sonra yeni teknik gelişmeyi tanımak istemiştir. Bu konuda gerekli incelemeler süratle yapılmış, batı orduları ile hemen aynı tarihlerinde Osmanlı ordusunda uçak ve balon bulundurulması benimsenmiştir. Daha ilk yıllarda Yeşilköy'de uçak fabrikası kurularak dışa bağımlılığın engellenmesi ve yaklaştığı hissedilen felaket yıllarına da hazırlık yapılması öngörülmüştür.

Ne var ki o güne kadar askeri mali sistem, piyade erinin maliyeti ile hesaplandığından havacılık için gerekli olan büyük harcamaların mevcut bütçe imkanları ile karşılanamayacağı anlaşılmıştır. Bununla birlikte havacılık alanında yapılacak tüm fedakârlıkların yerine getirilmesi hususunda genel bir

gayretin olduğu gör÷lmektedir. Bu bağlamda; pilot yetiştirilmesi, uçak ve balon temini ve alt yapı sistemleri için çalışmalar dikkatle takip edilmiştir. Bununla birlikte savaş yılları ve mali sıkıntılar nedeniyle Türk Havacılığı arzulanan yere gelememiştir.

1912-13 Balkan Harplerinden hemen sonra I. Dünya Savaşı'na giren Osmanlı Devleti'nin savaşı kaybetmesinin en önemli sebeplerinden birisi şüphesiz elinde savaş için gerekli ve yeterli malzemenin (top, tüfek, uçak, araba vs.) olmamasıdır. Gerekli savaş malzemesini sağlayacak teknolojinin bulunmaması olduğu gör÷lmektedir. Nitekim cephelerde alınan ağır yenilgilerde de bu durum etkili oluyordu. Bir İngiliz askeri tarihçisinin, Osmanlı Devleti'nin elinde 50-70 kadar Fokker uçağı olsaydı savaşın galibi olurdu tezi oldukça ilginçtir.

Yine bu cephelerde savaşan pek çok Türk askeri hatıratında, Türk Ordu'sunun yenilmesinde uçakların önemli bir etken olduğundan bahsetmektedir. İngiliz Pilot'un 22 Eylül 1918 tarihli günlüğünde yer alan ; *"Bomba, tüfek ve ölüm yağmuru... Yüzlerce Türk, oldukları yerde durarak sadece ölümü beklemekten başka bir şey yapamıyorlar! Az sonra uçağımla havalanıp kendilerini öldürecekimden dolayı yüreğim sızlıyor..."* ifadesi bu gerçeğin çok acı bir ifadesi olarak daima hafızalarda yer almalıdır.

I. Dünya Savaşı'na katılan komutanlar havacılığın önemini çok iyi kavramışlardır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasında yer alan bu komutanlar, özellikle hava ordusu yönüyle Cumhuriyet Dönemi'nde bu eksikliğin yaşanmamasına gayret edeceklerdir. Çünkü başta Atatürk olmak üzere Türk ordusu'nun subay heyeti havacılığın ne kadar önemli olduğunu bizatihi cephede yaşamışlardır. Kurdukları genç Cumhuriyetin, Birinci Dünya Savaşı'nda ve Milli Mücadele'deki zor durumları bir daha yaşamaması için de hava kuvvetlerine ve hava harp sanayine önem vermişlerdir. Uçakların milli imkânlarla yurtiçinde üretilmesi için hava harp sanayini Türkiye'de geliştirme ve milli uçak üretimine gönül bağlanmış bir hassasiyet söz konusudur. Ancak İkinci Dünya Savaşı döneminde ve sonrasında gelişmeler Türkiye'yi olumsuz etkilemiş ve Türk hava harp sanayi hak ettiği yere gelememiştir.

Türkiye geçen zaman içinde başta ekonomik olmak üzere her sahadaki sıkıntıları nedeni ile hava harp sanayinden iyice kopmak zorunda kalmıştır. Bu zorunlulukların başında değişen dünya dengeleri gelmektedir. Sovyet tehdidi karşısında batılı devletlerin de tesiriyle Türkiye'nin politik tercihlerinde önemli değişiklikler zorunlu hâle gelmiştir. Bu dönemde savaş ekonomisinden bunalan ve Sovyet tehdidi ile karşılaşan Türkiye, ucuz Amerikan silahlarına rağbet etmiştir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak 1923–1938 yılları arasında çok büyük sıkıntılar çekilerek kurulmaya çalışılan Türk harp sanayi ihmale uğramıştır. Diğer yandan Türkiye'nin NATO'ya girişi ile güvenlik alanındaki sıkıntılarını aşması ve yatırımların ekonomiye kaydırılması Türk hava harp sanayindeki heyecanın kaybedilmesine neden olmuştur.

Bu durum 1965 Kıbrıs Krizi sonrası NATO ile oluşturulan kolektif güvence hakkında bazı şüphelere yol açmıştır. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası ise yerini bir endişeye bırakmıştır. Nitekim ambargo sonrası arayışlar başlamış ve Türkiye'nin yerli sanayini geliştirmedikçe milli politikalarında zafiyete uğrayacağı bir inanç hâline gelmiştir.

Yıllarca kendi hâline bırakılan havacılık sanayi, 1980'li ve 1990'lı yıllarda TAI, TEI, HAVELSAN, PETLAS gibi kuruluşlarla yeniden canlanma eğilimi göstermiştir. Şüphesiz çok pahalı olan bu sahada ve 2000'li yılların teknolojisinde mesafe almak oldukça zor olacak ve zaman alacaktır. Ancak her şeye rağmen girilen yol doğru ve bağımsızlığın teminatı olacak bir yoldur. İhtiyaç duyulacak tek şey ise uzun, zahmetli ve maliyeti yüksek bir sahada havacılığın geliştiği ülkelerle işbirliği yaparak çalışmaya devam etmek önem arz etmektedir.

Üç bölüm halinde planlanan bu çalışmada, yukarıda belirttiğimiz görüşler çerçevesinde Türk hava harp sanayinin gelişimi kronoloji esas alınarak değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Yakın tarihimizde yaşanan olaylar, havacılık alanındaki zafiyetlerin millete çok pahalıya mal olacağını gösterdiği gibi tam bağımsızlık hedef alınarak büyük zorluklarla kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ilelebet

payidar olabilmesi için gerekli derslerin çıkarılmasını da zorunlu kılmaktadır. Bu itibarla çalışmamız Türk havacılık tarihine bir katkı sağlarsa amacına ulaşmış olacağını ümit ediyorum. Çalışma süresince yardımlarını esirgemeyen tez danışmanım Prof. Dr. Mustafa Turan'a teşekkür ederim.

**Osman YALÇIN**

**1 Haziran 2008**

**İÇİNDEKİLER**

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| <b>Önsöz</b>       | <b>i</b>    |
| <b>İçindekiler</b> | <b>V</b>    |
| <b>Kısaltmalar</b> | <b>VI</b>   |
| <b>Kaynaklar</b>   | <b>VIII</b> |
| <b>Giriş</b>       | <b>1</b>    |

**BİRİNCİ BÖLÜM****KURULUŞUNDAN İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONUNA KADAR TÜRK HAVA  
HARP SANAYİİ**

|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| <b>1.1.</b> | <b>Türk Askeri Havacılığının Kuruluşu</b>  | <b>11</b> |
| <b>1.2.</b> | <b>Balkan Savaşlarında Türk Askeri Havacılığı</b>                                    | <b>15</b> |
| <b>1.3.</b> | <b>I. Dünya Savaşı'nda Türk Askeri Havacılığı</b>                                    | <b>28</b> |
| <b>1.4.</b> | <b>İstiklâl Savaşında Türk Askeri Havacılığı</b>                                     | <b>40</b> |
| <b>1.5.</b> | <b>Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem</b>  | <b>52</b> |
| <b>1.6.</b> | <b>Cumhuriyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri<br/>Komutanlığı</b>                     | <b>63</b> |
| <b>1.7.</b> | <b>Türkiye'de Hava Harp Sanayiinin Kurulması Kapsamında<br/>Devletin Çalışmaları</b> | <b>68</b> |
| 1.7. 1.     | Kayseri Uçak Fabrikası   | 71        |
| 1.7. 2.     | Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu'nun)'nin<br>Kuruluşu                         | 83        |
| 1.7. 2.1.   | Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kurulduğu Yıllardaki Gelir<br>Kaynakları                   | 86        |
| 1.7. 2.2.   | Kuruluş Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti'nden Beklentiler                            | 89        |
| 1.7. 2.3.   | Türk Hava Kurumu'nun Etimesgut Uçak Fabrikası  | 95        |
| 1.7. 2.3.1. | Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçak ve Planörler                               | 97        |
| 1.7. 2.4.   | Gazi Uçak Motor Fabrikasının Kuruluşu  | 100       |
| 1.7. 2.4.1. | Gazi Uçak Motor Fabrikasında Üretilen Malzemeler                                     | 105       |
| 1.7. 2.4.2. | Gazi Uçak Motor Fabrikasının Atıl Duruma Düşmesi                                     | 106       |
| 1.7. 2. 5.  | Etimesgut Uçak ve Gazi Motor Fabrikalarının MKEK'e Devri                             | 107       |

|                  |   |            |
|------------------|---|------------|
| 1.7. 3.          | Galatasaray Lisesi Öğrencilerinin Motorsuz Uçak İmalatı   | 109        |
| 1.7. 4.          | Rüzgâr Tüneli   | 110        |
| <b>1.8.</b>      | <b>Türkiye’de Hava Harp Sanayiinin Kurulması için Özel Teşebbüsün Çalışmaları</b>                       | <b>112</b> |
| 1.8. 1.          | Vecihi Hürkuş’un Hayatı ve Çalışmaları  | 113        |
| 1.8. 1.1.        | Vecihi Hürkuş’un Uçak Tasarımı  | 117        |
| <b>1.8. 1.2.</b> | <b>Vecihi Hürkuş’un İmal Ettiği Uçaklar</b>   | <b>124</b> |
| 1.8. 1.3.        | Vecihi Hürkuş’un Havacılık Alanında Yaptığı Diğer Çalışmalar  | 126        |
| 1.8.2.           | Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikası  | 128        |
| 1.8.2.1.         | Nuri Demirağ’ın Hayatı ve Çalışmaları   | 129        |
| 1.8. 2.2.        | Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikasının Açılması  | 134        |
| 1.8.2.3.         | Selahattin Raşit Alan’ın Hayatı ve Çalışmaları  | 141        |
| 1.8.2.4.         | Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikasında Türk Hava Kurumu için Üretilen Uçakların Muayenede Ret Edilmesi | 144        |
| <b>1.9.</b>      | <b>Türk Basınında Hava Harp Sanayii</b>   | <b>150</b> |

## İKİNCİ BÖLÜM

### II. DÜNYA SAVAŞI’NDAN SONRA TÜRK HAVA HARP SANAYİİ

|             |   |            |
|-------------|---|------------|
| <b>2.1.</b> | <b>Soğuk Savaş Döneminin Başlaması ve Türkiye Açısından Önemli Gelişmeler</b>                       | <b>154</b> |
| <b>2.2.</b> | <b>Amerikan Yardımı ve Türkiye</b>  | <b>164</b> |
| 2.2.1.      | Truman Doktrini   | 171        |
| 2.2.2.      | Marşal Yardımı  | 175        |
| <b>2.3.</b> | <b>Türkiye’de Jet Motor Fabrikasının Kurulması Hakkında 1946 Tarihli Hava Müsteşarlığı Raporu</b>   | <b>181</b> |
| <b>2.4.</b> | <b>Hava Harp Sanayiinin Korunması ve Geliştirilmesine Dair 1948 Tarihli Türk Hava Kurumu Raporu</b> | <b>183</b> |
| <b>2.5.</b> | <b>Jet Uçaklarının Envantere Girişi</b>   | <b>187</b> |
| <b>2.6.</b> | <b>Türkiye’nin NATO’ya Üyeliği ve Türk Hava Harp</b>  |            |

|              |  |            |
|--------------|--|------------|
|              | <b>Sanayii</b>   | <b>190</b> |
| <b>2.7.</b>  | <b>Kıbrıs Sorununun Ortaya Çıkması ve Başkan Johnson'un Mektubu</b>          | <b>197</b> |
| <b>2.8.</b>  | <b>Türk Hava Harp Sanayiini Olumsuz Etkileyen Gelişmeler</b>                 | <b>202</b> |
| <b>2.9.</b>  | <b>1964–1974 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayii Alanında Gelişmeler</b> | <b>209</b> |
| <b>2.10.</b> | <b>Amerikan Ambargosu (1975–1978) ve Türk Hava Harp Sanayii</b>              | <b>215</b> |
| <b>2.11.</b> | <b>Siyasi Partilerin Programlarında Hava Harp Sanayii</b>                    | <b>219</b> |
| <b>2.12.</b> | <b>Cumhuriyet Hükümetlerinin Programlarında Hava Harp Sanayii</b>            | <b>222</b> |

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### 1980 SONRASI TÜRK HAVA HARP SANAYİİ

|             |   |            |
|-------------|---|------------|
| <b>3.1.</b> | <b>1980 Sonrası Türk Hava Harp Sanayiinin Kurulması</b>                       | <b>233</b> |
| <b>3.2.</b> | <b>Hava Harp Sanayiine Yönelik Askeri Kurum ve Fabrikalar</b>                 | <b>237</b> |
| 3.2.1.      | Hava Lojistik Komutanlığının Kuruluşu ve Görevleri                            | 239        |
| 3.2.1.1.    | 1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı                                       | 242        |
| 3.2.1.2.    | 2. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı                                       | 244        |
| 3.2.1.3.    | 3. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı                                       | 245        |
| <b>3.3.</b> | <b>Hava Harp Sanayiine Yönelik Sivil Kurum ve Kuruluşlar</b>                  | <b>245</b> |
| 3.3.1.      | Tusaş Motor Sanayii (TEİ)   | 246        |
| 3.3.2.      | Türk Hava Sanayii(TUSAŞ-Turkish Air Industries) Tarafından Yapılan Çalışmalar | 248        |
| 3.3.2.1.    | TUSAŞ'ın Ana Faaliyet Alanları  | 252        |
| 3.3.2.2.    | TUSAŞ'da Tasarım ve Mühendislik   | 253        |
| 3.3.2.3.    | TUSAŞ'da Kalite Sistemi   | 254        |
| 3.3.2.4.    | TUSAŞ'ın Üretim Tesisleri   | 254        |



|                   |   |            |
|-------------------|---|------------|
| 3.3.2.5.          | TUSAŞ'ın Ulusal ve Uluslar Arası Müşterileri            | 256        |
| 3.3.2.6.          | TUSAŞ'da Eğitim Faaliyeti                               | 256        |
| 3.3.2.7.          | TUSAŞ'ın Uçak Üretim Programı ve Projeleri              | 258        |
| 3.3.2.7.1.        | F-16 Üretim Programı                                    | 258        |
| 3.3.2.7.1.1.      | ÖNCEL I Projesi   | 259        |
| 3.3.2.7.1.2.      | ÖNCEL II Projesi  | 259        |
| 3.3.2.7.1.3.      | Mısır F-16 Programı                                     | 259        |
| 3.3.2.7.2.        | SF-260 D Başlangıç Eğitim Uçağı Üretim Programı         | 259        |
| 3.3.2.7.3.        | CASA (CN-325) Üretim Programı                           | 260        |
| 3.3.2.7.3.1.      | CN-235 Hafif Nakliye Uçağı                              | 260        |
| 3.3.2.7.3.2.      | CN-235 Deniz Gözetleme Uçağı                            | 260        |
| 3.3.2.7.4.        | Cougar As-532 Üretim Programı                           | 260        |
| 3.3.2.7.4.1.      | Cougar As-532 Genel Maksat Helikopteri                  | 261        |
| 3.3.2.7.4.2.      | Cougar As-532 Arama Kurtarma (SAR) Helikopteri          | 261        |
| 3.3.2.7.4.3.      | Cougar As-532 Silahlı Arama Kurtarma (CSAR) Helikopteri | 261        |
| <b>3.3.2.8.</b>   | <b>TUSAŞ'ın Uçak Tasarım ve Mühendislik Çalışmaları</b> | <b>261</b> |
| <b>3.3.2.8.1.</b> | <b>A 400M Ulaştırma Uçağı Üretim Programı</b>           | <b>261</b> |
| <b>3.3.2.8.2.</b> | <b>F-35 Ortak Taarruz Uçağı (JSF) Projesi</b>           | <b>263</b> |
| 3.3.2.8.3.        | Taarruz Gözetleme Uçağı (TG-X1):                        | 264        |
| 3.3.2.8.4.        | Bölgesel Yolcu Uçağı (HD-XX):                           | 264        |
| 3.3.2.8.5.        | Zirai İlaçlama Uçağı (ZİU)                              | 265        |
| 3.3.2.8.6.        | Uzay Ar-Ge Başlangıç Çalışmaları:                       | 265        |
| 3.3.2.8.7.        | Taktik İnsansız Hava Aracı (Baykuş)                     | 266        |
| 3.3.2.8.8.        | Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı (Hürkuş Projesi)        | 267        |
| 3.3.2.8.9.        | TUSAŞ'ın Hedef Uçak Projesi                             | 268        |
| 3.3.2.8.9.1.      | Keklik - Takip Hedef Uçağı                              | 268        |
| 3.3.2.8.9.2.      | Turna - Atış Hedef Uçağı                                | 269        |
| 3.3.2.9.          | TUSAŞ'ın Uydu Projeleri                                 | 270        |
| 3.3.2.10.         | Diğer Önemli Faaliyet Sahaları                          | 271        |
| 3.3.3.            | ASELSAN (Askeri Elektronik Sanayii)                     | 272        |
| 3.3.3.1.          | Genel Faaliyet Alanı                                    | 274        |

|             |   |            |
|-------------|---|------------|
| 3.3.3.2.    | Haberleşme Cihazları                                | 274        |
| 3.3.3.3.    | Mikrodalga Sistemler ve Sistem Teknolojileri        | 274        |
| 3.3.3.4.    | Mikroelektronik Güdüm ve Elektro-Optik              | 275        |
| 3.3.3.5.    | Aselsan'ın Savunma ve Silah Alanındaki Faaliyeti    | 275        |
| 3.3.4.      | Türk Hava Kurumu                                    | 276        |
| 3.3. 5.     | Savunma Sanayii İmalatçılar Derneği (SaSaD'ın)      | 278        |
| 3.3. 6.     | ROKETSAN  | 280        |
| 3.3.6.1.    | ROKETSAN'ın Ortaklıkları ve alışmaları             | 280        |
| 3.3. 6.2.   | ROKETSAN'da Hava Harp Sanayiine Yönelik alışmaları | 281        |
| 3.3. 6.2.1. | Evolved Sea Sparrow Füzeleri                        | 281        |
| 3.3. 6.2.2. | Rapier Mk – 2                                       | 281        |
| 3.3. 7.     | Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK)            | 282        |
| 3.3. 8.     | PETLAS  | 287        |
| 3.3. 9.     | Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSGV)    | 288        |
| 3.3. 10.    | Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM)                  | 290        |
| 3.3. 11.    | HAVELSAN (Hava Elektronik Sanayii)                  | 292        |
| 3.3. 12.    | ASPİLSAN (Askeri Pil Sanayii ve Ticaret A.ř.)       | 294        |
|             | <b>Sonuç</b>  | <b>295</b> |
|             | <b>Kaynaklar</b>                                    | <b>301</b> |
|             | <b>Ekler</b>  | <b>322</b> |
|             | <b>zet</b>   | <b>403</b> |
|             | <b>Abstract</b>                                     | <b>405</b> |

## KISALTMALAR

|                     |                                   |
|---------------------|-----------------------------------|
| AB                  | Avrupa Birliği                    |
| a.g.e.              | Adı geçen eser                    |
| a.g. m.             | Adı geçen makale                  |
| a.g.t.              | Adı geçen tez                     |
| ATASE<br>Başkanlığı | Askeri Tarih ve Stratejik Etüt    |
| Alb.                | Albay                             |
| Asb.                | Astsubay                          |
| ASELSAN             | Askeri Elektronik Sanayii         |
| ASPİLSAN            | Askeri Pil Sanayii                |
| AR-GE               | Araştırma Geliştirme              |
| BCA                 | Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi     |
| Bnb.                | Binbaşı                           |
| Bvş.               | Başçavuş                          |
| Bl.                 | Bölük                             |
| C.                  | Cilt                              |
| Dr.                 | Doktor                            |
| EDOK                | Eğitim ve Doktrin Komutanlığı     |
| Gnkur.              | Genelkurmay                       |
| Org.                | Orgeneral                         |
| H.H.O.              | Hava Harp Okulu                   |
| Hv. K.K.            | Hava Kuvvetleri Komutanı          |
| Hv. K.K.ığı         | Hava Kuvvetleri Komutanlığı       |
| Hv.                 | Hava                              |
| HKY                 | Hava Kuvvetleri Yönergesi         |
| HAVELSAN            | Hava Elektronik Sanayii           |
| K.ığı               | Komutanlığı                       |
| Kur.                | Kurmay                            |
| Korg.               | Korgeneral                        |
| MSB                 | Milli Savunma Bakanlığı           |
| MKEK                | Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu |
| NATO                | Kuzey Atlantik Antlaşması         |

|                 |   |
|-----------------|---|
| Prof            | Profesör                                |
| ROKETSAN        | Roket Sanayii                           |
| s.              | Sayfa                                   |
| S.              | Sayı                                    |
| Sb.             | Subay                                   |
| Svl.            | Sivil                                   |
| SSCB<br>Birliği | Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler          |
| Tay.            | Tayyare                                 |
| TTC             | Türk Tayyare Cemiyeti                   |
| TEI             | Turkish Engines Industries              |
| Tk.             | Takım                                   |
| Tb.             | Tabur                                   |
| Tđm.            | Teğmen                                  |
| THK             | Türk Hava Kurumu                        |
| Tđm.            | Teğmen                                  |
| TOMTAŞ          | Tayyare ve Otomobil Türk Anonim Şirketi |
| Tuđđ.           | Tuđđgeneral                             |
| TUSAŞ (TAI)     | Türkiye Uçak Sanayii Anonim Şirketi     |
| Tümg.           | Tümgeneral                              |
| Tyy.            | Tayyare                                 |
| Ütđm.           | Üsteğmen                                |
| VD.             | Ve Diğerleri                            |
| Yzb.            | Yüzbaşı                                 |
| Yrd.            | Yardımcı                                |
| Yb.             | Yarbay                                  |

## KAYNAKLAR

*“Türk Hava Harp Sanayii Tarihi”* isimli çalışmamızın kaynaklarının tasnif değerlendirmesi şöyledir:

### 1- Arşiv Vesikaları

Çalışma konusu isim olarak oldukça iki farklı sahayı çağrışım yaptırmaktadır. Türk Hava Kuvvetleri ile Türk hava harp sanayii aslında birbirine yakın ama bir o kadar da farklılıkları olan iki ayrı sahadır. Genelkurmay Askeri Tarih Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi’nde Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığına dair on binlerce evrak bulunmaktadır. Bunlar Birinci Dünya Harbi ve İstiklal Harbi yılları ile sınırlıdır. Diğer yandan burada hava harp hanayine yönelik evrak sayısı oldukça sınırlıdır. Buradan Hava Kuvvetleri ile ilgili bazı belgeler alınmış ve çalışmada kullanılmıştır.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi çalışmamız açısından en zengin imkânlarla sahiptir. Burada bakanlıklara göre yapılan incelemede Milli Savunma Bakanlığı’na ait yazışma ve belgelerden yararlanılmıştır. Türk hava harp hanayii alanında yapılanlar belli tarihlerde belirli projeleri içerdiğinden dolayı bu projelere ait pek çok belgeye ulaşılmıştır. Ulaşılan belgeler;

- a. Kayseri Uçak Fabrikasına ait yazışmalar. Bu konuda Türkçe ve Almanca belgeler mevcuttur.
- b. Türkiye’nin uçak fabrikaları için ihtiyaç duyduğu ham malzeme ve mamul malzeme ithali,
- c. Türkiye ile diğer ülkeler arasında havacılık alanında yapılan eğitim çalışmalarına katılacak, yön verecek personel görevlendirmesi,
- d. Hava Kuvvetleri için uçak siparişleri,
- e. Yabancı teknik personelin Türk Tayyare Fabrikalarında istihdamı,
- f. Havacılığın kalkınmasına yönelik olarak hazırlanan raporlar incelenmiştir.

Çalışmamızda bir diğer önemli kaynak Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şubesinde bulunan dokümanlardır. Burada konu ile ilgili bir kısım

dergiler be çalışmalar bulunmaktadır. Çalışmaya dair kaynak sıkıntısı olması nedeniyle burası önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Burada bulunan en önemli malzemeler şunlardır;

a. Havacılık tarihinde iz bırakan sivil-asker önemli kişilerin arşivde birer dosyası bulunmaktadır. Nuri Demirağ, Vecihi Hürkuş vb.

b. Havacılık ve Spor Dergisinin yanı sıra havacılıkla ilgili tüm haberler alınarak klasörler mevcuttur.

c. Türk Hava Kurumu'nun çıkardığı dergi olan **“Uçan Türk”**, Hava Kuvvetleri K.lığı'nın **“Hava Kuvvetleri Dergisi”** ve **“Hava Mecmuası”** gibi havacılık dergisinin bazı sayıları bulunmaktadır.

d. İstiklal Harbi havacılarına dair bilgiler mevcuttur.

e. Tarihçe Arşivi<sup>1</sup>nde bir diğer önemli kaynak Atatürk başta olmak üzere İsmet İnönü, Mareşal Fevzi akmak ve Türkiye Cumhuriyeti tarihinde iz bırakan lider ve komutanların gezileri, hava sanayii açılışları ve birlik denetlemeleri ile ilgili fotoğraf albümlerinin bulunmasıdır.

f. Tarihçe Arşivi'nde bulunan havacılık tarihi kitapları çalışmamızda yararlı olmuştur. Burada Hava Kuvvetleri tarihi ve hava harp sanayii tarihine yönelik önemli kitaplar bulunmaktadır.

Konumuzla ilgili Makine ve Kimya Endüstrisi'nde de pek çok bilimsel çalışmalar ve dokümanlar bulunmaktadır. Kurum da bir zaman uçak üretmesine rağmen buna dair hiçbir bilginin olmaması oldukça düşündürücü bulunmuştur. Türk Hava Kurumu arşivi de oldukça faydalı olmasına rağmen ve konuyla ilgili direk bağlantılı olmasına rağmen özel nedenlerle faydalanma imkânı bulamadık.

## 2- Resmi Yayınlar

Çalışmamızın önemli bir aktörü devlet olduğundan doğal olarak pek çok resmi yayından istifade edilmiştir. Bu konuda yararlanılan temel resmi

---

<sup>1</sup> alışmamızda Tarihçe Arşivi ismi kullanılmış olmakla birlikte burasının resmi bir arşiv hüviyeti bulunmamaktadır.

kaynaklar: Ayın Tarihi, Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, DAĞLI, Nuran – AKTÜRK, Belma, Hükümetler ve Programları 1923–1960 C.I, 1960–1980 C.II, 1980–1987 C. III., Kavanin Mecmuası, Kanunlar Dergisi, Türkiye’de Marşal Planı, TBMM Tutanak Dergisi, Refah Partisi 1986 Programı, Doğru Yol Partisi 1985 Programı, Doğru Yol Partisi 1988 Programı, Doğru Yol Partisi 1990 Programı, Milli Selamet Partisi Programı, M.P. Millet Partisi Programı, Millet Partisi Programı 1994, Milliyetçi Harekât Partisi Parti Programı, Milliyetçi Harekât Partisi Programı 2000, Anavatan Partisi Programı 1983, C.H.F. Nizamnamesi ve Programı 1931, Demokrat Parti Tüzük ve Programı 1951 olarak sayılabilir. Marşal Yardımı ile ülkenin zeminin nasıl değişikliğe uğradığı açık olarak görülmektedir. Hükümet programları ile 1989 yılına kadar 52 hükümetin programları incelenmiş ve hava harp sanayiinin gündemde ne kadar yer aldığını tespiti yapılmıştır. Hükümet programlarının önemi kadar siyasi parti programları da konumuz açısından önemlidir. Çünkü hava sanayii, devleti idare edenler ve idare etmeye aday olanların ayağa kaldıracabileceği bir sahadır. Siyasi partilerin konuya nasıl baktıklarını tespit maksadıyla Türkiye Cumhuriyeti tarihinde iktidarda bulunan büyük partiler ile radikal olarak görülen partilerin programları incelenmiştir. Doğrusu parti programlarının bu konuda net ve açık politikalarının olmayışı çok şaşırtıcı bulunmuştur.

### **3. Süreli Yayınlar**

Süreli yayınlar gazeteler, dergiler ve makaleler olarak incelenmiştir. Konunun zaman zaman gündeme bir bağımsızlık politikası aracı olarak da girmesi nedeniyle basında işlenmesi oldukça ilginç sunumlar şeklinde olmuştur. Yararlanılan gazeteler de konuyu sürekli gündemde tutmamıştır. Konu ne zaman bir vesileyle mecburen gündeme gelmişse o zaman basında yer almıştır. Bu konuda Milli Kütüphane önemli bir çalışma alanıdır. Burada Cumhuriyet Dönemi gazeteleri hemen hemen tamamen mevcuttur. Yararlanılan belli başlı gazeteler; Akşam Gazetesi, Cumhuriyet Gazetesi, İkdam Gazetesi, Ulus Gazetesi ile güncel gazeteler olmuştur. Günümüz

gazeteleri için Hava Kuvvetleri İtranet sayfası Basın kısmında bulunan haberler iyi bir bilgi tarama imkânı sunmaktadır.

Dergilerden özellikle Havacılık ve Spor Dergisi önemli bir kaynak olarak çalışmamıza katkı sağlamıştır. Bu derginin havacılık dergisi olması nedeniyle önemli haberleri de ayrıca fotokopi olarak Tarihçe Arşivinde dosyalanmıştır. Yararlanılan diğer dergiler; Hava Mecmuası, Hava Kuvvetleri Dergisi'dir. Hava Kuvvetlerinin kuruluşunun 90. yılına atfen çıkarılan **90. Altın Yılı** sayısı sınırlı bilgileri içermesine rağmen önemli bir çalışma olarak değerlendirilmektedir<sup>2</sup>.

ATASE Stratejik Araştırma ve Etüt Bülteni, Askeri Tarih Bülteni, Sanayileşme Döneminde oldukça önemli yeri olan ve özel sayı olarak demiryollarını inceleyen KEBİKEÇ Dergisi ile Osmanlı enerji kaynaklarının sömürmek için yapılan girişimleri yine Demiryolu projelerinden ele alarak inceleyen Demiryolundan Petrole Chester Projesi isimli eser<sup>3</sup> oldukça önemli çalışmalardır. Türk Kültürü ve Silahlı Kuvvetler Dergisi de havacılık ile ilgili önemli bilgiler vermektedir. Türk Kültürü Dergisi<sup>4</sup> her sayısında bir kurum ve önemli bir konuyu işlemiştir. Hava Kuvvetleri sayısında da kuruluşundan 1972'ye kadar Hava Kuvvetleri ve Türk hava harp sanayiini özetlemiştir. Havacılıkla ilgili pek çok önemli çalışmada kaynak olarak kullanılmıştır.

Sürelî yayınlar kapsamında makaleler incelenmiştir. Makaleler Türk Hava Harp Sanayii tarihinin geçmişine ait önemli bilgiler içermektedir. Konumuz hava harp sanayii tarihi olmakla birlikte havacılık bir devlet politikası olduğu ve 20. asırda önemli bir politik ve askeri güç unsuru olduğundan pek çok çalışmada ve makalede incelenmiştir. Ülkenin politik ve siyasi gelişmeleri ile dünyanın durumunun da bu bağlamda incelenmesi önem arz etmiştir. Bu kapsamda yalnız havacılık değil aynı zamanda Askeri

<sup>2</sup> Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı, Sayı 338, 2000\*\*

<sup>3</sup> **KEBİKEÇ İnsan Bilimleri için Kaynak Araştırmaları Dergisi**, DOSYA Demiryolları, S.11, Ankara,2001; Bilmez Bülent CAN, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi** (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000

<sup>4</sup> İsmail KAYABALI-Cemender ARSLANOĞLU, "Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Milletın Müdafaası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri, **Türk Kültürü**, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972



sempozyumlarda sunulan bildiriler önemli bir kaynak olmuştur. Özellikle II. Dünya Harbi ve Türkiye konulu olarak düzenlenen Altıncı Askeri Tarih Semineri'nde sunulan bildiriler çalışmamız ile aynen örtüştüğünden önemli bir kaynak olarak kullanılmıştır<sup>5</sup>. Hava harp sanayiini 1930–1950 yılları arasında Abidin Daver, Fikret Çeltikçi, Cemal Kutay ve Mustafa Zeren gibi yazarlar havacılığa sahip çıkmışlar ve konuyla ilgili köşelerinde yazılar yazmışlardır<sup>6</sup>.

#### 4. Araştırma Eserler

Araştırma eserler kapsamında; havacılık ile ilgili yapılan çalışmalar ve araştırmalar, tanıtım amacıyla hazırlanan çalışmalar, hatıratlar ve biyografiler ile görsel içeriği olan tanıtım çalışmaları incelenmiştir. Hava harp sanayii ve genel anlamda havacılık Türkiye'de çok çalışılmayan sahalardan birisidir. Çalışmamızda ortaya çıkan bir diğer gerçekte havacılık alanında bilimsel çalışmaların artırılmasının çok önemli olduğu kanâati hasıl olmuştur. Ortaya çıkan sonuca göre Türkiye hava harp sanayiine şiddetle ihtiyaç duymaktadır. Türk semalarının Türk yapımı uçaklarla korunması Atatürk Döneminde ve bazı dönemlerde temel politikalarından birisi olmuştur. Ancak bunun gündemde tutulması konunun ilgili kişilerce zamanlı zamansız sürekli kamuoyuna aktarılması ile mümkün olacaktır. Havacılık sahasının maalesef yazarı ve basında sözcüsü yoktur. Bizde en önemli mevzular bile çok kısa zamanda

<sup>5</sup> Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul, Gnkur.Bsm., Ankara,1998; Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1999-İstanbul, Gnkur.Bsm., Ankara,1998

<sup>6</sup> Abidin Daver, **İkdam Gazetesi**, “Kıracağız, dökeceğiz fakat yüzde yüz Türk Tayyaresi ile uçacağız”, 6 Eylül 1941; “Etimesgut'ta Türk Havacılık Sanayinin Temeli Atılmıştır”, **Havacılık ve Spor**, S.312–313, Ankara, 1942; Motor Fabrikası, **Havacılık ve Spor**, S.352, C.XVI, Ankara, Şubat 1945; “Türkiye'de İlk Motor, Hem de Uçak Motoru Fabrikasını Kurmak Şerefi”, T.Hava Kurumuna Nasip Oluyor, **Havacılık ve Spor**, S.353, Ankara, Mart 1945; “Türk Havacılık Sanayi İstiyoruz”, **Ulus Gazetesi**, 22 Mart 1941; “Türk Havacılık Sanayi İstiyoruz”, **Havacılık ve Spor**, S.288, C.XIII, Ankara, 1941; **İkdam Gazetesi**, “Hava Ordusu Artık her şeydir”, 13 Temmuz 1941; Mustafa ZEREN, “Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır”, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.II, THK Yay.:4, İstanbul, 1985; Fikret ÇELTİKÇİ, “Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 396, Ankara, Ekim 1948; Cemal KUTAY, “Ankara'da Hava Hücumlarına Karşı Pasif Korunma Tecrübeleri Yapılırken”, **Havacılık ve Spor**, C.XI, Ankara, 1939; Şakir Hazım ERGÖKMEN, “Mekteplerde Havacılık Dersleri”, **Havacılık ve Spor**, C.IX, Ankara, 1937; Hikmet MÜNİR, “Uçak Modelcilik Kursları (?)”, **Havacılık ve Spor**, S.378, Ankara, 1947; Hüsnü ÖZLÜ, “Kıbrıs Barış Harekatı Sonrasında Türkiye'ye Uygulanan Ambargonun Sonuçları ve Ulusal Savunma Sanayimizin Gelişimine Etkilerinin Değerlendirilmesi”, **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006

unutulmaktadır. Bu nedenle çalışmamızda “**Telif ve Tetkik Eserler**” olarak da tanımlanan “**Araştırma Eserler**” türü kaynaklardan yararlandık. Çalışmanın konusu, “**Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**” dir. Tarihin bir bütün olduğunu kabul ederek çalışmamızda hava harp sanayii konusunu bu yaklaşımla incelemeye çalıştık. Bu bağlamda; kırılma noktaları ve atak dönemlerde dünyada neler oldu? Sanayii Devrimi'nin Osmanlı ve Avrupa açısından mukayesesi gibi görünüşte konu harici gibi gözükken ama aslında inceleme derinleştğinde konunun çıkış noktası olduğu görülen olaylarda telif ve tetkik eserlerden yoğun olarak yararlanılmıştır.

Çalışmamızda tarihin kaynakları olarak değerlendirilen ve kabul edilen malzemelerin genelinden istifade edilmiştir. Şüphesiz bu çalışma konunun ehemmiyeti ve güncelliği açısından oldukça sınırlıdır. Fakat havacılık kavramının ortaya çıkışı, Osmanlı Devleti'nin güçlü ve gerileme dönemleri, Sanayii Devrimi ve modern havacılığın doğuşu olarak kabul edilen 20. asırdan bu yana meydana gelen gelişmeleri Türkiye gerçeğinden hareketle incelemesi bakımından bir bütünlük arz etmektedir.

Savunma sanayii ve hava harp sanayii tarihi alanında pek çok bilimsel çalışma yapılmıştır. Hatta bu sayı son zamanlarda memnuniyet verici şekilde artmaktadır. Yaptığımız incelemede çalışmaların genelde konunun belirli bir kısmını alıp inceledikleri belki de bilimsel açıdan doğrusunun bu olduğu görülmektedir. Uzun süreli ve genel bir bakış açısı ile büyük bir çalışma olmadığı görülmektedir. Bu konuda hazırlanan basılmamış Yüksek Lisans ve Doktora tezleri şunlardır<sup>7</sup>; Can Demirci'nin **Türk Savunma Sanayii**, Mehmet Evsile'nin, **Atatürk Devri Harp Sanayii (1920–1938)**, Fatma Kılınçoğlu'nun, **Milli Kalkınma Partisi ve Nuri Demirağ**, Murat Mala'nın **Savunma Sanayiinde Teknoloji Strateji İlişkileri**; Serdar Sarısır'ın, **Atatürk Dönemi**

<sup>7</sup> Can Demirci'nin **Türk Savunma Sanayi** Uludağ Üniversitesi İktisadi Ana Bilim Dalı İktisat Teorisi Dalı, 1999; Fatma KILINÇOĞLU, **Milli Kalkınma Partisi ve Nuri Demirağ**, Gaziantep Üniversitesi Sos. Blm. Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep, 2003; MALA, Murat, **Savunma Sanayiinde Teknoloji Strateji İlişkileri**, İ.T.Ü. Fen Blm. Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999; SARISIR, Serdar, **Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sos.Blm.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998

**Milli Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri** isimli çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmaların ortak tarafı savunma ve hava harp sanayii alanında yapılan sınırlı çalışmaları kapsamakta oluşlarıdır.

Araştırma eserler kapsamında incelenen görsel kaynaklar çalışmaya katkı sağlamıştır. Çalışmada görsel kaynak olarak İDEF Fuarlarına katılan Havacılık ve Savunma alanında faaliyet gösteren firmaların CD'leri de temin edilmiş, bir kısım CD ve doküman için firmalar ile temas edilerek bilgi elde edilmiştir. Günümüz imkan ve kabiliyetlerini görmek, mezkur fuarlara yabancı firmaların da katılması nedeniyle bu firmaların da geliştirmekte olan Türk hava harp sanayii ile mukayesesini yapma açısından faydalanılmıştır.

Araştırma kapsamında havacılığa emeği geçen insanların hatırat ve biyografilerinin önemli katkısı olmuştur. Bazen bir fotoğraf veya bir sayfalık yazının yüzlerce hatta binlerce sayfalık çalışmaya degecek kadar önemli tesiri olabilir. Hatıratlar ve Biyografiler bu yönüyle önemlidir. Çalışmamızda yararlanılan önemli kaynaklardan birkaçı Türk Hava Kurumu personelini Emekli Kara Pilot Albay Bahattin Adıgüzel'in eserlerinden oluşmaktadır. Adıgüzel'in hazırladığı, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Gökteki Venüs isimli eserler Türk Havacılık Tarihi özellikle de Türk hava harp sanayii bakımından önemli bulunmuştur. Çünkü Uçak Fabrikalarında görev almış, idari görevlerde bulunmuş değerli hizmetleri olan belki bu gün pek çoğu aramızda olmayan insanlarla görüşerek 1930,1940 ve 1950'li yıllarda yaşananları bizzat tanıkların sözünden yazılı hale getirmiştir.

Vecihi Hürkuş, Havacılık açısından önemli bir isimdir. **Hatıratı** üç defa farklı isimle kitap haline getirilmiştir<sup>8</sup>. Hürkuş'un kendi ifadesi ile tarihe tanıklık etmesi ve bunu bu gün biliyor olmamız da oldukça önemli olarak görülmüştür.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın emri ile Hava Kuvvetlerinin kuruluşunda görevlendirilen ve önemli görevler yapan Kur. Yb. Süreyya İlimen Emekli Paşa-İstanbul Valisi)'in **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi** isimli hatıratı önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Filistin Cephesi

<sup>8</sup> Vecihi HÜRKUŞ, **Havada Vecihi ¼ Asır 1915–1925**, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942; Vecihi HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000

Gazilerinden Nazmi Koçoğlu ile TRT'nin 40 yıl kadar evvel yapmış olduğu ve Tarihçe Arşivi 85 No'lu klasörde bulunan mülakat havacılığın önemi ve çalışmamızı desteklemesi bakımından önemli ve ilginç tespitler ihtiva etmektedir. Bu anlamda diğer İstiklal Savaşı gazilerinden bazılarını mevcut olan yayınlanmamış hatıraları da önemli birer kaynaktır.

Nuri Demirağ Türk havacılık sanayii için hayatı ve çalışmaları ile önemli bir merhaledir. Demirağ ile ilgili basılmamış tez ve 3 adet basılmış eser bulunmaktadır<sup>9</sup>. Ziya Şakir'in, "**Nuri Demirağ Kimdir?**" isimli eseri 1947 tarihlidir. Nuri Demirağ tarafından yazdırılmış olma ihtimali büyüktür. Yine M. Necmettin Deliorman'ın, "**Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**" isimli eserin de Nuri Demirağ Matbaasında 1957 tarihinde basılması bu duruma yakın gözükmetedir. Zaten aynı yıl Demirağ şeker hastalığından vefat etmiştir. Ancak Fatih M. Dervişoğlu'nun "**Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**" isimli eseri 2007 yılında çıkmıştır. Her üç eser de incelenmiş ve birbirine yakın bir içerikte oldukları görülmüştür. Nuri Demirağ'ın faaliyetleri ve özellikle havacılık alanında yaptıkları Tarihçe Arşivi'nde bulunan dosyasından da incelenmiş ve eserlerle aynı doğrultuda olduğu değerlendirilmiştir. Keza Tarihçe Arşivi'nde bulunan Hürkuş için de anıları ile dosyası benzer bilgileri içerdiği görülmüştür.

Çalışmamız konusu itibariyle, bazı zorlukları da içermektedir. Bu sahada çalışılmış kaynakların sınırlı olması ve havacılığın sorunlarını tanıyamama gibi bir takım sıkıntıları bulunmaktadır. Bu nedenle uzun süre kaynakları bulmak için çalışmamız gerekti. Bu maksatla; 2005 ve 2007 IDEF Fuarlarında, IDEF'e (Uluslararası Havacılık Fuarlarına) katılan firmaların kataloglarını toplanmış ve havacılık ile uğraşan firmalar ile temasa geçilerek firmalar hakkında döküman temin edilmiştir. Bu dokümanlar özellikle üçüncü bölümde önemli kaynaklar olmuştur. Diğer yandan yaklaşık 20 yıldır hava sanayii ürünlerinin tedarik işiyle uğraşmam ise sorunları analiz etmemde

<sup>9</sup> Fatma KILINÇOĞLU, **Milli Kalkınma Partisi ve Nuri Demirağ**, Gaziantep Üniversitesi Sos. Blm. Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep, 2003; M. Necmettin DELİORMAN, **Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**, Nu. D.Matbaası, İstanbul, 1957; Fatih M. DERVİŞOĞLU, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, Ötüken Neş., İstanbul, 2007; Ziya ŞAKİR, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947

faydalı olmuştur.

Araştırma eserler çok farklı sahada yapılan ve farklı tekniklerle hazırlanan çalışmaların bir araya getirilmesi ile önemli bir boşluğu doldurmuştur. Şüphesiz bu çalışma çok daha genişletilebilir. Ancak bunun da bir sınırı olmayacağı gerçeğinden hareketle bu çalışmanın, bu güne kadar sınırlı araştırmanın yapıldığı hava harp sanayii tarihine katkısı olacağı değerlendirilmektedir.

## Giriş

Türk Havacılığının gelişimini değerlendirmek, Türk tarihinin tabii seyri içinde başlayan gelişmelerle birlikte Avrupa'da özellikle 19. yüzyıldan itibaren yaşanan baş döndürücü teknolojik gelişmelere bağlıdır.

Hava, sema veya gökyüzü her zaman insanlara ilginç ve büyümlü gelmiştir. Toplumların ve milletlerin gökyüzüne olan özlem ve tutkuları çok eski tarihlere dayanmaktadır. İlkel ve gelişmiş hemen bütün toplumların göklere olan ilgilerinin mitolojilerine dahi yansıdığı görülmektedir.

Türk tarihinde de Tanrının yerinin gökte olduğuna olan inanç, ulu kişilerin gök sakallı olarak tanımlanması, ilahi kurt anlamında Gökböri kelimesi kullanılması ve yılın 5. ayında göğre kurbanlar adak edilmesi gibi inanışlar, Türklerin hayatında gökyüzünün önemini göstermektedir<sup>10</sup>. Gökyüzü ile ilgili pek çok motif İslami dönemde de kullanılmaya devam etmiştir<sup>11</sup>.

Avrupa Hun İmparatorluğu bayrağında kuş amblemi, Gazneli Devleti'nin bayrağında hilal ve tavus kuşu, Altınordu Devleti bayrağında hilal, Akhun ve Hazar İmparatorluklarında yıldız bulunması Türklerin gökyüzüne olan ilgisinin en bariz hatıralarıdır. Selçuklularda, Kartalın devlet amblemi olarak kullanılması ufuklara ve yükseklerle olan sevginin bir başka tezahürüdür. Keza Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti bayraklarındaki hilal ve yıldız ile Türk Hava Kuvvetlerinin ambleminde bulunan Selçuklu Kartalı bu hissin çağımıza yansıyan yönüdür.

İslami dönemde Türklerin gökyüzü ile ilgili çok değerli çalışmalar yaptıkları ve astronomi ilmîne Türk bilim adamlarının büyük katkı sağladıkları bilinmektedir. İlahiyat, doğa, fizik, ve matematik alanındaki çalışmaları ile de

---

10 Bu konuda geniş bilgi için bkz. Bahaeddin ÖGEL, **Dünden Bu Güne Türk Kültürünün Gelişme Çağları**, Türk Dünyası Araştırma Vakfı, İstanbul, 1988, s.165-169

11 Mesela Kartal ve kanatlı hayvan resimleri İslami dönemde de Türklerin cami, mezartaşı kitabeleri ve türbelerinde kullanılmaya devam edilmiştir.

Bkz. "Türklerde Kartal Arması ve Kanad", **Havacılık ve Spor**, Cumhuriyet Matbaası, S. 376, C.XVII, Ankara, 1947, s.26;**EK-001**

bilinen İmam Cevheri'nin uçma teşebbüsü, Türklerin çok erken devirlerde (1002 yılında) gökyüzü ile ilgilerini göstermektedir. Kendisini, yaptığı kanatlara bağlayarak Nişabur Ulu Camii'nin üstünden boşluğa doğru bırakan İmam Cevheri, yere çakılarak şehit olmuştur. İmam Cevheri, Türk Havacılık tarihinde ilk Türk hava şehidi olarak kabul edilmektedir<sup>12</sup>.

Anadolu Selçuklu Sultanı II. Kılıçaslan'ın İstanbul'u ziyaretinde, onuruna düzenlenen şenliklerde uçacağını iddia eden Doğulu Siracettin adında Müslüman bir Türk de hava doldurulmuş elbisesiyle kendisini surlardan aşağı bırakmış; ancak denemesi başarısızlıkla sonuçlanmış ve hayatını kaybetmiştir<sup>13</sup>.

Topkapı Sarayında bulunan Roket kitabında bu gün kullanılan hemen her nevi füze ve benzeri hava silahlarına ait teoriler mevcuttur. 1356 yılında yazılan bu kitap, kayda değer pek çok çalışmayı ihtiva etmektedir<sup>14</sup>. Fatih'in, İstanbul'un Fethi'nde ilkel füzeler kullandığı bazı kaynaklarda geçmektedir<sup>15</sup>. Sultan IV. Murat zamanında gerçekleşen Hazerfen Ahmet Çelebi ile Lagari Hasan Çelebi'nin başarılı uçuşları önemli denemeler olmasına rağmen devamı getirilememiştir. Hazerfen Ahmet Çelebi önce bir kese altınla ödüllendirilmişse de daha sonra Cezayir'e sürgün edilmiştir<sup>16</sup>.

Bu dönemde Avrupa'da da havacılıkla ilgili birtakım çalışmalar yapılmıştır. Leonardo da Vinci (1452–1519)'nin çalışmasından sonra pek çok çalışma yapılmıştır. Papaz ve matematik bilgini Doktor John Wilkins (1614–1672)'in bir gün insanların aya bile çıkabileceklerini ve insanların uçacağını iddia etmesi oldukça manidardır. Doktor John Wilkins, Türklerin uçuş yaptıklarından bahseden nadir bilim adamlarındandır.

<sup>12</sup> Yavuz KANSU-Sermet ŞENSÖZ-Yılmaz, ÖZTUNA, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara,1971, s. 18

<sup>13</sup> KANSU VD., **a.g.e.**,s.18

<sup>14</sup> KANSU VD., **a.g.e.**,s.23

<sup>15</sup> KANSU VD., **a.g.e.**,s. 7,31

<sup>16</sup> Orhan AYDAR, **IV. Murat Devrinde Raketini İcat Eden ve Onunla İlk Uçan Türk Lagari Hasan Çelebi**, Havacılık ve Spor, C.VI, Ankara, Şubat 1949, s. 6,7; Orhan AYDAR, **IV. Murat Devrinde İlk Uçan Türk: Hazerfen Ahmet Çelebi**, Havacılık ve Spor, S.395, Ankara, Eylül 1949, s.12,13,KANSU VD., **a.g.e.**, s.36; İhsan TAYHANI, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, THK Bsm., Ankara, 2001,s. 157

Erzurumlu İbrahim Hakkı Efendinin **“Marifetname”** isimli eserinde uçuşla ve astronomi ile ilgili önemli bilgiler bulunmaktadır. 19. yüzyılda Of kasabasında yaşayan Veli Direko ile Ahmet Hocanın kuşların kanadından esinlenerek yaptıkları kanatla uçmaları ve yine 1861 yılında Bebekli Atıf Bey’in kanat takarak Bebek halkına uçacağını söylemesi ve bir süre süzöldükten sonra düşmesi kayda değer çalışmalardır<sup>17</sup>. Türklerin ve Müslümanların çalışmaları bunlarla sınırlı olmayıp daha birçok çalışmalar yaptıkları bilinmektedir.

Batı dünyası, Akdeniz ve Karadeniz’in Türk hâkimiyetine girmesi ile ekonomik alanda daralma yaşamıştır. Batının gelişmesi denizlerde başlamıştır<sup>18</sup>. Bu gelişmelerin sonucu olarak İpek ve Baharat Yolları Türk denetimine girmiş ve Batı dünyası ciddi arayışlara yönelmiştir. Batı, önemli problemi olan ekonomik sıkıntısını Amerika kıtasının keşfi ile kısmen çözmüştür. Amerikanın keşfi sonucu kıtanın altın ve gümüşü Avrupa’ya akıtılarak ekonomik sıkıntıların yerini zenginlik almıştır<sup>19</sup>. Maddi gücünü arttıran Batı dünyası daha çok üretmeye ve pazarlamaya yönelmiştir. Bu arayış doğal olarak sanayileşmeye giden süreci de başlatmıştır. İlk defa İngiltere’de başlayan Sanayi Devrimi, 1760’lardan itibaren sosyal ve siyasi bakımdan bütün dünyayı etkilemiştir<sup>20</sup>. Özellikle buharın ve elektriğin kullanılmaya başlanması ile kas gücünün yerini makinelerin alması üretimin artmasını sağlamıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak üretim fazlası ürünlerin pazarlama mücadelesi başlamıştır. Bu süreçten Almanya, Belçika, Fransa

<sup>17</sup> KANSU VD., **a.g.e.**,s.88

<sup>18</sup> Fernand GRENARD, **Asya’nın Yükselişi ve Düşüşü**, (Çev.Orhan YÜKSEL), M.E.B. Yay., İstanbul, 1992, s.140

<sup>19</sup> Şevket PAMUK, **Osmanlı–Türkiye İktisadi Tarihi**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1993, s.90-92

<sup>20</sup> Phyllis DEANE, **İlk Sanayii İnkılabı** (Çev.Prof.Dr.Tevfik GÜRAN), TTK, Ankara, 2000, s.50-55; Durmuş YALÇIN VD, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000, s.28; Hububat 1750’de İngiliz ihracatının % 20’ni oluşturmaktaydı. İngiltere 1800’de Hububat ithal eder oldu. 1750’de Rafine Şeker ihracatın % 1’inden daha azını meydana getiriyordu. Bu oran 1880’de % 4,5’e yükseldi. 1750’lerde yünlüler ihracat içinde % 46 civarındayken 1800’de % 24,5’e düşmüştü. Oysa pamuk ürünleri mamulleri ve ipliği önemsiz bir rakamdan % 24’e çıkmıştı. Yeni bir sanayi olan pamuklu, eski yünlü sanayiini çok geride bırakmıştır. DEANE, **a.g.e.**, s.57-59



gibi Avrupa ülkeleri de etkilenmiş ve aynı yolu deneyerek bu mücadelede yerlerini almışlardır<sup>21</sup>.

Sanayi Devrimi sessiz sedasız yaşama geçen ve tesirlerinin çok sonraları analizi yapılan köklü bir değişimdir. Sonuçları itibarıyla tüm dünyayı etkileyen bir gelişme olarak kabul edilen Sanayi Devrimi, **“bir çağın açıklanması”** olarak yaygınlaşmıştır<sup>22</sup>. Sanayi Devrimi doğal olan dünyayı yeniden insan eliyle şekillendirmeye başlamıştır. **“Dağları yerinden oynatan tabiat kuvvetleri sükûnet bulduğundan beri, hiçbir kuvvet dünyamızın yüzünü endüstri çağının tekniği kadar kuvvetle şekillendirmemiştir”<sup>23</sup>**. İfadesi sanayi devriminin etkileri bakımından öneminin bir açıklamasıdır.

Bilginin edinilmesi ve ürün tasarımı için kullanılması, tasarlanan ürünün üretim tekniklerinin belirlenmesi ve üretime dönüştürülmesi kavramları teknolojiyi oluşturmaktadır<sup>24</sup>. Siyasi istikrarı sağlayan ülkelerde teknolojik alanda ciddi gelişmeler olduğu görülmektedir<sup>25</sup>. Sanayi Devrimi'nden etkilenen devletlerde; teknolojik alandan başlayarak ekonomik ve sosyal alanları kapsayan değişiklikler meydana gelmiştir. Zaman içerisinde statik bünyeli tarım toplumları, büyümeye yetenekli dinamik sanayi toplumlarına dönüşmüştür<sup>26</sup>. 18. asrın ikinci yarısından itibaren yaklaşık yüz yıllık bir sürede önce İngiltere ve takiben tüm Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya'da söz konusu değişiklikler yaşanmıştır.

Batıda, sanayi devrimini müteakip buhar gücünü hava araçları tasarımında kullanmak için çalışmalar yapmıştır. Araştırmacıların buluşları ile havacılıkta da değişim kaçınılmaz olarak sürmüştür. Havacılık alanında bilim

<sup>21</sup> Barrington MOORE, **Diktatörlüğün ve Demokrasinin Toplumsal Kökenleri Çağdaş Dünyanın Yaratılmasında Soylunun ve Köylünün Rolü**, 2. Baskı, Çev:Şirin TEKELİ-Alaeddin ŞENEL, İmge Yay., Ankara, 2003,s.29-70;PAMUK, **a.g.e.**, s.150-152

<sup>22</sup> Tefik ERDEM (Edt.), **Feodaliteden Küreselleşmeye Temel Kavram ve Süreçler**, Lotus Yay., Ankara, 2006, s. 51-53; Toktamış ATEŞ, **Siyasal Tarih**, Der Yay.,İstanbul, 1997s.189

<sup>23</sup> ERDEM (Edt.), **a.g.e.**, s.6

<sup>24</sup> Aytekin ZİMLAN, **Hedef Ulusal Teknoloji Yeteneğinin Yükseltilmesi Olmalıdır**, Ankara, 2000, s.9

<sup>25</sup> Bu İngiltere’de her on yılda bir artışı hesaplanan patent miktarında görülmektedir. İngiltere’de 1630–1839 yılları arasında alınan patent miktarı, 12.852 adettir<sup>25</sup>. Bu miktar patent kavramının bile çok yerde olmadığı bir dönem için oldukça yüksektir.

<sup>26</sup> ATEŞ, **Siyasal Tarih**, s.67-75, 190

adamlarının birleştiği nokta; fizik kurallarına göre insanın ayağının yerden kesileceğine olan inancın bilimsel metotlarla ispatlanması olarak özetlenebilir. Bu anlayışı; İmam Cevheri, Lagari Hasan Çelebi, Hazerfen Ahmet Çelebi, Erzurumlu İsmail Hakkı Efendi, Bebekli Atıf Bey, Of'lu İsmail Bey, 19 Ocak 1784'de Balonu uçurmayı başaran Montgolfier Kardeşler, Fizikçi Charles<sup>27</sup>, Tissandier, Tetil Brisey'de ve diğer pek çok araştırmacıda görmekteyiz. Havacılığa 19. asırda giren bir diğer kavram paraşüt olmuştur. Bu alanda en önemli çalışma yapan kişiler; Garnerin ve Lalande'dir<sup>28</sup>.

Havacılık alanında önemli gelişmelerden birisi de Montgolfier kardeşler vasıtasıyla balonculuk alanında yaşanmıştır. Balondan 1780'li yıllarda savaşta keşif amacıyla yararlanılmıştır<sup>29</sup>. Balonculuk ile ilgili yapılan çalışmalar uçağın kullanılmaya başlanması ile duraklamış ve özellikle ilk dönemdeki değişimden sonra yenilik pek olmamıştır. Balonun sınırlı hareketi ve sabit bir yerde hedef olması çok yönlü hareket eden süratli döner ve sabit kanatlılar karşısında kan kaybetmesine neden olmuştur. Bir süre sonra askeri amaçla kullanımı mümkün olmadığından gündemden düşmüştür.

Fransız Ponton D'Amecourt'un 1865 tarihli buharlı helikopter deneyimi gibi beş yıl sonra başka bir Fransız olan Penaud'nunun iki pervaneli helikopteri de başarısız denemeler olmuşlardır. Fransız Victor Tanin 1878'de sıkıştırılmış hava ile çalışan 300 gram ağırlığında bir uçak motoru yapmayı başarmıştır. Tanin havacılıkla ilgili çalışmalarını sürdürmüş ve 1896'da yaptığı boş tayyareyi 140 m. uçurmayı başarmıştır. Fransız Clément Ader'in çalışmaları Savunma Bakanlığı tarafından desteklenmiş ama hava koşulları nedeniyle çalışma başarısız olmuştur. İngiltere'de Hiram Maxim'in 1895'te yaptığı 300 beygir gücündeki buharlı motorla hareket eden çalışması başarısız olmuştur. Avusturya'da Hargrave kanat çarpan uçakla, sabit kanatlı uçağı bir araya getiren bir çalışma yapmıştır. Amerika'da Langley'in yaptığı uçak 1896'da Potamac Nehri üzerinde saniyede 10 m. süratle 1200 m.

<sup>27</sup> Fizikçi Charles'in kullandığı balon teçizatına bu gün bile çok az şey eklenmiştir. KANSU VD., a.g.e., s. 49

<sup>28</sup> YAVUZ VD., a.g.e., s.49-60

<sup>29</sup> TAYHANI, a.g.e., s.160-164; KANSU VD., a.g.e., s.46-50,90-94

uçmuştur. Almanya'da 1868'den beri kuşların hareketleri üzerine çalışmalar yapılmaktaydı. 1896'dan beri ise Wright Kardeşlerin planörle uçuş çalışmaları devam etmekteydi. Wright Kardeşlerin tasarımı olan ilk uçağın kanatları 12,54 m. eninde, 6,82 m. boyunda, ağırlığı 335 kg., ve 12 beygir gücündeydi. Nitekim 1905'teki geliştirilmiş uçakla 38 km. uçuş başarısını gösterdiler. İlk denemede 12, takiben 13, 15, 59 saniye havada kalmayı başarmışlardır<sup>30</sup>.

Havacılık alanındaki gelişmeler ile ilgili son asırları değerlendirmek gerekirse 18. ve 19. asırlar balonculuğun Avrupa'da revaçta olduğu bir zaman dilimidir<sup>31</sup>. 19. asırda askeri amaçlı kullanılmaya başlayan balonun savaşlarda önemli rolü olmuştur. Mesela, Fransız-Avusturya Savaşı, Amerikan İç Savaşı, Brezilya-Paraguay Savaşı, Fransız-Alman Savaşı'nda balon kullanılmıştır. Havacılıkta 19. asırda yer alan bir diğer unsur paraşüt olmuştur. Bu alanda en önemli çalışma yapan kişiler; Garnerin ve Lalande'dir<sup>32</sup>.

19. asırda bir diğer gelişme plânör kullanımı olmuştur. Motorsuz uçak olan planörlerin gelişmesinde Otto Lilienthal (1848–1896) Avusturyalı Lawrence, Amerikalı Pierpont Langley önemli isimlerdir. Havacılık kademeli olarak geliyordu. Ancak bütün çalışmaların nihai amacı daha hızlı sürat, daha yükseklerle çıkabilmek ve teknolojiyen yararlanmayı arttırmaktı. Nihayet en son uçaklar ile ilgili çalışmalar Batı'da ve Amerika'da yoğunlaşmaya başlamıştır. Bilim adamları motorlu uçak yapmak için ciddi projeler üretmeye çalışmışlardır.

20. asırda gerçekleştirilen en önemli gelişmelerden biri şüphesiz uçağın icat edilmesidir. Aslında uçaklar ile ilgili 19. asırda pek çok kişi tarafından çalışma yapılmıştır. Bunlardan en önemlileri Clément Ader (1841–1925), Maksim Hiram, Octave Chanute (1832–1910)'dur. Uçağın ilk dönemlerinde bazı denemeler yapılmış, sıçramalar şeklinde yerden kesilenler

<sup>30</sup> YAVUZ VD., a.g.e., s.91

<sup>31</sup> Balonla ilk uçan Türk devlet adamı, 1785 yılında Baloncu Blanchard ile Varşova'da havalanan Polonya Büyükelçisi İbrahim Paşa'dır.

<sup>32</sup> YAVUZ VD., a.g.e., s.49-60

olmuştur. Bu çalışmalarda buharın motor gücü olarak kullanılması önemli bir açılım olmuştur. 20. asırda da motor gücüne dayanan ve havada dolaşabilen cisimlerin uçuşunu sağlayacak pek çok çalışma, çok farklı çalışma grupları tarafından sürdürülmüştür. Wright Kardeşlerin çalışması ilk başarılı uçuş olarak kabul edilmektedir. Wright Kardeşler çalışmalarında, havacılık alanında oldukça önemli olan Langley, Chanute ve Lilienthal'den yararlanmışlardır. Wright Kardeşlerin denemeleri başarılı olmuş ama Amerikan Hükûmeti ilgi göstermemiştir. Bunun üzerine Fransız Hükûmeti çalışmaların ihtiralarını satın almıştır<sup>33</sup>.

Tarihi süreç içinde hHavacılık kavramının bilimsel gelişmelere bağlı olarak değiştiği görülmektedir. Bir dönem kas gücü ile havalarda uçabilmek için çalışılmış, daha sonra baruttan yararlanılmıştır. Balonculuk tarihi ayrı bir kavram olarak iki asra yakın etkili olmuştur. Planör, uçak öncesi bir geçiş dönemidir. Uçak, insanlığın asırlarca süren çalışmasının sonucu ortaya çıkan ve havacılığı hızla geliştiren bir yenilik olmuştur.

Batıda bunlar olurken, Osmanlı Devleti, Batıdaki gelişmeleri bir bütün olarak değerlendirememiştir. Savaşlarda ordunun mağlup olması gerçeği karşısında mağlubiyetin sebepleri ciddi olarak sorgulanmamıştır. Devletin bütün kurum ve kuruluşları ile modernleşmesi yerine daha ziyade askeri alanda yapılan yeniliklerle problemin çözüleceği değerlendirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında daha geniş bir alanı kapsayan yenileşme hareketinin başladığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti, başta enerji kaynakları olmak üzere doğal kaynaklara sahip olması ve sanayileri gelişmiş ülkelere göre pazar olmasından dolayı Avrupa'nın ekonomik ve askeri tazyiki altında bulunuyordu. Bir kısım devlet adamları devletin köklü değişiklikler yapması gereğine inanıyor ama bunu ifade edemiyordu. Nitekim bazıları bu düşüncelerini siyasi vasiyet olarak

<sup>33</sup> YAVUZ VD., a.g.e., s. 85-92

**İHTİRA BERATI:** Bilinen araç, gereçlerle ve yaratıcı güçle yeni bir şey bulana, bulduğu şeyden bir süre yalnız kendisinin yararlanması için devletçe verilen belge. **Türkçe Sözlük**, TDK, Ankara, 2005, s.943

bırakmıştır<sup>34</sup>. Son dönem Osmanlı Devleti idarecileri, ülke üzerinde oynanan planları görüyorlardı. Buna mani olmak için teknik alandaki gelişmeleri takipte oldukça hevesli davranıyorlardı. Son dönemde, demiryolu<sup>35</sup>, elektrik, telefon ve buhar gücünün kullanılması ile insanlığın hayatı peyderpey değişmeye başlamıştı. 20. asrın başında insanlık tarihindeki en hızlı gelişmelerden biri olarak havacılık alanındaki teknolojik gelişmeler, güçlü devletlerin çıkar sahalarını korumalarına yardımcı olan önemli bir unsur olmuştur. Havacılık alanında elde edilen başarılar, bazı bilim adamlarına göre insanlık tarihindeki en önemli gelişmedir.

Osmanlı Devleti erkânı, çok sıkıntılı bir döneme denk gelmesine rağmen havacılıkta başlayan hızlı gelişmeye ilgi göstermekte tereddüt etmemiştir. Osmanlı Devleti, uçakların Türk ordusunda yer alması için oldukça erken davranmış ve batılı devletlerden geri kalmamıştır. Hatta pek çok Batılı devletten önce Osmanlı ordusuna hava gücünü dâhil etme ferasetini göstermiştir.

Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde, askeri havacılık alanında oldukça önemli teşebbüslerde bulunulmuşsa da büyük öngörülerle kurulmaya çalışılan Türk hava harp sanayii tesislerinden beklenen başarılı sonuçlar alınamamıştır. Talihsizlikler ve anlaşılmayan nedenlerle büyük özverilerle ortaya konan birikimler çabucak erimiş ve milletin bağımsızlığının en önemli teminatı olan havacılık alanındaki beklentiler maalesef bugüne kadar gerçekleştirilememiştir. Atatürk ve Genelkurmay Başkanı Mareşal

<sup>34</sup> Bkz. ANDIÇ,Fuat-ANDIÇ, Süphan, Sadrazam Ali Paşa Hayatı, Zamanı ve Siyasi Vasiyetnamesi, Eren Yay., İstanbul,2000; **Belgelerle Tanzimat, Akarlı**, Engin Deniz (Çev. ve Haz.), Osmanlı Sadrazamlarından Ali ve Fuad Paşaların Siyasi Vasiyetnameleri, TTK Kütüphanesi, Kayıt No. 59808

<sup>35</sup> Osmanlı Devleti demiryolu ile teknolojinin önemini kavramış ve bu alanda ciddi yatırımlar yapmıştır. Ekonomik bölgelere yönelik demiryolu imtiyazları bunun simgesi hâline gelmiştir. Yine Chester Projesi de bunun başka bir çalışması olmuş ama uygulama alanı bulamamıştır. Bilmez Bülent CAN, “Kızırgan Rekabet ve Chester İmtiyazı İçin İlk Girişimler 1900-1914”, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yay.,İstanbul, 2000, s.93-164; S.Rıdvan KARLUK, **Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim Yapısal ve Sosyal Değişim**, 4. Baskı, Beta Yay., İstanbul, 1996, s. 535; Baskın ORAN, **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, C.I: 1919-1980, 3. Baskı, İletişim Yayınevi, İstanbul, 2001, s.109

Fevzi Çakmak'ın özel himayelerine rağmen hava sanayii arzu edilen seviyeye gelmemiştir.

Türkiye'de hava harp sanayii alanında yapılanlar yeterli midir? Neden kuruluan uçak ve uçak motor fabrikası kapanmıştır ya da kapanmak durumunda kalmıştır. Bunda iç ve dış etkiler nelerdir? Türkiye'nin hava harp sanayiini kurmasından rahatsız olanlar mı bulunmaktadır? Şüphesiz Türkiye uçak sanayiini ihmal etmiştir. Bunun nedenini tek bir sebepte aramak doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Yani şu sebepten dolayı şu sonuçlar ortaya çıkmıştır diye büyük problemleri bir cümle ile tespit edip sonuçlandırmak mümkün değildir. Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için çalışmada uygulanacak metot, havacılığın dünyada önemini ilk kavrayan ülkelerden olan Osmanlı Devleti'nin ve Türkiye Cumhuriyeti'nin bu sahada yaptıkları çalışmaları ve girişimleri kronolojik olarak ortaya koymaktır. Her dönemi kendi şartları içinde değerlendirip iç ve dış unsurları dikkate almak daha akılcı olacaktır. İnsanların ortak iradesinin yansıması olan devletin devamlılığı ve güçlülüğü başta ilmî çalışmanın en önemli dayanağı olduğu hatırdan çıkarılmamalıdır.

Havacılık tarihi ve hava harp sanayii tarihinin, ülkelerin bağımsızlıkları bakımından önemli olduğu ve Türkiye'de bir dönem gündeme alınamadığı ve yetkili kişilerin yoğun programına giremediği için ihmal edilmiş olduğu gerçeğinden hareketle konunun çok yönlü ele alınması gerekmektedir. Ayrıca Atatürk'ün; ***“Harp Sanayi kuruluşlarımızı, daha çok geliştirme ve genişletme için alınan tedbirlere devam edilmeli ve sanayileşme çalışmamızda da ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır...Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayimizde de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin***

***nazarında canlı tutmak lazımdır***<sup>36</sup>. sözünü Türkiye’de, devlet erkânının ve bütün vatandaşların bilmesi oldukça önemlidir. Zira son bir asırdır dünyada meydana gelen başdöndürücü gelişmeler içinde insanlığın ortak olarak etkilendiği önemli sahaların başında havacılık ve uzay olduğu değerlendirilmektedir.

---

<sup>36</sup> Atatürkçülük Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap,s.289; Yaşar ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv.Bsm., Ankara,1981,s.48; Bora ÇAĞLAR, Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.338,339

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KURULUŞUNDAN İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONUNA KADAR TÜRK HAVA HARP SANAYİİ

#### 1.5. Türk Askeri Havacılığının Kuruluşu

Osmanlı Devleti'nde havacılığın hikâyesi oldukça erken bir dönemde başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin ileriye gören yöneticileri imkânlar ölçüsünde gelişmeleri takipte büyük çaba göstermiştir<sup>37</sup>. 1785 yılında İranlı bir baloncu Sultan I. Abdülhamit'in de hazır olduğu bir merasimde İstanbul'dan havalanarak Bursa'ya gitmiştir. Sultan daha sonra bu girişimin önemine binaen balonu Ayasofya'ya astırarak daima hatırlanmasını istemiştir. Rusya'da Çariçe II. Katherina ise memleket dâhilinde bu tip bir girişimin denenmesine müsaade etmemiştir.

İlk uçağın uçmasından birkaç yıl sonra uçaklar uçucuları tarafından İstanbul'a getirilmiştir. Bu maksatla 1909 yılı Aralık ayında Baron de Catters Voisin tipi tayyaresi, Louis Blériot'te Blériot tipi tayyaresi ile İstanbul'a gelerek uçuş gösterilerinde bulunmuşlardır<sup>38</sup>. Osmanlı ordusu tarafından oluşturulan bir heyet tarafından hazırlanan raporda uçaklar hakkında önemli bilgiler verilmiştir. Raporda uçakların yakın bir gelecekte harp meydanlarında alacağı muhtemel roller belirtilmiş ve Osmanlı Devleti'nin bu gelişmelerden yararlanmasının önemi ifade edilmiştir. Alan Palmer, Osmanlı ordusunun 1911–1912 şartlarında beş altı yıllık bir barış süresinde kalsaydı yeniden dayanılmaz bir güç hâline gelebileceği değerlendirmesini yapmıştır<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> Osmanlı Devleti 17 ve 18. asırlarda batıdaki gelişmeleri takip etmekte bir takım sıkıntılar ile karşılaşmıştır. İçte direnişler olmuştur. 19. asırdan itibaren ise ülkenin ve dünyanın gerçeğini gören insanların yetiştirildiği görülmektedir. Büyük çoğunluğu askeri bürokrasiden gelen bu insanlar devletin içine düştüğü bunalım sonrası Cumhuriyeti kurma başarısını göstermiştir.

<sup>38</sup> Ajun KURTER, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-II 1914-1916**, 2. Baskı, Hv.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2006, s.40,41; KANSU VD., **a.g.e.**, s.115,116; Ergüder GEDİZ, **Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C.I 1911–1918**, Tarihçe Şb. Md. lüğü, Ankara, s.4-6; KANSU VD., **a.g.e.**,s.115,116

<sup>39</sup> Alan PALMER, **Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, (Çev.: Belkıs Çorakçı DİŞBUDAK), Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, Medya Holding, s. 341



1910 yılında yapılan Fransa'da yapılan Picardie Manevralarında uçakların nelere muktedir olduğu Osmanlı Paris Ataşemiliteri ve gözlemci heyeti tarafından çok iyi anlaşılmıştır<sup>40</sup>. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 1910 yılı başında Avrupa'ya gönderdiği ataşemiliter iki kurmay subaydan (Kur.Bnb. Ali Fethi Okyar Paris'e, Kur.Bnb. Enver Bey Berlin/Almanya'ya Ataşemiliter olarak gönderilmiş.) havacılık hakkında bilgi toplamalarını istemiştir<sup>41</sup>.

Osmanlı ordusu 1910 senesinde Trakya/Karıştıran taraflarında bir tatbikat yapmıştır. Burada yapılan ordu manevrasında mavi kuvvetler ile kırmızı kuvvetlerin mücadelesinde ilginç bir olay yaşanmış, mavi tümenlerden biri geceleri uzun yürüyüşler yaparak, gündüzleri ise gizlenerek kırmızı kuvvetlerin karşısında cepheye dâhil olmuş ve bu durum kırmızı kuvvetlerin yenilgisi, mavi kuvvetlerin zaferi olarak kabul edilmiştir. Bu durum Komuta Heyeti tarafından takdirle karşılanırken, o günün şartlarında yeni yeni Avrupa'nın ve çevre ülkelerin ordularında yer aldığı bilinen balon veya uçakların durumu ele alınmıştır. Eğer kırmızı kuvvetler balon veya uçak sahibi olsaydı mavi kuvvetlerin gece yürüyüşleri ile cepheye gelmeleri oldukça zor olacaktı. Bunun üzerine Osmanlı ordusunda hava unsurlarının kullanılması gerekliliği ciddi olarak değerlendirmeye başlanmıştır<sup>42</sup>. Bu Tatbikat, aynı zamanda ileride hava istihbaratı açısından kayda değer bir

<sup>40</sup> Orhan AYDAR, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.21

Bu tatbikata batılı gelişmiş devletler katılmıştır. Osmanlı Devleti de gözlemci olarak heyet göndermiştir. Bu heyete Paris Ataşemiliteri Bnb. Fethi (OKYAR) Bey Fransa'dan iştirak edecektir. Osmanlı Devletinin gözlemci olarak katıldığı bu manevralara ayrıca Topçu Rıza Paşa, Yzb. Mustafa Kemal ve Bnb. Selahattin Bey görevlendirilmiştir. Mustafa Kemal'in havacılıkla tanışmasının ilk defa burada olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>41</sup> Osman YALÇIN, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004, s.3; KANSU VD., **Havacılık Tarihinde Türkler I**, II.Baskı, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006 , s.116

Nitekim daha sonra özellikle Paris Ataşemiliteri havacılık alanında Osmanlı Genelkurmayının karar verilmesinde yetki ve sınırını aşacak kadar kararlı yönlendirmeye çalışacak, bu durum birtakım sıkıntıların yaşanmasına neden olacaktır.

<sup>42</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap Birinci Cilt**, s.7,8; GEDİZ, a.g.e., s.10

gözlem olarak değerlendirilmektedir. Zira bu olay ile uçaklarla bilgi toplamanın önemi ortaya çıkmıştır<sup>43</sup>.

Osmanlı Devleti havacılık alanında çalışmalara önem vermiş ve askerî ataşeliklerden bilgiler toplanmıştır. Ancak elde edilen veriler havacılığın bir subay vasıtasıyla yürütülmeyecek kadar geniş bir saha olduğunu ortaya çıkarmasıyla Kur.Yb. Süreyya (İlmen) Bey'in önerisiyle İstihkâm Müfettişliğine bağlı bir "**Havacılık Komisyonu**"<sup>44</sup> kurulmasını teklif etmiştir. Bu teklifin uygun görülmesiyle; Süreyya Bey Başkanlığında, İstihkâm Yarbayı Refik, İstihkâm Binbaşlılarından Mehmet Ali ve Zeki Beylerden müteşekkil bir kurul oluşturulur. 1 Haziran 1911'de kurulduğu kabul edilen, "**Havacılık Komisyonu**" Türk ordusunda havacılığın kuruluş günü olarak kabul edilmektedir<sup>45</sup>. Bu gün 1 Haziran resmî kuruluş günü olarak kutlanmaktadır.

Avrupa'da uçağın yerden kesilmesinden birkaç yıl sonra orduların bünyesine havacılık teşkilat olarak dâhil edilmiştir. Amerikalılar başta ilgi göstermemekle birlikte ilk askerî tayyareye 1909 yılında sahip olmuşlardır. Fransa ve İngiltere'de aynı tarihlerde askerî teşkilatlarında hava sınıfını oluşturmuşlardır. Osmanlı Devleti ve İngiltere 1911, Almanya ve Avusturya 1912'de askerî teşkilata hava unsurunu dâhil etmişlerdir. Sonuç itibarıyla 1909–1912 yılları arasında gelişmiş devletlerin hava unsurunu ordu teşkilatına dâhil ettikleri görülmektedir. Kısa sürede hızlı bir gelişme kaydeden havacılık çalışmaları başta keşif, daha sonraları ise beyanname atma, bomba atma ve yıldırma amacıyla askerî hedefler için kullanılmaya başlamıştır<sup>46</sup>. Görüldüğü gibi Avrupa devletleri ile hemen aynı zamanda hatta pek çoğundan evvel Osmanlı ordusuna hava gücü dâhil edilmiştir.

İlk Türk hava birlikleri ordulara birer bölük olarak dâhil edilen tayyare bölükleri'dir. **25 Eylül 1912 tarihli Tayyare Mektebi ve Tayyare Bölükleri**

<sup>43</sup> GNKUR.ATASE, "Hava Kuvvetleri Komutanlığının Kuruluşunda 90'ıncı Yılında Hava İstihbaratının Gelişimi", ( Derleyen: Hv. Kur. Alb. Erhan HANGÜN), **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı:370, Yıl:120, Ekim/2001, Ankara, 2001, s.87

<sup>44</sup> Bu komisyonun adı bazı yerlerde, "Tayyarecilik Komisyonu" olarak da geçmektedir.

<sup>45</sup> Süreyya İLMEN, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, (Çev.:Yzb.Hasan Sezgin ve Ütğm.Ferruh Ünlütürk), Eskişehir, 1984,s.10

<sup>46</sup> ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.13

**teşkilatı oluşturulmuştur.** Tayyare bölükleri; iki takımdan, takımlar iki uçaktan meydana gelmektedir<sup>47</sup>. Bu bölüklerin batıdaki emsallerine göre sayı ve evsaflarının ¼ gibi oldukça düşük olduğunu da belirtmek gerekir.

Osmanlı Devleti uçaklara Trablusgarp Savaşı'nda ihtiyaç duymuştur. İtalyanlar portakal büyüklüğünde bombalar kullanmıştır. Bu savaşta, Mahmut Şevket Paşa karadan ve denizden ulaşamayınca havadan ulaşmak amacıyla uçak temini için yoğun çalışma yapmıştır. Bu kapsamda Kur.Yb. Süreyya Bey (İlmen) Avrupa'ya gönderilmiştir. Süreyya Bey; uçak ve mühimmat temini için çalışmalar yapmıştır. Yine bu kapsamda Kur.Yb. Süreyya Bey'e; "**Tayyare İstasyonu ve mektebi**" kurmak için görev verilmiştir. İlk havacılar olan Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Kenan Fransa'daki Bleriot Okulu'na pilotaj öğrenimine göndermiştir. Süreyya Bey başkanlığında oluşturulan Havacılık Komisyonu (Tayyare Komisyonu), Fennî Kıtalar ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliğine bağlı olarak göreve başlamıştır. 3 Mart 1912'de Uçuş Okulu açıldı. Yılın sonunda Osmanlı ordu envanterinde 17 uçak bulunuyordu<sup>48</sup>. Osmanlı hava gücü, Balkan Savaşları'nda çok yeni olmasına rağmen özellikle 2. Balkan Savaşında etkinlikle keşif görevleri yapmıştır.

Osmanlı Devleti, 1911'de ilk hava teşkilatını kuran devletlerden olmasına rağmen geleceğe matuf bilinçli bir uçak tedarik ve pilot yetiştirme planına sahip değildi. Envanterde bulunan uçakların yurtiçinde üretimi için de bir iki girişim dışında bir öngörüsü bulunmuyordu. Uçak bölükleri, iki uçak, iki pilot ve iki rasıttan oluşmaktadır. Oysa Birinci Dünya Savaşı'nda Türklerin müttefikleri olan Almanların hava filoları 10–15 uçaktan oluşmaktaydı. Keza pilot ve rasıt sayılarının yeterli olması ve her türlü teknik donanıma sahiptir. Türkiye'de çalışan Alman filoları ile Almanya'daki hava birlikleri aynı teşkilat seviyesinde görev yapmaktadır. Kıyaslamada ve değerlendirmede ise Türk ve Alman hava birlikleri aradaki güç ve sayısal farklılık dikkate alınmadan eşit iki birliğin değerlendirilmesinin yapılması doğru olmamıştır.

<sup>47</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912–1914) Birinci Kitap**, s.104–110

<sup>48</sup> Emin Nihat SÖZERİ, "Türk Tayyareciliği", **Hava Kuverleri Dergisi**, S.202, Ankara,1961, s.40

## 1.6. Balkan Savaşları'nda Türk Askerî Havacılığı

Türk tarihinde zaferler olması ne kadar doğal ise yenilgilerin olması da kaçınılmazdır. Ancak Balkan Savaşları'nda alınan yenilgi devletin güçsüzlüğünden ziyade; dirayetsizlik, iç kargaşa, devleti idare edenlerin öngörüsüzlüğünden kaynaklanması Türk tarihinde önemli bir yaradır. Sebepleri ve savaş sürecinde olanlar ne olursa olsun Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları ile Avrupa kıtasında bulunan topraklarının çok büyük kısmını kaybetmiştir. Savaştan önce 65.350 mil<sup>2</sup> olan Türkiye Avrupa'sındaki toprakları savaş sonrasında 10.882 mil<sup>2</sup> gerilemiştir. Osmanlı Devleti Avrupa'da bulunan topraklarının % 83'ünü kaybetmiştir<sup>49</sup>. Bu savaşların hemen ardından Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmış olması nedeniyle o topraklarda kalan büyük bir Türk nüfusu da unutulmaya terk edilmiştir. Devletlerin de insan bünyesine benzer hususiyetleri vardır. Bazen sıhhatleri bozulduğu zaman bir süre dinlenmeleri gerekebilir. Osmanlı Devleti'nin tebası bulunan gayrimüslimler Avrupalı devletler ve Rusya tarafından isyana teşvik edilerek Osmanlı Devleti sürekli küçültülmüş ve ortadan kaldırılmıştır. Türkler, yeni bir siyasi yapılanma ile devletine yeniden can vermesini bilmiştir. Balkanlarda Osmanlı Devleti'ne karşı kullanılan koz bu gün Türk devletinin eline geçmiştir. Orada Türkiye'nin yardım ve desteğine muhtaç büyük bir topluluk bulunmaktadır.

Balkan Savaşları'nın hemen öncesinde yaşanan siyasi gelişmeler devletin iç ve dış politikasında etkisini göstermiştir. 23 Ocak 1912 tarihinde İttihat ve Terakki bir darbe ile hükûmete tesir edip, Nazım Paşa ile yaveri (daha önce bahsi geçen Paris askerî ataşe vekili) Yzb. Tevfik Bey, Yakup Cemil tarafından görev esnasında şehit edilmiştir. Sadrazam Kâmil Paşa silah tehdidi ile istifa ettirilmiş<sup>50</sup>. Bu hadiselerin yapılabilmesi için kilit noktalara ittihatçı subaylar yerleştirilmiş ve Kur. Yb. Enver Bey'in 23 Ocak'ta yandaşları ve topladığı bilinçsiz halk ile Beyazıt'ta yürüyüşe geçmesi yeni bir döneme giden süreci başlatmıştır. Kur.Yb. Enver Bey'in, Bab-ı Ali'ye

<sup>49</sup> Fahir ARMAOĞLU, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789–1914**, TTK, 2. Baskı, Ankara, 1999, s.694

<sup>50</sup> Fethi KURAL, **Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913**, Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 1974, s.3; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, **a.g.e.**, s.134

yönelmesi, korumaların etkisiz hâle getirilerek hükmet üyelerine ulaşılması Osmanlı tarihi açısından adeta sonun başlangıcı olmuştur<sup>51</sup>. Hükûmetin sorumluları istifa mektubunu padişaha sunmuşlardır. Sultan Mehmet Reşat, ittihatçı Mahmut Şevket Paşa'ya sadrazamlık ile beraber Harbiye Nazırlığı görevini vermiştir<sup>52</sup>.

Enver Paşa II. Meşrutiyet Döneminde adını duyurmuş ve kısa süre içinde etkinliği artmıştı. Vatanperverliğine rağmen tecrübesiz ve birikimi itibarıyla yetersiz olan bir liderdi. Binbaşı rütbesinde bulunduğu bir sırada hızla yükselerek Genelkurmay Başkanlığına getirilmesi Ordu içindeki hiyerarşik yapıda büyük değişiklikler yapmıştır. Bu düzenleme kapsamında bir kısım subaylar zorunlu emekli olurken görevdekilerin rütbesi de indirilmiştir. Vatanperverliğine rağmen tecrübesizliği devlete çok pahalıya mal olmuştur. İstiklâl Harbi'ne katılan generallerden birisi yaptığı değerlendirmede, Enver Paşa'nın kıdemli ve tecrübeli komutanları Birinci Dünya Savaşı öncesinde emekli ederek evlerinde oturmaya mahkûm ettiğini ve bu durumun sonucu olarak cephelerde tecrübesizlikten kaynaklanan çok sıkıntı çekildiğini ifade etmiştir. Nitekim on yıllık harbin kadrosuna bakıldığında pek çok cephede komutan olarak görev alan subayların rütbelerinde bu durum görülmektedir<sup>53</sup>. Diğer taraftan küçük rütbede büyük sorumluluk alan bu subayların cephelerde kazandıkları tecrübe sonucu, İstiklâl Savaşı için bir şans oldukları da ayrı bir husustur. Falih Rıfkı, Enver Paşa ile Mustafa Kemal Paşa'yı kıyaslamasında, ***“Enver'in hassası cüret, Mustafa Kemal'in hassası basiretti... Mustafa Kemal 1914'te Harbiye Nazırı olsaydı, devleti Birinci Dünya Savaşı'na sokmazdı. 1922'de Enver İzmir'e girmiş olsaydı, o hızla döner, Suriye ve Irak üstüne yürür, kazanılanı da kaybederdi”***<sup>54</sup> yorumunu yapar. Bununla birlikte Enver

<sup>51</sup> ARMAOĞLU, 19. Yüzyıl Siyasi Tar., s. 672-675

<sup>52</sup> GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi 2. Cilt II. Ks. 2. Kitap Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması**, 2. Bsk., Ankara, 1993, s.24-29

<sup>53</sup> İsmet GÖRGÜLÜ, **On Yıllık Harbin Kadrosu 1912–1922 Balkan-Birinci Dünya ve İstiklal Harbi**, TTK. Yay., Ankara, 1993, s.3-314

<sup>54</sup> Bernard LEWIS, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, 9. Baskı TTK, Ankara, 2004, s.255

Paşa'nın Osmanlı ordusuna bir hareket ve dinamizm getirdiği de tarihi bir gerçektir.

Osmanlı Devleti Balkan Savaşları'na, kara, deniz ve hava gücü yönüyle hazırlıksız yakalanmıştı. Balkan Savaşları'nda Osmanlı Hava Kuvvetleri, Harbiye Nezaretine bağlıydı. Bütün etkinliği Yeşilköy'de kurulan Hava Okulu ile bu okul envanterinde olan uçaklardan ibaretti. Uçaklar için hangarlar yoktu. Şartlar çok sınırlı ve iptidai bir haldeydi<sup>55</sup>. Osmanlı Devleti'nin yaşadığı sıkıntılı yıllar ile aynı zamanda gelişen havacılık, olumlu ya da olumsuz yetkili kişilerin bakışına göre etkilenmiştir. 1911 yılının son aylarında J. Şişmanoğlu isminde bir Osmanlı vatandaşı Paris askerî ataşeliğine müracaatla havacılık alanında 12 yıllık geçmişi olduğunu ve bazı buluşlarını Osmanlı menfaatine kullanabileceğini, ama asıl önemli olanın yurt dışına bağımlı olmak yerine Osmanlı'nın kendi hava sanayiini ve hava okulunu kurmak olduğunu söylemiştir. Kurulacak bu sistemin zamanla millî hava sanayiini kalkındıracağını ve kurulacak okula öğretmen olarak atanabileceğini söylemiştir. Kaynaklarda mezkûr şahsa ait bir bröveden başka tespit edilen bilgi bulunamamıştır. Ataşelik tarafından konu ile ilgili İstanbul'a 1911–1913 yılları boyunca yazılan yazılara olumlu cevap alınamamıştır<sup>56</sup>.

Fransız Uçak Fabrikası R.E.P. ile yapılan anlaşma gereği; gönderilen sekiz subay eğitimlerini tamamlayarak yurda dönmeye başladılar. Alınan bröveler "**Adi**" statüsündeydi. Burada "**Adi**", "**Sivil Pilot**" anlamındadır. Havacılığın ilk yıllarında iki ay gibi bir sürede alınan eğitimi müteakip bröve alınıyordu. Havada 200 metre irtifadan uçarak, yere dikilmiş flamalar üzerinden 5 defa yatay bir 8 şekli çizmek 3 defa da yerde işaretlenmiş yere inmek esastı. Temel pilotluk eğitimini tamamlayan ve "**adi**" statüsünü alan pilotlar, eğitimlerini Yeşilköy'de sürdürerek "**askerî pilot**" olma vasfı

<sup>55</sup> GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Şark Ordusu, C.II, 1. Kitap, 1. Çatalca Muharebesi**, Ankara, 1993, s.32

<sup>56</sup> KURTER, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.I (1910–1914)**, 2. Baskı, Hv.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2006, s.74-75

kazanıyorlardı. Havacılığın yeni olması ve R.E.P'in yoğun programı, ticari niyetler de muhakkak bu durumu perçinliyordu<sup>57</sup>.

Balkan Savaşları'nda, Osmanlı Devleti ile hasımlarının hava güçleri kıyaslandığında; düşman yaklaşık 18 uçağa (Yunanlılar-4, Sırp-4, Bulgarlar-10) sahibiyken, Osmanlı ordusunda ise her biri iki uçaktan oluşan üç uçak müfrezesi mevcuttur<sup>58</sup>. Dünyada havacılık misyonu yeni gelişirken Osmanlı'nın onca sorun içinde Balkan Savaşları'nda uçaklardan yararlanması için yapılan girişimlerin, olumlu sonuçlar vermeye, başladığını göstermektedir<sup>59</sup>. Şark ve Garp ordusuna birer, Edirne Kalesi'ne bir uçak müfrezesi planlanmıştır<sup>60</sup>. Ancak bu dönemde Türk havacılığı adeta yaprak dökümü yaşamıştır. Hazır birkaç pilot ise uçabilecek durumda değildiler. Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları'na bu şartlar altında girmiştir. Yetmiş pilotlara sahip çıkılmaması nedeniyle savaşın ilk dönemlerinde havacılıkta etkinlik gösterilememiştir<sup>61</sup>. Ancak Balkan Devletleri gerek uçak gerekse pilot açısından sıkıntı çekmemişlerdir. Fransız, Rus ve Almanlar, Balkan Devletleri'ne yardım etmişlerdir. Hatta yardıma gelen bu pilotlar hadiseye bir Haçlı Seferi ruhu ile yaklaşıyordu. Osmanlı egemenliğindeki Hıristiyanların kurtarıcısı havasındaydılar. Osmanlı Devleti'ne sözleşme ile alınan yabancı pilotların ise dinî ve millî bir hedefi yoktu. Onlar alacakları paranın karşılığında hayatlarını tehlikeye atmadan görev yapmaya çalışmışlardır<sup>62</sup>.

Balkan Savaşları havacılık açısından oldukça sancılı yıllardır. Oysa havacılığa ilk ilgi duyan devletlerden biri de Osmanlı Devleti'ydi. Çünkü iktidar sık sık değişmiş ve ülke sorunlarından ziyade hükûmet olabilme önem arz etmiştir. Diğer yandan havacılığın eğitim ve sistemlerin tedariki bakımından pahalı bir alan olması ve geçmişinin olmaması nedeni ile gelecekteki önemi,

<sup>57</sup> SARP, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara,1986, s.16-18

<sup>58</sup> KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.129; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.72-78

<sup>59</sup> Hakkı ARIS, "Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv.K.K.Org. Cumhuriyet ASPARUK ile Görüştük", **Savunma ve Havacılık**, C.XV, Sayı:20613, Ankara, 2000, s.10

<sup>60</sup> ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv.Bsm., Ankara, 1981, s.9

<sup>61</sup> SARP, a.g.e., s.7

<sup>62</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.94

görev değişikliği nedeniyle yetkili makamlara gelen bazı zevat tarafından yeterince değerlendirilememiştir. Pilot sınıfının yanında rasit yetiştirilmesi gerekirken bunun yerine kurmay subaylar hiçbir eğitim almadan rasit olarak görevlendirilmişlerdir. Öyle ki zaman zaman geleceğin etkili paşası, Kur. Yb. Enver Bey' de rasit olarak uçuyordu. Ancak zamanla bu usulün pilot-rasit koordinasyonunu kurmakta yetersiz kaldığı anlaşılmış ve rasitler özel bir eğitimden geçirilmeye başlanmıştır. Kur.Yzb. Kemal rasit eğitiminin verilmesinde görev almıştır. Hazırlıklar ve gerekli uçakların planlanmasını takiben 27 Haziran 1913'ten itibaren kurslar açılmaya başlanmış, Tğm. Nuri Deperdussin tipi uçağı ile kursa tertip edilmiştir.

Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluş yıllarında teşkilattan kaynaklanan sebeplerle birtakım sıkıntılar yaşanmıştır. Burada en büyük sorun teşkilattaki iki başlılık olarak değerlendirilmektedir. Bu konuda bir dilekçe yazan Binbaşı Mehmet Cemal<sup>63</sup>; idaresizlik, düzensizlik ve aksaklıklardan şikayet ederek bunlardan birçok örnekler vermiştir<sup>64</sup>. Hava Okul Komutanlığı görevine atandıktan bir müddet sonra başarılı olamadığı gerekçesiyle Savunma Bakanlığı tarafından bu görevden alınan Binbaşı Mehmet Cemal'in 28 Mart 1913 tarihinde (15 Mart 1329) Savunma Bakanlığına verdiği dilekçesinde belirtmiş olduğu şikâyet konularının ağırlığını lojistik sorunların teşkil ettiği görülmektedir. Havacılık alanında dönemin en önemli üç problemi ise;

- a) Mali sıkıntı,
- b) Sevk ve idarede başsızlık,
- c) Avrupa'daki gelişmelerden habersiz olunması ve bilgi eksikliğidir<sup>65</sup>.

Bu tarihlerde savaş hızını kesmiş, Osmanlı Devleti ile Bulgaristan ateşkes yapılması için çalışıyordu. Süreyya Bey, Şubat 1913 tarihinde havacılık görevinden alınmış ancak Nisan 1913 tarihinde yeniden bu göreve

<sup>63</sup> Bnb. Mehmet Cemal bir süre hava Okulu K.lığı yapmış ve havacılık alanında görevlerde bulunmuştur.

<sup>64</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.160-161

<sup>65</sup> SARP, **a.g.e**, s.27-43; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap Birinci Cilt**, s.158



getirilmiştir<sup>66</sup>. Süreyya Bey'e, göreve başladığı gün Müfettiş-i Umumi Hüseyin Hüsnü Paşa tarafından derhâl Berlin'e hareketle, alınmasına karar verilen balonun inceleme ve denemesinin yapılarak ilave olarak bildirilen diğer askerî malzemelerin alınması emredilmiştir.

Süreyya Bey başkanlığında İstihkâm Binbaşı Ali Bey, Plt. Tğm. Nuri Beyden oluşan bir heyet Bükreş üzerinden Berlin'e geçmiştir. Heyetin Avrupa'dan gerekli tedariki yaparak alması için gereken tedbir ve yapılacak işler teferruatına kadar bildirilmiştir. 14 Nisan 1913'te Harlan Fabrikası tarafından hazine tahvili karşılığı 8–10 uçak ile bomba verebileceğini bildirmekteydi<sup>67</sup>. Balkan Savaşları'nın ateşkes sonrası sükûnetin başladığı dönemde Alman Albay Tupchevski tarafından hazırlanan bir raporda, savaşın sorumlusu olarak Osmanlı Genelkurmayı gösterilmiştir. İstanbul Sahra Topçusu Atış Okulu Müdürü olan Alman Albay Tupchevski raporunda, Harp Okulu süresinin 2 yıldan 3 yıla çıkarılması ve 3. yılda ateş ve silahlar hakkında eğitim verilmesi tavsiye edilmektedir. Özellikle Türk ordusunun lojistik alanda yaşadığı eksiklikleri komuta kademesinin idaresizliğine ve alınan eğitimin yetersizliğine bağlanması dikkati çekmektedir. Alman subayın görüşleri o yıllarda hayat bulmayacaktır. Harp Okulu ancak 60 yıl sonra (1971) 3 yıla çıkarılmıştır.

Balkan Savaşları'nın devam ettiği bir zamanda Osmanlı Devleti'nin uçaklara olan ihtiyacı şiddetle artmaktaydı. Devlet bir taraftan harbin ülkede meydana getirdiği huzursuzluk ve sıkıntıları çözmek diğer taraftan topraklarda süratle ilerleyen düşmana karşı bir şeyler yapabilmek için arayışlar içindeydi. Osmanlı ordusunda havacılığın önemi de artık daha iyi anlaşılmuş, birkaç yıl önce birkaç fedakâr birkaç subayın gayret ve çalışmalarıyla yürütülen havacılık, Ordunun önemli bir unsuru olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. 10'uncu Kolordunun Kurmay Başkanı Enver Bey<sup>68</sup>, 16 Mayıs 1913 tarihinde Avrupa'nın başkentlerindeki askerî

<sup>66</sup> KANSU VD., a.g.e., s.138

<sup>67</sup> GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C.III, 6. Ks.(1908-1920)**, 1996, Ankara, s.302, 303; KANSU VD., a.g.e., s.138,139

<sup>68</sup> AYDAR, a.g.e. s.32

ataşeliklere yazı göndererek Osmanlı Devleti'nde balonculuk ve tayyare teşkilatı kurulması için buldukları devletlerin, havacılık teşkilatları için hazırladıkları yönetmelik ve tüzüklerin bir örneğinin gönderilmesini istemiştir. Oysa Kur.Alb. Süreyya İlmene ve ekibi tarafından 18 Mart 1912'de, "**Ordu-yı Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında Rapor**" adı ile hazırlanan ve 25 Eylül 1912'de Harbiye Nezaretince onaylanan bir rapor mevcuttu. Bu raporda; havacılığın teşkilatlanması için gerekli olan ihtiyaçlar ve kadroların durumu belirtilmiştir. Osmanlı cephesinde ise 10'uncu Kolordunun Kurmay Başkanı Enver Bey, 7 Haziran 1913'te Genel Karargâha bir yazı yazarak Süreyya Bey ve ekibinin hazırladığı raporun kabul edilip/edilmediği hususunu sormuştur. Onaylı ise bir suretinin kendisine yollanmasını istemiştir. Ancak bu çalışmalar bir netice vermemiştir. Uçakların cepheye gönderilmesi ile ilgili başlatılan çalışmalar bizzat Enver Bey tarafından organize edilmiştir.

Balkan Savaşları'nda uçakların karadan cepheye yollanması planlanmış, ancak yolların bozuk olması ve uygun arabanın olmaması müşkülât çıkarmıştır. Daha evvel numune bir aracın alınması ve buna göre diğerlerinin imali planlanmış olmasına rağmen beklenen siparişin gelmemesi nedeniyle kanatları ayrılan uçakları öküz arabaları ile, uçak gövdesi ise kendi tekerlekleri ile taşınması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu dönemin diğer önemli bir olayı ise Harbiye Nazırı'nın suikasta uğramasıdır. Avrupalılardan çok daha ileri görüşlülükle havacılık için ciddi çalışmaları olan Sadrazam ve ikinci defa Harbiye Nazırlığında bulunan Mahmut Şevket Paşa 11 Haziran 1913 'de suikaste uğrayarak şehit olmuştur<sup>69</sup>. Edirne'nin kaybedildiği bir ortamda gelişen olaylar sonrası ordu daha çok politize olmuştur<sup>70</sup>.

Birinci Balkan Savaşı ile aralarında anlaşan dört Balkan Devleti, İstanbul civarına kadar olan Osmanlı Devleti'nin topraklarını ele geçirmişlerdir. Bu savaşlarda düşmanlar toprak kazanmanın dışında Osmanlı kültürünü de yok etmek için savaşmışlardır. Selimiye Camii'ne de bomba

<sup>69</sup> KANSU VD., a.g.e.,s.130-135;GEDİZ,a.g.e.,s.44-46;SARP, a.g.e., s.11

<sup>70</sup> ARMAOĞLU, 19. Yüzyıl Siyasi Tar., s. 678-680

atarak yıkmak istemişler ancak başarılı olamamışlardır. Bu esnada Edirne’de bir Bulgar uçağı düşürülmüş, pilot ve rasıdı ölmüştür<sup>71</sup>.

30 Mayıs 1913’te, Londra Saint James Sarayı’nda yapılan anlaşma ile Osmanlı Devleti’nin Midye-Enez hattının batısını Balkan müttefiklerine devri kararlaştırılmıştır. Ancak kısa sürede Balkan devletleri, Türkiye Avrupa’sının paylaşımında anlaşamamışlar ve kendi aralarında gerginlik artmaya başlamıştır. Durumdan endişe eden Rusya, devletlerin aralarında oluşan gerginliğin Osmanlı Devleti ile Avusturya’nın lehine dönmemesi için gayret sarf etmiştir<sup>72</sup>. Ancak bu girişimler sonuç vermemiş, 29 Haziran 1913’te Bulgar ordusu, Sırp ve Yunan kuvvetlerine bir baskın şeklinde taarruz yapmıştır. Sırp ve Yunanlılar böyle bir saldırıya hazırlıklı olduğu için savunma yapmıştır. Balkanlarda başlayan bu yeni savaş sonrası Osmanlı Devleti hiç olmazsa Kırklareli ve Edirne’yi geri almak için harekete geçmiştir.

Başkomutanlık vekâleti, 1 Temmuz 1913’te ileri harekât için hazırlık emri vermiş, 13 Temmuz’da ileri hareket başlamıştır<sup>73</sup>. Bu hareketin birinci aşaması Midye-Enez hattı olmuş, bu hattın geçilmesi aşamasında Fransa, Rusya ve İngiltere’nin de tepkisinin olmayacağı teyidini müteakip 21 Temmuz 1913’te ikinci ileri yürüyüş başlatılmıştır<sup>74</sup>. İlk aşamada Ayastefanos’da bulunan uçaklardan istifade edilmiştir. Ancak burada daha önce devam eden bir sorun yaşanmıştır. Osmanlı uçaklarının belirleyici bir işareti olmaması nedeni ile sık sık Türk birlikleri tarafından Türk uçakları, düşman uçakları sanılarak ateş açılma hadisesi yaşanmıştır<sup>75</sup>. Birinci harekâta 16 Temmuz 1913’te keşfe çıkan Mars’a üç kurşun isabet ettirilmiştir. Bu hadiseden sonra Başkomutanlık Karargâhı 17 Temmuz 1913’te Levazım Reisliğine bir yazı göndererek Osmanlı uçaklarına açık portakal renginde büyük ay-yıldız işareti konulacağını bildirerek boya tedarikinin yapılması emri verilmiştir. Ancak

<sup>71</sup> GEDİZ, a.g.e., s.52

<sup>72</sup> ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.11

<sup>73</sup> GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi C.II, 2. Ks. 2. Kitap Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması**, s.389,390

<sup>74</sup> Yusuf Hikmet BAYUR, **Türk İnkılâbı Tarihi, C.II, Ks. 2, TTK**, Ankara, 1991, s.400-418; ARMAOĞLU, **19. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s. 684-690

<sup>75</sup> **Ek-007**, Türk Tayyaresine Yanlışlıkla Türk Topçusu Tarafından Ateş Açıldığına Dair Belge

daha sonra bu işlemin tamamlanamadığı anlaşılmaktadır. İkinci yürüyüşte havacılık alanından daha fazla yararlanmak amacıyla, Ayastefanos Meydanı'ndan 17 Temmuz'da kalkan uçaklar üslerine dönmeyip, Çorlu Meydanı'na intikal etmiştir<sup>76</sup>.

Havacılar bu harekâta yaptıkları keşiflerle orduya büyük faydalar sağlamıştır. Çorlu'dan sonra Babaeski üs olarak seçilmiştir. 22 Temmuz'da Edirne kurtarılmış, Plt.Tğm. Nuri Bey, Çorlu'dan kalkıp Uzun Köprü'ye inmiş, akşamı ise Edirne'ye inmiştir<sup>77</sup>. Diğer pilotlar bu arada değişik bölgelerde uçarak orduya desteklerini sürdürmüştür. Ancak bu dönemin en büyük sıkıntılardan biri de çok fazla kullanılan uçaklar için yeterli bakım ve onarımın yapılamaması, yine ciddi bir sorun olan bakım-onarım için Hava Mektebinde küçük atölyenin dışında yeterli techizatın olmamasıdır. Öyle ki, Mektep Müdürlüğü tarafından 18 Ağustos 1913 tarihinde Başkomutanlık Vekâletine yazılan yazıda yardım ve destek isteniyor, çok küçük bir parçanın dahi yüksek para ile yurt dışından alındığı veya Zeytinburnu Fabrikası'ndan uzun süre beklendiği bildirilerek Bahriye Fabrikası'ndan ka'le ayrılmış HEK durumdaki tezgâhların belge karşılığı mektebe verilmesi istenmiştir<sup>78</sup>.

Bu dönemde yurt dışından alınan bir balon Alman ve Türk mürettebat ile beraber denenmiştir. Ağustos ayı içinde Parseval Fabrikası'ndan alınan balonun bir kaza sebebi ile indirilmesi gerekmiş, Alman Binbaşı Hackstetter, hazırladığı bir raporla yapılması gerekenleri bildirmiş ancak bu alanda bir gelişme olmamıştır. Alman heyetin yaptığı birkaç uçuş denemesinden sonra mukaveleleri yenilenmemiş ve ülkelerine dönmüşlerdir<sup>79</sup>. Süreyya Bey Alman ekibin faydasına inanmaktaydı. Daha sonra balonculuktan bir daha yararlanılamayacaktır.

Temmuz ayında halkın bağışları ile Bleriot X tipi uçak alınarak bu uçağa, **"Muaveneti Millîye"** adı verilmiştir. Bu uçaktan iki adet daha siparişe

<sup>76</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.16, 132, 133

<sup>77</sup> GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, C.III, Ks. 6, (1908-1920)**, Ankara, 1996, s.304; KANSU VD., **a.g.e.**, s.138, 139

<sup>78</sup> GEDİZ, **a.g.e.**, s.40-45

**HEK**: Hurdaya ayrılmış kullanılması ekonomik olmayan silah, techizat ve her türlü malzemedir.

<sup>79</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.153-155

verilmiş bedeli olan 103.483 Frank 26 Ağustos 1913'te Paris Ataşemiliterliği namına Osmanlı Bankası'na yatırılmıştır.

İkinci Balkan Savaşı'nda Türk pilotlarının deneyimi artmış, harekâta etkinlikleri çoğalmıştır. Sırbistan tarafından sevk edilen bir Türk uçağına savaş başlamadan el konulmuştur. Hiçbir Türk uçağı düşman tarafından düşürülmemiştir. Öyle ki, sayıları az olmasına rağmen birkaç pilot; **"dünyanın en deneyimli havacıları"** olmuşlardır. Türk dostu Fransız gazeteci yazar, Alfred Durand, dünya ve Türk havacılığı konulu bir konferans vermiştir<sup>80</sup>. Bu dönemde yapılan önemli faaliyetten biri de uzun uçuşların denenmesine karar verilmesidir. Bu uçuşların ilk örneği pilotların uçakları ile beraber Edirne'den İstanbul'a çağrılmalarıdır. Genelkurmay Başkanlığı tarafından Edirne Uçak Müfreze Komutanı Ütğm. Nuri Bey ile Kırklareli Uçak Müfrezesi Komutanı Yzb. Salim Bey İstanbul'a çağrılmışlardır. Nuri Bey Deperdussin tipi uçağı ile Rasıtı Tğm. Hami beraberinde 2,5 saat olarak uçuşu planlamıştır. Ancak uçuş 3,05 saatte tamamlanmıştır. Yzb. Salim (İlkuçan) ve Rasıtı Kur. Yzb. Kemal Bey Kırklareli'nden 19 Ekim günü Bleriot XI-2 uçağı ile kalkmışlar ancak pusulada 15 derecelik bir sapma ile bilmeyerek Marmara'yı geçmiş ve Manyas Gölü civarına inmişlerdir. Ertesi gün ise, bilerek Marmara Denizi'ni geçerek 185 km kat edip Ayastefanos Meydanı'na inmişlerdir<sup>81</sup>. Böylelikle Marmara Denizi Türk pilotları tarafından ilk kez iki defa aşılmış oluyordu.

Dönemin havacılıkta en yetkili ve tecrübeli subaylarından olan Süreyya Bey'in Tayyare Mektebi ve Havacılık Hakkındaki Raporları, havacılığın mevcut durumunu ve olması arzu edilen yerini belirtmesi yönüyle önemlidir.

<sup>80</sup> Ayastafenos Mektebinde Alman heyetine karşı olumsuz bir hava oluşmuştur. Ayrıca aynı tarihli bir raporla balonculuk hakkında da gelişmelerden kaygılarını dile getirmiştir. Alman ekibin süresi dolmak üzereydi. Süreyya Bey, Alman ekip ile Tayyare Mektebinin arasındaki gerginliği bildiği için aynı ekip olmasa bile yeni bir ekiple sözleşmenin yenilenmesini istemiştir. Zira, Türk ekibin henüz balonları uçuracak bilgi ve yeteneği yoktu. Ama esas olan balonun kullanılması olduğundan tedbir alınması istenmiştir. Süreyya Bey bu konuda da bir rapor hazırlayarak Başkumandanlık Vekâletine 23 Eylül 1913 tarihinde yazmıştır.

Alfred Durant ve Alfred Ponniyer 5 Mart 1914 tarihinde Harbiye Nazırı Enver Paşa'ya müracaatla Fethi Bey'in düşen uçağı yerine bir uçak hediye etmeyi önermişlerdir. Bu uçak daha sonra alınmış ama Ponniyer vefat ettiğinden teslimini görememiştir. KURAL, **a.g.e.**, s.333,334

<sup>81</sup> ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.13; SARP, **a.g.e.**, s.25; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.11

Kur.Alb. Süreyya Bey 23 Eylül 1913 tarihinde Kıtaatı Fennîye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliğine Tayyare Mektebi ve Havacılık Teşkilatının geliştirilmesi konusunda bir rapor hazırlamıştır. Raporda geçmiş üç yılda havacılık alanında yapılanları, **“Eğer bu sınıfın bütçede tahsisatı yoksa gelişemez, zaten bu güne kadar yapılanlar da bin türlü zorluk içerisinde, itiraz ve red cevaplarına rağmen, adeta dilenerek, koparıldı”** diyerek özetliyordu<sup>82</sup>. Bu döneme kadar havacılık bir ek görev olarak Kıtaatı Fennîye ve Mevaki-i Müstahkeme olmak üzere iki kısımdan oluşan birimin Kıtaatı Fennîye Şubesi tarafından yürütülmekteydi. Raporda havacılığın artık ayrı bir şube olarak yani 3. bir şube olarak teşkilatlanması gerektiği belirtiliyordu. Hava Mektebinin savaş nedeniyle teşkilatı geliştirilememiş, son zamanlarda Balkanlar’da gelişen savaş nedeniyle askerî alanda önemli olan; Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale’ye birer hava bölüğü, Anadolu’da ise 200–300 km’ye bir balon hangarı yapıldığı takdirde Erzincan ve Erzurum’a kadar olan yerlere balon ile keşif yapma imkânı sağlanacaktır. Sonuç olarak; birkaç yıla yayılacak 250.000 lira ile Rumeli’ye 5 tayyare bölüğü, 6 sabit balon parkı, bir güdümlü balon ile beş balon hangarı inşa etmek mümkün olacaktır. Anadolu için ise; Erzurum ve Erzincan’a birer tayyare bölüğü, bir veya iki sabit balon parkı ile İstanbul-Erzurum arasında seçilecek dört merkeze birer balon hangarı ile ikişer uçaklık hangar ile birer onarım merkezinin yapılmasını önermiştir. En uygun merkez olarak Eskişehir, Ankara, Yozgat ve Sivas’ı önermiştir. Süreyya Bey burada uzun soluklu, istikrarlı ve emin adımlarla 3-5 yılda güçlü bir Hava Gücü’nün oluşabileceğini ortaya koymuştur. Ama bunun için; havacılığın ayrı bir teşkilatının oluşturulması ve bağımsızlaştırılması, teşkilat şeması ile parasal bir portrenin çıkarılması gerekmektedir. Ancak Süreyya Bey’in raporu dikkate alınmamıştır. Hiçbir çaba gösterilmemesi havacılığın öneminin bilinmesine rağmen yeterince ilgilenecek kadar önceliğe sahip olmadığını göstermektedir. Yoksa bu zamana kadar yapılan faaliyetler havacılığın öneminin anlaşıldığını göstermektedir. Pek tabii Osmanlı Devleti bu dönemde pek çok iç ve dış

<sup>82</sup> KURTER, a.g.e., C-I, s.166

sorunlarla uğraşmanın yanında hasım güçlerin kısılcasına alınmış olduğundan var olup olamayacağı konusunda endişe içindeydi.

1913 yılının sonlarında Kur. Albay Süreyya Bey'e tamamen havacılıktan el çektirilmiştir. Süreyya Bey tarafından 17 Kasım 1913 tarihli ikinci raporda havacılığın sevdinilmesi, iletişimin arttırılması ve geliştirilmesi için, "**Hava Dergisi**" adıyla bir dergi çıkarılması görüşünü ifade etmiş, yıllık maliyeti 50 lira olan derginin maliyetinin bir kısmının abonelerce karşılanabileceği belirtilmiştir. Ayrıca havacılara ara sıra verilen ödüller dışında bir teşvik verilemediğini, bu sınıfın güçlendirilmesi için maaşın iki katına çıkarılarak bir ölüm yada kaza vukuunda bu maaşa göre emekli veya yetim aylığı düzenlemesinin gerekliliği belirtilmiştir. Süreyya Bey'in önerilerinin daha sonra hepsi gerçekleşmiştir. Hatta görevden ayrılmadan önce uçuşa yasak bölgeler raporu hazırlamıştır. Bu raporda belirtilen hususlar Birinci Dünya Savaşı'nda uygulanmıştır.

Balkan Savaşı sonrası Osmanlı havacılığında uçak üretmeye yönelik de önemli bir gelişme olmuştur. Ama bu gerçekleşmeyen bir teşebbüs olarak kalmıştır. Bir Macar Şirketi, İstanbul'da uçak fabrikası yapabilmesi için girişimlerde bulunmuştur<sup>83</sup>. Varılan taslak mutabakata göre; kurulacak Tayyare Mektebi 5 ay içerisinde tamamlanacak ve öğretime hemen başlanacaktır. Mektebin projeleri;

- a) Mektebin öğrenim süresi 6 ay olacaktır.
- b) Mektebin öğretmen ve araç-gereç giderleri fabrikaca karşılanacaktır.
- c) Şirket mektebin yanında en modern uçakları üreten bir fabrika kurulacaktır.
- d) Motorlar şimdilik hükûmetin uygun göreceği bir ülkeden alınacaktır.
- e) Zamanla Türk işçiler istihdam edilecektir.
- f) Belli sayıda uçak her an satın alınmak üzere hazır bulundurulacaktır.
- g) Sivil kişilere de pilotaj eğitimi verilecektir.

<sup>83</sup> KURAL, a.g.e., s.5-6

h) Yeni buluşlar gizli tutulacaktır<sup>84</sup>.

Konu olgunlaştırılmış imza aşamasında İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü'nün ilave görüşleri eklenmesi için olumlu sonuç beklenirken hazırlanan protokole; kimin, niçin yazdığı bilinmeyen **“Bu teklif kabul edilmemiş ve bu iş de yapılmamıştır.”** notu eklenmiş ve proje gerçekleşmemiştir<sup>85</sup>.

Aradan geçen 90 yıla rağmen oldukça iddialı olan birinci projenin henüz Türkiye’de uygulanamadığı düşünülürse o gün için oldukça ileri bir adım olduğu değerlendirilmektedir. Modern bir havacılık kompleksi için hazırlanan bu proje maalesef imza aşamasında gerçekleşmemiştir<sup>86</sup>. Tabii bu dönemin şartları da oldukça ağırdır. Osmanlı Devleti, normal şartlar altında ve barış içinde yaşıyor olsaydı belki teknolojik gelişmeleri takipte başarı elde edebilirdi. Kaldı ki Osmanlı Devleti'nin yüzyıllardan gelen ve çözümünde başarı sağlanamayan pek çok sorunları vardı. Devlet güçlü merkezi yapısı ile ayakta kalmış, denge politikası ile büyük güçlerin zayıf tarafını yakalayarak bağımsızlığını ve bütünlüğünü korumayı kısmen başarabilmiştir.

1913 yılında, yukarıda şartları içeren bir uçak fabrikası kurulsaydı. Şüphesiz Birinci Dünya Savaşı'nda çok büyük fayda sağlardı. Ancak Osmanlı ülkesinde fabrikayı idame ettirecek ve gelişmesini sağlayacak bir sanayii gücünün bulunmadığını belirtmek gerekir. Bu dönemde yalnız Fransa'da 22 adet uçak fabrikası olduğu düşünülürse mütevazı bir fabrikanın bile olmaması Osmanlı Devleti açısından büyük kayıp olmuştur. Ancak havacılıkta teknik yapının bir geçmişi olması da gelişmelerin devamı için kaçınılmazdır. Çünkü pek çok yan sanayiiden destek alması kaçınılmazdır. Batıda onlarca uçak ve motor fabrikaları kurulmuş olmasının kültürünü, 1800'lü yıllarda yaşanan Sanayii Devrimi'nde aramak gerekir.

Bu alanda yapılan ikinci bir teşebbüs ise; Temmuz 1914 tarihinde İstanbul gazetelerinde yer alan bir girişimdir. Hayri Bey ve Rıza Bey adlarında otomobil teknisyenliği bilgisi olan kişiler Tophane askerî

<sup>84</sup> KURAL, a.g.e. , s.5

<sup>85</sup> KURAL, a.g.e., s.328

<sup>86</sup> Osman YALÇIN, a.g.t, s.42



fabrikasına müracaat ederek uçak yapma arzularını dile getirmişlerdir. Bu kişilere müsaade edilmiş, işe başlanmış ama imal edilen uçak uçurulamamış ve ikinci teşebbüs de yarım kalmıştır<sup>87</sup>.

### 1.7. I. Dünya Savaşı'nda Türk Askerî Havacılığı

Türk Devleti açısından I. Dünya Savaşı'nın çıkış zamanı tam bir talihsizlik olmuştur. Dünya dengelerinin Türklerin aleyhine olduğu, Osmanlı topraklarını paylaşma konusunda hırs ve duyguların hâkim olduğu bir süreçte ortaya çıkmıştır<sup>88</sup>. Sayısal olarak da Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu İttifak güçleri oldukça zayıftı. İttifak devletlerinin toplam nüfusu 168.300.000 kişi, asker sayısı ise 22,9 milyondur. İtilaf devletlerinin ise toplam nüfusu 1.002.435.000 kişi, asker sayısı ise 42,7 milyondur. İtilaf devletlerinin imkân ve kabiliyetleri İttifak devletlerine göre kıyaslanamayacak kadar yüksektir<sup>89</sup>. Bu savaşlarda Osmanlı ordusu ise 2.800.000 kişidir. Savaşlarda bu rakamın 2.000.000 kişisi şehit, kayıp, yaralı ve diğer nedenlerle eriyecektir<sup>90</sup>.

Osmanlı Devleti, zamansız bir dönemde hazırlıklarını yapamadan Birinci Dünya Savaşı'nın tarafı olmak durumunda kalmıştır. Belki harp kaçınılmazdı ama geç bir zamanda girilerek şartlar Türklerin lehine çevrilebilirdi. Bu konuda Mustafa Kemal Paşa'nın aynı paralelde düşündüğü konuşmalarından anlaşılmaktadır. Pek çok farklı cephede savaşmak zorunda kalan Osmanlı Devleti, Hava gücü olarak oldukça zayıftı. I. Dünya Savaşı'nın başında yeterli uçak, pilot, techizat ve teknik donanımı yoktu. Nitekim savaşın

<sup>87</sup> Oktay VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I**, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985, s.40;GÖKHAN (Rumuz), **Türk Havacılık Tarihi**, Türk Hava Kurumu Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1989, s.54

<sup>88</sup> Bkz.: Abdurrahman ÇAYCI, **Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)**, TTK, Ankara, 1995

<sup>89</sup> Remzi ÇAVUŞ, **Hain Kim Bir İsyanın Perde Arkası**, Yitik Hazine Yay.,İzmir,2006, s.14

<sup>90</sup> Azmi SÜSLÜ,“Misak-ı Millî, 1914–1920”, **Misak-ı Millî ve Türk Dış Politikasında Musul**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1998, s.23–30; Erdinç TOKGÖZ, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2001,s.7

Birinci Dünya Savaşı'nda tüm tarafların toplamda 9 milyon asker 30 milyon sivil hayatını kaybetmiştir. Asker sayısı ihtilafıdır. Daha fazla rakamlar da bazı kaynaklarda geçmektedir. TOKGÖZ, **a.g.e.**, s.29; Veli YILMAZ, **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay.,İstanbul, 2003, s.183,184

başında Yeşilköy Tayyare Mektebinde 5-6 tayyare bulunuyordu<sup>91</sup>. Ayrıca Hava Kuvvetleri üç yıllık bir geçmişi ile oldukça yeniydi. Teşkilatlanma henüz yapılanma aşamasındaydı. Öte taraftan Havacılık önce Fransızlara emanet edilmiş ama I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya karşı savaşa girdiğinden, Osmanlı havacılığını ıslah etmekle görevli Fransız Yüzbaşı De Goys ülkesine gönderilmiştir. Savaş süresince Türk havacılığı Alman Üsteğmen Serno'ya emanet edilmiştir. Bu sırada Fransa'ya sipariş edilen 15 adet uçağa da İngiltere'nin savaş gemilerini son anda vermemesi olayında olduğu gibi el konmuş ve Fransız ordusuna teslim edilmiştir<sup>92</sup>. Bu uçaklar savaşta Osmanlı ordusuna karşı kullanılmıştır<sup>93</sup>. Serno'nun çalışmaları öncelikle eksikliklerin giderilmesi ve hava bölüklerinin savaşa hazır hâle getirilmesi üzerine yoğunlaşmıştır.

Osmanlı ordusunda teknisyen, pilot ve rasit havacı sayısı ve techizatı başta uçak olmak üzere oldukça az ve iptidaiydi. Cephelerden gelen uçakların çoğu arızalıydı. Savaş süresince uçakların doğru dürüst onarımının yapılacağı bir tesis kurulamamıştır. Osmanlı ülkesinde havacılık sanayii adına bir gelişme olmamıştır. Savaş başladığı zaman Alman ordusunda binlerce pilot bulunuyordu. Almanların binlerce uçağı ve yüzlerce filosu vardı. Almanlar kendi ülkelerinde belki de bir zorunluluk gereği erattan da pilot yetiştirerek fazla subay zayıyatını önlemek istemiştir. Alman subayların telkini ile Osmanlı Devleti de aynı usulü uygulamış ama bunun bedeli İstiklâl Savaşı'nda ağır ödenmiştir. Bu gün için bu durumun Osmanlı ordusunda uygulanış şekli şüphe ile karşılanmaktadır. Zira yetişen ilk subaylar Birinci Dünya Savaşı'nda ve daha önce şehit olmuş veya sakat kalarak sistem dışı kalmışlar. Gedikliler ise savaş sonrası görevlerini tamamlayarak ordudan ayrılınca havacılık tamamen zayıflamış ve kendini toparlamakta zorlanmıştır. 1915 sonunda

<sup>91</sup> SÖZERİ, a.g.m., s.42; Celal YÜCEL, "Türk Havacılığının Kısa Tarihiçesi", **Hava Dergisi**, S.211, Eylül 1963, Ankara, 1963,s.12

<sup>92</sup> Serdar SARISIR, **Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sos.Blm.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998, s.27

Bu gemiler Reşadiye ve Sultan I. Osman ismini aşmışlardır. Her iki geminin toplam tutarı 3,5 milyon Sterlindir. PALMER, a.g.e., s. 355

<sup>93</sup> KANSU VD., a.g.e., s.159

Türk pilot sayısı 12 kişidir<sup>94</sup>. Diğer taraftan karar verici ile pilotun ayrı kişiler olması havacılık açısından çok tehlikeli ve tezat bir durumdur. İlk yıllarda tamamen öğretmenin tarifi ile tek başına uçan Türk pilotu, aslında bu dönemde Almanya'dan gelen çift kişilik eğitim uçağına da sahipti. Dünyanın en güçlü devletleri ile karşılaşılan ve birçok cephede savaşan Osmanlı Devleti'nde, havacılığın öneminin orduyu idare edenler tarafından yeterince idrak edilmemesi, Almanların Osmanlı Devleti'nin gerçeklerini görmeden yanlış kararlar ile Osmanlı havacılığını baltalamaları sıkıntıyı arttırmıştır. Ancak burada Almanlara güvenmek belki de dikkate alınması gereken önemli bir husustur. Kaldı ki Osmanlı ordusu pilot kaybı nedeni ile subay zafiyeti yaşamazdı. Almanlar subay istihdamı ile pilot ve rasit için yaklaşık 10.000 subayını bu işe tahsis ederken, Osmanlı Devleti'nin yaklaşık 300–500 civarında subay istihdamı sorunu fazlası ile çözmekteydi. Nitekim 1916'dan sonra yetişen pilot sayısı 30'u geçmemektedir<sup>95</sup>. Türk uçuş personelinin ve uçak sayısının en üst seviyede olduğu zaman 1916 yılı sonudur. Toplamda; 81 pilot, 57 rasit ve 90 uçak mevcuttur. Almanların Türk havacılığının gelişmesinde ihmal ve kayıtsızlığı bazı aksi iddialara rağmen pek çok incelemede genel bir kabul hâline gelmiştir<sup>96</sup>.

Birinci Dünya Savaşı, Türk Havacılık tarihi yönüyle pek çok ilklerin yaşandığı bir savaş olmuştur. 30 Kasım 1915 tarihinde Plt.Yzb. Ali Rıza ile Rasit Atgım. Orhan, Çanakkale Cephesinde AK 1 Albatros tipi uçakla bir Fransız uçağını İntepe-Helles arasına hava muharebesinde düşürmüşlerdir<sup>97</sup>. Savaş yıllarında teşkilatta çok sık ve hızlı bir büyüme gerçekleşmiştir. Hava bölük sayısı İstanbul Tayyare Mektebi İstasyonu hariç 1915 yılı içerisinde yedi (7) adettir. Bunlar; 1. Bl. Çanakkale, 2. Bl. Irak, 3. Bl. Uzunköprü, 4. Bl. Adana, 5. Bl. Kafkas, 6. Bl. Şam, 7. Bl. Keşan'da bulunmaktadır<sup>98</sup>. 1916 yılında Balkan yolları açıldığı için Almanya'dan bol miktarda uçak ve teçizat

<sup>94</sup> ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.16

<sup>95</sup> KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1914–1916) İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.100–102

<sup>96</sup> Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbi C.IX Türk Hava Harekâtı**, Yay. No:3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969, s.68-71

<sup>97</sup> İlkler Dosyası, **Hava Muharebesinde Düşman Uçağını Düşüren İlk Türk Pilotu**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş. Md.lüğü, Klasör No:75, Ankara, 2007, s.8

<sup>98</sup> KANSU VD., **a.g.e.**, s.181

gelmiştir. Bunun sonucu olarak Uçak Bölüklerinin sayılarında artış olmuş ve yeni bölükler teşkil edilmiştir. Hava Kuvvetleri Müfettişliği havacılık ile ilgili işleri koordine eden en üst makamdı. Ancak uçak ve bölük sayının artması ve işlerin yoğunlaşması sonucu 1916 yılında Harbiye Dairesi'nde **“9. Umuru Havaiye Şubesi”** teşkil edilmiştir. İkmal ve tedarik konuları **“9. Umuru Havaiye Şubesi”**nin sorumluluğuna verilmiştir. 31 Aralık 1916 tarihinde; **Umuru Havaiye Müfettişliği ile 9. Umuru Havaiye Şubesi'nin** vazife ve nizamnameleri 35'inci Padişah Sultan Reşat tarafından onaylanmıştır<sup>99</sup>. Buna göre Umuru Havaiye Müfettişliği bağımsız tümen yetkisine haizdi. Sulh zamanında Harbiye Nazırına, Savaş durumunda Genel Karargâhın **13. Şubesi** olarak başkumandanlığa bağlı olacaktı. Emrindeki birlik ve birimler şunlardır:

- a) Tayyare Kıtaatı (İstasyon ve Bölükler)
- b) Balon Kıtaatı
- c) Uçak Savar Kıtaatı
- d) Deniz Tayyare Kıtaatı
- e) Depolar Parklar
- f) Fotoğraf ve Fotogmetri Şubesi
- g) Rasadatı Havaiye Şubesi'dir.

Umuru Havaiye Müfettişliği; yeni tayyare ve balon birlikleri teşkili, hava gözetleme merkezleri tesisi, İstanbul Hava Müdafaasının tanzimi gibi idari ve karar verici işler yapacaktı. Hava birliklerinin İkmal Merkezi ise Yeşilköy Tayyare Mektebi olmuştur<sup>100</sup>. Hava bölükleri, orduların emrinde bulunuyordu. Savaş yıllarında ordu sayısı dokuz, tümen sayısı 61'e yükselmiştir<sup>101</sup>. Savaşta en büyük sıkıntı yakıt ikmali ile yedek malzemelerin temininde yani lojistik destekte yaşanmıştır. İstanbul'da depolanan ikmal maddelerini

<sup>99</sup> KURTER, a.g.e., c-II, s.427-429; SÖZERİ, a.g.m., s.44

<sup>100</sup> KANSU VD., a.g.e., s.219

<sup>101</sup> TUNCA ÖRSES-Necmettin ÖZCELİK, **I. Dünya Savaşı'nda Türk Askeri Kıyafetleri**, Karizma Yay., İstanbul, 2005, s.24,25

Kafkaslar, Irak ve Hicaz gibi bölgelere göndermek 3-4 aylık sürede ancak mümkün olmaktadır. Demiryolu olmayan yerlerde, at arabaları, develer, yük kamyonları ve öküz arabaları ile hizmet verilmeye çalışılmıştır<sup>102</sup>. 1916 yılında Salmanpak Savaşı'nda düşürülen İngiliz uçaklarıyla Bağdat'ta kurulan küçük atölyeden de yararlanılarak yeni bir tayyare yapılmış ve uçurulmuştur<sup>103</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1916 yılında Türk ordusunun uçak, motor ve teknik personel eğitimi ihtiyacı sürekli artıyordu. Bunların Türkiye içinde çözümlenmesi için bir Uçak ve Uçak Motor Fabrikası'nın kurulması gündeme gelmiştir. Bu konunun araştırılması için Prusya Harbiye Bakanlığı'ndan Yzb. Bartsch ve Bonz Firması Temsilcisi Bronzin ile birlikte İstanbul'a gelmiştir. Yapılan incelemede Türkiye'nin teknik sahada yetersiz olduğu gerekçeyle uçak üretiminin mümkün olmayacağı değerlendirilmiştir. Yine bir başka girişimci olan Stinnes Firması da aynı gerekçe ile fabrika kurmaktan vazgeçmiştir<sup>104</sup>. 20. asrın başında havacılık alanında yaşanan süreçte gelişmeler sıkı takip edilmesine rağmen batı ordularının hava gücü denginde bir hava gücü oluşturulamamıştır. Avrupa'da birçok uçak fabrikası kurulmuşken, Osmanlı Devleti idarecileri bu gelişmenin kısa süre sonra ordularda önemli bir güç unsuru olacağını değerlendirmesini yapmalarına rağmen uçak fabrikası veya hava harp sanayiinin gelişmesine yönelik tedbirler ve girişimler bu örnekler ile sınırlı kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Türk havacılığının yaşanan önemli sorunlardan biri de Almanların tayyare ve yedek malzeme göndermeden parasının önceden ödenmesini şart koşmaları olmuştur. Serno tarafından da eleştirilen bu husus uzun süre iki devlet arasında sorun olmaya devam etmiş ve uzun süren görüşmelerden sonra çözümlenebilmiştir<sup>105</sup>. Bu dönemin diğer bir özelliği de uçakların ömrünün çok kısa olması ve süratle değişen uçak

<sup>102</sup> P.FLANAGAN, Brian P.FLANAGAN, **Büyük Harp'te Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi Erich Serno'nun Hatıratı 1914-1918**, (Mütercim H. TÜR), Tarihçe Şb. Md.lüğü Kayıt No: 1641-208, s.33

<sup>103</sup> FLANAGAN, **a.g.e.**, s.39

<sup>104</sup> FLANAGAN, **a.g.e.**, s.41,42

<sup>105</sup> FLANAGAN, **a.g.e.**, s.45

teknolojisi nedeni ile envanterdeki uçakların kısa sürede atıl duruma düşmesidir<sup>106</sup>. I. Dünya Savaşı'nın son yılında özellikle Filistin Cephesi'nde Türk ordusunun gücü karada ve havada azalırken İngilizler burada önemli miktarda bir güç toplamıştır. Osmanlı Devleti'nin uçak sayısı birkaç adete düştüğü bir zamanda İngilizler Cephede 100 uçak bulunduruyordu. 1918 yılı itibarıyla hava üstünlüğü İngilizlere geçmiştir<sup>107</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nda, Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin envanterine Alman Paşa Bölükleri dâhil yaklaşık 450-500 uçak girmiştir. Bu uçakların yaklaşık 150'sini, Alman Hava Kuvvetleri personelinden Osmanlı Ordularına görevlendirilen Paşa Bölükleri (301, 302, 303, 304. Bölükler) uçakları oluşturmuştur. Osmanlı Devleti, Mondros Ateşkes Antlaşması sonrası, misafir olarak gördüğü Alman personelin ülkelerine problemsiz dönmesi ve İtilaf güçleri tarafından bir muameleye tabi tutulmalarına önem vermiştir. Alman personel değişik yollardan İtilâf güçleri İstanbul'a gelmeden evvel Karadeniz üzerinden Almanya'ya dönmüşlerdir<sup>108</sup>. Ancak Anadolu Kavağı'ndaki Alman personelin ayrılmadan evvel uçaklarını yakmaları Almanların zafer kazanması hâlinde Osmanlı Devleti hakkındaki muhtemel planları bakımından önemlidir. Almanların, savaşta müttefiki oldukları Osmanlı Devleti'nin ordusunun sevinde inisiyatif kullanmalarına, sevk ve idare etmelerine rağmen Türkiye'den ayrılırken Alman Paşa bölüklerine ait uçakları yakma girişimleri oldukça manidardır<sup>109</sup>. Osmanlı Hava Kuvvetleri Müfettişi Alman Hava Pilot Binbaşı Serno'nun samimi olduğu bilinmesine rağmen, hatıratında Almanya'nın devlet politikasını yakalamak mümkündür. Savaş süresince; Türkiye'de görev yapan toplam Alman personel sayısı **295 uçucu subay, 95 uçucu astsubay, 1740 teknik personelden** oluşmaktadır<sup>110</sup>.

Bununla birlikte Alman Hava Pilot Binbaşı Serno'nun anılarında açık olarak belirttiği gibi Türk Havacıları insani davranışlarını hiç bozmamışlardır.

<sup>106</sup> FLANAGAN, a.g.e., s.79; *EK-002* (1911-1938 Arası Envantere Alman Uçak Listesi)

<sup>107</sup> FLANAGAN, a.g.e., s.83

<sup>108</sup> CANDAS, 1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri, H.Bsm., Ankara,1993, s.28, 29; SARISIR, a.g.t., s.27

<sup>109</sup> Hv.K.K.lığı GENSEK Tarihçe Şb. Arşivi; *EK-33*

<sup>110</sup> FLANAGAN, a.g.e., s.91

Kanaatimize göre Alman yetkililerce Türk Havacılığı bilinçli olarak geliştirilmediği sonucuna varılmaktadır. Nitekim Albay İsmet (İnönü) Beyin yüksek rütbeli bir Alman subaya; Şayet Almanlar kazansaydı, Almanların çıkarı ne olacaktı sorusuna Alman subayın tereddütsüz **“Türkiye”** cevabını vermesi bu ihtimali güçlendirmektedir. **“Savaşta Almanların yenilmesi onların Osmanlı ülkesi için kurdukları bütün çıkar hesaplarından vazgeçmeleri anlamına geliyordu<sup>111</sup>”**. Cemal Paşa İstanbul’dan Kanal Cephesine hareket ederken Alman Büyükelçiliği, **“Türkler kazanırsa bu bizim için kötü olur”** demiştir<sup>112</sup>. Mustafa Kemal Paşa 16. Kolordu Komutanı sıfatıyla, Talat ve Enver Paşa’lara 20 Eylül 1917 tarihli rapor ve bu raporun 24 Eylül 1917 tarihli zeylinde; Almanların amaçlarının Türkiye’yi müstemele şekline sokmak ve memleketin kaynaklarını ele geçirmek olduğunu belirtmektedir. Devleti idare edenlerin hiç olmazsa Bulgarlar kadar müstakil ve kıskanç olmalarını istemiştir<sup>113</sup>. Almanya’nın müttefik olarak güven duyulacak bir dost olamayacağı Avusturyalı askerî atasözünde; **“Almanya işgalci olarak kötüdür ama müttefik olarak daha kötüdür”** şeklinde ifade edilmiştir<sup>114</sup>. Kudüs’ün egemenliğinin Osmanlı Devleti’nden çıkması Almanlar tarafından sevinçle karşılanmıştır.

Türkiye, dönemin şartları gereği harp sanayiinde geri olması nedeniyle güçlü bir ülkeyle işbirliği yapmak zorunda kalmıştır. İşbirliği öncesi diğer Batılı ülkelerle yapılan ittifak arayışları sonuç vermemiştir. Osmanlı Devleti, yeterli askerî gücü ve sınırlarını koruyabilecek iradesi olsaydı şüphesiz Almanya ile bu kadar hızlı bir ittifak içine girmezdi. Nitekim harp yıllarında techizat ve eslehanın büyük kısmı Almanya’dan gelmiş, Türk ordusu genel olarak Alman subaylar marifetiyle idare edilmiştir. Türk askerî ile komuta katını oluşturan Almanların kanlarının uyuşmadığı artık tarihi bir gerçek olarak kabul

<sup>111</sup> İsmet İNÖNÜ, **İstiklal Savaşı ve Lozan**, AAM, Ankara,1993, s.8; Mehmet ÖZDEMİR, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar**, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 2001, s.117

<sup>112</sup> ÇAVUŞ, a.g.e, s.13

<sup>113</sup> Vahdet KELEŞYILMAZ, **Teşkilatı Mahsusa’nın Hindistan Misyonu (1914–1918)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999, s.32,33

<sup>114</sup> KELEŞYILMAZ, a.g.e., s.36

görmektedir. Türk askerî harp süresince başında komutanı olarak Türk subayını görmemenin ezikliğini yaşamıştır.

Osmanlı Devleti savaştan çekildiği zaman Hava Kuvvetlerinin genel durumu şöyledir; Mütareke hükümlerine göre Almanlar ayrıldığından Çanakkale'deki 1 ve 6. bölükler bir iskelet hâline bırakılmış ve daha sonra Uzunköprü'deki 15. Bölük İstanbul'a getirilmiştir. İzmir'de bulunan 5 ve 12. bölükler birleştirilmiş, Filistin'de bulunan 3, 4 ve 14. bölükler uçaklarını kurtaramamışlardır. Bu bölükler Kurtarılan malzemeler ile Konya'da toplanmışlar, Alman Paşa bölüklerinden kurtarılan uçaklar burada toplanmıştır<sup>115</sup>. Irak'ta bulunan 2 ve 12. Hava Bölükleri uçakları ile çekilerek Musul-Mardin ve Diyarbakır'a konuşlanmıştır<sup>116</sup>. Erzurum'da bulunan 7 ve 8. Tayyare bölükler yerlerinde kalmış, Batum'daki 16. Bölük ile Karadeniz'de bulunan 9, 10, 11 ve 17. bölükler daha yola çıkmadığından lağv edilmiştir<sup>117</sup>. Deniz bölüklerinden 1. Deniz Bölüğü (İzmir) yerinde bırakılmış, 2. Deniz Bölüğü ise daha önce kaldırılmıştı. Yeşilköy Fenerinin doğusundaki Deniz Uçak Okulu<sup>118</sup> ve İstasyonu uçak ve malzemeleri Bahriye Bakanlığının Haliç'teki deniz ambarlarına taşınmıştır<sup>119</sup>.

I. Dünya Savaşı'nın sonucunun alınmasında uçakların büyük katkısı olmuştur. İngilizler İstanbul'a sık aralıklarla hava saldırısında bulunmuşlar, Trakya'da saldırıları savaş süresince devam etmiştir. Savaşın yeni silahı artık sadece orduları değil aynı zamanda halkı da ciddi olarak tehdit etmeye başlamıştır. Üstelik halkın moral ve motivasyonunu bozarak harbin sürdürebilme inisiyatifi olumsuz etkilemiştir<sup>120</sup>. Savaşın sonucunun İtilaf devletleri lehine dönmesinde uçakların büyük katkısı olmuştur. Osmanlı Hava Kuvvetleri, harp yıllarında her cephede görevlerini savaşın güç koşulları

<sup>115</sup> GNKUR. ATASE, **Türk İstiklal Harbi C.II Batı Cephesi Ks.3**, 1994, Ankara, s.34

<sup>116</sup> ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.40; Sıtkı TANMAN, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918–1923), C.II, 2.Kitap**, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953, s.11

<sup>117</sup> Hulusi KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset Ltd. Şti, Ankara, 1997, s.6

<sup>118</sup> 3 Temmuz 1912 tarihinde Yeşilköy Tayyare Mektebi, Mayıs 1914 tarihinde Deniz Uçak Okulu açılmıştır. Stuart KLINE, **Türk Havacılık Kronolojisi A Chronicle Of Turkish Aviation**, Havaş Yay., Ankara, 2002, s.68,93; KANSU VD., **a.g.e.**, s.163

<sup>119</sup> GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C.III, 6. Ks.(1908–1920)**, s.308

<sup>120</sup> **Gnkur. ATASE Arşivi**, KOL: BDH . KLASÖR: 49, DOSYA: 150/228, FİHRİST: 52; **EK- 003** (İngilizlerin Halka Karşı Hava Taarruzlarına Dair Bir Belge)



içinde en iyi şekilde yapmıştır. Savaş sonrası elde güç unsuru olacak ciddi bir hava gücü kalmamıştır. Cephelerden kalan artıklar ve birkaç faal uçak ise itilaf devletlerince yok edilmek istenmiştir. Türk Havacıları önce Yeşilköy İstasyonu'ndan çıkarılmış ve Maltepe İstasyonu oluşturulmuştur. Burası itilaf devletleri tarafından işgal edilerek bombalanmıştır<sup>121</sup>. Bu dönemde havacılığın geliştirilmesine yönelik bir kulüp açılması yönünde bir çalışma yapılmış ancak günün karmaşık ve çetrefilli şartları gereği faaliyetine izin verilmemiştir<sup>122</sup>.

Dönemin en iyi uçağı olan Fokkerler, Alman pilotlara tahsis edilirken Türk pilotlara Albatros D-3 (Fazıl) ile Neuport (Vecihi'ye) gibi harekât kabiliyeti zayıf ve eski uçaklar tahsis edilmiştir. En küçük bir başarısızlık Türklere mal edilirken, başarılar Almanlara mal edilmiştir. Daha önce bahis edildiği gibi savaş yıllarında Türk subayı pilot olarak çok az yetiştirilmiştir. Savaşın olumsuz gittiği bir zamanda Alman pilotların görevden kaçmaları ayrı bir problem olmuştur. Savaş boyunca hava gücü Almanların inisiyatifinde kalmış Türkler daima 2. planda yer almıştır. Almanlarla birlikte görev yapan bazı Türk pilotlar anılarında Almanların kasta varan hareketlerinden bahsederler<sup>123</sup>.

Osmanlı Devleti'nin uçak fabrikası olmadığı ve diğer uçak üreten ülkeler ile de savaş hâlinde bulunduğundan, uçaklarını ve gerekli techizat ile mühimmâtı Almanya'dan satın almıştır. Uçak bombaları ile uçaklardan atılan okların büyük bir kısmı Türkiye'de Bakırköy'de kurulan bir atölyede yapılmıştır. Savaş içinde bunlardan 6-10 kg.lık bombaların yapılmasına hız verilmiştir. Almanya'dan gelen her türlü silah ve techizat arada bulunan ülkeler nedeniyle sorun olmaktadır<sup>124</sup>.

<sup>121</sup> **Gnkur. ATASE Arşivi**, KOL :İSH KUTU :500 GÖMLEK : 154 BELGE : 154-2; **EK-004** (Maltepe Hava İstasyonu'nun İngilizler Tarafından İşgaline Dair Belge)

<sup>122</sup> **Gnkur. ATASE Arşivi**, KOL: İSH KUTU: 1546, GÖMLEK: 129, BELGE: 129-1; **EK-005** (Osmanlı'da Havacılığa Ait Kulübün Açılmasına İzin Verilmemesine Dair Belge)

<sup>123</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yay., İstanbul, 2000, s.19-21

<sup>124</sup> Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbi C.IX, Türk Hava Harekâtı**, Yay.No:3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969, s.254-256; FLANAGAN, **a.g.e.**, s.7

1917 yılına gelindiğinde Osmanlı ordusu envanterinde 81 tayyare, 41 rasit ve 61 pilot bulunmaktadır. Ancak hava unsuru sürekli teşkilatını yenilemek ve değiştirmek durumunda kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında hava unsurunun iyi olmadığı görülmüştür. Türk havacıları Almanların uçmaya tenezzül etmediği çok ilkel ve tehlikeli uçaklarla uçmuşlardır. Malzeme sıkıntısı hiç bitmemiştir. Öyle ki, lastik bulunamadığı için tahta tekerlekle uçuş yapılmak durumunda kalmıştır<sup>125</sup>. Savaş sonrası Almanlar Türkiye'den ayrılınca elde az sayıda Türk pilot ile bir kısım kırık dökük uçak kalmıştır. Uçak bölük sayısı üçe indirilmiştir<sup>126</sup>. Birinci Dünya Savaşı'nda, Türk Hava Kuvvetleri'nin pilot ve uçak kayıpları şöyledi. I. Dünya Savaşı süresince Türk Hava Kuvvetleri'nin envanterine giren uçak sayısı 450-500 civarındadır. Bunların yaklaşık 150 adedî Alman Paşa Bölüklerine ait uçaklardı. 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre o tarihte elde mevcut uçak sayısı 45 olduğuna göre 4 yıl süren savaş boyunca 255 civarındadır. Envantere giren uçakların % 85'i kaybedilmiş olmaktadır. Bu rakama, savaş alanlarında düşen uçaklar ve ayrıca eğitim uçuşlarında kazaya uğrayan ve uçakların karadan taşınması esnasında yollarda hasarlanıp kullanılmaz duruma gelen uçaklar dâhildir. Osmanlı Devleti'nin pilot kaybına gelince; kesin bir rakam tespit edilememiş olmakla beraber, harp boyunca şehit ve yaralı olarak kaybedilen pilot sayısı, uçuş okulundan mezun olan toplam pilot sayısının yaklaşık % 75'i civarındadır<sup>127</sup>.

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'nda çok farklı cephelerde büyük bir kararlılık ve inançla mücadele etmiştir. Ancak şurası bilinmelidir ki, Osmanlı ordusu doğru ve millî çıkarlara uygun olarak sevk ve idare edilememiştir. Alman komutanlar, Almanların çıkarlarına göre Osmanlı ordusunu sevk ve idare etmiştir. Burada Türk subayların rütbelerinin küçük olması ve savaş öncesi kıdemli komutanların saf dışı edilmesinin büyük tesiri olduğu

<sup>125</sup> Vecihi HÜRKUŞ, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000, s.250; SARP, a.g.e., s.67

<sup>126</sup> ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.13

<sup>127</sup> SARP, a.g.e., s.99

değerlendirilmektedir. Birinci Dünya Savaşı süresince, 2.850.000 kişi silâh altına alınmış, bunlardan yaklaşık 2.290.000 asker kaybedilmiştir. 1918 yılının son aylarında silâh altında 560.000 asker mevcuttu. Ancak bunlar yorgun ve bitkin bir durumdaydı<sup>128</sup>. Amerika'nın 62 tümenle 1917 yılında savaşa girmesiyle savaşın sonucu şekillenmeye başlamıştır. 1917 yılında Amerika, 1.200.000 askerî ile Avrupa'ya ilk müdahâlesini yapmıştır<sup>129</sup>. Almanya'nın Amerikan denizaltıları ile ticaret gemilerini batırması, Amerikanın tepkisini çekmiştir. Amerika'ya karşı Meksika ile işbirliği arayışına girmesi ise Amerika'nın İttifak güçlerine zaten yakın olan hislerini de harekete geçirerek savaşa taraf olma eğilimini arttırmıştır<sup>130</sup>. İttifak devletlerinin I. Dünya Savaşı'nın lehlerine neticelenmeyeceğini görmeye başlaması ile savaşın sona erdirilmesi arayışı başlamıştır. Osmanlı Devleti açısından savaşın yoğun olarak devam ettiği cephe, Filistin Cephesi olmuştur. Osmanlı ordusunun durumunun yorumunu yapan İngiliz Tarihçisi ve Askerî düşünürü Sır Liddell Hart, *“Birinci Dünya Harbi Tarihi”* isimli kitabında Filistin Cephesinde Türk Ordularının Yenilmesinde, İngiliz Hava Kuvvetlerinin ve İngilizlerin altınlarının tesiri ile bölgesel isyanlara başlayan yerlilerin yani Arap ve Osmanlı tebaası insanların silaha sarılmasının çok etkin bir rol oynadığını ifade etmiştir<sup>131</sup>. Amerikan Başkanı Wilson tarafından ortaya atılan prensipler de zayıf taraflara ümit olmuştu. Nitekim Alman havacılar diğer muharip unsurlar gibi savaş sonrasında ülkelerine dönünce Osmanlı ordusunda yalnız millî unsurlar kalmıştır.

Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin 8 Aralık 1918 tarihli emri ile Yeşilköy'de 1'inci sınıf, İzmir, Konya ve Erzurum'da 2'nci sınıf İstasyonlarının kurulması planlanmıştı<sup>132</sup>. Osmanlı Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin lağvına kadar buralarda teşkilata göre vazife yapılmaya gayret edilmiştir. İşgal kuvvetleri

<sup>128</sup> Durmuş YALÇIN-Yaşar AKBİYİK-Dursun Ali AKBULUT-Mustafa BALCIOĞLU-Nuri KÖSTÜKLÜ-Azmi SÜSLÜ-Refik TURAN-Cezmi ERARSLAN- Mehmet Akif TURAL, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara,2000, s.146

<sup>129</sup> Hakan TÜRK, **Amerikan İmparatorluğu**, 2. Baskı, Ayhan Matbaacılık, İstanbul, 2004, s.164

<sup>130</sup> Fahir ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914–1980 C.I**, Türkiye İş Bankası, 9. Baskı, Ankara, 1993, s.132,133

<sup>131</sup> SARP, **a.g.e.**, s.111

<sup>132</sup> SÖZERİ, **a.g.m.**, s.45; TANMAN, **a.g.e.**, s.24, 25

İstanbul'a geldiği zaman Yeşilköy'den Türk havacılar çıkarılmıştır. Türk havacılar bunun üzerine Maltepe'ye taşınmıştır<sup>133</sup>.

İtilaf devletleri İstanbul'a geldikten sonra Yeşilköy Hava İstasyonundan Türk havacıları çıkarmış ve kendileri yerleşmiştir. Çok zor şartlarda Maltepe Hava İstasyonu'na taşınan havacılar burada da rahatsız edilmiştir. Osmanlı Ordu'su hava unsuru personelinin kısıtlı imkânlarla savaş yıllarındaki fedakârlıklarını bilen işgal kuvvetleri, harp sonrası Türk havacı personelin Maltepe İstasyonu'ndan kaçarak Anadolu Harekâtına katılmaları ve Millî Kurtuluş Hareketi'ni güçlendirmeleri ihtimali korkusuyla Türk havacılara sürekli şüpheli yaklaşmışlardır. Nihayet, **25 Haziran 1920 tarihinde Osmanlı Hava Kuvvetleri lağv edilmiştir**. Hava subayları personel işlerine, erler ise inzibat kuvvetleri piyade kadrosuna devredilmiştir. Personel bu şekilde dağıtılırken Osmanlı havacılığı sona ermiştir<sup>134</sup>. Hava Harp Sanayii alanında Osmanlı Devleti'nden kayda değer olan ciddi hiçbir teknik alt yapı devralınmamıştır. Bazı ustalar Anadolu'ya geçirilmiştir. Göreve hazır havacı personel sayısı onlarla ifade edilecek kadar bulunuyordu.

Sevr Anlaşması'nın 191, 192, 194 ve 195'inci maddeleri Türk ordusu ile ilgiliydi. Sevr Antlaşması ile Türk ordusunun iyice zayıflatılması ve sembolik bir güç haline getirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla antlaşmaya konan maddelerin durumu şöyleydi;

**Madde 191:** Türkiye'de Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri unsurları bulundurulmayacak, kabili sevk balonlar muhafaza edilmeyecekti<sup>135</sup>.

**Madde 192:** Antlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren iki ay zarfında Türk Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri mevcut personeli terhis edilecekti.

**Madde 194:** Bu anlaşmanın yürürlüğe girişinden 6 ay zarfında bütün uçakların uçuş aletleriyle motorlarının ve bunların aksâmının Türkiye'de imali, ihraç ve ithali tamamen yasaklanmıştır.

<sup>133</sup> SÜSLÜ, Azmi SÜSLÜ, "Ve Atatürk'ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri", **Uçan Türk**, S.303, Temmuz 1986, THK, Ankara, 1986, s.12

<sup>134</sup> TANMAN, a.g.e.,s.20, 21

<sup>135</sup> GNKUR. ATASE, **Türk İstiklâl Harbi Batı Cephesi C.II 2. Ks, 3. Baskı**, Ankara, 1999, s.508–525; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.22

**Madde 195:** Bu anlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren Türkiye, bütün kara, deniz ve hava malzemelerinin teslim masrafları Türkiye'ye ait olmak üzere Müttefik Devletlere teslim edecektir. Müttefiklerin Kontrol Komisyonu tarafından gösterilecek yerlere taşınması 3–4 ay zarfında tamamlanacaktır. Bu malzemelerin nasıl ve nerede kullanılacağına bu komisyon karar verecektir<sup>136</sup>.

Türk Hava Kuvvetleri 1911–1920 tarihleri arasında en zor şartlarda görev yapmıştır. Fakat Osmanlı Devleti'nin harpten yenilmiş olarak çıkması havacılığın sona ermesine neden olmuştur.

#### 1.4. İstiklâl Savaşında Türk Askerî Havacılığı

Anadolu'da Millî Kurtuluş Hareketi gelişirken havacılık ihmal edilmemiştir. Meclis'in açılışından hemen sonra Konya'dan üç uçağın Ankara'ya trenle getirilip gösteri uçuşu için planlanması aslında Millî Mücadeleye gönül verenlerin uzak görüşlülüğünü göstermektedir<sup>137</sup>. Askerî hava gücü, Millî Hükûmet'in teşkilatta yaptığı ilk ilavelerden olmuştur. **Millî Savunma Bakanlığı'nın 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emri** ile Ankara Hükûmeti'nin ilk Hava Kuvvetleri teşkilatı kurulmuştur. 1920 Mayıs'ında, doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmıştır. 7 ve 8. bölükler, 15. Kolordu kumandanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edilmiş, yerine 15. Uçak Bölüğü teşkil edilmiştir. Millî Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi; Yeşilköy Hava istasyonu ve diğer hava istasyonlarının akıbeti, İzmir'in işgali ve Yunanlıların 100 civarındaki uçak gücü karşısında 13 Haziran 1920'de 328 sayılı emri ile hava teşkilatının yeniden düzenleme ihtiyacı duyulmuştur<sup>138</sup>. Türk havacıları millî bağımsızlık savaşında imkânsızlıklara rağmen oldukça özverili gayret göstermişlerdir. 26 Ağustos günü havanın çoğunlukla bulutlarla kaplı ve rüzgârlı olmasına rağmen Türk uçakları; Altıntaş, Döğer ve Afyon bölgelerinde 12 sorti uçuş yapmayı başarmıştır. Öyle ki düşman kör, sağır ve dilsiz hâle getirilirken Türk komuta

<sup>136</sup> KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.17–32

<sup>137</sup> ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.14–15

<sup>138</sup> ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.40,41; SÜSLÜ, *a.g.m.*, s.12

heyeti sürekli en son alınan raporlarla bilgilendirilerek harbin sevk ve idaresinde üstünlük sağlanmıştır. Yzb. Fazıl av uçağı ile Yunan keşif uçaklarını önlemeye çalıştığı bir sırada Yunan uçağı Breguet A 2'yi Afyon Hasanbeli Garipçe Köyü'ne inişe zorlamış ve yaralı pilotun uçağı yakmasına fırsat verilmeden uçak çevreden gelenler tarafından söndürülmüştür. Onarımı yapılan ve **“garipçe”** adı verilen uçak daha sonra Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılmıştır. Türk havacılar, aynı gün 2 Yunan uçağı daha inişe mecbur etmiştir<sup>139</sup>.

1920 yılında Millî Kuvvetlerde bulunan hava personel durumu şöyleydi; Batı Cephesinde 39 personelin birisi komutan,11 pilot,14 rasıt, 6 makinist, diğer 7 personel muhtelif görevlerdedir. Doğu Cephesinde;18 personelden 5 pilot, 6 rasıt, 4 makinist ve 4 personel diğer işlerde görevlendirilmiştir. Güneyde ise Konya İstasyonu'nda 1 rasıt 2 pilot bulunmaktaydı. Bu pilotlar irtibat görevi yapmaktaydılar. Burada bulunan Astsubay pilotlardan Cemal ve Sabri şehit olmuşlardır. 1920 yılında hava kuvvetlerinde görevli olan toplam 60 personelden 9'u şehit olmuştur. Bu personelden 22 kişinin ise soyadı kanunun kabul edildiği 1934 yılında yaşadığı tespit edilebilmiştir<sup>140</sup>.

Batı Cephesi'nde, 12. Kolordu 23. Tümen'in emrinde Uşak'ta üslenecek 3 av ve 1 keşif uçağından oluşan bir müfreze kurulması kararlaştırılmıştır<sup>141</sup>. Bu müfreze önceleri Kartal daha sonra 2. Bölük adını almıştır. Buradaki 8 uçak TBMM'nin ilk Hava gücünü oluşturmuştur. 14 Haziran 1920 tarihli MSB.lığı emrinde, Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonları yerinde kalıyordu<sup>142</sup>. Doğu Cephesi emrinde Osmanlı Dönemi 7 ve 8'inci bölüklerden oluşturulmuş 15'inci Bölük teşkil edilmiştir. Bu bölük kullandığı meydana dolayı Horasan Bölüğü olarak da anılıyordu<sup>143</sup>. Burada 6 uçak mevcuttu. 21 Haziran 1920'de Ankara'daki uçak müfrezesinde

<sup>139</sup> Hv.K.k.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, **İlkler**, Klasör No:75, 2007, Ankara, s.18; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.99

<sup>140</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.52-54 ; TANMAN, **a.g.e.**, s.66-68

<sup>141</sup> ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.15; TANMAN, **a.g.e.**, s.26-27

<sup>142</sup> GNKUR. ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1984, s.39; CANDAS, **1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.20; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.42

<sup>143</sup> SÖZERİ, **a.g.m.**, s.48

onarılan uçakların Eskişehir'e intikali emredildi. 30 Haziran 1920'de Konya'da bulunan uçakların cepheye daha yakın olması için Eskişehir'e intikali emri verildi.

Hava birliklerinin, malzeme yönünden desteklenmesi, eğitim ihtiyaçlarının karşılanması için hava gücü, şube seviyesinden müdürlük seviyesine çıkarıldı. Filistin ve Irak cephesinden uçarak veya karadan taşınarak güney ve doğudaki muhtelif meydanlara getirilen arızalı, hasarlı ve uçamaz durumdaki uçaklar Konya Meydanı'nda toplanacaktı<sup>144</sup>. Yeni teşkil edilen hava gücünün onarım merkezi Konya'daki tesis edilen tamirhanenin olması kararlaştırılmıştır. Tezgâh, techizât ve ustalarla takviye edilerek hasarlı ve arızalı uçakların bu tamirhanede faal hâle getirilmesi sağlanmıştır. Konya'da uçaklar faal hâle getirildikçe; Eskişehir, Afyon, Uşak ve Polatlı'da hava birlikleri kurulması planlanmış ancak savaş süresince 2 hava bölüğü faaliyet göstermiştir. Bazen de bu bölükler birleştirilmek durumunda kalınmıştır. İstanbul'dan Anadolu'ya küçük guruplar hâlinde kaçabilen havacılardan pilot, rasit ve makinistler Konya'da toplanmıştır. Bir taraftan da, çoğu hurda halde bulunan çok çeşitli tipteki uçakların tamirlerine başlanmış bulunuyordu.

1920 yılı Haziran ayı başından itibaren Konya Uçak Meydanı Tamirhanesi, yoğun bir faaliyete sahne oluyordu. Onarım işlemlerinde çekilen en büyük zorluk, uçakların her birinin değişik tipte ve yapıda olmasıydı. Uçaklardan bir kısmı av, bir kısmı keşif, bir kısmı tek kişilik, bir kısmı iki kişilik olup madeni, tahta ve bezden yapılmıştı. Motorlar ise İngiliz, Fransız ve Alman yapısı çok değişik tip ve ebatta idi. Silah sistemleri de birbirinden farklıydı. Değişik tip ve çaptaki makineli tüfeklerin uçak üzerine monte edildikleri yerler de değişikti. Havacı personelin sayıca yetersizliği nedeniyle işçi de çalıştırılmakta ve işçilere 100 Kuruş yevmiye verilmekteydi. Bu uçakların onarımlarına başlanırken, depo ve hurdalıklardan atölyeye getirildiklerinde bir kısmının gövdesinde farelerin yuva yaptığı bir kısmında arıların petek yaptıkları hayretle görülmüştür. Bu

<sup>144</sup> SÖZERİ, a.g.m., s.46-48; TANMAN, a.g.e., s.29-33

çaresizlik içinde imkânlar zorlanarak lojistik sorunlara çözüm yolları aranıyordu. Havacılığın teknik anlamda ne kadar ilkel şartlarda yürütüldüğüne ilginç bir örnek vermek gerekirse; Konya Çarşısı'ndaki demirci dükkânındaki aletlerden ve manifatura mağazalarındaki malzemelerden istifade etmek suretiyle uçaklardan bir kısmının tamirleri yapılıyor, tedarik edilen kaput bezleriyle uçakların gövde ve kanatları kaplanıyor, tutkal ve ayakkabı çivisi ile de yapıştırılıp tutturuluyordu. Tamir işleminde en önemli olan safha ise gövde ve kanatların kayganlığının temin edilmesiydi. Bu işlem için **“emayit”** ismi verilen bir maddenin kullanılması gerekiyordu. O zamanın uçaklarında yapılacak en küçük bir onarım işinde bile, **“emayit”** denilen bu maddenin rolü çok önemliydi. Uçaklar için hayati bir ihtiyaç olan bu maddenin Türk ordusunda hiç mevcudu bulunmuyordu. Emayitin imali için çevredeki eczacı ve kimyagerlere örnekleri gönderilmiş ve bunun benzerini imal edecek olanlara mükafatlar vaat edilmişse de, emayitin alaşımında bulunan bazı ham maddelerin bir kısmının tedarik edilememesi yüzünden emayitin imalinde başarılı sağlanamamıştır. Emayitin benzeri yapılmış ancak bunda tam başarılı olunamamıştır. Yağmurlu ve çok rutubetli havalarda üretilen mamul gerginlik yerine gevşeklik yaratıyor ve buna bağlı olarak uçağın aerodinamik yapısını bozuyordu<sup>145</sup>. Uzun süre bakımsız kalan ve tekniğe uygun şekilde tamir edilemeyen bu uçaklarla yapılan uçuşlarda tehlikeli kazalar meydana geliyordu<sup>146</sup>. Bu ilkel şartlarda bile Türk uçakları İstiklâl Harbi süresince en zor şartlarda güçlü Yunan hava gücüne karşı başarılı bir şekilde savaşmıştır. Hatta Yunan uçaklarının hareket kabiliyetini oldukça sınırlı hâle getirmiş, hava hakimiyetini korumuştur.

Birinci İnönü Savaşı'nda Türk ordusu envanterinde mevcut iki uçak ile savaşa Türk hava unsuru da iştirak etmiştir. İkinci İnönü Savaşı'nda yine Türk Hava Kuvvetleri oldukça yetersiz uçaklar ile harbe katılmışlardır. Sakarya Savaşı sonuna kadar Hava Kuvvetleri'nin 9–10 uçağı vardı, ancak

<sup>145</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.75;SARP, **a.g.e.**, s.124

<sup>146</sup> TANMAN, **a.g.e.**, s.38, 39



bunlardan cephede ikisi kullanılabilmiştir. Bunun ikisi Yunanlılardan ganimet olarak alınmıştı. İki uçak ise hamiyetli vatanperver iş adamı olan Erzurumlu Nâfiz Bey tarafından İtalya'dan alınarak Millî Orduya bağışlanmış ve bu iş adamının ismi verilmiştir<sup>147</sup>. Daha sonra bu iş adamı iki uçak daha alarak orduya bağışlayacaktır.

Bu dönemde yurt dışından uçak almak mümkün değildi ama uçak satmak isteyen ticaret erbabı İstanbul üzerinden İran'a seyahat edeceklerini beyan edip uçağı teslim noktası güzergâhına kadar indirip orada mecburi iniş yaptıklarını beyan edip alıcıya teslim ediyorlardı. Nitekim bu uçaklardan biri İnebolu'ya gemi ile getirilmiş ama oradan uçarak Polatlı'ya uçurulamamıştır. Devrekani'ye mecburi iniş yapmış daha sonra ise burada onarılmış ve iki ay sonra karadan Polatlı'ya gönderilmiştir. Diğer ikinci bir uçak ise bir İtalyan tarafından İstanbul'dan İnebolu'ya oradan Bolu'ya getirilmiştir. Burada uçakta oluşan arıza giderilerek Eskişehir'e gönderilmiştir<sup>148</sup>.

Büyük Taarruz öncesinde, ***Fransa'dan bezden yapılmış hangarlar dahil 10 adet Brege-14 A.2 iki kişilik keşif uçağı alınmıştır.*** Sakarya Savaşı boyunca Türk havacıları, Yunan ordusunun miktarı ve arazide dağılışı konusunda elde ettiği değerli bilgileri Batı Cephe Komutanlığı'na zamanında ileterek, savaşta önemli olan ordunun gözü, kulağı olma görevini başarılı bir şekilde yerine getirmiştir<sup>149</sup>. Sakarya Meydan Savaşı imkânsızlıklar içinde kazanılan bir savaş olmanın yanında 1683 yılında Viyana'da başlayan geri çekilmenin de sona erdiği yer olarak değerlendirilebilir<sup>150</sup>. Bu bakımdan Türk Milleti'nin geri çekilişinin sona erdiği yer olması yönüyle ayrı bir öneme haizdir.

Sakarya Savaşı'ndan Büyük Taarruz'a kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede Türk ordusunun güçlendirilmesi için yokluklara rağmen yoğun çaba harcanmıştır. Türk ordusu subay ve erat olarak oldukça güçlenmiştir. Teknik üstünlük ise Yunanlılardaydı. Uçak sayısı farklı kaynaklarda değişik

<sup>147</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.99-102

<sup>148</sup> TANMAN, **a.g.e.**, s.83-85

<sup>149</sup> ERSOY, **a.g.m.**, s.19

<sup>150</sup> Suat İLHAN, **Jeopolitik Duyarlılık**, Ötüken Yay., İstanbul, 2003, s.74

miktardadır. Gnkur. ATASE Bşk.lığının hazırladığı bir eserde Türk uçak sayısı 10, Yunan uçağı 50 adet olarak geçmektedir<sup>151</sup>. Hulusi Kaymaklı'nın "**Havacılık Tarihinde Türkler-2**" isimli eserinde ise Yunan uçak sayısının işgali başlangıcında çok daha fazla olduğu belirtilmektedir. Savaş içinde Türk tarafının zaman zaman iki uçağı kadar düştüğü görülmektedir. Uçakların bir kısmı kırım, bir kısmı arıza nedeniyle kullanılmaz duruma düşmüştür.

Savaş devam ederken, Saffet Arıkan, Nuri Conker, Baki Apak'tan oluşan bir heyet Almanya'ya gitmiş ve harpten sonra Almanların elinde kalan uçakları incelemiştir. Heyet 21 Adet Albatros C-XV tipi uçağın alınmasına karar vermiştir. Almanya'dan **gizlice satın alınan 21 adet av ve keşif uçağı** ile bunlara ait malzeme ve teçizat değişik yollardan Rusya'ya, oradan vapurla Samsun Limanına taşınmıştır<sup>152</sup>. Uçak ve malzemelerin Samsun'a getirilmesi bir yıla yakın bir zaman almıştır. Düşman eline geçmemesi için çok değişik yollardan ve çeşitli vasıtalarla getirilen bu uçak ve malzemelerin taşınma esnasında başında bir sorumlusu olmadığından Samsun'a ulaştığında birçoğunun harap ve hasarlı durumda olduğu görülmüştür. Samsun'da bulunan bu uçakların faaliyetlerini sağlayıp uçurarak Konya'ya getirmek üzere pilot ve makinistler Konya'dan karayolu ile Samsun'a gelmişlerdir. Bütün çabalara rağmen harap ve hasarlı durumdaki **21 uçaktan ancak 2 adedi onarılabilmiş** ve uçarak cepheye getirilebilmiştir. Bu sıkışık zamanda daha önce bahsedilen, Fransızlarla

<sup>151</sup> GNKUR. ATASE, **Türk İstiklal Harbi C.II Ks. 6 2. Kitap Büyük Taarruz (1-31 Ağustos 1922)**, Ankara, 1995, s.15-18

Millî Mücadele döneminde uçak sayısının sürekli değiştiğini görmekteyiz. Savaş süresince ilk başlarda üç olan uçak sayısı, Yunanlılardan esir alınanlar, Osmanlı Devleti'nden kalan ve faal edilenler, İtalyanlardan silahsız olarak satın alınıp silah monte edilenler ile hayırsever kişilerin aldıkları uçaklarla artmıştır. Kaynaklarda da bu sebeple farklı sayılar geçmektedir. Büyük taarruza katılan uçak sayısı 17'dir. Uçakların isimleri de tedarik kaynağını işaret etmektedir. İsimlerde özellikle İstiklâl Harbi'nde şehit olan havacılar tercih edilmiş olup belli başlı uçak isimleri; Şehit Behçet, Sırrı, Fehmi, Bahattin, Cemal,174. Alay, Ganimet 1,2,3,4,5 Erzurumlu Nafiz-4'tür. 15 Eylül 1922 tarihinde Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Ergüder Konya'dan İzmir'e nakil için başlatılan çalışmada Seydiköy (Gaziemir) Cephe Tayyare K.lığına yazdığı 1243 sayılı emrin detayında taşınmada yapılacak işlemleri belirtiyor ve bu emrin ek'ine göre envantere mevcut uçak sayısı 16 adettir. TANMAN, **a.g.e.**,s.161-163

<sup>152</sup> SARP, **a.g.e.**, s.132-133

yapılan antlaşma gereği 10 adet çift kişilik Breguet VIX keşif uçağı ile bunlara ait çadır bezinden portatif hangarların katkısı olmuştur<sup>153</sup>.

1921 yılında, İtalyanlardan Antalya'da **bir adet iki kişilik eğitim uçağı ile bir adet keşif uçağı ucuz fiyata satın alınmıştır**. 1922 yılı içinde yine İtalyanlardan tanesi bin liraya **20 adet silahsız Spad XIII tipinde av uçağı satın alınmış** ve bunlar temmuz ayı içinde Mersin limanına çıkarılarak demiryolu ile Konya'ya getirilmiştir. Bu alım için havacılık ile hiç ilgisi olmayan Binbaşı Rafet Bey'in görevlendirilmiştir. Rafet Bey havacılıktan anlamadığını ifade etmiş, yanına konuyla ilgili havacı personel istemiş ama yalnız gönderilmesi uygun görülmüştür. Havacılıktan anlamayan bir kişinin yalnız olarak bu işte görevlendirilmesi bu gün için oldukça yanlıştır. Şüphesiz o dönemin şartları gereği bu tarz durumlar oldukça olağandır. Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçakların üzerlerinde makineli tüfek bulunmuyordu. Türkiye'ye satılan bu uçaklar, politik sebeplerden dolayı üzerlerindeki makineli tüfekler söküldükten sonra silahsız olarak teslim ediliyordu<sup>154</sup>. Ancak Konya Meydanı'ndaki askerî depoda, I. Dünya Harbi'nde kullanılan Alman uçaklarından kalma yeterli sayıda makineli tüfek bulunuyordu. Fransa ve İtalya'dan temin edilen uçakların Konya tamirhanesinde montajı tamamlandıktan sonra üzerlerine Alman uçaklarından kalma makineli tüfekler takılıyor, uçuş ve atış tecrübeleri yapılan uçak, tahsis edildiği birliğe uçarak gönderiliyordu. Bu dönemde **174. Alay subayları katkıları ile bir "Brege 14" tipi, Erzurumlu Nafiz Bey ise toplamda 4 uçak olarak orduya bağışlamıştır**<sup>155</sup>. Bu uçaklara alanların ismi verilmiştir. Orduya giren her uçağa bir isim verilmesi adetti. 1338 (1922) tarihinde neşir olan ilk talimnamede birinci madde olarak adet olan isim verme usulüne değinilmiştir. Bu ad koymalar büyük törenlerle yapılmaktaydı<sup>156</sup>. Bazı yerleşim yerlerinin de (Sivrihisar) İstiklal

<sup>153</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.86; Durmuş YALÇIN VD., **a.g.e., C.I**, s.344

<sup>154</sup> TANMAN, **a.g.e.**, s.146

<sup>155</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.88;SARP, **a.g.e.**, s.130-134; ERSOY, **a.g.m.**, s.24; SARP, **a.g.e.**, s.119

<sup>156</sup> Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları-Hava Sınıfının Küçük Tarihi, **Hatıralar Arasında**, Hv. K. K.lığı. Mrk. Daire Bşk. Harp Dairesi Şubesi Yay. No.3, s.45

Savaşı yıllarında uçak aldığı bilgisi bazı eserlerde geçmekle birlikte resmî olarak tespiti yapılamamıştır.

İstiklâl Harbi'nde İtalyanlardan gizlice harp malzemesi alınması dönemin önemli tedarik usullerindendi<sup>157</sup>. Memleket dâhilinde bulunmayan uçak onarımında kullanılan idame-işletme malzemeleri ve Ordunun kritik madde ihtiyaçları işgal ordusu mensuplarından para karşılığında gizli bir şekilde temin edilebiliyordu. Uçakların onarılması için ihtiyaç duyulan malzemelerin hava birliklerinde hemen hemen hiç mevcudu yoktu. Lüzumlu olan herhangi bir malzeme memleket dâhilinden tedarik edilemiyordu. Memleket dâhilinden tedarik edilebilenler; ayakkabı çivisi, birkaç renk yağlı boya, sicim, kaput bezi gibi basit birkaç maddeden ibaretti. Memleket içinde bulunmayan malzemelerden bir kısmı yurtdışından gizli ve kaçak olarak getirtiliyor, bir kısmı işgal ordusu mensuplarından ve depolarından para karşılığında temin edilebiliyordu<sup>158</sup>. Genel olarak ordunun kritik ihtiyaçlarının tedarikinde, İtalyan işgali altında bulunan Antalya'da, yabancı komisyoncular büyük paralar karşılığında aracılık yapıyorlardı.

Kritik madde ihtiyaçlarının en başında ise uçak benzini geliyordu. Anadolu'da uçak benzini hemen hemen yok gibiydi. Yurtdışından tedariki ise uzun zaman alıyor ve çok pahalıya mal oluyordu. Bazen uçak benzini olmadığından cephenin keşif uçuşu isteklerine cevap verilemiyordu. Uçak benzini iki yoldan temin edilebiliyordu. Benzinin bir kısmı Rusya'dan temin ediliyordu. Uçakların bazısında kullanılan yüksek oktanlı benzin ise ancak çok pahalı fiyatla İtalyanlardan Antalya yolu ile sağlanabiliyordu. Büyük zorluklarla temin edilen bu benzinler tenekeler içinde, at ve katır sırtlarında ve çok zor şartlar altında Batı Cephesi'ndeki uçak bölüklerinin bulunduğu meydanlara gönderiliyordu<sup>159</sup>. Uçak bombalarının yurt dışından temini ise mümkün olmuyordu. 1920 yılında envanterde bulunan mühimmat, 10 kiloluk bombalardan sadece 50–60 adetti. Bu bombalar ancak çok cazip ve önemli

<sup>157</sup> İstiklâl Harbi yıllarında alınan dış yardım ve destek, savaş finansmanının % 10'nu oluşturmaktadır. Bu oran I. Dünya Savaşı'nda Alman ve Avusturya'dan alınmak suretiyle % 26 civarındadır. TOKGÖZ, **a.g.e.**, s.37

<sup>158</sup> SARP, **a.g.e.**, s.119-121

<sup>159</sup> SARP, **a.g.e.**, s.133-135

hedeflere atılıyordu. Bu kritik durumun giderilebilmesi için 7,5 kiloluk top mermilerinden uçak bombası yapılmak üzere tecrübelerle girişilmiş ve ayrıca döküm işlemiyle bomba imaline çalışılmıştır.

İstiklal Harbi yıllarında Ordunun hava kolu sürekli teşkilat olarak değişikliğe uğramıştır. 5 Temmuz 1922 tarihinde Konya’da bulunan “**Kuvayi Havaiye Müdürlüğü**” lağvedilerek yerine, “**Kuvayi Havaiye Müfettişliği**” kurulmuştur. Müfettiş olarak Kurmay Yarbay (E.Orgeneral) Muzaffer Ergüder atanmıştır<sup>160</sup>.

İtalyanlardan alınan 20 adet Spad XIII uçaklarına Almanlardan kalan silahların monte edilmesi sayesinde, Yunanlılar Türk cephe hattına yaklaşamaz olmuşlardı<sup>161</sup>. Bu fırsatı kullanan komuta kademesi, düşmana Türk birliklerinin yerini, miktarını, durumunu ve savaş düzenini tanıma fırsatı vermeden, Türk ordusunu Büyük Taarruz’a hazırlamışlardır. Türk birlikleri düşmanın muhtemel harekât tarzına göre vaziyet alma imkânı bulmuş ve bu planlar Yunanlılar tarafından hiçbir zaman anlaşılammıştır. Türk Hava Kuvvetleri, düşmanın her hareketini anında gözetleyip komuta katına bildiriyor ve Türk komuta heyeti bu bilgiler ışığında harp nizamını kuruyordu. Nitekim mağlubiyetten sonra Harp Divanına sevk edilen Yunan Başkumandanı Hacı Anesti savunmasında; “**Son zamanlarda Türklerin yabancı hükûmetlerden tedarik ettikleri 50 kadar son sistem takip uçakları yüzünden uçaklarımız Türk yığınağı ve taarruz hazırlıklarını görememişlerdir.**” demiştir. Burada bahsi geçen uçaklar Spad XIII’ler ile Almanya’dan alınıp Rusya üzerinden Samsun’a gelen Albatros C-XV’lerdir<sup>162</sup>. Buradan anlaşılacağı gibi özellikle son zamanlarda fotoğraf makinesi de monte edilen Türk uçakları hava üstünlüğünü kesin olarak ele

<sup>160</sup> SÖZERİ, a.g.m., s.50; Tahsin KEVENK, “Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunun 50 nci Yıldönümü Münasebetiyle İlk On beş Yıl”, **Uçantürk**, S.:89,C.:8, Ağustos 1961, Ankara, 1961, s.14

<sup>161</sup> SÖZERİ, a.g.m., s 171; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havaçılığı**, s.118; KEVENK, ag.m., s.8

<sup>162</sup> Yunan Komutanı 50 Türk uçağından bahsetmektedir. Ancak farklı kaynaklardan edinilen ve birbirini teyit eden rakamlara göre Büyük Taarruz öncesi Türk uçak sayısı 50 değil 17 adettir. Yunan uçağı ise 100 âdetin üzerinde olduğu Kaymaklı Paşa’nın eserinde geçmektedir. Çalışmada uçak sayısı ile ilgili farklı dönemlere ait bilgiler bulunmaktadır. I. Dünya Savaşı ile İstiklal Harbi ve İstiklal Harbi yıllarında da cephelerde uçak sayı sürekli değişmiştir.

geçirmiştir<sup>163</sup>. Nitekim daha sonra Yunan harp tarihçileri, Yunan askerî kuvveti miktarının Eskişehir'in kuzey doğusundan Seyitgazi hattına ve Ahırdağı tarafına kadar 10 tümen olduğunu yazarken, Türk havacıları bu bölgede bir farkla 11 tümen düşman askerî tespit etmişlerdir<sup>164</sup>.

Afyon kurtarıldığında Yunanlıların, **dört adet Brege 14A-2, dört adet Nieuport ve iki adet Spad XIII uçağını işe yaramayacak hâle getirdiği görülmüştür**. İlave olarak Büyük taarruzu takiben Uşak'ta pek çok malzeme ile **İzmir-Alsancak'ta otuz vagona on adet De Havilland-9 keşif uçağını oluşturacak kadar gövde, kanat ve çeşitli uçak malzeme bulunmuştur**<sup>165</sup>. İstiklal Savaşı'nda **Türkler 3 (üç) uçak kaybetmiştir. Yunanlılar ise on beş adet faal, on adet yerde tahrip edilmek suretiyle 25 (yirmi beş) uçak kaybetmiştir**. Türk ordusunun Kurtuluş Savaşı'nda Batı Cephesi'nde hava personeli; yirmi subay (Plt.,Rst.,Uzm.), on Svl.Asb. ve Svl. Plt. ile on makinist ve tamirci olmak üzere kırk personeldir<sup>166</sup>. Büyük Taarruz'da Yunan kuvvetleri; 6.564 subay, 218.000 er, 83.000 tüfek,1.300 kılıç, 3.113 hafif makineli tüfek,1.218 ağır makineli tüfek, 418 top ve 50 uçaktan oluşmaktadır. Türk ordusunun gücü ise; 8.659 subay, 199.283 er, 100.352 tüfek, 2.025 hafif makineli tüfek, 5.000 kılıç, 839 ağır makineli tüfek, 340 top ve 17 faal uçaktan oluşmaktadır<sup>167</sup>. Kuvvetleri hemen hemen birbirine denk olan iki ordunun zayıfatı farklı olmuştur. 21 Eylül 1922 tarihinde Başkomutan Mutafa Kemal tarafından Akşam Muharriri Falih Rıfkı'ya verilen beyanatta; yaklaşık 10.000 Türk askerî (Şehit, yaralı, kayıp vb.) kayıp verilirken, Yunanlıların yalnız ölü sayısı 100.000 kişiden fazla olmuştur<sup>168</sup>.

Havacılıkta en önemli hususlardan biri de dost ve düşman uçaklarının tanınmasıdır. Bunun için ilk yıllarda renkler kullanılmaya başlamıştır. Osmanlı

<sup>163</sup> KEVENK, **a.g.m.**, s.14

<sup>164</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.95-97; TANMAN, **a.g.e.**, s.144-146

<sup>165</sup> ERSOY, **a.g.m.**, s.28; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.55

<sup>166</sup> ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.21; TANMAN, **a.g.e.**, s.193-197; YÜCEL, **a.g.m.**, s.13; Seyfettin KURAL, "Türkiye'de Hava Endüstrisinin Lüzumu", **Uçan Türk**, S.199, Ekim 1970, THK, Ankara, 1970, s.9

<sup>167</sup> Durmuş YALÇIN VD, **a.g.e.**, C.I,s.311

Uçak sayısı burada 8 adet olarak geçiyor. Ancak taarruz öncesi 17 faal uçak göreve hazırды.

<sup>168</sup> **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri III (1918-1937)**,s.56-61

Devleti 5 Mart 1913'te uçaklarda millî tanıma işaretleri kullanılmaya başlamıştır. İlk evvel kırmızı-beyaz olan işaretler Birinci Dünya Savaşı'nda İngiliz ve Fransız uçaklarına benzememesi için siyah beyaz renkle etrafı kapatılmış artı(+) işareti kullanılmıştır. İstiklâl Savaşı'nda siyah rengin yerine kırmızı renk kullanılmaya başlanmış, bazılarında ise gövdeye kırmızı işaretler içerisine uçak adı ve numarası yazılmıştır<sup>169</sup>. Nitekim savaş yıllarında zaman zaman düşman uçağı zannedilerek Türk uçaklarına Türk topçuları tarafından ateş açılmıştır<sup>170</sup>.

Büyük Taarruzda hava birliğinin de orduyu takip ederek ilerlemesi planlanmıştır. Ancak özellikle uçak yakıtının ileri meydanlara taşınmasında güçlüklerle karşılaşmıştır. Uçak yakıtının büyük bir kısmı Uşak Meydanı'nda bulunuyordu. Bu yakıtın ancak bir kısmı, temin edilebilen vasıtalarla Salihli Meydanı'na taşınabilmiştir. Uşak Meydanı'ndaki yakıtın ileri meydanlara taşınması için elde hiçbir vasıta yoktu. Uçak bombaları ve makineli tüfek mermilerinin tamamı ise Uşak Meydanı'nda bulunuyordu. Uşak Meydanı'nda hiçbir vasıta temin edilemediğinden bir tek uçak bombası veya makineli tüfek mermisi bile Gaziemir Meydanı'na getirilememiştir. 16 Eylül 1922 tarihinde yeterli sayıda uçak Gaziemir Meydanı'nda bulunuyordu. Ancak yakıt ve mühimmat yokluğundan burada bulunan uçaklar harp görevi yapamaz durumdaydı. 16 Eylül günü Yunanlılar için çok kritik bir gündü. Afyon ve Dumlupınar'daki bozgunun sonra Türk birliklerinden kurtulmaya çalışan on binlerce Yunan askerî Çeşme Limanı'na ulaşmayı başarmıştı. On binlerce Yunan askerî küçücük dar bir sahaya sıkışıp kalmıştı.

Yunanlılar Anadolu'da buldukları süre içinde 65.000 evi yıkmış, 219.000 büyükbaş, 534.000 küçükbaş hayvanı öldürmüşlerdir<sup>171</sup>. Lord

<sup>169</sup> İlkler Dosyası, **Türk Hava Kuvvetleri Uçaklarında Tanıtma İşaretlerinin İlk Defa Kullanılması**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş. Md.lüğü, Klasör No:75, Ankara, 2007, s.4;KANSU VD., a.g.e.,s.164; TANMAN, a.g.e., s.192, 193; **Gnkur. ATASE Arşivi**, KOL: İSH KUTU: 41 GÖMLEK: 104 BELGE: 104-1; **EK-006** (İstiklâl Harbi'nde Tayyare İstasyonlarının Numaralandırılmasına Dair Belge)

<sup>170</sup> **Gnkur. ATASE Arşivi**, KOL: BDH KLASÖR: 1436 DOSYA: 303 FİHRİST: 5-15;**EK-007**; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.130-133

<sup>171</sup> TOKGÖZ, a.g.e., s.43

Kinross Yunan ordusunun kaçarken önüne gelen her şeyi yakıp yıktığını, buna ordu denemeyeceğini, aldıkları emre göre yok etme savaşı yaptıklarını belirtmiştir<sup>172</sup>. Bu sürede binlerce Türk işkence ve değişik usullerle öldürülmüştür. Bozguna uğrayan ve Anadolu'da yapmadığı zulüm ve fenalık kalmayan Yunan ordusu Çeşme Limanı'na sıkışmıştır. Türk ordusunun imkânsızlıkları nedeniyle burada bulunan askerler Yunanistan'a geçmiştir. Türk Hava Kuvvetleri'nin bir türlü çare bulamadığı lojistik aksaklıklar, en kritik bir durumda Yunanlıların üzerlerine bomba yağdırılmasını ve felaketlerini önlemiştir. Yoksa Filistin Cephesi'nde 19 ve 21 Eylül 1918 günleri İngiliz Hava Kuvvetleri karşısında 7. ve 8. Türk Ordularının uğradığı felaketin bir benzeri, dört yıl sonra Çeşme Limanında Türk Hava Kuvvetlerinin karşısında Yunan ordusunun da başına gelebilirdi.

İstiklâl Harbi sürersince Türk ordusu envanterinde bulunan uçaklar; Yunanlılardan ele geçirilen DH-9 ve Nieuport isimli uçaklar, 172. Alay Subaylarının aldıkları uçak, Erzurumlu Nafiz Bey'in aldığı dört adet uçak, Ankara Anlaşması sonrası Fransızlardan alınan 10 adet Breguet-14 tipi uçaklar<sup>173</sup>, İtalyan Plt.Bnb. Baricini'den alınan 20 adet Spat-XIII'ler, Almanlardan alınan 21 adet uçaktan faal edilebilen iki âdeti ve Osmanlı ordusundan kalan bir kısım uçaklar kullanılmıştır<sup>174</sup>. İstiklâl Harbi'nde, Türk havacıları çok zor şartlarda imkânsızlıklar içinde yılmadan görev yapmışlardır. Nitekim Türk havacılarının Yunanlılar üzerinde kurdukları baskı, Büyük Taarruz'un hemen öncesinde ve taarruz süresince verdikleri keşif raporları savaşta büyük faydalar sağlamıştır. Havacıların raporları; Türk Komuta Heyetine gören göz, duyan kulak ve konuşan dil olmuştur. Yunanlılar üzerindeki oluşturulan yoğun tazyik, Yunan karargâhı ile ordusu arasındaki irtibatı koparmıştır. Bu durum Türk karargâhına büyük bir avantaj sağlarken, Yunan ordusunun dağılmasında ve karargâhın komuta-kontrol inisiyatifini kaybetmesinde önemli tesiri olmuştur.

<sup>172</sup> Mustafa TURAN, *Yunan Mezalimi İzmir, Aydın, Manisa, Denizli 1919-1923*, 2. Baskı, AAM, Ankara, 2006

<sup>173</sup> TOKGÖZ, *a.g.e.*, s.36; SÜSLÜ, *a.g.m.*, s.12

<sup>174</sup> Tahsin KEVENK, *İlk Havacılarımızdan Tahsin KEVENK'in Hatıraları*, *Tarihçe Ş. Arşivi 85 No'lu Klasör*, 2007, s.4-6; SÜSLÜ, *a.g.m.*, s.12



### 1.5. Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem

Atatürk Dönemi Türk havacılığında yaşananları doğru değerlendirebilmek için Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal Bey'in daha Birinci Dünya Savaşı öncesinde yaşadıklarını dikkate almanın, konunun anlaşılmasına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. 10 Eylül 1910 tarihinde Paris'te icra edilen Picardie Manevralarına Osmanlı Devleti'nden Kur.Yzb. Mustafa Kemal Bey de gözlemci sıfatı ile katılmıştır. Picardie Manevrası Mustafa Kemal'in Batı dünyası ile ilk temasıdır<sup>175</sup>. Manevraya Paris Ataşemiliteri Bnb. Fethi (Okyar) Bey'de Fransa'dan iştirak etmiştir. Osmanlı Devleti; Topçu Rıza Paşa, Yzb. Mustafa Kemal ve Bnb. Selahattin Beyi görevlendirmiştir. Yolculuk esnasında bazı yabancı subaylar Bnb. Selahattin Bey'in fesi ile alay eder. Manevra esnasında yabancı ataşelerden bir Albay, Mustafa Kemal'in ileri görüşlülüğüne hayran kalır ama başındaki fesi göstererek, bunu ne diye giyersiniz? Bu başınızda oldukça kimse kafanıza itibar etmez diye söyler<sup>176</sup>. Bu sözler ve yolda yaşananlar Kur.Yzb. Mustafa Kemal'i çok yaralamıştır. Bu manevrada yaşanan fesle ilgili hadiselerin ileride Atatürk'ün fesi kaldırmasında ve 1925 yılında şapka giyilmesi için karar vermesinde etkili olduğu bilinmektedir. Ancak burada bir hadise daha vardır ki bu Mustafa Kemal'in ileride yaşantısında çok etkili olacaktır.

Osmanlı Devleti'nde; Havacılık alanındaki gelişmeleri ciddiye alan ve istikbalin göklerde olacağını ilk sezinleyenlerden biri olan Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'dır. Mahmut Şevket Paşa, Enver Beyi Almanya'ya, Fethi (Okyar) Beyi de Fransa'ya görevlendirir ve bu ülkelerin ordularını tetkik ile havacılık alanındaki gelişmeleri incelemelerini istemiştir. Ancak Trablusgarp Savaşı çıkınca pek çok subay gibi bu subaylar da cepheye gitmişlerdir. Fethi Bey, kaldığı süre içinde Eylül'de Fransa'da yapılan Picardie Manevralarına Osmanlı Heyeti ile iştirak etmiş, mavi ve kırmızı kuvvetlerin

<sup>175</sup> Yahya AKYÜZ VD., **Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II**, Yükseköğretim Kurulu Yayınları, Ankara, 1989, s.141; LEWIS, **a.g.e.**, s.244

<sup>176</sup> Falih Rıfık ATAY, **Çankaya**, Tunç Ofset Matbaacılık, İstanbul, 1998, s.62-65; **EK-009**(Mustafa Kemal Picardio Tatbikatında); Abdurrahman ÇAYCI, **Gazi Mustafa Kemal Atatürk**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2002, s.20 ; SARISIR, **a.g.t.**, s.37

tayyare kullandığını ve burada tayyarelerin faydasının çok etkili olduğu konusunda hazırladığı raporunu Harbiye Nezaretine vermiştir. Bu manevrayı müteakip Alman, İngiliz, İtalyan ve Rus Orduları Fransa'ya uçucu yetiştirmek üzere adaylar göndermişler ve askerî pilot yetiştirmişlerdir. Şüphesiz askerî bir deha olan ve Fethi Bey ile sıkı dostluğu olan Mustafa Kemal'in burada gördüklerinden istifade etmemesi ve Fethi Bey ile bu mevzuda fikir mütalaasında bulunmaması düşünülemez<sup>177</sup>. Mustafa Kemal Paşa, Trablusgarp Harbi, Balkan Savaşları ve Çanakkale'de uçakların nelere muktedir olduğunu görmüştü<sup>178</sup>. En önemlisi ise 1917 yılında atanmış olduğu 7. Ordu Komutanlığı zamanında Suriye Cephesi'nde 4. ve 8. Ordunun İngilizler karşısında uçaklarla başlayan taarruzlar ile nasıl eridiğine şahit olmuştur. Burada kavgalı olduğu Alman General Falkenhayn görevden alınmış ve yerine General Liman von Sanders atanmıştır. 9 Aralık 1917'de Kudüs'ün Türk Devleti'nin elinden çıkması ile ordu savunmaya geçmiştir. 19 Eylül 1918'de İngiliz ordusu, Osmanlı ordusuna sekiz kat kuvvetle saldırır. Liman von Sanders Paşa, Mustafa Kemal Paşa'yı 4. ve 8. Orduları düzenleyerek yeniden bir savunma hattı kurmakla görevlendirir. Nitekim kurulan yeni savunma hattı ile Halep'e kadar çekilme emri verilir. 4. Ordu artıkları 7. Ordu emrine verilir. İngilizlerle 13 Ekim 1918'te Halep'in kuzeyinde **Katma**'da çatışmaya girilir. Bu son ciddi çatışma ile İngilizlerin Anadolu kapılarında durdurulması başarılmıştır. Ancak burada yaşananlar çok önemlidir ve Atatürk'ün devlet adamı olarak özellikle havacılığa önem vermesini perçinleştiren önemli olaylar yaşanmıştır<sup>179</sup>. Nitekim 2 Kasım 1918 tarihinde Yıldırım Orduları Komutanlığı Liman Von Sanders Paşa tarafından, Mustafa Kemal Paşa'ya devredilir. Mustafa Kemal Paşa burada Anadolu'yu savunmaya yönelik tedbirler almıştır<sup>180</sup>. Mondros Ateşkes Anlaşması sonrası

<sup>177</sup> Picardie Manevralarında yabancı subaylar tayyarelere bindirilerek uçuş yapmaları ve uçakların reklâmı yapılmıştır. Mustafa Kemal de uçağa binmek istemiş ama Topçu Rıza Paşa kolundan tutarak "*bilmediğin aş karın ağrıtur*" diyerek uçmasını istememiştir. Bunun üzerine başka bir yabancı subay uçmuştur. Ancak hava gösterisi facia ile sonuçlanmış ve yabancı subay ile pilot hayatını kaybetmiştir. Mustafa Kemal burada mutlak bir felaketten kurtulmuştur.

<sup>178</sup> TAYHANI, a.g.e., s.185

<sup>179</sup> ÇAYCI, Gazi Mustafa Kemal Atatürk, s. 52-55

<sup>180</sup> A.Öner PEHLİVANOĞLU, *Ortadoğu ve Türkiye*, Kastaş Yay., İstanbul, 2004, s.88-90; Durmuş YALÇIN VD, a.g.e., C.I, s.108

Alman havacılarla ölkelerine dönme emri verilir. Mustafa Kemal Paşa, Paşa Bölükleri (301, 302, 303, 304 No'lu Bölükler) olarak da bilinen Alman havacılarla teşekkür ederek ölkelerine uğurlamıştır<sup>181</sup>. Burada Türk Ordularının yeterli uçağa sahip olmaması nedeniyle yaşadığı gerçekleri bir İngiliz Pilot 22 Eylül 1918 günlüğüne; **“Bomba, tüfek ve ölüm yağmuru... Yüzlerce Türk, oldukları Yerlerde durarak sadece ölümü beklemekten başka bir şey yapamıyorlar! Az sonra uçağımla havalanıp kendilerini öldürecekimden dolayı yüreğim sızlıyor...”**<sup>182</sup> ifadesini not düşecektir. Atatürk, 2. Ordu Komutanı olduğu dönemde de uçakların kara yolu ile değil de uçarak gelmesini 3817 No'lu şifre ile Osmanlı ordusu Başkomutanlığından talep etmesi dönemin şartlarında çok ileri ve cesurca bir adımdır<sup>183</sup>. Çünkü uçaklar cepheye kara yolu ile iki ayda gelemiyor, gelenler de arızalı olduğundan kullanamıyordu. İşte Millî Mücadelenin kahramanlarının büyük bir kısmı bu acı gerçekleri yaşamışlardır. Bunun için Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık alanında yapılan her atılım bilinçli adımlardır. İhmal edilmesi hâlinde Atatürk konuyu şöyle özetlemektedir.; **“Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider....”**<sup>184</sup>. Bu gün hemen herkesin bildiği ve Atatürk tarafından 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılış konuşmasında söylenen, **“İstikbal Göklerde”**<sup>185</sup> vecizesi de büyük devlet adamı olmanın ferasetidir. Kuruluş mantığı ve önemi aradan geçen 82 yıla rağmen önemini korumaktadır<sup>186</sup>. Türk havacılık tarihi'nin 1923-1950 yılları arasındaki büyük inkişafının temelini bu gerçeklerde aramak gerekir. Atatürk Dönemi'nde gerçekleştirilen hemen her yeniliğin ve değişimin temelinde geçmişte yaşanan sıkıntıların hatırası vardır. Belki de asırlardır not alınan zaafiyet sahaları, yeni dünya konjüktüründe, Türk Milleti'nin dünya ailesinde hak ettiği

<sup>181</sup> TAYHANI, a.g.e., s.186,187

<sup>182</sup> Sarp, a.g.e, s.109–113;Mazlum KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1917–1918) İkinci Cilt Birinci Kitap**, Hv. Bsm., Eskişehir, 1952, s.449

<sup>183</sup> SARP, a.g.e., s.85

<sup>184</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I**, s.10

<sup>185</sup> **Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, s.200

<sup>186</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I**, s.10-15; SARISIR, a.g.t., s.38; YENİÇAĞ 15 ŞUBAT 2007 EK-25-2

yerini alması için hızlanan bir ivme ile hayata geçirilmiştir. Bunlardan biri de şüphesiz Türk Havacılığıdır.

Atatürk'ün geleceğe matuf tasavvurları o dönem için çok ileriye. **“Havacılarımız bütün ordu ve donanmamız gibi vatani korumaya anık kahramanlardır. Büyük Millet bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sanabilir<sup>187</sup>.”** derken hava gücü'nün ve kadrosunun Türkiye Cumhuriyeti için önemini ifade etmiştir.

Türk havacılığı çok iyi incelenmesi gereken ve daima gündemde olması gereken önemli bir sahadır. Atatürk, belki dünyanın büyük devletlerinden birinin başında bulunmuyordu ama dünyayı idare ettiğine inanan liderlerin çok ilerisinde öngörüsü olan bir liderdi. Atatürk, hedeflerinin kısmen bile gerçekleşmesi hâlinde Türkiye'nin durumunu görebiliyordu. Türkiye'nin imkân ve kabiliyetlerinin dünyanın en büyük devleti olma potansiyeline sahip olduğunu görmüştür. Çünkü gelişmek için gerekli doğal kaynaklara, stratejik güce, kültürel değerlere ve demografik zenginliğe sahip olan bir milletin lideri olduğunun farkındaydı. Atatürk, Türkiye'nin en büyük avantajı olan stratejik mirasının farkına varan ilk yetkililerdendir.

Havacılık konusunda Atatürk'ün bakışını değerlendirirken dışarıda neler olduğunu bilmek önem arz etmektedir. Türkiye'de yaşanan gelişmeler şüphesiz ki dünyadan tamamen ayrı olamazdı. Birinci Dünya Savaşı sonrası önemli batı ülkelerinin askerî dehaları savaşta sonucu belirleyici rol oynayan havacılığı bir kenara atmıştır. Mesela Amerika'da 1920 yılında ordular barış durumuna geçirilirken rütbelere aşağı çekilmiş, pilotların şereflerine, mesleki kariyerleri ile geleceklerine ağır darbe vurulmuştur. Bir pilotun aylık geliri 200 dolar olduğu bir dönemde havacılık çok talihsiz bir geçiş dönemi yaşamıştır. Hatta dönemin eski savaş pilotlarından olan ve geçimini hava canbazlığı ile sağlayan Dick Depew'e uçuşun en büyük tehlikesinin ne olduğu sorulduğunda cevabı; **“Açlıktan ölme tehlikesidir”** olmuştur<sup>188</sup>. Bilim

<sup>187</sup> Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I (1919-1938),s.404;Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.200;Havacılık ve Spor, Atatürk ve Türk Havacılığı, C.IX, Ankara, 1938, s.1888

<sup>188</sup> KAMAKLI, a.g.e., s.136-138

adamları geçen yüzyılın başında başlayan hâkimiyet teorilerini oldukça geniş olarak tartışmışlar. Mackinder zaman zaman sınırlarını değiştirerek kara hâkimiyetini eski dünyanın tam orta yeri olarak tanımlamış ve dünya hâkimiyeti için; **“Doğu Avrupa’ya hükmeden Heartlan’a hâkim olacak, Heartlan’a hükmeden dünya adasına hâkim olacak, dünya adasına hükmeden dünyaya hâkim olacaktır”** demiştir<sup>189</sup>. Oysa 1904-1919 ve 1943 yıllarında değişen dünya şartlarına göre, **“Heartlan”** ismini verdiği sahanın sınırlarını değiştirmek zorunda kalmıştır<sup>190</sup>. Alfred T. Mahan ise 1890’da yazdığı, **“Deniz Kuvvetinin Tarihe Etkisi (1660-1783)”** adlı eserinde kara hâkimiyetine göre deniz hâkimiyetini savunmuştur<sup>191</sup>. Mahan, bir ülkenin genişliğinden öte kıyı çizgilerinin uzunluğunun ve limanlarının uzunluğunun devletin millî gücünü ortaya koyması açısından önemine değinmiştir. Deniz kuvvetinin gücü aynı zamanda kara gücünün de kuvveti olarak görülmüştür. Kuvvetli bir deniz gücünü de altı esasa bağlamıştır. Bunlar; coğrafi mevkii, fiziki şekil, devletlerin genişliği, nüfus sayısı, ülkenin millî vasfı ve hükûmetin hususiyeti olarak tanımlanmıştır. Nicholas Spaykman ise kara ve deniz hâkimiyetinin birlikte dünya hâkimiyetine araç olabileceğini savunmuştur. Spaykman Heartland’ı çevreleyen denizleri **“Rimland-Kenar Saha”** Mackinder’in deyimiyle Kenar Hilal’in önemine değinmiş ve buraya hâkim olanın Heartlan’ı dolayısıyla dünyayı kontrol edebileceğini iddia etmiştir<sup>192</sup>.

Kara ve Deniz hâkimiyeti konusunun yoğun olarak tartışıldığı bir dönemin hemen sonrasında havacılıkta gelişen süratli gelişmeler dolayısıyla **Douhet ve Seversky** gibi araştırmacılar, **“her şey havadan”** fikrini savunmuşlardır. Keza Renner hava hâkimiyetinin önemine değinir. Seversky’i kara ve deniz kuvvetlerini hava kuvvetlerinin emri altına koymuştur. Güney Amerika Kuzey Amerika’nın, Güney ve Güneydoğu Asya ile Büyük Sahra Sovyetlerin hava hâkimiyeti altında olduğunu savunur. Seversky’e göre bir

<sup>189</sup> Süha GÖNAY, **Siyasi Tarih**, İstanbul Üniv. Edb.Fak.Mat., İstanbul, 1979, s.24-30 AKYÜZ VD., a.g.e., s.120-126

<sup>190</sup> GÖNAY, a.g.e., s. 32

<sup>191</sup> İLHAN, **Jeopolitik Duyarlılık**, s.32

<sup>192</sup> GÖNAY, a.g.e., s. 34-46; İLHAN, **Jeopolitik Duyarlılık**, s.32-34

savaşta hava hâkimiyetini kaybeden, hava hakimiyetini ele geçirenin merhametine sığınmak zorundadır<sup>193</sup>. Aslında bu durum Birinci Dünya Savaşı'nın son yılında Filistin ve Suriye Cephesinde Türklerin başına gelmiştir. İngilizler havada yüzlerce uçak uçurmaya başladıktan sonra hakimiyeti ele geçirmişlerdir.

Atatürk Döneminde yayılmacı güçlere karşı etkili bir hava kuvvetleri oluşturmak zorunlu hâle gelmiştir. Bunun gerekçeleri Türklerin son 10-12 yılda dahil oldukları üç önemli savaşta ortaya çıkmıştır. Türk Devleti, 1911 yılında Trablusgarp Savaşı ile başlayan harp ortamından ancak 1922 yılı sonunda kurtulabilmiştir. 1922 yılı sonunda Anadolu'nun durumu değerlendirildiğinde; 1909 yılında başlayan çözüme ile asırlardır Türk yurdu olan Balkanlar elden çıkmış, Trablusgarp Vilayeti, Arnavutluk kaybedilmiş, Birinci Dünya Savaşı başında 4.950.000 km<sup>2</sup> olan Türk yurdunun büyük kısmı savaş sonunda kaybedilmiştir<sup>194</sup>.

**Sir Liddell Hart**, Filistin cephesinde Türk ordularının yenilgisiyle biten savaşın değerlendirmesinde iki zafiyet alanını tespit ederek yapmıştır. **“Yerliler ve Uçaklar”**<sup>195</sup>. İngiliz askerî tarihçiye göre uçakların Türk ordusunda çok sınırlı olması cephede durumu İngilizler lehine çevirmiştir. Bir diğer etken de yerli halkın İngilizlerin tazyiki ile kendi devletlerine isyan etmeleridir. Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'nda çok ciddi sıkıntılar çekmiştir. Bunların başında silah ve teçhizat eksikliği ile askerinin ibate ve iaşesini tamamlayamama problemleri gelmektedir. Almanların inisiyatifi ve Almanların komutasında harp sürdürülmeye çalışılmıştır. Bu anlamda sevk ve

<sup>193</sup> GÖNAY, a.g.e., s.46-50; AKYÜZ VD., a.g.e., s.131-135

<sup>194</sup> Bazı kaynaklarda 1914 tarihi itibarıyla Osmanlı sınırları 1.937.900 km<sup>2</sup> olarak geçmektedir. Nüfus ise 26.372.000 kişidir. YILMAZ, **Cumhuriyet Tar.**, s.79-81. 1.937.900 km<sup>2</sup> yüzölçümü farklı bir hesaplama ile tespit edilmiş olmalı. O zamanlar Türk toprağı olan bu günkü Irak 437,072 km<sup>2</sup>, Kuveyt 17.820km<sup>2</sup>, Mısır 1.001.450km<sup>2</sup>, Arabistan 1.960.582 km<sup>2</sup>, Suriye 185.180 km<sup>2</sup>'dir. Kaldı ki, Cezayir, Yemen gibi daha pek çok Afrika ve Asya'da toprak Osmanlı hâkimiyetindedir. Veli YILMAZ, **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay., İstanbul, 2003, s.79-81

<sup>195</sup> SARP, a.g.e., s.109-113; KEYÜSK, **Türk Havaçılık Tarihi (1917-1918) İkinci Cilt Birinci Kitap**, s.448-450; Osman ÖZSOY, **Kurtuluş Savaşı'nın Perde Arkası**, İstanbul, 1999, s.34-36 Sir Liddell Hart'ın yerlilerden kast ettiği Osmanlı Tebaası olan ve asırlarca Türk İmparatorluğu bünyesinde huzur içinde yaşayan ama savaşta özellikle İngilizlerin kışkırtması ile Türk ordusunu arkadan vuran farklı kültürlerin tesirindeki yerlilerdir.

idarede Alman etkinliği nedeniyle Mehmetçiğin moral-motivasyon (isteklendirme) eksikliği ise ayrı bir husustur. Ancak Osmanlı ordusunda uçakların yetersizliği önemli bir sıkıntı olmuştur.

İstiklal Harbi'ni kazanan Türkler, barış sonrası dünyada muhatapları ile eşit statüde bir devlet olmak istemiştir. Ne var ki son asırlarda batının himaye ve desteğini almak zorunda kalmanın sıkıntıları Lozan görüşmelerinde de ortaya çıkmıştır. Batılı heyetler bu durumu Türkler üzerinde psikolojik bir baskı aracı olarak kullanmaya çalışmıştır. Lozan görüşmelerinde Türk Heyeti'nin ret ettiği hususlar ile ilgili olarak İngiliz Heyeti Başkanı Lord Curzon; **"Konferanstan bir neticeye varacağız. Ama memnun ayrılmayacağız. Hiçbir işte bizi memnun etmiyorsunuz. Hiçbir dediğimizi makul olduğuna, haklı olduğuna bakmaksızın kabul etmiyorsunuz. Hepsini reddediyorsunuz. En nihayet şu kanaate vardık ki, ne reddederseniz hepsini cebimize koyuyoruz. Memleketiniz haraptır. İmar etmeyecek misiniz? Bunun için paraya ihtiyacınız olacaktır. Parayı nereden bulacaksınız? Para, bugün dünyada bir bende bir de bu yanımdakinde (ABD Delegesi). Unutmayın ne reddederseniz hepsi cebimdedir. Nereden para bulacaksınız, Fransızlardan mı? Para kimsede yok. Ancak biz verebiliriz. Memnun olmazsak kimden alacaksınız? Harap bir memleketi nasıl kurtaracaksınız? İhtiyaç sebebi ile yarın para istemek için karşımıza gelip diz çöktüğünüz zaman, bu gün reddettiklerinizi cebimizden birer birer çıkarıp size göstereceğiz"** demiştir<sup>196</sup>. Asırlardır biriken sorunlar Lozan'da çok zor şartlar ve çetin müzakereler ile çözülmeye çalışıldığı bir zamanda İngiliz Heyeti Başkanı Lord Curzon'un; sözü bu gün bile önemini korumaktadır. Şüphesiz bunun altında yatan en önemli neden İngiltere'nin sahip olduğu ileri teknoloji ve güçlü sömürge ekonomisiydi. Türkler ise Anadolu'yu işgale kalkan Yunanlılar ve destekçileri karşısında zafer

<sup>196</sup> İsmet İNÖNÜ, **İstiklal Savaşı ve Lozan**, AAM, Ankara, 1993, s.28(23 Ekim 1973 Tarihinde Türk Tarih Kurumu'nda İsmet İNÖNÜ tarafından Cumhuriyetin 50. Yılı Münasebetiyle verilen Konferanstr.);TAYHANİ, **a.g.e.**, s.19,20; TOKGÖZ, **a.g.e.**,s.41

kazanmış bir millet olarak daha önce verilen ödünleri ortadan kaldırmak ve eşit şartlarda bir devlet olmanın mücadelesini vermekteydiler<sup>197</sup>.

Türkiye'nin ilk dönem yöneticileri; Uzun yıllar harp sahalarında bulunmuş, harbin koşullarında büyümüş, düşmanlarını burada tanımışlardır. Bu dönemin yöneticilerinin büyük bir kısmı, Türk Milleti'nin kültürünü ve hayata bakışını burada yaşayarak öğrenen, Türk Milletine yürekten inanmış olan Osmanlı Devleti'nin son dönem subaylarıydı. Ülkenin en sıkıntılı yıllarında birlik ve beraberlik içerisinde milletin sinesinde mutlak zaferi kazanmışlardı. Kurtuluş Savaşı'nın henüz barış antlaşması ile sonuçlanmadığı 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir İktisat Kongresinin açılışını bizzat Mustafa Kemal Paşa yapmıştır<sup>198</sup>. Mustafa Kemal Paşa İktisat ile ilgili görüşlerini, **"...Siyasi, askerî zaferler ne kadar büyük olursa olsun, ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa, kazanılacak başarılar yaşayamaz ve sürekli olamaz. Yeni Türkiye'mizi layık olduğu kuvvete yükseltebilmek için birinci derecede ve en çok ekonomimize önem vermek mecburiyetindeyiz. Zamanımız tamamen bir ekonomi devrinden başka bir şey değildir. Millî hâkimiyet ise ekonomik hâkimiyetle kuvvetlenmektedir. Yeni devletimizin, yeni hükümetimizin bütün esasları, bütün programları ekonomi programından çıkmalıdır"**<sup>199</sup>. sözleriyle dönemin emperyalist güçlerine karşı mücadelenin nerelerde yapılabileceğini bilimsel bir görüş ile açık olarak tespit etmiştir. Bu dönemde demiryolları, dış ticaret, bankacılık yabancıların elindedir. Sanayii hemen hemen hiç yoktur<sup>200</sup>. Mustafa Kemal Paşa, **"bir lokma, bir hırka"**

<sup>197</sup> İNÖNÜ, a.g.e.,s.16; TAYHANI, a.g.e., s.184,185

İsmet İnönü'nün **İstiklal Savaşı ve Lozan** isimli eserinde, Lozan Görüşmelerinde, Yunan delegesi Venizelos ile İngiliz Delegesi Lord Curzon arasında sert münakaşalar yaşanır. Yunan delege Sevr'de ne varsa istediklerinin söyler. Curzon ise siz daha sonraki harpte yenildiniz der. Venizelos ise biz sizinle müttefiktik, böyle durumda tek taraflı yenilme olmaz der ve isteklerinde ısrar eder. İstiklal Harbi, görünüşte Türk-Yunan Savaşı gibi olsa da Savaşın sorumlusu ve Yunanlıların finansörü İngiltere'dir.

<sup>198</sup> TOLON, Ahmet Hurşit, **Birinci Dünya Savaşı Sırasında Taksim Anlaşmaları ve Sevr'e Giden Yol**, AAM, Ankara, 2004, s.208

<sup>199</sup> **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (1906–1938)**, s:111; **Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, s.415

<sup>200</sup> E.Semih YALÇIN-Mustafa TURAN-Mustafa EKİNCİKLİ-Şarika GEDİKLİ, **Türk İnkılap Tarihi ve Atatürk İlkeleri**, 2. Baskı, Siyasal Kitapevi, Ankara, 2003, s.296,297; TAYHANI, a.g.e., s.132-134; KARLUK, a.g.e., s.195; TOKGÖZ, a.g.e., s.62-64



felsefesinin olumlu yönlerini biliyordu. Ancak bu felsefenin yanlış yorumlanması sonucu Osmanlı Devleti'ni ve Türk milleti'ni geri bıraktığını da biliyordu. İslam alemi bir dönemde büyük gelişmeler elde etmişken daha sonra batıdaki gelişmeler karşısında sürekli gerilemiştir. Bu farkın nedenleri uzun zaman bilimsel usullerle sorgulanmamıştır. Mustafa Kemal ve döneminin insanları bu farkı sorgulamışlar, çıkış yolları aramışlardır. Osmanlı Devleti'nin güçlü siyasal yapısı gereği varlığını uzun süre devam etmiştir. Medeni dünya ile köprüleri atarak siyasal bir güç olarak yaşamının mümkün olmayacağını gören Atatürk ve arkadaşları devleti yeniden yapılandırmış ve inkılâp hareketlerine başlamışlardır. Türk Devleti'nin içte ve dışarıda güçlü olması güçlü bir ordu ile mümkün olabilirdi. Türk ordusunu çağın en gelişmiş silahları ile techiz etmek, bağımsız olmak için zorunluydu. Ordunun techizatının millî imkânlarla karşılanması ve dışarıya bağımlılığın azalması oranında tam bağımsız olunabilirdi. Atatürk bu gerçeği şöyle ifade etmiştir; **“...Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayiimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır”**<sup>201</sup>. Yine bir başka ifadesinde; **“Türk çocuğu, Her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaksın”**<sup>202</sup> sözüyle Türk gençliğine görev vermiştir<sup>203</sup>. Atatürk Döneminde havacılığın millî imkânlarla geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmaları dört temel başlıkta toplamak mümkündür. Bunlar; Türk Hava Kuvvetlerinin en modern silahlarla ve uçaklarla donatılması için dünyadaki gelişmiş sistemlerin envantere alınması<sup>204</sup>, Kayseri'de Uçak Fabrikası Kurulması, Türk Tayyare Cemiyetinin ve Türk Kuşu'nun kurulması ile Türk Sivil Havacılığının kurulmasıdır. Şüphesiz millî imkânlarla uçak üretimini esas alan Atatürk, mevcut durumda

<sup>201</sup> Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.289; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, 1981, s.48; ÇAĞLAR, a.g.e., s.240; SÜSLÜ, a.g.m., s.12

<sup>202</sup> Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II, 1906–1938, s.323

<sup>203</sup> Durmuş YALÇIN VD., a.g.e., C.I, s.172

<sup>204</sup> Atatürk Dönemi'nde dönemin en gelişmiş av ve bombardıman uçakları tedarik edilmeye çalışılmıştır. EK-34

ordunun en gelişmiş silahlarla techizini gerekli görmüştür. Bu nedenle on beş yıllık dönemde envantere kırktan fazla farklı tipte uçağın girmesi Batılı orduların gerisinde kalmama iradesini yansıtmaktadır. Öte yandan özellikle yayılcı politikaları olan Mussolini'ye karşı alınan sert tedbirler bu kapsamdadır. Atatürk, bu maksatla Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi ÇAKMAK' tan en iyi pilotlarını görevlendirerek dünyanın en gelişmiş uçaklarının araştırılmasını istemiştir. Burada amaç Roma'yı bombalayıp geri dönebilecek uçaklara sahip olma imkânını elde etmektir. Plt.Yzb. Enver Akoğlu bu maksatla Amerika'ya gönderilmiş ve gerekli incelemeleri yaparak dönemin en gelişmiş uçakları alınmıştır<sup>205</sup>. Martin-139 tipi bu uçağa Martin Uçak Fabrikası tarafından büyük yatırımlar yapılmış ama uçağın büyük bir harp silahı olduğu Türkiye tarafından uçağın alınmasına karar verilinceye kadar dünyanın diğer havacıları tarafından anlaşılammıştır. Öyle ki fabrika Martin-139'a yaptığı yatırım nedeni ile iflasın eşiğine gelmiştir. Nitekim Türkiye tarafından yirmi dört uçak siparişe verilmiş ve bundan sonra fabrikanın satışları açılmıştır. Daha sonra fabrikanın sahibi Mr. Martin Türk Uçak Mühendisi Yavuz Kansu'ya, **“... Ben Türklere minnettarım beni iflastan kurtardıklarını unutmam. Sizinkiler o zamanlar bizim havacılarımızdan çok daha ileri görüşlü yetişkin insanlardı”** demiştir<sup>206</sup>.

Atatürk havacılığın Türkiye'de inkişaf etmesini devlet politikasının bir parçası olarak görmüştür. 1 Kasım 1924 günü Meclis açış konuşmasında; **“Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclis'in özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim”**<sup>207</sup> ifadesiyle havacılığın ihmalı olmayan bir güç olduğunu bir kere daha açıkça ifade etmiştir<sup>208</sup>. 1 Kasım 1925 yılı Meclis açılışında yine havacılık konusunu gündeme getirmiş ve **“...Efendiler,**

<sup>205</sup> BCA, Tarih 4.11.1936, Sayı: 2/5529, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 69.86.6; Rifat UÇAROL, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)**, Hv. K.K.lığı, İstanbul, 1990, s.88-90; O. Zeki ÖZPİRİNÇ, “Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur”, **Anılar**, Ankara, 1997, s.152-175; **EK-..002**(1911-1938 Arası Envantere Giren Uçak Listesi); **EK-41** (Enver Akoğlu'nun Uçak Seçimi İçin Amerika'ya gönderilmesi)

<sup>206</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s. 222-224

<sup>207</sup> **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I (1919-1938)**, s.352; Hv.K.K.lığı, **Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi**, “Atatürk'ün Türk Havacılığı İle İlgili Sözleri”, Klasör No:73, Ankara, 2007, s.2

<sup>208</sup> ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s. 22

**ulusumuzun ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Yurttaşların kendi girişimleri ile meydana getirdikleri Hava Kurumu az zamanda verdiği ürünlerle geniş bir gelişme umut ettirmektedir.”** demiştir<sup>209</sup>. 1 Kasım 1926 tarihinde Meclis’in açılışında ise; **“...Vatandaşların kendi gayret ve hamiyetlerinin mahsulü olan Tayyare Cemiyetinin bir senelik mesai ve muvaffakiyatı takdire şayandır”<sup>210</sup>** demiştir. 8 Haziran 1926 tarihinde Anadolu Ajansı muharririne verdiği demeçte; **“Türk Milleti’nin hava kuvvetlerimizin takviyesi lüzumunu idrak ve şayan-ı takdir fedakârlıklar ibraz etmesi rüşd-i siyasi ve medenisinin en büyük bürhanıdır. Bu vadide delalette bulunan Tayyare Cemiyeti’nin faaliyetini takdir ederim. Cemiyetin sabit ve muayyen varidat bulmak için memleketimizin muhtelif mahallerinde akdetmekte olduğu kongrelerin müsmir bir surette neticelenmesi için bütün vatandaşların sarf-ı gayret edeceklerinden eminim”<sup>211</sup>.** demiştir. Atatürk 1 Kasım 1935 tarihinde Meclis’in açılış konuşmasında yine hava kuvvetinin önemine işaret etmiş ve hava saldırılarına karşı güvenliğin, düşmanın verdiği zarara karşılık bizim de zarar vereceğimize güvenimiz demek olduğunu ifade etmiştir<sup>212</sup>. 1 Kasım 1937 tarihinde Meclis’in açılış konuşmasında, **“...Bu mesaiyi planlaştırmanın ve mevzuuyu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmanın gerektiğini”** vurgulamıştır. 1 Kasım 1938 tarihinde beşinci dönem dördüncü oturumunu açmak üzere hazırlattığı demeçte ise, **“Hava programımız önemle tatbik olunmaktadır”** ifadesine yer vermiştir<sup>213</sup>. Atatürk’ün bunca arzu ve isteklerine rağmen bu konuda yapılanlar hedefe uygun olarak gerçekleşmiş midir? Esas olan bu sorunun cevabını ortaya koymaktır. Diğer taraftan havacılık bir devletin ayakta kalmasının en önemli unsuru olduğu için önemlidir. Çalışmamızda Atatürk’ün

<sup>209</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938), s.361; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.23; Burada Hava Kurumu ifadesi Türk Tayyare Cemiyetini ifade etmektedir; Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, “Atatürk’ün Türk Havacılığı İle İlgili Sözleri”, Klasör No:73, Ankara, 2007, s.3

<sup>210</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938), s.368

<sup>211</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri III (1918–1937), s. 118

<sup>212</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938), s.404; Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, “Atatürk’ün Türk Havacılığı İle İlgili Sözleri”, Klasör No:73, Ankara, 2007, s.6

<sup>213</sup> SÜSLÜ, a.g.m, s.12

görüşünün ısrarla ifade edilmesi, konunun önemini çok önceden görmüş olması ve tedbirler almaya yönelik girişimler yapmış olmasındandır. Türkiye Atatürk döneminde İtalya'nın dışında dünyanın en güçlü devletlerinden olan İngiltere, Sovyetler Birliği ve Fransa ile de sınırdır. Kaldı ki bu devletlerle bir süre önce uzun süre devam eden bir savaş yaşanmıştır. Sovyetler ile her ne kadar ilişkiler iyi seviyedeysen de uluslar arası çıkarların uzun süreli dostluklara elverişli olmadığı bir başka gerçektir.

### 1.6. Cumhuriyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı

Türk Hava Kuvvetleri ile Türk hava harp sanayii aslında ayrılmaz bir bütün olmak durumundadır. Ancak Türkiye'nin imkânları ve kültürel değerleri maalesef bu birlikteliği sağlayamamıştır. Çok güçlü bir Hava Kuvvetleri gücüne sahip olan Türkiye, hava sanayiinde bu seviyeye gelememiştir.

Osmanlı ordularının çözülme anında yaşanan olaylar dikkate alındığı zaman Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşlarının Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılığa neden çok önem verdikleri açıktır. Millî Mücadele'de görev alan tüm komutanlar başta Mustafa Kemal Paşa olmak üzere I. Dünya Savaşı'nın zor şartlarında komuta kademelerinde göreve yapmışlardır. Özellikle savaşın son aylarında İngiliz uçaklarının Türk ordusuna nasıl zayıf verdirdiklerine bizzat şahit olmuşlardır<sup>214</sup>. Bu şartları yaşayan Türk Devleti'nin yöneticileri genel bir kabul olarak semaların hava unsuru ile kesintisiz korunması gerektiğine inanmışlardı. Bu inanç ile havacılık ile ilgili atılması gereken tüm adımlar atılmış, sorun devletten öte halkın sorunu olarak değerlendirilmiş ve 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. 1926 yılında Alman Junkers<sup>215</sup> Firması'nın Türkiye'de uçak üretmesi devlet tarafından desteklenmiş ama zorunlu sebepler sonuç alınmasına mani olmuştur<sup>216</sup>. İşte bu gerçekleri bizzat yaşayan Atatürk, hava gücüne hayatı süresince önem

<sup>214</sup> SARP, a.g.e., s.141-143

<sup>215</sup> Almanlar Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetmeleri sonucu imzaladıkları Versay Anlaşması gereği ülkelerinde uçak üretmeleri yasaktı. Almanya, Birinci Dünya Savaşı'nda 47.637 uçak üretmiş ve güçlü bir hava sanayiine sahipti. Bu gücünün yok edilmesi planlanmıştı. Almanya da dost Türkiye'den yararlanarak bu yasağı delmek istemiştir.

<sup>216</sup> **Sebepler:** Firmanın taahhütlerini yerine getirememesi, Türk ve Alman personel arasındaki maaş uçurumundan kaynaklanan sıkıntılar olarak bilinmektedir.

vermiştir. Öyle ki, yabancı ülkeden gelen havacılara oldukça yakın davranmış ve özel olarak ilgilenmiştir<sup>217</sup>. Atatürk'ün, **“Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider.”** ve **“İstikbal göklerde dir.”**<sup>218</sup> sözü havacılığın önemini veciz bir şekilde özetlemektedir.

Atatürk dönemi havacılık açısından büyük gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmuştur<sup>219</sup>. İsmet İnönü de aynı politikaları başbakanlığı döneminde sürdürmüştür. Bu dönemde yapılan özverili çalışmaları sonucu yapılan atılımlarla Türkkuşu tesislerinde, MKEK'te ve İkmal Merkezlerinde dönemin modern uçaklarından üretilmiş, uçak motoru yapımı gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de bazı zamanlar adı konamayan ama ülkenin aydınlık geleceğini baltalayan gelişmeler de maalesef bu dönemde de yaşanmış, girişimci ruhlar köreltilmiştir. Havacılık bu kapsamda sıkıntıya düşen en önemli sahalardan biridir. Vatanperverlik ruhu ile çalışan pek çok müteşebbis ve bilimsel çalışmalar bilim adına anlamsız bir şekilde engellenmiştir. Aynı fikirler Avrupa'da saygı görürken, Türkiye'de daha çok kişisel tercihler ülke çıkarlarının unutulmasına neden olmuştur. Devletin en üst seviyesinde destek gören çalışmalar alt seviyede anlaşılammıştır.

Büyük emek ve uğraşlarla yapılan çalışmalar bir anda rafa kaldırılmış ve 1974 yılı Amerikan Ambargosu'na kadar pek ihtiyaç hissedilmemiştir. 1974 sonrası ise oluşan yeni durum karşısında Türk Silahlı Kuvvetleri merkezli, **“Kendi uçağını kendin yap”** politikası yerleşmeye başlamış ve ülkenin millî harp sanayiine olan ihtiyacı yeniden ortaya konmuştur. En büyük sıkıntı, mütemadiyen temelden alınan çalışmanın sıfırlanması ve sil baştan bir daha başlanmasıdır. Birikimler bir kültür olarak yeni nesillere geliştirilerek aktarılamamıştır. Ancak son zamanlardaki gelişmelerin ümit verici olduğu dikkate değer bir gelişmedir. Havacılık çok pahalı ve riskli bir yatırımdır. Bu nedenle havacılık alanında yapılan çalışmanın uluslar arası alanda geçerli

<sup>217</sup> *EK-008* (Atatürk'ün Yabancı Havacılarla Resmi)

<sup>218</sup> *Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap*, Gnkur.Bsm., Ankara, 1983, s.200

<sup>219</sup> Perihan KİLİMCİ, *Atatürk Döneminde (1923–1938) Türk Askeri Havacılığı*, Hv. Harp Okulu Basımevi, 2004, s. 122–124

faaliyetler olması, millî ihtiyaçların ötesinde bu sektöre yapılan yatırımın ticarete dönüşmesi konunun önemli bir yönü olduğu değerlendirilmektedir. Avrupa'da bilimsel inkişafın düşünen ve üreten beyinlere sahip çıkılması ile başladığı malumdur. Bilimsel çalışmaların faydalı olabilmesi ve kullanılabilmesinin koşullarından biri de birikimlerin bir kültürünün oluşmasıdır. Her yeni gelişme geçmiş birikimleri zenginleştirmelidir. Oysa Türk havacılığının en büyük kaybı birikimlerin kaybedilmesidir. Her yeni kıpırdanışta birikimlerin sıfırlanmış olmasından dolayı yeniden başlanmasıdır. Bunun için kurum kültürü ve birikimlerin korunması önemlidir. 1913 yılında bir Macar Şirketi ile başlatılması planlanan ama yarım kalan hava sanayii çalışmasının hedefleri bu gün bile söylem de olsa gündeme gelmemektedir.

Pek çok kişi ve yetkili otorite bu gün için fırsatların kaçırıldığını, artık Türkiye'de millî bir harp sanayiinden bahis edilemeyeceğini yürekten savunabilir. Çünkü hava ve uzay çalışmaları çok ciddi boyutlara gelmiştir. Türkiye'nin aleyhine gözüken bu süratli gelişmeler, bir yerden uzun soluklu politikalar ortaya koyarak başlamak için engel değildir.

Kaynağını millî değerlerinden alan ve evrensel bakış açısını yakalayan hiç bir projenin pek çok sıkıntılı olsa bile başarısız olma ihtimali yoktur. Bu nedenle, Türk milleti'nin ruh hâlini iyi tahlil etmek gerekir. Bu millet en sıkıntılı zamanında hava ordusuna 350 civarında uçak alıp bağışlamıştır. Bunun için halkı havacılığın önemine inandırmak önemlidir. Havacılığa verilen önemin bir göstergesi olarak Cumhuriyetin İlk yıllarda 30 Ağustos aynı zamanda tayyare bayramı olarak da kutlanmış ve havacılığın Türk milleti nezdinde benimsenmesi ve fedakarlıkta bulunması için çalışılmıştır<sup>220</sup>. Türk milleti bu ve benzeri fedakârlıkları tarih boyunca her alanda ve son bir asırda hemen her sahada defalarca ispatlamıştır. Türk İstiklal Savaşı, Batı dünyası ile uyuşmak için yapılan inkılâplar, uçak fabrikaları, kalkınma projeleri bunların belli başlı örnekleridir. Havacılık alanında yalnız dışarıdan alınan silahlarla ve hazır alınan silahları idame ettiren bir askerî ve sivil havacılık Türkiye'nin

<sup>220</sup> **EK-29** (Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Kutlanan 30 Ağustos Zafer Ve Tayyare Bayramı)

gerçekleri ile örtüşmemektedir. 21. asrın dünyadaki etkilerini çok iyi değerlendirerek millî ya da uluslar arası ortaklıkları içeren yapılanmalar yapılabilir. Üreten, sörtifiye edilen, serbest piyasa koşullarında rekabet edebilen, pazarlayan, teknoloji transferini her daim canlı tutan ve gelişmiş havacılık devleriyle mücadeleden öte ortaklıklara girişebilen hava sanayii Türkiye Cumhuriyeti'nin gelişmesi ve bölgesinde hatta dünyadaki konumunu güçlendirmesinde en önemli araçlardan olacaktır.

İstiklâl Savaşı'ndan sonra Türk Hava Kuvvetleri'nde pek çok teşkilat değişikliği yapılmıştır. Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği varlığını 1928 yılına kadar sürdürmüştür. 1928 yılında Millî Savunma Bakanlığı bünyesinde Hava Müsteşarlığı kurulmuş ve Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağv edilmiştir. Grup ve Hava İstasyon K.lıkları kaldırılarak dört adet Hava Taburu oluşturulmuştur. 13 Temmuz 1932 tarihinde ise Hava Alayı teşkilatına geçilmiştir. Eskişehir'de 1. Hv. Alayı, İzmir'de 3. Hv. Alayı oluşturulmuştur. Zamanla Hava Alayı sayısı artmıştır. 1 Temmuz 1932 tarihinde çıkarılan bir kanunla hava sınıfı ayrı bir muharip sınıf olarak kabul edilmiştir. Mavi Üniforma ise 1933 tarihinden itibaren giyilmeye başlanmıştır. 22 Mayıs 1939 tarihinde ilk hava tugayları oluşturulmuştur. 1. Hava Tugayı Eskişehir, 2. Hava Tugayı İzmir'de teşkil edilmiştir. 30 Ağustos 1940 tarihinde ilk hava generalleri olan 4 subay yüksek tasdikten geçmiştir. 16 Ağustos 1943 tarihinde Tümen teşkilatına geçilmiştir. İlk tugaylar ilk tümene dönüşmüştür<sup>221</sup>. 1944 tarihinde ise Hava Kuvvetleri müstakil kuvvet olmuş ve ilk komutan olarak Zeki Doğan Paşa atanmıştır. Zaman içinde pek çok teşkilat değişikliği yapılan Türk Hava Kuvvetleri 1950 yılından itibaren bütün eğitim, lojistik ve diğer dalları (branşları) bünyesine alarak müstakil bir kuvvetin bütünlüğü içerisinde faaliyetini sürdürmeye başlamıştır. Bu gün de Karargâh ve bağılısı dört kolordu ve iki Ana Üs ile faaliyetini sürdürmektedir.

Hava Kuvvetleri 1952 yılında 9. Ana Jet Üs K.lığı'ndan başlamak üzere jet uçakları ile donatılmıştır. Bölgesel bir güç olan hava ordusu zamanla

<sup>221</sup> İlkler Dosyası, **Türk Hava Kuvvetlerinin İlkleri**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş. Md.lüğü, Klasör No:75, Ankara, 2007, s.1-35; Ole Nikolajsen, **Turkish Military Aircraft Since 1912**, Dutch Aviation Society, Netherlands,2005, s.75-77

dünyanın sayılı hava güçleri arasına girmiştir. Bir Amerikalı, **“uçacağı Amerikalılar yapar, Türkler uçar”** demiştir. Bu söz doğru olmakla beraber gerçeği tam olarak ifade etmemektedir. **Türkler her uçakla uçabilir ama Türk yapımı uçakla uçmayı tercih eder**, tanımı daha uygun olacaktır. Bunun örneği Cumhuriyet döneminde birçok defa görülmüştür.

Atatürk, havacılıkla ilgili direktifini dünyada havacılığın gerekliliğinin tartışıldığı bir zamanda vermiştir: **“Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider”**. Atatürk diğer veciz bir sözünde de; **“Kanatlı bir gençlik memleketin geleceği bakımından en büyük güvencedir”**, **“Zafer semadan gelecektir”** demek suretiyle Türk geleceğinin temel dinamiklerinden birine uzun yıllar önce teşhis koymuştur. Çünkü **“En büyük tehlike göklerden gelecektir”** sözü ile de havacılığın gelecekte alacağı mahiyeti ifade etmesi bakımından mühimdir<sup>222</sup>. Havacılıkta ilerleyen ülkelerin pek çoğu, hava harp sanayiine yatırım yapmışlar ve etkin güç olmanın hava hâkimiyeti ile ölçüleceğini önceden öngörmüş devletlerdir<sup>223</sup>. 1940'lı yılların Türkiye'sinde havacılığa olan ihtiyacı gören bazı yazarlar bulunuyordu. Bu Aidin Daver, Ziya Şakir gibi bazı yazarlar millî uçak üretiminin gereğini sürekli gündemde tutmaya gayret etmişlerdir<sup>224</sup>.

31 Ocak 1944 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri bağımsız bir kuvvet seviyesine çıkarılmıştır. 1950 yılında kurumsal yapı oturmuştur. Hava Kuvvetlerini oluşturan bütün birimler Hava Harp Akademisi dışında komutanlığa bağlanmıştır. 1952 yılında envantere jet uçaklarının girmesiyle Hava Kuvvetleri çok daha etkin ve güçlü bir kuvvet durumuna gelmiştir. Bu dönemde değişen yalnız uçaklar olmayıp havacılığın teşkilat yapısında

<sup>222</sup> Baran Ceren ÜLBAYI, Hv. K.K.1.ığı, “İNCESU Anadolu Lisesi Öğrencilerinden Baran Ceren Ülbeyi'nin 15 Mayıs Şehitlerini Anma Günü Konuşması”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 335, ANKARA, 2000, s.101; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.24

<sup>223</sup> **Hava Hâkimiyeti**, İstanbul, 1980, s.4-40

<sup>224</sup> Havacılık ve Spor,(S.Z.G.) **Hayalimizdeki Kanatlı Türkiye**, Ankara, Ocak 1947, s.11  
Havacılık ve Spor Dergisinde muhtelif sayılarda çıkan; Motor Fabrikamızda Çalışmalar,Zafer Demek Uçak Demek,Türk Havacılık Sanayii İstiyoruz,Hava Kurumu'nun en büyük başarısı Motor Fabrikası,Kuracağımız Uçak Motor Fabrikası,...Türk Havacılık Tarihi İçin Notlar bunlardan bazılarıdır. O zamanlar üretilen Türk Uçakları Türk Milleti nezdinde ciddi teveccühe mazhar oluyordu.



değişiklikler yapılmış ve uçuş taburlarından filo sistemine geçilmiştir<sup>225</sup>. Bu dönemde Kıbrıs bunalımı uzun süre ülkeyi meşgul etmiş ve Türkiye'nin kararlılığını göstermede Türk Hava Kuvvetleri önemli bir rol almıştır.

Kıbrıs sorunu kademeli olarak bölgede tansiyonu yükseltmiştir. Johnson Mektubu ile Türkiye'de 1940'lı yıllardan beri ihmal edilen harp sanayii gerçeği ile yüzleşmek durumunda kalmıştır. Kıbrıs sorunu, Amerika ile olan ikili ilişkileri olumsuz etkilemiş ve Türkiye'ye 42 ay süren ambargo uygulanmıştır. Ambargo en çok Hava Kuvvetleri Komutanlığını etkilemiştir. Bu gelişmeler üzerine Hv.K.K. Org. Muhsin Batur'un öncülüğünü yaptığı ve geniş kesim tarafından desteklenen, **“kendi silahını kendin yap”** kampanyası başlatılmıştır. Nitekim Hava Kuvvetleri uzun süre sonra tekrar Türk yapımı uçaklarla techiz edilmeye başlanmış ve bu kapsamda; F-16, CASA-235, SF-260 uçakları ile Cougar helikopterlerinin üretimi TUSAŞ tesislerinde gerçekleştirilmiştir. Bu gün Türk Hava Kuvvetleri dünyada sayılı güçlerden biridir.

## 1.7. Türkiye'de Hava Harp Sanayiinin Kurulması Kapsamında

### Devletin Çalışmaları

Türklerin son 1000 yıllık tarihi gerek düşmanlıklar gerekse dostane bir şekilde de olsa Avrupa tarihinin oluşmasında vazgeçilmez bir unsur olmuştur. Avrupa ortaçağın skolâstik düşüncesinden kurtulurken Türk medeniyetinden yararlanmış, bütün dünyayı tesiri altına alan sömürü düzeninin yıkılmasında ilk darbeyi yine Türklerden almıştır. İngilizler Londra'da bir müzenin girişine, Çanakkale Savaşları kendilerine biraz pahalıya mal olsa da Türklerin imparatorluğunu ortadan kaldırdıklarını yazmışlardır. Aslında ortadan kalkan bir anlamda Osmanlı Devleti diğer bir değerlendirme yönüyle, **“Güneş Batmayan Büyük Britanya İmparatorluğu”** olmuştur<sup>226</sup>. İngiltere'nin sömürdüğü toprak kendi topraklarının 104 katıydı<sup>227</sup>. Çanakkale Savaşı'nın Türkler açısından önemi

<sup>225</sup> *EK-48* (Uçuş Taburlarından Filo Teşkilatına Geçiş)

<sup>226</sup> İLHAN, *Jeopolitik Duyarlılık*, s.106

<sup>227</sup> ÇAVUŞ, *a.g.e.*, s.14

de oldukça fazladır. Türklerin eski yiğitlik ve kahramanlıklarının hâlâ dipdiri yaşadığı bir kere ortaya çıkmıştır. Millî mücadelenin temellerini oluşturan lider Kurmay Yarbay Mustafa Kemal de burada ilk kez dünya tarafından tanınmış, Türklerin nezdinde yeni bir kahraman olarak ortaya çıkmıştır.

Yirminci yüzyıl İnsanlık tarihi açısından çok hareketli bir zaman dilimi olmuştur. 20. yüzyıl; Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarının yapılması, İmparatorlukların yıkılışı, İsrail'in 2500 yıl sonra yeniden kurulması, sömürgeciliğin tüm dünyayı tesiri altına alması ve bu duruma karşı başlayan başkaldırı hareketleri ile Faşist ve komünist sistemlerin kurulmasının kısa tarihi olmuştur. Bu gelişmelerin yaşandığı bir zamanda **Türk İstiklal Savaşı'nın** başlaması ve batının kurmak istediği sömürü düzenini sarsması batı açısından oldukça hayal kırıcı olmuştur. Pek tabii olarak bu aşamada Türk liderlerin alması gereken köklü tedbirler gerekiyordu. Kazanılan askerî zafer Mustafa Kemal Paşa'nın ifadesiyle; **"...Siyasi, askerî zaferler ne kadar büyük olursa olsun, ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa, kazanılacak başarılar yaşayamaz ve sürekli olamaz..."**<sup>228</sup>dı. İşte Türk havacılık sanayiinin kurulmasını zorunlu hâle getiren bir neden de bu durumdu. Havacılığın gelişmesine yönelik olarak devlet tarafından olduğu kadar varlıklı Türk zenginleri ve bilgisini ortaya koyan insanlar tarafından Cumhuriyetin ilk yıllarında ciddi girişimler yapılmıştır. Avrupa'nın yaptıkları karşısında çok sınırlı olan Türk girişimi, Türk Milleti'nin geçmişte yaşadıkları sarsıntılara göre oldukça ileri ve idealist bir çıkış olmuştur.

Türkiye'nin kalkınma ve sanayileşme gerçeğini incelerken, Osmanlı Devleti'ni oluşturan tüm etnik toplumların devlete karşı ödevleri ile faydalandıkları imkânları iyi tahlil edip, Türk Milleti'nin bu süreç içindeki konumunu dikkate almak ülke gerçeklerini bilmek bakımından önemlidir<sup>229</sup>. Osmanlı döneminin son zamanlarında hemen her alanda yaşanan sıkıntılar nedeniyle ülkenin geleceğine yönelik projeler üretilmemiştir. Yine bu

<sup>228</sup> Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (1906–1938),s.111; Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.415

<sup>229</sup> Keçecizade İzzet Fuat, **Kaçırılan Fırsatlar 1877 Osmanlı – Rus Savaşı Hakkında Eleştiriler ve Askerî Düşünceler**, Gnkur.Bsm., Ankara, 1997, s.13-17

dönemde devletin varlık sebebi olan asırlar içinde de sürekli kan kaybeden Türk halkının durumu maalesef düzeltilememiştir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak Osmanlı Devleti'ne güç veren Türkler, devletin geniş coğrafyası içinde savaşlarla kan kaybederken batıdaki gelişmelerin takibinde yetersiz kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yalnız Türklerden müteşekkil bir yurt kalmış ama insanların eğitim, ekonomik, kültürel ve daha pek çok alanda ortaya çıkan eksikliklerini tamamlamak uzun zaman gerektirmiştir. Bu alanda gerekli olan teknoloji transferi ve bunu kullanabilecek bir kuşağın yetiştirilmesi ayrı bir sorun olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarından başlamak üzere ilk otuz yıllık, "**Cumhuriyet Tarihi**" batının sömürü düzenine karşı bağımsız politikaların izlendiği bir dönem olmuştur. Bir diğer açıdan bakıldığında geri kalmışlığın nedenlerinin doğru tespiti yapılmış olduğundan, batı medeniyeti ile aynı safta yer almanın mücadelesi olduğu görülür. Batının sömürü düzenine karşı savaş açmak uygar dünyanın önemli merkezinin batı olduğu gerçeğini değiştirmemektedir. Gelişebilmek için geçmişte yaşananlara rağmen gelişmiş dünya ile işbirliği kaçınılmazdır. Çünkü medeni dünyaya kapıları kapatmak yok olmak için sırayı beklemekten farklı bir anlam taşımamaktadır. Burada önemli olan kararlı ve onurlu bir politika ile dengelerin korunmasıdır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık alanında devlet tarafından yapılan belli başlı girişimler; Kayseri Uçak Fabrikası'nın, Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ve daha sonra Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarının kurulmasıdır. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ayrılmaz bir parçası olan Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı dönemin gereklerine göre en modern silah sistemleri (uçaklar, hava savunma silahları v.b.) ile donatılmıştır. Envantere giren silah sistemlerinin faaliyetini sağlayabilmek için ise içeride bakım ve onarım kabiliyeti kazanılması çalışması sürdürülmüştür.

### 1.7.1 Kayseri Uçak Fabrikası

Uçak Sanayii bir ülkede ağır sanayiinin en son aşaması olarak kabul edilir. Çünkü teknolojik üstünlüğü, tasarımı, mühendislik bilgisi yönüyle çok ciddi girdileri vardır. Birçok yan sanayii dalını harekete geçirmesi ülkenin kalkınması için önemli bir dinamik oluşturur. Özellikle ekonomik sahada ciddi yatırımlara ihtiyaç vardır<sup>230</sup>. Uçak üretimi normalde şahsi girişimcilerin yapabileceği bir saha olarak görülmez. Çünkü üretilen ürünün en önemli müşterisi devlet olmak zorundadır. Bu nedenle devletin desteğini almayan girişimlerin pek başarılı olduğu görülmemiştir. Türkiye’de de aynı kural işlemiştir. Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ şahsi girişimleri ve Türk Hava Kurumu fabrikalarında bu durum incelenecektir.

Türkiye’de uçak üretimi proje olarak Osmanlı Devleti zamanına dayanmaktadır. Osmanlı Devleti döneminde bu sahada birkaç girişim olmuş ama hepsi de başarısız olmuştur. Türkiye’nin kendini teknik sahada yenilemesi bir zorunluluktur. Batı ile aradaki mesafeler değerlendirildiğinde batının hızla kendini yenilediği görülüyordu. Teknik alanda gelişmenin en önemli göstergelerinden biri bacası tüten fabrikalardı<sup>231</sup>. Türkiye, her alanda kısa sürede bir aydınlanma yaşamak zorundaydı. Fikri gelişmelerle değerlendirilecek planlamalar kısa sürede Anadolu’nun makus talihini değiştirmek zorundaydı. Çözüm zamana bırakılamazdı. Mustafa Kemal Paşa bir sözünde; **“Endüstrileşmek, en büyük millî davalarımız arasında yer almaktadır. Çalışması ve yaşaması için ekonomik elemanları memleketimizde mevcut olan büyük, küçük her çeşit sanayii kuracağız ve işleteceğiz. En başta vatan müdafaası olmak üzere, mahsullerimizi kıymetlendirmek ve en kısa yoldan en ileri ve refahlı Türkiye idealine ulaşabilmek için, bu bir zarurettir<sup>232</sup>.”** diye ifade etmiştir. Bir başka sözünde, **“...Fakat aynı zamanda sanayimizi de güzelleştirmek, geliştirmek zorundayız. Eğer sanayii konusunda hoş görür olmaya**

<sup>230</sup> TAYHANI, a.g.e., s.207

<sup>231</sup> TAYHANI, a.g.e., s.212

<sup>232</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919–1938), s.414; Atatürkçülük Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.286

**devam edersek, endüstri ürünleri yönünden, yine dış ülkelere haraç vermek zorunda kalırız”** diyordu<sup>233</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşundan sekiz ay sonra Kayseri'de bir uçak fabrikasının kurulması yönünde kesin direktif vermiştir<sup>234</sup>. Gazi Mustafa Kemal Paşa, eski ve gelişmiş ülkelerde demode olduğundan çöp olarak görülen teknolojilerin üstüne bir de para verilerek ülkeye sokulmasına karşıydı. Ulusal Savunmaya dair görüşünü; **"Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedikimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrularak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa surede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayiine bakınız... Birinci 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 olanları yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayii alanına, otomotiv sanayiine; kısaca aklımıza gelen her alana... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış, teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz<sup>235</sup>"**. şeklinde açıklamıştır. Benzeri tespitleri Nuri Demirağ da yapmıştır<sup>236</sup>. Bu sözler onlarca yıl önce sanayiinin bu günkü seviyesinden çok ilkel olduğu bir dönemde tespit edilmiş bir hakikattir. Bu gerçekler bu gün çok daha açık olarak görülmektedir.

<sup>233</sup> TOKGÖZ, a.g.e., s.61

<sup>234</sup> KAYMAKLI, Havaçılık Tarihinde Türkler II, s.351; TAYHANI, a.g.e., s.212

<sup>235</sup> TAYHANI, a.g.e., s.213

<sup>236</sup> Ziya ŞAKİR, Nuri Demirağ Kimdir?, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947,s.62;

Birinci Dünya Savaşı sonrası yenilen devletler Türkiye hariç yenen tarafların inisiyatifine boyun eğmişler ve ağır kuralları içeren anlaşmalarla barış yapmışlardı. Türkiye ise millî mücadele sonrası galip bir devlet olarak müstemlekecilerle eşit şartlarda bir devlet olarak uluslar arası alanda yerini almıştır. Emperyalist güçler Türkiye'ye yenilen diğer taraflara göre çok daha ağır bir bedel ödetmeye çalışmışlardır. Sevr Antlaşması olarak uygulatılmaya çalışılan bu niyet, Türk Milleti tarafından tanınmamıştır<sup>237</sup>. Almanya imzaladığı ağır şartları içeren antlaşma sonrası antlaşma maddelerini dolaylı yollardan etkisiz hâle getirmeye etmeye çalışıyordu. Savaş sonuna kadar dünyanın sayılı sanayiine ve tekniğine sahip olan Almanya Versay Anlaşması gereği ülke sınırları içinde üretemediği uçakları bağımsız devletlerin topraklarında üretmek istiyordu. Bu alanda Birinci Dünya Savaşı'ndaki müttefiki bağımsız Türkiye uygun bir yerdi. Bu teşebbüs Türkiye açısından da çok önemliydi. Çünkü Almanya'nın teknolojisi Türkiye'nin ise bağımsız iradesi vardı. Yapılacak bir ortaklığa her iki devletin de çok ihtiyacı vardı. Almanya ve Türkiye'nin çıkarları bu noktada tamamen örtüşmekteydi.

Alman Uçak üretiminde Junkers Firması çok iddialı ve güven duyulan bir isimdi. 1925 yılında Atina'da da bir uçak fabrikası açılmıştı. Kısa süre önce Türkiye karşısında mağlup olan ülkede bir uçak fabrikası yapımı dengeleri bozabilirdi. 1925 yılı yaz aylarında Türkiye ile Junkers firması arasındaki görüşmeler tamamlanmıştır<sup>238</sup>. Firma ile yapılan anlaşmada sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon YTL. (7.000.000 Mark) olacak ve taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktı<sup>239</sup>. Fabrika tam faaliyete geçinceye kadar Türkiye tüm uçaklarını Almanya'dan alacaktı.

Türkiye Cumhuriyet Hükûmeti ile Alman Junkers Firması arasında daha ilk zamanlarda sorunlar ortaya çıkmıştır. Firma Almanya'da uçak üretimi

<sup>237</sup> Aralık 1918 itibarıyla Anadolu'da; 41.500 İngiliz, 49.000 Fransız, 17.400 Fransız bulunmaktaydı. Yunanlılar 20.000 kişi olarak Anadolu'ya çıkmışlar ve bu sayı zamanla 225.000 kişi olmuştur. Anadolu'da yabancı asker sayısı zamanla iç isyancılar hariç 350-400.000 kişi olmuştur. YILMAZ, *Cumhuriyet Tar.*, s.182

<sup>238</sup> TAYHANI, *a.g.e.*, s.217

Alman firması ile antlaşma 15.08.1925 tarihinde, açılış ise 06.10.1926 tarihinde yapılmıştır.

<sup>239</sup> TAYHANI, *a.g.e.*, s.218

yasaklandığından ekonomik krize sürüklenmişti. Bu nedenle 3,5 milyon mark ödenmemiştir. Meblağın patent hakkı olarak Türkiye'ye ödettirilme önerisi de Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilmemiş ve % 4 gibi bir meblağın patent hakkı olarak kabul edileceği önerisi yapılmıştır.<sup>240</sup> Alman Dışişleri bakanlığı firmanın özel durumunu Türkiye'ye iletmemiştir. Türk-Alman ortaklığı olan şirketin adının, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)<sup>241</sup> olması kararlaştırılmıştır. Çalışmada bundan sonra Kayseri uçak fabrikası adı yerine TOMTAŞ adı kullanılacaktır. Türk Tayyare Cemiyeti TOMTAŞ'a 125.000 TL. sermaye ile katılmıştır<sup>242</sup>. Eskişehir'de ise kurulacak bir tamirhane marifetiyle Almanya'dan satın alınan Junkers uçaklarının bakım ve onarımı yapılacaktır. Hava Savunmasına ve hava harp sanayiisine yönelik önemli bir girişim olan TOMTAŞ'ın kurulması ile ilgili olarak 22 Nisan 1925 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde gizli oturum yapılmış ve konu tartışılmıştır<sup>243</sup>.

Atatürk 1 Kasım 1924 tarihinde TBMM'yi açış konuşmasında; **“Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim”** demişti<sup>244</sup>. Bu sözlerin tesiri kendini göstermiş ve yıl içerisinde bir uçak fabrikası kurulması TBMM'de enine boyuna tartışılmış ve uçak fabrikası kurulması yönünde karar verilmiştir. Devletin bütçesinin ortalama 100 milyon lira olduğu bir dönemde 1,750 milyon lira yalnızca uçak fabrikası sermayesi için ayrılması o günün şartları içinde oldukça yüksek bir

<sup>240</sup> TAYHANI, a.g.e., s.218

<sup>241</sup> M.Bahattin ADIGÜZEL-Songül AKKUŞ-AKGÜL-CANDAN KULA, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yay.6, Ankara, 2006, s.24

Kayseri Uçak Fabrikasının adı Yaşar ÖZDEMİR'in Atatürk ve Türk Havacılığı isimli eserinin 23. sayfasında “Türk Motor ve Tayyare Anonim Şirketi-TÜMTAŞ” olarak geçmektedir. Keza Oktay VEREL'de de (C.II, S.427) TÜMTAŞ olarak geçmektedir.

<sup>242</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.352

<sup>243</sup> TAYHANI, a.g.e., s.219

<sup>244</sup> **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III**, 5.Baskı, AAM,Ankara,1997,s.352;ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.22; VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I**, s.16; TAYHANI, a.g.e., s.219;İsmail KAYABALI-Cemender ARSLANOĞLU, ”Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Millet Müdafası ve Türkiye’de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri, **Türk Kültürü**, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972, s.534

rakamı<sup>245</sup>. Fabrikanın yapılması ise çok daha büyük miktarda taahhüde girilmesini gerektirecekti. Görüşmelerde; Recep Bey, konuşmasının sunuş bölümünde: "... **Her hangi bir gün karşımıza çıkacak olan harp canavarına karşı dişsiz, tırnaksız, harp araç ve gerecinden yoksun olarak yürümek sorumluluğu, her babayiğit devlet adamının dayanacağı bir sorumluluk değildir.**" demiş ve İstiklâl Harbi'nde yaşanan sıkıntılara bir daha düşülmemesi gereğine vurgu yapmıştır<sup>246</sup>. Millî Savunma Bakanı, ulusal savunmaya ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yaptıktan sonra, sözü TOMTAŞ'a getirmiş ve şunları söylemiştir: "**Arkadaşlar, bildiğiniz gibi geçen yıl verilmiş olan 3 milyon liralık taahhüt yasası ile hükümet bir uçak fabrikasının inşası için girişimde bulunmuştur. Sözleşme imzalanmış olup, yakında yapılmaya başlanacaktır. Bunlarla ve dışarıdan satın alma yoluyla hava kuvvetimizin her yıl yıpranacak olan yaklaşık mevcudun çeyreğini karşılayacak masrafı bu yüz elli milyonun içerisine koyduk. Arkadaşlarıma gizli olarak açıklarım ki; yıllar içinde ordumuzun 1000 adet madeni uçağı olacaktır. Bu uçakların yaklaşık dört yıl dayandığı ve dört yıl olduğu şimdiye kadar ki deneyimlerle kanıtlanmıştır. Biz her yıl iki yüz elli uçak almamız ki. dört yılda bin uçağımız olsun ve hep o düzeyde tutalım. Junkers ile yapılan sözleşme; her yıl bize iki yüz elli uçağın teslim taahhüdünü içermektedir.**" Bakan hava kuvvetlerinin çağın en son silahları ile modern hâle getirilmesi için Meclis iradesini açıkça ortaya konmuştur. Nitekim kanun enine-boyuna tartışıldıktan sonra Millî Savunma Bakanlığına 150 milyon liralık bir ödenek sağlanması yasa ile kabul edilmiştir<sup>247</sup>. Bu 150 milyon ordunun ihtiyacı olan silah sistemlerinin tedarikine yöneliktir. Türkiye bütçesi ile mukayese edildiğinde meblağın ne kadar yüksek olduğu açıktır. Junkers ile 15 Ağustos 1926 yılında yapılan anlaşma ile Eskişehir'de de onarım işlemlerinin yapılabileceği bir fabrikanın kurulması kararlaştırılmıştır. Varılan mutabakata göre; uçak fabrikasının kurulması için malzemeler Almanya'dan getirilecekti. Gelen malzemeler

<sup>245</sup> TOMTAŞ'ın toplam sermayesi 7 milyon mark karşılığı 3,5 milyon Türk Lirasıydı. Bu miktar Alman Şirketi ve Türk Hükümeti tarafından ortak karşılanacaktı. KİLİMCİ, a.g.e., s.123

<sup>246</sup> TAYHANI, a.g.e., s.220

<sup>247</sup> TAYHANI, a.g.e., s.219-221



büyük sıkıntılarla Kayseri'ye ulaşmıştır. Fabrikanın kurulmasına yönelik teçizat ve malzemeler Almanya'dan İskenderun'a gemi ile getirilmiştir. İskenderun'dan Ulukışla'ya trenle buradan Kayseri'ye kağı ve develerle taşınmıştır. Plana göre 1926 sonbaharına kadar onarım tezgâhlarının, 1927'de ise uçak üretiminin başlaması gerekiyordu<sup>248</sup>. Açılış **6 Ekim 1926**'da yapılmıştır. Mustafa Kemal Paşa çok önem verdiği bu tesisin açılışına katılamamış ancak daha sonra Kayseri'ye yaptığı gezide tesisi ziyaret etmiştir. Fabrikanın açılışında; TOMTAŞ İdare Reisi Konya Vekili Refik Bey, Millî Savunma Bakanı Recep Bey birer konuşma yaparak bu büyük girişimin önemine değinmişlerdir<sup>249</sup>. 50 Türk, 120 Alman personel ile fabrika çalışmaya başlamıştır. Burada istihdam edilen Türk personelden bir kısmı gruplar hâlinde Almanya'ya gönderilerek eğitim almışlardır<sup>250</sup>. Bu dönemin en önemli sorunu yetişmiş personel sıkıntısıydı. Eğitim ile bu sorunun çözülmesi için çalışılmıştır. 1927 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım ve onarım-revizyon kabiliyeti başlamıştır. Tabii bu faaliyet hava araçları ve teknolojilerini yakından tanımayanlar için çok önemli görülmeyebilir. Ancak bir uçak için en önemli gereksinim uçuşa verilmesi için teknik bakımının çok iyi yapılmasıdır. Kara taşıtlarında bazı bakımlar ihmal edilse bile bir süre sorun olmayabilir ama hava taşıtlarında raf ömürlü malzeme kullanımı, zaman aşımı malzeme değişimi ile saatlik bakımlar uçuş ve yer emniyetinin vazgeçilmezidir. Çok basit olarak görülen bir vida bile uygun torklanmadığı zaman bu gün fiyatı 100 milyon Amerikan dolarını geçen bir uçağın düşmesi için yeterli bir sebeptir. Bu nedendir ki uçak bir pilot tarafından uçurulur ama bu uçuş için onlarca farklı meslek sahibi zamanla yarışarak görev yapar. Bunun için TOMTAŞ'da bakım, onarım-revizyon ile devreye girmiştir. Bu işlemler daha sonra Eskişehir'de açılan fabrikada yapılmaya devam edecektir.

<sup>248</sup> KİLİMCİ, a.g.e., s.123;TAYHANI, a.g.e., s.222

<sup>249</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, Türk Hava Kurumu Yayınları 4, İstanbul,1985,s.426-432; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.352; UÇANTÜRK, "Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi", S.222, Eylül 1972, Ankara, s.25-31

<sup>250</sup> ÇAĞLAR, a.g.e., s.338,339; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.352; TAYHANI, a.g.e., s.223

TOMTAŞ çok büyük beklentilerle faaliyete başlamış, sonuç olumlu olmamıştır. Bunun pek çok nedeni vardır. Her şeyden evvel Junkers Firması'nın ekonomik sıkıntısı temel sebeplerden biriydi. Firma taahhütlerini yerine getirememeye başlamıştı. Firma, Rusya ve Polonya'da da 1925 yılında birer uçak fabrikası kurmuştur. Bu dönemde Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan uçaklar genelde Fransa ve Çekoslovakya kökenlidir. Doğal olarak burada bulunan üreticiler pazar kaybetmemeye çalışmıştır. Bu dönemin en önemli özelliğinden biri de Türk Tayyare Cemiyeti'nde olduğu gibi yönetimin başında TBMM üyesi bir vekilin bulunmasıdır. İşin doğası gereği bu uygulama siyasal müdahâleye de bu kurumları açık hâle getirmektedir.

Türk imalatı uçakların üretimi o yıllar için emsallerine göre daha geri bile olsa çok önemliydi. Ancak her şeyin kusursuz istenmesi ve açılan kuruluşun güçlenip kendine gelmesine fırsat verilmemesi Türk sanayii açısından tam bir talihsizlik olmuştur. Masraflı bir iş olmasına karşın AR-GE her alanda olduğu gibi havacılık alanında oldukça önemlidir. Başarılı gelişmelerin bu metotla kazanıldığı görülmektedir. TOMTAŞ'da AR-GE çalışması alanında sıkıntı yaşanmıştır. Türk ve Alman personel arasında, başta maaşlar arasındaki büyük uçurum olmak üzere yaşanan fark önemli bir huzursuzluk ve kapanma nedeni olmuştur<sup>251</sup>. TOMTAŞ'ın yaşatılamaması büyük bir kayıp ve başarısızlıktır. Gerçi burada Junkers'in sorumluluğu daha fazladır. Ancak Türkiye bu denemesinde başarılı olsaydı iyi bir başlangıç olabilirdi. Şirketin sıkıntılı durumu dikkate alınarak uygun kredi ve imkânlar verilebilirdi. Bu faaliyetler gelişmiş sanayiilerde farklı yürütülmektedir. Konunun anlaşılması bakımından Alman Krupp Firması ilginç bir örnektir. Alman Krupp Firması, Alman devletinden,18.000.000 Reichmark tutarında top siparişi ve beraberinde 15.000.000 Reichmark avans almıştır. Toplar üretilmiş ama teslim aşamasında Muayene Heyeti tarafından şartnameye uymadığı gerekçesiyle ret edilmiştir. Krupp Şirketi, fabrikası dışında bütün varlıklarını satıp borcunu ödemeye çalışmaktadır. İmparator Kayzer II.

<sup>251</sup> TAYHANI, a.g.e., s.222-226

Wilhelm, Krupp yetkililerini çağırır ve bir çek vererek, **“Dökümleri fırına atınız, yenisini yapınız, bunda da muvaffak olamazsanız yine geliniz.”** diyerek Alman sanayiine ne kadar önem verdiğini ortaya koymuştur<sup>252</sup>. Özel sektör Almanya’da devlet tarafından bu şekilde desteklenirken maalesef Türkiye’de bu süreci yaşamak mümkün olmamıştır. Büyük ümitlerle kurulan girişimler antlaşmaya uyamadığı durumda yok edilmiştir.

Vecihi Hürkuş’a göre eğer bu fabrika işletilebilseydi II. Dünya Savaşı’nda bir uçak satıcısı olacak olan Türkiye’nin hazinesine altın yağacaktı. 3 Mayıs 1928’de yukarıda bahsedilen nedenlerle şirket faaliyeti sona ermiştir. Junkers ile Türk Tayyare Cemiyeti arasında bir protokol ile tüm hisseleri ile bilumum haklarından feragat ederek alacağı olan 520.000 TL.’e ödenmek üzere Türk Tayyare Cemiyeti’ne devredilmiştir<sup>253</sup>. Junkers Firması ile olan anlaşmazlık çözümlenmiş ve hisselerin alınmasına müteakip 1930 yılında fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır<sup>254</sup>.

1931 yılında MSB Hava Müsteşarlığına bağlı olarak yeniden açılış yapılmıştır. Türk denetimine girdikten sonra ilk müdür Hv.Bnb. Murat Başaran olmuştur. Amerika bu dönemde yatırımlarını arttırarak havacılık sanayiine girmiş ve uçak üretiminde söz sahibi en ileri ülkelerden biri olmuştur. Türkiye, Junkers ile olan ortaklığın bozulması sonrası ihtiyacı olan uçakları Amerika’dan lisans hakkını alarak üretmek için harekete geçmiştir<sup>255</sup>. 1932 yılında MSB.lığı ile **“Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc.”** firması arasında bir sözleşme yapılmıştır. Bu

<sup>252</sup> Fatih M. DERVİŞOĞLU, **Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, Ötüken Neş., İstanbul, 2007, s. 116

<sup>253</sup> **BCA**,Tarih:27.11.1929,Sayı:8591,Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15; **ÇAĞLAR, a.g.e.**, s.339; **SARISIR, a.g.t.**, s.72

**BCA**, Tarih: 27.11.1929, Sayı: 8591, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15 Adresli Arşiv Belgesi Atatürk’ün onayladığı Bakanlar Kurulu Kararında TOMTAŞ’ın Junkers’e ait hisselerinin 1.768.000 liraya Tayyare Cemiyetine devredildiği kaydı mevcuttur. Bunun hesabı şöyledir: Şirketin bütün varlıkları 1.469.000 TL, Tayyare Cemiyetinin Şirketten alacağı 221.000 TL’dir. Kalan 1.248.000 TL.,’dir. Buna Şirket’in bilumum haklarının karşılığı 520.000 TL. Ödenmesi kararlaştırılmış ve toplam 1.768.000 TL.’ye millileştirilmiştir. **EK-39** (Junkers’in Hissesinde Satın Alınması)

<sup>254</sup> **KİLİMCİ, a.g.e.**, s.123,124

<sup>255</sup> **BCA**, Tarih: 3.11.1931, Sayı: 11895, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 24.72.17;**BCA**, Tarih: 18.2.1934, Sayı: 2/182, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 42.10.2;**BCA**, Tarih: 14.1.1933, Sayı: 13763, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 33.5.7-**EK-40** (Kararname)

sözleşme sonucuna göre, otuzüç adet **“Curtiss Hawk”** sekiz adet **“Fledgling”** uçaklarının üretimi tamamlanmıştır. Bu antlaşma ile Amerikan hava sanayii ilk kez Türkiye piyasasında yer almıştır. Üretilen ilk Fledgling marka ve **1401 Kuyruk No’lu** uçak Atatürk’ün emriyle, Yüzbaşı Enver Akoğlu tarafından Türk Devleti’nin hediyesi olarak İran’a götürülmüştür<sup>256</sup>. Kayseri Uçak Fabrikasında çalışmak ve Türk işçilerini yetiştirmek üzere Amerikalılar istihdam edilmiştir<sup>257</sup>.

Daha önce belirtildiği gibi Kayseri Uçak Fabrikası 1931 yılında tamamen Millî Savunma Bakanlığına devredilerek yeniden bir açılış yapılmıştır. 1935 yılında üç farklı tipte 50 adet planör Türkkuşu için üretilmiştir.1936 yılında Alman **“Gothaer Waggon Fabrik A.G.”** ile lisans anlaşması yapılarak 1937 yılından itibaren toplam Gotha 145 uçaklarından 45 adet üretilmiştir. Yine aynı yıl Polonya firması **Panstwowe Zaklady Lotnicze** firması ile lisans anlaşması yapılmış ve 1937 yılından itibaren toplam 27 adet muhtelif tipte P.Z.L tipi uçak üretilmiştir. Bu firma ile anlaşma yapılması hususunda zamanın Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı olan ve Çanakkale Savaşı’nda Osmanlı ordusunda görev yapan Osmanlı vatandaşı Ludomil Raysk’nin katkıları olmuştur<sup>258</sup>.

Kayseri Uçak Fabrikası faaliyette olduğu zaman ayda dört uçak üretilecek bir kapasite kazanılmıştır. Türkiye’de 01.10.1936–31.03.1938 tarihleri arasında monte edilen 15 Gotha Okul Uçağı ve 20 adet P.Z.L av uçağından toplam 433.000 liralık işçilik ve idari masrafın yurt içinde kalması sağlanmıştır<sup>259</sup>. Üretimin zamanında yapılamadığı durumlarda üretimi için lisans alınan uçaklardan bir kısmı ise satın alınarak orduya verilmiştir<sup>260</sup>. Türk hava ordusunun ihtiyacı olan vurucu gücü yüksek bombardıman uçakları ise dönemin şartları gereği gizlilik dikkate alınarak genelde

<sup>256</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.353; TAYHANİ, **a.g.e.**, s.224; SARISIR, **a.g.t.**, s.84

<sup>257</sup> **BCA**, Tarih: 12.11.1933, Sayı: 15279, Fon Kodu:30.18.1.2., Yer No: 40.80.17

<sup>258</sup> SARISIR, **a.g.t.**, s.75-85; Nikolajsen, **a.g.e.**, s.70-74

<sup>259</sup> **BCA**, Tarih:21.4.1938, Dosya: 6141, Fon Kodu:30.10, Yer Kodu: 59.399.8;**EK-35**

<sup>260</sup> **BCA**, Tarih:30.3.1936, Sayı:2/4280, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 63.24.4; **BCA**, Tarih:7.10.1937, Sayı:2/7506, Dosya No: 241–123, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 79.85.15

Amerika'dan tedarik edilmiştir<sup>261</sup>. 1940 yılında İngiliz **Philips And Powis Aircraft Ltd.** firmasıyla anlaşılmış ve 24 adet Magister tipi uçak üretimi yapılmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası'nda 1932–1942 yılları arasında 133 adet uçağın ve 27 adet planörün üretimi tamamlanmıştır<sup>262</sup>. Bristol uçaklarının lisansı alınarak bombardıman uçaklarının montajı bu dönemde kazanılan kabiliyetlerdendir<sup>263</sup>. Kayseri uçak fabrikasında bu dönemde uçak Fabrika Seviyesi Bakım (FASBAT)'ı ve motor revizyon (RN) faaliyeti de devam etmiştir. 1932 tarihinde çıkarılan 3526 sayılı kanunla Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarına, esaslarını Millî Savunma Bakanlığı belirlenmek kaydıyla Türk Tayyare Cemiyetine, devlete ait daireler ve kurumlar ile dışarıdan sipariş alma yetkisi verilmiştir<sup>264</sup>. Bu yetki havacılığın kalkınması için o döneme göre oldukça ileri bir adımdır. Kayseri'de ilk Türk Harp Tayyaresi üretimi millet nezdinde büyük bir gurur kaynağı olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri'nin koruyan ve korkutan bir kuvvet olması yolunda atılmış bu önemli adım dikkatlerin bir kere daha havacılığa odaklanmasını sağlamıştır. Bu sonucun alınması için vatandaşlar hemen her meslek ve ortamdaki ciddi olarak destek vermişlerdir. Bu kapsamda; para yardımı, fitre ve zekât bağışı ve kurbanları gönüllü olarak Türk hava ordusuna bağışlanmıştır. Bunlar dinî vecd ile yapılan vatan hizmeti olarak görülmüştür<sup>265</sup>. Diyanet İşleri Başkanlığı da halkın desteğinin havacılığa yönlendirilmesi konusunda destek vermiştir.

<sup>261</sup> **BCA**, Tarih:3.3.1937, Sayı:2/6104, Dosya: 61–48, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 72.16.10 **EK–34**

<sup>262</sup> Zeynep GÜLTEN, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na 2001**, İstanbul, 2002, s.75; TAYHANI, a.g.e., s.223-225

Bu rakam daha ciddi bir çalışma olarak değerlendirilen İstanbul Müzesi görevlisi Zeynep Gülten'in eserinde toplam 207 adettir. Ancak bir kısım uçak hazır alınmış bir kısmı Kayseri'de üretilmiştir. Ayrıca Planör üretimi 134 âdetin içine dâhil edilmemiştir. Fark buradan da kaynaklanabilir.

<sup>263</sup> **BCA.**, Tarih: 21.6.1938, Say: 2/9038, Dosya:63-98, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 83.54.18-**EK-42** (Bristol Tayyareleri İmalatı Hakkında Karamame)

<sup>264</sup> **BCA**, TBMM Kavanin Mecmuası, Devre V, İçtima:3, Yıl 1938, s.1149,1150

<sup>265</sup> Havacılık ve Spor, **Mustafa Kemal Türkiye'si**, C.VI. Ankara, 1934, s.1890–1900; Havacılık ve Spor, **Türk Hava Kuvvetleri Koruyan ve Korkutan Kuvvet Olmalıdır**, C.VI, Ankara, 1934, s.1890–1900

Kayseri Uçak Fabrikası'nda açılışın yapıldığı 6 Ekim 1926 tarihinden itibaren üretilen uçaklar şunlardır;

- a) 1926 yılında 30 Adet A-20 L montajı
- b) 1926-1927 yılında 3 adet F-13,
- c) 1933–1934 yıllarında Hawk 11'den 24 adet,
- d) Fledgling 2C1'den 8 adet,
- e) 1936 ve 1937 yıllarında 43 adet Gotha 145 A,
- f) 4 adet P.Z.L.-24 A (Seri No:2015-2118) ve 21 adet P-24 G,
- g) 1935 yılında 11 adet US-4, 11 adet PS-2 ve 5 adet G-9 olmak üzere 27 adet planör,
- h) Bu fabrikada üretilen son uçaklar İngiliz Miles Magister uçaklarıdır. Daha sonra anlaşma ile kiralama kapsamında Amerikan uçaklarının bol miktarda ülkeye girişi ile üretimden vazgeçilmiştir. Bu kararla ülkenin birikimleri farkında olmadan heba edilmiştir. Fabrikada bundan sonra bakım ve revizyon faaliyeti sürdürülmüştür<sup>266</sup>.

Almanların Türkiye'de uçak sanayiine olan ilgileri Junkers Firması'ndan sonra da sürmüştür. 27.09.1937 tarihinde Alman sefiri Nadolny'nin mektubunda konu gündeme getirilmektedir. Arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre Türk Uçak Fabrikasının yeniden ihyası teklif edilmektedir. Mektupta Junkers Firması'nın birkaç yıl evvel yaptığı anlaşmada başarısız olduğu belirtildikten sonra bu kez arkasında Alman Hükûmeti olan Lufthanza Firması'nın projeleri anlatılmaktadır. Projeye göre Berlin-İstanbul hava hattı açılacak, Sarıgazi'de Hava Kuvvetleri'ne bir meydan yapılacağı ve en önemlisi de bütün Alman hava sanayii desteği ile Lufthanza ile birlikte uçak sanayii kurulması teklifi yapılmaktadır. Mareşal Fevzi Çakmak konuyla ilgili Başbakanlığa yazdığı yazıda yaptığı değerlendirmesinde, bu konuda bir karar alınmadığı ama Genelkurmayın öteden beri Türk hava harp

<sup>266</sup> Can DEMİRCİ, **Türk Savunma Sanayii**, Uludağ Üniversitesi İktisadi Ana Bilim Dalı İktisat Teorisi Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 1999, s.24-26

sanayiinin gelişmesine önem verdiğini belirtmekte ve uygun olan projelerin de Genelkurmay tarafından destekleneceği hususuna vurgu yapmıştır<sup>267</sup>. Mareşal Fevzi Çakmak bulunduğu önemli görevin gereği ve biraz da duygusal anlamda Türk havacılığına katkı sağlamıştır. Türk ordusunun millî imkânlarla techiz edilmesi için yapılan çalışmalara destek vermiştir<sup>268</sup>.

Kayseri Uçak Fabrikası'nda yapılan üretim oldukça önemlidir. Ancak uçak üretimi önemli mesuliyeti gerektirir. Çünkü böylesine pahalı, ileri teknoloji ve ağır sanayiinin son aşamasını gerektiren ve devlet bütçesi kadar yatırımı gerektiren bir sahada ilk müşteri devletin kendisidir. Bunun için yetkili kişilerin sorumluluklarını bilinçle yerine getirmeleri ve özellikle korumacı bir çizgiden hareketle kazanılan millî kabiliyetleri dış mihraklı oyunlara kurban etmemeleri önemlidir.

Öte yandan uçak üretimi her devletin başarabileceği bir imkân ve kabiliyet olmadığı halde uçak her devletin mutlaka ihtiyacı olan bir techizat ve güç unsurudur. Bu gerçeklerden hareketle, üretilen uçakların pazarlanmasında devletin etkin desteğine ihtiyaç vardır. Uçak üretimi her devletin millî davasıdır. Bu sahanın üzerinde asla muhâlefet ve yanlış siyaset yapılmaması önemlidir. Devlet destek olmak durumundadır. Bu gün hemen hemen bütün devletler pek çok sahada milyarlarca doları; turizm, tarım ve benzeri alanlarda girişimciye destek olarak vermektedir. Bunlar olurken ülkenin bağımsızlığının sembolü olan hava harp sanayiinde devletin büyük yatırımlara girmemesi şüphesiz büyük kayıp olacaktır. Havacılığın kısa yüz yıllık tarihinde bunlar her ülkede yaşanmıştır. Bazı devletler hatalarından süratle dönüp Brezilya örneğinde olduğu gibi dünya havacılığında bir otorite olurken hatalardan ders almayan ülkeler de müşteri olmuşlar ve demode silahları müsaade edildiği kadar kullanmaktadırlar.

<sup>267</sup> **BCA.**, Tarih: 27.9.1931, Dosya:6111, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 59.398.5

<sup>268</sup> **KAYMAKLI, Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.162-163; **Büyük Türk Havacılarından Şefik Çakmak(1892-1966)**, Hv.K.K.lığı, İstanbul, 1992, Önsöz

Yzb. Şefik Çakmak Kara Kuvvetlerinden Hava Kuvvetlerine geçmiştir. Mareşal Fevzi Çakmak'ın damadı olup soyadını çok sevdiği Mareşal'in soyadından almıştır. Bu zat daha sonra Tümgeneral olarak emekli olacaktır. Kitap Hv. K. K.lığı tarafından hazırlanmış olup, yılı, yeri, yazarı yoktur. OY.07.07.07

Kayseri Uçak Fabrikası'nın kapanmasında etkili olduğu değerlendirilen önemli hususlar şunlardır.

- a) Uçak üretme faaliyetinin öneminin o gün için yeterince değerlendirilemediğinden sorunlar karşısında duyarsız kalınması,
- b) Almanya'nın devlet olarak ve Junkers'in şirket olarak üzerine düşen görevleri yapmaması,
- c) Junkers'in içinde bulunduğu ekonomik kriz,
- d) Antlaşma maddelerine olan hassasiyete ilgi gösterilmemesi,
- e) Şirketin beklediği birtakım ayrıcalıkların Türkiye tarafından verilmemesi,
- f) Çalışanlar arasında iş ve ücret adaletsizliği sonucu çalışma ortamında meydana gelen huzursuzluk,
- g) Yönetim Kurulunda bulunan Türk idarecilerin görevlerini yapmaması, Almanların inisiyatifi ele geçirmeleri sonucu şirketin kontrol edilemez hâle gelmesi,
- h) Türkiye'nin yeterli bir sanayii gücünün olmaması da önemli bir etken olmuştur. Uçak sanayiini içeriden destekleyecek bir yan sanayii olması kaçınılmazdır. Oysa Kayseri başta olmak üzere Türkiye bu güce sahip bulunmuyordu.

**“Yolunda yürüyen bir yolcunun yalnız ufku görmesi yeterli değildir. Muhakkak ufkun ötesini de görmesi ve bilmesi lazımdır<sup>269</sup>.”** sözü burada yaşanan olayların özeti gibidir. Şüphesiz bu konu ile ilgili daha birtakım nedenler bulunabilir. Ancak genel anlamda 1926 yılı koşulları ve ortaya çıkan sorunların bunlar olduğu değerlendirilmektedir.

### **1.7.2. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu'nun)'nin Kuruluşu**

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu yıllarda ülkenin mevcut sanayii potansiyelinin oldukça iptidai ve ümit vaat etmeyen hali bilinen bir gerçektir.

<sup>269</sup> Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, s.263



Kısa süre içinde batılı ülkelerde üç-dört asırlık gelişme sonrası oluşabilen ağır sanayiinin son aşaması sayılan uçak sanayiine yönelik atılımların biri de Türk Tayyare Cemiyeti'nin bizzat Mustafa Kemal Paşa'nın emri ile kurulmuş olmasıdır. Kurucu Üyeleri; Pilot Şakir Hazım, Pilot Vecihi (Hürkuş), eski rasıtlardan Hasan İskender Beylerdir<sup>270</sup>. Havacılık sanayii, toplumların gelişmesinde vazgeçilmez bir saha hâline gelmiştir. Bunun içindir ki, Mustafa Kemal Paşa, batının hızla kendini yenilediğini ve bunun en önemli göstergelerinden birinin bacası tüten fabrikalar olduğuna inanıyordu<sup>271</sup>.

İngiltere'nin, I. Dünya Savaşı'nda başarılı olmasında uçakların önemli etkisi olmuştur. Curzon'un talihsiz sözlerinin gerçekleşmemesi için yapılacak tek şey millî kaynaklarla imal edilen, Türk gençliği tarafından benimsenen Türk hava gücünün meydana getirilmesi gerekiyordu. Bunun ilk hamlesi olarak 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur<sup>272</sup>. Mustafa Kemal Paşa, "**İstikbal Göklerde**"<sup>273</sup> demiştir. Burada kast edilen şüphesiz havacılığın geleceği değil milletin geleceğiydi. İki kelimeyle özetlenen havacılık günümüzde de anlam ve önemini korumaktadır. Son yıllarda göklerden gelen tehlikelerle başta Irak olmak üzere devletlerin başına gelenlere tüm dünya şahit olmuştur<sup>274</sup>. İstanbul'da 1919 yılı sonunda Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti (Türk Nakliye Cemiyeti) adıyla bir kuruluş meydana getirilmişti. Cemiyetin tüzüğü Yzb. Fazıl, Ütğm. Şakir Hazım, Plt. Fehmi (Yemenli), Mazlum (Keyüsk) ve Vecihi (Hürkuş) tarafından hazırlanmıştı. Zamanın Posta Bakanı Refik Halil, Türk havacılığının "**Posta Nakliye İşleri**" ile kurtulacağına inanmıştı. Bu amaçla çalışmalar yapılmış ama netice alınamamıştır<sup>275</sup>. Türk Tayyare Cemiyeti'nin nizamnamesi 1919 yılında İstanbul'da oluşturulan bu cemiyetin, Cumhuriyet Dönemi'nde yeniden derli-

<sup>270</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.165

<sup>271</sup> TAYHANİ, **a.g.e.**, s.212

<sup>272</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.327; ADIGÜZEL- AKGÜL-KULA, **a.g.e.**, s.22; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.22; Mustafa ZEREN, "Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır", **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C.II**, THK Yay.:4, İstanbul, 1985, s.137,138; KAYABALI- ARSLANOĞLU, **a.g.e.**, s.646

<sup>273</sup> **Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, s.200

<sup>274</sup> TAYHANİ, **a.g.e.**, s.183

<sup>275</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.51; M. Bahattin ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz Birakanlar**, THK Kültür Yay. No:7, Ankara, 2006, s.59; HÜRKUŞ, **Havada Vecihi ¼ Asır 1915-1925**, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942, s.51

toplu ele alınması ile hazırlanmıştır. İşgallere karşı hava kuvvetlerini korumak için sivil amaçlı oluşturulan cemiyetin nizamnamesi Türk Tayyare Cemiyeti'nin Nizamnamesinin de temeli olmuştur.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasını bizzat Atatürk istemiştir. Devlet eliyle kurulan ve ülkenin savunması için çok önemli olan havacılığın büyük beklentilere cevap vereceğinin hedeflenmesi kaçınılmazdır. Çünkü bu dönemde Türkiye, bağımsız ve millî bir devlet olarak varlığını kabul ettirmiş olmasına rağmen hâlâ Lozan Antlaşması ile çözüme kavuşmamış pek çok sorunu olan bir ülkedir. Musul Meselesi, Boğazlar'ın Türkiye'nin istediği gibi bir sonuca ulaşmaması bu sorunlardan en önemlileridir<sup>276</sup>. Bu durum karşısında güçlü ve millî imkânlarla desteklenen bir ordunun techiz edilmesi kaçınılmazdır. Kaldı ki Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya ve SSCB'ye sınır durumunda bulunması nedeniyle de savunmasına önem vermek zorundaydı. Bu sebeple Atatürk, havacılığın güçlenmesi için Türkiye'nin kendi uçaklarını üretmesine önem veriyordu. Türk Tayyare Cemiyeti de böyle bir düşüncenin sonucu olarak kurulmuş ve kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından tespit edilmiştir. Bu amaçlar;

- a) Havacılık sanayiinin temellerini atmak ve geliştirmek,
- b) Havacılığın askerî , ekonomik, sosyal ve siyasi önemini anlatmak,
- c) Askerî , sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- d) Gerekli araç ve gereci hazırlamak,
- e) Personel yetiştirmek,
- f) Uçan bir Türk gençliği meydana getirmektir<sup>277</sup>.

Türkiye'de toplu işnenin bile yapılamadığı otomobil sayısının yüzölçümü rakamlarla ifade edildiği bir dönemde ülkede uçak üretme yönünde devletin kararlı bir duruş göstermesi dikkate değer bir tavidir. Türk Tayyare Cemiyeti'nin adı 1935 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin, Altıncı Kurultayında

<sup>276</sup> Durmuş YALÇIN VD., a.g.e., C.I, s.385-387

<sup>277</sup> ADIGÜZEL-AKGÜL-KULA,a.g.e.,s.23;ZEREN,a.g.e.,s.138;KAYABALI-ARSLANOĞLU, a.g.e., s. 646,647; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.165

tüzükte yapılan değişiklikle, Türk Tayyare Cemiyeti'nin adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir<sup>278</sup>.

Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan 1929 yılına kadar kapitülasyonların olumsuz etkilerini üzerinden atamamıştır. Öte yandan Osmanlı'dan devralınan borçlar, yanmış-yıkılmış bir ülke ve tarım toplumu ile batı devletleri içerisinde ayakta kalmanın güçlüğü ortadaydı. Bu şartlar altında çok pahalı olan havacılığın devlet imkânları ile güçlü hâle getirilmesi zordu. Halkın îaneleri bu nedenle önem arz ediyordu. Bunun suiistimale uğramadan bir resmî kurumca yapılması gerekiyordu. Halktan toplanan yardımlar ile uçak alınmış ve bu uçaklar millet adına Türk Hava Kuvvetleri'ne bağışlanmıştır. Mustafa Kemal kuruluş aşamasında bizzat 10.000 lira bağışla Türk Tayyare Cemiyeti'nin Türk Hava Kuvvetleri'ne uçak alınması için başlattığı kampanyaya destek olmuştur<sup>279</sup>. Cumhuriyet'in kurucuları, Türk Milleti'nin bağımsızlığının teminatının ancak göklere hakim olmaktan geçtiğinin farkındaydı. Türk semalarında Türk Hava Kuvvetleri'nin yanı sıra tüm gençliğin var olmasını istemişlerdir. İşte Türk Tayyare Cemiyeti bu gayenin gerçekleşmesi için önemli bir adım olmuştur.

### **1.7. 2.1. Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kurulduğu Yıllardaki Gelir Kaynakları**

Türk Tayyare Cemiyeti, iki yaşını bile henüz tamamlamamış olan Türkiye Cumhuriyeti için önemli kuruluşlardan biri olmuştur. Bu kurum havacılık alanında beklentilerin ve ideallerin gerçekleşmesi için kurulmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri'nin başında Alman Hava Pilot Binbaşı Serno bulunuyordu. Alman pilotların emniyetli bulmadığından kullanmadığı uçaklar Türk pilotları hiç itiraz etmeden kullanmaktaydı. Hava gücümüz ordunun diğer bölümlerinde olduğu gibi Almanlara emanet edilmiştir. İstiklâl Harbi yıllarında ise zor şartlarda elde edilen uçaklar kullanılmıştır. Çok farklı üretim tekniği olan bu uçaklar personel ve malzeme yetersizliği nedeniyle zor şartlarda uçurulabilmiştir. Bu nedenle, Türk Tayyare

<sup>278</sup> Çalışmamızda; 1935 yılına kadar Türk Tayyare Cemiyeti, 1935 yılı sonrası için Türk Hava Kurumu ismi kullanılacaktır.

<sup>279</sup> TAYHANI, a.g.e., s.189

Cemiyeti'nden beklentilerin çok olmasının nedeni kuruluşundan beri çekilen sıkıntılardan kaynaklanıyordu. Bu nedenle Kurum'un gelir kaynaklarının güçlü olmasına itina edilmiştir. Kuruluş yıllarındaki gelir kaynakları yirmi bir kısımdan oluşmaktaydı. Bunlar;

- a) Halkın bağışları,
- b) Tayyare Piyangosu,
- c) Fitre-zekât ve kurban derileri gelirleri,
- d) Tayyare Pulu(Tutkallı makbuz),
- e) El ve duvar ilanları imtiyazı,
- f) Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti,
- g) Uşak Şeker Fabrikası'nın ilk mahsulü,
- h) Mevcut domuzların istismarı,
- i) Eski pulların devri,
- j) Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar,
- k) Üye aidatları,
- l) Tutkallı Makbuz (Yardım Pulu),
- m) Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar,
- n) Kira gelirleri,
- o) İştiraklerin gelirleri,
- p) Faiz gelirleri,
- q) Makara ve İplik Fabrikası tesis hakkı,
- r) Askerî Terhis Çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması,
- s) Ödemiş Balyanbolu Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki civa madeninin işletilmesi,
- t) Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin Kuruma bağışlanması,

u) Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif haklarıdır<sup>280</sup>.

v) Bazı ürünlerin ihraç işlemlerinin % 1'i Türk Tayyare Cemiyeti gelirlerine dâhil edilmiştir<sup>281</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin gelir kaynaklarının doğru ve kanuna uygun olarak toplanması konusunda oldukça titiz davranılmıştır. Gelirlerin toplanmasına yönelik olarak istisnai de olsa suiistimaller yaşanmıştır. Hataların giderilmesi için konu başbakanı kadar aktarılmış ve soruşturma açılarak ilgililer hakkında yasal işlem yapılmıştır<sup>282</sup>. Bu gün bile bir kısım insanlar Kurum için olumsuz intibalar içindedir. Bu olumsuz intiba Atatürk Dönemi'nde de yaşanmış ve konu ile ilgili Diyanet İşleri Başkanlığı'nın da dâhil olduğu bilgilendirme vaazları ile halkın doğru bilgilendirilmesi amaçlanmıştır. Türkiye'nin kendi uçağını yapmaya yönelik çalışmaları bir kısım çevreleri her zaman rahatsız etmiştir. Bunu engellemek için de pek çok yöntemler ile halkın temiz duyguları kullanılmıştır.

Kuruluş yıllarındaki 22 kısımdan oluşan kaynaklarla, Türk Tayyare Cemiyeti oldukça güçlü ve geleceğe yönelik hedefleri olan bir kurum hâline getirilmiştir. Mustafa Kemal Paşa, her zaman Kurum ile ilgilenmiş ve 1927 yılında 36 saatten fazla bir sürede irat ettiği Nutuk'un gelirini de kuruma bağışlamıştır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin gelir kaynakları bazı kesimlerden tepki almış, daha önce de ifade edildiği gibi halkın saf düşüncesi ve temiz vicdanı suiistimal edilmek istenmiştir. Özellikle kurban derileri ile ilgili yapılan dedikodu ve şüphelere açıklık getirmek için Diyanet İşleri Başkanlığı müftülöklere bir yazı göndererek derilerin Türk Tayyare Cemiyeti'ne verilmesinin caiz olduğunun anlatılmasını ve halkın aydınlatılmasını istemiştir<sup>283</sup>. Yine İçişleri Bakanlığı, Türk Tayyare Cemiyeti ve Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından Başbakanlığa yazılan 1933 yılına ait muhtelif tarihli

<sup>280</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e., s.649; TAYHANI, a.g.e., s.190; ADIGÜZEL-AKGÜL-KULA, a.g.e., s.23,73

<sup>281</sup> BCA, Tarih: 20.7.1930, Dosya :6238, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 60.404.5

<sup>282</sup> BCA, Tarih: 27.04.1929, Dosya :77A26, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 69.454.23

<sup>283</sup> BCA, Tarih: 16.10.1947, Fon Kod No: 051.0, Yer No : 4.30.27

yazılarda fitrelerin, zekâtın ve kurban adakları gelirlerinin; Himaye-i Etfâl, Kızılay ve Türk Tayyare Cemiyeti'nce ortaklaşa paylaşmak üzere Türk Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması konusu gündeme getirilmektedir. Başbakan adına müsteşarın verdiği cevapta, yetkinin Türk Tayyare Cemiyeti olduğunu bildirmektedir. Yine 1933 yılında İçişleri Bakanlığı bu doğrultuda işlem yapılması için konunun vilayetlere yazıldığını Başbakanlığa bildirmiştir<sup>284</sup>.

Mevcut haliyle Kurum, kuruluş yıllarına göre çok kısıtlı imkânlarla sahiptir. İlerleyen yıllarda siyasal hesaplar ve yönetim anlayışları nedeniyle, Atatürk'ün vasiyeti niteliğindeki bu gelir kaynakları, dönem dönem Kurum'un elinden alınmış ve Türk Hava Kurum'unun duraklamasına neden olmuştur. 90'lı yılların sonunda, yönetmelik değişiklikleri ile Kurum'un gelir kaynakları oldukça azalmıştır.

#### 1.7.2.2. Kuruluş Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti'nden Beklentiler

Bugün olduğu gibi Atatürk döneminde de Türk Tayyare Cemiyeti'nden rahatsızlık duyan insanlar vardı. Bu rahatsızlığın nedeni şüphesiz cehâlet, yanlış yönlendirme, menfi iç ve dış mihraklı propaganda, ülkenin gerçeklerini bilememe ve dünyadaki gelişmeleri doğru yorumlayamama olduğu değerlendirilmektedir. Bütün saldırı ve rahatsızlıklara rağmen o günün sorumlu kişileri başta Cumhurbaşkanı olmak üzere Türk Tayyare Cemiyeti'ne sahip çıkmışlardır. Sergilenen tavrı Atatürk şu sözlerle açıklamaktadır: **"...Bizim Ulusumuz bir kere inanmaya görsün...Ona yaptıramayacağınız, benimsetemeyeceğiniz şey yoktur. Türk Hava Kurumu'nu kurduğumuz zaman bunun ana gelir kaynağını bir yandan devlete, bir yandan da ulusumuzun yardımsever duygularına yükledik. Fitre ve zekâtın yanı sıra kurban derilerinin kuruma verilmesi için Bakanlar Kurulu kararı çıkardık. Bu karara karşı çıkmak isteyen yobazlarla, siyaset gereği bu uygulamadan vazgeçmemizi isteyenler oldu. Üstü kapalı ya da açık, gazetelerde yazılar bile çıktı. Oysa bu iki gelir de çok yanlış yerlere gidiyor, ülke yararına değil, kişilerin, grupların yararına hizmet eder hâle**

<sup>284</sup> BCA,Tarih: 9.12.1933, Dosya :20338, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 178.233.19

**geliyordu. Devletin erişemediği yerlere halkın erişmesi kadar doğal ne olabilir. Bu topraklarda yaşayan herkese düşen kutsal birtakım görevler vardır. Yoksul bütçesi olan ülkelerde devlet kadar halk da bazı sorumluluklar yüklenmelidir. Hava Kurumu batıya yönelik hamlelerimizden biridir...<sup>285</sup>**". Türk Tayyare Cemiyeti, Batılılaşmanın bir göstergesiydi. Ama aynı zamanda batı emperyalizmine karşı bir kale olarak görülüyordu. Başbakan İsmet Paşa Türk Tayyare Cemiyeti'nin 19.10.1925 tarihli 1. Büyük Kongresi'nde bir konuşma yapmıştır. Konuşmasında; **"...Biz tayyarecilik denildiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedbirleri, tayyare üretimine yarayacak bütün temel maddelerin vatandan çıkarılması ve sağlanmasını, özetle meydana gelecek tayyarenin teknik bir tarzda yapılması için makineden ve teknikten anlar uzmanları ve bu tayyareleri tam bir yetkinlik ve cesaretle kullanacak yürekli tayyarecileri (pilot) hep beraber meydana getirmeyi amaçlıyoruz<sup>286</sup>**". İfadelerine yer vermiştir.

1926 yılında yapılan II. Büyük Kongre'de Fuat Bulca Bey, tayyare yapımı için laboratuvarların inşaatından bahsediyordu. Türk Tayyare Cemiyeti'nin Beşinci Kongresi'nde havacılık alanındaki gelişmeler tartışılmış, bütün milletlerin hava tehlikesinden korunmak için havacılığı ileri götürmek amacıyla yaptıkları yoğun çalışmalar değerlendirilmiştir. Başbakan İsmet İnönü, kongre sonrası yayımladığı tamim ile Türk hava harp sanayiinin geliştirilmesi için Türk Tayyare Cemiyeti'nin en az kazanan fertten başlamak üzere tüm fert ve devlet kurumlarının yardım etmesinin önemine temas etmiş ve Kurum'un bu konuda gerekli tedbirleri almasını istemiştir<sup>287</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulduğu yıllarda ihtiyaç duyulan kanuni alt yapının kurulmasına özen gösterilmiştir. Bu konuda 1926 yılında çıkarılan

<sup>285</sup> TAYHANI, a.g.e.,s.191

<sup>286</sup> Havacılık ve Spor, İsmet İnönü ve Türk Havacılığı, C.X, Ankara, 1938, s.1898 TAYHANI, a.g.e., s.193; VEREL, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II, s.17

<sup>287</sup> BCA, Tarih:4.1.1933, Dosya: 6241, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.8

kanunların içeriği şöyledir. Donanma Cemiyeti'nin lağv edilmesi ile Cemiyetin varlıkları çıkarılan 689 No'lu kanunla Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir<sup>288</sup>. 710 sayılı kanun ile Türkiye'de piyango keşidesinin münhasıran Tayyare Cemiyetine ait olduğu kabul edilmiştir<sup>289</sup>. 723 sayılı kanunla Türk Tayyare Cemiyeti posta ücretlerinden muaf tutulmuştur<sup>290</sup>. 751 sayılı kanunla İstanbul Laleli'de bulunan Harikzedegan Apartmanları Cemiyete terk edilmiştir<sup>291</sup>. Cemiyetin icra edeceği konser, eğlence ve benzeri faaliyetlerden vergi alınmayacağı 928 No'lu kanunla yasalaşmıştır<sup>292</sup>. 1934 yılında 2459 sayılı yasa ile tapu senetleri, eğlence mekânlarından, gramofon plaklardan, mahkeme evrâkı, evlenme ve noter işlemlerinden ve pek çok işlemde kanunla belirlenen miktarın Türk Tayyare Cemiyeti'ne geliri verilmek üzere yasalaştırılmıştır. 1927 tarihinde çıkarılan 1037 sayılı kanunla elde kalmış bir kısım eski pulların Türk Tayyare Cemiyeti'ne sattırılması uygun görülmüştür<sup>293</sup>. Tayyare Piyangosu 1950'li yıllara kadar önemini korumuştur. 21.06.1939 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesi ile Devlet piyangosu hâline getirilmiştir<sup>294</sup>.

Her yeni kongrede daha büyük projelerin yapılması için heyecanlı konuşmalar yapılmıştır. 1935 yılı 6. Büyük Kongresinde tüzükte yapılan bir değişiklikle Türk Hava Kurumu ismi benimsenmiş ve Türkkuşu'nun kurulması kararlaştırılmıştır. Kongreye Başbakan İsmet İnönü de katılmış ve havacılığın geliştirilmesi ve sorunların çözümüne yönelik bir konuşma yapmıştır<sup>295</sup>. Burada amaç uçucu bir nesil yetiştirmek olarak tanımlanmıştır. İlk kuruluşunda 200 üyesi ile Türkkuşu çalışmasına başlamıştır.

<sup>288</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:689, s.34

<sup>289</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:710, s.75

<sup>290</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:723, s.91

<sup>291</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:751, s.277

<sup>292</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:9285, s.1051

<sup>293</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1934, Cilt.XIII, Kanun No:2459, s.368-370; **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1037, s.184; **Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1047, s.241

<sup>294</sup> **BCA**, Sayı:2/11322, Tarih:21.06.1939, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 87.59.10

<sup>295</sup> **BCA**, Tarih:26.6.1935, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No: 16.82.2; **Uçan Türk**, "Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay", THK, Ankara,1935,s.2338; **KAYMAKLI, Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.221-225



Türk Hava Kurumunun Altıncı Kurultayında Başbakan İsmet İnönü konuşmasında altı çizilecek önemli tespitler yapmıştır. Başbakan konuşmasında;

a) Hava hareketleriyle hava tekniğinin, hava siyasetinde milletlerin hayatına yapabilecek etki ile meşgul değiliz.

b) Havaya kâfi derecede önem verdiğimizizi söyleyemeyiz. Türk vatandaşının benim ağzımdan işiterek ve acı olarak bilmesi lazımdır ki, Türkiye bir hava tehlikesi altındadır. Hava tehlikesini bütün dağlarımız, çok mamur olmayan geniş sahalarımız kolaylıkla önleyebilir zannı ham ve yanlış bir zandır.

c) 1935 yılı hesabına göre işe yarar orta sınıf bir tayyare 60.000 liradır. Bu tayyareyi harbe hazır tutmak için her sene bir 60.000 lira daha harcamak lazımdır. Beş köy birleşerek bir tayyare aldığı zaman sanıyorlar ki, on, on beş sene sonra bir savaş olursa o savaşa girmek için hazır olacağını sanıyorlar. Oysa aldıkları tayyarenin savaşa hazır olması için her sene bir o kadar daha para vermeleri gerekir.

d) Türkiye'nin hava savunması için ortalama 500 civarında uçağı olması gerekmektedir. Bu ise 30.000.000 (30 milyon) lira yapmaktadır. Bütçeden bunu karşılamak için ise birçok sene beklemek gerekmektedir. Kaldı ki alınan tayyarelerin idamesi için her sene 30.000.000 lira hava bütçesine para ayırmak gerekmektedir.

e) Türkiye yıllarca para ayırsa bile 30.000.000 liranın hava bütçesine ayırmasının mümkün olmadığı bir dönemde büyük devletlerden her birinin yıllık bütçesi 150–200.000.000 lirayı bulmaktadır.

f) 1930'lu yılların ilk başlarında 1.000 tayyare ile yeryüzünün en güçlü hava kuvvetine malik olmak mümkünken bu sayı 1935 yılında en az 2-3.000 olmuştur.

g) Türkiye'nin varlığının hava bakımından gene kendi kudretine dayanmaktan başka çaresi olmadığıнын bilinmesi ve buna göre hazırlanması gerekmektedir.

h) Tayyare Cemiyeti'nin çalışmaları Türkiye'nin ihtiyacının onda birini bile teşkil etmemektedir. Havacılık evin damı ile örneklendirilmiş ve çatısı açık olan eve rağmen hiç kimse havanın ne kadar yağmursuz kalacağını söyleyemez benzetmesi yapmıştır. İsmet Paşa bu gerçekleri açık olarak ortaya koymuştur. Ülkenin kaderinde 1960'lı yıllara kadar rol oynayan İstiklal Savaşı dönemi liderlerine rağmen Türkiye hava sanayiinde gerekli atılımı yapamamıştır<sup>296</sup>.

1940 yılındaki 7. Genel Kurul'da Kurum'un faaliyeti; Planörcülük, Motorlu Tayyarecilik, Paraşütçülük ve Modelcilik olarak dört ana kolda toplanmıştır. Geçen 15 yıllık süre içinde Kurum, **elde ettiği 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirasını** Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarmıştır<sup>297</sup>. Türk Tayyare Cemiyeti marifetiyle 1925–1935 yılları arasındaki kampanyalarda toplanan 54 milyon liraya yaklaşık 350 civarında uçak alınmıştır<sup>298</sup>. Büyük Zafer'in 10. yılında 40 uçak bağış uçakları olarak Türk Hava Kuvvetleri'ne armağan edilmiştir. Şahıslar ve halk bu girişime büyük bir heyecan ve özveriyle destek olmuştur. Ancak yukarıda ifade edildiği gibi uçağı almak kadar idame sorunu da büyük bir bütçeyi zorunlu hâle getirmekteydi. 1935'te yalnız yeterli uçak için 30.000.000 lira gerektiği ifade edilirken Türkiye 1928 yılında hava bütçesine ancak 4.526.991 lira ayırabilmiştir<sup>299</sup>.

Uçaklara, bağışı yapan belde, ilçe, il, dernek, meslek grupları ve şahıs adları verilmiştir. Aslında Erzurumlu Nafiz Bey İstiklâl Savaşı yıllarında dört uçak, 174. Alay personeli ise bir uçak olarak büyük bir hizmette bulunmuştu. Bu süreçte Lozan Antlaşması'na göre azınlık statüsünde bulunan Ermeni ve Musevi Türk vatandaşları kendi aralarında bağış toplayarak bu kampanyada yer almışlardır.

<sup>296</sup> **Uçan Türk**, “Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay”, C.7, THK, Ankara, 1935, s.2331–2352

<sup>297</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.17–21

<sup>298</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.253, 329; Behçet Kemal ÇAĞLAR- Cemal KUTAY, “15 Yıl”, **Havacılık ve Spor**, C.XII, Ankara, 1940, s.2403; **EK-001**

Uçak sayısı farklı kaynaklarda farklı miktarda geçmektedir. 1925–1940 Yılları arasında halkın bağışlarıyla 350 civarında uçak alınmış ve Türk Hava Ordusuna bağışlanmıştır. **EK-28** (1925–1940 Yılları Arasında Bağış Uçakları)

<sup>299</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.176

Türk Tayyare Cemiyeti'nin köklü bir kuruluş hâline gelmesi için ciddi gayret gösterilmiş ve Kurum gündelik siyasetin üstünde tutulmaya çalışılmıştır. Bir taraftan suiistimallerin önlenmesi için Jandarma subayları konunun dışına çekilirken, üye kaydının azalması sorununun çözümü için de Cumhuriyet Halk Fırkası kongrelerinde parti müfettişlerinin yakından ilgilenmesi istenmiştir<sup>300</sup>. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulduğu yıllarda ülkenin her tarafında tanıtılması ve gelirlerinin arttırılması için Jandarma Subaylarının manevi nüfuzlarından istifade edilmesine lüzum görülmüştür. Daha sonra Jandarma subaylarının bu işlerle ilgilenmemeleri gündeme gelmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı, Jandarma subaylarının sistemden alınmalarını ısrarla talep etmiştir. 1931 yılında Jandarmanın; askerî , adli ve idari görevlerinin yoğunluğu nedeniyle iş yükünün fazla olması ve subayların para işleri ile uğraşmalarının uygun görülmemesi nedeni ile Tayyare Cemiyeti ve diğer hayır cemiyetleriyle ilgilenmeleri İçişleri Bakanlığı tarafından kat'i olarak yasaklanmıştır<sup>301</sup>.

Türk Kuşu'nun kurulması ile Kurum envanterinde bulunan uçak ve planörlerin bakım ve onarımı için bir tamirhaneye ihtiyaç duyulmuştur. Yapılacak tamirhaneden Hava Yolları ve Türk Hava Kuvvetleri'nin kendi fabrikalarında iş yükünün fazla olması hâlinde yararlanması imkânı verilmiştir. Bu şekilde Kurum'un imkânları daha çok gelişecek ve gündemi takip eden bir teknik alt yapı kurulmuş olacaktı. Bu yıllarda Ankara'da bu amaca hizmet edecek başka bir tesis de bulunmuyordu. Konu ile ilgili olarak Türk Tayyare Cemiyeti, Bayındırlık Bakanlığı ve Millî Savunma Bakanlığı arasında görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler sonucunda alınan kararlar yazı ile Başbakanlığa sunulmuştur.

Yine dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla Başbakanlığa yazılan yazıda ortak amaca hizmet edecek bir büyük bir ana tamir atölyesinin bu alanda çalışan tüm birimlere hizmet etmesinin kaynak ve personelin etkin kullanımı yönüyle uygun olacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda

<sup>300</sup> **BCA**, Tarih:14.10.1929, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No : 1.3.10

<sup>301</sup> **BCA**, Tarih:4.2.1931, Dosya: 6239, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.6

konunun detaylı bir değerlendirmesinin yapılabilmesi için bir komisyon kurulmasının önemi de yazıda açıklanıyordu<sup>302</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti'nden beklentiler büyük olduğu için sürekli bir gelişme ve değişim yaşanmaktaydı. Ancak yönetimlerin dirayet ve uzak görüşlülüğü kuruluş amacında belirtilen hedeflerin yakalanması için doğrudan etkiliydi. İlk genel başkan olan Atatürk'ün yaveri Cevat Abbas'tan sonra Fuat Bulca yönetime gelmiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zamanlar dünyanın en gelişmiş devletleri ile sınır komşusu olduğundan, ordunun millî imkânlarla teçhizi önemliydi. Hava Kuvvetleri K.lığının güçlendirilmesi için Türk Tayyare Cemiyeti pek çok girdileri olacak önemli bir atılımdı.

### 1.7. 2.3. Türk Hava Kurumu'nun Etimesgut Uçak Fabrikası

Alman Junkers Firması ile 15 Ağustos 1925 tarihinde Türkiye'de uçak fabrikası kurulması için anlaşma yapılmış ve 6 Ekim 1926 tarihinde ise Kayseri Uçak Fabrikası'nın açılışı yapılmıştır. Bu Türkiye'nin kurmuş olduğu ilk uçak fabrikasıdır. Kayseri'de uçak fabrikası kurulduğu zaman sermayesinin bir kısmı (125.000TL.) Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmıştı. 3 Mayıs 1928 yılında faaliyetine son verildiğinde Junkers'e ait tüm hisseler 520.000 TL.'ye karşılığında yine Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmişti<sup>303</sup>. Türk Tayyare Cemiyeti kuruluş tarihi itibarıyla Kayseri Uçak Fabrikası'ndan daha eski bir tarihe sahiptir. Ancak Kayseri Uçak Fabrikası faaliyeti yürütülemediğinden devri yine Türk Tayyare Cemiyeti'ne yapılmıştır. Bu gelişme ile Türk Tayyare Cemiyeti uçak üretme imkânını elde etmiştir<sup>304</sup>. Esasen Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk kuruluş amacında uçak sanayiini kurmak gibi çok önemli bir hedefi vardı. Bu madde daha sonra Kurum'un kuruluş amaçlarından çıkarılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra başta Almanya'dan ve Doğu Avrupa ülkelerinden olmak üzere pek çok bilim adamları ülkelerini terk etmiştir. Türkiye, savaşta tarafsız bir ülke olarak ülkelerini terk eden bilim

<sup>302</sup> BCA, Tarih:9.5.1939, Dosya: 6272, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.408.2

<sup>303</sup> TAYHANI, a.g.e., s.218-224

<sup>304</sup> TAYHANI, a.g.e., s.233

adamlarına sahip çıkmış ve ülkeye sığınan bilim insanlarını ihtisasları ile ilgili sahada mümkün olduğunca istihdam etmiştir. Bir kısım uçak mühendisi ve teknik eleman bu kapsamda Türkiye'ye kabul edilmiştir. Bunlar yetenekleri ile kendini ispat etmiş 24 kişiden meydana gelmekteydi. Bu sayı daha sonra artmıştır. Türkiye'nin uçak üretimi yapabilecek yeterli tesis ve kaynaklarının yeterliliği hususunda gerekli incelemeler yapılmıştır. Bu kapsamda; yabancı teknik personelin dahil olduğu bir komisyon Kırıkkale, Karabük, ve Kayseri'deki fabrikaları, Eskişehir ve Sivas'taki atölyeleri, İstanbul'daki deniz tezgahları ve özel kontrplak fabrikalarını gezmiş ve Türkiye'nin uçak üretecek kapasitesinin olduğu tespiti yapılmıştır<sup>305</sup>. Uzman Heyet beş temel hususu araştırmıştır. Bunlar; Atölyenin fabrika seviyesine çıkarılması, Motor Fabrikası Açılması, Yerli Ham Madde, Yardımcı Endüstri ve Aerodinamik Tünel kurulması konularındır.

Uçak üretimine Türk Hava Kurumu'nun Akköprü'de bulunan iptidai binasında başlanmıştır. Burada 70 kişi çalışmaktaydı. Ancak atölye genişletilerek 113 mühendis ve teknisyenle 221 kişinin çalıştığı bir fabrika seviyesine getirilmiştir. İlk üretim, lisansı İngiltere'den satın alınan "**Magister**" okul tayyareleri ile başlamıştır. 1944'de 30 âdetin üretimi tamamlanmıştır. İkinci 30 âdetin üretimi 1945 yılına planlanmıştır<sup>306</sup>. Etüt Bürosu tarafından askerî amaçlı bir planör projesi de geliştirilmiştir. Bu büroda çalışan personel sayısı 38 mühendis ve teknisyendir. Uçak ve planör üretimi yanı sıra Türk Hava Kuvvetleri'nin uçaklarının revizyonu da bu tesislerde yapılmaya başlanmıştır.

Etimesgut Uçak Fabrikası 1942 yılında 5.840 metre<sup>2</sup> bir alanı kaplayan bir atölye durumundan 13.790 metrekare alana yayılan bir fabrikaya dönüşmüştür. Bu Türkiye'nin devlet tarafından kurulan ikinci uçak fabrikasıdır. Fabrikada çalışan personel sayısı; 129 teknik personel, 143'ü memur ve 606'sı işçi olmak üzere 878 kişidir. Teknik olarak yeterli ve güçlü bir kadro oluşturulmuştur. Etimesgut Uçak Fabrikası hızla büyümüş

<sup>305</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.23

<sup>306</sup> TAYHANI, **a.g.e.**, s.235

01.04.1947 tarihi itibarıyla; 16.710 metrekare alana yayılmış, ancak personel sayısında azalma olmuştur. Bu tarihte 98 teknik eleman, 85 memur ve 357'si işçi olmak üzere 540 personel çalışmaktadır<sup>307</sup>. Yabancı uzman sayısı 27'den 4'e inmiştir. Türk Hava Kurumu'nun kadrosu gittikçe daralan iş hacmine göre küçülmüş ve 1 Nisan 1949 tarihinde çalışan personel durumu; 63 teknik personel, 49'u memur, 285 işçi, çırak ve müstahdem olmak üzere toplam 397 kişiye gerilemiştir. 1948 yılından sonra fabrikada çalışan yabancı personel bulunmamaktadır<sup>308</sup>. Çalışan yabancılar savaş sonrası ülkelerine dönme bahanesiyle ayrılmıştır. Ancak bu kişiler ülkelere değil Amerika'ya transfer edilmiş ve oralarda uçak üretmeye devam etmiştir. Ne var ki Türkiye'nin bundan tesadüfen haberi olmuştur. Etimesgut Uçak Fabrikası'nda etüt faaliyetleri çok yoğun bir çalışma sahasıydı. 1944 yılının ilk yarısına kadar yapılan denemelerin sayısı 45.000 parçayı geçmiştir<sup>309</sup>.

#### 1.7.2.3.1. Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçak ve Planörler

Üretilen uçakların üretim amacı ve isimleri aşağıda verilmiştir. 1944 yılında otuz adet üretilen Magister tipi okul ve eğitim uçaklarından ayda onar adet yapılabilecek kapasite yakalanmıştır. 1945 yılında bu uçaktan 30 adet daha üretilmiştir<sup>310</sup>. 1944–1947 yılları arasında Etimesgut Uçak Fabrikası'nda pek çok farklı tip ve tasarımda uçak ve planör üretimi gerçekleştirilmiş ve projesi hazırlanmıştır<sup>311</sup>.

- a) THK–1: 12 kişilik askerî taşıt planörüdür. Prototip olarak bir adet yapılmış, kullanışsız olduğu için terk edilmiştir.
- b) THK–2: Tek kişilik akrobasi eğitim uçağıdır. oniki adet üretilmiştir.
- c) THK–3: Tek kişilik akrobasi planörü olup çok sayıda üretilmiştir.

<sup>307</sup> KAYABALI-ARSLANOĞLU, a.g.e., s.586,587

KAYABALI-ARSLANOĞLU tarafından Hava Kuvvetlerine has olarak hazırlanan Haziran 1972 tarihli Türk Kültürü 116 sayılı dergide Türk Hava Kurumu 1948 Mayıs tarihinde personel sayısı toplam 486 kişidir.

<sup>308</sup> TAYHANI, a.g.e., s.236

<sup>309</sup> TAYHANI, a.g.e., s.236

<sup>310</sup> TAYHANI, a.g.e., s.235

<sup>311</sup> VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II*, s.20-33; TAYHANI, a.g.e., s.235-237; KAYABALI-ARSLANOĞLU, a.g.e., s.587-589; ADIGÜZEL-AKGÜL-KULA, a.g.e., s.27,28 ; KURAL, "Türkiye'de Hava Endüstrisi...", s.10

- d) THK-4: Tek kişilik ilk eğitim planörüdür.
- e) THK-5: Miles (Magister) uçağı. Tek Gipsy (Major) motorlü iki kişilik okul başlangıç uçağından çok sayıda üretilmiştir. Ambulans uçağı olarak da kullanılmış ve Danimarka'ya bir âdeti satılmıştır<sup>312</sup>. Danimarka hükûmeti 1953 yılında yirmi altı uçak siparişi daha vermiş ama anlaşılmayan nedenlerle bu gerçekleşmemiştir. Yine aynı dönemde Avrupa'dan verilen otuz adet sipariş de bir İngiliz heyetinin girişimi ile engellenmiş ve otuz âdet siparişin daha sonra aynı heyet tarafından bir İngiliz firmasına ihale edildiği anlaşılmıştır<sup>313</sup>. Türk imali uçaklara pek çok yabancı firma sipariş vermiş ama istekler yerine getirilememiştir.
- f) THK-5A: Altı kişilik turizm uçağıdır. MSB'den sertifika almış ve beş adet üretilmiştir<sup>314</sup>.
- g) THK-7: Türkkuşu için üretilen tek kişilik ilköğretim planörüdür.
- h) THK-9: Türkkuşu için üretilen çift kişilik ilköğretim planörüdür.
- i) THK-10: Çift motorlu hafif taşıt uçağıdır. Üç adet yapılmıştır. THK-5 tipinin özelliklerini taşımaktadır.
- j) THK-11: Tek itici motorlu, üstten kanatlı ve burnu üzerine inen turizm uçağıdır. Bir adet üretilmiş ve üretime devam edilememiştir.
- k) THK-12: Çift motorlu on iki kişilik yolcu uçağıdır. Projesine başlanmış ama Devlet Hava Yolları ilgi göstermediğinden yapımı durdurulmuştur.
- l) THK-13: Uçan Kanat Planörü olarak adlandırılmıştır. Fabrika mühendislerinin etüt ve araştırma çalışmalarından uzak kalmamaları için

<sup>312</sup> KAYABALI-ARSLANOĞLU'nun çalışmasında THK-5'in satıldığı ülke Belçika olarak geçmektedir. VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.423'te THK-5'İN Bora ÇAĞLAR'IN Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar, s.241'de Danimarka'ya satıldığı, Belçika'nın da teklif verdiği belirtilmektedir.

<sup>313</sup> TAYHANİ, **a.g.e.**, s.252,253

<sup>314</sup> Oktay VEREL'in eserinde yurt dışına satılan uçak 6 kişilik turizm uçağıdır. Türk imalatı uçağın yurt dışına satılması yurtda büyük sevinç meydana getirmiştir. Kayseri Uçak Fabrikası'nda üretilen Fledgling marka ve 1401 Kuyruk No'lu uçak Atatürk'ün emriyle, Yüzbaşı Enver Akoğlu tarafından Türk Devleti'nin hediyesi olarak İran'a götürülmüştür. Yine MKEK tarafından üretilen UĞUR IV tipi uçaklardan da 3 adedi Ürdün'e hediye edilmiştir. Özellikle Türkiye'nin İsrail'in saldırganlığı karşısında tavrını belirtmek bakımından bu olay önemli bir hadisedir. VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.36

Havacılık Dairesi ileri planör uçuşlarında kullanılmak üzere ilk örnek yaptırmıştır. Uçan kanatlarda taşıtın ağırlığını ve havanın baskısını azaltmak için yük ve yolcu yerleri kanatların içine alınmıştır. Dünyada ilk örnek olabilecek bu çalışma Paris Havacılık Sergisine katılmış ve ilgi ile karşılanmıştır.

m) THK-14: Son çalışma Havacılık Dairesi'nin isteği üzerine yapılan iki kişilik ilköğrenim planörüdür. İlk örnek yapılmış ama seri imalat yapılmamıştır.

5 Nisan 1952 tarihinde THK'nın olağanüstü genel kurultayı toplanmıştır. Olağanüstü Kurultayın toplanma nedeni uçak ve motor fabrikalarının durumudur. Kurultayda üyelerin oyuna; ***“Mal sahibi sıfatıyla Motor ve Uçak fabrika tesislerini münhasıran devlet müesseseleri ve iktisadi devlet teşekküllerine dilediği bedel mukabilinde satmak veya dilediği müddet ve şartlarda kiraya vermeye THK Genel Merkez Kurulu'na tam ve kâmil yetki vermiştir.”*** Takrir; salahiyete ek olarak ***“dilediği anda kapatma yetkisine haizdir”*** maddesiyle oya sunulmuş ve kabul edilmiştir<sup>315</sup>. Neden böyle bir karara varıldığı ve kurumun devrinin açık gerekçesi bilinmemektedir. Şüphesiz iş yokluğu sebep olarak ileri sürülecektir. Oysa uçağın alıcısı ve satıcısı öncelikle devlettir. Türkiye'de pek çok kurum o dönemde dışarıdan uçak almaktadır. İstenilseydi Etimesgut Uçak Fabrikası dünya çapında büyük bir kuruluş hâline getirilebilirdi. Dışarıdan verilen siparişler de yapılmamış veya engellenmiştir. Fabrikalar bu duruma gelinceye kadar pek çok hatalar yapılmıştır. Kurum, 1948 tarihli raporunda sıkıntılarını 16 sayfa olarak dönemin Başbakanına bildirmiştir. Ne var ki, bu konuda hiçbir tedbir alınmamıştır. Bu dönemde savaştan kalan binlerce Amerikan savaş uçağından hibe olarak bir kısmının Türkiye'ye verilmesi, Türk Hava Kurumu'nun Uçak Fabrikası'ndaki sıkıntıları daha çok ağırlaştırmıştır. Bunun mazereti ne olursa olsun yapılanlar tarihi bir tespit olarak çok büyük bir yanlıştır. Yanlışın bilinçli mi yoksa gaflet eseri mi yapıldığı ayrı bir çalışma konusudur.

<sup>315</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.37



#### 1.7.2.4 Gazi Uçak Motor Fabrikasının Kuruluşu

Atatürk 1937 yılında, **“Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır”**<sup>316</sup> demek suretiyle uçak ve uçak motorlarının Türkiye için önemine değinmiştir. Türk Hava Kurumu, Uçak fabrikası kurarken Genel Merkez Heyeti bunun gerekçesini; **” Bu günün ve yarının dünyasında gökte kuvvetli olmayanların her zaman, her yerde yenilecekleri artık açıkça anlaşıldıktan sonra, büyük milletimizin bütün fertleri de, Türk vatanının mukadderatının teknik asrına yaraşır, kanatlı bir nesle emanet edebilmek gayesine dört elle sarılmışlardır. ... Uçmayan millet yenilmeye mahkûmdur**<sup>317</sup>” diye açıklamaktadır. Aslında bu kanaat son bir asırda yaşananları özetlemektedir.

Atatürk’ün geleceğe matuf tasavvurları o dönem için çok ileriydi. **“Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşunuz olmasın uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin tahakkuku için iki bin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı’dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir**<sup>318</sup>.” sözünüyle Avrupa’daki ve Batı âlemindeki gelişmeleri onlarca yıl evvelden büyük bir isabetle teşhis etmiş ve yol göstermiştir. Atatürk havacılık ile ilgili tespitini farklı yerlerde verdiği beyanatıyla 70 sene önce yapmıştır. O günlerden günümüze, hedefe havacılık alanında pek çok girişimler yapılmıştır. Buna rağmen hava harp

<sup>316</sup> Atatürkçülük Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.289; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.48; TAYHANİ, a.g.e., s.238; VEREL, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I, s.10

<sup>317</sup> Abidin DAVER, “Etimesgut’ta Türk Havacılık Sanayiinin Temeli Atılmıştır”, Havacılık ve Spor, S.312–313, Ankara, 1942, s.10

<sup>318</sup> Hv. K.K.lığı, 17.12.2003 Tarihli Hv. K.lığı Hava ve Uzay Şubesi, İtranet HV. K. K. ve UZAY Linki, Eskişehir Tayyare Alayını ziyareti Yıl:1936

sanayiinin mevcut durumu ile olması gereken konumu incelenmeye ve yeniden değerlendirmeye muhtaçtır.

Türk Hava Kurumu'nun Gazi Orman Çiftliği'nde 1945 yılında kurmuş olduğu Uçak Motor Fabrikası aynı zamanda Türkiye'nin ilk motor fabrikasıdır. Uçak Motor Fabrikası'nın kurulması için gelişmiş ülkelerin uçak motor üretim ve teknolojileri Millî Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı tarafından incelenmiş ve İngiliz Bristol Motor Fabrikası ile bir ön anlaşma yapılmıştır. Buna göre şirket fabrikayı Türkiye'de kuracak ve bir süre işlettikten sonra Türkiye'ye devredecektir. Ancak gelişmeler olumlu neticelenmediği için Başbakanlığa yapılan teklifte Amerikan Motor Sanayiinden bir firma ile anlaşılıp Türkiye'de Hava Kuvvetlerinin belli başlı ihtiyaçlarından olan motor fabrikasının kurulmasına yönelik emir buyrulması talep edilmiştir<sup>319</sup>. Bristol Fabrikası ile yapılan görüşmelerden olumlu bir netice alınamamıştır. Bunun üzerine motor fabrikası kurulması için Amerika ile temasta bulunulmuştur<sup>320</sup>. Ancak bu çalışmadan bir netice alınamamıştır.

Türk Hava Kurumu tarafından bir uçak ve uçak motor fabrikası kurulması çalışmaları II. Dünya Savaşı başladığı dönemde gündeme gelmiş ve bu alanda çalışmalar yapılmıştır. Pek tabii üretilecek olan motorların müşterisinin devlet olması nedeniyle yapılacak motor tipi seçimi öncesi Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşünün alınması gerekmiştir. 1941 yılında yapılan bir çalışmada temini için girişimde bulunan Amerikan Manasko D 4 tipi 145 beygir kuvvetindeki motorların üretim lisansı için yapılan çalışmaya Hava Müsteşarlığı olumsuz görüş bildirmiştir. Gerekçesinde ise üretimi yapılacak motorların yalnız eğitim amaçlı uçaklar için değil aynı zamanda harp uçaklarına hitap etmesinin önemine vurgu yapılmıştır. Hava Müsteşarlığı'nın Raporunun sonunda Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu uçak motor fabrikası için gayretlerin sürdürülmesinin önemi belirtilmiştir<sup>321</sup>.

<sup>319</sup> **BCA**, Tarih:10.08.1939, Dosya No: 6312,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.411.12

**EK-36**

<sup>320</sup> **BCA**, Tarih:19.09.1941, Dosya No: 6345,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.412.31

<sup>321</sup> **BCA**, Tarih:01.12.1941, Dosya No: 62110,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.409.24

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde küçük ve ferdi denemeler dikkate alınmaz ise ilk Uçak Motor Fabrikası Türk Hava Kurumu tarafından Gazi Orman Çiftliği'nde, **1945 yılında kurulmaya başlamış ve 1948 yılında çalışmaya başlamıştır**<sup>322</sup>. Motor Fabrikası kurulmadan önce Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak ve ekibi Amerika'da ve İngiltere'de temaslarda bulunmuş, motorların evsaf ve durumları hakkında incelemeler yapmışlardır. Fabrikanın Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü arazisi olan Ankara Tavukçuluk Enstitüsü yanındaki 120.000 m<sup>2</sup>'lik alanda kurulması planlanmıştır<sup>323</sup>. Seçilen arazi ve düşünülen projenin modern ve geleceğe yönelik ihtiyaçlara cevap vermesi bakımından oldukça ileriye gören bir planlama yapılmıştır<sup>324</sup>. Burada kurulan fabrika o gün için önemli bir atılım olmakla birlikte yetersiz bir girişim olmuştur. Genelkurmay'ın talebi olan jet motoru üretimi yerine pistonlu motor fabrikası kurulmuştur. Burada kurulan fabrika 1951 yılında Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilmiş ve Ziraat Bankasının katılmasıyla bir anonim şirket tarafından traktör fabrikası hâline getirilmiştir. Uçak Motoru üretimi şüphesiz çok kolay değildi ama mümkün olmayan bir şey de değildi. Türk milleti birkaç asırdır inancını ve başarıma azmini kaybetmişti. Bunun artık yıkılması gerekiyordu. Nitekim Millî Mücadele bu yolda atılmış önemli bir mücadeleydi. THK Başkanı 1945 yılı başlarında Amerika ve İngiltere'yi içeren bir inceleme gezisinde bulunmuştur. Dönüşünde 16 Şubat 1945'te İngiltere ile motor fabrikasının kurulması konusunda anlaşma imzaladığını ve 10 ay sonra fabrikanın teslim edileceğini söylemiştir. Bu dönem II. Cihan Harbi'nin sıkıntılarının yaşandığı bir zamandır. Savaş içinde bulunan bir ülkenin sorumlularının, Türkiye'ye motor fabrikası yapılması için ikna edilmeleri önemli bir başarı ve olumlu gelişmedir<sup>325</sup>. Bu açıklamanın bazı güç odaklarını memnun etmediği açıktır.

<sup>322</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.416-425

<sup>323</sup> **BCA**, Tarih:10.02.1945, No: 62136,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.410.29; Dosya Abidin DAVER, "Motor Fabrikası", **Havacılık ve Spor**, Ankara, Şubat 1945, s.9

<sup>324</sup> Fikret ÇELTİKÇİ, "Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası", **Havacılık ve Spor**, Sayı 396, Ankara, Ekim 1948, s.3-6

<sup>325</sup> TAYHANI, **a.g.e.**, s.238; Abidin DAVER, "Motor Fabrikası", **Havacılık ve Spor**, Ankara, Şubat 1945, s.9; Aidin Daver, "Türkiye'de İlk Motor, Hem de Uçak Motoru Fabrikasını Kurmak Şerefi, T.Hava Kurumuna Nasip Oluyor", **Havacılık ve Spor**, S.353, Ankara, Mart 1945, s.7

Ancak bunun yanında konuyu objektif olarak değerlendiren sağduyulu insanlar vardır. Yüksek Mühendis ve Motor Fabrikası Müdürü Fikret Çeltikçi; **“Fabrika dünya üzerinde benzerleriyle karşılanacak olursa, duraksamadan diyebilirim ki şimdilik en güzellerinden birisidir. Gerek binaların düzen ve yerleşimi bakımından ve gerekse içerisindeki tezgâhların nitelik ve yeniliği bakımından bu fabrika yalnız Türkiye’de değil, hatta ileri endüstri ülkelerinde de ayrıcalıklı bir yer edecek kusursuzluktadır<sup>326</sup>”**. Bu dönemde kurulan veya kurulma aşamasında olan uçak ve uçak motor fabrikaları ile orduya ait hafif madenden imal edilmiş olan harp malzeme ve teçizatı için hafif maden fabrikası kurulması hükümetler tarafından öngörülmüştür<sup>327</sup>. Kurulan fabrikada üretilen uçak ve uçak motorları Türk ordusunun ihtiyacını karşılayacak vasıfta olduğunu değerlendiren Genelkurmay Başkanlığı bu projeye müşteri olarak destek vermiştir. Gelişmeleri olumlu olarak değerlendirmiş ve bu husus ilgililerin açıklamalarında yer almıştır<sup>328</sup>. Kurulacak olan fabrikada Türk personelin çalışması için ihtisas yapacak Yüksek Mühendis ve Ustabaşılar İngiltere’ye eğitime gönderilmiştir. Zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı Tümgeneral Zeki Doğan ihtisasa gidecek ekiple bizzat ilgilenmiş ve **“...memleketin hayati davası için girişilen bir teşebbüste üzerine aldıkları hizmetin büyüklüğünü belirtmiştir....”<sup>329</sup>**.

Türkiye’de üçüncü teşebbüs olarak büyük masraflar ile meydana getirilen ve Türk Hava Kurumu’nun kurduğu Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarının hizmete girdiği yıllarda meydana gelen bir gelişme çalışmaları olumsuz etkilemiştir<sup>330</sup>. Bu gelişme, Amerika tarafından hibe olarak gönderilen uçakların bedelsiz verilmesi ve ülkenin yıllardır çektiği ağır ekonomik problemdir. Nüfusu 17 milyon olan Türkiye’nin yıllarca silâh altında

<sup>326</sup> TAYHANI, a.g.e., s.241

<sup>327</sup> BCA, Tarih:28.1.1939, Sayı: 2/10337, Dosya No: 60,Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 85.119.11-EK-43 (Uçak Üretimi İçin Maden Fabrikası Açılması-1939)

<sup>328</sup> Havacılık ve Spor, T.H.K. Genel Merkez Kurulunda Korgeneral Kurtcebe ve General Seyfi Düzgören’in Ankara’da Kurulacak Uçak Motor Fabrikası ve 9. Kurultay Hakkında Demeçleri, 356, Ankara, Haziran 1945, s.5

<sup>329</sup> Havacılık ve Spor, Kuracağımız Uçak Motor Fabrikası, S.358, Ankara, Ağustos 1945, s.11

<sup>330</sup> Havacılık ve Spor, Amerika’dan Türkiye’ye Gönderilen Askeri Uçaklar, Ankara, Nisan 1948, s.11

tutmak zorunda kaldığı 1.700.000 asker üretimin dışında kalmıştır. Bu durumun sonucu olarak üretim düşmüş, ihracat azalmış, üretici nüfus silâh altında tutulmuştur.

Uçak Fabrikası tartışmalı bir şekilde açılmıştır. Basın özellikle menfi tavır almıştır. Toplu iğne yapamayan ülkede uçak motoru nasıl yapılır? Sorusu hep gündeme taşınmıştır<sup>331</sup>. 1961 yılında basın yine **“Türkiye’de otomobil yapılamaz”** kampanyası ile aynı tavır sergilenmişti. Fabrika **yılda 200 adet “De Havilland”** ve **“Gypsy Major”** uçak motoru (pistonlu, tek sıra üzerine dizilmiş, hava ile soğuyan, 4 silindirli ve 145 beygir gücünde) yapacak kapasitedeydi<sup>332</sup>. 1950 yılında Amerika’da üretilen bütün uçakların sayısının 4.314 olduğu ve bunlardan ancak 2040’nın güçlerinin 200 beygirden fazla olduğu dikkate alınır ise Türkiye’nin attığı adımın ne kadar iddialı olduğu açıktır<sup>333</sup>. Amerika’da üretilen bu uçaklar yeni nesil uçaklardı. Savaş yıllarında günlük 1.000 uçak üretme kapasitesinin yakalandığı Ford tarafından açıklanmıştır. Yapılan çalışmalar ve incelemeler sonucunda üretilmesine karar verilen motor Türkiye için önemli bir adımdır. Ama Genelkurmayın raporunda ısrarla jet motoru üretilmesinin önemi belirtilmesine rağmen yetkililerce pistonlu motor üretimi için karar verilmiştir.

Uçak Motor Fabrikasında; uçak motorları dışında bazı ufak tarım ve taşıt motorları, motopomp, standart parçalar ve motor yedek parçaları da üretilabiliyordu. Tezgâh kapasitesi oldukça genişti. Avrupa standartlarında bir yapıya sahipti. Fabrikayı kuranlar Kırıkkale ve Etimesgut Uçak Fabrikası ile işbirliğini öngörmekteydi. Bu dönemde Bakanlar Kurulu aldığı bir kararla Türk Hava Kurumu üretimi uçakların her defasında Millî Savunma Bakanlığı mütalaası alınmak üzere yurt dışına satışını serbest bırakmıştır<sup>334</sup>. Fabrika 15.000 metre<sup>2</sup> bir alanda kurulmuş ve toplam maliyeti 8.750.000 liraydı. Fabrika yüksek maliyete kurulmuş, yıllık personel maliyeti 500.000 liraydı. Oysa iş siparişleri; 1949 yılında 566.572,41 TL., 1950 yılında 150.000,18 TL.,

<sup>331</sup> TAYHANI, a.g.e., s.239

<sup>332</sup> Abidin DAVER, “Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, S.352, C.XVI, Ankara, Şubat 1945, s.9

<sup>333</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.417; TAYHANI, a.g.e., s.240

<sup>334</sup> **BCA**, Tarih:16.8.1951, Sayı: 3/13538, Dosya No 77-1941,Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 126.63.8-**EK-38**

1951 yılında alınan siparişler ise 801.129,20 TL. olmuştur<sup>335</sup>. Kurulan Uçak Motor Fabrikası o döneme göre oldukça ileri bir adımdır. Ne var ki geleceğe yönelik büyük adımlar atılamamış, planlamalar yapılamamıştır. Devlet kurumları arasındaki koordinasyon zafiyeti burada sıkıntılara neden olmuştur. Özellikle jet teknolojisinin yeni gündeme gelmesi ile yaşanması muhtemel hızlı gelişmeler öngörülemedi. Diğer yandan üretilecek olan sistemin kullanımı ve üretimin devamlılığının sağlanması açısından kurumlar arasında gerekli koordinelerin yapılamaması büyük yatırımlar yapılarak kurulan sanayiinin atıl duruma düşmesine ve sonuç olarak kapanmasına neden olmuştur.

Türkiye’de hava harp sanayii alanında yapılanlar güzel bir başlangıç olmasına rağmen aslında dünyada ki gelişmeler çok daha süratliydi. Savaş yıllarında üretilen uçak sayısı çok yüksek miktara ulaşmıştı. Öyle ki Amerika Harp İmalatı Reisi Nelson 1943 Mart ayında 6.200 uçak üretildiğini açıklamıştır<sup>336</sup>. Artık savaşların kaderini hava gücünün belirleyeceği II. Dünya Savaşı yıllarında iyice netlik kazanmıştır. Savaş içinde İngiliz uçakları saniyede iki ton bomba atma kapasitesini yakalamıştır. Bir ayda Almanya üzerine 114.700 ton bomba atılması ile yoklanmayan tesis ve stratejik yer bırakılmamıştır<sup>337</sup>.

#### 1.7. 2.4.1. Gazi Uçak Motor Fabrikasında Üretilen Malzemeler

Alınan siparişlerle üretilen motorlar; 1949’dan devredilen otuz adet Gipsy-Major motorunun yapımı ile birlikte toplam altmış adet olmuştur. 120 adet Valantia motor onarımı, yirmi dört adet traktör onarımı, 200 Çazazh-E. Çazhe’nin çok mütevazı bir yerde üretilmesine rağmen beş beygirlik motorlarının yapımı,100 adet on beygirlik motorun yapımı gerçekleştirilmiştir<sup>338</sup>. Oysa teknolojide Türkiye’den oldukça geri olan Yunanistan, yıllık 11.000 adet

<sup>335</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.416,417;TAYHANI, **a.g.e.**, s.242; KAYABALI- ARSLANOĞLU, **a.g.e.**, s.580; Mehmet EVSİLE, **Atatürk Devri Harp Sanayii (1920–1938)**, Fırat Üniv. Sos. Blm. Enst. Basılmamış Doktora Tezi, Elazığ, 1992, s.71–192,s.187

<sup>336</sup> Havacılık ve Spor, **Havacılık Gelişmeleri**, Ankara, Temmuz 1943, s.23

<sup>337</sup> Havacılık ve Spor, **Son Ayların Korkunç Bir Bilançosu Müttefik Uçakları Kaç Ton Bomba Attılar?**, Ankara, 1945, s.16

<sup>338</sup> TAYHANI, **a.g.e.**,243-2444

Johnson Santrifüz Pompası üreterek bölgede etkin bir devlet olmaya çalışmaktadır<sup>339</sup>.

Büyük masraflarla kurulan Uçak Motor Fabrikası'nda askerî amaçlar dışında gerçek hedefi şaşırtacak üretim yapılması 1948 yılında hazırlanan Hava Kurumu Raporunda tenkit edilmiştir. Raporda: **“Türk Hava Kurumunun, bu tesisleri ayakta tutmak endişesiyle, bu fabrikalarda Hava Ordumuza ait tayyare ve motor onarımı işleri ve havacılık mevzuu dışında kalan imalât yaptırması, kanaatimizce doğru değildir. Bu suretle belki fabrikaların yaşaması sağlanabilirse de, esas gaye ve maksat kaybolacaktır ve memleket müdafaası için elzem ve zaruri olan, Hava Sanayiinin kurulması ve ilerletilmesi meselesi daha gecikecektir**<sup>340</sup>. “ ifadesine yer verilmiştir.

#### 1.7. 2.4.2. Gazi Uçak Motor Fabrikasının Atıl Duruma Düşmesi

Motor Fabrikasının kuruluşu ile havacılık alanında önemli beklentiler oluşmuştu. Ancak Türkiye ve dünyada uygulanan mevcut standartlar uygulanamamıştır. Koruyucu bir ithal ve gümrük rejimi kurulamamıştır. Devlet bazı alanlarda korumacı bir politika uygularken, makine endüstrisinde bu uygulanmamıştır. Doğal olarak sanayiileşmiş batılı devletlerin karşısında Türk müteşebbisleri yalnız kalmışlardır. Türkiye’de yapılan en büyük hatalardan biri de kurulması için büyük emekler, paralar ve idealler sarf edilen sahalarda kısa zamanda en mükemmel sonuç istenmiştir. Oysa böyle bir kuruluşun devlet tarafından korunması ve uluslar arası alanda tanıtılması gerekirdi. Türk mamulü olan bir ürün sırf yerli olduğundan ve Türk imali olduğundan dolayı şüphe ile bakılmakta ve yabancı olan daha sağlamdır mantığı ile ürünlere güven duyulmamaktadır. Ne yazık ki Türk müteşebbisleri arasında yetersiz koordinasyon ve lüzumsuz rekabet de sanayii alanında ki gelişmeleri olumsuz etkilemiştir<sup>341</sup>.

Şüphesiz THK Uçak Fabrikası ile THK Uçak Motor Fabrikası et ile tırnak gibi olması gerekirdi. Ne var ki iki kurum arasında rekabet yaşanmıştır.

<sup>339</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.418

<sup>340</sup> **BCA**, Ankara, 29 Mart 1948, Dosya No:F9, Fon Kodu: 030. 01, Yer: 100. 619. 2

<sup>341</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, **a.g.e.**, s.582-585

Bu iki kurumun yetkili personeli de gelişme ve üretime yönelik açılım yapamamıştır. Türk Hava Kurumu'nun başında bulunan insanlar planlı ve programlı çalışmadan uzak siyasetin bir parçası olmuşlardır. Üretici ve kalifiye personel korunmamıştır. Ticari hatalar motor fabrikasının zarar etmesinde etkin olmuştur. Her parçanın içeride üretimi; zaman, projelendirme, etüt, ham malzeme, tedarik gibi zorunlulukların olması nedeniyle genel faaliyetin hızını kesmiştir. Oysa tamamen ihtisas gerektiren karbüratör, manyeto gibi malzemeler hazır alınarak en azından kuruluş aşamasında etkinlik ve ekonomiklik sağlanabilirdi. Öte yandan memur sayısının fazla işçi sayısının yani üreten insanların azlığı önemli bir hatadır. Amacı motor üretilmesi olmasına rağmen başka işlerin de burada yapılması ile amaçlardan uzaklaşması, uzun vadeli malzeme tedariki, maliyet-etkinlik analizi gibi bir işletmenin performans değerlendirmesine esas kültürden uzak bir anlayış beklenen faydayı sağlamamıştır. Böylesine önemli ve stratejik bir tesisin günlük işyeri yönetimi mantığı yönetilmeye çalışılması başarısızlığa neden olmuştur. Teknik anlamda fabrika ciddi sıkıntılar ile karşılaşmıştır. Tezgâhların tam ve noksansız olarak tedarike verilmemesi ve bazı parçaların eksikliği nedeni ile kullanılamaması, pik döküm işinde yaşanan sıkıntılar, su verme gibi su altında yapılan işlemlerde başarılı olunamaması olumsuz neticeler vermiş ve 1954 yılında Türkiye için oldukça ehemmiyeti olan bu kuruluş traktör fabrikasına dönüşmüştür<sup>342</sup>.

#### **1.7. 2.5. Etimesgut Uçak ve Gazi Motor Fabrikalarının MKEK'e Devri**

1947 yılında Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yapılan değerlendirmede Hava Kurumu'nun Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarının büyük masraflar ile yapıldığı, burada geleceğe yönelik önemli üretimlerin yapılabileceği, teknik kadronun uçak imal edecek kadar gelişmiş olduğu değerlendirilmiştir. İlk zamanlarda imal edilen Gibs Majör motorları yerine ileride daha gelişmiş motorlar üretilebileceği ve verilecek her türlü siparişi başarıyla yerine getirebileceğine olan inanca yer verilmiştir. Ne var ki,

<sup>342</sup> VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II*, s.418-420



gelişmeler bunun aksine bir yönde zuhur etmiştir<sup>343</sup>. 14 Mayıs 1950 seçimleri sonucunda Türkiye siyasal alanda olduğu gibi ekonomik alanda tercih değişikliğine gitmiştir<sup>344</sup>. O yıllar özellikle harp sonrası yıkıntılar ve iklim koşullarının iyi gitmesi ile Türkiye'yi tarım ülkesi olma yolunda değişime yönlendirmiştir. Yıllar içinde ağır sanayiini kurmakta kısmen başarılı sayılan Türkiye rota değiştirmiştir. Şüphesiz bunun nedenleri tartışılabilir. Konumuz dışında olduğu için detayına girilmeyecektir. Uçak fabrikası 14.01.1952 yılında yapılan Genel Yönetin Kurulu'nda iki yıl süre ile MKEK'e kiralanmasına, 18.06.1952 tarihinde yapılan toplantı ile tamamı üç taksitte ödenmek üzere 4.000.000TL.'ye MKEK'e devredilmiştir<sup>345</sup>. Devirden sonra burada MKEK UĞUR-IV adıyla uçak üretimi devam etmiştir. MKEK UĞUR-IV'e Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından 100 adet sipariş verilmiştir. Ancak hibe uçak girişinin artışı ve daha gelişmiş olması nedeniyle bu sayı 60 olarak yeniden belirlenmiştir. Burada üretimi gerçekleştirilmiş uçaklardan üç âdeti Ürdün'e hediye edilmiştir. Yeni kurulan İsrail Devleti'ne karşı Türkiye'nin uygulayacağı politika bakımından bu olay önemli bir davranıştır. Uğur uçağı dönemin uçaklarına göre özellikli bir uçak olmamakla birlikte Türk yapısı bir uçak olarak önemlidir. Daha ileri adımlar için bir başlangıç olması ümidi taşınmıştır<sup>346</sup>. Uğur daha ileri teknoloji uçakların ilk adımı olacakken Türk hava harp sanayii üretimi uçakların sonu olmuştur. Türkiye ne yazık ki önemli bir fırsatı kaçırmıştır.

Türkiye'nin kalkınmada tarımın önemli etken olabileceği savunulmuş ve Türkiye'de bir traktör fabrikasının zorunluluğu yetkililere kabul ettirilmiştir. Bu fabrikanın uçak ve motor fabrikası yerine kurulmasının kolaylıkları ortaya konularak yılların ürünü olan ve savunma için önemli atılım olan uçak ve motor fabrikaları traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Ziraat Bankası ile ortaklık kuran bir Amerikan firması motor fabrikasını MKEK'ten satın alarak

<sup>343</sup> Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, 345 No'lu Dış Yardım ve Nato Yazışmaları Klasörü, Ankara, 2007, s. D-2

<sup>344</sup> KARLUK, a.g.e., s.208

<sup>345</sup> EVSİLE, a.g.t., s.188

<sup>346</sup> THK, "Ürdün'e Tayyare Teslimi ve Hava Gücü Meselesi", Uçan Türk, Mart 1955, S.12, Ankara, 1955, s.3

burada bir traktör fabrikası kurduklarını, burada üretilen traktörleri Avrupa'ya ihraç edeceklerini ve Türk sanayiini ileri noktalara taşıyacaklarını ilan etmişlerdir<sup>347</sup>. Kaldı ki, ayrıca bir traktör fabrikası kurmakta bir engel yoktu. Bu fabrikanın Uçak Motor Fabrikası'nın yerine kurulması manidardır.

Büyük ümitlerle açılan uçak ve motor fabrikaları başarısız olmuştur. Zira Türkiye'nin uçak üretmesi başta batılı devletler ve stratejik ortaklarını rahatsız etmiştir. Basın bu konuda bilerek veya bilmeyerek bu oyunun bir parçası olmuş ve kamuoyuna yanlış bilgiler vermiştir. Türkiye'nin lehine olan çalışmalar anlatılamamış hatta yapılanlar küçük görülmüştür. İstihdam edilen yabancı uzmanlardan yeterince ve gerekli şekilde yararlanılamamıştır. Politika üstü olması gereken, savunma sanayii politik kavgaların ve rantın kurbanı olmuştur. Yönetimde de idealist, istediğini bilen, uzak görüşlü insanlar maalesef bulunamamıştır<sup>348</sup>. Kişisel kavgaların ve ikbal beklentisinin gölgesinde hava harp sanayii arpalık hâline gelmiş ve elden çıkmıştır. Devletin en önemli müşteri olduğu gerçeği de göz ardı edilmiştir. Amerika uçakları hibe olarak vermiş ama ücreti mukabilinde onlarca yıl sattığı ve fiyatını istediği gibi belirlediği yedek parçaları ile bunun bedelini oldukça yüksek bir meblağ ile geri almıştır.

### 1.7. 3. Galatasaray Lisesi Öğrencilerinin Motorsuz Uçak İmalatı

Türk Hava Kurumu'nun kuruluş amaçlarından biri de uçan bir Türk gençliğine önderlik etmektir. Gençliğin havacılık sevgisi ile yetişmesi ve ilgilenmesi büyük gelişmelerin habercisi olacaktı. Türk Tayyare Cemiyeti'nin (THK) ilk yıllarında bu konuda ciddi atılımların yapıldığı görülmektedir. Türk Hava Kurumu Başkanı 20 Mart 1934 tarihinde Başbakan İsmet İnönü'ye bir yazı göndermiştir. Burada, Fizik öğretmenlerinin de desteği ile Galatasaray Lisesi onuncu ve sonuncu sınıf öğrencilerinden; Vedat ve İsmail Beylerle, Kolej Akademi kısmından mezun Cevat ve ilk mektep mezunlarından Kemal Beylerin Almanya'dan kendi teşebbüsleri ile getirttikleri modele göre bir motorsuz tayyare yapmışlar ve bununla 20 metre yükseklikten 200 metre ayrı

<sup>347</sup> VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II*, s.422-424; TAYHANİ, *a.g.e.*, s.250-253

<sup>348</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, *a.g.e.*, s.591

ayrı uçmuşlardır<sup>349</sup>. Gençlerin 6 Mart 1934 tarihinde yaptıkları ikinci denemede de oldukça başarılı oldukları ve uçuşu Akşam Gazetesi muharrirlerinden Sermey Bey, birkaç sene bu tip uçağı ilk kez yapan Galatasaray Lisesi Fizik öğretmeni Mr. Bayen ile kalabalık bir halkın izlediğı belirtilmiştir. Türk gençliğinin eseri motorsuz uçağın boyu beş metre kanat uzunluğu on metre, genişliğı bir buçuk metre, ağırlığı otuz beş kilo, hızı rüzgârlı havada 45 kilometredir<sup>350</sup>.

#### 1.7. 4. Rüzgâr Tüneli

Rüzgâr Tüneli; Hareketli bir gaz içinde bulunan katı cisimlere gazın uyguladığı etkinin incelenmesi, araştırılması ve yorumlanması için tasarlanmış ve üretilmiş, içindeki havanın hareket ettirildiğı ve hızının ayarlanabildiğı tünellere denir. Küçük bir uçak veya modelini deneyerek uçuş performansını istenilen standartta karşılayıp karşılamadığının teyidi yapılır.

19. yüzyıldaki uçma sevdalıları basit bir pervane sistemiyle çalışan kare kesitli her iki ucu açık bir dikdörtgenler prizması olarak yapmışlardır. Ancak daha sonraları bu tür bir sistemin içinden geçen havanın düzgünlüğünde (lineerliğinde) sorunlar yarattığı anlaşılmış ve bu durum onları başka arayışlara yönlendirmiştir.

İngiliz bilim adamı Francis Herbert Wenham, bir seri insansız planör imal etme teşebbüsünde bulunmuş<sup>351</sup>. Çalışmaları esnasında, kuşkanadı benzeri bir kanattaki taşımanın çoğunun, kanadın önünde oluştuğunu bulmuştur. Bunu daha ileri götürmüş ve ince kanatların birçok kişinin iddiasının aksine yarasa kanadı tipi kanatlardan daha iyi olduğunu, çünkü bu tür ince kanatların ağırlıklarına oranla daha çok hücum kenarları olduğunu fark etmiştir. Günümüzde bu ölçüm, kanadın açıklık oranı olarak bilinmektedir. 1866'da bu çalışmasını o sıralarda yeni oluşmaya başlamış olan İngiltere Kraliyet Havacılık Topluluğuna sunmuş ve çalışmasını

<sup>349</sup> **BCA**, Tarih: 20.03.1934, Dosya: 6248, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 60.406.1,s.1; HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.305–308

<sup>350</sup> **BCA**, Tarih: 20.03.1934, Dosya: 6248, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 60.406.1,s.1–5; **EK-011 -1-2** (Galatasaray Lisesi Öğrencilerinin Planör Çalışması-2 Sayfa)

<sup>351</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.343

kanıtlamak için, 1871 yılında, dünyanın ilk rüzgâr tüneline inşa etmeye karar vermiştir. Tünel kategorilere ayrılırken; tünelin genel tertibi, test kısmının durumu, çalıştığı sürat limitleri ve özel maksatlara tahsisi esas alınır<sup>352</sup>. Rüzgâr tüneli hızlarına ve tiplerine göre iki tip olarak guruplandırılır.

- 1) Hızlarına göre rüzgâr tünelleri;
  - a) Ses altı hızlar için rüzgâr tüneli,
  - b) Ses üstü hızlar için rüzgâr tüneli olarak iki tiptir.
- 2) Çevrim tipine göre rüzgâr tünelleri;
  - a) Kapalı rüzgâr tünelleri,
  - b) Açık rüzgâr tünelleridir.

Rüzgâr Tüneli çok ileri havacılık çalışması bulunan ülkelerin yatırım yaptıkları bir araçtır. Türkiye havacılık alanında uçak ve motor üretimine çok geç başlamasına karşın gelişmiş pek az ülkede bulunan bu sistemin ülkede kurulması kararlılığını göstermiştir. Başta ABD olmak üzere rüzgâr tüneli kuran ülkeler bu sistemden yararlanmışlar ve buradan aldıkları verilerle hava teknolojilerini rakiplerine göre çok daha ileri seviyeye taşımışlardır. 1909–1938 yılları arasında; Almanya 3, Fransa 2, İngiltere 2, Amerika 4, Avusturya 1 rüzgâr tüneli yapmıştır<sup>353</sup>.

Rüzgâr tüneli ile deneyler yapılması sonucu zamandan tasarruf edilmiştir. Bu metotla harcamalar azalmıştır. Ayrıca malzeme ve insan kayıp ve zararları önlenmiş olmaktadır. Uçak modelleri güçlü hava akımına tabi tutularak her parçanın üzerindeki basınç çok duyarlı cihazlarla ölçülmektedir. Bu kadar faydalı yönleri olan bir sistemin Etimesgut uçak fabrikası ile aynı zamanda kurulması Türkiye'nin uzak görüşlülüğü ve kararlılığı bakımından önemlidir.

Rüzgâr tüneli kurulması için 1941 yılında İsviçre'den teknoloji alınarak çalışma başlatılmıştır. İsviçre Firmasından bir sonuç alınamayınca İngiliz

<sup>352</sup> KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.343

<sup>353</sup> KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.345

Holst firması ile görüşmeler yapılmış ve olumlu neticelenmiştir.1944'de bir sözleşme yapılmıştır. Rüzgâr tüneli için gerekli donanım, makine, malzeme ve çizimler İngiltere'den alınmış ve 1947 yılında inşaat işlemleri başlamıştır. 1949 yılında alınan tehzatın montaj çalışmaları 1950 yılında tamamlanmıştır. Deney odasının ölçüleri 3.05m.x2.44m.x6.10m ebadında olup 1950 yılı için oldukça modern bir tesis olarak kurulmuştur<sup>354</sup>.

Türkiye'nin ilk rüzgâr tüneli; model, kanat, profil ve pervaneler üzerinde aerodinamik araştırmalar, hesaplamalar ve deneyler yapma kabiliyetine sahip Avrupa'nın en büyük tüneli olma özelliğine sahipti. TÜBİTAK'ın 1979 yılında yaptığı çalışmada hâlâ gerekli modernizasyon yapılması hâlinde kullanılabileceği değerlendirilmiştir. Hatta Avrupa Havacılık ve Uzay Sanayii'ne hizmet edebilecek kapasitede olduğu tespiti yapılmıştır<sup>355</sup>. Maalesef bu örnek yatırım 1950 yılından sonra başlayan millî sanayiileşmenin terk edilmesi politikasının kurbanı olmuştur. Fakat bu gün de bu tünel Türkiye adına bir kazançtır. Muhakkak TAI, TEİ gibi havacılık şirketleri buradan yararlanmanın hâlâ mümkün olup olamayacağı hususunu değerlendirmektedir. Tünel bu gün bir kısım çalışmalar için kullanılmaktadır. Türkiye'nin en büyük kapalı devre rüzgâr tüneli olan ART, Tübitak-Sage tarafından işletilmektedir. ODTÜ, araştırmacıları tarafından araştırma ve deneylerde kullanılmaktadır.

### **1.8. Türkiye'de Hava Harp Sanayiinin Kurulması için Özel Teşebbüsün Çalışmaları**

Türkiye Cumhuriyeti'nin batılı devletler nispetinde belki çok geniş kapsamlı bir hava harp sanayii tarihi olmamıştır. Ancak gerek devlet tarafından gerekse özel teşebbüs tarafından yapılan çalışmalar; büyük öngörüler, hedefleri ve idealleri paylaşmaktaydı. Özellikle bu günün tabiriyle özel sektör olarak tanımlanabilecek girişimleri yapanlar gerçekten büyük işler başarmışlardır.

<sup>354</sup> TAYHANI, a.g.e., s.244

<sup>355</sup> TAYHANI, a.g.e., s.244,245

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ferdi teşebbüs olarak hava harp sanayiine yatırımda bulunan müteşebbisler ve teknik elemanların hususi hayatları incelendiği zaman şu görülmektedir. Bu kişiler; Osmanlı Devleti'nin son döneminde yaşanan sıkıntılara şahit olmuşlardır. Pek çok acı olayları yaşamışlar, Cumhuriyeti bir adım daha ileride görmek için kendilerini ortaya koyarak canları ve malları ile devlete hizmet etmeye kararlı insanlar olduğu görülmektedir. Özellikle parasal anlamda kazanma amaçları şahsi olarak önemsemedikleri, imkânlarını millet ve devlete faydalı bir sahaya harcamaya istekli gördükleri anlaşılmaktadır. Vecihi Hürkuş'un savaş yıllarında pilot olarak katkıları, Nuri Demirağ'ın itilaf devletlerinin askerlerinin İstanbul'daki davranışlarına kızması ile devlet memuriyetinden istifa edip ticarete başlaması bu kişilerin onurlu tavırlarına örnek davranışlardır.

#### **1.8.1. Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları**

Askerî pilot ve uçak imalatçısı Uçak Mühendisi Vecihi Hürkuş, Türk havacılık tarihinde önemli bir isimdir. Hürkuş'u 53 yıllık havacılık çalışmasında: harp yıllarında savaş pilotu, barışta uçak imalatçısı olarak görmekteyiz. Tarih önemli olayların ilkleri ile doludur. Türk havacılık tarihinde ilklerden birisi olan Vecihi Hürkuş'un çalışmaları incelenmeye çalışılacaktır. Havacılık alanında önemli Türk girişimciler olan; Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan ve Nuri Demirağ ile ilgili son zamanlarda çalışmalar yapılmaya başlamıştır. Yakın zamana kadar isimleri unutulmaya yüz tutan bu insanların önemleri ve yaptıklarının büyüklüğü biraz geç anlaşılmıştır. Havacılığın dünyada tanınmaya başladığı yıllarda bu girişimciler Türkiye için emeklerini, mallarını hatta canlarını ortaya koymuşlardır.

Vecihi Hürkuş, 6 Ocak 1896 yılında İstanbul'da doğmuştur. Hocası Hayrettin Beyle 25 sorti eğitim uçuşu sonrası 1916 yılında pilot olmuş ve kendi uçmaya başlamıştır. Hayatının 53 yılını fiilen uçarak geçirmiştir. Uluslararası Havacılık Federasyonunun ilk ve tek ödüllü Türk pilotudur<sup>356</sup>. Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk uçağı imal eden, imal ettiği uçağı ile yıllarca uçan pilot ve Türk mühendisidir. Birinci Dünya Harbi'nde Irak

<sup>356</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.53

ve Kafkas Cephelelerinde pilot olarak görev yapmıştır<sup>357</sup>. Kafkas Cephesi'nde görevli olduğu 1917 yılında uçağını Suşehri'ne indirmiş ve 7. Bölüğe dâhil edilmiştir. Bölük keşif ve düşman ordugâhını bombalama yapmıştır. Rus uçaklarına taarruz ve hava harekâtı yıl boyunca iptidai şartlarda devam etmiştir. Ancak 8 Ekim'de Albatros AK 53 ile havalanan Vecihi ve Mülazım Bahattin, Rusların Nieuport tipi avcı uçağı ile hava harbine girmiş ve Türk uçağı isabet almıştır. Vecihi yaralanmış olduğundan Erzincan'a zorunlu iniş yaparak esir olmuşlardır<sup>358</sup>. Vecihi, Ruslar arasında **“Karatehlike”** olarak anılacak kadar gözü pek ve cesur bir pilot olarak nam salmıştır<sup>359</sup>. İstiklâl Savaşı'nda ise Batı Cephesi'nde savaş sonuna kadar en zor şartlarda görev yapmıştır.

Birinci Dünya Savaşı bittiğinde Osmanlı havacılığının korunması için, İstanbul'da 1919 yılı sonunda **“Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti”** (Türk Nakliye Cemiyeti) adlı bir kuruluş meydana getirilmiştir. Cemiyetin tüzüğü Yzb. Fazıl, Ütğm. Şakir Hazım, Pilot Fehmi Yemenli, Mazlum (Keyüsk) ve Vecihi (Hürkuş) tarafından hazırlanmıştır. Vecihi (Hürkuş) burada da görev anlayışı ile hareket etmiş ve ülkenin menfaatine uygun görülen çalışmanın içinde yer almıştır.

Vecihi Hürkuş, İstiklâl Savaşı'nda Batı Cephesi'nde pilot olarak görev almış ve en zor anlarda ailesinin tehdit almasına, binbaşı olan eniştesinin ortadan yok olmasına aldırmandan görevine devam etmiştir. İstiklâl Savaşı'na katılması Maltepe Hava İstasyonu'ndan gizlice kaçış ile başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı sonrası Maltepe Hava İstasyonu'nda görevli olan Vecihi burada hazırlanan kaçış planında yer almış ve Albatros C-III Keşif Uçağı ile programda yer almıştır<sup>360</sup>.

<sup>357</sup> ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.53

<sup>358</sup> Vecihi HÜRKUŞ, **Havada Vecihi ¼ Asır**, s.35-42

<sup>359</sup> HÜRKUŞ, **Havada Vecihi ¼ Asır**, s.42

<sup>360</sup> SÖZERİ, **a.g.m.**, s.46; HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.55-64

### Maltepe İstasyonu Kaçış Planı Tabloda Verilmiştir

| Uçak Tipi                  | Pilot            | Kaçışa İştirak Edecek Personel               |
|----------------------------|------------------|--|
| Fokker D-III Av Uçağı      | İsmail Zeki      |  |
| Albatros C-III Keşif Uçağı | Vecihi Hürkuş    | Mak. Eşref, Tğm. Şakir Hazım'ın eşi, Eşyalar |
| Albatros C-II Keşif Uçağı  | Tğm. Şakir Hazım | Asb. Rıdvan                                  |
| Albatros D-III Av Uçağı    | Kazım            | Uçak kabortaj oldu.                          |

Kaçışın ardından Bölük Komutanı Yzb. Fazıl kıymetli ve gizli evrakları olarak Tğm. Şakir Hazım, Svl. Makinist Eşref, Ütğm. Muhsin Alpagot, Ütğm. Emin Nihat Sözeri, Ütğm. Rafet, Tğm. Avni Okar, Svl. Plt. Hayri, İhya, Vecihi ve bir kısım astsubay ve erlerle birlikte Maltepe-Kartal yönüne kaçarak Adapazarı'na gitmişler<sup>361</sup>. Anadolu'ya geçtikten sonra Vecihi, pilot olarak Yzb. Fazıl Bey'in komutasındaki Kartal Müfrezesi'nde göreve başlamıştır. Kartal Müfrezesi'nin harp görevine başlaması ile ilk yapılan görev, Svl. Plt. Vecihi tarafından 15 Ağustos 1920 tarihinde Kula-Alaşehir yöresine yapılan keşiftir. Keşif hareketleri süratle arttırılmış kısa zamanda Vecihi 13 sorti daha yaparak 20 saat havada kalmıştır. Müteakip dönemde Demirci yöresinde düşmana makineli tüfek ile taarruz yapmıştır. 20 Ağustos 1920'de Halil ve Vecihi ikili kol hâlinde Simav yöresini keşfetmiş ve düşman ordugâhını bombalamışlardır. Yunan Generali Neder bu konu hakkında İstiklâl Harbi Hatıratında; **"Aynı gün saat 10.15'te iki bin Türk, Demirci'deki bölüklerimize taarruz etti. Cepheyi yarmak istiyorlardı. Simav yönünden gelen bir Türk uçağı Demirci'de bulunan birliği ve birliğin ihtiyat**

<sup>361</sup>. Yaşar Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv. Bsm., Ankara, 1981, s.40,41



**kuvvetlerini bombaladı<sup>362</sup>**". Sıtkı Tanman eserinde Vecihi için, "**Sivil tayyareci Vecihi Hürkuş, Türkiye'de kendi azim ve enerjisi ile yetişmiş mükemmel bir pilottur**" diye tanımlar<sup>363</sup>. Vecihi, ülkesi için mücadele etmiştir. Vecihi, savaştan savaşa koşarken ailesi de İstanbul'da Osmanlı Hükûmeti tarafından taciz ediliyordu. Nitekim aile kaçarak Eskişehir'e gelmiştir. Vecihi'de bu olay üzerine 2. Bölükten 1. Bölüğe katılmıştır. Daha sonra iki bölük bir süre birleştirilmiş ve "**Mürettep Bölük**" ismini almıştır<sup>364</sup>. SvL.Plt. Vecihi burada ve Batı Cephesi'nin her aşamasına fedekârane hizmet etmiştir.

9 Ocak 1921 öğleden sonra SvL.Plt. Vecihi bir av uçağıyla siperler üzerinde gayet alçaktan bomba ve makineli tüfek atışlarıyla düşmana taarruz etmiştir. 10 Ocak günü SvL.Plt. Vecihi av uçağı ile Yunan mevzilerini bombalamış, alçak uçuşla makineli tüfek ateşine tutmuştur. Çok alçaktan yapılan bu taarruzlarda düşmanın yer silahlarının tesiriyle uçak muhtelif yerlerinden isabet almış ve iki tarafın ateşi arasında bir yere mecburi iniş yapmıştır. SvL.Plt. Vecihi, ateş altında uçağını yakarak en yakın Türk birliklerinin bulunduğu siperlere sığınmaya muvaffak olmuştur<sup>365</sup>. 12 Ocak 1921'de Yunanlılar Eskişehir'i bombalamışlar ve bu olayda Plt. Vecihi'nin 23 yaşındaki kız kardeşi de şehit olmuştur. Eniştesi Bnb. Bedri Bey'de birkaç gün önce kayıp olmuştu<sup>366</sup>. Binbaşının kızı Eribe<sup>367</sup>, havacılığa merak duymuş ve ilgilenmiştir<sup>368</sup>. Nitekim bu uğurda 1936'da hayatını kaybedecektir.

Savaşta yapılan uçuşların düşman cephelerini bombalamanın yanında en önemli bir faydası Yunanlıların durumunun tespiti ve bu keşif bilgilerinin pilotlar tarafından uçuş dönüşünde telefonla hemen Batı Cephesi

<sup>362</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.51

<sup>363</sup> TANMAN, **a.g.e.**, s.55

<sup>364</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.63

<sup>365</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.57; TANMAN, **a.g.e.**, s. 82

<sup>366</sup> HÜRKUŞ, **Havada Vecihi 1/4 Asır**, s.90,91;HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.88

<sup>367</sup> Bu ailenin (Binbaşı Bedri ve Vecihi'nin ablası) kızları Eribe'de daha sonra havacılıkla uğraşacak ve 29 Ekim 1936 yılında paraşüt atlamalarında şehit olacaktır.

<sup>368</sup> Fikret ARIT, **Havalar da İlk Türk Kadınları**, "İlk Türk Kadın Şehidi Eribe Hürkuş, İstanbul, 1967, s.42-45

Karargâhına bildirilmesidir. Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü keşif faaliyetine çok önem vermiş ve havacıardan keşif amaçlı yoğun görev talebinde bulunmuştur. Havacıların keşifleri savaş süresince Türk Komuta Heyetine büyük faydalar sağlamıştır<sup>369</sup>. Keşif bilgilerinden savaş sırasında çok istifade edilmiştir. Bu savaşa katılmış olan beş subay, astsubay, pilot ve rasit göstermiş oldukları başarılarından dolayı zaferin hemen ertesi günü Batı Cephesi Komutanlığı tarafından parayla taltif edilmişlerdir<sup>370</sup>. Personel; SvL.Plt. Vecihi, Behçet, Rst.Yzb. Muhsin, Tğm. Sıtkı ve Ütğm. Yusuf Kenan'dır. Havacıardan sık sık keşif görevi isteyen Garp Cephesi Komutanı General İsmet bu konu ile ilgili aşağıdaki mesajı yazdırmıştır.

***"İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim"***<sup>371</sup>..

### ***Garp Cephesi Komutanı ve Erkânı Harbiye***

#### ***Reisi General İsmet"***

SvL.Plt. Vecihi, savaş süresince sivil pilot olarak görev yapmıştır. Savaş sonrasında havacılıktan kopmamıştır. Çünkü Vecihi yalnız uçan bir havacı değil tasarımcılık yönü de gelişmiş teknik bir insanıdır. Ömrünün sonuna kadar uçak üretmek, ürettiği uçağı sörtifiye ettirmek ve kendi uçağı ile uçma mücadelesini sürdürecektir. Burada pek çok idari ve bürokratik sıkıntılarla karşılaşmıştır.

#### **1.8. 1.1. Vecihi Hürkuş'un Uçak Tasarımı**

Birinci Dünya Savaşı'nın Astsubay Pilotu Vecihi Hürkuş, havacılığa gönül vermiş idealist girişimcilerdendir. Vecihi Hürkuş, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu kötü şartlarda bir av uçağı tasarlamıştır. Bu projeye Osmanlı Orduları Başkomutanı Enver Paşa ilgi duymuş ve yaşama

<sup>369</sup> Gnkur. ATASE Arşivi, KOL: İSH KUTU: 1200 GÖMLEK: 59 BELGE: 59-1; *EK-13 ve EK-14* (Batı Cephesi K.lığının Havacıardan Keşif Talepleri)

<sup>370</sup> SARP, a.g.e., s.128, 129

<sup>371</sup> KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.57

geçirilmesi hususunda direktif vermiştir. Ancak ilgililer harp şartları içinde gerekli ilgiyi göstermemişler ve proje uygulamaya geçirilmemiştir<sup>372</sup>.

Vecihi Hürkuş çok iyi bir analizci ve yorumcudur. Avrupa Uluslarının havacılığının ne durumda olduğunu araştırmak için oluşturulan heyette yer alır. Heyette; Muzaffer Ergüder Bey, Bnb. Fesa Evrensev, Tayyareci Halim Bey, Deniz Yzb. Cemal Bey, Mkn.Yzb. Murat Bey ile Vecihi Bey vardır. Türk Havacılığının 1923–1924 yıllarında Avrupa ile durumunu mukayese amacı bulunan bu gezide Vecihi Bey'in bazı tespitleri vardır.

Bu gezide havacılık konusunda en ciddi çalışmaların İngiltere'de olduğunu tespit eden heyet, anılan ülkelerdeki tüm uçak üretim tesislerini gezmişler. İtalya'nın oldukça zayıf durumda olduğunu, Almanya'nın ise mütareke maddeleri gereğince ülke sınırları içerisinde uçak üretmedikleri görülmüştür. Vecihi Hürkuş'un buradaki izlenimleri şöyledir; **"19 Şubat 1924 Pazar günü saat 11.00'de Berlin 'e gitmiştik. Muntazam ve muazzam fakat olgun bir şehir, halkında renksiz cehreler, fersiz gözler dikkatlerimizi çeken ilk manzaraydı. Mağlup Alman milleti bilhassa enflasyon neticesinde derin bir felaket çukuruna saplanmış haldeydi. Paramızın kıymeti bizi haklı olarak şaşırtmıştı. Çünkü bir Türk lirası ile 35 bin kron satın almıştık".** İngiltere ile ilgili daha farklı bir resim çiziyor: **"31 Mart 1924 günü İngiliz Hava Mareşalinin misafiri olmuştuk. 12 yıl önce Fransa 'da mektep arkadaşı olan Fesa Beyi görünce İngiliz Mareşali ile Türk Tayyareci Binbaşı Fesa Bey'in kucaklaştığı sahnenin samimiyetini hiçbir zaman unutamam...İngiltere'de tayyareci yetiştirme hususunu çok faydalı bulmuştuk"**<sup>373</sup>. Avrupa'ya yapılan gezilerden sonra Vecihi daha evvel hazırlık yaptığı uçak yapma projesi ile ilgili çalışmaya başlamış ve uçağın montajı için hazırladığı malzemelerini Aralık 1924 tarihinde Seydiköy (Gaziemir)'e taşıyarak orada montaj çalışmalarına başlamıştır. Çalışmalarını günlük en az 16 saat üzerinden büyük bir yoğunlukla sürdürmüştür. Burada yapılan uçak ilk Türk tipi tayyare olarak kayıtlara geçmiştir. Vecihi K VI tipi

<sup>372</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.47; TAYHANI, **a.g.e.**, s.216

<sup>373</sup> ADIGÜZEL, ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.57-59

uçağını monte etmiştir. Muayene edecek teknik heyet yoktu. Hazırlanan rapora bu nedenle kimse imza atamamıştı. Vecihi, kendi imalatı uçağını 28 Ocak 1925'te denemiş ve 180 km. hızla tırmanış yapmıştır. O tarihte Türkiye'de bu süratte bir uçak yoktur<sup>374</sup>. Ancak böylesine önemli bir fırsat değerlendirilememiştir.

Anılarında Vecihi-K-VI olarak anılan bu uçakla ilgili olarak başarıya ulaşmasına rağmen arkadaşlarının hasedine uğradığını yazar. Yine lisans konusu ile ilgili bir komisyon görevlendirildiğini ancak bu komisyonun içinde imal edilen tayyareyi kontrol edecek vasıfta eleman olmaması nedeni ile komisyonun kendisine; **"Vecihi, biz size bu lisansı veremeyeceğiz. Siz izinsiz olarak bir gün uçar ve başarı sağlarsanız, biz de o zaman raporları imzalar ve belgenizi alırsınız"** demiştir. Bundan cesaret alan Vecihi, bir gün bu olayı da gerçekleştirir. Başarılı bir uçuş yapmıştır. 1925 yılı başında Hürkuş Gaziemir Meydanı'nda uçağını uçurmayı başarmıştır. Ancak bunun için uçuş müsaadesi almamıştır. Meydan yetkilileri yaptığının suç olduğunu bildirir ve Vecihi kendi yaptığı uçakla izinsiz uçtuğu için 15 gün hapis cezası almıştır. Uçağına el konmuştur. Buna üzölmüş ve aynı gün Hava Müsteşarlığı'ndan ayrılarak Ankara'ya dönmüştür<sup>375</sup>.

Bu dönemde Türk Hava Kurumu'nun kuruluş çalışmaları başlamıştır. O zamanlar halkın bağışları ile uçak alınıyor ve alınan uçağıya bağış yapan mahallin veya grubun adı veriliyordu. Nitekim bu konuda ilk atağı Ceyhan ilçesi yapmıştır. Ceyhan ilçesinin yaptığı 10.000 TL.'lik bağışın karşılığı yaklaşık 2.000 cumhuriyet altınıdır. Bu paralarla alınan uçak ile 25 Haziran 1925'te Ceyhan'dan başlayan havacılığı Türk halkına sevdirme ve tanıtım çalışmaları başlatılmıştır. Tanıtımı faaliyetini Pilot Vecihi Bey yapmaktadır.

<sup>374</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.134-136; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.164; ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.53; TAYHANİ, **a.g.e.**, s.216

Vecihi HÜRKUŞ'un kendi uçağı ile uçması KAYMAKLI'nın eserinde 1925 yılı, ADIGÜZEL'in eserinde ise 1924 yılı olarak geçmektedir. Uçuşun 1925 yılında yapılmış olması daha doğru olmalıdır. Zira anılarında Avrupa'da inceleme-araştırma amaçlı yapılacak bir gezide kendisinin de yer aldığını ve bu gezinin 20 Aralık 1923 tarihinde başladığı Nisan 1924 tarihinde yurda döndüklerini belirtir. Bu hesaba göre 28 Ocak 1924 tarihinde; Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'yi kapsayan gezide olmalı.

<sup>375</sup> ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**,s.58,59; HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.170-174

Türk Hava Kurumu ilk başkanı Cevat Abbas başkanlığında; Bnb. Hasan İskender, Tayyareci Şakir Hazım ve Vecihi (Hürkuş) Almanya ve Fransa'ya bir gezi yaparlar. Almanya, Versay Anlaşması şartlarından kaynaklanan kısıtlamalar nedeni ile sıkıntılıdır ve uçaklarını yurt dışında özellikle İsviçre'de üretmektedir. Almanlar, Türk Heyete İsveç'te bulunan Junkers firmasını gezdirirler. İki yıl öncesine göre büyük değişiklikler olmuştur. Dönüşte Hürkuş, Trakya'da ve İstanbul'da uçuşlarına Türk Hava Kurumu'nun reklâmını yapmak adına devam eder. Fakat ani gelişmeler sonunda uçağını Eskişehir'e bırakıp derhâl Ankara'ya gelmesi istenir. Eski yönetim istifa etmiştir. Bu toplu istifada yurtdışı gezisinde giyilen ve Cevat Abbas'ın üniformasından hava mareşali olarak algılanması sebebiyle yaşanan gerginlik etkili olmuştur. Cevat Abbas'ın yerine Fuat Bulca gelmiştir. 19 Ekim 1925'ten itibaren verilen görev dışında havacılık işleri ile ilgili hiçbir işle uğraşılmayacaktır. Doğal olarak bu durum Vecihi açısından Hava Kurumu ile yolun sonu olmuştur<sup>376</sup>. Bir süre sonra Kayseri Uçak Fabrikası açılmış ve Vecihi Hürkuş'a fabrikanın şef pilotluğunu yapması görevi verilmiştir. 17 Aralık 1925'te Junkers Fabrikasında uyum eğitimine katılmıştır. Buradaki uygulamalardan çok etkilenmiştir. Türkiye'de kimse dinlemez ve fikrine önem vermezken Almanya'da saygı görmüş ve fikirlerine kıymet verilmiştir. Ju A-35 Uçaklarının gelişmesinde katkısı olmuştur. Türkiye'nin A-20'leri alacağını duyunca onun yerine Ju A-35 almasında önemli roller oynamıştır. 18 Temmuz 1926'da TOMTAŞ Genel Müdürlüğü'nden acele kayıtlı bir telgraf almış ve yurda dönmüştür. TOMTAŞ'ta % 51 hisse Türklerde olmasına rağmen yönetimde sorunlar olmaya başlamıştır. Devletin milyonlarca lira harcayarak kurduğu bu kurum bir hiç uğruna yıpratılmıştır. İdare Meclisi üyelerinin bir kısmının havacılıkla ilgisi olmayan TBMM üyesi olması sıkıntı olmuştur. Yedek parça ihtiyaçları için temsilcilikleri alan küçük işletmelerin Millî Savunma Bakanlığı nezdindeki girişimleri ile firmayı müdahâle edilir bir hâle getirmiştir. Vecihi Hürkuş anılarında; **“... Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi yetkilileri üzerlerine yapılan baskılardan dolayı TOMTAŞ'ın işletmesini engelliyorlardı. TOMTAŞ inşa tesislerini kurmuş, gerekli hazırlıklarını**

<sup>376</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.60,61

*yapmış, Hava Müsteşarlığından iş bekliyor, fakat iş verilmiyordu.Yani Devlet Müessesesini devlet personeli sabote ediyordu....”.* Vecihi (Hürkuş) yine anılarında; **“TOMTAŞ sabote edilmeyip normal mesaisine devam imkânı verilmiş olsaydı, Hava Kuvvetlerimiz hiçbir yabancı endüstriye ihtiyaç duymadan birliklerini hava araçlarıyla techiz edeceklerdi”** diyerek acı gerçekleri dile getirmiştir<sup>377</sup>. TOMTAŞ Türkiye tarihinde garip bir hikâyedir. İdare Meclisi Azaları olan ve Meclisde % 51 oy hakkına sahip olan Türkler havacılık konusuna hiç de yakın olmayan ve Almanların kararına mecburen evet diyen bir duruma düşmüşlerdir<sup>378</sup>. Şüphesiz o dönemde Türkiye için hayati olan bir kurumun bu şekilde heba edilmesinin sonuçları bu günlere kadar Türkiye’yi etkilemeye devam etmektedir.

Versay Antlaşması’nın kısıtlamalarından dolayı Junkers Firması, 1924 yılında havacılık alanında çok ilkel olan Sovyetler Birliği’nde de bir uçak fabrikası kurmuştur. Ruslar bu süreci çok iyi değerlendirmişler ve elde ettikleri başarılar ile havacılıkta sayılı güçler arasına girmişlerdir. Daha ilk yıllarda Ju-A-20, Ju-F-13 ve Ju-G-23 uçaklarını üreterek hava kuvvetlerini desteklemeye başlamışlardır. Hatta 1928 yılında bir yolcu uçağını Türkiye’ye hediye etmişlerdir<sup>379</sup>.

Vecihi, 1929 yılında üç yıl aradan sonra 2. defa Türk Tayyare Cemiyeti’nde Teknik Şube’de çalışmaya başlamıştır. Bu dönemde Kurum’un Başkan Yardımcısı Şükrü Koçak’tır. Koçak, Teknik Şube’de Vecihi’nin bir uçak tasarımı üzerinde çalıştığını görünce onu odasına çağırır:” **Görüyorum ki, sen hâlâ akıllanmamışsın Vecihi. Yine tayyare projesi diye bir şeylerle uğraşıp duruyorsun ve tabii bunlar için masraflar da yapıyorsun, bu işin çıkmaz yol olduğunu öğrenmedin mi? İzmir’de bu kadar zaman uğraştın, birçok masraflar yaptın, tayyareni meydana getirdin ve uçtun. Netice ne oldu? Bu çalışmalar sonunda muvaffak olacağını kabul edelim. Biliyorsun Cemiyetin artık uçuş faaliyeti ile alakası yok. Bu halde, teşebbüsün, emeklerin ve uçak ne olacak? Sana daireye geldin, gelmedin veya defteri**

<sup>377</sup> ADIGÜZEL, *Havacılık Tarihinde İz*, s. 65

<sup>378</sup> HÜRKUŞ, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.222–226

<sup>379</sup> HÜRKUŞ, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.226

**imza et diyen mi var?”** der<sup>380</sup>. Dönemin idealist olmayan yöneticilerinin teknik gelişmeleri Türklerin de pek ala başaracaklarına olan inançsızlıkları burada bir defa daha kendini göstermiştir.

Vecihi (Hürkuş), Vecihi K-6'nın elinden alınmasından sonra ikinci tasarımı olan Vecihi 14'ün teknik hesaplarını, tasarımını yapmış ve üretime hazır hâle getirmiştir. Uçağın imal edilmesi hususunda ibret verici bir yol izlenir. Yıllık izni ile birlikte iki ay ilave ücretsiz izin alır ve bu izinde yaptıklarını şöyle anlatır; **“1930'da İstanbul Kadıköy'de Keresteciler sitesinde bir dükkân kiraladım ve ilk Türk sivil uçağını, aslında ikinci uçağımı inşa ettim. Parçaları bu dükkânda üretirken montajını ve ilk uçuşunu ise Fikirtepe'de yaptım”**. Vecihi, kendi imali olan bu uçakla uçarak Ankara'ya gelir. Başbakan İsmet İnönü ve komutanlar uçağı incelemişler ve memnuniyetlerini belirtmişlerdir<sup>381</sup>. Ne var ki, teknik muayenesi yapılamadığından uçuş vesikası verilememiştir. Gerekçesi; **“Tayyarenin aerodinamik vasıflarını tespit edecek elimizde hiçbir vasıta bulunmadığından fennen muayenesine imkân görülmemiş ve bu suretle icap eden seyrüsefer vesikası verilememiştir”** olmuştur<sup>382</sup>. Vecihi, Uçarak Ankara'ya gitmiş ancak burada uçak uçuştan men edilmiştir. İkinci uçağa da tedbir konmak istenmiş ama yapılan girişimlerle bundan vazgeçilmiştir. Vecihi XIV Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi tarafından test edilemiyordu. Vecihi, durumu Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'a arz etmiş ve uçağın herhangi bir devletin teknik servisine muayenesine müsaade verilmesini talep etmiştir. Mareşal Çakmak havacılığa önem veren yetkili ve ileri görüşlü sayılı devlet adamlarından birisidir. Sörtifiye için Çekoslovakya'ya gönderilmesi müsaadesi çıkmıştır. Uçak sökülerek trenle 28 Kasım 1930 tarihinde Çekoslovakya'ya gönderilmiş, kendisi de 6 Aralık 1930 tarihinde, tarihi şehir Prag'a gelmiştir. Teknik bilgiler ve yazılar Türkçe olması nedeniyle önce Çek diline çevrilmiş ve çalışmalar 9–23 Nisan 1931 arası uçuş testleri olmak üzere beş ayda tamamlanmıştır. Çok anlamlı bir günde bir davet hazırlanarak

<sup>380</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.229, 230

<sup>381</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.245

<sup>382</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.248; ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s. 65

ve davet verilen gazinonun başköşesine **“Yaşasın Türk Tayyareciliği”** yazısı asılmıştır. Çekoslovakya’da Vecihi onure edilmiştir. Kendisine Çekoslovak Bayındırlık Bakanlığı’nın imza ve mühürlerini taşıyan sörtifiye belgeleri verilmiştir. Beş aylık çalışma karşılığında Çekoslovaklar hiçbir ücret talep etmemişler ve Türk havacılarına başarılar dilemişler. Böylesine anlamlı bir jest ve konukseverlikle karşılaşan Vecihi Hürkuş, trenle sevk ettiği uçağını 5 Mayıs 1931 tarihinde uçarak Türkiye’ye getirmiştir. Hulusi Kaymaklı’nın değerlendirmesine göre 1926-1931 arasındaki bu çalışma 10-15 yıl öncesi Avrupa’daki ilkel çalışmaların bir benzeridir<sup>383</sup>. Kendi imalatı olan ve sörtifiyeli olan uçağının atıl kalmaması için Türk Hava Kurumu’nun tanıtımını yapmaya devam etmiştir. Bu arada ülkede hava posta işletmesi fikrini ortaya atmıştır. Bu kapsamda ilk hat olarak Ankara-İstanbul arasında sefer yapılması teklifini Posta İdaresine bildirmiştir.

Vecihi (Hürkuş)’nin hayatındaki aksilikler bunlarla kalmaz. 3 Kasım 1931 tarihinde makinisti Hamdi Bey’in işine son verilir. Kendisine verilen uçuş tazminatının ise Ocak 1932 tarihinde kesileceği, uçuşun tamamlandığı her noktada gönderilmesi gereken raporların gönderilmediğinden dolayı dikkati çekilmiş, 45 gün izin verilerek dönüşte de Vecihi-14 ile değil de tanıtımlarda MSB.İği tarafından verilen bir uçağın kullanılacağı bildirilmiştir. Bu sürede Belçikalı paraşütçü M. Rene’ye kendi tayyaresinden atlayış yaptırmıştır. Yapılan bu atlama İstanbul gazetelerinde geniş yer almıştır. Türk Hava Kurumu ile yolları yine ayrılır. Ancak şahsına ait bir uçağı olması ve uçuş yetkisi olması en büyük kazancıdır. 21 Nisan 1932 tarihinde ilk **“Türk Sivil Tayyare Mektebi”**ni kurmuştur. Bu kuruluşta pek çok pilot kazasız olarak yetişmiş ve Türk havacılığında görev almışlardır<sup>384</sup>. Vecihi, bu girişiminde de yasal prosedürlerin (izlek) tamamlanmasında pek çok sorunlar ile karşılaşmıştır. Kuruluş müsaadesi Millî Eğitim Bakanlığı, Millî Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı tarafından onaylanmıştır. Bu okulda ilk Türk kadın

<sup>383</sup> Türkiye Havacılığının Kalkınma Yolları, Hv.K.K.lığı, **Hatıralar Arasında**, Harp Tarihi Şubesi Yay.3, Ankara, 1966,s.6-8; KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.352, 353; HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.254-262

<sup>384</sup> Havacılık Ve Spor, **Vecihi Bey’in Yeni Tayyaresi**, Ankara, Temmuz 1933



pilotu Bedriye Gökmen yetişmiştir. Ancak sertifikası olmadığından kayıtlara alınmamıştır.

Vecihi (Hürkuş)'nin İstanbul'da faaliyete başlayan Tayyare Mektebi; Sanayii Müfettişi Daniş Bey, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ, Parti Başkanı Cevat Kerim İncedayı, Nuri Demirağ ile Selimiye'de bulunan Tümen Komutanı General Galip Deniz tarafından desteklenmiştir. Nuri Demirağ kendisine bir uçak siparişi vermiş ve bu projeyi 92 günde tamamlayarak bedel olarak 5.000 TL. ödeme yapılmıştır. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'tan takdir almış ve yaptığı çalışmalar desteklenmiştir. Yeni çalışmalarına uçaklarla reklâm alma projesini de eklemiş ve faaliyetini genişletmiştir<sup>385</sup>.

### 1.8. 1.2. Vecihi Hürkuş'un İmal Ettiği Uçaklar

Vecihi (Hürkuş)'nin uçak tasarımı ve imalatı kendisine ait olan beş çalışması vardır. Hiçbir maddi destek almadan, belirli odaklarca engellemelere rağmen elde edilen başarı bu gün için bile harikuladedir. İmal edilen beş tip uçak ve özellikleri aşağıda verilmiştir.

- a. Vecihi-VI 1924-1925 yılında Gaziemir (Seydiköy)'de ürettiği ve izinsiz kullandığı gerekçesiyle el konan ve kendisine de 15 gün hapis cezası verilen çalışmasıdır<sup>386</sup>.
- b. Vecihi-XIV Uçağı.1930'da tasarımı yapılan İki kişilik eğitim uçağıdır<sup>387</sup>. Türkiye'de uçuş izini verecek yetkili mercii olmadığı için Çekoslovakya'ya gitmiş ve beş aylık bir çalışma sonunda Yetkilendirme Belgesini almış ve uçarak Türkiye'ye dönmüştür<sup>388</sup>.
- c. Vecihi-XV uçağıdır. Eğitim amacı ile imal edilmiştir.
- d. İşadamı ve 1936 yılında Beşiktaş'ta uçak fabrikası kuracak demiryolcu Nuri Demirağ'ın siparişi üzerine imal edilen hafif yolcu uçağı.

<sup>385</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.328-335

<sup>386</sup> **EK-15** (Vecihi Hürkuş Tarafından 1924 Yılında Üretilen Uçağın Resmi-Vecihi IV)

<sup>387</sup> Havacılık ve Spor, **Vecihi Bey'in Yeni Tayyaresi**, Temmuz Ankara,1933

<sup>388</sup> Vecihi Hürkuş anılarında, bu uçağa Vecihi XIV denmesinin nedenini havacılığa girişinin 14. yılında imal etmesinden dolayı olduğunu belirtmektedir. Resmi **EK-15**'te

e. Son gerçekleştirdiği proje ise XSK adıyla Deniz Kurtarma servisi için su kızağı olarak tasarlanmış ve gerçekleştirmiştir. Maketi Ankara Etimesgut Hava Müzesi'ndedir<sup>389</sup>.

Eğitim amaçlı tasarlanan Vecihi–XV için Millî Savunma Bakanlığı'na yapılan müracaat bir netice vermemiştir. Millî Savunma Bakanı imzasıyla Başbakanlığa gönderilen yazıda gerekçesi ise özetle şöyledir: Havacılığın baş döndürücü bir hızla geliştiği, Avrupa'da bile küçük devletler büyük devletlerle yarışamadıklarından ilk örnek (prototip) siyasetinden vazgeçip büyük devletlerin imalat ve kabiliyetlerinden istifade etmektedirler. Av tayyarelerinin 580 km., bombardıman uçaklarının 500 km. sürata ulaştığı bir dönemde hava okullarında en gelişmiş uçaklar bulunmaktadır ve batı devletleri uçakları vasfındadır. Kaldı ki Millî Savunma Bakanlığı fabrikalarında en gelişmiş tayyareler üretilmekte ve bu dünya uçakları ile aynı safta bulunmaktadır. ***Bu gün için Hava Kuvvetleri uçaklarını dışarıdan ayrı, tamamen içeride üretmek ve imal etmek zor hatta imkânsızdır.*** Hava kuvvetlerinde çalışan tecrübeli ve hatta Bay Vecihi'den daha kıdemli birçok tayyarecinin temin edemedikleri bir meselenin Bay Vecihi tarafından yapılmasına imkân olmayacağı açıktır. Türk havacılığını yükseltmeye kabiliyetli elemanlar için memlekette daima çalışılacak yer ve saha mevcuttur. Bay Vecihi tarafından yapıldığı bildirilen eğitim uçağı ile yapmakta olduğu bildirilen av uçağını fen heyetince tetkik edilmek üzere Bay Vecihi'nin mühendislik diploması ile birlikte gönderilmesi istenmiştir<sup>390</sup>. Bilahare gerekli incelemenin yapılacağı cevabı verilmiştir. Tarihte önemli buluşları olan mucitler diploma sahibi değildir. Burada Vecihi'nin çalışmasının diploması ile irtibatlandırılması hususu ayrı bir değerlendirme konusudur.

Türkkuşu, faaliyet alanı ve kuruluş maksadıyla ***“nev'i şahsına münhasır”*** bir kuruluş olarak dünyanın ilk kuruluşu sayılabilecek, öngörülü çalışmanın sonucu kurulmuş bir kurumdur. Buna benzer bir kuruluşun Sovyetlerde bulunduğu Atatürk'e anlatılmıştır. Atatürk bu durum üzerine Türkkuşu namı ile yeni bir çalışma yapılması ve Vecihi'den de yararlanılması

<sup>389</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.68,69

<sup>390</sup> BCA, Tarih 18.10.1939, Dosya: 6155, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.22

direktifini vermiştir<sup>391</sup>. Fuat Bulca, dönemin Türk Hava Kurumu Genel Başkanı'dır. Vecihi Hürkuş'a yeniden beraber çalışma önerisi getirir. Vecihi Hürkuş teklifi olumlu karşılar ve yeniden kuruma döner. Bu dönemde Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen'in de dâhil olduğu pek çok talebe Rusya'ya eğitime gönderilir. İnönü'de büyük bir eğitim tesisi inşa edilmeye başlanır.

### 1.8.1.3. Vecihi Hürkuş'un Havacılık Alanında Yaptığı Diğer Çalışmalar

Planörle 5 saat 45 dakika havada kalarak Türk havacılığının sesini duyurmuştur<sup>392</sup>. Vecihi Hürkuş, 1914 yılında dâhil olduğu havacılıkta pek çok ilklere imza atar. 1937 yılında 21 yıllık bir havacı olarak Weimar Mühendislik Mektebi'ne gönderilir. Ancak burası bilgisinin yeterliliği nedeni ile kendisini ihtisas sınıfından başlatır ve iki yıl sonra 27 Şubat 1939'da Tayyare ve Makine Mühendisliği diplomasını alır. Mühendis olmasının bazı sorunları çözeceğini düşünürken bu kez de iki yılda mühendis olunmaz gerekçesi ile zamanın havacılık otoriteleri tarafından diploması kabul edilmez. Türk Hava Kurumu tayinini Van'a bir idari göreve çıkarır. Bir pilotun, uçak imalatçısının Van'da hangi gerekçeyle bir idari göreve atanmasını anlamak şüphesiz zordur. Bu atama üzerine yollarını bir kez daha Kurum ile ayırmak durumunda kalır<sup>393</sup>.

1947 yılında "**Kanatlılar Birliği**"ni kurmuştur. "**Kanatlılar**" adında bir deergi çıkarır. 1951 yılında beş arkadaşı ile havadan ilaçlama yapmak için Türk Kanadı isminde bir şirket kurarlar. Ancak aralarında sorunlar çıkar ve proje yürümez. 1952 yılında havadan reklâm yoluyla Paro mamaları, Puro Sabunları gibi temizlik malzemelerinin tanıtımını yapar. 1954 yılında "**Hürkuş Havayolları**"nı kurmuştur. Türk Hava Yollarının kayıt dışı bıraktığı altı adet uçağın faal olarak yapılan ihalesini alır. Ancak ihale sonrası uçaklara uçabilirlik sertifikası vermeyen Sivil Havacılık Otoriteleri ile ciddi bir hukuk mücadelesi yapmak durumunda kalır. Türkiye içinde pek çok yere uçuşlarını başlatır. Bu defa Türk Hava Yolları kendisine rakip bir güç istememektedir. Gelirlerine ortak olduğu gerekçesiyle, Hürkuş pek çok sorunlarla karşılaşmıştır<sup>394</sup>. 10 Mayıs 1955

<sup>391</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.350

<sup>392</sup> Vecihi 5 Saat 45 Dakika Havada Kaldı, **Cumhuriyet Gazetesi**, 18 Temmuz 1946, s.3

<sup>393</sup> ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.70-72

<sup>394</sup> ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.72,73

tarihinde seferlerinin değiştirilmesi ve uçaklarının uçuştan yasaklanması ile yeni birtakım problemler meydana gelmiştir. Anlamsız bir şekilde; Türk pilotların çalıştığı, gazete dağıtımının yapıldığı ve asgari günde 2.220 km. yol kat edilen bir şirket çalışamaz hâle getirilir. 1960 yılında ihtilal sonrası ise aylarca işinin başına dönemez, varlıkları harap olmuştur<sup>395</sup>. Son uçağı ile ülkenin yeraltı kaynaklarının keşfi ve sismik fotoğraflarının çekilmesi için Maden Teknik Arama Enstitüsü'ne bağlı olarak çalışır.

Vecihi Hürkuş'un havacılığa olan çalışmaları ve gönül bağı hayatı boyunca devam etmiştir. 22 Eylül 1958 tarihinde kurulan "**Türkiye Havacılar Kulübü**"nde yer almıştır. Bu kulübün amacı; Türk Hava Kuvvetleri'nde çalışan ordu mensupları ile havacılığa hizmeti geçen, havacılıkla ilgilenenler arasında birlik ve beraberlik ruhunu geliştirmek, havacılığa hizmeti geçen şehit ve ölmüşlere ait eski hatıraları canlandırmak, birikimleri derleyip korumak olarak tanımlanmıştır. Kulüpte ilk havacılardan; Basri Alev, Avni Arıkök, General Şakir Fevzioğlu, Avni Okar, Mithat Tuncel, Vecihi Hürkuş ve Hava Korgeneral Asım Uçar gibi önemli isimler yer almıştır<sup>396</sup>.

Vecihi Hürkuş, Fethi, Sadık ve Nuri Beylerin kahramanlıklarını duyarak havacılığı tanımış, henüz 20 yaşındayken uçmaya başlamıştır. Genç bir uçucu olarak Osmanlı Devleti'nin en zor zamanında cephede görevini yapmış, esir düşmüş ama kurtularak ülkesine dönmüş, İstiklâl Harbi yıllarında ilk uçuşu gerçekleştirmiş ve kahramanca cepheden cepheye uçmuştur.

Vecihi Hürkuş, 28 yaşında kendi uçağını imal edecek ve bizzat uçarak test edecektir. Bunun sonucu on beş gün hapis cezası alacaktır. Türk Havacılık tarihinin bir özeti gibi olan Hürkuş, maalesef amaçlarını ve hedeflerini gerçekleştirmekte çok ciddi sıkıntılar çekmiştir. Vecihi Hürkuş'un çalışmasının önemi belki de, "**... ilk Türk uçağını yaptığım zaman yani 1924'de bu günkü dünya havacılık endüstrilerinin % 80'i henüz doğmamıştı. Bu gün dünyanın en büyük hava endüstrisi sayılan Douglas, Boeing, Piper,**

<sup>395</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.73

<sup>396</sup> Türkiye Havacılar Kulübü, **Türkiye Havacılar Kulübü Ana Tüzüğü**, Bakanlar Kurulunun 3.4.1965 gün ve 6/4540 sayılı kararı, Kuruluş: 22.09.1958, Hv.Bsm., Ankara, 1970, s.1-5

***Flashing, Fokerwolf gibi fabrikalar 1928'den sonra teşekkül etmeye başlamışlardı.***” tespitinin altında aramak daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Şüphesiz burada onu anlamaktan uzak, uçakların bir millet için ne demek olduğunu değerlendiremeyen zihniyet etken olmuştur. Atatürk ve Mareşal Fevzi Çakmak'ın çok ehemmiyet vermesine rağmen Türkiye'de havacılık bir kültür olarak çok zor imtihan geçirmiştir. Birikimler her defasında sıfırlanmış ve yeniden başa dönülmüştür. Hava harp sanayii alanında bir şeyler ortaya koymaya çalışanlar her defasında başarısız olmuştur<sup>397</sup>. ***Bütün bu olumsuz gelişmeler bir tesadüf olamaz.***

### **1.8.2. Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikası**

Her ülkenin ve milletin tarihinde önemli yerleri olan kahramanları vardır. Milletler kahramanlarla hayat bulur. Tarihin en büyük toplumsal hareketlerinden biri olarak görülen ve 200 ncü yılında büyükmüydü yoksa küçük bir olay mıydı diye tartışmaya açılan Fransız Devrimi'nde de kahramanlar olayları yönlendirmiş ve Fransız toplumunu harekete geçirebilmiştir. Türk tarihi ise bu konuda çok daha büyük zenginliklere sahiptir.

Nuri Demirağ, Türkiye'nin en sıkıntılı zamanında yaşamış, millete ve devlete ticari ve siyasi sahada hizmet etmiştir. Milletten kazandığını milletin en zayıf ama milletin hayati açıdan önemli olan demiryolu ve hava harp sanayiine yatırım olarak dönüştürmüştür. Bu maksatla kurmuş olduğu ***“Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikası”*** bu gün için tam bir ibret vesikasıdır. Pek tabii her zaman olduğu gibi Nuri Demirağ'da bu yolda ciddi engellemelerle karşılaşmış, sıkıntılar çekmiş, hukuk mücadelesi vermiş, en son olarak davasını siyaset yoluyla sürdürmeye karar vermiş ve siyasete atılmıştır.

<sup>397</sup> **EK-44** (Uçak Fabrikası Açıp Kapatıyoruz Milliyet Gazetesi 26 Aralık 2006 )

### 1.8.2.1. Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Çalışmaları

Mühürdarzade Nuri Bey, 1886 yılında Sivas Divriği'de doğmuştur. Divriği Türklerin ilk yerleştikleri yerlerdendir. Divriği'nin tarihi, sanat ve mimari tarzı ile Türklüğün kendine has kültürünü barındırır. Mühürdarzade Nuri Bey, bu iklimin havasında yetişmiş bir kişidir<sup>398</sup>. Divriği geçmişten günümüze coğrafik özelliği nedeniyle özel hususiyetleri olan bir yerdir. Mengüçük Beyliği'nin Divriği kolundan ismini alan bu Türk beldesi özelliğini asırlardır titizlikle korumuştur<sup>399</sup>. Divriği'de devlet hizmetinde vezirlik yapan, vezir kökenli olan 1780-1815 yıllarında tefecileri, zararlı yakın aşiretleri sindiren Köse Mustafa ve Veli Paşa'ların aileleri denge unsuru olmuştur. Ancak bu ailelerin etkinliğinin azalması ile ilçede sıkıntılı dönemler yaşanmıştır. Bu dönemde Anadolu'nun pek çok yerinde olduğu gibi burada da Ermeniler ticari hayata hâkim olmuştur. Esasen gayrimüslimler Osmanlı ülkesinin hemen her tarafında büyük güçler tarafından kullanılmaktadır. Bu dönem misyonerlerin okullar vasıtasıyla Osmanlı ülkesinin hemen her tarafında kök saldıği bir dönemdir. 1912 yılında ülkede toplam Rum okul sayısı 3500 civarındadır. Aynı dönemde yabancı okul sayısı 1124 tanedir. Burada 102.000 kişi öğrenim görmektedir. 20. yüzyıla girerken misyoner teşkilatının genel olarak gücü 61.557 okul ve 2.891.337 öğrencidir<sup>400</sup>. Böylesine geniş alana ve büyük ekonomik güce sahip yıkıcı faaliyetten en çok Osmanlı ülkesi zarar görmüştür. Mütegalibeler ve tefeciler tarafından bölgenin köklü aileleri borçlandırılmış ve paraya hâkim olanların insafına kalmışlardır. 1870'li yıllarda Divriği'yi ziyaret eden Fransız seyyah Burnaby da aynı tespitlerde bulunmaktadır<sup>401</sup>. Nuri Bey bu gerçeklerle hayatı tanımaya başlamıştır.

Babası Ömer Bey, Annesi Ayşe Hanım bölgenin soylu ve tanidik ailesine mensuptur. Aile, babanın memur maaşı ile geçinmektedir. 1889 yılında kardeşi Naci Bey'in doğumundan kısa süre sonra babası Ömer Bey

<sup>398</sup> M. Necmettin DELİORMAN, **Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**, Nu.D.Matbaası, İstanbul, 1957,s.7; ŞAKİR, **a.g.e.**, s.9-11;DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s.19

<sup>399</sup> ŞAKİR, **a.g.e.**, s.1,12

<sup>400</sup> Necdet SEVİNÇ, **Osmanlıdan Günümüze Misyoner Faaliyetleri, Okullar, Kiliseler, Yardım Kurumları**, 4. Baskı, Milenyum Yay., İstanbul, 2002, s.190,191, 238

<sup>401</sup> ŞAKİR, **a.g.e.**,s.22; DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s.59-62

vefat etmiştir. Aile kendilerine tahsis edilen otuzar kuruştan 90 kuruş maaş ile geçinmekte zorlanmaktadır. Anne Ayşe Hanım 5-6 dönümlük toprağı işleyerek geçimini sağlamaya çalışmıştır<sup>402</sup>.

Nuri Bey çocukluğunda gösterdiği örnek tavırlarıyla dikkat çekmektedir. Annesinin hazırladığı aızığı daha fakir olanlarla paylaşmakta, haksızlıklar karşısında doğru olanı çekinmeden söylemekte ve hatta bu konuda hırçınlık yapmaktadır. Arkadaşlarının kuş yuvalarını bozmalarına mani olacak kadar merhamet sahibidir. Eğitim hayatı örnek seviyededir. Öğretmeninin mutlak güvenini kazanmış, sınıfı kontrol etmek, sıraya dizmek, teneffüs zamanını ayarlamak gibi idari hususlarda arkadaşlarını organize etmektedir<sup>403</sup>. Nuri Bey, ailenin sıkıntısı nedeni ile küçük yaşta çalışmak zorunda kalır. On yedi yaşında girmiş olduğu sınavı kazanarak Ziraat Bankası'nda memur olarak Kangal'da göreve başlar. Nuri, 400 kuruş maaş almaktadır. Kendi ifadesinde bunun 200 kuruşunu annesine 200 kuruşunu kardeşini okutmak için verdiğini belirtir<sup>404</sup>. İlk işine hemen adapte olur ve başarı sağlar. Özellikle çiftçilere kolaylık göstermesi ve doğru bilgiler aktarması ile haklarının korunduğuna inanan çiftçiler tarafından aranan bir kişidir. Kredi batağına batan çiftçi ve esnafı uyarması ile adı duyulmuştur. Meşrutiyetin ilanı ile Ziraat Bankası'nda çalışanlar ıslahat hareketlerinde görevlendirilmeye başlamıştır. Nuri Bey de bu kapsamda 1911 yılında İstanbul'da görevlendirilir<sup>405</sup>.

İstanbul'da ilk görev yeri Hasköy Mal Müdürlüğü'dür. Burada başladığı yeni görevinde ülkenin içine düştüğü mali kırtasiyeciliğın korkunç tablosunu, yönetime yakın olanların şirin görünmek için yaptıkları dalkavukluğu, riyakarlığı görür ve ülkenin sona doğru giden acı hâlini görür. Çalışmalarında ciddidir ve mesaisini tam yapar. Onun bölümünde kuyruklarda, bu gün git yarın gel anlayışı yoktur. Bu durum amirlerinin gözünden kaçmaz ve Beyoğlu Varidat Kalemi Muamelat Memurluğuna terfi eder. Bu görevdeyken Taksim Kışlası'nın çok az bir bedelle bir arsanın fiyatının altında bir Fransız şirketine

<sup>402</sup> ŞAKİR, a.g.e.,s.12-15; ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.120,121; DERViŞOĞLU, a.g.e., s.59

<sup>403</sup> AKİR, a.g.e.,s.15

<sup>404</sup> DERViŞOĞLU, a.g.e., s.73

<sup>405</sup> ŞAKİR, a.g.e.,s.24-26

satılmasına karşı çıkmıştır. Ancak sonucu değiştiremez ve kendi yerine başka birisi yetkili olarak atanır ve imza tamamlanır<sup>406</sup>. İstanbul'da bulunduğu süre içerisinde mesleki bilgisini geliştirmek için Darülfünun'da verilen konferansları takip etmiştir. Tarih, edebiyat ve felsefe alanında dersler alarak kendini yetiştirmiştir. Buradaki çalışmaları dikkat çekmiş ve mesleki hayatının sekizinci yılında **“Maliye Şubeleri Müfettişliği”** görevine yükselmiştir<sup>407</sup>.

Memuriyette hızla yükselmesine ve o günlerin şartlarında iyi bir mevkiye de gelmesine rağmen istifa etmiştir. Bunun nedeni; o dönemde İstanbul işgal altında olduğu için gayri müslimlerin yoğun yaşadığı yerler Türkler açısından tehlikelidir. Buralar; Beyoğlu ve Galata gibi semtlerdir. Nuri de işi gereği Kurtuluş'da bulunan Maliye Şubesine uğramak durumunda kalmıştır. Buradan ayrılırken beş on palikarya tarafından başındaki fes alınır ve yere atılıp çiğnenir. Bu onur kırıcı hadise karşısında; **“Millî haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükûmete memurluk edemem”** demiş ve memuriyetten istifa etmiştir<sup>408</sup>.

Memuriyetten ayrıldığında bütün serveti 56 Türk altınıdır. Bu altınları paraya çevirir ve 256 Türk Lirası ile iş kurmaya karar verir. Amacı 256 lirayı on yılda bir milyon lira yapmaktır. Ticari hayata o dönemde gayri müslimlerin denetiminde bulunan ve iyi para getirdiğini tespit ettiği sigara kağıdı imali ile başlar<sup>409</sup>. Adına, **“Türk Zaferi Sigara Kağıdı”** adını verir. İşgal altında bulunan bir yerde isim oldukça çarpıcıdır. Sigara kağıdının tekelinin her gün Türklere türlü türlü eziyetler eden gayri müslimlerde olması muhtemel Nuri Demirağ'ın yeni işinin tutmasında etkili olmuştur<sup>410</sup>. Ketencilerde başladığı işyerinin iç duvarına, **“Satış peşin...fiyat maktu...pazarlık yok”** yazmıştır. Bu üç kural Nuri Demirağ'ın ticaret anlayışının esaslarıdır. Sigara kağıdı imali, tütün inhisarı idaresine devredildiğinden bu alandan çekilmek zorunda kalmış ve 1920 yılında, **“Mühürdarzade Kantariye İthalat-İhracat Tütün**

<sup>406</sup> ŞAKİR, a.g.e.,s.32-34; ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.122,123

<sup>407</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.65-67

<sup>408</sup> DELİORMAN, a.g.e.,s.9; ŞAKİR, a.g.e., s.38

DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.67; ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.124

<sup>409</sup> ŞAKİR, a.g.e., s.5

<sup>410</sup> ŞAKİR,a.g.e.,s.42,43



**Gümrüğü Şirketi**” adıyla yeni bir iş yeri açmıştır. İstiklâl Harbi sonunda 84.000 TL. servetle hatırı sayılır bir işadamı olmuştur<sup>411</sup>.

Türk ticaret hayatında 2. Meşrutiyet dönemi ile birlikte değişimler başlamıştır. Esasen savaşlar nedeni ile Türklerin ve Müslümanların seneler süren askerlik hayatı ticari hayatı sürdürme imkânları oldukça sınırlıydı<sup>412</sup>. Nasıl Türk milliyetçiliği reaksiyonel bir oluşum<sup>413</sup> ise ticari sahada Türklerin ticari hayata girmesi mevcut gayri müslim tekeline göre bir reaksiyonel hareket olarak gelişmiştir. Yerli sanayiinin korunması için tedbir alınmış ve 1913 yılında Teşvik-i Sanayii Kanuni çıkarılmıştır<sup>414</sup>. Dönemin yöneticileri, Türklerin ticari hayatta söz sahibi olmasını istemektedir. Devletin yetkilileri son yıllarda acı gerçeklerle yüzleşerek tedbir almak zorunda kalmışlardır. Bu durum Osmanlı tarihten çekildikten sonra Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir. Nitekim İzmir İktisat Kongresi ile bu konudaki “**millî duruş**” net olarak ortaya konmuştur. 1924 yılında ülkede düşman kalmamıştır. Ancak harap ve dünyanın en yoksul memleketlerinden biri Türkiye’dir. Bu şartlar altında en büyük sıkıntının bayındırlık sorunu olduğundan hareketle öncelik ulaşım sahasına verilir. 1924 tarihinde çıkarılan 449 sayılı kanunla Samsun-Sivas Demiryolu ihaleye verilir. Yeni düzende yerli teşebbüsün önünün açılması ve yabancı tekelinde olan büyük ihalelere Türklerin de katılması günün önemli bir gelişmesidir. II. Meşrutiyet ile birlikte Türklerin ekonomik hayatta söz sahibi olması teşvik edilmeye başlanmıştır. Nuri Demirağ bu ihalenin ilk 7 km.lik kısmını 210.000 TL’ye almıştır. Hatıratında burdan çok para kazandığını belirtir<sup>415</sup>. Bu başarılı sonuçtan sonra demiryolu yapımı Demirağ’ın mesleği olmuştur. Yaptığı demiryolu toplamı 1012,5 km’yi bulmuştur. Soyadı bu sahadaki çalışmaları sebebiyle Atatürk tarafından verilmiştir. Cumhuriyetin Onuncu yılında gururla söylenen ve sonraki 75 yılda

<sup>411</sup> DELİORMAN, a.g.e., s.11; ŞAKİR, a.g.e., s.83

<sup>412</sup> TOKGÖZ, a.g.e., s.9

<sup>413</sup> Vahdet KELEŞYILMAZ, Gazi Üniversitesi 2004 Yılı Güz Dönemi Arşiv Belgeleri Ders Notu, Ankara, 2004

<sup>414</sup> KARLUK, a.g.e., s.193; ORAN, a.g.e., s.49-51; Soner YALÇIN, Efendi-Beyaz Türklerin Büyük Sırrı, 5. Bsk., İstanbul, 2004, s.225-229; PAMUK, a.g.e., s.184,185

<sup>415</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.70-73; ADIGÜZEL, Türk Havacılığında İz., s.124,125; DELİORMAN, a.g.e., s.15

hâlâ yakalanamayan o ünlü; “**Demirağlarla ördük Anayurdu dört baştan... Türk’e durmak yaraşmaz; Türk önde, Türk ileri**” dizeleri bir hayal ürünü değil bizzat hayatın kendisidir. Cumhuriyet’in ilk yıllarında varolma ve yeni bir devlete sahip olmanın coşkusu hemen bütün insanlarda görülmektedir.

Nuri Demirağ’ın yaptığı demiryolu ve faaliyet alanları şöyledir: Samsun-Sivas hattı, Fevzipaşa-Diyarbakır hattı, Afyon-Antalya hattı, Sivas-Erzurum hattı, Irmak-Filyos hattı, Bursa’da Merinos Fabrikası’nın inşaaası, Karabük Demir-Çelik Fabrikasının bir kısmı, İzmit Selüloz Fabrikası, İstanbul Hal Binası, Eceabat-Havza Şosesi’dir. Nuri Demirağ’ın daha sonra hayatında en önemli uğraşı alanı havacılık olacaktır.

Nuri Demirağ’ın hayatında üç yönlü bir eğilim vardır. Bunlar; **işadamı, dava adamı ve siyaset adamı** kimliğidir<sup>416</sup>. Yetiştığı Divriği kültüründe Türk Milleti’nin köklü ve mütevazi kültürünü özümsemiştir. O günün toplum yapısını değerlendirmek gerekirse: Bir tarafta; Türk olmayan, cephelerde savaşmayan, aile bütünlüğü kesintiye uğramayan, batılı devletlerce en ufak bir hadisede desteklenen bir sosyal yapı vardır. Diğer yandan ise devletin kurucusu ve sahibi olmasına rağmen: horlanan, vergiler altında ezilen, savaşlarda hayatını kaybederek hemen her ailenin belli zamanlarda kırılmalar yaşadığı, milyonlarca kilometrekare alanı savunmak zorunda kalan Türk’ün üretici kesimi üretim dışı kalmıştır. Geride kalan ve zayıf düşmüş Müslüman Türk toplumunu zengin komşuları olan Ermeni ve Rumların insafına kalmıştır. Bu durum 200 yıl kadar devam eden bir sosyal yapı olarak varlığını sürdürmüştür. Daha evvel anlatıldığı gibi bu olay Divriği’de aynen mevcuttur. Demirağ, İstanbul’da ise bunun daha büyük boyutta yaşandığını bizzat görmüştür. Bu tablo karşısında çözümün iktisaden güçlü, idealist ve inisiyatifli millet adına kullanan bir düzenden geçtiğini gören ve bu uğurda yılmadan çalışan ender kişilerden birisi de Nuri Demirağ olmuştur. Nuri Demirağ belki bir bürokrat veya devleti idare makamında yetkili siyasetçi değildi. Şurası var ki, onun çözüm yolları ile Atatürk’ün çözüm metotları arasında büyük ölçüde paralellik olduğunu görüyoruz. Bu anlamda eksikliği

<sup>416</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s74; ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.124-126

hissedilen önemli bir ilgi alanı havacılık alanında yapılması gereken işler olmuştur. Nuri Demirağ'ın tayyareciliğe ilgi duymasının ayrı bir hikâyesi vardır. Tez konumuz, **“Türk Hava Harp Sanayii Tarihi”** olması nedeniyle konuyu ayrı bir başlık altında incelemek uygun olacaktır. Nuri Demirağ, hep ilkleri düşünen bir girişimcidir. Selahaddin Alan ile beraber ürettikleri Nu.D.36 uçağı İngiltere’de yayımlanan ve dünyanın tek havacılık katoloğunda 1949 yılı baskısında yer almıştır<sup>417</sup>.

### 1.8. 2.2. Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikasının Açılması

Nuri Demirağ, hava harp sanayiinde özel teşebbüs girişimi olarak, uçakları dışarıdan satın almak ve dışarının bağımlısı olmak yerine Türk tasarımı uçakların Türk semalarına hâkim olmasını isteyen bir girişimcidir. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin zenginlere daha çok görev düştüğüne inanan Nuri Bey, kısa zamanda büyük varlık sahibi olmuş ve **“Nuri Demirağ kadar zengin”** sözü söylenir olmuştur. Ancak zenginliği haklı ve meşru kaynaklara dayanmıştır. Yazar Şakir Ziya’ya göre onun zenginliği: harp zenginliği değildir. Talih oyunları ile zengin olmamış, kirli işlere asla girmemiştir. Bütün servetini ölçülü ve hesaplı hareketlerle temin etmiştir. Temelde ise milletten aldığı millete harcamaya inanmıştır<sup>418</sup>. Çok kazanan insanlar genelde kazanılanı daha nasıl katlayacaklarını hesap edip ona göre yatırım yaparlar. Oysa Nuri Demirağ, bu memlekete bir çivi daha nasıl çakılır bunun ızdırabını çekmiştir. Hava harp sanayii alanına girişi böyle bir hassasiyetin sonucu olmuştur.

Türk Hava Kurumu’nun 16 Şubat 1925 tarihinde kurulmasını müteakip hava gücünün arttırılması, bunun bir kısmının halkın bağışları ile yapılması yolunda çok ciddi çalışmalar, tanıtımlar yapılmıştır. Nitekim Türk Hava Kurumu Başkanı Cevat Abbas’ın Genel Başkan olduğu dönemde başlayan bu süreç, Fuat Bulca zamanında devam etmiştir. Bu alanda yapılan çalışmalar neticesi Türk Hava Kurumu 15 yıllık süre içinde elde ettiği 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirasını Türk Hava Kuvvetleri bütçesine

<sup>417</sup> ÇAĞLAR, a.g.e., s.241

<sup>418</sup> ŞAKİR, a.g.e., s.4

aktarmıştır<sup>419</sup>. Türk Hava Kurumu marifetiyle 1925–1935 yılları arasındaki kampanyalarda toplanan 54 milyon liraya 350 civarında uçak alınmıştır<sup>420</sup>. Atatürk, 1935 tarihinde Türk Hava Kurumu'na 10.000 lira bağışta bulunarak bu kurumun önemine dikkat çekmiştir. Yine aynı dönemde Abdurrahman Naci Demirağ, Başbakan İsmet İnönü'ye bir telgraf çekmiş ve Hava Kuvvetleri için 1–3 uçak alacak şekilde 100–120 bin lira ianede bulunmak istediğini bildirmiştir. Başbakan İnönü'nün de teşekkür eden cevabı gazetelerde yer almıştır. Bu dönemde havacılığı genç nesle sevdirmek için ilk, orta ve lise öğrencilerine ders olarak okutulmasına karar verilmiştir. Projeye uçak model kursları açılması, istekli ve yetenekli gençlerin tespiti amaçlanmıştır<sup>421</sup>.

İsmet İnönü başbakan olarak Türk Tayyare Cemiyeti ile yakinen ilgilenmiş ve kongrelerine katılmıştır. Diğer yandan havacılığa yönelik pek çok beyanda bulunmuş ve bu beyanlarında Türk havacılığının önemini ifade etmiştir<sup>422</sup>. Diğer yandan İnönü ailesi de havacılıkla yakından ilgilenmiştir. Özden, Erdal ve Ömer İnönü'ler de uçarak bu ilgilerini göstermişlerdir<sup>423</sup>. Ne var ki millî sanayii gücünün ihmale uğraması ve içeride önemini yitirmesi 1945 sonrası olacaktır. Tabi bu durumun sebeplerini çok iyi analiz etmek gerekir. Ülkenin içinde bulunduğu konum, dünya dengeleri bu süreçte gelinmesinde etken olacaktır. Çalışmanın devamında bu konu incelenecektir.

Uçak alımı için düzenlenen kampanyada Nuri Demirağ oldukça farklı bir yaklaşım sergilemiştir. Kendisine kampanyaya destek olup olmayacağı sorulduğu zaman, Nuri Demirağ'ın cevabı: **“Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Madem ki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını**

<sup>419</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.17-21

<sup>420</sup> KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.253, 329

<sup>421</sup> Şakir Hazım ERGÖKMEN, “Mekteplerde Havacılık Dersleri”, **Havacılık ve Spor**, C.IX, Ankara, 1937, s.2972; Hikmet MÜNİR, “Uçak Modelcilik Kursları (?)”, **Havacılık ve Spor**, S.378, Ankara, 1947, s.14

<sup>422</sup> Havacılık ve Spor, **İsmet İnönü ve Türk Havacılığı**, C.X, Ankara, 1938, s.1898

<sup>423</sup> Havacılık ve Spor, **Sayın Bayan İnönü**, C.XV, S.348, Ankara, 1944,s.443; Havacılık ve Spor, **Havacılık Kursu Çalışmalarını Bitiren Mühendis Mektebi Talebesi Ömer İnönü'ye Törenle Bröve Verildi**, C.XIV, S.321–322, Ankara, 1942, s.6

***başkalarının lütfünden beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim<sup>424</sup>*** olmuştur. Nuri Demirağ, 1936 yılında havacılık sanayiinin ilk temellerini atmaya başlamıştır. 10 yıllık devreyi kapsayan bir plan-program hazırlatmıştır. Bu program gereği, Beşiktaş Barbaros Hayrettin İskelesi'nin yanında Tayyare Etüt Atölyesini kurmuştur<sup>425</sup>. Bu tayyare atölyesi kısa bir sürede dev bir uçak fabrikası hâline gelmiştir. Yeşilköy'de Elmas Paşa çiftliğini tayyare meydanı yapmak için satın almış, 1000 X 1300 metre boyutlarında düz bir tayyare alanı yaptırmıştır. Bunun bir örneği de o sıralar Avrupa'nın en modern havaalanı olan Amsterdam'da bulunuyordu. 1937–1938 yılı içinde Türk Hava Kurumu 10 okul uçağı ve 65 planör siparişinde bulunmuş, uçakların teslim süresi 8 ay, muayene yeri Yeşilköy, her uçağın birim fiyatı 11.500 Türk Lirasıydı<sup>426</sup>. İstanbul Beşiktaş Uçak Fabrikası'nda yapılan ilk yerli Türk uçağı, 1941 yılı Ağustosunda Nuri Bey'in doğduğu yer olan Divriği'ye uçarak gidip gelmiştir. Halkı heyecanlandıran bu tür gösterilerin yararlı olduğunu düşünen Nuri Bey, Eylül ayında 12 uçaklık bir filoyu; Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasında uçurarak halka, Türk yapımı uçaklarla Türk semalarını yine Türklerin koruyabileceğini göstermek istemiştir. Nu. D.38 tipi yolcu uçağı, tamamen Türk mühendis ve işçilerinin ortaya çıkardıkları Türk tipi bir uçaktır. 6 kişilik yolcu uçağı çift pilot kumandasına sahiptir.

Nuri Demirağ tarafından kurulan fabrika ve eklerinin tamamlanması kolay olmamıştır. Nuri Demirağ'ın Hava Müsteşarlığı'ndan talebi, Hava Müsteşarlığı'nın Başbakanlığa yazısı, Başbakanlığın Maliye Bakanlığı vasıtasıyla Millî Savunma Bakanlığı'na cevabının yer aldığı arşiv belgesine göre; Yeşilköy'de kurulan uçak stok, montaj ve tamir atölyesi için gerekli olan malzeme ve makinelerin yurt içinden tedariki yapılamadığından, Amerika'dan temini gerekiyordu. İkili anlaşmalar gereği yapılacak ithalâtın belli bir ihracata karşılık gelmesi gerekiyordu. Bunun sağlanması için de ithalât talebinde bulunanların talepleri sıra ile işleme konuyordu. Nuri Demirağ'ın bu konuda yaptığı talep de bu sebeple zamanında gerçekleşmemiştir. Konu ile ilgili arşiv belgelerinde belirtildiğine göre ihtiyaç duyulan malzeme ve makinelerin başka

<sup>424</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.90

<sup>425</sup> BCA, Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34; SÜSLÜ, a.g.m, s.12

<sup>426</sup> Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Arşivi, Nuri Demirağ Tayyare İşleri, Klasör 85, Ankara, 2007,s.5-7

bir ülkeden temini de mümkün değildir<sup>427</sup>. Böylesine önemli bir tesisin ithalat isteklerinin bürokratik engellerle karşılanmaması önemli bir hata olmuştur.

Nuri Demirağ, yabancı lisanslarla uçak üretmenin taklitçilikten öte bir şey olmadığına inanmaktadır<sup>428</sup>. Çünkü müsaade edilen model demode olmuş, geliştirilmiş uçağın gerisinde olacağı ilgili ülke açısından bir millî güvenlik meselesidir. Bu nedenle Türk tipi uçağın imali zorunludur kanaatindedir. Yanına kendisi gibi düşünen ve Türk tasarımı uçak üretimine destek veren Uçak Mühendisi Selahaddin Alan'ı ortak alarak faaliyete başlamıştır. Demirağ, oldukça yüksek serveti olan bir işadamdır. 1936 yılına Türkiye bütçesi 212 milyon lirayken onun serveti 11 milyon liradır<sup>429</sup>. Türkiye bütçesinin % 5'i kadar bir servete sahiptir. Avrupa seyahatinde, Alman Sivil Hava Federasyonu aracılığı ile beş Alman tayyare mühendisini, atölyesinde istihdam eder. Uçak sanayii alanında uluslar arası alanda önemli bir isim olan Prof. Gasner ile de bir anlaşma yapılmıştır. Dünya yeni bir gerginliğe doğru süratle yol almaktadır. Avrupa ülkeleri hava harp sanayii alanında hızlı bir yarışın içindedir. Devlet özel sektörü her türlü ekonomik sıkıntıya rağmen mutlak olarak desteklenmiştir. Demirağ, batıdaki gelişmeleri çok iyi okumuş ve Türkiye'de de böyle bir tesisin varlığının zorunlu olduğuna inanmıştır. Demirağ varlıklı, sebat etmesini bilen, girişimci bir müteşebbistir. Ne var ki hava harp sanayii çok büyük öngörüsü olsa bile bir kişiyle varlık bulacak bir alan değildir. Bu sahada bulunan bütün kurum ve teşebbüsler ile bilgisi olan insanların taraf olması gerekirdi. Ne varki Demirağ'ın bu konuda çok fazla bir destekçisinin olmaması sıkıntının temel nedeniydi. Hatta sık sık yakınlarına 30 yıl erken yaşadığını söylemesi de bunu teyit etmektedir. Devlet politikası olması gereken hava harp sanayii alanı sahipsizdi ve özel girişim de gerekli desteği göremiyordu.

17 Eylül 1936 tarihinde Beşiktaş'da bir etüt atölyesi, aynı yıl içinde Sivas Divriği'de; "**Büyük Gök Okulu**"nun temeli atılmıştır. Atölyeden öte bir fabrikayı andıran etüthane inşaatı 1936 yılında tamamlanmıştır. Burası için

<sup>427</sup> BCA, Tarih 27.11.1939, Dosya: 25712, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 212.441.12

<sup>428</sup> ŞAKİR, a.g.e.,s.62

<sup>429</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.91

harcanan meblağ 10 milyon lirayı geçmiştir<sup>430</sup>. Nuri Demirağ'ın girişimini destekleyen 2 önemli isim ve kurum vardı. Bunlar; Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ile Hava Müsteşarı Zeki Doğan'dı. Mareşal Fevzi Çakmak, 6 Temmuz 1936'da Nuri Demirağ ve hükûmete yazdığı yazılarla, Zeki Doğan ise 4.8.1938'de yazdığı kutlama yazısı ise kurulmakta olan hava harp sanayiine destek çıkmıştır. Kuruluşu aşamasında Türk Hava Kurumu tarafından uçak ve planör siparişi verilmiştir. Yine Millî Savunma Bakanlığı 16.06.1942 tarihinde yazdığı yazıyla Hava Kuvvetleri'ne ait tayyare, motor ve kara nakil vasıtalarının tamir ve bazı yedek parçalarının temininin Demirağ'a ait tesislerde yapılmasını Bakanlar Kurulu'ndan talep etmiş ve bu talep 1 Ağustos 1942 tarihinde kabul edilmiştir<sup>431</sup>. Bu dönemde fabrikanın kapasitesi ile ilgili istenen bilgide, **Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikasında 300 mektep veya 150 eğitim ya da 50 avcı uçağının yıllık olarak yapılabileceği** bilgisi yetkili mercilere iletilmiştir<sup>432</sup>.

Nuri Demirağ'ın, Beşiktaş'daki **"Etüt Atölyesi"**ne ilaveten Yeşilköy'de Elmas Paşa çiftliğini satın alarak 1500 dönümlük arazi üzerinde **"Gök Stadyumu"** adında ilk sivil hava meydanını faaliyete geçirmiştir<sup>433</sup>. İlk yerli yolcu uçağı Beşiktaş Demirağ Uçak Fabrikasında imal edilmiştir<sup>434</sup>. Burada kurulan okul çok gelişmiş bir sisteme sahipti. Okul bünyesinde; hangarlar, atölyeler ve Gök Okulu kurularak uçak üretimi ve havacılık eğitimi başlamıştır. Gök Okulu'nda iki farklı eğitim verilmekteydi. Bunlardan biri; pilot yetiştirmeye yönelik diğeri ise uçakların bakımını ve teknik desteğini sağlayacak personelin temini amaçlanmıştır. Nuri Demirağ, Yeşilköy Gök Okulu için öğrenci kaynağını ortaokul seviyesindeki **Divriği Gök Okulu**'ndan mezun olan ve yetenekli olduğu görülen öğrencilerle İstanbuldaki üniversite öğrencilerinden karşılamayı planlamıştır<sup>435</sup>. İkinci Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün oğlu Ömer İnönü'de Nuri Demirağ'ın Gök Okulu'nda eğitim almaya

<sup>430</sup> DELİORMAN, a.g.e., s.21; **EK-16-1-2-3-4-5-6-7**; DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.90-95

<sup>431</sup> **BCA**, Fon Kodu: 030.18,01,02 Yer No: 99.67.13; DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.95

<sup>432</sup> **BCA**, Tarih 29.11.1939, Dosya: 6158, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.25; DELİORMAN, a.g.e., s.35

<sup>433</sup> ELİORMAN, a.g.e., s.35

<sup>434</sup> ŞAKİR, a.g.e., s.140

<sup>435</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.95,96;135-140; HÜRKUŞ, a.g.e., s.324

başlamış ancak daha sonra eğitimine Türk Hava Kurumu'nun bağlısı Türk Kuşu'nda devam etmiştir<sup>436</sup>. Bu süreçte havacılığa gönüllü bir gençlik aynı amaca yönlendirilebilmiş ve kaynaklarda rakamlar farklı geçmekle birlikte yaklaşık 32.000 sorti uçuş yapılmıştır. Nuri Demirağ, büyük yatırımlarla kurmuş olduğu Gök Okulu'nda yalnız uçucu yetiştirmiyor aynı zamanda prensip sahibi bir neslin yetişmesi için gayret ediyordu. Millî ve manevi değerler her şeyden ön plana alınıyordu. Biliyordu ki, Cumhuriyete, vatana, millete, kültürüne ve manevi değerlerine bağlı olmayan bir Türk gençliği göklerde amansız düşmanlar karşısında sıkıntı çekecektir. Bu nedenle uçucu bir gençlik aynı zamanda içtiği andında<sup>437</sup> belirttiği gibi canını Türk milleti'nin varlığına adanmış bir gençlik arzu ediliyordu. Nuri Demirağ Gök Okulu'nun şakirdlerine tenbihlediği altı prensip; ***İşretten, Oyundan, iffetsizlikten, eğrilikten, tenbellikten ve zulümkarlıktan*** sakınmalarıydı<sup>438</sup>. Nuri Demirağ'a göre; batının yaptığı her şeyi Türk de üretebilirdi. Zafer artık süngünün ucunda değil uçakların kanadındadır. Havacılığa verdiği önemin en büyük nedeni bu gerçeği görmüş olmasıdır<sup>439</sup>.

Nuri Demirağ, Türkiye'de ilk paraşüt üretim merkezini de kuran girişimci olmuştur. Girişimiyle 17 Ağustos 1941'de bir açılış töreni yapılarak ilk ***"Havacılık Bayramı"*** kutlanmıştır<sup>440</sup>. Paraşütün ipekten yapılması sebebiyle Üsküdar'da satın aldığı Hüseyin Avni Paşa korusunda dut ağacı dikerek ipek böceği yetiştirmek ve ipeğini de kendi yatırımları ile gerçekleştirmeye

<sup>436</sup> DELİORMAN, a.g.e.,s.33  
Cumhurbaşkanı İsmet İNÖNÜ'(1938–1950)nün oğlu Ömer İNÖNÜ'nün eğitimine Türk Kuşu'nda devam etmesine ***"Demirağ Gök Okulu"*** hakkında yapılan olumsuz propagandalar sebep olmuştur.

<sup>437</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e.,s.97

**Demirağ Okulu'nun Yemini :** "Bu altı kanatta yazılı altı nevi fenalığı ( İşretten, Oyundan, iffetsizlikten, eğrilikten, tenbellikten ve zulümkarlıktan) havada, karada ve denizde yapmayacağıma, yapanları gücümün yettiği, dilimin döndüğü kadar uğraşarak yaptırılmamaya çalışacağıma namusum, vicdanım, şerfim, varlığım, benliğim hulasa, vatanım ve öz Türklüğüm namına and içiyorum. Ömrüm oldukça bu sayılı fenalıklardan herhangi birini işlersem ve başkalarının fenalıklarını da usanmadan, asla fütür getirmeden telkin ve tatlılıkla men'e çalışmazsam gökler başıma yıkılsın, dağlar beni ezsın, ırmaklar ve denizler beni boğsun. Hasılı her türlü felaket beni yok etsin." DELİORMAN, a.g.e., s.24

<sup>438</sup> DELİORMAN, s.24

DERVİŞOĞLU, a.g.e.,s.100

<sup>439</sup> DELİORMAN, a.g.e.,s.25; ŞAKİR,a.g.e.,s.92-94; ADIGÜZEL, ***Türk Havacılığında İz.***, s.137

<sup>440</sup> Nuri Demirağ Gök Okulu'nda Yapılan Tören ve Havacılık Çalışmaları. ***EK16-1-2*** (Nuri Demirağ Uçak Fabrikası )



çalışmıştır<sup>441</sup>. Gelişmeler Sivas ve İstanbul gazetelerinde akis bulmuş ve halka duyurulmuştur. O gün pek çok olumsuz gelişmeye rağmen basında çalışmalarına yer verilmesi olumlu değerlendirilmektedir. 17 Ağustos 1941 tarihinde Tasvir-i Efkâr Gazetesinin muhabiri Kandemir'in, "**Bu fabrikayı nasıl kurdunuz?**" sorusuna şu cevabı vermiştir: "**İstikbalimizin İstiklâlimizin, şerefimizin göklerde olduğuna iman ettikten sonra, 5-6 sene bilfasla yanıma mütehassıs gençleri de alarak Moskova'dan tut, ta Londo'ya kadar uğrayıp uzun uzadıya tetkikler yapmadığımız yer kalmadı. Avrupa'nın bütün tayyare fabrikalarını, havacılık müesseselerini geceli gündüzlü dolaştık. Neticede her yerde gördüklerimizin içinden en mükemmellerini seçerek burayı kurduk**" olmuştur. Aynı mülakatın devamında Kandemir'in, "**Gelecekteki tasavvurlarınız nelerdir?**" sorusuna ise: "**Evvela bu müesseseyi fevkalade genişletmek, bir milyon iki yüz bin liraya mal olacak büyük Yeşilköy Gök Lisesini kurmak...Divriği'de binlerce genci sinesine alacak; telsizciliği, motorculuğu, pilotluğu, mühendisliği, paraşütçülüğü vesaire 12 şubeyi ihtiva edecek şekilde Gök Üniversitesi tesis etmek. Sonra .... Şu çayırın bir kenarında, muradına ermiş insanların huzur ve saadetiyle oturup kahvemi içerken, bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmek**" olmuştur<sup>442</sup>.

28 Eylül 1942 yılında Preveze Deniz Zaferi'nin 404. yılı kutlamaları için Beşiktaş Barboras Türbesi'nde bir tören yapılmaktadır. Bu törene Demirağ tesislerinde üretilen 9 uçak havadan uçerli kol hâlinde gösteri yaparak katılmıştır. Bu dönem Avrupa'da harbin kıyasıya devam ettiği hatta Türkiye'nin de zorlanarak harbe sokulmak istendiği zorlu günlerdir. Böyle bir ortamda yapılan uçak üretimi Türk milleti adına tarif edilemez bir mutluluktur. 1939 yılında önemli gelişmelerin biri de Nuri Demirağ'ın yoğun ısrar ve gayreti ile Yüksek Mühendis Mektebi (İTÜ) Makine Şubesi Bölümünde, uçak mühendisi yetiştirmek üzere bir tayyare şubesi kurulması çalışmaları

<sup>441</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e.,s.103

<sup>442</sup> ŞAKİR, a.g.e.,s.81; DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.90,91

başlamıştır<sup>443</sup>. Bu okula kendi oğullarını mühendis yetiştirmeleri için kayd ettirirken kızlarının buradan mezun olan mühendislerle evlenmelerini istemiştir<sup>444</sup>. Ailesini de havacılığın tamamen içine dahil etmiş ve havacılığın riskli yönünü hiç dikkate almamıştır. Uçak Bölümü açılması o gün için oldukça ileri bir adımdır. Türk uçak mühendisi yetiştirilmesi ihtiyacı 1941 yılında Türk Hava Kurumu tarafından Başbakanlığa teklif edilmiş ve uygun görülen teklif için ilgili bakanlıklarca çalışma başlatılmıştır. Çalışmanın yapılması sırasında Türk Hava Kurumu ile de koordine edilmesi istenmiştir<sup>445</sup>.

### 1.8.2.3. Selahattin Raşit Alan'ın Hayatı ve Çalışmaları

Türk hava harp sanayiinin ilk şehit mühendisidir. Havacılığa adımı 1926 yılında Türk Hava Kurumu tarafından açılan sınava katılıp Fransa'ya eğitime gitmeye hak kazanmasıyla atmıştır. Dört yıllık eğitimini tamamlayarak 1930 yılında Türkiye'ye dönmüş ve Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi'nde çalışmaya başlamış, 1932 yılında ise Millî Müdafaa Vekaleti (MMV-1) isimli uçağın tasarımını yapmış ancak destek alamadığı için proje yarım kalmıştır<sup>446</sup>.

Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında Türkiye'de bulunan ve demiryollarında, **“Anadolu Demiryolları Şirketi Umum Müdürü”** olan Edouard Huguenin: **“-Pöh, diyor, bu ahali daha iki yüz sene o ihtiyaçları hissedemez ve istifade kabiliyetine erişemez”** diyordu. Şüphesiz bu tanım trene azığı, heybesi, testisi ve ibriği ile binen ve Avrupalılara göre şekilde, iptidai bir görüntü sergileyen Türk halkı için yapılmış talihsiz bir tespitti. Oysa 10-15 yıl sonra raylarda lokanta vagon servisi 24 Temmuz 1924'de hizmete girmiştir<sup>447</sup>. Ahali olarak tanımlanan Türk halkı uçak tasarımı yapmış, imal etmiş ve uçmuştur. Üstelik Vecihi Hürkuş'un ilk tasarımı olan Vecihi VI tipi uçağı çağdaşlarına göre daha yüksek süratleydi. Bu dönemde Özel

<sup>443</sup> TAYHANI, a.g.e.,s.231

<sup>444</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e.,s.103-106

<sup>445</sup> BCA, Tarih 10.06.1941, Dosya: 62100, Fon Kodu: 030.10, Yer No:61.409.15

<sup>446</sup> ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.207; HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.320-328-**EK-32**

<sup>447</sup> Gülseren Mungan YAVUZTÜRK, **“Bir Garın Tarihinde Yolculuk”**, KEBİKEÇ, 11.sayı, Alp Matbaası, Ankara, 2001, s.223–230

teşebbüsten pek çok kişinin uçak üretmeye istekli olması Türk hava harp sanayii alanında önemli bir gelişmedir.

Selahattin Raşit Alan'ın tasarımı olan uçak, 300 Hp gücünde Pratt Whitney motoru, pervanesi Hamilton fabrikası tarafından imal edilmiş Amerikan ürünleri kullanılmıştır. Uçağın diğer bütün parçaları Eskişehir ve Kayseri'deki askerî uçak fabrikalarında imal edilmiştir. Bu uçak için yapılan test uçuşu tecrübeli ve deneyimli bir pilot tarafından yapılmamış ve uçak kırım geçirerek kaybedilmiştir. Selahattin Alan uçak üretiminin Türkiye'de de yapılmasına olan inancını hiç kaybetmemiş ve Nuri Demirağ'ın Uçak üretme kararı ile işinden ayrılarak Nuri Demirağ'ın fabrikasının liderliğine getirilmiştir. Selahattin Alan yalnız fabrika ile değil aynı zamanda Yeşilköy Gök Okulu ile de ilgilenir. Üretimi yapılacak uçağın bilgilerini yakinen takip eder. Çok çalışkan ve girişimci birisidir. Uçağın çalışma standartlarını ortaya koymak için uçuşu kendisi yapmaktadır. Bu şekilde prototipi üzerinde çalışılan uçağın sorunlarını uçarak bizatîhi test etmek suretiyle sorunsuz uçak imalatının üretimi amaçlanmıştır. Nu.D.36 ve Nu.D.38 tipi uçakların tasarımını ve yapımını Selahattin Alan üstlenmiştir<sup>448</sup>. Bu dönemde, Yüksek Mühendis Muzaffer Yaşar'da Selahattin Alan'ın yanında çalışmaya başlamış ancak üretimin durması üzerine Yıldız Teknik Okulu'nda öğretim görevlisi olarak işe başlamıştır. Selahattin Alan, Türk Hava Kurumu'nun sipariş ettiği 10 uçaktan olan Nu.D.36 uçağının sertifika uçuşu için İstanbul'dan İnönü'ye gelirken, pist girişinde bulunan bir çukura takılmış ve kazada şehit olmuştur<sup>449</sup>. Belki bu testi Vecihi Hürkuş gibi uçuşa yetenekli birisi yapabilseydi uçak üretme ve geliştirme alanında elde edilen kazanımların sürekliliği bir süre daha korunabilecekti.

Selahattin Alan, uçağın tasarımını yapmış, imal etmiş ve muhtemel hatalar için bizzat test uçuşunu yapmıştır. Şüphesiz teknik anlamda oldukça yetenekli olan Selahattin Bey'in pilotluk deneyimi sınırlıydı. Bizzat test uçuşunu yapmaya kalkması kendisinin ölümüne, o günler için muhteşem bir

<sup>448</sup> HÜRKUŞ, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.320-325; ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s. 210; KURAL, "Türkiye'de Hava Endüstrisi...", s.9

<sup>449</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.208,209

tesis olan ve yeni doğmakta olan hava harp sanayiinin daha doğmadan bitirilmesine neden olmuştur. Bu dönemde pek çok subay mühendislik için yurt dışına gönderilmiştir. Ancak oluşturulan potansiyel maalesef değerlendirilememiştir. Büyük emek ve masraf yapılarak yurt dışında yetiştirilen personel; idari, tercümanlık ve aldıkları eğitimin dışında istihdam edilmiştir.

Dönemin genel anlayışı içinde Türk mühendisleri ve teknik otoritesi uçak yapamazdı. Yapamamalıydı. Hatta yetenek kazanılsa bile yapmamalıydı. Çünkü memleket o kadar gelişmişliği kaldıracak bir seviyede değildi. Üstelik Avrupalı yaparsa iyisini yapardı zihniyeti ile batının gerisinde olmanın ezikliği vardı. Oysa Uçak sanayii bütün dünyada eski bir geçmişe sahip değildi. Örneğin, havacılığın ilk yıllarında Rusların yaptığı uçağı gören Fransızlar bunları tekne olarak kullanmalarının daha uygun olacağını tavsiye etmişler ama Ruslar bunları dikkate almamışlar ve kendi uçaklarını ürettikleri gibi dünyada sayılı uçak üreticisi arasına girmişlerdir. Oysa Türkiye’de yapılan temel hata çocuğun doğumu, emekleme, yürümesi, düşmesi ve gençliğini geçirerek gürbüz hâle gelmesi beklenmemiş ve doğan çocuktan 25-30 yaşındaki insanın kabiliyeti ile hayata başlaması istenmiştir. Nitekim Türkiye’nin kendi imkânları ile en zor şartlarda elde ettiği kazanımlar çok çabuk harcanmıştır. Yükselişe geçen Hava Harp Sanayii her defasında bir kere daha sıfırlanmıştır.

Selahattin Alan; uçak mühendisi, kamu görevlisi, pilot, usta ve vatansever olarak ülkesi için bir şeyler ortaya koymaya çalışmıştır. Nitekim bu amaç uğrunda hayatını kaybetmiştir.

#### **1.8.2.4. Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikasında Türk Hava Kurumu için Üretilen Uçakların Muayenede Ret Edilmesi**

Üretilen ve test denemeleri yapılan uçakların, teknik şartnamede belirtilen motor özelliklerinin bire bir tutmaması nedeniyle kabulü yapılmamıştır. Nuri Demirağ’a göre Kurum muayene sürecinde aceleci davranmıştır. Problemlerin çözümü için yeterli zamanı ve esnekliği

tanımamaştır. Şartnamade muayene yeri Yeşilköy olmasına rağmen Eskişehir'de yapılmıştır<sup>450</sup>. Bilirkişi raporları Demirağ lehinde karar vermişse de mahkeme süreci Demirağ'ın aleyhine sonuçlanmıştır. Bu konuda, Türk Hava Kurumu çalışanlarından Bahattin Adıgüzel'in son yıllarda havacılık tarihine ışık tutan çalışmaları oldukça faydalı bilgiler vermektedir. Adıgüzel, Türk tipi uçakların üretiminde çalışan ve o günlere ait hatıralarını dinlediği Uçak Mühendisi Şükrü Er, Mehmet Kum, Kurumda yönetici olarak veya pilot olarak görev almış olan Cemal Uygun, Korkut Efe, Mustafa Ataylar'ın kanaatlerini aktarmaktadır. Çalışmamızı yaptığımız zaman görüştüğümüz Türk Hava Kurumu'nun uçak üretim tesisinde ustabaşı olarak çalışan Ahmet Duygu (1925- ) Bey de benzer şeyleri söylemiştir<sup>451</sup>. Büyük gayretlerle Atatürk'ün hedefini yakalamak için yapılan çalışmalardan sonuç alınamamıştır. Burada satınalma mevzuatı sıkıntılara neden olabilir. Nuri Demirağ'ın uçağının Türk Hava Kurumu tarafından ret edilmesine dair Mehmet Kum: **"Aslında teknik şartname gerekleri Kurum'un aleyhine değil, lehine olabilecek bir uyumsuzluktu. Yani, örneğin şartname, pervanenin 1850 devirde motor gücü 165 beygir olması gerekirken, imalatçı firma teknik yazılı verilerinde bu gücün 1785 devirde 150 beygir olduğunu yazmıştı. Oysa bu motorun pervane devri 1850'ye çıkartıldığında motor gücü 174 beygir olduğu görülmekteydi. Bu da teknik şartname limitleri içerisinde olan bir şeydir. Motor imalatı yurt dışında yapıldığı için olduğu gibi satın alınmış. İstenen standartlara en yakın motor olarak da o günün şartlarında bu motor varmış. Ama uçağın diğer çizim (dizayn) tamamen Nuri Demirağ Fabrikası'nda yapılmaktaydı. Dizayn ile ilgili olarak teknik şartnameye uymayan yeraltı şey tespit edilemedi. Dolayısıyla bir millî serveti batıracak nitelikte, teknik şartnamede uyumsuzluk yoktu"** açıklamasını yapmıştır<sup>452</sup>. Kurum ile Şirket arasında yapılan yazışmalarda taraflar sorunu çözememişlerdir. Özellikle Demirağ'ın Amerikan Kinner veya İngiliz Gipsy motorları konulması

<sup>450</sup> Hv.K.K.İği Tarihçe Ş.Arşivi, Nuri Demirağ Tayyare İşleri, Klasör 85, Ankara, 2007,s.5-20

<sup>451</sup> Ocak 2007 tarihinde Ahmet Duygu ile Sincan'da evinde yaptığım görüşme.

<sup>452</sup> ADIGÜZEL, **Türk Havacılığında İz.**, s.148; Hv.K.K.İği Tarihçe Ş.Arşivi, Nuri Demirağ Tayyare İşleri, Klasör 85, Ankara, 2007,s.13-16

teklifine Kurum teknik elemanları Valter Gemma I Çek Motorları kullanılmasını istemişlerdir<sup>453</sup>. Nuri Demirağ, ürettiği uçakların kabulü için 8.3.1939 tarihinde Türk Hava Kurumu Başkanına bir mektup yazmış, Kurum tarafından verilen cevapta Mehmet Kum'un ifade ettiği hususları içeren bir cevap verilir ve teminat olarak yatırılan 37.950 TL.'nin istirdat olduğu bildirilir<sup>454</sup>. Nuri Demirağ, şüphesiz Türk Hava Kurumu'nun ülkeye yaptığı hizmetlerin farkındadır. Son ana kadar konunun görüşmeler yolu ile çözümlenmesi taraftarı olmuştur. Sonuç alınmadığı için hukuki sürece başvurmuştur. Aslında sorun uçağın tasarım sürecinde (prosesinde) değildir. İthal edilen motorun uygun olmamasından kaynaklanmaktadır. Bu sorunlar mahkemeye intikal etmiş ve yargı kararını Demirağ aleyhine vermiştir. Bu durum onu idealinden vazgeçirmeyecektir. Uçak imalatına yönelik iddiası devam etmiş ve 1944 yılında Nu.D-38'in imalatı tamamlanmıştır. Uçağın teknik özellikleri: 6 kişilik, çift kumandalı, 2200 devirli 2 adet 160 beygir gücünde motorla donatılmış ve saatte 325 Km sürat yapabilen bir uçaktır. Boş ağırlığı 1.200 Kg. dolu ağırlığı ise 1.900 kg.dır. Tam depo yakıt ile 1.000 Km. menzile sahiptir. 3,5 saat havada kalabilmektedir. Tavan irtifası 5.500 metredir. Tayyarenin modeli Türk Mühendisleri tarafından çizilmiş, motorlar hariç tüm aksam Türk teknisyen ve işçisinin ürünüdür. Çalışmada daha önce belirtildiği gibi bu uçağın devlet hava yolları tarafından kabul edilmesi beklenmektedir ama bu da gerçekleşmez. Test uçuşları başarı ile tamamlanır. Nitekim Nu.D-38 tipi uçak 26 Mayıs 1944 tarihinde İstanbul-Ankara seferine başlar. Uçağı Ankara'da Devlet Hava Yolları Genel Müdürü Ferruh Bey ile orada tesadüfen bulunan ve uçak üzerine uzman olduğu tespiti yapılan bir Amerikalı karşılar<sup>455</sup>.

Nuri Demirağ'a göre, havacılık son derece yüksek teknolojiyi gerektirmektedir. Millî ve stratejik önemi olan bir konuda devletin desteği olmadan başarıyı yakalamak mümkün değildir. Ancak Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin millî kaynaklarla üretilen Türk tasarımı uçaklara ihtiyacı vardı. Uçak üretme projesine başlarken kendisine öngörülü yöneticiler destek

<sup>453</sup> BCA, Fon Kodu: 030., Yer No: 59.399.12

<sup>454</sup> BCA, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 59.399.13; DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.206-208

<sup>455</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.149-151

vermiştir. Özellikle iki kişinin desteklerini yazılı olarak ifade etmeleri oldukça olumlu bir bakış olmakla birlikte konunun diğer yetkili birimler tarafından yeterince değerlendirilememesi büyük para, emek ve ideali içinde barındıran büyük girişimin maalesef olumsuz neticelenmesine neden olmuştur. Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve Hava Müsteşarı Zeki Doğan destek mektupları yazmıştır<sup>456</sup>. Nuri Demirağ, o günün parası ile 1,5 milyon lira harcayarak ortaya koyduğu eserin heder olmaması için 29 Kasım 1939 ve 26 Ağustos 1940 tarihinde de iki defa Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye mektup yazmıştır. Mektubunda, Hava Müsteşarı ve Genelkurmay Başkanı'ndan destek aldığını, 65 planörün Türk Hava Kurumu'na teslim edildiğini ama 10 uçak için yaşananları detaylı olarak arz etmiştir<sup>457</sup>. Cumhurbaşkanı'na yazdığı mektubunun sonunda: **“Hoş karakterim buna müsait değil ama, bu parayla farzı muhal 15-20 adet han-apartman yaptırır, senede 150-200 bin lira gelir alarak istediğim gibi yaşardım, fakat yapmadım.”** demiştir<sup>458</sup>. Nuri Demirağ mektubunda; göklerine hâkim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine, daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine inancından dolayı Türkiye'de de uçak fabrikası kurmak için hava harp sanayiisine sahip ülkelere yaptığı kalabalık katılımlı uzun ve meşakkatli seyahatleri anlatmaktadır. Havacılığın süratli olduğu ve mütemadiyen de süratlendiğinden bahisle büyük miktarda paralar harcayarak kurduğu uçak fabrikasının sıkıntılarını detaylı olarak anlatmaktadır. Raporunda; sipahiliğin, süvariliğin ve serdengeçtiliğin devamı olan havacılığın hak ettiği yeri alması için Hava Kuvvetleri K.İği'nin bir çatı altında toplanarak dirayetli, otoriter, yırtıcı ve yaratıcı bir şahsiyetin emrine verilmesinin önemini Millî Şef'ten yalvararak kemal-i hürmetle arz ve niyaz ettiğini belirtmiştir. Hava Kuvvetleri kısa bir süre sonra müstakil kuvvet (31 Ocak 1944) seviyesine çıkarılacak ve dünyanın sayılı vurucu güçlerinden

<sup>456</sup> ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*,s.152,153 *EK-17-1-2*(Mareşal Fevzi Çakmak'ın Destek Mektubu), *EK-18* (Hava Müsteşarı Zeki Doğan'ın Destek Mektubu)

<sup>457</sup> Üretilen Uçak miktarı bazı kaynaklarda 12 bazı yerlerde 10 adet olarak geçmektedir. Ancak doğrusunun 10 adet olması daha kuvvetle muhtemeldir.

<sup>458</sup> *BCA*, Tarih 29.11.1939, Dosya: 6158, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.25;*EK-19-1-2-3*; ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.153-154

olacaktır<sup>459</sup>. Nuri Demirağ'ın bu mektubu yazmasına neden olan sebep artık çözüm yollarının kapanmasıdır. II. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye hitaben yazdığı 2. mektubunda ise savunma sanayiinin devletçe desteklenmesi hâlinde, Türk Savunma Sanayiini yedi sekiz yıl içinde o günkü Alman savunma sanayiinin seviyesine hatta üzerine çıkaracağını iddia etmiştir. Bu süre sonunda kurulan sistemin tamamen devlete bırakılacağını ifade etmiştir<sup>460</sup>. Bu idealist yaklaşımı bir hayal olarak nitelemek doğru olmayacaktır. Çünkü girişimci Nuri Demirağ, başta demiryolu ve uçak fabrikası çalışmalarında olduğu gibi hayatının pek çok döneminde zoru başarmıştır.

Nuri Demirağ'ın Türk Hava Kurumu ile olan anlaşmazlığı aleyhine sonuçlanmakla kalmaz, çift motorlu ve 6 kişilik Nu.D-38 uçağına hava yolları ilgi göstermez. Kuruluş aşamasında gerekli destekler kendisine sözlü olarak verilmiştir. Hatta sipariş olarak 65 planör ve 10 uçak verilmiş, planörler teslim alınmıştır. Üstelik bir harp anında ordunun ihtiyaçlarını karşılayacak fabrikalar arasına alınmıştır. 16.6.1942 yılında Millî Savunma Bakanlığı Bakanlar Kurulu'na yazdığı bir yazı ile Hava Kuvvetlerinde bulunan uçak, uçak motorları ve kara nakil araçlarının tamiri ve bazılarının imali konusunda Demirağ'ın tesislerinin yapması hususunda izin istemiş ve konu 1 Ağustos 1942 tarihinde kabul edilmiştir<sup>461</sup>. Ancak Millî Savunma Bakanlığı'nın teklifi ile Demirağ Uçak Fabrikası'nın harp sanayii statüsünün bu cetvelden çıkarılması 11.06.1949 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile kabul edilmiştir. 290 pilotun yetiştığı on binlerce saat uçuşun yapıldığı bir tesisin bu şekilde yok olmaya terkine yönelik uygulamalar şaşkınlığa neden olmuştur<sup>462</sup>.

Nuri Demirağ'ın hukuk mücadelesi devam ederken bazı vatandaşlar konuya taraf olmuş ve destek vermişlerdir. İskenderun'dan Doktor Nedim Cankat 10 Nisan 1948 tarihinde 2. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye çektiği

<sup>459</sup> **BCA**, Tarih 29.11.1939, Dosya: 6158, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.25; Hava Kuvvetlerinin 31.1.1944 Tarihinde Kuvvet Seviyesine Çıkmasına Dair Belgeler. Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, *EK-20 VE EK-21*

<sup>460</sup> DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s.116,215-217; DELİORMAN, **a.g.e.**, s.38

<sup>461</sup> DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s.95,119

<sup>462</sup> DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s.114,115-117



açık telgrafta incelemelerde bulunduğu Demirağ'ın uçak üretim tesislerinin, ülke için önemine ve ülkeye olan katkısına değinerek çirkin saldırılar karşısında destek verilmesini talep eder<sup>463</sup>. Konu ile ilgili M.S.B.lığı Hava Müsteşarlığı tarafından yapılan açıklama Nuri Demirağ'ın Millî Savunma Bakanlığı ile esaslı bir görüş teatisinde bulunmadan büyük masraflarla bir uçak fabrikası kurduğu ve üretilen uçaklara MSB.lığı tarafından uçuş müsaadesinin verildiğini ancak üretilen uçağın Hava ordusunun ihtiyacını görecektir evsafa olmadığına dikkat çekildikten sonra 1940 yılında mezkur fabrikaya bir tip uçağın onarımı ile muhtelif yedek parça siparişi verildiği belirtilmiştir. Mevcut durumda ise fabrikada bulunan tesisat ve techizatın Hava Kuvvetleri fabrikalarında da olması nedeniyle buradan istifade yoluna ihtiyaç duyulmadığı bilgisi Başbakanlığa bildirilmiştir<sup>464</sup>.

Nuri Demirağ'ın 1936 yılında başlayan hava sanayii kurma gayret ve mücadelesi, ne yazık ki başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Beşiktaş'ta montaj atölyesi, dökümhane, motor ve pervane imalathanesi, malzeme muayene laboratuvarı, tetkik laboratuvarı, Yeşilköy Uçuş Okulu, bakım hangarları, Elmas Paşa Çiftliği'ni alarak inşa ettiği 1000x1300 metrelik uçuş pisti, deniz uçakları için sahilde modern bir kızak mahallî inşası yapılmıştır. Divrik'te uçaklarda kullanılan madenlerin işletilmesi ve bu bölgede istihdama imkân verecek çalışma ve girişimler kısa sürede tamamlanmış ve faaliyete geçilmiştir. Ancak Türk Hava Kurumu ile yaşanan hukuki süreçte Ankara Ticaret Mahkemesi, Nuri Demirağ'ı haksız bulmuştur. Daha sonra ki aşamada ise, Yeşilköy'deki uçuş pisti ve tesisleri istimlak edilerek ortadan kaldırılmıştır. Demirağ'ın uçaklarının Hava Kurumu tarafından alınmaması üzerine imal edilen uçakların bir kısmı Gök Okulu'nun pilotlarının eğitiminde kullanılmış, bir kısmına İspanyollar talip olmuş ama satılmasına müsaade edilmemiştir. Anlaşıldığına göre Demirağ'ın uçakları siyasi çekememeziğe kurban gitmiştir. İddiaya göre İran ve Irak uçaklara talip olmuş, **“yakarız ama yine**

<sup>463</sup> BCA, Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34; DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.118,119; **EK-37**

<sup>464</sup> BCA, Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34

**de sattırmayız**<sup>465</sup>” gibi bu gün için çok anlamsız bir tepki ile satışa müsaade edilmemiştir<sup>466</sup>. Uçaklar 2000 yılına kadar Yeşilköy hangarında bekletilmiş, zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı müzeye koydurmak için harekete geçmesinden dört ay gibi kısa bir süre önce hurdacıya satılması nedeniyle sonuçsuz kalmıştır<sup>467</sup>. Havacılık dünyada çok eski olmayan bir sahadır. 1903 yılında başlayan gelişmeler batılı ülkeler tarafından iyi değerlendirilmiştir. Özellikle Amerikan Hükûmeti müteşebbislere destek olmuştur. Hava sanayiinde çalışan, Howard Hugs’un devletten aldığı destek aynı yıllarda 60 milyon dolardır.

1947 yılında Amerikan Yardımı konusunda yapılan değerlendirmede Nuri Demirağ’ın Uçak fabrikasının da değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu değerlendirmede;fabrikanın atıl olması, coğrafi mevkiinin uygun olmaması ve bir şahıs girişimi olması nedeniyle anlaşmaya varılmasının zor olacağı sonucuna varılmıştır<sup>468</sup>.

Bu gün Nuri Demirağ Uçuş Okulunun yerinde Atatürk Havalimanı bulunmaktadır. Nuri Demirağ, hava harp sanayii alanında karşılaştığı talihsiz gelişmelerden sonra nakliyecilik alanında çalışmalarını sürdürmüş, bir dönem siyasi hayata atılmış ve ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisini kurmuştur. Siyasi hayatta gerekli ilgiyi görmeyen parti Türk siyasi hayatında tutunamamıştır. 1954 seçimlerinde Demokrat Parti listesinden Sivas milletvekili seçilerek siyasi hayata atılmıştır. 1957 yılında şeker hastalığından vefat etmiştir.

### **1.9. Türk Basınında Hava Harp Sanayii**

Savunma Sanayii ve bu kapsamda hava harp sanayii konusu ülkenin sürekli gündeminde olan bir konu olmuştur. Havacılık alanında yapılanlar incelendiği zaman milletin göklerde Türk uçaklarının uçmasını büyük bir ümitle beklediği görülmektedir. Türk yapısı, Türklerin imal ettiği uçaklar

<sup>465</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e.,s.143

<sup>466</sup> Tuncay DENİZ, **Türk Uçak Üretimi-Turkish Aircraft Production**,2004,Türkiye, s.31

<sup>467</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e.,s.117

<sup>468</sup> Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, **345 No’lu Dış Yardım ve Nato Yazışmaları Klasörü**, Ankara, 2007, s. D-3

onlarca yıldır milletin beklentisi olmuştur. Yetkili kurumlar tarafından havacılık sanayiinin eksikliği sıklıkla gündeme getirilmiştir. Türkiye’de hava harp sanayiinin gelişmeme nedenleri basında tartışılmıştır. Sorumluluk sahibi basın mensupları bu konuda milletin duygularına tercüman olmuştur.

Hava harp sanayii alanında yapılanlar halk tarafından takip edilmiştir. Atatürk, Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulmasında bu kurumun ve havacılığın millete benimsetilmesini istemiştir. Bunun için yüzlerce uçak bağış yolu ile alınmıştır. Millet hava gücüne ve hava sanayiine sahip çıkmıştır. Ne var ki organize olunmadığı için yapılan çalışmalar yarım kalmış ve konu daha ziyade duygusal boyutta kalmıştır. Çalışma ilerledikçe hemen her tarafta kırık-dökük bilgilerin olduğu ortaya çıkması havacılığın bir dönem halk tarafından benimsendiği şeklinde değerlendirilmiştir. Bu sahanın bilimsel anlamda geniş olarak değerlendirilmediği, koordine ve icra birimlerinin olmadığı, yönetim kademesinin bilgisine sunulmadığı ortaya çıkmıştır. Hamiyetli ve öngörülü bir kısım insanlar ve organizasyonlar bir şeyler yapmak için gayret sarf etmiş ama daha sonra başlatılan çalışmalar birtakım sorunlar yüzünden yarım bırakılmıştır. En olumsuz yönü ise hava harp sanayii alanında yapılan birikimler ve kazanımlar her defasında sıfırlanmıştır. Hava harp sanayii tarihi alanında yapılanlar ve yapılması gerekenler sıkıntılı durumlarda gündeme gelmiş, heyecan ve coşkulu bir duruşun ardından unutulmaya terkedilmiştir. Bu süreci basında görmek mümkün olmuştur.

Osmanlı Devleti’nin son yıllarından Türkiye Cumhuriyeti’nin hemen her 10 yıllık sürecinde hava harp sanayii gündeme gelmiştir. 1920’lerde Kayseri Uçak Fabrikası, 1930’larda Türkkuşu’nun kurulması ve Nuri Demirağ’ın uçak fabrikası hayata geçmiştir. 1940’larda Türk Hava Kurumu Fabrikaları kurulmuştur. 1950’lerde Makine Kimya’ya Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarının devri ve Jetlerin envantere girişi önemli gelişmeler olmuştur. 1960’larda Kıbrıs olayları ve Cengiz Topel’in şahadeti ile havacılık gündemde yer almıştır. 1970’li yıllarda Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı ile Amerikan Ambargosu en önemli gelişmelerdir. 1980’li yıllardan bu günlere; kuvvetlerin vakıflarının Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı altında

toplanarak harp sanayiine yönelik şirketlerin kurulmaya başlaması, F-16, CN-235, SF-260 D'nin TAI tesislerinde imali gerçekleşmiştir. 2000'li yılların başında JSF, A400M, Eğitim Uçağı (Hürkuş), TX eğitim uçağı temini gibi önemli projeler devam etmektedir.

Havacılığın basında nasıl gündem oluşturduğunu farklı gazetelerden incelemeye çalıştık. Basında havacılık belli kişilerin gündeme getirmesi veya önemli bir olay yaşanması durumunda yer almıştır. Havacılığın önemine inanan bir kısım yazarlar ise konuyu daima gündemde tutmak istemiştir. Abidin Daver, Ziya Şakir 1930 ve 1940'lı yılların en önemli havacılık uzmanları olarak basında konuyu gündemde tutmuşlardır. Gazetecilik yapan bu zatlar havacılığın millete mal edilmesi konusunda ciddi emek vermişlerdir. Abidin Daver'in yazıları havacılığın tahlili ve hava teorisi açısından oldukça ileri düşüncelere sahiptir<sup>469</sup>. II. Dünya Harbi yıllarında havacılık olayları gazetelerde çok geniş yer almıştır. Ülkelerin hava güçleri ve uçak sayıları ile uçak üretim kapasiteleri basında geniş yer almıştır<sup>470</sup>. 1934 yılında Avrupa ve Amerika'da uçak sayısı oldukça sınırlıdır. Toplam uçak sayısı askerî ve sivil amaçlı olmak üzere 40-50.000 kadardır<sup>471</sup>. 1936 yılında yalnız Avrupa'da bulunan devletlerin hava kuvvetlerinde 11.900 savaş uçağı bulunmaktadır. Devletler mütemadiyen silahlanmaktadır<sup>472</sup>. 1939 yılındaki İsveç ve İtalyan istatistiğine göre ise yalnız savaş uçaklarının sayısı 1939 ve 1941 yıllarında üretici ülkelerde 20.000 civarındadır. İstatistikçi Die Weltwoche istatistiğinin değerlendirmesinde; **“bir harp, elde mevcut malzeme ile kazanılmaz, ancak harbin devamı müddetince istihsal (üretim) edilecek malzeme ile kazanılır”** yorumunu yapar<sup>473</sup>. Belki de Türkiye'nin uzun yıllardır ihtiyacı olan bakışı bu olmalıdır. Oysa II. Dünya Savaşı içinde Henry Ford'un günde 1.000 uçak üretebileceği haberi havacılığın geldiği sürat, sayı ve tehlikenin boyutu

<sup>469</sup> Abidin DAVER, "Hava Ordusu Artık her şeydir", **İkdam Gazetesi**, 13 Temmuz 1941, s.3

<sup>470</sup> **Amerika 879 Tayyare Verdi**, İkdam Gazetesi, 15 Mart 1941

<sup>471</sup> Havacılık ve Spor, **HERGÜN**, C.VI, Ankara, 1934, s.1997

<sup>472</sup> Falih Rıfki ATAY, "Beşinci Silah", **Havacılık ve Spor**, C.IX, Ankara, 1937, s.2941

<sup>473</sup> Havacılık ve Spor, **Dünya Havacılığı Nerede Ne Kadar Tayyare Var?**, C.XI, Ankara, 1939, s.1946

bakımından durumun ciddiyetini göstermektedir<sup>474</sup>. Amerika'da havacılığın önemi II. Dünya Savaşı'nın ilk zamanlarında anlaşılmıştır. Havacılığın gelişmesi, hava kuvvetlerinin yapılandırılması bir devlet politikası olarak benimsenmiştir. Tehlikenin artık havalardan geldiği hususunda şüpheye yer kalmamıştır. İspanya'da General Franko'nun iktidar mücadelesinde de uçaklar mühim rol almış ve bunlar basında işlenmiştir.

Türkiye'de daha çok Türk Hava Kuvvetleri'nin ve Türk Kuşu'nun faaliyeti ile bu kurumların önemi yer almıştır. Ulus Gazetesinde çıkan habere göre Türkiye'de yalnız Türk pilotları uçacaktır. Ayrıca **“bir hava komutanlığı kuruluyor”** haberi General Kazım Özalp kaynak gösterilerek verilmiştir. 1944 yılına kadar müstakil bir hava ordusu bulunmamaktadır<sup>475</sup>. Nitekim 31 Ocak 1944 yılında Hava Kuvvetleri müstakil ordu seviyesine çıkarılmıştır.

Gazetelerde Tayyare Piyangosu çekilişleri ön sayfalarda verilmiştir. Türk Hava Kurumu haberleri de basında sıklıkla yer almıştır. İnönü Kamplarına özel haberler yapılmış ve **“Kanatlı Gençlik”** dönemin önemli bir argümanı olarak söylenmiştir. Türk Hava Kurumu'na yapılan ziyaretler basında yer almıştır<sup>476</sup>. Planörcülük münasebetiyle basında sık sık çıkan haberlerde havacılığın önemi dile getirilmiştir<sup>477</sup>. Abidin Daver İkdam'daki yazısında **“Kıracağız, dökeceğiz fakat yüzde yüz Türk Tayyaresi ile uçacağız”** diyordu<sup>478</sup>. Abidin Daver İkdam'ın 22 Mart 1941 tarihli sayısında ile Havacılık ve Spor Dergisi'nde; **“Türk Havacılık Sanayii İstiyoruz”** başlıklı yazısında niçin millî hava sanayiine ihtiyaç olduğunu incelemiştir<sup>479</sup>. Havacıların sahalarında kırdıkları rekor gazetelerde yer almıştır<sup>480</sup>. Basında yer alan en önemli haberlerden biri de Türk Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesi için

<sup>474</sup> Akşam Gazetesi, 1 Mayıs 1941

<sup>475</sup> Ulus Gazetesi, 17 Nisan 1937, s.1

<sup>476</sup> Millî Şef Hava Kurumu Okulunu Şerefliendirdi, **İkdam Gazetesi**, 17 Nisan 1941

<sup>477</sup> Ulus Gazetesi, 19 Mayıs 1938

<sup>478</sup> Abidin DAVER, **İkdam Gazetesi**, “Kıracağız, dökeceğiz fakat yüzde yüz Türk Tayyaresi ile uçacağız”, 6 Eylül 1941; **EK-23**

<sup>479</sup> Abidin Daver, “Türk Havacılık Sanayii İstiyoruz”, **İkdam Gazetesi**, 22 Mart 1941, s.1-**EK-24**; Abidin DAVER, “Türk Havacılık Sanayii İstiyoruz”, **Havacılık ve Spor**, S.288, C.XIII, Ankara, 1941, s.4

<sup>480</sup> Vecihi 5 Saat 45 Dakika Havada Kaldı, Cumhuriyet Gazetesi, 18 Temmuz 1946

Ali Yıldız daha sonra bu rekoru da kırarak yeni bir isim olarak Türk Havacılığında yer alacaktır. **EK-25-1-2** Ulus Gazetesi

yardım edenlerin isimlerinin gazetelerde teşvik amaçlı olarak yayınlanması olmuştur.

Basında Nuri Demirağ'ın uçak üretim fabrikası ile Vecihi Hürkuş'un uçak imalatına dair haberler de yer almıştır. Tespit edildiği kadarıyla, özel girişimlerin basında yer alması daha sınırlı olmuştur. Bunda devletçilik politikasının hâkim unsur olması ve özel teşebbüs kültürünün henüz yerleşmemiş olmasının etkili olduğu değerlendirilmektedir. Bu husus aslında çok detaylı olarak incelenmesi gereken bir konudur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarında yönetim kültüründe özel teşebbüse karşı bir mesafeli duruş vardır. Bunun nedenleri incelendiği zaman Osmanlı Devleti zamanında devletin çektiği sıkıntıların olabileceği değerlendirilmektedir. Kaldı ki o dönemde bu sıkıntılar azınlıkların tekelinde olan sermaye gücünden geliyordu. Cumhuriyet döneminde, devletin her şeye hâkim ve hiçbir güce boyun eğmeyeceği tam bağımsız bir politika takip etme siyaseti söz konusudur. II. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün şahsına münhasır özellikleri ve yönetimdeki belirleyiciliği de dikkate alındığında özel sektörün durumunu daha iyi değerlendirmek mümkün olacaktır. Türk Hava Kurumu'nun uçak fabrikası kurması basında yer almıştır. 20 Kasım 1941 tarihli İkdam Gazetesinde THK Uçak Fabrikası; **"Hava Sanayiini Kuruyoruz, Etimesgut'ta seri hâlinde uçak üretimine başlandı"** başlığı ile verilmiştir<sup>481</sup>. Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları devletin TOMTAŞ' tan sonra hayata geçirilen ikinci hava harp sanayii kurma girişimi olmuştur.

<sup>481</sup> İkdam Gazetesi, 20 Kasım 1941, s.1; Akşam Gazetesi, 23 Mart 1941; **EK-26-1-2** (Türk Hava Sanayii Talebi)

## İKİNCİ BÖLÜM

### II. DÜNYA SAVAŞI'NDAN SONRA TÜRK HAVA HARP SANAYİİ

#### 2.1. Soğuk Savaş Döneminin Başlaması ve Türkiye Açısından Önemli Gelişmeler

Soğuk Savaş kavramı II. Dünya Savaşı sonunda Sovyetler ile Amerika'nın liderliğini yaptığı iki kutuplu dünyada yaşanan ve 1991 yılına kadar sürdüğü genel kabul gören kamplaşma dönemini ifade etmektedir. Bununla birlikte hızını 1956 yılında Macaristan İsyanı ile kestiği de iddia edilmektedir. Ancak iki kutuplu dünyada gerginlik sürecin sonuna kadar inişli çıkışlı devam etmiştir. Başlama tarihi ise İngiltere'nin siyasal nüfuzu Amerika'ya bırakmadan önce Avrupa'da dengeyi Sovyetlerin ele geçirmeye kalkması ile Mayıs 1945 tarihinde birden başlamıştır<sup>482</sup>.

Dünyanın gelişmiş ülkeleri başta Avrupa olmak üzere II. Dünya Savaşı'nda birbirlerinin güçlerini yok etmek suretiyle zayıf duruma düşürdüler. Mevcut hâliyle (2008) bile Avrupa Birliği 500 milyona yakın nüfusu ve 27 üyesiyle 20. asrın başındaki İngiltere'nin çok gerisinde olduğu değerlendirilmektedir. Bütün birleşmeler ve gayretler ile Avrupa dünya üzerindeki etkinliğini kurtarabilmiştir. Pek tabii Avrupa'nın beş asırlık birikimi ve teknolojik üstünlüğü ile nitelikli insan gücü kazanımının büyüklüğü tamamen dağılmasını engellemiştir. Bu avantajlar yine de Avrupa'yı toparlayan unsur olmuştur. Türkiye ise harbin yıkıcı tesirinden kurtulmakla birlikte 1939–1947 yılları arasında silâh altında tuttuğu 1.700.000'e yakın insan gücü ile harbin olumsuzluklarından derinden etkilenmiştir. Kaldı ki sanayii hamleleri de harp yıllarında yarım kalmış ve durumun muhafazasına çalışılmıştır. Öte yandan harbin en ağır zamanlarında Türkiye komşu olduğu İngiltere, Rusya, Almanya ve Fransa tarafından harbin sıcak ortamına çekilmek için ciddi tazyike maruz kalmıştır. Churchill'in Adana görüşmeleri tamamen bu amaca yönelik siyasi manevradır. Rusya'nın, Türkiye'ye yönelik

<sup>482</sup> Louis J. Halle, *Soğuk Savaş*, Tercüme: Fahri ÇELİKER, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1976, s.1

tehdidinden yararlanmak istemiştir<sup>483</sup>. Adana görüşmeleri Türk Genelkurmayının görüşü 5 başlıkta toplanmıştır. Bunlar; Cephede kullanılacak silah sistemleri (top,tank,füze,silah,vd.), her türlü motorlu araçlar, lokomotif, kömür, benzin, demir yollarının yetersizliği nedeniyle gerekli gemi ihtiyacı, hava donanması için yeterli uçak (50 adet Combat Airgafft) ve techizatının verilmesi<sup>484</sup>. Toplantıda Alman ve İtalyanlardan alınan savaş ganimetlerinden Türkiye'ye verileceklerin listesinin eklenmesi kararlaştırılmıştır. Temin edilmesi hususunda anlaşılan askerî malzeme ile silahların kullanılabilmesi için görüşmelerde karar alınmış ve karşılıklı personel görevlendirilmesine karar verilmiştir<sup>485</sup>. Bu görüşmelerde İngiltere'ye hayır diyemeyen Türkiye, zaman kazanmak için verilemeyecek taleplerde bulunmuş ve zaman kazanmıştır. Taraf olması halinde savaşta zayıflayan Türkiye'nin, ileride Sovyetlerin tehdidine maruz kalacağı değerlendirilmiştir.

Savaşın sona ermesi ile birlikte batı büyük bir yıkımın sonuna gelmişti. Avrupa tarihinde en büyük yıkımlarından birisine uğramıştı. II. Dünya Savaşı bir bakıma Avrupalıların kader birliği yapması sonucunu doğurmuştur. 1939–1945 yılları arasında cereyan eden 6 yıllık savaşın sonu 1943 yılına gelindiği zaman görünmeye başlamıştı. Nitekim 1945 yılında Mihver devletleri ve taraftarları artık düşüşe geçmiş, galip taraflar barışın nasıl yapılacağını ve yenilen taraflardan en iyi nasıl yararlanılacağını tartışmaya başlamıştır. Bu maksatla, Roosevelt, Stalin ve Churchill ve diğer yetkililer arasında görüşmeler başlamıştır. Bu bağlamda: Quebeck, Tahran, Yalta, San Fransisko Konferansları yapılmıştır. Konumuz dışında olduğu için bunların ayrıntılarına girilmeyecektir. Ancak Yalta ve San Fransisko Konferansları oldukça önemli sonuçlar doğuran bir girişim olmuştur. Türkiye'nin 1945 yılı sonrası politikasında bu konferanslardan San Fransisco'nun derin tesirleri olmuştur. Birleşmiş Milletler teşkilatının veto yetkisi 1945 Şubat ayında

<sup>483</sup> William HALE, **Türk Dış Politikası 1774-2000**, (Çev.Petek Demir), Mozaik Yay., İstanbul, 2003, s.90-93

<sup>484</sup> İzzet ÖZTOPRAK, "İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askerî Yönü", **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur.Bsm., Ankara,1998, s.184,185

<sup>485</sup> ÖZTOPRAK, **a.g.m.**, s.186-189



yapılan Yalta Konferansında, 25 Nisan-26 Haziran 1945 tarihleri arasında yapılan San Fransisko Konferansı'nda ise BM Antlaşması son şeklini alarak katılan devletlerce imzalanmıştır<sup>486</sup>. Burada görüşülen konularda Türkiye, ya büyük güçlerin hüsnüniyetine bel bağlayıp onların istediğini yapacak ya da başta özellikle teknik bir harbe hazır olma adına sivil uçak ve otomobil sanayii kurmak, memleketin savunmasını yeniden tanzim etmek, memleketin her alanda kalkınması için tedbirler alması gibi bir tercihte bulunacaktır<sup>487</sup>.

1945 sonrası eski dünyada yeni düzenin kurulması sıkıntılı bir dönemi de beraberinde getirmiştir. Avrupa devletlerinin yorulması ve ABD'nin kendi içine çekilme eğilimi yeni sıkıntıların işareti olmuştur. SSCB'nin ise; ordularını terhis etmeden harekâta hazır tutması, Türkiye, Yunanistan ve İran üzerinde emeller beslemesi, Çin'de girişimlerde bulunması endişe kaynağıydı. Batının ordularını terhis etmesi siyasi olarak karışık ve tehlikeli bir durumun ortaya çıkmasına neden olmuştur<sup>488</sup>.

Yeniden yaşanabilir bir Avrupa'nın oluşması için Londra Barış Konferansı, Moskova Konferansı ile nelerin yapılacağı tartışılmış, Paris Barış Anlaşması ile İtalya, Macaristan, Bulgaristan, Romanya ve Finlandiya ile yapılacak anlaşmalar tamamlanmıştır. Almanya ve Avusturya sorunu ise 1951 yılına kadar süren birçok konferansta çözüme kavuşturulmak istendiyse de özellikle SSCB'nin yayılmacı siyaseti sonucu başarı elde edilemedi<sup>489</sup>. SSCB 1947 Ekim'inde savaş içinde lağvedilen "**Komintern**"in yerine "**Kominform**"u kurduğunu ilen etmiştir. Bu sırada Avrupa'da 200 tümen askerî (Dört Milyon kadar) olan SSCB, Kominform'un başlıca amacının batılı rejimlerle mücadele etmek ve onları yok etmek olduğu açık olarak ilan edilmiştir<sup>490</sup>.

Ülkelerin Savaş Sonrası Ordu Durumu Tabloda Verilmiştir.

<sup>486</sup> Harp Akademisi K.lığı, **Devletler Hukuku**, Hv. Tek. Ok.K.lığı Matbaası, İzmir, 2007, s.114-122

<sup>487</sup> Kadir KASALAK, "San Fransisko Konferansı ve Türkiye", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997**, Ankara, 1998, s.210-233

<sup>488</sup> Rifat UÇAROL, **Siyasi Tarih (1945-1999)**, Hv.Bas.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006, s.1-10

<sup>489</sup> UÇAROL, **Siyasi Tarih (1945-1999)**, s.9-20

<sup>490</sup> Mehmet GÖNLÜBOL, **Olaylarla Türk Dış Politikası**, 9.Baskı, Siyasal Kitapevi, Ankara, 1996, s.223

| 74        | 1945 Yılı Öncesi Ordu Miktarı | 1945 Yılı Sonrası Ordu Miktarı |
|-----------|-------------------------------|--------------------------------|
| A.B.D.    | 3.100.000                     | 391.000                        |
| İngiltere | 1.321.000                     | 488.000                        |
| Kanada    | 299.000                       | 0                              |
| S.S.C.B.  | 4.000.000                     | 4.000.000                      |

Dolayısıyla Batılı devletler, savaş sonrası istikrarı kuramadı. Batılı güçler savaşta yorgun düşmüştür. Almanya'nın teslim olduğu zaman Batılı devletlerin 5.000.000 kişilik ordusu varken bir yıl sonra bu sayı 900.000 kişiye inmiştir. Nitekim daha sonra Avrupa Kömür Çelik Topluluğu, Roma Anlaşmaları gibi girişimlerle yıllar sonra yeniden yapılanma sağlanmıştır. Ancak kuvvetler dengesi harp sonrası Avrupa aleyhine bozulmuştur<sup>491</sup>.

Türkiye, SSCB'nin tedricî olarak artan tehditleri karşısında yeni arayışlara girmiş ve Amerika ile yakınlaşma yönünde bir siyaset izlemeye başlamıştır. 1944 yılı içerisinde Rus Ordularının Türk sınırına yaklaşması, 5 Eylül 1944'de Bulgaristan'a savaş ilan etmesi ve Balkanlarda komünistlerin iktidar mücadelesine girmeleri Türkiye'yi endişelendirmiş ve Amerikan dostluğuna daha çok önem vermesine neden olmuştur. 1945 yılı Ocak ayında Moskova'da yapılan görüşmede Stalin, Türk Boğazları hakkında SSCB'nin taleplerini Churchill ve Eden (İngiltere Dışişleri Bakanı)'e açmış, Churchill 30–31 Ocak 1943 tarihinde yapılan Adana Görüşmesi ve müteakip ısrara rağmen Türkiye'ye kızgınlığı nedeniyle Stalin'in görüşünü destekleyebileceğini bildirmiştir. Doğal olarak bu durum Türk devlet adamlarını endişeye düşürmüştür. Konu 10 Şubat 1945'te Yalta Konferansında gündeme gelmiş ve Stalin Montreux Sözleşmesinin değiştirilmesini talep etmiştir. Alınan kararda konudan Türkiye'nin haberdar

<sup>491</sup> Aydın ALACAKAPTAN, *Atlantik İttifakı*, Türk Atlantik Antlaşması Derneği Yay. S.2, Ankara, s.6,7

edilmesine karar verilmiştir<sup>492</sup>. Yalta Konferansı'nda alınan bir kararla, kurulacak Dünya Teşkilatını konuşmak üzere davet edileceklerin 1 Mart 1945 tarihine kadar Almanya'ya harp ilan etmeleri kararına varılmıştır. Bu karara uygun olarak Türkiye'de 23 Şubat 1945 tarihinde Almanya'ya harp ilan etmiştir<sup>493</sup>. Başbakan Şükrü Saraçoğlu konuyla ilgili; **“Türkiye Cumhuriyeti ilk tehlike dakikasından itibaren sözünü, silahını ve kalbini demokrat milletlerin yanına koydu ve bu güne kadar meclis olarak ve hükûmet olarak aldığı kararlarla aynı istikamette yol aldı.”** açıklamasını yapmıştır. Türkiye bu siyasi gelişmeden sonra 5 Mart 1945'te San Fransisko Konferansına resmen davet edilmiştir<sup>494</sup>.

SSCB, Atatürk'ün Mac Arthur'a yıllar evvel ifade ettiği gibi harpten galip çıkmıştı. Sadece Avrupa'da bulunan 200 tümenlik ordusu ile tehdit unsuruydu. Türkiye'nin tek başına böyle bir güç karşısında mücadele etmesi güçler dengesi açısından çok riskli bir durumdu. Sonucu istenmeyen hadiseler neden olabilirdi. 19 Mart 1945 tarihinde SSCB Dışişleri Bakanı Molotov, Sovyet Hükûmeti'nin iki ülke arasında 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşmasını 7 Kasım 1935 tarihli protokol hükümlerine uygun olarak II Dünya Savaşı'nda meydana gelen **“derin değişiklikler”**den dolayı yeni şartlara uymadığını bildirmiştir. Bu nedenle ciddi değişikliklere ihtiyaç duyulduğundan feshetme arzusunu Türkiye'nin, Moskova Büyükelçisi Selim Sarper'e bildirmiştir<sup>495</sup>. Türkiye, yıllardır süren harbin bitmeye yaklaşıldığı bir zamanda bu gelişmeden tereddüde düşmüş, 7 Nisan 1945 tarihli cevabında SSCB'nin istediği değişikliklerin ne olduğunu sormuş ve iki tarafın menfaatine uygun yeni bir paktın yapılabileceğini bildirmiştir. Sovyetler 7 Haziran 1945 tarihli 2. notasında mevcut sorunları;

<sup>492</sup> Mehmet SARAY, **Sovyet Tehdidi Karşısında Türkiye'nin NATO'ya Girişi III. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Hatıraları ve Belgeler**, A.A.M., Ankara, 2000, s.69,70; GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.184

<sup>493</sup> Hasret ÇOMAK, “İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, Harbin Sonrasında Türkiye-ABD İlişkileri, ABD'nin Türkiye'ye Yardım Politikası (Truman Doktrini ve Marshall Planı)”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur. Bsm., Ankara,1998, s.459 GÖNLÜBOL, a.g.e., s.184

<sup>494</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.184

<sup>495</sup> ÇOMAK, a.g.m, s.459;GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.185; Ali İhsan GENCER-Sabahattin ÖZEL, **Türk İnkılap Tarihi**, Hv.Bas.ve Neş. Md. lüğü, Ankara,2006, s.248; SARAY, a.g.e., s.71

- a) Kars, Ardahan ve Artvin'in Sovyet Rusya'ya bırakılması,
- b) Türk Boğazlarından SSCB'ye üsler verilmesi,
- c) Türkiye'nin Avrupa sınırlarında yani Trakya'da Bulgaristan ve Yunanistan lehine düzenlemeler yapılması,
- d) 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin tadili ve ilgili devletlerin katılacağı bir konferansın tespiti olarak tanımlanmıştır<sup>496</sup>.

Türk Devleti doğal olarak bu isteklerden, egemenliğini ihlal eden maddeleri ret etmiş, diğer hususlar için açık kapı bırakmıştır. İngiltere'de bu isteklerin Potsdam'a kadar ertelemesini SSCB'den talep etmiştir<sup>497</sup>. Potsdam Konferansı 17 Temmuz–2 Ağustos 1945 tarihleri arasında toplanmıştır. Bu toplantıda Ruslar Türk Boğazlarına yönelik taleplerini gündeme getirmişlerdir. Bu toplantıda ABD Başkanı Nisan 1945 tarihinde Roosevelt'in ölümü üzerine Truman olmuştur. İngiltere'de de 26 Temmuz 1945'te yapılan seçimle Churchill ve Eden yerlerine Atlee ve Bevin'e bırakmıştır. Churchill, toplantıya katıldığı süreçte konuya önceki açıklamalarına rağmen taraf olmuş ve Türk Boğazları Meselesi'nin yalnız SSCB ile Türkiye arasında bir mesele olmadığını dile getirmiş, Truman da Churchill'e destek olmuştur. Truman, SSCB'nin toprak talebini iki devlet arasındaki bir mesele olarak gördüğünü

<sup>496</sup> Nasuh USLU, **Türk-Amerikan İlişkileri**, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000, s.18,19; Rifat UÇAROL, "İkinci Dünya Savaşı "Misak-ı Millî" ve Türkiye'nin Savaşa Girmemek için Direnişi", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur.Bsm., Ankara, 1999, s.539;T.C. Dışişleri Bakanlığı, **Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl İkinci Dünya Savaşı Yılları(1939-1945)**, Dışişleri Yay., Ankara,1973, s.250-270; Recep Şükrü APUHAN, **Menderes**, Timaş, İstanbul, 2007, s. 200-202; ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s.414,415

Türk Boğazları 1453–1841 yılları arasında Devletçe kapalılık dönemindedir. Başkentini İstanbul olması ile kapatılmıştır. 1475'de Kırım'ın fethi ile Karadeniz'in Türk Denizi olmasıyla buraya geçiş yasaklanmıştır. Ancak 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ile Karadeniz'in Türk Denizi olma statüsü sona erdi. 1833'te Hünkar İskelesi Anlaşması ile Rusya lehine başka devletlere kapatıldı. Bu madde gizli tutulmuştur. Tabii bunu İngiltere hazmedemedi. 1841 Londra Mukavelesi ile yabancı devletlerin harp gemilerinin boğazlara girmesi yasaklanmıştır. Lozan'da ise Müttefikler, Rusya ve Türk tarafı olarak 3 görüş ortaya çıkmıştır. Müttefikler bütün gemilere açık olmasını Türk ve Rus görüşü birbirine yakın olarak yalnız ticarete açık olmasını savunmuştur. Sonuçta Boğazlar Komisyonu kurulmuş, Türkiye bu durumu 1936 Motreux Sözleşmesi ile aşabilmiştir. Aptülahat AKŞİN, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, C.II, İnkılap ve Aka Kitapevi, İstanbul, 1966,s.159–183 ; ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s. 414,415

<sup>497</sup> SARAY, **a.g.e.**, s.71;GÖNLÜBOL, **a.g.e.**,s.185

beyan etmiştir<sup>498</sup>. Buradan çıkan sonuç ise; ABD hâlâ Rus tehdidini anlayamamış, harp yıllarındaki gibi sorunların kolayca çözüleceğine inanmaktadır. Boğazlar konusu Potsdam'da çözüme kavuşmamıştır. Konu ilgili ülkelerin görüşünün ayrı ayrı Türkiye'ye bildirilmesi ile geleceğe bırakılmıştır.

Potsdam Konferansı'nda alınan karar gereği ABD kendi görüşünü 2 Kasım 1945 tarihinde Türkiye'ye bildirmiştir. Amerikanın görüşünün Türkiye lehine değiştiği görülmektedir. Boğazların Türk egemenliğinde kalmasına destek olmaya başlaması olumlu bir gelişme olmuştur. Bunun temelinde bu kadar uzun bir coğrafyanın silahsızlandırılmasının Türkiye'nin egemenliği açısından savunma riski olacağına uzmanlarca değerlendirilmesi, İngiltere'nin tavsiyesi ve SSCB'nin gerçek politikalarının anlaşılmaya başlaması olduğu sanılmaktadır<sup>499</sup>.

Bu süreç Türkiye'de çok hararetli tartışmaları beraberinde getirmiştir. İstiklâl Savaşı'nda Şark Cephesi Komutanı olan İstanbul Milletvekili Kazım Karabekir Paşa 20 Aralık 1945'te TBMM'de yaptığı konuşmasında; ***"Kars Yaylasına hâkim olmak demek Anadolu'yu istila etmek için pusuya yatmak demektir. Keza Kars Yaylasına hâkimiyet, Dicle ve Fırat boyunca Akdeniz ve Basra Körfezine inen yolların tepesine hâkim olmak demektir. Kars Yaylası, oralara inecek olan büyük seli tutacak olan biricik settir. Oraya el saldırtmayız. Fakat şunu da bilmelidirler ki, Kars Yaylası millî belkemiğimizdir. Kırdırırsak yine mahv oluruz. Eğer Ruslar yer istemekte ısrar ederse, hiç şüphe yok ki dövüşeceğiz"*** demiştir<sup>500</sup>. SSCB'nin istekleri içeride millî birlik ve beraberliğin daha çok pekişmesine vesile olmuştur<sup>501</sup>. Türkiye açısından 1945 yılı sonu ve 1946 yılı başı çok

<sup>498</sup> ÇOMAK, a.g.m, s.462, 463

<sup>499</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.196-199

<sup>500</sup> SARAY, a.g.e., s.73

<sup>501</sup> Millî iradenin tecelli etmesi iktidar sahipleri ile doğrudan ilgilidir. SSCB taleplerinin olduğu dönemde, ülkenin gerçeklerini bilen ve İstiklâl Harbi'nin kazanılması ile hemen sonrasında devletin fikri yapısının oluşumuna katkısı olan önemli kişiler TBMM'de bulunuyordu. Bunlardan bazıları; Ali Fuat Cebesoy, Kazım Karabekir, Refet Bele, Ali Çetinkaya, Osman Koptagel, İzzeddin Çalışlar, Fethi Okyar, Aka Gündüz, Adnan Menderes, Kazım Özalp, İ.Hakkı Uzunçarşılı, Reşat Nuri Güntekin, Falih Rıfki Atay, Hüseyin Cahit Yalçın, Hüseyin Rahmi

sıkıntılı bir dönem olmuştur. Her an kuzey komşudan gelecek bir istila hareketi tehlikesi karşısında ordu hazır beklemiştir. Müttefik olarak görülen İngiltere'nin kendi içine çekilmesi ve yıkılmış bir Avrupa'nın kötü durumu Türkiye için olumsuz bir tablo olmuştur.

Truman, 1945 yılında SSCB'nin Türkiye'den toprak talebini iki ülke arasında bir sorun olarak görürken 1946 yılından itibaren görüşünde değişiklik olmuştur. Türkiye'nin batı medeniyeti açısından son kale olacağı aksi halde İran ve Yunanistan'ın kısa sürede işgal edilerek Balkanlara sıçrayan SSCB'nin bir daha zor kontrol altına alınacağı anlaşılmıştır. ABD'nin 1946 başındaki bir muhtırasında SSCB'nin Türkiye'yi işgali amacından şüphe kalmadığı, bu gidişe demirden bir yumruk uzatıp **“dur”** denmezse yeni bir savaş çıkacağı değerlendirilmesine yer verilmiştir. Notada, Sovyetler yalnız bu dilden anlıyor açıklaması yapılarak, Türkiye'nin toprak bütünlüğüne verilen tam destek iradesi ortaya konmuştur<sup>502</sup>. Bu dönemde İran olayı Sovyet tehdidi açısından Amerika'yı endişelendirmiştir. Türkiye'nin yıllardır dile getirdiği ama batılı güçlerin anlamak istemediği tehdit artık anlaşılmış ve başta Amerika olmak üzere tedbir almaya başlanmıştır. Türk Büyükelçisi Münir Ertegün'ün ölümü üzerine Missouri Zırhlısı ile Türkiye'ye gönderilmesi Akdeniz'de bir Amerikan filosunun bulundurulma ihtiyacı ve Sovyetlere karşı gözdağı verilmesi olarak değerlendirilmiştir. Missouri Zırhlısı'nın Türkiye'ye geldiği 5 Nisan 1946'da Başkan Truman yaptığı açıklamada, Amerika'nın Yakındoğu ve Ortadoğu ile bundan böyle ilgileneceği mesajını vermiştir. Bu mesaj Sovyetlere aynı zamanda bir ihtar olmuştur<sup>503</sup>. Bu seyahatte

---

**Gürpınar**, Hikmet **Bayur**, Yahya Kemal **Beyatlı**, Yunus **Nadi**, Kemalettin **Kamu**, Hilmi **Uran**, Refik **Koraltan**, Şükrü **Saraçoğlu**, Suat Hayri **Ürgüplü**, Recep **Peker**, Necmettin **Saka**, Şemsettin **Günaltay**, Hasan **Saka**, Celal **Bayar**, Naci **Demirağ** gibi isimler en çok dikkati çekenlerdir. Cumhurbaşkanlığında İsmet İnönü bulunuyordu. **TBMM Zabıt Cerideleri**, Devre VI, İçtima:4, Üçüncü İnikat, 11.11.1942, s.33-36

<sup>502</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.201

<sup>503</sup> ÇOMAK, a.g.m, s.464; GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.202-207; ORAN, a.g.e., s.490-495

Türk Büyükelçisi Münir Ertegün'ün ölümü üzerine Missouri Zırhlısı ile Türkiye'ye gönderilmesi Akdeniz'de bir Amerikan filosunun bulundurulma ihtiyacı ve Sovyetlere karşı gözdağı verilmesi olarak değerlendirilmiştir. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün; “Amerikan gemileri bize ne kadar yakın olursa o kadar iyi olur.” (B.Oran-s.493) sözü günün atmosferini yansıtmaları açısından oldukça ilginçtir. İzmirli çocukların 1940'lı yıllarda söylediği tekerleme; bir-ki-üçler yaşasın Türkler/Dört-beş-altı İtalya/Yedi-sekiz-dokuz Alman/ On-onbir-on iki-Amerika birinci” sözlerinin telafuzu da oldukça ilginçtir. Yine 1954 İzmir Fuarı'nda tango sanatçısı Celal İnce'nin

İstanbul'da Missouri adına çıkarılan pullar, Missouri sigarası ve Amerikan askerlerine sağlanan kolaylıklar ülkenin nasıl bir çıkmazda olduğunu göstermektedir<sup>504</sup>. Sovyetlerin ağır tahriki sonucu tatbik olunan bu politikalar sonucu Türkiye hızla ordusunu modernleştirme gayretine girmiştir. Teknolojik olarak yetersiz olduğu için de Amerikan sistemi Türkiye'de tamamen yerleşmiştir. Bu gelişmeler sonucu Türkiye başta savunma olmak üzere dışa bağımlı hâle gelmiştir<sup>505</sup>.

Sovyetler Türk Boğazlarının statüsünün değiştirilmesi konusunda ısrarlı olmuşlardır. II. Dünya Savaşı'nın sonunda yeni düzenin tesisi için Almanya ve Japonya ile imzalanacak anlaşmalar hariç diğer devletlerle ilgili anlaşmaları imzalamak üzere 15 Aralık 1946'da Paris Konferansı başlamıştır. Görüşmeler 10 Şubat 1947'de anlaşmaların imzalanması ile tamamlanmıştır. Ancak burada Sovyetlerin uzlaşmaz tutumu devam etmiş ve bu durum Amerika ile arasındaki köprülerin yıkılmasına neden olmuştur<sup>506</sup>. Sovyetler, Amerika'nın kademeli olarak uyguladığı siyaseti dikkate almamakta ısrarcı olmuştur. 7 Ağustos 1946 tarihinde Türkiye, Amerika ve İngiltere'ye Türk Boğazlarının statüsünü Türkiye aleyhine sınırlayan, batılı devletleri konunun dışında tutan beş maddelik bir nota daha vermiştir<sup>507</sup>. Türkiye, Amerika ve İngiltere'ye aynı notayı almaları nedeni ile görüş sormuştur. İşte Türkiye'nin son 60 yılına damgasını vuran politik çizgi bu noktada şekillenmiştir. Amerika iki tercihten birini yapmak durumundaydı. Ya sert bir nota ile Sovyetleri Türkiye ile baş başa bırakacak, ya da savaş pahasına da olsa Türkiye'nin toprak bütünlüğü yanında yer alacaktı. Bu riskin alınmaması hâlinde daha önce de belirtildiği gibi Türkiye'nin saldırıya uğraması ile Ortadoğu, Akdeniz ve Balkanların ciddi olarak Sovyet işgaline uğraması söz konusuydu. Bu da ticaret yollarının kapanması, batının ekonomik damarlarının bazılarının

---

bir şarkısında; “Ameriak, Amerika/ Türkler dünya durdukça/beraberdir seninle/Hürriyet Savaşında/.../Ankara ile Washington/İzmir'im, San Fransisco'n/benzer derler birbirine/doyulmaz güzelliklerine/...” diye devam etmektedir. (B.Oran-s.493) Bu alıntılar o günün yaşanan sıkıntılı günlerinin arkasından “Kusursuz Kurtarıcı” olarak görülen Amerika'ya olan sonsuz güvenin izlerini taşımaktadır.

<sup>504</sup> APUHAN, a.g.e., s.68

<sup>505</sup> Abdullah GÜRBÜZ, **Osmanlıdan Günümüze Türk Dış Politikası**, Ankara, 2005, s.26

<sup>506</sup> UÇAROL, **Siyasi Tarih (1945-1999)**,s. 2-4

<sup>507</sup> SARAY, a.g.e., s.76

kesilmesi hatta batı medeniyetinin yok edilme sürecinin başlangıcı olabilirdi. Kominform'un kuruluşunda bu açıkça Ruslar tarafından ilan edilmişti<sup>508</sup>. Amerika'nın Türkiye yanında açık olarak yer almasının önemli bir nedeni Batı'nın varlığını korumaktı. Nitekim 1947 yılında Amerikan Senatosu Dışişleri Komisyonu üyesi Capper; Amerika 350 milyar dolardan fazla masraf ettikten ve bir milyondan fazla can kaybı verdikten sonra Avrupa'dan, Asya'dan ve Kuzey Afrika'dan çekilmeyi kararlaştıramaz demiştir. Yine Türkiye'ye General Oliver Başkanlığındaki yardım heyetinin üyelerinden D. Lodge yaptığı açıklamada Türkiye'ye yaptıkları yardımın kendi menfaatlerine uygun olduğunu ama ne tesadüftür ki Türkiye'nin de çıkarlarına uygun düşmektedir<sup>509</sup>. Bu günkü Amerikan yönetiminin Türkiye ve dünya siyasetinin temelinde bu anlayışın olduğu görülmektedir.

Amerika bu ihtimalleri değerlendirmiş, Türkiye'nin gelişmelerden olumsuz etkilenmede uç noktada olduğu kanaati hâsıl olmuş ve savaş pahasına bile olsa desteklenmesine karar verilmiştir. Nitekim Amerika, Sovyetlere 19 Ağustos 1946'da verdiği cevapta özet olarak Sovyet tekliflerinin bir kısmının dikkate alınabileceğini ama boğazların savunmanın başlıca sorumlusunun Türkiye olduğunu, olası bir saldırı tehdidinde Birleşmiş Milletler Güvenlik Meclisi'nin harekete geçmesi için açık bir sebep olduğunu bildirmiştir. Türkiye ise 22 Ağustos 1946 tarihli karşı notasında Sovyet notasını değerlendirmiş, egemenlik hakları ile bağdaşmayan tekliflerin kabul edilemeyeceğini, kabulü hâlinde daha büyük uluslar arası sorunların çıkacağını bildirmiştir. Son olarak her ne pahasına olursa olsun Cumhuriyet Hükûmetinin kendisini her türlü tehdide karşı savunacağı açıkça bildirilmiştir. Sovyetler 24 Eylül 1946'da bir nota daha vermiştir<sup>510</sup>. Amerika 9 Ekim 1946'da Sovyetlere verdiği nota ile, İngiltere'nin 21 Şubat 1947'de Amerika'ya verdiği nota ile 19 Ağustos 1946'da verdiği cevabı bir kere daha

<sup>508</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.202-209

<sup>509</sup> Ahmet AKTER-Dilşen İnce ERDOĞAN, "İkinci Dünya Savaşı Sonrası Amerikan Askeri Yardımı: Truman Doktrini ve Marshall Planı", **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006, s.441

<sup>510</sup> SARAY, a.g.e., s. 88,89; ÇOMAK, a.g.m, s.464,465



tekrarlamıştır. Bu durum Türkiye tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Türkiye ise 18 Ekim 1946 tarihli cevabında geri adım atmamıştır<sup>511</sup>.

İngiltere 21 Şubat 1947 tarihinde Amerika'ya iki nota vermiştir. Bunlardan biri Türkiye diğeri Yunanistan'la ilgilidir. İngiltere bu notalarda Türkiye ve Yunanistan ile direk ilgilenemeyeceğini, bu ülkelerin batı savunması için çok önemli olduklarını bu sebeple bu ülkelere Amerika'nın destek çıkmasını istemiştir<sup>512</sup>. Savaşı başarıyla bitiren Amerika-Rusya savaşın hemen arkasından dev iki rakip hâline gelmişti. Bu durumda Avrupa'da ve yakın bölgesinde Sovyet yayılmacılığının durdurulması için ciddi girişimler yapılması zorunlu hâle gelmiştir. Türkiye bu aşamada en kritik ülke konumundadır. Amerika, açık olarak Türkiye tarafında yer almıştır. Ancak buna rağmen Türkiye'nin ordusunu güçlendirebilmesi için bazı modernleşme ve yapılanmanın hayata geçirilmesi gerekmiştir.

Türkiye, savaşa girmemiş ama savaş süresince aktif tarafsız olarak 17 milyon nüfusun yaklaşık 1.700.000'ni (yaklaşık % 10) silâh altında bulundurmak zorunda kalmıştır<sup>513</sup>. Savaş bittiği zaman taraflar Sovyetler hariç ordularını terhis etmiştir. Türkiye, Sovyet tehdidi karşısında ordusunu terhis de edememiştir. Doğal olarak bu kadar büyük bir ordunun silâh altında tutulması zayıf bir ekonomi için ciddi sıkıntı kaynağı olmuştur<sup>514</sup>.

## 2.2. Amerikan Yardımı ve Türkiye

Türkiye, 1945 yılından itibaren Amerika ile olan ilişkilerini geliştirmek için gayet sarf etmiştir. Ülkenin bağımsızlığının söz konusu olduğu, ekonomik problemlerin had safhada olduğu, halkın ihtiyaçlarının karneye bağlandığı, ticaretin durduğu, ithalâtın yapılamadığı, Türkiye'nin yalnızlığa terk edildiği bir

<sup>511</sup> SARAY, a.g.e., s.89-91; GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.209; ARMAOĞLU, 20. Yüzyıl Siyasi Tar., s.428-430

<sup>512</sup> Durmuş YALÇIN- Yaşar AKBIYIK- Yücel ÖZKAYA- Gülnihal BOZKURT- Dursun Ali AKBULUR- Erdiç TOKGÖZ- Refik TURAN- Nuri KÖSTÜKLÜ- Mustafa BALCIOĞLU- M.Akif TURAL- Cezmi ERASLAN- Cemal AVCI, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi II**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2002, s.463-465; UÇAROL, **Siyasi Tarih (1945-1999)**,s.10

<sup>513</sup> KARLUK, a.g.e., s.7

<sup>514</sup> Kemal ARI, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Savaş Ekonomisi Uygulamaları ve Fiyatlar", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur.Bsm., Ankara,1998, s.447,448

dönemde yöneticilerin öncelikli olarak orduyu güçlendirmeleri zorunluydu. Orduyu techiz etmek kadar silah sistemlerinin idame-işletmelerinin kesintisiz yapılması gerekiyordu. II. Dünya Savaşı sonrası içinde bulunulan koşullar gereği millî imkânlarla ordunun tam olarak techiz edilmesi zor gözüküyordu.

Gelişmiş silah üreticileri II. Dünya Savaşı sonrası dünyaya yeni şekil verirken küreselleşme denen olgu bu dönemde başlamıştır. Büyük firmalar her alanda etkinliklerini arttırmışlar, endüstrinin temeli olan petrol kavgaları gündeme gelmeye başlamış ve pek çok petrol üreticisi ülkede, iç savaşlar şiddetlenerek sürmüştür. Bu dönem aynı zamanda küresel standartlaşmanın başladığı bir zaman dilimidir. Bu dönemde geri kalmış ülkelerin yeraltı kaynakları başlarına ciddi sorunlar çıkarmıştır.

Türkiye, 1939 yılına kadar askerî ve sivil sanayiileşme alanında ciddi planlamalar ve yatırımlar yapmıştır. Kimya, Kâğıt-Selüloz, Madencilik, Tekstil, Seramik ve Demir-Çelik alanında fabrikalar açılmıştır. Birinci Beş yıllık Sanayii Planında 20 fabrikanın açılması öngörülmüş ve 18 fabrika hizmete girmiştir<sup>515</sup>. Harp Sanayii alanında millî imkânların harekete geçirilmesi için pek çok fabrikalar açılmıştır. Bu kapsamda; Hafif Silah Üretim Tesisleri, Ağır Silah Üretim Tesisleri, Silah Tamirhaneleri, Kimyasal Silah Sanayii, Askerî Malzeme Sanayii, Gaz maskesi Üretim Tesisleri ve Uçak Sanayii kurulmuştur<sup>516</sup>. Havacılık alanında yapılan yatırımlar TOMTAŞ ile başlamış ama üstesinden gelinemeyen sorunlar nedeni ile başarı sağlanamamıştır. Harbin bitmesi ile nelerin yapılabileceği tartışılmış ve 1945 yılında **“Türk Sanayiinin Harp Zamanından Sulh Zamanına İntikal ve Sulh Zamanının Muhtemel Yeni Şartlarına İntikal Devrelerinde Korunması ve Gelişmesi ile İlgili Genel Problemler Hakkında Öz Rapor”** hazırlanmıştır. 1946 yılında, **“İvedili Sanayii Planı”** hazırlanmıştır. Türk teknokratlar savaş sebebi ile tamamen duran sanayiinin devlet desteği ile yeniden canlandırılmasını öngörmekteydi<sup>517</sup>. Bu süreç ABD’den borç talebinin olduğu

<sup>515</sup> TOKGÖZ, a.g.e.,s.72-75; Durmuş YALÇIN VD., a.g.e, C.II, s.325-327

<sup>516</sup> EVSİLE, a.g.t., s. 70-140

<sup>517</sup> Serdar TURGUT, **Demokrat Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi**, Adalet Matbaacılık, Ankara, 1991, s.134

bir zamana denk geliyordu. İkili görüşmeler sonucu sanayii alanındaki yatırımların yerine tarıma ve alt yapı sistemlerine yönelik politikalar belirlenmesi, Türkiye'nin Amerikan Yardım Programına alınarak özellikle askerî alandaki eksikliklerinin bu devlet tarafından karşılanması önerilmiştir. Yeni görüş doğrultusunda 1948–1952 yılları arasını kapsayan yeni bir yatırım programı hazırlanmıştır<sup>518</sup>. Bu dönemde Kore Savaşı'nın patlak vermesi ile uluslar arası alanda tarım ve hammadde fiyatları artış göstermiştir. Bu gelişme toprak ağalarının da desteği ile iktidara gelen ve yabancı komisyonlarca tarıma önem vermesi istenen Menderes Hükûmeti'nin tarım sektöründe önlemleri hızla yürürlüğe koymasına fırsat vermiştir. Diğer iki önlem ise; sanayileşme özel kesim öncülüğünde yürütülecek ve dış ekonomik ilişkilerde devlet müdahaleleri asgariye indirilecektir<sup>519</sup>.

Türkiye'de 1935 yılında çıkarılan iskân ve toprak dağıtım projesinde küçük köylü kalkındırılmak istenmiştir. Ne var ki bu kanun 1945 yılına kadar çıkmamış ve 10 yıl sürüncemede kalmıştır. Proje başkanı Ömer Lütfi Barkan kanun çıktığı zaman muratlarının bu olmadığını belirtmiştir<sup>520</sup>. “**Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu**”nu çıkarken 10 yıllık sürede CHP'nin büyük toprak sahibi ve tüccar milletvekilleri ciddi muhalefet yapmışlardır. Öyle ki Demokrat Parti'nin kuruluşundan sonra hemen güçlenme nedenlerinden biri de toprak reformuna karşı oluşan dirençtir. Kanunla, devlete ait olan ortak kullanımda ve kişilerin mülkiyetinde olan arazilerin topraksız ve az topraklı köylülere dağıtılması planlanmıştı. Bu sürede yalnız kamu mülkiyetinde olan topraklardan 350.000 aileye yaklaşık 18.000.000 dönüm toprak dağıtılabilmiş, hazine arazileri ve ıslah ile kazanılan topraklar büyük arazi sahiplerinin eline geçmiştir<sup>521</sup>. Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu yumuşatılmış şekliyle TBMM'de bulunan 345 vekil tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir. Kanun yasalaşırken ortaya konan tepkiler bütçe görüşmelerinde kendini göstermiştir. Nitekim tek partili mecliste 77 vekil bütçe oylamasına

<sup>518</sup> TURGUT, a.g.e, s.134

<sup>519</sup> Durmuş YALÇIN VD., a.g.e, C.II, s.330-334

<sup>520</sup> Aykut KANSU (Doç. Dr.), **Karşılaştırmalı Siyasal Sistemler**, Ufuk Üniversitesi, 2006–2007 Güz Dönemi Yüksek Lisans Ders Notları, Mayıs 2007, Ankara

<sup>521</sup> TURGUT, a.g.e, s.150,151; APUHAN, a.g.e., s.70

katılmazken 5 vekil ret oyu vermiştir. Bu kişiler: Adnan Menderes, Refik Koraltan, Fuat Köprülü, Celal Bayar ve Emin Sazak'tır. Bu gelişmeler sonrası Batıda etkili olan ve Türkiye'de de güçlenmeye başlayan ferdiyetçilik, bireysel yaşam tarzı ve özgürlük rüzgârını arkasına alan yeni siyasal yapı toprak sahipleri ve burjuvazinin amaçlarına uygun kitle desteği sağlayarak güçlenmiştir<sup>522</sup>.

Demokrat Parti'nin kurulması ve iktidar olmasındaki en önemli nedenlerinden biri devletçilik ilkesinin uygulamasına karşı oluşan tepkidir. Tam bu sırada dünyada devletçi bakış açısına karşı esen rüzgâr tüm dünyayı tesiri altına almıştır. Diğer ise Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu çalışmalarının çıkarlarına dokunduğunu hisseden tüccar ve toprak sahibi güçlerin destek verdiği ve özel girişimi desteklediğini ortaya atarak siyasete farklılık getiren muhalif hareket olmuştur<sup>523</sup>.

Konunun diğer bir yönü de; Türkiye'de toprak sahipleri ortamdaki hoşnut değildir. Oluşan yeni siyasi ortam güçlü tarım kesiminin bir güç unsuru olarak ortaya çıkmasına neden olurken aynı zamanda Türkiye'nin müttefikleri de tarımın ön plana alınması için çok ciddi girişimlerde bulunmuştur. Dolayısıyla Türkiye'nin sanayiden tarıma kaymasının doğru veya yanlış bir karar olup olmayacağı o dönemde oluşan siyasi ortam nedeniyle hiç tartışılmamıştır. Tercih değişikliği kamuoyunda tartışılabilseydi olumsuz taraflar bilinseydi sanayii alanında yapılan yatırımlar korunabilecek ve geliştirilecekti.

Türkiye'de, uzun süre tek parti iktidarı yaşanmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı sonrası dünyada oluşan büyük değişimler Türkiye'yi de etkilemiştir. Türkiye'nin yöneticileri, ülkenin demokratik ve çok partili hayatın yaşandığı batı dünyası safında yer alması gerektiğine inanmıştır. Harp şartlarında uygulanan politikalar halkta doğal olarak bir tepkiyi de beraberinde getirmiştir. Oysa II. Dünya Harbi'nde 60 milyondan fazla insanın öldüğü dikkate alınırsa Türk Devleti'nin harbin tam ortasında yer alan coğrafyada, aktif tarafsızlığının

<sup>522</sup> TURGUT, a.g.e, s.155-160

<sup>523</sup> TURGUT, a.g.e, s.154,155

büyük bir başarı olduğu açıktır. Harbin bitmesiyle dünyanın kutuplara ayrılması karşısında dünyada oluşan siyasal yapılar Türkiye'yi de etkilemiştir. Temel hak ve özgürlükleri savunan batı ile aynı eğilimi Türkiye'de savunan siyasal oluşumun programları paralellik arz etmiştir. Aynı zamanda Türkiye'de oluşan yeni siyasal sistemin varlık nedeni olan içerideki güç odaklarının çıkarları batı ve Amerika'nın öngördüğü politikalar ile örtüşmüştür. Demokrat Parti'nin programı tartışmasız bu ekseninde ortaya çıkmıştır.

Türkiye özellikle Sovyetlerle olan sorunları nedeni ile batıya mümkün olduğu kadar yakın bir politik çizgiye kaymıştır. Bu süreç esasen 1945 yılında başlamış, 1950 sonrası daha da güçlenmiştir. Bu kapsamda Türkiye 25 Temmuz 1950'de Güney Kore için savaşacak BM birlikleri emrine 4.500 kişilik bir Türk Tugayı göndermeye karar vermiştir<sup>524</sup>. Türkiye, kendisini emniyete alabilecek bir ittifak arayışının sonunda istediğini elde etmiş ve 18 Şubat 1952 yılında NATO'nun üyesi olmuştur<sup>525</sup>. Amerika açısından bakıldığı zaman; konunun ayrı bir önemi vardır. Dünya iki kutba ayrılmış, Sovyetler etki alanını Avrupa ekseninde genişletmek istemektedir. Bu süreç durdurulmadığı zaman Amerika'nın millî çıkarları ciddi yara alacak hatta kendisi tartışmalı hâle gelecektir. Öte yandan yüzlerce yıllık Avrupa medeniyeti de yaşam mücadelesi vermektedir. Batının tek hamisi ise ancak Amerika olabilecektir. Batıyı ayağa kaldırmanın yolu ise sanayiinin toparlamasına yardımcı olmakla mümkün olacaktır. Marshall Planı'nın özü olan batının kendi için bir şeyler yapması, sanayii alanında birliktelikle olacaktır. Nitekim bu planın sonucu adım adım bu günkü Avrupa Birliği'ne temel olmuştur. Ancak sanayii alanında çalışacak olan yıkılmış Avrupa'nın gıda sorunu nasıl çözülecektir? Amerikan uzmanları bu sorunu çözmek için de sıkıntı içinde olan ve ilişkilerin hızla geliştiği Türkiye'yi uygun ülke olarak

<sup>524</sup> Meliha YÜCEL-Emine YILMAZ, "Kore Savaşı(1950-1953) Türkiye ve Dünya Açısından Genel Bir Değerlendirmesi", **Askeri Tarih Bülteni**, Ankara, 1995, s.140-164; Durmuş YALÇIN VD., **a.g.e, c.II**, s.470

<sup>525</sup> Ergün AYBARS, "İkinci Dünya Harbi Sonrası Türkiye", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri 1(20-22 Ekim 1997)**, Gnkur.ATASE Yay., İstanbul, 1998, s.506; ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s.447-449

değerlendirmişlerdir. Bu maksatla Türkiye'nin 1930'larda başlayan sanayileşme hamlesine 1945 sonrası devam etmesi yerine tarım ve altyapı ile gelişmesi öngörülmüştür.

Amerika, uzmanların önerisi doğrultusunda tarımın gelişmesi maksadıyla Türkiye'ye tarım aletleri, tarım ilacı desteği vermiştir. Batılı devletler ağır sanayiinin Türkiye'yi kalkındıramayacağını ama tarım ve tarım makineleri ile kurulacak hafif sanayiinin kalkınmayı sağlayacağını savunmuşlardır. Bu bağlamda Türkiye Marshall Yardımı kapsamına alındığında tarımda makineleşmeyi arttırmak, karayollarına ağırlık vererek tarım sektörünü pazara açmayı öngörmüşlerdir<sup>526</sup>. Bu gün bu konu eleştirilmektedir. Demiryollarının özellikle ihmal edildiği iddia edilmektedir. Ancak Türkiye gibi büyük bir ülkenin karayolu 1950 yılında yetersizdi. Şehirler ve yerleşim yerleri arasında irtibat yoktu. Osmanlı Devleti'nden devralınan karayolu uzunluğu 13.900 km.dir. 1950 yılına kadar bu miktar 24.200 km. olmuştur. Araç sayısı 1923 yılında 19.000 adetken, 1950'de 340.000 adet olmuştur. 1995 verilerine göre araç sayısı 15 milyonu aşarken karayolu uzunluğu asfalt 61.250 km., köy yolları ise 344.796 km. olmuştur<sup>527</sup>. Gelişmiş ülkeler kendi politik çıkarları gereği kasıtlı olarak Türkiye'yi farklı yola sevk etmek istemiş olabilirler. Nitekim aynı baskılar II. Dünya Savaşı sonrası Almanlara da Amerikalılar tarafından açıkça yapılmıştır. Ancak Alman liderler sosyal ve insani politikalar uygulayarak sözde halkın sorunlarını çözmeyi dillendirmişler ve bu insani yaklaşıma Amerikan yönetimi cephe alamamıştır. 15 yıl gibi bir süre sonunda Almanya güçlü bir devlet olarak yeniden ortaya çıkmıştır. Kaldı ki Türkiye bu yoğunlukta bir baskıya maruz kalma konumunda değildi. Türkiye, dış destek alırken millî harp sanayii ve bu bağlamda dışa bağımlılığı azaltacak tedbirler alma güç ve inisiyatifine sahipti.

Konuyu başka bir yaklaşım ile değerlendirmek mümkündür. Türkiye'yi değerlendirirken, batının mevcut durumunu dikkate alarak kıyaslamak yerine; 300 yıllık sorunlarını çözmeye çalışan, kendi iradesi ile bağımsız kalmaya

<sup>526</sup> KARLUK, a.g.e., s.209

<sup>527</sup> KARLUK, a.g.e., s.248-253

çalışan bir devlet ile sanayii devrimini yapmış, dünyanın kaynaklarını asırlarca sömürmüş, yetişmiş insan gücü olan bir kıta ile karşılaştırmak daha doğru olacaktır. Çok ağır şartları olan Türk insanı çamaşırını küllü su ile derelerde yıkamış, bit büyük bir problem olarak ülkenin gündemindedir. Sıtmadan binlerce insan her yıl hayatını kaybetmeye devam etmiştir. Bu ülkenin içinde bulunduğu şartların bir sonucuydu. Kimyasal temizleyiciler, yol, su ve diğer alt yapı çalışmaları 1950 sonrası dönemde kullanılmaya başlamıştır. Türkiye'nin çehresi değişmeye başlamıştır. Ama bunlar dışarıdan alınan borç ve krediler ile yapılmıştır. İşte Türkiye'nin sanayii alanından tarıma geçmesinin altında yatan iç ve dış sebeplerinin bilinen yönleri bunlar olmuştur. Bu süreçte en büyük kayıplardan biri harp sanayii alanında Atatürk zamanında sağlanan gelişmenin ihmal edilmesi olmuştur. Bu çalışmanın önemli bir amacı da bunun ortaya çıkarılması olacaktır. Burada şunu belirtmek gerekir ki, her türlü sıkıntıya rağmen ülkenin kazanımlarının kaybedilmesi ya da yarı yolda farklı istikamete yönelmek doğru olmamıştır. Çünkü bu kayıp Türkiye'ye çok pahalıya mal olmuştur. Türkiye, yıllarca kurmaya çalıştığı sanayileşme gayretinden vazgeçmiş ve bir tarım ülkesi olmaya karar vermiştir. 1950–1954 yılları arasında dünyadaki gelişmeler ve iklim şartlarının etkisi ile tarım metotlarındaki iyileşme ile başarı sağlanmıştır. Ne var ki bu yıldan sonra bu alandaki beklentiler karşılanamamış ve ithal ikame sanayii ile batının bir parçası olarak süreç işlemiştir. Kronikleşen sorunlar bahis edilen nedenler ile ülkenin son 55–60 yılına tesir etmiştir. Silah sistemlerinde batıdan alınan destek çok pahalı olan bu sahaya yatırım yapılmasını, tercih edilmeyen bir seçenek hâline getirmiştir. Özellikle NATO üyeliği sonrası millî harp sanayii ve doğal olarak hava harp sanayii alanında uzun yıllar yatırım yapılmamıştır. Batı ile oluşturulan standartlaşma sürecinde silah sistemleri başta uçaklar olmak üzere hibe edilmiştir. Ancak Türkiye idame-işletme açısından bağımlı bir müşteri durumuna düşmüştür<sup>528</sup>. Daha

<sup>528</sup> Yusuf SARINAY, “Türkiye'nin NATO'ya Girişi ve Türk Dış Politikasına Etkileri (1952-1960)”, **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006, s.49-55

önce anlatıldığı gibi alınan silah sistemleri 3. taraflara devredilemeyecek, belli şartlar dışında kullanamayacaktır.

1945 sonrası hemen her alanda Türkiye-Amerika arasında sıkı ilişkiler gerçekleşmiş, anlaşmalar yapılmıştır. Demirel'in 1966 yılında yaptığı açıklamaya göre; Amerika ile Türkiye arasında 1950 yılına kadar 3, 1950-1960 arasında 31 ve 1960-1965 döneminde 20 ikili anlaşma yapılmıştır. Bunların büyük çoğunluğu askerî anlaşmalardan oluşmaktadır<sup>529</sup>. 1963 yılında çıkarılan bir kanunla uluslar arası bazı anlaşmaların kabul edilmesi için Bakanlar Kurulu'nu yetkili kılmıştır. Bunun sonucu bazı anlaşmalar Meclis onayından geçirilmeden yürürlüğe girmiştir. Bu durum bir kısım tartışmaların yaşanmasına neden olmuştur<sup>530</sup>.

### 2.2.1. Truman Doktrini

Türkiye, savaş yıllarında İngiltere ve Amerika'dan askerî yardım almıştır. Amerikan yardım toplamı yaklaşık 95 milyon Amerikan Doları'dır. Bu yardımların hukuki kaynağı 11 Mart 1941 tarihli "**Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu**"dur. Bu antlaşmanın süresi 4 yıldır. Ancak alınan techizat ve silah ABD'nin mülkiyetinde olduğu için savaş sonrası Amerika isterse geri verilecekti. Savaş sonrası anlaşma bittiği için Amerika yardımları bir anlaşmaya bağlamak istemiştir. Yardımları Amerika kesince İngiltere'den alınmaya devam edilmiş ama bu oldukça sınırlı kalmıştır. Bu nedenle 23 Şubat 1945'te Amerika ile anlaşma imzalanmıştır<sup>531</sup>. Amerika ile imzalanan anlaşmanın üçüncü maddesi oldukça önemli ve sonuçları itibari ile bu gün de bağlayıcılığı devam etmektedir. Bu madde diğer anlaşmalara da yansıtıldığı için sonuçları Türkiye açısından olumsuz bir durum olmaya devam etmiştir.

Antlaşmanın üçüncü maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti, Amerika'dan aldığı askerî malzemelerin mülkiyet ve zilyetliğini devretmeyecek, Türkiye Cumhuriyeti görevlileri dışında kimseye

<sup>529</sup> ORAN, a.g.e., s.556

<sup>530</sup> ORAN, a.g.e., s.556

<sup>531</sup> **Kavanin Mecmuası**, C.XXVII, Kanun No: 4780, TBMM Kütüphanesi, TBMM Bsm., 1945, s.798-801; KARLUK, a.g.e., s.143; GÖNLÜBOL, a.g.e., s.211; ÇOMAK, a.g.m, s.469



kullandıramayacaktır<sup>532</sup>. Türkiye ve Amerika arasında devam eden görüşmeler sonucu temeli 11 Mart 1941 tarihli Ödünç Verme ve Kiralama Anlaşmasına paralel değişiklikler yapılmıştır. Amerikalılar tarafından kısıkançlıkla üzerinde durulan konu 3. taraflara devredilmeme konusu olmuştur<sup>533</sup>. Şüphesiz harp şartlarında masum gibi gözükken bu madde barış döneminde Türkiye'yi son kullanıcı durumuna düşürmektedir. Envanterden çıkan malzemelerin satışı yapılamadığı için ekonomik kayıplar meydana gelmektedir. Kaldı ki harp malzemelerinin sürekli modifiye yapılması ve yeni teknolojiler nedeniyle eldekiler demode olmaktadır. Bunun diğer adı silahlanma yarışıdır. Teknolojiyi takip edemeyen taraflar takip edenlerin inisiyatifine ve baskısına maruz kalmaktadır. Türkiye 1940'lı yıllarda karşılaştığı sorunlar nedeniyle gelişmiş teknolojileri hazır almak ve milli sanayiiden feregat etmek zorunda kalmıştır.

II. Dünya Savaşı ve sonrasında Türkiye ekonomisi oldukça zor günler geçirmiştir. Her yüz insandan üretime katkısı olan en verimli dokuz-on insan silâh altındaydı. Bu nedenle 1946 yılında tarım, eğitim, insani ve Amerika'nın, Türkiye'de kullanılan memurlarının ücretlerinde kullanılmak üzere 10.000.000 dolar kredi alınmıştır<sup>534</sup>.

İngiltere'nin 21 Şubat 1947 tarihli muhtırasından sonra ABD Doğu Akdeniz'de sorumluluk yüklenme yönünde politik tercihte bulunmuştur<sup>535</sup>. Başkan Truman 12 Mart 1947 tarihinde Kongrede, Senato ve Temsilciler Meclisi'nin ortak toplantısında yaptığı konuşmada; **"ABD dış politikasının, kendilerini boyunduruk altına almak için silahlı azınlıklar tarafından sarf edilen gayretler ve dış baskılara karşı koymaya çalışan hür milletleri desteklemek amacına yönelmesi gerektiği kanısındayım"**. görüşünü ortaya koymuş ve bundan doğacak sonuç ne olursa olsun desteklenmelerinin

<sup>532</sup> **Kavanin Mecmuası**, C.XXVII, Kanun No: 4780, TBMM Kütüphanesi, TBMM Bsm.,1945, s.798-801

<sup>533</sup> **Kanunlar Dergisi**, Dönem:3, C.XXVIII, Kanun No:4899, TBMM Kütüphanesi, TBMM Bsm.,1946, s.664-667

<sup>534</sup> **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C.XXVIII, Kanun No: 4882, TBMM Kütüphanesi, TBMM Bsm.,1946, s.614,615

<sup>535</sup> ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s.519

gerektiğini savunmuştur. Bu maksatla Türkiye ve Yunanistan'a 400 milyon dolarlık yardım yapmak, bu ülkelere sivil ve askerî destekte bulunmak, bu ülkelerin personelinin Amerika'da eğitim almasına olanak sağlama konusunda yetki istemiştir. İşte bu görüş ve talep "**Truman Doktrini**" olarak kabul görmüştür<sup>536</sup>.

Truman Doktrini olarak açıklanan plan, Türk hükûmeti tarafından memnunlukla karşılanmıştır. Başbakan Recep Peker yaptığı açıklamada İngiltere'nin bir kısım yükünü Amerika'ya devretmesini anlayışla karşıladıklarını, Amerika'nın yardımı ile yalnız Türkiye'nin güçlenmesi değil dünya barışına hizmet gibi asil bir anlayış olduğunu belirtmiştir. Adı, "**Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Kanunu**" olan tasarı 22 Mayıs 1947 tarihinde Başkan Truman tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. 400 milyon dolarlık bir meblağ olan yardımın içinde malzeme, hizmet, bilgi paylaşımı ve teknik personel gönderme hususları vardı. Tasarıda yapılan ve adı "**Vandenberg Değişikliği**" olarak geçen değişikliğe göre;

- a) Güvenlik Konseyi ya da Genel Kurul yardımın kesilmesini isterse,
- b) Türk veya Yunan tarafları artık yardım istemediklerini bildirirse,
- c) Başkan yardımın amacına ulaştığına ya da amacına hizmet etmediğine inanırsa yardım sona erecekti.
- d) Yardımın uygulama safhasında amacına uygun kullanılıp kullanılmadığını denetlemek için yetkili kişilere yardımcı olunacaktı. Ayrıca Amerikan basın temsilcilerinin de yapacağı bilgi toplamalarına da engel olunmayacaktı<sup>537</sup>. Ancak Türkiye yardımın amacına uygun olarak kullanılması konusunda denetleme yapılmasına karşı çıkmış ve isteklerini kabul ettirmiştir. Başkan Truman'a yetki veren 22 Mayıs 1947 tarihli "**Türkiye ve Yunanistan'a 400 milyon Dolar Yardım Yapılmasını Öngören Kanun**"a bağlı olarak Türk-ABD Hükûmetleri arasında 12 Temmuz 1947

<sup>536</sup> KARLUK, a.g.e., s.143; TÜRK, a.g.e., s.165; ÇOMAK, a.g.m, s.468,469; UÇAROL, **Siyasi Tarih (1945-1999)**,s.10,11; GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.211; AKTER-ERDOĞAN, a.g.m., s. 455; TOKGÖZ, a.g.e., s.122; ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s.441,442

<sup>537</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.214,215; ÇOMAK, a.g.m,s.470; AKTER-ERDOĞAN, a.g.m., s.435-460

tarihinde, **“Türkiye’ye yapılacak Yardım Hakkında Antlaşma”** imzalanmıştır<sup>538</sup>. Konuyu takip için bir Amerikan Misyon Başkanı atanacak ve bu kişi Türk hükûmetine danışarak ve koordine içinde çalışılarak bilgiler alacaktır. Bu konuda Yunanistan’a göre farklı bir tavır sergilenmesinde Osmanlı Devleti zamanında kapitülasyonlardan çekilen sıkıntı ve endişenin etkili olduğu değerlendirilmektedir.

12 Temmuz 1947 Antlaşmasının en önemli maddesi daha önceki anlaşmalarda 3. madde olarak geçen 12 Temmuz 1947 tarihli anlaşmada ise 4. maddedir. Bu maddeye göre; Amerika’nın izni olmadan hiçbir madde ve malumatın mülkiyet ve zilyetliği devredilemeyecektir. Aynı şekilde Amerika’nın izni olmadan Türkiye Hükûmeti’nin subay, memur veya ajanı sıfatına haiz bulunmayan bir kimse tarafından bu malumatın kullanılmasına ve açıklanmasına ve bu maddeler ile malumatın verildikleri gayeden başka bir amaçla kullanılmasına müsaade edilmeyecektir. Bu antlaşma Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde 1 Eylül 1947 tarihinde 5123 sayılı kanun ile kabul edilmiştir<sup>539</sup>. Peki yardımın gayesi nedir? Bu konu anlaşmanın başında şöyle açıklanmıştır: **“Türkiye Hükûmeti, Türkiye’nin hürriyetini ve bağımsızlığını korumak için ihtiyacı olan güvenlik kuvvetlerinin takviyesini temin ve aynı zamanda ekonomisinin istikrarını muhafazaya devam maksadıyla Birleşik Devletler Hükûmeti’nin yardımını istediğinden...”** diye başlamaktadır<sup>540</sup>. Bu madde Amerikanın elini kuvvetlendiren bir madde olmuştur. Anlaşmadan tam 17 yıl sonra Türkiye 1964 Haziran’ında Kıbrıs’a yapmayı düşündüğü askerî harekâta bu madde ile karşı karşıya kalmıştır. Amerikan Başkanı Johnson’un mektubu ilişkilerin bozulmasına neden olmuştur. 12 Temmuz 1947 tarihli antlaşma bir yıl sürmüş, 1948 tarihinde yürürlüğe giren, **“Dış Yardım Kanunu-Foreign Assistance Act”**u ile mevzuatlar birleştirilmiştir. Bu yıl iki ülkeye 225.000 milyon dolarlık bir ikinci ödenek ayrılmıştır. 1949 yılında Amerikan politikası açısından yeni

<sup>538</sup> SARINAY, a.g.e, s.49-52; Durmuş YALÇIN VD., a.g.e, C.II, s.465,466

<sup>539</sup> **Kanunlar Dergisi**, Dönem:VIII, C.XXIX, Kanun No: 5123, TBMM Kütüphanesi, TBMM Bsm.,1947, s.802-805; ALACAKAPTAN, a.g.e., s.17

<sup>540</sup> ÇOMAK, a.g.m, s.479,480

değişiklikler olmuştur. Sovyet yayılmasını engellemek için Batılı devletlerle 500.000 milyon dolarlık bir yardımı içeren askerî ittifak anlaşması yapılmıştır. Türkiye ve Yunanistan'da bu kanuna dâhil edilmiş ve 1949 yılı için 211.370.000 dolarlık ayrı bir ödenek konmuştur. Bu durum Türkiye NATO'ya girinceye kadar devam etmiştir<sup>541</sup>.

### 2.2.2. Marşal Yardımı

Avrupa genel anlamda savaş sonrası bir çöküntü içine girmişti ve ayağa kaldırılması için yardım programları ile desteklenmesi gerekiyordu. Avrupa savaşta 8.000.000 insanı kaybetmiş, 20.000.000 milyon insan yaralanmıştı. II. Dünya Savaşı'nın hemen sonrası Berlin'de Amerikan askerlerinin çektikleri film Avrupa coğrafyasının nasıl bir felakete düştüğünün belgeselidir<sup>542</sup>. Avrupa'nın kendi imkânları ile ayağa kalkması çok zordu. Amerika dışişleri bakanı George Marshall, 4 Haziran 1947 tarihinde Harvard Üniversitesi'nde bazı öneriler ortaya atmıştır. Amerika Dışişleri Bakanı Marşal, burada yaptığı konuşmada, amaçlarının her hangi bir devlet veya doktrin ile uğraşmak olmadığını, Avrupa'da baş gösteren açlık, ümitsizlik ve hercümerce karşı yardımcı olmak olduğunu belirtmiştir. Konuşmasında Amerikanın her türlü iktisadi yardımda bulunacağını ancak her şeyden önce Avrupalılara iş düştüğünü, bir araya gelerek kendilerinin bir yerden başlamaları gerektiğini ifade etmiştir<sup>543</sup>. Bakanın bu önerileri "**Marshall Planı**" olarak anılmaya başlanmıştır. Türkiye'de dâhil 16 Avrupa ülkesi 1947 yılı içinde yapılan konferansla 4 yıl süreli "**Avrupa Ekonomik Kalkınma Programı**" hazırlamış ve program Amerika'ya verilmiştir. Bu toplantılara Sovyetler de davet edilmiştir. Ancak Sovyetler katılmamış, Sovyetlerin baskı altına aldığı uyduları da katılamamışlardır. Avrupa devletleri, "**Avrupa İktisadi İşbirliği**" adı altında bir araya gelerek, Eylül 1947 yılında bir toplantı yapmışlar ve ihtiyaçlarını ortaya koymuşlardır. Burada oluşturulan rapor,

<sup>541</sup> KARLUK, a.g.e., s.143

<sup>542</sup> Aykut KANSU, **Avrupa Siyasi Tarihi İsimli Ders**, Ufuk Üniversitesi Uluslar arası İlişkiler 2006–2007 Güz Dönemi Yüksek Lisans Programı 3. Dönem Ders Notları ve Dokümanlar, Ankara, 2007

<sup>543</sup> **Marşal Planı**, Elektronik Ortam, TBMM Kütüphanesi, Kod:10000-0032, s.1, 2; AKTER-ERDOĞAN, a.g.m., s.455 ; ARMAOĞLU, **20. Yüzyıl Siyasi Tar.**, s.443,444

**“Marşal Planı”** olarak anılan planın esasını oluşturmuştur<sup>544</sup>. Marşal Planı, kuruluş yıllarında 19 ülkeyi ve 170.000.000 nüfusu kapsayan bir alana hitap etmiştir. Bunun sonucu olarak Amerika 3 Nisan 1948’de Ekonomik İşbirliği Kanunu’nu çıkararak Avrupa’ya yardıma başlamıştır<sup>545</sup>. 16 Nisan 1948’de Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü kurulmuştur. Bununla Avrupa’nın sağlıklı bir ekonomik kalkınmaya girmesi amaçlanmıştır<sup>546</sup>.

Avrupa savaş öncesi kömür ihraç ederken Marşal Yardımı öncesi Amerika’nın açtığı 21.000.000.000 Amerikan doları kredi ile Amerika’dan kömür ithal etmek zorunda kalmıştır. Avrupa savaş sonrası ciddi olarak hayati olan gıdalara, barınmaya, suya ve yaşam için gerekli olan zorunlu ihtiyaçları karşılamaya muhtaçtı. İnsanların açlıktan avurtları çıkmış, belleri kamburlaşmış, hayalleri yıkılmış ve milyonlarca aile parçalanmış veya yok olmuştu. Bunun için her şeyden evvel yaşamın normale döndürülmesi gerekiyordu<sup>547</sup>. Savaş bitmiş ama Almanya sorunu masada kalmıştır. Bunun sonucu olarak Alman toprakları; Rus, Amerikan, İngiliz ve Fransız sektörlerine ayrılmıştır. Dram bu topraklarda daha bir süre devam etmiş ve Berlin’in ablukası ile sorun büyüyerek devletleri meşgul etmeye devam etmiştir.

Bu dönemde Amerika, tarihi bir siyaset değişikliği daha yapmıştır. Senatör Vandenberg’in hazırladığı öneri ile Amerika’nın tek tek, bölgesel veya ortak savunma tedbirlerine katılmasını kongre kabul etti. **Vandenberg Kararı** denilen bu değişiklik ile 2 Aralık 1823’ten beri Amerika’nın **“Monroe Doktrini”** denilen izolasyon politikasından vazgeçmiş ve yüzünü eski dünyaya dönmüştür. Nitekim 1948 yılı Çekoslovakya olayları ve Sovyetlerin tavrı batıda başlayan işbirliği anlayışını geliştirmiş ve 17 Mart 1948’de ilk ciddi ortak savunma harekete geçirilmiştir. Bu aynı zamanda ekonomik, kültürel ve sosyal işbirliğini geliştirmiştir. Sovyetlerin buna cevabı Batı Berlin’i kuşatmaya almak olmuştur. Buna batının cevabı ise NATO’nun 4 Nisan

<sup>544</sup> **Marşal Planı**, Elektronik Ortam, TBMM Kütüphanesi, Kod:10000–0032, s.2-4

<sup>545</sup> UÇAROL, **Siyasi Tarih (1945-1999)**,s.11,12

<sup>546</sup> TOKGÖZ, **a.g.e.**, s.122

<sup>547</sup> Aykut KANSU, **Avrupa Siyasi Tarihi İsimli Ders Filmleri** , Ufuk Üniv., 2007

1949'da kurulması olmuştur<sup>548</sup>. Görüldüğü gibi bu yıllar bir satranç tahtası gibidir. Taraflar planlı olarak hamlelerini yapmaktadır.

Marshall Yardımı öncesi Türkiye'ye yardım olarak verilen silahların Türk ekonomisini canlandırması söz konusu olmamıştır. Çünkü bunların bakımı için yıllık 400 milyon lira ayırmak gerekmiştir. Yedek parçaları Amerika'dan alındığı için doğal bir ticari bağımlılık oluşmuştur. Kaldı ki Amerika'dan alınan malın karşılığında doğru dürüst bir ihracat yapılamamıştır. Bu durum Türkiye aleyhine bir dengesizliği ortaya çıkarmıştır. Türkiye, 1948'de yapılan Paris Toplantısı'nda hazırladığı planı sunmuş ve 615 milyon dolar dış yardım istemiştir. Marshall Planı ile başlayan, Batının bütünleşme süreci ve işbirliği aslında Türkiye'yi başta hariç tutan bir anlayıştı. Planın asıl amacı savaşta yıkılan ve yakılan Avrupa'yı ayağa kaldırmaktı. Türkiye'nin savaşa girmemesi nedeni ile yeterli derecede güçlü ve orta ölçekli sanayiisi olduğu değerlendiriliyor ama ülkenin önemi de dikkate alınıyordu. Türkiye'nin savaşa girmemesi nedeni ile ciddi sıkıntıları olmadığı değerlendiriliyordu. Asker sayısının azalması ile kendi kendine yeteceği değerlendiriliyordu. Ama savaş yıllarındaki aşırı fiyat artışları ekonomiyi oldukça olumsuz etkilemiş, Türkiye 1945 yılında Amerika'dan iktisadi yardım talebinde bulunmuştur. Amerikalılar, Türkiye ile ilgili mülahazalarında; Türk ordusunu techiz etmek ve eğitmek, bütçenin yaklaşık yarısını tutan askerî masrafları hafifletmek olarak tanımlıyorlardı. Bu durum Türk idarecileri rahatsız etmiş, Amerika'ya direk müracaat edilmiş ve Türkiye'nin durumu açık olarak ortaya konmuştur. Amerika anlaşma yapmadan Türkiye'yi Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü (OECC)'ne dâhil etmiştir. Bu süreçle Türkiye'de Marshall Yardımı'na dâhil edilmiştir<sup>549</sup>.

Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sonrası yıllarda çok ciddi beslenme sorunu vardı. Tarım tamamen ilkel metotlarla yapılmaktaydı. 1948 kıtlığını aşmak için Türkiye, 30.000 ton buğday ithali yapmıştır. Ama Marşal Planı bir gıda destekleme programı değil, geliştirme programıydı. Bu kapsamda ilk

<sup>548</sup> UÇAROL, *Siyasi Tarih (1945-1999)*, s.12,13; ARMAOĞLU, *20. Yüzyıl Siyasi Tar.*, s.447-449  
NATO: North Atlantic Treaty Organization-Kuzey Atlantik İttifakı.

<sup>549</sup> GÖNLÜBOL, *a.g.e.*, s.219,222; ÇOMAK, *a.g.m.*, s.471-474

yılda Türkiye'ye 30.000'den fazla tarım aleti teslim edilmiştir. Türk çiftçisi yeni usul ile verimi dört kat arttırmıştır. Yeni metotla ülke genelinde yaklaşık 16.500.000 dönüm yeni tarım alanı işlenmeye başlamıştır. 1950 yılına kadar Türkiye'ye Marşal Yardımı'ndan verilen miktar 558.000.000 Türk Lirası'dır<sup>550</sup>. Bu miktarın hemen her sahada dağıtımı yapılmıştır. Tarıma 10.000.000 lira, madencilik ve sanayiye 128.500.000 lira, Ulaştırılmaya 84.500.000 lira tahsis edilmiştir. Karayollarının yapım, onarım ve geliştirilmesi için kamyon, greyder ve buldozerler getirilmiştir. Denizyollarının gelişmesi için de Marşal Planı'ndan 42 gemi alınması planlanmıştır. Teknik yardım kapsamında ise sulama, tarım, sanayii, ulaşım gibi sahalarda projeler geliştirilmiştir. Sağlık alanında Türkiye sıtma ve verem hastalıklarında ciddi sıkıntılar çekmekteydi. Marşal Planı ile bu hastalıklarla mücadele hız kazanmıştır<sup>551</sup>. Marşal Planı (Avrupa Kalkınma Programı) ile elde edilecek yardımların Bütçe ve Hazine hesaplarına intikalinin nasıl yapılacağı 5582 sayılı kanunla belirlenmiştir<sup>552</sup>.

Marshall Planı pek çok farklı alanda ekonomik yardımı öngörmekteydi. 1950 planında yardımın tahsis edildiği sahalara: Tarım, Karayolları, Su işleri, Devlet Demiryolları, Devlet Denizyolları, Etibank, Sümerbank, Toprak Mahsulleri Ofisi, TEKEL, Petrol (Petrol Ofisi ve Maden Teknik Arama) olmuştur. 1951 yılının ilk üç aylık raporu incelendiğinde Türkiye'de hemen her alanda bir faaliyet başladığı görülmektedir. Türkiye, harp yıllarında başta beslenme olmak üzere çok ciddi sıkıntılar yaşamıştır. Dolayısıyla Marşal Planı'nda tarımın modernleştirilmesi ve Türkiye'nin kendine yeter hâle getirilmesine önem verilmiştir. Bunun yanında; sağlık, ulaşım, hava meydanları, yeraltı kaynaklarının değerlendirilmesi ve makineleşme gibi sahalarda ayrı başlıklar altında raporlarda yerini almıştır<sup>553</sup>. Marşal Planı uygulama sahasında Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarını

<sup>550</sup> **Marşal Planı**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kod:10000-0032, s.10-15

<sup>551</sup> **Marşal Planı**, Elektronik Ortam, TBMM Kütüphanesi, Kod:10000-0032, s.20-28

<sup>552</sup> **Kanunlar Dergisi**, TBMM Kütüphanesi, C.XXXII, Kanun No: 5582, TBMM Bsm., 1950, s.1122-1125

<sup>553</sup> **Türkiye'de Marşal Planı 1.1.1950-31.03.1950**, Elektronik Ortam, Kod No:1950000-0045, Devlet Bakanlığı 1 nci Daire Başkanlığı, Ankara, 1950, s.1-44; **Türkiye'de Marşal Planı 1.1.1951-31.03.1951**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kod: 19510000-0035, Devlet Bakanlığı 1 nci Daire Başkanlığı, Ankara, 1951, s.1-35

etüt etmek için 1952 yılında Amerikalı iki uzman 12.000 Amerikan Doları bedelle Türkiye’de çalışmalar yapmışlardır<sup>554</sup>. O gün için çok doğal ve önemsiz olan bu gelişmeler ileride anlatılacağı gibi Türkiye’nin savunma sanayii açısından iflası olmuştur. Nitekim yabancı uzmanların tavsiyesiyle Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları, 18.06. 1952 tarihinde MKEK’e devredilmiştir. Bu tesisler 1954 yılında Minneapolis-Moline Traktör Fabrikası haline getirilmiştir<sup>555</sup>.

Marşal Planı kapsamında yapılan yardımların yönetimi 1952 yılına kadar, **“İktisadi İşbirliği İdaresi”** tarafından idare edilirken bu tarihten itibaren, **“Karşılıklı Güvenlik Teşkilatı”** idaresi ismini almıştır. Öte yandan Millî Savunma harcamaları aynı kapsama alınarak Marşal Yardımı; Millî Savunma, Amme ve Hususi olmak üzere üç kısımda mütalaa edilmiştir. Bu tarihe kadar alınan 352.395.910 doların; Millî Savunma Sektörüne 32.322.000 dolar, Amme’ye 175.245.633 dolar, Hususi Sektöre 137.677.367 dolar ayrılmıştır. 7.150.910 dolar navlun ücreti ve teknik yardım kapsamında tahsis edilmiştir. Burada Millî Savunma malzemeleri için alınan malzemeler silah ve techizat olmayıp askerîin sağlık ve giyecek malzemeleridir. Yaklaşık % 40’ını oluşturan Hususi yardımın ne olduğu, nerelere harcandığı ve bu yardımlarla Türkiye’nin hangi sorunlarının çözüldüğüne dair bir bilgi alınamamıştır. 1953 yılında yardım devam etmiş ve önceki yıllarda açılan harcama sahalarına yönelik programlar devam etmiştir. Bu yıllarda Bulgaristan’dan gelen Türklere yönelik olarak uygun bir ortam sağlamak için Marşal Yardımı’nda istifade edilmiştir. Makine Kimya’ya yönelik çalışmalar yapılmıştır. İstanbul Hilton Otel inşaatı aynı projenin kapsamında yapılmıştır<sup>556</sup>.

<sup>554</sup> **Türkiye’de Marşal Planı 01.04.1952-30.06.1952**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kod No: 19520000-0058, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, 1952, s.1-55

<sup>555</sup> KURAL, **“Türkiye’de Hava Endüstrisi...”**, s.10; DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s.110; **EK-30**

<sup>556</sup> **Türkiye’de Marşal Planı 01.04.1952-30.06.1952**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kod No: 19520000-0058, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, 1952, s.1-55; **Türkiye’de Marşal Planı 01.04.1953-30.06.1953**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kod No:19530000-0077, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, 1952, s.1-77



Türkiye, Atatürk zamanından itibaren ülkenin kuzeyden gelecek tehlikeye karşı sıkıntı çekebileceğini büyük bir ferasetle öngörmüştür. Bu kapsamda batılı devletlerle ilişkilerini geliştirmiş, bölgesel ittifaklar kurmuş ve ittifaklara dâhil olmuştur. Atatürk döneminde ordunun modern silahlarla techizi için gayret sarf edilmiştir. Ancak Atatürk'ün ölümü ve akabinde II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile silah satan ülkeler önce kendi ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmışlardır. Çünkü bu harbin şartları oldukça ağır ve pahalı olmuştur. Bu durum karşısında dış ticaret durma noktasına gelmiş, içeride sanayii oldukça zayıflamış, üretici kesim silâhına alınmış, fırsatçılar günü değerlendirmiş ve sonuç olarak Türkiye 15 yıllık hızlı yükselişten sonra durgunluk dönemine girmiştir. Pek tabii burada idari hatalar olabilir ama dünyanın mevcut şartlarını değiştirme imkân dahilinde olmadığından, ilgilileri sorumlu tutmanın pek de doğru olmayacağı değerlendirilmektedir.

Marşal Planı şüphesiz, yalnız iktisadi değildi. Siyasi boyutu da vardı. Avrupa'da bozulacak dengeler burada totaliter recimlerin kurulmasına ve dünya ticaret dengesinin tamamen bozulmasına neden olabilirdi. Bu durum Amerika'yı olumsuz etkiler ve krize sürükleyebilirdi. Ticari çarkların yeniden çalışması için bu yardımlar ilk hareketi veren güç olmuştur. Bu dönemde Türkiye'nin karşı karşıya kaldığı büyük tehlike karşısında çözümü Batılı devletlerle olan ilişkilerini geliştirmekte bulmuştur. Bu süreç pek kolay olmamıştır. Savaş sonrası bozulan dünya dengeleri ve Avrupa'nın yıkılmış hâli savaş öncesi şartların artık değiştiğini göstermekteydi. Dönemin en önemli gücü Amerika olmuştur.

Türkiye açısından bakıldığında ise ülkenin savaşa girmemesine rağmen yedi sekiz yıl süresince ülkenin harp şartlarında yaşaması nedeniyle dengeler ve ekonomi bozulmuş durumdaydı. İhracat ve ithalât çok kısıtlıydı. Para kaynağı kalmamıştı. Böyle bir durumda hibe olarak, şarta bağlı veya uzun vadeli krediler şeklinde gelen Amerikan yardımı Türkiye için bir süre rahatlama sebebi olmuştur. Ancak geçen sürede yardımın masumiyetinin

---

Makine Kimya daha önce Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü ismi ile 1923–1950 yıllarında faaliyet gösterilmemiştir. Bu tarihte statüsü değiştirilmiş ve özerkhâle getirilmiştir. 8 Mart 1950 tarihinde çıkarılan 5591 sayılı yasa ile bu değişiklik gerçekleştirilmiştir.

bozulduğunu burada belirtmek durumundayız. Türkiye, yardımı ilk yıllarda çok iyi değerlendirmiş daha sonraki yıllarda ise yardım kapsamında ülkenin ekonomik tercihlerinde kısa vadede popüler olabilen ama uzun vadede sıkıntılara neden olabilecek değişimler yaşanmıştır.

### **2.3. Türkiye’de Jet Motor Fabrikasının Kurulması Hakkında 1946**

#### **Tarihli Hava Müsteşarlığı Raporu**

Türkiye II. Dünya Savaşı’nın şartlarının ağırlığını yoğun olarak hissetmiştir. Türk ordusunun gereksinimi olan silah ve teçhizatın eskiden olduğu gibi dışarıdan temini pek kolay olamamaktadır. Çünkü harp sanayiine sahip ülkelerin hepsi harbin taraftarı durumundadır. Öncelikli olarak kendilerinin ve harbin taraftarı olan müttefiklerinin ihtiyaçlarını karşılamak durumundaydılar. Türkiye bu gerçeklerden dolayı zamanın etkin silahlarını kolayca alamamakta, üretimi konusunda lisans anlaşması yapılamamaktaydı. Ancak millî bir hava harp sanayii fabrikası kurulması için çalışmalar devam etmiştir. Silahlı Kuvvetler doğru, avantajlı ve geleceğe açılım yapabilecek bir teknolojinin seçimi için çalışmalara katkı sağlamıştır. Alınması gereken teknolojinin alt eşığının ne olması gerektiği hususunda zaman zaman rapor hazırlayarak yetkili makamlara göndermiştir.

Bunlardan biri de; Genelkurmay Başkanlığı’nın 24 Nisan 1946 gün ve Hv. Kur. Bşk. XIV. Şb. Ks. 3 Sayı: 68339, Tepkili Motor Sanayiinin Kurulması (Jet Motoru Fabrikası kurulması) gerektiğine yönelik detaylı bilgileri içeren rapordur.<sup>557</sup> Millî Savunma Bakanlığının 14 Mart 1946 tarihli Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi 100120 sayılı yazısının karşılığı olarak hazırlanan raporda dünyadaki gelişmeler değerlendirilmekte, son zamanlarda motor sanayii alanında büyük gelişmeler olduğuna dikkat çekilmektedir. Bu gelişme pistonlu motor yerine kullanılacak olan tepkili motor veya bu günkü adıyla jet motorlarının üstün özellikleridir. Mühendislerden oluşan bir kurulun

<sup>557</sup> BCA, Tarih:24.04.1946, Dosya No: 6048,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 58.396.14

İngiltere'ye gönderildiği ve inceleme sonunda tespit edilen hususlar şu başlıklar altında tanımlanmıştır<sup>558</sup>.

- a) Gaz türbinli motorların havacılıkta mühim bir inkılâp yapmış olduğu,
- b) Bu yüzden motor tekniğinin ve genel olarak tayyare sanayiinin bu gün (1946) tarihi ile bir dönüm noktasında bulunduğu,
- c) Yakın bir tarihte pistonlu motorların harp tayyarelerinden tamamıyla kalkacağı,
- d) İngiltere'de tayyare motoru yapan beş firmanın da bu yeni motorları yapmakta oldukları,
- e) Yeni tepkili tayyarelerin (Jet motorlarına haiz) haiz oldukları sürat üstünlüğü dolayısıyla eski av tayyarelerinin hiç istifade edilemez bir silah hâline geleceği anlaşılmaktadır.

Raporun devamında; hava sanayii olmayan devletlerin küçük dahi olsa bir hava kuvvetini yaşatamayacakları II. Dünya Savaşı'nda bir kere daha anlaşılmıştır. Hava harp sanayii olmadığı için harp yıllarında Hava Kuvvetlerinin tayyaresiz kaldığı çok zamanlar olmuştur. Bu durumda müttefiklerin 2. hatta 3. sınıf silahlarından dahi temini mümkün olmamıştır. Malzemesizlik yüzünden ciddi sıkıntı çekilmiştir. Bu sebeple Türkiye'de hava harp sanayiinin bir an evvel kurulması zarureti vardır denmektedir<sup>559</sup>.

Yüksek Mühendislerden mürekkep bir heyet tarafından hazırlanan bu raporda, yeni teknolojinin Türkiye'de kurulmasının ve geliştirilmesinin mümkün olduğu, hatta tepkili motor teknolojisinin daha karmaşık olmadan hemen tedbir alınmasının uygun olacağı ifade edilmiştir. Türk Genelkurmayınca yapılan inceleme ve alınan malumatlara göre yeni tip motorların İngiltere ve Amerikan ordularında kullanılmaya başlandığı, Fransızların da 1947'den itibaren seri üretime geçeceği bildirilmektedir. Raporda sonuç olarak jet motorlarının Türkiye'de üretilmesinin uygun olacağı

<sup>558</sup> **BCA**, Tarih:24.04.1946, Dosya No: 6048,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 58.396.14

<sup>559</sup> **BCA**, Tarih:24.04.1946, Dosya No: 6048,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 58.396.14

Genelkurmay görüşü olarak Başbakanlığa teklif edilmektedir<sup>560</sup>. Hava Müsteşarlığı 1946 tarihinde, **“Tepkili Motor Sanayiinin Kurulması Hakkında Rapor”** hazırlayarak o dönem için oldukça önemli ve yerinde bir eksikliği ortaya koymuşlardır.

#### 2.4. Hava Harp Sanayiinin Korunması ve Geliştirilmesine Dair 1948

##### Tarihli Türk Hava Kurumu Raporu<sup>561</sup>

İkinci Dünya Savaşı sonrası yılları Türk hava harp sanayii bakımından oldukça belirsiz bir dönemdir. Amerika'dan alınan yardımlar bu dönemde artmış, daha ucuz ve hibe şeklinde yardımlar ile ordunun modernleştirilme çalışmaları hız kazanmıştır. Türk Hava Kurumu, büyük yatırımlar yaparak hayata geçirdiği fabrikaya, uçak kullanan kurumlar tarafından sipariş verilmemesi sebebiyle hava sanayiinin içine düştüğü sıkıntıları ortaya koyan bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor Türk Hava Kurumu Başkanı imzasıyla, Başbakanlığa gönderilmiştir. Raporun içeriği genel sıkıntıların ortaya konmasının yanında çözüm önerilerini (Ek-1) de sunmaktadır<sup>562</sup>.

Hava harp sanayiinin sıkıntıları altmış yıl önce de devam ediyordu. 29 Mart 1948 tarihinde hazırlanmış ve Başbakanlığa gönderilmiş olan raporun, günümüz ile farklılıkları ve benzerlikleri yönüyle kıyaslamak için olduğu gibi çalışmaya Ek olarak ilave etmenin uygun olacağı değerlendirilmiştir<sup>563</sup>.

Raporun hazırlanma amacı; Hava sanayiinin Türkiye'de tutunup yürümesini sağlamaktır. Millî Savunma Bakanlığı ve Türk Hava Kurumu teknisyenlerinden birleşik komisyonun hazırladığı, Millî Savunma Bakanlığına, Genel Kurmay Başkanlığına ve Başbakanlığa gönderilmiştir.

Türk Hava Kurumu Başkanı'na göre; böyle bir rapor hazırlanmasını lüzumlu

<sup>560</sup> **BCA**, Tarih:24.04.1946, Dosya No: 6048,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 58.396.14;**EK-010** (Tepkili Motor Sanayii Kurulması Hakkında Rapor)

<sup>561</sup> **BCA**, Ankara, 29 Mart 1948, Dosya No:F9, Fon Kodu: 030. 01, Yer: 100. 619. 2 Rapor üç sayfalık yazı ile üç ekten oluşmak üzere toplan on altı sayfadır. **Ek-1:** Hava Sanayii Kurulması Hakkında Rapor, **Ek-2:** Devlet ve Amme Hizmeti Bakımından Uçaklara Olan İhtiyaçlar, **Ek-3:** İki No'lu Rapora istinaden ilgili Bakanlıkların Başbakanlığa Sunduğu Cevapların Özeti yer almaktadır. **EK-12**(Hava Sanayiinin Kurulması Hakkında Rapor-16 Sayfa)

<sup>563</sup> **BCA**, Ankara, 29 Mart 1948, Dosya No:F9, Fon Kodu: 030. 01, Yer: 100. 619. 2; **EK-12** (Hava Sanayiinin Kurulması Hakkında Rapor-16 Sayfa)

kılan olaylar ve etkiler; vazifeyi aldığından beri Genel Kurmay Başkanı, Millî Savunma Bakanı, Hava Kuvvetleri Komutanı, Hava Müsteşarı ve Genel Kurmay Hava Kurmay Başkanı ile yapılan birçok görüşmeler ve teknik elemanlarla müzakereler yapılmıştır. Bu kişilerin, durumu iyi anlayışlarına ve iyi görüşlerine rağmen Hava Kurumu fabrikalarını düştüğü acıklı halden kurtaracak ve bu fabrikaların hiç olmazsa beşte bir kapasitesini çalıştıracak iş bulma imkânının sağlanamadığından şikâyetçidir.

Türk Hava Kurumu fabrikalarında üretilmek üzere Genel Kurmayın 1947 yılı sonlarında yüksek vasıflı bir talim uçağının tipini vereceğini bildirdiği ancak bunun gerçekleşmediği belirtilmektedir. Fabrikalar, 1948 yılı için iş programı yapamamışlar, nihayet istedikleri yüksek vasıflı eğitim uçaklarından hemen üç senelik ihtiyaçlarına kâfi gelecek miktarı, Amerika'dan aldıklarından ötürü, Kurum fabrikalarını geçindirmek, hava sanayiini geliştirmek için yalnız Millî Savunmanın bütçesine el açmanın doğru olamayacağını bilindiği belirtilmektedir. Raporun devamında: Kurum fabrikalarının başlıca alıcısı olarak bilinen bu kapının kapanmasından ümitsizliğe düşülmediği, Çünkü siyasi ve askerî durumun icapları, Millî Savunmanın bütçe zaruretleri sonucu bu kapının er geç Hava Kurumu'nu ihmal edeceği ihtimalinin beklendiği belirtilmektedir. Kurumun fahri Başkanı Başbakanı başvurmuş ve İlgili bakanlıkların gerek devlet ve gerekse amme hizmetleri bakımından iktisadi, zirai kalkınmaya götürecekt işlerde uçaklara ihtiyacı olacağına inanarak gayretlerin sürdürüldüğü ifadesi geçmektedir. Devlet kurumları ile uçak üretilip devlet kurumlarına satılması hususunda yapılan koordine sonucunda, alınan cevaplardan; Tarım, Sağlık, Gümrük ve Ekonomi Bakanlıkları, bütçeleri müsait olsa fabrikalara uçak siparişi verecekleri ve fabrikalarda yedek makine parçaları ve küçük takatte motorlar yaptırabileceklerinin anlaşıldığını, ama ne kadar ve ne vakit? Bu açıkça söylenmemiştir.

Gittikçe düşen ve kaynağının çoğu kurban derisi ile fitreye dayanan gelirin hemen üçte ikisini yiyen bu iki fabrikayı işsizlikten kurtarmak ve fabrikalarda, mesleklerine uygun ve doyurucu iş bulamadıklarından sıkıntı içinde bunalan yüzlerce yüksek mühendis, mühendis ve ustabaşları elden kaçırıp fabrikaları kapatmamak gerekmektedir. Memlekette havacılık sanayiini yalnız başına Kurum'un

zaif sırtına yükletilmesinden doğacak acıklı sahneyi ortadan kaldırmak çaresinin ve şifasının, ancak devlet ve hükûmet eliyle bulunabileceğinden önce İdare Kurulu'nda ve sonra Kurum'un Genel Merkez son toplantısında, fabrikaların bu durumu açıkça ortaya konmuştur.

Ankara Milletvekili Hıfzı Oğuz Bekata, Amasya Milletvekili Zeki Tarhan, Seyhan Milletvekili Sinan Tekelioğlu'ndan birleşik on üyeli hesap komisyonunun son Kurultayda verdiği raporda belirtilen şu teklifleri (Uçak fabrikasının yaşatılması ve inkişafı devlet ölçüsünde bir iştir. Bu işin, bütün mülahazaların üstünde bir ilgi ve tam bir koordinasyon içinde ve devlet çapında ele alınması ve yürütülmesi zaruridir. Bu itibar ile keyfiyetin Türk Hava Kurumu'nun mahdut ve gayri muayyen gelirlere dayanan, mali ve hukuki yetkisinin dışında, bu işe bir hükûmet meselesi olarak bakılması komisyonun vardığı yegâne hâl çaresidir. Bu mütalaaların Hükûmete duyurulması yerinde olacaktır.) Genel merkez üyelerine arz edilmiştir.

THK Genel Merkez'ine sunulan raporda, görüşülecek işler arasında Kurum İdare Kurulunun 1945 Mayıs'ında, Genelkurmay Başkanlığı'nda, Kurum Başkanının ve uzmanların iştiraki ile yapılan bir toplantıdan sonra, Genel Merkez Kurulu'nun oturumunda Genel Kurmay Başkanlığı temsilcisi (130 beygir kuvvetinde bir motorla techiz edilmiş uçakların ilköğretim bakımından senelerce üzerinde durulacak İdeal Tayyareler olduğu ifade edilmiştir. Uzmanlarla uzun görüşmelerden sonra bu karara varıldığını, bu uçaklardan hava ordusunun her yıl bir miktar satın alabileceğini, kurulacak motor fabrikasının, geç de olsa, kurulmasını Genelkurmay'ın memnurlukla karşılayacağını) ifade etmişlerdir. Genelkurmay'ın bu kararı bugüne kadar gerçekleşme sahası bulamamıştır.

Gerek Onuncu Kurultay'ın Uçak Fabrikası Hesap Komisyonu Raporu'nda, gerekse Umumi Murakabe Heyeti Raporu'nda belirtildiği gibi, fabrikaların, yaşamaları ve inkişafı için, devlet ölçüsünde millî bir iş olarak ele alınması zamanı gelmiştir. Türk Hava Kurumu'nun mahdut ve gayri muayyen gelirlere dayanan mali durumu karşısında meseleye bu zaviyeden bakmak zarureti vardır. Bu mevzuu yüksek heyetinizin tetkik ve münakaşasına sunmayı merkez İdare Kurulu önemli görmektedir. Bu yetkiyi kullanmaya girişmeden önce Başbakanı durum hakkında etraflı bilgi arz etmek için ve hava sanayii ile başlıca ilgili bulunan Millî Savunma ve

Genelkurmay hava generalleri ile görüşülmüştür. Teknik elemanlardan birleşik bir komisyon toplanmasına ve bu komisyonca etraflı bir rapor hazırlanması kararı verilmiştir. Millî Savunma Bakanlığı ile Genelkurmay Başkanlığı'na sunulmuştur. Kurum Raporu'nun üç sayfalık ön yazısında Türk Hava Kurumu Başkanı, yetkililerin isabetli kararlarının ışığı altında Kurum fabrikalarının bu acıklı durumdan pek yakın bir zamanda kurtulacağına olan inancını ifade ediyordu<sup>564</sup>.

Raporun ilerleyen sayfalarında yer alan ifade şöyledir: İkinci dünya harbi göstermiştir ki, müstakbel harpler yalnız cephelere münhasır kalmayacak, bir memleketin en ufak kasaba ve köyelerine kadar bütün insan topluluklarına, sınaî ve askerî tesislerine ve bilumum servet ve istihsal kaynaklarına ani olarak tevcih edilecek bir baskın şeklinde olacaktır. Memleketin en uzak noktalarına kadar tesir edecek olan bu müstakbel harplerin baş silahı, şüphesiz ki, tayyaredir. Şehirlerimizi yıkılmaktan; çocuklarımızı, kadınlarımızı ve ihtiyarlarımızı düşman tayyare bombaları altında açlık ve sefaletten yok olmaktan; sanayii ve askerî tesislerimizle servet ve istihsal kaynaklarımızı muattal hâle gelmekten korumak için, en tesirli müdafaa silâhı da yine hava silâhıdır. Hazırlanan raporda vurgulanan temel başlıklar şunlardı:

- 1) Hava harp sanayiinin bir bütün olarak Hükûmetçe ele alınarak teşkilatlandırılması,
- 2) Mevcut askerî ve Türk Hava Kurumu'na ait tayyare ve motor fabrikalarının ve düzenli bir şekilde çalışmalarını sağlamak için, İlgili devlet sanayii şubeleriyle beraber, bir devlet otoritesi altında iktisadî bir teşekkül olarak toplanması,
- 3) Hava Kuvvetlerine ait tayyare ve motor ihtiyaçlarının, Genelkurmayca uzun vadeli bir programa bağlanması,
- 4) Bu programa göre, uçak siparişlerinden yurt içinde yapılması mümkün olanların, acil bir zaruret hâsıl olmadıkça, behemehal hava sanayii müessesesinden satın alınması,

<sup>564</sup> BCA, Ankara, 29 Mart 1948, Dosya No:F9, Fon Kodu: 030. 01, Yer: 100. 619. 2

- 5) Devletin diğ er iş lerinde ve amme hizmetlerinde kullanılacak tayyarelerin (Hususiyet ve mecburiyet arz edenler müstesna) mutlaka hava sanayii müesseselerinden alınması,
- 6) Türk havacılığ ının ve hava sanayiinin geliş mesi ve lazım olan ilmî ve teknik araştırma ve tecrübelerin yapılması için gerekli Enstitü ve Laboratuvarlarının kurulmasına ve devamlı çalışmasına devletin maddî ve manevi yardım yapması,
- 7) Hava sanayiinin, kolayca geliş mesi için, mevcut bilumum kanunî muafiyet ve tenzilattan istifade ettirilmesi,
- 8) Yukarıdaki maddelerde izah edilen hususların temini ve tenviri amacıyla Başbakanlık emrinde, ilk adım olarak, tam salahiyetli bir Millî Sanayii Koordinasyon Kurulu'nun muhakkak surette teşkili gerekmektedir.

Raporu hazırlayan heyet hava harp sanayiinin bir an evvel ayağ a kaldırılması için yapılması gerekenleri hükûmete bu raporla sunmuştur. Ancak geliş meler maalesef olumsuz olmuş ve fabrikalar birkaç yıl sonra elden çıkarılmış tır.

## 2.5. Jet Uçaklarının Envantere Giriş i

Türkiye 1940'lı yıllarda Sovyetler Birliğ i'ne karşı kendi savunmasını yapmak ve ordusunu güçlendirmek maksadıyla uçak teknolojisi alanında dev bir adım olan jet motorlu uçaklara sahip olmak için Amerika ile görüşmeler yapmaya karar vermiştir. İhtiyaç duyduğ u ve o günlerde havacılık dünyasında bir devrim olan jet uçaklarının alınması Türk havacılığ ı için bir devrim olmuştur. Bu değ iş im aynı zamanda görevdeki bütün pilotların yeni sisteme göre eğ itime alınmasını zorunlu hâle getirmiştir. Bunun için 15 Ekim 1950 ile 31 Ağ ustos 1951 tarihleri arasında 8 pilot Amerika'ya Jet Pilotu olmak için eğ itime gönderilmiştir<sup>565</sup>. Eğ itim birimleri Eskiş ehir'de toplanmıştır. Jet

<sup>565</sup> Fatma Rezzan ÜNALP, "Hava Kuvvetlerinin Tarihi Geliş imi", **7.Askerî Tarih Semineri Bildirileri**, Ankara, 2001,s.308; Hv.K.K.lığ ı, Hava Kuvvetlerinin Geliş me Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952),**Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000,s.51; **Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri(1923-1993)**, Ankara,1994, s.42; **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Hv.K.K.lığ ı, Ankara, 1968, s.14;GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1994, s.41; **Büyük Türk Havaacılarından Ali Tekin (1921-1957)**, Hv.K.K.lığ ı, İstanbul, 1992, s.1



uçaklarına geçilmesi, havacılıkla ilgili modern sistemlerin alınması, Hava Kuvvetleri personel sayısında ciddi artışlara neden olacağı tespit edilmiştir. Bu nedenle Makinist Okulu'nun İzmir'de toplanması ve yeniden yapılanması kararlaştırılmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar envantere bulunan pervanelilerin yerini 9. Üs'ten başlamak üzere Jet uçakları almaya ve pervaneliler kal edilmeye başlamıştır. Aynı yıllarda radar sistemi kurulmuş ve 1960'lı yıllarda modernize edilmiş, 1970'li yıllarda ise bilgisayar sistemi ile donatılmıştır<sup>566</sup>. 1956 ve 1957 yıllarında ilk kadın jet pilotları Hv.Plt.Tğm. Şenay Günay ile Hv.Plt.Tğm. Leman Altınçekiç Hava Kuvvetleri safına katılmışlar ve uçuş eğitimini tamamlayarak pilot olmuşlardır.

1952 yılından itibaren taktik birlikleri jet uçakları ile modernize edilmeye başlanmıştır<sup>567</sup>. İlk envantere giren ilk jet uçakları F-84G ve F-86 uçaklarıdır. F-84G'ler 9. Ana Jet Üs K.İği-Balıkesir'de uçurulmuştur. Sonraki yıllarda nükleer silah taşıyabilen F-100 ve F-104 uçakları envantere girmiştir. 1966 yılında ise hava önleme, yer hedeflerinin tanım ve keşif görevlerinde kullanılabilen F-5, F/RF-84F uçakları ile 1968 yılında radarla donatılmış ve her durumda gece-gündüz önleme yapabilen F-102<sup>568</sup> uçakları ile havalarda daha fazla etkinlik sağlanmıştır<sup>569</sup>. 1 ve 2. Taktik Hava Kuvvetlerinin üsleri 1987 yılında envantere giren F-16 uçakları ile peyderpey donatılmıştır.

Kıbrıs Barış Harekâtı'nda yapılan yüzlerce taarruz, hava savunma ve keşif görevlerinde; F-100, F-102, F-104, RF-84, T-33, T-37 ve Ulaştırma uçakları görev yapmıştır. Bu görevler ile Rumların yıllardır süren hazırlıkları etkisiz hâle getirilerek kara ve deniz gücüne destek sağlanmıştır<sup>570</sup>. Bu uçaklar dönemin en modern uçaklarıdır. Barış Harekâtı'nın bu kadar kısa

<sup>566</sup> **Hava İstihbaratı**, Hv. K. K. İsth. D. Bşk. İği, Ankara, 1978, s.150

**RADAR: Radio Dedection And Ranging**

<sup>567</sup> Hv.K.K.İği, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.55; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.27; **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Hv.K.K.İği, Ankara, 1968, s.14

<sup>568</sup> Bu uçak Ankara Müzesinde teşhir edilmektedir. Dünyada yalnız Türkiye ve Yunanistan kullanmıştır. Envanterde kalış süresi de oldukça kısadır.

<sup>569</sup> Günümüzde Türk Kuvvetleri (1983-2000), Hv.K.K.İği, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.91

<sup>570</sup> Eşref KÖYLÜ, "Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Uçarbirlik Harekâtı ve Yakın Hava Desteği", **ATASE Stratejik Araştırma ve Etüt Bülteni**, Sayı 1, Ankara, 2001, s.175-195

zamanda neticelenmesi ve Türk tarafının kayıplarının az olmasında en önemli etken uçaklar olmuştur<sup>571</sup>.

Bu dönemde önemli bir husus ise Amerika'da üretilen uçakların kısa süre içinde Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiş olmasıdır. Uçakların üretimi ile Türk Hava Kuvvetleri envanterine girişi arasında zaman aralığı çok yakındır. Ne var ki bu durum daha sonra Türkiye aleyhine değişecektir. Amerika NATO üyesi Türkiye'yi modern silahlarla techiz etmekte yarar görmüştür. Çünkü Türkiye komünizm tehdidi karşısında en son ve oldukça güvenilir bir kale olduğunu ortaya koymuştur.

Jet uçaklarının envantere girişi dünyadaki hava silah sanayiine de etki etmiştir. II. Dünya savaşı'nda bir milyon civarında uçak üreten devletler ve şirketlerin bir kısmı faaliyetine son vermiştir. Bir kısım firmalar birleşmek durumunda kalmıştır. Çünkü jet teknolojisi ileri olduğu kadar pahalı bir sistem olması nedeniyle uçak üreticilerin rekabet gücü azalmıştır. Daha çok Amerika, Sovyetler ve batılı devletlerin açıktan ve örtülü olarak destekledikleri üreticiler varlıklarını devam ettirmişlerdir. Savaş sonrası bir kısım uçak üreticisi de sivil sektöre yönelmiştir. Bütün bu gelişmeler sonucunda jetlerin envantere girişi piyasayı daraltmış, hava gücü etkinliğini arttırmıştır. Silah sistemlerini tekeline alan ülkeler modern sistemleri kendileri kullanırken demode olmuş ya da büyük tehdit olmayacağını değerlendirdikleri sistemleri kontrollü olarak kurdukları dengeleri bozmayacak şekilde bağımlı devletlere satarak güçlü bir ekonomik gelir kapısını açmışlardır. Birbirleri üzerinde sorunları olan belli ülkeler arasında kurdukları silah gücü dengeleri ile silah sanayiini sürekli çalışan ve ülkeye girdi sağlayan bir sektör hâline getirmişlerdir. Bu sahada en etkili araç şüphesiz oldukça pahalı ve hızla değişen hava silah sistemleri olmuştur.

<sup>571</sup> Vehbi Zeki SERTER, "Harekâtın Birinci Günü ve Gecesinde Girne Boğazı Bölgesindeki Savaş ve Bazı Olaylar", **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006, s.107-110

## 2.6. Türkiye'nin NATO'ya Üyeliği ve Türk Hava Harp Sanayi

Tarihte yaşananları değerlendirirken, yaşandığı dönemin şartlarında objektif olarak ortaya koymak şüphesiz oldukça zordur. Bununla birlikte olaylar değerlendirilirken yaşandığı tarihin şartlarına ve o günün konjonktürü dikkate alarak değerlendirilmelidir. NATO'ya üyelik konusu Türk halkı arasında bu gün de tartışılmaktadır. Bazıları NATO üyeliğini kıyasıya eleştirirken diğer yandan ülkenin gerçeklerini bilen ve II. Dünya Savaşı sonrası dönemi doğru analiz eden bir kesim, NATO üyeliğine daha olumlu bakmaktadır.

Çalışmamızda, Osmanlı Devleti'nin son asırlarında dünyada meydana gelen gelişmeler, sanayileşme süreci, Osmanlının toparlanma gayretleri ve Osmanlı Devleti'nin külleri üzerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin yaşadığı süreçler incelenmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda ortaya çıkan sonuç: Batı ile Türkiye arasında hayatın her sahasında farklar oluşmuştur. Batı dünyasının temsil ettiği medeniyet; teknolojinin, bilimin, kültürel yayılmanın, refah seviyesinin, ekonomiyi canlandıran seri üretimin, fabrikalaşmanın ve dünyanın kaynaklarını kullanmanın adresi olmuştur.

Cumhuriyet Türkiye'si ise kuruluş yıllarında kendi ayakları üzerinde duran, savunmada dışa bağıllığı en aza indirecek bir politikayı benimsemiştir. Atatürk Döneminde buna azami gayret gösterilmiş ve pek çok askerî fabrikalar kurulmuştur. Ancak batının üç asırdan fazla bir sürede her yolu mubah görerek elde ettiği başarının kısa sürede Türkiye'de tamamlanması mümkün değildi. Bu nedenle dışa bağımlılık, başta savunma sanayii olmak üzere devam etmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasına kadar Türk ordusunun başında Mareşal Çakmak başta olmak üzere I. Dünya Savaşı ve İstiklâl Savaşı'na katılmış subaylar bulunuyordu. Bu kişiler ülkenin yaşadığı sıkıntılı dönemi biliyorlardı. Yaklaşan savaşın farkındaydılar. Ordunun olası bir savaşa hazırlanması için Almanya ve İngiltere başta olmak üzere savunmaya yönelik silah alınmıştır. Nitekim İngiltere ve Amerika'dan destek alınması Türkiye NATO'ya girinceye kadar artarak devam etmiştir. Türk ordusunun techizi yapılan tedariklere rağmen tamamlanamamıştır. Envanterde bulunan

114 çeşit topun idame-işletmesi, kısmen ve güçlkle yapılabilirdi. Erin piyade tüfeği 1898 üretimi Mauser'di. Ordunun elinde demode ve çok çeşitli silah sistemi maliyetleri arttırıyordu. İnönü-Churchill görüşmesinde, Churchill verilmesi planlanan 70 uçağın Türkiye tarafından alınmadığını söylediğinde İnönü'nün cevabı, konu uçakların demode uçaklar olduğu olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı başladığı zaman Türk Hava Kuvvetleri envanterinde 298'i savaşı, 189'u eğitim uçağı olmak üzere 487 uçak vardır<sup>572</sup>. Bu komşu ülkelere göre oldukça yüksek bir güçtür. Ne var ki bu uçakların Türk Hava Harp Sanayiinden üretilemiyor olması, batılı devletlerin inisiyatifine bağlı olarak uçak alınma zorunluluğunun özellikle Türkiye'yi bir harp ortamında düşürecede sıkıntılar açıktır. Hava Müsteşarlığı'nın 7 Kasım 1939 gün ve H.Hv.Ş.26166 Sayılı yazısında: **“Hava Kuvvetlerimiz bugünkü kudret ve kabiliyetiyle, yapılan hesaplar neticesi, bir sefer vukuunda, gerek kara gerek deniz nakliyatını koruyamayacağı ve bu işlerin yerden alınacak aktif ve pasif vasıtalarla temini neticesine varılmış ve bu hususun Harekât Yarbaşkanlığı'na da arz edilmiş olduğunu saygılarımla arz ederim.”** denmekteydi. Bu yıllarda Türkiye tehlikeyi sezindiği için Almanya ile İngiltere'den kara ve hava harp silah alımı için ciddi tedbirler almıştır. Ayrıca 15 Şubat 1939 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararı ile **“Hava taarruzlarına karşı ışıkların söndürülmesi ve karartılmasına ait tüzük”** yürürlüğe konmuştur. MSB bütçesine ek ödenekler konmuş, yurt içinden de askerî amaçlı malzeme üretim olanakları araştırılmıştır. Bu kapsamda 8 Mart 1939'da Şakir Zümre'den hava kuvvetleri için bir miktar klasik ve yangın bombası tedariki yapılmıştır<sup>573</sup>. Türkiye, I. Dünya Savaşı'na iki harbin (Trablusgarp-Balkan Harpleri) sonrasında hazırlıksız olarak yakalanmanın sonucunu çok ağır bedelle ödemiştir. Almanya'dan gelen silahlara güvenilerek girilen bu harpteki alınan dersler II. Dünya Savaşı öncesi karar vericilere yol gösterici olmuştur. Bu nedenle her an savaşı girecek gibi hazırlanma ama savaşı girmeme yönünde de bütün alternatifleri dikkate

<sup>572</sup> Gungör CEBECİOğLU, “İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silahlı Kuvvetleri”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997**, Ankara, 1998,s.333

<sup>573</sup> CEBECİOğLU, a.g.m.,s.333

alma ve kullanma politikası uygulanmıştır. Bu politikalar büyük zorluklar içinde uygulanmış ve başarılı olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri, 1930'lardan sonra büyük gelişme sağlamış ve II. Dünya Savaşı içerisinde bu ivme artarak devam etmiştir. Savaş döneminde alınan uçaklarla Türkiye'nin elindeki uçak sayısı 780 adettir<sup>574</sup>. Ama bunu diğer ülkeler ile karşılaştırmak gerekir. Aynı dönemde dünyada savaşa taraf ülkelerin uçak üretimi ve mevcudu şöyledir: Almanya 113.515, Japonya'nın 72.500, Amerika 100.752, Sovyetler 125.000 uçağa sahiptir<sup>575</sup>. İngiltere, İtalya, Çekoslovakya ve diğer devletlerin uçak üretimi dikkate alındığında bir milyon civarında uçak olduğu değerlendirilmektedir. Türkiye'nin 780 uçakla yüz binlerce uçağı olan ülkeler ve ittifaklar karşısında hava etkinliğini ne kadar gösterebileceğı açıktır.

Pek tabii bu dönem uçaklarının pervaneli olması ve teknolojisinin jet motorlu uçaklara göre basit olması maliyetlerin makul olmasına neden oluyordu. Türkiye'nin NATO'ya girmekte ısrar etmesinin temelinde dünyada meydan gelen devasa askerî güçlerin durumunun ciddi tesiri vardır. Artık savunma yalnız yürek işi değil aynı zamanda teknik üstünlük ve ekonomik güçlülükle gerçekleşmektedir. Türkiye gelirinini yarısını orduya harcamakla ekonomik gelişmeyi de sürdürmez hâle gelmişti.

NATO'ya üyeliğı ile birlikte ordunun modernleşmesi de hız kazanmıştır. Ancak kırılma noktası tam burada başlamıştır. Çünkü Türkiye daha 1923 yılından başlamak üzere pek çok askerî fabrikalar ve savunma amaçlı tesisler kurmuştur. Bunlardan bazıları Hava Kuvvetlerine bağılı uçak endüstrisine ve bakımına yönelik İkmal Bakım Merkezleri, MKEK'e bağılı: Ankara Fişek Fabrikası 1923, Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası 1925, Kırıkkale Kuvvet Merkezi 1926, Kırıkkale Pirinç Haddehanesi 1926, Kırıkkale Çelik Dökümhanesi 1926, Ankara Kapsül ve İmla Fabrikası 1930, Kırıkkale Barut Fabrikası 1937, Kırıkkale Top Fabrikası 1937, Kırıkkale Tüfek

<sup>574</sup> İsrail KURTCEPHE, "Genel Değerlendirme", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997**, Gnkur.Bsm., Ankara,1998, s.564

<sup>575</sup> UÇAROL, "İkinci Dünya Savaşı, 'Misak-ı Millî' ve Türkiye'nin Savaşa Girmemek için Direnişî", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997**, Gnkur.Bsm., Ankara,1998,s.524,525

Fabrikası'dır<sup>576</sup>. Eski adı Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü olan MKEK'in NATO üyesi olmadan 1950 yılında KİT hâline getirilmiştir. İlave yatırım projeleri hayata geçirilmiş ve kurumun hedefleri büyümüş, mali değerleri 6 ile 7 kat artmıştır. 1956-1974 yılları arasında 18 yatırım tamamlanmıştır<sup>577</sup>. MKEK Türkiye'nin bir dönem en önemli savunma sanayii kuruluşu olmuştur. Silah temininde Amerikan yardımının kurumu nasıl etkilediği MKEK başlığında incelenecektir.

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı yıllarından başlamak üzere aldığı dış yardımlar nedeni ile ikili bir durum ortaya çıkmıştır. Millî imkânlarla biraz da olsa kazanılan kabiliyetler ve üretilen silahlar ile dışarıdan hazır alınan silahlarla techiz edilen birliklerde çelişkili bir durum oluşmuştur. Silah üretmek zor ve pahalı bir sahadır. Üretilen silahların en büyük alıcısı devlet olmak zorundadır. Hatta dışarıya satılmalıdır ki maliyet-etkinlik sağlansın. Bu ise oldukça etkin gayret ve büyük miktarda yatırımı gerektirmektedir. Çünkü uluslar arası dengeler ve geçerli sörtifiye sistemi olmazsa bunun yapılması zordur. Kaldı ki bunun için sanayiinin de güçlü bir yapısı olması zaruridir.

Türkiye, kendi imkânları ile üretime geçtiği bir zamanda çıkan savaş dengeleri bozmuş, dışarıdan alınan pek çok sistem alınamaz hâle gelmiştir. Ülkenin olası bir harbe hazırlanması için de zorunlu olarak harp yıllarında silahlar hibe olarak alınmış veya ithal edilmiştir. Uzun çabalar ve yatırımlar sonucu kurulan askerî savunma sanayii çalışma gücünü yetersiz gerekli ham, yarı mamül ve mamül malzemelerin ithal edilememesi nedeniyle kaybetmiştir. Savaş sonrası Türkiye'nin kendine has riskleri başta Sovyetler olmak üzere tehdit unsuru olarak devam ettiği için batı güvenlik şemsiyesinin altına girilmesi bir zorunluluk olarak görülmüştür. Bu maksatla uzun görüşmeler ve diplomatik girişimler sonucu NATO'ya girilmiştir. NATO'ya üyelik sürecinin gerçekleşmesi ile Türkiye'nin sanayiileşme politikasında önemli değişiklik olmuştur. Türkiye özellikle dış kaynaklı uzmanların tavsiyesi ile sanayiileşme yerine tarım politikalarına ağırlık vermiştir. Bu anlayışın

<sup>576</sup> Mustafa TAŞAN, *Savunma Sanayii ve Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu*, MKEK Yay., Ankara, 1987, s.5-9

<sup>577</sup> TAŞAN, a.g.e., s.11; DEMİRCİ, *Türk Savunma Sanayii*, s.28

hayata hemen geçmesinde tarım kesiminin oyu ile iktidar olan Demokrat Parti'nin siyasal tercihinin paralellik göstermesi etkili olmuştur. Sanayileşmenin özel sektör marifetiyle kalkınmasının benimsenmesi ve dış ticarete liberalizasyon dönemi önemli değişikliklere neden olmuştur<sup>578</sup>. Diğer yandan bu dönemde NATO ülkelerine olan inanç çok kuvvet kazanmıştır. İstiklal Harbi öncesinde yaşananlar unutulmaya terk edilmiş, milletlerin özel değerleri ve kültürleri bir tarafa bırakılarak konuya yalnız komünizm ile hür demokrasinin kavgası olarak bakılmıştır. Komünizm tehlikesi atlatıldığında ise sorunlarla karşılaşıldığında kazanılan pek çok savunma sanayii kabiliyeti kaybedilmişti.

Nuri Demirağ ve Türk Hava Kurumu uçak fabrikalarının gelişmesi başta Amerikalılar olmak üzere yabancılar tarafından ilgiyle takip edilmiştir. 1950 sonrasında ise uçak fabrikasının kapatılması bu sahada yapılan çalışmaların bir kere daha sıfırlanması ile sonuçlanmıştır. Çünkü silah çöplüğü hâline gelen ve Türk ordusunun teçizatına göre oldukça modern olan batının silahlarının ucuza kapatılması tercih edilmiştir. Silah sistemleri gerçekten ucuza tedarik edilmiş ama silah sistemlerini defalarca tedarik ettirecek idame-işletme malzemeleri yönüyle de Amerika'ya bağımlı hâle gelmiştir. Kıbrıs sorunu gündeme geldiği zaman Amerikan Başkanı Johnson tavrını açık olarak ortaya koymuş ve Türkiye yıllarca ihmal edilen millî harp sanayii alanındaki kayıpları bu olaydan sonra değerlendirme fırsatı bulmuştur.

Sonuç olarak NATO üyeliği Türkiye'yi Sovyetlerin saldırgan tutumundan korumuş, Türk ordusunun modern silahlarla teçiz edilmesi sağlanmıştır. Türkler batı ile ilk kez uzun süreli ve eşit şartlarda bir ortaklık yapma fırsatı yakalamışlar, gelişen teknik ve sistemlerin takibi sağlanmıştır. Ordunun mevcudu kısmen de olsa azaltılarak ekonomiye katkı sağlanmıştır. Bunun yanında; Türkiye'nin tam bağımsızlık politikasının gereği olarak kurmaya çalıştığı savunma sanayii zayıflamış, Ordu'nun teçizatı yurt dışına bağımlı hâle gelmiştir. Türkiye'nin millî çıkarlarını korumada engellemelerle karşılaşacağı ortaya çıkmıştır.

<sup>578</sup> TOKGÖZ, a.g.e., s.131

II. Dünya Savaşı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de pek çok alanda ciddi değişikliklerin yaşanmasını hızlandıran süreci başlatmıştır. Türkiye, 1950 sonrası politik tercihleri farklı bir iktidar değişikliği yaşamıştır. Güvenlik politikalarında değişiklik olmamış ama kalkınmaya yönelik programlar oldukça farklı bir seyir izlemiştir. Bu dönemde batılılara ve müttefiklere aşırı güven oluşmuştur. II. Meşrutiyet sonrası da halkın sokağa dökülerek; müsavat, uhuvvet ve kardeşlik duyguları ile kaynaşması, imam ile papazın kucaklaşmaları çok olumlu algılanmış ama kısa süre sonra toplumlar birbirine düşmüş ve dostluk rüzgâr yerini düşmanlıklara bırakmıştı. Türkiye’nin NATO üyelik süreci öncesi ve sonrası benzeri bir durum yaşanmıştır. Komünizm tehdidi karşısında çok fazla farklılıkları olan toplumlar bu ayrılıkları bir tarafa bırakarak güç birliği yapmıştır. Türkiye de bu süreçte Batılı devletlerin yanında yer almış ve onların istekleri doğrultusunda birtakım yeni politikaları benimsemiştir. Türkiye, 1965 yılına kadar dış güvenlik için NATO zırhına güvenmenin aşırı rahatlığını yaşamıştır.

Bu dönemde yabancılar Türk Savunma Sanayii birikimlerine ilgi duymuşlardır. II. Dünya Savaşı öncesi ve savaş yıllarında Almanya ve Polonya gibi pek çok ülkeden bilim adamları gördükleri baskı sebebiyle Türkiye’ye iltica etmişlerdi. Türkiye, bu ülkelerinden kaçan bilim adamlarına siyasi düşüncesine bakmaksızın sahip çıkmıştır. Hatta bu bilim adamları Türkiye’de bilimsel çalışmalara katkı sağlamışlardır. Polonya bu dönemde uçak sanayii alanında oldukça iyi bir durumdaydı. Savaş yıllarında ülke Alman işgaline uğramıştır. Pek çok uçak mühendisi Türkiye’ye gelmiştir. Tam bu sırada Türk Hava Kurumu Etimesgut’ta uçak fabrikası ve Orman Çiftliği’nde uçak motor fabrikası kurma girişimi içindedir. Polonyalı mühendisler de bu fabrikalarda işe alınmıştır. Bu kişiler, ilk uçak ve motor üretiminde rol almıştır. Burada çalışan Polonyalı sayısı 37 kişidir. Savaş sonrası ülkelerinin af ilan ettiği gerekçesi ile Polonyalılar gruplar hâlinde Türkiye’den ayrılmıştır. Konu Türk yetkililerce normal karşılanır. Yıllar sonra tesadüfi bir karşılaşma ibrete değerdir. Tarih öğretmeni H. Erkan Karaca’nın, Ali Yıldız ile evinde yaptığı görüşmede konu Ali Yıldız tarafından



açıklanmıştır<sup>579</sup>. Ali Yıldız kendi icadı olan bir havacılık teknolojisi ürününe patent almak için Amerika'ya gittiğinde, Amerika'da çalışan pek çok kişinin Türkiye'den Polonya'ya gitmek için gruplar hâlinde ayrılan teknik personel olduğunu görmüştür. Ayrılan personel başta Amerika olmak üzere Kanada ve Fransa'ya gitmişler, pek azı Polonya'ya dönmüştür<sup>580</sup>.

Bir sanayii sektörünü çökertmenin birkaç yolu vardır. Fiziken yok etmek, parasal yönden kısıtlamak, teknik ve beyin takımını yok etmek veya ayartmak ve bir gücün veya devletin resmî olarak kapatmasıdır. Türkiye'de de bu denenmiş ve teknik ekibin fabrikalardan ayrılması sağlanarak fabrikanın zayıflama yolu açılmıştır. Türk mühendislerin yabancıların kasıtlı davranışlarını ihbar etmeleri ve arada oluşan husumet iddiası olumsuz bir gelişme olarak bazı araştırmacılar tarafından gündeme getirilmiştir.

Diğer yandan Türk mühendis ve işçisine olan güvensizliğin sonucu olarak dünyanın en büyük yatırımlarından biri olan uçak ve uçak motor fabrikaları kapanmaya terk edilmiştir<sup>581</sup>. Önce MKEK'e devredilmiş, daha sonra ise traktör fabrikasına dönüştürülmüştür.

Türk Hava Kuvvetleri envantere giren uçakların imal tarihleri dikkate alındığında ortaya ilginç bir durum çıkmıştır. Türkiye, NATO'ya girmesinden sonra 1970'li yıllara kadar, imal edilen uçaklar üretici firma tarafından hizmete verildiği zamandan kısa bir süre sonra Türkiye'de de kullanılmaya başlanmıştır. Daha sonraki dönemlerde ise üretimden hemen sonra uçakların Türkiye'ye de verilmesi uygulaması görülmemektedir. Kullanılan idame-işletme malzemeleri de genel olarak millî bütçe ile karşılanır olmuştur.

<sup>579</sup> Ali Yıldız havacılık alanında icatları olan birisidir. Paraşüt Otomatik Açma aletini icat etmiş ama konu Türkiye'de anlaşılammış ama Amerikalıların dikkatini çekmiş ve patent hakkını yok pahasına satın almışlardır. M. Bahattin ADIGÜZEL, **Gökteki Venüs**, THK Yay., Ankara, 2004, s.85-93

<sup>580</sup> ADIGÜZEL, **Gökteki Venüs**, s.161-163

<sup>581</sup> ADIGÜZEL, **Gökteki Venüs**, s.163,164

## 2.7. Kıbrıs Sorununun Ortaya Çıkması ve Başkan Johnson'un Mektubu

1950'li yıllara kadar Türkiye'nin sorunlarını; Musul Meselesi, Nüfus Mübadelesi, Hatay ve Boğazlar Meselesi dışında güvenlik ve iç sorunlar oluşturmuştur. Bunlar genelde Türkiye'nin bütünlüğünü tehdit eden veya Türkiye'nin mevcut durumunu direk etkileyen, iç isyanlar, rejimin oturması, devrimlerin kökleşmesi ve öngörülen yeni toplumsal yapının işlerliği, Türk kimliğinin hâkim kılınması gibi devletin kendi içinde çözüm bulması gereken sorunlar teşkil etmiştir. Türkiye, kendi iç sorunlarını çözdükten sonra Osmanlıdan kalan ve hiç gündemde olmayan yeni sorunlarla karşılaşmaya başlamıştır. Esasen büyük devlet olmanın veya büyük bir medeniyetin vârisi olmanın doğal bir sonucu olan bu durum Türkiye gündemine 1950'lerde gelmiştir.

Bu anlamda ilk ciddi sorun Kıbrıs Meselesi olmuştur. Sorunlar ile baş etmenin en etkili bir usulü de millî imkânlarla işleyen güçlü savunma sanayiidir. Kıbrıs sorunu Türkiye'yi derinden etkilemiştir. Kıbrıs'ta yaşananların kısaca incelenmesinin çalışmamıza katkı sağlayacağı değerlendirildiğinden 1878-1955 arası yaşananlara kısaca bakmakta fayda görülmektedir. Kıbrıs, 93 Harbi'nde İngiltere'nin siyaseten Osmanlı Devleti'ne verdiği destek karşılığı geçici olarak İngiltere'ye bırakılmıştı. İngiltere, 1915 yılında Çanakkale'de durumu sıkışınca kırk seneye yakındır elinde tuttuğu Kıbrıs'ı Yunanistan'a teklif etmiş ve karşılığında İttifak güçlerine katılmasını teklif etmiştir. Kral Konstantin'in savaşın galibinin İttifak devletleri, Başbakan M. Venizelos'un ise İtilaf devletleri olacağına olan inançları nedeniyle aralarında derin görüş ayrılığı olduğundan İngiltere'nin bu teklifi Yunanistan tarafından değerlendirilememiştir. Bu görüş ayrılığı nedeniyle Yunanistan, savaşa zinde ve dinç bir ordu ile daha geç bir tarihte 1917 yılında girmiştir<sup>582</sup>. İngiltere diğer sömürgeci güçlerle enerji kaynaklarını paylaşırken Yunan ordusunu 1919-1922 yılları arasında Türklere karşı kullanmıştır. 1878 yılında İngiltere Kıbrıs'a geçici olarak yerleşmiş ama Osmanlı bir daha buraya sahip

<sup>582</sup> Yusuf Hikmet BAYUR, *Türkiye Devletinin Dış Siyaseti*, TTK, Ankara, 1995, s.19-21

olamamıştır. İngiliz Valisi'nin Ada'ya gelişinde yapılan karşılama töreninde Kitios Piskoposu konuşmasında adanın Yunanistan'a bağlanması için İngiltere'nin yardımını talep etmiştir II. Dünya Savaşı sonrası İngiliz İmparatorluğu'nun dağılması ile Ada'nın durumu belirsizleşmiştir. Yunanistan 1951'de Adanın kendisine verilmesini talep etmesi ve konunun BM gündemine gelmesi sürecinde Türkiye başta konuyu sahiplenmemiştir. Bunda Yunanistan ile süren iyi ilişkilerin bozulmaması etken olmuştur. Ancak Yunanistan'ın Ada'da self-determination hakkı istemesinin altında adayı Yunanistan'a bağlama girişimi Türkiye'nin taraf olmasına neden olmuştur. Türkiye, İngiltere'nin adaya özerklik verme eğilimi üzerine Ada'nın kendisine iadesini talep etmiştir<sup>583</sup>. Kıbrıs Meselesi bundan sonra tansiyonun yükseldiği bir bölge olarak BM'nin sürekli gündemine gelmiştir. 1959 Zürih ve 1960 Londra Anlaşmaları ile Kıbrıs Cumhuriyeti kurulmuş ve Kıbrıs'taki Türklerin hakları garantiye alınmıştır. Türkiye, İngiltere ve Yunanistan bu anlaşmada Garantör Devletler olmuşlardır. Ancak bu durum Rumların 1878'de başlayan ilhak projesinin yeni adıyla ENOSİS'in uygulanmasına maniydi. 1963 yılında Rumların, Türklere yönelik yıldırma hareketleri artmış, Kıbrıs Cumhuriyeti kitlenmiş, Türkler her yerde sıkıntı içine sürüklenmiştir. Türkiye bu süreçte taraf olarak olaylara müdahil olmaya karar vermiştir. Yunanistan'ın ENOSİS'i gerçekleştirme eğilimine girmesi ile Türkiye Ada'ya askerî müdahalede bulunma kararı almıştır. Amerikan Başkanı Johnson'un tepkisini öğrenmek için de Amerikan elçisine 3 Haziran 196'te bilgi aktarılmış ve birkaç saat mühlet verilmiştir. Türkiye'nin kararlı tutumu Amerikan Başkanı Johnson'un 6 Haziran 1964 tarihinde Türkiye'ye mektup yazması ile Kıbrıs davasında ve Türkiye'nin savunma alanındaki politikalarında yeni bir dönemi başlatmıştır<sup>584</sup>.

Johnson mektubunda ne demişti? Türkiye mektuptan neden büyük bir rahatsızlık duymuştur? Amerika-Türkiye arasında 22 Mayıs 1947 tarihinde

<sup>583</sup> UÇAROL, *Siyasi Tarih (1945–1999)*,s.85-95

<sup>584</sup> Durmuş YALÇIN VD., *a.g.e, c.II*, s.474; Tuncer TOPUR, *Dünya ve Türkiye-AB-Kıbrıs Üçgeni*, Yeni Türkiye Yay, Ankara, 2002, s.108; UÇAROL, *Siyasi Tarih (1945-1999)*,s.98-100; SARAY, *a.g.e.*, s.153,154

**“ABD’nin Türkiye’ye Yardım Anlaşması”** imzalanmıştır. Anlaşma ile Türklerin Sovyet baskısına direnme, istek ve yeteneklerini arttırma ile kendini savunacak hâle getirilmesi, olası bir saldırıya karşı azami dayanması ve topraklarını koruması gücünün kazandırılması amaçlanmıştır<sup>585</sup>. Yardım antlaşmasında en önemli husus, yardımın tahsis edilen amaçlar için kullanılması ve başka amaçlarla kullanılamayacağı hükümlerini içeren 2. ve 4. maddeleridir. Başkan Johnson mektubunda: olası bir Türk müdahalesi konusunda Sovyetlerin de Türkiye aleyhine girişeceği bir harekâta Türkiye’nin, dostlarına Türkiye’yi korumak için düşünme fırsatı verilmediğini, Türkiye’nin NATO tarafından savunulma garantisi verilemeyeceğini ve Amerikan silahlarının bu harekâta kullanılmasına Amerikanın muvafakat edemeyeceğini açıkça belirtmiştir.

Mektupta anlaşmanın sınırlarının Türk yetkililerce de bilindiğinin defalarca Amerika’ya bildirildiği açık olarak ifade etmiştir<sup>586</sup>. Aslında **Johnson anlaşma hilafında bir şey talep etmemiştir. Anlaşmayı hatırlatmıştır.** Ancak konunun söyleniş tarzı ve Türkiye’nin hassas olduğu bir zamanda gündeme gelmesi NATO’nun ortaklık kavramı ile çelişmiştir. Mektup Türkiye’de ciddi bir etki yapmıştır. Başbakan İsmet İnönü ilk değerlendirmesinde **“Yeni bir dünya kurulum, Türkiye yerini alır”** şeklindeki meşhur açıklamasını yapmıştır. Anlaşma aslında İsmet Paşa’nın dış politikada tek hâkim olduğu Cumhurbaşkanlığı döneminde imzalanmıştır. İsmet Paşa bu kez Johnson Mektubuna, Başbakan olarak muhatap olmuştur. Amerika’ya verilen resmî cevapta ise Türkiye’nin olası bir Kıbrıs müdahalesi olursa bunun tamamen uluslar arası anlaşmalara uygun olacağı hususu ifade edilmiştir<sup>587</sup>. Bu olaydan sonra Türkiye’deki Amerikan imajı olumsuz bir seyir almıştır. Nümayişlerde **“go home”** pankartları görülmeye başlamış, Türkiye’yi ziyaret eden Amerikalılar protesto edilmeye başlanmıştır.

<sup>585</sup> SARAY, a.g.e., s.155

<sup>586</sup> TOPUR, a.g.e., s.109

<sup>587</sup> ORAN, a.g.e., s.686-688; SARAY, a.g.e., s.150-154

Türkiye'nin NATO'daki varlığı başta sol gruplar olmak üzere sorgulanmaya başlanmıştır<sup>588</sup>.

Johnson'un mektubuna bu kadar şaşırılmasının temelinde, NATO ve Amerika'ya olan aşırı güvenin oldukça etkili olduğu değerlendirilmektedir. Çünkü komünizme karşı oluşturulan ittifakın bütün farklılıkları ortadan kaldıracığı ve oluşturulan ittifakın müttefikleri birbiri için savaşa bile düşünmeden girecek kadar birbirine yaklaştırdığına inanılıyordu. Kaldı ki Kore Savaşı'nda bunun ciddi olarak sınavı verilmişti. Ancak Soğuk Savaş'ın 1956 sonrasında hızını kaybettiği, Sovyetlerin Stalin sonrası yayılcılık gücünü kaybettiği gerçeği Amerika tarafından zamanında teşhis edilmiştir. Bunun sonucu olarak dış politikada daha rahat davranma eğilimi artmıştır. Ancak bu mektupla Türkiye kendi gerçeklerini görme şansını yakalamıştır. Bir Türk atasözünde belirtildiği gibi; **“bir musibet bin nasihatten yeğdir”** sözü bir kere daha doğrulanmıştır. Türkiye son 15 yıldır ihmal ettiği savunma sanayiinin önemini anlamış ve millî kabiliyetlerin ihmal edilmemesi gerçeği ile yüz yüze gelmiştir. Türkiye ile Amerika arasında imzalanan 22 Mayıs 1947 tarihli, **“ABD'nin Türkiye'ye Yardım Anlaşması”**nın hangi şartlarda imzalandığının çok iyi tahlil edilmesi gerekmektedir. 1939 -1947 yılına kadar geçen 8 yıllık kesit Cumhuriyet tarihinin en sıkıntılı dönemi olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Anlaşması ile milletler ailesine eşit şartlarla girdiği zaman Lozan Antlaşmasının sınırları içinde kalmayı siyasal bir inanç olarak benimsemiştir. Pek çok çıkarından feragat etmiştir. Bölgede huzur ve sükûnun devamı Türkiye'nin temel politikası olmuştur. Atatürk **“Yurtta sulh, cihanda sulh”** prensibini Türk dış politikasının temeli olarak görmüş, halefleri de buna bağlı kalmıştır. Sovyetlerin istilacı hareketi Türkiye'nin her türlü dostane yaklaşımı, anlaşmalara olan sıkı bağlılığı, sorunlara çözüm odaklı yaklaşımına rağmen değişmemiştir. Aradaki orantısız güç dengesi ile 1945 sonrasında artan Sovyet tazyiki Türkiye'nin yeni arayışlara girmesine ve kendisine kısa zamanda derhâl bir ittifak oluşturma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu

<sup>588</sup> TOPUR, a.g.e, s.109

ortak ya da daha açık olarak ifade etmek gerekirse yardımına başvuru olan güç dönemin dünya liderliğine oynayan Amerika olmuştur. Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sonrası Amerika ile anlaşma yapması bile ülkenin içine düştüğü ortamda büyük başarıdır. Şüphesiz anlaşmanın 2 ve 4. maddelerindeki hususlar Türk yetkililer tarafından biliniyordu. Ancak bir devlet büyüğünün, büyük devletlerle anlaşma yapmak fil ile farenin aynı yatakta yatmasına benzer tespiti burada bir kere daha gerçek olmuştur.

Türkiye, geçen süre içinde ülke bütünlüğünün tehdidine yönelik Sovyetlerle olan sorunlarını aşmıştır. Gücü artmış, ordusu güçlenmiştir. Amerikan askerî yardımının verilmesinde iki amaç hedeflenmiştir. Bunlar: Türk ordusunu güçlendirmek için donatmak, eğitmek ve Türkiye'yi kendini savunabilecek güce getirmek, diğer husus ise Türkiye bütçesinin yarısını tutan askerî harcamaları azaltmak ve ekonominin düzeltilmesine katkı sağlamaktır<sup>589</sup>. NATO öncesi alınan yardım ve NATO üyeliği ile bu hedeflerden ilki yakalanmıştır. Ancak yardımların ekonomiye katkısı idame-işletmeye ayrılan ödenekler dikkate alındığında tartışmalıdır.

Yunanistan'ın ENOSİS politikası yalnız Kıbrıs'ta yaşayan Türkler açısından değil aynı zamanda Türkiye'nin Doğu Akdeniz güvenliği açısından tehlikeye açık hâle gelmesi anlamına gelmekteydi. Kaldı ki 1829 yılı Edirne Antlaşması ile bağımsız olan Yunanistan topraklarını Türk topraklarını ele geçirmek suretiyle Türkiye aleyhine yaklaşık üç kattan fazla arttırmıştır. **“Megali İdea”** ile Türkiye'ye yönelik uzun vadeli tehdit ve niyetine açıklık getirmektedir. Olanak ve yeteneği olduğu takdirde aynı eğiliminin devam edeceği değerlendirilmektedir<sup>590</sup>. Yunanlıların bu düşüncesinin sonucu olarak 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir'e çıkması Türklerin silaha sarılmasında etkili olmuştur. Alaşehir Kongresi'nde de ilk amaç Yunanlıların durdurulması ve ülkeden atılması olarak belirlenmiştir<sup>591</sup>.

<sup>589</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.218-221

<sup>590</sup> İLHAN, **Jeopolitik Duyarlılık**, s.108,109

<sup>591</sup> TURAN, a.g.e., s.276,268

Kıbrıs'ta aynı sürecin başlatılması Türkiye'nin batı ve güneyinin Yunanistan tarafından sarılması ile sonuçlanacaktı. Doğal olarak Türkiye oldu-bittilere karşı reaksiyonel bir hâle gelmiştir. Johnson Mektubu sonrası kararlaştırılan Kıbrıs çıkarması yapılamamıştır. Ancak bu Yunanistan ve Rumlar açısından daha süratle ilhaka giden bir sürecin başlangıcı olurken, Türkiye açısından savunma sanayiinin ne kadar millî olması gerektiğinin gündeme gelmesi yönüyle tartışmalar başlamıştır. Nitekim 1964 yılında Hava Kuvvetleri tarafından yapılan 8 Ağustos 1964 tarihinde Hv.Pl't.Yzb. Cengiz TOPEL'in şehit olduğu harekât ile Türkiye kararlılığını ortaya koymuştur. ENOSİS eylemine bir süre engel olunmuştur.

1964–1974 yılları arasında geçen zaman dilimi Türkiye'de siyasal hareketlerin eyleme dönüştüğü, öğrencilerin siyasallaştırıldığı, dünyada esen sol rüzgârların Türkiye'yi de tesirine aldığı bir dönem olmuştur. Ülkenin izlediği politikalar ve siyasal tercihler de bu dönemde eleştiri konusu olmuştur. Kıbrıs bunalımının tesiri ile en çok eleştirilen hususlardan biri Amerika ile olan ortaklık ve NATO üyeliği olmuştur<sup>592</sup>.

## **2.8. Türk Hava Harp Sanayiini Olumsuz Etkileyen Gelişmeler**

Atatürk ve Mareşal Fevzi Çakmak Türkiye'de havacılığa büyük önem vermişlerdir. Atatürk'ün ölümü ve Mareşal Fevzi Çakmak'ın görevden ayrılması havacılığa verilen önemi zayıflatmıştır. Böylesine önemli olan bir sahanın birkaç özverili insan ile yürütülemeyeceği açıktır. 1930'lu yıllardan 1950'li yıllara kadar dünyada ve Türkiye'de yaşanan önemli gelişmeleri; ekonomik, siyasi, sosyal ve askerî yönleriyle değerlendirmeden havacılık alanındaki gelişmeleri doğru ve bilimsel metotlar tahlil etmenin kolay olmayacağı değerlendirilmiştir. Türkiye'de, Cumhuriyet kurulduktan sonra amaçlanan hedeflerin büyük çoğunluğu gerçekleştirilmiştir. Toplumsal ve ekonomik alanda önemli başarılar sağlanmış ve Türklerin büyük çoğunluğu tarafından yeni yönetim modeli kabul görmüştür. Bu kadar başarılı olan Cumhuriyet hükûmetleri, Atatürk'ün Türkiye'de kurulmasını hedef olarak benimsediği ve her yıl Meclis açılışında genelde dile getirdiği hava harp

<sup>592</sup> TOPUR, a.g.e, s.109

sanayii alanında arzu edilen sonuç niçin sağlanamamıştır? Kaldı ki, bu alanda ciddi teşebbüsler de yapılmıştır. Ancak her yeni teşebbüs bir önceki gibi sınırlanmıştır.

Çalışmamız süresince bu sorunun cevabını aradık ve bulmaya çalıştık. Elde edilen ve satır aralarında ifadesini bulan sonuçları açık olarak burada bir kere daha maddeler halinde vermenin uygun olacağını değerlendirdik. Daha önce de ifade edildiği gibi bu sorunun cevabı iki kere iki dört eder mantığında aranmamalıdır. Konu bütün yönleriyle birkaç asırı göz önüne alarak batı ve doğu medeniyetlerinin kıyaslanması suretiyle biraz daha açıklığa kavuşacaktır. Tespit edilen hususlar;

a) Osmanlı Devleti nezdinde temsil edilen İslam medeniyeti veya doğu medeniyeti üstünlüğünü 16. asırda kaybetmiş ve kaybettiğinin farkına ancak 19'uncu asrın başlarında varabilmiştir. O güne kadar Osmanlı yüzeysel tedbirlerle durumu düzeltmeye çalışırken Batılı devletler her yolun mubah görüldüğü kültürel değerleri ile üstünlüklerini perçinlemiştir.

b) Osmanlı Devlet hayatında sömürü düzeninin olmaması buna karşı batı medeniyetinin iktisadi kaynakları sömürmesi ve ele geçirmesi ile elde ettiği refah seviyesini teknolojiye dönüştürmesini bilmiştir.

c) Batılı güçler anavatan kavramı ile öz yurtlarında birlik ve dirliğe önem vererek güçlerini korurken Osmanlı Devleti elinde tuttuğu bütün toprakları vatan olarak gördüğünden devletin aslını oluşturan Türkler ihmal edilmiş, fakirleşmiş, bilim ve fennin yerini taassup ve üretime dönüşmeyen teorik bilgiler almıştır.

d) Osmanlı Devleti milyonlarca kilometre kare tutan toprakları genel olarak birkaç milyon Türk ile korumaya çalıştığından devletin içinde de gayrimüslimler müreffeh ve ayrıcalıklı hâle gelirken devletin geleceğini elinde tutan asli unsur hemen her bakımdan ciddi bir çöküntü içine düşmüştür.

e) Batılı devletler Osmanlı Devletinin yeniden bir güç olmaması için kendi aralarında ittifakı genelde güçlü tutmayı başarmıştır.



f) Sanayii devrimi Osmanlı Devleti idarecileri tarafından yorumlanamamıştır. İngiltere’de başlayan devrim hızla batıda büyük değişikliklerin başlamasına vesile olmuştur. Batılı güçler bu dönemde enerji kaynaklarını keşfetmişler ve Osmanlı Devleti’ni de sömürgeleştirmek ve kıymetli arazilerini elinden alabilmek için genelde uyum içinde çalışmışlardır. Bu durumun sonucu olarak son asrını savaşlarla geçiren Osmanlı Devleti sanayii alanında ciddi çalışmalara zaman olarak ekonomik olarak fırsat bulamamıştır.

g) Havacılık sanayii olarak balon ile başlamış ve uçakla çok daha süratli gelişme göstermiştir. Havacılık teknolojisinin ortaya çıktığı ülkeler sanayii devrimini yaşayan ülkelerdir. Çünkü havacılık sanayileşmede yüksek teknolojiyi gerektiren önemli bir açılamdır. Oysa sanayii devrimini yaşamayan Osmanlı Devleti’nde bir havacılık sanayii kurulması çok özel ilgiyi ve büyük yatırımları gerektirmekteydi.

h) Havacılık özellikle ilk yıllarında süratle gelişirken teknolojisi kısa sürede demode olan bir saha olmuştur. Bu ise büyük para gücünü zorunlu hâle getirmekteydi. Oysa bu sırada Osmanlı Devleti savaşan askerî nin karnını doyurmaktan, sırtını giydirmekten aciz bir haldeydi. Nitekim, Tayyare Komisyonu Başkanı Yb.Süreyya Bey, hava kuvvetleri için Harbiye Nazırı Nazım Paşa’ya ödenek talebinde bulunduğunda, Nazım Paşa kendisine; **“İşkodra’da asker açıktadır. Ben sana İstanbul’da tayyare mektebi açtırmam<sup>593</sup>”** demiştir. Bu hadise bile havacılığa ne kadar önem verilebileceğinin açık bir ifadesidir.

i) Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zaman devletin idare makamında bulunanların büyük ekseriyeti subay kökenliydi ve son 12 yılda yaşanan üç önemli savaşa katılmışlardı. Bu savaşların hepsinde düşmanlar uçak kullanmış ve Türk ordusuna büyük zarar vermişlerdi. Dolayısıyla Türkiye’nin ilk dönem idarecileri havadan gelen tehlikeyi cephede yaşamış olmanın tecrübesi ile havacılığın ihmalinin ülkelere nelere mal olacağını bizzat yaşamışlardı. Ne var ki Türkiye’de havacılık sanayiine ait alt yapı

<sup>593</sup> İLMEN, *Türkiye’de Tay.*, s.107; GEDİZ, *a.g.e.*, s.32

imkânlarının yetersizliği, sanayiye yönelik bir birikimin bulunmaması, batının yaşadığı deneyimlerin eksikliği havacılıktan beklenen sonucun alınmasına imkân vermemiştir.

j) Türk İstiklal Savaşı'nın ilk zamanlarında Erzurum ve Sivas Kongrelerinde tartışılan en önemli husus bağımsız bir devlet veya güçlü bir devletin mandası olunması konusu olmuştur. Mustafa Kemal Paşa en yakınında bulunanların büyük muhalefetine rağmen manda sistemine şiddetle ret etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra Osmanlı Devleti'nin yaşadığı olumsuz gelişmelerin bir daha yaşanmaması için millî imkânlarla bir harp sanayii kurulması devletin önemli politikalarından biri olmuştur. Bu dönemde Batılı devletlerin yardımlarına karşı mesafeli durulmuş ve ilişkilerde Türkiye'yi bağlayacak bir hususun olmamasına gayret edilmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı sonrası Amerika tarafından bedava verilen silah ve techizat desteği sonrası hazırcılığa alışılmış ve büyük gayretler ile kurulan hava harp sanayiine yönelik fabrikalar göz ardı edilmiştir. Hava harp sanayiinin bitirilmesi sonrası ise bedava verilen sistemlere ait idame işletme malzemeleri değerinden oldukça yüksek bir şekilde alınmak zorunda kalmıştır.

k) Bütün bu olumsuz tabloya rağmen zaman zaman havacılık alanında ciddi çalışmalar yapılmıştır. Hatta Batılı devletlerin hangisi olursa olsun Türkiye yerinde olsaydı, Türkiye'nin yaptığı çalışmaları yapamayacağı değerlendirilmektedir. Ancak çalışmada sunulan uçak ve jet motor üretilmesi konulu raporlarda görüldüğü gibi Türkiye'de devleti oluşturan kurum ve kuruluşlar arasında sorunun çözümüne yönelik bir organizasyon olmaması, kurulan havacılık sanayiine büyük darbe olmuştur.

l) Vecihi Hürkuş ürettiği uçaklara sahip çıkılmamıştır. Bir kişinin kendi serveti ile özellikle kısa sürede değişen bir teknoloji olan havacılık alanında faaliyette bulunması oldukça zordur. Nuri Demirağ'ın ürettiği uçaklar anlamsız bir şekilde Türk Hava Kurumu'nun o günkü yönetimi tarafından ret edilmiştir. Yine Hava Yolları Demirağ'ın yeni ürettiği uçağı almak yerine yurt dışından uçak alarak müteşebbisin çalışmalarına destek çıkmamıştır. THK

müşteri olarak sipariş verdiği 10 uçağı almamakla Demirağ'ın iflasına neden olmuştur. Oysa THK fabrikaları da aynı zihniyetin kurbanı olmuştur. Türk Hava Kurumu da Uçak Fabrikası ile Uçak Motor Fabrikası kurmuştur. Çok büyük yatırımlar yapmıştır. Fabrikada yüzlerce mühendis, teknik eleman, işçi ve memur istihdam etmiştir. Personelin üretmesi ve kabiliyetini geliştirerek üretim yapması ve hava sanayiinin güçlenmesi gerekirken bu fabrikaya iltifat edilmemiştir. Nitekim, 1949 yılında zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı, Türk Hava Kurumu yetkililerine uçak siparişi vermemesinin nedenini; **“Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken, uçak fabrikanıza parayla sipariş verirsem yarın bu millet beni asar”** demiştir<sup>594</sup>. Türkiye’de özel teşebbüsün ve kurumların kurdukları uçak ve motor üretim tesislerine sahip çıkılmadığı gibi girişimcilerin azmi kırılmış, ciddi engellemelerle karşılaşmışlardır.

m) Batıda hava sanayii hızla gelişmiş ve savaş sonrası kullanım yeri olmayan ve Türk üretimi uçaklara göre oldukça gelişmiş olan uçaklar bedava dağıtılmaya başlanmıştır. Şimdi bu hususun çok iyi tahlil edilmesi gerekir. Bir taraftan son 7-8 yıldır ağır ekonomik bunalım geçiren Türkiye ya çok fazla bir bütçe ayırarak kurduğu uçak fabrikasını ayakta tutacak yada bedava olan dönemin en gelişmiş Amerikan uçaklarından yüzlercesini eğitim, ulaştırma ve savaş uçağı olarak alacaktı. Bu yol tercih edilmiştir. Nitekim Amerika yüzlerce uçağı ücretsiz Türkiye’ye göndermiştir<sup>595</sup>. Talihsizlik de burada yaşanmış, Türk imalatı olan ve Amerikan uçakları kadar teknik özelliklere sahip olmayan, Türk imalatı uçaklar tercih edilmez duruma düşmüştür. Hibe ve Marşal yardımı kapsamında gelen bu uçaklar Türkiye’ye oldukça ekonomik bir şekilde girmiştir. Ne var ki, idame-işletme yönüyle ileriki yıllarda bedeli fazlasıyla ödenmiştir.

n) İkinci Dünya Savaşı bittiğinde Amerika’nın elinde birikmiş ve yekûnü oldukça fazla silah stokunun eritilmesi maksadıyla yapılan çalışmada Türkiye de Pazar olmuştur. O gün için bu durum iki tarafın lehine gözükmektedir.

<sup>594</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.110,111; ADIGÜZEL, *Türk Havacılığında İz.*, s.213

<sup>595</sup> Havacılık ve Spor, *Amerika’dan Türkiye’ye Gönderilen Askeri Uçaklar*, Ankara, Nisan 1948, s.11; AKTER-ERDOĞAN, a.g.m., s.452-455

Çünkü Türkiye 1898 model piyade tüfeği ve 114 çeşit topun idame-işletmesi ile baş edemediği gibi Kuzey komşusuna karşı ordusunu modernleştirmek zorundaydı. Kaldı ki ağır ekonomik bunalım ve teknik alandaki gerilik de Batının modern silahlarının tercih edilmesini cazip hâle getirmiştir. Bütün bu gelişmelere rağmen 1920'lerden beri temelleri atılan savunma sanayiinin geleceği değerlendirme dışında kaldığı görülmektedir. Bu gelişmeler sonrası zaten Batıya göre geride olan ve en önemli pazarı olan orduyu kaybeden, savunma ve hava harp sanayii kapanmaya yüz tutmuştur.

o) Jet Motorlarının yaygınlaşması ile Türkiye'de kurulan pistonlu uçak motor sanayiinin önemsiz olduğu değerlendirilmiştir. Çünkü uçaklar yalnız ordunun ihtiyacı olarak görülmüştür. Oysa bu teknoloji o dönem için önemini korumaktaydı. Kaldı ki 1948 tarihli raporda belirtildiği gibi Millî Savunma, Orman, Sanayii, Ulaştırma Bakanlıkları gibi önemli kurumlar arasında kurulan bir heyet tarafından Türkiye'nin gelecek 15-20 yıldaki uçak ihtiyacı yıl bazında ortaya çıkarılsa ve her yıl fabrikaya uçak siparişi verilseydi uçak sanayiinin kapanması söz konusu olmazdı. Burada üretilen uçaklar diğer kurum ve kuruluşlarda kullanılabilir durumdaydı.

p) Komşu ülkelere uçak satılması düşünülmemiştir. Oysa 1934 yılında İran'a, 1957 yılında Ürdün'e Türk üretimi uçak hediye edilmiştir. Bir devlet politikası gereği olarak hava harp sanayii desteklense ve komşu ülkelerle işbirliği yapılabilseydi durum farklı olabilirdi. Danimarka'ya bile uçak satılırken uçak fabrikalarının kapanması yanlış olmuştur.

q) Türkiye'nin Batılı dostları, Türkiye'ye sanayii yerine tarıma önem vermelerini ısrarla tavsiye etmiştir. NATO güvenlik şemsiyesi ile sanayii önemini bir dönem için yitirmiştir.

r) Hava Harp Sanayii alanında yapılan çalışmalar incelendiğinde görülen bir diğer husus ise birtakım güç odaklarının iç ve dış uzantıları ile birlikte Türkiye'de uçak üretilmesine karşı ittifak etmeleridir. Birtakım yabancı heyetlerin Türkiye'de uçak üretilmemesi yönünde faaliyet gösterdiği çalışma içinde belirtilmiştir. Danimarka hükûmeti 1953 yılında yirmi altı uçak siparişi

vermiş ama üretim ve satış gerçekleşmemiştir. Yine aynı dönemde Avrupa'dan verilen otuz adet sipariş de bir İngiliz heyetinin girişimi ile engellenmiş ve otuz âdet siparişin daha sonra aynı heyet tarafından bir İngiliz firmasına ihale edildiği anlaşılmıştır<sup>596</sup>. Türk imali uçaklara pek çok yabancı firma sipariş vermiş ama istekler yerine getirilememiştir. Buradan anlaşıldığına göre Türkiye'nin uçak üreticisi bir ülke olarak Batılı uçak üreticilerinin karşısında yer alması istenmemiştir. THK Uçak ve Motor fabrikaları yabancı uzmanların görüş ve raporları ile içerideki taraftarlarının kararı sonucu 18.06.1952'de MKEK'e devredilmiştir<sup>597</sup>. Bu fabrika bundan sonra Traktör fabrikasına dönüşmüştür. Hala traktör fabrikası olarak kullanılmaktadır.

s) Bir kısım yetkili ve gündem oluşturan insanların Türkiye'nin uçak üretebileceğine olan inançsızlıkları ve Türklerin batı ile yarışamayacağı şeklinde yerleşmiş yaygın kanaatleri de hava harp sanayiini olumsuz etkilemiştir.

t) Türkiye'de resmî olarak sanayiinin gelişmesini destekleyecek kültürel yapı oluşmamıştır. Amerika hava harp sanayiine onlarca milyon dolar destek sağlarken, Türkiye'de ortaya çıkan birkaç idealistin çalışması engellenmiş ya da ortaya konan ürünün kusursuz olması beklenmiştir. Hava harp sanayiinin zamanla gelişerek bir sektör haline gelebileceği gerçeği göz ardı edilmiştir. 20. yüzyılın başında bilginin paylaşımı sınırlıydı. Üstelik havacılık insanlık için oldukça yeni bir kavramdı. Oysa 21. yüzyılda şartlar çok değişmiştir. Bu gün dünyanın pek çok ülkesi uçak üretmektedir. Uluslararası ortaklıklar kurularak teknoloji transferi mümkün hâle gelmiştir. Bu konuda Brezilya önemli bir örnektir. Brezilya'nın Sao Paulo Eyaletinin Jose Dos Campos Kasabasında 1960'lı yılların sonunda **EMBRAER** isimli bir havacılık şirketi kurulmuştur. Bu şirket dönemin önemli bir Amerikan havacılık şirketi olan MIT (Massachusetts Institute Of Technology ile işbirliğine gitmiştir. Brezilya'da zeki ve fakir çocuklar toplanarak yetiştirilmiş ve bu şirkette işe alınmıştır. Şirket bu gün

<sup>596</sup> TAYHANI, a.g.e., s.252,253

<sup>597</sup> DERVİŞOĞLU, a.g.e., s.111

dünyada dördüncü büyük hava sanayii durumuna gelmiştir. 25.000 civarında çalışanı ve 300.000 metrekarelik kuruluş alanı büyük bir güç haline gelmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan eğitim uçaklarının seçiminde bu şirketin tesislerinde Türk heyet tarafından incelemeler yapılmıştır.

Bütün bu gelişmelerin ışığında şunu söylemek mümkündür. Türkiye’de hava harp sanayii alanında geleceğe matuf uzun soluklu bir planlama yapılmamıştır. Yapılan çalışmalar günlük siyasetin bir parçası olarak heba edilmiş ve her defasında sil baştan başlatılan birtakım önemli teşebbüsler olarak kalmıştır.

## 2.9. 1964–1974 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayii Alanında

### Gelişmeler

İsmet İnönü Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk 50 yılında önemli bir denge olmuştur. Hemen her alanda bilgisi ve tecrübesi ile dünyadaki gelişmeleri gören İsmet Paşa’nın 1963 yılında yaptığı bir değerlendirme Türkiye gerçeğini tasvir etmektedir. İsmet Paşa şöyle der; **“...daha bağımsız ve kişilik sahibi dış politika istiyorsunuz. Herkes aynı şeyden söz ediyor. Nasıl yapacağım ben bunu? Karar vereceğim ve işi teknisyenlere havale edeceğim; onlar ayrıntılı çalışmalar yapacaklar ve öneriler hazırlayacaklar. Yapabilirler mi bunu? Hepsinin çevresinde “uzman” denen yabancılar dolu. İğfal etmeye çalışıyorlar. O da olmazsa karşı tedbir alıyorlar. Bir görev veriyorsun, sonucu sana gelmeden, Washington’un haberi oluyor; sorunu memurdan önce sefirden öğreniyorum .... Böyledir bu işler, peygamber edasıyla size dünyayı vaat ederler. İmzayı attınız mı ertesi gün gelmişlerdir. Personeli gelmiştir, techizatı gelmiştir, üsleri gelmiştir, ondan sonra sökebilirsen sök; Gitmezler! Ancak bu sorunun üzerine vakit geçirmeden gitmek gerek, yoksa ne bağımsız dış politika, ne bağımsız iç politika güdebilirsiniz; havanda su döversiniz, fakat sanmayın ki kolay bir iştir, denediğinizde başınıza neler geleceği bilinmez...”** Türkiye’nin 1945 sonrası durumunu bu kadar iyi analiz eden bir tespit olamaz. Amerikan çıkarının aleyhine izlenen

politikaların sonuçlarından pek çok Türk idareci de zarar görmüş hatta bunlardan birisi de İsmet Paşa olmuştur<sup>598</sup>.

1970'li yıllarda Türkiye'nin yalnız NATO desteği ile bağımsız politika izleyemeyeceği açık olarak ortaya çıkmıştır. Bu konuda Ordu'nun komuta heyeti başta olmak üzere yeni çıkış yolları aranmaya başlanmıştır. 11 nci Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur 1 Mayıs 1970 tarihinde Türk Milletine bir çağrı yaparak Hava Kuvvetlerinin güçlendirilmesi için açılacak kampanyaya destek çağrısında bulunmuştur. Batur Paşa bu amaçla İkmal Merkezlerinin ve tüm Hava Kuvvetlerinin bütününe harekete geçirerek bir emirle Millî Havacılık Endüstrisinin kurulabileceğini bildirmiştir<sup>599</sup>. Muhsin Batur Paşa hava sanayiini varolma mücadelesinin meşalesi olarak görmüştür. Sık sık basına demeçler vererek ve programlara çıkarak hava sanayiine yetkili birisi olarak sahip çıkmıştır. Bu gün gelinen noktada Batur Paşa'nın katkısı oldukça fazladır.

1967 yılında Eskişehir İkmal Bakım Merkezi jet uçaklarının revizyon imkânına kavuşmuştur. Kayseri İkmal Bakım Merkezi de pervaneli uçakların (C-47,T-6, T-11, C-54, C-130, H-19) bakım ve onarım kabiliyetini arttırarak devam ettirmiştir. Burada malzeme imali, paraşüt imali, diğer kuvvetlerin uçar araçlarının (helikopter) bakımı üstlenilmiş, dart (hava eğitimi için uçakla çekilen hedefler) yapımı kazanılmıştır. Hava sanayii yalnız uçaklarda değil diğer endüstri ve sanayii kollarına destek olmaktadır. 1970'li yıllarda gerekliliği anlaşılan hava sanayiinin stratejik bir araç olduğu bölgedeki ülkelerce de görülmeye başlanmıştır. Bir ülke uçağını üretemiyor ve dışa bağımlıysa parası olsa bile politik gelişmeler ile uçak alamayabilir. Uçak envanterinde olsa uçak yedek parçalarında dışa bağımlıysa yedek parça almayabilir. Bunun 1970'li yıllarda acı örnekleri yaşanmıştır. Yine çevre ülkelerden Yunanistan rejim değişikliği döneminde Amerika'dan F4-E (Fantom) uçaklarını alamamış ve aynı amaçla kullanılan Fransız üretimi Mirage uçağı almak zorunda kalmıştır. Keza İsrail politik sebeplerle

<sup>598</sup> TAYHANI, a.g.e., s.263

<sup>599</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e., s.592 (128)

Fransa'dan Mirage tipi uçağı alamamış, Amerika'dan F4-E (Phantom) tipi uçak almak durumunda kalmıştır<sup>600</sup>. Şüphesiz Türkiye'nin bulunduğu bölgede yaşanan bu gelişmeler Türkiye tarafından 1974 öncesinde ibretle dikkatle izlenmiştir.

Türkiye'nin 1970 yılından hemen önce kullandığı askerî ve sivil amaçlı uçakların menşeyi; Amerika, İsviçre, Almanya, Kanada, Hollanda, İtalya, Polonya, Yugoslavya ve İngiltere'dir. Ama askerî uçakların temin yeri genelde Amerika menşeyilidir. Konunun önemini ve ülkenin döviz kaybını görmek açısından bakıldığında, Türkiye'de 1967–1971 yıllarında yapılan ihracatın % 3'ü sivil amaçlı uçaklara ve malzemelerine harcanmıştır<sup>601</sup>.

1971 yılı bütçesi Cumhuriyet Senatosu'nda tartışıldığı zaman Türk Hava Kuvvetleri ve Türk hava harp sanayiine yönelik pek çok gerçekler Meclis'in çatısı altında açık yüreklilikle yetkililer tarafından ortaya konmuştur. Adalet Partisi adına konuşan Samsun Senatörü Enver Işıklar: Dünyadaki **“Birleşmiş Savunma”** ve **“Tarafsız Savunma”** olarak gruplanan savunma stratejilerden bahisle Türkiye'nin mevcut durumu ile NATO'da kalmak zorunda olduğu, İsveç ve Yugoslavya gibi tarafsız bir savunmayı Jeopolitik konumu gereği kaldıramayacağını ifade etmiştir. Konuşmasında NATO karşıtlarının tezlerini çürütecek deliller ortaya koymaya çalışmıştır. Burada Türk sanayiini öldürmek için NATO silahlarının verildiği iddiasının yersiz olduğu görüşü ifade edilmiştir. Dünyada iki tane ciddi silah üreticisi (Amerika-Rusya) olduğu, gelişmiş ülkelerin de bir kısım silahlarını buradan almayı tercih ettikleri açıklamasını yapmıştır<sup>602</sup>. Zamanın Millî Savunma Bakanı Ahmet Topaloğlu'nun yaptığı açıklamaya göre: Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ıslah tedbirlerine gayret edilmektedir. 1971 bütçesinin % 17,47'si Orduya ayrılmıştır. Türkiye; Amerika, Kanada, İtalya ve Almanya'dan silah almaktadır. 1947–1963 yıllarında alınan yardımın tutarı 1.983.000.000 Amerikan doları, 1964–1970 arasında alınan yardım 868.000.000 Amerikan

<sup>600</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e., s.598 (134)

<sup>601</sup> TOKGÖZ, a.g.e.,s.163-166; KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e., s. 602(138)  
1\$=9 TL olarak kabul edilmiştir.

<sup>602</sup> BCA, **Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi**, Birleşim 29-33, C.LXIII, MSB Bütçesi, 1971, s.362-365; KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e.,s.611



doları, 1971 yılında ise 127.000.000 Amerikan doları olacağı beklenmektedir. Askerî bütçenin % 78'i millî bütçeden, % 22'si dış askerî kaynaklardan karşılanmaktadır açıklamasını yapmıştır<sup>603</sup>.

Mecliste her yıl bütçe görüşmesinde Türk ordusunun millî imkânlarla techizi tartışılmış, Johnson Mektubu tartışmalarda gündeme getirilmiştir. 1967 yılında harp sanayii yeniden gündeme alınmıştır. Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü'nün Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na devri de harp sanayii alanında bir şeyler yapılamamasına sebep teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Görüşmelerde bakanın yaptığı açıklamada; Harp sanayii alanında özellikle Kara Kuvvetleri techizatlarına ve silahlarına yönelik muammalı bir çalışmanın başlatıldığı ve sonuç alınmaya başladığı ancak ileri teknoloji gerektirmesi nedeni ile bir jet uçağının yapılamayacağı yakın zamanda böyle bir girişimin olamayacağını, hafif uçak ve helikopter imali için çalışmalar başlandığı bilgisi verilmiştir<sup>604</sup>.

11.Hava Kuvvetleri Komutanı Hv.Org. Muhsin Batur (30.08.1969–25.08.1973) 1 Mayıs 1970 tarihinde Türk milleti'ne bir çağrıda bulunarak, **“Kendi Uçağını Kendin Yap”** kampanyasına katılım için çağrıda bulunmuştur. Muhsin Batur Paşa, Eskişehir ve Kayseri'de bulunan Hava İkmal Merkezlerinin harekete geçirilerek **“Millî Havacılık Endüstrisi”**nin kurulabileceğini bildirmiştir<sup>605</sup>. Bu dönemde TBMM'de Türk hava harp sanayiinin kurulmasına matuf olarak 45 numaralı Meclis Komisyonu oluşturmuştur. 25.08.1971 tarih ve 1473 sayılı, **“Türk Hava Kuvvetlerinin Güçlendirilmesi ve Millî Hava Sanayimiz Kurulması Amacıyla Katılma Payı İhdası ve Millî Piyango Hâsılatının Bu Gayeye Sarfı Hakkında Kanun”** çıkarılmıştır<sup>606</sup>. Komisyon çalışmasında havacılığın mevcut durumunu, ülke için önemini etraflıca tartışmış ve yorumlamıştır. İstanbul Milletvekili Sezai Orkunt değerlendirmesinde, TSK'yı iane (yardım) ile

<sup>603</sup> BCA, Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, Birleşim 29-33, C.LXIII, MSB Bütçesi, 1971, s.386-391

<sup>604</sup> BCA, Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, Birleşim 29-33, C.LXIII, MSB Bütçesi, 1971, s.386-391

<sup>605</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e.,s.592

<sup>606</sup> TBMM, Kanunlar Dergisi, Yıl: 1971, C.LIV, Kanun No:1473, s. 434,435

geliştirme alışkanlığından Türk Meclisleri vazgeçmelidir. Bu devlet eliyle yapılmalıdır görüşünü ortaya atmıştır. Kanun çalışması ile hava sanayii kurulması için, belediye hudutları içindeki her türlü spor müsabaka ve gösterileri, sinema, tiyatro, sirk ve at yarışlarına giriş biletleri ve at yarışı müşterek bahis biletleri ile Millî Piyango safi hâsılâtının Türk Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na tahsisi ile uygulama esasları düzenlenmiştir<sup>607</sup>. Diğer kuvvetler için de teşkil edilen güçlendirme vakıfları daha sonra **“Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı”** olarak tek çatı altında toplanmıştır.

1961 Anayasası milletvekili ve senatörlerden oluşması sebebiyle kanun hakkında senatoda da görüşmeler yapılmıştır. Senatör Hamdi Özer (Malatya) yaptığı değerlendirmede NATO sonrası harp sanayiinde çok ihmalkârlık gösterildiğini, bunu inkâra lüzum olmadığını ifade etmiştir. Konuşmasının devamında; millî varlığımızı devam ettirebilmek, yalnız ittifaklara güvenmekle olmaz; her ülke evvela kendi gücüne güvenmelidir. Sadece müttefiklere dayanarak ayakta duran bir ordu o dayanaklar çekilince düşer. Silah depolarının anahtarlarını elinde bulundurmeyen bir ordu, silahlı kuvvet sayılmaz. Bunun için Türkiye de kendi harp, silah ve vasıtalarını yine kendisi imal etmelidir. Bunun dışında kalanları müttefiklerinden sağlamak yollarını aramalı açıklamasını yapmıştır<sup>608</sup>.

Tabii üye olan Haydar Tunçkanat teklifin gerekliliğinden bahsetmiş ve Türk Hava Kuvvetlerinin yıllar içinde ihmale uğradığını dile getirerek yıllık ortalama 400 milyon liralık bir meblağın elde edileceğinin değerlendirildiğini ifade etmiştir. Tunçkanat konuşmasında hava harp sanayii için yaptığı hesaplamada bir milyar liranın bu sanayiinin ayağa kalkması için yeterli olduğunu belirtmiştir<sup>609</sup>. Bu rakam Türkiye'nin 1967 yılı ihracatının % 20'sine denk gelmektedir<sup>610</sup>. Yani bir yıllık ihracatın % 20'si ile hava harp sanayiinin ihyası mümkündür. Kaldı ki bunu yıllara yaymak mümkündür. Gelişmiş bir

<sup>607</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e.,s.608-611

<sup>608</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e.,s.610

<sup>609</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e., s.612

<sup>610</sup> TOKGÖZ, a.g.e.,s.164

harp sanayii ÷lkeye d÷viz kazandırır ve ÷lkenin kalkınmasında en önemli unsur olan güvenlik üretir.

Millî Savunma Bakanı Ferit Melen yaptığı konuşmada hükûmetin millî harp sanayii kurmakta kararlı olduğunu ifade etmiştir. Açıklamasında bu konunun 10 yıllık bir sürede belli bir merhaleye geleceğini, ilk başta son sistemleri yapmanın mümkün olamayacağını ama yenileme (revizyon), bakım, onarım, parça imalatı gibi basamaklar geçilerek iyi bir noktaya gelineceğine inandığını söylemiştir.

Kayseri Senatörü Hüseyin Dilekçigil de yaptığı konuşmasında kendi tayyaremizi yapmakla mükellefiz, çok üzölüyor, ızdırap çekiyorum demiş ve Kayseri’de Hava İkmal Merkezi çalışanlarının, kendilerine izin verilseydi biz kendi tayyaremizi yapardık dediklerini belirtmiştir. Açıklamasının devamında; Türkün gücünün, kabiliyetinin, kuvvetinin bir tarafa atıldığını, dışarıdan yardım edeceğiz diye Türk sanayiinin baltalandığını, bunu kabul etmek gerektiğini, Türk milletinin gücünün kaybettirilerek dilenci duruma getirilecek her şeyin yapıldığını, oysa Atatürk’ün milleti bir davaya, meseleye yokluklar içinde inandırdığına dikkati çekerek bu meselede de milleti inandırmanın önemine değinmiştir<sup>611</sup>.

İzmir Senatörü Orhan Koç yaptığı açıklamada, Türkiye’nin Hava Kuvvetleri var ama hava gücü yoktur, bu gün dünyada güçlü olan devletlerin hava sanayiine sahip olan devletler olduğu, hava gücünün anlamının bir harbin devamınca silahların millî imkânlarla idame-işletmesinin yapılabilmesi, hava gücünün varlığının anlamının harbin sonuna kadar muharebeleri devam ettirebilmek olduğunu, içinde bulunan zamanda stratejik, taktik, teknik ve teknolojik sahada atomize, motorize ve modernize edilmiş silahlı kuvvetlerin tüm havalara ve fezalara yayılmış olduğundan bahisle konu olan kanun teklifinin önemine değinmiştir. Kanun, yapılan görüşmeler sonucu kabul edilmiş ve Türk Hava Kuvvetlerinin millî imkânlarla techizi için güçlenmesine yönelik bir vakfın kurulması kanunlaşmıştır<sup>612</sup>. Askerî Fabrikalarda imalat

<sup>611</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e.,s.614

<sup>612</sup> KAYABALI- ARSLANOĞLU, a.g.e., s.612-615

faaliyetleri bu dönemde gelişmeye başlamıştır. Çünkü Türkiye olası bir Kıbrıs çıkarmasında kendi millî imkânlarının önemini idrak etmiştir. Kıbrıs Meselesi de sıcaklığını korumaya devam etmiştir. Yakın gelecekte burada sıcak bir çatışma artık kaçınılmaz hâle gelmiştir. Şüphesiz bu çatışmanın Türkiye-Amerika ilişkilerine olumsuz yansıtacağı öngörülmekteydi.

## 2.10 Amerikan Ambargosu (1975–1978) ve Türk Hava Harp Sanayii

Amerikan Ambargosu'na neden olan süreç Kıbrıs'ta yaşanan gelişmelerin sonucu ortaya çıkmıştır. Türkiye, bütün politik çözüm arayışlarının kapanması ve Kıbrıs'ın bir oldubittiye getirilerek 15 Temmuz 1974'te ilan edilen **“Kıbrıs Elen Cumhuriyeti”** ile Yunanistan'a ilhak projesine az kala Zürih ve Londra Anlaşmalarından doğan garantörlük hakkını kullanmıştır. Kaçınılmaz bir sonuç olarak 20 Temmuz 1974'te askerî harekât düzenlemiştir<sup>613</sup>.

Barış Harekâtı'nın birinci safhasının ilk günü askerî stratejilerden ziyade politik hedeflere göre davranılmış, sivil inisiyatifin ateş açılmadıkça karşılık verilmemesi hususu karşı tarafın kendini toparlamasına, Türk ordusunun ise kontrolsüz bölgelerde sıkışmasına neden olmuştur. Ateşkes sonrasında ise yeterli güvenli bölge kontrole alınamamıştır. Cenevre Görüşmelerinin çıkmaza girmesiyle Türkiye 14–16 Ağustos 1974 tarihleri arasında Magosa-Lefke hattını çizerek güvenli bir bölge oluşturmuştur<sup>614</sup>. Dünyanın tepkisi de ikinci harekâta yoğunlaşmış ve Amerikan Ambargosu bu harekât sonrası gündeme gelmiştir. **“Ayşe Kızın”** geri döneceğini bekleyenler, tatil beldesinde kalmaya kararlı duruşu şaşkınlığa uğramıştır. Bunların başında şüphesiz Amerika'da yaşayan bir milyona yakın Yunan asıllı grup gelmektedir. Yunan Lobisinin çok güçlü olduğu bu ülkede Temsilciler Meclisi'nde etki oluşturulmuş ve Türkiye'ye karşı olumsuz bir hava estirilme gayreti başarılı olmuştur.

Ambargo ilk başta ertelenmiş daha sonra ise 5 Şubat 1975'e kadar Türkiye ateşkese riayet eder, Kıbrıs'a asker ve Amerikan silahı sevk etmezse

<sup>613</sup> UÇAROL, *Siyasi Tarih (1945–1999)*, s.108–111

<sup>614</sup> UÇAROL, *Siyasi Tarih (1945–1999)*, s.111; ORAN, *a.g.e.*, s.740-750

uygulanmayacaktı. Aksi takdirde 5 Şubat 1975'den geçerli uygulamaya konacaktı. Türkiye'nin bu talepleri karşılması mümkün olmadığından uygulama başlatılmıştır<sup>615</sup>. Dikkat edilirse ambargonun mantığı kaynağını 22 Mayıs 1947 tarihli anlaşmadan almaktadır. Johnson Mektubu'nun hayata geçirilmesi olarak değerlendirilebilir.

Amerikan Ambargosu uygulamaya başlandığında, Amerikan iç siyaseti de oldukça karışıktır. Başkan ve Kongre Vietnam ve Watergate skandalı ile itibarını kaybettiğinden Temsilciler Meclisi güçlü konumdadır. Ancak aynı Temsilciler Meclisi askerî cunta ile idare edilen Yunanistan'a ciddi bir müeyyide uygulayamamıştır. Ayrıca Amerikan silahı ile Kıbrıs'ta kaç defa oldubittiye yönelen Yunan politikaları karşılıksız kalmıştır. Bunun temelinde Yunan Lobisi faaliyeti vardır. Ecevit, Barış Harekâtı'nda yakaladığı siyasi gücü oya dönüştürmek istemiş ve erken seçime gitmiş ama iktidarı kaybetmiştir. Türkiye iç sorunlarla boğuşmaktadır. Durum böyle olunca dışarıdaki gelişmeler yeterince takip edilememiş ve politik girişimler zayıf kalmıştır.

Amerikan Ambargosu 1975–1978 yılları arasında 42 ay süreyle uygulanmıştır. Ambargo askerî alanda ciddi sıkıntılara sebep olmuştur. Bedeli ödenen ve sevk edilmesi gereken 200 milyon dolarlık askerî malzeme sevk edilmediği gibi yeni bağlantılar yapılamamıştır. Harp Sanayiinde dışa bağlı olmanın sonucu ağır olmaktadır. Aynı hadise I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde de yaşanmıştır. İngiltere, parası ödenmiş olan Sultan Osman ve Sultan Reşat isimli savaş gemilerini son anda vermekten vaz geçmiş yine Fransa'da 15 adet uçağı teslim etmemiştir.

Başkan Ford, 20 Şubat 1975'de yaptığı girişimle Senato'yu yumuşatmak, Türkiye'den de bazı tavizler koparmak istemiştir. Senato Başkanın teklifini 19 Mayıs'ta ele almış ve Başkana ambargoyu kaldırma yetkisini 20 oya karşı 21 oyla kabul etmiştir. Ancak bu hususun Temsilciler

<sup>615</sup> GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.589;Hüsnü ÖZLÜ, “Kıbrıs Barış Harekâtı Sonrasında Türkiye'ye Uygulanan Ambargonun Sonuçları ve Ulusal Savunma Sanayimizin Gelişimine Etkilerinin Değerlendirilmesi”, **Onuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006, s,179-200

Meclisi'nde de kabulü gerekirken bir gelişme olmamıştır. Türkiye bu olumsuz gelişmeler karşısında 17 Haziran 1975'de ABD'ye bir nota vererek Türkiye'de bulunan 20 kadar Amerikan üssünün statüsü ile ilgili 30 gün içinde müzakereye yanaşmadığı takdirde **“yeni bir durum”**un oluşacağını bildirmiştir. Daha açık ifade ile üslerin Türk Silahlı Kuvvetleri kontrolüne geçeceği ima edilmiştir. Konu 25 Temmuz 1975'de Temsilciler Meclisi'nde ele alınmış 17 farkla ret edilmiştir. Bunun üzerine Türkiye 3 Temmuz 1969 tarihli Türk-Amerikan İşbirliği Antlaşmasını 26 Temmuz 1975 tarihi itibarıyla kaldırdığını ve ülkede bulunan bütün Amerikan tesislerinin Türk Silahlı Kuvvetleri **“kontrol ve gözetimi”**ne geçeceğini bildirmiştir<sup>616</sup>.

Türkiye'nin kararlı tutumu Temsilciler Meclisi'ni yumuşatmış ve Başkan'a ambargo öncesi bedeli ödenen malzemelerin sevkine yetki verilmiştir. Ancak 60 günde bir Kıbrıs Meselesi hakkında rapor vermesini talep etmiştir. 1976 yılında ambargo yumuşama eğilimine girmiştir. Türkiye, Şubat 1976'da Kıbrıs'tan 2.000 asker çekeceğini açıklamış, BM gözetiminde toplumlar arası görüşmeler başlamıştır. Amerika ile üsler konusundaki görüşmeler de olumlu sonuçlanmış ve 26 Mart 1976'da Amerika ile yeniden, **“Savunma ve İşbirliği Anlaşması”** imzalanmıştır. Buna göre Amerika Türkiye'ye 4 yıl içinde 200 milyon doları hibe olmak üzere bir milyar dolar askerî yardım yapacaktır. Ambargonun kalkması ve yardımın uygulanması, Kongrenin kararına bağlandığı için süreç zor işlemiştir. Bu dönemde Yunanistan-Türkiye arasında 7/10 oranında yardım miktarı tespit edilerek<sup>617</sup> Türkiye'ye olan olumsuz hava devam etmiştir. Bu oran ancak Türkiye'nin Körfez Savaşı'nda Amerika'ya verdiği destek ile kalkmıştır<sup>618</sup>.

Amerikan sisteminde lobicilik, yönetimleri etkileyen en önemli unsurlardan biridir. 100 kişilik senato ile 435 kişilik Temsilciler Meclisi'ne girmek de lobi faaliyetleri ile doğrudan ilgilidir. Türkiye 2000'li yıllara kadar bu gerçeği değerlendirememiştir. Lobilerin önemi anlaşıldığı zaman bile

<sup>616</sup> Durmuş YALÇIN VD, a.g.e, c.II, s.474; GÖNLÜBOL, a.g.e.,s.590,591

<sup>617</sup> Fahir ARMAOĞLU, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990 C.II:1980-1990, Türkiye İş Bankası Yay., Ankara, 1991,s.309.

<sup>618</sup> TOPUR, a.g.e., s.293

Türkiye'nin tanıtımı ve çıkarlarının korunması kiralanan şirketlere havale edilmiştir. Pek tabii bu durum Türkiye aleyhtarı olan ve Amerika'da dikkate değer organize nüfusu bulunan devletlerin sempatzanı halka haklarını savunmada ve isteklerini kabul ettirmede üstünlük sağlamıştır. Türkiye haklı davasını anlatamamış ve mahkûm edilmeye çalışılmıştır. Tarih siyasallaştırılarak gerçekler saptırılmıştır. Ne var ki bu durumda Türkiye'nin çıkarlarını yine ancak kendisi koruyabileceği hususu yeni yeni anlaşılmaktadır.

Beşinci Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk, Başkan Ford'a ambargodan şikâyetinde bulunduğunda kendisine, Amerika'da maalesef Türklerin değil Yunan asıllıların bir milyon oyu olduğunu söylemiştir. Korutürk ise Amerika'da bir milyon Türk olmadığını ancak Sovyet sınırında bir milyon Türk askerî olduğu gerçeğini hatırlatmıştır. Lobilerin gücünü bilen Ford kendi siyaseti bakımından haklıdır. Türk Cumhurbaşkanı ise Türkiye ve dünya gerçeğini haklı olarak anlatmıştır<sup>619</sup>.

Türkiye, haksız yere uygulanan ambargo nedeniyle dış ilişkilerde yeni arayışlara girmiştir. Başbakan Ecevit'in 23 Haziran 1978'de Sovyetlerle bir Siyasi Belge İmzalaması NATO ülkelerini rahatsız etmiştir. Aslında bu belge 1975 Helsinki Belgesine dayanan bir süreçti. 17 Nisan 1972 tarihli Türk-Sovyet anlaşması olan, "**İyi Komşuluk Deklarasyonu**"nun benzeriydi. Kıbrıs Türk Federe Devleti Başkanı Rauf Denktaş'ın taviz vererek Maraş Bölgesine 35.000 Rum'un kabul edilebileceğini açıklaması ve diğer yandan Türkiye'nin etkin siyaseti karşısında batının endişesi sonucu Başkan Carter'in de çabası olumlu sonuç vermiştir. 26 Temmuz 1978'de Senato, 1 Ağustos 1978'de Temsilciler Meclisi ambargoyu kaldırmıştır. Karar 26 Eylül 1978'de Carter tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. 42 ay devam eden ambargo Kıbrıs Barış Harekâtı'nda iktidarda olan Ecevit'in yine iktidarı döneminde kaldırılmıştır<sup>620</sup>.

<sup>619</sup> TOPUR, a.g.e., s.293

<sup>620</sup> ÖZLÜ, a.g.e., s.179-200; GÖNLÜBOL, a.g.e., s.592; TOPUR, a.g.e., s.291

## 2.11. Siyasi Partilerin Programlarında Hava Harp Sanayii

Türkiye Cumhuriyeti'nin "**fikri yapısı**" Anayasa'nın ilk üç maddesinde belirtilmiştir. İlk üç maddeye göre Türkiye Devleti bir cumhuriyettir. Toplumun huzuru, millî dayanışma ve adalet anlayışı içinde, insan haklarına saygılı, Atatürk Millîyetçiliğine bağlı, demokratik, laik ve sosyal bir hukuk devletidir. Türkiye Devleti ülkesi ve milleti ile bölünmez bir bütündür. Dili Türkçedir. Bayrağı kanunda şekli belirlenen ay-yıldızlı al bayrak, Millî Marşı "**İstiklâl Marşı**" ve Başkenti Ankara'dır. Türkiye Cumhuriyeti'nde yürütülen siyasi faaliyette bu üç madde esas alınmak durumundadır. Aksi halde diğer oluşumların bu topraklarda yaşama şansı yoktur. Hiç bir devlet güç ve otoritesinin çiğnenmesine keyfi olarak müsaade etmez. Siyasi Partiler de programlarını bu doğrultuda hazırlamak durumundadırlar. Türkiye'nin tanımlanmış fikri yapısı bu maddelerden oluşmaktadır<sup>621</sup>. Şüphesiz her siyasi parti temel kurallar dışında farklı görüşlere sahip olacaktır. Bunlar temelde iktisadi farklılıkları ve tercihleri içermektedir. Bu anlamda siyasi partilerin hava harp sanayii hakkındaki hedefleri ve vaatleri incelenmiştir. Havacılığın öneminin anlaşılması bakımından özellikle uzun süre iktidarda kalmış veya aykırılıkları ile dikkati çeken partilerin programları incelenmiştir. Üzücü olan taraf, Türkiye'de çok uzun yıllar iktidar olmuş, halkın desteğini elde eden bazı partilerin konuyu hiç dikkate almamaları oldukça dikkat çekici bulunmuştur.

Refah Partisi 1986 Programı'nda ağır sanayiinin kurulmasının yeni şartlara göre yeniden gözden geçirileceği ifadesine yer verilmiştir<sup>622</sup>.

Doğru Yol Partisi'nin 1985, 1983 ve 1988 tarihli üç raporuna ulaşılmıştır. Programlarda sanayiileşmenin öneminden bahsederken, Hava Harp Sanayiine yönelik bir ifade ve görüş bulunamamıştır<sup>623</sup>.

<sup>621</sup> Zeki HAFIZOĞULLARI, *Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Fikri Temelleri*, AAM, Ankara, 2001, s. 71-95

<sup>622</sup> *Refah Partisi 1986 Programı*, TBMM Kütüphanesi, Yer :86-1887, s.550-510

<sup>623</sup> *Doğru Yol Partisi 1983 Programı*, TBMM Kütüphanesi, Basılı Dokuman, Yer :83-1844, s.87-89; *Doğru Yol Partisi 1985 Programı*, TBMM Kütüphanesi, Basılı Dokuman, Yer :86-1656, s.75,85-87; *Doğru Yol Partisi 1988 Programı*, TBMM Kütüphanesi, Basılı Dokuman, Yer :86-1656, s. 101-107; *Doğru Yol Partisi 1990 Programı*, TBMM Kütüphanesi, Basılı Dokuman, Yer : 86-1656



Millî Selamet Partisi'nin Programında ağır sanayiinin kurulacağı bununla bağlantılı ara ve yatırım mallarının üretimine ağırlık verileceği, atom ve bilgisayar teknolojisi sanayiinin kurulması ve geliştirilmesine önem verileceği ifadesi yer almıştır. Ağır sanayii ile Türkiye'de uçak, gemi, zirai aletler, kamyon, otomobil gibi önemli araç ve gereçlerin tamamen millî imkânlarla üretileceği ifade edilmiştir<sup>624</sup>.

Millet Partisi'nin 1969 yılı programında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin daha barış durumunda yeterli seviyeye getirileceği, ülkede sanayiinin gelişmesi için her türlü tedbirin alınacağı ve ülkenin kaynaklarının etkin olarak kullanılabilir hâle getirileceği ifade edilmiştir<sup>625</sup>. Millet Partisi'nin 1994 yılı programı incelenmiştir. Yapılan incelemede; **”Sanayiileşme hedefinden vazgeçilmez”, “Gelişmenin millî ekonomi politikası”, “Sanayimizin handikapları, montaj sanayiini süratle aşma mecburiyeti”, “Yerli teknoloji”, “Savunma”** başlıklarına yer verilmiştir. Bu programda hava veya millî harp sanayiinin kurulmasına yönelik bir ifade yer almamıştır<sup>626</sup>.

Milliyetçi Hareket Partisi programında, **“Kamu Yönetimi İç Güvenlik ve Millî Savunma Politikası”** olarak geçen 9. Bölümde harp sanayiinin kurulacağını, başta zırhlı araç, tank, gemi ve uçak gibi önemli silah sistemleri başta olmak üzere Türkiye'de üretileceğini programına dâhil etmiştir<sup>627</sup>. Parti Programında ordunun dışarıya bağımlılığının azaltılacağı yönünde bir hedef ortaya konmuştur. MHP'nin 2000 yılı programında sanayiinin geliştirilmesinin önemine değinilmiştir. Ancak hava harp sanayiine yönelik bir öngörü bulunmamaktadır<sup>628</sup>.

<sup>624</sup> **Millî Selamet Partisi Programı**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kamu Yönetimi İç Güvenlik ve Millî Savunma Politikası, 9. Bölüm, Yer:76–258, Demirbaş No:95–1762, s.15–20

<sup>625</sup> **M.P. Millet Partisi Programı**, TBMM Kütüphanesi, Ordu ve Askerlik İşleri-Sanayiii İşleri, Yer:76–209, Demirbaş No:76–413, s.17,18, 23–26

<sup>626</sup> **Millet Partisi Programı 1994**,TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Sanayiileşme hedefinden vazgeçilmez, Gelişmenin millî ekonomi politikası, Sanayimizin Handikapları, Montaj Sanayiini Süratle Aşma Mecburiyeti, Yerli Teknoloji, Savunma, Yer:96–964, Demirbaş No:96–153, s.30, 63, 72, 73, 103

<sup>627</sup> **Milliyetçi Harekât Partisi Parti Programı**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kamu Yönetimi İç Güvenlik ve Millî Savunma Politikası, 9. Bölüm, Demirbaş No:862597, s.75,76

<sup>628</sup> **Milliyetçi Harekât Partisi Programı 2000**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Kamu Savunma Sanayii, Yer:1985-3131, Demirbaş No:200700661

Anavatan Partisi'nin 1983 yılı programında Millî Savunmanın önem ve ülkenin konumu gereği Silahlı Kuvvetlerin güçlü olması gereği ifadesine yer verilmiştir. Sanayiileşmenin önemine de programda vurgu yapılmış ancak millî harp ve hava harp sanayii konusunda ifade bulunmamaktadır<sup>629</sup>. Anavatan Partisi'nin 1996 tarihli programı incelendiğinde; sanayiileşmenin önemi ve gerekliliği ile güçlü bir millî savunma politikası vurgulanmıştır. Ancak güçlü millî savunmanın ve genel anlamda sanayiileşmenin nasıl, hangi sahalarda, kimlere nasıl yaptırılacağı, sorunların nasıl çözüleceği hususlarına dair açık bir ifade yer almamıştır. Hava harp sanayii hususu partilerin programında anlamını bulamamıştır<sup>630</sup>.

Demokrat Parti'nin 15 Ekim 1951 tarihli Parti Tüzüğü ve Programında İstikbalin hava nakliyatında olduğu ifadesine yer verilmiştir. Hava Harp Sanayiinin geliştirilmesiyle ilgili bir ibare bulunmamaktadır<sup>631</sup>.

Cumhuriyet Halk Partisi (Fırkası)'nin 1931 tarihli Nizamnamesi ve Programı incelenmiştir. Burada daha ziyade bir toplum mühendisliği ve Türkiye Cumhuriyeti'nin üzerinde durduğu temel değerlerin ön plana alındığı görülmektedir. Limanlar, demiryolları, zanaat erbabı, nüfusun arttırılması, kadınların hakları ve bu gün de CHP'nin temel ilkeleri olan altı inkılâbın tanımı yapılmıştır. Ordu bahsinde ise Türk Ordu'sunun güçlü hâle getirileceği vurgulanmıştır<sup>632</sup>. Ama bunun nasıl olacağı belirsizdir. CHP'nin 1935 programında devletin ve vatandaşların görev ve fonksiyonlarının bir kültür olarak yerleşmesi ve ülkede homojen bir yapının oluşması için gerekli olan hususlar yoğun olarak pek çok başlık altında ifade edilmiştir. Kemalizm tanımlanmış, meslek grupları ve ülkenin kaynaklarına olan bakış açısı ortaya konmuştur. Bu programda Ordu'nun güçlü olması gerektiği konusu yer

<sup>629</sup> **Anavatan Partisi Programı 1983**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Millî Savunma, Sanayii, Yer:84-871, s.17, 28, 29

<sup>630</sup> **Anavatan Partisi Programı 1983**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Millî Savunma, Sanayii, Yer:72-700, Dem.:96-7439, s.22,35

<sup>631</sup> **Demokrat Parti Tüzük ve Programı**, 15.10.1951, TBMM Arşivi, Elektronik Ortam

<sup>632</sup> **C.H.F. Nizamnamesi ve Programı 1931**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Bütün Kısımlar, Yer No: 75-3956, Dem.No: 75-5818, s.1-39

almıştır. Ancak gücün nasıl sağlanacağı hususunda detaylı bilgi verilmemiştir<sup>633</sup>.

Cumhuriyetçi Parti'nin 1972 yılı programında **“Savunma”** konusunda, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin güç ve kudretinin korunması için ihtiyaçlarının öncelikle millî kaynaklara dayalı olmasını sanayiileşme ve planlamada bunun dikkate alınmasının önemi vurgulanmıştır<sup>634</sup>.

Demokrat Parti'nin 1951 tarihli tüzük ve programında sanayiinin kalkındırılması ve geliştirilmesine geniş yer verilmiştir. Ancak hava harp sanayii veya uçakların Türkiye'de üretilmesine yönelik bir proje programda yer almamıştır. Şüphesiz konular liderlerin bakışına göre önemli olmuş ve buna göre hükûmetlerin programlarında yer almıştır. Her hangi bir alanda bir gelişme olacaksa yetkili kişilerin konunun önemini kavraması çok mühimdir. Avrupa'da teknik ve pek çok gelişmelerin temelinde yönetimlerin verdiği destek önemli bir etken olmuştur. Türkiye'de de farklı bir şekilde gelişme sağlanması zor gözükmemektedir. Hava harp sanayii bunun en bariz örneğidir. Yapılan pek çok uçak üretme girişimi başarıya ulaşma aşamasında maalesef sıfırlanmıştır.

## 2.12. Cumhuriyet Hükûmetlerinin Programlarında Hava Harp Sanayii

Çalışmanın bu bölümünde, Meclis'in açılışından II. Özal Hükûmeti'ne (1920 -1987) kadar olan dönemdeki 52 hükûmetin, Hükûmet Programları incelenmiştir<sup>635</sup>.

İcra Vekilleri'nin İstiklâl Savaşı yıllarında özel bir program uygulaması beklenemezdi. Ancak bu dönemde Ordu'nun güçlendirileceği açık bir şekilde Meclis'te ifade edilmiştir<sup>636</sup>. Bu dönem harp yılları olduğu için en önemli konu

<sup>633</sup> **C.H.P. Programı 1935**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Yer: 76-1700, Dem.: 70-652,s.1-53

<sup>634</sup> **Cumhuriyet Parti Programı 1972**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Yer: 76254, Dem.: 76551, Elektronik Ortam, s.10,11

<sup>635</sup> Nuran DAĞLI-Belma AKTÜRK, **Hükûmetler ve Programları 1923–1960 C.I**, T.B.M.M, Ankara, 1988,s.VII; Nuran DAĞLI-Belma AKTÜRK, **Hükûmetler ve Programları 1960–1980 C.II**,T.B.M.M, Ankara, 1988,s.Giriş; Nuran DAĞLI-Belma AKTÜRK, **Hükûmetler ve Programları 1980-1987 C.III**, T.B.M.M, Ankara, 1988,s.Giriş; **EK-22** (T.C.Hükûmet Programları 1920-1987 Arası)

<sup>636</sup> DAĞLI-AKTÜRK, **a.g.e.**, C.I, s.1–22

ordunun savaşa hazırlanması olmuştur. Buna rağmen, Millî Mücadele yıllarında İstanbul işgal altında bulunduğundan, 182 fabrika ustası, 11 tayyare ustası ve 75 usta mektebi talebesi dahil 268 kişi Anadolu'ya geçmiştir. Yine İstanbul'da bulunan askerî fabrikaların bir kısım teçizatları Anadolu'ya kaçırılmıştır. Ankara ve Kırıkkale'de oluşturulan askerî tesislerin temelleri savaş yıllarında atılmıştır<sup>637</sup>.

Cumhuriyet'in ilanı sonrası kurulan Atatürk dönemi hükûmetlerin programlarında hava harp sanayii konusu birkaç hükûmetin programında dile getirilmiştir. Okyar Hükûmeti; Deniz ve Hava Kuvvetlerinin geliştirileceğini programına almıştır. VI. ve VII. İnönü Hükûmetlerinde yerli sanayiinin geliştirileceği ve her zamankinden daha fazla önem verileceği ifadesi yer almıştır. Celal Bayar tarafından kurulan 1.11.1937 tarihli I.Bayar Hükûmeti'nin programı Meclis'te 8.11.1937 tarihinde okunmuştur. Bu program o tarihe kadar hazırlanan en geniş ve kapsamlı programı içermektedir. Programda; Kayseri Uçak Fabrikası'nın yeniden düzenleneceği ve Türkiye'de Uçak Motoru üretimi için çalışılacağı ifade edilmiştir. Havacılık çok önemli bir konudur ifadesi diğer hükûmet programlarına göre daha farklı bir yaklaşım getirmiştir<sup>638</sup>. Nitekim 1940'lı yıllarda Türk Hava Kurumu tarafından bir uçak motor fabrikası kurulmuştur.

Günaltay Hükûmeti ile birlikte Ordu'nun güçlenmesinin Amerikan yardımı ile mümkün olacağı yönünde bir eğilim başlamıştır. Bu eğilim maalesef Muhsin Batur Paşa'nın, hava harp sanayiinin kurulması yönündeki ısrarlı tavrına kadar devam etmiştir<sup>639</sup>. Ancak 1970'li yılların başında içeride bir şeyler yapılabilmek için çalışmalar yeniden başlamıştır. Bu döneme kadar Türk savunma sanayii ihmal edilmiş, teçizatlar dağıtılmış olduğundan Türkiye ciddi sıkıntılarla karşılaşmıştır<sup>640</sup>.

<sup>637</sup> EVSİLE, **a.g.t.**, s.70-140

<sup>638</sup> DAĞLI-AKTÜRK, **a.g.e.**, C.I, s.51-83

<sup>639</sup> DAĞLI-AKTÜRK, **a.g.e.**, C.I, s.148-152; **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 5, C.XX-XXIII, s.19-38

<sup>640</sup> Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, “**Doğan Projesi 7 Klasörü İrfan ÖZAYDINLI'nın Hatıraları**”, Ankara, 2007, s.1-15

14 Mayıs 1950 seçimleri ile birlikte iktidara Demokrat Parti gelmiştir. Beş defa hükûmet kuran Adnan Menderes'in kurduğu hükûmetlerin savunma sanayiine yönelik bir kararlılığı görülemez. Ordu'nun güçlü hâle gelmesi her programda ifade edilmiştir. Ama nasıl güçlü olacağını cevabı yoktur. Menderes Hükûmeti programında; Ordu'nun özellikle Amerikan Yardımı ve dostluğu marifetiyle güçlü hâle getirileceğine olan inanç dile getirilmektedir. Alınan yardımlar karşılığında Amerika'ya minnettar olduğu programlarda ifade edilmiştir. Marşal Yardımları ile bütçe açıklarının kapatılması için zaman zaman hükûmetlere bir çözüm aracı olmuştur. Hatta amacı dışında kullanılması Meclis'te tartışma konusu olmuş ve Başbakan Menderes konu ile ilgili Amerika ile mutabık kalındığı açıklamasını yapmıştır. Bu dönemde güvenlik için Türkiye'nin taraf olduğu NATO, CENTO gibi kurumlara aşırı bir güven beslenmektedir<sup>641</sup>. Bu teşkilat içinde de doğal olarak Amerika'ya aşırı bir itimat duygusu beslenmektedir. Bu dönemde Sovyetlerin tehdidi karşısında bütün dünyada ciddi sıkıntılar yaşanmıştır. Batı dünyası, **“onlar”** ve **“biz”** düşüncesi ile kamplaşmanın tarafı olmuştur. Bu durum istenilen bir gelişme olmasa da dünya gerçeği bunu zorunlu hâle getirmiştir.

1960 sonrası hükûmet programlarına bakıldığında ise Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarının yurt içinden karşılanmasına özellikle vurgu yapıldığı görülmektedir. I. Gürsel Hükûmeti'nin 11 Temmuz 1960 tarihli programında millî imkânlarla değinilmemiştir. Ordunun modernizasyonu ve geliştirilmesinin kaynağı olarak müttefiklerin destek ve katkılarına olan güven ifadesi kullanılmıştır. Programda Ordu mensuplarının kötü durumlarının düzeltileceği konusu yer almıştır<sup>642</sup>.

II. Gürsel Hükûmeti 05 Mayıs 1961 tarihinde Devlet Başkanı Orgeneral Cemal Gürsel tarafından onaylanmıştır. Hükûmet, program getirmemiştir. Bu hükûmetin Başbakanı Cemal Gürsel'dir<sup>643</sup>. Gürsel hükûmetlerinin en önemli farkı ise ordu mensuplarının sosyal ve ekonomik durumlarının düzeltilmesine

<sup>641</sup>. DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.I, s.153–203; TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 9, 10,11, C.I-VI-VIII, s.153–203

<sup>642</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e. C.I, s.4

<sup>643</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e. , C.II, s.13,14

yönelik ciddi tedbirler alınması olmuştur. Nitekim Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) bu dönemin kuruluşlarındandır.

I. Koalisyon (VIII. İnönü Hükûmeti) Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu 20.11.1961 tarihinde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel tarafından onaylanmıştır<sup>644</sup>. 27.11.1961 tarihinde Başbakan İsmet İnönü tarafından okunan hükûmet programında Ordu'nun geliştirileceği ifadesi yer almış ancak millî imkânlarla yönelik her hangi bir ifade yer almamıştır. NATO ve CENTO'nun önemi ifade edilmiştir<sup>645</sup>.

II. Koalisyon (IX. İnönü Hükûmeti) Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu 25.06.1962 tarihinde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel tarafından onaylanmıştır<sup>646</sup>. Burada Silahlı Kuvvetler ile ilgili modernizasyonun yapılacağı, NATO'nun içindeki sorumluluklara uyulacağı, personelin moral-motivasyon ve sosyal haklarının düzeltilileceği, gerekli kanunların çıkarılacağı ifadesi yer almıştır. Burada iç kaynakların harekete geçirilmesine yönelik bir ifade yer almamıştır. Hükûmet Programı Başbakan İsmet İnönü tarafından, 2 Temmuz 1962 tarihinde Meclis'te okunmuştur<sup>647</sup>.

III. Koalisyon (X. İnönü Hükûmeti) Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu 25.12.1963 tarihinde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel tarafından onaylanmıştır<sup>648</sup>. 30.12.1963 tarihinde Başbakan İsmet İnönü tarafından okunan hükûmet programında, Silahlı Kuvvetler ile ilgili yapılan düzenleme kapsamında; Millî Güvenlik Kurulu, Askerî Yargı ve benzeri birçok mevzuatın pek çoğunun tamamlandığı ifade edilmiştir. Kalanlar için çalışmaların süreceği belirtilmiş, başta NATO ve CENTO'nun gerekleri olarak sorumlulukların yerine getirileceği, Ordu'nun eğitim ihtiyacı başta olmak üzere harbe hazırlık seviyesinin en üst seviyede tutulacağı ifadesine yer

<sup>644</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 1, C.I, s.113,114; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.15

<sup>645</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.25-27

<sup>646</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.29,30

<sup>647</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.48-50

<sup>648</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.51,52

verilmiştir. Burada iç kaynakların harekete geçirilmesine yönelik bir ifade yer almamıştır<sup>649</sup>.

IV. Koalisyon (Ürgüplü) Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Gürsel tarafından 20.02.1965 tarihinde onaylanmıştır. Süleyman Demirel bu hükûmette T.B.M.M. dışından Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı olarak yer almıştır. Bu hükûmet programında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin önemine atıfta bulunulmuş, Makine Kimya'nın statüsünün belirleneceği, Millî Savunma Bütçesinin elverdiği ölçüde destekleneceği ifade edilmiştir. Yine burada yurt içi imkân ve kabiliyetlere ait bir tasavvurdan bahis edilmemiştir<sup>650</sup>.

I. Demirel Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu 27.10.1965 tarihinde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel tarafından onaylanmıştır. I.Demirel Hükûmeti'nin programında Silahlı Kuvvetlere geniş yer verilmiştir. Bu programda ilk kez Ordu'nun yurt savunmasını en etkin şekilde yapabilmesi için gerekli her türlü iç ve dış imkânların harekete geçirileceği ifade edilmiştir. TSK ile ilgili bekleyen kanun taslaklarının hızla kanunlaştırılacağı ve personelin imkânlarının geliştirilmesi için çalışılacağı programda yer almıştır<sup>651</sup>.

II. Demirel Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu 03.11.1969 tarihinde, Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay tarafından onaylanmıştır. II. Demirel Hükûmeti'nin 07.11.1969 tarihli Hükûmet Programında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin geliştirilmesi için ciddi tedbir alınacağı, harp silah ve vasıtalarından Türkiye'de yapılması mümkün ve lazım olanlar ile ilgili sanayiinin geliştirilmesi için özel programlar uygulanacaktır ifadesi yer almıştır<sup>652</sup>.

III. Demirel Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu 06.03.1970 tarihinde Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay tarafından onaylanmıştır. III.Demirel Hükûmeti'nin 09.03.1970 tarihli Hükûmet Programında Türk Silahlı

<sup>649</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s. 66–70

<sup>650</sup> **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 1, Cilt 36, s.502,C.XXXVII;s.15, 16,96; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e.,C.II, s.72–88

<sup>651</sup> **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 2, C.I, s.93, 96,97; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.89–129

<sup>652</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.130–177

Kuvvetleri'nin geliştirilmesine önem verileceği, İkmal sisteminin hızlı ve etkin hâle getirileceği, lojman yapılmaya devam edileceği ifadesi yer almıştır. II.Demirel Hükûmeti'nde yer alan, **"harp silah ve vasıtalarından memleketimizde yapılması mümkün ve lazım olanlar ile ilgili sanayiinin geliştirilmesi için özel programlar uygulanacaktır."** İfadesi III.Demirel Hükûmeti'nde aynen yer almıştır<sup>653</sup>.

I. Nihat Erim Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay tarafından 26.03.1971 tarihinde onaylanmıştır<sup>654</sup>. 02.04.1971 tarihinde Meclise sunulan I.Erim Hükûmeti'nin hükûmet programında konuyla ilgili olarak; **"...Silahlı Kuvvetlerimizin savaş araç ve gereçlerinin yurt içinden sağlanması için harp sanayiine yönelmeyi gerekli ve zorunlu görüyoruz. Bu bakımdan yurdumuzda ağır sanayiinin ilerlemesine paralel olarak harp sanayiinin geliştirilmesine gayret edilecektir"**<sup>655</sup>.

II. Erim Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay tarafından 13.12.1971 tarihinde onaylanmıştır<sup>656</sup>. 06.12.1971 tarihli II. Erim Hükûmeti Programı'nda. **"...Silahlı Kuvvetlerimizin savaş araç ve gereçlerinin yurt içinden sağlanması hususundaki ciddi çalışmalarını devam ettireceğiz..." şeklinde yer almıştır**<sup>657</sup>.

Melen Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay tarafından 24.05.1972 tarihinde onaylanmıştır<sup>658</sup>.24.5.1972 tarihli Melen Hükûmeti Programı'nda, **"...Silahlı Kuvvetlerimizin savaş araç ve gereçlerinin yurt içinden sağlanması için savunma sanayiine yönelmeyi zaruri görmekteyiz. Bu bakımdan yurdumuzda ağır sanayiinin gelişmesine paralel olarak harp sanayiinin gelişmesine de gayret edilecektir"**<sup>659</sup>.

<sup>653</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.III, s.383,384; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.178-197

<sup>654</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XII, s.382, 383,400,401

<sup>655</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XII, s.401

<sup>656</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XIX, s.356

<sup>657</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XIX, s.442; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.229

<sup>658</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XXIV, s.823,824

<sup>659</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XXIV, s.838



Naim Talu Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 15.04.1972 tarihinde onaylanmıştır<sup>660</sup>. 15.04.1973 tarihli Talu Hükûmet Programı'nda, **“..Silahlı Kuvvetlerimizin her an zinde ve kudretli olmasını sağlamayı görevlerinin başında saymaktadır<sup>661</sup>.”**

I. Bülent Ecevit Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 26.01.1974 tarihinde onaylanmıştır<sup>662</sup>. Kıbrıs Barış Harekâtı döneminde iktidar olan 21.01.1974 tarihli I.Ecevit Hükûmeti, Silahlı Kuvvetlerin güçlendirilmesine yönelik hedeflerini, **“...Silahlı Kuvvetlerimizin yapısını ve vurucu gücünün eşsiz tarih ve geleneği ile mütenasip ve gelişen ilim ve teknoloji icaplarına uygun bir seviyede olması temel hedefimizdir. Millî Güvenliğimizi savunmamız için yalnız ortak sistemlerle yetinilmeyecek kendi millî savunma politikamız stratejimiz ve imkânlarımız da geliştirilecektir<sup>663</sup>.”**

Sadi Irmak Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 19.11.1974 tarihinde onaylanmıştır<sup>664</sup>. 19.11.1974 tarihli Irmak Hükûmeti Programı'nda Silahlı Kuvvetlerin durumu çok geniş olarak yer almıştır. Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası oluşan durumun değerlendirilmesi yapılarak, silah teminindeki tahdide dikkat çekilmiş, bölgede süren silahlanma dikkate alınarak modern silahların temini ve **“millî harp sanayiinin”** tahakkukunun öncelikli olacağı ifade edilmiştir<sup>665</sup>.

VI. Demirel Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 01.04.1975 tarihinde onaylanmıştır<sup>666</sup>.06.04.1975 tarihli VI. Demirel Hükûmeti Programında,**“Yurt savunması her şeyden evvel millî bir meselidir. Milletler savunma için öncelikle kendi güçlerine dayanmaya mecburdurlar. Bu sebeple savunma politikamızı harp sanayiine yöneltmek ve ordumuzun ihtiyacı olan harp silah, araç ve**

<sup>660</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XXXVI, s.642,643

<sup>661</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 3, C.XXXVI,s.699,735

<sup>662</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 4, C.I, s.316

<sup>663</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e. , C.II, s.289

<sup>664</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 4, C.VII, s.112

<sup>665</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 4, C.VII, s.142

<sup>666</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 4, C.XI, s.256,257

**gereçlerinin büyük kısmını yurt içinden sağlamak gereklidir....millî harp sanayimiz bütünleşmiş bir plan içinde genişletilecek ve geliştirilecektir...<sup>667</sup>”.**

II. Ecevit Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 21.06.1977 tarihinde onaylanmıştır<sup>668</sup>. 21.06.1977 tarihli II. Ecevit Hükûmetinin programı savunmaya verilen önem yönüyle ve genişliğiyle son 10 yılın en kapsamlı programı olduğu değerlendirilmiştir. Çevrenin sürekli silahlandığı bir dönemde mevcut *ittifak üyeliği ile çalışmayan* bir millî güvenlik stratejisinin gerekliliğinin ortaya çıktığı belirtilmiştir. Hassas bölgede bulunan Türkiye'nin ulusal savunmasını başka ülkelerin kararlılığına ya da karasızlığına bırakılmayacağı, yıllardır pek çok fedakârlığa katlanan Türkiye'nin kendi parasıyla müttefiklerinden silah alamadığını bunun yıllardır dışa bağımlılığın hele tek kaynağa yönelmenin acı sonu olduğu ifade edilmiştir<sup>669</sup>. Tabii dışa bu kadar bağımlı hâle gelinmesinde Sovyetlerin Türkiye politikasının büyük tesiri olmuştur<sup>670</sup>.

V. Demirel Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 21.07.1977 tarihinde onaylanmıştır<sup>671</sup>. 1.7.1977 tarihli V. Demirel Hükûmet Programında, **“Türkiye'nin savunmasını başka devletlerin karar ve iradesine bırakmayacağız. Savunma ihtiyacımızı yalnız bir kaynaktan değil, başta kendi millî kaynaklarımız olmak üzere, her türlü imkân ve kaynaktan yararlanarak karşılamak kararındayız. Millî Harp Sanayiinin en kısa zamanda geliştirilmesine özel önem vereceğiz<sup>672</sup>.”** İfadesi yer almıştır.

III. Ecevit Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 05.01.1978 tarihinde onaylanmıştır<sup>673</sup>. III. Ecevit Hükûmeti'nin 12.01.1978 tarihinde okunan programında;” **ekonomimizi ve**

<sup>667</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 4, C.XI, s.322

<sup>668</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.I, s.21

<sup>669</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.I, s.36,43

<sup>670</sup> GÜRBÜZ, Osmanlıdan Günümüze..., s.25

<sup>671</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.I, s.110,111

<sup>672</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.405

<sup>673</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.II, s.200

**ulusal güvenliğimizi dışa bağımlılıktan kurtaracak sanayiilere, yatırım malları ve ara mallar sanayiine, genel sanayiileşme politikası ile uyumlu savunma sanayiine büyük önem ve öncelik verilecektir<sup>674</sup>**” ifadesi ile hükûmetin önceki programlarda yer alan benzer bir ifadeye yer verdiği görülmektedir.

VI. Demirel Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu Cumhurbaşkanı Fahri S. Korutürk tarafından 12.11.1979 tarihinde onaylanmıştır<sup>675</sup>. VI. Demirel Hükûmeti'nin 19.11.1979 tarihinde okunan programında; Savunmanın ihtiyaçlarının öncelikle karşılanacağı, RE-MO (Hava Kuvvetleri İkmal Sistemi) planının işletilmesinin sağlanacağı ifade edilmiştir. Başlatılan harp sanayii tesislerinin tamamlanarak ihtiyaçların öncelikle yurt içinden karşılanır hâle getirileceği ifadesi yeni yönelişin artık bir kültür hâline geldiğini ortaya koymaktadır<sup>676</sup>.

Türkiye 1980 yılının ilk aylarında kronikleşen iç kavgalar ile oldukça sıkıntılı günler geçirmiştir. Kardeşkanının aktığı bu döneme bir de Cumhurbaşkanı seçememe krizi eklenmiş ve bu süreç sonunda askerî müdahale kaçınılmaz olmuştur. 12 Eylül 1980 sonrası geçen sürede demokratik yapıya dönülme konusunda çalışmalar süratle başlamıştır. Bu süreçte Bülent Ulusu başbakanlığında hükûmet oluşturulmuştur. Ulusu Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Devlet Başkanı, Genelkurmay ve Millî Güvenlik Konsey Başkanı Orgeneral Kenan Evren tarafından 21.09.1980 tarihinde onaylanmıştır. Ulusu Hükûmeti'nin programında Silahlı Kuvvetlerin güçlü hâle getirileceği yer almıştır. NATO ve AET'ye özellikle temas edilerek ilişkilerin güçlendirileceği belirtilmiştir. Programda yer alan, **“...bunun için geliştirmekte olduğumuz millî savunma sanayii tesislerimizden ve dış imkânlardan karşılanırken, harp sanayimizden savunma ihtiyaçlarımızı karşılar hâle getirilmesindeki**

<sup>674</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.II, s.275

<sup>675</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.II, s.200

<sup>676</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 5, C.XIII, s.95; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.II, s.446,467

**çabalarımız özenle sürdürülecektir...**” ifadesi artık askerî tesislerin ve harp sanayiinin ihmal edilmeyeceğini işaret etmektedir<sup>677</sup>.

I. Özal Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından 13.12.1983 tarihinde onaylanmıştır. I. Özal Hükûmeti'nin 19.12.1983 tarihinde okunan programında Silahlı Kuvvetlere geniş yer verilmiştir. Hava Kuvvetleri için temin edilecek olan, Türkiye’de Türk-Amerikan ortaklığı ile yapımı planlanan F-16 uçaklarının Ulusu Hükûmeti tarafından Amerika’ya gönderilen kabul mektubunun aynı hükûmetçe imzalanarak gönderildiği belirtilmiştir. Bu hükûmet döneminde de Ordu’nun ihtiyaçlarının daha fazla yurt içinden karşılanması için, mali, hukuki, teşkilat ve daha ne gerekiyorsa ihtiyaçların karşılanması için hızla devam edileceği ifadesine yer verilmiştir. Görüldüğü gibi artık hükûmetler millî harp sanayiine önem vermekte ve programlarında konuya titizlikle yer vermektedirler<sup>678</sup>.

II. Özal Hükûmeti'nin Bakanlar Kurulu, Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından 21.12.1987 tarihinde onaylanmıştır. II. Özal Hükûmeti'nin 25.12.1987 tarihinde okunan programında Silahlı Kuvvetlerin güçlendirilmesine yönelik olarak yapılan faaliyetlere yer verilmiştir. Bunlar: Türkiye’de yapılan F-16 uçaklarının 1987’de uçuşa verilmesi, yurt içi imkân ve kabiliyetlerin en iyi şekilde değerlendirilmesi için kurulan ve SSM alt başlığı olarak incelenen Savunma Sanayii Geliştirme Fonu’nun kurularak AR-GE çalışmalarına yönelik bir kurumsal yapının meydana getirilmesi amaçlanmıştır. İlk defa olarak üniversiteler, özel sektör gibi yurt içi kuruluşların savunma sanayii alanında proje almasının hedeflenmesi, II. Özal Hükûmeti Programı’nda yer almıştır<sup>679</sup>.

Görüldüğü gibi Johnson Mektubu’ndan sonra kurulan bütün hükûmet programlarında **“Millî Harp Sanayiine”** dönüş yönünde kararlılık vardır. Programlarda konu önemle vurgulanmıştır. Hatta II. Özal Hükûmeti Programı,

<sup>677</sup> DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.III, s.1–23

<sup>678</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 17, C.I, s.38, 39,83,84; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.III, s.24–67

<sup>679</sup> TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 18, C.I, s.39, 68-70; DAĞLI-AKTÜRK, a.g.e., C.III, s.68–110

diğerlerine nazaran çok daha iddialıdır. Yurt içi imkânların harekete geçirilmesi maksadıyla diğer kurum ve kuruluşların savunma sanayiine katkı sağlayacak şekilde harekete geçirilme eğilimi görülmektedir. Özal Hükûmeti'nin eseri olan "**Savunma Sanayii Güçlendirme Fonu**" bu gün için önemli bir kaynaktır. Ne var ki uygulamalar programlarda belirtilen hedefleri yakalamada arzu edilen neticeyi vermemektedir. Şüphesiz her program bir sorunu veya hedefi ortaya koymaktadır. Türkiye çok farklı sorunları olan bir ülkedir. Ayrıca yalnız iç meselelerle de uğraşmamaktadır. Uzun senelerin getirdiği sorunlar kaynakların belirli alanlarda teksif edilmesine mani olmaktadır. Her şeye rağmen ve sonuç olarak millî imkânlara dönülmesi gerektiği çok farklı siyasal eğilimlerin ortak kanaati olmuştur.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 1980 SONRASI TÜRK HAVA HARP SANAYİİ

#### 3.1. 1980 Sonrası Türk Hava Harp Sanayiinin Kurulması

Türkiye NATO üyeliği sonrası karşılaştığı büyük güvenlik problemleri ve müttefiklerin politikalarında izledikleri birtakım belirsizlik sonrası, Hava Harp Sanayiinin kurulmasına yönelik yeni çalışmalar yapma konusunda yeni arayışlara girmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Türkiye tarihinde teşkilatlanma ve gelişme bakımından müstesna bir yere sahiptir. İstiklal Harbi'nde bir bölük seviyesinde bir güçten 1944 yılında müstakil kuvvet seviyesine yükselmiştir. Bu süreçte bölgesinin en güçlü hava ordusu olmuştur. Nato üyeliği ile modernize olmuş ve Amerikan sistemine göre yeniden modernize olmuştur. Türkiye, 1964 Johnson Mektubu ve Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası müttefiklerinin sıkıntılı zamanlarda neleri yapmayacakları konusunda deneyim kazanmıştır. Pek tabii yılların ihmali ile Türkiye'de hava harp sanayii diye bir şey kalmamıştır. Genel anlamda savunma sanayii alanında hazırlıksız bir koşulda gerçeklerle yüzleşilmiştir. Bu gelişmeler sonrası bir dünya gücü olan Hava Kuvvetleri dışa bağımlılıktan en çok etkilenen kurum olmuştur. Bunun sonucunun değerlendirmesini yapan yetkililer çözüm arayışına girmiştir. Bu bağlamda 1960'lı yılların sonunda Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Orgeneral Muhsin BATUR'un önderliğinde, **“Kendi uçağını kendin yap”** sloganı ile yeni bir millî hava harp sanayii kurma çalışması başlatılmıştır. Bu kapsamda, **“Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı”** kurulmuştur.

Doğal olarak yok olma noktasına gelen ve onlarca yan dalı olan bir sanayiinin kısa sürede ayağa kaldırılması mümkün olmamıştır. Hükûmet programlarında konu vurgulanarak dile getirilmişse de kısa sürede çözüm üretmek mümkün olamazdı. Kaldı ki incelenen hükûmet programlarında ihtiyacın ne olduğu konusunda yeterli bir birikime sahip olunmadığı değerlendirilmektedir. Çünkü çok partili hayatta farklı eğilimler istisnalar

dışında kısa sürelerle iktidar olmuştur. Köklü ve devlet geleneği olan bir siyasi parti ortaya çıkamamıştır. Dolayısıyla kısa süre için iktidar olan farklı eğilimlerin, Türkiye'nin köklü sorunlarını teşhis edip çözmelerini beklemek oldukça iyimser bir yaklaşım olacaktır. Bunun doğal bir sonucu olarak Ordu'nun ihtiyacı olan silahlarda dışa bağımlılık devam etmiştir.

Kaldı ki, silah sanayii yüksek teknolojiyi gerektirir. Bunun için içeride sanayii kalitesinin, seviyesinin, gücünün ve bilimsel gelişmelerin dünyadaki en ileri ülkeleri takip etmesi gerekir. Türkiye'nin böyle bir imkânı var mıydı? Olmadığı açıktır. Millî harp sanayiinin tesisi için dışarıdan teknik eleman, mühendis, sermaye, ortaklıklar, lisans ve daha pek çok girdiler yapılması gerekmiştir. Bunun sonucunda kazanılan kabiliyet ancak ikame sanayiinden ileri gidemeyeceği açıktır.

Türkiye'de millî imkânlarla modern silah sanayiisi kurulması için kısa, orta ve uzun vadeli planlamaların yapılması kaçınılmazdır. Bu gelişmelerin sağlanması için ise çok daha büyük yatırımların ve devlet kararlılığının kesintisiz olması gerekir. Dünyadaki gelişmeler incelendiği zaman; uzun vadeli ve kararlı politikalar takip eden ülkeler başarılı olmuştur. Alman Kayzeri II. Wilhem'in ve Amerikan Hükûmetinin sanayii kuruluşlarına verdiği destek ile bu gün sayılı güç olmaları yolunda yetkililerin bakış yönüyle önemli bir örnektir.

Türkiye, 1980'li yıllarda hava savunmasında ihtiyaç olan silah sistemini hibe yoluyla almak yerine kurulacak ortaklıklarla kendi üretmeye karar vermiştir. Bu maksatla yapılan çalışmalar ve araştırmalar neticesini vermiştir. 1987 yılında F-16 uçaklarının Ankara-TAI tesislerinde üretilmesine başlanmıştır. Bu olay farklı kesimlerce tartışılmaktadır. Kuruluşundan bu tarihe kadar geçen 20 yıl değerlendirildiğinde, TUSAŞ marifetiyle hava harp sanayiinin kurulmasının doğru bir karar olduğu görülmektedir. Burada başlayan montaj ve kısmen imalatın daha fazla millîleşerek devam etmesi, teknolojik gelişmelerle uyumlu sürdürülmesi gerekir. Güçlü orduların techiz edilmesinde temelde iki husus bulunmaktadır. Bunlardan biri, kendi silahını kendi imkânları ile üreten veya gerekirse savunma sanayii alanında faaliyet

gösteren firmaları organize ederek istediği tasarımı ürettiren ülkelerin oluşturduğu gruptur. Buna Amerika, Rusya, Çin, İngiltere gibi devletler örnektir. Diğer metot ise gelişmiş ülkelerin silah sistemlerini olduğu gibi alan ve bu ülkelerin insafına düşmüş ülkelerdir. Doğal olarak bu ülkeler çoğu zaman millî hedeflerini gerçekleştirmede silah sistemlerini aldıkları ülkelerin insafına kalmakta veya onlarla uyuşmak durumunda kalan ülkelerdir.

Dünya 1991 yılına kadar çift kutuplu bir yapıya sahipti. Sovyetlerin tarih sahnesinden çekilmesi ile tek kutuplu dünya düzeni meydana gelmiş ve Amerikanın etkinliği artmıştır. Amerika bu gün 1920'li yılların İngiltere'sinin rolünü oynamaktadır. Yalnız tek kutuplu dünyanın çok uzun süre devam etmeyeceği değerlendirilmektedir. Zira iletişim ve dünyanın her tarafında gelişen teknolojik atılımlar daha yüz sene evvel batı ile arasında büyük mesafeler ve asırlar olan pek çok ülkeyi bugün dikkate alınan teknolojik güç durumuna getirmiştir. Hindistan 100 yıl önce İngiliz sömürgesi durumundayken bu gün nükleer güç olmuştur. Çin dikkate alınmazken geleceğin parlayan yıldızlarından biri olarak görülmektedir. Japonya, Rusya Federasyonu, Almanya, Tayvan, Pakistan, İran, Türkiye gibi pek çok ülke küresel ölçekte güç adaylarıdır. Bu sebeple gelecekte bu güç odakları ve adayları egemenlik sahalarını genişletmek için arayışlarını hızlandırdıkları ya da açıktan ifade etmeye başladıkları zaman mevcut dünya dengesinde bazı değişikliklerin olması kaçınılmazdır. Bunun ayak seslerinin duyulmaya başladığı ayrı bir gerçektir.

Atatürk 29 Ekim 1933 tarihinde Ankara Palas Oteli'nde Azerbaycanlı öğrencilere geleceğe yönelik tasavvurlarını anlatmıştır. Atatürk'e göre; SSCB o gün güçlüdür ve Türkiye'nin dostudur. Ama bir gün her şey değişebilir, dağılıbilir. Orada ırk, inanç ve kültür olarak Türklerin kardeşleri vardır. Türkiye o büyük güne hazır olmalıdır. Bu süreç başlamış ve 58 yıl sonra 1991 tarihinde bitmiştir. Tekrar bölgede dengeler kurulmuş, Türkiye hazırlıksız yakalandığı için etkisiz kalmıştır. Oysa bu ülkelerle kültürel yakınlaşma dışında sanayiisi güçlü bir Türkiye çok daha faydalı olur ve geleceğin politikasının belirlenmesinde kilit ülke konumuna gelebilirdi. Ama bunların hiç



biri yapılamamıştır. Teknolojik gelişme batı standartlarında olsaydı bu Türkiye'nin bütün dünyadaki imajını olumlu etkileyebilirdi. Millî kaynaklardan techiz edilmeyen ve rakiplerinin teknik standartlarında bulunmayan orduların savaşta gösterecekleri performans 1991 ve 2003 Irak Savaşı'nda görülmüştür.

Cumhuriyet döneminde Türk Hava Kuvvetleri'nin gelişmesi için hususi kanunlar çıkarılmıştır. Hava Kuvvetlerine Yardım Kanunu, Hava Kuvvetlerine uçak ve motorlarının alınması ve ihtiyaçların içeride imali için gerekli olan desteği yasama erkinden çıkartmıştır<sup>680</sup>. Atatürk havacılığın önemini dünyada en iyi teşhis edenlerdendi. Bir sözünde, **“Hiçbir millet ve memlekete karşı tecavüz fikri beslemeyiz. Fakat varlığımızı ve bağımsızlığımızı korumak için, bir de milletimizin iç rahatlığı ve gönül huzuru ile çalışarak refahlı ve mutlu olmasını sağlamak için her vakit memleket ve milletimizi korumağa gücü yeten bir orduya sahip olmak da ülkümüzdür”** sözü, Türkiye'nin Kıbrıs sorununda yaşadığı süreçte gerçek olmuştur<sup>681</sup>. 1919 yılında ülkenin işgalini kast ederek, **“ düşman süngüsü altında millî birlik olmaz<sup>682</sup>”** sözü techiz edilmiş modern ve disiplinli bir ordunun gereğini ortaya koymaktadır<sup>683</sup>.

Savunma Sanayii son teknolojileri zorunlu olarak takip etmenin yanında pek çok **“nev'i şahsına münhasır”** özelliklere sahiptir. Başlıca farklılıkları; Yüksek teknolojiye dayanan hassas teknikleri gerektirmektedir. Özel kalite usulleri uygulanması ve yetişmiş personel ihtiyacına gerek duyulur. Sürekli gelişmek zorunda olması nedeniyle AR-GE çalışmasının yoğun yapılması zarureti vardır. Yatırımların maliyetinin yüksek, müşterisi ve üretim miktarı sınırlıdır. Üretimin devamlılığı için dış pazar ihtiyacının olması, uluslar arası geçerliliği olan sertifika sisteminin kurulmasının zorlukları vardır.

<sup>680</sup> **Kavanin Mecmuası**, TBMM, C.XVI, Kanun No: 2882, s.104; **Kavanin Mecmuası**, TBMM, C.XVI, Kanun No: 2881, s.102

<sup>681</sup> Turhan FEYZİOĞLU, **Atatürk ve Milliyetçilik**, 3. Baskı, TTK Bsm., Ankara,1996, s.91

<sup>682</sup> **Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, s.73

<sup>683</sup> Hazma EROĞLU, **Atatürk ve Milliyetçilik**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1992, s.90

Güvenirlilik ve gizliliğin korunma zorunluluğu ile dış politik gelişmelere göre avantaj ve dezavantaj durumlarının bulunması temel etkenlerdir<sup>684</sup>.

Burada bir başka gerçek de; Türkiye’de millî imkânlarla donatılmamış ordunun karşılaşıcağı sorunları, doğal ve doğal olmayan sebeplerle 1970’li yıllara kadar ihmal edilmiş ve bunun bedeli ağır ödenmiştir. Bu gün askerî savunma ve hava savunma alanında birtakım kazanımların elde edildiği görülmektedir. Bu konuda komutanların bilinçli olması önemli bir kazançtır. 1980 Sonrası Türk Hava Harp Sanayii’nin durumunu bu bölümde incelemeye çalışacağız.

### **3.2. Hava Harp Sanayiine Yönelik Askerî Kurum ve Fabrikalar**

Türk hava harp sanayiinin temel amacı; Türk hava gücünün içeride, bölgesinde ve tüm dünyada dinamik bir güç hâline getirerek, millî çıkarların korunmasına ve dünya barışının sağlanmasına katkıda bulunmaktır. Barışın silahların gölgesinde gerçekleştiği tarih boyunca değişmeyen bir hakikat olmuştur. Silahların doğru seçimi, doğru kaynaklardan temini ve doğru ellerde bulundurulması ülkelerin istikrarı için kaçınılmazdır. Dünyada son bir asırdır gelişen ileri teknoloji ile silah sanayii ticari meta hâline gelmiş ve kirli oyunların argümanı olmuştur. Bu oyunun bir parçası olmamak için millî imkânların harekete geçirilerek teknolojinin geldiği seviyeye muadil bir denklik yakalamak kaçınılmazdır. Ordusunun techizinde başkasının insafına kalan bir ülkenin millî çıkarlarını koruması ve kesintisiz harp yapması söz konusu olamaz.

Türk Hava Kuvvetleri, kurulduğu zamandan beri gelişmeleri takip edebilmek, envanterdeki silah sistemlerini işletebilmek için kabiliyet kazanmaya önem vermiştir. Kurum politikasında, teknik desteğin millî imkânlarla sürdürülmesi önemini korumuştur. Ne var ki silah sistemlerin dış kaynaklı olması nedeniyle kazanılan kabiliyetler silahların envanterde kalma süresi ile sınırlı kalmıştır. Ülkenin maruz kaldığı iç ve dış sorunlar ve dengeler millî hava harp sanayiinin kurulmasına imkân vermemiştir. Her defasında

<sup>684</sup> Murat MALA, *Savunma Sanayiinde Teknoloji Strateji İlişkileri*, İ.T.Ü. Fen Blm. Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999, s.58

kazanılan kabiliyetler sıfırlanmıştır. İçeride görülen kıpırdanmalar bilinen ve bilinmeyen nedenlerle hayat bulamamıştır.

Çalışmamızda askerî kurum ve kuruluşlar kapsamında Hava Kuvvetleri teşkilatında yer alan tesisler incelenecektir. Kara Kuvvetleri envanterinde savaş uçağı bulunmamaktadır. Eğitim uçağı olarak kabul edilen uçaklar ile döner kanatlı olarak tasnif edilen helikopterler bulunmaktadır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde de bir deniz üs K.lığı vardır. Cengiz Topel Deniz Üs K.lığı bünyesinde deniz havacılığı faaliyeti yürütülmektedir. Bu bağlamda TB-20 ve CN-235 (CASA) uçaklarının bir kısım bakım ve lojistik desteğı Hava Kuvvetleri tarafından yapılmaktadır. Türk askerî havacılığı faaliyeti genel olarak Hava Kuvvetleri tarafından icra edildiğinden çalışmamızda Hava Kuvvetlerinin mevcut imkân ve kabiliyetleri incelenecektir.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, mevcut imkânlar ölçüsünde envanterdeki silah sistemlerinin göreve her zaman hazır olması için teknik birime önem vermiştir. Bu konuda çok ilginç örnekler bulunmaktadır. I. Dünya Savaşı içinde cephede parçalanmış iki uçak bir araya getirilerek yeni bir uçak yapılmış ve çok büyük bir risk göze alınarak uçuşa verilmiştir. İstiklal Harbi'nde motorunda yangın çıkan bir uçağın yangını söndürülmüş ve tekrar çalıştırılarak göreve gidilmiştir. Ancak uçakta havada yeniden yangın çıkmış ve pilotlar yanarak hayatını kaybetmiştir. İstiklâl Harbi yılları ise imkânsızlıklar içinde insan iradesinin zorlanması ile dolu onlarca örneğe şahittir. Dönemin Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer Ergüder'in anıları ibretle anılmaya değerdir<sup>685</sup>.

Cumhuriyet Döneminde Hava Kuvvetlerinde teknik alanda ciddi çalışmalar yapılmıştır. Bunların bir kısmı çalışmanın buraya kadar olan kısmında incelenmiştir. Uçakların uçabilmesi için pilot ve uçak kadar lojistik saha da önemlidir. Tarihte başarılı orduların arkasında her zaman güçlü bir

<sup>685</sup> **Hatıralar Arasında**, Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları- Hava Sınıfının Küçük Tarihi, **Hv.K.K.lığı**, s.16  
Muzaffer ERGÜDER 1928 yılında Kara Kuvvetleri K.lığına atandırılmış ve muhtelif komutanlık görevlerinde bulunmuş ve Orgeneral rütbesi ile emekli olmuştur.

lojistik destek olmuştur. Barış döneminde yapılan ihmaller savaşta tamiri mümkün olmayacak yaralar açmıştır. Barışta ihmal edilen lojistiğin savaşlarda orduların felaketine neden olduğu tarihte sıklıkla yaşanmıştır.

### 3.2.1. Hava Lojistik Komutanlığının Kuruluşu ve Görevleri

Hava Kuvvetlerinde lojistik hizmet ve faaliyetler; 1955 yılına kadar Hv. K.K.İği Lojistik Başkanlığı ile Hv.K.K.İği İnşaat Grubu adıyla faaliyet gösteren iki ayrı ünite tarafından müştereken yürütülmüştür<sup>686</sup>. Bu gün lojistik faaliyetin kapsamı; İkmal, Bakım, Ulaştırma, İstihkâm ve Sağlık alt sahalardan oluşmaktadır. 1955 yılında yeniden yapılandırma ile lojistik sahanın tek merkezden yürütülmesi öngörülmüştür. O günkü yapı lağv edilerek yerine Hava İkmal ve Malzeme Kolordu Komutanlığı adıyla bir komutanlık, lağvedilen ünitelerin boşluk oluşturmaması için Hv. K.K.İği karargâhında Loj.Şb.Md.lüğü adıyla bir şube 15 Kasım 1955 tarihinde kurulmuştur.

Hava İkmal ve Malzeme Kolordu Komutanlığı 17 Temmuz 1961 yılına kadar faaliyetine sürdürmüştür. Bu tarihte lağvedilerek yerine aynı görevi yürütmek üzere Hv.K.K.İği karargâhında Hv.K.K.İği Lojistik Başkanlığı yeniden faaliyete geçirilmiştir<sup>687</sup>. 18 Şubat 1952 tarihinde NATO üyeliğinden itibaren 1968 yılına kadar Hv.K.K.İği ihtiyaçlarının büyük kısmı Amerika'dan hibe olarak JUSMMAT (ODC-T) tarafından yürütülmüştür. Amerika 1968 yılında hibe sistemini kaldırmış ve kendi silah sistemlerini diğer ülkelere satmak için Foreign Military Sales (FMS) sistemini kurmuştur<sup>688</sup>.

7 Ağustos 1970 tarihinde çıkan 1325 sayılı yasa ile üç kuvvetin ortak ihtiyacı Millî Savunma Bakanlığı'na, özel ihtiyaçları ise kuvvetlere bırakılmıştır<sup>689</sup>. Ancak 1975 yılına gelindiğinde Hv.K.K.İği'nin ihtiyaçlarının % 95'i kendi tedarik teşkilatı olan İkmal Daire Başkanlığı vasıtasıyla yapılmaya

<sup>686</sup> Hava Lojistik Komutanlığı'nın 10 ncu Yılı, Hv.Lo.j.K.İği, Hv.Bsm., Ankara,1999, s.1-1; Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu, Hv.Lo.j.K.İği, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.1

<sup>687</sup> Hava Lojistik Komutanlığı'nın 10. Yılı, Hv.Lo.j.K.İği, Hv.Bsm., Ankara,1999, s.1-1; Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu, Hv.Lo.j.K.İği, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.1

<sup>688</sup> KARLUK, a.g.e., s.143;

<sup>689</sup> Ethem EĞİLMEZ, Hava Lojistik Komutanlığı Tarihçesi, Hv.K.K.İği Gensek Tarihçe Şb.Yay., No:17, Hv. Bsm., Ankara, 1990,s.13

başlanmıştır. Amerikan Ambargosundan en fazla etkilenen kuvvetin Hava Kuvvetleri olması sebebi ile dünyanın her tarafından kaynak aramasının zorluğu, tedarik sisteminde ciddi sıkıntı ve iş yoğunluğuna neden olmuştur<sup>690</sup>. Gelecek yıllarda sıkıntıların daha fazla artacağı değerlendirildiğinden Lojistik K.İği kurma düşüncesi ortaya çıkmıştır. Bu sürecin uzun zaman alacağı değerlendirildiğinden geçiş dönemi için 1986 yılında Hava Malzeme Yönetim K.İği, Etimesgut'ta bulunan Hv. Mu. Tb. K.İği Karargâh binasında faaliyete geçmiştir. Hava Lojistik Komutanlığının kuruluşu ile ilgili Hava Kuvvetleri Tetkik Kurulu Başkanı Hv.Korg. Siyami Taştan başkanlığında **“Yeniden Lojistik Teşkilatlanma Çalışma Grubu”** adıyla bir çalışma grubu kurulmuştur<sup>691</sup>.

Hava Lojistik K.İği'nin kuruluş amacı; sistemin merkezi olarak güçlü, karar verebilen, lojistik sahada bütünlüğün sağlandığı, malzeme, teknik, sistem, kataloglama ve fon kısımlarını eş koordinasyon içinde yönetebilen etkin ve dinamik karargâh ortamının sağlanması olarak ifade edilebilir. Çünkü gelişen silah sistemlerine karşı lojistik sistemin yenilenmemesi ikmal ve bakım faaliyetini olumsuz etkilemiştir. Sistem yönetimi ihtiyacı ortaya çıkmış, mevcut lojistik sistem ile kadronun uyumsuzluğu görevlerde dublikasyonlara ve iş yoğunluğuna neden olmuştur. Sistem bütünlüğü ve etkin yatay koordinasyon imkânı olmadığından kişisel proje takipli bir sistem oluşmuş, teknik hiyerarşi olmaması nedeniyle teknik planlama, icra ve kontrolde aksamalar sistemi olumsuz etkilemiştir. Planlama ve icrada yaşanan karışıklık Lojistik Başkanlığını günlük işlerin dışına çıkamaz hâle getirmiştir. Bu durumun sonucu olarak sistem bütünlüğü ve hedefleri olumsuz etkilemiştir.

Hava Lojistik K.İği'nin 1982 yılında başlayan kuruluş faaliyeti yedi yıl süren bir çalışma ile neticelenmiş ve 1988 yılında tamamlanmıştır. Kuruluş ve kadrosu 30 Aralık 1988 tarihinde onaylanmıştır. 17 Mart 1989 tarihinde bir uygulama direktifi yayınlanmış ve Hv.LoJ.K.İği 3 Nisan 1989 tarihinde

<sup>690</sup> EĞİLMEZ, a.g.e, s.20-24

<sup>691</sup> **Hava Lojistik Komutanlığı'nın 10 ncu Yılı**, Hv.LoJ.K.İği, Hv.Bsm., Ankara,1999, s.1-2; **Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Kataloğu**, Hv.LoJ.K.İği, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.1

Etimesgut'ta bu gün Hava Lojistik K.lığı'nın bulunduğu yerde faaliyete başlamıştır<sup>692</sup>.

Hava harp sanayii açısından Hava Lojistik teşkilatı önemlidir. Teknik alt yapı Hava Lojistik K.lığı'na bağlıdır. Envanterde bulunan sistemlerin bakım, onarım ve revizyonunun yanı sıra imal faaliyetleri de Hava Lojistik başlısı askerî fabrikalar olan 1,2 ve 3. Hava İkmal Bakım Merkezleri marifetiyle yapılmaktadır. Hava İkmal Bakım Merkezleri Teknik Yönetim Sorumlusu (TYS) ve Teknik Onarım Merkezleri (TOM) olma sıfatları ile Türk Hava Kuvvetlerinin teknik otoriteleridir<sup>693</sup>. Hava Lojistik Komutanlığı ve bağlılarının başlıca görevleri;

- a) Envantere yeni girecek silah ve destek sistemlerinin ihtiyaç belirleme, temin ve tedarik ile uyumunda danışmanlık görevi yapmak, teknolojik gelişmeleri yakinen takip etmek ve bu sahada personel yetiştirmek,
- b) Lojistik imkân ve kabiliyetleri değerlendirerek harbe hazırlığı en üst seviyede tutmak için gerekli tedbirleri almak,
- c) Silah ve destek sistemlerinin depo seviyesi bakım-onarım, yenileme (revizyon) ve modernizasyon ihtiyaçlarını yapmak ve bunun için gerekli her türlü planlama ve tedarik faaliyetlerini yürütmek,
- d) Uluslar arası teknik alandaki gelişmeleri takip etmek,
- e) Yurt içi yurt dışı askerî , sivil, kamu ve özel teşebbüslerle ilişki kurmak ve bilgi alış-verişinde bulunmak,
- f) Yap/Yaptır Konseptinin ruhuna uygun olarak yurt içi imkân ve kabiliyetleri harekete geçirmek,

<sup>692</sup> EĞİLMEZ, **a.g.e**,s.13,26,62; **Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu**, Hv.Lo.j.K.lığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.1

Hava Lojistik K.lığı'nın kuruluş ve faaliyete geçişi 3 Nisan 1989 olmasına rağmen ambleminde 1988 yılı olmasının sebebi ile ilgili yazılı bir belge bulunamamıştır. Ancak Kuruluşu ile ilgili TMK'nın 30 Aralık 1988 tarihinde Gnkur. Başkanlığın tarafından onaylanması sebebi ile kuruluş tarihinin 1988 olduğu sonucuna varılmıştır. EĞİLMEZ, **a.g.e**, s.63

<sup>693</sup> **Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu**, Hv. Loj. K.lığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.2

g) 7356 Sayılı Döner Sermaye Kanununa uygun olarak kamu kuruluşlarına, özel ve tüzel kişilere ait döner sermaye işlerini yaptırmak görevlerinden bazılarıdır<sup>694</sup>.

Hava Lojistik K.ıığı bağılı olan 1,2 ve 3'üncü Hava İkmal Bakım Merkezi (HİBM) Komutanlıkları envanterde bulunan sistemlerin teknik özelliklerine göre görev paylaşımı yapmışlardır. İmkân ve kabiliyetlerine göre sorumluluk üstlenmişlerdir. Faaliyet sahalarına göre HİBM Komutanlıklarına verilen görevler genel olarak şunlardır.

### 3.2.1.1. 1. Hava İkmal Bakım Merkezi (1.HİBM) Komutanlığı

1925 yılında Eskişehir'de kurulan hava birliklerinin malzeme ikmali Afyon'dan nakledilen Hava Deposu Md.lüğü tarafından karşılanıyordu. Ancak uçak ve diğer araçların onarımı için tamirhaneye ihtiyaç vardı. İzmir Halkapınar Tayyare Tamirhanesi'nden bir bölüm Eskişehir'e kaydırılarak **“Eskişehir Tayyare Tamirhanesi”** adıyla Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde faaliyete başlamıştır. 1926 yılında tamirhane için müstakil bir bina yapılmasına karar verilmiş ve Monte ve Tayyare Atölyeleri açılmıştır<sup>695</sup>. TOMTAŞ'ın faaliyete geçmesi ile Eskişehir'de bir onarım merkezinin kurulması kararlaştırılmıştı. 1930 sonrası Fransa'dan getirilen uzmanlar tarafından imkân ve kabiliyetleri geliştirilmiş idari olarak teşkilattaki gelişmelere paralel olarak düzenleme yapılmıştır. Hava Meydanı, şehir ve Eskişehir Hava Deposu arasında ulaşımı sağlayan Dekovil müfrezesini de içine alan birimin adı **“Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası”** adını almış ve batı bölgesindeki hava birliklerinin onarım merkezi olmuştur.

İş hacminin büyümesi ile Hava Müsteşarlığından ayrılarak 1. Hava Tümeni kuruluşuna girmiştir. Zamanla bütün hava birliklerinin uçak, malzeme ve araçlarının onarımı ile ilgilenmeye başladığından 1942 yılında, **“Eskişehir Hava İkmal Merkezi Genel Müdürlüğü”** ismini almış ve tekrar Hava

<sup>694</sup> Hava Lojistik Komutanlığı'nın 10 ncu Yılı, Hv.Loş.K.ıığı, Hv.Bsm., Ankara,1999, s.1-2 ile 1-12; Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu, Hv.Loş.K.ıığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.2

<sup>695</sup> Ahmet AYTEKİN-Kemal YEŞİLOVA-Turgut AKGÜN-Ali Rıza ÖZTEKİN-Filiz GÜR, 1 nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının 60 Yılı 1926-1986, Eskişehir, 1999, Tarihçesi

Müsteşarlığına bağlanmıştır. 31 Ocak 1944 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulması ile 1945 yılında Eskişehir Hava İkmal Merkezi yeni kurulan Hava Kuvvetleri Komutanlığı kuruluşuna girmiştir. 1950 yılı sonrası Hava Kuvvetleri K.lığı'nın Jet uçakları ile techiz edilmeye başlaması, 1952 yılında NATO'ya girilmesi ile kazanılan kabiliyetler artmıştır. Bu gelişmeler üzerine Eskişehir'de 1956 yılında F-84 ve T-33 uçakları bakım atölyeleri kurulmuştur. Takip eden yıllarda; F-84F, RF-84F, F-86 ve F-100 uçaklarının bakım kabiliyeti, 1967 yılında Jet motorlarının revizyon kabiliyeti kazanılmıştır. Kabiliyet kazanma süreci 1970 yılından sonra hızlanmıştır. Kurum 1975 yılında "**Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı**" adını alarak REMO-I ismi verilen "**Reorganizasyon ve Modernizasyonu**" projeleri ile gelişmelerini sürdürmüştür. Fabrikada teknoloji gelişmelere uygun olarak takip edilmiş ve envantere yeni giren sistemlerin bakım, revizyonu ve yenileştirme kabiliyetleri kazanılmıştır<sup>696</sup>.

Bu gün, 1. Hava İkmal Bakım Merkezi K.lığı sorumluluğundaki uçakların; hidrolik, mekanik, pnomatik, mekanik, elektrik ve aviyonik sistemlerinin bakımı/testi, tadilat ve modernizasyon ile yapısal parça onarım ve değişim hizmetleri yapılmaktadır. Ürün yelpazesi; F-16, F-4E/2020, RF-4E, F-5A/B, NF-5A/B, F-5/2000, T-37 B/C ve T-38-A uçaklarından oluşmaktadır<sup>697</sup>.

Motor Fabrika Seviyesi Bakımında; turbofan, turbojet, turboprop, turboşaft, uçak çalıştırıcı motorlar yapılmaktadır. Teknolojik uygulamada ise; ölçme, temizleme/soyma, klasik onarımlar, yüksek teknolojik onarımlar, boyama, balanslama ve fonksiyonel test işlemleri yapılmaktadır. Komutanlık bünyesinde yapılan diğer faaliyetler; Aksesuar Fabrika Seviyesi Bakımı, Aviyonik Fabrika Seviyesi Bakımı, Hassas Ölçü Aletleri Kalibrasyonu, İmalat faaliyetleri ve Yer Sistemleri Fabrika Seviyesi Bakım yapılmaktadır.

1. Hava İkmal Bakım Merkezi K.lığı'nın Teknoloji ve Silah Sistem Geliştirme alanında pek çok projeleri mevcuttur. Pilot uçak arayüz tasarımı,

<sup>696</sup> AYTEKİN VD., a.g.e, Tarihçesi

<sup>697</sup> Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Kataloğu, Hv.Loğ.K.lığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.2,3



kablo donanım tasarımı, aviyonik ve silah sistem/yazılım uyumu (entegrasyonu), F-4E uçaklarına yönelik muhtelif projeler, yazılım projeleri gibi daha pek çok proje uygulamada veya tamamlanmıştır<sup>698</sup>.

1. Hava İkmal Bakım Merkezi K.lığı'nın tarihinde uçak üretmeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. Selahattin Alan bilindiği gibi Nuri Demirağ Uçak Fabrikasına ortak ve tasarımcı olarak girmeden önce Eskişehir İkmal Merkezinde görev yapmıştır. 1998–2002 yıllarında Albay Yüksel Koyuncu ve ekibi tarafından Türk tasarımı eğitim uçağı üretimi çalışması yapılmış ama sonuç alınamamıştır. TOMTAŞ kurulduğu yıllarda burası onarım ve revizyon için sorumluluk almıştır.

### **3.2.1.2. 2. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı**

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde öncelikli alanlardan biri şüphesiz hava harp sanayiinin kurulmasına yönelik çalışmalardır. Kayseri'de kurulan Türk Otomobil Tayyare Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'nin kapanması ile hissesi Türk Hava Kurumu'na devredilmiştir. Burada bulunan tesis dünyanın en gelişmiş yapılarından biriydi. Hukuki işlemlerin tamamlanmasından sonra fabrika Türk Hava Kuvvetleri'ne devir edilmiştir. Kuruluşundan bu güne kadar teknolojik ve teşkilat yönüyle sürekli değişen kurum önemini bu günde korumaktadır<sup>699</sup>.

2. Hava İkmal Bakım Merkezi'nde KC-135R, C-130B/E, C-160, CN-235 (T) nakliye uçakları ile SF-260D ve T-41D eğitim uçaklarının bakım, onarım ve tadilat işlemleri yapılmaktadır. Burada yapılan faaliyetler; Fabrika Seviyesi Uçakbakım Onarım (FASBAT), uçak motoru tamir ve revizyonu, kamu ve özel sektöre verilen hizmetler, uçak aviyonik ve aksesuar, imalat teknolojileri, yer destek techizatı, araç ve iş makineleri bakım-onarım faaliyetleri yürütülmektedir<sup>700</sup>.

<sup>698</sup> Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu, Hv.Loş.K.lığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.2-9

<sup>699</sup> KAYMAKLI, Havacılık Tarihinde Türkler II, s.351,352

<sup>700</sup> Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu, Hv.Loş.K.lığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.10-15

### 3.2.1.3. 3. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı

3. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı'nın ilk çekirdeği, 1935 yılında Ankara Depo Amirliği adıyla iki baraka hâlinde kurulmuştur. 1936 yılında mıntıka depo komutanlığı ve 1951 yılında Hava İkmal Bakım Merkezi Genel Müdürlüğü adını alarak 1974 yılına kadar bu şekilde hizmetini sürdürmüştür.

Hava Kuvvetlerinde ikmal sisteminin modernizasyonu olan REMO Projesi gereği Malatya'da faaliyette bulunan Hava İkmal Bakım Merkezi Müdürlüğü ile birleştirilmesine karar verilerek Malatya İkmal Merkezi lağv edilmiştir. 1974 yılında personel ve bir kısım kuruluş ile Ankara 'ya intikal ettirilmiştir. Bu tarihten sonra, Ankara Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı adı altında yeni kadro ve kuruluşu ile teşkilat değişikliğine uğramıştır. 1986 yılında birliğin ismi 3. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı adını almıştır. 24 Eylül 1990 tarihinde HİBM komutanlıklarının yeniden yapılandırılması çalışmalarına başlanması ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nca emredilmiş, emir doğrultusunda yapılan çalışmalar neticesinde yeni kadro ve teşkilat 5 Ağustos 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

3. Hava İkmal Bakım Merkezi K.lığının ana görevi ve burada yapılan işlemler; uçak aviyonik, yer haberleşme, yer radar ve seyrüsefer, elektronik güç kaynakları, kalibrasyon laboratuvarları faaliyetleri, Hava Levazım Ana Depo ve Dikimevi Md.lüğü ve Basımevi faaliyetleri olarak gururlandırılmaktadır<sup>701</sup>.

### 3.3. Hava Harp Sanayiine Yönelik Sivil Kurum ve Kuruluşlar

Türkiye'de havacılık ile alâkalı eden pek çok sivil kurum-kuruluşun yanında teşebbüsün de faaliyet göstermektedir. Bazı Üniversitelerin bünyesinde havacılık bölümleri ve Sivil Havacılık Yüksek Okulu bulunmaktadır. Bu okulların tarihi 1940'lı yıllara dayanmaktadır. Bu konuda Nuri Demirağ'ın gayret ve katkıları ilk örneklerdendir. Yine Alp Havacılık gibi sanayii alanında faaliyetini sürdüren pek çok özel girişim varlığını

<sup>701</sup> Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu, Hv.Lo.j.K.lığı, IDEF-2005, Ankara, 2005, s.116-20

sürdürmektedir. Özel Havayolları oldukça gelişmiş şirket sayısı artmıştır. Türk Hava Yolları kurulduğu 1924 yılından bu güne faaliyetlerini arttırarak sürdürmektedir. Vecihi Hürkuş'un Hava Ulaştırma faaliyetlerine uygulanan engeller çok geride kalmış gözükmektedir. Çalışmanın konusu Türk hava harp sanayii olduğu için sivil birimler incelenmemiştir.

### 3.3.1. TUSAŞ Motor Sanayii (TEİ)

Türk Uçak Sanayii A.Ş.(TUSAŞ) Motor Sanayii (TEİ), havacılık endüstrisi'ne yüksek kaliteli ürünler ve hizmetler sunan, dünya çapında bir üretim ve tasarım merkezidir. TUSAŞ Motor Sanayii A.Ş. (TEİ), 1985 yılı Ocak ayında; TUSAŞ TAI, Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSKGV), THK ve General Electric (GE) Şirketi'nin ortak girişimiyle kurulmuş bir şirkettir. Motor Fabrikasının temel atma töreni 25 Haziran 1985 tarihinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından atılmıştır<sup>702</sup>. TEİ, Eskişehir'de 508.000 m<sup>2</sup> alan üzerinde kurulmuş olup, bunun 50.000 m<sup>2</sup> kapalı alanlar oluşturmaktadır. Finansal Bilgiler; 2006 yılı toplam satışlar: 189 milyon Amerikan Doları, 2007 yılı tahmini toplam satışlar: 237 milyon Amerikan Doları, 2006 yılı ihracat: 103 milyon Amerikan Doları, 2007 yılı tahmini ihracat: 135 milyon Amerikan Doları, 1987–2006 yıllarında toplam ihracat tutarı: 768 milyon Amerikan Doları'dır.

Şirkette çalışan personel sayısı 876'dır. TEİ'nin hedefi; dünya çapında, yüksek kalitede, rekabet edebilir bir üretim, satış ve mühendislik merkezi olarak, pazardaki tüm müşterilere hizmet ve destek vermek. Sektörde söz sahibi olabilmek amacıyla, Türkiye'deki varlık ve kaynakları optimum düzeyde kullanmaktır. TEİ'nin görevi ise; havacılık ve uzay sanayiisinin teknolojik temelini geliştirecek üstünlükte ürün ve hizmet sağlayarak Türkiye'de kalıcı bir uçak motor sanayiisi oluşturmaktır. İleri teknoloji kullanımı, üstün bir kalite anlayışı, rekabetçi ve sürdürülebilir büyüme potansiyeli ve stratejik yönetimiyle dünya pazarında hedeflediği yeri almak ve paydaşlarına değer oluşturmaktır.

<sup>702</sup> Uçan Türk, "Motor Fabrikasının Temeli Cumhurbaşkanı Kenan Evren Tarafından Atıldı", S.299, Temmuz 1985, THK, Ankara, S.7

TEI'nin Türk ortakları, TUSAŞ-Türk Uçak Sanayii A.Ş., TSKGV ve THK'dur. TEI, öncelikle F-16 uçaklarının F110-GE-100/129 motorları olmak üzere, uçak motorları üretim teknolojisinin transferi, parça üretim kabiliyetinin kazanılması, uçak motorlarının montajı, kontrolü ve test kabiliyetinin kazanılması amacıyla yönelik olarak kurulmuştur. Bugün başlangıç hedeflerini aşmış, havacılık ve uzay sanayii gibi yoğun rekabete dayalı bir alanda teknoloji ve kalitesi ile bir dünya şirketi konumuna gelmiştir. TEI'nin ana faaliyet alanlarını, uçak/helikopter motorları ve gaz türbinleri için parça imalatı, motor montaj ve testi, satış sonrası hizmetler ve araştırma-geliştirme çalışmaları oluşturmaktadır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmiş, F110-GE-100/129 motorunun montaj ve testinin yanı sıra, 17 değişik motor programına ait 363 değişik konfigürasyonlu uçak/helikopter motor ve gaz türbin parçasının üretimi yapılmakta ve ürettiği parçaların yüzde 90'ını ABD, Fransa, Avustralya, Romanya ve İsviçre'ye ihraç etmektedir.

TEI, Türkiye'de uçak motor sanayiinin odak noktası durumundadır. Gerçekleştirdiği üretim ve ihracat sonucu sağladığı döviz girdisinin yanı sıra, günümüze kadar yaptığı işler ve oluşturduğu istihdamla Türkiye ekonomisine katkı sağlamaktadır. 1950'li yıllarda kapatılan Uçak motor fabrikasından sonra Türkiye için yeni bir avantaj olan Türk Motor Endüstrisi hava harp sanayiinin geleceği için önemli bir kuruluştur. Bulgaristan'ın da F-16 motoru yapma projesinin basında yer aldığı günümüzde Türkiye kabiliyetlerini arttırarak sürdürmek durumundadır<sup>703</sup>.

---

<sup>703</sup> Bulgaristan F-16 Motoru Yapacak Sabah Gazetesi 15 Ağustos 2004 Ek-47

### 3.3.2. Türk Hava Sanayii (TUSAŞ-Turkish Air Industries) Tarafından Yapılan Çalışmalar<sup>704</sup>

Çalışmamızda Türk Uçak Sanayii A.Ş.(TUSAŞ)'ın bütün çalışmaları incelemeyecek, daha ziyade kuruluşundan bugüne üretim alanında gerçekleştirilen önemli çalışmalar ve mevcut projeler incelenecektir. Ayrıca şirket profili, üretim tesisleri, kalite belgeleri ve ilişkide bulunduğu diğer ülke ve şirketler belirtilecektir.

Türk Uçak Sanayii'nin kuruluşu Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası Türkiye'ye uygulanan ambargo yıllarına dayanmaktadır<sup>705</sup>. Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası uluslar arası alanda Türkiye'ye karşı uygulanan olumsuz politikalar sonrası sivil ve askerî uçak sanayii kurulması mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Türkiye'de insanlı ve insansız hava platformlarının; tasarımı, geliştirilmesi, imalatı, uyumu (entegrasyonu), modernizasyonu ve satış sonrası hizmetleri alanlarında teknoloji merkezi konumunda olan TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI-TUSAŞ), 15 Mayıs 1984 tarihinde Türk Ticaret Kanunu ve Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu uyarınca kurulmuştur. Açılış 30 Ekim 1984 tarihinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından yapılmıştır. Törene devletin üst seviye yönetimi tam kadro katılmıştır. Kenan Evren açılışta yaptığı konuşmada, **“Eğer bu Anadolu topraklarında, bu vatana sahip olmak istiyorsak, kuvvetli bir Silahlı Kuvvetler buldurmak zorundayız. Türk Milleti bütün zorlukların altından çıkmasını başarmıştır. Bunu da başarmak zorundadır, başarmaya mecburuz...İşte bu zorlukları yenebilmek, ancak kendi silahımızı kendimizin yapmasıyla mümkün olacaktır<sup>706</sup>”** şeklinde konuşmuştur.

12 Ocak 2005 tarihinde TAI tesislerinde imzalanan **“Hisse Satış Anlaşması”** ile TAI'deki Lockheed Martin of Turkey, Inc. (%42) ve General Electric International, Inc. (%7) şirketlerine ait hisseler Türk Uçak Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) tarafından satın alınmıştır. Türk Uçak Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) ve

<sup>704</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005 , Ankara, 2005,CD İçeriği

<sup>705</sup> DEMİRCİ, **Türk Savunma Sanayii**, s.32

<sup>706</sup> **Uçan Türk**, “F-16 Uçak Fabrikasının Temeli Cumhurbaşkanı Kenan Evren Tarafından Atıldı”, THK, S.297, Ocak 1985, Ankara, s.3

TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI) şirketleri, 28 Nisan 2005 tarihinde TAI çatısı altında birleşmiştir. TAI'nin, tasarım üretim altyapısı ile insan kaynakları yönünden oldukça etkili bir güç olması hedeflenmiştir. TAI'nin "**Havacılık Merkezi**" olarak hizmet verecek bir tapıya kavuşturulması amaçlanmıştır<sup>707</sup>. TAI'nin hissedarları Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı % 54,49 (TSKGV), Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) % 45,44 ve % 0,06 ile Türk Hava Kurumu (THK)'dur<sup>708</sup>. TAI'nin bağlı ortak ve şirketleri ise; TEI % 50.52, STM % 34, AIRBUS MILITARY % 5.6, HEAS %1.66, ESDAŞ % 1 ve % 0.5 ile HAVELSAN'dır<sup>709</sup>.

Yukarıdaki gelişmelerden iki yıl sonra şirketin isminde yeniden bir değişiklik olmuştur. TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. olan unvanı 4 Nisan 2007 tarihinde yapılan, 2006 yılı Olağan Genel Kurul'unda "**TUSAŞ- TÜRK Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.- TURKISH Aerospace Industries, Inc.**" olarak değiştirilmiştir. 18 Nisan 2007 tarihli Ticaret Sicil Gazetesi'nde tescil ve ilan edilmiştir. Bu tarihten sonra Türkçe'de "**TUSAŞ**" İngilizce'de "**TAI**" kısaltmaları kullanılacaktır. 1970'li yılların başında başlayan, "**kendi uçağını kendin yap**" kampanyası ile başlayan sürecin sonunda, TUSAŞ bu gün yoluna bağımız olarak devam etme imkânı kazanmıştır. Diğer taraftan TAI ismi uluslararası pazarda bir marka hâline gelmiştir. Çalışmanın kaynakça kısmında genelde 2007 yılına kadar içeride de kullanılan TAI ismi geçmektedir. Ancak TUSAŞ veya TAI aynı şirketi ifade ettiği için çalışmada TUSAŞ adı kullanılmıştır.

TUSAŞ, Akıncı-Ankara'da, 177.0000 m<sup>2</sup> kapalı olmak üzere toplam 5.000.000 m<sup>2</sup> bir alanı kaplayan tesislere sahiptir. Burada bulunan yüksek teknoloji ürünü makine ve teçhizatla donatılmış modern uçak üretim tesisi, parça imalatından uçak montajına, uçuş testleri ve teslimine kadar son derece geniş üretim kabiliyetlerine sahiptir. TUSAŞ kalite sistemi dünyaca

<sup>707</sup> TAI ve TUSAŞ Güçlerini Birleştirdi, TAI, Haziran 2005, No 77, Ankara, 2005, s.7

<sup>708</sup> 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI, Ankara, 2005,s.4

<sup>709</sup> 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI, Ankara, 2005,s.4

kabul görmüş NATO AQAP-2110, ISO-9001:2000 ve AS EN 9100 standartlarını karşılamaktadır<sup>710</sup>.

TUSAŞ'ın mevcut deneyimi; F-16 (Savaşan Şahinler), CN-235 hafif nakliye/deniz karakol/gözetleme uçakları, SF-260D eğitim uçakları, Cougar AS-532 arama kurtarma (SAR), silahlı arama kurtarma (CSAR) ve genel maksat helikopterlerinin ortak üretiminin yanı sıra, kendi tasarımı olan insansız hava aracı, hedef uçağı ve zirai ilaçlama uçağı gibi ürün geliştirme programlarını kapsamaktadır.

TUSAŞ'ın ana faaliyet alanları arasında Türkiye ve bölgedeki diğer ülkelerin envanterinde bulunan sabit ve döner kanatlı askerî ve ticari hava platformlarının modernizasyon, modifikasyon ve sistem entegrasyonu programları ile satış sonrası hizmetleri de bulunmaktadır. TUSAŞ, Türk Silahlı Kuvvetleri Bakım Merkezleri'nin imkân ve kabiliyetlerini kullanarak, müşterilerine bakım, onarım ve revizyon hizmetleri de vermektedir.

1984 yılında bir avuç insanla ve tek bir projeyle başladığı serüvende TUSAŞ, askerî projelerden kazandığı deneyimleri ticari projelere aktararak, bugün 1900 kalifiye çalışanı ve 50'ye yakın farklı projesi ile bir **"Dünya Şirketi"** olma hedefine ulaşmıştır. TUSAŞ ayrıca, Millî Sanayii Kuruluşu olarak Airbus Military S.L.'ye ortaktır. Airbus (Fransa, Almanya, İspanya ve İngiltere), EADS CASA (İspanya) ve FLABEL (Belçika) havacılık firmalarıyla birlikte A400M uçağının tasarım ve geliştirme faaliyetlerine katılmaktadır.

Dünyadaki son teknolojik gelişmeleri yakından izleyerek havacılık alanında öncü kuruluşlar arasında yer almaya kararlı olan TAI, 21. yüzyılda yeni projelerle büyümeyi hedeflemektedir. Bu gün uzayda söz hakkı olmayanın yaşama hakkı tartışılır hâle gelmektedir. TAI'nin hedefi; her tür hava ve uzay aracının tasarım, üretim ve desteğini sağlayacak kabiliyete ulaşarak dünya markası olmaktır<sup>711</sup>.

<sup>710</sup> TUSAŞ Tanıtım Broşürü, Ankara, Eylül 2007

<sup>711</sup> Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005,CD İçeriği; 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI, Ankara, 2005,s.1; TAI Tanıtım Katalogu, IDEF-2005

TAI'nin görevi ise; yurtiçi ve yurtdışı müşterilerin askerî , sivil havacılık ve uzay sistem ihtiyaçlarını karşılayacak tasarım dâhil teknoloji ve kabiliyetleri geliştirmek; sürekli iyileştirmelerle küresel rekabet ortamında pazar payını artırmak; ülkesi, müşterileri, ortakları, tedarikçileri ve çalışanları için değer yaratmaktır<sup>712</sup>.

TUSAŞ'ın ana faaliyet alanları arasında, Türkiye ve bölgedeki diğer ülkelerin envanterinde bulunan sabit ve döner kanatlı askerî ve ticari hava platformlarının modernizasyon, modifikasyon ve sistem entegrasyonu programları ile satış sonrası hizmetleri de bulunmaktadır. Hv.K.K.İği F-16'larının elektronik harp ve yapısal tadilatları, Black Hawk Helikopteri'nin Özel Kuvvetler için modifikasyonu, Cougar AS-532 helikopterinin modernizasyonu, S-70 helikopterinin dijital kokpit modifikasyonu, CN-235 platformlarının Dz.K.K. ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Deniz Karakol/Gözetleme görevleri için modifikasyonu, ATR-72 platformlarının yine Dz.K.K.İği için modifikasyonu ile B737-700 uçağının Havadan Erken İhbar ve Kontrol Uçağı'na (HİK) dönüştürülmesindeki tüm yapısal tadilatlar ile sistem entegrasyon faaliyetleri bulunmaktadır. TUSAŞ ayrıca, Hv.K.K.'liğinin envanterinde bulunan C-130 uçaklarının aviyonik modernizasyonunu içeren Erciyes Programı'nın ana yüklenicisidir. TUSAŞ, Türk Silahlı Kuvvetleri Bakım Merkezleri'nin imkân ve kabiliyetlerini kullanarak müşterilerine bakım, onarım ve revizyon hizmetleri de vermektedir<sup>713</sup>.

Uçak ve uçak parçası üretiminde deneyimi kanıtlanmış olan TUSAŞ; Agusta Westland, Airbus, Boeing, CASA, Eurocopter, Lockheed Martin, Northrop Grumman, MDHI, Sikorsky ve diğer şirketler nezdinde ayrıcalıklı bir ortak konumundadır. Bir kısmında tek kaynak olduğu programlar ile TUSAŞ, Airbus A319/320/321 uçakları için 18. bölüm gövde panelleri, Boeing 737 uçakları için kanat ucu ile uçuş kabin paneli, Eurocopter EC-135 helikopterleri için arka kapı ve motor kaportası, Sikorsky S-70A ile MH-60 helikopterleri için yatay stabilize, arka rotor dikmesi ve kuyruk kısmı, S-76

<sup>712</sup> 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI, Ankara, 2005,s.1; TAI Tanıtım Katalogu, IDEF-2005, Ön Kapak

<sup>713</sup> TUSAŞ Tanıtım Broşürü, Ankara, Eylül 2007



helikopterleri için yatay stabilize ve MDHI/MD-902 helikopterleri ile Agusta Westland AW139 helikopterleri için gövde imal etmektedir. Ayrıca, B747 ön iniş takım kapakları, B777 “Dorsal Fin” ve B737/767/777 parça/alt montaj parçaları, B737 kanat ucu kabloları, B777 “Piano Panel” parçaları imal etmektedir. TUSAŞ, Cougar AS-532 helikopterlerinin yedi ana komponentinin de imalatını gerçekleştirmektedir. Son dönemde imzalanan sözleşmeler kapsamında Airbus A380 uçaklarının “D-Nose Panel” gerdirme kabukları, B787 Elavatör, kargo bölüm paneli, yatay stabilize ve gövde kapama elemanı TUSAŞ tesislerinde üretilecektir. Ayrıca, Şubat 2007'de Northrop Grumman ile imzalanan JSF sözleşmesi kapsamında ABD dışında F-35 (JSF) uçağının orta gövde bölümü tek kaynak olarak TUSAŞ tesislerinde üretilecektir. Bu yöntem Türkiye'nin elini güçlendiren bir kazanımdır. TUSAŞ ayrıca, Millî sanayii kuruluşu olarak Airbus Military S.L.'e ortaktır. Airbus (Fransa, Almanya, İspanya ve İngiltere), EADS (İspanya) ve FLABEL (Belçika) havacılık firmalarıyla birlikte geleceğin büyük nakliye uçağı A400M'in tasarım ve geliştirme faaliyetlerine katılmıştır.

Türkiye'nin havacılık ve uzay merkezi olan TUSAŞ, Türk İnsansız Hava Araçları Projesini geliştirmekle görevlendirilmiştir. Şirket; geliştirdiği MARTI, KEKLİK, TURNA/S, TURNA/G, PELİKAN ve BAYKUŞ ürünleri ile İHA teknoloji alanlarında tecrübe kazanmış olup, alt sistemlerin platforma entegrasyonuna hâkim duruma gelmiştir. Dünyadaki son teknolojik gelişmeleri yakından izleyerek havacılık alanında öncü kuruluşlar arasında yer almaya kararlı olan TUSAŞ, Türkiye'nin 21. yüzyılda yeni bir atılım hamlesinin adresi olmaya hazır imkân ve kabiliyetlere sahiptir<sup>714</sup>.

### **3.3.2.1. TUSAŞ'ın Ana Faaliyet Alanı**

Türkiye'nin 1974 Amerikan Ambargosu ile başlayan millîleşme politikalarında ortaya çıkan en önemli sonuç TUSAŞ ve benzeri tesislerin kurulmasıdır. Geçmişte yaşananlara bakılarak birtakım çalışmaların ısrarla

<sup>714</sup> TUSAŞ Tanıtım Broşürü, Ankara, Eylül 2007

sürdürülmekte olması şüphesiz ülke için kazanç olmuştur. TUSAŞ'ın temel faaliyet alanları şunlardır<sup>715</sup>.

- a) Sabit ve döner kanatlı hava platformlarının üretimi,
- b) Ürün geliştirme faaliyetleri,
- c) Uçak gövdesi ve parça imalatı,
- d) Modernizasyon, modifikasyon, sistem entegrasyonu ve satış sonrası hizmetleri,
- e) Bakım, onarım ve revizyon faaliyeti,
- f) Yönetim bilgi sistemleri ve yazılım geliştirilmesi,
- g) Bilgisayar ve kalite danışmanlığı,
- h) Yerli sanayii ile işbirliği,
- i) Eğitim hizmetleridir.

### 3- 3.3.2.2. TUSAŞ'da Tasarım ve Mühendislik

1988 yılında kurulan Tasarım ve Mühendislik Direktörlüğü'ne bağlı üç ana birim bulunmaktadır. Bunlar; İmalat Mühendisliği ve Konfigürasyon Kontrol, Uçuş İşlemleri ile Tasarım ve Geliştirme'dir. İmalat Mühendisliği ve Konfigürasyon Kontrol Bölümü'nde; gerek Şirket içinde tasarım aşamasından üretime aktarılan işlerde, gerekse Şirket dışından üstlenilen imalat işlerinde sürekli geliştirmelerle en uygun imalat yöntemlerini içeren imalat iş emirleri hazırlanmakta, tasarlanıp imal edilen ürünlere ait yapılandırma (konfigürasyon) kontrolü yapılmaktadır. Uçuş İşlemleri Bölümü; imalatı gerçekleşen döner ve sabit kanatlı hava araçlarının uçuş testlerini gerçekleştirmektedir.

Tasarım ve Geliştirme Bölümü; ürüne odaklı çalışmalara başlamadan önce, ilk etapta temel yetenekleri geliştirmeyi amaçlamıştır. Zaman içerisinde İnsansız Hava Aracı (İHA), Zirai İlaçlama Uçağı (ZİU) gibi ürüne yönelik

<sup>715</sup> TAI Tanıtım Kataloğu, IDEF-2005 , Son Sayfa; TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005, CD İçeriği

tasarım ve prototip üretimini gerçekleştirmiştir. Tasarım ve Geliştirme faaliyetleri **“Eş Zamanlı Mühendislik”** felsefesiyle Ürün Tasarım Döngüsü içinde yürütülmektedir<sup>716</sup>.

### 3.3.2.3. TUSAŞ'ın Kalite Sistemi

TUSAŞ'da en önemli hususların başında kalite gelmektedir. Kalitenin tanımlı olması ve uluslar arası alanda kabul görmesi şirket politikası gereğidir. TUSAŞ Kalite Sistemi ilk olarak 8 Şubat 1989 tarihinde, ABD Silahlı Kuvvetleri'nin standardı olan MIL-Q-9858A'ya göre belgelendirilmiştir. Daha sonra sırasıyla aşağıda belirtilen sertifikalar ve belgeler alınmıştır:

1. MIL-Q-9858A'ya göre 8 Şubat 1989'da belgelendirilmiştir.
2. ISO 9002:1994 Sertifikası, 13 Ocak 1995.
3. AQAP-120 Sertifikası, 28 Şubat 1998.
4. ISO 9001:1994 Sertifikası, 22 Mayıs 1998.
5. Boeing D1-9000 BQMS Onayı, 18 Şubat 1999.
6. AQAP-110 Sertifikası, 24 Temmuz 2000.
7. ABD Sivil Havacılık İdaresi (FAA) Onayı, 29 Kasım 2000.
8. Boeing D6-82479 BQMS Onayı, 23 Mart 2001.
9. ISO 9001:2000 Sertifikası, 20 Ağustos 2001.
10. AECMA-EASE Sertifikası, 24 Ocak 2003.
11. AS EN 9100 Sertifikası, 19 Eylül 2003.
12. THY Tedarikçi Onay Belgesi, 5 Kasım 2003 tarihinde alınmıştır.

### 3.3.2.4. TUSAŞ'ın Üretim Tesisleri

TUSAŞ tesisleri 2007 yılı itibarıyla, 177.0000 m<sup>2</sup> kapalı olmak üzere toplam 5.000.000 m<sup>2</sup> bir alan üzerinde faaliyetini sürdürmektedir<sup>717</sup>. TUSAŞ Tesisleri, üretim tesislerinin yanında yer alan ve 800 konuttan oluşan

<sup>716</sup> IDEF-2005 Tanıtım CD'si, TAI, Ankara, 2005, CD İçeriği

<sup>717</sup> TUSAŞ Tanıtım Broşürü, TUSAŞ, Ankara, Eylül 2007

lojmanları, misafirhanesi, kafeteryası, sağlık merkezi, kreşi, alışveriş merkezi, spor salonu ve piknik alanları ile büyük bir yerleşkedir<sup>718</sup>.

Şirketin Akıncı-Ankara'da bulunan yüksek teknoloji ürünü makine ve teçhizatla donatılmış modern uçak üretim tesisleri, parça imalatından uçak montajı, gelişmiş laboratuvar ve test sistemleri, uçuş testleri ve teslimi, tasarım/geliştirme tesis ve atölyeleri ile son derece geniş bir üretim kabiliyetine ve kapsamlı bir tesis ve çevre altyapısına sahiptir.

TUSAŞ-Teknokent Binaları; Şirketin, Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nin (ODTÜ) Teknoloji Geliştirme Bölgesi-Teknokent'te Mart 2003'te başlayan "**Ar-Ge**" ve "**Yazılım**" faaliyetlerine hızla devam etmektedir. ODTÜ Teknokent Savunma Sanayii Araştırma ve Teknoloji Geliştirme Alt Bölgesi'nde Nisan 2004'te başlayan TUSAŞ Ar-Ge binalarının inşaatı Eylül 2004'te tamamlanmıştır. Yaklaşık 4.000 m<sup>2</sup> bir alana kurulu olan TUSAŞ Ar-Ge binaları Kasım 2004'te hizmete girmiştir. 200 kişilik kadroyla "**Ar-Ge**" faaliyetlerinin yürütülmeye başladığı binaya zamanla TUSAŞ'da devam etmekte olan yazılım projeleri de aktarılmıştır. AR-GE faaliyetleri teknolojik gelişmelerde önemli bir unsurdur. Türkiye gelişmiş ülkelere göre AR-GE'ye çok az kaynak ayırmaktadır. 1991 yılı GSMH'ya göre Japonya % 2,86, ABD % 2,78, Almanya % 2,58, Fransa % 2,41, İngiltere % 2,09, Güney Kore % 2,7 kaynak ayırırken Türkiye'nin ayırdığı kaynak % 0,4'tür<sup>719</sup>. 10.000 kişiye düşen araştırmacı sayısı ise şöyledir; Japonya 65, ABD 78, Almanya 58, Fransa 50, İngiltere 35, G.Kore 35, Türkiye'de 10.000 kişiye düşen araştırmacı sayısı ise 7 kişidir<sup>720</sup>. Gelişmiş ülkelerin % 15'ine eşit bir sayı ile beklenen gelişmenin sağlanmasının zor olacağı değerlendirilmektedir.

Şirketin Teknokent'teki Ar-Ge binalarında yürüteceği Ar-Ge projelerine üniversitelerden sağlanan danışman öğretim görevlisi ve öğrenci desteğinin de artarak devam edeceği beklenmektedir. Böylece TUSAŞ, 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Yasası'nın ruhuna uygun şekilde üniversitelerle

<sup>718</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005, CD İçeriği

<sup>719</sup> MALA, a.g.e., s.66

<sup>720</sup> MALA, a.g.e., s.66

Ar-Ge faaliyetlerini sürdürecektir, teoriyle uygulamayı bir araya getirerek, üretim yapılması planlanmaktadır.

### 3.3.2.5. TUSAŞ'ın Ulusal ve Uluslararası Müşterileri<sup>721</sup>

TUSAŞ kuruluşundan günümüze büyük gelişmeler kat etmiştir. Bu gün dünyanın pek çok ülkesi ile ticari ilişkiler kurulmuştur. Gelişen teknoloji ile paralel kendini yenileme çalışmaları sürmektedir. Ticari ilişki kurulan ülke ve firmalar şunlardır. ABD, (BAE Systems Controls, Inc., Boeing, LMAC, LMMFC, Marsh Aviation, MDHI, Northrop Grumman, Sikorsky), Almanya; (EADS-Deutschland GmbH), Avusturya; (FACC), Belçika; (Sonaca ), Fransa;(Airbus Military S.L.,Thales), Fransa-Almanya;(EADS-Eurocopter), Hollanda; (Koolhaas Alphen), İspanya; (Airbus-İspanya, EADS-CASA), İtalya (Agusta), Kanada;(Davis Engineering), Kore Cumhuriyeti;(KAI, Mısır;Mısır Hava Kuvvetleri), Pakistan;(Pakistan Hava Kuvvetleri), Türkiye;(Millî Savunma Bakanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri, Maliye Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Savunma Sanayii Müsteşarlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü,Türk Hava Yolları, Sosyal Sigortalar Kurumu, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü, T.C. Devlet Demiryolları, Kredi Yurtlar Kurumu, Aselsan, Alp Havacılık, Arçelik, Aydın Yazılım, Erdemir, FNSS, Havelsan, Havelsan Teknoloji Radar, Hema Dişli, MSB-ANT (Akaryakıt Nakil Tesisleri), Mercedes-Benz Türk, Netaş, Nurol Makine, Park Holding, Roketsan, TAEK (Türkiye Atom Enerjisi Kurumu), TASIŞ, TEI, TÜBİTAK/BİLTEN), Yunanistan; (HAI), Endonezya (IAe)<sup>722</sup>.

### 3.3.2.6. TUSAŞ' da Eğitim Faaliyeti

TUSAŞ iki binden fazla kalifiye personeli ile hava sanayiinde bir güç olma yolunda ciddi atılımlar yapmıştır. Geleceğin dünyasında güçlü olmanın yolu eğitim ve öngörülü olmak ile mümkün olacaktır. Şirket eğitime önemli bir faaliyet alanı olarak bakmaktadır. Eğitim bölümü TUSAŞ'ın kuruluşu ile birlikte faaliyete geçen ilk birimlerden biridir. Eğitim faaliyetlerinin temelini; işe

<sup>721</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005,CD İçeriği; 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI Bsm., Ankara, 2005,s.11

<sup>722</sup> "CD İçeriği", TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005,

alınan personele verilen, "***İşyerine Uyum Sağlama***" eğitimi, işe yönelik bilgi ve becerilerin verildiği temel eğitimler; sertifika gerektiren çalışma konuları için personel sertifikalandırma, yenileme eğitimleri ve üretim hattında yürütülen işbaşı eğitimleri ve tüm eğitim faaliyetlerinin planlama, takip ve kayıt işlemleri teşkil etmektedir. Üretim programlarının gerektirdiği yurtiçi ve yurtdışı eğitimlerin planlama ve koordinasyon çalışmaları Bölüm'ün faaliyetleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Üretim, Kalite Teminat ve diğer işlevsel bölümlerin personeline yönelik eğitim faaliyetleri, TUSAŞ Personel Sertifikalandırma Programı esas alınarak aylık planlamalarla yürütülmektedir. Eğitimlerde, konu ve kapsamlarına göre sınıf eğitimi, laboratuvar eğitimi ve işbaşı eğitimi metotlarının biri veya birkaçı kullanılmaktadır<sup>723</sup>.

Eğitim Merkezi, modern eğitim araçları ile donatılmış dokuz sınıf, temel elektrik, kablo donanımı, kaporta yapısal işlemler, sızdırmazlık, yakıt gibi konularda örnek üretim ve tamir metotlarının uygulanmasına olanak sağlayan araç gereçlere sahip beş ayrı laboratuardan oluşmaktadır.

Temel eğitim konuları aşağıda açıklanan şu ana başlıklar altında toplanmaktadır. Uçak ve parça üretimi ile ilgili teknik bilgiler, usuller, dokümantasyon, Uçak imalat ve montaj işlemleri, Yapısal ve kompozit işlemler, Elektrik ve elektrik donanımı imalatı işlemleri, bu konularla ilgili kalite gereksinimleri, Proses kontrol/ tahribatsız muayene metotları, uçak yer destek teçhizatı, uçuş hattı işlemleri, uçak emniyeti, İşçi sağlığı, iş güvenliği konularıdır.

Söz konusu başlıklar altında, her üretim programı için gerekli bilgi ve beceriler, proje gereksinimlerini kapsayacak şekilde devamlı güncelleştirilen detaylı eğitimlerle ilgili personele aktarılmaktadır. Halen yürütülmekte olan programlar için personeline 199 değişik konuda eğitim verilmektedir. Bu eğitimlerin % 56'sı sertifika gerektiren işlemlere yöneliktir.

<sup>723</sup> 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI, Ankara, 2005,s.13

Eğitim Bölümü, yukarıda belirtilen ana konularda, TUSAŞ personeli dışında, Türk Silahlı Kuvvetleri personeline de teknik eğitim sağlamaktadır. Ayrıca, gerek yurtiçinde, gerekse yurtdışında havacılık sektöründe faaliyet gösteren askerî ve sivil kuruluşlar ile çeşitli sanayii dallarındaki firmalara talep üzerine üretim ve onarım konuları da dahil olmak üzere çeşitli eğitim hizmetleri verilmektedir.

Eğitim Bölümü teknik konular dışında, Toplam Kalite Yönetimi (TKY), İstatistiksel Proses Kontrolü (IPK), TUSAŞ rn Veri Yönetimi (TPDM), ISO standartları gibi konular ile enformasyon teknolojilerinin kullanımı alanlarında ilgili bölümlerin de desteği ile Şirket dâhilinde eğitimler planlayarak, personelin bu konulardaki eğitim ihtiyacının karşılanmasına yardımcı olmaktadır.

Yurtiçi eğitim hizmetleri kapsamında, resmî ve özel kuruluşlarda kalite sisteminin kurulmasına destek olmak amacıyla, Kalite Teminatı Direktörlüğü Uzman Denetleyici (Lead Assessor) sertifikasına sahip personelinin de yardımları ile eğitim ve danışmanlık hizmetleri verilmektedir. Böylece lke sanayisinde kalite bilincinin yerleŐtirilmesi ve geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır.

### **3.3.2.7. TUSAŞ'ın Uçak retim Programı ve Projeleri**

TUSAŞ Türkiye'de uçak üretme hakkına sahip tek kuruluştur. 1925 yılında TOMTAŞ ile başlayan millî uçak üretme çalışmalarını günümüzde TUSAŞ devam ettirmektedir. Bu özelliği ile ayrıcalıklı ve ülke savunma sanayii açaŐından önemli bir kuruluştur. Kuruluşundan günümüze sorumluluğuna verilen projeleri başarı ile tamamlayan Şirket zgn projeler de üretim aŐamasındadır. TUSAŞ'ın montajını yaptığı veya bazı parçalarının üretimini yaptığı sistemler Şunlardır.

#### **3.3.2.7.1. F-16 retim Programı**

1970'li yılların ilk yarısında ilk defa Amerika'da envantere giren ve Amerikan ordusunda uçamaya başlayan F-16 Savaş uçağı, Türkiye Şartlarında görev yapabilecek en iyi alternatif olarak değerlendirilmiştir. Bu

kapsamda uçakları hazır almak yerine Türkiye’de üretimi konusunda karar verilmesi ile TUSAŞ tesislerinde 1987 yılında üretime geçilmiştir.

### **3.3.2.7.1.1. ÖNCEL I Projesi**

TUSAŞ, Öncel I Projesi kapsamında 1987-1995 tarihleri arasında Türk Hava Kuvvetleri (Hv.K.K.) için Blok 30 ve Blok 40 konfigürasyonunda 152 adet F-16 C/D imal ederek teslim etmiştir. Toplam 160 uçağı kapsayan projenin ilk sekiz uçağı Fort Worth-ABD’de üretilerek Hv.K.K.’lığına doğrudan teslim edilmiştir. TUSAŞ bu proje çerçevesinde; arka gövde, orta gövde ve kanatlar dahil olmak üzere, uçak gövdesinin % 70’ini imal etmiştir.

### **3.3.2.7.1.1.2.ÖNCEL II Projesi**

Birinci paketin devamı niteliğinde olan "**Öncel II Projesi**" çerçevesinde TUSAŞ I, 1995-1999 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri için mevcutlara ek olarak Blok 50 konfigürasyonunda ilave 80 F-16 uçağı daha üretmiştir. Bu projede F-16 uçağının ön gövde donanım işlemleri ile flaperonların mevcutlara ilave edilmesiyle TUSAŞ’ın gövde imalat oranı % 80’lere ulaşmıştır. TUSAŞ tesislerinde Türkiye ve Mısır için üretilerek teslim edilen 278 F-16 uçağının üç adedi "**Mükemmel**" 29 adedi ise "**Sıfır Hatalı**" uçaktır.

### **3.3.2.7.1.1.3. MISIR F-16 Programı**

TUSAŞ, Türk, A.B.D., ve Mısır Hükümetleri arasında imzalanan anlaşma uyarınca, 1993-1995 yılları arasında Mısır Hava Kuvvetleri için 46 adet F-16 uçağı üretmiştir.

### **3.3.2.7.2. SF-260D Başlangıç Eğitim Uçağı Üretim Programı**

İtalyan AGUSTA firması ile imzalanmış olan sözleşme kapsamında TUSAŞ, Türk Hava Kuvvetleri için 34 adet SF-260D Başlangıç Eğitim Uçağı'nı 1991-1993 yıllarında üretmiştir. Uçakların tüm tali montaj, nihai montaj, boya, uçuş işlemleri ve uçak teslim faaliyetleri TUSAŞ tarafından gerçekleştirilmiştir.



### 3.3.2.7.3. CASA (CN-325) Üretim Programı

Envanterde bulunan C-47 uçaklarının ömrünü tamamlaması ve kal edilmesi üzerine yeni Hafif Nakliye Uçağına ihtiyacı bulunuyordu. Nakliye amaçlı olarak ihtiyaç duyulan uçağın İspanya'da üretilen CASA-235 olmasına karar verilmiştir.

#### 3.3.2.7.3.1. CN-235 Hafif Nakliye Uçağı

İspanyol CASA firması ile imzalanmış olan sözleşme çerçevesinde TUSAŞ, 50 adet CN-235 hafif nakliye uçağını 1991-1998 yılları arasında üreterek, Türk Hava Kuvvetleri'ne teslim etmiştir. Proje kapsamında TUSAŞ, uçak gövdesinin % 20'si kompozit malzemeden olmak üzere % 92'sini imal etmiştir.

#### 3.3.2.7.3.2. CN-235 Deniz Karakol ve Gözetleme Uçağı

TUSAŞ tesislerinde 50 adet CN-235 uçağının üretilerek teslim edilmesinin ardından Temmuz 1999'da yürürlüğe giren ek bir sözleşme ile Sahil Güvenlik Komutanlığı (S.G.K.) için 1999-2003 yılları arasında üç adet Deniz Karakol Uçağı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için (Dz.K.K.) altı adet Deniz Gözetleme Uçağı üretilerek teslim edilmiştir. İlk CN-235 üretim programında uçak gövdesinin % 92'sini üretirken, ikinci programda iş payı, dış kanat yapısal parçaların ilave edilmesiyle % 95'e çıkmıştır. Proje Ocak 2003'te başarı ile tamamlanmıştır. Söz konusu platformların Dz.K.K.lığının ihtiyacı olan "**Deniz Karakol**" görevlerini yerine getirebilmesi için modifikasyonu ve sistem entegrasyonu ayrı bir sözleşme çerçevesinde Thales Airborne Systems (TAS) firmasının ana yükleniciliği altında gerçekleştirilmektedir<sup>724</sup>.

#### 3.3.2.7.4. COUGAR AS-532 Üretim Programı

Türkiye, Ege Denizi'nde hak ve menfaatlerini korumak için hava gücü bakımından yeterli olmak zorundadır. Bu kapsamda Arama-Kurtarma

<sup>724</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005, CD İçeriği

alanında kullanılmak üzere Cougar AS-532 helikopteri alınmasına karar verilmiştir.

#### **3.3.2.7.4.1. Cougar AS–532 Genel Maksat Helikopteri:**

TUSAŞ, 1997–2003 yılları arasında Kara Kuvvetleri Komutanlığı için altı adet Cougar AS–532 Genel Maksat helikopteri üretmiştir.

#### **3.3.2.7.4.2. Cougar AS–532 Arama Kurtarma (SAR) Helikopteri**

TUSAŞ, 1997–2003 yılları arasında Kara Kuvvetleri Komutanlığı için dört adet, Hava Kuvvetleri Komutanlığı için de 14 adet olmak üzere toplam 18 adet Cougar AS–532 Arama Kurtarma (SAR) helikopteri üretmiştir.

#### **3.3.2.7.4.3. Cougar AS–532 Silahlı Arama Kurtarma (CSAR) Helikopteri**

TUSAŞ, 1997–2003 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı için altı adet Cougar AS–532 Silahlı Arama Kurtarma (CSAR) helikopteri üretmiştir.

#### **3.3.2.8. TUSAŞ' da Uçak Tasarım ve Mühendislik Çalışmaları**

Havacılık alanında yeterli olabilmek için bu alanda büyük yatırımların yapılması kaçınılmazdır. Milli imkanlar ile uçak üretmek için özel tasarımlar geliştirmek ve uluslararası organizasyonlarda yer almak gerekmektedir. AR-GE alanında ciddi yatırımlar yapılmadan gelişilemeyeceği açıktır. TUSAŞ bu alanda son zamanlarda bir takım çalışmalar yapmıştır. Bazı projeler tamamlanmış bazıları ise devam etmektedir.

##### **3.3.2.8.1. A 400M Ulaştırma Uçağı Üretim Programı**

Avrupa hava kuvvetlerinin gelecek nesil taktik, lojistik hava nakliye ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla aralarında Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, İspanya, Lüksemburg ve Türkiye'nin bulunduğu yedi Avrupa ülkesinin katıldığı A400M projesinin tasarım ve fizibilite çalışmalarına TUSAŞ, Türkiye'yi temsilen "**Millî Sanayii Kuruluşu**" olarak katılmaktadır. Proje ile, "**Geleceğin Büyük Nakliye Uçağı**" olarak tanımlanan uzun süreli envanterde kalması planlanan bir nakliye uçağı üretilmesi amaçlanmaktadır.

Yedi kurucu müşteri ülkenin iştirak ettiği A400M tasarım, geliştirme ve imalat projesi çerçevesinde toplam 180 uçak (Almanya: 60, Belçika: 7, Fransa: 50, İngiltere: 25, İspanya: 27, Türkiye: 10) üretilecektir. Program uyarınca ilk teslimatın ise 2009 yılında yapılması planlanmıştır<sup>725</sup>.

Türkiye'nin satın alacağı 10 adet A400M uçağına karşılık, Airbus Military S.L. ortağı olan TUSAŞ'ın sorumlu olduğu % 7.15 oranındaki Yapısal İş Paketi almıştır. Bu pakette; ön-orta gövde, eleron ve spoyler, paraşütçü kapıları, acil çıkış pencereleri, kuyruk konisi ve arka gövde üst kısmının, %1.26 oranındaki Sistem İş Paketi ise ışıklandırma ve su/atık sistemlerinin tasarım ve imalatını kapsamaktadır<sup>726</sup>.

A400M, Türk havacılık sanayiisinin tasarım, geliştirme, üretim ve satış sonrası destek süreçlerinin tümünde yer alacağı ve tasarım telif haklarına sahip olacağı ilk küresel ölçekli proje olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Proje aynı zamanda Türkiye'ye ve havacılık sanayiine teknolojik birikim, katma değer, istihdam ve ihracat potansiyeli bakımlarından büyük katkı sağlayacak ve Türk savunma sanayiisinin dünya çapındaki diğer ortak tasarım ve geliştirme projelerinde yer almasına öncülük edecektir<sup>727</sup>.

TUSAŞ A400M Projesi ile **"Resimden-Üretime"** mantığından **"Tasarımdan-Üretime"** mantığına geçmektedir. Böylece TUSAŞ, Airbus Military S.L.'in altında Tasarım Organizasyonu Onayı'na (JAR-21 PART JA) sahip olacaktır. Bu sayede TUSAŞ uluslararası alanda gereksinimlerden başlayarak, tasarım, test, sertifikasyon ve teslimata kadar tüm süreçlerde hâkim bir firma konumuna gelecektir<sup>728</sup>.

A400M Nakliye Uçağı programı çerçevesinde, **"İlk Parça Kesimi"** 12 Mayıs 2005 tarihinde TUSAŞ tesislerinde düzenlenen törenle

<sup>725</sup> **A400M Programı'nda İlk Parça Kesim Gerçekleşti**, TAI, Haziran 2005, No 77, Ankara, 2005, s.10,11

<sup>726</sup> **A400M Programı'nda İlk Parça Kesim Gerçekleşti**, TAI, Haziran 2005, No 77, Ankara, 2005, s.10,11;

<sup>727</sup> **TAI Tanıtım CD'si**, IDEF-2005, Ankara, 2005, "Türk Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı Geliştirme Programı Sözleşmesini İmzaladık", **TAI'nin Sesi**, No 80, Ankara, 2005, s.14

<sup>728</sup> **A400M Programı'nda İlk Parça Kesim Gerçekleşti**, TAI, Haziran 2005, No 77, Ankara, 2005, s.10,11; "Türk Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı Geliştirme Programı Sözleşmesini İmzaladık", **TAI'nin Sesi**, Haziran 2006, No 80, Ankara, 2005, s.7

gerçekleştirilmiştir<sup>729</sup>. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Kurmay Başkanı Korg. Erol Ortaç ile Savunma Sanayii Müsteşarı Murad Bayar'ın katıldıkları törende TUSAŞ'ın tasarım ve üretiminden sorumlu olduğu ön-orta gövde'nin ilk büyük parçasının imalatına başlanacaktır<sup>730</sup>.

### 3.3.2.8.2. F-35 Ortak Taarruz Uçağı (Joint Strike Fighter-JSF) Projesi

Amerikan Savunma Bakanlığı, 1995 yılında Boeing ve Lockheed Martin firmaları ile ayrı ayrı imzalamış olduğu sözleşmeler ile JSF Projesinin ilk safhası olan Konsept Geliştirme Fazı'nı (CDP) başlatmıştır. CDP fazında üretilen demonstrasyon (gösteri) uçakları ile yapılan testler ve firmaların yapmış olduğu tekliflerin değerlendirilmesi sonucunda ABD hükûmeti projenin ikinci safhası olan Mühendislik ve Ürün Geliştirme (EMD) fazını Lockheed Martin firmasının kazandığını Ekim 2001'de açıklamıştır<sup>731</sup>.

Türkiye, 1998 yılından beri JSF projesi ile ilgilenmektedir. Temmuz 2002'de imzalanan anlaşma ile projenin yedinci uluslararası katılımcısı olmuştur. Türkiye, katılım için 175.000.000 ABD Doları katılım payı ödemiştir. Yüzyılın son insanlı savaş uçağında Türkiye ile birlikte; ABD, Avustralya, Danimarka, Hollanda, İngiltere, İtalya, Kanada ve Norveç yer almaktadır<sup>732</sup>. Ekim 2001 tarihinde ABD Savunma Bakanlığı'nın Lockheed Martin Firması ile yaptığı kontrat ile başlayan ve 2011 yılına kadar devam edecek olan Sistem Geliştirme ve Tasarım (SDD) fazına İngiltere (1 nci seviye), Hollanda ve İtalya (2 nci seviye), Kanada, Danimarka, Norveç, Türkiye ve Avustralya (3 ncü seviye) katılım sağlamaktadır. JSF projesi kapsamında iş geliştirme amacıyla Lockheed Martin, Northrop Grumman ve BAE Systems ve projeye katılan diğer firmalar ile yazışmalar ve karşılıklı görüşmeler yoluyla temaslar yürütülmektedir.

TUSAŞ hâlihazırda ABD'nin Marvin Engineering Company (MEC) firması ile **"Pylo"** imalatı, Northrop Grumman firması ile Orta Gövdenin

<sup>729</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara

<sup>730</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara

<sup>731</sup> TAI 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI, Ankara, 2005, s.24; *EK-45-1-2-3 4* (Muhtelif Gazeteler)

<sup>732</sup> IDEF-2005'te Savunma Sanayii Müsteşarlığı Tarafından JSF Sanayii Günü Düzenlendi, TAI, TAI Yay., Ankara, 2005, s.46

kompozit parça imalatı konusunda teklif çalışmalarına devam etmektedir. Lockheed Martin firmasından ise muhtelif "**Machined Parts**" imalatına yönelik Sipariş Emri alınmıştır<sup>733</sup>.

Günümüz dünyasında ülkeler tek başlarına uçak üretmeyi genelde tercih etmemektedirler. Bunun pek çok nedeni olmakla birlikte başlıca avantajı üretime dâhil ettikleri ülkelerin doğal müşteri olmasıdır. Türkiye açısından ise önemli bir faydası hava harp sanayiine yerli firmaların dahil olması ve kazanılacak her kabiliyetin ileride kurulması hâlinde, uçak sanayiine katkı sağlamasıdır. A-400M, F-4E ve F-35 gibi önemli silah sistemlerinin üretimi aşamasında Türk firmalarının proje ile ilgilenmesi, yerel firmaların kabiliyet kazanmasının önemli kazanç sağlayacağı değerlendirilmektedir<sup>734</sup>. Kısa vadeli beklentiler yerine ileriye yönelik değerlendirmeler Türkiye açısından önemli bir açılım olacaktır.

#### **3.3.2.8.3. Taarruz Gözetleme Uçağı (TG-X1)**

TUSAŞ'ın özgün kaynakları kullanılarak başlatılan proje ile bir tasarım geliştirilerek düşük maliyetli bir taarruz-gözetleme uçağının ilk örnek (prototip) üretilmiştir. Kanat ve gövdede yapılan tasarım değişiklikleri, daha güçlü motor ve gelişmiş pilot köşkü düzenekleriyle askerî roller yüklenebilecek hâle getirilmiştir. Finansman bulunmadığı için proje çalışmalarına son verilmiştir<sup>735</sup>.

#### **3.3.2.8.4. Bölgesel Yolcu Uçağı (HD-XX)**

1994 yılında TUSAŞ tarafından öz kaynaklar kullanılarak kavramsal tasarımı başlatılmıştır. Projeye 1995–1996 yıllarında Sanayii ve Ticaret Bakanlığı ile TÜBİTAK destek vermiştir. Ancak uçağın geliştirme maliyetinin yüksek olması nedeniyle projede kavramsal tasarım aşamasından öteye geçmek mümkün olmamıştır. Kavramsal tasarım olarak 19 ve 30 kişilik yolcu kapasiteli, turboprop ve turbofan motor seçenekli, dar ve geniş gövdeli olmak üzere toplam altı adet yapılandırma (konfigürasyonun) fizibilitesi ortaya

<sup>733</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005, CD İçeriği

<sup>734</sup> Akşam Gazetesi, 26 Nisan 2004, Çağın Uçağına Türk İmzası

<sup>735</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

konmuştur. Finansman bulunamadığı için proje çalışmalarına son verilmiştir<sup>736</sup>.

### 3.3.2.8.5. Zirai İlaçlama Uçağı (ZİU)

TUSAŞ'ın ilk insanlı hava aracı tasarımı olan ZİU tamamıyla bilgisayar ortamında ve FAR-23 havacılık normlarına uygun olarak tasarlanmıştır. Tasarım faaliyetlerinde, "*Unigraphics*" bilgisayar destekli tasarım sistemleri ile eş zamanlı mühendislik yöntemleri gibi en son teknoloji sistem ve takım (ekipmanlar) kullanılmıştır. Yapılan tüm tasarım, üretim ve sistem uyum (entegrasyonu) çalışmaları sonucunda ilk uçuşunu Haziran 2000'de gerçekleştirmiştir. Zirai ilaçlama pazarı ön görülmediğinden seri üretime geçilmemiştir. Söz konusu uçak AR-GE projelerinde uçuş test platformu olarak kullanılmaktadır<sup>737</sup>. Uçuşunda sorun olmayan uçağın 2001 yılından bu tarihe (2007) kadar belli bir statüye kavuşturulmaması dikkate değer bir husustur. Türk tasarımı olan bu uçağın durumunun ne olacağı hususu ve bu gün üretiminin sürdürülememesi ayrı bir dikkate değer bir husustur. Sanayileşmiş ülkelerde büyük emekle ve masrafla üretimi yapılan uçağın bu kadar sürüncemede kalması pek karşılaşılan bir durum olarak olmazken, kaynakları sınırlı olan Türkiye'nin açılımlar yapamaması önemli bir problemdir.

### 3.3.2.8.6. Uzay AR-GE Başlangıç Çalışmaları:

Türkiye'de ihtiyaç duyulan yüksek teknolojiye sahip uzay sistemlerinin belirli bir plan dâhilinde uzun vadede tamamıyla ulusal imkânlarla geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda; TSK, TÜBİTAK VE TÜRKSAT A.Ş. tarafından çeşitli uzay faaliyetleri koordine edilerek yürütülmektedir. TUSAŞ; muhtemel keşif, haberleşme ve ihbar ikaz uydu projelerinde aktif sorumluluk almak için pek çok girişimlerde bulunmaktadır. Başta uydu tasarımı, montajı, uyum (entegrasyonu) ve test kabiliyetleri olmak üzere tüm uzay faaliyetlerine yönelik alt yapı oluşturma ve AR-GE çalışmalarına, ilgili tüm kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde iştirak etmek gayretindedir.

<sup>736</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

<sup>737</sup> TAI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

2002 yılında TSK tarafından başlatılan ve TÜBİTAK BİLTEN ana yükleniciliğinde yürütülen Uzay AR-GE Projesi kapsamında TUSAŞ, alt yüklenici olarak görev almış ve proje Kasım 2003'te tamamlanmıştır. Ayrıca 2003 yılında başarı ile fırlatılan TÜBİTAK BİLTEN'in, BİLSAT uydusunda kullanılan ÇOBAN kamerasının mekanik parçalarının tasarım ve imalatı TUSAŞ tarafından gerçekleştirilmiştir. TÜBİTAK tarafından Kasım 2004'te başlatılan Ulusal Uzay AR-GE faaliyetleri kapsamında çeşitli üniversite, kurum ve kuruluşlarla birlikte hazırlanan 13 proje önerisi TÜBİTAK'a sunulmuştur.

### 3.3.2.8.7. Türk İnsansız Hava Aracı Programı (BAYKUŞ)

Türk İnsansız Hava Aracı Programı (TİHA) kapsamında; gece ve gündüz; keşif, gözetleme, sabit/hareketli hedef tespit, teşhis, tanımlama ve takip amaçlı, gerçek zamanlı görüntü istihbaratı yapan, Orta İrtifa Uzun Havada Kalıslı özgün bir MALE İHA Sistemi TUSAŞ tarafından geliştirilmektedir. Hava aracı, önceden planlanmış veya uçuş sırasında değiştirilebilen plan doğrultusunda görevini icra etmektedir. 200 km görüş hattı mesafesi içinde gerçek zamanlı görüntü aktarımı yapılacaktır. Özgün TİHA Sistemi hava aracı, yer kontrol sistemleri, veri terminalleri, istihbarat istasyonları gibi çeşitli alt sistemlerden oluşmaktadır.

Savunma konseptlerindeki yeri ve önemi hızla büyümekte olan İnsansız Hava Aracı (İHA) sistemleri için tüm dünyada her geçen gün yeni projeler başlamakta ve İHA sistemleri için yapılan harcamalar beklentilerin üzerinde artmaktadır.

TUSAŞ, on beş yılı aşkın bir süreden bu yana çeşitli insansız hava platformları tasarlayıp üretmiştir. Geliştirdiği; MARTI, PELİKAN, BAYKUŞ, KEKLİK, TURNA ve GÖZCÜ gibi özgün ürünleri ile İHA Sistemleri açısından geniş deneyim, alt yapı ve bilgi birikimine sahip kuruluş hâline gelmiştir.

14 Mayıs 2004 tarihli Savunma Sanayii İcra Komitesinin kararı ile İHA Geliştirme Programlarında Ana Yüklenici seçilen ve **“İHA İhtisas Merkezi”**

konumuna gelmiş olan Şirket, İHA Sistemleri konusunda kapsamlı çalışma ve projelere imza atmaktadır.

Boyutsal ve stratejik çeşitli sınıflara ayrılabilen İHA Sistemlerinde; tasarım, üretim, bakım ve idame açısından oldukça fazla ortaklıklar bulunmaktadır. Bu nedenle TUSAŞ, gerek yurt içi ihtiyaçları karşılamak gerekse dünya pazarlarında pay almak amacıyla çalışmalarına devam etmektedir.

### 3.3.2.8.8. Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı (Hürkuş Projesi)

Hava Kuvvetleri Komutanlığı (Hv.K.K.)'nın, yeni pilot eğitim konseptine uygun olarak 50-65 adet Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı (BTEU), tedarik etmeyi planlamaktadır. Proje modeli belirleme çalışmaları Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından Şubat 2002'den itibaren devam etmektedir. Proje ile ilgili olarak; **"Ortak Üretim"** ve **"Ürün Geliştirme"** olmak üzere iki alternatif model üzerinde durulmaktadır<sup>738</sup>.

HÜRKUŞ adı verilen Türk Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı, gece ve gündüz görev yapabilme kabiliyeti ile öğretmen ve öğrenci pilotun arka arkaya oturduğu, tek turboprop motorlu bir konfigürasyona sahip olacaktır. Uçak ayrıca, genel kullanım, aletli uçuş, seyrüsefer ve formasyon eğitim aşamalarını gerçekleştirebilme özelliklerini de taşıyacaktır. HÜRKUŞ Eğitim Uçağı, standart uçak sistemlerinin yanı sıra, kabin basınçlandırma, fırlatma sistemi, uçak üzeri oksijen üretimi sistemine (OBOGS) de sahip olacaktır.

15 Mart 2006 tarihinde Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile TUSAŞ arasında sözleşme imzalanmış ve 59 ay olarak öngörülen projeye 4 adet (2 adeti uçar) Türk Başlangıç Eğitim Uçağı TUSAŞ tarafından tasarlanıp geliştirilecek, üretilecek ve test edilecektir. Proje ile bir değer beklenti, Uluslararası bir havacılık kuruluşundan uçuşa elverişlilik sertifikası almaktır. Mümkün olduğu kadar yerli katkı ile yapılması arzu edilen proje 2008 yılı

<sup>738</sup> TAI 2005 Yılı Faaliyet Raporu, TAI Bsm., Ankara, 2005,s.15



itibarıyla devam etmektedir. Projeye isim olarak ünlü Türk havacısı Vecihi Hürkuş'un anısına **"Hürkuş"** ismi verilmiştir<sup>739</sup>.

### 3.3.2.8.9. TAI'nin Hedef Uçak Projesi

Hedef uçak projesi ile yerden havaya karşı savunma eğitiminde kullanılmak üzere atış ve takip hedef uçakları olarak tasarımı yapılan; Keklik ve Turna projeleridir. TUSAŞ tarafından geliştirilen ve yurt dışına göre oldukça ekonomik olan yapılan tasarımla ülke ekonomisine büyük katkı sağlamıştır.

#### 3.3.2.8.9.1. KEKLİK - Takip Hedef Uçağı

Radar optik güdümlü füzeler ya da namlulu silahlar ile yapılan takip eğitimlerinde kullanılan Takip Hedef Uçak Sistemi **"Keklik"** uçakları fırlatıcı, basit yer kumanda sistemi ve yer destek ekipmanından oluşmaktadır. Üçgen kanatlı, önden çekiş pervaneli ve kompozit yapıya sahip uçak, elle gerilen lastikli bir katapulttan fırlatılmakta ve paraşütle veya gövde altındaki kızak üzerinde kayarak denize ya da karaya iniş yapmaktadır.

Bu kolaylıkları ile operasyon için pist gerekmemekte ve uçak herhangi bir araziden kaldırılabilir. Sahip olduğu kompakt yapı ve hafifliği ile kullanıcılara hem iniş/kalkış kolaylığı, hem de uçuş rahatlığı sağlamaktadır. Bir diğer kolaylığı; taşınma, konuşlandırma ve harekâtlarda pratiklik ve esneklik sağlamaktadır. Model uçak yakıtı kullanan Keklik Projesi, sistemi kurma ve taşıma hazırlığı süreleri kısadır. İki kişilik bir ekiple, rahatlıkla işletilebilmektedir. 15 dakika içinde yakıt ikmali, bakım ve kontrolleri tamamlanıp, tekrar uçuşa geçebilen **"Keklik"** ucuz ve pratik bir eğitim seçeneğidir. **"Keklik"** sistemi, askerî standart MIL-STD-810 ile sörtefiyelidir. TUSAŞ, kullanıcı dokümanları ve satış sonrası lojistik desteğini sağlamaktadır. Keklik; Atışsız ve Radarla Takip, Namlulu Uçaksavar Topuyla Takip, Radar ve Isı Güdümlü Uçaksavar Takip görevlerini yapmaktadır.

<sup>739</sup> Türk Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı Geliştirme Programı Sözleşmesini İmzaladık, **TAI'nin Sesi**, TAI, Haziran 2006, No 80, Ankara, 2005, s.6,7

### 3.3.2.8.9.2. TURNA - Atış Hedef Uçağı

Hassas bölgelerin hava tehdidi altında başarılı bir şekilde savunulması ülkeler için hayati önem taşımaktadır. Bu sebeple hava savunma birimlerinin yeterliliklerini korumaları bir zorunluluktur. Bunun sağlanması ise; barış zamanında, sürekli eğitimlerle mümkün olmaktadır. Düşman uçak ve füzelerini simüle edebilen, düşük maliyetli hava hedeflerinin kullanımıyla; silah sistemleri ve operatörlerinin performansı istendiği zamanlarda ölçülebilmekte ve geliştirilebilmektedir. TSK'nın bu doğrultudaki artan hava savunma eğitim ihtiyaçlarını karşılamak üzere; MSB ile TUSAŞ arasında Ağustos 1995'te imzalanan sözleşme doğrultusunda bir AR-GE Projesi başlatılmıştır. Proje kapsamında, K.K.K.ıığı ve Hv. K.K.ıığı ihtiyaçlarına uygun yüksek hızlı, gelişmiş ama diğer yandan düşük üretim ve bakım maliyetli hedef uçak sistemleri tasarlanması, geliştirilmesi ve üretilmesi hedeflenmiştir. Proje sonunda, Atış Hedef Uçağı "**Turna**" ve Takip Hedef Uçağı "**Keklik**" ile bu sistemlere ait yer kontrol ekipmanları ve destek birimleri MSB tarafından kabul edilmiş, gerekli eğitimlerin ardından sistemler TSK tarafından kullanılmaya başlanmıştır.

TURNA Projesi, radar, optik, ısı veya manüel olarak kontrol edilen namlulu uçaksavar silahları ve güdümlü füzelerin atışlı/atışsız takip görevleri için kullanılmaktadır. TURNA ile eğitim yapabilen sistemler Rapier ve Stinger füzeleri ile 7.62mm – 76 mm. kalibrelerdeki namlulu silahları da içeren geniş bir yelpazededir. TURNA sistemiyle doğrudan uçağın üzerine atış (uçak üzerinde akustik veya radar MDI) veya manş/pankart ile birlikte çekilebilir akustik Atış Skor Kaydedici (MDI) üzerine atış gerçekleştirilebilmektedir. Şirketin Standart Atış Hedef Uçağı TURNA/S sistemlerinin, TSK tarafından kullanımı ile kısa zamanda sistem esnekliğini, düşük görev risklerini ve maliyet etkinliğini ispatlamıştır. Artan uçuş birikimi ve kullanıcı geri bildirimleriyle "**TURNA/G**" yeni nesil oto pilotlu (kalkış ve iniş dâhil) hava hedef sistemi geliştirilmiştir.

Kazandığı yeni özelliklerle birlikte TURNA/G, bir fırlatıcıdan kaldırılabilir. Otonom olarak görüş ötesi menzilde görev yapabilmekte,

yer kontrol istasyonundan izlenip idare edilebilmekte, önceden programlı rotaları takip edebilmekte ve irtifa hız koruyabilmektedir. Acil durumlarda, **“Eve Dönüş Modu”** ile güvenli bölgeye dönüp otonom iniş gerçekleştirebilmektedir. Uçuş verilerini kaydedebilmekte ve görev sonunda paraşütle indirilebilmektedir.

### 3.3.2.9. TUSAŞ'ın Uydu Projeleri

Savunma Sanayii İcra Komitesi'nin 22 Haziran 2005 tarihinde gerçekleştirilen toplantısında alınan karar uyarınca, Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) tarafından **“Uydu Ulusal Sanayii Modeli”** hazırlanmış olup, millî havacılık ve uzay sanayii şirketi TUSAŞ, Türkiye'de yürütülecek tüm uydu projeleri için ana yüklenici olarak belirlenmiştir. Uydu Ulusal Sanayii modeli ile yatırım tekrarı engellenerek, ulusal Sanayiide havacılık ve savunma alanında mevcut imkân ve kabiliyetlerin bir araya getirilmesi ve sanayiinin uydu teknolojilerine yönelik alt yapısının oluşturulması hedeflenmektedir.

TUSAŞ kendisine verilen misyonun bir gereği olarak; Türkiye'de yakın dönemde gündeme gelmiş ve gelmesi muhtemel uydu projelerinin azami ölçüde millî imkânlarla gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla, uzay/uydu konularındaki kabiliyetlerini hızla geliştirmektedir. 2003 yılında kendi kaynakları ile başlattığı keşif gözetleme uydu kavramsal tasarım projesi TAISAT amacına ulaşmış ve TÜBİTAK UZAY-TUSAŞ İş Ortaklığı tarafından yürütülecek olan GÖKTÜRK–2 Projesi'ne temel oluşturmuştur.

TÜBİTAK tarafından desteklenen proje kapsamında tasarımı, üretimi, montajı, entegrasyonu ve testleri millî imkânlarla gerçekleştirilecek olan alçak yörünge keşif uydu sistemi ile 2012 yılında görüntü alınması hedeflenmektedir. GÖKTÜRK–2 Projesi çerçevesinde TUSAŞ tarafından, Türkiye'nin bu kategorideki uyduları için temel oluşturacak standart yapı/platformun tasarım, üretim ve dokümantasyonu oluşturulmuş olacaktır.

TUSAŞ, kritik uydu alt sistemlerine ilişkin AR-GE projeleri ile uydu teknolojilerindeki uluslararası seviyeye ulaşmayı hedeflemektedir. Enerji

Saklayabilen Moment Kontrol Jiroskobu Projesi başarı ile tamamlandığında TUSAŞ, Uydu Yönelim Saptama ve Kontrol alt sistemine yönelik olarak uluslararası pazarda yeni bir teknoloji ile söz sahibi olma şansını yakalamış olacaktır.

GÖKTÜRK-2 Destekleme Sözleşmesi Millî Savunma Bakanlığı, TÜBİTAK ve TÜBİTAK UZAY-TAI İş Ortaklığı arasında 13 Nisan 2007 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşme 1 Mayıs 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir. GÖKTÜRK-2 Projesi; TUSAŞ'ın ve Türkiye'nin ilk millî Uydu Sistemi Geliştirme Projesi, aynı zamanda TUSAŞ'ın Türk Uzay Sanayii olma hedef ve görevini yerine getirmek amacıyla attığı ilk ve en önemli adımdır. Ayrıca, SSM tarafından yürütülen GÖKTÜRK-1 Projesi'nde yerli ana yüklenici olarak seçilen TUSAŞ, yabancı ana yüklenici adayları firmalarla bir seneye yakın bir süredir işbirliği görüşmeleri ve teklif hazırlama çalışmalarına yoğun olarak devam etmektedir.

Projenin Türk Uzay Sanayii için en önemli kazanımlarından bir tanesi şüphesiz TUSAŞ'da kurulacak olan Uydu Montaj/Entegrasyon ve Test Tesisi olacaktır. TUSAŞ projede, uydu platform üretiminden, testlere kadar pek çok konuda iş payına sahip olacak, mühendislik faaliyetlerine doğrudan katılacak ve Yer Kontrol İstasyonu ile ilgili önemli sorumluluklar üstlenecektir.

### **3.3.2.10. Diğer Önemli Faaliyet Sahaları**

TUSAŞ havacılık sahasında buraya kadar anlatılanlar dışında devam eden başlıca faaliyetleri şunlardır. Barış Kartalı Programı, C-130 E/B Aviyonik Modernizasyon Projesi, MELTEM II Programı, MELTEM III Programı, Ürdün Hava Kuvvetleri F-16 Modernizasyon Programı, YARASA Modernizasyon Programı, T-38 Modernizasyon Projesi, Bakım, Onarım ve Revizyon Faaliyetleri, E3-A Dış Kanat Depo Seviyesi Bakımı'dır<sup>740</sup>.

Kompenant ve parça imalatı konusunda TUSAŞ gelişmiş hava şirketleri ile önemli işbirliğine sahiptir. Bu konuda yapılan çalışmalar şunlardır. Airbus 319/320/321 Gövde Panelleri İmalatı, A380 Gerdirme

<sup>740</sup> TUSAŞ Tanıtım Broşürü, Ankara, Eylül 2007

Kabukları, AW-139 Gövde İmalatı, Boeing Komponent ve Parça İmalatı, 787 **“Cargo Barrier”** imalatı, B787 **“Body Seal”** imalatı, B787 **“Elevator”** imalatı, B777 **“Piano Panel”** imalatı, B737 kanat ucu imalatı, B737 Uçuş kabin panel imalatı, B747 Burun iniş takımları imalatı, B777 Sırt yüzgeci (Dorsal Fın) imalatı, Spirit Aerosystems Wichita 1, 2 ve 3. İş Paketleri, B737 ve B757 Kablo İmalatı, CN-235 Komponent/Parça İmalatı, CN-235 Deepwater ve S-300 vrsiyonları orta gövde ile CN-235 S-300/C-295 Orta gövdelerine ait parça imalatı, CN-235 Ana iniş takım kaportası (MLG FAIRING) ve motor askısı (Engine Mount) imalatı, Cougar Komponent İmalatı, **“Deep Attack”** Parça İmalatı, EADS-Deutschland İçin Airbus Detay Parça İmalatı, EC-135 Parça İmalatı, F16 Kimyasal Aşındırma Parçaları İmalatı, Helikopter Simülatörleri Kokpit ve Platform Üretimi (Helsim), Müşterek Taarruz Uçağı (JSF) Orta Gövde İmalatı, NATO AWACS orta vadeli (Mid-Term) modernizasyon programı için parça imalatı, Sikorsky komponent ve parça imalatı programlarıdır<sup>741</sup>.

TUSAŞ, Türkiye'nin havacılık alanında yatırımları için önemli bir kuruluştur. Hava harp sanayiinin gelişme için Türkiye Savunma Sanayiini kurması gerekmektedir. Bu gerçekleştiği takdirde ekonomik baskılardan etkilenmeyecektir. Yurtdışına bağımlılık azalacaktır. Yan sanayiinin teknoloji seviyesi yükselecek, yeni yatırım sahaları açılacaktır. Yatırım malları ve mühendislik sanayiine önem verilecektir. Bunlar dış rekabetle yarışacaktır. Personel istihdamı sağlanmış olacaktır. Uçak imal eden ülkenin bakım yapma imkânı geniştir. Bir diğer önemli husus ise millî gurur ve heyecanın yaşanmasıdır<sup>742</sup>. TUSAŞ bu alanda güven duyulan ciddi bir girişimci olmuştur.

### 3.3.3. ASELSAN (Askerî Elektronik Sanayii)

Kurum, Macunköy'de 76.000 m<sup>2</sup> kapalı 153.000 m<sup>2</sup> bir alanda, Akyurt tesisleri ise 36.000 m<sup>2</sup> kapalı 223.000 m<sup>2</sup> bir alanda faaliyet göstermektedir. Ayrıca 2006 yılında AŞTİ yolu üzerinde de sivil sektöre yönelik faaliyet

<sup>741</sup> TUSAŞ Tanıtım Broşürü, Ankara, Eylül 2007

<sup>742</sup> Türk Uçak Sanayii A.O, TUSAŞ, s.5

gösterecek yeni bir birim oluşturulmuştur. Yönetim merkezi, Haberleşme cihazları grubu, Mikrodalga ve sistem teknolojileri grubu Macunköy'de faaliyet göstermektedir. Güdüm ve Elektro-Optik ile Mikroelektronik birimler ise Akyurt'da bulunan tesislerde faaliyet göstermektedir.

ASELSAN (Askerî Elektronik Sanayii), elektronik ürünler ve sistemler tasarlayan, geliştiren, üreten ve üretim sonrası servis hizmetlerini karşılayan ileri teknoloji ve farklı ürün yelpazesine sahip bir elektronik sanayii kuruluşudur<sup>743</sup>. ASELSAN, Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Kuruluşudur. Ortaklıkları; % 83,16 TSKGV, % 15,03 Diğer Ortaklar, % 1,42 Polis Teşkilatı Güçlendirme Vakfı, % 0,27 Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, % 0,12 AXA OYAK Sigorta A.Ş., hisselerinden oluşmaktadır<sup>744</sup>.

ASELSAN'ın görevi ileri teknolojiyi yakından izleyerek, Türk ordusunun elektronik cihaz ve sistem gereksinimlerini; ekonomik, etkin ve kaliteli olarak zamanında üretmektir. Aynı zamanda dışa bağımlılığı en aza indirmek, millî harp sanayiinin gelişmesine katkı sağlamak ve ayrıca Türkiye'deki diğer ihtiyaç olan elektronik sistemlerin karşılanmasına katkı sağlamaktır. ASELSAN ihracat yaparak ülke ekonomisine girdi sağlamayı bir şirket politikası olarak sürdürmektedir. ASELSAN'ın hedefi ise; elde edilen yurt içi ve yurt dışı başarılı konumu koruyarak, gelişmeyi sürdürmek ve Türkiye'de sahasında söz sahibi olmak, dürüst ve güvenilir bir firma olarak müşteri memnuniyetini sağlamak, ülkenin beyin gücünün verimli kullanılmasını sağlamak olarak ifade edilmiştir<sup>745</sup>. ASELSAN'ın iştirak ettiği şirket ve kuruluşlar ile iştirak miktarı şöyledir; ASELSAN BAKÜ % 100, MİKES % 72, ROKETSAN % 15, TÜLOMSAŞ % 1, ASPİLSAN % 0,5 Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. % 0,1'dir<sup>746</sup>.

<sup>743</sup> "1Faaliyet Alanları", ASELSAN FUARI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

<sup>744</sup> "Ortaklar", ASELSAN FUARI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

<sup>745</sup> "Misyon ve Vizyon", ASELSAN FUARI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

<sup>746</sup> ASELSAN FUARI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

ASELSAN'ın kalifiye eleman miktarı oldukça yüksek ve ülkenin gerçeklerine göre oldukça iddialı bir personel yapısı mevcuttur. 30 Haziran 2003 tarihi itibarıyla personel durumu tabloda verilmiştir<sup>747</sup>.

| Görev                | Sayısı | Görev          | Sayısı |
|----------------------|--------|----------------|--------|
| Teknik Eleman        | 1062   | Mühendis       | 1070   |
| İşçi                 | 315    | Büro Personeli | 215    |
| Diğer Üniv.Mezunları | 217    | <b>Toplam</b>  | 2879   |

ASELSAN'ın ülke ekonomisine de ayrıca yaptığı ihracat ile katkı sağlamaktadır. 2002 yılı ihracat miktarı 12.300.000 ABD dolarıdır. Satış miktarı ise 1998 yılında 180 milyon ABD doları iken kademeli ve istikrarlı bir artış ile 2002 yılında 238 milyon ABD dolarına yükselmiştir<sup>748</sup>.

### 3.3.3.1. Genel Faaliyet Alanı

ASELSAN'ın haberleşme ağırlıklı olan çalışma sahası dört ana başlık altında toplanmaktadır. Bunlar ve alt başlıkları ile genel bir bilgi verilecektir. Detayları konumuzun dışında olduğu için çalışmaya dahil edilmemiştir.

### 3.3.3.2. Haberleşme Cihazları

- Askerî Haberleşme,
- Sivil Haberleşme,
- Sivil Elektronik Haberleşme.

### 3.3.3.3. Mikrodalga Sistemler ve Sistem Teknolojileri

- Elektronik harp ve istihbarat,
- Savunma ve silah sistemleri,
- Komuta kontrol sistemleri,
- Radar sistemleri,

<sup>747</sup> “İnsan Kaynakları”, ASELSAN IDEF-2005 FUARI Tanıtım CD’si, Ankara, 2005; ASELSAN Dergisi, ASELSAN, Yıl: 19, Sayı:70, Ankara, 2006, s.14

<sup>748</sup> “Satış ve İhracat”, ASELSAN FUARI Tanıtım CD’si, IDEF-2005, Ankara, 2005

e) Sivil kontrol ve otomasyon,

#### **3.3.3.4. Mikroelektronik Güdüm ve Elektro-Optik**

a) Elektro-optik,

b) Güdüm ve Seyrüsefer,

c) Aviyonik,

d) Mikroelektronik Sistemler olarak tasnif edilmektedir.

#### **3.3.3.5. ASELSAN'ın Savunma ve Silah Alanındaki Faaliyeti**

Hava Savunma Sistemleri, tank ve obs atış ve kontrol sistemlerinde yapılan çalışmaları sürdüren kuruluş kullanıcılar üstün kabiliyetler kazandırmaktadır. Bu sahada yürütülen projelerin önemli özelliği çalışmaların tamamen millî olmasıdır. Kaideye monteli alçak irtifalı hava savunma sistemleri, atılğan, zıpkın ve bora gibi projeler ASELSAN'ın silah sistemi tasarım ve entegrasyonunun temelini oluşturmaktadır. Projelerin kara ve deniz platformu uygulamaları, sistem entegrasyonunda başarı kazanmıştır.

ASELSAN son yıllarda özellikle havacılık platformunda yapılan çalışmaların içerisinde yar almış ve aviyonik sahada bazı kabiliyetler kazanmıştır. Bu sahada kazanılmış olan mevcut kabiliyet sahaları;

a) Jiroskopik Stabilizasyonlu Aviyonik Termal Görüş Sistemleri(FLIR),

b) Kokpit Yönetim Sistemleri/Akıllı ok İşlevli Göstergeler,

c) Uçuş (Seyrüsefer) Yönetim Sistemleri/Kontrol&Diplay Cihazları,

d) Atalatsel Seyrüsefer Sistemleri (INS/INS GPS),

e) Hava Platform Telsizleri'dir.

ASELSAN bu kabiliyeti ile dünya çapında sayılı firmalar arasındadır<sup>749</sup>. ASELSAN retimi seyrüsefer sistemleri sahasında oldukça gelişmiş kabiliyetlere sahiptir. 1988 yılından bu yana F-16, Sikorsk Blackhawk, Cougar gibi bir kısım helikopter ve hava araçları ile Panter Obs gibi kara silah

<sup>749</sup> "Aviyonik", ASELSAN FUARI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005



sistemlerinde ASELSAN üretimi güdüm ve seyrüsefer sistemleri kullanılmaktadır<sup>750</sup>.

### 3.3.4. TÜRK HAVA KURUMU (THK)

Türk Hava Kurumu, 16 Şubat 1925 tarihinde Atatürk'ün direktifi ve ile kurulmuştur. Türk semalarında Türk imali uçakların uçuşunun Cumhuriyet'in ilk yıllarında önemli bir hedef olduğu görülmektedir. Bu nedenle Türk Hava Kurumu'nun güçlü bir kuruluş olması için önemli mali destek kaynağı ayrılmıştır. Kuruluşundan günümüze (2008) Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynakları kademeli olarak oldukça küçülmüştür. Kurum'un hedeflerine ulaşması için gerekli mali kaynakları karşılamaktan uzak kalmıştır. Türk Hava Kurumu'nun 2008 yılı kaynakları ile incelendiğinde, kuruluş yıllarındaki pek çok kaynaklarını kaybetmiştir. Günümüzde kurumun kaynakları şunlardır;

- a) Fitre-zekât gelirleri ve kurban derileri,
- b) Bağışlar,
- c) Yardım Pulu (Tutkallı makbuz),
- d) Üye aidatları,
- e) Kira gelirleri,
- f) İştiraklerden elde edilen gelirler,
- g) İşletmeler (Hava taksi, Basımevi) olarak 7 kaleme gerilemiştir.

Fitre ve Zekât geliri kuruluşundan günümüze (2008) Kurum'un gelirleri arasında yer almıştır. Diyanet İşleri Başkanlığı bu uygulamaya her zaman destek vermiştir<sup>751</sup>. Kaldı ki, fitre-zekât gelirleri ve kurban derilerinin tüm gelirleri kuruma kalmamakta ve diğer kurumlar ile paylaşılmaktadır. Toplanan derilerin % 10'u toplama masrafı olarak düşüldükten sonra kalanların dağılımı Yardım Toplama Yönetmeliği'nin 22. maddesi gereği; % 50'si deri ve fitrelerin toplandığı mahallerin mülki amirinin denetiminde bulunan Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı (STDF)'nin hesaplarına nakit olarak

<sup>750</sup> “Güdüm ve Seyrüsefer”, ASELSAN FUARI Tanıtım CD'si, IDEF-2005, Ankara, 2005

<sup>751</sup> Diyanet İşleri'nin Muhtelif Yıllarda Fitre ve Zekât'a Destek Fetvası ve Yazısı-**EK-31-I-2**

gönderilmektedir. % 40'ı Kurum'a kalmakta, % 4'ü Kızılay'a, % 3 pay da Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu (SHÇEK) ile Diyanet Vakfı'na verilmektedir<sup>752</sup>.

Türk Hava Kurumu'ndan, kuruluş yıllarında havacılık alanında bir ilk olması yönüyle çok daha büyük beklentiler olduğu bir gerçektir. Ancak çağın çok ilerisinde bir öngörüyle kurulan bir kurumun aynı amaçlarla muhafaza edilmesi ve heyecanını koruması şüphesiz Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin hedeflerinin korunması açısından oldukça önemlidir. Çünkü Cumhuriyet'in fikri yapısını oluşturan kavramların altını doldurmak için yeni müesseseler kurulmuştur. Bu kurumlardan biri de ülkenin istikbalinin güvencesi olarak, Türk semalarını koruyacak uçakların bu topraklarda yapılması ve bu toprakların insanları tarafından uçurulması fikri ile kurulan Türk Hava Kurumu'dur. Türk havacılık tarihinin ilk yıllarında İtalya ile yapılan Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin kiralık pilot ve değerinin çok üstünde para ödemeye razı olarak uçak aradığı unutulmamıştır<sup>753</sup>.

Kuruluşundan günümüze (1925-2008) Türk Hava Kurumu'nun tüzüğünde bir madde hariç pek değişiklik olmamıştır. Değişen; **“Havacılık sanayiinin temellerini atmak ve geliştirmek”** maddesidir. Bu konuda inisiyatif başka kuruluşlara geçmiştir. Bu amacın gerçekleştirilmesi için TEİ, TAİ, HAVELSAN gibi kuruluşlar kurulmuştur. Kurum'un uçak ve uçak motor fabrikalarının 5 Nisan 1952 tarihli Olağanüstü Kurultay ile MKEK'e devrinden günümüzdeki yeni müesseselerin kuruluşuna kadar geçen 30–35 yıllık süre Türk Cumhuriyeti Devleti adına tam bir kayıp olmuştur<sup>754</sup>. 1920'li yıllarda hayata geçirilen uçak üretme programından 1950'li yıllarda vazgeçilmesi Türkiye'yi daha sonraki yıllarda ciddi olarak sıkıntıya sokmuştur. Amerika 1964 yılında Kıbrıs'a çıkartma yapılma arifesinde Türkiye'yi Amerikan silahı kullanmaması yönünde ikaz etmiştir. Yine 1990'lı yıllarda Almanya, Güneydoğu Anadolu'da yaşanan terör olaylarında kendi menşeyili silahlarını kullanmaması hususunda Türkiye'nin dikkatli olmasını istemiştir. Bu iki olay

<sup>752</sup> ADIGÜZEL-AKGÜL-KULA, a.g.e., s.77,78

<sup>753</sup> GEDİZ, a.g.e., Hv.K.K.lığı Yay., Ankara, s.24

<sup>754</sup> VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II**, s.37

millî harp sanayiinin kurulmamasında karşılaşılabilecek ibret vesikasıdır. Türk Hava Kurumu kuruluş amacının en önemli nedeni olan uçak üretme amacından uzaklaşmıştır. Ancak Türk gençliğine havacılığı sevdirmeye, sportif havacılık alanında faaliyetini sürdürmektedir. Diğer yandan yaz aylarında Türkiye için en büyük risk olan orman yangınlarında görev üstlenmesi de Kurum için önemli bir sorumluluk olmaya devam etmektedir. Kuruluş yıllarında halktan aldığı bağışlar ile Türk Hava Kuvvetleri'ne 350 civarında uçak alınmasına öncülük etmiştir. Türk Hava Kurumu, 2007 yılında açmış olduğu bağış kampanyası ile yangın uçakları tedariki çalışmasını başlatmıştır. 1920'lerin heyecanını yansıtan proje ile bir boşluk dolduracaktır<sup>755</sup>.

Türkkuşu'nun hali hazırda 2006 Ocak tarihinde % 35 personel tasarrufu yapmıştır. Son durumda çalışan personel sayısı 877 olmuştur. Personel dağılımı; Genel Başkanlık 129, Türkkuşu Uçucu Personel 102, Türkkuşu Teknik Personel: 123, Türkkuşu Destek Personeli 91, Saymanlar (Ek görevli 155, Göstergeli-101, Asgari Ücretli-148) 404, İnönü Eğitim Merkezi 12, Selçuk Eğitim Merkezi 16 personeldir<sup>756</sup>.

### 3.3.5. Savunma Sanayii İmalatçılar Derneği (SaSaD'ın)

Kısa ismi SaSaD olan, Savunma Sanayii İmalatçılar Derneği, 1990 yılında Millî Savunma Bakanlığı'nın destek ve teşvikleriyle kurulmuştur. SaSaD'ın merkezi Ankara'dadır<sup>757</sup>. Görevi, Üyeleri arasında dayanışma, yardımlaşma ve işbirliğini sağlamaktır. Diğer görevleri; tedarik makamları ile savunma sanayii firmaları arasında koordinasyon sağlamak, yurtdışı, NATO ve NAMSA ihaleleri ile yurtiçi ihalelerini üye ve sanayiicilere duyurmak, Avrupa, ABD ve diğer ülkelerin savunma sanayii alanında yaptıkları çalışmaları takip etmek ve temin edilen bilgileri üyelerine, sanayiicilere ve ilgili makamlara ulaştırmaktır. SaSaD'ın amacını incelendiğinde Ortak bir

<sup>755</sup> Konu ile İlgili 9 Nisan 2007 Tarihli Türk Hava Kurumu'nun Yazısı. *EK- 27-1-2*

<sup>756</sup> ADIGÜZEL-AKGÜL-KULA, *a.g.e.*, s.57

<sup>757</sup> *IDEF-2005 Fuarı Katalogu*, SaSaD, Ankara, 2005

hedefeye ulaşmak için işbirliğini esas alan bir duruşu olduğu görülmektedir. Bunlar;

- a) Yurtiçi tedarik makamlarının teknolojik ve silah yatırım ihtiyaçlarının sanayii ile yakın düzeyde paylaşıldığı ve tartışıldığı ortamın yaratılması,
- b) Üye firmalar arasında rakip olma kavramını yok edecek seviyede ortak strateji, yardımlaşma ve işbirliği oluşturmaya yönelik ihtiyaç olan birliktelik platformunun teşvik edilmesi ve organize edilmesi,
- c) üye firmaların ortak sorunlarının tartışıldığı ve çözüm oluşturulduğu, tedarik süreçlerinin sürekli iyileştirilmesine yönelik çalışmaların yer aldığı konferans, bilgi şöleni (sempozyum) vb. etkinliklerin organize edilmesi ve alınan kararların hayata geçirilmesinin takip edilmesi,
- d) Türkiye'de ve Dünyada gelişme gösteren teknolojilerin ve ortaya çıkan yeni rekabet stratejilerinin tartışıldığı, Türk Savunma Sektöründe yer alan girişimcilerle geleceğe yönelik stratejik kararların alındığı platformların oluşturulması,
- e) Yurtiçi ve yurtdışı tedarik ve kullanıcı makamları ile Türk Savunma Sanayii başta olmak üzere paydaşları arasında aracı görevinin üstlenilmesi ve gereksinimler ışığında aktif lobicilik ve tanıtım faaliyetlerinin sürdürülmesinin sağlanması,
- f) Türk Savunma Sektörünün ihracat hedefine ulaşılabilmesi ve TSK'nin tedarik ihtiyaçlarının daha çok yurtiçinden karşılanabilmesini sağlamak amacıyla ihtiyaç duyulan rekabet altyapısının oluşturulmasıdır. Ayrıca üye firmaların teknolojik ve stratejik örtüşmeyi sağlayacak seviyede birleşmelerini teşvik edecek lobi çalışmalarının hayata geçirilmesi gibi ciddi ve uzun vadeli çalışmalar yapılmaktadır.

SaSaD'ın yaptığı diğer önemli faaliyetler işe şunlardır. Avrupa Havacılık Uzay ve Savunma Sanayii Teşkilatı ASD'nin, üyesi olarak, teşkilatın çalışmalarına katılır. Üye ve sanayicilerin ortak savunma sanayii sorunlarını ilgili makamlara duyurur. İç ve dış fuarlara üye ve sanayicilerin katılımını teşvik eder. Türk Savunma Sanayininin tanıtımını yapar, sektörle

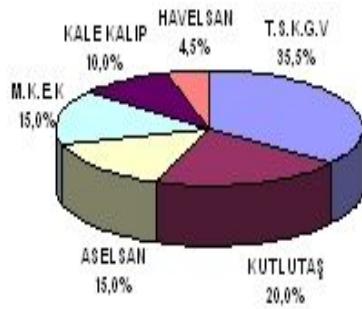
ilgili etkililere katılır. Yurtiçi ve yurtdışında ilgili platformlarda üye ve sanayicilerini temsil eder. Her yıl Türk Savunma Sanayiinin rakamsal profilini çıkarır ve yayınlar. Türk Savunma Sanayiinin gelişimine, bünyesindeki ihtisas kurullarında yaptığı çalışmalarla katkıda bulunur<sup>758</sup>. Başlangıçta 12 kurucu üye ile çalışmaya başlayan SaSaD'ın 2006 yılı itibarıyla 65 üyesi ve haberleşme ağında 14 sanayii kuruluşu bulunmaktadır<sup>759</sup>.

### 3.3.6. ROKETSAN

ROKETSAN, Roket Sanayii ve Ticaret A.Ş., ulusal roket ve füze araştırma ve üretim programlarına önderlik yapmak üzere Savunma Sanayii İcra Komitesi kararıyla 1988 yılında kurulmuştur<sup>760</sup>.

#### 3.3.6.1. ROKETSAN'ın Ortaklıkları ve Çalışmaları<sup>761</sup>

1950'li yıllarda ordunun modernleşmesinin tamamen dışa bağımlı olarak sürdürülmesi ve çıkar çatışmalarının ortaya çıkmasıyla yalnız kalan Türkiye, 1974 yılından sonra, **“Millî Harp Sanayisini”** kurma yönünde iradesini ortaya koymaya çalışmıştır. Bu bağlamda öncelikle Kuvvet Komutanlıklarına ait güçlendirme vakıfları kurulmuş daha sonra ise bu



vakıflar bir araya getirilerek Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na dönüşmüştür. Bu gün gelinen noktada harp sanayii kuruluşlarının genelinde TSKGF'nin katkısı olduğu veya hissedar olduğu görülmektedir. TSKGF'yi ROKETSAN'da en büyük hisseye sahiptir. Diğer iştirakler aşağıda verilmiştir.

ROKETSAN'ın ilk programı Hava Savunma Programları kapsamında Avrupa Şirketler Birliği (konsorsiyumu) için Stinger füzelerinin fırlatma ve uçuş motorlarını üretmek olmuştur. Hava savunma benzetim (simülasyon) programları geliştirilmiş ve NATO'nun kısa ve çok kısa menzilli hava

<sup>758</sup> IDEF-2005 Fuarı Katoloğu, SaSaD, Ankara, 2005

<sup>759</sup> IDEF-2005 Fuarı Katoloğu, SaSaD, Ankara, 2005

<sup>760</sup> “Tanıtım CD İçeriği”, ROKETSAN Tanıtım CD'si, IDEF-2007, Ankara, 2007

<sup>761</sup> ROKETSAN Tanıtım Katoloğu, ROKETSAN, Ankara, 2007,s.1; IDEF-2007 Tanıtım CD'si, ROKETSAN, Ankara, 2007, Tanıtım CD İçeriği

savunma SHORAD/VSHORAD programının fizibilite aşamasında görev almıştır. Türk Hava Kuvvetleri'nin Yüksek İrtifa Hava Savunma programında görev almaya yönelik çalışması projelerin içerisinde önemli bir önceliğe sahiptir<sup>762</sup>. Türk Hava Kuvvetleri hava savunmasında görev alan RAPIER Mk-2 füzeleri ROKETSAN'da entegre ve test edilmektedir. ROKETSAN aynı zamanda bu füzelerin kanat tahrik sistemleri için tek sistemdir<sup>763</sup>.

### 3.3.6.2. ROKETSAN'da Hava Harp Sanayiine Yönelik Çalışmaları

#### 3.3.6.2.1. Evolved Sea Sparrow Füzelere

Uluslar arası, "*Evolved Sea Sparrow Missile(ESSM)*" Programının Mühendislik-Geliştirme aşamasında ROKETSAN, uçuş sonlandırma birimini tasarlayıp üretmiştir. Günümüzde vektör kontrol birimi, harp başlığı ve kontrol bölümünün çeşitli parçalarını üretmektedir<sup>764</sup>.

#### 3.3.6.2.2. Rapier Mk-2

Türk Hava Kuvvetleri tesislerinin hava savunmasında görev alan RAPIER Mk-2 son entegrasyonu ROKETSAN 'da yapılmakta ve test edilmektedir. ROKETSAN aynı zamanda bu füzelerin kanat tahrik sistemleri için tek kaynaktır.

ROKETSAN Mühendislik ve Geliştirme (Mü-Ge) Direktörlüğü, gerekli teknolojileri geliştirmek ve roket/füze sistemlerinin tasarımını yapmak amacıyla organize oldukları uzmanlık alanları şunlardır. iç balistik, yapısal tasarım, termal tasarım, mekanik tasarım, güdüm-kontrol, uçuş mekaniği, operasyonel etkinlik analizi, aerodinamik, silah sistemleri, yazılım mühendisliği, sistem mühendisliği, yakıt teknolojileri, malzeme teknolojileri, kompozit yapılar, malzeme karakterizasyonu, harp başlığı teknolojileridir.

ROKETSAN, çağımızın en ileri katı yakıt teknolojisi olarak tanımlanan Hydroxyl Terminated Polybutadiene (HTPB) temelli modern bir kompozit yakıt hattına sahiptir. Günümüzde birçok modern roket ve füzenin temel sevk

<sup>762</sup> "Tanıtım CD İçeriği", ROKETSAN Tanıtım CD'si, IDEF-2007, Ankara, 2007

<sup>763</sup> ROKETSAN Tanıtım Kataloğu, IDEF-2007, Ankara, 2007,s.8; Tanıtım CD İçeriği " , ROKETSAN Tanıtım CD'si, IDEF-2007, Ankara

<sup>764</sup> Tanıtım CD İçeriği " , ROKETSAN Tanıtım CD'si, IDEF-2007, Ankara

sisteminde kullanılan bu yakıt çok geniş bir aralıktaki balistik ve mekanik ihtiyaçlara çözüm getirebilmektedir. Zor çevre şartlarında başarılı uygulamalar sağlayabilmektedir. Sevk sisteminin ana parametresini oluşturan yakıtın yanı sıra, ROKETSAN, roket ve füze sistemlerinin üretiminde ihtiyaç hissedilen birçok kritik parçanın üretimi için gereken yatırımı gerçekleştirmiştir. Uluslararası üretim çevrelerinde ve NATO bünyesinde kabul gören askerî ve sivil standartlara uyumlu olarak çalışmaktadır. ROKETSAN, çalışma alanı ile ilgili gerekli sertifikalara sahiptir<sup>765</sup>.

### 3.3.7. Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK)

Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında ordunun techiz edilmesine yönelik en önemli kurum "*hazine-i amire*"ydi. Uzun yüzyıllar içinde harp sanayiinde meydana gelişmeler Osmanlı Devleti merkezli olarak gelişme göstermişse de gerileme dönemi teknik alanda kendini göstermiştir. Batıdaki gelişmeleri takip için gayret edilmiş ve günün şartlarında birtakım tedbirler alınmıştır. İstiklâl Harbi yıllarında Osmanlı Devleti'nin İstanbul'da bulunan imkân ve kabiliyetleri ile teknik beyin gücü de Anadolu'ya getirilmeye çalışılmıştır. Nitekim 1921 tarihinde kurulan Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü ve 1923 inşa edilmeye başlayan harp sanayii fabrikaları 1950 yılına kadar harp sanayii alanında boşluğu dolduran bir işleve sahiptir<sup>766</sup>. 8 Mart 1950 yılında çıkarılan 5591 sayılı yasa ile bu görev Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK)'na verilmiştir. Seksen yıldan fazla bir süredir kurum pek çok yapısal değişikliğe uğramakla birlikte asli işlevini sürdürmektedir<sup>767</sup>. Çalışmamızda kurum ismi olarak Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü'nün bütün olarak yeni tüzel kişiliğe devri nedeniyle 1950 yılı öncesi dikkate alınmaksızın MKEK ismi kullanılacaktır.

Kuruluş yıllarındaki ismi "*Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü*" olan Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK) askerî alanda ihtiyaç duyulan gereksinimi karşılamak üzere 1923 yılında Ankara'da kurulan Fişek Fabrikası

<sup>765</sup> Tanıtım CD İçeriği “, ROKETSAN Tanıtım CD’si, IDEF-2007, Ankara

<sup>766</sup> EVSİLE, a.g.t., s.3

<sup>767</sup> EVSİLE, a.g.t.,s.1-50; MKEK Tanıtım CD’si, IDEF-2005, MKEK, Ankara, 2005

ile faaliyete geçmiştir. Millî harp sanayiinin kurulması kapsamında kısa zamanda pek çok fabrika ve tesis açılmıştır. Bu dönemde açılan fabrikalar ve kuruluş yılları şöyle olmuştur;

- a) 1923 yılında Ankara Fişek Fabrikası,
- b) 1925 yılında Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası,
- c) 1926 yılında Kırıkkale Kuvvet Merkezi,
- d) 1926 yılında Kırıkkale Pirinç Haddehanesi,
- e) 1926 yılında Kırıkkale Çelik Dökümhanesi,
- f) 19306 yılında Ankara Kapsül ve İmla Fabrikası,
- g) 1937 yılında Kırıkkale Barut Fabrikası,
- h) 1937 yılında Kırıkkale Top Fabrikası,
- i) Kırıkkale Tüfek Fabrikası kurulmuştur<sup>768</sup>.

Kurum kurulduğu yıllarda Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleştirilen büyük yatırımlarda öncelikli bir yere sahip olmuştur. Diğer taraftan kendi ayakları üstünde durmaya çalışan yeni Türkiye için millî harp sanayiine yönelik millî iradenin bir tezahürü olmuştur.

Atatürk Dönemi'nde kurulan harp sanayii tesislerinin büyük bir kısmı Alman teknolojisi marifetiyle kurulmuştur. Bir kısım tesis ve işletmeler ise İsveç, Macar ve Fransız firmaları tarafından kurulmuştur. Yerli Sanayiye korumak için nakliyat % 30 daha ucuz, ihalelerde % 10 daha pahalı fiyat vermek suretiyle yerli girişimcilerin de bu sektörde yer alması desteklenmiştir. Nitekim bunun olumlu sonucu olarak bazı ihaleler yurt içi firmalarda kalmıştır<sup>769</sup>. Diğer yandan bu dönemde teknik eleman ihtiyacını karşılamak için sanayii mektebi ve çırak okulu açılmıştır. Bazı personel 3 ila 6 yıl arasında yurt dışına eğitime gönderilmiştir. İlaveten pek çok yabancı teknik

---

<sup>768</sup> TAŞAN, a.g.e., s.5-9

<sup>769</sup> EVSİLE, a.g.t., s.5-10



personel başta Almanlar ve Polonyalılar olmak üzere Türkiye’de istihdam edilmiştir<sup>770</sup>.

Savunma Sanayii ürünlerinin diğer sanayii kollarına göre siyasi yönü de bulunmaktadır. Çalışmamızda II. Dünya Savaşı sonrası durumu değerlendiren kısımda anlatıldığı gibi 1945 sonrası, ordunun modernleştirilmesi ve güçlendirilmesi kapsamında techiz etme yönteminde benimsenen anlayış gereği millî kuruluşların işlev ve yapısında değişiklikler olmuştur. Bunun doğal sonucu olarak kazanılan birçok kabiliyetler kaybedilmiştir. Bir kısmı ise zamanla yatırım yapılamaması, ürünlere talep olmaması nedeni ile körelmiştir. Bu süreçte en çok sıkıntı çeken kurumların biri de ürünlerinin tek müşterisi devlet olan MKEK olmuştur.

1948 sonrası birçok MKEK fabrikası kapanmıştır. Millî Savunma Bakanlığı tarafından yapılan siparişlerde ciddi azalma olmuştur. Kabul edilen döner sermaye yasası da sorunu çözememiştir. Millî Savunma Bakanlığı’nın siparişlerinin MKEK’in üretimi içerisinde gerçekleşen miktarı aşağıda tabloda verilmiştir.

**Millî Savunma Bakanlığı’nın Muhtelif Yıllara Ait MKEK’e Verdiği Sipariş Tabloda Verilmiştir<sup>771</sup>**

| Sipariş Yılı | MKEK’in İşi İçindeki Yüzdesi | Sipariş Yılı | MKEK’in Üretim Faaliyeti İçindeki Yüzdesi |
|--------------|------------------------------|--------------|---|
| 1950         | % 79                         | 1955         | % 24                                      |
| 1959         | % 3                          | 1961         | % 3                                       |
| 1967         | % 21                         | 1974         | % 40                                      |
| 1983         | % 50                         | 1985         | % 59                                      |

<sup>770</sup> EVSİLE, a.g.t., s.200-230

<sup>771</sup> TAŞAN, a.g.e.,s.6

8 MART 1950 tarih ve 5591 sayılı özel bir kanunla kurumun adı Makine ve Kimya Endüstrisi olmuştur. Kurum bu kanunla Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) hâline getirilmiştir. Kurum sivil ve askerî amaçlara göre yeniden yapılandırılmıştır. 1953 yılında Türk Hava Kurumu'na ait Uçak ve Uçak Motor fabrikaları kuruma devredilmiştir<sup>772</sup>. 1956-1974 yılları arasında açılan 18 tesis ve fabrika ile kurumun sahasında bir güç olması amaçlanmıştır. Kurum değerleri bu sürede 6-7 kat artmıştır. Bu süre içinde; Gazi Fişek Fabrikası, Pil Fabrikası, Roket Fabrikası, G-3 ve MG-3 üretimi ile piyadenin modern silahlara sahip olmaları sağlanmıştır. Çelik Çekme, TNT üretimi ile askerî ihtiyaçlara yönelik üretim yaparken, Tekstil Makineleri, Elektrik Sayaçları üretimi gibi sivil sektöre yönelik çalışmalara hız verilmiştir<sup>773</sup>. Kurumun 1950'de personel sayısı 8162, 1987 yılında ise 14965 kişidir<sup>774</sup>.

Türkiye için gerek askerî gerekse sivil sanayii alanında çok önemli bir kurum olan Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'nun bu günkü durumu şöyledir. 1000 civarında sivil ve askerî amaçlı ürün yelpazesi, bir milyon metrekare kapalı, yirmi altı milyon metrekare açık olmak üzere toplam yirmi yedi milyon metrekare bir alanda faaliyet göstermektedir. Kurumun on bir fabrikası, bir işletmesi ve burada çalışan 7.000 civarında personeli bulunmaktadır. Ülke sanayii için önemli bir personel kaynağıdır.

MKEK'in fabrikaları kara, deniz ve hava kuvvetlerine yönelik silah, mühimmat ve yedek malzeme üretimini sürdürmektedir. Kuruma ait fabrikalar<sup>775</sup>;

- a) Mühimmat Fabrikası,
- b) Gazi Fişek Fabrikası,
- c) Silah Fabrikası,
- d) Elmadağ Roket Fabrikası,

<sup>772</sup> TAŞAN, a.g.e.,s.9

<sup>773</sup> TAŞAN, a.g.e., s.10

<sup>774</sup> TAŞAN, a.g.e., s.11

<sup>775</sup> **MKEK Tanıtım CD'si**, IDEF-2005, MKEK, Ankara, 2005

- e) Çankırı Silah Fabrikası,
- f) Ağır Silah ve Çelik Fabrikası,
- g) Kapsül Fabrikası,
- h) Elmadağ Barut Fabrikası,
- i) Nitroselüloz Fabrikası,
- j) Piriç Fabrikası,
- k) Makine Fabrikasıdır.

Kuruma ait işletme Hurda İşletmesi bulunmaktadır. Burada kullanım alanı kalmamıştır. Kal'e (Hurda malzeme) ayrılmış her türlü malzeme ham malzemesine göre MKEK tarafından özel kanunda belirtilen şartlara uygun olarak satın alınmakta ve kurum tarafından geri kazanımı yapılmaktadır. Bu faaliyet çevre temizliği ve ülke ekonomisine kazandırma gibi pek çok faydalı amaca hizmet etmektedir. MKEK, ürettiği ürünlerle ilgili AQAP-120 Kalite Belgesi başta olmak üzere gerekli ulusal ve uluslar arası belgelere haizdir<sup>776</sup>.

Türkiye, bulunduğu konum ve özel durumları nedeni ile her zaman kendi imkânlarını kesintisiz bir harp için hazır tutmak ve sürdürmek durumundadır. Eski adıyla Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü mevcut hali ile MKEK, İstiklâl Savaşı'nın kazanılmasında büyük katkıları olmuş bir kurumdur. Cumhuriyet tarihi içerisinde de Kurum, millî harp sanayii kurulması yolunda atılmış önemli bir adımdır. MKEK hali hazırda Ordu'nun hafif ve ağır silah, mühimmat, top, bomba, roket, mayın, patlayıcı madde ve aksamı, sivil maksatlı üretimlerini ve tezgâhlarını imal etmektedir<sup>777</sup>. MKEK için önemli bir açılım ise ürünlerini ihraç etme imkân ve kabiliyetlerini geliştirmesidir.

<sup>776</sup> MKEK Tanıtım CD'si, IDEF-2005, MKEK, Ankara, 2005

<sup>777</sup> DEMİRCİ, *Türk Savunma Sanayii*, s.31

### 3.3.8. PETLAS

Türkiye, havacılığın kuruluşundan bu yana Hava Harp Sanayii alanında ciddi sıkıntılar yaşayan bir ülkedir. Birinci Dünya Harbi yıllarında Türk uçakları lastikleri olmadığı için jantlara bağlanan tahtalarla iniş yapmıştır<sup>778</sup>. Çanakkale’de Mehmet Asteğmen’in parayı taklit ederek nasıl lastik temin ettiği bu gün topluma mal olmuştur. Türk Hava Kuvvetlerinin o yıllarda yaşadığı problemler ibretlik hadiselerle doludur.

Türk Hava Kuvvetleri’nin Amerikan Ambargosu sonucu yaşadığı bir sıkıntı ise yine uçak lastikleri olmuştur. Dünyada uçak lastiği ancak belirli ve güçlü firmalar tarafından üretilebilmektedir. Çünkü bir lastiğin üretimi için yapılması gereken çok fazla işlem ve test usulleri vardır. Test merkezi kurmak oldukça pahalı ve uzun bir süreçtir. Test merkezine sahip olmak için milyonlarca dolar yatırım yapılması gerekmektedir. Bu nedenle mevcut test merkezlerinden birinde bu testler yapılmakta ve karşılığında yüksek bir bedel ödenerek uluslararası standartlarda üretimin yapıldığı tespit edilebilmektedir. Oldukça yüksek bir maliyetle üretim kabiliyeti kazanılan uçak lastiklerinin doğal olarak ilk müşterisi de devlet olmak durumundadır. Ancak yürürlükteki kanunlar bazen yurt içini tek kaynak olmaktan çıkarmaktadır. Firma devlete satamazsa iflas veya yüksek zarar etme durumunda kalmaktadır. Ya da yurt dışına ihraç etmek için çözüm bulmak zorundadır. Dünyada piyasalar tanınmış ve güçlü firmalar tarafından paylaşıldığı için alternatiflerin çıkması pek istenen bir durum olmamaktadır.

Üretimin maliyet-etkin olmasının yanında millî bir kaynağa yıllık olarak belki az ama sürekli üretim yaptırmak firmanın varlığını devam ettirmesi için önemlidir. Örneğin T-37 B/C veya T-38A ana lastiğini beş yıllık alıp depolamak iyi usul olmayacağı açıktır. PETLAS bir yıl çok iyi kazanacak ama kalan dört yıl üretim yapamayacağı için orada istihdam edilen personelin maaşını ödemekte de sıkıntı çekecek, tesisler üretim yapamayacaktır. Bir diğer önemli risk de şirketin fiyat politikasıdır. Petlas’ın yurt dışından yüksek fiyatlarla teklif vermesi hâlinde tedarikçi yürürlükteki kanunlar gereği yurt

<sup>778</sup> HÜRKUŞ, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s.250

dışına yönelmek durumunda kalacaktır. Şirket yıllar arasında dengeli ve makul bir fiyat politikası belirlemelidir. Bu fiyatların yurt dışına göre de uygun olmasına özen göstermelidir. Fiyat teklifleri önceki yılın proforma faturası yerine ihale fiyatı üzerinden verilmemelidir. Askerî alımlarda yurt dışından yapılan alımlarda KDV ödenmemesi de içeride üretim yapan firmaların dikkat etmesi gereken bir diğer husus olarak ortaya çıkmaktadır. İdarenin millî şirketlerin yaşatılması için yeterli miktarda ve sürekli bir tedarik yolunu tercih etmesi tedarik politikalarında özel öneme haizdir. PETLAS A.Ş., stratejik bir ürün olan uçak lastiklerinden bir kısmının kabiliyetini kazanmıştır. Bu gün Türk Hava Kuvvetleri'nin envanterinde bulunan F-16, F-5, T-38, T-37 ve C-130 uçaklarının lastikleri millî imkânlarla üretilmektedir.

Lastik yokluğu nedeniyle jantlara tahta bağlanan bir dönemden yurt dışına uçak lastiği satacak konuma gelebilmek aslında 2. Meşrutiyetle başlayan ve Cumhuriyet Döneminde de devam eden Türk zengini ve girişimcisi oluşturma politikasının olumlu neticesidir.

1915 yılında yapılan bir tespitte mevcut 264 müesseseden 214'ü (%81) özel kişilere, 50'si (%18,8) ise devlete ait ve anonim şirketlerdir. Özel şirketlere ait olan 214 müessesenin ise 172 âdeti (%80,4) gayri Müslimlere 50 âdeti (%19,6) Müslüman ve Türk unsura aittir. Türklerin bu müesseselerdeki işçi ve sermaye olarak gücü % 15 civarındadır<sup>779</sup>.

### **3.3.9. Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSKGV)**

Türk harp sanayiinin kurulması için İstiklâl Harbi yıllarında başlayan çalışmalar, II. Dünya Savaşı'na kadar yoğun olarak devam etmiştir. Harp yıllarının ağır koşulları, Türkiye'nin kendine has özel durumu ve savaş sonrası oluşan dünya dengeleri ile diğer etkenler harp sanayiini olumsuz etkilemiştir. NATO'ya üyelik sonrası yaşanan ciddi değişimler sorunu bir süre unutturmuştur. Ancak Kıbrıs Meselesi ve akabinde Türkiye'nin müttefiklerinin sergilediği olumsuz tavır ile sorun yeniden gündeme gelmiştir. Sorunların bu hâle gelmesine kadar geçen sürede fırsatlar kaçırılmıştır. Kıbrıs'ta yaşanan

<sup>779</sup>. SARISIR, a.g.t., s.13

sıkıntılar millî sanayiinin kurulması için bir **“başlangıç”** ve **“milat”** kabul edilebilir.

1970 yılında Hava Kuvvetleri, 1972 yılında Deniz Kuvvetleri, 1974 yılında Kara Kuvvetleri Güçlendirme Vakıfları kurulmuştur. Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı ise farklı kuvvetlerin vakıflarının bir araya getirilmesi, güç birliği yapılması ve aynı amaçları taşıdıkları için derli-toplu bir yapı kurulması maksadıyla 1987 yılında kurulmuştur. Aslında bu vakıfların Osmanlı Döneminde ve Cumhuriyet Döneminde geçmişleri vardır. Bu konuda ilk olarak, 19 Temmuz 1909 tarihinde **“Donanma-i Hümayun Muaveneti Millîye”** adı ile bir Vakıf kurulmuş, ancak Birinci Dünya Savaşı'nın yenilgiyle sonuçlanması üzerine Vakfın çalışmalarına son verilmiştir. Daha sonra 11 Mayıs 1965 tarihinde, **“Türk Donanma Cemiyeti”** kurulmuştur. Bu Cemiyet 6 Şubat 1972 tarihinde kapatılarak yerine, 11 Mart 1972 tarihinde, **“Türk Deniz Kuvvetlerini güçlendirme konusunda, Türk ulusunun maddi ve manevi desteğini sağlamak”** amacıyla, **“Türk Donanma Vakfı”** kurulmuş ve 16 Ekim 1981 tarihinde Vakfın adı, **“Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı”** olarak değiştirilmiştir.

16 Temmuz 1970 tarihinde, **“Millî havacılık sanayiimizin geliştirilmesi, hava harp silah ve vasıtalarının satın alınması, hayati önemi haiz hedeflerin havaya karşı korunma imkânlarının geliştirilmesi suretiyle Türk Hava Kuvvetleri'ne güç katkısında bulunmak”** amacıyla, **“Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı”** kurulmuştur. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle Türkiye'ye ambargo uygulanması üzerine, **“kendi tankını, kendi silahını kendin yap”** sloganı ve Türk halkının yaptığı bağışlar ile 27 Ağustos 1974 tarihinde, **“Türk Kara Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı”** kurulmuştur.

Silahlı Kuvvetlerin güçlendirilmesi, ihtiyaç duyulan silah, araç ve gereçleri yurt içinde üretecek seviyede bir Savunma Sanayii kurularak dışa bağımlılığın asgariye indirilmesi maksadıyla, 3388 sayılı yasa ile 17 Haziran 1987 tarihinde Kara, Deniz, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıflarının birleşmesiyle Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı kurulmuştur. Türk

Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı; yeni vakıflar içinde özel kanunla kurulmuş tek Vakıf'tır<sup>780</sup>.

Vakfın Vizyonu: Ülke savunma sanayiinin geliştirilmesinde, yönlendirilmesinde ve yerli katkı payının artırılmasında etkin bir rol alan, yurtiçinde ve yurtdışında yaptıkları ve yapacakları ile bilinen, inanılan, gelişen ve ilk akla gelen Vakıf olmaktadır. Misyonu ise: Türk Silahlı Kuvvetleri'nin güçlenmesine katkıda bulunmak ve ulusal savunma sanayiinin gelişmesini sağlamak amacıyla; milletin maddi ve manevi desteğini alarak, yurtiçi ve yurtdışında, temel değerler ve Vakıflar Mevzuatı çerçevesinde faaliyette bulunmaktadır. Vakfın Gelir Kaynakları şunlardır: Finans Gelirleri, Kar Payı Gelirleri, Bağış Gelirleri, Kira Gelirleri, Fuar Gelirleri, Diğer Gelirler olarak altı başlıktan oluşmaktadır.

### 3.3.10. Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM)

Türkiye'de savunma sanayiinin kurulmasına yönelik girişimlerin başlangıcı, Osmanlı Devleti'ne kadar gitmektedir. Fatih Sultan Mehmet zamanında Ordu'nun kullanımı için top dökmek üzere "**Tophane-i Hümayun**" adı altında bir tesis kurulmuştur. Bu tesis, Kanuni Sultan Süleyman devrinde genişletilmiş ve geliştirilmiştir. Yine Fatih Sultan Mehmet zamanında Haliç'te ilk tersane kurulmuştur. İstanbul'daki bu tesislerin yanında, Konya ve Kayseri'deki küherçile atölyeleri de, İmparatorluk döneminin savunma sanayii tesisleri olarak görülmektedir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında ise, daha ziyade mühimmat üretmeye yönelik yatırımlara ağırlık verilmiştir. Ankara'daki Fişek Fabrikası bu dönemde kurulmuştur.

1933–1939 yılları arasında, Birinci ve İkinci Sanayii Şuraları planlarının uygulamalarına bağlı olarak, savunma sanayiine temel teşkil edecek başarılı yatırımların gerçekleştiği görülmektedir. Bu dönemde, Tayyare ve Motor Türk A.Ş. (TOMTAŞ) Kayseri'de, bir özel sektör yatırımı olan Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası İstanbul Beşiktaş'da kurulmuştur. Vecihi Hürkuş ise kendi çabaları ile İzmir ve İstanbul'da uçak imalatını başarıyla gerçekleştirmiştir. Yine Türk

<sup>780</sup> Vakıf ile ilgili Kanun, 17.06.1987 Tarihli 3388 Sayılı Kanun'dur.

Hava Kurumu tarafından Ankara'da; Rüzgâr Tüneli, Uçak ve Uçak Motor Fabrikası gibi önemli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Ancak bu girişimlerin hiç biri, yeterli destek sağlanmadığı için faaliyetlerini sürdürememiştir. Bir süre sonra faaliyetlerini sona erdirmek zorunda kalmışlardır.

Türkiye'nin NATO'ya girmesiyle artan ABD askerî yardımları, henüz kuruluş aşamasında olan Türk savunma sanayiinin gelişmesini olumsuz etkilemiştir. 1963 yılında başlayan planlı dönemde ise, savunma sanayii alanında bazı yatırımlar yapılmıştır. 1974 Kıbrıs Harekâtı ve bunu izleyen Amerikan Ambargosu sonrasında, millî bir savunma sanayiinin kurulmasına yönelik çalışmalar hız kazanmıştır. Bu dönemde, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıfları kurulmuş ve Vakıf kaynakları ile; eksikliği hissedilen alanlarda yatırımlar gerçekleştirilerek ASELSAN, ASPILSAN, TUSAŞ, İŞBİR, HAVELSAN gibi şirketlerin temelleri atılmıştır. Ancak, vakıf faaliyetleri çerçevesinde ve yalnızca bağışlara dayanarak Türkiye'de kapsamlı bir savunma sanayii altyapısı oluşturulması ve Türk Silahlı Kuvvetleri'nin modernizasyonuna yönelik başarılı neticelerin alınmasında kifayetsiz kalındığı kısa süre zarfında ortaya çıkmıştır.

Savunma sanayiini daha esaslı bir temel üzerine bina edebilmek amacıyla devletin yönlendirmesinin önemi daha çok belirginleşmiştir. Bu fikirden hareketle, bu alandaki çalışmaların istikrarlı gelir kaynakların desteğinde, sürekli olarak uzman kadrolar tarafından tek elden yürütülmesi ve koordine edilmesinin önemi anlaşılmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde modern bir savunma sanayii altyapısının tesisine yönelik tüm çabaların tecrübelerin bir sonucu olarak 7 Kasım 1985 yılında 3238 Sayılı Kanun çıkarılmıştır. **“Bu Kanunun amacı, modern savunma sanayiinin geliştirilmesi ve Türk Silahlı Kuvvetlerinin modernizasyonunun sağlanmasıdır<sup>781</sup>”**.Savunma Sanayii Müsteşarlığı bu gün büyük projelerin tanımlanması, ihale edilmesi, ilk idame yedeklerinin kullanıcı personele teslimine kadar geçen süreçleri icra etmektedir. Yapılan işler ile ilgili ihtiyaç sahibi kurum ile sıkı bir koordinasyon

<sup>781</sup> 3238 Sayılı Kanun, Madde 1, 11.07.1985



ve birlikte çalışmalar yapılarak doğru, geliştirilebilir, ekonomik ve çağdaş sistemlerin teminine önem verilmektedir.

### 3.3.11. HAVELSAN (Hava Elektronik Sanayii)

Havelsan A.Ş. 1982 yılında Türk Silahlı Kuvvetlerinin Yazılım Mühendisliği ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile kurulmuş olan bir şirkettir. Kurulduktan iki yıl sonra şirket yabancı ortaklarından ayrılarak % 98'i Türk Silahlı Kuvvetlerin Güçlendirme Vakfı'na ait olan bir kuruluş hâline gelmiştir. Şirket merkezi Ankara'da AŞTİ yolu üzerinde bulunmaktadır.

Havelsan'ın birçok farklı ilde ve yurtdışında ofisleri bulunmaktadır. Havelsan, genelde askerî yazılım projeleri üzerine çalışmaktadır. Bununla birlikte son yıllarda birçok e-devlet projesi ile ilgili sorumluluklar almış ve bu sorumluluklarını başarıyla yerine getirmiş yada getirmeye devam etmektedir<sup>782</sup>. Havelsan, yedi yüzden fazla mühendis mevcuduyla ülkenin gelişmesine olan katkılarını sürdürmektedir. Ulusal ve uluslararası pek çok proje ile çalışmasını sürdürmektedir<sup>783</sup>. Teknolojik birikimin geliştirilmesi ve kurum niteliğinin güçlenmesi ile müşteri memnuniyeti sağlanmış ve yıllar içinde büyüme sağlanmıştır. Personel sayısındaki hızlı artış ve karlılık da kazanılan güvenin sonucu olarak elde edilmiştir.

**Havelsan Personel Sayısının Yıllara Göre Artışı Aşağıdaki Tabloda Verilmiştir<sup>784</sup>.**

| İlgili Yıl | Personel Sayısı | İlgili Yıl | Personel Sayısı |
|------------|-----------------|------------|-----------------|
| 1995       | 43              | 2000       | 612             |
| 1996       | 186             | 2001       | 632             |
| 1997       | 296             | 2002       | 766             |
| 1998       | 496             | 2003       | 839             |

<sup>782</sup> TAKBİS Tapu Kadastro Bilgi Sistemi, HAVELSAN, **IDEF-2005 Kılavuzu**, Ankara, 2005

<sup>783</sup> HAVELSAN **2004 Faaliyet Raporu**, HAVELSAN, Ankara, 2004, s.10,11

<sup>784</sup> HAVELSAN **2004 Faaliyet Raporu**, HAVELSAN, Ankara, 2004, s.9

|      |     |      |      |
|------|-----|------|------|
| 1999 | 579 | 2004 | 1016 |
|------|-----|------|------|

Havelsan, çok farklı müşteri kitlesine yönelik olarak faaliyet göstermektedir. 2004 yılı sonunda son üç yılın satışlarının dağılımı şöyledir; Gnkur. % 8, Hv.K.K.İği % 48, K.K.K.İği % 4, Dz.K.K.İği % 2, Diğer %1, Sivil Sektör % 36 olmuştur. Savunma Projelerindeki oranlar; Hv.K.K.İği % 65, K.K.K.İği % 3, Dz.K.K.İği % 24, Diğer %8 olarak gerçekleşmiştir<sup>785</sup>. Havelsan A.Ş.'nin ilgilendiği ve devam ettirdiği belli başlı sahadaki faaliyetleri şunlardır<sup>786</sup>;

- a) Komuta Kontrol Bilgi Sistemleri,
- b) Proje Yönetimi,
- c) Yönetim Bilgi Sistemi,
- d) Sistem Mühendisliği,
- e) Eğitim Simülatörü,
- f) Sistem Entegrasyonu,
- g) Bilgi Güvenliği olarak yedi alt başlıktan oluşmaktadır.

Havelsan, mevcut durumu ile yukarıda belirtilen yedi sahanın alt birimleri ile ilgili pek çok projeleri sürdürmektedir. Keşif, gözetleme, istihbarat sistemleri (C41), e-Devlet uygulamaları, Komuta Kontrol Bilgi Sistemleri (Hava Kuvvetleri Bilgi Sistemi, Genesis G-Sınıfı Firkateyn Savaş Yönetim Sistemi Modernizasyon Programı, Muharebe Yönetimi Alt Sistemi, Kaynak Yönetim Alt Sistemi, Taktik Ateş İdare Kompüter Sistemi Yazılımları), Eğitim Simülatörleri ve sistem mühendisliği, sistem entegrasyonu bunlardan bir kısmıdır<sup>787</sup>. Türkiye'nin, "**Yazılım ve Sistem Evi**" olmak yolundaki iddialı çalışmaları şüphesiz Türkiye'de önemli bir boşluğu doldurmaktadır.

<sup>785</sup> HAVELSAN 2004 Faaliyet Raporu, HAVELSAN, Ankara, 2004, s.9

<sup>786</sup> HAVELSAN 2004 Faaliyet Raporu, HAVELSAN, Ankara, 2004, s. 16

<sup>787</sup> HAVELSAN 2004 Faaliyet Raporu, HAVELSAN, Ankara, 2004, s.17-32

### 3.3.12. ASPİLSAN (ASKERİ PİL SANAYİ ve TİCARET A.Ş.)

21 Mayıs 1981 yılında Kayserili vatandaşların yaptıkları bağışlarla Kayseri Organize Sanayii Bölgesinde 3.000 metrekaresi kapalı olan toplam 16.000 metrekarelik saha üzerinde kurulmuştur<sup>788</sup>. Şirkete, Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı % 98 hisseyle ortaktır. Halen Türkiye'nin Ni-Cd PİL Bloğu, batarya bloğu, uçak akü hücreleri ve uçak aküleri üreten ilk ve tek üreticisi konumundadır. Şirket elli çalışanı ile hizmet vermektedir. Kuruluş amacı Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaç duyduğu her türlü portatif enerji kaynağını üretmektir. Aynı zamanda yirmi dört (24) yıldan beri sivil kuruluşların ihtiyaçlarını karşılamaktadır. ASPİLSAN A.Ş.'nin sivil ve askerî kullanımlar için 120'in üzerinde ürün çeşidi bulunmaktadır. Her yıl yeni ürünler geliştirerek bu sektörde dışa olan bağımlılığı azaltmakta önemli bir şirket olma özelliğini sürdürmektedir.

ASPİLSAN daha önce alt yüklenici sıfatıyla yer aldığı F-16, CN-235 ve COUGAR AS-532 projelerinde yer almıştır. Sahip olduğu bilgi ve teknolojik birikimin tümünü en üst düzeyde kullanarak Türkiye'de ihtiyaç duyulan her türlü pil bloğu, batarya bloğu ve akü üretim projelerinde yer almayı hedeflemektedir. Aynı zamanda yurt dışı pazarlara açılmak suretiyle dünyadaki gelişmeleri takip etmek ve bu gelişmeleri Türkiye'ye transfer etmek şirketin çalışmaları içindedir. ASPİLSAN (Askerî PİL Sanayii ve Ticaret A.Ş.) hava harp sanayii açısından önemli bir kuruluştur. Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan uçak ve diğer bir kısım sistemlere ait akü, akü hücresi ve sensor gibi malzemeler ASPİLSAN'dan tedarik edilmektedir.

<sup>788</sup> ASPİLSAN Tanıtım Katalogu, ASPİLSAN, s. 2; DEMİRCİ, Türk Savunma Sanayii, s.32

## SONUÇ

17 Aralık 1903 tarihinde Wright Kardeşlerin ilk uçuşundan 6 yıl sonra, İstanbul'da ilk uçuş Belçikalı Pilot **Baron de Catters** tarafından yapılmıştır<sup>789</sup>. Akabinde 11 Aralık 1909'da Bleriot tarafından 2. gösteri yapılmıştır<sup>790</sup>. Bu gelişmeler üzerine Binbaşı İzzet ile Kolağaları Hüsnü ve Cemil'den oluşan bir komisyon tarafından yapılan uçuşlar ve tayyareler (uçak) hakkında bir rapor hazırlanmıştır. Raporda; tayyarenin çok önemli bir buluş olduğu, kısa bir süre sonra harp meydanlarında yer alabileceği ve Osmanlı Devleti için gerekliliği belirtilmiştir. Yine tayyareciliğin millî bir siyaset olarak desteklenmesi gerektiği hususlarına yer verilmiştir<sup>791</sup>. Mahmut Şevket Paşa'nın emri ile 1 Haziran 1911 tarihinde kurulan "**Havacılık Komisyonu**"<sup>792</sup> kurulmuştur. Türk askeri havacılığı dünyanın gelişmiş ülkeleri ile aynı zamanda hatta bazılarında daha evvel başlamıştır.

1913 yılında İstanbul'da bir uçak fabrikası kurulması düşüncesi son aşamaya gelmiş ama anlamsız bir şekilde engellenmiştir. Gerçekleşmesine fırsat verilmeyen bu proje oldukça önemli hedefleri öngörmekteydi. Yine Osmanlı Devleti'nin son yıllarında havacılık alanında yapılan bir takım çalışmalardan sonuç alınamamıştır.

Almanların 1914–1918 yılları arasında Türk havacılığının komuta kademesinde yer almasının olumlu yanlarının yanında pek çok olumsuz tesirleri olmuştur. İstiklâl Savaşı'nda bu olumsuz tesirlerin etkileri görülmüştür.

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'nı kaybetmesinde, Türk havacılığının zayıf olmasının büyük etkisi olmuştur. İngiliz Pilot'un 22 Eylül 1918 tarihli günlüğünde: "**Bomba, tüfek ve ölüm yağmuru... Yüzlerce Türk, oldukları yerde durarak sadece ölümü beklemekten başka bir şey yapamıyorlar! Az sonra uçağımla havalanıp kendilerini öldüreceğimden**

<sup>789</sup> İlkler Dosyası, **Türkiye'de Uçakla Yapılan İlk Uçuşlar**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş. Md.lüğü, Klasör No:75, Ankara, 2007, s.1

<sup>790</sup> GEDİZ, a.g.e., s.3-6

<sup>791</sup> GEDİZ, a.g.e., s.7,8

<sup>792</sup> Bazı kaynaklarda "**Tayyarecilik Komisyonu**" olarak geçmektedir.

**dolayı yüreğim sızlıyor...’’<sup>793</sup>. İfadesi yer almaktadır. Filistin Cephesi Gazilerinden Yedek Subay Nazmi Koçoğlu anılarında; *“Bizi en çok rahatsız eden İngiliz uçaklarıydı. Bu uçakların bir kısmı sık sık cephe üzerinde uçuyor keşif yapıyordu. Sonra da yenileri geliyor ve keşif uçaklarının mevkiini öğrendikleri hedefleri bombardıman ediyor ve ya makineli tüfekle tarıyor, kendi olanaklarımızla kazdığımız siperlerimizi havaya uçuruyor ... Bir uçak gerektiğinde bir taburluk askeri gücün bir günde yapabileceği tahribatı, birkaç dakika içinde yapabiliyordu... Son olarak Mustafa Kemal Atatürk’ün dediği gibi ‘İstikbal Göklerdedir’ sözünün doğruluğuna ben Filistin Cephesinde bulunurken tanık olmuş ve içtenlikle inanmışım’’<sup>794</sup>. diye anlatmıştır. Atatürk’ün; *“Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider’’<sup>795</sup>.*” sözü tek başına havacılığın son yüzyılını özetlemektedir. İngiliz savaş pilotu, Türk gazisi ve Türk Devleti’nin kurucusu farklı kelimeler ile aynı şeyi söylemiştir.***

Bu gün uçak üreten ve satan bir kısım devletler havacılık kavramına bile uzakken Türkiye Cumhuriyeti’nde hava harp sanayii alanında önemli ve büyük işler başarılmıştır. Ferdi girişim olarak Vecihi Hürkuş, 1925 tarihinde ilk uçağını imal etmiş ve uçmaya muvafık olmuştur. Bedeli ise 15 gün hapis cezası olmuştur. Vecihi Hürkuş hayatı boyunca havacılık ile ilgisini kesmemiş ama her girişimi açık olarak engellenmiştir.

Kayseri Uçak Fabrikası dönemine göre çok ileri bir düşüncenin ürünüdür. Bu fabrikanın kapatılması için ortaya atılan sebeplerin yeterli gerekçeler olmadığı açıktır. Türkiye’nin uçak üretmesi ilk yıllardan itibaren engellenmiştir. Atatürk’ün Türk hava harp sanayii hakkındaki tasavvuru ise; ***“Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizde de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz***

<sup>793</sup> KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1917–1918) İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.449

<sup>794</sup> Filistin Cephesi Gazilerinden Nazmi Koçoğlu ile Yapılan Röportaj, TRT, Tarihçe Ş.Arşivi Klasör No:85, 2007, s.3,6

<sup>795</sup> VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I*, s.10; SÜSLÜ, a.g.m, s.12

**önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır<sup>796</sup>**” şeklinde açık ve net olarak ifade edilmiştir. Atatürk, **“Türk Hava Harp Sanayii”** kurulması konusunda açık olarak tavrını ortaya koymuştur.

Nuri Demirağ'ın gayret ve fedakârlığı başlı başına bir olaydır. Demirağ'ın amacının ticari kazançtan öte şahsi servetini ortaya koyarak, **“Zafer uçakların kanatlarındadır”** öngörüsüyle Türkiye'nin istikbaline yapılan bir yatırım olduğu değerlendirilmektedir. Nuri Demirağ çalışmalarında ciddi engellemelerle karşılaşmış, uçuş alanı faaliyetten men edilmiş, mal varlığına el konmuştur. Ürettiği uçaklar siparişi veren Türk Hava Kurumu tarafından alınmadığından zarara uğramıştır. Türk Hava Kurumu'nun verdiği siparişleri almaması Demirağ'ı sıkıntıya sokmuştur. Asıl kaybeden ise Türkiye olmuş ve önemli bir fırsat daha kaybedilmiştir. Demirağ'ın çalışmalarını özellikle Amerikalılar yakinen takip etmiştir. Demirağ ürettiği uçakları satabilseydi, bu Türkiye tarihi açısından önemli bir dönüm noktası olabilirdi. İç ve dış engellemelerle Demirağ'ın çalışmaları baltalanmıştır.

1940'larda Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motor Fabrikası kurmuştur. Hava Kurumu fabrikaları için büyük yatırımlar yapılmasına ve modern sistemlerin alınmasına rağmen bu fabrikaların işsizlikten kapatılması, örgütlü ve bilinçli bir çalışmanın Türkiye'de uçak üretilmesinin karşısında olduğunu göstermektedir.

Atatürk döneminde önemli sanayii yatırımları yapan Türkiye'nin 1945 yılından sonra sanayii yatırımlarını bırakarak tarım ülkesi olması Batılı devletler tarafından ısrarla tavsiye edilmiştir. Türkiye'nin sanayii ülkesi olmasının dünya dengeleri bakımından bazı ülkelerin çıkarı ile uyuşmadığı görülmektedir. Diğer yandan Türkiye'nin ekonomik sıkıntılarla uğraştığı bir dönemde artan SSCB tehdidi Türkiye'nin sanayileşme politikalarında değişiklik yapmasına neden olmuştur.

<sup>796</sup> Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, s.289; Yaşar ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.48; Bora ÇAĞLAR, Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.338,339

Türkiye'ye destek ve katkı sağlamak için gelen Marşal Yardım Heyetlerinde havacılık uzmanları da yer almıştır. Nitekim bu uzmanların görüş ve raporlarının sonucu olarak uçak ve uçak motor fabrikaları 1952 yılında önce MKEK'e devredilmiş sonra da traktör fabrikasına dönüşmüştür.

Tarih boyunca, milli imkânlarla ordusunu teçhiz edememe tedarik yapan ülkeyi daima sıkıntıya sokmuş ve dışa bağımlı hale getirmiştir. Silahlanmada yurt dışına bağımlı olduğu takdirde silah satan ülke, son sistem silahlarını vermemeye özen gösterir. Ya demode olmuş elden çıkaracağı silahları ya da istediği zaman etkisiz hâle getirebileceği silah sistemlerini verir. Silah sistemleri sürekli yenilendiği için dışa bağımlı olan ülke, millî gelirin büyük bir kısmına silah sanayiine ayırmak zorundadır.

Silah satıcıları sattıkları ülkelerin komşularıyla olan ilişkilerini de dikkate alarak satış yapmakta ve güç dengesini komşu ülkeler aleyhine zaman zaman bozarak hatta gerginlik ve savaşlar çıkararak yeni silahların pazarlamasını yapmaktadırlar. Günümüzde modern sömürü sisteminin bir ayağı silah sektörü olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti, jeopolitik ve jeostratejik konumu, millî güç unsurlarının muhafazası ve millî hedeflerinin gerçekleşmesi için hava harp sanayiine önem vermek zorundadır. Bölgede ve dünyada meydana gelen gelişmeler kamplaşmaya doğru gitmektedir. Huntington'un Medeniyetler Çatışması belli güç odakları tarafından destek görmekte, belli demografik yapılar buna malzeme olmaktadır. Huntington, Batının evrenselliğinin giderek İslam ve Çin Medeniyeti ile çatıştığını, medeniyetler arası güç dengesinin Batı medeniyeti aleyhine değiştiğini iddia etmektedir. Huntinton'un çalışması güçlenme ihtimali olan devletlere karşı Batılı devletlerini uyanık olmaları için ikaz etmektedir. 20. yüzyılda kurulan dengesizliklerin denge olarak kalması öngörülmektedir. Hatta kurulan düzenin gözden kaçan kısımlarının 21. asırda bir de Amerika tarafından törpülenmesi amaçlanmaktadır<sup>797</sup>. Buna, "**Büyük**

<sup>797</sup> HUNTINGTON, Samuel P., **Medeniyet Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması**, (Çev: Mehmet TURAN-Cem SOYDEMİR) Okuyan Us Yay., İstanbul, 1992, s.300-3004; Osman Metin ÖZTÜRK, **Amerika Çökerken Yeni Kutuplaşma**, Fark Yayınları, Ankara, 2007, s.91-93

**Ortadoğu Projesi”** ismi verilmiştir. Günümüzde yayılmacı ve sömürgeci devletlerin planları çok daha uzun zamana yayılmıştır. Türkiye bu gelişmelere karşı tedbirini almak zorundadır.

Türkiye, 1940’lı yıllarda jet motoru fabrikası kurabilirdi. Bunu 1946 yılına ait Genelkurmay Başkanlığının raporundan açık olarak anlamaktayız<sup>798</sup>. Şayet o zaman gerekli tedbir alınsaydı, Türkiye’nin dünyada sayılı uçak motor üreticilerinden olması mümkündür. Yine THK’nın 1948 tarihli raporunda da her türlü teknik donanım ve kalifiye personel ile hazır bekleyen Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarına iş verilmediğinden kapanmak üzere olduğu belirtilmiştir.

1950’li yılların başında uçak üretme kapasitesi devam eden Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları içeride faaliyet gösteren ama kökeni İngiltere’ye dayanan bir takım gruplarca engellenmiş, siparişlerin İngiliz firmalarına verilmesi sağlanmıştır.

Türkiye, II. Dünya Savaşı yıllarında sığınma talebinde bulunan insanlara kucak açmış ve yetenekli olanlara iş imkanı sağlamıştır. Bu bağlamda yaklaşık 40 kadar havacılık endüstrisi uzmanı da THK fabrikalarında görev almıştır. Ne var ki savaşın sonlarına doğru bu insanlar ülkelerine dönme bahanesi ile Türkiye’den ayrılmışlardır. Yıllar sonra bir tesadüf eseri olarak karşılaşılan bu insanların Amerika’da bulunan havacılık endüstrisinde çalıştıkları öğrenilmiştir<sup>799</sup>.

Türkiye, mevcut durumu ile havacılık alanında bölgesel birliktelikler kurabilecek güçtedir. Bu bağlamda dost ülkelerle ortak tasarımlar geliştirilmelidir. Bazı ülkelerin bu kapsamda işbirliğine açık oldukları ve talepleri olduğu bilinmektedir. Pazar bulma süreci bu birliktelikte daha hızlı olacaktır<sup>800</sup>.

<sup>798</sup> **EK-010** (Tepkili Motor San. Kurulması Hakkında Genelkurmay Başkanlığı Raporu 030.10.58.396.14-1)

<sup>799</sup> ADIGÜZEL, **Gökteki Venüs**, s.85-93

<sup>800</sup> **EK-46** (Malezya İle Hava Sanayiinde Antlaşma Dünya 25 Nisan 2004)



Amerika'yı dünyada güç hâline getiren önemli unsurlardan birisi, 1945 sonrası dünyanın en büyük silah satıcısı olmasıdır. Amerika, bu duruma gelmek için savunma sanayiine büyük destek vermiştir.

Silahını üretemeyen ülke parasal gücü olsa bile her zaman dilediği silahı alamaz. Kaldı ki, silahı tedarik etse bile bir gerginlik anında silah sisteminin yedek parçasını ve mühimmatını alamaması sözkonusudur. Türkiye bu acı gerçeği Kıbrıs Barış Harekati'nda yaşamıştır.

Türkiye, dünyanın en güçlü hava kuvvetlerinden birisini kurmuştur. Ne var ki, hava harp sanayii alanında bu başarı yakalanamamıştır. Ancak fırsat geçmiş değildir. Doğru ve uzun vadeli planlamalar ile güçlü bir hava harp sanayiinin Anadolu'da yükselmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Cumhuriyet tarihinde bunun gerçekleşebileceği birkaç defa başarı ile test edilmiş ama devamı getirilememiştir. Türk üretimi uçaklar, Türk Hava Kuvvetleri tarafından uzun yıllar kullanılmıştır. Yerli üretim uçaklar; İran ve Ürdün'e hediye edilmiştir. Yine bu uçaklardan Danimarka'ya satılmış, bazı Avrupa ülkeleri siparişler vermiştir. Yine İran ve Irak'ın uçak satın alma talepleri olmuştur. Ancak anlaşılamayan gerekçelerle satış yapılamamıştır. Son olarak Mısır için üretilen F-16 uçakları Türk hava harp sanayiinin önemli başarılarından.

Türkiye birkaç defa uçak fabrikası kurmuştur. Bu fabrikalar her defasında anlamsız gerekçelerle kapatılmıştır. Bütün bunların bir tesadüf olmayacağı değerlendirilmektedir. Sonuçta teknik olarak gelişmiş olan bazı devletlerin Türkiye'nin uçak üretmesine karşı oldukları açık olarak görülmektedir. Bölgesinde ve dünyada söz sahibi bir Türkiye'nin varlığı küresel aktörleri rahatsız etmektedir.

Tehlikenin nereden, ne zaman ve kimler vasıtasıyla geleceği belli olmayan 21'inci asır dünyasında; "**İstikbal Göklerdedir**"<sup>801</sup> sözü daha bir anlamlıdır.

<sup>801</sup> Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, s.200;EK-49 (Havacılık Hâlâ Göklerdedir Milliyet Gaz. 02.06.2004)

## KAYNAKLAR

### ARŞİV BELGELERİ

#### A. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

- Tarih:21.06.1939, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 87.59.10
- Tarih:26.6.1935, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490,1, Yer No: 16.82.2
- Tarih:14.10.1929, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No : 1.3.10
- Tarih:4.2.1931, Dosya: 6239, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.6
- Tarih:9.5.1939, Dosya: 6272, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.408.2
- Tarih:10.08.1939, Dosya No: 6312,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.411.12
- Tarih:19.09.1941, Dosya No: 6345,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.412.31
- Tarih:01.12.1941, Dosya No: 62110,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.409.24
- Tarih:24.04.1946, Dosya No: 6048,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 58.396.14
- Tarih:10.02.1945, Dosya No: 62136,Fon Kodu: 30.10, Yer No: 61.410.29
- Tarih:28.1.1939, Dosya No: 60,Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 85.119.11
- Tarih:16.8.1951, Dosya No77–1941,Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 126.63.8
- Ankara, 29 Mart 1948, Dosya No:F9, Fon Kodu: 030. 01, Yer: 100. 619. 2
- Tarih: 20.03.1934, Dosya: 6248, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 60.406.1
- Tarih 18.10.1939, Dosya: 6155, Fon Kodu: 030. 10, Yer No: 59.399.22
- Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030. 10, Yer No: 61.413.34
- Tarih 27.11.1939, Dosya: 25712, Fon Kodu: 030. 10, Yer No: 212.441.12
- Tarih 29.11.1939, Dosya: 6158, Fon Kodu: 030. 10, Yer No: 59.399.25
- Tarih 10.06.1941, Dosya: 62100, Fon Kodu: 030. 10, Yer No:61.409.15
- Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030. 10, Yer No: 61.413.34
- Tarih 4.11.1936, Sayı: 2/5529, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 69.86.6;
- Tarih:27.11.1929,Sayı:8591,Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15

Tarih: 3.11.1931, Sayı: 11895, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 24.72.17  
 Tarih: 18.2.1934, Sayı: 2/182, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 42.10.2  
 Tarih: 14.1.1933, Sayı: 13763, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 33.5.7  
 Tarih: 12.11.1933, Sayı: 15279, Fon Kodu:30.18.1.2., Yer No: 40.80.17  
 Tarih:21.4.1938, Dosya: 6141, Fon Kodu:30.10, Yer Kodu: 59.399.8  
 Tarih:30.3.1936, Sayı:2/4280, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 63.24.4  
 Tarih:7.10.1937,Dosya No:241-123, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 79.85.15  
 Tarih:3.3.1937, Dosya: 61-48, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 72.16.10  
 Tarih: 21.6.1938, Dosya:63-98, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 83.54.18  
 TBMM Kavanin Mecmuası, Devre V, İçtima:3, Yıl 1938  
 Tarih: 27.9.1931, Dosya:6111, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 59.398.5  
 Tarih: 20.7.1930, Dosya: 6238, Fon Kod No: 030,10, Yer No: 60.404.5  
 Tarih: 27.04.1929, Dosya: 77A26, Fon Kod No: 030,10, Yer No: 69.454.23  
 Tarih: 16.10.1947, Fon Kod No: 051,0, Yer No: 4.30.27  
 Tarih: 9.12.1933, Dosya: 20338, Fon Kod No: 030,10, Yer No: 178.233.19  
 Tarih:4.1.1933, Dosya: 6241, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 60.404.8  
 Fon Kodu: 030., Yer No: 59.399.12  
 Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 59.399.13  
 Fon Kodu: 030.18,01,02 Yer No: 99.67.13

## **B. GENEKURMAY ATAŞE ARŞİVİ**

KOL: SH KUTU: 1200 GÖMLEK:59 BELGE:59-1

KOL: BDH. KLASÖR: 49, DOSYA: 150/228, FİHRİST: 52

KOL: İSH KUTU:500,GÖMLEK: 154 BELGE:154-2

KOL: İSH KUTU:1546,GÖMLEK:29,BELGE:129-1

KOL: İSH KUTU: 41 GÖMLEK:104 BELGE:104-1

KOL: BDH KLASÖR:1436 DOSYA: 303 FİHRİST:5-15

**C. HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI TARİHÇE Ş. MD. LÜĞÜ ARŞİVİ**

Hv.K.K.lığı GENSEK Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Ankara,2007; EK-88-1 ve Ek-88-2

**Dış Yardım ve Nato Yazışmaları 345 No'lu Klasör**, Ankara, 2007

**Atatürk'ün Türk Havacılığı İle İlgili Sözleri**, Klasör No:73,Ankara, 2007

**Büyük Harp'te Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi Erich Serno'nun Hatıratı** 1914-1918, Mütercim H. TÜR, Tarihçe Şb.Md.lüğü Kayıt No: 1641-208, Ankara, 2007

Doğan Projesi 7 No'lu Klasör, **İrfan ÖZAYDINLI'nın Hatıraları**, Ankara, 2007

Hava Kuvvetlerinin Ayrı Kuvvet Olması ile ilgili iki adet Genelkurmay Başkanlığı tarafından verilmiş emir. Eklere konmuştur.

İlk Havacılarımızdan Tahsin KEVENK'in Hatıraları, **TRT'de Yapılan Röportaj**, 85 No'lu Klasör, 2007

**Nuri Demirağ Tayyare İşleri**, Klasör 85, Ankara, 2007

Türkiye'de Uçakla Yapılan İlk Uçuşlar, **İlkler Dosyası**, Klasör No:75, Ankara, 2007

**RESMİ YAYINLAR**

**Anavatan Partisi Programı 1983**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Millî Savunma, Sanayii, Yer:84-871

**Anavatan Partisi Programı 1983**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Millî Savunma, Sanayii, Yer:72-700, Dem.:96-7439

**Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi**, Birleşim 29-33, C.LXIII, MSB Bütçesi, 1971

**Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi**, Birleşim 29-33, C.LXIII, MSB Bütçesi, 1971

**C.H.F. Nizamnamesi ve Programı 1931**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Bütün Kısımlar, Yer No: 75–3956, Dem. No: 75–5818

**C.H.P. Programı 1935**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Yer: 76-1700, Dem.: 70-652

**Cumhuriyet Parti Programı 1972**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Yer: 76254, Dem.: 76551

Elektronik Ortam, Yer: 85-3114, Dem.: 81-4894, Elektronik Ortam

DAĞLI, Nuran – AKTÜRK, Belma, **Hükûmetler ve Programları 1923–1960 C.I**, T.B.M.M, Ankara,1988

DAĞLI, Nuran – AKTÜRK, Belma, **Hükûmetler ve Programları 1960–1980 C.II**, T.B.M.M, Ankara, 1988

DAĞLI, Nuran – AKTÜRK, Belma, **Hükûmetler ve Programları 1980–1987 C. III.**, T.B.M.M, Ankara, 1988

**Demokrat Parti Tüzük ve Programı**, 15.10.1951, TBMM Arşivi, Elektronik Ortam

**Doğru Yol Partisi 1983 Programı**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Yer: 83–1844

**Doğru Yol Partisi 1985 Programı**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Yer: 86–1656

**Doğru Yol Partisi 1988 Programı**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Yer: 86–1656

**Doğru Yol Partisi 1990 Programı**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Doküman, Yer: 86–1656

**Kavanin Mecmuası**, TBMM Kütüphanesi, C.XXVII, Kanun No: 4780, TBMM Bsm.,1945,

**Kanunlar Dergisi**, TBMM Kütüphanesi, Dönem:3, C.XXVIII, Kanun No:4899, TBMM Bsm.,1946

**Kanunlar Dergisi**, TBMM Kütüphanesi, Dönem: 7, C.XXVIII, Kanun No: 4882, TBMM Bsm.,1946

**Kanunlar Dergisi**, TBMM Kütüphanesi, Dönem:8, C.XXIX, Kanun No: 5123, TBMM Bsm.,1947

**Marşal Planı**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kod:10000–0032

Kanunlar Dergisi, TBMM Kütüphanesi, C.XXXII, Kanun No: 5582, TBMM Bsm.,1950

**Millî Selamet Partisi Programı**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kamu Yönetimi İç Güvenlik ve Millî Savunma Politikası, 9. Bölüm, Yer:76–258, Demirbaş No:95–1762

**M.P. Millet Partisi Programı**, TBMM Kütüphanesi, Ordu ve Askerlik İşleri-Sanayii İşleri, Yer:76–209, Demirbaş No:76–413

**Millet Partisi Programı 1994**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Dokuman, Sanayileşme hedefinden vazgeçilmez, Gelişmenin millî ekonomi politikası, Sanayimizin Handikapları, Montaj Sanayiini Süratle Aşma Mecburiyeti, Yerli Teknoloji, Savunma, Yer:96–964, Demirbaş No:96–153

**Milliyetçi Harekât Partisi Parti Programı**, TBMM Kütüphanesi, Elektronik Ortam, Kamu Yönetimi İç Güvenlik ve Millî Savunma Politikası, 9. Bölüm, Demirbaş No:862597

**Milliyetçi Harekât Partisi Programı 2000**, TBMM Kütüphanesi, Basılı Dokuman, Kamu Savunma Sanayii, Yer:1985–3131, Demirbaş No:200.700.661

**Refah Partisi 1986 Programı**, TBMM Kütüphanesi, Yer: 86-1887

**Türkiye’de Marşal Planı**, TBMM Kütüphanesi,1.1.1950–31.03.1950, Elektronik Ortam, Kod No:1950000–0045, Devlet Bakanlığı 1 nci Daire Başkanlığı, Ankara, 1950

**Türkiye’de Marşal Planı**, TBMM Kütüphanesi, 1.1.1951–31.03.1951, Elektronik Ortam, Kod: 19.510.000–0035, Devlet Bakanlığı 1 nci Daire Başkanlığı, Ankara, 1951

**Türkiye’de Marşal Planı**, TBMM Kütüphanesi, 01.04.1952–30.06.1952, Elektronik Ortam, Kod No: 19.520.000–0058, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, 1952

**Türkiye’de Marşal Planı**, TBMM Kütüphanesi, 01.04.1953–30.06.1953, Elektronik Ortam, Kod No:19.530.000–0077, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, 1952

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 5, C. XX–XXIII

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 9, 10,11, C. I, VI, VIII

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 1, C. I ; C. XXXVI

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 2, C. I

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 3, C. III; C. XII; C. XIX; C. XXIV; C. XXXVI

**Tutanak Dergisi**, Dönem 4, C. I; C. VII; C. XI

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 5, C. I; C. II; C. XIII

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 17, C. I

**TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem 18, C. I

**TBMM Kanunlar Dergisi**, Yıl: 1971, C.LIV, Kanun No:1473

**TBMM Kavanin Mecmuası**, C.XVI, Kanun No: 2882 ve 2881

**TBMM Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1926, C IV, Kanun No:689,710, 723, 751, 9285,

**TBMM Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1934, C.13., Kanun No:2459

**TBMM Kavanin Mecmuası**, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1047 ve 1037

**Türkiye Havacılar Kulübü**, Türkiye Havacılar Kulübü Ana Tüzüğü, Bakanlar Kurulunun 3.4.1965 gün ve 6/4540 sayılı kararı, Kuruluş: 22.09.1958, Hv.Bsm., Ankara, 1970

**3388 Sayılı Kanun** 17 Haziran 1987 Tarihli

**3238 Sayılı Kanun**, Madde 1, 11.07.1985

## **SÜRELİ YAYINLAR**

### **A. GAZETELER**

**Akşam Gazetesi:** 1 Mayıs 1941; 23 Mart 1941; 26 Nisan 2004;

**Akşam Gazetesi:** 28 Ocak 2007

**Cumhuriyet Gazetesi:** 18 Temmuz 1946

**Dünya:** 25 Nisan 2006

**İkdam Gazetesi:** 6 Eylül 1941;13 Temmuz 1941; 20 Kasım 1941; 17 Nisan 1941; 15 Mart 1941

**Milliyet Gazetesi :** 11 Nisan 2006, 2 Haziran 20006

**Radikal:** 31 Ekim 2006

**Sabah Gazetesi:** 15 Ağustos 2004

**Ulus Gazetesi:** 22 Mart 1941; 17 Nisan 1937;19 Mayıs 1938

**Yeniçağ Gazetesi:** 15 Şubat 2007

### **B. DERGİLER**

**Havacılık ve Spor Dergisi**, Temmuz 1933;1934;1937;1939;1940; 1941;1942 S.321–322; Temmuz 1943; 1944 S.348; Ekim 1948; Şubat 1945; Haziran 1945; Mart 1945; 1947 S.378; S.376 1947; Şubat 1949; S.395 Eylül 1949;Şubat 1949; Ağustos 1945; 1945 S.350; Ocak 1947; 1947 S.376; Nisan 1948

**ATASE Stratejik Araştırma ve Etüt Bülteni**, Sayı 1, Ankara, 2001

**Askerî Tarih Bülteni**, Ankara, 1995

**KEBİKEÇ**, 11.sayı, Alp Matbaası, Ankara,2001

**Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı:370, Yıl:120, Ekim/2001

**Uçan Türk;** .22 Eylül 1972, S.89 Ağustos 1961, S.297 Ocak 1985, S.299, Temmuz 1985



**Eskişehir Tayyare Alayını ziyaretinde**, 17.12.2003 Tarihli Hv. K.İğİ Hava ve Uzay Şubesi, Hv. K.K.İğİ, İtranet HV. K. K. ve UZAY Linki, Yıl:1936

**Türk Kültürü**, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972

### **C. MAKALELER**

ATAY, Falih Rifkİ, “Beşinci Silah”, **Havacılık ve Spor**, C.IX, Ankara, 1937

ARI, Kemal, “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’de Savaş Ekonomisi Uygulamaları ve Fiyatlar”, **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur.Bsm., Ankara,1998

AYBARS, Ergün, “İkinci Dünya Harbi Sonrası Türkiye”, **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri 1(20-22 Ekim 1997)**, Gnkur.ATASE Yay., İstanbul, 1998

AYDAR, Orhan, “IV. Murat Devrinde Raketi İcat Eden ve Onunla İlk Uçan Türk Lagari Hasan Çelebi”, **Havacılık ve Spor**, C.VI, Ankara, Şubat 1949

AYDAR, Orhan, “IV. Murat Devrinde İlk Uçan Türk: Hazerfen Ahmet Çelebi”, **Havacılık ve Spor**, S.395, Ankara, Eylül 1949,

CEBECİOĞLU, GÜngör,“İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silahlı Kuvvetleri”, **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20–22 Ekim 1997**, Ankara, 1998

ÇAĞLAR Behçet Kemal - KUTAY Cemal, “15 Yıl”, **Havacılık ve Spor**, C.XII, Ankara, 1940

ÇELTİKÇİ, Fikret, “Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 396, Ankara, Ekim 1948

ÇOMAK, Hasret, “İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, Harbin Sonrasında Türkiye-ABD İlişkileri, ABD’nin Türkiye’ye Yardım Politikası (Truman Doktrini ve Marshall Planı)”, - **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I**

**İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul,**  
Gnkur.Bsm., Ankara,1998

DAVER, Abidin, **İkdam Gazetesi**, “Kıracağız, dökeceğiz fakat yüzde yüz Türk Tayyaresi ile uçacağız”, 6 Eylül 1941

DAVER, Abidin, “Etimesgut’ta Türk Havacılık Sanayiinin Temeli Atılmıştır”, **Havacılık ve Spor**, S.312–313, Ankara, 1942

DAVER, Abidin, “Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, S.352, C.XVI, Ankara, Şubat 1945

DAVER, Abidin, “Türkiye’de İlk Motor, Hem de Uçak Motoru Fabrikasını Kurmak Şerefi”, T.Hava Kurumuna Nasip Oluyor, **Havacılık ve Spor**, S.353, Ankara, Mart 1945

DAVER, Abidin,“Türk Havacılık Sanayii İstiyoruz”, **Ulus Gazetesi**, 22 Mart 1941

DAVER, Abidin, “Türk Havacılık Sanayii İstiyoruz”, **Havacılık ve Spor**, S.288, C.XIII, Ankara, 1941

DAVER, Abidin, **İkdam Gazetesi**, “Hava Ordusu Artık her şeydir”, 13 Temmuz 1941

ERGÖKMEN, Şakir Hazım, “Mekteplerde Havacılık Dersleri”, **Havacılık ve Spor**, C.IX, Ankara, 1937

KASALAK, Kadir,“San Fransisko Konferansı ve Türkiye”, **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20–22 Ekim 1997**, Ankara, 1998

KEVENK, Tahsin, “Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunun 50 nci Yıldönümü Münasebetiyle İlk On beş Yıl”, **Uçan Türk**, S.:89,C.:8, Ağustos 1961, THK, Ankara, 1961

KURAL, Seyfettin, “Türkiye’de Hava Endüstrisinin Lüzumu”, **UÇAN TÜRK**, S.199, Ekim 1970, THK, Ankara, 1970

- KURTCEPHE, İsrail, "Genel Değerlendirme", **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997**, Gnkur.Bsm., Ankara, 1998
- KUTAY, Cemal, "15. Yıl", **Havacılık ve Spor**, C.XI, Ankara, 1939
- KÖYLÜ, Eşref, "Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Uçarbirlik Harekâtı ve Yakın Hava Desteği", **ATASE Stratejik Araştırma ve Etüt Bülteni**, Sayı 1, Ankara, 2001
- MÜNİR, Hikmet, "Uçak Modelcilik Kursları (?)", **Havacılık ve Spor**, S.378, Ankara, 1947
- SARINAY, Yusuf, "Türkiye'nin NATO'ya Girişi ve Türk Dış Politikasına Etkileri (1952–1960)", **Onuncu Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri 20–22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006
- SERTER, Vehbi Zeki, "Harekâtın Birinci Günü ve Gecesinde Girne Boğazı Bölgesindeki Savaş ve Bazı Olaylar", **Onuncu Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri 20–22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006
- SÜSLÜ, Azmi, "Misak-ı Millî, 1914–1920", **Misak-ı Millî ve Türk Dış Politikasında Musul**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1998
- SÜSLÜ, Azmi, "Ve Atatürk'ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri", **Uçan Türk**, S.303, Temmuz 1986, THK, Ankara, 1986
- SÖZERİ, Emin Nihat, "Türk Tayyareciliği", **Hava Kuverleri Dergisi**, S.202, Ankara, 1961
- ÖZLÜ, Hüsnü, "Kıbrıs Barış Harekâtı Sonrasında Türkiye'ye Uygulanan Ambargonun Sonuçları ve Ulusal Savunma Sanayimizin Gelişimine Etkilerinin Değerlendirilmesi", **Onuncu Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri 20-22 Nisan 2005 İstanbul**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006
- ÖZPİRİNÇ, O. Zeki, "Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur", Anılar, Ankara, 1997

ÖZTOPRAK, İzzet, "İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askerî Yönü", **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur.Bsm., Ankara, 1998

UÇAROL, Rifat, "İkinci Dünya Savaşı "Misak-ı Millî" ve Türkiye'nin Savaşa Girmemek için Direnişi", **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri II İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997-İstanbul**, Gnkur.Bsm., Ankara, 1999

ÜLBEYİ, Baran Ceren "İNCESU Anadolu Lisesi Öğrencilerinden Baran Ceren Ülbeyi'nin 15 Mayıs Şehitlerini Anma Günü Konuşması", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 335, ANKARA, 2000

ÜNALP, Fatma Rezzan, "Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi", **7.Askerî Tarih Semineri Bildirileri**, Ankara, 2001

YAVUZTÜRK, Gülseren Mungan, "Bir Garın Tarihinde Yolculuk", **KEBİKEÇ**, 11.sayı, Alp Matbaası, Ankara, 2001

YÜCEL Celal, "Türk Havacılığının Kısa Tarihçesi", **Hava Dergisi**, S.211, Eylül 1963, Ankara, 1963

ZEREN, Mustafa, "Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır", **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.II, THK Yay.:4, İstanbul, 1985

#### **ARAŞTIRMA ESERLER**

ADIGÜZEL, M. Bahattin, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, THK Kültür Yay. No:7, Ankara, 2006

ADIGÜZEL, M. Bahattin, **Gökteki Venüs**, THK Yay., Ankara, 2004

ADIGÜZEL, M. Bahattin - AKKUŞ Songül- CANDAN KULA, AKGÜL, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yay.6, Ankara, 2006

ARIT, Fikret, **Havalarda İlk Türk Kadınları**, İlk Türk Kadın Şehidi Eribe Hürkuş, İstanbul, 1967

- AKŞİN, Aptülahat, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, C.II, İnkılâp ve Aka Kitapevi, İstanbul, 1966
- AKYÜZ, Yahya VD., **Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I/II**, Yükseköğretim Kurulu Yayınları, Ankara, 1989
- ALACAKAPTAN, Aydın, **Atlantik İttifakı**, Türk Atlantik Antlaşması Derneği Yay. Sayı:2, Ankara
- ANDIÇ,Fuat-ANDIÇ, Süphan, Sadrazam Ali Paşa Hayatı, Zamanı ve Siyasi Vasiyetnamesi, Eren Yay., İstanbul,2000
- APUHAN, Recep Şükrü, **Menderes**, Timaş, İstanbul, 2007
- ARMAOĞLU, Fahir, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789–1914**, TTK, 2. Baskı, Ankara, 1999
- ARMAOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914–1980 C.I**, Türkiye İş Bankası Yay., 9. Baskı, Ankara, 1993
- ARMAOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990 C.II:1980-1990**, Türkiye İş Bankası Yay., Ankara, 1991
- ASELSAN, **ASELSAN Dergisi**, Yıl: 19, Sayı:70, Ankara, 2006
- ATAY, Falih Rifki, **Çankaya**, Tunç Ofset Matbaacılık, İstanbul, 1998
- ATEŞ, Toktamış, **Siyasal Tarih**, Der Yay.,İstanbul, 1997
- AYDAR, Orhan, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara,1948
- AYTEKİN, Ahmet- YEŞİLOVA, Kemal- AKGÜN, Turgut– ÖZTEKİN, Ali Rıza– GÜR,Filiz, **1 nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının 60 Yılı 1926–1986**, Eskişehir, 1999
- BAYUR, Yusuf Hikmet, **Türkiye Devletinin Dış Siyaseti**, TTK, Ankara, 1995
- BAYUR, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılâbı Tarihi, C. II, Ks. 2**, TTK, Ankara, 1991
- Belgelerle Tanzimat, Akarlı**, Engin Deniz(Çev. ve Haz.), Osmanlı Sadrazamlarından Ali ve Fuad Paşaların Siyasi Vasiyetnameleri, TTK Kütüphanesi, Kayıt No. 59808

- Büyük Türk Havacılarından Ali Tekin (1921–1957)**, Hv. K.K.İğİ, İstanbul,1992
- Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898–1962)**, Hv. K.K.İğİ, İstanbul, 1990
- Büyük Türk Havacılarından Şefik Çakmak(1892–1966)**, Hv. K.K.İğİ, İstanbul, 1992
- CAN, Bilmez Bülent, “Kızışan Rekabet ve Chester İmtiyazı İçin İlk Girişimler 1900-1914”, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yay.,İstanbul, 2000
- CANDAŞ, Erden, **1911’den 2000’lere Hava Kuvvetleri**, Hv. Basımevi, Ankara,1993
- ÇAĞLAR, Bora, **Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**, HAVELSAN, Ankara, 2000
- ÇAYCI, Abdurrahman, **Büyük Sahra’da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)**, TTK, Ankara, 1995
- ÇAYCI, Abdurrahman, **Gazi Mustafa Kemal Atatürk**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2002
- DEANE, Phyllis, (Çev.Prof.Dr.Tevfik GÜRAN),**İlk Sanayii İnkılabı**, TTK, Ankara, 2000
- DELİORMAN, M. Necmettin, **Nuri Demirağ’ın Hayat ve Mücadeleleri**, Nu. D.Matbaası, İstanbul, 1957
- DEMİRCİ, Can, **Türk Savunma Sanayii**, Uludağ Üniversitesi İktisadi Ana Bilim Dalı İktisat Teorisi Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 1999
- DENİZ, Tuncay, **Türk Uçak Üretimi-Turkish Aircraft Production**, Türkiye, 2004
- DERVİŞOĞLU, Fatih M., **Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, Ötüken Neş., İstanbul, 2007

**Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları-Hava Sınıfının Küçük Tarihi, Hatıralar Arasında,** Hv. K. K.İği. Mrk. Daire Bşk. Harp Dairesi Şubesi Yay. No.3

ERDEM (Edt.),Tevfik, **Feodaliteden Küreselleşmeye temel Kavram ve Süreçler,** Lotus Yay., Ankara, 2006

EROĞLU, Hamza, **Atatürk ve Millîyetçilik,** TTK Bsm., Ankara,1992

Ethem EĞİLMEZ, **Hava Lojistik Komutanlığı Tarihçesi,** Hv.K.K.İği Gensek Tarihçe Şb.Yay., No:17, Hv.Bsm., Ankara, 1990

EVSİLE, Mehmet, **Atatürk Devri Harp Sanayii (1920–1938),** Fırat Ün. Sos. Blm. Enst. Basılmamış Doktora Tezi, Elazığ, 1992

FEYZİOĞLU, Turhan, **Atatürk ve Millîyetçilik,** 3. Baskı, TTK Bsm., Ankara,1996

GEDİZ, Ergüder, **Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C.I 1911–1918,** Tarihçe Şb. Md. lüğü, Ankara

GENCER, Ali İhsan – ÖZEL, Sabahattin, **Türk İnkılâp Tarihi,** Hv. Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006

**Birinci Dünya Harbi C.IX Türk Hava Harekâtı,** Yay. No:3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969

GNKUR. ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C.III, Ks. 6 (1908–1920),** Ankara, 1996

GÜRBÜZ, Abdullah, **Osmanlıdan Günümüze Türk Dış Politikası,** Ankara, 2005

**Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri,** GNKUR. ATASE, Ankara, 1984

**Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri(1923–1993),** GNKUR. ATASE, Ankara,1994

GÖNLÜBOL, Mehmet, **Olaylarla Türk Dış Politikası,** 9. Baskı, Siyasal Kitapevi, Ankara, 1996

- GÖKHAN (Rumuz), **Türk Havacılık Tarihi**, Türk Hava Kurumu Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1989
- GÖRGÜLÜ, İsmet, **On Yıllık Harbin Kadrosu 1912–1922 Balkan-Birinci Dünya ve İstiklâl Harbi**, TTK. Yay., Ankara, 1993
- GÖYMEN, İhsan, Birinci Dünya Harbi IX ncı Cilt Türk Hava Harekatı, Gnkur Bsm., Ankara, 1969
- GRENARD, Fernand, **Asya'nın Yükselişi ve Düşüşü**, (Çev.Orhan YÜKSEL) M.E.B. Yay., İstanbul, 1992
- GÜLTEN, Zeynep, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ' tan 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na 2001**, İstanbul, 2002
- Hale, William, **Türk Dış Politikası 1774-2000**, (Çev.Petek Demir), Mozaik Yay., İstanbul, 2003
- Halle, Louis J., **Soğuk Savaş**, Tercüme: Fahri ÇELİKER, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1976
- Harp Akademisi K.İği, **Devletler Hukuku**, Hv. Tek. Ok.K.İği Matbaası, İzmir, 2007
- Hava İstihbaratı**, Hv.K.K.İği, Hv. K. K. İsth. D. Bşk.İği, Ankara, 1978
- Hava Lojistik Komutanlığı Tanıtım Katalogu**, IDEF–2005, Ankara, 2005
- Hava Lojistik Komutanlığı'nın 10 ncu Yılı**, Hv.Lo.j.K.İği,Hv.Bsm., Ankara,1999
- HAVELSAN, TAKBİS Tapu Kadastro Bilgi Sistemi, **IDEF–2005 Kılavuzu**, Ankara, 2005
- HAVELSAN **2004 Faaliyet Raporu**, Ankara, 2004
- HUNTINGTON, Samuel P., **Medeniyet Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması**, (Çev:Mehmet TURAN-Cem SOYDEMİR), Okuyan Us Yay., İstanbul, 1992



- HÜRKUŞ, Vecihi, **Havada Vecihi ¼ Asır 1915–1925**, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942
- HÜRKUŞ, Vecihi, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000
- HAFIZOĞULLARI, Zeki, **Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Fikri Temelleri**, AAM, Ankara, 2001
- ASELSAN Tanıtım CD'si**, IDEF–2005, ASELSAN Ankara, 2005
- İNÖNÜ, İsmet, **İstiklal Savaşı ve Lozan**, AAM, Ankara, 1993
- İLHAN, Suat, **Jeopolitik Duyarlılık**, Ötüken Yay., İstanbul, 2003
- İLMEN, Süreyya, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Çev.:Yzb.Hasan Sezgin ve Ütğm. Ferruh ÜNLÜTÜRK, Eskişehir, 1984
- KARLUK, S.Rıdvan, **Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim Yapısal ve Sosyal Değişim**, 4. Baskı, Beta Yay., İstanbul, 1996
- KANSU, Aykut (Doç. Dr.), **Karşılaştırmalı Siyasal Sistemler**, Ufuk Üniversitesi, **2006–2007 Güz Dönemi Yüksek Lisans Ders Notları**, Ankara, Mayıs 2007
- KANSU, Aykut, **Avrupa Siyasi Tarihi İsimli Ders**, Ufuk Üniversitesi, **Uluslar arası İlişkiler**, **2006–2007 Güz Dönemi Yüksek Lisans Programı 3. Dönem Ders Notları ve Dokümanlar**, Ankara, 2007
- KANSU, Yavuz – ŞENSÖZ, Sermet – ÖZTUNA, Yılmaz, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Hav. Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1971
- KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), Ankara, 1997
- KEÇECİZADE İzzet Fuat, **Kaçırılan Fırsatlar 1877 Osmanlı – Rus Savaşı Hakkında Eleştiriler ve Askerî Düşünceler**, (Çev.: Rasim SÜERDEM) Gnkur.Bsm., Ankara, 1997

- KELEŞYILMAZ, Vahdet, **Gazi Üniversitesi 2004 Yılı Güz Dönemi Arşiv Belgeleri Ders Notu**, Ankara, 2004
- KELEŞYILMAZ, Vahdet, **Teşkilatı Mahsusa'nın Hindistan Misyonu (1914–1918)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999
- KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi(1912–1914), Birinci Kitap**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir,1951
- KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1914–1916), İkinci Kitap Birinci Cilt**, Hava Basımevi, Eskişehir,1951
- KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1917–1918), İkinci Kitap İkinci Cilt**, Hava Basımevi, Eskişehir,1951
- KURTER, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.I 1910-1914**, 2. Baskı, Hv.K.K.İğİ Basımevi, 2006, Ankara, 2006
- KURTER, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.II 1914-1916**, 2. Baskı, Hv.K.K.İğİ Basımevi, 2006, Ankara, 2006
- Fethi KURAL, **Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913**, Hv. Bas. ve Neş. Md. İüğü, Ankara, 1974
- KİLİMCİ, Perihan, **Atatürk Döneminde (1923–1938) Türk Askerî Havacılığı**, Hv. Harp Okulu Basımevi, 2004
- KLİNE, Stuart, **Türk Havacılık Kronolojisi A Chronicle Of Turkish Aviation**, Havaş Yay., Ankara, 2002
- LEWİS, Bernard, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, 9. Baskı TTK, Ankara, 2004
- MALA, Murat, **Savunma Sanayiinde Teknoloji Strateji İlişkileri**, İ.T.Ü. Fen Blm. Enst.,Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999
- MKEK Tanıtım CD'si**, IDEF–2005 Ankara, 2005
- MOORE, Barrington, **Diktatörlüğün ve Demokrasinin Toplumsal Kökenleri Çağdaş Dünyanın Yaratılmasında Soylunun ve Köylünün Rolü**, 2. Baskı, Çev:Şirin TEKELİ-Alaeddin ŞENEL, İmge Yay., Ankara, 2003

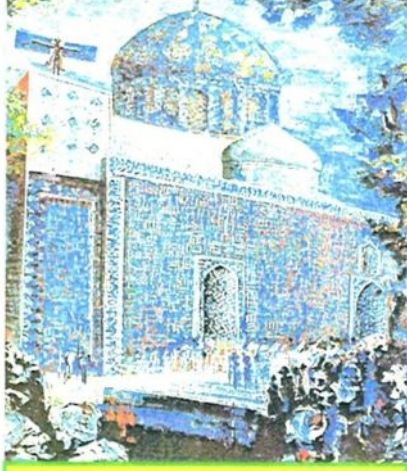
- Nikolajsen, Ole, **Turkish Military Aircraft Since 1912**, Dutch Aviation Society, Netherlands, 2005
- PAMUK, Şevket, **Osmanlı–Türkiye İktisadi Tarihi**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1993
- PALMER, Alan, **Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, (Çev.: Belkıs Çorakçı Dişbudak), Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, Medya Holding
- P.FLANAGAN, Brian, **Büyük Harp’te Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi Erich Serno’nun Hatıratı 1914-1918**, Mütercim H. TÜR, Tarihçe Şb.Md.lüğü Kayıt No: 1641-208, Ankara, 2007
- PEHLİVANOĞLU, A.Öner, **Ortadoğu ve Türkiye**, Kastaş Yay., İstanbul, 2004
- Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Hv. K.K.lığı, Ankara, 1968
- ROKETSAN Tanıtım Katalogu**, IDEF–2007, Ankara, 2007
- ROKETSAN Tanıtım CD’si**, IDEF–2007, Ankara, Ankara, 2007
- SARAY, Mehmet, **Sovyet Tehdidi Karşısında Türkiye’nin NATO’ya Girişi III. Cumhurbaşkanı Celal Bayar’ın Hatıraları ve Belgeler**, A.A.M., Ankara, 2000
- SARISIR, Serdar, **Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sos.Blm.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998
- SARP, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara, 1986
- SaSaD, **IDEF–2005 Fuarı Katalogu**, Ankara, 2005
- SEVİNÇ, Necdet, **Osmanlıdan Günümüze Misyoner Faaliyetleri**, Okullar, Kiliseler, Yardım Kurumları, 4. Baskı, Milenyum Yay., İstanbul, 2002
- ŞAKİR, Ziya, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947
- ÖGEL, Bahaeddin, **Dünden Bu Güne Türk Kültürünün Gelişme Çağları**, Türk Dünyası Araştırma Vakfı, İstanbul, 1988

- ÖZDEMİR, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv.Bsm., Ankara, 1981
- ÖZDEMİR, Yaşar, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv.Bsm., Ankara, 1981
- ÖZDEMİR, Mehmet, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar**, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 2001
- ÖZTÜRK, Osman Metin, **Amerika Çökerken Yeni Kutuplaşma**, Fark Yayınları, Ankara, 2007
- ORAN, Baskın, **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, C.I: 1919–1980, 3. Baskı, İletişim Yayınevi, İstanbul, 2001
- ÖRSES, TUNCA – ÖZÇELİK, Necmettin, **I. Dünya Savaşı'nda Türk Askerî Kıyafetleri**, Karizma Yay., İstanbul, 2005
- ÖZSOY, Osman, **Kurtuluş Savaşı'nın Perde Arkası**, İstanbul, 1999
- ÖZPİRİNÇ, O. Zeki, “Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur”, **Anılar**, Ankara, 1997
- TAI Tanıtım CD'si**, IDEF–2005 Ankara, 2005
- TAI'nin Sesi**, Türk Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı Geliştirme Programı Sözleşmesini İmzaladık, No 80, Ankara, 2005
- TAI 2005 Yılı Faaliyet Raporu**, TAI Bsm., Ankara, 2005
- TANMAN, Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi İstiklâl Harbi (1918–1923)**, C.II-II. Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953
- TATLI, İrfan, **Özlü Sözler**, Papatya Yayınları, İstanbul, 2004
- TAŞAN, Mustafa, **Savunma Sanayii ve Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu**, MKEK Yay., Ankara, 1987
- TAYHANI, İhsan, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001

- T.C. Dışişleri Bakanlığı, **Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl İkinci Dünya Savaşı Yılları(1939-1945)**, Dışişleri Yay., Ankara,1973
- TOKGÖZ, Erdinç, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2001
- TOLON, Ahmet Hurşit, **Birinci Dünya Savaşı Sırasında Taksim Anlaşmaları ve Sevr'e Giden Yol**, AAM, Ankara, 2004
- TOPUR, Tuncer, **Dünya ve Türkiye-AB-Kıbrıs Üçgeni**, Yeni Türkiye Yay, Ankara, 2002
- TURAN, Mustafa, **Yunan Mezalimi İzmir, Aydın, Manisa, Denizli 1919–1923**, 2. Baskı, AAM, Ankara, 2006
- TURGUT, Serdar, **Demokrat Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi**, Adalet Matbaacılık, Ankara, 1991
- TUSAŞ Tanıtım Broşürü**, Ankara, Eylül 2007
- TÜRK, Hakan, **Amerikan İmparatorluğu**, 2. Baskı, Ayhan Matbaacılık, İstanbul, 2004
- Türk İstiklâl Harbi C.II Batı Cephesi Ks.3**, GNKUR. ATASE, Ankara, 1994
- Türkçe Sözlük, TDK, Ankara, 2005
- UÇAROL, Rifat, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898–1962)**, İstanbul, 1990
- UÇAROL, Rifat, **Siyasi Tarih (1945–1999)**, Hv. Bas. Ve Neş. Md. İüğü, Ankara, 2006
- USLU, Nasuh, **Türk-Amerikan İlişkileri**, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000
- VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I-II**, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985
- YALÇIN, Osman, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004

- YALÇIN E.Semih-TURAN Mustafa- EKİNCİKLİ Mustafa – GEDİKLİ Şarika,  
**Türk İnkılâp Tarihi ve Atatürk İlkeleri**, 2. Baskı, Siyasal Kitapevi,  
Ankara, 2003
- YALÇIN, Soner, **Efendi-Beyaz Türklerin Büyük Sırrı**, 5. Bsk., İstanbul, 2004
- YALÇIN Durmuş-AKBİYİK Yaşar-AKBULUT Dursun Ali-BALCIOĞLU  
Mustafa-KÖSTÜKLÜ Nuri-SÜSLÜ Azmi-TURAN Refik-ERARSLAN  
Cezmi-TURAL Mehmet Akif, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I-II**,  
Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000
- YANGİN, Sami, (Yay. Hrz. Dr. Öğ.Alb. Ahmet TETİK, Uzm. Sema  
DEMİRTAŞ VE Uzm. Ayşe SEVEN), **Drama'dan Sina-Filistin'e  
Savaş Günlüğü (1917-1918)**, Gnkur. Bsm., Ankara, 2007
- YILMAZ, Veli, **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay., İstanbul, 2003,  
ZİYLAN, Aytekin, **Hedef Ulusal Teknoloji Yeteneğinin Yükseltilmesi Olmalıdır**,  
Ankara, 2000

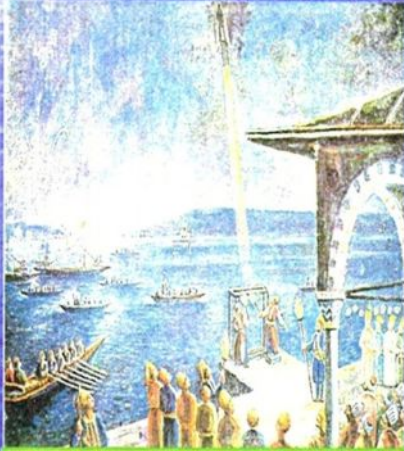
**SULTAN IV. MURAT ZAMANINDA  
GÜNÜMÜZE HAVACILIK**



**İmam Cevheri**



**Hezarfen Ahmet Çelebi**



**Lagari Hasan Çelebi**



**F-16 Savaş Uçağı**

# TÜRKLERDE KARTAL ARMASI VE KANAD EK-001

2-17-1967  
Sayı: 376

Ek-  
5-26  
89



ERZURUM: Saltık Türbesindeki kabartma kartal



(1) Konyada Selçuklar tarafından yapılmış çifte kartal, (2) Çifte Doğan, (3) Hün kartalının başı, (4) Altay Türk kartal



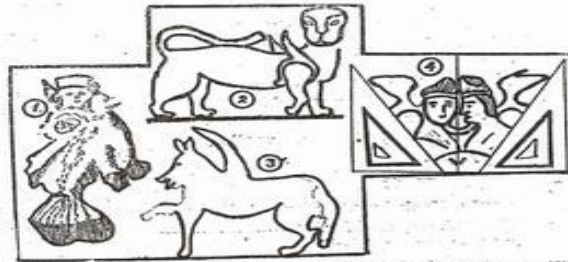
ERZURUM: Çifte minarenin çifte kartal



(1) Divriği: Ulu camisindeki kartal, (2) Divriği, Ulu camisindeki şahin, (3) Niğdede Songur Bey türbesinde kartal başlarından yapılmış bir tezeynat, (4) Diyarbakırda çifte tuğrul.

## TÜRKLERDE KARTAL ARMASI VE KANAD

Yazan: BAHAEDDİN ÖGEL  
BU SAYIDA:



(1) Niğdede Hüdayevî türbesinin kapısı üzerindeki taçlı ve adam başlı kuş, (2) Diyarbakırda Arturk oğullarına ait kanatlı insan, (3) Bir Selçuk kapısından, (4) Divriği Ulu camisinde.

(1) Niğdede Hüdayevî türbesinin kapısı üzerindeki taçlı ve adam başlı kuş, (2) Diyarbakırda Arturk oğullarına ait kanatlı insan, (3) Bir Selçuk kapısından, (4) Divriği Ulu camisinde.

CUMHURİYET MATBAASI



| S.N. | Uçak Tipi                 | Hizmete Giriş Tarihi | Hizmetten Çıkış Tarihi | Miktar |
|------|---------------------------|----------------------|------------------------|--------|
| 1    | Bristol Prier-Dickson     | 1912                 | 1914                   | 2      |
| 2    | Deperdussin               | 1912                 | 1914                   | 1      |
| 3    | Deperdussin B             | 1912                 | 1914                   | 1      |
| 4    | Harlan Eindecker          | 1912                 | 1914                   | 2      |
| 5    | R.E.P. Tip (Rule)         | 1912                 | 1914                   | 1      |
| 6    | R.E.P. Tip D              | 1912                 | 1914                   | 1      |
| 7    | R.E.P. Tip K              | 1912                 | 1914                   | 1      |
| 8    | R.E.P. Tip N              | 1912                 | 1914                   | 3      |
| 9    | Bleriot XI-2              | 1912                 | 1915                   | 5      |
| 10   | Deperdussin A             | 1912                 | 1915                   | 3      |
| 11   | D.F.W. Mars Pfeil         | 1913                 | 1913                   | 2      |
| 12   | Parseval PL9              | 1913                 | 1913                   | 1      |
| 13   | Bleriot R1 Taxi Pinguin   | 1914                 | 1915                   | 3      |
| 14   | Curtiss F-2               | 1914                 | 1915                   | 1      |
| 15   | Nieuport H6               | 1914                 | 1916                   | 4      |
| 16   | Ponnier                   | 1914                 | 1917                   | 1      |
| 17   | Rumpler 4A13              | 1914                 | 1917                   | 1      |
| 18   | Fokker E.I                | 1915                 | 1915                   | 1      |
| 19   | Fokker E.II               | 1915                 | 1915                   | 3      |
| 20   | Bristol Scout C           | 1915                 | 1916                   | 2      |
| 21   | Caudron G.III             | 1915                 | 1916                   | 4      |
| 22   | Maurice Farman M.F.7      | 1915                 | 1916                   | 1      |
| 23   | L.V.G. B.I                | 1915                 | 1917                   | 2      |
| 24   | Pfalz A.II Parasol        | 1915                 | 1917                   | 10     |
| 25   | Albatros B.I              | 1915                 | 1918                   | 18     |
| 26   | Albatros C.I              | 1915                 | 1918                   | 15     |
| 27   | Rumpler B.I               | 1915                 | 1918                   | 15     |
| 28   | R.A.F. B.E.2b             | 1916                 | 1916                   | 1      |
| 29   | Gotha L.D.2               | 1916                 | 1917                   | 6      |
| 30   | Gotha WD2                 | 1916                 | 1917                   | 3      |
| 31   | Albatros C.III            | 1916                 | 1918                   | 66     |
| 32   | Fokker E.III              | 1916                 | 1918                   | 9      |
| 33   | Bristol Scout D           | 1917                 | 1917                   | 1      |
| 34   | Gotha WD1                 | 1917                 | 1917                   | 1      |
| 35   | Martinsyde G.102 Elephant | 1917                 | 1917                   | 1      |
| 36   | A.E.G. C.IV               | 1917                 | 1918                   | 48     |
| 37   | Albatros D.II             | 1917                 | 1918                   | 3      |
| 38   | Caudron G.IV              | 1917                 | 1918                   | 1      |
| 39   | Fokker D.I                | 1917                 | 1918                   | 8      |
| 40   | Gotha WD12                | 1917                 | 1918                   | 2      |

|    |                             |      |      |    |
|----|-----------------------------|------|------|----|
| 41 | Gotha WD8                   | 1917 | 1918 | 1  |
| 42 | Hansa Brandenburg NW        | 1917 | 1918 | 2  |
| 43 | Harberstadt D.V             | 1917 | 1918 | 33 |
| 44 | Rumpler C.I                 | 1917 | 1918 | 12 |
| 45 | Albatros D.III              | 1918 | 1918 | 32 |
| 46 | Albatros D.V-D.Va           | 1918 | 1918 | 2  |
| 47 | Fokker D.VII                | 1918 | 1918 | 7  |
| 48 | Gotha WD13                  | 1918 | 1918 | 5  |
| 49 | Gotha WD15                  | 1918 | 1918 | 1  |
| 50 | Grigorovich M-5             | 1918 | 1918 | 1  |
| 51 | L.V.G. C.V                  | 1918 | 1918 | 1  |
| 52 | Morane-Saulnier Tip L       | 1918 | 1918 | 7  |
| 53 | Nieuport 17                 | 1918 | 1918 | 5  |
| 54 | Sablatnig SF.5              | 1918 | 1918 | 5  |
| 55 | Short 184                   | 1918 | 1918 | 1  |
| 56 | Voisin 5                    | 1918 | 1918 | 3  |
| 57 | Westland D.H.4              | 1918 | 1918 | 2  |
| 58 | D.F.W. C.V                  | 1918 | ?    | 1  |
| 59 | Avro 504                    | 1919 | 1923 | 2  |
| 60 | SPAD XIII                   | 1919 | 1926 | 23 |
| 61 | Pfalz D.III                 | 1920 | 1921 | 4  |
| 62 | FİAT R.2                    | 1921 | 1923 | 2  |
| 63 | Breguet.14 A2 (Keşif)       | 1921 | 1926 | 18 |
| 64 | DH.9                        | 1921 | ?    | 4  |
| 65 | Albatros C.XV               | 1922 | 1923 | 2  |
| 66 | SAML Aviatik B.1            | 1922 | 1924 | 6  |
| 67 | Breguet 14.B2 (Bombarduman) | 1922 | ?    | 14 |
| 68 | Nieuport 24                 | 1922 | ?    | 1  |
| 69 | Nieuport 27                 | 1922 | ?    | 2  |
| 70 | Caproni CA.3                | 1923 | 1923 | 1  |
| 71 | Caudron C-59                | 1923 | 1936 | 32 |
| 72 | Caudron C-27                | 1924 | 1931 | 39 |
| 73 | Rohrbach "Rodra" Ro-IIIa    | 1924 | 1934 | 2  |
| 74 | Savoia-Marchetti MS-16bis/m | 1924 | 1938 | 20 |
| 75 | Junkers A20                 | 1925 | 1933 | 65 |
| 76 | Junkers F13 Limuzin         | 1925 | 1938 | 3  |
| 77 | Morane-Saulnier MS-35       | 1926 | 1931 | 10 |
| 78 | Morane-Saulnier MS-53       | 1926 | 1933 | 10 |
| 79 | Dewoitine D21C-1            | 1926 | 1936 | 12 |
| 80 | SPAD 51C.1                  | 1926 | 1936 | 3  |
| 81 | Breguet 19.A2 (Keşif)       | 1926 | 1938 | 20 |
| 82 | Junkers A35                 | 1926 | ?    | 1  |

|     |                               |      |      |    |
|-----|-------------------------------|------|------|----|
| 83  | Nieuport Delage Ni.D-42C      | 1926 | ?    | 2  |
| 84  | Potez 25-A2                   | 1928 | 1935 | 1  |
| 85  | Savoia-Marchetti SM-59        | 1928 | 1938 | 8  |
| 86  | Morane-Saulnier MS-147        | 1928 | 1942 | 20 |
| 87  | Breguet 19.B2 (Bombarduman)   | 1928 | ?    | 45 |
| 88  | Letov S-16T "Smolik"          | 1929 | 1940 | 16 |
| 89  | Consolidated Fleet Model-7    | 1930 | 1945 | 12 |
| 90  | Breguet 19.7.A2               | 1930 | ?    | 20 |
| 91  | Curtis Hawk CW-II             | 1932 | 1945 | 30 |
| 92  | Curtis Hawk CW-III            | 1932 | 1945 | 40 |
| 93  | Tupolev ANT-9/PS-9            | 1933 | 1936 | 1  |
| 94  | Supermarine Southampton Mk.II | 1933 | 1943 | 6  |
| 95  | Curtiss "Fledgling" 2C.1      | 1933 | 1946 | 7  |
| 96  | Polikarpov R-5                | 1933 | ?    | 3  |
| 97  | Breguet 19.7.B2               | 1934 | 1940 | 20 |
| 98  | Monospar ST-12                | 1935 | 1941 | 2  |
| 99  | DeHavilland DH-84 "Dragon"    | 1935 | 1944 | 4  |
| 100 | P.Z.L. P-24A                  | 1936 | 1943 | 20 |
| 101 | Martin 139-WT (B-10)          | 1936 | 1945 | 20 |
| 102 | Gotha Go-145                  | 1936 | 1947 | 46 |
| 103 | Focke Wulf FW-44              | 1937 | 1937 | 18 |
| 104 | P.Z.L. P-24C                  | 1937 | 1943 | 44 |
| 105 | Focke Wulf FW-58K "Weihe"     | 1937 | 1945 | 6  |
| 106 | Heinkel He-111 F1             | 1937 | 1945 | 24 |
| 107 | Bristol Blenheim Mk.I         | 1937 | 1947 | 40 |
| 108 | Vultee-V-11-GBT               | 1937 | 1948 | 40 |
| 109 | Koolhoven FK.49A              | 1938 | 1942 | 1  |
| 110 | Supermarine Walrus Mk.II      | 1938 | 1947 | 6  |
| 111 | Supermarine Spitfire Mk.I     | 1938 | ?    | 3  |

## İNGİLİZ TAYYARELERİNİN HALKA KARŞI HAVA SALDIRISINA DAİR BELGE EK-003

|   |     |
|---|-----|
| A | 1-1 |
| D | 150 |
| F | 52  |

باسم فخرنا انهم و اول جلودى و حربه يات

باش قوماندانلىق و كالتى  
اركان حربيه وياست تانيمى  
تاريخ ۱۷۷۸ نومبر ۱۷/۱۹۷۷

۲۴۰۰

۱۷۱۰

۲۱ سات ۱۹ بختى توفى بعد از زوال ساعت اوچ زوده لرزه دوده آغاچ سندر بول استقامت  
دوده لياره گهلى و آوز و دوتوبرى ، آلپوللى ، لوله بختى استاسيونلى اوزر نده و جودده ايدى گورى  
دشاده بتروده بگشت لوله بختى جودر نده ايدى بيه طيبه انده خنى تا بترولا كرىه دوش و بربننه  
سبلا ستاسيون اوزر نده بگچى دورا اوزر نده سبلا لوله بختى به دقته فخر اول اكلون با آخون  
دقته بگچى برفا بيمانى سبب اولما من و بختى فرق تا بترولا كور بيه ايدى دوش آرسنه دقته اولد  
بخت نده دوه در حال تفريل بولمى اولدىن خاريت برار اولدو كنده ز شيله نده شيله ز لغت مابوگلا  
فخر نده شيله بختى بى سعوط نده بختى اولدو كنده بختى اولدو كنده اولدو كنده اولدو كنده

شابلر ايدى

۲۸ مارتنه ۱۳۳۴  
نومبر ۲۹

۱۹۰  
۱۷  
۲۹,۳۱

بارتلىق جواد خان، داره شعبه و قسم الحاصيله بازلان مادی تاریخ و نوسردى امرات جوار، اولدو كنده جواد خان اولدو كنده

COL BDH KLASÖR : 49 150 / 228 FİHRİST : 52

KOL : BDH KLASÖR : 49 DOSYA : 150/228 FİHRİST : 52  
Başkumandanlık Vekalet, Çelilesi Erkan-ı Harbiye Riyasetine  
No:7179

21 Mart 34 Perşembe günü badel zeval saat üç raddelerinde Dedeaç- Samendire istikametinde üç düşman tayyaresi gelmiş ve uzun köprü, Alpolly, Lüleburgaz İstasyonları üzerinde cevelan ettikleri esnada bunlardan ikisinin Lüleburgaz civarından edilen top endahtı tesiriyle geriye dönmüş ve birinin Seyitler istasyonu üzerinde iki devir icrasıyla Seyyidler Köprüsü'ne beş dakika fasıla ile iki bomba atmış ve nüfusça hiçbir zayıatı mücip olmamış ve bombaların tesiriyle köprüde iki demir arasında kırılmış olan bir tahtanın da derhal tamir edilmiş olduğu Karıştıran ovasında ziraatla meşgul ziraat memuru kumandanlığı tarafından bera-yı malumat bildirilmiş olmakla arz-ı keyfiyet olunur.



## MALTEPE HAVA İSTASYONU'NUN İNGİLİZLER TARAFINDAN İŞGALİNE DAİR BELGE EK-004-2

KOL :İŞH KUTU :500 GÖMLEK : 154 BELGE : 154-2

Malpepe Tayyare İstasyonundan

Kuvayı Hava'lyye Müfettişliğine

1. 17 Haziran 1336 Perşembe günü öğleden sonra saat dört raddelerinde İngilizlerin taht-ı işgalinde bulunan tayyare istasyonunda sırf tayyarelere mahsus olan hangar İngilizler tarafından bombalarla iştilgal ettirilmesi durumunda bulunan tayyarelerle malzeme kamilen ihrak olunmuş hangar civarında bulunan tayyareler de bombalarla tahrip edilmiştir.

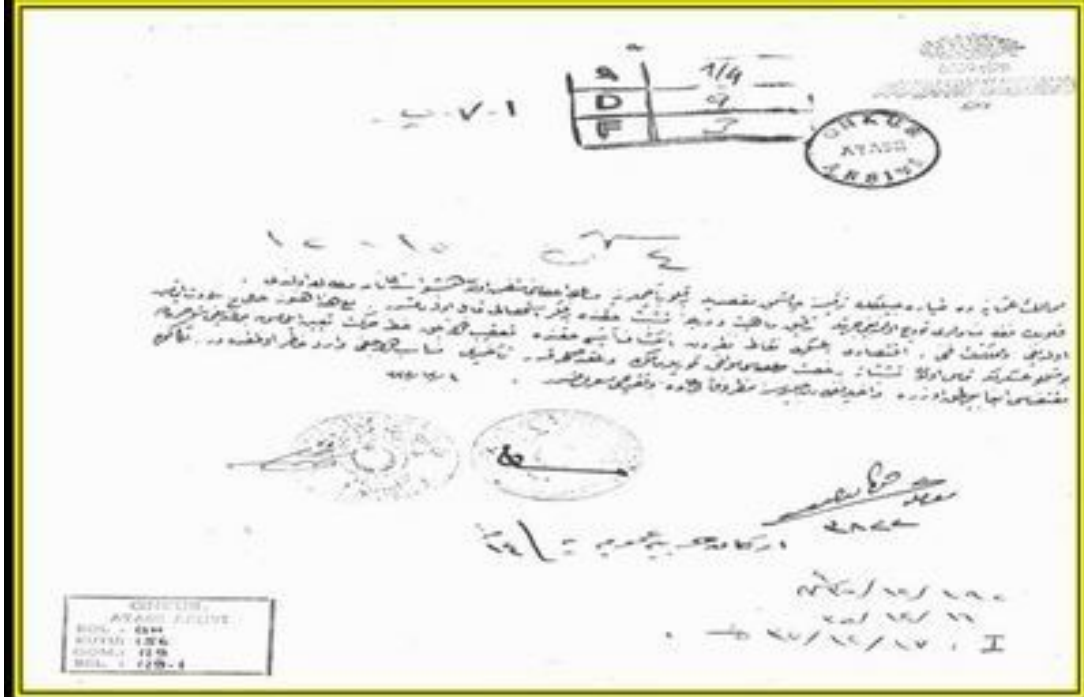
2. Memuriyet-i Muhasebe dairesinde; dolap, sandık, çekmeceler parçalanarak evark-ı hesabiye kayyudiyye pejmurade bir halde yırtılıp yerlere atılmış ve kilerde ma'mur erzaktan yalnız bir miktar fasulye ile zeytinyağı bırakılıp diğer erzak alınarak daire ve kapıları kırık olduğu halde jandarmaya teslim ve jandarma da istasyona mensup çavuşlarından Raşit Efendi'ye teslim etmişlerdir.

3. Bu gün dahi mütebaki tayyarelerle malzeme ve bombalar tahrip edilmekte ve eşyayı mezkureden anbarda ma'mur malzeme, motorlar, telsiz-telgraf, teferruatı, masa, iskemle gibi eşyalarda arabalarla bostancı istikametinde sevk etmektedirler.

4. İstasyon heyetinin ileride mesuliyetini mucip olmamak üzere bervechi bala arz edilen tahribat ve zayıatı tetkik ve tahkik etmek üzere hemen bir heyetin tayin ve iz'amı müstehamdır.

Maltepe İstasyon  
Kumandanı Sadettin (Musaddaktır)  
18.06.1336

## OSMANLI'DA HAVACILIĞA AİT KULÜBÜN AÇILMASINA İZİN VERİLMEMSİNE DAİR BELGE EK-005



KOL : İSH KUTU : 1546 GÖMLEK : 129 BELGE : 129-1

Memalik-i Osmaniye'de tayyareciliğin terakkisine çalışmak maksadıyla bir kulüp açmalarına müsaade it'hasını mutazammın olan işbu istidaname mütala'a olunda. Kulübün nizamnameleri tevdi' olunmadığı cihetle tedkik-i mahiyet ve derece-i teşebbüs hakkında bir fikir istihsali kabil olamamıştır. Maa-haza henüz hal-i sulh avdet etmemiş olduğunu ve memleketin fenni, iktisadi, askeri nikat-ı nazardan inkişaf etmesi hakkında takip olunacak hatt-ı hareket tayin eylememiş bulunduğu şu sırada bu misillü askerliğe temas olan teşebbüsata ruhsat it'hası muvafık görülememekte ve akd-i sulha kadar te'hiri münasib olacağı varid-i hatır olmaktadır. Ona göre muktezası ifa buyrulmak üzere dahiliye nezaret-i çelilesine mazrufen iade ve takdimi ma'ruzdur.

Erkanı-Harbiyey-i Umumiye 4.12.335

## TAYYARE İSTASYONLARININ NUMARALANDIRILMASINA DAİR BELGE EK-006

|       |              |       |              |          |
|-------|--------------|-------|--------------|----------|
| تاریخ | دقیقه : ساعت | عمل : | نہی واپور    | کوندون : |
|       |              | (4)   | کوندولشدور   | بھیڈیشہ  |
|       |              | ۶ - ۲ | واسل اولشدور | اوتورشیج |

آدرس ..... قضاوت ہوائیہ مفتیشہ

۲ - ۶۸ - ۲ - ناہی و ۶۰۰ - ۱۰۰ - ۱۰۰ - ۱۰۰

کتابہ و ہوائیہ مفتیشہ ہندو ایب نوسب موافقتہ ایف

۱۰۰

۱۰۰

|   |     |
|---|-----|
| A | 171 |
| D | 174 |
| F | 1   |

GNKUR,  
ATASE ARSIVI  
KOL - 154  
KUTU: 44  
GOM: 104  
BEL: 104-1

**KOL : İSH KUTU : 41 GÖMLEK :104 BELGE : 104-1**

Kıtaat-ı Havaiye Müfettişliğine 29.6 tarih ve 504/1062  
Tayyare İstasyonlarının numara ile tanımlanması muvafıktır efendim.  
Kazım





**TÜRK TAYYARESİNE YANLIŞLIKLA TÜRK  
TOPÇUSU TARAFINDAN ATEŞ AÇILDIĞINA DAİR  
BELGE EK-007**

Muhaberat-I Havaiyye Kumandanlığına

334 tarihinde İstinye üzerine gelmiş olan düşman tayyarelerine karşı tayyare istasyonundan idare edilen üç tayyareden rasit mülazım-ı sani Mehmet ve tayyareci küçük zabıt İhya Efendilerin rakib oldukları 52 numaralı albatros tayyaresine İstinye üzerinde ve 1500 metre irtifasında bulunduğu esnada tayyare topçu takımları tarafından ateş edildiği ve bir merminin tayyarenin tahminen 500 metre kadar altında infilak eylediği mezkur istasyon müdürünün mevrud rapor mefadından anlaşılmiş ve müahhiran 2712 numaralı raporunda keyfiyeti teyid edilerek salifül beyan tayyareye Kalender topçu takımı tarafından beş defa endahat eylediği ve tayyarenin bize ait olduğu cihat-i bahriyeden bildirildikten sonra ateşin kesildiği ifade olunmuştur. Tayyare istasyonun işarına nazaran üç tayyaremizin idare olduğu hakkında muhaberat-ı havaiye kumandanlığına müsta'celen ita'yı malumat edilmiş ve kumandanlıkça malumat-ı mezkurenin topçu takımlarına tebliğ edilmiş olması tabi bulunmuştur. 1500 metre irtifa'nda bulunda bir tayyarenin hasil olduğu hamil işaretin hususuyla dürbünde adem-i teşhisi ve tefriki gayrı-i varid olup nitekim raporunuzda tasri edildiği ve vechle cihat-i bahriyeden tayyarenin bize ait olduğunun tayin edilmiş olması bunu teyit eden ahvalden olmakla hadisenin bir nevi ihtiyatsızlıktan mütevellit olduğu tahakkuk etmekte ve binaen aleyh mezkur takım kumandanının şiddetle muahezesi icap etmektedir. Endahatının kat-i edilmesinin tayyare topçu takımlarına ayrıca tebliği iktiza eder. Marüz zikr Kalender takımından tayyarenin şeklini fazlaca büyütülecek dürbünün adem-i mecrburiyetinden muati raporda bahş eylemekte olduğundan müfettişlik icabına tevessül edilmek üzere ol emirde mezkur takım da el yevm mevcut dürbünün cinsinin beyanı ve ihtiyaca müvafık surette talep edilen dürbünün ise hangi cinsten olmasının ve ne miktar bulunması lazım geldiğinin tesri hakkında tevdi kılındı, Salifüz-zikr raporda dermiyan edildiği vechle tayyarenin düşman tayyareler.

23.03.334

## TEPKİLİ MOTOR SAN.KURULMASI HAKKINDA RAPOR

T. C.  
Genelkurmay Başkanlığı  
Hv. Kur. Bşk.  
XIV. Şube  
Kısım: 3  
Sayı: 6833

T. C.  
ORGANİZASYON  
CUMHURİYET ANKARA

ANKARA  
29 / 11 / 1946

Şubesi: Tepkili motor senayinin kurulması hk.

Yüksek Başbakanlığa

M.S.Bakanlığının 14/Mart/946 Gün Hava Müsteğarlığı Fen Şubesi 100120 sayılı yazılara karşılığıdır:

1-Kurulması arzu edilen Tayare motoru Fabrikası için harpten evvel M.S.Bakanlığı tarafından Bristol Fabrikasıyla yapılmış olan temaslar neticesi olarak,İngiltere Hükümetinin müracaatı üzerine ,harp senelerinde meydana gelen inkişaflara ve yeni motor tiplerini incelemek üzere İngiltereye gönderilmiş olan M.S.Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı Yüksek mühendislerinden mürakkep teknik kurulun raporu incelenmiştir.

2- Bu inceleme sonucunda:

- a) Gaz Turbinli motorların Havacılıkta mühim bir inkilap yapmış olduğu;
- b) Bu yüzden motor tekniğinin ve genel olarak tayyare senayinin bu gün tarihi bir dönüm noktasında bulunduğu,
- c) Yakın bir devrede pistonlu motorların harp tayyarelerinden temamiyle kalkacağı,
- d) İngilterede tayyare motoru yapan baş fabrikaların bu yeni motorları yapmakta oldukları,
- e) Yeni tepkili tayyarelerin hız oldukları sürat üstünlüğü dolayısıyla eski av tayyarelerinin hiç istifade edilemez bir silah haline geldiği anlaşılmaktadır.

3- Hava senayii olmayan devletlerin ufak dahi olsa bir hava kuvvetini yaşatamayacakları hakikatini İkinci Dünya harbi bir çok misallerle bir defa daha ve çok katı olarak isbat etmiş bulunmaktadır. Hava senayine sahip olmadığımız için Hava Kuvvetlerinin harp içinde tayyaresiz kaldığı çok zamanlar olmuş ve Müttefiklerin ikinci ve hatta üçüncü sınıf silahlarından dahi yeter adette temine muvaffak olunmadığı gibi malzemesizlik yüzünden harp süresinde ve elanda esaslı bir eğitim programı tatbikine imkân bulunamamıştır.Bu itibarla Haleket savunmasını emniyetle sağlayabilmek için yurdumuzda Hava Sanayinin bir an evvel kurulması zarureti vardır.

4- Bu zarureti karşılamak üzere Pistonlu tayyare motor fabrika-

Cevaplarda Ş. nin isim, tarih ve No. na yazılmasında.

- 2 -

|     |    |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 030 | 10 |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|

①

## TEPKİLİ MOTOR SAN.KURULMASI HAKKINDA RAPOR

030.10.58.396.14-1

EK-010-2

T. C.  
Genelkurmay Başkanlığı

Hv. Kur. Bşk.  
XIV. Şube  
Kısmı: 3  
Sayı: 68.337

ANKARA  
29 / 11 / 1946

P. G.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞİVİ

si kurulması için gerekli teşvikleri yapmak amacıyla gönderilmiş olan yüksek mühendislerden mürrekkep kurulmuş, inceleme sonucunda yeni tip motorların pistonlu motorlardan bir çok bakımlardan üstün olduğu kararına olduğu görülmektedir. Ayrıca bu kurul, vermiş olduğu raporda, bu motorların yurdumuzda şimdiden imallerinin mümkün olacağı kanaatini belirtmekte ve henüz başlangıç safhasında bulunan bu motorların daha karışık bir hale gelmeden Türkiye'de de işe bağlanmasını teklif etmektedir.

5-Pistonlu motorlar üzerinde inceleme yapmak üzere gönderilmiş olan bu kurulun teklifi, yurdumuzda kurulması gereken tayyare motor senayinin, pistonlu motorlar esaslı üzerinemi yoksa turbinli motorlar esaslı üzerinemi kurulması hakkında esaslı bir karara varılmasını gerektirmektedir.

6-Genelkurmay'ca yapılmış olan incelemelere ve alınan malumata göre; bu tip tayyareler ikinci dünya harbinin son safhasında kullanılmıştır. Halen gerek İngiliz hava kuvvetlerinde gerekse Amerikan hava kuvvetlerinde bir çok birlikler bu tip tayyarelerle teçhiz edilmiştir. Fransızların da bu tayyareleri 947 senesinde seri halinde yapacakları öğrenilmiştir.

7-Binaenaleyh, gerek tayyare ve gerek motor senayii bakımından heyet raporunun önemle göz önünde tutulması ve kendi Hava senayimizin kurulmasında tepkili motor tipinin kabulü esaslı üzerinde teknik incelemeler yapılmasının uygun olacağını ve bu hususta varılacak sonucun bildirilmesine müsaadelerini arz ederim.

8-Bilgi için Yüksek Baş Bakanlığa ve gereği için Millî Savunma Bakanlığına arz edilmiştir.

Genelkurmay Başkanı  
Orgeneral  
*K. Arbay*

|     |    |  |  |    |     |    |
|-----|----|--|--|----|-----|----|
| 030 | 10 |  |  | 58 | 396 | 14 |
|-----|----|--|--|----|-----|----|

Cevaplarda 5. nün ismi, tarih ve No. nün yazılması lazımdır.

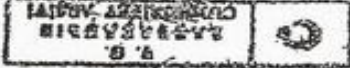
24 5-936 1896

BAŞBAKANLIK EVRAKI  
Tarih: 6.10.1946  
Lof

(2)

## GALATASARAYLILARIN PLANÖR ÇALIŞMASI (030.10.60.406.1) EK-11-1

82 6  
62  
48

  
 Ankara ... 20/III/934...

**T. Ta. C.**  
 Umumi Merkezi  
 Mesriyat. ŞUBESİ  
 7049


Bağvekil İsmet Paşa Hazretlerine

Hava sporuna karşı gençliğin göstermekte olduğu sevgi ve alâkayı bütün hararetle canlandıran iki mektupla, dokuz fotoğraf takdim ediyorum.

Galatasaray Lisesi onuncu ve sonuncu sınıf talebelerinden Vedat, İsmail Seylerle Kolej Akademi kısmından mezun Cevat ve ilk mektep mezunlarından Kemal Beyler, Almanya'dan kendi teşebbüsleriyle getirttikleri modele göre kendi vasıtalarıyla bir motörsüz tayyare yapmışlar ve bunu yirmi metre yükseklikten ayrı ayrı (200) metre uçurmağa muvaffak olmuşlardır.

Gençlerin 6/mart/934 tarihinde Göztepe'de ikinci defa olarak yaptıkları uçuş tecrübesinde Akşam Gazetesi Muharrirlerinden Sermet Kuhtar Beyle, memleketimizde birkaç sene evvel bu sınıf tayyareleri ilk defa yaparak Yeşilköy'de uçan Galatasaray Lisesi Fizik Muallimi Mr. Bayen ve civar köylerin halkı hazır bulunmuşlardır.

Tecrübelerine akşam karanlıklarına kadar devam ederek muvaffak olan dört gencin girişmiş oldukları bu takdire değer teşebbüsü, Türk Çocuklarının tayyareciliğe karşı besledikleri bağlılığı tebarüz ettirecek bir hadise olarak, saygılarımla arz ederim efendim.

  
 T. Ta. C. Reisi ve Rize Mebusu

4. Takdim  
 21-3-934  
 J.

1

Telgraf Adresi | Ankara - Tayyare.

030 | 10 | 60 | 406 | 1 | 21-3-934 | 1261 | 11 | 121

## GALATASARAYLILARIN PLANÖR ÇALIŞMASI (030.10.60.406.1) EK-11-2

**T. Ta. C.**  
Umumî Merkezi  
Neşriyat ŞUBESİ  
2045

Başvekil İsmet Paşa Hazretlerine

Hava sporuna karşı gençliğin göstermekte olduğu sevgi ve alâkayı bütün hararetlelerle canlandıran iki mektupla, dokuz fotoğraf takdim ediyorum.

Galatasaray Lisesi onuncu ve sonuncu sınıf talebelerinden Vedat, İsmail Beylerle Kolej Akademi kısmından mezun Cevat ve ilk mektep mezunlarından Kemal Beyler, Almanya'dan kendi teşebbüsleriyle getirttikleri modele göre kendi vasıtalarıyla bir motörsüz tayyare yapmışlar ve bunu yirmi metre yükseklikten ayrı ayrı (200) metre uçuşmağa muvaffak olmuşlardır.

Gençlerin 6/mart/934 tarihinde Göztepe'de ikinci defa olarak yaptıkları uçuş tecrübesinde Akşam Gazetesi Muharrirlerinden Sermet Muhtar Beyle, memleketimizde birkaç sene evvel bu sınıf tayyareleri ilk defa yaparak Yeşilköy'de uçan Galatasaray Lisesi Fizik Muallimi Mr. Bayen ve civar köylerin halkı hazır bulunmuşlardır.

Tecrübelerine akşam karanlıklarına kadar devam ederek muvaffak olan dört gencin girişmiş oldukları bu takdire değer teşebbüsü, Türk Çocuklarının tayyareciliğe karşı besledikleri bağlılığı tebarüz ettirecek bir hadise olarak, saygılarımla arz ederim efendim.

*H. Fındık*  
T. Ta. C. Reisi ve Rize Mebusu

4. Takdim  
21-3-934  
J.

Telgraf Adresi | Ankara - Tayyare.

|     |    |  |  |    |     |   |
|-----|----|--|--|----|-----|---|
| 030 | 10 |  |  | 60 | 406 | 1 |
|-----|----|--|--|----|-----|---|

21-3-934 1261 11 126

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR

EVLEY ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
SİVİLİZASYON ARŞİVİ



F-9

63  
1946  
Ankara, 29. Mart. 1948.

Ulusal Hava Kurumu

Genel Müdürlüğü

Fab. Şubesi

435

7352

Yüksek Başbakanlığa.

1 - Hava sanayinin menleketimizde tutunup yürütmesini sağlamak için Millî Savunma Bakanlığı ve Hava Kurumu teknisiyenlerinden birleşik komisyonun hazırladığı ve Millî Savunma Bakanlığına ve Genel Kurmay Başkanlığına sunduğu raporun bir kopyası ( 1 No.lu ek ) ilişik olarak sunulmuştur.

2 - Böyle bir rapor hazırlanmasını müspet kılan olaylar ve etkiler :

Vasifeyi aldığındanberi Genel Kurmay Başkanı, Millî Savunma Bakanı, Hava Kuvvetleri Komutanı, Hava Müsteşarı ve Genel Kurmay Hava Kurmay Başkanı ile yapılan bir çok görüşmeler ve teknik elemanlarla geçen müzakereler; durumu iyi anlayışlarına ve iyi görüşlerine rağmen Hava Kurumu fabrikalarını, düştüğü nokta halden kurtaracak ve bu fabrikaların hiç olmazsa beşte bir kapasitesinde avatacak iş bulma imkânı sağlanacaktı.

A - 1948 yılına iki ay kala, Genel Kurmay, yüksek vasıflı bir talim uçağının tipini verecekti. Kurum bu uçağın hem güvencesinin hem de motorünün lisansını alıp ( lisans almak için belki yüz binden fazla dolar ödeyecektik ) Kurum fabrikalarında senede 30 uçak yaptıracağına vademişti. 1948 yılına girdik, bu tip verilmedi. Fabrikalar, 1948 yılı için iş programı yapamadılar. Zihayet bu istedikleri yüksek vasıflı talim uçaklarından hemen üç senelik ihtiyaçlarına küfi gelecek miktarı, Amerikalılardan aldıklarından ötürü, Kurum fabrikalarına geçindirerek, hava sanayinin geliştirmek için yalnız Millî Savunmanın bütçesine el açmanın doğru olacağını bildirdiler.

Kurum fabrikalarının başlıca alıcısı olarak bilinen bu kapının yüzümüze örtülmesinden yılmadık. Çünkü siyasi ve askeri durumun icapları, Millî Savunmanın bütçe zaruretleri, bu kapının er geç bize kapanması ihtimalini görüyorduk. Bir taraftan Kurumumuzun fahri Başkanı Sayın Başbakanımıza baş vurduk. İlgili Bakanlıkların gerek Devlet ve gerekse arme hizmetleri bakımından iktisadi, zirai kalkınmasında götürececek işlerde uçaklara ihtiyacı olacağına inanarak ilişik ( 2 No.lu ) arizayı Başbakanımıza sunmuştum. Bu arizamıza karşılık ilgili Bakanlıklarca

Telgraf adresi : Ankara - Hava Kurumu

030 91 | 100 619 2

1

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-2

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ



Ankara, .....

**Türk Hava Kurumu**  
Genel Merkez

Şubesi

-2-

Başbakanlığa sunulan cevapların özeti ilişik ( 3 No.11 ) olarak sunulmaktadır.

Bu cevaplardan şunu anladık ki; Tarım, Sağlık, Gümrük ve Ekonomi Bakanlıkları, bütçeleri müsait olsa fabrikalarımıza uçak siparişi verecekler ve fabrikalarımızda yedek makina parçaları ve küçük takatta motörler yaptırabilecekler, amma ne kadar ve ne vakit ? Bu açıkça söylenmemiştir. Bu arızanın sonunda istenen uzmanlardan birleşik bir komisyon toplanabilse idi, bu açıkça belirecekti.

B - Gittikçe düşen ve kaynağının çoğuna kurban derisile fitreye dayanan gelirimizin hemen üçte ikisini yiyen bu iki fabrikayı işsizlikten kurtarmak ve fabrikalarda, mesleklerine uygun ve doyurucu iş bulamadıklarından sıkıntı içinde bulunan yüzlerce yüksek mühendis, mühendis ve ustabaşları elden kaçırap fabrikaları göktürmemek ve memlekette havacılık sanayini yalnız başına Kurumun bu zayıf sırtına yükletilmesinden doğacak acıklı sahneyi ortadan kaldırmak çaresinin ve şifasının, ancak Devlet ve Hükümet eliyle bulunabileceğine inandığım için önce İdare Kurulumuzda ve sonra Kurumun Genel Merkez toplantısında, fabrikaların bu durumuna açıkça öne serdim. Ankara Milletvekili Hafız Oğuz Bekata, Amasya Milletvekili Zeki Tarhan, Seyhan Milletvekili Sinan Teke-lioğlundan birleşik 10 üyeli hesap komisyonunun son Kurultayımıza verdiği raporda belirtilen şu teklifleri (Uçak fabrikasının yaşatılması ve inkişafı Devlet ölçüsünde bir iştir. Bu işin, bütün mülahazaların üstünde bir ilgi ve tam bir koordinasyon içinde ve Devlet çapında ele alınması ve yürütülmesi zarurüdür. Bu itibarla keyfiyetin Türk Hava Kurumunun mahdut ve gayri muayyen gelirlerine dayanan, mali ve hukuki yetkisinin dışında, bu işe bir Hükümet meselesi olarak bakılması komisyonumuzun vardığı yegane hal çaresidir. Bu mutalaalarımızın Hükümete duyurulması yerinde olacaktır.), Genel Merkez üyelerine arzettim ve Genel Merkeze sunduğumuz raporda, görüşülecek işler arasında Kurum İdare Kurulunun şu düşüncesini (Yüksek Heyetinizce hatırlanacağı gibi, 1945 Mayıs'ında, Genelkurmay Başkanlığında, Kurum Başkanının ve uzmanların iştirakile yapılan bir toplantıdan sonra, Genel Mer-

İlişik

Telgraf adresi : Ankara - Havakurumu

|     |    |  |  |     |     |   |
|-----|----|--|--|-----|-----|---|
| 030 | 01 |  |  | 100 | 619 | 2 |
|-----|----|--|--|-----|-----|---|

2



# HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR

(030.01.100.619.02-

26.09.1947) EK-012-3

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ



Ankara, \_\_\_\_\_

Türk Hava Kurumu  
Genel Merkez

Şubesi

-3-

kez Kurulunun oturumunda Genel Kurmay Başkanlığı temsilcisi (130 beygir kuvvetinde bir motörlü teçhiz edilmiş uçakların ilk öğretim bakımından senelerce üzerinde durulacak ideal Tayyreler olduğu-nu, uzmanlarla uzun görüşmelerden sonra bu karara varıldığını, bu uçaklardan havapordusunun her yıl bir miktar satın alabileceğini, kurulacak motor fabrikasının, geç de olsa, kurulmasını Genelkurmay'ın memnurlukla karşılayacağını) ifade etmişlerdi. Genelkurmay'ın bu kararı bugüne kadar gerçekleşme sahası bulamamıştır. Başbakanlığa sunulan teklifimiz üzerinde de incelemelere devam edilmektedir.)

Gerek Onuncu Kurultayın Uçak Fabrikası Hesap Komisyonu raporunda, gerekse Umumi Murakabe Heyeti raporunda belirtildiği gibi, Fabrikalarımızın, yaşamları ve inkişafı için, Devlet ölçüsünde Milli bir iş olarak ele alınması zamanı gelmiştir. Türk Hava Kurumu'nun mahdut ve gayri muayyen gelirlerle dayanan mali durumu karşısında meseleye bu zaviyeden bakmak zarureti vardır. Bu mevzuu yüksek heyetinizin tetkik ve münakaşasına sunmayı Merkez İdare Kurulumuz önemli görmektedir.), başlıca görüşme konusu yaptım.

Bununa üzerine Genel Merkezimiz, İdare Kuruluna şu yetkiyi verdi : (Başbakanın, ilgili Bakanların ve diğer yetkili zevatın fikirleri, İdare kurulunca alınarak Genel Merkeze izah edilmeli).

Bu yetkiyi kullanmaya girişmeden önce Başbakanımıza durum hakkında etraflı bilgi arz etmek için ve hava sanayi ile başlıca ilgili bulunan Milli Savunma ve Genelkurmay hava generallerile görüştüm. Teknik elemanlardan birleşik bir komisyon toplamasına ve bu komisyonca etraflı bir rapor hazırlanması kararında birleştik. İşte bu rapor ( 1 No.11 ek ) bu sebeble yazılmış, örnekleri Milli Savunma Bakanlığı ile Genelkurmay Başkanlığına sunulmuştur.

Yüksek görüşlerinizin ve kararlarınızın ışığı altında Kurum fabrikalarının bu acıklı durumdan pek yakın bir zamanda kurtulacağına bütün inancımı derin saygılarımla arz ederim.

İlgiği

3

|     |    |  |  |     |     |   |
|-----|----|--|--|-----|-----|---|
| 030 | 01 |  |  | 100 | 619 | 2 |
|-----|----|--|--|-----|-----|---|

Türk Hava Kurumu Başkanı  
Mardin Milletvekili

*Şeyfi Düzgören*

Telgraf adresi : Ankara - Havakurumu

3

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-4

ERZAR ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

*1 numaralı ek*

Hava Sanayii Kurulması hakkında rapor

-----

İkinci dünya harbi göstermiştir ki, müstakbel harpler yalnız cephe-  
lere münhasır kalmıyacak, bir memleketin en ufak kasaba ve köylerine kadar  
bütün insan topluluklarına, sınai ve askeri tesislerine ve bil'unum servet  
ve istihsâl kaynaklarına ani olarak tevcih edilecek bir baskın şeklinde  
olacaktır. Memleketin en uzak noktalarına kadar tesir edecek olan bu müs-  
takbel harplerin baş silâhı, şüphesiz ki, TAYYARE'dir.

Şehirlerimizi yıkılmaktan; çocuklarımızı, kadınlarımızı ve ihtiyarlar-  
ımızı düşman tayyare bombaları altında açlık ve sefaletten yok olmaktan;  
sınai ve askeri tesislerimizle servet ve istihsâl kaynaklarımızı muattal  
hâle gelmekten korumak için, en tesirli müdafaa silâhı da yine hava silâ-  
dır.

Barışta ve bilhassa bir harp halinde mevcut tayyarelerimizi faaliyet-  
te tutabilmek, boğalan tayyare birlikleri kadrolarını vaktinde doldurabil-  
mek ve bu işleri dış kaynaklara muhtaç olmadan başarabilmek için, memleket  
te hava taarruzuna karşı tam teşkilâtli bir müdafaa sistemine malik, bir  
HAVA SANAYİİ kurmak, ilerletmek ve dünya teknik seviyesinde tutmak, istik-  
lâl ve hakimiyetimizin korunması için elzem ve zaruri bir ihtiyaç olarak  
kendini göstermektedir.

Bugünkü vaziyette, Hava Ordumuzun tayyare, motör ve yedekleri ihtiyacı için her sene küçümsenmeyecek derecede mühim yekûnlar tutan dövizler sarfedildiği hâlde, diğer Devletlerin kendi servislerinden çıkarmak üzere olup bize sattıkları üstün vasıflı olmyan tayyareler ve teçhizatla, yukarıda önemi belirtilen yurd müdafaaasının, gelecekte, bihakkın sağlanması mümkün olmayacaktır.

Böyle bir durum karşısında, Hava sanayiinin muhakkak ki bidayette büyük masrafları ve çalışmalarını zaruret haline sokan :

|     |    |  |  |     |     |   |
|-----|----|--|--|-----|-----|---|
| 030 | 01 |  |  | 100 | 619 | 2 |
|-----|----|--|--|-----|-----|---|

4

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-5

HAZİNE ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

-- 2 --

- a) İstenilen tipte ve memleketimiz bünyesine uygun tayyare elde edilememesi,
- b) Doğ kaynaklardan istenilen miktarda tayyare tedarik edilememesi,
- c) Bir harp halinde günlük ziyatı karşılayacak dahili bir sanayiın mevcut olmaması,
- d) Döviz zorlukları yüzünden pek az sayıda tayyare satın alınabilmesi gibi hususları önceden mütalâa etmek ve ona göre tedbirler almak icabedecektir.

Bunlara ilâve olarak; tayyare, motör ve bunların teçhizatı memlekette yapıldığı takdirde, ham malzeme dahilinde temin edilinceye kadar, harice yalnız malzeme ve hususi teçhizat ile bazı zaruri masraflar için çıkarılacak dövizlerle, daha fazla sayıda ve ihtiyaca uygun hava silâh ve malzemesi tedarik etmek mümkün olacaktır.

Böyle bir hakikat karşısında hâlen mevcut fabrikalarımızın Hava Sanayii bakımından kudret ve kabiliyeti incelenecek olursa :

- 1 - Milli Savunma Bakanlığı emrinde yurdun muhtelif bölgelerinde kurulmuş tayyare fabrikaları bulunduğu gibi, Türk Hava Kurumunun Ankara civarında tesis ettiği bir Uçak ve Motör fabrikası da vardır. Bütün bu fabrikalar aynı istihşâl seviye ve kudretinde olmamakla beraber, yekdiğerinin noksanlarını tamamlamak suretile kifayetli bir Hava Sanayii kurulmasında kıymetli ve esaslı bir bağlangıç teşkil edebilirler.

Bunlardan Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikalarında şimdiye kadar yedi muhtelif tip tayyare lisans altında imâl ve ayrıca bir okul tayyaresi etüdü yapılarak bir prototipi inşa edilmiştir.

Türk Hava Kurumunun Etineğüt'deki Uçak fabrikasında, lisans altında okul bağlangıç tayyareleri ve muhtelif tip plânörler imâl edildiği gibi umumî hizmetlerde ve turizm havacılığında kullanılmaya elverişli tayyarelerin proje etüdüleri yapılmış ve prototipleri inşa edilmiştir. Yine Türk Hava Kurumunun Gazi İstasyonu civarında kurduğu

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-6

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

-- 3 --

Motör fabrikasını da muhtelif takatte tayyare motorları imâl edecek şekilde teçhiz edilmiş bulunmaktadır.

Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarının etüd ve imâl sahasında bugüne kadar yapmış oldukları işler, yetiştirdikleri teknik elemanlar ve mevcut tesisat ve teçhizatı, memleket Hava Sanayii bakımından bir varlıktır.

Türk Hava Kurumunun, Motor Fabrikasına ilâve ettiği hafif maden dökümhanesi, Hava Sanayiinin mühim bir ihtiyacını karşılamak için çok yerinde bir başlangıç olduğu gibi, yine Türk Hava Kurumu Uçak Fabrika-  
sında yapılan yeni tip tayyare proje ve prototipleri üzerindeki çalış-  
malar, Milli Eğitim Bakanlığı ile ortaklaşa kurmakta olduğu Aerodina-  
mik Enstitü Müşgâr Tüneli, şimdiye kadar yaptığı teknik teorîbeler ve  
memleket Hava Sanayiini bağımsızlığa kavuşturmak için gerekli eleman-  
lar yetiştirilmesi önemli teşebbüslerdir.

- 2 - Hava Sanayii, yalnız tayyare ve motor imâl etmekten ibaret olmayıp fakat aynı zamanda bu imâl işine müsamih yarı mamul malzemeleri menâc-  
ket dahilinde istihsâl çare ve imkânlarını sağlamak ve tayyare ve mo-  
törlere ait teçhizat ve aletleri imâl etmek gibi meselelerin de ele  
alınmasını icabettirir.

Hava Sanayiinin, mümkün olduğu kadar bağımsızlığa kavuşabilmesi, bahsedilen bu hususî branşlardan başka, memlekette umumî makina ve ma-  
den sanayiinin kurulmasına da dayandığından, Hava Sanayii ile bu umumî  
sanayii abenkli ve müşterek bir programa göre yürütmek gerekmektedir.

Böylece Hava Sanayii meselesi yalnız Milli Savunma Bakanlığının  
veya Türk Hava Kurumu gibi <sup>devlet</sup> umumî menfaatlere hadim bir cemiyetin işi  
olmayıp umumî mahiyette bir Devlet işidir.

- 3 - Milli Savunma Bakanlığı Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğüne bağlı Kı-  
rkkale'deki fabrikalardan; Top Fabrikası, Topçu Mühimmat ve Tapa Fab-  
rikası, Tüfenk ve Diğli Fabrikası, Çelik Haddhanesi, Piring Haddha-  
nesi ve sairer gibi tesisler, Hava Sanayiine müsamih bir kısım malzeme-  
leri istihsâl etmek ve dövme çelik ve bakır halitası parçaları yapmak

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-7

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

-- 4 --

hususlarında yeter derecede tesisat ve teçhizata sahiptir. Bu fabrikaların tesisat ve teçhizatının, Hava Sanayii ihtiyaçlarına göre adapte edilmesi imkân dahilindedir.

Ekonomi Bakanlığı Smerbank Umum Müdürlüğüne bağlı Karaböğk Demir ve Çelik Fabrikası ile diğer resmi ve hususi fabrika ve imalâthanelerin (Dokuzun Fabrikaları, Kaçuk ve Boya imalâthaneleri, Kablo fabrikası, Kontrolâk fabrikası ve ilh.) istihâllerini, Hava Sanayii ihtiyaçlarına karşılayacak şekilde düzenlemek de mümkündür.

Yurdumuzdaki Hava Fabrikaları ile Hava Sanayiinde istifade edilebilecek diğer sınıai tesisler kısaca tetkik edildikten sonra Türk Hava Kurumu Fabrikalarının bugünkü durumunu inceleyelim :

Çalışmalarının mahiyet ve ehemmiyeti yukarıda kısaca taberâz ettirilen Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikaları, memleketimizde sivil havacılığın henüz inkişaf etmemiş, havacılığımız plânlaştırılmamış ve bu sahada Devlet eliyle bir koordinasyon sağlanmamış olmasından dolayı, gelişme imkânı bulamamaktadır. Bu mühim sanayi şubesinin, Türk Hava Kurumunun mahdut ve gayri muayyen gelirleriyle ilerlemesi ve yaşaması imkânsızdır. Bu fabrikaları çökmekten kurtarmak, yurd müdafasında verimli bir hale getirmek ve Hava Sanayii için emek ve masraflarla yetiştirdiği elemanlara istihbâli ve düzenli çalışma imkânı bulmak, ancak uzun vadeli iş verecek bir alıcı bulunmasına ve memleketin, askeri ve sivil, diğer fabrikalarla elverişli bir çalışma kurulmasına bağlıdır. Bunlar sağlanmadıkça ve bu fabrikalar devamlı sipariş almadıkça, varlıkları değerlendirilemez, oldukları yerde çöker.

Türk Hava Kurumunun, bu tesisleri ayakta tutmak endişesiyle, bu fabrikalarda Hava Ordumuza ait tayyare ve motor onarım işleri ve havacılık mevzuu dışında kalan imalât yaptırması, kanaatinizce doğru değildir. Bu suretle belki fabrikaların yaşaması sağlanabilirse de, esas gaye ve maksat kaybolacaktır ve, memleket müdafası için elzem ve zaruri olan, Hava

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-8

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

-- 5 --

Sanayiinin kurulması ve ilerletilmesi meselesi daha geçikecektir.

Memlekette Hava Sanayii kurmak ve geliştirmekle varılması istenilen ve arzu edilen gaye, raporumuzun baş tarafında da tebarüz ettirildiği gibi, barışta ve bilhassa bir harp halinde memleket müdafaası için lüzumlu hava silâhını, dış kaynaklara muhtaç olmadan, memleket içinde imâl surefile temin etmektir.

Yurd müdafaası ve Cumhuriyetimizin bekası için elzem ve zaruri olan Hava Sanayiinde bu gayeye ulaşabilmek ve dünya havacılık gididine ayak uydurabilmek; her şeyden evvel, Devlet Yardımı ile, plânlı ve programlı çalışmak, mevcut Hava Sanayi tesisleri arasında esaslı işbirliği kurmağa ve memleket sanayi işlerini koordine etmeğe lüzum gösteren ve Devlet çapında ele alınması icabeden hayati bir meseledir.

Bu maksatla, şimdiye kadar geçirilen tecrübeleri göz önünde tutarak ve Hava Sanayiinde ileri memleketlerin teknik terekkiyatından faydalanarak, Hava Ordumuz ihtiyaçlarını kendi imkânlarımızla temine uğramak ve en mükemmel tayyare ve motorların imalini hedef tutmak gayemiz olmalıdır.

Mevcut Hava Sanayi tesislerimizin diğer sanayi teşekkülleriyle sıkı bir işbirliği, esaslı bir iş bölümü ve ahenkli bir şekilde çalışmalarını halinde, yalnız Hava Ordumuzun değil, fakat muhtelif sınıf Kara Birliklerinin irtibat, keşif, nakliye ve sıhhiye işlerinde ve diğer Devlet ve kamu hizmetlerinde lüzumlu olan her takat ve cesametteki tayyareleri imâl etmek için etüdler yapmak, diğer taraftan havacılığımızı bağımsızlığa kavuşturmak için, yine Devlet yardımı ile kurulacak Enstitü ve Laboratuvarlarda teknik ve ilmi araştırmalarda ve tecrübelerde bulunmak ve nihayet tayyare ve motor imaline lüzumlu malzemeleri istihâl, tayyare ve motörlere ait teçhizat ve aletleri imâl edecek tesisleri kurmağa tegebbüs etmek, ele alınacak işler arasında yer alan önemli konulardır.

Hava Ordumuzun ihtiyaçlarına göre paraşüt imalâtına tevessül edilebileceği gibi, tayyare ve motörlerde geniş bir kullanım yeri olan sun'i

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-9

DEVLET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

-- 6 --

kauçuk imalâtı; hafif maden, bakır ve renkli halita haddhanesi, hususi çelik imalâthanesi, yüksek evsafta civata, somun, perçin, kupi, pul ve saire gibi umumî makina sanayii ile elektrik kablo ve malzemesi borda aletleri imâl edecek tesisler ileride üzerinde durulacak konular arasındadır.

Havacılığımızın ve Hava Sanayimizin bağımsızlığı için elzem olan bu sanayi şubeleri, yukarıda da işaret edildiği veçhile, yalnız havacılığın değil, fakat aynı zamanda, diğer sanayi kollarının gelişmesini sağlayacak ziraat işlerimize lüzumlu alet ve makinelerin imaline imkân verecek ve diğer bir çok umumî ihtiyaçlara da cevap teşkil edecektir.

Hava Sanayimizi bu şekilde bir Devlet Teşekkülü olarak organize edilmesi lüzumunu belirtirken, raporumuzun bağındanberi tekrarlandığı üzere, en ön plânda tutulması gereken nokta, hiç şüphesiz, Ordu ihtiyaçlarının temini olacaktır. Hava Sanayii camiasına giren fabrikaların verimli bir hale getirmek ve Hava Kuvvetlerimizi, teknik evsaf bakımından, dünya havacılığı seviyesinde tutmak birinci ve başlıca amaç olacaktır.

Bunu tahakkuk ettirmek için, memleketimizin malî ve iktisadî bünyesi de göz önünde tutularak, bir taraftan dünya havacılığında kaydedilen teknik yenilikleri takip etmek, ilmi araştırmalarda bulunmak, diğer sanayi tesislerimizin istihsalâtını havacılık bakımından değerlendirmeye matuf tecrübeler yapmak ve diğer taraftan da Hava Ordumuzun tayyare ve motör tiplerinin üstün vasıflı olmalarını sağlayacak işleri tanzim etmek için, bu gibi önemli millî menleket davalarını muhtelif mekanların görüş ve düşüncesine bırakmıyarak, Başbakanlık emrinde olması icabeden, tam salâhiyetli bir Millî Sanayi Koordinasyon Kurulu teşkilî gerekli görülmektedir.

Bu suretle Hava Ordumuzdaki tayyare ve motör tiplerinden ihtiyaca göre imalât ve mevcutların onarım yapılırken, Hükümet ve Genelkurmay istihbarat servislerinin başka memleketlerde havacılık sahasında kaydedilen yeniliklere ve buluşlara ait topladığı malumat ve yabancı memleketlerin havacılığa ait bilimum yayınlarından edinilen bilgiler göz önünde tutula-

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-10

rak, Hava Sanayimizin için hazırlanacak, en az bir beş yıllık, bir iş programına daima günün icaplarına uygun tutmak ve Hava Ordumuzun uçan silahlarının zamanında yenilenmesini sağlamak gibi hususlar, bu kurulun esaslı vazifeleri arasında yer almalıdır.

Hâli/olarak :

- 1) Hava Sanayininin bir bütün olarak Hükümetce ele alınarak teşkilâtlandırılması,
- 2) Mevcut askeri ve Türk Hava Kurumuna ait tayyare ve motor fabrikalarının ve düzenli bir şekilde çalışmalarını sağlamak için, ilgili Devlet sanayi şubeleriyle beraber, bir Devlet otoritesi altında iktisadî bir teşekkül olarak toplanması,
- 3) Hava Kuvvetlerine ait tayyare ve motor ihtiyaçlarının, Genelkurmayca, uzun vadeli bir programa bağlanması,
- 4) Bu programa göre, uçak siparişlerinden yurd içinde yapılması mümkün olanların, acil bir teminat hasil olmadıkça, bahsemtâh Hava Sanayi Müessesesinden satın alınması,
- 5) Devletin diğer işlerinde ve emme hizmetlerinde kullanılacak tayyarelerin (Hususiyet ve mecburiyet arzedenler müstesna) mutlaka Hava Sanayi Müesseselerinden alınması,
- 6) Hava Sanayimizin ve Hava Sanayimizin gelişmesi ve lâzım olan ilmi ve teknik araştırma ve tecrübelerin yapılması için gerekli Enstitü ve Laboratuvarların kurulmasına ve devamlı çalışmasına Devletin maddî ve manevi yardım yapması,
- 7) Hava Sanayininin, kolayca gelişmesi için, mevcut bilimum kanunî muafiyet ve tenzillâtten istifade ettirilmesi,
- 8) Yukarıdaki maddelerde izah edilen hususların temini ve tedviri maksadıyla, Başbakanlık emrinde, ilk adım olarak, tam salâhiyetli bir Millî Sanayi Koordinasyon Kurulunun muhakkak surette teşkili, gerekmektedir.



**HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR**  
**(030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-11**

GENEL ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
 CUMHURİYET ARŞİVİ

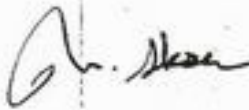
-- 8 --

Hava Sanayinin İhtiyacına ve ne suretle gelişeceğine dair kanaatlarımızı açıklayan işbu raporumuzu saygılarımızla arz ederiz.

12/Mart/1948

T.H.K.Fb.lar Ş.Md.

Y.Mühendis



(Muammer Aksan)

M.S.B.Sel.Mf.Hrp.Sn.Koor.İşv.

Y.Mühendis



(Bruno Stephan)

Hv.Ms.Fn.Sn.Ş.Md.V.

Y.Müh. Bnb.



(Fuat Dörtbudak)

T.H.K.Mt.Fb.İd.

Y.Mühendis



(Fikret Çeltikçi)

T.H.K.Mt.Fb.İd.S.Ş.

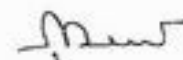
Y. Mühendis



(Kemâl Tanoğlu)

T.H.K.Uçak Fb.İd.

Y.Mühendis



(Salâhattin Beler)

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-12

ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
- TÜRKİYE ARŞİVİ



Edis Hava Kurumu  
Genel Müdür  
Fabrikalar Şubesi  
796/19356

Yüksek Başbakanlığa

EK-2

Ankara, 26.9.1947

2. maddelerle ek.

1- Hava Kuvvetlerimiz, sefer için bir çok pilot yetiştirilmesine ve havacılık sanayisinin çabuk adımlarla geliştirilmiş olmasına pek ihtiyacı olduğuna inanmaktayım. Bir seferde dışardan bol bol verilecek uçakların bunları kullanmağa ve kullanma yolunda cesaretlerini verenlerin yerini doldurmağa yeter miktarda pilotumuz elde bulunmadıkça, hangarlarıda kalma hükmüne boyun eğecekleri şüphesizdir.

Arz edilen vasıflarda pilot yetiştirilmesinin ne kadar uzun bir zaman ve böyle yetiştirme bir pilotun ne kadar büyük bir masrafa ihtiyaç gösterdiğini geçen harb açıkça meydana koymuştur. Genel Kurmayımız gerek elde bulunan ve gerekse alınacak olan uçaklar için yedekleriyle beraber ne kadar pilota ihtiyaç olduğuna hesablarken duyacağı üzüntüden ve bir an evvel memlekette yedek pilot yetiştirme arzusunun derecesi takdir olunabilir.

2- Pilot olmağı cesip bir ekle sokmadığımız takdirde gençlerimizi havacı yetiştirmek için Hava Kurumunun didişmeleri ve Havacılık sanayiini ilerletmek yolunda (20)milyona yaklaşan mesreflerle ve türlü emeklerle kurduğu uçak ve motor fabrikalarını beklenen amaca bizi asla vardiiramiyacaktır.

3- Pilot ve havacı genç yetiştirmek ve kurum fabrikalarını işsizlik yüzünden çöktürmeme için artık hükümetimizin bu yaraya şifalı elini uzatmasını pek lüzumlu görüyor ve bunun için akla gelebilen su tedbirlerin alınmasını arz ediyorum.

a) Önce uçak kullanma ihtiyacında bulunan Bakanlıklara

A) - Tarım Bakanlığı : Orman yangınlarını vaktinde haber alma ve bombeleriyle yangını söndürme ve bir taraftan söndürücü ekipleri yangın bülgesine çabuk yetiştirmek- islerini sağlamak ormanlardan kaçak ağaç taşıma taşımadığını göstermek ve bunları yaklatmak, Devlet Çiftliklerinde ve harlalarında, çamurlu zamanlarda kolaylıkla her çeşit tohum, ekme ve çekirge mücadelesini çabuk sağlamak.

B- Ulaştırma Bakanlığı : Yakın şehirler arasında yolcu taşıma, kolipostal gazete ve mektup paketleri atmak.

C- Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı : Bakanlıklarda sızma haseresi kurtcuklarına karşı tox ilaç serpmek, depremlerde

İncegi

12

**HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR**  
(030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-13

DEVLET İÇİŞLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
GÜMRÜK VE TEKEL BAKANLIĞI



Ankara, \_\_\_\_\_

Edis Hava Kurumu  
Genel Müdürü  
İstanbul Şubesi

- 2 -

ve tren kazalarında uçaklarla sağlık yardımında bulunmak,

B- Gümrük ve Tekel Bakanlığı : Çöl halindeki güney sınırlarımızda ve bütün kara sularımızda kaçakçıları gözetlemek ve yakalamak ) lazım olan istenilen vasıftaki uçaklar için her yıl bütçelerine gider karşılığı koymak ve bu uçakları T.H.K. fabrikalarında yaptırmak.

b) İstekli ~~me~~ hususi nakliye şirketlerine, yalnız yakın şehirler arasında uçakla yük taşınmasına müsaade vermek ve bu yük uçaklarının T.H.K. Fabrikalarında yaptırılmasını şart koymak

c) Motor ve yedek ince makine parçalarına ihtiyacı olan bakanlıkların (İktisat Bakanlığına: İktisadi devlet teşekkülleri fabrikalarındaki makinalara kendi atelyelerinde yapılamayan yedek parçalar , Tarım Bakanlığına : Selektörleri tahrike elverişli küçük takatta motorlar ve su pompası motorları) ihtiyaçlarını eksiltme yoluna gitmeden T.H.K.Fabrikalarına yaptırmak.

d) İstiyenlere, otomobil kullanır gibi, uçakla dolaşma hakkını tanımak,

Bu suretle memleketimizde bir taraftan pek lüzumlu kalkınma ve toparlanma işlerimizinizi hazırlamakla beraber çoğalacak havacılık sahalarında çalışmak isteyen gençlerimizin pilotluk aşkı uyanarak Türk Hava Kurumunun havacı yetiştirme amacına varma işi kolaylaşacak ve diğer taraftan işsizlik içinde kıvranan kurum fabrikaları çalışma imkânına kavuşarak bu fabrikalarda senelerdenberi türlü masraflarla yetiştirilen genç uçak yüksek mühendislerimiz ve ustalarımız havacılık endüstrisinde çalışmanın zevkini tadacaklar ve bu yolda kendileri gibi havacı sanatkarların yetismesine ümitli bir çığır açmış olacaklardır.

e) Bakanlıklara ve Devlet müesseselerine yapılacak uçaklarda kullanılan ve hariçten getirilen malzemelerden gümrük resmi alınmak veya alınırsa bunu az bir miktara indirmek.

f) Türk Hava Kurumu fabrikalarından dışardan satın alınacağı makine ve iptidai maddelerin ithalinde ödenen döviz farkı için kuruma prim hissesi ayırmak kararına muhafaza etmek.

g) Türk gençlerinde daha küçük yaşta havacılık aşkını uyandırmak için liselerden çıkıncaya kadar öğrencilerin el işleri dersleri arasında uçak modelciliğini ve askerlik dersleri arasında Havacılık derslerini ve parasüt kulelerini bulduğu merkez-

Dışişleri

**HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR**  
**(030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-14**

ALYI ARŞİVİNİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
 CUMHURİYETİ ARŞİVİ



Ankara, \_\_\_\_\_

Türk Hava Kurumu  
 Genel Müdürü

- 5 -

Şubesi

lerdeki orta okul ve lise öğrencilerinin yılda en az 10 defa paraşütle atlamalarına mecburi tutmak.

h) Türk Hava Kurumu Fabrikalarından yaptırılacak prototip uçak ve motorların etüt, inşa ve tecrübe masraflarının hükümetçe ödenmesini sağlamak (Bu hususta yabancı memleketlerde hükümetlerce havacılığa ve havacılık endüstrisini geliştirme yolunda yapıla gelmekte olan yardımlar hakkında edinebildiğimiz bilgiler ilâk olarak sunulmuştur.)

4- Yukarıda kısaca arz edilen düşüncelerden bir kısmı kanun yapılmasına ve bir kısmı Bakanlar Kurulu kararı alınmasına bağlı işler olduğundan bütün bu esasların daha etraflı ve daha faydalı bir şekle sokulması ve sonra yüksek tasvibinise arz edilmesi için Bakanlıklarca seçilecek uzmanlarla Türk Hava Kurumu uzmanlarından birleşik bir komisyonun toplattırılmasına buyruğunuzla kurumunuzun fahri başkanına derin saygılarımızla arz ederim.

Türk Hava Kurumu Başkanı  
 Hâdîr Milletvekili

İmza

## HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR (030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-15

BAŞBAKANLIĞI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

EK-3  
3. numara ek:

Başbakanlığa yapılan müracaata muhtelif Bakanlıkların cevapları.

DE

1) Tarım Bakanlığı :

Orman yangınlarını vaktinde haber alma ve söndürme, orman kaçakçılarına güzetleme, Devlet çiftliklerinde çamurlu zamanlarda tohum ekme ve çekirge mücadelelerinde havadan ilaç serpme işlerinde uçak kullanmak ve selektör, çiftlik aletleri ve su pompalarını geliştirmek için motor inşaat ettirmek.

Bakanlıkları teşkilatına bildirilmiş, ilgili Uzman Müdürler gerekli teşebbüse geçmek üzere doğrudan fabrika müdürlüğü ile temasa geçmiş.

2) Ulaştırma Bakanlığı :

Yakın şehirler arasında yolcu, kolipostal, gazete ve mektup taşımak, istekli hususi nakliye şirketlerine yalnız yakın şehirler arasında uçakla yük taşınmasına müsaade vermek ve isteyenlere otomobil kullanır gibi uçakla dolayma hakkını tanımak.

Devlet Hava Yolları uçak ve motor tasiratını Etnezgüt fabrikasında yaptıracağı ve ilerde pilot ihtiyacının da Kurumun tecrübeli ve yaşlı pilotlarından temin edileceği etmeyi düşündüğü bildiriliyor. Kurum fabrikalarının Hükümetten yardım görmesi prensibi umumî olarak destekleniyor.

3) Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı :

Sıtma savaşında havadan ilaç serpme ve depremlerde ve tren kazalarında sağlık yardımı işlerinde uçaktan istifade.

Bu yıl bütçeleri bu işler için uçak satın almaya müsait olmadığı gibi uçak kira bedellerinin çok yüksek olması sebebiyle kira ile tutmak imkânı bulunmadığı.

4) Gümrük ve Tekel Bakanlığı :

Güney sınırlarımızda ve kara sularımızda kaçakçılara güzetleme işinde uçak kullanmak ve uçak malzemesinden alınan gümrük resmini kaldırmak veya hafifletmek.

İlerde mali imkânlar elde edildiğinde sağlanabilir deniyor ve gümrük muaflığının genişletilmesi uygun bulunmuyor.

5) İktisat Bakanlığı :

Devlet fabrikalarının makina yedek parçası inşaat işinin vesile Kurum fabrikalarına verilmesi.

Devlet iktisadi teşekküllerine, Kurum fabrikaları iş programına giren ihtiyaçlarının bu fabrikalara sipariş edilmesi tavsiye edilmiş.

**HAVA SANAYİNİN KURULMASI HAKKINDA RAPOR  
(030.01.100.619.02-26.09.1947) EK-012-16**

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

-2-

6) Ticaret Bakanlığı :

Mişgâr Üneli ve Uçak Fabrikası teçhizatı için 7.9.46'dan önce akreditif açılarak yapılan siparişlerin idhalinde ödenecek kur farkının Hükümetçe prip olarak verilmesi.

Bu kur farkından muaf tutulması için hukuki bir vesnet görülmüdüğü bildiriliyor.

7) Milli Eğitim Bakanlığı :

Liselere kadar uçak modelciliği derslerinin konması, askerlik dersleri arasına havacılık ve paraşüt atmanın da alınması.

Havacılık ve pilotluk çalışmalarına için lazım olan malzeme ve vasıtalar sağlanmaması bu sahada programlı bir çalışmaya imkân vermemektedir.

Yurdun muhtelif yerlerinde, Hava Kurumunca, bir programa göre, her yıl, kampa kamplar ve kurslar açılması uygun bulunuyor.

## BATI CEPHESİ KOMUTANININ 41 NUMARALI EMRİ

**EK-13**

### BATI CEPHESİ KOMUTANININ 41 NUMARALI EMRİ

Sabahtan beri yaptığımız taarruz bütün cephede ilerlemektedir. Düşman bütün cephede sarsılmıştır. Saat 11.00'de uçak hava keşfi ile cephe-den Kavuncu Köprüsüne ve Sakarya batısından geriye doğru yürüyüş kollan görülmüştür. Düşmanın genel bir çekilmeye mecbur olduğu mu-hakkaktır....Ordu bütün cephede 10 Eylül 1921 günü için verilen taarruz he-deflerini mutlaka ele geçirecektir. Taarruza şiddetle devam edilmelidir. Karşımızdaki düşman kuvvetlerini kati surette ezmek bütün seferi kati neticeye erdirecektir. Bu emrin bütün Komutanlıklara ve erlere kadar bildirilmesini **III.**"

10 Eylül 1921

Batı Cep. Kom. Gen. İsmet

TANMAN, a.g.e., TANMAN, a.g.e., s.112; SARP, a.g.e., s.116, 117; KAYMAKLI, a.g.e, s.71-75

## İSMET PAŞA'NIN HAVA KEŞFİ YAPILMASI EMRİNE DAİR BELGE EK-14

|   |         |       |              |  |
|---|---------|-------|--------------|--|
| کوندرن :  | تاریخ : | عمل : | تیمی واپور : |  |
|   |         | 2     | کوندرلشدر    |  |
|   |         |       | واصل اولشدر  |  |
| آدرس  |         |       |              |  |
| <p>بیر رطوبت طیاره بولکون دوج شاتند عید حیدرلشدر</p> <p>تاریخ : 22-23 Temmuz 1337</p> <p>مکان : Eskişehir-Seyit Gazi hattı</p> <p>وضعیت : düşman kuvvetleri ve vaziyeti tespit olunacaktır.</p> <p>İsmet Paşa</p> |         |       |              |  |
| A   | 4/44280 |       |              |  |
| D   | 59      |       |              |  |
| F   | 818     |       |              |  |
| GENEL KUMANDANLIK<br>ATASEKRETLERİ<br>KOD : 1514<br>KUTU : 1200<br>GÖMLEK : 59<br>BELGE : 59-1  |         |       |              |  |

**KOL : İSH KUTU : 1200 GÖMLEK : 59 BELGE : 59-1**

Polatlı Tayyare Bölüğü Kumandanlığına,

Yarın sabah 2 tayyare ile keşf yapılarak Doğanoglu, Beylikahırı, Kaymaz, Çifteler hattı ile Eskişehir-Seyit Gazi hattı arasındaki mıntikalardaki düşman kuvvetleri ve vaziyeti tespit olunacaktır.

Garp Cephesi Kumandanı İsmet  
22-23 Temmuz 1337/Geceyarısı



## İLK TÜRK TASARIMI ÜRETİLEN UÇAK VECİHİ VI EK-15

Vecihi K-VI



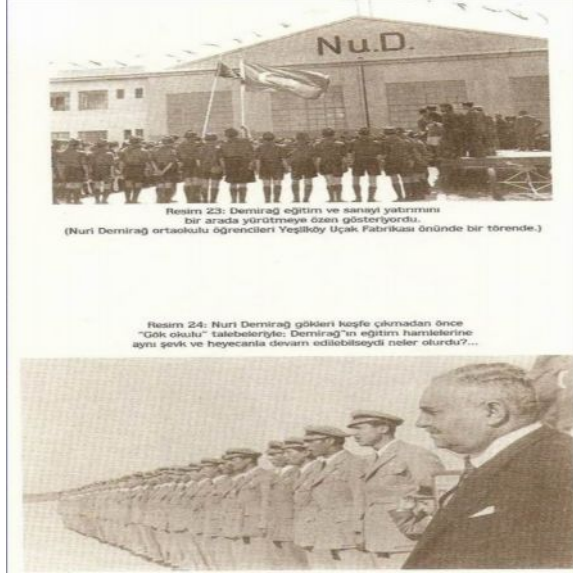
Görevi: Keşif  
Motoru: Benz III  
Azami Hızı: 207 km/s  
Boş Ağırlığı: 830 kg  
Kanat Açıklığı: 11,70 m  
Uzunluğu: 7,61 m  
Üretim Adedi: 1

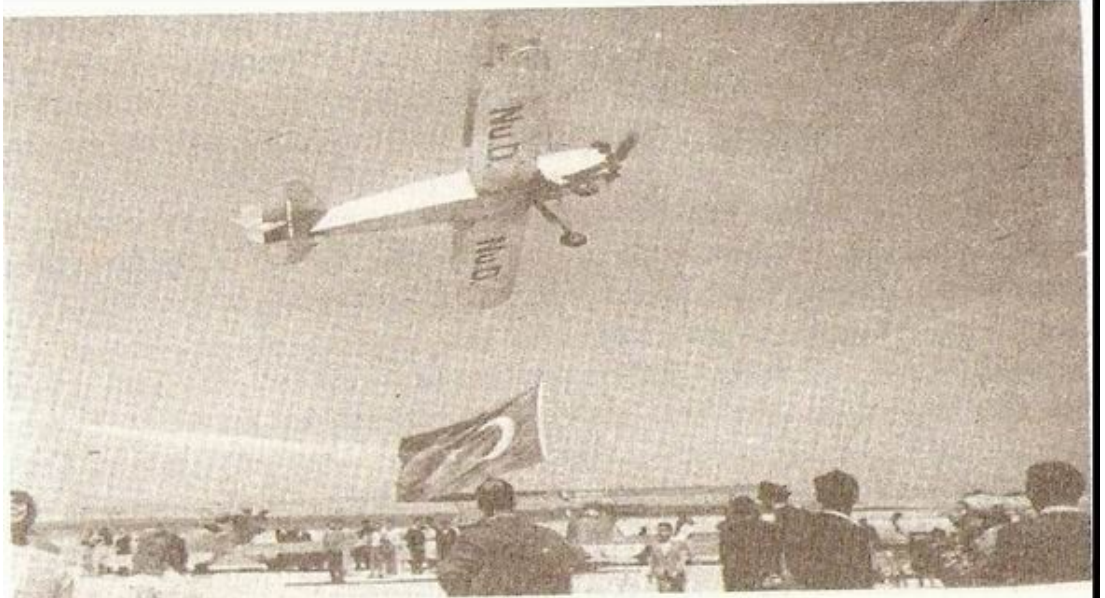
Mürettebatı: 2  
Motor Gücü: 200 hp  
Asgari Hızı: 83 km/s  
Kalkış Ağırlığı: 1270 kg  
Kanat Alanı: 31,80 m<sup>2</sup>  
Yüksekliği: 3,0 m

## NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI EK-16-1



## NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI EK-16-2-3-4-5



**NURİ DEMİRAĞ ÜRETİMİ UÇAKLAR EK-16-6****NURİ DEMİRAĞ ÜRETİMİ UÇAKLAR EK-16-7**

## MAREŞAL FEVZİ ÇAKMAK'IN DEMİRAĞ'A MEKTUBU-II

T. C.  
Genelkurmay Başkanlığı  
H.Hv.Ks.

EK-17-1

1. İnşaat müteahhidi Bay Nuri Demirağ'dan alınan bir mektupta, kendi sermayesiyle Divrik'te bir tayyare fabrikası ve İstanbul'da bir etüt atölyesi açmak arzusunda olduğu bildirilmekte ve bu inşaat için yeraltı istenilmektedir.
2. Memleketimiz için havacılığa karşı günden güne artmakta olan ihtiyacı göz önüne alarak kendi sermayesiyle, böyle yüksek bir gayeye girişen mumaileyhin bu fedakarlığı şayarı takdir görülerek kendisinin bu husustaki dileğine muvafık cevap verilmiştir.
3. Bilgi için M.M.ve İktisat Vekaletlerine arz edilmiştir.  
(ADIGÜZEL,a.g.e.,s.152,153)

Genelkurmay Başkanı  
Mareşal Fevzi ÇAKMAK

EK-17-2

T.C. ANKARA 06.07.1936

Genelkurmay Başkanlığı  
H.Hv.Ks. Sayı:25685

Bay Nuri Demirağ

Memleketimizdeki Hava Sanayine yardım hususunda gösterdiğiniz vatandaşlık duygusu, şayarı takdirdir.

Bu iş,büyük mali fedakârlıklara ihtiyaç gösterdiğinizden bu uğurdaki maddi ve manevi azminizden de sizi tebrik ederim, İstanbul'daki etüt atölyesiyle Divrik'teki tayyare fabrikasının açılarak faaliyete geçmesini dilediğimi, saygılarımla bildiririm.

Genelkurmay Başkanı  
Mareşal Fevzi ÇAKMAK

## HAVA MÜŞTEŞARI ZEKİ DOĞAN'IN N.DEMİRAĞ'A MEKTUBU

### Bay Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası Beşiktaş-İstanbul

EK-18

İstanbul'da müessesenizi son ziyaretim esnasında gördüğüm faaliyet ve çok muntazam mesaiden dolayı göğsüm iftiharla doldu. Memleketin bugün için en büyük ihtiyaçlarından birini karşılayan bu yurtsever ve temiz faaliyetinizin sonuna kadar Türk işçisini ve eserini bütün dünyaya tanıtacağı gibi inkişafını en temiz duygularıyla diler sizi candan kutlarım.

Hava Müsteşarı  
Zeki Doğan

**DEMİRAĞ'IN İSMET İNÖNÜYE MEKTUBU**  
**030.10.59.399.23 EK-19-1**

29.11.939

**NURİ DEMİRAĞ**  
**TAYYARE ATELYESİ**

Beşiktaş Hayrette İskelesi  
**İSTANBUL**  
 Tel: 5000000000000000  
 Telex: 410000

S.NO: 1

MİLLÎ MÜHÜR  
 MİLLÎ MÜHÜR  
 MİLLÎ MÜHÜR

Cumhurbaşkanımız İsmet İnönü'nün yuce huzuruna

Büyük Şefim,

Af buyurunuz, mustar kalmamam rahatsız etmezdim. Kendimi kazması omuzunda bir iş emirberiniz ed ederim. Milletin maksûs talifi ni yenen siz büyüğümüzden aldığımız kuvvetle memleketin Demiryolları fabrikaları büyük binaları yapıldı, yapılıyor.

Çoklerine hakim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine, daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine kani bulduğum cihetle bundan üç buçuk sene evvel bütün personelini, levazımâtını tedricen vatanın sinesinden belirtecek ve memleketin ihtiyacına tamamen cevap verecek büyük bir Tayyare endüstrisi kurmak tasavvurunda bulundum. ve bu tasavvurumu Mareşal Fevzi Çakmak hazretlerine, o mübarek zata bir mektupla arz ettim. ve bana bu hususta muin ve müzahir olup olmayacağını sordum. Cevabı ve buna eklenen Millî müdafaa ve İktisad vekâletlerine yazdığı tezkerelerin sureti (NO.1) ilişiktir.

Bunun üzerine dünyanın en mükemmel tayyare ve teferruatını yapan memleketlere mutchassıslarım ile bir çok kereler soyahat ettim. Tetkikat yaptım, yaptırdım. Enebi memleketlerde müteaddit, kıymetli türk gençlerinden mühendisler ve işçiler okuttum, yetiştirdim. ve yetiştirmekteyim. Fabrikama san'at mekteplerinden yetişen en kıymetli türk işçiler ile, en yeni ve modern makinelerle tezyin ederek buna müteallik muhtelif san'at şubelerinde kurslar açmak, bilgilerini ameli, nazari genişletmek suretile de elemanlar hazırladım.

Beşiktaşta kurdüğüm tayyare atelyesile Yeşilköyde yapmakta olduğum modern uçuş meydanı, tamir atelyesi ve hangara ait plân ve krokiler (NO.2) ilişiktir. Divrikte kurulacak esas fabrikaya ait plânlar ve bu maksadla satın alınan 1500 dönümlük arazi ve maden taharri ruhsatnameleri ve su kuvvetlerinden elektrik istihsali için deşirmen ve beraj mahalli krokileri ve bu maksade hizmet emelile yaptırılan 250 mevcutlu orta mektebe ait fotoğraflardan bir takımını (NO.3) ektedir. Mahaza ahvalin inkişafına taliken Divrikte fabrika inşaatına henüz başlanmamıştır.

3- 030 10 59 399 23 59 511 25 1  
 Yab. 19/11/39

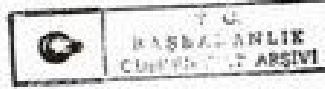
## DEMİRAĞ'IN İSMET İNÖNÜYE MEKTUBU

### 030.10.59.399.23 EK-19-2

**NURİ DEMİRAĞ**  
TAYYARE ATELYESİ

Beyoğlu Hayrettin İskenderi  
İSTANBUL

Telegraf: 360000000 İstanbul  
Başlık: 47404



S.NO: 2

Geçenlerde Beşiktaş'taki atelyenin senevi imalat kabiliyetinin tayini istendi.300 mektep veya 150 antrenman yahut 50 avcı tayyaresi yapılabileceği cevaben bildirildi.Zaman zaman takdirler ve teşekkürlerle maddi,manevi yardımlar yapılacağı ve siparişler verileceği Hava kuvvetlerinden tahriren ve şifachen bildirildi.Şimdiye kadar asarı filiyesi görülmedi.Bu bahsteki emirlerin ve takdirnamelerin suretleri (NO.4)meluftur.

Hava kurumundan bidayette verilen ve arkası gelmeyen 65 plânor kuruma teslim edilmiş ve 10 mektep Tayyaresi,uçuş malakesi az olan bir mühendisimiz rızam hilafına tayyare ile Eskişehir'e giderken İnşanda yapılmakta olan törene iştirak etmek isteyerek,sahanın derliği plânor,tayyarelerin ve ziyaretöilerin çokluğu yüzünden meydana yer bulamamasından ekim tarlası içerisinde yere konuş esnasında bir metrelik çukura giremeyecek mühendisin ölümüle neticeslenen bir kaza vukua gelmiş idi.Bunda tayyarenin kabahati yoktur.

Hava kuvvetlerinin bir çok yüksek tayyare mühendislerinden mürekkep tetkik komisyonu tarafından ilk türk tipi olarak belirttiğim bu tayyareye ait,sanduklar dolusu yüzlerce aerodinamik ve statik resimleri ve hesapları mezkûr komisyonca aylarca tetkik ve performans teorübeleri yapılarak mükemmel normal mektep tayyaresi olduğumu Hava kurumuna tebliğ ve uçuş müsaadesini verdiği halde Türk kuşu,memlekette yaşama salahiyetler bu fen komisyonunun kararını dinlemeyerek tayyareleri kabulden istina etmekte ve kaza hodisesi yüzünden vukua gelen tehhduru nazarı itibara almayarak tayyareleri almamakta ısrar ve teminat mektubu muhteviyatı olan 14000 Liramı zapt ve avans verdikleri 40 Bin lirayı istirdat etmişlerdir. Buna müteferri evrak (NO.5) eklidir.

İşçilerin ve fabrika personelleri işsiz kalmıştır.Esasen şimdiye kadar tam ve kâmil bir mesai sahası da bulamamışlardır.Bu müessesce memleket mudafası için faydali bulunuyorsa derhal sipariş verilerek yaşadılması için temini ricasını havi Mareşal hazretlerine çekilen ve şimdiye kadar cevabı alınamayan telgraf sureti (NO.6) ilişiktir.

Bu uğurda şimdiye kadar harcanan 1,5 milyon lira ile-Noş karakterim buna müsaid değilse-farza muhal 15-20 adet bun apartman yaptırır senede 150-200 bin lira irad olarak istediğim yerde gezet,tezardım.

|     |    |    |     |    |
|-----|----|----|-----|----|
| 010 | 10 | 59 | 399 | 23 |
|-----|----|----|-----|----|

2  
vel. a. s. o. z.

**DEMİRAĞ'IN İSMET İNÖNÜYE MEKTUBU**  
**030.10.59.399.23 EK-19-3**

**NURİ DEMİRAĞ**  
**TAYYARE ATELYESİ**

Bağıştag Hayrettin İskelesi  
**İSTANBUL**

Telef: MÜHÜRÜSİZ telexbul  
 Telefon: 41404

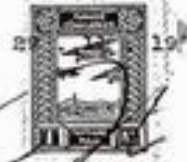


S.NO: 3

Hulasa: Türkiye ecdadından miras ve dünyaya nümunei imtiaz olmuş olan siphiligin, suvariligin, serden geçdiligin, bu günkü şekli de tayyareciliktir. Şimendüfer siyasetinizin verimli neticeleri meydanda, bidayetteki tenkitler, tarizler muhalifetler hatırlardadır. Bu feyizli eseriniz eğer haline terk olunsa veya hut inşaatin askeri idare altında amele taburlarına gönderilmek sistemi takip edilseydi bu netice elde edilirmiydi? Lüğümü halinde bu vasıtaların evvel bevel askeri hizmete terk olunacağı tabii olduğu gibi tayyare levazım ve vascitinin (NO.7) ilişik tezkerelerle memleket müdafaaı emrine hasır ve tahsisi emir olunmaktadır.

Gece, gündüz, kış yaz, yağmur çamur, kar, bora fırtına mniyelerini bertaraf edecek vatanın her bucagında şimdilik en az 60-70 yerinde modern uçuş meydanları, yanı başında tamir atelyeleri, hangarları, müteaddit sınıf ve derecelerde mektepleri, ve bir kaç yerde tayyare ve motor fabrikaları yaparak havacılığımıza binlerce ihtiyat, yapıcı, uçucu, yaratıcı elemanlar ve vascit yetiştirmek iktidarındayız.

Tayyare süratlıdır, mütemadiyen de süratleniyor. Havacılık işlerinin bu sürate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı noktaı nazar taşıyan hava kumandanlarının başlarına, tepeden tırnağa, başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan "Üzerine toz kodurulmamış "yırtıcı, yaratıcı bir şahsiyetin "her memlekette olduğu gibi" bu mühim ve hayati işin başına geçirilmesi suretile tevsini ve mahdut çerçeve dahilinde bırakılmasını vatanın yegane kurtarıcısı siz büyük milli şefimden yalvararak kemali hurmetle arz ve niyaz ederim.



3

030 10 59 399 23

426. 03.10.07

# HAVA KUVVETLERİNİN AYRI KUVVET OLMASI

## EK-20

T. C.  
Genelkurmay Başkanlığı  
Hv. Kur. Bşk.  
XIV. Şube  
Sayı: 34350

ANKARA  
29/Temmuz/1944

  ACELE

*Astleri Mülhka K. na*  
Balıkesir

1— 943 - 944 Hv. Sefer Kadro kitabındaki Hv. kuvvetleri komutanlığı kadrosu silinecek, bunun yerine 31/1.944 tarihinde onaylanıp 1/2/944 tarih, 334 sayılı gönderilen Hv. Kuvvetleri K. lığı hazar kadrosunun aynı konacaktır.

2— Hava Kurmay Hizmeti kadrosu 23/Haziran/944 gün 14866 sayı ile tebliğ edilen esaslar dahilinde Genelkurmay Başkanlığının umumi kadrosuna ithal edilmiştir.

3— Ordu Hava Destekleme Kontrol merkezine mütenazır olmak üzere ekli olarak sunulan Hv. sefer kadro kitabının 10. sahifesinde Hv. Tümen K. lığı 1. Şubesine, Hava destekleme kontrol merkezi kadrosu; 12. sahifede Hv. Tümen muhabere bölüğü ve 16. sahifede Tyy. alayı muhabere bölüğü kadrolarına, direkt destekleme telsiz takımı kadrosu; 17. sahifede keşif gurubu muhabere takımı kadrosuna, direkt destekleme telsiz postası kadroları ilâve edilecektir.

Gnkor. Bşk.  
Orgeneral  
K. Orbay

*Yayın 2092*  
*5.8.95*

*5.8.95*

*8.8.95*

*I. S 7.8.95*

*13675*

*KI*



*eki*  
1



## HAVA KUVVETLERİNİN AYRI KUVVET OLMASI EK-21

2063

102

*Havacılık Onayı: 31.1.1944 günü ve 3546 Sayılı Onay.*

T.C.  
1. Ordu Mufettişliği  
Şube : I  
Sayı : 4445

|               |        |
|---------------|--------|
| HABİMEŞİM     |        |
| 18 / 1 / 1944 |        |
| A             | A-1822 |
| D             | 7      |
| F             | 1-27   |



26. Tm. K.

1 - Hava kuvvetlerinin talim ve Terbiye , sevk ve idare ve ikmâl işlerini bir elden tanımlamak üzere bir hava kuvvetleri komutanlığının teşkil edildiğini bilgi edinilmek üzere arz ederim.

2 - A Listesine göre yayılmıştır.

1. Or. Mf. Y.  
Tmğ.  
Yünlü Üresin

T.C.  
26. Tümen Komutanlığı  
Kurnayı  
I.Ş.Ş.Ke.  
Sayı:17160

Alibeyköyü  
21 / Şubat / 1944

Öz: Hv. Kuvvetleri K. lığının teşkilî H.

1 - 1. Ordu Mufettişliğinin emirleri sureti aynen yukarıya çıkarılmıştır.

Bilgi edinilmesini rica ederim.

2 - F Plânına göre yazılmıştır.

9.

26. Tm. K.  
Tmğ.

Nazmi Gönenli

*Onay gün*

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETLERİ-1 (1920-1987)**  
**EK-22-1**

|    |                        |            |            |
|----|------------------------|------------|------------|
| 1  | Muvakkat İcra Encümeni | 25.04.1920 | 03.05.1920 |
| 2  | İcra Vekilleri Heyeti  | 03.05.1920 | 24.01.1921 |
| 3  | İcra Vekilleri Heyeti  | 24.01.1921 | 19.05.1921 |
| 4  | İcra Vekilleri Heyeti  | 19.05.1921 | 09.07.1922 |
| 5  | İcra Vekilleri Heyeti  | 12.07.1922 | 04.08.1923 |
| 6  | İcra Vekilleri Heyeti  | 14.08.1923 | 27.10.1923 |
| 7  | I. İnönü Hükümeti      | 29.10.1923 | 06.03.1924 |
| 8  | II. İnönü Hükümeti     | 06.03.1924 | 22.11.1924 |
| 9  | Okyar Hükümeti         | 22.11.1924 | 03.03.1925 |
| 10 | III. İnönü Hükümeti    | 03.03.1925 | 01.11.1927 |
| 11 | IV. İnönü Hükümeti     | 01.11.1927 | 27.09.1930 |
| 12 | V. İnönü Hükümeti      | 27.09.1930 | 04.05.1931 |
| 13 | VI. İnönü Hükümeti     | 04.05.1931 | 01.03.1935 |
| 14 | VII. İnönü Hükümeti    | 01.03.1935 | 01.11.1937 |

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETLERİ-2 (1920-1987)**  
**EK-22-2**

|    |                        |            |            |
|----|------------------------|------------|------------|
| 15 | I. Bayar Hükümeti      | 01.11.1937 | 11.11.1938 |
| 16 | II. Bayar Hükümeti     | 11.11.1938 | 25.01.1939 |
| 17 | I. Saydam Hükümeti     | 25.01.1939 | 03.04.1939 |
| 18 | I. Saydam Hükümeti     | 03.04.1939 | 09.07.1942 |
| 19 | I. Saraçoğlu Hükümeti  | 09.07.1942 | 09.03.1943 |
| 20 | II. Saraçoğlu Hükümeti | 09.03.1943 | 07.08.1946 |
| 21 | Peker Hükümeti         | 07.08.1946 | 10.09.1947 |
| 22 | I. Saka Hükümeti       | 10.09.1947 | 10.05.1948 |
| 23 | II. Saka Hükümeti      | 10.06.1948 | 16.01.1949 |
| 24 | Günaltay Hükümeti      | 16.01.1949 | 22.05.1950 |
| 25 | I. Menderes Hükümeti   | 22.05.1950 | 09.03.1951 |
| 26 | II. Menderes Hükümeti  | 09.03.1951 | 17.05.1954 |
| 27 | III. Menderes Hükümeti | 17.05.1954 | 09.12.1955 |
| 28 | IV. Menderes Hükümeti  | 09.12.1955 | 25.11.1957 |

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETLERİ-3 (1920-1987)**  
**EK-22-3**

|    |                                     |            |            |
|----|-------------------------------------|------------|------------|
| 29 | V. Menderes Hükümeti                | 25.11.1957 | 27.05.1960 |
| 30 | I. Gürsel Hükümeti                  | 30.05.1960 | 05.01.1961 |
| 31 | II. Gürsel Hükümeti                 | 05.01.1961 | 20.11.1961 |
| 32 | I. Koalisyon (VIII. İnönü) Hükümeti | 20.11.1961 | 25.06.1962 |
| 33 | II. Koalisyon (IX. İnönü) Hükümeti  | 25.06.1962 | 25.12.1963 |
| 34 | III. Koalisyon (X. İnönü) Hükümeti  | 25.12.1963 | 20.02.1965 |
| 35 | IV. Koalisyon (Ürgüplü) Hükümeti    | 20.02.1965 | 27.10.1965 |
| 36 | I. Demirel Hükümeti                 | 27.10.1965 | 03.11.1969 |
| 37 | II. Demirel Hükümeti                | 03.11.1969 | 06.03.1970 |
| 38 | III. Demirel Hükümeti               | 06.03.1970 | 12.03.1971 |
| 39 | I. Erim Hükümeti                    | 26.03.1971 | 11.12.1971 |
| 40 | II. Erim Hükümeti                   | 11.12.1971 | 22.05.1972 |
| 41 | Melen Hükümeti                      | 22.05.1972 | 15.04.1973 |
| 42 | Talu Hükümeti                       | 15.04.1973 | 26.01.1974 |

## TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETLERİ-4 (1920-1987)

**EK-22-4**

|    |                      |            |            |
|----|----------------------|------------|------------|
| 43 | I. Ecevit Hükümeti   | 26.01.1974 | 17.11.1974 |
| 44 | Irmak Hükümeti       | 17.11.1974 | 31.03.1975 |
| 45 | IV. Demirel Hükümeti | 31.03.1975 | 21.06.1977 |
| 46 | II. Ecevit Hükümeti  | 21.06.1977 | 21.07.1977 |
| 47 | V. Demirel Hükümeti  | 21.07.1977 | 05.11.1978 |
| 48 | III. Ecevit Hükümeti | 05.01.1978 | 12.11.1979 |
| 49 | VI. Demirel Hükümet  | 12.11.1979 | 12.09.1980 |
| 50 | Ulus Hükümeti        | 20.09.1980 | 13.12.1983 |
| 51 | I. Özal Hükümeti     | 13.12.1983 | 21.12.1987 |
| 52 | II. Özal Hükümeti    | 21.12.1987 | 1989       |

Nuran DAĞLI-Belma AKTÜRK, **Hükümetler ve Programları 1923-1960 I. Cilt**, T.B.M.M, Ankara, 1988,s.VII; Nuran DAĞLI-Belma AKTÜRK, **Hükümetler ve Programları 1960-1980 II. Cilt**, T.B.M.M, Ankara, 1988,s.Giriş; Nuran DAĞLI-Belma AKTÜRK, **Hükümetler ve Programları 1980-1987 III. Cilt**, T.B.M.M, Ankara, 1988,s.Giriş



# MILLI HAVASANAYI İSTİYORUZ ABİDİN DAVER 22.03.1941 (IKDAM) EK-24

Cumartesi 22 MART 1941

YERİNDEN 2000  
ADRESİ: Cephane  
Nispetiye Çarşısı  
No. 24

YAYIN  
TAKVİM  
1941

BAZI BİR — SERİ 2  
TAKVİM  
Her yerde  
3  
Kuruştur

# İK DAM

GÜNLÜK SİYASİ HALK GAZETESİ

SATIŞ BİRİMİ — SERİ 2  
TAKVİM  
1941

BAZI BİR — SERİ 2  
TAKVİM  
Her yerde  
3  
Kuruştur

## Millî Müdafaaaya otuz milyon lira daha veriliyor

Maliye Vekilinin lâyihamını müstacelen müzakeresi talebini kabul etti

### Türk havacılık sanayii istiyoruz

**Bütçe müzakerelerinin girmiş dağüstâ başlaması muhtemel**

**Yugoslav kabinesinde istifalar**

**MUNİH Mülakatı**

**Macaristan da Yugoslavyadan arazi istiyormuş**

**Manar Hariciye Nazırı Hitler ile 1,5 saat görüştü**

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## Millî Şef Hitler'e bir mesaj gönderdi

Hitler teşekküllerinin Milli Şefe arz edilmesini Berlin sefirimizden rica etti

**Yugoslav kabinesinde istifalar**

**MUNİH Mülakatı**

**Macaristan da Yugoslavyadan arazi istiyormuş**

**Manar Hariciye Nazırı Hitler ile 1,5 saat görüştü**

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## SARACOĞLUNUN EDENE TELGRAFİ

"Mülakatımızın aramızda mevcut tam görüş birliğinin bir kere daha müşahedesine imkân verdiğini de ilâve etmek isterim."

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## Amerikanın Berlin ve Roma ile münasebatını kesmesi muhtemel

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## Meşhur kadın avcısı garip bir istida verdi

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## Keane tonlarca bomba atıldı

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

## Keane tonlarca bomba atıldı

**Bombalar bulundu**

**Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı**

**MUHİM bir proje**

**Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma**

**AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**

**Keane tonlarca bomba atıldı**



Bun Bulgar topraklarında Yunanlılar aldığı emre göre bir birlik

### Aranavutlukta Yunanlılar bir İtalyan bölüğünü imha ettiler

Masolin'in yeğeni Yarbay Ciglio Yunanlılara azer düştü

Tepedelen henüz işgal edilmemiş

**SARACOĞLUNUN EDENE TELGRAFİ**

"Mülakatımızın aramızda mevcut tam görüş birliğinin bir kere daha müşahedesine imkân verdiğini de ilâve etmek isterim."

### BOMBALAR BULUNDU

Beyanname dağıtan bir şebekeye yakalandı

Bunlardan başka Çok paralı bir casus teşkilâtı meydana çıktı

### MUHİM bir proje

Amerika İngiltereye gönderilecek silah yüklü gemileri Atlantikte müdafaa edecek

Amerika ile İngiltere arasında yeni bir anlaşma

### AFRİKADA İngiliz kuvvetleri Harar-geishayı aldı

Keane tonlarca bomba atıldı

### Keane tonlarca bomba atıldı

Keane tonlarca bomba atıldı

Keane tonlarca bomba atıldı



Yunanlılar bir İtalyan bölüğünü imha ettiler



Bu kadın Meşhur kadın avcısı tarafından yakalandı



Türk Hava Kuvvetleri üyesi bir avcı pilotun fotoğrafı

# ALİ YILDIZ 1939-ULUS-HAVACILIKTA BİR DÜNYA REKORU KIRDI EK-25-1

Yeni Sayı 15  
15 Ocak 1939  
ULUS  
HATAYDA VAZİYET GENE KARISTI  
BU NE BİÇİM BITARAFLIK!  
Tahrikçiler kontrol hey'eti  
âzalarıyla birlikte  
resmi daireyi taşladılar  
Yeni bir oyun karşısında mıyız?

## Havacılıkta bir dünya rekoru kırdık

### İnönü kampaında bir uçuşta Öğretmen Ali Yıldız 14 saat 20 dakika havada kaldı

**Alman tayyarecisi Ernst Jackmann'ın dünya rekoru 21 dakika hushuacı kırıldı**

1939 yılından itibaren Alman tayyarecisi Ernst Jackmann'ın 21 dakika hushuacı kırılması, havacılıkta bir dünya rekoru olarak kabul edilmiştir. Öğretmen Ali Yıldız'ın 14 saat 20 dakika havada kalması, bu rekoru kırdı. Uçuş, İnönü kampaında yapıldı. Uçuşun amacı, uzun süreli uçuşun teknik ve fiziksel zorluklarını göstermekti. Uçuşun başarıyla sonuçlanması, Türk havacılığının geliştiğini göstermektedir.



Öğretmen Ali Yıldız, 14 saat 20 dakika havada kaldı. Uçuş, İnönü kampaında yapıldı. Uçuşun amacı, uzun süreli uçuşun teknik ve fiziksel zorluklarını göstermekti. Uçuşun başarıyla sonuçlanması, Türk havacılığının geliştiğini göstermektedir.

## HATAYDA VAZİYET GENE KARISTI

### BU NE BİÇİM BITARAFLIK!

#### Tahrikçiler kontrol hey'eti âzalarıyla birlikte resmi daireyi taşladılar

#### Yeni bir oyun karşısında mıyız?



Organizasyon Komitesi üyeleri, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

Organizasyon Komitesi üyeleri, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Yıldırımın yakıldığı yer...

Yıldırımın yakıldığı yer, Hatay'da. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Zelzele sahasında Evleri yıkılan köylülere geniş yardım yapılıyor



Zelzele sahasında evleri yıkılan köylülere geniş yardım yapılıyor. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Kurmaylar arasında temas Orgeneral Asım Gündüzle Orgeneral Hutsinger müzakerelere başladılar

Kurmaylar arasında temas, Orgeneral Asım Gündüzle Orgeneral Hutsinger müzakerelere başladılar. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Ç. R. P. Kamulay grubu toplanmış

Ç. R. P. Kamulay grubu toplanmış. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Hacıosmanlı boyutunda ve Ipsalaya yarıları iki cinsiyetini arıyor!

Hacıosmanlı boyutunda ve Ipsalaya yarıları iki cinsiyetini arıyor! Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Ipsalaya geldiği iddia edilen sarışın kadın Eskişehirde yakalandı

Ipsalaya geldiği iddia edilen sarışın kadın Eskişehirde yakalandı. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### İspanya için yapılan toplantı

İspanya için yapılan toplantı. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?

### Hamidiye Kurumunun İnkılabıya Karşı İradından kabul edildi

Hamidiye Kurumunun İnkılabıya Karşı İradından kabul edildi. Bu durum, Hatay'daki vaziyetin tekrar karıştığını göstermektedir. Tahrikçiler, kontrol heyeti üyeleriyle birlikte resmi daireyi taşladılar. Bu durum, yeni bir oyun karşısında mıyız?



## TÜRK HAVACILIĞININ İLK ADIMI TAYYARE CEMİYETİ

YENİÇAĞ 15 ŞUBAT 2007 EK-25-2

### Türk havacılığının ilk adımı Tayyare Cemiyeti

Türk Tayyare Cemiyeti, Cumhuriyet'in ilanından 16 ay sonra 16 Şubat 1925'te, Atatürk'ün önderliğinde kuruldu. Kurum daha sonra 1935 yılında Türk Hava Kurumu

(THK) adını aldı. Türk havacılık sanayisinin gelişimi ve askeri, sivil, spor ve turistik havacılığın gelişiminde büyük katkıları oldu. Cumhurbaşkanları ve Bakanlar Kurulu THK'nın maddesi komisyonlarıdır. Cumhurbaşkanları, Başbakan, Kurvet Komutanları, Ankara Valisi doğal üyeler arasında bulunmaktadır.

Türk Tayyare Cemiyeti, 23 Nisan 1926'da Tayyare Makinası Mektebi'ni hizmete açtı. 1926 yılı içinde Alman Junkers Tayyare Fabrikasıyla işbirliği yaparak Kayseri Uçak Fabrikası'nı kurdu; Alman Junkers firmasıyla A-19 ve A-20 uçaklarını üretti ve bu uçakların bakım ve onarımına yöneltti. Fabrika, 1929 yılında Milli Savunma Bakanlığı'na devredilmiştir. Topladığı bağışlar sayesinde cumhuriyetin ilk on yılı içinde 351 uçak satın alarak Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağışladı.

#### Planör uçuşunda dünya rekoru

1927'de Uluslararası Havacılık Federasyonu'na (FAI)'ye üye olmak için başvurdu ve 1929'da tam üye oldu. Böylece hava sporları konusunda Türkiye'yi temsil etme görevini üstlendi. 1931 yılında, Pilot Vecihi Hürkuş kardi akciğerinde ürettiği uçakla Ankara'dan havalandırarak küçük bir Türkiye tura yapmayı başardı.

1932 yılında Cemiyet'in yurt dışında eğittiği mühendislerden Selahattin Beşir Bey ve ekibi motor ve pervanesi dışında tüm parçaları Türk malı olan ilk ulusal tipreli uçakçı (MMV-1) prototipini üretti.

1935'te alınan kararla kurumunla Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirildi.

3 Mayıs 1935'te Türkkoşu adlı eğitim merkezi kuruldu. Kurum, aralarında dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen'in de bulunduğu, birçok havacı yetiştirdi.

Türkkoşu öğretmenlerinden pilot Emrullah Ali Yıldız, 12 Haziran 1938 günü 14 saat 20 dakika süren bir planör uçuşuyla "dünya rekoru" kirdi. Öğrencisi Ziya Apdigan, THK İhtimal Eğitim Merkezi'nden Kayseri'ye kadar, 466 Km.lik bir mesafeyi planörle uçtu.



Dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen.



Ekim 1929 yılında, askerî aviatörler bir uçuşta görevli olan Tayyare Cemiyetliler "Gökçen" adlı bir planörle uçuş.

## TÜRK HAVA SANAYİNİN TEMELİ EK-26-1



## TÜRK HAVA SANAYİNİN TEMELİ EK-26-2



## TÜRK HAVA KURUMU YARDIM KAMPANYASI EK-27-I



TÜRK HAVA KURUMU  
GENEL BAŞKANLIĞI  
ANKARA

EĞT.D.LMD : 1461-120-2007/7549-Hv.Eğt.

09 NISAN 2007

KONU : THK Amfibik Yangın Söndürme Uçağı Alımı Kampanyası.

### HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞINA

1. Ormanlar, dünya karasal sisteminde bitki örtüsü tarafından tutulan karbon miktarının büyük bir kısmını bünyesinde biriktiren ve bundan dolayı da hava kalitesini yükselten en önemli unsurlardan biridir. Dünya orman varlığındaki azalma ve bunun sonucu olarak küresel karbon depolamasının azalması; hava kirliliği ve küresel ısınmanın orman ekosistemleri üzerindeki olumsuz etkilerini, ormanları koruyarak ve geliştirerek azaltmak, insanlığın dünya üzerinde var olma savaşındaki en önde gelen uğraşısı haline gelmiştir.

2. Geçen yıl (2006) meydana gelen 2109 adet orman yangını dolayısıyla 7444 hektar orman alanı yok olmuştur. Meydana gelen yangınlara müdahalede insan, makine ve teçhizatın yanında teknolojik gelişmelere paralel olarak son dönemde helikopter ve uçaklar da etkin olarak kullanılmaktadır. Anayasamızın 169' uncu maddesine göre, bütün ormanların gözetimi Devlete aittir. Çevre ve Orman Bakanlığı bu sorumluluğun bilincinde olarak büyük bir özveri ile gerekli çalışmaları yaparken Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Türk Hava Kurumu da mevcut uçakları ile destek sağlamaktadır. Ancak sahip olunan hava araçları, dünyada bu amaçla kullanılanlardan daha düşük performanslı ve sayıca yetersiz durumdadır.

3. THK, orman yangınlarına havadan müdahale ederek kısa zamanda söndürmek amacıyla 20 yıldan beri hizmet vermektedir. Envanterinde bulunan 1.5 ton su atma kapasiteli 13 adet M-18 Dromader yangın söndürme uçağı özellikle orman yangınlarına ilk müdahale görevlerinde etkin olarak kullanılmaktadır.

4. THK, 1925 yılında kurulmuş kamuya yararlı dernektir. Ülkemizde askeri ve sivil havacılığın gelişmesine gereken katkıyı sağladıktan sonra, sportif ve amatör havacılığın gelişmesi ve Türk Gençliğine havacılığın tanıtılıp sevdirilmesini misyon edinmiş bir kurum olarak orman yangınlarına havadan müdahale, hava ambulans, uçuş eğitim okulu ve hava taksi hizmetleri alanında da girişimleri mevcuttur. Belirtilen bu faaliyetler için herhangi bir devlet desteği almadığından özellikle uçan bir Türk Gençliği yaratmak hedefine ulaşmak için kaynak yaratma amacıyla genel havacılık konularına giren alandaki faaliyetlerini icra etmektedir.

5. THK, kamu yararına çalışan bir kurum olarak, orman varlığımızın korunması ve geliştirilmesi konusunda destek ve yardıma hazırdır. Bu maksatla orman yangınlarında etkin olarak kullanılabilen amfibik (suya ve karaya inen-kalkan) yangın söndürme uçaklarının ülkemize kazandırılması amacıyla bir kampanya başlatarak halkımızın da çok duyarlı olduğu bu konuyu gündeme getirerek topyekün bir destek oluşumuna öncülük etmek arzusundadır. Söz konusu uçaklar orman yangınları sezonu dışında enerji üretim tesisleri, rafineri, büyük alışveriş merkezleri ve fabrika yangınlarında kullanılabilir. Temin edilecek uçakların amfibik kabiliyetli olması, ülkemiz etrafındaki denizlerden ve göllerden su ikmali yapabilme imkanı sağlayacağından yangınlara müdahalede etkinlik ve sürat sağlayacaktır.

## TÜRK HAVA KURUMU YARDIM KAMPANYASI EK-27-2

7. THK, 2008 yılından başlayarak en geç önümüzdeki 5 yıl içinde, 6 ton su atabilen amfibik uçaklardan 2 adet olmak üzere nihai hedef toplam 12 amfibik yangın söndürme uçağını ülkemize kazandırmak ve her yıl kiralama yöntemiyle 4-5 aylık dönemlerde yabancı ülkelere çok yüksek ücretler ödememek ve orman varlığımızın kollanıp geliştirilmesine katkı sağlamak amacıyla başlatacağı "Kampanya"ya gerekli desteği göstermenizi arz ederim.

  
 Yusuf GÜNGÖR  
 THK Genel Başkanı

**DAĞITIM:**  
EK'tedir. (Ek konmadı)

**NOT :**

| BANKA ADI       | SUBESİ     | HS.NO.(YTL) |
|-----------------|------------|-------------|
| GARANTI BANKASI | ULUS       | 1925        |
| AKBANK          | ANKARA     | 1925        |
| FINANS          | SITELER    | 1925        |
| HALK            | ANIT       | 1925        |
| ZIRAAT          | HEYKEL     | 1925        |
| İŞ              | ANKARA     | 1925        |
| YAPIKREDİ       | MİŞRUTİYET | 1925        |
| VAKIF           | ANKARA     | 1925        |
| ŞEKER           | YENİŞEHİR  | 1925        |
| DENİZ           | YILDIZ     | 1925        |

**GSM :**

|          |      |                  |
|----------|------|------------------|
| TURKCELL | 3919 | KISA MSJ SERVİSİ |
| TELSİM   | 3919 | KISA MSJ SERVİSİ |
| AVEA     | 3919 | KISA MSJ SERVİSİ |

## 1925-1940 YILLARI ARASINDA BAĞIŞ UÇAKLARI EK-28

MEMLEKETLERE 3 DOLAR.

TÜRK HAVA KURUMUNUN DÜŞÜNCELERİNİ YAYAR

MERKEZİ İŞLERİ DİREKTÖRÜ: S. H. ERGÖKMEN

(On beş günde bir çıkar)

İDAREHANESİ: Türk Hava Kurumu Genel Merkezi

Sayı: 263 - 264

1 HAZİRAN 1940

15 Kuruş

### On beş Cümhuriyet yılında

## Halkın ve Türk Hava Kurumu şubelerinin orduya hediye ettikleri tayyare sayısı

# 343 ü buldu

MUHTELİF SENELERDE ALINAN TAYYARELER



926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940  
30 33 33 21 22 19 25 22 9 14 35 29 39 12 Tayyare

İSTANBUL — GÜNEŞ MATBAASI

## CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA KUTLANAN 30 AĞUSTOS ZAFER VE TAYYARE BAYRAMI EK- 29

### 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı.

**E**skilerden evvelki günlerde ve ta geçmiş zamanlarda birçok bayramlar için birçok şeyler söylenmiştir. Bunlar ne kadar içten gelirse gelsin; mahakkak ki, 30 ağustos kadar o gün taraflardan hak edilmiş olamaz.

30 ağustos için ne söylemek mahabala sayılmaz: 30 ağustos için ne söylenirse azdır. Hilkaten nedir ve mabeynâ günlerini Tanrı'nın idare ettiği ve edeceğini söyledikleri günleri de başba başa katarak gün içinde tutalım; hangisi, 30 ağustostan daha büyük bir mana taşır...

30 Ağustos yalnız bizim değil; bütün mazhar ve sair milletlerin dünyada çekilmiş ilk intikâli bayramıdır. Her milletin kurtuluş avasının yolu, mutlaka bir Dumlupınardan geçecektir.

Bir toplan açın ufuk, gölge güneşin adı!

O sabah, artık güneş ufuklardan doğmadı...

O gece, Avrupa'nın yanan büyük günahı!

O sabah bütün bir şark için mahşer sabahı!...

"Evet beşerî, diye bir şey anlatılır; Rap, bütün yaratığı ruhları bir araya çağırması ve onlara sorması; ben sizin halkınız değil miyim? Bütün ruhlar evet demişler. Fakat vücutlar halkolduktan sonra bu sözüne unuttular; inkâr edenler olmuş... 30 ağustos

bir ilâhî, bir hakikî elbet herminden başka nedir? O gün; Türk, bütün Avrupa'ya, bütün insanlara "Ben dünyaya evvel efendisi Türk değil miyim? Benim intikâlim mutlak ve müstaber değil midir? " diye sormadı mı? ve onlar, hep bir ağızdan başlarını eğip, hayran ve mutî: "evet, evet, demediler mi? ve artık 30 ağustostan sonra Tür k'ün intikâli ve hakimiyetini inkâr etmeye yeltenecek kim vardır? O anında bizim müfkihleri vardı ve olabilir. Fakat 30 ağustos, dünya durdukça kömür inkâr edilmeyecektir.

Bizim yürekte önce dayanan Şark ve Şereflî bir tarihîmiş olmasaydı bile 30 ağustosun şanı ve şerefi ile kendimiz için ve bütün dünya için ösek, olarak bir mefâhir âbidesi düşünüş bulunaraklık.

Bizim yürekte sonra dayanan ve bütün milletlere şanlı olan medeniyet rekâbîliğimiz ve şereflîliğimiz olmasaydı bile yar yüzündeki bütün milletler için yine ösek, yine rehber olmak hakkını bir tek 30 ağustosta kazanmış bulunacaklık.

30 ağustos -sade Türk tarihi için değil dünya tarihi için bir düşünüş noktasıdır... Bir şerhin düşünüş, bir medeniyetin yıkılıp, çiğnenmiş, bir telâkkînin değişip ve sair güc sebepleri, eski tarihî şerh tarihî devirleri ayarınlarıdır. Eger bu tasavvur, moda olsaydı kalınmasaydı; son asır telâkkîlerine

göre de cemî ve hakikî addedilseydi mahakkak ki: 30 ağustos 1922 den sonra tarihte bir devir başlayacak, ondan sonraki geçmiş ve geçecek zamanlar kurusu vusta, kurusu ahire... gibi kurusu intikâli, kurusu intikâli ilâ... diye mahallet bir namâ anılmaya başlanacaktı. Belki de bizlerden sonra tarih yazarlar, o tarihi dünya tarih ilmi için bir devrin başlangıcı diye göstermekte tereddüt etmeyeceklerdir.

30 ağustos, sade bir toprak değil, bütün mukaddes mefhumların birden müdafâ edildiği bir kavradır. Dünya kurulduğundan beri bundan şanlı, bundan yüce ve bir de bundan haklı hiçbir zafer kaydedilmezdir. Sâkâtan son vashi, bu zafer dünya durdukça da kaybetmeyecektir. Bir millet, bundan daha haklı olarak hangi sebepler için silâha sarılmış olabilir?...

30 ağustosun elde ettiği neticeleri korumak için Türk Milleti, bütün uyandı ve yığıldığı ile teçekte durmaktadır. Yarınki harplerin en büyüğü, en tehlikelisi göklerde olacaktır; safiri göklerdeki harpler verecektir. Osman için en büyük tefsirin panama en büyük korucu olan tayyareyi koyuyor ve bu günün adına Zafer ve Tayyare Bayramı diyoruz.

Yoktanlar. Zafer ve tayyare bayramının kutlu olsun.

B. K.



## MARŞAL YARDIMININ UÇAK ÜRETİMİNE ETKİSİ EK-30

### DÜNDEN BUGÜNE TÜRK UÇAĞI

Kenan MORTAN

UÇBAK  
YÖNETİCİLERİ,  
"1979'DA  
MEVCUT  
TEKNOLOJİK  
OLANAKLAR  
VE TECRÜBELİ  
İŞGÜCÜ İLE  
TÜRKİYE  
UÇAĞINI  
YAPACAKTIR,,  
DIYORLAR



1939'da ilk Türk uçağının pervanesi yapılıyor.

## MARŞAL YARDIMIYLA UÇAK SANAYİİNE İLİŞKİN GİRİŞİMLER TÜMÜYLE DURMUŞTU ...

**G**eçmişte hatırlar. «Yerli Malier ve Tulum Hatıra» kullandı. 1936'ların kendi kaynaklarına dayanarak büyümeye ve kalın maye cıltan Türkiye'nin ölemlerini öde perilyardı bir hatıra iste aynı hatıra içinse Uğur Dundar «Çarşamba Gecesi» programında 30 yıl sonra yenilerin uçak yaparı Etkiyeleirli tektüyenlerin kurduğu Uçbak yöneticileri ile konuşt. Yönetici, uçak mühendisi Yusuf Bayar «Türkiye uçak yapar mı?» sorusuna karşılık şöyle diyor:

«Türkiye zaten 1952 yılına kadar uçak yapmamış. Herhalde, Marşal yardımının etkisiyle Türkiye bundan sonra uçak yapmadı.»  
6 Temmuz 1936 günü Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ilk özel Türk uçağını yapan Nuri Demirağ'ın şunları yazıyordu:  
«Memleketin hava sanayisine yardım bulmadan gösterdiğiniz vatandaşlık duygusu şüphesiz takdirlidir. Bu büyük mali fedakârlıklara ihtiyacı gösterdiğinizden, bu uğurdaki meddî ve manevî arzularınızdan da sizleri tebrik ederim.»

Aynı yıl, Beşiktaş'ta İskalemin karşısında Nuri Demirağ'ın Beşiktaş Teyyare Etüd Atelyesi kuruldu. Kurucusu Nuri Demirağ şöyle diyor:

«Millî havacılığın aslı mesnetlerinden biri de hava endüstrisidir. Bu endüstrinin mühür olduğu iptidai mahlûca nam kelinde vatan topraklarında mebzuldür.

Teyyarelerin girilt mekanizmasını çizmek ve onları imal edecek Türk mühendis ve işçilerinin bilgi, zekâ ve kabiliyetine inandıktan sonra memleketin hava endüstrisini kurmak ve mevcut memleketerinin bu sahadaki coşumlarını yetiştirip geçmek, her müteşebbis Türk için vazife derecesinde bir emel olacaktır.»

#### NELER YAPTI?

Buraya kısa zaman 12 mektep uçağı, 72 planör ve altı motorlu bir vâcu uçağı yaptı. 17 Temmuz 1941'de Nuri Demirağ Temir Ateşyânî ve Hava Saadyyunu kurdu. Sonra bir de Yeşilöy Gök Okulu açıldı. Bu Gök Lisesi'nin çekirdeğini oluşturacaktı. Sonunda

Şişli Devleti'ne inşaatı başlanan Teyyare ve Motor Endüstrisi oldu. Demirağ bu konuda şöyle diyor:

«Bu fabrika havacılığımızın ihtiyacını temine yardım edecek seri teyyare ve motor imalâtı yapacaktır. Müsait bir arazi dehlisinde ve teyyare endüstrisine lüzumlu maden cerehanleri ve elektrik istihsaline yarayan su kuvvetleri ortasında fabrika büyük inkişafatına namzetli.»

#### TIKADIĞIMIZ YOLLAR ...

Nuri Demirağ, Türk Hava Kurumundan 10 uçak sipariş etti. Ama sudan nedenlerle sipariş iptal edildi. 24 mart 1938'de Türk Hava Kurumunun Erzurum Şeyhânî yazdığı mektupta, «Bimelîles teahhüdümüzü müddetli iclâde muktedir ve sairname hükümlerine uygun olarak yapmamış olduğunuz anlaşılması bulduğundan mukavemetiniz teşvik ve teminatınızın irad kuydedilmiş olduğuna saygılarla bildirim.» diyor.

Oysa, 20 Eylül 1939'da ilk uçak mühendislerinin imzasına taslayan raporda, «Teşvik ve tecrübe edilen teyyarelerin satkırınma hâl olduğu ve performans tecrübelerine göre mektep başlangıcı teyyareleri olabileceği hakkında rapordur deniliyordu. Red'de ısrar ettiler. Bu konuda Nuri Demirağ yazdığı Şişli mektubunda şöyle diyor:

«Türk mühendisi ve işçilerinin yapması olduğu ve kurumumuzun haksızca reddettiği teyyare, ilâhîler veren imtihanlar geçirdi. Anadolunun hemûs teyyare motorunun asası daya mazmî olan te işçilerinde vatandaşların gözlerini gökleri çektili, fakat maksadı tepekkülü Türk çocuklarını göklerinizin hakimi kâmek olan yüksek kurumunuzun dikkatini çekmedi.»

#### NE OLACAKTI?

Nuri Demirağ sonunda zorla kapandı. Ama kapanan salt bir şirket değildi. İşte 38 yıl sonra Eskişehir Uçbak yöneticilerinin hazırladıkları raporda o günlere dönülerek şöyle deniyor:

«Amerikan Marşal yardımı başlaması ile sipariş alamayan fabrikalar ya kapanmış, ya

ya başka konulara yönelmek zorunda kalmışlardır. Eğer bu uçak fabrikalarından bir veya ikili faaliyetine devam etmiş olsa idi, bugün Türkiye 1940'larda olduğu gibi, en azından uçak sanayisinde lider bir ihracatçı ülke durumunda olacaktı.»

#### 1930'LARA DÖNMEK

1928'in dört yılınığında üç kaynaklara dayanarak varınma zabası veren Uçbak yöneticileri motor dâhil, zıval bağlama uçaklarının tüm ekipmanını yurt içinden sağlanacağını söylüyor. Temel hammaddeler alınmayınca, alınıyormuş boru, alınıyormuş perçin, polenormuş çelik sac, çelik boru, hayrak göz ve çubukları hemen hepsi yurt içinden bulunuyor.

İnsanın kendi olanaklarını görmesi için bazı olaylar yaşamaları gerek. Tusaş uçak projesi bunun tipik bir örneği. Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kenan Evren TBMM Millî Savunma Komisyonu üyeleri için düzenlenmiş birliğe şöyle diyor:

«Eskişehir'de 1. Taktik Hava Kuvvetlerini zi ve Hava İkmal Merkezindeki tesislerde göreceğiniz ki, Eskişehir'deki bu İkmal merkezinde her türlü motorun, uçak motorlarının revizyonu yapılabılır. Bimelîleyleh TUSAŞ'ın yeniden bir fabrika kurması demek, ikinci bir fabrikasının daha fazulü yere kurulması demek olacaktır.»

IV. Pervane İmalât Sanayini kapsayan dört dâimî çalışmada, uçak imalâtı sanayinin, uzun dönemde, bütün yan kolları ile (bellirî sigelerde silvî ve askeri amaçlı uçuşlar, helikopter, füze v.b.) kurulması ve geliştirilmesi hedef alınmıştır.» diyor.

Bu görüşülecek bir düşünce değil. Herkesin vardığı noktaya ulaşmak için 1930'larda gösterilen gayretin yenilenmesinden ibaret uçak yapımı Tpa Oran'ın dediği gibi, «Hic bir şeyin yapılmaz dendiği bir zamanda uçak üretmek isteyenler bu işe bir eşkıya sarıyıyorlar demektir.» Uçak yapımı imalât sanayini için bir simge. 1978 dört bundanbina en büyük derisi de bu simgeyi hayata dönüştürmelerine gerektiğinde düşünleniyor...

## DİYANETİN FİTRE VE ZEKAT FETVASI 6 AĞUSTOS 1975 EK-31

### DİYANET İŞLERİ BAŞKANLIĞI FİTRE - ZEKÂT ve KURBAN DERİLERİNİN TÜRK HAVA KURUMUNA VERİLMESİNİ İSTEDİ

Fitre, zekât ve kurban derilerinin Kurumumuza verilmesini temin ve teşvik için; Müftü, Vaiz ve Hatip gibi din adamlarımızın halkımızı, havacılığın önemi ve Türk Hava Kurumunun memleket yararına yaptığı hizmetler konusunda aydınlatarak, Kurumumuza yardımcı olmaları hakkında Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından Vali ve Kaymakamlıklara bir tamim göndermiştir.

Tamim aynen şöyledir :

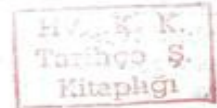
### DİYANET İŞLERİ BAŞKANLIĞI ANKARA

0/1-75/3950

6 Ağustos 1975

Konu : Türk Hava Kurumuna  
yardım verilmesi

Valiliğine  
Kaymakamlığına



Bilindiği üzere, havacılığın yurt savunmasındaki önemi büyüktür. Bugün bütün dünya devletleri hava kuvvetlerinin geliştirilmesi ve güçlendirilmesinde adeta yarış halindedirler.

Büyük Milletimizin yararına olan herhareketi destekleyen Başkanlığımız, havacılığın geliştirilmesi ve Hava Kuvvetlerimizin güçlendirilmesi yolunda yapılacak çalışmaların da içinde olacaktır.

Memleket havacılığına hizmet gayesi ile kurulmuş olan Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynaklarından başkası, Müslüman halkımızın Ramazan ayında ve Kurban Bayramında yaptıkları bağışlardır.

Önceki yıllarda olduğu gibi bu yıl da Ramazan ayında Türk Hava Kurumu tarafından bağış zarfları dağıtılacak, ayrıca Kurban Bayramında kurban derileri toplanacaktır.

Müftü, Vaiz ve Hatiplerimizin Ramazan ve Bayramlar münasebetiyle yapacakları konuşmalarda havacılığın öneminden ve Türk Hava Kurumunun çalışmalarından bahisle, bu Kuruma yardımcı olunması hususunda teşvik ve telkinlerde bulunmaları uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Tayyar ALTIKULAÇ  
Diyanet İşleri Başkanı V.  
Başkan Yardımcısı



**DERİLERİN HAVAKURUMUNA VERİLEMESİNE DAİR  
DİYANETİN FETVASI-1947 051.33.4.30.27 EK-31-2**

DEVLET ARŞİVİNE GİRİŞİ YASALDIR  
CUMHURİYETİ

T. C.  
DİYANET İŞLERİ BAŞKANLIĞI  
Yerel İşleri Müdürlüğü

16/10/1947

Saya: 1226  
1326

Müftülüğüne

Üzerine şer'han Kurban Vacip olan bir kimse, kurbanın  
-kesilmeden- aynına veya bedelini fakaraya veya herhangi bir  
hayır kurumuna vermekle uhdesinde vacip sakit ve kurban berece  
ödenmiş olmaz. Fakat, kesildikten sonra kurbanın derisini veya  
etini gerek fakaraya ve gerek herhangi bir hayır kurumuna vermek  
caiz olduğundan kurban derilerinin memlekete çok mühim yararlık-  
ları görülmüş olan T.Ü R K H A V A K U R U M U na verilmesi  
hususunda halkı mümasip vasıtaları irşat etmeniz lüzumu ehemmi-  
yetle bildirilir.

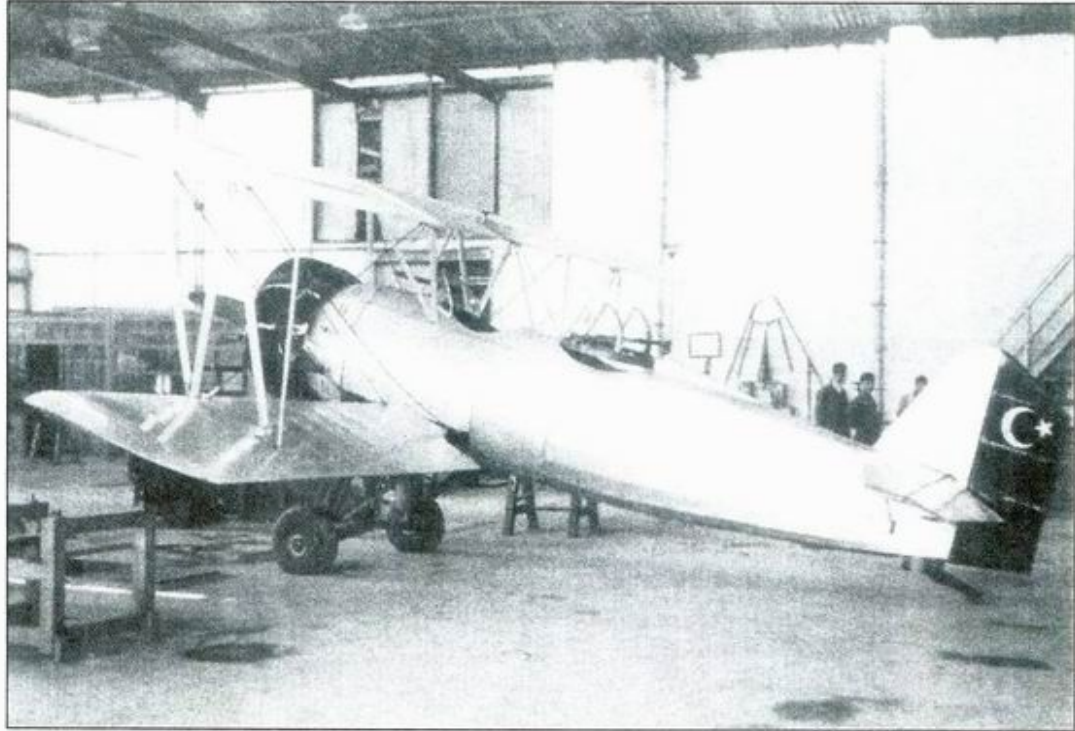
Diyamet İşleri Başkanı

*A. H. H. H. H. H.*

051/v 33 / 4 30 27

726.07/06.10.07

## SELAHATTİN ALAN'IN TASARIMI OLAN MİLLİ MÜDAFAA VEKALETİ-1 EK-32



Bu uçağa ait Teknik Bilgiler şöyledir;

Tipi: MMV. 1 (Milli Müdafaa Vekâleti 1)  
Sınıfı: IRT 2  
Cinsi: Çift Kanat  
Kanat Uzunluğu: 10 m  
Kanat Derinliği: 1.5 m  
Gövde uzunluğu: 7.4 m  
İniş Takımı: Dingilsiz ve Kauçuk amortisörlü  
Motor Kuvveti: 2 bin devirli 300 HP Pratt & Whitney  
Pervâne: Hamilton fabrikası üretimi çelik standart.  
Azami sürati: 200 km  
Havada Kalış Süresi: 2.5 saat  
Mürettebat: 1 pilot, 1 rasit

Technical Specifications of his aircraft are as follows;

Type: M.M.V. 1 (Ministry of National Defense 1),  
single-engine biplane  
Class: IRT 2  
Wingspan: 10 meters  
Wing Breadth: 1.5 meters  
Length of fuselage: 7.4 meters  
Landing Gear: Fixed wheels with rubberized shocks  
Engine: 300 HP Pratt & Whitney 2000 RPM  
Propeller: Fixed pitch Standard steel Hamilton  
Maximum Speed: 200 km.  
Range: 2.5 hours  
Crew: 1 pilot, 1 observer

**ALMANLARIN UÇAKLARINI YAKMALARINA  
DAIR BELGE (HV.K.K.LIGI TARİHCE SUBE) EK-33**

B E L G E

Mondros mütarekenamesi gereğince Adanayı boşaltırken o zaman müttefikimiz olan Almanların ellerindeki son model Oniki uçaklı savaş filosunu götüremediklerinden tahrip ve yakacaklarını haber alan Kolordu tercüman Emir subayı Yd. Teğmen SAİB SERTER , Almanlara karşı cesaretle ve celadetle hareket ederek zamanında gerekli askeri tedbiri almış ve bu Uçaklardan Onbirini tahripten kurtarmıştır. Bu Uçakları Adanada trene bindirerek yollarda bir çok müşkülleri yenerek Konyaya getirmeğe muvaffak olmuştur.

İSTİKLÂL savaşımızda bu Uçaklar çok faydalı olmuş ve Saib Serteri Vatana yapmış olduğu bu değerli hizmetten ötürü takdirle andığımız ifade eder, bu Belgeyi kendisine veriyorum.

*o vakit*  
12 inci Kolordu Komutanı  
*simdi*  
*emir subayı*  
Fahrettin Altay

*Fahrettin Altay*



**KTF'DE 20 ADET P.Z.L. ve 15 ADET GOTHA  
TAY. IMLT-1938 030.10.59.399.8 EK-35**

86

Ankara  
20 / 4 / 1938

Hizmet: P.Z.L. ve Gotha tayyarelerinin inşaatı H.

T.C.  
M. M. V.  
Hava Müsteşarlığı  
Fon Kum. 3  
Ha. No. 728  
Um. No. 4685

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞİVİ

Bağ Vokâlet Yüksek Katına

Şaki

Kayseri Tayyare Fabrikasında lisansla 1/10/936 da inşaatına başlanan 20 adet P.Z.L. av ve 15 adet Gotha mektep tayyaresinin inşaatı 31/3/938 tarihinde bitmiştir.

Küçük bir seri inşa edilmesine rağmen P.Z.L. Tayyarelerinin beheri hariçten alınan fiyata nazaran (4500) Türk lirası ucuzca mül edilmiştir. Bu suretle (20) tayyare üzerinden (90.000) lira tasarruf edilmiş ve P.Z.L. ve Gotha tayyareleri inşaatında cem'an (433.000) Türk liralık işçilik ve idare masraflarının memleket dahilinde kalması temin edilmiştir.

Bu parlak neticeyi arz ederken ilerde daha muvaffakiyetli işlerin başarılacağı hakkındaki iman ve itimadımızı saygı ile bildiririm.

M. M. V.  
M. M. V.

Arşivçisi Hüseyin  
25. III - 938

1

1

BAĞ VOKALETİ  
22-4-1938 7088

10 | 59 | 399 | 8

426.0/04.10.07

# BRİSTOL MOTOR FABRİKASI

## 030.10.1.61.411.12 EK-36

15

T. C. F. C. İSBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ 63 12 ANKARA

M. M. V. 10 / 8 / 1939

Hava Bakanlığı

Fen Km. 2 Mühür :

Hu. No. 37451 Bağ Vekâlet Yüksek Makamına

Um. No.

1 - Hava kuvvetlerimizin belli başlı ihtiyaçlarından olan tayyare motoru fabrikasının memleketimizde kurulmasına evvelce karar verilmişti. Hali hazırda en iyi motor inâil eden fabrikalara bağ vuruldu, bu meyanda İngiliz müesseselerinden Bristol motor fabrikasında inâil edilen motor tiplerinin en iyi olduğuna karar ve rilererek mezkûr fabrika ile iptidai bir anlaşma yapıldı. Bristol şirketi ile akt'edilecek mukavelede en mühim nokta (Şirketin fabrikayı Türkiye'de kurması ve bir müddet işleterek İngiltere'de inâil edilen motor evsafında motorların milli fabrikamızda da yapılmasını te'min ederek teslim etmesi) dir. Bu güne kadar yapılan görüşmelerde Bristol fabrikasının bu mesuliyeti der'uhte etmediği görülmektedir. Buna bir çare bulmak üzere İngiliz Hükümeti nezdinde siyasi yoldan bir teğebbüs yapılarak Bristol şirketinden bir hey'etin Ankara'da müzakerelere devam etmesinin te'mini Hariciye Kanallile 2/8/39 gün ve 33409 sayılı yasa ile Londra Büyük Elçiliğinden rica edildi. Bristol motor fabrikasından isteyeceğimiz garantiler böyle bir işi üzerine alan ve bundan bir menfaat te'min etmek isteyen bir şirket için tamamen normal olacaktır. Bu hususta görüşmeler yapılarak garanti esasata yeniden müzakere edilecektir. 2/8/39 günlü yasa ile Londra Büyük Elçiliğinden istediğimiz en son çare bir hey'etin Ankara'ya gönderilmesidir. Bu hususun tekidile kısa bir zamanda intacına müsaade buyurulmasını.

2 - Eğer bu yollardan da maksat hasıl olamayacak olursa e zaman birinci 18 milyonluk İngiliz kredisinin Sinaî kalkınma faslinden motor fabrikası için ayrılan bir milyon İngiliz lirasının Amerika'da sarfına müsaade edilmesinin ve Amerika'da mevcut motor fabrikaları ile müzakere edüp Amerika motor Sinaî'inden bir firmaya memleketimizde motor fabrikasının kurulmasına teğebbüs edilmesinin te'minine emir buyurulmasını saygı ile istirham ederim.

3 - Bağ Vekâlete ve Hariciye Vekâletine arz edilmiştir.

M. M. V. 1

330 10 61 411 12

1-9-1939

BAŞVEKALET MURAKKI

**DR.NEDİM CANKAT'INİNÖNÜ'YEMEKTUBU1948**  
**030.10.61.113.34** **EK-37**

T. C.  
**BAŞBAKANLIK**  
 Hava Müsteşarlığı  
 Şif. Sn. Kıs. 1  
 İht. No. 95748/58  
 Un. No.

63  
 73  
 Ankara  
 28/6/1948  
 Dos. Kuri Demireğ  
 Tayyare Fabrikası

T. C.  
**BAŞBAKANLIK**  
 CUMHURİYET ARŞİVİ

Başbakanlığa

Eki  
 Bel  
 2009 yap.

İskenderun'dan doktor Nedim Cankat imzasıyla Sayın Cumhurbaşkanına çekilen telgraf incelendi. Kuri Demireğ, kendisiyle beraber çalışan mühendis ve teknik elemanlar tarafından etid edilen tayyarelerin imali için Beşiktaş civarında bir fabrika tesis etmişti. Bu fabrika tarafından imâl edilen iki tip tayyareye Milli Savunma Bakanlığınca uçuş mütasadeci verilmiştir. Fakat bunların imallirine bağlanmadan önce Milli Savunma Bakanlığa ile esaslı bir görüş testisinde bulunulmadığından imâl edilen tayyareler Hava Ordusunun her hangi bir ihtiyacını karşılayacak evsafta görülmemiş ve bu sebeple satın alınmamıştır. Müşteri istekleri nazarı itibara alınmadan imâl edilen bu tayyareler, tabiiyle, oldukça mühim bir paranın karkını vâhoip olduğundan Kuri Demireğ daha başka tayyareler imaline tevessül etmiş, ancak Hava Kuvvetlerine ait bazı tayyarelerin kendi atelyelerinde temir ettirilmesi hususunda Bakanlığa müracaatta bulunmuştur. Karp yılları içinde bu müracaat yerinde görülmüş ve 1940 yılında bir tip tayyarenin temiri ile muhtelif yedek parçaların imâl işi bu fabrikaya tevdi edilmiştir.

Bu mükavelelerin hitasında yeniden müracaat vaki olmadığından mükavelelerin teccidi yoluna gidilmemiştir.

Mezkûr fabrika içinde bulunan teccizat ve teçhizatın benzerleri Hava fabrikalarımızda mevcut olduğuna göre bunlardan her hangi bir şekilde istifade yoluna gidilmesinde zaruret görülmediğini saygı ile arz ederim.

Y. i. Uld.  
 27.6.1948

M. S. B.  
 Kuri Demireğ

030 10 61 113 34

YAT  
 27.6.1948 2090

BAŞBAKANLIK ARŞİVİ

126/04/06.10.02

**TÜRK ÜRETİM ÜÇAKLARIN İHRACATI-1951**  
**(030.18.0.02.126.63.8) EK-38**

T. C.  
 BAŞBAKANLIK  
 MUAMELELİK UMUM MÜDÜRLÜĞÜ  
 Karar No: 13538  
 Karar Sayısı  
 3

KARAR

91  
 T. C.  
 BAŞBAKANLIK  
 CUMHURİYET ARŞİVİ

13538

Türk Hava Kurumu Fabrikaları yapısı uçakların, Türkiye ile ticaret ve ödeme anlaşması bulunan memleketlere bu anlaşmaların hükümleri dairesinde, anlaşması olmayan memleketlere dolar, serbest iavigre frangı veya Türk hesabına geçen sterlin karşılığında ve her defasında Millî Savunma Bakanlığının mütalâesi alınmak şartıyla, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının müsaadesi ile ihraç edilmesi; Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının 15/6/1951 tarihli ve 5/9148 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 16/6/1951 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

*C. Bay*

030 18 0 03 126 63 8

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| Başbakan<br><i>U. H. H. H.</i>          | Devlet Bakanı<br>Başbakan Yardımcısı<br><i>S. D. D.</i> | Devlet Bakanı<br><i>Ö. H. H.</i>         | Adana Bakanı<br><i>A. M. M.</i>         |
| Millî Savunma Bakanı<br><i>M. S. S.</i> | İçişleri Bakanı<br><i>M. S. S.</i>                      | Devlet Bakanı<br><i>F. K. K.</i>         | Malîye Bakanı<br><i>M. S. S.</i>        |
| Millî Eğitim Bakanı<br><i>M. S. S.</i>  | Bayındırlık Bakanı<br><i>K. K. K.</i>                   | Ek. ve Ticaret Bakanı<br><i>M. S. S.</i> | Sa. ve Şe. Y. Bakanı<br><i>M. S. S.</i> |
| C. ve Tekel Bakanı<br><i>M. S. S.</i>   | Tarım Bakanı<br><i>M. S. S.</i>                         | Ulaştırma Bakanı<br><i>M. S. S.</i>      | Çalışma Bakanı<br><i>M. S. S.</i>       |
|   |   |  | İçişleri Bakanı<br><i>M. S. S.</i>      |

*Tab. 12.06.1951*



## JUNKERS'İN HİSSESİ'NİN SATIN ALINMASI- 1929

(030.18.01.02.6.57.15)

EK-39-1

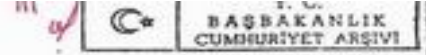
Sayı: 8157

M. Müdafa Vekâletinden yazılan 24/II/929 tarih 4994 numaralı tezkere de , Türkiye hükümeti Cumhuriyesiyle Yüngers tayyare şirketi arasında alt olunan 15 agustos 34I tarihli mukavele ve merbutatına tevfiқан teşekkül eden (Türk tayyare ve motor anonim şirketi) ile mukavele tatbikatından mütevellit ihtilaflar hakem huzurunda da sevk edilmiş ise de müsbet bir karar ve netice istihsal olunamadığından üçüncü hakemin intihabı esnasında şirketin iflası vukubulmuş olduğu ve tasfiyei muamelat ve mevcudat için keyfiyeti Ankara asliye mahkemesi birinci hukuku tarafından teşkil olunan iflas masasına tevdi olduğu izah edilerek bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini ni iflasın vukuundan dolayı mukavele ve merbutatının tarafeyne temin ettiği hakların baki olup olmadığını tesbit etmek için hukuk müşavirlerinden miredkep teşkil eden heyet ittifakla bir karara vasıl olmadıkları ve Kayserideki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemeden memleket hava kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzuma B. E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine x fabrika ve müstemilatına sahip olabilmek için mutahassıslardan miredkep bir heyete mahallerinde tetkikat yaptırarak Kayserideki tesisatı hazıraya ve müstemilatına I,572,373.lira kıymet biçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A) işaretli teklifi üzerine B.E. Riyasetiyle cereyan eden muhabere ve sindiklerle yapılan mizakere neticesinde müflis şirketine bilumum emvalinin tayyare Cemiyetince I,469,000 liraya satın alınması ve bu paradan cemiyetin şirketten aldığı olan 22I,000 lira tenzil edilerek kalan I,248,000 liranın borçlarına tevzi olunmak üzere nakten masaya verilmesi ve bundan başka Yüngersin müflis şirkette mevcut olup Türk tayyare cemiyetine terk ettiği nisıf hissesine ve bilumum feragat ve ibralarına mukabil olarak cemiy-

**JUNKERS'İN HİSSESİ'NİN SATIN ALINMASI-1929**  
**(030.18.01.02.6.57.15) EK-39-2**

Türkiye Cumhuriyeti  
 BAŞVEKÂLET  
 Muamele Müdürüğü  
 Sube  
 Sayı 8691

Kararname



BASBAKANLIK  
 CUMHURİYET ARŞİVİ

yetin 520,000 lira daha ki ceman 1,758,000 lira vermesi tekrarı etti-  
 rilerek bu suretle fabrika ve müteahhütatına ve bilumun emval ve hukuku-  
 na sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyetimizi halen ve atıyan 15 ağus-  
 tosu 341 tarihli mukavele ve merbutatının, karşı tarafa temin edebile-  
 ceği bilumun fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve İcra  
 Vekilleri Heyetince kabul ve tasdikinden ve mahkemeye tesolinden sonra  
 müteahhüt olmak üzere ihzar olunan protokol ve teahhütnamein imza ve bi-  
 suratının rapı edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x  
 takdirdeğesektir protokolün kabulüne ve mündericatinde hükmete isabet  
 eden kısmın ve feragat ve ibrazın yapılmasına ve bu hususta muktazi bi-  
 loimale muameleleri ifaya ve gerek tarafına arasında ve gerek mahkemeye x  
 ihzar olunacak her türlü vesak ve evrakı imzaya ve indelhaoc işbu sa-  
 lahîyetlerle ahari tevkile M. M. Vekâletinin mezun kılınmışına dair x  
 bir karar itası teklif olmuştur.

Kayfiyet İcra Vekilleri Heyetinin 27/II/1929 tarihli iqtisamında x  
 teklif ve tasakkür olunarak teklif veçhile muamele olunması tasvip ve  
 kabul olmuştur .

M. M. V.

Gazi Mustafa Kemal

B. V.

İsmet İnönü

Ad. V.

Ad. V. İsmet İnönü

M. M. V.

M. M. V. İsmet İnönü

Da. V.

Da. V. İsmet İnönü

Ha. V.

Ha. V. İsmet İnönü

Ma. V.

Ma. V. İsmet İnönü

Me. V.

Me. V. İsmet İnönü

Na. V.

Na. V. İsmet İnönü

İ. V.

İ. V. İsmet İnönü

S. İ. M. V.

S. İ. M. V. İsmet İnönü

030 18 01 02 6 57 15

Tab. 2/ 26.10.29

**KTF İLE CURTIS WRIGHT ARASINDA UCAK  
İMALATI KARARNAMESİ-1931  
(030.18.01.02.24.72.17) EK-40**

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
Muameleât Müdürlüğü  
Şube: \_\_\_\_\_  
Sayı: 11.895

KARARNAME

Amerikan -Curtiss-VVright Gurubu ile Kayseri Tayyare Fabrika-sında tayyare ve motür imali ,hava hatları ve alüminum hava iğleri xx için bir seneye mahsus olmak üzere ihzar olunup Millî Müdafaa Vekâle-tinin 21/10/93I tarih ve 724 numaralı tezkeresiyle teklif edilen mu-kavele projesi İcra Vekilleri Heyetinin 3/II/93I tarihli içtimsında x bittetkik tadil edilen merbut şekilde akdi için Vekâleti Müğarüniley-haya selâhiyet verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur.

3/II/93I

REİSİCUMHUR

*Gazi M. Kemâl*

Dg.V.

*İsmail*

Ad.V.

*Abdullah Kemal*

M.M.V.

*Kemal*

Da.V.

*S. W. W.*

Ha.V.

*H. T. P.*

Ma.V.

*Abdullah Kemal*

Mf.V.

*Abdullah Kemal*

Na.V.

*Abdullah Kemal*

İk.V.

*Abdullah Kemal*

S.İ.M.V.

*S. İsmail*

030 18 01 02 24 72 17

Tab. ex. 01.10.02

**YZB.ENVER AKOĞLU'NUN ABD'YEÜÇAKSEÇİMİ  
İÇİN ATATÜRK'ÜNEMRİYLE GÖNDERİLMESİ-1936  
(030.18.01.02.69.86.6) EK-41**

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

T. C.  
DİŞİŞİ BAKANLIK  
RESMİYET ARŞİVİ

3695

5529 Millî Müdafaa Vekilliğinden yazılan 24/IO/936 tarih ve 13915 sayılı tezkerede; Amerikadan satın alınacak bombardıman taryerelerini muayene ve gartnamelerini yerinde müzakere ve tesbit etmek üzere Taryereci Yüzbacı Enver Akoğlu ile Taryere Mühendisi Ahmed Hikmetin Amerikaya gönderilmeleri ve 45 gün kadar sürecek olan bu seyahate ait gündeliklerle masraflarına karşılık lüzumu kadar döviz ve siyasetal pasaport verilmesi istenilmiş ve Maliye Vekilliğinden yazılan 3/II/936 tarih ve 54242/ISİOM sayılı mütaleesimede, 1936 takvim yılı döviz oetvellerinde Millî Müdafaa Vekâleti namına Kara Müsteğarlığı için 37,200 ve Deniz Müsteğarlığı için 15,000 lira olmak üzere ceman 52,200 lira tahsisat konulmuş ise de Deniz Müsteğarlığı için konulan para temamen sarfedilmiş olduğundan bu seyahatin içerisindeki zaruret tasdik ve yapılacak masrafların Kara Müsteğarlığı için konulan paradan sarfi kabul olunduğu takdirde istenilen döviz misalesinin verilmesi mümkün olabileceğinden ona göre için bir karara bağlanması mümkün olacağı bildirilmiştir.

Bu iş lora Vekilleri Heyetince 4/II/936 da görüşülerek bahsi geçen taryereleri yerinde muayene ve gartnamelerini müzakere ve tesbit etmek üzere Taryereci Yüzbacı Enver Akoğlu ile Mühendis Ahmed Hikmetin Amerikaya gönderilmeleri ve kendilerine harcırahlarından başka Türkiye sınırlarından bağlamak üzere 2/4798 sayılı kararnameye göre gündelik verilmesi ve Fransız frangının kıymetten düşürülmesi üzerine 2/4798 sayılı kararnamenin tadili derdest bulunduğundan kabul edilecek miktara göre farklarının ayrıca tesviyesi ve masraflarına karşılık 936 takvim yılı döviz oetvellerinde Kara Müsteğarlığı için konulan tahsisattan lüzumu kadar döviz misalesi ve seyahatları için siyasetal pasaport verilmesi onanmıştır.

4/II/936

REİSİCUMHUR

*K. Atatürk*

B. V. *J. İsmail* Ad. V. *S. Savaş* M. M. V. *K. Özaltın* Da. V. *S. Kona*

Ha. V. *S. R. Özdas* Ma. V. *E. Çaylak* Me. V. *J. Akın* Na. V. *A. Çetinkaya*

İ. V. *C. Savaş* S. İ. M. V. *S. F. Bayolun* G. İ. V. *R. K. Karan* Z. V. *M. K. Karan*

726.06.06.10.27

936 18 01 02 69 86 5


**KAY.TAY.FAB'DE URETILECEK BRISTOL  
TAY.1938  
(030.18.01.02.83.54.18) EK-42**

T. C. GİZLİSİ 20 / 06 / 1994 tarih ve 03171 sayılı Genelgeyle KALDIRILDI

**BASVEKÂLET** T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

KARARLAR Dairesi MÜDÜRLÜĞÜ 3F

Karar sayı: 2 C

2002  **KARARNAME**

Evvelce lisansı alınarak Kayseri Tayyare Fabrikasında yapıldırılması kararlaştırılan (18) adet Bristol seri bombardıman tayyaresinin lisans ve resimlerinin önceki 1938 senesi sonunda verilebileceği anlaşılmış olduğundan bunların esaslı olarak ve 2490 sayılı kanunun 46 nci maddesinin (K) fıkrasına göre pazarlıkla satın alınması, buna mukabil hava programının tehakkuku için lüzumu olan av tayyarelerinin (K) fıkrasına göre pazarlıkla lisansları alınarak Kayseri Tayyare Fabrikasında yaptırılması ve Bristol tayyareleri için lüzum olan 2,250,000 liradan 1,802,545 lirasının 1938 tekvim yılı itibarıyla temin olunan döviz cetvellerine konulan tahsisattan serbest döviz olarak verilmesi ve geri kalan 447,455 liralık kısmının da 1939 senesi döviz cetvellerine hava programının tehakkuku için konulacak tahsisattan tediyesi; Millî Müdafaa Vekillığının 600 165 sayılı teklifi ve Maliye Vekillığının 15/6/1938 tarih ve 13163/253/3228 sayılı mütalehesmesi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 21/6/1938 tarihinde onanmıştır.

21/6/1938

REİSİCUMHUR

Bk. V. *C. Bayaz* Ad. V. *S. Sancar* M. M. V. *V. Bayaz* Da. V. *S. Kaya*

Hs. V. *J. B. Eras* Ma. V. *S. Aygün* Ml. V. *S. Müberriz* Na. V. *A. Çetinkaya*

İk. V. *A. Ak* S. I. M. V. *S. H. Akalın* G. I. V. *K. K. K. K.* Zr. V. *S. K. K.*

|     |    |    |    |    |    |    |
|-----|----|----|----|----|----|----|
| 030 | 18 | 01 | 02 | 83 | 54 | 18 |
|-----|----|----|----|----|----|----|

*2002.06.02.02*



## UÇAK FABRİKASI AÇIP KAPATIYORUZ MİLLİYET 29 ARALIK 2006 EK-44

Olayların  
içinden



GÜNGÖR URAS

gungor.uras@taicorp.com.tr

F-16'ları  
başkalarına  
yaptırıyoruz,  
başkalarına  
baktırıyoruz

**S**özleşme Senayı İsmet Karadağ, 12 Aralık'ta ABD'den, 2,9 milyar dolar değerinde 30 adet F-16 uçak alımına karar vermişti. Sözleşme yapılan açıklamalara göre Hava Kuvvetlerimizdeki 216 adet F-16 uçağın modernizasyonunun ABD'de yapılmasını ve bu iş için 800 milyon dolar ödenmesi uygun görülüyor.

İki de... Bütün F-16 uçakların yapılabilir ve de yaparı, F-16 uçakların modernize edilebilir ve de eden 2 uçak fabrikamız var.

1985'te Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TAI) kuruldu. 1987'den itibaren F-16 uçaklarının gövdelerinin Ankara/Merkez'deki motorlarının ise Eskişehir'deki TAI tesislerindeki üretimine başlandı.

Aynı yıl sonunda F-16'lar Türk Hava Kuvvetlerinin hizmetine girdi.

1994-1996 yılları arasında F-16'ların gövde uçak sistemleri bakımına başlandı.

1995-1996 yılları arasında TAI tarafından imal edilen 46 uçak Mısır Hava Kuvvetleri'ne verildi. Körfez Savaşı sırasında bölge ülkelerinin savunma ihtiyaçları için 5 Arabistan, Kuveyt ve BAE'nin okuyatıldığı kayıttaki, 1992-2000 yılları arasında 80 adet F-16 uçak üretti.

### 260 uçak yaptık

Toplam 260 Adet F-16 uçak yaptık. Gövde üretiminde yılın üretimi oranı yüzde 80'e çıkıyordu. Bütün fabrikalarımız "ulaşta" başarıyla çalışmaya başladı.

Bu arada eski uçakların modernizasyonu yaptık: 148 adet F-16 uçağın elektronik harp sistemleri taktık.

12 Kasım 2000'de TAI'nın F-16 uçaklarının üretimi ve bakımları için faaliyetleri sona erdi.

Sembol bir F-16 yaparı, F-16'ları bakarı fabrikalarımız iş arıyoruz. F-16'ları bakarı yaparıyoruz. Bakımlarına bakarıyoruz. Arıza bir bir işi yaparıyoruz. Utanır, Milliyetçi Çelik Kaşın bir işi yaparı. Bir gün arıza arıza, bakımların bir uçak yaparımasını korumadıkları bakarı bakımlarını" yar dedik. Utanırın arızasını yerine getirmek için bakı topluyoruz. Bakıyı topladığımız bakımlardan birisi bir bakı yaparı.

### Fabrika açıp kapatıyoruz

■ Atatürk'ün emriyle 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu.

■ 1928 yılında "Tayyare Makine Makinaları" açıldı.

■ 1925-1939 arası Ankara'da 150 planda üretilti.

■ 1928 yılında Kayseri'de Türk-Alman işbirliğiyle Junkers A-20 model uçakların üretimine başlandı. 15 Uçak üretilti. 1932'den sonra Amerikan Curtiss-Wright uçaklarının montajına başlandı. 1938 yılına kadar 145 Alman Gotha, 112 adet İngiliz Miles-Magister tipi uçak imal edildi.

■ 1936 yılında Nuri Demirağ uçak fabrikası kuruldu. 10 eğitim uçağı, 24 adet NURD-36 tipi uçak yaptı.

■ 1940 yılında Etimesgut'ta bir uçak fabrikası kuruldu. 1944 yılına kadar bu fabrikada 30 uçak yapıldı. Gazi Orman Çiftliğinde uçak motorları fabrikası kuruldu. Siyahı almadıkları için uçak yerine musluk, bakı bakımlarına yaparıları arasında kalın bir iki fabrika 1952 ve 1954 yıllarında kapatıldı. Motor fabrikası 1955 yılında Türk Tıraktör Fabrikası'na dönüştürüldü.

Biz fabrikaları kapatıyoruz da bakı bir uçak yaparıyoruz gitti... Yoksa sonarı bakımlarından değil de, yaparıları yerine arıza arıza daha işi diye dışarılarından bir kapatılıyor."

## TÜRKİYE 100 ADET F-35 ALMAYI PLANLIYOR RADİKAL 31 EKİM 2006 EK-45-1

### 10 milyar dolarlık savaş uçağı siparişi

100 uçağı kapsayacak, 10 milyar dolarlık yeni nesil savaş uçağı F-35 alımı Türkiye tarihinin en büyük savunma projesi olacak. Bakan Gönül, 'Kasım sonuna kadar alımla ilgili bizden mutabakat muhtırası isteniyor' dedi



#### Teknik özellikleri

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| Mürettebat:         | 1               |
| Uzunluk:            | 15,37 m         |
| Yükseklik:          | 5,28 m          |
| Kanat açıklığı:     | 10,65 m         |
| Bog ağırlığı:       | 12.000 kg       |
| Yükü ağırlığı:      | 19.000 kg       |
| Maksimum hız:       | 2000 km/h       |
| Menzil:             | 1000 km         |
| Maksimum yükseklik: | 15.000 m        |
| İki uçuş:           | Aralık 1999     |
| Üretici firma:      | Lockheed Martin |

Amerika Birleşik Devletleri Deniz ve Hava Kuvvetleri'nin F-16, A-10, F/A-18, AV-8B filosuna ve Britanya Hava Kuvvetleri'nin de Harrier filosuna F-35 uçaklarıyla değiştireceği söyleniyor.

İSTANBUL - Türk Hava Kuvvetleri'ndeki mevcut F-16 ve F-4'lerin yerini alacak Geleceğin Savaş Uçağı Projesi'nde karar verildi. Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, Türkiye'nin yeni nesil savaş uçağı olarak, Amerika Birleşik Devletleri'nden (ABD) F-35 uçağı almayı planladığını söyledi.

Yaklaşık 100 uçağı kapsayacak, 10 milyar dolarlık ve 1,5 yıllık yeni nesil savaş uçağı alımı projesi, Türkiye tarihinin en büyük savunma programını oluşturuyor. Bu konu, Washington'a gelen Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül'ün temalarının ayrıntı noktasını oluşturuyor.

#### Eurofighter için karar yok

Milli Savunma Bakanı Gönül, ilk açıklamasında, Türkiye'nin, yeni nesil savaş uçağı olarak ABD önderliğinde geliştirilmekte olan F-35 uçağını almaya öngörülen müzede gireceği. Gönül, 'Kasım sonuna kadar bizden mutabakat muhtırası isteniyor. Dolun ülkeye imzalıyoruz' diyerek, F-35 uçaklarının alınmasına karar verildiğine işaret etti. Gönül'ün sözünü ettiği mutabakat muhtırasını imzalayacak ülkeler, F-35 uçağını almaya taahhüt etmiş olacak.

Ote yandan bir süre önce ABD Kongresi, Türkiye'ye 30 yeni F-16 Block 30 tipi savaş uçağının satılmasını onaylamıştı. Türkiye'nin uçaklarla birlikte özerklik bütün ilgili sistemleri almaya karar vermesi durumunda, projenin bedeli 2,9 milyar dolara ulaşacak. Türkiye, çeyitli kanallarda

kayıbedilenlerin yerine 30 adet F-16 almak istediğini açıklamıştı.

Bu arada, İngiliz-Alman-İtalyan ve İspanya ortaklığındaki Eurofighter şirketi de, Türkiye'ye Eurofighter uçağını satmak istiyor. Türkiye'nin, sadece F-35'i mi seçeceği, yoksa F-35'lerin yanında Eurofighter da mı alacağı, gelecek haftalarda kesinleşecek. Savunma kaynakları, Türk Hava Kuvvetleri'nin tercihinin sadece F-35'ten yana olduğunu belirtti.

#### Helikopterlerdeki durum

Yaklaşık 10 yıldır sonuçlandırılmayan ve iki geçen yıl iptal edilen Taarruz Helikopteri İhtiyarında da kısa listede İtalyan Augusta/Westland grubunun Mangusta A129 ile Güney Afrika'nın Denel'ın Rooivalk (Karman Şe-



## TÜRKİYE 100 ADET F-35 ALMAYI PLANLIYOR RADİKAL 31 EKİM 2006 EK-45-2

### 10 milyar dolarlık savaş uçağı siparişi

100 uçağı kapsayacak, 10 milyar dolarlık yeni nesil savaş uçağı F-35 alımı Türkiye tarihinin en büyük savunma projesi olacak. Bakan Gönül, 'Kasım sonuna kadar alımla ilgili bizden mutabakat muhtırası isteniyor' dedi



#### Teknik özellikleri

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| Mürettebat:         | 1               |
| Uzunluk:            | 15,37 m         |
| Yükseklik:          | 5,28 m          |
| Kanat açıklığı:     | 10,66 m         |
| Bog ağırlığı:       | 12.000 kg       |
| Yükü ağırlığı:      | 19.000 kg       |
| Maksimum hız:       | 2000 km/h       |
| Menzil:             | 1.000 km        |
| Maksimum yükseklik: | 15.000 m        |
| İlk uçuş:           | Aralık 1999     |
| Operel firma:       | Lockheed Martin |

Amerika Birleşik Devletleri Deniz ve Hava Kurvetleri'nin F-16, A-10, F/A-18, AV-8B filosuna ve Britanya Hava Kurvetleri'nin de Harrier filosuna F-35 uçaklarıyla değiştireceği söyleniyor.

İSTANBUL - Türk Hava Kurvetleri'ndeki mevcut F-16 ve F-4'lerin yerini alacak Geleceğin Savaş Uçağı Projesi'nde karar verildi. Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, Türkiye'nin yeni nesil savaş uçağı olarak, Amerika Birleşik Devletleri'nden (ABD) F-35 uçağı almayı planladığını söyledi.

Yaklaşık 100 uçağı kapsayacak, 10 milyar dolarlık ve 15 yıllık yeni nesil savaş uçağı alımı projesi, Türkiye tarihinin en büyük savunma programını oluşturuyor. Bu konu, Washington'a gelen Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül'ün temalarının ayrılık notatını oluşturuyor.

#### Eurofighter için karar yok

Milli Savunma Bakanı Gönül, ilk açıklamasında, Türkiye'nin, yeni nesil savaş uçağı olarak ABD önderliğinde geliştirilmekte olan F-35 uçağını almayı öngördüğünü dile getirdi. Gönül, "Kasım sonuna kadar bundan mutabakat muhtırası isteniyor. Dolayısıyla ülke imzalayacak" diyerek, F-35 uçağının alınmasına karar verildiğine işaret etti. Gönül'ün sözünü ettiği mutabakat muhtırasına imzalanacak ülkeler, F-35 uçağını almayı taahhüt etmiş olacak.

Öte yandan bir süre önce ABD Kongresi, Türkiye'ye 30 yeni F-16 Block 50 tipi savaş uçağının satınmasını onaylamıştı. Türkiye'nin uçaklarla birlikte özerkleşen bütün ilgili sistemleri almaya karar vermesi durumunda, projenin bedeli 2,9 milyar dolara yaklaşacak. Türkiye, çeşitli konularda

karşılıkların yerine 30 adet F-16 almak istediğini açıklamıştı.

Bu arada, İngiltere-Almanya-İtalyan ve İspanya ortaklığındaki Eurofighter şirketi de, Türkiye'ye Eurofighter uçağına satmak istiyor. Türkiye'nin, sadece F-35'i mi seçeceği, yoksa F-35'lerin yanında Eurofighter da mı alacağı, gelecek haftalarda kontrol edilecek. Savunma kaynakları, Türk Hava Kurvetleri'nin tercihinin sadece F-35'ine yana olduğunu belirtti.

#### Helikopterdeki durum

Yaklaşık 10 yıldır sonuçlandırılmayan ve ilki geçen yıl iptal edilen Tasarım Helikopteri İhtisarı'nda da kısa listede İtalyan Agusta/Westland şirketine Mangusta A129 ile Güney Afrika'nın Denel'ın Rooivalk (Kırmızı Şe-

## JSF-35 PROJESİ AKŞAM 28 OCAK 2007 EK-45-3



## 46 MİLYON DOLARLIK F-35 UÇAĞI MİLLİYET 11 NİSAN 2006 EK-45-4

DÜNYANIN EN BÜYÜK SAVUNMA PROJESİ, KAPILARINI TÜRK MEDYASINA AÇTI

# 46 milyon \$'lık uçak

*Kullanımdaki birçok savaş uçağının yerini alacak F-35'ler dikine iniş ve kalkış yapabiliyor. Projeye ortak olan Türkiye, uçakların satışından gelir elde edecek*

### BARKIN ŞİK

Tekras / Fort Worth

276 milyar dolarlık bütçeyle dünyadaki en büyük savunma sanayi projesi olma özelliği taşıyan Joint Strike Fighter F-35'in (JSF - Müsterek Taarruz Uçağı) ilk fotoğraf Türk medyasına ulaştı. ABD'nin Lockheed Martin firmasının Teksas Fort Worth tesislerinde tanıtıldığı ve sonbahar aylarında uçuş testlerine başlamasına planlanan F-35'lerden Türkiye'nin yaklaşık 100 adet siparisi bekleniyor.

Türkiye'nin 10 milyar dolar kaymak ayracağı projede 3,5 milyar dolarlık bir geri dönüşümün sağlanması garantisi alındı. Savunma Sanayi Bakanlığı, bir tonuna miktar 5 - 6 milyar dolar çıkarmak için girişimlerini sürdürüyor.

Türk mübendisi Mustafa Güleraypoğlu'nun da görev aldığı beşinci nesil savaş uçağı F-35 projesi 17 Ocak 2001'de ABD ve İngiltere'nin girişimiyle başladı. Türkiye, 2002'de arığı 175 milyon dolarlık imzıyla İtalya, Hollanda, Norveç, Danimarka, Kanada ve Avustralya ile birlikte projeye katıldı.

Dikine iniş ve kalkış yapabilen F-35, sesin 1,6 katı hızla çalışıyor. Üzerinde 11 ayrı silah sistemini taşıyan ve birim fiyatı 46 milyon dolar olan F-35'lerin 20 bin beygir gücündeki motoru 5 parçadan oluşan birer bir arızalar tamamıyla otomatik olarak

### 6 kameralı kask

ABD ve İngiltere'nin toplam 2 bin 500 adet alacağı uçağı 4 - 5 bin adet üretileceği bekleniyor. Türkiye'nin günde bir JSF üretebileceği.

Uçakta pilotun kullandığı kask 6 ayrı kamera yardımıyla bütün hedefleri görürken kalıyor. Uçaklar F-35'lara göre yabancı maddelerle hasarına daha kapalı. Testlerde yakıt kaçağı yapmayan tek uçak savunma kabinat F-35 motorcularına girince, bu uçakların yerini alacak F-16, A-10, F/A-18, Av-8B, Sea Harrier, Harrier GR7.

## Proje gelir getirecek

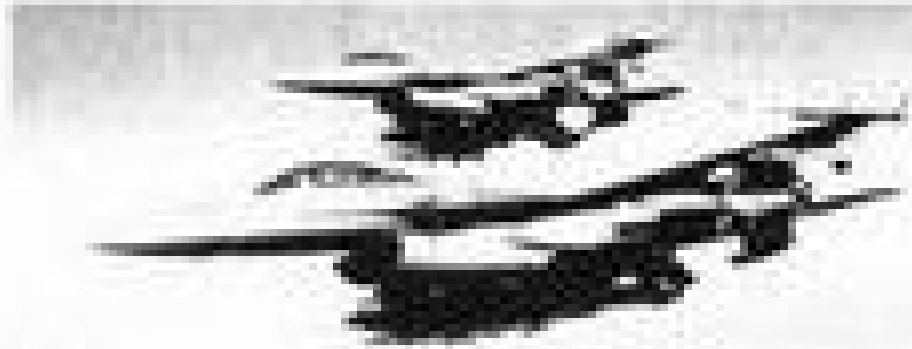
- Türkiye, BM veya NATO operasyonlarına katıldığında, kullandığı uçakların aynı cinsini nedeniyle ortak hareket kabiliyeti artacak. Aynı yeti hazmetmelerinden faydalanacak.
- Dünyada ne kadar JSF satılrsa, Türkiye projedeki katılım hakkı kadar pay alacak.
- Türkiye'nin projeye katılması, diğer ülkelerin birim başına döğün maliyetlerini düşürecek.



MUSTAFA GÜLERAYPOĞLU



## BULGARİSTAN F-16 MOTORU YAPACAK SABAH 15 AĞUSTOS 2004 EK-47



# Komsu F-16 uçak motoru yapacak

**BULGARİSTANDA** F-16 uçak motorları üretiminin planlandığı bildirildi. Bulgaristan Savunma Bakanlığı Yardımcısı Simeon Nikolov, Elverişlik görüşüne pozitif sonuçlarında, devlet komanda Pratt & Whitney bölümleri temsilcileriyle görüşmeler yapıldığına, bu bölümlerin üretiminin bir bölümünü Polonya'dan Bulgaristan'a nakletmek istediğini açıkladı.

Nikolov, Pratt & Whitney Genel Müdürü Dante Kaputo'ya, yatırım programını Bulgaristan Savunma Bakanlığına nakletme emrini belirtti.

## UÇUŞ BİRLİKLERİNDE TABUR'DAN FILO'YA GEÇİŞ EK-48

Ankara  
31 -Mart-1951

T. C.  
M. S. B.  
Hava Kuvvetleri K.  
Harekât Bşk.  
Fezâlıyat Şb.  
Sayı: 220333

6A2  
16  
67

1656

Personel Bşk.

Özü: Değişen Birlik adları  
Hk.

1- Genelkurmay Bşk.lığınının 23-Mart-951 gün ve 121252 sayılı buyruklarıyla onaylanan 1951 Hv. Kadro ve kuruluşunda aşağıdaki isim değişiklikleri yapılmıştır:

- a) Uçuş Bl.ü yerine " Kol "
- b) Uçuş Tb.u yerine " Filo "
- c) 2-3 Filonun birleşmesi ile teşekkül edecek birliği " Uçuş grubu "
- d) Meydan hizmet Tb. Yerine " Üs hizmet grubu "
- e) Bakım İkmal ( Park ve seyyar tamirevi ) yerine "Bakım ve İkmal grubu".( Park ve seyyar tamirevi )
- f) 1-2 Uçuş grubu ile Üs hizmet ve bakım ve İkmal gruplarından teşekkül edecek birliğe (Eski Ty.Alayı) " Üs "
- g) Hava Tümeni yerine " Hava Kuvveti "
- h) Hava Teknik ve uçuş okullarındaki muhtelif ihtisas Okullarına, grup (Muhabere Gr. Makinist Gr. Tatbiki Uçuş, Gr.İlah.... gibi) adları verilmiştir.

2- Basılmakta olan kadro ve kuruluşlar kısa zamanda yayınlanacaktır. Elde mevcut muhtelif mevzuatta yukardaki hususların göz önünde bulundurulmasını arz ederim.

Hava Kuvvetleri K.  
Harekât Bşk. Y.  
Kur.Alb. - 7

YB.  
A. m.  
31. Mart

233  
2H-3-4

## HAVACILIK HALA GÖKLERDEDİR MİLLİYET GAZ. 02.06.2004EK-49



Yön

### İstikbal hâlâ göklerde

**FİKRET BİLA**

[fbila@milyet.com.tr](mailto:fbila@milyet.com.tr)

**T**ürk Hava Kuvvetleri'nin 95. yıl dönümü sessiz sessiz kutlandı. Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK), kuvvetlerin kuruluş yıldönümlerini de açık törenlerle kutlamıyor. Böyle bir geleneği yok.

20. yüzyıl "istikbal göklerde" diyen Büyük Atatürk'ü doğuladı. 21. yüzyılın bu uğuru açısından daha da güçlü kanatlara dolu olacağına kuşku yok.

#### Havacılıkla yapıt

Türk Hava Kuvvetleri'nin, neredeyse dünyaya havacılık tarihyle yapıt çıktığını söylemek abartı sayılmaz. Wilbur ve Orville Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı uçurmasına başarılardan 1903'ten, çok değil, 8 sene sonra Türk Hava Kuvvetleri'nin nüvesi kurulmuştu.

Türk Hava Kuvvetleri, 1909-1912 arasında kurulan ABD, Rusya, Fransa, İngiltere, Almanya, İtalya, Avusturya hava kuvvetleriyle aynı yaşta. Dünyanın ilk hava kuvvetlerindendir.

Habeşye Nuzun Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle 1911'de kurulan "Havacılık Komisyonu", Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu olarak kabul edilir. Aynı yıl, sınavla seçilen Yüzbaşı Fesa Bey ve Teğmen Yusuf Kenan Bey, Fransa'ya pilotluk eğitimini gönderilmelerinde. 1912'de eğitimini bitiren bu iki subay, Türk ordusunun ilk pilotlarıdır. Fesa Bey, Fransa'nın 780. Türk ordusunun da 1. brövesini, Yusuf Kenan Bey ise, Fransa'nın 797. brövesini almışlardır. Bu iki subayın arkasından her yıl Türk subayları Fransa'ya uçat eğitimine gönderilmiş, aynı yıllarda ilk uçaklar alınmış ve Hava Kuvvetleri giderek gelişmeye başlamıştır. Balkan Savaşı'ndan itibaren de görev almaya başlamışlardır.

Bugün Türk Hava Kuvvetleri, dünyanın en önde gelen hava kuvvetleri arasında sayılıyor. Kullandığı teknoloji, personelinin eğitim düzeyi, NATO çerçevesinde üstlendiği görevler, uluslararası yarışmalarda aldığı dereceler, Türk Yıldızları'nın başarıları, Türk Hava Kuvvetleri'nin gücünün ve düzeyinin göstergeleri...

#### Uzay çalışmaları

Türk Hava Kuvvetleri'nin bugün ulaştığı düzey, Türkiye'nin bu alandaki teknolojik gelişmeleri en azından kullanıcı olarak yakaladığını gösteriyor. Üretici olarak da çeşitli alanlarda çabaları sürüyor. Ama henüz teknoloji üretiminde Türkiye'nin birçok sektörüne göre daha ileri olsa da dünyanın ulaştığı düzeyde olmadığı biliniyor.

Endol İnönü, bilim adamı kimliğiyle Türkiye'nin geri kalmasındaki en önemli nedeninin "bilgi" üretmemesi olduğunu söylemişti. Böyle olunca bilim ve teknolojiye de bagemek, temel engel oluşturanıyor. En son teknolojileri satın alabiliyorsunuz ama onları yöneten programları, kodları alamıyorsunuz.

Dünyanın ulaştığı düzeye bakıldığında, tam da Atatürk'ün işaret ettiği gibi, göklerde, uzayda yoğun bir çalışma olduğunu görüyoruz. Ekonomik düzeyi yeterli olmayan ülkelerin bile uzay programlarıyla teknoloji üretmeye çalışabildiklerini görüyoruz. Birçok ülkede de bu çalışmalara Türk Hava Kuvvetleri öncülük ediyor, üniversitelerle, özel sektörle birlikte çalışarak, bilgi, teknoloji üretiyor.

Havacılıkta dünyanın en eski ülkelerinden biri olarak Türkiye'nin de sadece askeri amaçla değil, sivil amaçla da bu alanda doğru hedefler belirlemesi gerekiyor. Bugün her şey uzaydan idare ediliyor, bilgiler uzaydan gidip geliyor. Birçok ülke ABD ve Rusya ile ortak programlar geliştirerek uzaya yönelmeye çalışıyor. Mekâbler her seferinde değişik ülkelerden astronot taşıyorlar. Türkiye'nin de bu trendi yakalamaması gerekiyor.

Çin, Hindistan, Pakistan, İran gibi ülkelerin yakaladıkları ve yakalamaya çalıştıkları teknoloji düzeyi dikkate alındığında, Türkiye'nin de teknolojik hedeflere yönelmesi gerektiği daha iyi anlaşılıyor.

Örneğin, Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. yılında Türk astroscilerinden söz edilmesi, uzay çalışmalarının belli düzeylerde de olsa yaygınlaştırılması gibi...

İstikbal hâlâ göklerde...

## ÖZET

**Yalçın, Osman. Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Doktora Tezi, Ankara, 2008.**

İnsanlığın varoluşundan beri bazen derinliği karşısında teslim olduğu, bazen ise hayallerinin derinleştiği ama her zaman fethetmek için özlem duyduğu göklerle buluşması geçen yüzyılda gerçekleşmiştir. Cevheri, Hazarfen Ahmet Çelebi, Lagari Hasan Çelebi, Leonardo Da Vinci, Montgolfier Kardeşler, Cayley, Kaufman ile gelişen binlerce yıllık özlem ve hayal, Wright Kardeşlerle gerçek olmuştur.

İnsanlık tarihinin en büyük gelişmesi nedir sorusunun en anlamlı cevabı insanoğlunun ayağının yerden kesilmesidir olmalı. Tarihin en büyük değişimi 20. asırda olmuştur. Bu değişimin en büyük aracı ise uçaklardır. Havacılık alanında başlayan gelişme kısa zamanda tüm dünyayı derinden etkilemiş ve askeri alanda da uçakların kullanılmaya başlaması ile uçan bu aletler maalesef birer ölüm makinasına dönüşmüştür. Havacılığın önemini kavrayan devletler de kendi semalarını korumak ve düşmanlarını yenebilmek için havacılık sanayiine yapabildikleri kadar yatırım yapmışlardır.

Bu çalışmamızda Türk hava harp sanayii Tarihi'ni incelemeye çalıştık. Havacılığın ortaya çıktığı dönem Türk Milleti açısından büyük yıkımların, talihsizliklerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Her şeye rağmen öngörülü devlet adamları ve yetkili kişiler havacılığın Türkiye'de de gelişmesi için çalışmışlardır. Ama her nedense yapılan işler daha sonra yarıda kalmış, bozulmuş ve tamamlanamamıştır. Hikâyeyi her defasında yeniden dinleme mecburiyeti karşısında yapılanlar yok sayılmıştır. Yapılan güzel işler her defasında sıfırlanmıştır. Son zamanlarda yapılan olumlu gelişmeler daha istikrarlı bir tabloyu göstermektedir.

Çalışmamız giriş ve üç ana başlıktan oluşmaktadır. Birinci Bölümde, **“İstiklal Savaşı’ndan İkinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar Türk Hava Harp Sanayii”**, İkinci Bölümde, **“İkinci Dünya Savaşı’ndan Sonra Türk Hava Harp Sanayii”** alanında yapılan çalışmalar incelenmiştir. Çalışmanın Üçüncü Bölümünde ise **“1980 Sonrası Türk Hava Harp Sanayii”** incelenmiştir. Bu



üç bölümde Osmanlı Devleti'nin geri kalmasının ve Avrupa'nın gelişmesinin nedenleri kısaca incelenmiş, havacılığın doğuşu ve havacılığa Türklerin katkıları incelenmeye çalışılmıştır. Atatürk'ün havacılığa bakışı ve Türkiye Cumhuriyeti tarihi süresince hava sanayi alanında yapılan çalışmalar detaylı olarak incelenmeye çalışılmıştır. Çalışmamızda dünyada meydana gelen uluslararası gelişmeler de çalışmamız ile bağlantılı olduğundan değerlendirme kapsamına alınmıştır. Son bölümde ise günümüzde yapılanlar ve askeri havacılık alanındaki kurumlar kısaca incelenmiştir.

Kısa havacılık tarihinde Türk Milleti de bu mücadelede yerini almış, kısıtlı imkânlar hatta imkânsızlıklar içinde dünyadaki gelişmelere kayırsız kalmamıştır. Ne var ki yapılanlar yapılması gerekenlere göre henüz çok sınırlıdır. Nihai hedef ise Mustafa Kemal Paşa tarafından yıllar önce verilen **“Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayiimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. ... Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır”** direktifidir.

#### **Anahtar Kelimeler**

1) 20. yüzyıl, 2) 21. yüzyıl, 3) uçarbirlik, 4) Hava, Hava Kuvvetleri, 5) Türk, 6) Savaş, 7) Dünya, 8) Fevzi Çakmak, 9) Nuri Demirağ, 10) Kumandan, 11) Vecihi Hürkuş, 12) Selahattin Alan, 13) Türk Tayyare Cemiyeti, 14) Türk Hava Kurumu, 15) Avrupa, 16) Amerika, 17) Silah, 18) Osmanlı Devleti, 19) Atatürk, 20) Tomtaş, 21) Almanya, 22) Filo, 23) Osmanlı, 24) Devlet.

## ABSTRACT

**Yalçın, Osman. The Turkish Aerial Warfare Industry., Doctorate Thesis, Ankara, 2008.**

Mankind sometimes surrendered against the depth of the sky, sometimes he fell deeply into imaginations, but he always desired to conquer it. This desire became real in the last century. The dream and longing of thousands of years which grow step by step with the studies of Cevheri, Hazarfen Ahmet Çelebi, Lagari Hasan Çelebi, Leonardo Da Vinci, Montgolfier Brothers, Cayley, Kaufman proved to be real with Wright Brothers.

The best answer to the question “What is the most significant development of the times?” should be cutting off the feet of the mankind from the ground. The most significant change of times took place in the 20th century. And the most significant tools of this change were the aeroplanes. The improvement that began in aviation had a deep impact throughout the world, and these tools turned out to be killing machines when they began to be used in the military. Understanding the importance of the aviation, states made as much investment on the aerial industry as they could in order to protect their aerial domain or defeat their enemies.

In this study we tried to examine the Turkish Aerial Warfare Industry. Aviation arised in an era in which Turkish Nation was going through great destructions. Despite this, prudent statemen and authorities worked toward the development of aviation in Turkey. But for some reason the work was either incomplete or broken down. Instead of listening to the story again and again, the work was ignored. Recent improvements point to a more stable picture.

Our study composes of an introduction and three main headings. In the First Chapter we examined “**Turkish Aerial Warfare Industry from Independence War till the end of the II. World War**”, in the Second Chapter “**Turkish Aerial Warfare Industry after the II. World War**” and in the Third Chapter is about “**After 1980 Turkish Aerial Warfare Industry.**” In

these three chapters we briefly observed the reasons why the Otoman State was left behind while European States were developing, and then moved to the rise of the aviation and the contributions of the Turks on it.

We tried to study Atatürk's considerations on aviation and the studies on aerial industry throughout the Turkish Republic history. Besides these international developments from different parts of the world are included. As for the last chapter, we observed the recent studies and the aerial institutions.

In the short aviation history, Turkish Nation proved to be a part of the contest, and despite the limited means and resources did not fall behind the improvements taking place throughout the world. However what has been done is very limited when compared to what should be done. Final objective is the directive which was ordered by Mustafa Kemal Atatürk years ago: ***“From now on all the aeroplanes and their engines should be produced in our country and our aviation industry should be developed in accordance with this principle. ... Taking into consideration the importance of the Air Forces, we should plan the studies to be conducted and keep the public interest on the subject.”***

#### **KEY WORDS**

1) 20.Century, 2) 21.Century, 3) Air Assault, 4) Air, 5) Air Force, 6) Turkish, 7) War, 8) World, 9) Fevzi Çakmak, 10) Nuri Demirağ, 11) Commander, 12) Vecihi Hürkuş, 13) Selahattin Alan, 14) Turkish Aeronautical Association, 15) Türk Tayyare Cemiyeti, 16) Continent of America, 17) United States of America, 18) Germany, 19) State, 20) Ottoman Empire, 21) Atatürk, 22) Tomtaş, 23) Filo, 24) Ottoman, 25) Weapon