

31007

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK TAYYARE CEMİYETİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Azmi SÜSLÜ

Y.Ü. YÜSEKÖĞRETİM KURULU
DOĞUMANTASYON MERKEZİ

Hazırlayan
Mahmut AKDOĞAN

ANKARA - 1993

Ö N S Ö Z

Uzay çağının başlangıcına ilk adım diyebileceğimiz uzaya yolculuk, şüphesiz insanlık tarihinin en önemli olaylarından biridir. Göklere uçmak insanoglu için ilkçağıardan beri en büyük merak ve gayedir. Bu amacına son zamanlarda ulaşan insanoglu bugün yaklaşık milyonlarca galaksiden bir tanesi olan Samanyolunda yüzbin ışık hızı uzaklıktaki yolculuğa adımı atmış bulunmaktadır. Bir yandan yeni dünyalar arama duygusu ve hava taşımacılığı, ve savunma hırsı havacılığın önemini hızla artırmış olup, bütün dünya devletleri, bütçelerinin önemli bir kısmını savunma sanayiine ayırmaktadırlar.

XIX. yüzyılın başlarında başlayan Türk havacılık faaliyetleri ile Türkiye 1 Haziran 1911'de Tayyare Komisyonunu kurarak ilk adımı atmıştır. Fakat havacılığa esas başlangıç Mustafa Kemal'in "İstikbâl Göklerdedir" diyerek 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyetini kurması ile başlamıştır..1926'da TOMTAŞ kurulmuş, bununla birlikte birçok bakım ve onarım tesisleri kurulmuştur. Atatürk'un ölümü ile birlikte büyük bir gayret içerisinde olan havacılık faaliyeti gerilemiştir. Fakat son zamanlarda kurulan TUSAŞ' la havacılığın önemi yeniden gündeme gelmiştir.

Türk Milletinin ülkesi ve milleti ile bölünmez bütünlüğünü sağlamak ve çevredeki düşmanlara karşı ülkeyi korumak için Türk Silahlı Kuvvetlerinin en önemli gücü olan Türk Havacılığı üzerinde durulması gereken önemli konulardan biridir. Bu çalışmamızla, mükemmel olmasa da, elimizden geldiğince aydınlatmaya çalıştığımız Türk Havacılığı konusunda bizlere kıymetli görüş ve düşünceleri ile, büyük yardımlarını esirgemeyen, danışman hocam Prof. Dr. Azmi SÜSLÜ'ye teşekkürlerimi arz ediyorum. Ayrıca çalışmam boyunca bana yardımcı olan Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi ve Türk Hava Kurumu yetkililerine teşekkürü bir borç bilirim.

Mahmat AKDOĞAN
Ankara, 1993

Ö Z E T

İlkçağlardan itibaren havacılıkta en fazla ileri giden milletlerden birinin Türk'ler olduğunu, bayrak, efsane ve edebiyatlardan anlıyoruz.

İslâm medeniyetinde ilk uçuş faaliyetini 880 tarihinde Endülüs'lü Firnas'ta görmekteyiz. Selçuklular devrinde Bizans'ta bir Türk olan Sıraceddin başarısız bir uçuş denemesi yapmıştır. 1002'de ise, yine başarısızlıkla sonuçlanan İmam Cevheri'nin uçuş teşebbüsü, 1633'de Hazerfan Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi ile başarıya ulaşmıştır. Bu arada türklerin Astronomi bilgisinin tarih boyunca diğer milletlerden önde olduğu görülmektedir. Fakat, modern havacılık Wigih ve Vilbur kardeşlerin 1903'de uçmaları ile başlamıştır. Kasa zamanda bütün dünyayı etkiler. Türkiye'de ise havacılık teşebbüsü 1911'de Tayyare Komisyonunun kurulması ile başlar. Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşında başarılı çalışmalara rastlamak mümkündür. En önemli gayret ise 16 Şubat 1925'de Mustafa Kemal'in gayretleri ile kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile gerçekleşmiştir. Yine 1925'te Kayseri Uçak Fabrikası kuruldu. 1935'de Türk Kuşu tesisleri açılmıştır. 1936'da İnönü Eğitim Tesisleri faaliyete geçmiştir. 1937'de ise, Etimesgut Uçak Fabrikası yapılmıştır. Bunlar için yetiştirici kursları ve çeşitli etkinlikleri ile bazı özel teşebbüslerin de gayretleri sonucu Ortadoğunun en güçlü kuruluş olan Türk Hava Kurumu Atatürk'ün ölümünden sonra eski önemini kaybetmiştir. Fakat bazı teşebbüsler yine görülmektedir.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ülkeleri işgale uğrayan Polonyalı havacılar savaş süresince Türk Havacılığına büyük hizmetler vermişlerdir. Bu yıllarda Gazi Motor Fabrikası kurulmuştur. Savaş sonrası ise faaliyetler durmuştur. Ortadoğunun en güçlü kuruluş olan Türk Hava Kurumu gerileme devresine girmiştir. Türk Silahlı Kuvvetlerinin hava gücü ise, dünyanın en güçlü kuruluşları içinde yerini almıştır. Atatürk tarafından 1925'te başlatılan havacılık ruhu hiçbir zaman sönmemiş ve 1974'te Kıbrıs Başarı Harekâtından sonra toplanan yardımlarla yeniden canlanan bu ruhla TUSAŞ kuruldu. Türk havacılığı Atatürk'ün hedeflediği doğrultuda yeniden yapılanmaya başladı.

SUMMARY

One of the nations. Who have been mostly interested in the aviation is the Turks, we can understand it from their flag, legends and literature.

In of the muslim civiliation the first flight has been performed in 880 by Firnas from Endulusia. Sıraceddin who was a Turk in Bizantium made an unsuccessful try of flight at that period. We see another failure in an attemp of İmam Cevheri, but in 1633 Hazerfan Ahmet Çelebi and Lagari Hasan Çelebi arrived at success. The knowledge of astronomy and history are more than other nations.

Modern aviation started with the flight of Wright and Vilbur brothersin 1903. It effected the world in a short time. The first attempt in us started with the foundation of the Aeoreplane Commission. It is possible to meet successful works during the II. Balkan War and the First World War. The most important try was the Turkish Aeroplane Association wpicp was founded with the efforts of Atatürk in 1925. In the same year an arroplane factory was opened in Kayseri In 1935 Türkkuşu bases were opened. In 1936 İnönü Educational bases were opened. In 1937 some in-service courses and performances have been arranged in the Etimesgut Aviation factories. But these tried lost the importance after the death of Atatürk. But some of the tries went on.

During the second world war the Polish aviators took part in the Turkish aviation. Gazi engine factory was built. A lot of performances were performed during the 2. nd World War. After the war these efforts stopped partly. The most powerful foundation of the middle-east entered the stopping term.

Nowadays the air force of the Turkish army has become the strongest foundation. The aviation soul which was Stardet by Atatürk in 1925 has never put out. After the Cyprus Peace Operation in 1974 with the help of Turkish Nation TUSAŞ was founded. Turkish Aeroplane Industry was rearranged in the directions of Atatürk.

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ.....	II
ÖZET.....	III
SUMMARY.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
GİRİŞ.....	1

B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

TARİHTE TÜRK HAVACILIĞI :

I. TÜRKLERDE UÇMA FAALİYETLERİ VE HAVACILIK ÇALIŞMALARI....	4
II. TRABLUSGARB SAVAŞI VE MEVAKIFI MÜSTAHKEME MÜFETTİŞ- LİĞİNİN UMUMİLİĞİ TAYYARE KOMİSYONUNUN KURULMASI.....	10
III. TAYYARE KOMİSYONUNUN FAALİYETLERİ.....	13
IV. BALKAN SAVAŞLARINDA TÜRK HAVACILIĞI.....	15
V. I. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TÜRK HAVACILIĞI.....	17

İ K İ N C İ B Ö L Ü M

MİLLİ MÜCADELEDE HAVACILIK VE TÜRK TAYYARE CEMİYETİ :

I. MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA HAVACILIĞIN ÖNEMİ VE GELİŞMESİ	21
II. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNE GEÇİŞ DEVRİ KUVAY-I HAVÂİYE MÜFETTİŞLİĞİNİN KURULUŞU.....	23
III. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNİN KURULUŞU.....	29
A- CEMİYETİN AMACI.....	30
B- CEMİYETİN YÖNETİM ORGANLARI.....	31
1. Büyük Genel Kurul Delegeleri.....	31
2. Genel Yönetim Kurulu.....	32
3. Denetleme Kurulu ve Görevleri.....	34
4. Merkez Disiplin Kurulunun Görevleri.....	34
5. Kurum Genel Başkanlığı.....	35
6. İl, İlçe ve Şubelerin Teşkilatları.....	36
IV. MUSTAFA KEMAL'İN CEMİYETE VERDİĞİ ÖNEM VE ÇALIŞMALARI..	39

Ü Ç Ü N C Ü B Ö L Ü M

TÜRK HAVA KURUMUNUN EĞİTİM VE DİĞER FAALİYETLERİ :

I. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNİN ADININ DEĞİŞMESİ.....	41
II. TÜRK KUŞU TESİSLERİNİN AÇILIŞI VE FAALİYETLERİ.....	41
III.İNÖNÜ EĞİTİM MERKEZİ PLANÖR OKULU.....	44

IV. TÜRK HAVA KURUMUNUN SİVİL FAALİYETLERİ.....	45
1. Özel Pilot Eğitimi.....	45
2. Profesyonel Eğitim.....	45
3. Kadrolu Eğitim.....	45
4. Uluslararası Hava Öğrenci Mübadelesi.....	45
5. Edebiyat Sanat ve Bilim Eserleri Yarışması.....	45
6. FAI Genç Ressamlar Resim Yarışması.....	45
7. Tarımsal Havacılık.....	46
8. Türk Hava Kurumu Taksi İşletmesi.....	48
V. TÜRK HAVA KURUMUNUN GELİRLERİ.....	48

D Ö R D Ü N C Ü B Ö L Ü M

CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK HAVACILIK SANAYİİ :

I. MUSTAFA KEMAL ATATÜRK'ÜN TÜRK HAVA SANAYİNE VERDİĞİ ÖNEM	50
II. TOMTAŞ (TÜRK MOTOR VE TAYYARE ANONİM ŞİRKETİ).....	52
III.II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA HAVACILIK ÇALIŞMALARI.....	55
A- Etimesgut Uçak Fabrikası.....	55
B- Motor Fabrikası.....	58
IV. TÜRKİYEDE ASKERİ VE SİVİL HAVACILIK ÇALIŞMALARI.....	61
A- Hava Kuvvetlerimizin Havacılık Faaliyetleri.....	61
B- Türkiye'de Sivil Havacılık.....	63
V. TÜRK HAVA YOLLARI	64
VI. TÜRK UÇAK SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ (TUSAŞ).....	66
VII.TÜRK HAVA KURUMUNUN TÜRK HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ.....	68
S O N U Ç.....	69
BİBLOGRAFYA.....	73
E K L E R	82

- G İ R İ Ő -

İlk çağdaki arkolojik buluntulara baktığımızda birçok kuş, kartal, kanatlı at ve insan figürlerine bolca rastlarız. Bu durum şüphesiz insanoğlunun yetişemediği uçma fikrine karşı merakla yöneliştten başka bir şey değildir. İnsanoğlu asırlar boyunca uçan kuşlara, kartallara, böceklere bakıp kendinin de bu canlılar gibi uçamayışının ezikliğini hissedip uçan canlıları hatta uçan insanları masallara kahraman, bayraklara sembol yaparak yıllara fikir ve hayal dünyasını bu sembollerle doldurmuştur.

Öte yandan dinlerdeki olağanüstü cin, melek, şeytan gibi yaratıkların uçması ile ilgili nesilden nesile anlatılan menkıbeler, muzice denilen olağanüstü olaylar yine yıllarca merakla anlatılıp dinlenmiş ve uçma sahasında, hiç olmazsa peygamberlerin uçabileceği fikrini insanlara telkin etmiştir.¹

Halk edebiyatının sözlü ürünlerinden olan masallarda hemen hepsinde uçan canlı ve cansızlara rastlamak mümkündür. Hint Efsanelerine uçan atlar, İran'da uçan kahramanlar, Mısır ve Mezopotamya Efsanelerinde insan taşıyan kuşlara rastlamak mümkündür.

Ünlü Arap Tarihçisi Taberi İsrailoğullarına gönderilen Hz. Süleymandan bahsederken "Rüzgar Süleyman ve (Bütün diğer kimselerin) tahtını birarada olduğu halde kaldırır mutedil bir şekilde eserek, sabah ve akşam birer aylık yere götürürdü"²

İsmâmiyet öncesi Türklerde ise gökyüzü kutsallaştırılmış olup, Ülkeyi idare eden kağanların "Kut"³ aldıkları, tanrının mekanı olarak bilinir. Göktanrı adını göklerin uçsuz, bucaksız derinlikleri ile Türklerin hayallerindeki tesirlerinden almıştır.

1.Kuran'daki miraç olayı,İncil ve Tawat'taki olaylar gibi.

2.Taberi Milletler ve Hükümdürlük Tarihi.İstanbul 1965
Cilt 1 Sayfa 45.

3-İbrahim Kafesoğlu.Türk Milli Kültürü İstanbul 1991
6.Baskı Sayfa: 239.

İlk prototürk kültürlerinde "Yeryüzü nasıl insanların ve diğer varlıkların yeri ve yurdu ise Kalığ yani havada kuşların uçtukları ve gezindikleri hatta barındıkları bir bölge idi"⁴

Yakut Türklerinde "Şamanların göğe çıkma törenleri"⁵ ise Selçuklu ve Osmanlı Türklerindeki yıllarca zevk ve heyecanla efsanevi bir tarzda okunup dinlenen mevlidlerdeki⁶ miraç bölümleri, halkın hayal dünyasını uçmayla ilgili derin izler bırakmıştır.

Eski Altay Efsanesinde "Hiçbir şey yokken yalnız iki mevcut vardı Kayrahan (Tanrı) ve su. Kayrahan yalnız kalmaktan usandı kendi gibi gören bilen yapabilen bir mevcudun varolmasını istedi, kişiyi yarattı. İkisi iki kara gaz gibi suyun üzerinden yüzmeye, uçmaya başladı kişi ruhu kanaatsizdi. Karahandan daha çok yukarı çıkmak yükseğe uçmak istiyordu"⁷. Diğer türk efsanelerinde göklerle ilgili uçan perilere gökten yere inen ırmaklara ay, güneş, kutup yıldızı gibi tabirlere de rastlanır.

Orhun Kitabelerinde ise Bilge Kağan türk milletinin vatan sevgisini göklerin sağlamlığı ile pekiştirmiştir.⁸ Yine Türk Devletlerinin bayraklarında ise göklerle ilgili sembollere rastlarız. Avrupa Hun Devletlerinde ve Büyük Selçuklulardan Çift Başlı Kartal, Akhunlar, Hazar Devleti ve Osmanlı Bayrağındaki yıldızlar, Gazneli Bayrağındaki hilâl ve kuş. Altınordu Devletindeki ay, Büyük Selçuklu ve Hazar Devletindeki mavi renk⁹ adını gökten alan Göktürk Devletinin bayrağının maviliği türklerin dünyasında göklere hakimiyetle ilgili fikirlerin ve hayallerin, diğer milletlerden daha çok gelişmiş olduğunu göstermektedir.

4. Bahaettin Ögel. Türk Mitolojisi. İstanbul 1971 cilt 2 s.127.

5. Bahaettin Ögel. a.g.e. s.154.

6. Süleyman Çelebi. Mevlid.

7. Ziya Gökalp, Türk Medeniyeti Tarihi, İstanbul

8. Hüseyin Namık Orhun, Orhun Abideleri, İstanbul

9. Nuri Yazıcı Milli Tarih Şuuru ve Büyük Türk Devleti Ankara 1984 s.215.

İlkçağlarda uçmayla ilgili efsanelerin yanı sıra Ortaçağda ilk uçuş denemelerinin başarısızlıkla da sonuçlansa denendiğini görmek büyük olaydır. " M.S. 60 yıllarında Büyüceü Simen isimli bir adam uçmaya kalktığını fakat düşerek öldüğünü Sueton kaydeder. Orta Çağda hatta daha sonraları Fransa ve İtalya'nın birçok şehirlerinde bayram günlerinde yüksek kulelerden hayvanlar atılırdı. Hayvan geniş ve uzun çarşafırlara bağlanarak salınıverirdi. (Çarşaf birnevi paraşüt görevi görüyordu). İngiltere'de 1020-1040 tarihlerinde Papaz Oliver Malhasburi kanak takarak manastırının kulesinden uçmaya çalıştığı fakat düşerek bacağını kırdığı kaydedilir"¹⁰

Batıda bu faaliyetler devam ederken, doğuda havacılığa ilk teşebbüs edenlerin nasıl yetiştiklerini bilmek için gökbilmi ile ilgili gelişmeler üzerinde kısaca durmak gerekir.

10. Yılmaz ÖZTUNA, Şermet Şensöz, Yavuz KANSU.
Havacılık Tarihinde Türkler. Ankara-1971 S.8

1- TÜRKLERDE UÇMA FAALİYETLERİ VE HAVACILIK ÇALIŞMALARI

Ortaçağ ve Yeniçağ boyunca Doğu dünyasında ve Türklerde astronomi çok gelişmişti. Bugünkü modern astronominin temelini atanlar Türklerdir desek hiçte abartma olmaz. Zira Çin seddinden Endülüse kadar Doğu Dünyasında medreselerin bazılarında astronomi dersi okutulmaktadır. Yön tayini, hava durumu, ay ve güneş tutulmaları, hatta roket modelleri Türklerin bildiği olaylardı.

Abbasiler devrinde eski medeniyetlerden de etkilenerak astronominin geliştiğini görmekteyiz. Türk asıllı "Musaogulları diye ün salan Muhammed, Ahmed ve Hasan kardeşler geometri, astronomi ve mekanikte devirlerinin en ünlü bilginleri idiler. Gök olaylarını gözliyerek hesaplarında gösterdikleri beceriden başka dünyanın meridyen uzunluğunu ölçerek bugün bilinen değerine çok yakın bir sayı elde etmişlerdir"¹¹

Türk ve dünya tarihinin en büyük gök bilimcilerinden Biyruni "Dünyanın hem kendi etrafında hemde güneş etrafında döndüğünü isbatlamıştı. Hindistan'ın Nandere şehri yakınlarında yaptığı çalışmalar sonunda yerin çapını ölçmeyi başardı"¹²

Türkistanın fergana şehrinde ise öz bir türk aileden olan Fergani "Latinlerce ve genellikle Batı bilim dünyası literatüründe Alfraganus diye ün kazanmıştır. Astronomi adlı kitabı hemen bütün ortaçağ boyunca doğuda olduğu kadar batıda da etkisi büyük olmuştur"¹³

"Kendisini en iyi şekilde yetiştiren şair Uluğ Bey ise Türk

11.Celal SARAÇ-Bilim Tarihi-Ankara 1983 S.39

12.Şaban DÖĞEN-Müslüman Bilim Öncüleri Ansk.İstanbul 1984 S.2

13.Celal SARAÇ-a.g.e. S.44

asillı hükümdar olup, (1394-1449)da yaşamıştır. Semerkant'ta büyük bir rasathane yaptırdı ilmi çalışmalarlarıyla çağının en büyük astronomu oldu."¹⁴

Beylikler devrinde Anadolu'da astronomi ilmi ile uğraşmasından dolayı bazı medreselerin adları; Gök Medrese, olarak kalmıştır. Sivas Gök Medrese, Tokat Gök Medrese gibi. Uzay bilimlerini dersleri verilen bazı medreselerin ortasında bir havuz bulunurdu. Geceleyin medresinin kubbesindeki büyük delikten gökyüzü havuza yansır havuzun etrafındaki öğrencilerde yorulmadan saatlerce havuzdaki yıldızları incelerlerdi.¹⁵ Yine Kırşehir'de Cacabey Medresesinin dört köşesinde kesme taştan yapılmış medrese boyunca birer füzeye maketi mevcuttur. Türklerde ilk uçma teşebbüsü ise, "Türkistan'lı Si-¹⁶hah adlı büyük eserin sahibi Cevheri'ye aittir" Gazneliler devrinin sınırları içinde Maverünnehir bölgesinde Farab şehrinde doğdu. Çok iyi bir medrese eğitiminden sonra Nişabur'a yerleşip Büyük camide imamlığa başladı. "Fenle uğraştığı zamanlarda büyük kuşların kanat çırparak nasıl uçtuğunu dikkatle izliyordu, birgün -Ey ahali dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bu ilmi tasavvurumu deneyeceğim diyerek kendisini boşluğa bıraktı, fakat kanatlarının taşıyamaması sebebiyle yere çakıldı."¹⁷

İmam Cevheri'nin ilk hava şehidi olmasından sonra ikinci bir uçma teşebbüsü yine bir Türk'e aittir. "Vakıa M.1109 tarihinde cereyan ediyor. Bizans Sultanlarının en büyük simalarından biri İmparator Manuel Komnenon bütün şaşai ikbaliye-icrayı hükümet ediyordu."¹⁸ Anadolu Selçuklu Sultanı I.Kılıçarslan'ın İstanbul'u ziyareti sırasında

14.Şaban DÖĞEN-a.g.e. S.2

15.Konya Karatay Medresesi böyledir.

16.Osman TURAN-Selçuklu Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti
İstanbul-1969 2.Baskı S.368

17.Ahmet Zeki PAŞA-Alemi İslâm'da Tayyarecilik-Kahire 1912 S.18

18.Ahmet Zeki PAŞA- a.g.e. S. 19

sında "İstanbul'da bir müslüman veya Türk Manuel Komennon devrinde kanat takarak Hipotrom'da yüksek bir yerden kendini salıvermiş. Fakat düşmüş ölmüş. Bu Sıraceddin Bizans'ta yaşayan türklerden biri olduğu anlaşılmaktadır"¹⁹ Türklerin Anadolu Selçukluları devrinde havacılık sahasında hayatları pahasına Bizans gibi düşman bir ülkenin içerisinde bilimsel denemelere girişmeleri Anadolu Selçuklularının Bizans'tan her yönüyle daha ileri bir ilmi çalışmalara sahne olduğunu göstermektedir. Ortaçağ doğu medeniyetinin en parlak devirlerini yaşadığı Endülüs'de ise "Kuşkusuz bilimsel etkinlikler salt çevirilerden ibaret değildi, özellikle astronomi alanında bazı özgün çalışmalar da göze çarpar"²⁰ Hatta Avrupa'ya felsefe, matematik, tıp, astronomi gibi sahalarda tesir ve etki etmiştir.

Tarih miladın 880'ini gösteriyordu. "Endülüs'lü ilim adamları arasında İbni Firnas isimli birisi çıktı o zamana kadar görülmeyen bir alet yaptı. Bu yüzeyli bir cihaz üzerine kumaş geçirdi, kuş tüyleri taktı herkes merakla onu seyrediyordu."²¹ Yaptığı aleti çalıştırıp yere inerken kuyruğu olmadığından hafifçe yaralandı. "İbni Firnas, insanın uçması konusunda ilk ilmi teşebbüs yapan kimse olarak bilinmektedir."²² Ünlü Selçuklu tarihçimiz Osman Turan ise, İbni Firnas için "Daha doğrusu o dünya tarihinde ilk defa uçmayı gerçekleştiren, uçak yapan bir müslümandır."²³ der.

Çocukluğunda iyi bir astronomi eğitimi gören İbni Firnas Wright kardeşle bin sene önce ilk ilkel uçağı yapıp uçmayı

19.Yılmaz ÖZTUNA... a.g.e. S.13

20.Celal YILDIRIM- Bilim Tarihi İstanbul 1991 S.68

21.Şaban DÜĞEN-a.g.e. S. 148

22.Philip K.Hitti-Siyasi ve Kültürel İslâm Tarihi cilt 1,S.951

23.Osman TURAN- a.g.e. S.339

gerçekleştiren bir filozoftur. İbni Firnas²⁴ kendisine has bilimsel metodlarla yıldızları, bulutları ve yıldırımını incelemiş, taşlardan cam ve kristal yapmıştır.

Osmanlıların ilk devirlerinde havan topu ve yivli topların yanında ilk roketi de icat ettiklerini görmekteyiz. "Modern Hava-cılığın babası Prof. Theodo Von Karman 1955 yılında Teknik Üniversitede verdiği bir konferansta bu şerefin Osmanlı'lara ait olduğunu vesikalarla isbat etmiştir. 13. y.yıla ait arapça bir eserden çizili bir roket kesmini göstererek açıklamalarda bulunmuştur"²⁵

İsmail Hami Danişmend ise Tarihi Hakikatlar adlı eserinde roketi ilk kullanan kişinin Fatih Sultan Mehmet olduğunu belirtmektedir."²⁶

24. İbni Firnas hakkında Mısırlı Müellif Ahmet Zeki Paşa şu açıklamayı yapar. "Müellifi Araptan dört zat İspanya Filozofu namıyla maruf Ebul Kasım El Abbas İbni Firnas'ın hatıratı hayatını zat ve kayda memur oldular. Bunlardan en önemlisi Ettalibi Şerif en benan etbaya dairdirki telif ettiği mecmuasında İbni Firnas'ın iki şiirini bize göstermekle iktifa eder. İkincisi Abdülvechi isminde Kurtuba Etbasından olup, (El Akaid) isminde yazdığı meşhur külliyyatı ebediyesinde II. Abdurrahman oğlu Metbuayı Muhammed tarafından icra olunup, parlak bir muzafferiyetle İbni Firnas'a ilham edilen gayet müessir uzun bir manzume-i bize saklıyor.

Üçüncüsü İbni El-Hadi isminde Fars'lı bir müelliftir. Eseri Lahey de Rahihayat Duzi isminde meşhur bir müsteşrik tarafından 1848de neşir olunup, Fransızcaya Mösyö Fenyan tarafından tercüme edilmiştir. (Cezayir 1915) Bu zat Ettayan-ı Mağrib namı eserde İbni Firnas'a atfen zikrettiğimiz manzumeyi aynen naklediyor.

25. Şaban DÖĞEN- a.g.e. S. 110

26. Şaban DÖĞEN- a.g.e. S.110

XVII. Y.yılıda IV. Murat'ın padişahlığı döneminde ilk uçuş olayını görmekteyiz. "Hezarfen Ahmet Çelebi önce ok meydanı minberi üzerinde rüzgarın sert olduğu sırada kartal kanatlarıyla sekiz dokuz kere havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murat Han Sarayburnu'ndaki Sinan Paşa Köşkünden temâşa ederken Galata Kulesinin ta tepesinden Lodos rüzgarıyla uçarak Üsküdar'da Doğançılar meydanına inmiştir."²⁷ Padişah tarafından bir kese altınla ödüllendirilmiştir ve kendisine bin fanlı (Hezarfen) denmiştir. İsmail Cevheri'den ve Sıraceddin'den sonra uçuş denemesi yapıp bunda da başarılı olan Ahmet Çelebi planörcülüğünde babası sayılır.

Fatih'ten sonra XVII.Y.yılıda yine IV. Murat'ın kızı Kaya Sultan'ın doğduğu gece yapılan şenliklerde ilk roketin uçurulduğunu görmekteyiz. Bu olay Hasan Çelebi tarafından gerçekleştirilmiştir. "Bu Lagari Hasan elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişek icad eyledi. Sarayburnu'nda Hünkâr huzurunda fişeğe bindi çirakları fitili ateşlediler. Lagari -Padişahım seni Allah'a ismarladık İsa peygamberle konuşmaya gidiyorum diyerek diğer fişekleri ateşleyip ruyu deryayı çırağan eyledi. Büyük fişegin barutu kalmayınca zemine doğru inerken kartal kanatlarını açarak Sinan Paşa Köşkü önünde denize indi."²⁸

Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi Türk Havacılık Tarihinin en mümtaz simalarından iki kahraman olarak tarihe geçmişlerdir. Yine XVIII. y.yılıda "Hummaracıların halife muavini Ali Ağanın Ümmülgaza isimli silah kitabında roket şekillerinden bahsedery"²⁹

"XIX.y. yıl başlarında Karadeniz'de Of kasabasında yaşayan bir medrese talebesinin planör gibi bir aletle uçuş denemesi yapıldığı kaydedilir. Yine aynı dönemlerde Bebekli Atıf Bey Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışına rastlayan 26 Haziran 1861 günü kolej bahçesinden uçmuştur."³⁰

27. Nihal ADSIZ-Evliya Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler
İstanbul 1971 cilt 1. S.117

28. Nihal ADSIZ- a.g.e. S.118

29. Yılmaz ÖZTUNA- a.g.e. S.42

30. Yılmaz ÖZTUNA- a.g.e. S.88

"Topkapı Sarayında bulunan diğer bir silah ve askerlik kitabı XVII.y.yıldā istinsah edilen üç ayrı kitaptan ibaret olup, çok kıymetli bir belgedir. Yine Topkapı Sarayında Türk Kumandanlarından Alaaddin Tayboğa Al Omari -Assaki Al Melik-i An Nasırın yazdığı Kitabül Hıyal Fil Hurub ve Fethin Hıyal Ad Durub isimli roket, bomba, yanıcı ve yakıcı ok ve topuzlara ait kıymetli bir eserdir."³¹

Bu arada pekçok Osmanlı el yazması eser daha henüz nelerden bahsettiği açıklanmış değildir. Belki de bu konuda ileride pekçok bilgilere rastlanacaktır. Doç.Dr. Ahmet Demir'in Havaçılık ve Uzay Endüstrisi isimli araştırma kitabında Avrupa'da uçmayla ilgili basit olayları bile anlatırken Türk Tarihindeki olaylardan bahsetmeyişi düşündürücüdür.

31. Yılmaz ÖZTUNA-a.g.e. S. 23

2 - TRABLUSGARB SAVAŞI VE MEVAKİFİ MÜSTAHKEME MÜFETTİŞLİĞİ
UMUMİLİĞİ TAYYARE KOMİSYONUNUN KURULMASI VE FAALİYETLERİ:

Avrupa'da uçma fikri erken çağlarda Türklerinde etkisiyle başlamış olmasına rağmen meyyesini geç vermiştir. "Laonardo Dö Vinci 1488 senesinden beri uçmak sanatıyla çok meghur olmuştur. Kendi el yazısı ile bırakmış olduğu yazı ve resimlerden kuşları ve kenâî noktayı nazarına göre uçma vastalarını teşbih etmektedir"³²

1900'lerde Avrupa ve Amerika'da uçmaya ve uçağa karşı istek ve ilginin artmakta olduğunu görmekteyiz. "Amerika'daki Wiright ve Vilbur kardeşler 14 Aralık 1903 de yaptıkları bir denemeden sonra Theflyer adını koydukları tayyarelerinin 17 Aralık 1903 de ilk motorlu tayyare ile havada uçmaya muvaffak oldular"³³. Bu olay Avrupa ve Amerika'da etkin faaliyetlere sebep oldu. 1905 yılında Milletler arası Havacılık Federasyonu, yine aynı yıl Amerika Havacılık Kulübü kuruldu. "1905 yılında Voisin adındaki kardeşler Paris yakınlarında ilk tayyare fabrikasını kurdu."³⁴ Avrupa'da ilk başarılı uçuşu 26 Ekim 1907 yılında Voisin'in yaptığı tayyare ile Formon 771 metre uçarak 53 km.lik bir hız elde edecektir."³⁵ 1909 yılında A.B.D.li Wilbur Romanya'ya gelerek deniz albayı olan C.Cobdere-roya uçuş eğitimi verdi. Daha sonra bu tayyareci Trablus'ta Türk ordusuna esir olacaktır"³⁶

Danimarka'da 1910'da Folmor Honson uçuşlarla tayyareciliğini göstermiştir. 28 Haziran 1908'de Almanya'da Ellehemer çift satırlı bir tayyare ile otuzbin kişinin huzurunda ilk uçuşu yaptı. İngiltere'de ise ilk uçan 1908'de A.B.D.li Wiright ile beraber Brewer oldu. Rollis isimli tayyareci Manş Denizini 1910'da tayyare ile

32. ~~Aziz~~ Türk Havacılık Tarihi- Ankara 1930 S.43

33. Türk Havacılık Tarihi-Eskişehir 1950 S. 48

34. Türk Havacılık Tarihi- S. 48

35. Türk Havacılık Tarihi- S. 50

36. Süreyya İLMEN a. g. e. S. 19

geçmeye muvaffak oldu. Rusya'da ise ilk uçuşu 25 Temmuz 1908'de V. Scokrouf gerçekleştirdi.

Bütün bu çalışmalar yeni bir endüstrinin havacılık endüstrisinin doğmasına sebep olmuştur. İlk askeri tayyareye A.B.D. 1909'da sahip oldu. İngiltere askeri tayyarecilik konusunda 1909'da etütler yaptı. 1912'de Kraliyet Hava Sınıfı teşekkül etti. Almanya ve İtalya 1909'da askeri havacılıklarını kurdular. Avusturya ise 1912'de askeri sınıf meydana getirdi. Bizde ise "İlk uçuş 1885'de olmuştur. Bir İran'la baloncu iki bostancı başı ile birlikte I.Sultan Abdülhamid'in de hazır bulunduğu bir merasimden Topkapı Sarayından havalanmış ve başarılı bir seyahattan sonra Kadıköy'ü geçerek Bursa'ya salimen varmıştır."³⁷

Frankfurt yarışlarına katılmış olan Boronde Catters Voisin tayyaresiyle Kasım 1909'da İstanbul'a geldi. 35 yaşındaki Boron Mahmut Şevket Paşayı da ziyaret etti. Paşa bir komisyon kurarak, uçuşların incelenmesini emrini verdi. Tayyare Hürriyeti Ebediyye tepesine getirdi. Boron uçuşundan bir iki gün sonra Blieriot tayyaresi ile İstanbul'a geldi. On bin kişinin toplandığı Taksim'de saat tam 11.00 de tayyare havalandı. 40 metre kadar yükselip hal-kin üzerinde uçtu, fakat düşerek hafif yaralandı.³⁸

1911 - 1912 senelerinde Türkiyede olan tayyareler şunlardır: Bir adet Döperdussen tayyaresi, bir adet Döperdussen Askeri Tayyare dört adet Rep Askeri tayyare, iki adet Bristol askeri tayyare, iki adet Harlan bomba tayyaresi, üç adet Rep mektep tayyaresi, bir adet Bleryo askeri tayyare, bir adet Döperdussen askeri tayyare. 1912 senesinde ise şu tayyareler alındı: Bir adet Bleriyot iki kişilik tayyare, iki adet Bleriat iki kişilik tayyare, bir adet Döperdussen bir kişilik mektep tayyaresi³⁹

37. Tasviri Efkâr 16 Aralık 1909.

38. Havacılık Tarihinde Türkler S.129

39. Yılmaz ÖZTUNA-A.g.e. S.121

Osmanlı Devleti Trablusgarb ve Balkan Savaşlarına girmeden önce elindeki tayyarelerden ne kadar olduğuna dair yukarıda rakamları verdikten sonra şimdi de bu savaşlardan tayyareciliğin önemi üzerinde durmak gerekir. İtalyanlar 1911 yılında Trablusgarb'ı işgal için Afrika kıyılarına asker çıkardılar, Osmanlı Devleti ise gönüllü subaylarla yerli halkı teşkilatlandırarak bu haksız işgale karşı koymaya çalıştılar. İtalya dünya tarihinde "İlk defa Trablusgarb'ta tayyare kullandı. İlk hava hareketi 22 Ekim 1911 de Aziziye üzerinde oldu."⁴⁰ Bu savaşta İtalyan tayyareleri portakalak büyüklüğünde bombalar atmışlardır. Savaş sırasında "Mahmut Şevket Paşa kimsenin ilgisi olmamakla birlikte ilgisini gördüğü Kurmay Yüzbaşı Süreyya Beyi İstanbul'a bir tayyare istasyonu ve mektebi kurmak için gerekli çalışmaları yapmakla görevlendirdi."⁴¹ Daha önce Enver Paşa'nın Almanya; Fethi Bey'in de Fransa'daki havacılık hakkındaki raporları da dikkate alınarak ilk defa Süreyya Paşa'nın görevlendirilmesi ile havacılığın temeli atılmış oldu, Yüzbaşı Süreyya Paşa olayı şöyle anlatır. " Mahmut Şevket Paşa beni çağırarak, tayyarecilikle alakadar olacağımı beyanla, bu hususta benim memur edildiğimi emretmiştir. Bu vazifeyi üzerime alır almaz hemen Paris, Berlin, Viyana Ateşe militerlerine birer tahkimat göndererek Avrupa'da tayyarecilik hakkında neşrolunan kitaplardan istedim, ayrıca Avrupa'ya gitmiş olan iki zabitemizin derece-i sanayii ve gayretleri hakkında muntazam malumat verilmesini, Fransa'daki Bileryo Tayyare Mekteb-i Müdürlüğünden rica etmiştim."⁴¹ Avrupa'ya gönderilen Yüzbaşı Feza ve Kenan Bey'ler hakkında iyi raporlar gelir, Süreyya Paşa uzun tartışmalardan sonra İstanbul'da Tayyare Mektebi açılması için yetkilileri ikna eder. Bu gibi havacılık faaliyetlerini takip etmek için "Kıtat-ı Fenniye Müfettişliği Umumiliğine mer

40. Türk Silahlı Kuvvetleri-Ankara 1982 S.219

41. Süreyya İLMEN-Türkiye'de Tayyareciliği ve Balonculuğun Tarihi-İstanbul 1947 S. 20

but bir komisyon teşkilini teklif ettim. Bu Teklifimi kabul edildi."42 Bu komisyon kuruluşu orduda havacılığımızın ilk resmi teşekkülü olup, daha sonra hava kuvvetlerimizin de kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir.

3 - TAYYARE KOMİSYONUNUN FAALİYETLERİ

"Komisyon Uçak İstasyonu ve Hava Okulunun kurulması için bugünkü Yeşilköy'e yakın Safranköy'ü seçti. Kısa zamanda uçuş pisti ile iki uçak hangarı yapıldı."43 Bu olayları müteakiben "Fransa'ya sekiz, İngiltere'ye yedi zabıt gönderilmiştir."44

Süreyya Paşa 8 Mart 1328 de askeri ceridede bir makale yayınlayarak, bütün askeri mensupların dikkatini çekmek ister. Osmanlı tepraklarının dörtbir yanına ancak tayyare ile sevkiyat yapılacağını komşularımızın tayyarecilikte bizden daha ileri çalışmalar yaptıklarını belirterek, sonuç olarak "Velhasıl tayyareler ordularda inkişafta kullanılacak en mühim bir alet-i harb olacaktır."45 diyerek erkan-ı harbiyedeki bütün mensupların maaşlarının dörtte birini altı ay zarfında göndererek bağışta bulunmalarını ister. Makale büyük ilgi ile karşılanır, birçok bağışlar toplanır. Avrupa'dan satın alınan ilk askeri tayyare İstanbul'a geldiğinde padişah ta dahil kalabalık bir halk "Tayyarenin suudunu görmek için dün sabah binlerce halk mahalli meskuna şitap etmekte idi."46 "Program micibince padişah aynı zamanda tepeye tayyare ile muvasalat etmişlerdir. Zatı Şahane çadırına dönünceye kadar, arabadan tayyareyi dikkatle takip ediyordu. Çadırına teşrif ettikten sonra Mahmut Şevket Paşa beni çağırarak tebrik ve teşekkür etti. O günkü kadar hayatı askeriyemde sevindiğimi hiç hatırlamıyorum."47

42. Süreyya İLMEN- a.g.e. S.21

43. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.219

44. Vakit Gazetesi- 3 Ağustos 1927

45. Cêride-i Askeriye- 8 Mart 1912

46. Sabah Gazetesi- 28 Nisan 1912

47. Süreyya İLMEN- a.g.e. S. 31

Gelişmelerden Padişah ve Sadrazam çok memnundu, zaten "Türk Hükümeti, Balkan Hükümetlerinden ve Rusya'dan daha evvel tayyare teşkilatına başlamıştır."⁴⁸ Cülusu Humayun tayyarelerimizin muvafakiyetinden sonra Mahmut Şevket Paşa istihkâm Binbaşısı Mehmet Ali Bey'le beraber beni tayyareler ve kabili sevk balonlar hakkında tetkikat yapmak üzere Avrupa'yı izamımıza karar verdi."⁴⁹ 28 Nisan 1328 Pazartesi İstanbul'dan hareket eden Süreyya Paşa Viyana, Leibzik, Berlin, Munilâ, Mayans ve Paris olmak üzere 22 Haziran'a kadar iki aylık bir gezi ve inceleme yapıp Avrupa'daki fabrika, okul ve atölyeleri inceler. İtalyanların Rodos'a saldırısı üzerine Mahmut Şevket Paşa Muhterem oğlum diye hitap ettiği mektubunda "İtalyanlar Rodos'u işgal ettiler, Rodos'la tesisi muvasala arzusundayım, tayyare bu bapta çok işe yarayacak , bu sebepten bir an evvel işinizi bitirerek, İstanbul'a gelmelisiniz ki, işe başlayalım."⁵⁰

Süreyya Paşa Avrupa gezisinden sonra bir müddet haha küçük çapta da olsa tayyarecilik için faaliyetlerde bulunur. Fakat, hükümet değişikliği sebebiyle Mahmut Şevket Paşa başka göreve gelerek Nazım Paşa harbiye nazırı olmuştur. Süreyya Paşa olayı şöyle anlatır. "Mahmut Şevket Paşa merhum tayyare ve balonun ehemmiyetini takdir etmişti. İşte bu takdirde bize büyük büyük hevesler veriyordu Nazım Paşa ise maatteessüff bu ehemmiyeti takdir etmemişti."⁵¹ Bu olaylara müteakip faaliyetler tamamen durmuştur.

48. Vakit Gazetesi- 3 Ağustos 1927

49. Süreyya İLMEN- a.g.e. S. 37

50. Süreyya İLMEN- a.g.e. S. 108

51. Süreyya İLMEN- a.g.e. S. 108

4-BALKAN SAVAŞLARINDA TÜRK HAVACILIĞI

Balkan Harbi başladığı sıralarda Süreyya Paşa başka göreve getirilmiş. Tayyareler gelişi güzel kullanılmış. Yüzbaşı Feza Bey "Selanik'e gitmiş, birtek tayyaresi ile birkaç uçuş yapıp keşiflerde bulunmaya çalışmıştır. Balkan Harbi sırasında, düşmanlarımızın da fazla tayyaresi yoktu, yalnız Bulgarların cesur bir tayyarecisi vardı."⁵² "24 Ekim 1913'de Nuri Edirne'den İstanbul'a uçuşu ile ilk uzun mesafe açılmış oldu. 18 Ekim'de Yüzbaşı Salim Marmaya'yı geçti 14 Kasım'da Yüzbaşı Feza, Üsteğmen Fethi ve Fazıl İstanbul'dan Edirne'ye gidip döndüler. Yine bu yıl Almanya'dan getirilen yönetilebilir balonumuz uçuruldu."⁵³ Zaten Balkan Harbi başladığı sırada "Edirne'den pilotlarımız ordumuzla birlikte çekildiler. Fakat tayyarelerini yaktılar. Yunanistan ordusu Selanik'e süratla yaklaştığında ise, 10 Kasım'da düşman mine geçmemesi için iki tayyeremiz yakılmıştı!"⁵⁴ I.Balkan Savaşında Türk Hava Kuvvetlerinin başarısızlık sebepleri, hem teknik, hem de personel bakımından olduğu gibi yılların havacısı Süreyya Bey'in de görevden alınması en büyük sebeptir.

Trablusgarb ve Balkan Harplerinin açılarını silip; İslâm Alemi üzerinde tekrar etkili olmak gayesiyle Hükümet Enver Paşa'nın direktifiyle İstanbul-Kahire uçuşu düzenlendi. Pilotlarımız "16 Ocak 1914'de iki uçakla İstanbul'dan hareket etti. Uçuş yolunun büyük bir kısmının aşılmasına rağmen teknik imkansızlık yüzünden Fethi, Sadık ve Nuri Efendiler Filistin'de şehit oldular. Yaşam kalan gezi Yüzbaşı Salim tarafından 16 Mayıs 1914'de bitirildi.

52. Vakit Gazetesi- 3 Ağustos 1927

53. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 219

54. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 219

Balkan Savaşlarında Donanmanın uçakla desteklenmesine gerek duyulduğu için "Yeşilköy'de Deniz Uçak Okulu açıldı. İstanbul'da uçuş gösterileri yapan bir Curtiss Deniz Uçağı Donanma Cemiyeti tarafından satın alındı. Birde Nieuport uçağı alınarak ilk deniz havacılığı kuruldu."⁵⁶

Deniz tayyareciliğininde kurulması diğer faaliyetlerle birlikte Türk Havacılığının pek çok ülkeden daha ileri bir safhada olduğunu göstermektedir. Fakat I. Balkan Savaşındaki başarısızlık Süreyya Paşa'nın iddia ettiği gibi sadece kendisinin' görev değişikliğine bağlı değildir. İyi bir komutanın olmayışı yanında teknik, ve maddi imkansızlıklarda bu yenilginin sebeplerindendir. Havacılarımız "II.Balkan Savaşlarında düşman top mermisi ve kurşunları üzerinde uçmuş Milli Cesaretini göstermiş,"⁵⁷ olup bu olaylar dönemin en önemli havacılık faaliyetidir. Dolayısıyla I. Balkan Savaşındaki yenilginin izleri II.Balkan Savaşındaki uçuşlarımızla kısmen silinmiştir ve cesaretimiz artmıştır.

56. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 219

57. Uçan Türk- Temmuz 1986 Sayı 303 S.10

5- I. DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI

I. Dünya Savaşına kadar olan dönemde "Fransa 400, İngiltere 400, Rusya 800, Almanya 1000, A.B.D. 23 savaş uçağına sahiptir. Savaş başladığında mütevazî kabul edilebilecek sayıda uçağın mevcudiyetine rağmen savaş sırasında çok sayıda uçak imal edilmiştir.⁵⁸

I. Dünya Savaşında uçak üretiminde Fransa birinci sırayı alır. Savaşta Almanya Fransa'yı yakalamıştır. İngiltere üçüncü ülke olurken diğer Avrupa ülkeleri de hızla uçak endüstrisine yönelmişlerdir. Biz "I. Dünya Savaşına işe yarar altı uçakla girmişiz"⁵⁹ Seferberlik emri alındığında eldeki tayyareler ve pilotlar şunlardır:

1- Rumpler Taube	Teğmen Şakir
2- Döperdussin	Teğmen M.Ali
3- Bleryo	Yüzbaşı Fabus
4- Bleryo	Yüzbaşı Feza
5- Nieuport	Teğmen Fazıl
6- Nieuport Hiroplan	Teğmen Fazıl. ⁶⁰

"Savaştan önce Fransa'dan binbaşı Degois isminde bir tayyareci muallim celbedilmiş, canla başla çalışan bu Fransız 1914 Harbi Umumi çıkınca memleketine avdete mecbur oldu."⁶¹

Almanya ile yakınlığımızdan dolayı hükümet Almanya'dan yardım istedi. Alman Hükümeti bu talebi müsbet görmüş, Harbi Umumi başladığında "Serno"⁶² adında "Bir Alman Hava Üsteğmen başkanlığında bir miktar plot, bakım personeli ve 12 uçak gönderilmiştir. Üsteğmen Serno Başkomutanlık vekaletince yüzbaşı rütbesiyle Yeşil-

58. Ahmet DEMİR-Havacılık ve Uzay Endüstrisi Yapısı, İşleyişi, ve Türkiye'de Gelişme Olanakları Üzerine Bir Araştırma-Ankara 1977 S. 38

59. Yılmaz ÖZTUNA- a. g . e. S. 5

60. Atatürk ve Türk Havacılığı Ankara 1981 S.14

61. Vakit Gazetesi- 3 Ağustos 1927

62. I.Dünya Harbi Karargahı-13.Şube Müd.Kuvayı Havaiye Müft. Binbaşı Serno'nun Hatıraları-Ankara 1964

köy Hava Uçuş Okulu müdürü olmuştur. "63

I.Dünya Savaşı çıktığından bir yıl sonra Osmanlı Devleti "1915 yılı için hava teşkilat planı şöyle idi:

- 1.Ordu ve 6.Tayyare Bölüğü Çanakkale Cephesinde,
2. Tayyare Bölüğü Irak'a gönderilecek,
3. Tayyare Bölüğü Uzunköprü'de görev alacak,
4. Tayyare Bölüğü Adana'ya gönderilecek,
5. Tayyare Bölüğü Adana 2. Orduya gönderilecek,

7. Tayyare Bölüğü Kafkas Cephesine gönderilmek üzere, hazırlıklar yapılmakta; Bir tayyare bölüğü Şam'da, bir tayyare bölüğü Keşan'da bulunuyordu. Ayrıca bir de sabit balon bölüğü kurulmuştu."64

Kafkas cephesine gönderilen tayyarelerimiz hiçbir etkinlik göstermeden 1914'de gemiler üzerinde cepheye gönderilirken Rus Donanması Kâfileyi yakalayarak uçaklarla birlikte gemileri batırdı. Denize dökülenler arasında bulunan uçucular Ruslar tarafından esir edilerek Sibirya'ya gönderildi."65 Bu olaydan sonra Kafkas cephesinde küçük çapta bazı keşif ve bombardıman uçuşları yapılmışsada, ciddi bir faaliyet görülmemiştir.

Irak cephesinde ise "29 Nisan 1916'da Kutlu Amaredeki İngiliz Birliği'nin esir edilip teslim alınışına kadar yapılan muharebelerde Türk uçakları birçok keşif uçuşları yaptı. Fakat İngilizlerin takviye almaları sebebiyle Türk ordusu geri çekildi!"66

Hicaz ve kanal cephesinde ise Almanların 300.ncü Paşa Tayyare bölükleri dikkate değer keşif uçuşlarında bulundular. Arap İsyanlarında Türk Tayyareleri isyancıları bombalamıştır.

63. Genel Kurmay Harp Tarihi Dairesi Arşiv Nol/13 Dosya No.24

64. I.Dünya Savaşı Türk Hava Harekatı 9.C. Dolap: 107.
S.33

65. I.Dünya Savaşı Türk Hava Harekatı 9.C. S.24

66. I.Dünya Savaşı Türk Hava Harekatı 9.C. S.98

En önemli hava hareketi ise Çanakkale cephesinde olmuştur. "Tayyareci Mülazım-ı Evvel Ali Rıza Bey bu cephede tayyarecilerimiz son günlerde parlak muzaferiyetler ihraz etmişlerdir. Tayyareci Mülazım-ı Evvel Ali Rıza Efendi ile rasıdı Orhan Efendi rakip bulunduğu harp tayyarelerinden biri Seddülbahır mıntıkasında iskatta muvaffak olmuş. Vakıa oturmuş bir torpidonun tahiyesine gelen bir krovazörün üzerine hücum edip bomba atmış krovazörü uzaklaştırmaya mecbur etmiştir."⁶⁷

Çanakkale cephesinde yüzbaşı Schneider deniz yarbayı Serno yüzbaşı Hüseyin Sedat ardarda defalarca keşif uçuşları yapıp, son derece önemli raporlar hazırlıyarak Türk ordusunu önceden haberdar etmişlerdir. Bu raporlar Çanakkale Savaşlarının kazanılmasında çok önemli olmuştur.

Sonuç olarak diyebiliriz ki, Türk ve Alman havacıları 1915 de 28 tayyare, 1916 da 73 tayyare, 1917 de 58 tayyare, 1918 de 57 tayyare düşürmek suretiyle düşmana ağır kayıplar verdirdiler. 1912-1918 arasında dokuzu düşman olmak üzere, düşmandan olmak üzere 47 tayyare Osmanlı ordusunun eline geçmiştir. Dört yılda bütün tayyarelerle 27336 ton bomba atılmıştır. Müttefikler cepheden 2750 tayyare toplamışlardı. Bunların 1400'ü keşif, 1350 si av ve bombardıman tayyaresi idi.⁶⁸

"Bu dönemde Türkiyede 22 rasat istasyonu kurulmuş olup, hava durumunu gösteren haritalar neşretmiştir. Mütareke müddetince deniz tayyareciliğinde ve balonculukta gelişmeler oldu, fakat Almanlar 47637 tayyare imal ettikleri halde bünun sadece 450 gibi gülünç sayıda tayyareyi müttefik Osmanlı'ya göndermesi Türk Havaçılığının ciddi krizini gösterir. Düşmanların ise cephelerde 2750 tayyareleri vardı. Savaş yıllarında havacılık sahasında vakaa-i ve terakkiyatı Havaiye Mecmuası 17. sayısını çıkardı. Havacılık ça-

67. Donanma Mec.Çanakkale Savaşları 1918 R.Evvel228 No: 78-127

68. Yılmaz ÖZTUNA- A.G.E. S.354

lışmaları ile ilgili yazılar neşretti."⁶⁹

Osmanlı Ordusunda pekçok havacılık çalışmaları başlatıldı isede, gerek teknik imkansızlıklar, gerekse savaşın verdiği bıkkınlık projelerin yarım kalmasına sebep olmuştur. Sava müddetince dost ve dışman uçakları yüzlerce keşif ve bombardıman uçuşları gerçekleştirdiler. Bütün dünya devletleri artık havacılığın önemini I. Dünya Savaşında bir kez daha takdir etmiş olup, "Fransa, Almanya, İngiltere, A.B.D. gibi ülkelerden artan talebi karşılamak üzere mevcutların genişletilmesi yanısıra yeniden çok sayıda uçak fabrikaları kurulmuştur."⁷⁰ Fakat obaya hangi açıdan bakarsak bakalım Türk Havacılığı bu savaşta Balkan Savaşlarındaki başarısızlığı silecek kadar gelişmiştir.

I. Dünya Savaşında vatani, milleti, dini için canını seve seve veren askerlerimizde içerisinde esur Türk Havacılarında görmek mümkündür. Diğer cephelerde normal keşif ve bombardıman uçuşları yapılırken Çanakkale cepesinde havacılarımızın çektikleri fotoğraflar ve keşifleriyle tam başarı sağlamışlardır. Kurtuluş Savaşında gördüğümüz birçok mavacı I. Dünya Savaşında kendilerini yetiştirmiştir.

Geçmiş yıllakda bir buluş zamanla büyük gelişmelere neden olmuşsa, bu buluş tarihe geçer. Dünya tarihinde ilk defa 1911 Trablusgarb Savaşında tayyare kullanılmıştır. 1911'de tayyare Komisyonunun kuruluşu Türk Hava kuvvetlerinin kuruluş yıldönümü kabul edilmiştir. I. Dünya Savaşında ve Çanakkale Savaşında havacılıkta önemli başarılar elde edilmiştir. Kurtuluş Savaşında ise ölümü hiçe sayıp birçok keşif ve bombardıman yapan bu uğurda Mustafa Kemal'in takdirini kazanmış havacılarımız mevcuttur. Lise İnkılâp Tarihi kitaplarımızda Yunan Başvekili Venizelos'a (En büyük Türk katili) yarım sayfa ayırırken yukardaki olaylara yer verilmeyişi üzücü bir durumdur.

69. Yılmaz ÖZTUNA- a.g.e. S.358

70. Yılmaz ÖZTUNA- a.g.e. S.358

İ K İ N C İ B Ö L Ü M

MİLLİ MÜCADELEDE HAVACILIK VE TÜRK TAYYARE CEMİYETİ

I. MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA HAVACILIĞIN ÖNEMİ VE GELİŞMESİ:

I. Dünya Savaşına devletimiz işe yarar altı uçakla girmiştir.¹ Fakat savaş sırasında memleketimize oldukça çok sayıda uçak gelmiştir.² Savaş sonrasında bunların büyük bir kısmı yine elimizden çıkmış, Kurtuluş Savaşı yıllarında, I. Dünya Savaşına nisbetle elimizde pek az uçak kalmıştı. "Mütareke askeri kuvvetlerimizin hepsi için felakete hâmi olduğu gibi tayyare kuvvetlerimiz için de büyük ziyanlara sebep oldu. Irak'tan gelen bir kısım tayyarelerimiz Elazize doğru gitmiş Suriye'den gelen bir kısım tayyareler Konya'da toplanmış diğer cephelerden gelen bir hayli tayyarelerde maattessüf İstanbul'da tecemmü ettirilmiştir."³

"Milli Mücadele başlarında Osmanlı havacıları da İstanbul ve Ankara'nın çeşitli yerlerine dağılmışlardır. İstanbul'a gelen işgal kuvvetlerinden İngiliz ve Fransız hava birlikleri de Yeşilköy'deki tayyare istasyonu ve tesislerini işgal etmişlerdir. Buradaki Türk tayyarecileri ise kaçırabildikleri tayyare ve malzemelerini hava ve deniz yoluyla Anadolu yakasındaki Mahtepe'ye nakletmişlerdir."⁴

I. Dünya Savaşından kalan uçaklarla İstanbul, İzmir ve Konya'da birer tayyare istasyonu Elaziz ve Diyarbakır'da birer tayyare bölüğü oluşturulmuştur.⁵

1. Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Ankara 1971 S.9

2. Yılmaz ÖZTUNA- a.g.e. S. 165

3. Vakıf Gazetesi- 3 Ağustos 1927

4. Azmi SÜSLÜ- Uçan Türk 1986 Ankara- S.103

5. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.222

Milli Mücadele yıllarında ve Cumhuriyet döneminde ilk oluşturulan hava birliklerimiz bunlardır. İstanbul'un işgalinden sonra İstanbul hükümeti ile birlikte İngilizler Yeşilköy'deki uçaklardan Anadolu'daki harekete karşı istifade etmek için tamir ve onarım faaliyetine başladılar. "Başta Yüzbaşı Fazıl olmak üzere Maltepe'de görevli havacılar ise bu fırsattan yararlanarak uçakları Anadolu'ya kaçırma düşüncesinde idiler. Pilotların uçaklarla kaçma düşüncesi öğrenilince İngilizler ve İstanbul Hükümeti onarım ve uçuşları yasakladıysada, gizli çalışmalarla dört uçak uçuşa hazırlandı. Teknik yetersizlik ve yöntemsizlikten kaçış başarısızlığa uğradı. İki uçak kalkışta kırıldı, birinde yangın çıktı bir uçak kaçırılabilirdi. 7 Haziran 1920'de uçaklarıyla kaçmayı başaramıyan subay, astsubay, er ve sivil personel istasyon kasasını da alarak karadan ve denizden Anadolu'ya katılmayı başardılar. Yüzbaşı Fazıl, teğmen Şakir Hazım, Er Gökmen, teğmen Avni (Oker), Üsteğmen Muhsin (Alpagod), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, sivil pilot Hayri Hoca, İhya, Vecihi, Makus Eşref bir kısım Astsubay ve er, (Anadolu'ya geçmişlerdir). Kaçamayanlar ise; tutuklandı."⁶ Yukarda da anlaşıldığı üzere, Kuvay-ı Milliye ruhu İngilizlerin işgal düşüncesinden önce Anadolu'nun her tarafında ve havacılarımız arasında kuvvetli bir şekilde uyandığını görmekteyiz. Fakat teknik imkansızlıklar ve mekanın uzaklığı İstanbul'daki havacılarımızın Kuvay-ı Milliye'ye tam olarak katılmalarını engellemiştir.

6. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 222

II- TÜRK TAYYARE CEMİYETİ'NE GEÇİŞ DEVRİ KUVVAY-I HAVAIYE MÜFETTİŞLİĞİNİN KURULUŞU:

İstanbul'dan Türk havacılarının kaçışından sonra İngilizler Maltepe'deki araç ve gereçleri bombalayıp kullanılmaz hale getirdiler. Daha önce teşekkül ettirilmiş olan Milli Havacılık Kuruluşumuz " Kuvvay-ı Havaiye Müfettişliği ise hükümetçe söndürüldü. (25 Haziran 1920). Personelde dağıtıldı."⁷ Bu resmi kuruluşun yok edilmesiyle artık yeni bir döneme girilmiş oldu. Anadolu'daki Milli Mücadele ruhunu başlatan milletimize yeni bir havacılık kuruluşu meydana getirme yolunun açıldığını görmekteyiz.

15 Mayıs 1919 İzmir'in işgali ile¹². Kolordu Komutanı Nadir Paşa tarafından İzmir'deki deniz, kara ve hava istasyonlarındaki uçaklarla gereçleri kırılmadan Yunanlılara teslim edilmiştir. Erzurum'da çoğu Rus yapısı işe yaramaz 13 uçakla Konya'da tayyare istasyonunda çoğu uçmayan dördü keşif, onüçü av uçağı olmak üzere 17 uçak vardı. Milli Müdafaa vekaletinin 13 Haziran 1920 tarihli buyruğu ile harbiye dairesine bağlı yeni bir Kuvvay-ı Havaiye şubesi kuruldu. Şube personel araç ve gereçlerin sağlanması ile uğraşacak eğitim ve hareketi erkanı harbiye reisliği yönetecekti. Daha sonra teknik gereç sağlama işi de Erkan-ı Harbiye-ye⁸ verildi. Bu kuruluş Türkiye Cumhuriyeti havacılığının ilk resmi kuruluşu olup, Türk Tayyare Cemiyetini⁸ de geçişte ilk adımı teşkil eder.

"Milli cidal başlayınca tayyarecilerimizin bir haylisi Anadolu'ya geçmeye hatta Maltepe'den kurtardıkları birkaç tayyare ile uçup Kuvvay-ı Milliye'ye iltihaka muvaffak oldular. Bu surette uçak Eskişehir cephesinde dörder, beşer tayyarelik birer bölük teşekkül etti. Eskişehir fabrikasında bozuk tayyareler tamir ediliyordu. Tayyare kanatlarına gerilen bezler üzerine Avrupada sürülen ve E-maye denilen madde yerine yumurta akı, paça suyu gibi mayiler sü-

7. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.222

8. Türk Silahlı Kuvvetleri-S.222

r l yordu. İstikl l harbinin ilk devrelerinde hep böyle gelişigüzel tayyarelerle genç fedak r tayyarecilerimiz vazife ifa ettiler. Sonra yavaş yavaş tek tük tedarik edilen yeni tayyareler Anadolu- nun muhtelif limanlarından memlekete sokulabildi. Bununla tayyare teşkilatımız bir dereceye kadar kuvvetlendi. Bu meyanda Niğde ve Sivrihisar kasabaları Milli Orduya birer tayyare hediye etmişler- dir." ⁹ Türk Silahlı Kuvvetleri isimli k tapta İstanbul'dan bir tayyare kaçırılmıştır. Dediği halde o günleri yaşayan meşhur tay- yarecimiz Süreyya İlmen Paşa İstanbul Maltepe'den birkaç tayyare kaçırıldığını hatıratında beyan etmektedir. Filistin cephesinden "Alman Paşa B l klerinden kalma   sağlam  akla bir müfreze ku- rulmuş, Yüzbaşı Fazıl komutasında 1920 Temmuzunda Uşağ'a gönderi- len bu birliğe Kartal Müfrezesi adı verilmiştir. 23. Tümen Komu- tanlığı buyruğunda göreve başlayan bu av müfrezesi keşif görevle- rini de üstlenmiş  akların pilot yerlerinin iki yanına takılan sepet d zenegiinde ~~okur~~ kiloluk bombalar taşınıyor. Gerektiğinde sepetin alt kapđını tutan çivi çekilerek bomba düşman üzerine atılıyordu. Kartal müfrezesi Uşak düşman elinegeince, Afyon'a çekilmişti."¹⁰

Milli Savunma Bakanlığı 14 Haziran 1920 gün buyruğu ile "Eskişehir İstasyonu, tayyare mektebi ve tamirhaneyi içine ala- cak ve birinci sınıf istasyon olacak Erzincan İstasyonu'da yal- nız tayyare atölyesi bulunup ikinci sınıf istasyon olacaktı. Elazığ'da bulunan Irak cephesinden kalma 6  aktan oluşan tayya- re bölüğü ve Erzincan Tayyare İstasyonuna bağlanmışsada, gerekli  ucu ve onarıcı sağlanmadığından bir faaliyet gösterilmemiştir.

9. Süreyya İLMEN- a.g.e. S. 14

10. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 230

Erzurum'daki tayyare istasyonu personel yokluğundan söndürülmüş, Elâziğ'a götürülen iki uçakla, Erzurum'dan da bir uçak katılarak 15. Bölük adı altında bir birlik oluşturulmuştur.

3 Ekim 1920 Konya'da çıkan ayaklanma nedeniyle bazı olaylar olmuş, ayaklanma bastırıldıktan sonra bir depo bırakılıp İstasyon 1920'de Eskişehir'e taşınmıştır."¹¹

I. Önünü muharebesi (6-11 Ocak 1921) sırasında biri av, biri keşif olmak üzere (iki uçağımız) çok yararlı gözetleme ve yıldırma uçuşları yapılmıştır. 10 Ocak sivil pilot Vecihi'nin uçağı siperler üzerinden yaptığı alçak uçuş sırasında düşman askerlerince şurularak zorunlu iniş yapmış tayyaresini yakarak kaçmıştır.

24 Mart günü bir keşif uçağı Yenişehir, Bilecik Şöğüt ve İnegöl yollarındaki düşman kuvvetlerini bombalamıştır, makinalı tüfek ateşine tutmuştur. 25 Mart İstanbul'dan kaçan üsteğmen Fehmi uçak kazasında şehit oldu. 1920 Mayısında Müdüriyeti Umumiye Tayyare fabrikası ve malzeme deposu, önce Polatlı, daha sonra Ankara'daki şimdiki Gazi Eğitim Fakültesi ile Fen Fakültesi arasına yerleşmiştir."¹² Bizim elimizde I. Dünya Savaşından kalma çoğu tamir görmüş eski kırık dökük tayyarelere rağmen "Yunanlıların elinde İngilizlerin verdikleri gayet mükemmel tayyareler vardı. Fakat Yunanlılar bu tayyarelerle büyük bir iş göremiyorlardı."¹³

15 Mayıs'ta sivil pilot Behçet'in kullandığı uçak ikibin metreden düşüp parçalanmış, yüzbaşı Sırrı ile Behçet şehit olmuşlar. Bir gün önce bir uçak kırılmış böylece bölükte çalışır durumda bir av uçağı kalmıştır.

11. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.230

12. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.231

13. Süreyya İLMEN- a.g.e. S. 14

Pilot Vechi ile makinist Eşref Muğla yakınlarına zorunlu iniş yapan bir yunan uçağını Türk ordusuna kazandırdılar. Elâzığ'daki hava bölüğündeki üç uçak bir ayda öküz arabası ile Garp cephesine taşında. 24-30 Ağustos Sakarşa Savaşı ve sonraki düşmanın gerileme günlerinde yapılan sürekli keşif uçuşlarında düşmanın durumunu pilotlarımız orduya bildirmiş, gerekli önlemlerin alınmasını sağlamışlardır!¹⁴ Savaş boyunca düşman hava gücü oldukça üstündür. Fakat bizim hava gücümüz düşmandan daha başarılıdır. "2. Bölük 26 Eylül'de Sarıköy'e, 21 Ekim'de Sivrihisar'ın batısında Akviran'a, buradan da 30 Kasım'da Akşehir'in Maarif köyüne taşınmıştır. 1. Bölük Kütahya, Eskişehir çarpışmaları sırasında 2. bölüğe katılarak söndürülmüştür. Dört uçağı ile dörtte pilotu mevcuttur. 7 Şubat 1922'de Antalya'da İtalyan tüccarlarından satın alınan 20 Spat XIII. Av uçağından birini Vgchi Bey uçarak Akşehir'de alana getirmiştir. Fransızlarla yapılan Ankara Anlaşması (20 Ekim 1921) ile satın alınan keşif uçaklarının sayısı 10'yu bulmuştur. Haziran ayı içerisinde toplam 26 keşif uçuşu yapılmış, ve düşmanın duruma gözetlenmiştir. 5 Temmuz 1922'de Kuvvay-ı Havaiye Müdürlüğü Müfettişlik olarak değiştirildi. 29 Temmuz 1922'de Almanya'dan alınıp Rusya yolu ile Samsun'a ve oradan da Konya'ya getirilen uçaklardan ancak ikisi kullanılabildi. Temmuz ayı içinde 24 keşif uçuşu yapılmıştır. Ağustos ayında ise İtalyanlar'dan alınan ve Mersin'den trenle Konya'ya getirilen 20 av uçağına makinalı tüfekler yerleştirilerek, Akşehir'deki bölük merkezine gönderilmeye başlanmıştır!¹⁵ 26 Ağustos Büyük Taarruz günü av ve keşif uçakları ile oniki uçuş yapılarak, düşmanın durumu gözlenmiş, önemli hedeflere

14. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 233

15. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.233

bombalar atılmış, bir düşman uçağı yüzbaşı Fazıl tarafından Hasanbeli yöresine düşürülmüştür. 27 Ağustos'ta cephe uçuşları ile keşifler yapılmış, 28 Ağustos'ta Afyon'a alınmış, yapılan keşiflerle düşmanın genellikle batı yönünde çekildiği gözlenmiştir. Uçaklarımız kaçan düşman birliklerini bomba ve makinalı tüfek atışı ile sıkıştırmıştır. Daha önce kurulan Çay'daki cephe tayyare bölüğü 28 Ağustos'ta Afyon'a geçti."¹⁶ Diğer Türk askeri birliği ile birlikte hava gücümüzle savaş boyunca canla başla gayret ettiklerini görmekteyiz. " Bu arada Erzurum'lu Nafiz Bey büyük fedâkârlık ve vatanperverlik göstererek İtalya'dan bilmübayaa hava tariki ile dört tayyare alıp orduya hediye etmiştir."¹⁷ Düşman bozguna uğratılıp geri çekilirken tayyarelerimizin büyük hizmetleri olmuş. Kaçan düşmanların istikametini ordumuza bildirerek hedef tayinleri yapmışlardır. 9 Eylül'de ordularımız İzmir'e girmiş, düşman kalıntılarını Anadolu'dan çıkarırken Yunan orduları komutanı Trikapis esir alınmıştır. "18 Eylül'de bütün Batı Anadolu düşmanlardan arınmıştı. 20 Eylül günü Midilli keşfedildi. 22 Eylül'de İzmir üzerinde Türk uçakları gösteri uçuşları yaptılar."¹⁸ Düşman Anadolu'dan kaçınca İzmir'de ve diğer yerlerde bıraktığı pekçok uçak ve uçak malzemesi elimize geçti. 1923'de Yüzbaşı Fazıl Bey şehit oldu. İlk kez İngiltere'ye giden birkaç havacımızdan biri olan Fazıl Bey Balkan savaşı çıkınca geri dönmüş, ilk uçuşu bu savaşta yaptı. I. Dünya Savaşında ise bütün cephelerde savaşan en önemli pilotumuz oldu. Mütarekeden beş gün önce 5 İngiliz uçağını İstanbul üstlerinden kaçmaşa mecbur etmiş. "Kurtuluş Savaşında havacılığımızın kurucusu ve öğretmeni savaş sonrasında genç pilotlarımızın yetiştiricisi olan Binbaşı Fazıl Bey yine bir öğrencisi ile 27 Ocak 1923

16. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 236

17. Fakit Gazetesi- 3 Ağustos 1927. Hayrunnasın Makalesi.

günü eğitim uçuşu yaparken düşmüş ve şehit olmuştur."¹⁸

"Hava güçlerinden biz ilk kez Kurtuluş Savaşında faydalandık. Karahisar cephesini yarmakta meydan Savaşını kazanmakta havacılarımızla ögünç payı vardır."¹⁹ Oktay Verel'in dediği gibi hava güçlerinden ilk kez Kurtuluş Savaşında değil yukardaki kısımlarda da belirtildiği gibi Balkan Savaşlarında I. Dünya Savaşında ve bilhassa Çanakkale Savaşının kazanılmasında yararlandık. Kurtuluş Savaşında ise oldukça önemli hava akımları vardır. Kurtuluş Savaşı boyunca "Türk Hava Kuvvetleri biri keşif uçağı olmak üzere toplam üç uçak düşürülmüştür. Yunan Hava Kuvvetleri ise, 15'i sağlam 10'u tahrip edilmiş toplam 25 uçak ve çok miktarda araç gereç yitirmişlerdir."²⁰

Kurtuluş Savaşında Türk havacıları çoğu I. Dünya Savaşından kalma tamir görmüş, uçaklarla birçok keşif ve bombalama hadiselerini gerçekleştirerek, düşmanın durumu hakkında Türk Komutanlarına verdikleri keşif bilgileri askeri plânların yapılmasında, düşmanın takibinde unutulmaz hizmetleri olduğunu görmekteyiz. Fakat bu başarılarla ne radyoda, ne televizyon programlarında, ne de basınımızda yeterince yer verilmeyişi vatanlılarını kurtarmak için ölümü hiçesayan bu kahraman havacılarımıza karşı büyük bir saygısızlıktır. İlerde hiç olmazsa televizyon programlarında bu hataların düzeltilmesini veyahut bu konuda yerli filmlerin meydana getirilmesini milletimizin parasıyla ayakta duran TRT'den bekliyoruz.

18. Orhan AYDAR-Uçan Süvariler. Ankara 1948 S. 112

19. Oktay VEREL- İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir. Ankara 1985 C. 1, S. 56.

20. Türk Silahlı Kuvvetleri S. 241

III. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNİN KURULUŞU :

Ordumuz ve değerli Türk subayları ile birlikte Gazi Mustafa Kemal Paşa, Trablusgarb, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşındaki hava gücünün ne denli önemli olduğunu acı tecrübeleri yaşayarak görmüşlerdi. Kurtuluş Savaşında ise Türk tayyareler önemli başarılar kazanmıştı. I. Dünya Savaşından sonra bütün dünyanın kabul ettiği bir gerçek vardı. Hava kuvvetleri güçlü olmadan savaş kazanılmaz prensibini herkes kabul ediyordu. Kurtuluş Savaşı sonrası diğer kurumlarla birlikte Türk havacılığı da adım adım geliştirilmeye çalışıldı. Hatta diğer bazı kurumlarımızdan önce havacılık gündeme geldi.

Atatürk 1 Kasım 1924'de Meclisi, açış konuşması esnasında "Askeri alanda önemli etkin bir nitelik taşıyan hava kuvvetlerine büyük meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim"²¹ demiştir.

Kurtuluş Savaşının başarıyla sona ermesinin hemen ardından "Türkiye Cumhuriyetini ilân eden Atatürk, İstikbâl Göklerdedir diyerek 16 Şubat 1925 de Türk Tayyare Cemiyetini kurdu."²² 30 Ekim 1926 İkinci Kongre Tüzüğü'nün 1. maddesinde "Sayın Cumhurbaşkanının koruyuculuğunda ve sayın İsmet Paşanın fahri başkanlığında onur duyan Türk Tayyare Cemiyeti 16 Şubat 1926 tarihinde kurulmuş olup, genel merkezi, genel başkanlığı ve yasal ikâmetgahı başşehir olan Ankara'dır."²³ maddesi yer almaktadır.

21. Türk Silahlı Kuvvetleri. S. 244

22. Uçan Türk- Haziran 1988 Sayı 313, S. 29

23. Türk Tayyare Cemiyeti 2. Kongre Tüzüğü Ankara, 1926, S. 1

A- CEMİYETİN AMACI :

Madde 2. Türkiyede havacılığın askeri, ekonomik, sosyal, politik önemini tanıtmak, bu amaçla havacılığa gereken personeli ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde havacılık sevgisini geliştirmektir. Kurumun genel amacı ise "Havacılığı Millet'in işi yapmaktır".²⁴ Türk Tayyare Cemiyetinin tüzüğündeki birçok değişikliklere rağmen amacı ile ilgili bu madde hemen hemen hiç değişmemiş, bazı eklemeler yapılmış olup en son 3 Mart 1990 tarih ve 20491 sayılı Resmi Gazete yayınlanmış değişikliklerle kurumun amacına şu maddelerde getirilmiştir.

"b) (3 Nisan 1985 - BKK. 85 7. 9348) Türk gençliğini amatör pilot, planörcü, model uçakçı, paraşütçü gibi her türlü havacılık çalışmalarıyla yetiştirmek.

c) (12 Haziran 1922 BKK.7/4569) Askeri ve sivil havacılığa destek ve yardımcı olmak.

d) (18 Mayıs 1983 BKK. 83/6664) Türkiyede sportif ve turistik havacılığının kuruluş ve gelişmesini sağlamak.

c) (3 Nisan 1985 BKK.85/9348) Sivil havacılığın gelişmesi için yapılacak bütün çalışmalarda gerekli gereçleri sağlamak, yurt içi ve yurt dışı yakın mesafelerde hava taşımacılığı, iç hatlar ve dış hatlar taşımaları yapmak, taşımaları konusunda bağımsız ve ya ortaklaşa kuruluşlarla çalışmak, kurum ve ülkenin çıkarları doğrultusunda ortaklık kurmak, Türkiye'de gerek sosyal, gerekse kültürel devlet hizmetlerinde ihtiyaç duyulup tek tek uygulama imkanı bulunmayan Türkiye çapında bir uçak ve helikopter sevkiyatı kurmak, Türk Hav. Kur. çalışmalarını güçlendirmek, yeterli teknolojik birikim oluşturulduğunda uçak, planör, paraşüt ve benzeri hava araçları yapmak.

f) (3 Mart 1990 BKK. 90/217) Milli Eğitim Bakanlığı, spor ve gençlik hizmetlerinden sorumlu bakanlıklarla, sorumluluk Türk Hava Kurumunda kalmak şartıyla işbirliği sağlamaktır".²⁵

Kurum bu amaçlar doğrultusunda pekçok sivil ve askeri plot yetiştirmiş, kurslar açmış, çalışmalar yapmış, halen de yapmaktadır.

B. CEMİYETİN YÖNETİM ORGANLARI :

Madde 9.(18 Mayıs 1983 BKK.83/6664) Türk Hava Kurumu Organları şunlardır:

- 1) Büyük Genel Kurul.
 - 2) Genel Yönetim Kurulu,
 - 3) Merkez Denetleme Kurulu,
 - 4) Merkez Disiplin Kurulu,
 - 5) Genel Başkanlık,
 - 6) (3 Nisan 1985 BKK. 85/9348) İl ve ilçe Şube Örgütleri.
- 1) BÜYÜK GENEL KURUL DELEGELERİ :

Madde-13.(24 Aralık 1973 BKK. 7/7637) Büyük Genel Kurul aşağıdaki gibi kurulur.

1- Kurumun il ve ilçe şubeleri genel kurullarından 29. maddeye göre seçilecek delegeler,

2- Genel Yönetim Kurulu başkan ve üyeleri merkez denetleme kurulu, merkez disiplin kurulu üyeleri,

3- Diyanet İşleri Başkanlığı, Genel Kurmay Eğitim ve Hareket Dairesi Başkanlığından birer, Hava Kuvvetleri Komutanlığından 5, Kara Kuvvetleri Havacılık Dairesinden 2 general veya şube müdürü seviyesinde delege, İçişleri, Ulaştırma, Milli Eğitim, Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlıklarından birer delege, Havacılık eğitimi veren Üniversitelerden, Kızalay Derneğinden, Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumundan, TRT Sivil Havacılık Genel Müdürlüklerinden, Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitülerinden

4- Genel Başkanlık yapmış olanlar,

5- İki yıllık Genel Kurul yönetiminde gerçekleştirdikleri havacılık faaliyetleri Genel Yüksek Kurul tarafından değerlendirilerek, havacılık kulüplerinden gönderilecek birer delege,

Madde- 10 (24 Aralık 1973 BKK.7/7637) Büyük Kurul toplantıları iki çeşit olur.

1- Olağan toplantı,

2- Olağanüstü toplantı.²⁶

Büyük Genel Kurulu toplantı şartları, günleri, alınacak kararlar görüşülürken, nasıl bir yol izleneceği konularda ve yönetmeliklerde madde madde belirtilmiş olu toplantı tutanakları yönetim kurulunca imzalanarak toplantı bitirilir.

Büyük Genel Kurulu T.H.Kurumunun en yetkili yüksek organıdır. Kurul toplantılarında ve kurulca görüşülecek lüzum üzerine alt komisyonlar oluşturulur. Tüzükte gerekli değişiklikleri yapabilir, üyeleri seçer, başkan seçer. Kurula sunulmuş sorunları tartışarak sonuca varır. Bütçeyi kabul eder ve onaylar."²⁷ Lüzum gördüğünde kurumun feshedilmesi için karar verir.

1) GENEL YÖNETİM KURULU :

"Madde 17-(3 Mart 1990- BKK.90/217) Genel Başkan, Genel Yönetim Kurulu Üyeleri arasında iki genel başkan yardımcısı seçer. Başkan yardımcıları arasında görev dağılımı yapar. Genel Başkanın görevle veya geçici ayrılmaları halinde Genel Başkan yardımcılarında birine vekalet verir. Genel Başkanlığın boşalması halinde Yönetim Kurulu kendi arasında bir genel başkan, Genel Başkanın yardımcılarını seçer.

25. Türk Hava Kurumu Tüzüğü-Ankara.3 Mart 1990 S. 4

26. Türk Hava Kurumu Tüzüğü-13 Nisan 1990 THK.Basımı Ankara.

27. Türk Hava Kurum'undan alınan bilgiler.

Madde- 19. (3 Nisan 1985 BKK.85/9348) Genel Yönetim Kurulunun Görevleri:

1- Kurumun tüzük hükümleri ve Büyük Genel Kurulun verdiği direktiflere göre yönetir.

2- Tüzükte yapılacak değişiklikleri hazırlar.

3- Kulüplerin çalışmalarına göre ayırıp denetler.

4- Şubelerin yönetim kurulu seçimlerinden doğacak anlaşmazlıkları denetler.

5- T.H.Kurumu ile ilgili her türlü teknik, mali ve idari konulara ait yönetmelikleri öncelen ve onaylar.

6- Hava kulüplerine gerekirse uçak, planör, araç ve gereç akaryakıt vermeye ve para yardım yapmaya yetkilidir.

7- Kurumun alınması imkanı olmayan alacakları siler.

8- Bir yıl evvelki geliri % 25'i aşmamak şartıyla gelecek yıllara geçici üstlenmelerde bulunur.

9- Genel Başkan yetkisi dışında bulunan bütün ödeme ve sözleşmeler hakkında karar verir.

10- Genel Başkanlıkça hazırlanacak bütçeleri inceler, yürürlükteki bütçenin gelir ve gider harcama düzenlerinde gerekli değişiklikleri yapar, bütçeyi onaylar ve uygular.

11- Türk Hava Kurumu Genel merkezinde yapılacak sosyal yardımlara karar verir.

12- Müdür ve eşiti kadrolar ile daha üst ünvanlı kadrolara atanacak müdüre tanınan başlangıç maaşının üzerinde bir maaşla işe alınacak personeli genel başkanın önerisi üzerine atar veya işten çıkarır.

13- Kuruluş kadro ve baskın çizelgeleri ile bunlara ait değişiklikleri inceler ve onaylar.

14- Fahri üyelik önerilerini inceleyerek karara bağlar.

15- Genel Kurulun, kurula sunulmak üzere iki yıllık çalışma raporu, hesap raporunu hazırlar.

16- Yeni Şubeler açılmasına veya eskilerin kapatılmasına karar verir.

17- Yasa tüzük ve yönetmeliklere uymayan, genel başkan ve il, ilçe şubelerine yönetim kurulunca işten el çektirir. 28

3) DENETLEME KURULU VE GÖREVLERİ :

Madde-20. (7 Ağustos 1978 BKK.7/16521) Denetleme Kurulunun görevleri şunlardır:

1- Kendi aralarında bir başkan seçer, başkan her ne surette olursa olsun, görevden ayrılması halinde yedekten davet edilecek ile birlikte kendi aralarında yeniden başkan seçer.

2- Hazırlıyacağı plân ve program dahilinde kurul olarak veya münferiden büyük genel kurul adına üç aydan geç olmamak üzere istediği zaman T.H.Kurumu Genel Merkezi ile müesseselerin icabında mütehasıslardan da faydalanabilirler. Tetkik neticelerini yazılı olarak genel başkanlığa bildirirler.

3- Genel Kuruldan evvel iki yıllık raporlarını tanzim ederek Büyük Genel Kurula sunar.

4) MERKEZ DİSİPLİN KURULUNUN GÖREVLERİ :

Madde-21. (18 Mayıs 1983 BKK.83/6664) Merkez Disiplin Kurulunun görevleri şunlardır :

1- Merkez Disiplin kurulu kendi aralarında bir başkan ve bir sekreter seçer, başkan her ne sebeple olursa olsun, görevinden ayrılması halinde, yedekten çağrılacaklarla birlikte kendileri yeniden bir başkan seçerler.

2- 22. maddedeki işlerden ötürü genel yönetim kurulu veya şube disiplin kurulu tarafından kendisine bağlı kalacak işlemler yazılar üzerinde ve ilgililer hakkında lüzumlu inceleme ve soruşturmayı tamamlamak suretiyle karara bağlar.

3- Büyük Genel Kurula görevli buldukları süreyi kapsayan

bir rapor sunar.

Madde-22. Disiplin Kuruluna verilmeyi gerektiren durumlar:

Türk Hava Kurumu Tüzel kişiliğini incitecek nitelikte sözler kullananlar, kurumun yararını bozacak kıpırdanış ve davaranışta bulunanlar veya işbirliği yapanlar, yönetmeliklere aykırı davarananlar, yetkilerini kötüye kullananlar, yönetme ve denetleme kuralları ile disiplin kurulu üyelerinin dayanışma ve uyumlarını bozanlar.

Madde- 23. Cezalar suçun niteliğine ve derecesine göre;

- a) Dikkat çekme,
- b) Kınama,
- c) Üyelikten çıkarma cezaları verilir.

Hiçbir kişinin yazılı savunması alınmadan çıkarma kararı verilemez.²⁹

5) KURUM GENEL BAŞKANLIĞI :

Madde- 25. Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığını temsil eden genel başkan bulunmadığı hallerde vekalet sırasına göre genel başkan yardımcılarında biri, onların da bulunmadığı hallerde genel başkan, yerine bırakacağı genel yönetim kurulu üyelerinden biri vekalet eder.

Madde- 26. Genel Başkanın görev yetki ve sorumlulukları:

- a) Kanunlar dahilinde Türk Hava Kurumunu yönetir.
- b) Davalarda sorumlu olur.
- c) Genel Yönetim Kurulu yetkileri dışında atama ve işe son verme, yer ve görev değiştirme yetkilerine sahiptir.
- d) Bütçeyi hazırlar, Büyük Genel Kurul onayından sonra uygular.
- f) Bütün harcamalarda muhasebe müdürü ile birlikte imza atar.

g) Genel Yönetim Kurulunca açılacak veya kapatılacak şubeleri onaylar.

h) Hava kulüpleri ve şubelerin idari ve teknik kadrolarını tesbit eder ve onaylar.

ı) Kuruma ait kira, alım satım taşınmaz mallarla ilgili yönetmelikleri uygular.

ı) Kuruluş, kadro ve barem çizelgeleri ile bunlara ait değişiklikleri yaparak, genel yönetim kurulunun onayına sunar.

j) Merkez teşkilatı ile kuruluşların görev ve yetki ve işbölümleri ile çalışma usulleri, başkanlıkça hazırlanır, genel yönetim kurulunca onaylanacak yönetmeliklerce tesbit edilir.³⁰

) İL İLÇE VE ŞUBELERİN TEŞKİLATLARI :

Madde-27. İl ve ilçe merkezlerinde kurumun birer şubesi bucağ ve merkezleri ile köylerde temsil kurulları kurulur. En büyük mülki amir oradaki Türk Hava Kurumunun şubelerinin fahri başkanıdır.

Madde-28. Şubeler kendi genel kurullarını seçecekleri kurullar tarafından yönetilir.

Kurul şubeye kayıtlı asli üyelerle aşağıda yazılı tabi üyelerden meydana gelir.

(18 Mayıs 1985 BKK. 83/6664) Vali veya kaymakam, belediye başkanı, Askerlik Şubesi başkanı, jandarma komutanı, Emniyet Müdürlüğü veya Amirliği, Milli Eğitim Müdürü, İlköğretim Müdürü, Yüksekokul Müdürü, Defterdar veya Mal Müdürü, Hava kulüpleri başkanları, müftüler, basın temsilcileri, illerde Halk Eğitim Başkanı, ilçelerde Halk Eğitim merkez Müdürü bu yetkilerle birlikte seçilen üyeler çoğunluk sağlarsa toplantı yaparlar. Hesap işleri, üyelerin seçimi ve benzeri gibi, kanunların tanıdığı yetkiler dahilinde

30. Türk Hava Kurumu Tüzüğü-Ankara 1990 S. 24

işler genel kurulda sonuca bağlanır. Bazı durumlarda il ve ilçe genel kurulunu olağanüstü genel kurula gidebilirler.

Şube Başkanları kendilerine tanınan yetkiler içerisinde il ve ilçe şubelerini yönetirler.

ŞUBELERİN GÖREVLERİ :

Madde-32. Kendi bölgelerine gelir sağlayıp, kurum genel merkezine göndermek, kanun tüzük yönetmelikler ve genel başkanlık, genelge çerçevesinde çalışmaktır. Şube

ŞUBE YÖNETİM KURULUNUN GÖREVLERİ :

a) Tüzüğün 2. ve 3. maddesi uyanınca çalışmak, şubenin gelirini çoğaltmak, var olan gelir kaynaklarını geliştirmek.

b) Şubenin tahsilatını gözden geçirmek, giderlerin tüzük hükümlerine uygun olup olmadığını incelemek, ihtiyaç fazlasını genel merkeze göndermek.

c) Bucak ve köy temsil kurullarını kurarak, çalışmalarını düzenlemek,

d) Tüzük, yönetim ve genel merkez emirlerinin gereğini yapmak.

e) Şubelerin ihtiyacı için gerekli şartları taşıyan istekliler arasından seçilen kişi ve kişilerin atamalarının yapılması, aylık ödemelerin tesbiti için genel başkanlığa önerilerde bulunmak. Şube personelinin sicilini düzenlemek,

f) Madalya ve takdirname verilmesi gerekenlerin, madalya plaket ve armağan yönetmeliğine göre tekliflerini hazırlamak.

g) Şube denetleyicelerinin denetleme raporlarını incelemek, ve gereğini yapmak,

h) Her türlü kütüye kullanımlar için tedbir almak,

ı) İdari amirlerin zaman zaman görmeye geldiklerinde şube işleri ve gelirleri hakkında bilgi vermek.

1)

1) Şube genel kurullarını zamanında toplamak,
Ayrıca Şube denetleme kurulunda kanunlar dahilinde görev
ve yetkileri vardır.

MADDE-37. TEMSİL KURULLARI :

a) Bucak ve köylerde, öğretmen, muhtar ve ihtiyar heyetinden seçilecek birer üye ile kurulun öğretmen bulunmayan yerde ihtiyar heyetinden iki üye seçilir, aralarından birisini başkanlığa seçerler.

Madde-38. İl ve ilçe şubeleri doğrudan doğruya kurum genel başkanlığına, bucak ve köy temsil kurulları buldukları yörenin il ve ilçe şubelerine bağlıdırlar.

Madde-41 Türk Hava Kurumu, istek üzerine yetecek derecede canlılığa ulaştığı anlaşılan havacılık derneklerine Havacılık Kulübü adını verir.³¹

Türk Hava Kurumu Türkiye'de kısa zamanda köy ve kasabalara kadar teşkilatlandı. Milletimizin ilgisi oldukça büyüktür. Denilebilir ki, Türkiye'nin en kuvvetli teşkilatı Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Hava Kurumu'dur. Bu kısa zamanda bu büyük teşkilatlanmadan Atatürk'ün gayretleri, ve milletimizin Kurtuluş Savaşında çekmiş olduğu acılarla birlikte milletimizin özünde yatan din, vatan, millet gibi milli duyguların koruma azmi yatmaktadır.

31. Türk Hava Kurumu Tüzüğü- Ankara.1990 S. 32

ATATÜRK'ÜN CEMİYETE VERDİĞİ ÖNEM VE ÇALIŞMALARI :

Daha önce Trablusgarb, Balkan ve I. Dünya savaşında tayyarelerin ne denli önemli olduğunu gören Atatürk, daha Milli Mücadele yıllarında havacılığa gerekli önemi vermiştir.

Milli Mücadele yıllarında "Milli Müdafaa vekaletinin 13 Haziran 1920 tarihli buyruğu ile harbiye dairesine bağlı bir Kuvvayı Havaiye şubesi kuruldu"³² 1 Kasım 1924 ikinci dönem 2. Millet Meclisini açarken "Yurt savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, büyük meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim"³³, yine bir yıl sonra ikinci dönem 2. toplantı yılını açarken Atatürk şöyle der: "Efendiler, milletimizin ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz, yurttaşların kendi girişimleriyle vücuda getirdikleri tayyare cemiyeti az mamanda verdiği semerelerle geniş bir gelişme umut edilmektedir."³⁴

16 Şubat 1925'den sonra Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasından sonra söylenen bu konuşmalar kuruluşundan 9 ay sonra cemiyette ilginin oldukça fazla olduğunu göstermektedir. Anadolu'nun hemen her şehrinde kasabalarına kadar 500 üzerinde şube açarak halkın büyük desteğini görmüştür. Ancak çok para isteyen havacılığı ideal şekline ulaştırmak için Atatürk Cemiyeti, Osmanlı vakıf sisteminde olduğu gibi daimi bir gelire kavuşturmuştur. Bu amaçla her zamanki gibi yine milletin milli, kültürel ve dini duygularını dikkate alarak bağış, zekat, fitre, kurban derilerinin yanısıra tayyare pulu ve piyangosunu, her paket sigaradan birini, askeri terhis belgelerinin basım ve dağıtım ücretini, el ve duvar ilan-

32. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 222

33. Mustafa Kemal Atatürk Söylev ve Demeçler-Ankara.C.1,S.334

34. Mustafa Kemal Atatürk Söylev ve Demeçler-Ankara.C.1,S.343

larının gelirlerini, Uşak Şeker Fabrikasının her yıkkı, ürününün ilk gelirinin, İzmir ve Ödemiş'teki iki adet civa madeninin gelirlerini ve büyük nutkun süresiz olarak basım ve satım gelirlerinin cemiyete mali kaynak olarak sağlamıştır!"³⁵ Atatürk'ün en değerli eseri olan Nutkun gelirini bile Cemiyete bağışlaması, Cemiyete ne kadar önem verdiğini açıkça göstermektedir. Öte yandan Türk Tayyare Cemiyetinin icra organı olan Türkkuşu'nun açılışında Atatürk şöyle der: "Bizim dünyamız bilirsiniz, topraktan, sudan, havadan oluşmuştur. Hayatın esas unsurları bunlar değildir? bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozulması hayatı imkansız kılar. Cumhuriyet Hükümeti havacılığı bütün milletin işi yapmak kararındadır. Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın, bundan gerçek dostlarımız sevinecek Türk milleti mutlu olacaktır!"³⁶ "

"Ağır hasta olduğu günlerde ise TBMM'nin 1 Kasım 1938 tarihinde yapılacak 5. dönem 4. oturumunu açmak üzere hazırlattığı demeçte havacılığı hiç ihmal etmemiş ve hava programımız önemle tatbik olunmaktadır" ³⁷ demiştir. Türk havacılığı Atatürk'ün sağlığında gösterdiği hedeflere ulaşmış, havacılığı milletin işi yapmış, ama onun ölümüyle birlikte hava sanayimiz bir duraklama devrine girmiştir. II.Dünya Savaşı yılları bazı fırsatların değerlendirilmesi ile yeniden kapırdanan havacılık savaş sonrası tamamen durmuştur. 1974 Kıbrıs Barış Harekatı ile birlikte Atatürk'ün millete vermiş olduğu havacılık ruhu yeniden şahlanmış halktan toplanan yardımlarla 1985 yılında TUSAŞ. (Türk Uçak Sanayii)kurularak Atatürk'ün söylediği hedeflere doğru yeniden canlanmaya başlamıştır.

35. Azmi SÜSLÜ- Uçan Türk.1986 Ankara,Sayı 303,C.31,S.12

36. Havacılık ve Spor-15 Mayıs 1935 Ankara,Sayı 142-143,S.2300

37. Azmi SÜSLÜ-Uçan Türk, a.g.m. S. 12

Ü Ç Ü N C Ü B Ö L Ü M

TÜRK HAVA KURUMU (TÜRK TAYYARE CEMİYETİ) EĞİTİM VE DİĞER FAALİYETLERİ :

I. TÜRK TAYYARE CEMİYETİNİN ADININ DEĞİŞMESİ :

Türk Tayyare Cemiyeti Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin en kuvvetli bir teşkilatı olarak varlığını durmadan güçlendirirken bir yandan da kendini devamlı yenileyen ve geliştiren, değişen dünya şartlarına ayak uydurabilen bir yapı takipe ediyordu. Bunun en güzel örneğini kısa zamanda Türkiyenin her tarafında teşkilatlanmasının yanında Kayseri'de Almanlarla kurduğu uçak fabrikasında görebiliriz. Bu gelişmelerde Atatürk'ün inkılâpçılık ve yenilik anlayışını görmekteyiz, Bu çalışmalar dahilinde "1935 yılında alınan kongre kararında Cemiyetin ismi Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir." ¹ Bu değişiklikle Türk Tayyare Cemiyetinin sadece adı değişmiş, hedefi aynen kalmıştır. 1936'da İnönü Eğitim tesisleri, 1937'de Etimesğuş Uçak fabrikası, 1948'de Gazi Motor fabrikasının kurulması ile birlikte birçok etkinlikleri de devam ettiren Türk Hava Kurumu Ortadoğunun en güçlü, dünyanın da sayılı kuruluşu haline gelmiştir.

II. TÜRKKUŞU TESİSLERİNİN AÇILIŞI VE ÇALIŞMALARI:

Yukarıdaki satırlarda da bahsedildiği gibi göklerdeki yerimizi hızla almamız için "3 Mayıs 1935 Türk Hava Kurumu'nun icra organı olan Türkuşu Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Atatürk kalabalık bir halk topluluğunun coşkun alkışları arasında Türkuşu Tesislerinin açılışını yaparken şunları söylemiştir: "Bizim dünyamız bilirsiniz, topraktan, sudan, havadan oluşmuştur, hayatın da esas bunlar değil midir? Türkiye Cumhuriyet kara ordumuzun yanında donanmamızı kurarken hava filolarımızı da en son hava araçları ile düzenlemekten geri kalmadı..."

Bu ise Türk çocuklarından vatan kuşları ile vatan havası içinde yarışa alışmakla başlar. Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte, seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın, bundan gerçek dostlarımız sevinecek, Türk Milleti mutlu olacaktır."² Açılışından kısa zaman sonra tam bir eğitim tesisleri halini alan "Türkkuşu genel olarak havacılığın planörcülüğün, motorlu uçuş, paraşütçülük ve model uçak dallarında faaliyet göstermiştir. Paraşütçülük çalışmalarına Türkkuşunun kuruluşu ile başlanmış, daha fazla gence hizmet verebilmek amacıyla 1937 yılında Ankara ve İzmir'de birer paraşüt kulesi açılmıştır. Kurumun İnönü'de kurduğu planör kampı 10 Temmuz 1936'da, Etimesgut'ta kurduğu uçuş kampı 1937 yılında hizmete girmiştir. 1937'de ise, Gedikli Hazırlama Yuvasını kuran Türk Hava Kurumu bu tesislerde pekçok gence hizmet verip, bombardımancı, telsizci, muhabereci, fotoğrafçı ve silahçı yetiştirmiştir. Bu çalışma 1948'e kadar devam etti!"³

Türkkuşunun yapısı ise şöyledir: "Türkkuşu Genel Müdürlüğüne bağlı;

- 1- Kontrol Heyet Başkanlığı,
 - 2- Uçuş Genel Müdür Yardımcılığı,
 - 3- İdare Genel Müdür Yardımcılığı,
 - 4- İnönü Eğitim Merkezi Müdürlüğü,
- Uçuş Genel Müdür Yardımcılığı ise;
- 1- Harekât Eğitim Müdürlüğü,
 - 2- Standarize kısmı,
 - 3- Uçuş Okulları Müdürü,
 - 4- Uçak Bakım Müdürü,
 - 5-Paraşüt Okul Müdürlüğü,

2. Uçan Türk-Sy.303, Temmuz 1986, Ankara-S.3
3. T.H.Kur. Dosyaları, tasnifsiz.

- 6- Hava Taksi İşletmesi,
- 7- Model Uçak Okumu Müdürlüğü,

b) İdari Genel Müdür Yardımcılığı ise;

- 1- Mali ve İdari İşler kısmı,
- 2- İkmal Müdürlüğü,
- 3- Yer Destek Müdürlüğü,
- 4- Sağlık Kısmı," 4

Türkkuşu Genel Müdürlüğü çatısı altında bugün şu kurslar düzenlenmektedir.

- "1- Paraşüt başlangıç kursları (Ankara, İnönü, bölgesel)
- 2- Paraşüt Tekamül kursları (İnönü, bölgesel)
- 3- Planör tekamül kursları (İnönü, Akşehir)
- 4- Planör Tekamül kursları (İnönü, bölgesel)
- 5- Model Uçak kursları (Ankara, bölgesel)
- 6- Model uçak rehber öğretmen kursları (Ankara, bölgesel)
- 7- Yelken kanat balon kursları (İnönü, bölgesel) 5

Her türlü havacılık tesislerinde adaylar bu kurslardan birine katılabilmekte olup, ihtiyaçları T.H.K.tarafından karşılanmaktadır. Bu kurslar günümüze kadar binlerce Türk gencine havacılık eğitimi vermiştir. Bu itibarla T.H.K. sadece bir isim olarak kalmamış düzenlediği kurslar sayesinde tarihimizde aktif bir rol oynamıştır. Ayrıca sivil havacılıkta ve Türk Silahlı Kuvvetlerinin hava gücünün kuvvetlenmesinde bu kursların önemli rolü olmuştur.

4. T.H.K.Genel Sekreterliğinden elde edilen bilgiler.

5. T.H.K.Tanıtıcı broşürü-Ankara S. 4

III. İNÖNÜ EĞİTİM MERKEZİ PLÂNÖR OKULU :

Türkkuşu tesislerine bağlı olarak kurulan eğitim tesisleri 1936'da T.T.Cemiyeti Plotlarından Vechi Hürkuş'un İstanbul'dan Ankara'ya uçarak gelirken tesislerin kurulacağı araziyi tesbit etmiş, plânör ve uçuşa çok müsait bir saha olduğu kanaatine varır. "Atatürk köy mezrası olan bu araziyi T.H.Kurumuna tapulanması için emir verir. Mera o zamanki değer üzerinden T.H.K.na tapulanmıştır. Soyvet mühendislerin çizdikleri projelere göre halen kullanılmakta olan binaların yapımına başlanmıştır."⁶

Türkkuşunun Ankara'da kuruluşundan bir yıl sonra "10 Temmuz 1936 günü (İnönü Savaşlarının hatırasına) İnönü tesisleri yüksek plânör uçuş kampı adı altında çadırılı olarak açılmıştır."⁷ Kampın açılışını tarihçi Cemal Kutay'ın o günkü yorumunda "İnönü kampı hür yaşamak için gökleri ve de aşılmaz hudutları çizmeyi bilmiş olan bir millet çocuklarının bu gayelerine kavuştukları yerdir."⁸ diyerek, önemini belirtmiştir. Kamp 1939 yılında (Gedikli Hazırlama Yuvası adıyla) Hava Astsubaylarının uçuş ve paraşütle atlayış eğitimleri yürütülür. 1948'e kadar devam eder. 1976 yılına kadar plânör uçuş kampı olarak kalan bu eğitim yerinin ismini bu tarihte Hava Eğitim Merkezi olarak değiştirilir.⁹ 1986'ya kadar yazlık eğitimini İnönü'de sürdüren plânör okulu Mayıs 1986 tarihinde daimi koğuşlanmak üzere İnönü'ye nakledilmiş, merkezin adı Türk Hava Kurumu İnönü Eğitim Merkezi olarak değiştirilmiştir.¹⁰

6. T.H.Kurumu Dosyaları. Dosya No: 13

7. T.H.Kurumu Dosyaları. Tâsnifsiz.

8. Cemal KUTAY- Türk Kanadı.Uçuş Okulları Basımevi.1938 Ankara S.77

9. T.H.Kurumu Dosyaları. Dosya No: 13

10.T.H.Kurumu Dosyaları. Dosya No: 13

IV. TÜRK HAVA KURUMUNUN SİVİL FAALİYETLERİ :

1- ÖZEL PİLOT EĞİTİMİ :

T.H.Kurumu Eğitim giderlerini günün şartlarına göre belirtilen özel pilot eğitimi uçuşve yer temin edilir. Sonunda başarılı olan kursiyerlere özel pilot lisansı verilir.

2- PROFESYONEL EĞİTİM :

T.H.Kurumu ayrıca gece uçuş, aletle uçuş, tirazî pılok, ziari ilaqlama pilotu ve benzeri gibi profeyonel pilotluk eğitimi de vermektedir.

3- KADROLU PİLOT EĞİTİMİ :

T.H.Kurumu kendi pilot ihtiyacını karşılamak için basın yoluyla pılot adayı almakta, Türkkuşu Tesislerinde birbuçuk yıl eğitip başarılı olanları kurum kadrosuna almaktadır.

4- ULUSLARARASI HAVA ÖĞRENCİ MÜBADELESİ :

T.H.Kurumu her yıl ingilizce dil sınavı ile 17-19 yaş gurubu arası tercihen daha önce T.H.Kurumunun açmış olduğu kurslarda başarılı olan bir grup öğrenciyi yaz döneminde tüm masraflarını karşılayarak, Kanada, A.B.D. İngiltere, Almanya, Hollanda ve Fransa'ya göndermektedir.

5- EDEBİYAT, SANAT VE BİLİM ESERLERİ YARIŞMASI :

T.H.Kurumu her yıl bilim eseri, roman, oyun, senaryo, hikâye, şiir, anı, haber, röportaj, fotoğraf, karikatür dallarında ana teması havacılık olan ödüllü bir yarışma düzenlemektedir.

6- FAİ GENÇ RESSAMLAR RESİM YARIŞMASI :

TbH.Kurumu Uluslararası etkinliklerinden biri olan resim yarışması için değişik yaş gurubu, çocuklarımızın eserlerinin Türkiye elemelerini organize etmektedir.¹¹

11. T.H.Kurumu Tanıtıcı Broşürü-Ankara 1990

Başarılı olanları Uluslararası havacılık Federasyonu resim yarışmasına göndermektedir. FAI'nın amacı ise, "Uluslararası havacılık ruhunu güçlü bir araç olarak kullanarak, politika, ırk ve din ayrımı yapmadan insanları karşılıklı anlayış ve dostluk içinde bir araya getirmektedir."¹²

7- TARIMSAL HAVACILIK :

Türk Hava Kurumunun en başarılı olduğu sahalardan birisi hiç şüphesiz ilaçlama sahasıdır. "Nitekim çeşitli ülkelerde yalnız uçakla ilaçlama veya tarımsal havacılık uygulamaları değil; yangında suni yağmur yağdırma, yemleme, gübreleme ve sürvey (Hava fotoğrafçılığı) gibi çeşitli işlerde havadan yapılmaktadır.

1990 yılı sonu itibariyle T.H.Kurumu dahil Türkiye'de 37 uçakla ilaçlama şirketi ve 8 çalışmaz durumda olmak üzere toplam 82 uçak vardır."¹³

Tarımsal havacılık uygulamalarında iş verimi oldukça yüksektir. Ancak bu durum uygulamalarda yapılan küçük bir hatanın çok büyük alanlara yayılması gibi bir sorunu da beraberinde getirmektedir.¹⁴ Bu sorunların en başında çevre kirliliği, biyolojik etkiler ve benzerleri gelmektedir. En fazla Çukurova bölgesinde yapılan uçakla ilaçlama ilerde "GAP çalışmalarını dikkate alındığında 20 adet sabit uçak pistine, 10 uçaklı filoya sahip, 20 adet ilaçlama şirketine, 105 adet yer ekibine ve yaklaşık 250 pilota ihtiyaç duyulacağı hesaplanmıştır."¹⁵

8- TÜRK HAVA KURUMU, HAVA TAKSİ İŞLETMESİ :

"T.H.Kurumu son zamanlarda hava taksi işletmesi 12 uçaktan oluşan filo ile yolcu taşınması, pano çekimi, film ve fotoğraf çekimi, döviz atışı, turistik yöreler üzerinde tur uçuşları gibi birçok etkinlikleri vardır".¹⁶ T.H.Kurumunun hava taksi işletmesi

12. Uluslararası Havacılık Federasyonu FAI 1990-Ankara, S.1

13. Cahit ÇIRAY-Aeronautical Engineering MTEU-1992 Ankara, S.448

14. I. Tarımsal Havacılık Sempozyumu-1988 Ankara, S. 19

15. ODTÜ.Seminerleri- S. 487

16. T.H.Kurumu Broşürü.

ticari amaçlı bir çalışma olduğundan Kurum açısından kâr getiren bir girişimdir. T.H.Kurumunun ilerde diğer faaliyetlerinin de kâr amaçlı çalışmalara yönlendirilmesi, Kurumun ayakta durması açısından kaçınılmaz bir gelişme olabilir. T.H.Kurumunun diğer çalışmaları ise kısaca şunlardır:

a) Bütün eğitim ve öğretim kurumlarında havacılık kollarının kurulmasını sağlar, çalışmalarını teşvik ve lüzumlu gereci temin eder.

b) Havacılık alanında milli ve milletler arası rekorları onaylar ve yayınlar.

c) Havacılık çalışmaları hakkında istatistikî bilgileri düzenler. Tarihi bilgileri toplar, havacılık için etkinlikler yapar. Havacılıkla ilgili her çeşit çalışmalara yardım edebilir¹⁷

d) T.H.Kurumu "F-16 Uçaklarının imali projesinde oluşturulan kuruluşlarda az bir payla ortaklık suretiyle de olsa bu sahadaki çabalar devam etmektedir"¹⁸

T.H.Kurumunun yukarıda belirtmiş olduğumuz çalışmalar dahilinde en fazla başarılı olduğu saha tarımsal havacılık, olup bu konuda birçok ilaçlama faaliyetleri neticesinde kuruma önemli miktarda kâr sağlanmıştır. Diğer önemli bir çalışma ise, son zamanlarda başlatılan Hava taksi işletmesinde kurum başarılı ve kârlı çalışmalar yapmaktadır. Bu iki çalışmanın haricindeki faaliyetler daha ziyade kurumun amacına uygun olarak yurt içinde havacılık ruhunu yerleştirmek gayesi ile yapılan çalışmalar olup, eğitime yönelik gayretlerdir.

17. T.H.K.Sekreterliğinden elde edilen bilgiler.

18. II.Tarımsal Havacılık Sempozyumu-1985 Ankara.

V. TÜRK HAVA KURUMUNUN GELİRLERİ :

- 1- Üye aidatları,
- 2- Zekât, fitre, kurban derileri ile Sakatat gelirleri, pul ve her çeşit bağış,
- 3- Ölümüne bağlı şartlı bağışlarda kuruma bırakılan taşınık ve taşınmaz mallar.
- 4- Kara, deniz ve hava gezileri, gelir sağlayıcı toplantılar,
- 5- Özel bütçeden yapılacak yardımlar,
- 6- Zirai ilaçlamadan sağlanan gelirler,
- 7- Yapılacak olan eşya piyangosu geliri,
- 8- Taşınır ve taşınmaz malların getireceği gelirler,
- 9- Kurum adına yapılacak her türlü spor yarışmalarının gelirleri,
- 10, Başka iktisadi ve ticari çalışmaların gelirleri,¹⁹

Bugün T.HsKurumunun gelirleri yukardaki bahsedilen kaynaklardır. Atatürk zamanında sigaradan, terhis belgesine, ilânlardan civa madenlerine kadar cemiyete birçok gelir kaynakları temin edilmişti. T.H.Kurumu o zamanlar bu gelirlerle oldukça büyük yatırımlara girişmeyi başarmış, bugün ise pek çok gelirden mahrum edilen kurum adeta maddi imkansızlıklarla ve kendine has önceki yılların kalabalık personel yapısı ile kendi haline bırakılmıştır. Bu gelirlerden başka T.H.Kurumu aşağıdaki şirketlere ortaktır.

<u>ŞİRKETLER</u> :	<u>SERMAYESİ</u> :	<u>T.H.K.PAYI</u> <u>% de OLARAK:</u>
Hassas Döküm A.Ş.	1.000.000.000	93
Modern Ofis Makina A.Ş.	5.000.000.000	34
Good Year A.Ş.	486.000.000	9

Erdemir A.Ş.	38.400.000.000	1
Tusaş ve Uzay Sanayi A.Ş.	5.875.000.000	1
Tusaş Motor Sanayi A.Ş.	27.500.000.000	1
Havelsan A.Ş.	4.200.000	5" 20
F-16 Uçakları		1" 21

T.H.Kurumunun şimdiye kadar kurmuş olduğu tayyare ve motor fabrikaları ise şunlardır:

"Türk Tayyare ve Motor Fabrikası (TOMTAŞ),
Etimesgut Motor Fabrikası,
Etimesgut Tayyare Fabrikası,
F-16 Uçak Fabrikasına ortaktır." 22

T.H.Kurumu yukardaki şirketlerden belli oranlarda kâr payı aldığı halde kurmuş olduğu fabrikalardan kâr edememiştir. Bunun en büyük sebebi Türkiye'nin o yıllarda henüz kurulan bu fabrikalarda imal edilen tayyare ve motorları kullanacak teknik gelişmeye sahip olmamasının yanında üretimde yine teknik imkansızlıklar sebebiyle yüksek fiyat elamanyetersizliği gibi problemler başta gelmektedir. Fakat her ne suretle olursa olsun kurumun büyük yatırımlara giriştiği zararlarına rağmen daima kâr ettiği, ve sonunda Türkiye'den ilk fabrikaların kurulmasına öncülük ettiği görülmektedir. T.H.Kurumu gelirlerinin ileriki yıllarda daha rasyonel bir şekilde devletimizin de yardımı ile gözden geçirilmesi hem kurum açısından hem de ülke açısından zaruri görülmektedir.

-
20. T.H.Kurumu Dosyaları- Tasnif edilmemiş.
 21. T.H.Kurumundan elde edilen bilgiler.
 22. T.H.Kurumu Dosyaları-Tasnif edilmemiş.

D Ö R D Ü N C Ü B Ö L Ü M

CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK HAVACILIK SANAYİİ

I. M.KEMAL ATATÜRK'ÜN TÜRK HAVA SANAYİİNE VERDİĞİ ÖNEM :

Türk Hava Sanayii Atatürk'ün ısrarlar üzerinde durduğu en önemli kuruluşumuz olan Türk Tayyare Cemiyetinin ana hedeflerinden olup, Milli Havacılık anlayışının temelini teşkil eder.

Kurtuluş Savaşı yıllarında birçok uçak ve uçak malzemesi yabancı ülkelere alınmış hatta, maddi imkansızlıklar sebebiyle bazı bozuk tayyareler uçutulamamıştır. Savaş yıllarında ahşap tayyarelerin kanatlarındaki bezlere yumukta akı gibi yerli malzemelerle ilkel biçimde cilalanarak uçurulmaya çalışılmış, bu da çeşitli kazalara sebep olmuştur. Savaş yıllarında çeşitli atölyeler kurulmuş, Milli Mücadeleden hemen sonra ise plânlı bir şekilde çalışmalar devam etmiştir. " 1923 yılında, ilk iş olarak özellikle Fransız havacılığını incelemek üzere Albay Muzaffer Ergüder başkanlığında Avrupaya inceleme kurulu gönderildi, çeşitli anlaşmalar imzalandı. Gazimirde yeniden açılan hava okulu pilot yetiştirirken her yıl yenilenmek üzere, harp akademisini bitiren son sınıf öğrencilerine 15'er günlük kurslar vermeye başlandı.

Eldeki Breguet XIV Spad XIII Dehavilland Albatros Rohrbach uçaklarına 1924'de alınan Junkers A 20 Gaudron 59 uçakları da eklenerek bölükler çoğaltıldı. Genişleyen kadroları doldurmak için kara ve deniz personelinden hava kuvvetleri kadrolarına elemanlar alınmıştır. 1925'de İzmir'deki iki uçak bölüğü Eskişehir'e intikal ettirildi. Eskişehir Tayyare İstasyonu oluşturuldu, Hava Okulu Eskişehir'de yeniden kuruldu. 23 Nisan 1926'da Tayyare Cemiyetinin yardımıyla Yeşilköy'de Hava Makinist Okulu kuruldu. Yine aynı yıl Cemiyet 5 öğrenciyi uçak mühendisi yetiştirmek için Fransa'ya gönderdi".¹

1. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 247

Fakat bütün bu çalışmalar dünyanın katılmış olduğu havacılık yarışında yeterli değildi. Problemi kökünden çözmek gerekiyordu. Bu sebeple Atatürk ve arkadaşları teknikve personel bakımdan uçak yapımı için Almanya'yı tercih ettiler. Versay Anlaşması gereğince "Almanya Denizaltı ve uçak da yapamıyacaktı".² Bu anlaşma maddesine Almanya'nın potansiyelinden istifade etmek için "Türkiye harb ve nakliye tayyareleri imal etmek üzere, Junkers Şirketi ile aktedilecek mukalavenamenin müzakere ve imza etmek üzere Berlin Büyükelçisi Kemal Sami Paşa Hazretlerine selâhiyet verilmiştir."³ Yapılan çalışmalar sonucu Kayseri'de Ortadoğunun en güçlü uçak fabrikası kurulmuştur. "Öte yandan İzmir Halkapınar'daki ve Afyon'daki malzemeler Eskişehir'e nakledilerek, burada 1925 yılında bir tayyare tamirhanesi kuruldu. 1928 'de Kuvvayı Havaiye Müfettişliği 1930'a kadar I. Tayyare taburunun emrine, 1930'dan sonra Eskişehir Hava Müfettişliği emrine girdi. 1942'de Eskişehir Hava İkmal Merkezi Genel Müdürlüğü adını aldı. 1930'da İtalya, A. B.Devletine eğitim ve uçuşu subaylar gönderilmeye başlandı. İstasyon komutanları kaldırılıp, I. Tayyare Taburu, Eskişehir, 2. Tayyare Taburu Diyarbakır, 3. Tayyare Taburu İzmir'de kuruldu. 1937 yılında Trakya'da, 1938'de Egede yapılan manevralarda havacılarımız üstün başarılar gösterdiler. Atatürk'ün ölümünden sonra II. Dünya Savaşı yıllarında ülkelerini terkeden Polonyalı havacılar Türkiye'de Etimesgut Uçak Fabrikası, Gazi Motor Fabrikası gibi büyük yatırımlara giriştiler. Fakat havacılık sanayii II. Dünya Savaşının bitiminde çeşitli sebeplerle bir duraklama devrine girdi. Daha sonra TUSAŞ'la yerliuçak yapımı yeniden gündeme geldi.

2. Hamza EROĞLU- Türk İnkilâp Tarihi, İstanbul 1982 S.

3. Başbakanlık Arşivi.

II. T O M T A Ş (TÜRK MOTOR VE TAYYARE ANONİM ŞİRKETİ)

Türkiye Cumhuriyet kurulduktan sonra memkeketimizin imar ve gelişmesi yolunda yoğun çabalara girişilmiş, çeşitli alanlarda yapılan yatırımların yanında havacılığı da gereken önem verilmiştir.⁴ Alman Junkers fabrikası ile 1925'de yapılan anlaşma gereğince(Türk Motor ve Tayyare Anonim Şirketi) TOMTAŞ kurulmuş ve Kayseri'de bir uçak ve motor fabrikasının yapılmasına başlanmıştır.⁵ "Bu fabrika için Türk Tayyare Cemiyeti ile Junkers A.Ş. arasında 1926 senesinde TOMTAŞ ismi altında 3.360.000 TL., sermayeli bir şirket kurulmuş, bunun 125.000 TL. Türk Tayyare Cemiyeti karşılamıştır. O tarihte Kayseri'ye henüz tren gelmediğinden kurulacak hangarların malzemeleri ve atölyelere yerleştirilecek olunan tezgah ve makinalar Alman'yadan İskenderun'a kadar deniz yolu ile oradan Kayseri'ye kadar deve, at ve manda arabaları ile taşınmıştır."⁶ Mayıs 1926 Erciyes'in eteğinde Hisarcık yolunun doğusunda Sararmak üzere olan ekinlerle kaplı birkaç tarlanın bedeli ödenecek ekinleri tepelenerek, şimdiki Genel Müdürlük Binasının olduğu yere şantiye olarak bir baraka kuruldu. 6 Ekim 1926 tarihinde şimdiki kuvvet santralının bulunduğu hangarın temeli atıldı. Almanyadan 5 mühendis, 200 kadar da usta getirildi. 11 hangarın temeli daha atıldı. Bunların 6'sı tamamlandı"⁷

Kayseri'de faaliyete geçen bu fabrika ile birlikte Eskişehir'de de onarım ve montaj işlerini yürütecek bir ünite meydana getirildi. Bu arada fabrika için gerekli olan teknik personelin yetiştirilmesi meselesi ele alınmış,"Bu amaçla Almanya'nın Dessau şehrindeki Junkers tesislerine 18 kişi gönderilmiştir. Junkers'in

4. Ahmet DEMİR- a.g.e. S. 137

5. Türk Silahlı Kuvvetleri- S.247

6. Türk Hava Kurumu Dosyaları- Tasnifsiz.

7. Türk Hava Kurumu Dosyaları- Tasnifsiz.

A-19 ve A-20 tiplerindeki uçakları imal edecek olan, fabrika faaliyete geçtiğinde 120 Alman, 240 türk olmak üzere 360 personel görev aldı."⁸ Fabrikada çalışan Alman işçilere ayda 400 TL. ödenirken, türk işçilerine ayda 40 TL. ödeniyordu, bundan dolayı Firma ile Türk Tayyare Cemiyetinin arası açıldı.⁹ Bu sebeplerin yanında "Junkers firması anlaşmalar gereğince üzerine düşen yükümlülüklerden bazılarını yerine getirmemeye başlamış, anlaşmazlık ve huzursuzluk büyük boyutlara ulaşmıştır. Anlaşmazlık konuları mahkemeye intikal ettirildi. Dava Ankara 1. Asliye Hukuk Mahkemesinde görülürken huzursuzluğun nedenlerini incelemek üzere Kuvvayı Havaiye Müfettişliği olaya el attı. Ve alınan karar gereğince fabrika 28 Haziran 1928 tarihinde kapatılarak, TOMTAŞ'ın faaliyetlerine son verildi. Fabrikanın kapatılması nedeniyle Alman'ya gönderilen teknisyenler geri döndü.¹⁰ya

Fabrikanın kapatılışında acaba Avrupa Devletlerinin ve bilhassa Amerika'nın Almanya'ya baskısı var mı? yahutta Almanya Türkiyenin güçlenmesini istemiyor olabilir mi? bu sorular ileride daha geniş bir araştırmada değerlendirilmesi gerekir. Fakat fabrikanın açılışı ile Milli Havacılık Sanayiinin temelleri atıldığı halde kısa zamanda kapatılması, hiç te hoş olmamıştır. Türk işçileri ise henüz daha fabrikayı işlettirecek derecede yetişmemişlerdi.

21 Ekim 1929 tarihinden Junkers firması ile Milli Savunma Bakanlığı arasında bir protokol yapıldı. Buna göre Junkers firmasının tüm hisseleri 520.000 TL. karşılığında Tayyare Cemiyetine devredilmiştir. TOMTAŞ Firmasına ait olan ve Kayseri Fabrikasında Türkiyede veya Türk gümrüklerinde bulunan tüm lisanslı, patentli tezgah kalıp uçak ve motor parçaları ile tesislerin Türk tara-

8. Uçan Türk- Ankara, 1988 Sayı 313, S. 30.
9. Türk Hava Kurumu Dosyaları- Tasnifsiz.
10. Uçan Türk-Ankara 1988 Sayı 313,S. 30.

fına devri için bir komisyon kuruldu. Kurulan komisyon çalışmalarını 1930 yılında bitirebildiği için fabrika 1930 yılına kadar kapalı kaldı. 1930 Mayısında fabrika Türk Hava Kuvvetleri adına işletmeye açıldı. Uzunca bir dönemde lisansla çeşitli uçaklar imal edildi. Bir süre uçak yapımını sürdüren fabrika uçak bakım ve onarım için Milli Savunma Bakanlığına devredilmiştir".¹¹ Uzun yıllar Türk Havacılığına hizmet eden tesislerde bugün "Pervaneli askeri uçaklarla, zirai mücadele uçaklarının bakım ve onarımı yapılmaktadır. Kayseri Uçak Fabrikası ile Eskişehir'de kurulan Ünitelerde bugün Türk Hava Kuvvetlerine ait Jet uçaklarının bakımı yapılmaktadır."¹²

Erken tarihlerde Atatürk'ün olağanüstü gayretleriyle başlayan ve Almanya'nın içinde bulunduğu şartlardan istifade edilerek kurulan bu fabrika ve tesislerde yine Almanya'nın gösterdiği huzursuzluk, Türkiyenin teknik imkanlarının yetersizliği, personel yetersizliği gibi pek çok nedenlerle fabrika maalesef istenilen amaca ulaşamamıştır. Ama, bu uğurda gösterilen çalışmalar, ileriki yıllara ve kalkınma hamlelerine güzel bir örnek teşkil eder.

11. Ahmet DEMİR- A.g.e. S. 132.

12. Uçan Türk- Ankara 1988, Sayı 313, S. 3.

III. II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA HAVACILIK ÇALIŞMALARI :

1- ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI :

II. Dünya Savaşı çıkması ile "Türk Hava Kurumunun önüne büyük bir şans açılıverdi. Büyük bir yenilgiye uğrayarak Alman'ların işgaline uğrayan Polonyadaki havacılık sanayinin bazı mühendis ve teknisyenleri Romanya yoluyla Türkiye'ye gelmişlerdir. Çok az sayıda olmakla beraber bazaları kıymetli elamanlardı. Hükümetin maddî ve manevî yardımı ile 24 kişiden oluşan bu kurum ile Türk Hava Kurumu sivil bir havacılık sanayii kurmak için çalışmalara başladı".¹² Elimizdeki imkanların ortaya konulup, havacılık Endüstrisinin temelini atmak için önce "mütehassıslara Eskişehir, Kırıkkale, Karabük, Kayseri'deki fabrikalarla, Eskişehir'deki ve Sivas'taki atelyeler İstanbul'daki deniz tezgahları ve hususi kontraplâk fabrikası gösterilerek, raporları alınmış istihisalleri kuruma faydalı olacak fabrikalarla yapılan temaslar iyi neticeler vermiştir. İhtisas heyetinin üzerinde çalıştıkları, ana faaliyetler şunlardır:

1. Etimesgut atelyesi bir fabrika haline getirilecek,
2. Motor fabrikası,
3. Yerli Hammadde,
4. Yardımcı hammadde,
5. Acro Dinamik Tünel,
6. Fabrika kütüphanesi,
7. Teknik öğretim.

Türk Hava Kurumu plânörlerinin ve tayyarelerinin revizyonu kendi atelyesinde yapmak prensibini takip etmektedir. Fakat sadece bir miktar plânör atelye halinde olan Akköprü'deki marangoz fabrikasında 1936-1940 yılları arasında 123 plânör yeniden yapılmıştır".¹³

12. Uçan Türk- Ankara 1988 Sayı 313, S.29.

13. T.H.K. Dosyaları- Tasnifsiz.

Bu ihtiyaçları daha geniş ölçüde temin edecek olan Etimesgut atelyesinin bir fabrika haline getiriliş ve fabrikada tesbit edilen plâna göre fabrikalar büyüdükçe genişletilmesi düşünülmüş, çalışmalar genişletilerek "Bu amaç 1939-1941 yıllarını kapsayan dönemde T.H.Kurumu Ankara yakınlarında Etimesgut'ta bir uçak fabrikası kurulmuştur. Geçmiş dönemlerin en büyük teşebbüsü niteliğindeki Etimesgut uçak fabrikası atelyelerinin kapladığı alan 14.000 m² idi. Etimesgut uçak fabrikası bugünkü modern fabrikaların ölçülerine göre büyük bir fabrika değil, fakat zamanın ölçülerine göre Avrupa'daki emsalleri ayarında bir kuruluştur."¹⁴

Etimesgut'ta kurulan fabrikada 24 Polonyalı görev aldı, ilk iş olarak İngiltere'den alınan Magister eğitim uçağının seri olarak montajına başlanmıştır. Philips And Powis Aircraft firmasından alınan lisans ile 1941 yılında başlayarak 1943 yılı sonuna kadar 120 adet Miles Migister-1 uçağı imal edilmiştir. Migister-1 uçaklarında ikisinin ön pilot yeri ilaç deposu olarak değiştirilerek, sıtma ve zirai ilaçlama için uygun şekle sokulmuştur.¹⁵

Kampların plânör öhtiyacı fabrika tarafından karşılanmakta olup, plânörlerde yerli ağaç, yerli bez, yerli tutkal kullanılmıştır. Fabrikada değişik tipte 35 plânör yapılmıştır. (1940-1945). Hava ordusunun uçakları ile T.H.Kurumunun plânör ve uçaklarının onarılması da fabrikada yapılmaktadır. 1942-1945 arası hava ordusunun değişik tipte 63 uçağı ile kurumun 138 uçak ve plânörü tamir ve rivizyondan geçirilmiştir. Bir yolcu uçağı hasta ulaştırma uçağına çevrilmiştir. Fabrikada ahşap veya madeni tipte uçak tamir edilmektedir.¹⁶

14. T.H.K. Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları İşveren Dergisi Sayı 5, Şubat 1975 S. 11.

15. Uçan TÜRK- Ankara 1988 Sayı 313, S. 30.

16. 4-8 Haziran 1945 T.H.K. Kurultay Tutanakları, S.6, tasnifsiz.

Fabrikanın kadrosunda 1.4.1947 tarihinde 98'i teknisyen, 85'i memur, 357'si işçi olmak üzere 540 kişi çalışmakta idi. 1945 yılında 27 olan yabancı uzman Polonyalı, Fransız, Romen sayısı kişiye indirilmiştir.

Eskişehir ve Kayseri'den yüksek ücretler verilerek teknisyenler getirildi. Polonyalılar çok geniş yetkilerle donatıldı. Ayrıca bu Polonyalılar İstanbul Teknik Üniversitesinde bir uçak şubesi kurdular ve bazıları da burada öğretim üyesi olarak görevlendirildi. Uçak şubesinin ihtiyaçları için tahsis edilen paralarla çok küçük ebatlarda bir rüzgâr tüneli inşa edilmiştir. Kalan paralarla da bir spor salonu yapılmıştır. Polonyalıların T.H.Kurumuna ait 1,3,4,6,7,8,9 seri nolu yedi tip plânör yapıları. Türk Hava Kuvvetleri bu plânörlerle ilgilenmediği gibi Römork vermediği için uçurulamamıştır.¹⁷ Sebebi her ne olursa olsun Türk Hava Kuvvetlerinin bu yanlış tutum ve davranışı Türk Havacılığının gelişmesini olumsuz yönde etkilemiştir. "

"Fabrikanın MİS.B., D.H.Y., T.H.K. anlaşmalı olduğu halde M.S.B. fabrikaya yeterli ölçüde sipariş vermediği görülmektedir. Fabrika 1950 yılında önemli bir iş alamamıştır. Zamanın Başbakan'ı durumu ele almış, fakat iktidar değişikliği nedeniyle " Fabrika hakkında bir karara varılabilmesi için bir komisyon kurulması ve mali sıkıntıya düşen fabrikaların dağıtılması, Komisyon Başkanınca emderilmiş. Komisyon trenlerin tamiri için fabrikanın bedelsiz, M.K. Endüstri Kurumuna devrini kararlaştırmıştır. Fakat amacını dışında kullanılamıyacağı gerekçesiyle T.H.Kurumu ve Hava Kuvvetleri Komutanı itiraz ettiler. Komisyon da iki fabrikayı birleştirme konusu ele alınıp bir proje hazırlattırılmıştır!"¹⁸

17. Uçan TÜRK- Ankara 1988 Sayı 313, S. 30

18. Türk Hava Kurumu Kurultay Tüz. 11, S.17

Fabrika 1952 yılında aynı amaca hizmet etmek üzere, makina Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilmiştir. Fakat bir süre sonra kâr getirmiyor, traktör yapımına müsaittir gerekçesiyle 22 Eylül 1954 yılında fabrika traktör yapmaya tahsis edilmiştir.¹⁹

Fabrikada aşağıdaki cins ve miktarda uçaklar yapılmıştır.

İmal edilen plânörler 68 adet,

İmal edilen uçaklar 81 adet,

Yapılan diğer işler;

318 uçak onarımı,

308 motor onarımı,

Milli Savunma Bakanlığı araç devlet hava yolları, uçak motoru, K.K.K.lığı tank motoru imâli gibi işler de yapılmıştır.²⁰

Fabrikanın traktör fabrikasına değiştirilmesi ile ülkemizde havacılık alanında atılmış bu adımda sona ermiştir.

2- M O T O R F A B R İ K A S I :

Etimesgut Uçak Fabrikası üzetimegeçtikten sonra T.H.Kurumu Gazi Orman Çiftliğinde, uçak motoru fabrikası kurmak için faaliyete geçti. Amaç Etimesgut uçak fabrikasında imâl edilen Magister uçakları için 145 B.gücünde GYPSY Major motoru yapmaktı, bu motoru imâl eden İngiliz DeHavilland Firması ile uzun müzakerelerden sonra Lisans anlaşması yapıldı,²¹ 1945 yılında Londra'ya gönderilen heyet İngiltereden katılan üç yabancı uzmanla birlikte geçici elaman olarak Dehavilland firmasından verilen on kişilik mühendis ressam memur kadrosu ile birlikte çalışmalarına başlamış. İhtiyaç duyulan makina, tezgah ve malzemelerin bir kısmı İngilte-

19. Ahmet DEMİR-a.g.e. S. 139

20. T.H.Kurumu dosyaları- Tasnifsiz.

21. Uçan TÜRK- Ankara 1988, Sayı 313, S. 32.

re'ye, burada bulunmayanlarda Amerika ve İngiltere'ye ısmarlanmıştır.²²

Fabrika 25 Ekim 1948'da açılmıştır."1948 senesine kadar motor fabrikasında M.S.Bakanlığı için 339 adet motor, D.H.Yolları için 14 adet motor T.H.Kurumu için 33 adet Gipay motor tamirati yapılmıştır."²³ Milyonlarca laraı bulun motor fabrikası 1948'de D.H.Yolları yapılan motorların fiyatlarının yüksek olduğunu "Türk Hava Kurumu bu isteğini kabul etmek zorunda kaldı, T.H.Kurumu T.H.Kuvvetleri K.lığının onarım işlerini kendi fabrikalarında yaptırmaya başladı.²⁴ T.H.Kurumu girdiği kriz yüzünden alınan kararlarla Eskişehir ve Kayseri fabrikaları, bir plân dahilinde çeşitli işler yapmaya başladı. Türkiye'de uçak endistrisi sahasında atılan adımlar, maalesef ne destek görmüş, ne de geliştirilmiştir. "Halbuki Türkiye'ye oldukça benzer durumda olan İspanya, Arjantin ve Brezilya gibi bazı ülkelerde, 1920 ve daha sonra kurulan Uçak Endüstrisi oldukça büyük gelişme göstermiştir ve günümüze kadarda devam etmiştir.²⁵ Yurdumuznadık bu başarısızlığın ana sebebi sanayiın diğer sahalarda hemüz gelişmemiş olması ile birlikte eğitim seviyesinin düşüklüğü kurumları idare eden askeri ve sivil personelin çeşitli sebeplerle müşterek sözleşmeye gidememelerinden kaynaklanmıştır.

"Motor fabrikası kuruluş senesi olan 1948 yılından 1951 yılına kadar kuruluşunda her sene için 200 motor üretmek plânlanmışken, 25 tane motor imâl edebilmiştir. Bu motorların hiçbirisi uçaklarımızda kullanılamamıştır.²⁶

22. T.H.Kurumu 9. Kurultay Tutanakları-4-8 Haziran 1945 S.10

23. T.H.Kurumu dosyaları- Tasnifsiz,

24. Uçan Türk- Ankara 1988 Sayı 313, S.30.

25. Ahmet DEMİR- a.g.e. S.139

26. T.H.K.Kurultay Tutanakları-27 Haziran-1 Temmuz 1951 S.60.

1951 yılında makina kimya endistrisi kurumuna devredilen bu kuruluştta, traktör montaj fabrikası olarak kullanılmaya açılmıştır.

Türkiye'de uçak endistrimizin gelişmeyişinin ana sebeplerini maddeler halinde şöyle özetliyebiliriz.

a) Devletçilik anlayışımızla henüz özel sektör düşüncesinin gelişmemiş olması sebebiyle ileriki konularımızda üzerinde duracağımız Nuri DEMİRAĞ ve Selâhattin ALAN gibi değerli havacılık sektörünün özel meraklıları devletimiz tarafından yeterince destek görmemiştir.

b) T.H.Kurumu Etimesgut Uçak fabrikası, Gazi Motor Fabrikası ve T.H.Kuvvetleri arasında bir anlaşma ve uzlaşmadan ziyade devamlı lüzumsuz çekişmeleryapılan yatırımları olumsuz yönde etkilemiştir.

c) Ülkemiz Endüstri inkilâbına henüz daha girmediğinden, havacılık sektörünün yan ürünlerinin ve kullanım sahasının olmaması, ülkenin havacılığı takdir edecek seviyede insan gücünün olmaması, havacılığımızı olumsuz yönde etkilemiştir. Fakat bütün bu erken faaliyetler daha sonraki yıllara örnek olmuş, cesaret vermiştir.

IV TÜRKİYE'DE ASKERİ VE SİVİL HAVACILIK ÇALIŞMALARI

1- HAVA KUVVETLERİMİZİN HAVACILIK FAALİYETLERİ :

Daha önceki komularımızda Türk Hava Kurumunun amacını "Türk Milletine ve bilhassa Türk gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanlarda sahip olduğu ve olacağı büyük önemini anlatmak, havacılık aşkını uyandırmak, yurdun savunmasındaki önemini belirtmek"²⁷ olduğunu belirtmiştik. Bu amaç doğrultusunda Kurumun ana hedeflerinden birisi askeri havacılıktır.

"Hava kuvvetlerimiz II. Dünya Savaşı yıllarında 4 general, 3 albay, 11 yarbay, 27 binbaşı, 70 yüzbaşı, 85, Üsteğmen, 30 Teğmen olmak üzere 230 uçucu subay, 48 makina subayı ve 20 Rasit Subay olmak üzere, 248 Subay, 148 uçucu erbaş, 39 bombardımancı erbaş ve 237 sivil erbaş, toplam 719 personele sahipti."²⁸ Bu rakamlar bize Türkiye'de düşmana karşı koyabilecek kuvvetli bir hava gücünün oluştuğunu gösterir. Savaş boyunca Avrupa ülkelerine devamlı pilotlar gönderilip, tatbikatlar yapıldı. Türk pilotları 1955 yılında İtalya ve İsviçre'de yapılan PENTATLON yarışmalarında 1956'da Kanada'da hava birlikleri arasında yapılan yarışmada, 1957 yılında yine İtalya'da yapılan hava ve atış tatbikatında en yüksek puanı alarak birinci olmuştur.²⁹ İşte bu başarılar yukarıdaki belirttiğimiz Türk Hava gücünün diğer dünya milletlerinin hava gücü ile yarışabilecek seviyede olduğunu göstergesidir. 1 Kasım 1961'de Selçuklu Kartalı, hava kuvvetlerimizin sembolü olmuştur. 1911 Tayyare Komisyonunun kuruluşunda Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluş yılı kabul edilmiştir. Türkiye 1952 de NATO'ya girdikten sonra Jet uçakları getirildi, personel eğitimi için A.B.D. ve Kanada'ya pilotlar gönderildi. Bu uçakların bakımı ve revizyonu için gerekliteknik elaman ülkemizden sağlandığından Eskişehir

27.T.H.Kurumu Tüzüğü-Ankara 1990 S.3

28.T.S.Kuvvetleri- S.261

29. T.S.Kuvvetleri- S.268

Jet bakım ve revizyon atelyelerinde bu uçakların bakımı yapılmış, ve halende yapılmaktadır.

"1966 yılında Jet pilotumuz dünyada ilk kez F-5 uçakları ile Atlantik'i geçen havacı oldular. 1971-1973 yıllarında Türk, Yunan, İtalyan ve Avrupa'da üstlenmiş Amerikan Hava Kuvvetlerinin katılımı ile yapılan BEST HAETH Hava atış yarışmalarında Türk timi birinci, 1972'de ikinci oldu.³⁰ 1971 Hava Kuvvetlerini güçlendirme vakfı tarafından TUSAŞ kuruldu. Daha önceleri başarısızlıkla sonuçlanan Türk Uçak Sanayininin yapımı için yeni bir devreye girildi. 1974 Türk Silahlı Kuvvetlerimizin Kıbrıs'taki başarısında hava gücümüzle gösterdiği başarıdan dolayı milletimizin gönlünü fethetmiştir.

Yukarda da belirttiğimiz gibi T.H.Kurumunun ana hedefi olan yurdumuzun korunması için hava kuvvetlerimizin meydana getirilmesi ve güçlendirilmesi hedefine ulaşmış olup, belki de kurumun hedefleri arasında ögünç duyacağı en büyük başarısı Askeri Havacılık olmuştur.

Türk Hava Kurumu tesislerinde birçok askeri pilotu yetiştirdiği gibi II. Dünya Savaşı yıllarında da İnönü eğitim tesislerinden askeri havacılık alanında eğitim vererek, bu başarılarla büyük katkıda bulunduğunu görmekteyiz.

30. Türk Silahlı Kuvvetleri- S. 270

2- TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK :

Türk Hava Kurumunun ana hedeflerinden birisi de "Sivil havacılığın gelişmesi için yapılacak bütün çalışmalarda gerekli gereçleri sağlamak, yurt içi ve yurt dışı yakın mesafelerde hava taşımacılığı, iç hatlar ve yurtdışı yakın mesafelerde hava taşımacılığı, taşımacılık konusunda ortaklaşa çalışmak".³¹

Çalışmamızın giriş bölümünde belirttiğimiz gibi Türk milletinde ilk sivil havacılık faaliyeti Gazneli İmam Cevheri'nin uçma teşebbüsüdür. Yine Bizanslı bir türk olan Sıraceddin'in, Endülüslü İbni Firnas'ın uçma gayretleri şahsi birer gayrettir. Osmanlı devrinde ise eğlence olarak Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi de kendi gayretleri ile uçmuşlardır. Hatta Ahmet Çelebi'ye bu teşebbüsünden dolayı (Binfenli) lakabı verilmiştir. Osmanlı'nın son zamanlarından Bebekli Âtîf Bey'in gayreti de böyledir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ise, Fransada'ki eğitimini tamamlayıp uçak mühendisi olarak yurda dönen "Selâhattin Alan teknisyen arkadaşları ile ortaya atılarak, görevli bulunduğu Eskişehir uçak fabrikasında MMV-1 rumuzuna taşıyan bir uçağın plânını çizerek imal etmeyi başardı. Milli Savunma Bakanlığı bu uçakla ilgilenmedi 1932³².

Demir yolları yapımında büyük bir servet kazanmış olan Nuri Demirağ ilginç düşünceleri ile uçak fabrikası kurmak için Selâhattin Alan'ı da yanına alıp, Beşiktaş'taki Babboros anıtı arkasına ilk özel Türk Uçak Fabrikasını kurdu 1935. Daha sonra 1941'de Yeşilköy'e bir de uçuş okulu açtı. Almanya'dan fabrika için teknisyenler getirip 1935 yılında MMV-1 rumuzlu uçağı geliştirerek ND-37 adı verilen uçaktan 20 den fazla üretildi. Selâhattin Alan bu uçakları Türk Tayyare Cemiyetine satmak için gösteri uçuşları yaptı.

31. Türk Hava Kurumu Tüzüğü-Ankara 1990 S. 4

32. Uçan TÜRK- Ankara 1988 Sayı 313, S.31.

Ancak bu uçaklar Cemiyet taraf ından satın alınmamıştır. Alan İn-önü havaalanına inerken kabotaj olmuş, hayatını kaybetmiştir".³³

"Demirağ lisanslı uçak yapımının ötesinde ilk türk Dizaynı ND-38 tipi uçağı gerçekleştirmiştir. ND-38 Türkiye'de imal edilmiş ilk uçaktır!"³⁴ II, Dünya Savaşı sonrası Almanya'dan getirdiğı mühendislerde ülkelerine dönmesi sonucu Nuri Demirağ türk tayyare cemiyetinin yaptığıının karşılığına vermemesi Selâhattin Alan'ın ölümü gibi sebeplerle 1952 yılında Fabrikayı kapatmak zorunda kal-
dı. O dönemlerde yurdumuzda sivil havacılığın gelişmemiş olması Nuri Demirağ'ın emeklerini olumsuz yönde etkilemiştir. Fakat en büyük hata, Türk Tayyare Cemiyetinin ana hedeflerinden olduğu hal-
de böyle kendi gayretleri ile büyük işler başaran, Selâhattin Alan ve Nuri Demirağ gibi özel teşebbüs sahiplerinin cemiyet bünyesine alıp, ödüllendirmesi gerekirken, tamamen yalnız bırakması büyük bir hatadır.

V - TÜRK HAVA YOLLARI :

Türk Hava kurumu ile aralarında sıkı ilişki ve tanihi bağ-
lar bulunan kurumun yaptığı uçakların en büyük müşterisi olan T.H.Yolları 20 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilen 2186 Sayılı Kanun-
la kurulmuştur. Türk Hava Yolları kuruluşunda "Havayolları Devlet İşletme İdaresi adıyla faaliyete geçmiştir. Kuruluşun ilk filosu Alman yapısı 2 adet Junkers F-13, A.B.D. yapısı 2 adet Kingbirt ve Sovyet yapısı 1 adet ~~ATN~~-9 olmak üzere 5 uçaktan ibaretti. Bu uçaklardan toplam 28 koltuk bulunuyordu ve yıl sonuna kadar Ankara Eskişehir İstanbul havaalanlarından sadece 460 yolcu taşınabilmiş-
tir.

T.H.Yolları tüzel kişiliğe sahip, özel hukuk hükümlerine bağlı, sermayesinin yarısından fazlası devlete ait olan Anonim bir Kamu İktisadi Kuruluşudur. T.H.Yolları 1947'de işletmeye açılan

3. Uçan TÜRK- Ankara 1988 Sayı 313, S. 31,

34. Ahmet DEMİR- a.g.e. S. 139

Atina hattı ile ilk yurtdışı seferine başlamıştır. T.H.Yolları 1955'de 16623 sayılı kanunla sevk ve idare edilen bir şirket yapısına kavuşturularak, T.H.Yolları Anonim ortaklığı adı altında 1956 dan itibaren bu statüsüyle çalışmaya başladı. Özellikle 1981 yılından buyana yeni uçaklar araç ve gereçleri ile modern havayolları arasında yerini almaya başlamıştır.³⁵

1988 yılında Türk Hava Yolları artık Avrupa'nın orta büyüklükteki sivil havacılık şirketleri arasındadır ve rakiplerini kışkıandıracak bir hızla istikrarlı bir tempo ile gelişmesini sürdürmektedir. Bu gelişme 1987 yılında %30 civarında trafik artışını gerçekleştirerek, Avrupa listesinin ilk sırasını alması ile resmen tescil edilmiştir.³⁶

"1988'da uçak sayısı 30'u bulan T.H.Yolları yurtiçi 16, Avrupa 25, Ortadoğu ve Uzakdoğuda 15, Kuzey Afrika'da 4 olmak üzere toplam 60 noktaya tarifeli sefer düzenlemiştir. 1988 yılı sonunda ise taşınan yolcu sayısı 4 milyonun üzerine çıkacaktır."³⁷

Bir yandan Türkiye'de havacılık faaliyetlerini ilk başlatan Türk Tayyare Cemiyeti iflasa doğru sürüklenirken öbür yandan T.H.Yollarının muazzam bir gelişme içinde olması anormal bir durumdur. Bu sebeplerden dolayı havacılık faaliyetlerinin de hatırasına Türk Hava Kurumunun bazı çalışmaları yolcu taşımacılığına yönlendirilerek, Hava Yollarının kârından bu kuruma pay çıkarılması en uygun yoldur.

35. Türk Ansiklopedisi-Ankara 1983 Cilt 32, S.212,

36. Uçan TÜRK- Ankara 1988 Sayı 313, S.2,

37. Uçak TÜRK-Ankara 1988 Sayı 313, S.3,

VI TÜRK UÇAK SANAYİİ ANANİM ŞİRTEKİ (T U S A Ş)

KURULUŞU VE AMACI :

Daha önce Türk Tayyare Çemiyeti tarafından başlatılan Uçak fabrikaları teşebbüsü çeşitli sebeplerle başarısızlıkla sonuçlanmış, fakat gelecek için iyi bir başlangıç olmuştur. T.H.Kurumu havacılık ruhunu millete benimsettirip havacılığı milletin işi haline getirmiştir. Hava kuvvetlerimizin kuruluşunun 59. yıldönümünde "Haziran 1970' de Hava Kuvvetleri Komutanı Org. Muhsin BATUR Türk milletine çağrıda bulunarak, kendi uçağını kendin yap, kampanyasını yurt çapında başlatmıştır. Yurt içinde ve yurt dışında görülen destekle Türk Hava Kuvvetlerini güçlendirme vakfı kurulmuş, 1975 yılı ortalarına kadar toplam nakit, bono, hisse senedi, tahvil, bina ve arazi bağışları ile vakfın mal varlığı 2 milyar lirayı aşmıştır. Vakıf daha sonra TUSAŞ'ı kurmuştur. Vakfın amacı madde 2'de şöyledir: Milli Havacılık Sanayininin geliştirilmesi, harp ve silah vasıtalarının satın alınması, hayati önem taşıyan hedeflerin hava taarruzuna karşı korunma imkanlarının geliştirilmesi suretiyle Türk Hava Kuvvetlerine güç ve katkıda bulunmaktır şeklinde belirtilir"³⁸

T.H.Kurumunun başlatmış olduğu havacılık sanayini kaldığı yerden devam etmeyi amaçlıyan bu kuruluşun yönetim organları şunlardır:

- 1- Genel Kurul
- 2- Yönetim Kurulu,
- 3- Teknik Kurulu,
- 4- Denetleme Kurulu,
- 5- Genel Müdürlük,

-Vakfın gelirleri ise, "Milli piyango hasılatından 25.8.1971 tarihli ve 1473 Sayılı Kanun ile sağlanan gelirler.

38. Türk Ansiklopedisi S. 212

-Elektronik ve teçhizat Anonim Şirketi (ASELSAN),
-Hava Elektronik Sanayii Anonim Şirketi (Havalsan),
-Uçak lastiği yapacak olan(PETLAS),
-Türkiye Elektronik Sanayii (TESTAŞ) gibi kuruluşlara vakıf ortaktır.³⁹

İktisadi bir devlet teşekkülü niteliğinde olan TUSAŞ'ın kuruluş amacı şöyle bilirtilmiştir: "Ülkenin teknolojik düzeyini yükseltecek milli hasılaya katkısı yüksek, yabancı ekonomilere bağımlılığı hafifleten dış piyasa ile rekabet edebilir milli güvenlik ve sivil ihtiyaçlara yönelmiş bir uçak endüstrisini kurup işletmektedir. TUSAŞ, bu amaca ulaşırken verimlilik, kârlılık esaslarına göre çalışacak ve teknolojik gelişmeleri yakından izleyecektir".⁴⁰ TUSAŞ'ın bu amacından da anlaşılacağı üzere Türk Hava Kurumunun uçak sanayii amacını üstlenmiştir. Bu başarıya ulaşabilmesi için geçmişte yapılan hataların tekrar edilmemesi ayrıca şu hususlara dikkat edilmesi gerekir.

- 1- Üretim hedeflerinin belirlenmesi,
- 2- İşgücü plânlaması,
- 3- Kuruluş yerinin seçimi,
- 4- Hukuki mevzuatın düzenlenmesi,
- 5- Finansman ve kredi imkanlarının sağlanması,
- 6- Devletin sistemli bir destekleme politikası uygulamasıdır.

Bu çalışmalar doğrultusunda devletimizin uçak yapacağı tek kuruluş TUSAŞ olduğu anlaşılmaktadır.

39. Türk Ansiklopedisi- Ankara, S. 212, Cilt 32.

40. Ahmet, Demir, a.g.e. S. 144

VII TÜRK HAVA KURUMUNUN TÜRK HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Dünya tarihine baktığımızda, siyasi, ekonomik ve askeri yönden zamanın üstün imkanlarına sahip olan devletlerin, yaşama şansını devam ettirdiklerini görürüz. Tarihte kurulan Türk Devletleri yenileşmeye daima kendilerini uydurmuşlardır. İlk Çağda Hunlar ok ve yay kullanmışlar, atı evcilleştirip askeri sistemlerini de bugünkü on'lu sisteme göre ilk geliştiren devlet olup, dünyanın en büyük imparatorluğunu idare etmişlerdir. Göktürk'ler demircilikte, Uygurlar ticarete, Selçuklu'lar fen ve din ilimlerinde Osmanlı'lar ise, toprak sistemi, askeri eğitim ve topçulukta buldukları çağdaki devletlerin en ilerileriydi.

1903'de ilk uçuş faaliyeti ile birlikte uçak sivil ve askeri havacılıkta birden önem kazandı. Bu tarihi gelişmeye Osmanlı'da katıldı, fakat havacılığın önemini çok daha iyi bilen Gazi M.Kemal Atatürk "İstikbâl Göklerde" diyerek, Türk Tayyare Cemiyetini kurdu. Türkiye'de sivil ve askeri havacılığın gelişmesi için büyük faaliyetlere başladı. Nasıl ki, ilk çağda at, ok, yay, Osmanlılar zamanında top çağın modern ve ileri silahları ise, çağımızın da silahı şüphesiz uçaktır. Türk Milleti ve M.Kemal Atatürk T.T.C.ne verdiği destekle oluşan hava gücümüz sayesinde yaklaşık 60 yılı aşkın bir süredir düşmanlarımız üzerinde caydırıcı bir rol oynamış. Yine Cemiyet kurduğu fabrikalarla, Ortadoğunun en güçlü kuruluşu olmuş, Ülkemizde havacılık sanayinin temelleri atılmıştır. Tarihimizin her ne suretle olursa olsun sürekliliğine devamı vatandaşımızın bölünmez bütünlüğü hava gücümüze bağlıdır. Bu sebeple bu sahada değişen dünya şartlarına ayak uydurabilmek için her şeyden önce havacılık sahasında faaliyet gösteren tüm özel ve resmi kuruluşlar ve Üniversiteler T.H.K.nun amaçlarını gaye edinip, koordineli bir faaliyete girişirlerse havacılık sahasında başarı sağlamak mümkündür.

SONUÇ

Diğer canlılardan farklı olarak sahip olduğu akıl ve fikir sebebiyle insanoğlunun duyguları daha fazla inkişaf etmiştir. Balıklar gibi yüzmeyi, kuşlar gibi uçmayı, yüzyıllarca istiyerek maddelere konu etmiştir. Bu efsaneleri sanlandırma ve gerçekleştirme çalışmaları ise, ilk defa bir Türk'e (İmam Cevheri'ye) aittir.

İkinci olaya Bizans'ta rastlamaktayız. Sıraceddin isimli bir Türk uçmayı denerken ölmüştür. Endülüste ise 880'lerde İbni Firnas uçmayı başarmıştır. Öte yandan İslâm Dünyasında ve bilhassa Türklerde medreselerde okutulan Gökbilmi (Astronomi) tarihinde hiçbir devirde Türklerde olduğu kadar ileri değildir. 17. yüzyılda IV. Murat devrinde Hazerfan Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi uçmayı başararak, plânörcülüğün ve roketin öncülüğünü yapmışlardır.

Batı dünyasında ise, 1903'lerde ilk uçmayı gerçekleştiren Wright ve Wilbur kardeşlerden sonra bütün Avrupa ülkelerinde ve dünyada havacılık hızla gelişmeye başlamıştır. 1911'de Trablusgâb Savaşında ilk defa uçak kullanılmıştır. Mahmut Şevket Paşa tayyarenin ve tayyareciliğin önemini helen kavrayan ilk devlet adamımızdır. Yüzbaşı Süreyya Bey'i bu işle ilgilenmesi için görevlendirir. Süreyya Bey çok gayret etmiş ve hava kuvvetlerimizin de kuruluş günü kabul edilen 1911'de tayyare komisyonluğunu kurmuştur. Böylelikle bizde de tayyarecilik konusunda ilk resmi adım atılmıştır. Avrupa ile aynı yıllarda başlayan faaliyetler çeşitli zaruretler sebebiyle aynı hızla devam ettirilememiştir. 1. ve 2. Balkan Savaşlarında Türk Hava Gücü fazla etkili değildir. 1. Dünya Savaşında hava güçlerimiz Almanlar'la birlikte unutulmaz zafarler kazanmışlardır. Bilhassa Çanakkale'de kaydedilen gözlem ve raporların savaşın kazanılmasında çok büyük rolü olmuştur.

Kurtuluş Savaşı yıllarında Türk havacılığının tam güçlenmesini isteyen ve havacılığın önemini önceden görebilen Mustafa Kemal 1925 de "İstikbâl Göklerdedir" diyerek Türk Tayyare Cemiyetini kurmuştur. Sivil, askeri ve özel havacılığı teşvik ederek havacılığı milletin işi yapmak gayesiyle kurulan Cemiyet Atatürk'ün ölümüne kadar Türkiye Cumhuriyetinin en önemli Ortadoğunun en büyük müessesesi olup, ülkemizin her tarafında beşyüzün üzerinde teşkilatı aşmıştır. 6 Ekim 1926 da Kayseri'de bir uçak fabrikası ve bu fabrikaya ek olarak Etimesgut Motor Fabrikası kurulmuş. Fakat ürettiği uçakların ekonomik olmayışı, sebebiyle Türk Hava Kuvvetleri ve Türk Hava Yolları fazla sipariş yapmamışlar. Alman Junkers firmasının ise bilinmeyen sebeplerle olumsuz tutum ve davranışları fabrikanın kapatılmasına sebep olmuştur. Bu arada, Türk Hava Kurumu açmış olduğu kurslar ve eğitim faaliyetleri ile havacılığı millete sevdirmeyi başarmıştır.

Türk Hava Kurumu en fazla zirai ilaçlama faaliyetlerinde başarılı olduğu görülmüştür. Bu sahadaki çalışmalar GAP (Güneydoğu Anadolu Projesi) dahilinde geliştirilirse, Türk Hava Kurumunun önüne büyük imkanlar çıkabilecektir. Türk Hava Kurumu bazı düzenleme ve yeniliklere rağmen birçok gelirden mahrum edilip adeta fitre, zekat ve kurban derilerini toplayan itibarı sarsılmış bir kurum haline getirilmiştir. Türkiye'de havacılığı ilk başlatan böyle bir kurumun gelir kaynaklarının yetkililerimiz tarafından yeniden ele alınması gerekmektedir.

Türk Hava Kurumunun kurmuş olduğu uçak fabrikalarındaki başarısızlığına rağmen Türk Silahlı Kuvvetlerindeki havacılarımız son derece başarılı olup, dünyadaki itibarlı yerini alarak Balkan Savaşları, 1. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşındaki boşluğu doldurmuştur.

Türk Hava Kurumunun yapmış olduğu uçaklara birinci derecede müşteri olan Türk Hava Yolları ise, Türk Hava Kurumunun aksine günden güne gelişerek, varlığını devam ettirmektedir. Havacılığımız açısından umut verici bir gelişme olan bu sahaya Türk Hava Kurumunun da kısmen kaydırılması, kurumun geleceği açısından faydalı olabilecektir.

1975'te kurulan TUSAŞ ise, Türk havacılığı ve bilhassa Türk Hava Sanayii konusunda istikbâlin en parlak havacılık kuruluşu olup, geçmişte yapılan hatalara düşülmemesini temenni etmekteyiz. Türk havacılığının Dünya havacılığı ile yarışabilmesi için herşeyden önce Anayasasının ilgili maddelerinde yer alan Milli Eğitimin temel ilkelerinden olan milli değerlere bağlı fedekârlıkta vatani milleti, milli değerleri herşeyin üstünde tutan bir nesil ile havacılığı düzenlemek gerekecektir. Yine eğitimsayesinde yetiştireceğimiz insanlar, dünyadaki tüm gelişmeleri ve havacılığı anında takip edebilmelidirler. Ayrıca Türkiye'deki tüm özel ve sivil havacılık kurumları bir çatı altında toplanarak, Üniversitelerin de ilgili bölümlerinin desteği ile dünya standartlarına uygun çalışmalar yapılmalıdır. Türk Hava Kurumu'nun mevzuatı ise çağın yeniliklerine göre yeniden düzenlenmesi gerekir. Ayrıca Türk Hava Kurumu diğer kurumlar üzerinde denetleyici bir hale getirilebilmelidir. Bu sayede geçmiş yıllarda görülen karşılıklı suçlamalar, kopukluklar önlenerek birlik sağlanabilecektir. Havacılık konusundaki tüm kuruluşlar devletin maddi ve manevi desteği yanında sıkı bir denetleme getirilmek şartıyla kısmen

veya tamamen özelleştirilmekten çekinilmemelidir. Daha önceki yıllarda özel faaliyet göstererek, büyük başarı sağlayan Nuri Demirağ ve Selahattin Alan gibi özel teşebbüs sahipleri takdirle ve teşvikle karşılanmalı, hatta özel sektöre sınırlı ve sorumlu olmak şartıyla maddi imkan ve mevzuat kolaylığı sağlanırsa, şimdiki özel lise ve otobüs şirketlerinde olduğu gibi daha iyi verim alınır. Hatta havacılık konusunda özel okullar açılıp, daha verimli kurslarla Türk Hava Kurumu'nun bu sahadaki çalışmaları yeniden düzenlenirse başarı oranı artırılabilir.

Ülkemiz denizlerin, kıtaların ortasında bir köprü olup çok önemli bir jeopolitik yapıya sahiptir. Asya'yı Afrika'ya, Avrupa'yı Yakın Doğu ve Uzak Doğu'ya, hava, deniz ve kara yolu ile bağlayan bu topraklar üzerinde havacılık faaliyeti ne kadar çok güçlenirse, Türkiye o kadar çok ulaştırma ve kalkınma imkanlarına kavuşacaktır. Bu çalışmalar ise, vatan sevgisine yeni mevzuatlara şahsi gayretlere, hür teşebbüse ve maddi imkanlara bağlıdır. Böylelikle havacılığı milletin işi yaparak, Atatürk'ün gösterdiği hedeflere daha kolay ulaşılacağı kanaatindeyiz.

B İ B L O G R A F Y A

I. ARŞİVLER :

A- BAŞBAKANLIK ARŞİVİ CUMHURİYET ARŞİVİ

B- GENEL KURMAY ATASE ARŞİVİ

C- TÜRK HAVA KURUMU ARŞİVİ *

II. MÜRACAAT ESERLERİ :

ATATÜRK, Mustafa Kemal, Söylev ve Demeçler, İstanbul, 1945, cilt 1

ATAY, Fahih Rifki, Kanat Vuruşu, Ankara, 1945

ADSIZ, Nihal, Evliye Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler, İstanbul,
1971

ARIT, Fikret, Adlarını Göklere Yazdıranlar, İstanbul, 1964

AYDAR, Orhan, Uçan Süvariler, Ankara, 1948

BAŞOĞLU, Bekir, Şehit Pilot Ustağmen Nuri Bey, Ankara, 1983

BANOĞLU, Nuri Ahmet, Umutulmaz Havacı Kahraman Sevmi, İstanbul,
1965

BAYIN, Serno, Hatırat, Ankara, 1964

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI TÜRK HAVA HAREKATI, Ankara, 1971

BİRİNCİ TARIMSAL HAVACILIK SEMPOZYUMU KİTABI, Ankara, 1988

ÇELEBİ, Süleyman, Mevlid

ÇIRAY, Cahit, Aeronautical Engineering METEU, Ankara, 1992

DELİGÜNÜL, Fahri, Pamuk Ekilişlerinde Sulandırılmış İlaçmalama-
ya İlişkin Optimum Uygulaması Üzerine Bir
Araştırma, Ankara, 1984

DEMİR, Ahmet, Havacılık ve Uzay Endüstrisi Yapısı İşleyişi ve
Türkiye'de Gelişme Olanakları Üzerine Bir Araş-
tırma, Ankara, 1977

EROĞLU, Hamza, Türk İnkılâp Tarihi, İstanbul, 1982

FURST, Artur, Havacılık Tarihi, Ankara, 1930

GÖYMEE, İhsan, I. Dünya Harbinde Türk Hava Harekâtı, Ankara, 1969

* Metin ve Eklerde gerekli bilgi verildiğinden tekrar etmiyoruz.

- HAVAYOLU ULAŞTIRMASI VE BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI, Ankara, 1990
- HAYRUNNAS, Türk Tayyareciliğinin Tarihi, Vakit Gazetesi,
İstanbul, 3 Ağustos 1927
- HİKHAN, Robin, Havacılığın Özlü Bir Tarihi, Ankara, 1983
- HİTTİ, Philip, Siyasi ve Kültürel İslâm Tarihi, İstanbul, 1981
- İLMEN, Süreyya, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuğun Tarihi,
İstanbul, 1947
- İKİNCİ TARIMSAL HAVACILIK SEMPOZYUMU KİTABI, Ankara, 1985
- KEYUKS, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi, Eskişehir, 1950, Cilt 1
- KUTAY, Cemal, Türk Kanadı, Ankara, 1938
- ORKUN, Hüseyin Namık, Orhun Abideleri, İstanbul
- ÖZTUNA, Yılmaz, ŞENSÜZ, Sermet- KANSU, Yavuz, Havacılık Tarihinde
Türkler, Ankara, 1971, Cilt 1
- ÖGEL, Bahaeddin, Türk Mitolojisi, İstanbul, 1971, Cilt 2
- ÖGEL, Bahaeddin, "Türk Tarihinde Uçma Fikri" Uçan Türk, Ankara,
1986
- PAŞA, Ahmet Zeki, Alemi İslâmda Tayyarecilik, İstanbul, 1912
- SARAÇ, Celâl, Bilim Tarihi, Ankara, 1983
- SÜSLÜ, Azmi, "Milli Mücadelede Türk Havacılığı ve Atatürk'ün
Türk Havacılığı Hakkında Görüş ve Düşünceleri"
Uçan Türk, Ankara, 1986
- TÜRK ANSİKLOPEDİSİ, Ankara, 1983, Cilt 32
- TÜRK HAVA KURUMU 9. KURULTAY TUTANAKLARI, Ankara
- TÜRK TAYYARE CEMİYETİ I. KONGRE TUZUĞU, Ankara, 1926
- TÜRK HAVA KURUMU KAMPLARINDA BEDEN ÇALIŞMALARI, Ankara, 1942
- TÜRK HAVA KURUMU TAKSİ İŞLETMESİ BROŞÜRÜ, Ankara, 1993
- TÜRK HAVA KURUMU TANITICI BROŞÜRÜ, Ankara, 1993
- TÜRK HAVA KURUMU TUZUĞU, Ankara, 1993
- TUNCCEL, Mithat Nuri, Nasıl Tayyareci Olunur, İstanbul, 1926
- TUNCCEL, Mithat Nuri, Vasıta-i Tayyare, İstanbul, 1926

TURAN, Osman, Selçuklu Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti, İstanbul
1969

ULUSLARARASI HAVACILIK FEDARASYONU, Ankara, 1990

ÜÇÜNCÜ ULUSLARARASI HAVACILIK SEMPOZYUMU, Eskişehir, 1991

VEREL, Oktay, İstikbâl Göklerdedir-Gökler Bizimdir, Ankara, 1985

YILDIRIM, Celâl, Bilim Tarihi, İstanbul, 1991

III. PERYODİKLER :

CERİDE-İ ASKERİYE, İstanbul, 1912

CERİDE-İ ASKERİYE-İ TIBBİYE, İstanbul, 1919

DONANMA MECMUASI, İstanbul, 1915

HAVA KUVVETLERİNİ GÜÇLENDİRME VAKFI, Ankara

HAVACILIK VE SPOR, Ankara, 1935

İŞVEREN DERGİSİ, Ankara, 1975

İKDAM, İstanbul, 1986

SERVET-İ FÜNÜN, İstanbul, 1930

TASVİRİ EFKÂR, İstanbul, 1930

VAKİT GAZETESİ, İstanbul, 1927*

* Gazeteler hakkında dipnotlarda ayrıntılı olarak bahsettiğimizden burada yeniden zikretmiyoruz.



E K L E R

EK-1

Milli Savunma Bakanlığı Türkiye'de hava nakliyat ve uçak fabrikası kurulması hususunda Yünkers ve Frankoromen Şirketlerinin tekliflerinin değerlendirilmesi*

5.4.1925

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

باسم و لائت
قلم مخصوص مدیری
عدد

و اینده

۱۹۱۶

تجدیداً در مورد عملیات حمل و نقل در جنگ جهانی اول و دوم
توسط دولت آمریکا و فرانسه و انگلیس در سال ۱۹۱۸ و ۱۹۱۹
ایجاد شرکت های حمل و نقلی در قاره آمریکا و اروپا
و همچنین در آفریقا و آسیا در سال ۱۹۱۸ تا ۱۹۲۰
توسط دولت های آمریکا و فرانسه و انگلیس
و همچنین در آفریقا و آسیا در سال ۱۹۱۸ تا ۱۹۲۰
توسط دولت های آمریکا و فرانسه و انگلیس
و همچنین در آفریقا و آسیا در سال ۱۹۱۸ تا ۱۹۲۰
توسط دولت های آمریکا و فرانسه و انگلیس

* Başbakanlık Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Kutu No: 14, Dosya No: 41, Evrak No: 18, Sayı: 841

EK-1: TRANSLİTERASYON

Başvekalet kalemi mahsusa müdürlüğüne

Ticaret vekaleti celiliyesinden mervud 12 Mayıs 341 tarih ve 174 numaralı tezkerede Türkiye'de harp ve nakliye tayyareleri imal etmek üzere tayyare ve motor kabinleri tesis için Yünkers Şirketi ile akd edilen mukavelenamenin tasdiki ile ve bir karara ve keyfiyet icra vekilleri heyeti 12 Mayıs 1241 tarihli ledet tezkirede musarrah ledet tezekkür merbut-u mufat metninde görülen ve sehlül kabul olduğuna şüphe olmayan tadilatın istihsaline çalışılması. Ondokuzuncu maddedeki patent talebinin ve redd neticesinde hukukta işarı hususu müzakere ve mukavelenamesi imza için Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa hazretlerine emirleri ibka olunmuştur.



EK-2

Ticaret Bakanlığı hükümetin bir tayyare fabrikası kurmak amacıyla Yünkers Şirketiyle yapacağı sözleşmenin emri*

5.8.1925

تجارت و صنایع
خطای
قلمروی و تصدیق طیاره روی املایه او...
پوندی شرکتی...
...
...
...
...
...
...

* Başbakanlık Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Kutu No: 15, Dosya No: 40, Evrak No: 20, Sayı: 2347

EK-2: TRANSLİTERASYON

Ticaret Vekaleti Celiliyesinden

Türkiye'de harp ve nakliye tayyareleri imal etmek üzere Yünkers Şirketi ile akd ettiğimiz mukavelenamenin ve tezkirenin imzası için Berlin Büyükelçisi Kemal Sami Paşa hazretlerine salahiyet verilmiştir. 12-5-243 tarihli müzakere kararı üzere teslim edilen kararname sureti leffen takdim ederim efendim.



Milli Savunma Bakanlig ının Tayyare fabrikası Üdoneyi
hakkında kanun tasarısı^X 05.04.1925

توقايىڭىزغا قاتنايىدىغان

تېخنىيازىتىش ۋە كاتالىگى

مۇدۇرىتىغا
تارىخى .. ۱۹۲۵ ..
نومۇرى .. ۸۷۰ ..

بىشە ۋەلىتە تەقدىمى

تەقدىم ئېلىۋاتقاندا ئۇزۇن مۇددەت ئىشلىتىش ۋە كاتالىگى ئورنىدا قىلىنىشى كېرەك بولغاندا بۇنىڭغا قاتنايىدىغان
تېخنىيازىتىش ۋە كاتالىگى تەقدىم ئېلىۋاتقاندا ئۇزۇن مۇددەت ئىشلىتىش ۋە كاتالىگى ئورنىدا قىلىنىشى كېرەك بولغاندا بۇنىڭغا قاتنايىدىغان
تېخنىيازىتىش ۋە كاتالىگى تەقدىم ئېلىۋاتقاندا ئۇزۇن مۇددەت ئىشلىتىش ۋە كاتالىگى ئورنىدا قىلىنىشى كېرەك بولغاندا بۇنىڭغا قاتنايىدىغان

تېخنىيازىتىش ۋە كاتالىگى

تەقدىم ئېلىۋاتقاندا

^X Başbakanlık Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Kutu No: 14, Dosya No: 40
Evrak No: 10, Sayı: 2138

EK-3

Türkiye'de harp ve nakliye tayyareleri imal etmek üzere Tayyare ve Motor Fabrikası tesisi hususunda Yünkers Şirketi ile akd edilen mukavelename sureti leffen takdim kılınmış olmakla heyet-i celile-i vekiliyece müzakere ve bir Karar-ı Maksadımı merci-i devletiyyeye rica ederim efendim.

Ticarek Vekaleti



EK: 4

Dışişleri Bakanlığı'nın Junkers Tayyare Fabrikası
yetkilileri ile patent hakkı konusunda yapılan görüşme
sözleşmesi^x 21.06.1925

Handwritten signature and date: 21.06.1925

Handwritten text in Turkish script, partially obscured by a red watermark. The text appears to be a summary or a note related to the patent agreement, mentioning the Junkers aircraft factory and the patent rights.

^x Başbakanlık Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Kutu No: 14
Dosya No: 41, Evrak No: 10, Sayı : 2138

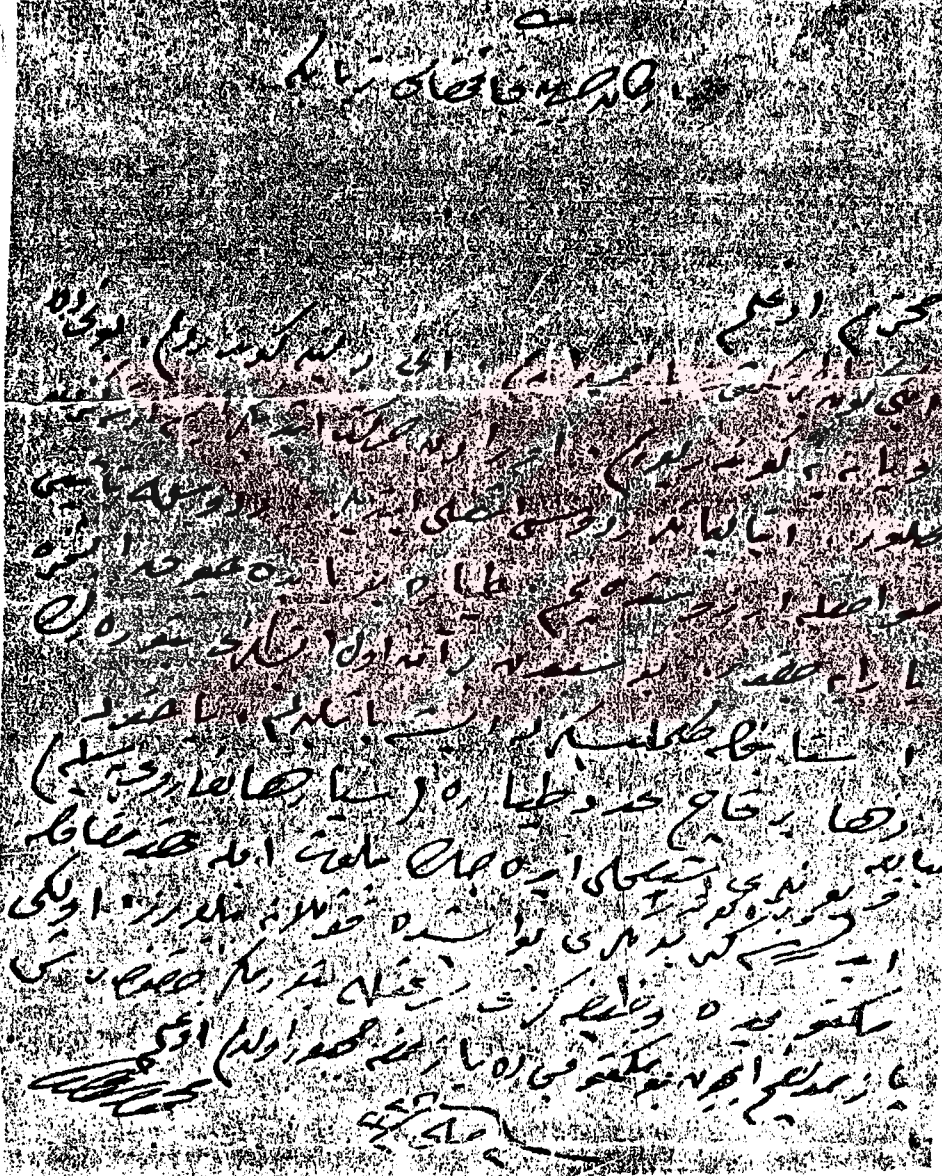
EK-4

Başkatip heyeti vekiliye

Mütarekede görülen ve sahlen kabul olunduğuna şüphe olmayan tadilatında istimlakına ondokuzuncu maddedeki patent hakkı reddi dördüncüsünde hakkedilebilirmiş suretiyle Kemaleddin Sami Paşa'ya müzakere ve imza salahiyeti verilmiştir.



Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın Avrupa'ya tayyarecilik konusunda araştırma yapmak için giden Yüzbaşı Süreyya Bey'e gönderdiği ve İtalyanların Rodos'a saldırısını, hava gücüyle kırmak için hemen yurda dönmesini emreden mektubu.^x



x Süreyya İLMEN, Türkiye'de Tayyareciliği ve Balonculuğu Tarihi, İstanbul, 1947, Sayfa, 48

EK: 5

TRANSLİTERASYON

Erkanı Harbiye Kaymakamı, Süreyya Bey'e,

Muhterem oğlum, iki gün evvel bir mektup yazmıştım. Avrupa'ya Berlin'e gönderdim. Bunu da Viyana'ya gönderiyorum. Oradan hareket ettiniz ise, arkanızdan geliyor. İtalyanlar Rodos'u işgal ettiler. Rodos'la tesisi muvasala arzusundayım. Tayyare bu bapta çok işimize yarıyacak, bu sebepten bir an evvel işimizi bitirerek, İstanbul'a gelmelisiniz ki, işe başlayalım. Yahut birkaç adet tayyare (Seyyar hangar ve arabası ile) mübayan ve bunları istimal edecek pilot ile akti-mukavele eder ve bize gönderirseniz, bunları bu işte kullanabiliriz. Evvelki mektubumda vazifenizi süratla bitirmeniz hakkında bir şey yazmadığım için bu mektubumda yazmaya mecbur oldum.

2 Mayıs 328

Mahmut Şevket Paşa



Kurtuluş Savaşı havacılarımızdan bir grup
1. Muhsin Alpagot, 2. Kazım Hoca, 3. Vecihi (Göynümer), 4. Adil (Aytemiz) *

*Genelkurmay ATASE Başkanlığı

Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1982, Sayfa 232

Ek : 7



Kurtuluş Savaşında Havaacılar *

*Genelkurmay ATASB Başkanlığı
Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1982, Sayfa 258



ATATÜRK, 8 Mayıs 1986 günü Türk Kuvvetinin açılışında uçuşları izlerken. *

Genelkurmay ATASE Başkanlığı

Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1982, Sayfa 236

ΣΥΝΔΕΛΦΟΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΑΙ

Οι κάτωθεν υποφαινόμενοι υπογραφόντες, καταλάβομεν λεπτομερώς πώς άπαιτήθημεν τώρα και τρία χρόνια, και διὰ τοῦτο παρεδοθήκαμεν εἰς τοὺς Τούρκους.

Οἱ Τούρκοι ἠλικριτῶς ἡμᾶς ὑποδέχθησαν και ἡμᾶς ἀφίκαν ἑλευθέρους καθὼς θέλομεν.

Λοιπὸν ἐλπιώσαμεν τὴν ῥῆν ἡμᾶς ἀπὸ τῆς κινδυνοφόρου παναλεθρίας τοῦ πολέμου και ἀπὸ τῆν τραγικὴν τεραννίαν και ὑπερηφάνειαν τῶν Ἀξιωματικῶν και τώρα ζῶμεν ἡσυχία και ἑλευθέροι.

Εἰς τὴν εἰρήνην παρεδοθήκαμεν καθὼς και ἡμεῖς θὰ καταλάβητε τοὺς ἀληθεῖς και ἁρσούς λόγους τοὺς οὐκοῦν οὐκ οὐκιστῶμεν.

Διὰ τοῦτο λοιπὸν ἐν καιρῷ προσχωρήσεις εἰς τὰς γραμμάς διὰ τὰ μὴ γίνην κατὰ τὸν ὁριζῶν ὑπεροβισμῶν προσέξεται τὰς κάτωθεν συμβουλὰς :

Οἶον ὁ στρατιώτης θέλει τὰ παρεδοθῆ ἴδιος του ἀπὸ μακριὰ σηκῶναι ψηλὰ τὸς τέρους και ὡς παρουσῶνθημα, χαιρειεῖ με τὸ πηλικιον ἢ με ἕνα ἄσπρον Μανδύλι, ὅπου δὲ πλησιάζει εἰς τὰ τουρκικὰ φιλῶμα φονέζοντας ἐκαναλαμβάνει τὴν ἑξῆς ἑσάλμ : Τεολλίμ :

Οἶον δὲ περισσότεροι ἀντιρροφοὶ ὁμοῦ θέλουσι τὰ παρεδοθῆν ἄλλοιῶντες εἰς τὰ τουρκικὰ φιλῶμα προσέρχετε εἰς εἰς και παρεδίδετε .

Ἐν ἑμῶς δὲν ἐπέρχει καιρὸς καιτῶν ἀλλήλων διὰ τὰ ἐκασφαλῆ τῶν σκοπῶν ταῦτων προσέχεται ἀπὸ τρεῖς τρεῖς και ὡς παρουσῶνθημα ἄλλοιῶντων μετὰ ὅσον μοι δὴτὸ ἀναχέρας και μόλις εἰς ἄκρῶτασαν ἑκιντῶν μέτρων τῶν τουρκικῶν προσφιλῶντων εἰς τὴν τὰ ἑλλα καιτῶ ; ἢς ὑψῶντων τὸς χέρας και τωνωτωτῶ πως τι σχωροδε και παρεδίδοται .

Εἰς ἑμῶς ἔχοντες τὴν πεποιθήση, ὅτι ὁ τερὸς αὐτὸς τῆς παρεδύσεως θὰ εἶναι ἀκόλουθον ἕνα διόρκειας μακροῦ χρόνου καιτῶς ἔρχεται οἱ τρεῖς και παρεδίδοται και μετὰ τὴν πληροφορογίαν ἀκτιῶν οἱ τελευταῖοι ἄμῶς θὰ γείνον ἄκτικοί .

Οἱ ἐκπαθῶντες ἑδῶ εἶναι ἑλευθέροι και ἡ ἡσυχία των εἶναι ἐντελῶς ἐκασφαλισμένη

Διὰ τοῦτο λοιπὸν ἀγαπητοί ἡμᾶς συνάδελφοι ἀκούσεται και ἀβήλεται τὰς συμβουλὰς ἡμῶν ὡς ἔδωκεν και μέτετε ἡσυχία .

- Στρατιώτης Χρήστος Γεωργίου Θεοσ. Γενεὶ παρεδῶν Μιχαῆλ ἀντεῶντης
- Στρατ. ἰστ. ταν. ἰστ.
- Πέτρο Ἀθανασίου
- Χρήστος Γεωργίου
- Γεώρ. Ἀβελί Ἀθανασίου Καθῶντης Μεσοδης στρατ. ἰστ. ταν. ἰστ
- Ἰωάν. Δημητῶ. Τραφῶ. ἐν ἑσσίγια
- Στρατιώτης Γεωργῆς Εὐάγγελος Χρήστος
- Στρατιώτης Κωνσταντ. Κε. ἀκούσεται Γεώρ. Ἀβελί
- Στρατιώτης Κωνσταντ. Χρήστος Γεωρ. Ἀθανασίου

Afyon Cephesinde Yunanlılara uçaktan atılan bildirilerden biri (1922)*

Sevgili arkadaşlar,
Aşağıda imzası bulunan bizler, açıkca anladık ki şimdiye kadar üç yıldan beri aldanmışız. Bunun içindirki Türklere iltica ettik.

Türkler bizi içtenlikle karşıladılar ve serbest hareket etmemize müsaade ettiler. Bunun içindir ki kendi hayatımızı kurtardık ve bizim subaylarımızın kötü muamelelerinden kurtulduk. Şimdi özgür yaşıyoruz. Eğer siz de bizim gibi iltica edecek olursanız bu sözlerimizin gerçek olduğunu göreceksiniz. Türk hatlarına gelirken aşağıdaki uyarılara dikkat ediniz:

Yalnız birer olarak geldiğiniz takdirde silahları atarak elleriniz yukarda olarak geleceksiniz ve bunu anlatmak için şapkanızla selam vereceksiniz ya da elinizde bir mendil tutarak "teslim teslim" kelimelerini söyleyiniz. Eğer toplu olarak geliyorsanız yaklaşırken tek tek geleceksiniz. Tek tek gelme imkânı yoksa, üçer üçer geleceksiniz ve elinizdeki beyaz mendili kaldırarak teslim olacaksınız. Üç kişi önden gelerek görüştükten sonra diğer arkadaşlarınız toplu olarak gelecektir. Şimdiye kadar gelenler tamamen serbest vaziyettedirler.

Bizim sevgili kardeşlerimiz bu öğütlerimize uyup hiçbir şeyden korkmadan serbestçe geliniz.

Yunanlı tutsakların ad. künye ve imzaları

* Genelkurmay ATASE Başkanlığı
Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1982, Sayfa 232

BİRİNCİ DÜNYA HARBI

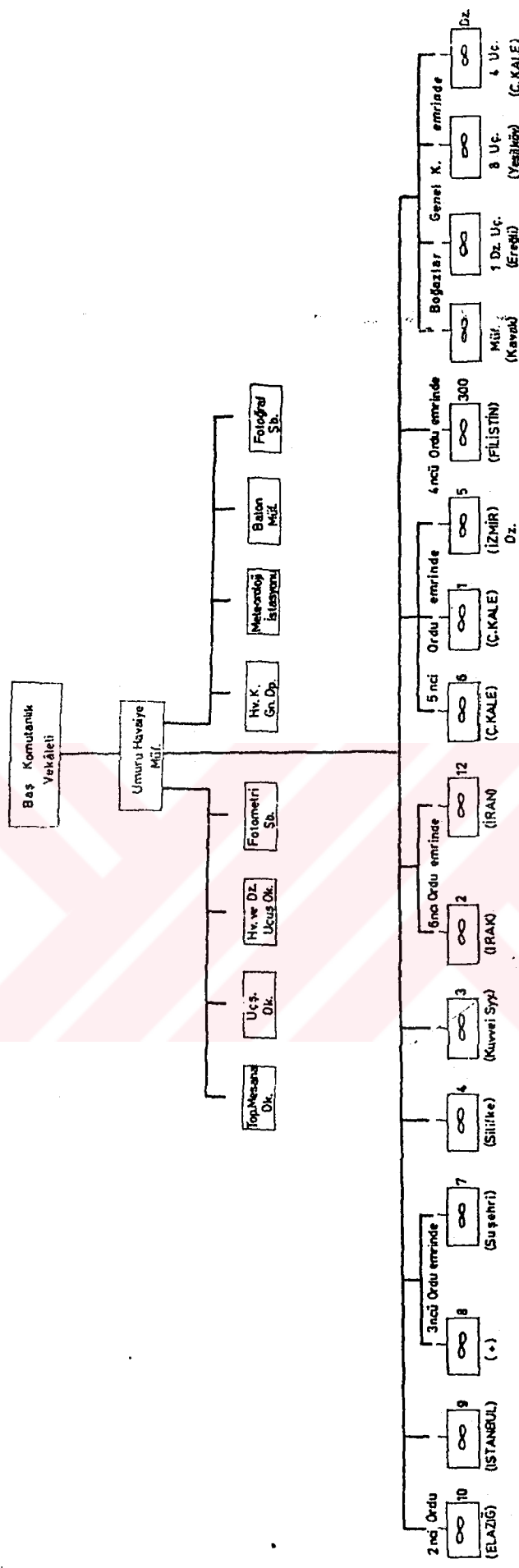
IX ncu Cilt

Gnkur.
Harb Tarihi Bşk.
1968

TÜRK HAVA HAREKATI *

1916 Yılında Türk Hava Kuvvetleri Kuruluşu

(Kuruluş)



Genelkurmay ATASE Başkanlığı

Birinci Dünya Savaşı Türk Hava Harekâtı, Ankara, 1971