

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK HAVA KURUMU (THK) ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI

Yüksek Lisans Tezi

Özgür GENÇ

Ankara - 2018

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK HAVA KURUMU (THK) ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI

Yüksek Lisans Tezi

Öğrencinin Adı
Özgür GENÇ

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Necdet AYSAL

Ankara - 2018

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK HAVA KURUMU (THK) ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Necdet AYSAL

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

.....(Başkan)

..... (Danışman)

.....

Tez Sınavı Tarihi:

Prof. Dr. Temuçin F. ERTAN
Enstitü Müdürü

ÖZET

16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.) adıyla faaliyete geçen Türk Hava Kurumu (THK), Ankara Akköprü'de küçük bir atölyede planör üretimi ile uçak ve planörlerin bakım-onarım çalışmalarına başlamıştır. Ancak, zamanla bu atölyenin yetersiz kalması üzerine 1939 yılında Etimesgut'ta ikinci bir atölye inşa edilmiştir.

II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine Almanya ve Sovyetler Birliği tarafından işgale uğrayan Polonya'yı terk etmek zorunda kalan Polonyalı mühendislerden Jerzy Wędrychowski, 1940 yılı Mayıs ayının ortalarında THK'ye ortak uçak üretme konusunda başvuruda bulunmuştur. Bunun üzerine konuyu değerlendiren ve Başbakanlık'tan görüş soran THK, Milli Savunma Bakanlığı (MSB) uzmanlarının olumsuz görüş bildirmesine rağmen Polonyalı havacılarla irtibata geçerek onları Türkiye'ye davet etmiştir. Bu işbirliğinin sonucu olarak; Etimesgut Atölyesi genişletilerek 1941 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası olarak faaliyete geçmiş, aynı yıl sonbaharda İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Makina Fakültesi bünyesinde uçak mühendisi yetiştiren bir dal kurulmuş ve burada Polonyalı mühendislerin de yardımıyla Türk öğrenciler yetiştirilmeye başlanmıştır. 1948 yılında ise THK Gazi Uçak Motor Fabrikası ve 1950 yılında Ankara Rüzgâr Tüneli (ART) faaliyete geçmiştir.

Havacılık faaliyetleri milli imkânlar çerçevesinde ilerlerken, Etimesgut Uçak Fabrikası'nda THK-1'den THK-16'ya kadar modellerin tasarımları ve üretimleri gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı'nın ardından Polonyalı havacıların Türkiye'yi terk etmeleri, Hava Kuvvetleri Komutanlığı (Hv.Kuv. K.) ve Devlet Hava Yolları (DHY) [daha sonra Türk Hava Yolları (THY)] tarafından THK üretimi uçak ve planörlerin çeşitli bahanelerle reddedilmesi, Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nden uzman heyetlerin Türk ekonomisi ve THK fabrikaları hakkındaki yanlış ve yönlendirici raporları, Truman Doktrini sonucu ABD'den uçak, uçak motoru ve yedek parçaların gelmesi, Marshall Yardımları sonucu ekonomik sistemin ABD'nin etkisine girmesi, dönemin siyasetçilerinin ve idarecilerinin olumsuz tutumları gibi gelişmelerin sonucu olarak THK Uçak ve Motor Fabrikaları yeterli iş alamamaya başlamıştır. Bunun üzerine THK ekonomik sıkıntıları aşabilmek adına kuruluş amacı

dışında farklı tipte işler yapmaya başlamıştır. Başbakanlık Denetleme Heyetleri ve çeşitli uzmanlar tarafından fabrikalarda denetlemeler yapılarak THK'ye çeşitli çözüm önerileri sunulmuştur. Ancak, bu çabalar da fabrikaların durumunda bir değişiklik yaratmamıştır.

5 Nisan 1952'de toplanan THK'nin Olağanüstü Kurultayı'nda, THK Genel Merkez Kurulu'na THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın özellikle kamu kurum ve işletmelerine kiralanabilmesine veya satılabilmesine olanak sağlayan yetki verilmiştir.

Bundan kısa bir süre sonra, THK Uçak ve Motor Fabrikaları, 18 Haziran 1952'de yapılan bir protokol ile Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK)'na devredilmiştir. Uçak Motor Fabrikası, 1954 yılında MKEK tarafından Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.'ye devredilerek traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Uçak Fabrikasında ise THK uçak ve planörlerinin geliştirilmiş sürümleri olarak MKEK-1, MKEK-2, MKEK-3, MKEK-4, MKEK-5, MKEK-5A, MKEK-6 ve MKEK-7 adlı projeler geliştirilmiş ve bunlardan MKEK-2 ve MKEK-4 modeli uçaklar üretilmişse de 1959 yılında fabrikadaki uçak üretim faaliyeti sona ermiştir.

Anahtar Kelimeler: THK, Uçak ve Motor Fabrikaları, Etimesgut Uçak Fabrikası, Gazi Uçak Motor Fabrikası, Ankara Rüzgâr Tüneli, MKEK.

ABSTRACT

On February 16, 1925, the Turkish Aeronautical Association (TAA) started its operations under the name of the Turkish Aircraft Society (TAS) and started to manufacture gliders and do aircraft and gliders maintenance and repair in a small workshop in Akköprü, Ankara. However, a second workshop was built in Etimesgut in 1939 as that first workshop became insufficient.

Upon the start of the World War II, Jerzy Wędrychowski, who was one of the engineers forced to leave Poland that was occupied by Germany and the Soviet Union, applied to the TAA to manufacture aircraft jointly in mid-May 1940. Evaluating the subject and receiving opinions from the Prime Ministry, the TAA invited the Polish aviators to Turkey despite the adverse opinions of the experts of the Ministry of National Defense. As a result of this cooperation, the Etimesgut Aircraft Factory was expanded and it started its operations in 1941 and in the fall of the same year, as a branch that trains aeronautical engineers was inaugurated within the Mechanical Faculty of Istanbul Technical University (ITU) and Turkish students started to be trained by the Polish engineers. In 1948, THK Gazi Aircraft Engine Factory and in 1950, Ankara Wind Tunnel (AWT) started their operations.

As aviation activities continued within the national bounds of possibility, the models from THK-1 to THK-16 were designed and manufactured at the Etimesgut Aircraft Factory. After the World War II, the Polish aviators' leaving Turkey, the declining of orders for various reasons by the Air Force Command and the State Airlines (later Turkish Airlines - THY), the incorrect and misleading reports of the US experts on the Turkish economy and THK factories, the arrival of aircraft, aircraft engines and spare parts from the United States as a result of Truman Doctrine, the entrance of the economic system into the USA's influence as the result of the Marshall Aids and the negative attitudes of the politicians and administrators of the time, as the result of such developments, as THK Aircraft and Engine Factories started to not take orders, THK attempted to manufacture different types of work, which were outside of its purpose of establishment, in order to overcome the financial difficulties. The Inspection Teams of the Prime Ministry and various

experts carried our inspections at the factories and various solutions were submitted to THK. However, these efforts could not give the desired results.

At the Extraordinary Convention of THK held on April 5, 1952, the General Assembly of THK was authorized to lease or sell the THK Aircraft and Engine Factories, especially to public institutions and enterprises.

Shortly thereafter, the THK Aircraft and Engine Factories were turned over to the Mechanical and Chemical Industry Company (M.K.E.K.) by a protocol on June 18, 1952. In 1954, the Aircraft Engine Factory was turned over to Minneapolis-Moline Turkish Tractor and Agricultural Machinery Inc. and it was converted into a tractor factory. And in the aircraft Factory, even though the developed versions of the THK aircraft and gliders MKEK-1, MKEK-2, MKEK-3, MKEK-4, MKEK-5, MKEK-5A, MKEK-6 and MKEK-7 projects were developed and the MKEK-2 and MKEK-4 aircrafts were manufactured at that time, the aircraft manufacturing activities at the factory came to an end in 1959.

Key Words: THK, Aircraft and Engine Factories, Etimesgut Aircraft Factory, Gazi Aircraft Engine Factory, Ankara Wind Tunnel, MKEK.

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve bu fabrika ile ilgili olarak kurulan THK Gazi Uçak Motor Fabrikası ve Ankara Rüzgâr Tüneli girişimlerine yol açan sebepler, buralarda yapılan faaliyetler, üretilen uçaklar, planörler ve uçak motorları ile THK Uçak ve Motor Fabrikalarının kapanmasına neden olan olaylar iç ve dış etkenler çerçevesinde değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Konu ile ilgili araştırma yapmak üzere başvuru THK Üniversitesi'nde bulunan THK Arşivi ne yazık ki araştırmacıların kullanımına kapalı bulunmaktadır. Araştırmacılar, THK Üniversitesi'nin yalnızca kütüphane bölümünü kullanabilmektedir. Sınırlı sayıda bilgi ve belgenin bulunması, yeterli anı vs. bulunmaması araştırmayı zorlaştırmıştır. Ne yazık ki özellikle fabrikalarda üretilen uçak, planör ve motor sayılarında ve bunlara ait teknik verilerde bile tam bir uyum söz konusu değildir.

Bu eserde de bu alanda yayınlanan anılar, makaleler, tezler, fotoğraflar, raporlar, tutanaklar ve belgeler ışığında birtakım yeni bilgilere ulaşılmış olmasına rağmen yine de bazı konular tam olarak açıklanamamıştır. THK'nin arşivi açıldıktan sonra yeni bilgiler ve belgeler ışığında bu gerçekler ortaya çıkarılacaktır.

Araştırmalarım ve çalışmalarım esnasında manevi katkılarda bulunan değerli arkadaşlarım ve dostlarım Selim Günay'a ve Umut Öcalan'a, çok değerli büyüğüm Emekli Makina Mühendisi Sabri Torunlar'a, araştırmalarım esnasında çok yardımcı olan THK Üniversitesi Kütüphanesi, Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivleri ve Milli Kütüphane görevlilerine, kız kardeşim Çiğdem Keklikci'ye, benimle aynı enstitüde doktora yapan eniştem Oğuz Keklikci'ye, sevgili annem Yıldız Genç'e, sevgili babam Selahattin Genç'e, biricik oğlum Rüzgar Genç'e, değerli eşim Ayşe Rüzgar Genç'e ve son olarak tezimle ilgili bana her türlü desteği vererek çok değerli katkılarda bulunan hocalarım Prof. Dr. Hakan Uzun'a, Doç. Dr. Hüsnü Özlü'ye, Dr. Öğr. Üyesi Sedef Bulut'a ve tez danışmanım Doç. Dr. Necdet Aysal'a teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Özgür GENÇ

Ankara / 2018

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ÖNSÖZ.....	V
İÇİNDEKİLER	VI
KISALTMALAR	İX
GİRİŞ	1
I. BÖLÜM	
TÜRKİYE’DE HAVACILIĞIN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ	10
1.1. Trablusgarp Savaşından I. Dünya Savaşı Öncesine Kadar Olan Dönemde Yaşanan Gelişmeler.....	10
1.2. I. Dünya Savaşı Öncesi Dönemden Türkiye Cumhuriyetinin Kuruluşuna Kadar Olan Dönemde Yaşanan Gelişmeler.....	11
1.3. Cumhuriyet Döneminde Yaşanan Gelişmeler	14
1.3.1. Türk Hava Kurumu (THK)	14
1.3.2. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)	20
1.3.3. Kayseri Tayyare Fabrikası (KTF)	23
1.3.4. Eskişehir Uçak Fabrikası.....	25
1.3.5. Vecihi Hürkuş’un Havacılık Alanındaki Faaliyetleri	25
1.3.6. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası	28
II. BÖLÜM	
THK UÇAK VE MOTOR FABRİKALARININ DOĞUŞU, GELİŞİMİ VE KAPANIŞI	35
2.1. THK ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI.....	35
2.1.1. THK Etimesgut Uçak Fabrikasının Kurulmasından Önce Yaşanan Gelişmeler	35
2.1.2. THK Etimesgut Uçak Fabrikasının Kurulması	41
2.1.3. THK Etimesgut Uçak Fabrikası İle İlgili Yapılan Faaliyetler.....	50
2.1.3.1. 1935-1940 Dönemi	50
2.1.3.2. 1940-1942 Dönemi	51
2.1.3.3. 1942-1945 Dönemi	52
2.1.3.4. 1945-1947 Dönemi	57
2.1.3.5. 1947-1949 Dönemi	62
2.1.3.6. 1949-1951 Dönemi	69
2.1.3.7. 1951 Sonrası Dönem	71
2.1.4. THK Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçaklar ve Planörler	72
2.1.4.1. Miles M. 14 (Magister)	72
2.1.4.2. THK-1	74
2.1.4.3. THK-2	74
2.1.4.4. THK-3	74
2.1.4.5. THK-4	75
2.1.4.6. THK-5	75

2.1.4.7. THK-5A	75
2.1.4.8. THK-5A (Tyrken-Türkler).....	76
2.1.4.9. THK-6	78
2.1.4.10. THK-7	78
2.1.4.11. THK-8	78
2.1.4.12. THK-9	78
2.1.4.13. THK-10	79
2.1.4.14. THK-11	79
2.1.4.15. THK-12	79
2.1.4.16. THK-13 (Uçan Kanat).....	80
2.1.4.17. THK-14	81
2.1.4.18. THK-15 (Uğur)	81
2.1.4.18. THK-16 (Mehmetçik)	81
2.2. THK GAZİ UÇAK MOTOR FABRİKASI.....	82
2.2.1. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasının Kurulması.....	82
2.2.2. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasıyla İlgili Yapılan Faaliyetler.....	90
2.2.2.1. 1940-1942 Dönemi	90
2.2.2.2. 1942-1945 Dönemi	91
2.2.2.3. 1945-1947 Dönemi	91
2.2.2.4. 1947-1949 Dönemi	93
2.2.2.5. 1949-1951 Dönemi	94
2.2.3. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasında Üretilen Motorlar	97
2.2.3.1. Gipsy Major 10 Motor	97
2.2.3.2. KM-5 Motor	97
2.2.3.3. KM-10 Motor	98
2.3. ANKARA RÜZGÂR TÜNELİ (ART).....	98
2.3.1. ART'nin Kurulması.....	98
2.3.2. ART İle İlgili Yapılan Faaliyetler	100
2.3.2.1. 1940-1942 Dönemi	100
2.3.2.2. 1942-1945 Dönemi	100
2.3.2.3. 1945-1947 Dönemi	100
2.3.2.4. 1947-1949 Dönemi	100
2.3.2.5. 1949-1951 Dönemi	101
2.4. DİĞER FAALİYETLER:	101
2.4.1. İTÜ Bünyesinde Havacılık Mühendisliği Bölümünün Kurulması.....	101
2.4.2. Yayın ve Propaganda.....	103
2.4.2.1. 1935-1940 Dönemi	103
2.4.2.2. 1940-1942 Dönemi	103
2.4.2.3. 1942-1945 Dönemi	103
2.4.2.4. 1945-1947 Dönemi	104
2.4.2.5. 1947-1949 Dönemi	104
2.5. UÇAK VE MOTOR FABRİKALARININ AYAKTA KALABİLME ÇABALARI, MKEK'E DEVRİ VE KAPANMASI	105
2.5.1. Fabrikaların Ayakta Kalabilme Çabaları.....	105
2.5.2. Fabrikaların MKEK'e Devredilmesi	111
2.5.3. Fabrikalarda MKEK Dönemi	119
2.5.3.1. MKEK-1 (Gözcü).....	120
2.5.3.2. MKEK-2.....	121

2.5.3.3. MKEK-3 (Mehmetçik).....	121
2.5.3.4. MKEK-4 (Uğur).....	121
2.5.3.5. MKEK-5.....	123
2.5.3.6. MKEK-5A.....	123
2.5.3.7. MKEK-6.....	123
2.5.3.8. MKEK-7.....	123
2.5.4. Uçak ve Motor Fabrikalarının Kapanması	123
2.5.4.1. Etimesgut Uçak Fabrikasının Kapanması	124
2.5.4.2. Gazi Uçak Motor Fabrikasının Kapanması.....	125
III. BÖLÜM	
THK UÇAK VE MOTOR FABRİKALARININ KAPATILMASI	128
3.1.THK’NİN UÇAK VE UÇAK MOTORU ÜRETİMİ GİRİŞİMİNDE BAŞARISIZLIĞA UĞRAMA SÜRECİNDE YAŞANAN GELİŞMELER	128
3.1.1. II. Dünya Savaşı’nın Sona Ermesi ve Soğuk Savaşın Başlaması	128
3.1.2. Truman Doktrini ve Askeri Yardımlar.....	130
3.1.3. Marshall Yardımları	132
3.1.4. Türkiye’de Çok Partili Dönem ve DP’nin İktidara Gelmesi.....	134
3.2. THK’NİN UÇAK VE UÇAK MOTORU ÜRETİMİ GİRİŞİMİNDE BAŞARISIZLIĞA UĞRAMA SEBEPLERİ	139
3.2.1. İç Sebepler	139
3.2.1.1. Polonyalı Uzmanların Türkiye’den Ayrılmaları	139
3.2.1.2. İdari Hatalar	141
3.2.1.3. Uzman Personel Sıkıntısı	143
3.2.1.4. Ticari Hatalar	145
3.2.1.5. Teknik Hatalar.....	146
3.2.2. Dış Sebepler	146
3.2.2.1. Uzman Heyetlerin Raporları	146
3.2.2.2. Talep Yetersizliği	149
3.2.2.3. Motor Teknolojisindeki Gelişmeler	151
3.2.2.4. Basının Olumsuz Tutumu	152
3.2.2.5. Siyasi İradenin ve Yetkili Makamların Olumsuz Tutumları.....	153
3.2.2.6. Amerikan Yardımından Gelen Uçaklar	155
3.2.2.7. Genel Koşullar	156
3.2.2.8. Havacılık Alanında Üst Otorite Eksikliği	157
SONUÇ.....	158
EKLER.....	172

KISALTMALAR

ABD :	Amerika Birleşik Devletleri (the United States of America -USA)
A.g.b. :	Adı geçen bildiri
A.g.br. :	Adı geçen broşür
A.g.d. :	Adı geçen dergi
A.g.d.t. :	Adı geçen doktora tezi
A.g.e. :	Adı geçen eser
A.g.m. :	Adı geçen makale
A.g.r. :	Adı geçen rapor
A.g.t. :	Adı geçen tutanak
A.g.y.l.t. :	Adı geçen yüksek lisans tezi
A.g.z.c. :	Adı geçen zabıt ceridesi
AHT :	Ankara Hava Tüneli
Alb. :	Albay
ART :	Ankara Rüzgâr Tüneli
A.Ş. :	Anonim Şirketi
Atğm. :	Asteğmen
B. :	Birleşim
bg. :	Beygir (gücü)
Bkz. :	Bakınız
Bnb. :	Binbaşı
C. :	Cilt
CCA :	Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi
CHP :	Cumhuriyet Halk Partisi
Çev. :	Çeviren
DDY :	Devlet Demir Yolları
Der. :	Derleyen
DHY :	Devlet Hava Yolları
DP :	Demokrat Parti
DPT :	Devlet Planlama Teşkilatı
DWL :	Doświadczalne Warsztaty Lotnicze (Experimental Aeronautical Works) - Deneysel Havacılık Atölyeleri
Ed. :	Editör

FAI :	Uluslararası Havacılık Federasyonu (Fédération Aéronautique Internationale)
GATÖM :	Güdümlü Araçlar Teknolojisi ve Araçlar Teknolojisi ve Ölçme Merkezi
Gen. :	General
hp. :	Horse Power (Beygir Gücü)
Hv.K.K. :	Hava Kuvvetleri Komutanlığı
IMF :	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
İ. :	İnikat (Toplanma, Birleşim)
İs. :	İstihkâm
İTO :	İstanbul Ticaret Odası
İTÜ :	İstanbul Teknik Üniversitesi
kg. :	kilogram
km. :	kilometre
Korg. :	Korgeneral
KTF :	Kayseri Tayyare Fabrikası
Ltd. :	Limited
m. :	Metre
MEB :	Milli Eğitim Bakanlığı
MESS :	Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası
MKEK :	Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu
Mkns :	Makinist
MKP :	Milli Kalkınma Partisi
MMV :	Milli Müdafaa Vekâleti
MSB :	Milli Savunma Bakanlığı
MTA :	Maden Tetkik ve Arama Kurumu
NATO :	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Örgütü Antlaşması)
Nu.D. :	Nuri Demirağ
O. :	Oturum
Org. :	Orgeneral
P. :	Piyade
Plt. :	Pilot
Prof. :	Profesör

PZL :	Państwowe Zakłady Lotnicze (State Aviation Works) - Devlet Havacılık İşleri
RWD :	Rogalski, Wigura, Drzewiecki (Uçak Tasarımı Mühendislik Bürosu)
SAGE :	Savunma Sanayii Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü
SSB :	Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı
SSCB :	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
Siv. :	Sivil
Şti. :	Şirketi
T.A.O. :	Ticaret Anonim Ortaklığı
TBMM :	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBTK :	Türk Bilim Tarihi Kurumu
Tğm. :	Teğmen
Tuğg. :	Tuğgeneral
THK :	Türk Hava Kurumu (Turkish Aeronautical Association)
T.Hv.K. :	Türk Hava Kuvvetleri
THY :	Türk Hava Yolları
TİTE :	Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü
TOMTAŞ :	Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
T.Ta.C. :	Türk Tayyare Cemiyeti (Turkish Aircraft Society)
TTK :	Türk Tarih Kurumu
TÜBİTAK :	Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
Tümg. :	Tümgeneral
Ütğm. :	Üsteğmen
Yay. Haz. :	Yayına Hazırlayan
Yb. :	Yarbay
YKY :	Yapı ve Kredi Yayınları
yy. :	Yüzyıl
Yzb. :	Yüzbaşı

GİRİŞ

İnsanoğlunun uçmaya çok eski çağlardan bu yana istekli olduğu mitoloji ve efsanelerden öğrenilmektedir. Bu istek, zamanla insanları kuşların kanat yapılarını inceleyerek ilkel planörle uçuş denemeleri yapmasına sevk etmiştir.¹

Aşağıda, insanların farklı medeniyetlerde gerçekleştirdikleri uçuş faaliyetleri, buna ilişkin efsaneler ve mitolojiler ile ilgili kısaca bilgi verilmiştir:

Mısır'ın I. Devrine ait 7.000 yıllık kanatlı İsis veya Nefitis'e ait kanatlı Mısır ilahelerine birçok müzede rastlanılmaktadır. Tarihin en eski uçuş belgesi ise M.Ö. 626 tarihli Ninova'daki Asurbanipal'in kil tabletleridir. Çin'de ise 2.300 yıllık Bambunun Tarihçesi adlı kitapta, İmparator Shun'un çocukken kuşların kanat ve tüylerini giyip esaretten kaçıışı anlatılmaktadır. Yine Çinlilerin M.Ö. III. yy.'da uçurtmayı keşfettikleri, IX. yy.'da barutu ve XI. yy.'da roketi keşfettikleri tahmin edilmektedir.²

Hindistan'da 2.500 yıl önce yaşayan Sanskrit şairi Rishi Valmiki, Ramayana adlı destanda Tanrı Vişnu'nun reenkarnasyon (ruh göçü) sonucu Shri Rawa adlı kişiye dönüşmesini anlatırken kıymetli taşlarla süslü Puşiaka adlı hava arabasını tarif etmiştir. Eski Hint efsanelerinden Sıddikur'da da uçan mekanik atlar anlatılmıştır. İran'da ise Şehname (Şahname) adlı eserde ise Keyhusrev'in, evcilleştirilmiş dört turnanın taşıdığı ve dört sarığa asılı et parçalarını yemek için kuşların hareket etmesiyle uçan bir tahtirevanla göğe yükselişi anlatılmıştır.³

Yunan Mitolojisinde, Deodalus ve İkarus efsanesi anlatılmaktadır. Buna göre: Girit adasında Kral Minos, baba Deodalus ve oğlu İkarus'a Minotor isimli bir boğayı hapsetmek üzere bir labirent yaptırmış, sonra bu baba ve oğlu da oraya kapattırmıştır. Deodalus ve İkarus kuşkanatlarını balmumu vasıtasıyla vücutlarına yapıştırarak adadan kaçmışlardır. Ancak, Deodalus Ege adasını geçerek kurtulmasına rağmen

¹ Tansel Zeynep Akalın ve Nadir Bıykoğlu, **Türk Savunma Sanayii Tarihi: (başarıya giden yolu kendi pusulası ile bulmuş bir endüstrinin gelişimi) – The History of Turkish Defence Industry: (development of an industry that found the way of success with its compass)**, MilSOFT, Ankara, 2007, s. 59.

² Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1 (En Eski Çağlardan 1. Dünya Savaşına Kadar)**, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1971. s. 10.

³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, **a.g.e.**, s. 10-15.

oğlu İkarus uçmaya kendini kaptırarak güneşe çok yaklaşmış ve güneşin balmumunu eritmesiyle de düşerek ölmüştür.⁴

M.S. IX. yy.'da Endülüs Emevileri'nin başkenti Kurtuba (Cordoba)'daki sarayda iyi bir makama sahip olan Ebu'l Kasım Abbas İbn Fernâs isimli bir kişi yaşamıştır. Fernâs gramer, şiir ve geometri ile de uğraşmıştır. Evinin bir odasını yıldızların düzenini gösteren gök kubbe haline getiren Fernâs uçma fikrine kapılmıştır. Kuşların kanat ve kuyruk açmasından ilham alarak uçma denemesinde bulunan Fernâs, düşerek yaralanmış ancak havacılık tarihinde önemli bir sayfanın açılmasını sağlamıştır.⁵

İmam Cevheri, Gazneliler Devleti zamanında Farab (Otrar) şehrinde doğmuştur. Türk asıllı bilim adamı Cevheri, büyük kuşların kanat çırpmadan yükseklerden süzülerek uçuşlarını izleyip çeşitli hesaplamalar yapmıştır. 1002 yılı civarında bir gün Nişabur'daki Ulu Caminin damına çıkarak vücuduna iplerle iki büyük satıh bağlamış, sonra aşağıda bulunan halka uçacağını ilan ederek kendini boşluğa bırakmıştır. Sonuçta, kanat satıhları Cevheri'yi taşımamış ve yere şiddetle çarparak hayatını kaybetmiştir. Cevheri, bilinen "*ilk Türk hava şehidi*" olmuştur.⁶

1159 yılında o dönem Bizans'a parlak bir devir yaşatan İmparator Manuel Komnenos tarafından kendisini ziyarete gelen Anadolu Selçuklu Sultanı Sultan II. Kılıçarslan şerefine düzenlenen şenlikler esnasında Doğulu Siraceddin isimli bir Türk, Sultanahmet Meydanı üzerinde bulunan hipodromdaki bir kuleye çıkmış, üzerinde bulunan oldukça uzun ve geniş beyaz bir elbise ile bütün meydanı uçarak dolaşacağını ilan ederek uçma teşebbüsünde bulunmuş, ancak yere düşerek hayatını kaybetmiştir.⁷

İtalya'da Rönesans döneminde yaşamış olan ünlü bilim adamı, ressam ve fizikçi Leonardo da Vinci de kuşların uçuşunu inceleyerek eserlerinde mekanik araçlarla uçuşun taklit edilebileceğini anlatmıştır.⁸

⁴ Kansu, Şensöz ve Öztuna, **a.g.e.**, s. 15.

⁵ **A.g.e.**, s. 18.

⁶ **A.g.e.**, s. 18. Bazı kaynaklarda bu tarih MS. 1010 olarak da geçmektedir. Bkz. Tuncay Deniz, **Türk Uçak Üretimi (Turkish Aircraft Production)**, Ertem Matbaa, İstanbul, 2004, s. 7.

⁷ Stuart Kline, **Türk Havacılık Kronolojisi (A Chronicle of Turkish Aviation)**, 1. Baskı, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, 2002, s. 44.

⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, **a.g.e.**, s. 25.

17. yy.'da yaşamış olan Hezârfen Ahmet Çelebi, havacılık tarihinde “ilk uçan insan” olup, geniş bilgisinden ötürü kendisine “bin fenli” anlamına gelen “Hezârfen” lakabı takılmıştır. 1630 yılında kendi yapımı olan dev boyutlu kanatlarla kuvvetli bir lodosun olduğu bir gün Galata Kulesi’nden atlayarak boğazı geçmiş ve Üsküdar’daki Doğancılar Parkına inmiştir.⁹

Bu uçuş ile bilgi veren tek kaynak Evliya Çelebi’dir. Evliya Çelebi, Hezârfen Ahmet Çelebi’nin uçuşunu Seyahatname adlı ünlü eserinde şu sözlerle aktarmıştır:¹⁰

“İlk defa Okmeydanı minberi üzere yıldız rüzgârı şiddetinde kartal kanatlarıyla sekiz, dokuz kere göklere kanat açarak talim etti. Sonra Sultan Murad Han, Sarayburnu’nda Sinanpaşa köşkünde seyr ederken Galata kulesinin en tepesinden Ahmed Çelebi lodos rüzgârıyla uçup Üsküdar’da Doğancılar Meydanı’na düşmüştür. Sonra Murad Han bir kese altın ihsan edip Hezârfen Ahmed Çelebi’yi Cezayir’e sürmüştür. Orada öldü. Murad Han “Her ne istese elinden gelir” diye Ahmed Çelebi’den pek korktuğundan sürmüştür.”

Lâgarî Hasan Çelebi bugünkü füzeciliğin babası olup, 1633 yılında IV. Murat’ın kızı Kaya Sultan’ın doğumu üzerine yapılan şenlikler esnasında 50 okka (64 kg.) barut dolu 7 fişekli roketle Sarayburnu açıklarından havalanarak basit paraşütü ile Sinanpaşa Köşkü önünde denize inmiştir. Bu başarısı üzerine Padişah IV. Murat tarafından önce ödüllendirilmiş, sonra da Kırım’a Selamet Giray Han’ın hizmetine gönderilmiş ve orada vefat etmiştir.¹¹

Yine Evliya Çelebi, bu olayı Seyahatname adlı eserinde şu şekilde aktarmıştır:¹²

“Murad Han’ın Kaya Sultan adlı bir kızı doğduğunda akika (Yeni doğan bir çocuk için Allah’a şükür niyetiyle kesilen kurbanın adı) şenliği olduğu gece bu Lâgarî Hasan 50 okka baruttan yedi kollu bir fişeng icat edip Sarayburnu’nda padişah huzurunda derya üzere fişeğe bindi. Yardımcıları fişeğe ateş edip Lâgarî,

“Padişahım seni Hudâ’ya ısmarladım. İsa Peygamber ile konuşmaya gideriz.” diye göklere yükselirken dua edip Allah’a hamdler ederek yanında olan fişenklere ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gök kubbede büyük fişeğin barudu kalmayıp yere inerken ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinanpaşa Kasrı önünde denize düşüp yüzerek çıplak padişah huzurunda yer öpüp,

“Padişahım, İsa Peygamber padişahıma selâm eyledi” diye şakalar etti. Bunun üzerine bir kese altın ve 70 akçe ile sipahi zümresinden olup Kırım’da Selamet Giray Han’a gidip orada öldü. Rahmetli yakın dostumuz idi. Allah rahmet eylesin.”

⁹ M. Bahattin Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2006, s. 19. Bazı kaynaklarda bu tarih 1632 olarak da geçmektedir. Bkz. Kline, **a.g.e.**, s. 44.

¹⁰ Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, (Haz: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), C: I, Kitap: II, 5. Baskı, YKY, İstanbul, 2008, s. 669.

¹¹ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 25.

¹² Çelebi, **a.g.e.**, s. 669.

Pratik olarak ilk balonla uçuş denemesi ise Montgolfier Kardeşler tarafından yapılmıştır. 5 Haziran 1783'te Montgolfier Kardeşler Fransa'nın Annonay şehrinde bezden dikilmiş ve üzeri kâğıt kaplı 800 m³ lük balonlarıyla 1.500 m. yüksekliğe kadar çıkıp başarılı bir şekilde yere inmiştir.¹³

1785 yılında Sultan I. Abdülhamid zamanında İranlı bir baloncu kendi yaptığı bir balonla İstanbul'da Topkapı Sarayı'ndan havalanarak Bursa'ya inmiştir. Bu gösteriden memnun kalan Sultan I. Abdülhamid, örnek olması amacıyla balonun Ayasofya Camii'ne asılmasını istemiştir.¹⁴

1789 yılında ise Polonya'nın başkenti Varşova'da Türk Elçisi İbrahim Paşa, yanında Lehistanlı Kont J. Potocki ile birlikte Fransız baloncu Blanchard idaresindeki bir balona binmiş ve böylece "*balonla uçan ilk Türk devlet adamı*" olmuştur.¹⁵

31 Mayıs 1790'da Garnerin adında bir Fransız, kendi yaptığı bir Montgolfier balonu ile uçuşa başlamıştır. 1794'de ise Fransız İhtilali'nde orduda komiser iken esir edilmiştir. Esaretten kurtulmak için paraşüt gibi bir araçla kaçış planları hazırlamış ve serbest bırakıldıktan sonra 22 Ekim 1797'de Paris'te Monceau Parkı'ndan paraşütüne bağladığı balon ile yükselmiş ve 1.000 m. yükseklikte balonun iplerini keserek normal olarak yere inmiştir. Daha sonraki yıllarda paraşütünde çeşitli düzeltmelerde bulunmuştur.¹⁶

19. yy.'da Karadeniz'in Of kasabasında yaşayan medrese öğrencisi Oflu Uzun Hasan, martıları incelemesi sonucu yaptığı kanatlarla tepeler arasındaki derenin bir kıyısından diğer kıyısına uçmayı başarmış, ancak bilinçsiz halk tarafından aklını Şeytan'ın zapt ettiği düşüncesiyle taşlanarak öldürülmüştür.¹⁷

19. yy. başlarında Karadeniz'in Of kasabası civarında yaşayan ve medrese çalışmalarının yanı sıra astronomi ile de uğraşan Veli Direko Hoca ve arkadaşı Ahmet Hoca bir kartalı inceleyip gerekli hesaplamaları da yapmalarının ardından kösele, tahta ve yaylardan oluşan bir kanat yapmışlardır. Veli Direko Hoca'nın, 400

¹³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, **a.g.e.**, s. 46.

¹⁴ Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, 2. Baskı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016, s. 4.

¹⁵ Kline, **a.g.e.**, s. 46.

¹⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, **a.g.e.**, s. 54.

¹⁷ Deniz, **a.g.e.**, s. 8.

m. yüksekliğinde bir tepeden bu kanatla uçarak 200 m. aşağıya indiği iddia edilmiştir. Of deresini aşabilmek için de denemeler yapan iki hoca, hükümetin çalışmalarını yasaklaması yüzünden çalışmalarını durdurmak zorunda kalmışlardır.¹⁸

Bebekli Atıf Bey, gürgen ağacından ve ince saclardan kanat, kuyruk ve pervanesi olan ve ayak hareketiyle çalışan bir uçak icat etmiştir. 26 Haziran 1861'de İstanbul Bebek'te bulunan Protestan Koleji'nin bahçesindeki bir setin üzerine çıkıp 10 m. kadar uçtukten sonra yere çakılarak yaralanmış ve okulun öğretmenleri tarafından tedavi altına alınmıştır. Kaza sonrası Atıf Bey'in miras yiyen bir deli olduğu söylentisi çıkmıştır.¹⁹

Prusyalı Otto Lilienthal tarafından geliştirilen planör sayesinde ilk kez havadan ağır bir makine uçuş başarıları göstermiştir. 300 metrelik süzülüşler şeklinde yaklaşık 2.000 uçuş gerçekleştiren Lilienthal 9 Ağustos 1896'da çift yüzeyli planörünün üst yüzeyinin uçuş esnasında kopması sonucu ağır yaralanmış, ertesi gün de hayatını kaybetmiştir. Lilienthal'ın bu çabaları kendisinden sonra gelen birçok kişiye ilham vermiştir.²⁰

ABD'de Wright Kardeşler, 14 Aralık 1903'te yaptıkları bir denemeden sonra 12 hp. gücündeki bir motor, 12,54 m. kanat açıklığı, 6,82 m. boyunda ve kanat alanı 45 m², çift pervaneli ve pilot dahil ağırlığı 335 kg. olan The Flyer (Uçucu) adlı uçakları ile Kuzey Carolina'daki Kitty Hawk'daki eski çalıştıkları kumluk arazide 17 Aralık 1903'te dayanıklı dört uçuş yaparak havacılıkta bir temel taşı atmışlardır.²¹

1905 yılında havacılık rekorlarının kurallarını tespit ve tescil edecek bir kurum olan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI) kurulmuştur. Yine aynı yıl, Amerika Havacılık Kulübü faaliyete geçmiştir.²²

1909 yılında ilk kez ABD ordusu tarafından uçaklar askeri alanda kullanılmaya başlanmıştır. Hemen ardından Fransız ordusunda askeri tayyarecilik teşkilatı kurulmuştur. Havacılığın ordu teşkilatına girmesi ise İngiltere'de 13 Nisan 1912'de Krallık Hava Kolununun kurulması ile gerçekleşmiş, daha sonra bu teşkilat

¹⁸ Deniz, a.g.e., s. 8.

¹⁹ A.g.e., s. 8.

²⁰ Osman Yalçın, **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 18.

²¹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 91.

²² A.g.e., s. 92.

RAF (Kraliyet Hava Kuvvetleri)'in temelini oluşturmuştur. Almanya'da Askeri Havacılık Servisi ise 1 Ekim 1912'de kurulmuştur.²³

Osmanlı Devleti'nde yukarıda bahsedilen özel teşebbüslerin haricinde havacılık faaliyeti alanındaki ilk devlet teşebbüsü II. Abdülhamit zamanında Fransa'ya sipariş edilen kabili sevk balonlarla başlamış, daha sonra 1909 yılında Sultan Mehmet Reşat devrinde ise İstanbul'da balon ve uçakla ilk gösteri uçuşu gerçekleştirilmiştir.²⁴

Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, askeri ateşe olarak Yzb. Enver Bey'i Berlin'e, Yzb. Fethi Bey'i ise Paris'e göndermiştir. Enver Bey ve Fethi Bey'in havacılık hakkındaki raporları sonucunda 1911 yılında Osmanlı havacılığının ilk resmi kuruluşu olan "*Tayyare Komisyonu*" kurulmuş ve başkanı olarak da Kurmay Yb. Süreyya (İlmen) Bey atanmıştır. Mahmud Şevket Paşa ayrıca bir tayyarecilik okulu açılması ve tayyare merkezi kurulması amacıyla Meclis-i Mebusuna bir teklif sunmuş ancak bütçede para olmadığından yurt çapında başlatılan yardım kampanyasına ise kendi maaşından katkıda bulunmuştur.²⁵

1912 yılı Ocak ayında Tayyare Mektebi için İstanbul Ayastefanos (Yeşilköy) ve Safraköy (Sefaköy) arasında 250 m. genişliğinde ve 1.500 m. uzunluğunda bir arazi satın alınarak iki tayyare hangarı oluşturulmuştur. Fransa'da eğitim gören Yzb. Fesa Bey (Evrensev) ve Mülazımievvel (Ütğm.) Yusuf Kenan Bey bu mektebe öğretmen olarak atanmışlardır.²⁶

Havacılık endüstrisinin doğmasında insanların uçma isteği önemli bir rol oynarken gelişmesinde de bu isteğin bir spor haline dönüşmesi o derece rol

²³ Yalçın, **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, s. 21-22.

²⁴ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 61-62.

²⁵ **A.g.e.**, s. 62-63.

²⁶ Kline, **a.g.e.**, s. 58. 9 Temmuz 1911'de Paris'teki Blériot Havacılık Okulu'na gönderilmişlerdir. 1912 yılı Mart sonunda eğitimlerin ardından yurda dönmüşlerdir. Fransa Havacılık Kulübü tarafından FAI'nın Yzb. Fesa Bey 780 no'lu pilot brövesi, İ. Ütğm. Kenan Bey ise 797 no'lu pilot brövesi almışlardır. Yurda dönmelerinin ardından Fesa Bey, Osmanlı Ordusunun 1 no'lu uçuş brövesinin sahibi olmuştur. Ancak, Yusuf Kenan Bey'e Fransa'da çok uçak parçaladığından ve Türkiye'deki bazı olaylarından dolayı Osmanlı Devleti tarafından hiçbir zaman bröve verilmemiştir. Bkz., **a.g.e.**, s. 64-65.

oynamıştır. Bu sporun ulaştırma ve savunma alanındaki öneminin kavranması üzerine en küçük girişimler bile desteklenerek bu endüstrinin doğması sağlanmıştır.²⁷

1910'lu yıllarda havacılık alanında liderliği elinde bulunan ve endüstriye bir devlet kuruluşu olarak sahip çıkan Avrupa ülkeleri böylece 1920'lerin ortasından itibaren liderliği devletin aşırı desteği sayesinde özel teşebbüsün konuya sahip çıktığı ABD'ye kaptırmışlardır.²⁸

Üretilen ilk uçaklar daha çok posta işlerinde kullanılan birkaç kişilik uçaklar iken, 1927 yılında Lindbergh, saatteki hızı 160 km/s olan, tek kanatlı ve kanadı gövdeye üstten tutturulmuş tek kişilik Ryan-M2 uçağı ile "*Atlantik Okyanusu'nu ilk aşan insan*" olmuştur.²⁹

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün öncülüğünde Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kalkınmasına ve ulusal havacılığın büyüüp gelişmesine katkı sağlamak amacıyla 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuş ve Ankara Akköprü'de küçük bir atölyede uçak ve planörlerin bakım, onarım faaliyetlerine başlamıştır.

15 Nisan 1931'de kurulan Türk Tarih Kurumu (TTK)'na Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından şu talimat verilmiştir:³⁰ "*Tarih yazmak, tarih yapmak kadar mühimdir. Yazan yapana sadık kalmazsa, değişmeyen hakikat, insanlığı şaşırtacak bir mahiyet alır.*" Bu söz geleceğin tarihçilerinin de uyması gereken altın bir kural özelliği taşımaktadır. Çünkü ancak bu şekilde gerçekler aslına sadık kalınarak net bir şekilde ortaya çıkarılabilecektir.

Pilot, mühendis ve girişimci Vecihi Hürkuş da kendi anılarının Türk Havacılık Tarihi'nin yazımına nasıl fayda sağlayacağını şu sözlerle dile getirmiştir:³¹

"... Türk havacılık tarihini bütün sebepleri ile aydınlığa kavuşturacak yazarların davayı ele alacakları zaman gelecektir. İşte o zaman bu konudaki vesikaları toplayacak alakalılara, yurt ve meslek sevgisi ile işlenmiş olan bu eserlerim fayda sağlayacaktır."

²⁷ Şükrü Er, "Havacılık Endüstrisinin Doğuşu", **Uçantürk Dergisi**, C: 37, Sayı: 352, (Eylül 1991), s. 11.

²⁸ **A.g.m.**, s. 11.

²⁹ **A.g.m.**, s. 11.

³⁰ Hasan Cemil Çambel, "Atatürk ve Tarih", **TTK Belleten Dergisi**, C: 3, Sayı: 10, (1 Nisan 1939), s. 272.

³¹ Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, (Yay. Haz: Gönül Hürkuş Şarman ve Sevim Hürkuş Maxon), 4. Baskı, Yapı Kredi Yayınları (YKY), İstanbul, 2016, s. 223.

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası ile ilgili bugüne kadar yazılmış çeşitli makaleler ve kitaplar bulunmaktadır. Bu yayınların en önemlileri arasında Osman Yalçın'ın "*Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*", İsmail Yavuz'un "*Mustafa Kemal'in Uçakları: Türkiye'nin Uçak İmalatı Tarihi (1923-2012)*", Zafer Orbay'ın "*Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı*", Mehmet Arif Demirer'in "*II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar*" ile "*Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)*" ve Tuncay Deniz'in "*Türk Uçak Üretimi*", Oktay Verel'in "*İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*" adlı kitapları ile İsmail Yavuz'un "*THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950*"³² adlı makalesi gösterilebilir. Fakat yaptığımız incelemede bu konu ile ilgili herhangi bir tez çalışmasına rastlanılmamıştır.

Oktay Verel'in yukarıda bahsedilen iki ciltten oluşan kitabında Türk Hava Kurumunun kurultaylarına ait genel bilgiler bulunmaktadır. THK tarafından kitapçık olarak basılan bu tutanakların derli toplu olarak kütüphanelerde bulunmadığı tarafımızdan tespit edilmiştir. Bu tez çalışmasında adı geçen kurultay tutanaklarına ulaşılmış ve kapsamlı bir şekilde yararlanılmıştır.

Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası konulu tez, genel olarak fabrikanın 1939 yılında atölye olarak kurulmaya başlamasından 1952 yılında MKEK'e devredilmesine kadar olan dönemi kapsamaktadır.

Tezin birinci bölümünde Türkiye'de havacılığın doğuşu, gelişimi, öncü kişiler ve ilk faaliyetler ile ilgili kısaca bilgiler yer almıştır. Daha sonra Cumhuriyet döneminde kurulan THK, TOMTAŞ, Kayseri Uçak Fabrikası, Eskişehir Uçak Fabrikası, Vecihi Hürkuş'un Havacılık Alanındaki Faaliyetleri ve Nuri Demirağ Uçak Fabrikası hakkında bilgiler verilmiştir.

Tezin ikinci bölümünde, THK Etimesgut Uçak Fabrikasının kuruluşunun hangi etkenlere bağlı olarak gerçekleştiği, fabrikada üretilen uçaklar ve planörler, THK Etimesgut Uçak Fabrikasının kurulmasında Polonyalı havacıların rolü, Uçak Fabrikası faaliyeti çerçevesinde Gazi Uçak Motor Fabrikasının kurulmasına yol açan etmenler, burada üretilen uçak motorları, Ankara Rüzgâr Tünelinin kurulmasına yol

³² İsmail Yavuz, "THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950", **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 54, Sayı: 636, (Ocak 2013), s. 32-36.

açan etmenler ile Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motor Fabrikalarının önce MKEK'e devredilmesinde ve ardından kapatılması süreci açıklanmaya çalışılmıştır.

Tezin son bölümde ise II. Dünya Savaşı'nın ardından oluşan siyasi, ekonomik ve demokratik sistemin Türkiye'yi nasıl etkilediği belirtilerek THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın bu girişiminde başarısız olmasına yol açan sebepler üzerinde detaylı şekilde durulmaya çalışılmıştır.



I. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE HAVACILIĞIN DOĞUŞU ve GELİŞİMİ

1.1. Trablusgarp Savaşından I. Dünya Savaşı Öncesine Kadar Olan

Dönemde Yaşanan Gelişmeler

31 Ocak 1912’de Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyan Yzb. Carlo Monto, Türkler tarafından yerden açılan ateş sonucu yaralanmış ve böylece “*tarihte havada vurulan ilk kişi*” olmuştur.³³

1912 yılı Mart ayında Fransa’dan 2 adet “*Deperdussin*” tipi uçak, daha sonra yine aynı tip bir uçak daha alınmıştır. Aynı yıl 7 subay eğitim amaçlı Fransa’daki REP Fabrikaları Tayyarecilik Okuluna, 7 subay ise İngiltere’deki Bristol Tayyarecilik Okuluna gönderilmiştir.³⁴

3 Temmuz 1912’de Tayyare Mektebi İstanbul Yeşilköy’de açılarak P. Bnb. Mehmet Cemal okulun ilk müdürü olarak atanmıştır. Böylece, Osmanlı Ordusu kendi pilotlarını yetiştirecek bir okula kavuşarak Hava Harp Okulu’nun da temeli atılmıştır.³⁵

25 Ağustos 1912’de Trablusgarp Savaşı esnasında İtalyan Atğm. Manzini, uçağının Türkler tarafından vurulması sonucu uçağıyla denize düşerek hayatını kaybetmiştir. Atğm. Manzini böylece “*ilk hava harp kurbanı*” olarak tarihe geçmiştir. 10 Eylül 1912’de ise Türk askerlerinin yerden açtığı ateş sonucu İtalyan Yzb. Riccardo Moizzo’nun yönetimindeki Nieport uçağı yere acil iniş yapmak zorunda kalmıştır. Böylece, Yzb. Moizo “*havacılık tarihindeki ilk esir pilot*”, uçağı ise “*ganimetle elde edilen ilk uçak*” olmuştur.³⁶

Balkan Savaşları döneminde Osmanlı Ordusu’nun elinde 2 tecrübeli pilot ile 11’i Fransa’dan, 2’si Almanya’dan ve 4’ü de İngiltere’deki Bristol Fabrikası’ndan satın alınmış yalnızca 17 adet uçak bulunmaktaydı. Süreyya İlmen’in başkanlığını

³³ Kline, a.g.e., s. 60.

³⁴ Akalın ve Bıyıkoglu, a.g.e., s. 63.

³⁵ Kline, a.g.e., s. 68.

³⁶ A.g.e., s. 68.

yaptığı heyet tarafından 1 adet de “Parseval PL-9” yönlendirilebilen balon satın alınmıştır.³⁷

Ancak, Balkan Savaşları esnasında envantere bulunan toplam 17 adet uçaklık filo pilotlardan sadece birkaçının cephede uçuş tecrübesi olması yüzünden verimli bir şekilde kullanılamamıştır.³⁸

1.2. I. Dünya Savaşı Öncesi Dönemden Türkiye Cumhuriyetinin

Kuruluşuna Kadar Olan Dönemde Yaşanan Gelişmeler

Balkan Savaşları bittikten sonra Fransız pilotlar, batı ile doğu arasında bir ilişki kurmak için Paris’ten Kahire’ye uçmayı tasarlamışlardır. 20 Ekim 1913’te Daucourt ve yolcusu Roue (Roux) bir Borel monoplan ile Bonnier bir Nieuport ile Vedrines de tek kişilik bir Blériot uçağı ile Viyana, Belgrat ve Varna yoluyla İstanbul’a gelmişlerdir. İstanbul’daki parlak bir karşılamadan ardından uğurlanan havacıardan Daucourt’un bir iniş esnasında arızalanan uçağı yola devam etmesine engel olmuştur. Diğer havacıardan Vedrines 21 Kasım 1913’te ve Bonnier ise 1 Ocak 1914’te Kahire’ye varmayı başarmışlardır.³⁹

1 Aralık 1913’te ise Fethi Bey yönetimindeki “Osmanlı” adlı Deperdussin tipi bir uçağı yolcu olarak binen Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti Başkanı Belkis Şevket Hanım 15 dakika boyunca halkı bağış yapmaya çağırarak kartlar atmış, böylece “Uçan İlk Türk Kadını” unvanını almıştır.⁴⁰

1914 yılı başlarında Balkan Savaşları’nın acı hatıralarını silmek, Osmanlı İmparatorluğu’nun kuvvetini göstermek, sarsılan saygınlığını yeniden tesis etmek ve Fransız pilotlarının yarattığı hayranlığı Türk havacılarına çevirmek amacıyla Harbiye Nazırı Enver Paşa’nın talimatları doğrultusunda 2 adet uçağı İstanbul’dan Kahire’ye uçuşması kararlaştırılmıştır.⁴¹

³⁷ Kline, a.g.e., s. 68.

³⁸ Akalın ve Bıyıkoglu, a.g.e., s. 63.

³⁹ Kline, a.g.e., s. 77. Bazı kaynaklar ise Bonnier’in 28 Aralık 1913’te vardığını belirtmektedir. Bkz. Yalçın, **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, s. 57.

⁴⁰ Kline, a.g.e., s. 79. Burada her ne kadar 30 Kasım 1913 tarihi verilmişse de belirtilen tarihte olumsuz hava koşulları yüzünden uçuş ertesi gün 1 Aralık 1913’te gerçekleştirilmiştir. Bkz. <http://www.kokpit.aero/102-yil-once-bugun>, Erişim Tarihi: (11.07.2018)

⁴¹ **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, (Yay. Haz: Oktay Verel), C: I, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, C: I, 37.

Yzb. Fethi Bey ve rasıtı Sadık Bey Blériot XI tipindeki “*Muavenet-i Milliye*” adlı uçakları ile Ütğm. Nuri Bey ve rasıtı İsmail Hakkı Bey ise Deperdussin tipindeki “*Prens Celaleddin*” adlı uçakları ile 8 Şubat 1914’te Kahire’ye gitmek üzere yola çıkmışlardır. 27 Şubat 1914’te Fethi Bey’in uçağı Şam ile Kudüs arasında Taberiye İlçesinin Şimiriye Bucağı’nda düşerek parçalanmıştır. Kaza sonucu Fethi Bey ve Sadık Bey şehit düşerek Şam’daki Emeviye Camii’nin bahçesindeki Selahattin Eyyubi Türbesi’ne gömülmüşlerdir.⁴²

11 Mart 1914’te İstanbul-Kahire-İskenderiye seferinin ikinci uçağı olan Prens Celaleddin, Yafa’dan (Hayfa) kalkışı sırasında denize düşmüş ve pilot Nuri Bey boğularak şehit olmuştur. Nuri Bey de Şam’a götürülerek Fethi ve Sadık Beylerin yanında toprağa verilmiştir.⁴³

Nihayet, bu seferin tamamlanması işi Salim ve Kemal Bey tarafından üstlenilmiştir. Blériot XI tipindeki “*Ertuğrul*” adlı uçakları ile yola çıkan Salim ve Kemal Beylerin uçağı Edremit yakınlarında düşerek parçalanmıştır. Toplanan yardımlarla hazırlanan “*Edremit*” adlı Bleriot tipi yeni bir uçak deniz yoluyla Beyrut’a götürülmüş, Salim ve Kemal Bey buradan uçarak 9 Mayıs 1914’te Kahire El-Ariş’e ve 15 Mayıs 1914’te de İskenderiye’ye varmayı başarmışlardır.⁴⁴

1914 yılı Mayıs ayında, Yeşilköy Kara Tayyare Mektebi’ne Fransız Hv. Yzb. Marki Mezeyrac de Goys öğretmen olarak getirilmiştir. Eğitim amaçlı kullanılmak üzere Fransa’dan 5 adet Coudron ve 6 adet Morane Saulnier uçağı sipariş verilmiştir. Yine bu dönemde Yeşilköy Bahriye Tayyare Mektebi de açılarak müdür muavinliğine de Yzb. Necmettin (Sağır) Efendi getirilmiştir. Bazı deniz subayları Havacılık Okulu’nda eğitim görerek deniz tayyareciliğinin temelini oluşturmuşlardır.⁴⁵

I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Hava Birlikleri’nin toplam mevcudu İstanbul Yeşilköy, Filistin, Gelibolu, Irak Tikrit, Ürdün Amman, Adana, İzmir

⁴² Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 47-50.

⁴³ Kline, *a.g.e.*, s. 90-91.

⁴⁴ Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 50; Kline, *a.g.e.*, s. 94; Yalçın, *Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, s. 69-72.

⁴⁵ Kline, *a.g.e.*, s. 93.

Seydiköy, Çanakkale, Erzurum Suşehri, Yeşilköy (Suşehri için hazırlanan), Yeşilköy, Elazığ ve Çanakkale'deki 81 pilot, 57 rasıt ve 90 uçaktan oluşmuştur.⁴⁶

6 Kasım 1915'te Türk topçusu Küçükgemlikli üzerinde bir düşman uçağını denize düşürmüştür. 30 Kasım 1915'te ise Plt. Ütgm. Ali Rıza ve Rasıt Tgm. Orhan, Albatros C.I uçakları ile Kabatepe üzerinde uçarken bir Fransız uçağı ile karşılaşmışlar, yapılan hava savaşında Fransız uçağı benzin deposu delindiğinden İntepe-Helles arasına düşmüştür. Bu olay, Türk havacılarının "*ilk hava zaferi*" olmuştur.⁴⁷

Almanya'dan alınan deniz uçaklarının karadan naklinde yaşanan sorunlar nedeniyle botlarına tekerlekler monte edilmiş, içlerine de yedek parça ve yakıt konularak İstanbul'a uçarak getirilmişlerdir. Türkler, böylece hem karaya hem de denize iniş kalkış yapabilen amfibi uçakların da öncüsü olmuştur.⁴⁸

I. Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı havacılığı büyük bir gelişim göstermiştir. Havacılıkta görev alan Almanlar genellikle idareci olarak görev almışlardır. Alman Bnb. Serno da savaş bitene kadar Osmanlı Havacılığının başında görev yapmıştır.⁴⁹

I. Dünya Savaşı'nda alınan yenilgi üzerine elde kalan hasarlı uçakların eksiklikleri Konya tamirhanesinde tamamlanmış ve bu uçaklar Kurtuluş Savaşı'nın ilk hava gücünü oluşturmuştur. Malzeme kıtlığından, gövde ve kanatları sızdırmaz ve kaygan hale getiren emayit maddesi bulunamamıştır. Bunun yerine patates püresi ile koyun ve sığır paçaları kaynatılarak jelatin elde edilmiş ve bu jelatine yumurta karıştırılarak elde edilen kaygan madde emayit maddesi yerine kullanılmıştır.⁵⁰

Büyük Taarruz öncesi T.Hv.K.'nin envanterinde 20 adet Spad XIII av uçağı, 1 adet Albatros C-XV av uçağı, 1 adet Albatros D III av uçağı, 4 adet Bréguet-XIV B2 keşif uçağı, 1 adet De Havilland 9 keşif uçağı, 2 adet Fiat R2 Paradiso keşif uçağı, 6 adet Aviatik okul uçağı ve 3 adet Gotha okul uçağı olmak üzere toplam 38 adet uçak bulunmaktaydı.⁵¹

⁴⁶ Kline, **a.g.e.**, s. 114.

⁴⁷ Yalçın, **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, s. 155-156.

⁴⁸ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 66.

⁴⁹ Yalçın, **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, s. 423.

⁵⁰ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 79.

⁵¹ Kline, **a.g.e.**, s. 134.

1.3. Cumhuriyet Döneminde Yaşanan Gelişmeler

Osmanlı Ordusunda Umuru Havaiye Müfettişliği, Kurtuluş Savaşı'nda ise Kuva-i Havaiye Şubesi adı altında faaliyet gösteren havacılık bölümü, Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte Hava Müfettişliği adını almış ve 1928 yılında Hava Müsteşarlığı olarak değiştirilmiştir. Müsteşarlık merkezi Ankara'ya taşınmış ve ilk hava müsteşarı, tuğgeneralliğe terfi ettirilen Muzaffer Ergüder olmuştur. Hava Müsteşarlığı, 1944 yılında daha geniş bir teşkilat yapısına sahip olan Hv.K.K.'ye dönüştürülmüştür.⁵²

1932 yılında Eskişehir'de Plt. Yb. Zeki komutasında 1. Tayyare Alayı, Diyarbakır'da Plt. Yb. Celal komutasında 2. Tayyare Alayı, İzmir'de Plt. Yb. Şefik komutasında 3. Tayyare Alayı oluşturulmuştur.⁵³

Atatürk'ün önceden belirlediği hedefe bilinçli bir sıralama ile ilerlediği görülmüştür. Burada, ulus devlet tam bağımsızlıkla, tam bağımsızlık ulusal ekonomiyle ve ulusal savunma da ulusal güvenlikle iç içe ve yakın ilişkileri olmuştur.⁵⁴

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren havacılık sanayinin kurulması amacıyla büyük çabalar gösterilmiştir. 1925 yılında TOMTAŞ teşebbüsü çerçevesinde kurulan Kayseri ve Eskişehir Uçak Fabrikaları, 1936 yılında sektörün ilk özel havacılık sanayi teşebbüsü olan Nuri Demirağ Uçak Fabrikası, 1940'tan itibaren THK bünyesinde kurulan Uçak Fabrikası, Uçak Motoru Fabrikası ve Ankara Hava Tüneli gibi önemli sanayi atılımlarının yanı sıra ilk uçak imalatını yapan Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan gibi kişisel girişimler olmuştur.⁵⁵

1.3.1. Türk Hava Kurumu (THK)

Cevat Abbas Bey (Gürer), 35 arkadaşı ile çeşitli meslek sahibi ve yakın arkadaşlarından 10 kişiyi 16 Şubat 1925 günü saat: 10.00'da Ankara Türk Ocağı'nda

⁵² Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 115; Osman Yalçın, "Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, (8-10 Şubat 2011), Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 260.

⁵³ Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1919 Yılından 1939 Yılına Kadar)**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara 1997, s. 204.

⁵⁴ İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2001, s. 256.

⁵⁵ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 115.

düzenlediği çaya davet etmiştir. Burada T.Ta.C. kurulmuş ve başkanlığına ise Atatürk'ün yaveri Cevat Abbas Gürer getirilmiştir. Burada Gürer tarafından aşağıdaki konuşma yapılmıştır:⁵⁶

“...Halbuki bütçeye yük olmadan ve Cumhuriyet hükümetimize hava kuvvetlerimizin yakın bir gelecekte insan ve malzemece çoğalması ve güçlenmesi pek mümkün görülmektedir.

Özellikle komşu devletlerin hava kuvvetlerinin oluşması ve ilerlemesi yolundaki mesaileri yanında Türkiye Cumhuriyeti Hava Kuvvetleri'nin yalnız hükümetçe eksikliklerinin tamamlanmasına, soylu ve fedakâr milletimizin seyirci kalamayacağı pek tabiidir. Harikalar yaratma özel yeteneği tabiatında saklı bulunan asil milletimizin hamiyetinin ortaya çıkmasına hepimiz her zaman şahit olmuşuzdur.

Kardeşlerim;

İşte bu bariz hakikattir ki muazzez vatanımızın yeni bir silahla bir an evvel donatılması emrinde büyük milletin yiğitliğine dayanacak ve devletin geçerli kanunları dâhilinde bütün memleketi içine alacak, kara ve deniz hava kuvvetlerine yardım cemiyetinin kurulmasına teşebbüs edilmiştir.

Bu teşebbüs hususunda irade makamları ve heyet-i celilelerinde her birine yapılan müracaatların yüksek yansımaları ise teşebbüsün fiile dönüştürülmesi zamanının gelip çatıldığını kuvvetle işaret etmekteydi.

Onun için bugün heyet-i aliyyelerini buraya davet etmeyi vazife kabul etmiş bulunuyorum. Gelişinizle şereflendirmenize hürmetlere teşekkürlerimi arz ederim...”

T.Ta.C.'nin kurucu üyeleri şunlardır:⁵⁷

“İzmit Mebusu Saffet Bey, İstanbul Mebusu Ali Rıza Bey, Çorum Mebusu Dr. Mustafa Bey, Kars Mebusu Ağaoglu Ahmet Bey, Kozan Mebusu Saip Bey, Cebelberek Mebusu Avni Bey, Afyon Mebusu Ali Bey, Zonguldak Mebusu Halil Bey, Muş Mebusu İlyas Sami Bey, Manisa Mebusu Esat Bey, Siverek Mebusu Kadri Ahmet Bey, Kütahya Mebusu Recep Bey, Kütahya Mebusu Ragıp Bey, Malatya Mebusu Mahmut Nedim Bey, Çorum Mebusu Ferit Bey, Bitlis Mebusu Muhittin Bey, Kırklareli Mebusu Fuat Bey, Ankara Mebusu İhsan Bey, Ankara Mebusu Şakir Bey, Eskişehir Mebusu Emin Bey, Çorum Mebusu İsmail Kemal Bey, Afyon Mebusu Ruşen Bey, Urfa Mebusu Yahya Kemal Bey, Tekirdağ Mebusu Cemil Bey, Urfa Mebusu Ali Bey, Ankara Mebusu Hilmi Bey, Erkânî Harbiyei Umumiye Reisi Sanisi Kazım Paşa, Diyanet İşleri Reisi Hoca Rifat Efendi, Tüccardan Avunduk Zade Mehmet Bey, M.M.V. Müsteşar Vekili Miralay Hüseyin Hüsnü Bey, Hakimiyeti Milliyeden Ziya Gevher Bey, Tüccardan Nemlizade Sıtkı Bey, Tüccardan Erzurumlu Nafiz Bey ve Mimar Hikmet Bey”

T.Ta.C.'nin Genel Tüzüğü'nün 2. ve 3. maddelerinde kurumun kuruluş amacı olarak şu hükümler yer almıştır:⁵⁸

“Madde – 2: Türkiye’de tayyareciliğin askerî, iktisadî, içtimaî ve siyasi ehemmiyetini tanıtmak ve bu maksatla tayyareciliğe lüzumu olan eşhası ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyareciliğin aşkını tenemmiye etmektir.

⁵⁶ **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer / Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, (Der: Turgut Gürer), 2. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 355-356.

⁵⁷ **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, (Yay. Haz: Oktay Verel), C: II, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, s. 81-82.

⁵⁸ **Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi**, İktisad Matbaası, Ankara, 1925, s. 2.

Madde – 3: Cemiyet, şahsiyet-i hakimiyyeyi haiz olup, maksat ve gayesine vusul için maddî ve manevî lazım gelen tedabir ve vesait-i meşruaya müracaata ve maksad-ı gayesinin istilzam ettiği emlak ve araziye tasarruf ve tefriğa salahiyyettardır.”

Kurumun kuruluş dönemindeki gelir kaynakları aşağıdaki yirmi bir kalemden meydana gelmiştir:⁵⁹

- 1) Halkın bağışları
- 2) Tayyare piyangosu
- 3) Fitre-zekât ve kurban derileri
- 4) Tayyare pulu(Tutkallı makbuz)
- 5) El ve duvar ilanları imtiyazı
- 6) Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti
- 7) Uşak Şeker Fabrikası'nın ilk mahsulü
- 8) Mevcut domuzların istismarı
- 9) Eski pulların devri
- 10) Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar
- 11) Üye aidatları
- 12) Tutkallı Makbuz (Yardım pulu)
- 13) Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar
- 14) Kira gelirleri
- 15) İştirakler gelirleri
- 16) Faiz gelirleri
- 17) Makara ve iplik fabrikası tesis hakkı
- 18) Askeri terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması
- 19) Ödemiş Balyanbolu Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki civa madeninin işletilmesi
- 20) Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin THK'ya bağışlanması
- 21) Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1925 yılında havacılığın önemini şu sözlerle vurguladığı iddia edilmiştir:⁶⁰

“... İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın!..”

Cemiyet, uçak alabilmek adına Başkan Cevat Abbas Bey'in önerisi ile 10.000 lira toplayıp cemiyete gönderen her şehir, kasaba ve köyün kendi adına bir uçağa sahip olabileceğini bütün şubelere bildirmiştir. Buna ilk yanıt, Adana'nın Ceyhan kasabasından gelmiş ve telgrafla 10.000 liranın gönderildiği bildirilerek cemiyetin ilk tayyaresine “Ceyhan” adının verilmesi istenilmiştir. Bunun üzerine, İtalyan Ansaldo

⁵⁹ M. Bahattin Adıgüzel, Songül Akkuş ve Candan Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2006, s. 73-74.

⁶⁰ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: I, s. 14. Bu söz her ne kadar Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile ilişkilendirilmekte ise de ne yazık ki Atatürk'e ait olduğunu kanıtlayacak özgün bir belgeye ulaşılamamıştır.

fabrikası yapımı 300 hp. gücündeki “Fiat” tipinde motorlu bir uçak ile açılacak pilot okulu için Fransa’dan bir Gaudron 59 tipi uçak sipariş edilmiştir.⁶¹

T.Ta.C.’nin aldığı ilk uçağın 24 Mayıs 1925’te İstanbul semalarında uçurulması, Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi’nin “*Cemiyetin İlk Tayyaresi*” adlı makalesinde şu şekilde yer almıştır:⁶²

“Tayyare Cemiyetinin ilk satın aldığı mektep tayyaresi bugün İstanbul üzerinde ilk defa uçmuş ve limandaki bütün vapurlar tarafından sürekli düdükle çalınmak suretiyle selamlanmıştır. Tayyare şehrin üzerinden pek alçak uçarak dolaşmak ve bütün halk tarafından şevk ve tehalükle temaşa edilmiştir.”

T.Ta.C.’nin 19 Ekim 1925’te yapılan 1. Büyük Kongresi’nde ise Cevat Abbas Gürer’in yerine Fuat Bey (Bulca) başkanlığa seçilmiştir. Burada, Başbakan İsmet İnönü nitelikli havacılar yetiştirmenin önemi ile ilgili şunları söylemiştir:⁶³

“...Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en ince ve nazik aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedabiri, tayyare imaline yarayacak bütün mevadi iptidaiyenin vatandan istihraç ve temin olunmasını, hülâsa vücuda gelen tayyarenin fenni bir tarzda yapılması için makinadan ve fenden anlar mütehassısları ve bu tayyareleri vatanın havasında kemali hamiyetle, kemali cesaretle kullanacak cesur tayyarecileri hep beraber meydana getirmeği istihdaf ediyoruz.”

Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından 3 Ocak 1926’da T.Ta.C. Genel Merkezi’ne bir ziyaret yapılarak yapılan çalışmalar hakkında bilgi alınmış ve kurumun faaliyetlerine ilişkin takdirlerini ifade etmiştir.⁶⁴

23 Nisan 1926’da İstanbul Yeşilköy’de Tayyare Makinist Mektebi açılmıştır.⁶⁵

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, T.Ta.C.’den, kurumun geleceğinden, kurumun daha fazla maddi desteğe olan ihtiyacından ve Türkiye’de bir uçak fabrikası kurulması gerekliliğinden bahsedildiği Çankaya köşkündeki bir toplantıda şunları söylemiştir:⁶⁶

“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de

⁶¹ Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 178.

⁶² “Cemiyetin İlk Tayyaresi”, **Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi**, (25 Mayıs 1925), s. 1.

⁶³ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 17, THK Başkanları için Bkz. **(EK-13)**

⁶⁴ “Reis-i Cumhuriyetimiz Tayyare Cemiyeti Umumi Merkezini ziyaret ve muamelâtı takdir lütfunda bulunmuşlardır”, **Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi**, (5 Ocak 1926), s. 1.

⁶⁵ Adıgüzel, Akgül ve Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, s. 24.

⁶⁶ Sabiha Gökçen, **Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, (Yay. Haz: Oktay Verel), Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1982, s. 67.

bir yandan mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrulacak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayiine bakınız. Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silâhlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar, ellerindeki bu silâh fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmağa çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayii alanına, otomotiv sanayiine; kısaca aklınıza gelen her alana. Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.

T.Ta.C., sportif amaçlı olarak kurulan FAI'ya 1927 yılında müracaat ederek Türkiye'yi THK'nin temsil etmesini sağlamıştır. Yaklaşık 1,5 yıl süren çabalarının sonucu olarak da 1929 yılında FAI'ya üye olmuştur.⁶⁷

1935 yılında Vecihi Hürkuş'un faaliyetlerini İstanbul'da yakından takip etme imkânı yakalayan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Ankara'ya dönüşünde T.Ta.C. Başkanı Fuat Bulca'yı çağırarak Vecihi Hürkuş'un faaliyetleri hakkında bilgi istemiştir. Fuat Bulca tarafından Vecihi Bey hakkında olumlu görüş bildirilmiş ancak mevzuatın Vecihi Hürkuş'a yardıma elvermediğinin belirtilmesi üzerine Atatürk, Türkkuşu adında bir birim kurulmasını ve Vecihi Hürkuş'tan burada faydalanılmasını istemiştir.⁶⁸

3 Mayıs 1935'te Türkiye'de havacılığın icra organı olan Türkkuşu faaliyete geçmiştir. Kendisi de o gün Türkkuşu'nun açılışına katılan Sabiha Gökçen, Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından yapılan açılış konuşmasını şu şekilde aktarmıştır:⁶⁹

"...Hayat için, havayı yalnız nefeslemenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan, hava hâkimiyeti olduğu yalın olarak ortaya çıktı.

Bütün milletlerin, büyük gayretle, üzerinde çalıştıkları bu sahada, Türk milleti de, şüphesiz yerini almalıydı.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da, en son hava vasıtalarıyla düzenlemekten geri kalmadı..."

⁶⁷ Adıgüzel, Akgül ve Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, s. 24-25.

⁶⁸ Vecihi Hürkuş, **Havacılığımız**, Doğu Matbaacılık ve Tic. Ltd. Şti. Matbaası, Ankara, 1966. s. 9.

⁶⁹ Gökçen, **a.g.e.**, s. 71.

24 Mayıs 1935'te yapılan 6. Genel Kurul'da T.Ta.C.'nin adı THK olarak değiştirilmiştir.⁷⁰

1935 yılında yurt genelinde THK için başlatılan yardım kampanyasında Atatürk de THK'ye 10.000 lira bağışta bulunmuş ve şu ifadeleri kullanmıştır: “*Bu ulus, en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla başla koşmuştur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur.*”⁷¹

THK'ye ayrıca Ankara tüccarlarından Vehbi Koç tarafından 5.000 lira, Başbakan İsmet İnönü ve ailesi tarafından 1.000 lira, TBMM Başkanı Abdülhalik Renda tarafından 500 lira ve İş Bankası Genel Müdürü Muammer Eriş tarafından da 500 lira bağışta bulunulmuştur.⁷²

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu yıllarda havacılık alanında yurtdışına bağımlı durumda bulunuyordu. Bu nedenle Türkiye'de 1925-1938 döneminde envanterine 40'tan fazla uçak tipinin girmesi Batılı orduların gerisinde kalmama kararlılığını göstermiştir. Bu dönemde toplam 74 milyon lira bağış toplanmış ve bu paranın 54 milyonluk kısmı MSB'ye aktararak toplam 350 civarında uçak satın alınıp T.Hv.K.'ye verilmiştir.⁷³

THK'nin 1925-1949 döneminde gelir gider tablosu aşağıya çıkarılmıştır:⁷⁴

Tablo - 1: THK'nin 1925-1949 Gelir-Gider Tablosu

	Gider ve Mevcutlar	Gelirler
<i>1925 yılından 1949 sonuna kadarki gelir</i>		120.628.740,26
<i>7 Eylül kararına göre kur farkı olarak Maliyeden alınan</i>		930.000
<i>1 Ocak 1950 tarihindeki mevcut nakit</i>	977.234,08	
<i>Mevcut demirbaş ve stoklar</i>	8.420.139,41	
<i>Uçak Fabrikası</i>	16.193.628,18	
<i>Motor Fabrikası</i>	10.645.401,10	
<i>Milli Savunmaya ödenen</i>	54.702.729,87	
<i>Genel Merkezin 25 yıllık masrafı</i>	8.686.631,78	
<i>15 yıllık havacılık çalışmaları</i>	8.944.747,24	

⁷⁰ **Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları**, (24-25 Mayıs 1935), Köyhocası Basımevi, Ankara, 1935, s. 50.

⁷¹ “Atatürk Hava Kurumuna 10.000 Lira Verdi”, **Ulus Gazetesi**, (30 Mayıs 1935), s. 1.

⁷² **Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları**, s. 45.

⁷³ Yalçın, “Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri”, s. 259.

⁷⁴ **Türk Hava Kurumu Nasıl Çalışır?**, Akın Matbaası, Ankara, 1950, s. 7.

<i>Piyango 14 yıllık masrafı</i>	2.121.742,50	
<i>Milli Piyangoya nakit ve demirbaş olarak devir</i>	1.029.929,99	
<i>Kızılay ve Çocuk Esirgeme hissesine</i>	9.744.014,87	
<i>Alacaklarımız</i>	92.541,24	
<i>Toplam</i>	121.558.740,26	121.558.740,26

10 Temmuz 1936'da İnönü Planör Kampı, 1937'de Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı ve aynı yıl Ankara'da ve İzmir'de birer paraşüt kulesi hizmete girmiştir.⁷⁵

THK tarafından diğer bölümde bahsedileceği üzere Etimesgut Uçak Fabrikası, Gazi Uçak Motor Fabrikası ve MEB ile birlikte Ankara Rüzgâr Tüneli (ART) kurulmuştur.

1.3.2. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)

Almanların I. Dünya Savaşı'ndan sonra imzalamış oldukları Versay Barış Antlaşması gereğince ülkelerinde uçak üretimi yapmaları yasaklanmıştır. Almanlar bu yüzden diğer ülkelerde fabrika kurup oralarda havacılık faaliyetini sürdürmeyi denemişlerdir. Atatürk'ün de Türkiye'de bir hava endüstrisi kurulması yönünde verdiği emir doğrultusunda⁷⁶ Alman uçak üreticisi Junkers (Junkers Flugzeugwerke Aktiengesellschaft) firması ile yapılan görüşmeler sonucu 15 Ağustos 1925'te bir sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre; Kayseri'de bir Uçak Fabrikası kurulmasına ve Fabrikanın inşaatının iki aşamada yapılmasına karar verilmiştir. Kurulacak Fabrikanın 1926 yılı sonbaharında tamir yapacak hale gelmesi ve 1927 yılında ise uçak fabrikası olarak görev yapabilmesi planlanmıştır. Fabrikanın inşaatı Philipp Holzmann und Co. Firmasına ihale edilerek inşaata hemen başlanılmıştır. Ayrıca, Eskişehir ve Dessau'da Junkers firmasının birer fabrika okulu kurulması kararlaştırılmıştır.⁷⁷

⁷⁵ Adıgüzel, Akgül ve Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, s. 35.

⁷⁶ Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1919 Yılından 1939 Yılına Kadar)**, s. 351-352.

⁷⁷ Anlaşmaya göre şirketin sermayesi 7 milyon Alman Markı (RM) yaklaşık 3,5 milyon TL olarak belirlenmiş ve taraflar arasında ortak olarak paylaşılacaktı. Bkz. Cemil Koçak, **Türk Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 68.

7 Eylül 1925'te Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilen kararname ile sermayesi 3.360.000 TL⁷⁸ olan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur.⁷⁹ THK de bu şirketin sermayesine 125.000 TL ile katkıda bulunmuştur.

Merkezi Ankara olarak kurulan TOMTAŞ'ın başına Refik Koraltan getirilmiştir.⁸⁰ Bu Anonim şirketin idare meclisindeki üyelerin yüzde 51 çoğunluğu Türklerde yüzde 49 çoğunluğu ise Almanlarda bulunuyordu. Ancak, idare meclisinde bulunan Türk üyeler havacılıktan anlamayan milletvekillerinden oluştuğundan ve konular teknik konular olduğundan sonuçta alınan kararlar Almanların istediği şekilde olmuştur.⁸¹

TOMTAŞ'ta, 45 adet Junkers A-20 uçağı Almanya'dan gönderilen parçalarla üretilmiştir. Keşif ve bombardıman uçağı olarak görev yapan Junkers A-20 uçakları Gaziemir Meydanında konuşlu 4'üncü Tayyare Bölüğü ile Eskişehir'deki 6'ncı Tayyare Bölüğü'nde görevlendirilmiştir.⁸²

Junkers F-13 Limuzin uçağı nakliye uçağıydı. T.Hv.K. envanterine 3 adet Junkers F-13 Limuzin uçağı girmiştir. TOMTAŞ Fabrikası tarafından 20 adet üretilmesi planlanmış olmasına rağmen üretimi yapılamamıştır.⁸³

TOMTAŞ'ın faaliyete geçtiği yıllarda Junkers Firması Polonya ve Rusya'da da birer fabrika açmıştır. Ruslar bu fabrikalarda Maksim Gorki adlı dev bir uçak üretmiş, Polonyalılar ise PZL uçaklarını üreterek havacılık alanında büyük ilerlemeler sağlamışlardır.⁸⁴

TOMTAŞ, kurulduğu tarihten itibaren hava kuvvetlerine uçak satan ve Fransız Bréguet ve Çekoslovakya'nın Simoling uçaklarının Türkiye'de temsilciliğini

⁷⁸ Şirketin sermaye miktarını bazı kaynaklar da 3.000.361 TL olarak vermektedir. Bkz. İsmail Yavuz, **Mustafa Kemal'in Uçakları: Türkiye'nin Uçak İmalatı Tarihi (1923-2012)**, 4. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 25.

⁷⁹ Mehmet Arif Demirer, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin TOMTAŞ olarak kısaltılmasına karşı çıkmaktadır. Bu kısaltmanın 1925 yılından bu yana yanlış olarak kullanıldığını belirterek TOMTAŞ'ın açılışında Otomobil kelimesinin olmadığını ifade etmiştir. Bkz. Demirer, **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)**, 1. Baskı, Sonçağ Matbaacılık Ltd. Şti., Ankara, 2017, s. 105 v.d.

⁸⁰ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 117-118.

⁸¹ Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 223-224.

⁸² **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Uçak Albümü**, Hava Basımevi, Ankara, 2009, s. 65.

⁸³ **A.g.e.**, s. 66.

⁸⁴ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 118.

yapmakta olan Yılmazlar ve Cudiler⁸⁵ adlı iki şirketin dolaylı müdahalelerine maruz kalmıştır.⁸⁶

Bu firmalar, MSB Hava Müsteşarlığındaki personeli etkileyerek kendi menfaatlerine ters olan bu kurumun kapanması için ellerinden gelen faaliyeti göstermiştir. Vecihi Hürkuş, bu firmaların çabalarının nasıl etkili olduğu konusunda şunları söylemiştir:⁸⁷

“O tarihte hava kuvvetlerimiz için uçaklar Fransa’dan ve Çekoslavakya’dan satın alınıyordu. Bu yabancı firmaların Türkiye mümesilleri, o tarihte Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi vazifelileri üzerinde tesirden hâli kalmıyarak Tomtaş’ın işletilmesini engelliyorlardı veya engellemekte âmil oluyorlardı. Tomtaş inşa tesislerini kurmuş, gerekli hazırlıklarını yapmış, Hava Müsteşarlığından iş bekliyor, fakat iş verilmiyordu. Yani Devlet müessesini devlet personeli sabote ediyor ve bu tutumdan millî hazine mutazzarır oluyordu.”

Junkers A-20 uçaklarının üretimi devam ederken, Almanlarla birlikte çalışacak konuya hâkim teknik personelden yoksun olduğundan yapılan anlaşma yeterince değerlendirilememiştir. 1928 yılına gelindiğinde, Alman işgücüne çok yüksek ücret ödendiğinden Türk ve Alman personel arasında ücret farkının oluşması, Junkers firmasının anlaşma gereği yükümlülüklerinden bazılarını yerine getirememesi ve TOMTAŞ’ın anlaşma metninde Türk tarafının aleyhine maddelerin bulunması Türk tarafında huzursuzluk meydana getirmiştir.⁸⁸

Tüm bu gelişmelerin sonucunda yaşanan anlaşmazlık mahkemeye havale edilmiştir. Dava, Ankara 1. Asliye Hukuk Mahkemesi’nde görülmüştür. Fabrikanın 3 Mayıs 1928’den itibaren Hava Müfettişliği emrine verilmesi dolayısıyla Hava Müfettişliği de konuya el atmıştır. Hava Müfettişi Gen. Muzaffer Ergüder ve komisyon üyeleri tarafından fabrikaya yapılan ziyaret sonucu anlaşmanın iptali yönünde rapor verilmiştir.⁸⁹

Fabrika, 28 Mayıs 1928’de kapanmasına ve 1929 yılında da kapalı olmasına rağmen buradaki onarım ve revizyon işlerine devam edilmiştir. 1930 yılında Fabrikanın yeniden faaliyete geçirilebilmesi için çalışmalar sonucu 1931 yılında KTF

⁸⁵ İfadede Cudiler olarak adı geçen kişi Cudi Birtek Bey’dir. Bkz. Demirer, **Atatürk’ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926 – 1955)**, s. 57.

⁸⁶ Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 224.

⁸⁷ Hürkuş, **Havacılığımız**, s. 5.

⁸⁸ Serdar Sarısır, **Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998, s. 71.

⁸⁹ **A.g.y.l.t.**, s. 71.

adıylayeniden açılan fabrikanın komutanlığına Bnb. Murat Başaran (1931-1935) getirilmiştir.⁹⁰

1.3.3. Kayseri Tayyare Fabrikası (KTF)

KTF, 6 Ekim 1926'da açılmış olup 6 adet hangar ve diğer teçhizatla donatılmıştır. 60 Türk ve 120 Alman mühendis ve teknisyen ile çalışmaya başlayan fabrikada Hava Kuvvetleri'ne ait Junkers A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım ve revizyon işleri yapılmıştır.⁹¹

1932 yılında KTF'nin tekrar faaliyete geçirilmesinden sonra Amerikan Curtiss firması ile Hawk II, Fledgling 2C-1 ve Consolidated Fleet Model 7 uçaklarının üretim anlaşması yapılmıştır. Bu kapsamda KTF'de 12 adet Consolidated Fleet Model 7 iki kişilik eğitim uçağı, 45 adet Curtiss Hawk CW-II tek kişilik av uçağı ve 7 adet Curtiss 48 Fledgling 2C-1 iki kişilik eğitim uçağı üretilmiştir.⁹²

1935 yılında Alman Gotha firması ile Go-145 uçaklarının KTF'de üretim anlaşması yapılmıştır. Bu kapsamda iki kişilik eğitim uçağı olan Gotha Go-145 uçağından 3 adet hazır olarak alınmış ve 43 adet uçağın üretimi de 1943 yılına kadar KTF'de yapılmıştır.⁹³

1936 yılı ortalarında Polonya imalatı olan PZL P-24/III'ün T.Hv.K.'ye satışı hususunda anlaşma sağlanmıştır. PZL P-24 uçağı, tek kişilik kapalı kokpite sahip av uçağıydı. T.Hv.K. envanterine toplam 66 adet PZL P-24 uçağı girmiştir. PZL P-24A uçağından 14 adet hazır olarak alınmış, 6 adedin ise montajı KTF'de yapılmıştır. PZL P-24C uçağından 24 adedinin montajı ve 20 adedin üretimi KTF tarafından yapılmıştır. 1939 yılında ise 2 adet P-24G uçağı KTF'de üretilmiştir.⁹⁴

Miles Magister uçağı, iki kişilik eğitim uçağıydı. KTF, Miles Magister uçaklarının lisans hakkını satın alarak bu uçaklardan 1941 yılında 5 adet ve 1942

⁹⁰ Sarısır, **a.g.y.l.t.**, s. 71.

⁹¹ Zafer Orbay, **Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı**, Türk Bilim Tarihi Kurumu - TBTK Yayınları, İstanbul, 2009, s. 31.

⁹² **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Uçak Albümü**, s. 78-80.

⁹³ **A.g.e.**, s. 86.

⁹⁴ **A.g.e.**, s. 87.

yılında da 21 adet imal etmiştir. 1942 yılında ise, bu uçağın lisans hakkı yeni kurulan THK Etimesgut Uçak Fabrikası'na devredilmiştir.⁹⁵

Ayrıca, 1935 yılında Sovyet lisansı ile 10 adet US-4 planörü (sonradan THK-4), 11 adet PS-2 planörü (sonradan THK-7) ve 6 adet G-9 planörü olmak üzere toplam 28 adet planörün üretimi gerçekleştirilmiştir.⁹⁶

1934 yılı Temmuz ayının sonunda KTF'de üretilen 1401 kuyruk numaralı ilk Curtiss-Fledgling uçağı Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından İran'a hediye edilmiştir. Bu uçak Yzb. Enver Akoğlu ve Mkns. Nihat Kayalı tarafından Tahran'a kadar uçurularak burada İranlı yetkililere teslim edilmiştir.⁹⁷

Vecihi Hürkuş, Türkiye'de havacılığın gelişmemesi ve KTF'nin kapanmasına yol açan süreç ile ilgili şu çarpıcı tespitleri yapmıştır:⁹⁸

“... bilhassa sivil havacılığımız ve hava endüstrimiz daima ve daima hava kuvvetleri idarecilerinin baskısı altında ezilmiş ve kötü bir kasit eseri gibi başarılar yaşatılmamıştır. Hattâ menşei meçhul kaprislerle yürütülen bu taktik yalnız ferdî teşebbüslere değil, devlet malı fabrikaları da iflâsa sürüklemiş ve ayrıca yüce milletimizin hamiyet ve vatanseverliğiyle meydana gelen (TÜRK TAYYARE CEMİYETİ) = Türk Hava Kurumu'nu da teşekkül gayesinden mahrum ederek vatanda havacı anasırın yetişmesine imkân bırakmamıştır.”

DEVLET MALI KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI: Böyle bir taktiğin kurbandır...”

KTF'nin adı, 1950 yılında 2. İkmal Bakım Merkezi olarak değiştirilmiş ve genel olarak pervaneli uçakların ve motorlarının bakım ve revizyon işleri yapılmıştır. Hv.K.K. 2. İkmal ve Bakım Merkezi olarak yapılandırılmıştır. Adı daha sonra Kayseri İkmal ve Bakım Merkezi Genel Müdürlüğü olarak, 1975 yılında ise Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkez Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Günümüzde ise 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı olarak faaliyet göstermektedir.⁹⁹

⁹⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Uçak Albümü, a.g.e., s. 104.

⁹⁶ Zeynep Gülten, İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'TAN “1926” 2nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na “2001”, Hava Harp Okulu Matbaası, İstanbul, 2002, s. 46.

⁹⁷ Kline, a.g.e., s. 206-207.

⁹⁸ Hürkuş, Havacılığımız, s. 1.

⁹⁹ Gülten, a.g.e., s. 49.

1.3.4. Eskişehir Uçak Fabrikası

Eskişehir Uçak Fabrikası, TOMTAŞ teşebbüsü çerçevesinde, mevcut uçakların bakım ve onarımlarını yapmak üzere 1926 yılında faaliyete geçmiştir.¹⁰⁰

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından uçak mühendisliği eğitimi almak üzere Fransa'ya gönderilen 24 kişilik mühendisten biri olan Selahattin Reşit Alan, eğitiminin ardından 1930 yılında Türkiye'ye dönerek Eskişehir Uçak Fabrikasında çalışmaya başlamıştır. 1932 yılı Ekim ayı içerisinde kendi tasarımı ve üretimi olan MMV-1 adlı uçak ile deneme uçuşu yapmıştır. Ancak, birkaç uçuştan sonra bakanlıktan ve kurumundan yeterli destek göremediğinden Nuri Demirağ Uçak Fabrikasına geçiş yapmıştır.¹⁰¹

Y. Müh. Şükrü Er, Antalya'da askeri kampta öğrenciyken Eskişehir'de Uçak Fabrikası Meydan Koruma Amirliği'nden gelen bir P. Yzb.'nın fabrikanın durumu ile ilgili kendisine şunları aktardığını ifade etmiştir:¹⁰²

“Fabrikada Fransız uçak mühendisleri var. Türkiye’de doktor var ama uçak mühendisi yok. Ve bu mühendisler fabrikayı sabote ediyorlar. Mesela ambarda piston var. Ama onlar bunların üzerinden 2 sene geçmiş ve bayatlamış atın bunları derler ve kullandırmazlardı. Yenisini Fransa’dan sipariş ettirerek yeniden getiriyorlar. Bu durum bizim teknik ekiplerle Fransız ekipler arasında büyük sürtüşme yaratıyor. Hatta Fransızların atın dedikleri bazı malzemeler bizinkiler tarafından gizlice takip uçuyorlar diye anlatmıştı.”

Eskişehir Uçak Fabrikası, 1960'lı yıllardan sonra jet uçak ve motorlarının bakım ve revizyon işlerini yaparak Hv.K.K. 1. İkmal ve Bakım Merkezi olarak yapılandırılmıştır.¹⁰³

1.3.5. Vecihi Hürkuş'un Havacılık Alanındaki Faaliyetleri

Vecihi Hürkuş, 6 Ocak 1896'da İstanbul'da doğmuştur. I. Dünya Savaşı'nda, Irak ve Kafkas Cepheğinde görev yapmıştır. 1917 yılında Kafkas Cephesinde görevli iken uçağı düşerek Ruslara esir düşmüş ancak dört ay sonra kaçmayı

¹⁰⁰ Akalın ve Bıyıköğlü, a.g.e., s. 126.

¹⁰¹ A.g.e., s. 127.

¹⁰² Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 250.

¹⁰³ Akalın ve Bıyıköğlü, a.g.e., s. 127.

başarmıştır. Ulusal Bağımsızlık Savaşı yıllarında da önemli görevler gerçekleştirmiştir.¹⁰⁴

İzmir'in kurtuluşundan sonra 1922 yılında kurulan Seydiköy Tayyare Mektebi'nde pilotluk eğitimi verdiği sırada Yunan uçaklarından kalan motor ve malzemeleri kullanarak, 1924 yılında Vecihi K-VI adlı iki kişilik bir keşif uçağı üretmiştir. 28 Ocak 1925'te¹⁰⁵ uçağın deneme uçuşunu bizzat kendisi yapmıştır. Ancak, izinsiz uçtuğu gerekçesiyle 15 gün ev hapsi cezasına çarptırılması üzerine Hava Müfettişliği'ndeki görevinden istifa etmiş ve uçağı da bir daha uçurulmamıştır.¹⁰⁶

Vecihi K-VI bir keşif uçağıydı. Boş ağırlığı 830 kg. olan uçak 200 hp. gücündeki 6 silindirli ve su soğutmalı "Benz" marka motoru ile 207 km/saat hıza ulaşabiliyordu. Uçağın kanat açıklığı 11,70 m., uzunluğu 7,61 m. ve yüksekliği de 3,0 m. idi.¹⁰⁷

15 Mart 1925'te, T.Ta.C. Nizamnamesi hazırlanarak Büyük Millet Meclisi'nin onayı ile yürürlüğe girmiştir. Cemiyetin, aynı tarihte yapılan ilk idare toplantısında ise Vecihi Bey, Fen İşleri Şubesi'ni kurmakla görevlendirilmiştir.¹⁰⁸

Vecihi Hürkuş, TOMTAŞ'ın 1928'de kapanmasının ardından yeniden THK'deki teknik şubede çalışmaya başlamıştır. 1928'in ilk aylarında bir uçak projesi hazırlamış, fakat bu faaliyetini gerçekleştirme fırsatını bulamamıştır. 1930 yılında Vecihi XIV adlı uçağı projelendirip imal etmiştir. Vecihi Hürkuş her projesine bir numara vermiş ve bunlardan 6, 14, 15 ve 16 numaralı olanlarını hayata geçirmiştir.¹⁰⁹

Vecihi K-XIV, bir spor ve eğitim uçağıydı. Boş ağırlığı 520 kg olan uçak 110 hp. gücündeki "Gnomm et Rohn" marka motoru ile 155 km/saat hıza çıkabiliyordu. Uçağın kanat açıklığı 8,80 m., uzunluğu 7,20 m. ve yüksekliği de 2,65 m. idi.¹¹⁰

1932 yılında İstanbul Kadıköy'de "Türkiye'nin ilk Sivil Tayyare Mektebi"ni kurmuştur. Burada Vecihi XIV uçağından bir adet daha üretmiş, ayrıca iki kişilik ve

¹⁰⁴ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 53.

¹⁰⁵ Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 167.

¹⁰⁶ Akalın ve Bıyıköğlü, **a.g.e.**, s. 129.

¹⁰⁷ Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 139.

¹⁰⁸ **A.g.e.**, s. 177.

¹⁰⁹ Yavuz, **a.g.e.**, s. 45.

¹¹⁰ Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 238.

tek kanatlı bir eğitim uçağı olan Vecihi XV'i imal etmiştir. 1933 yılında Nuri Demirağ'ın okula yaptığı bağışa bir jest olarak “Nuri Bey” adında kapalı kabinli bir yolcu uçağı olan Vecihi XVI'i inşa etmiş ve 1934 yılında ise bu uçağı deniz uçağına dönüştürmüştür.¹¹¹

1933 yılı Haziran ayının ilk haftasında Mühürdarzade Nuri Bey, Vecihi Hürkuş'un Sivil Tayyare Mektebi'ni ziyaret etmiş ve bir adet Vecihi XV uçak bedeli olarak yaptığı 5.000 liralık bağış karşılığında ise yeni bir Vecihi XV uçağın yapım çalışmaları başlamıştır. Bu olay Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası ve Havacılık Tesisleri'nin temelini oluşturmuştur.¹¹²

Vecihi Hürkuş tarafından şu modellerin üretimi gerçekleştirilmiştir:¹¹³

Tablo - 2: Vecihi Hürkuş'un Ürettiği Modeller

1	Vecihi K VI	1924
2	Vecihi XIV	1930
3	Vecihi XV	1933
4	Vecihi XIV D	1933
5	Vecihi XVI	1934
6	Vecihi XVI D	1934
7	Vecihi SK X	1933

Vecihi Hürkuş, Hava Müsteşarlığı tarafından uçaklarına çok sınırlı sayıda uçuş sertifikası verilmesi sonucu Tayyare Mektebini kapatmak zorunda kalmıştır. 1935 yılında Atatürk'ün emriyle yeni kurulan THK'ye bağlı Türkkuşu'na geçmiştir. THK tarafından uçak mühendisliği eğitimi için Almanya'ya gönderilmiştir. Atatürk'ün ölümünden sonra Türkiye'ye dönmüş, yeni THK yönetimi tarafından Van'a tayin edilince görevini bırakmıştır.¹¹⁴

Bu kadar önemli hizmette bulunan ve Türk milletinin yetiştirdiği belki de en büyük havacı olarak kabul edilebilecek bir insanın komutanı olan ve daha sonra Hava Müfettişliği görevi yapan Org. Muzaffer Ergüder'in, anılarında Vecihi

¹¹¹ Akalın ve Bıyıköğlü, **a.g.e.**, s. 130.

¹¹² Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 329-331.

¹¹³ **A.g.e.**, s. 347.

¹¹⁴ Akalın ve Bıyıköğlü, **a.g.e.**, s. 131.

Hürkuş'u sadece birkaç cümle ile geçiştirmiş olması gerçekten düşündürücüdür. Mesela, Vecihi Bey hakkında anılarının bir bölümünde şu ifadeleri kullanmıştır:¹¹⁵

“Vecihi'yi ilk inceleme gezisinde, Avrupa'ya götürdüm.¹¹⁶ Uçuculuğa yönelik gördüğü her şeyi çok dikkatle incelerdi. Fabrikalarda tezgâhlar başında, saatlerce kalırdı. Bu pilot, bu geziden sonra, kendi kendine uçak inşa edebileceğine bile inandı. Mühendis değildi. Ama muhakkak yapacağı diyordu. Kendine güveni sonsuzdu. Sonunda gerçekten uçak da yaptı. Yaptığı uçakla uçu. Serbest hayatta birçok vatandaşı da kendi yaptığı uçağıyla uçurduğunu işittik.”

Vecihi Hürkuş, 1947'de Kanatlılar Birliği adlı bir dernek kurmuş ve aynı adlı bir dergi çıkarmaya başlamıştır. 1951'de zirai ilaçlama amaçlı bir uçak şirketi kurmuş ve 1952'de ise uçakla reklamcılık faaliyetinde bulunmuştur. 1954'te “Türkiye'nin İlk Özel Havayolu Şirketi” olan “Hürkuş Havayolları”nı kurmuş, ancak kendisini rakip olarak gören DHY'nin, Sivil Havacılık Dairesi'ni etkilemesiyle uçuşları iptal edilmiştir. 1960 ihtilalinden sonra elinde kalan son uçağı ile Maden Tetkik ve Arama Kurumu (MTA)'nın maden arama hizmetlerinde görev yapmıştır. Ankara'da anılarını yazdığı sıralarda beyin kanaması sonucu 16 Temmuz 1969'da vefat etmiştir.¹¹⁷

1.3.6. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası

Mühürdarzade Nuri Bey, 1886 yılında Sivas Divriği'de dünyaya gelmiştir. 1906 yılında Ziraat Bankası Kangal Şubesi'nde memur olarak çalışmaya başlamıştır. 1911 yılında İstanbul'da Maliye Nezareti'nde çalışmaya başlamış ve mütareke yıllarında ise memuriyetten istifa ederek ticaret hayatına geçiş yapmıştır. Milli Mücadele yıllarında kâğıt ve sigara kâğıdı ticaretiyle önemli bir sermaye elde etmiştir. 1924 yılında Samsun-Sivas demiryolu hattının ilk 7 km.'lik kısmının

¹¹⁵ **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930)**, (Yay. Haz: H. İbrahim Fırtına), Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009, s. 124.

¹¹⁶ 1924 yılında Alb. Muzaffer Ergüder başkanlığında ve Bnb. Mehmet Fesa (Evrensev), Siv. Plt. Vecihi (Hürkuş), Siv. Plt. Halim (Canko), Yzb. Cemal (Ahmet Cemal) ve Yzb. Murat (İbrahim Murat) oluşan bir heyet tarafından 20 Aralık 1923 – 29 Nisan 1924 tarihleri arasında Fransa-İtalya ve İngiltere'ye gerçekleştirilen inceleme gezisi. Bkz., **a.g.e.**, s. 134; Alb. Muzaffer Ergüder 1 Haziran 1927 – 15 Ekim 1927 tarihleri arasında Tğm. Enver Efendi (Akoğlu) ile birlikte Fransa, İngiltere, Danimarka, İsveç, Almanya, Çekoslovakya ve İtalya'yı kapsayan bir inceleme gezisine daha katılmıştır. Bkz. **a.g.e.**, s. 211-213.

¹¹⁷ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 131-132.

ihalesini kazanarak başladığı müteahhitlik işinden sonra işleri daha da açılarak 1930'lu yıllarda Türkiye'nin en zengin adamı olmuştur.¹¹⁸

Nuri Demirağ, müteahhitlik alanındaki başarısı üzerine yeni ihaleler almış ve başarılı çalışmaları sebebiyle Atatürk tarafından kendisine “Demirağ” soyadı verilmiştir. Daha sonra Karabük Demir Çelik, Bursa Sümerbank Merinos, İzmit Selüloz-Kâğıt ve Sivas Çimento Fabrikaları gibi inşaat faaliyetlerinde yer almıştır. 1936 yılında havacılık alanına girmeye karar vererek İstanbul Beşiktaş'ta dizayn ve prototip çalışmaları yapacak büyük bir atölye ile Sivas-Divriği'de seri imalat yapacak bir uçak fabrikası ve havacılık okulu kurmak için çalışmalara başlamıştır.¹¹⁹

Nuri Demirağ havacılık ile ilgili felsefesini şu şekilde tanımlamıştır:¹²⁰

“Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak bir kopyacılıktan ibarettir. Çünkü, demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise, bir sır halinde, büyük bir kıskançlıkla muhafaza edilmektedir. Binaenaleyh kopyacılıkta devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde, Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yeni tep bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.”

Nuri Demirağ uçak fabrikasını kurduğu esnada Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarının başarısızlığa uğramış olması ve yine de servetini Fransa'nın Nice şehrinde harcamayıp uçak imalatı ile uğraştığı için THK Uçak ve Motor Fabrikalarının müdürleri olan mühendisler tarafından akılsızlıkla suçlanmıştır.¹²¹

Nuri Demirağ, Fransa'da eğitim görmüş ve Eskişehir Uçak Fabrikası'nda bir uçak prototipi geliştirmiş olan uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan ile ortaklık kurarak Alman uzmanların yardımı ile faaliyete başlamıştır. 1936 yılı Eylül ayında temeli atılan Beşiktaş'taki Etüt Atölyesi 1937 yılı Şubat ayında hizmete girmiştir. Daha sonra Sivas Divriği'de Gök Okulu inşa edilmiş ve Beşiktaş'taki Atölye de genişleyerek bir Fabrika haline gelmiştir.¹²²

¹¹⁸ Fatih M., Dervişoğlu, **Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ**, 6. Basım, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2014, s. 17.

¹¹⁹ Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 133-136.

¹²⁰ Ziya Şakir Soku, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947, s. 62.

¹²¹ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 215.

¹²² Akalın ve Bıyıkoglu, **a.g.e.**, s. 137.

MMV-1, çift kanatlı iniş takımları dingilsiz ve kauçuk amortisörlü bir uçaktı. 300 hp. gücündeki 2.000 devirli “Pratt Whitney” motora sahip uçağın kanat açıklığı 10 m. ve uzunluğu ise 7,4 m. idi.¹²³

Selahattin Alan, kendi tasarımı olan MMV-1 uçağını geliştirerek Nuri Demirağ Fabrikası’nda Nu.D.36 (Alan II) adıyla üretime geçirmiştir.¹²⁴

Nu.D.36 çift kanatlı iki kişilik bir eğitim uçağıydı. Boş ağırlığı 650 kg. olan uçak 9 silindirli 150 hp. gücündeki “Walter Gamma-1” marka motoru ile 182 km/saat hıza çıkabiliyordu. Uçağın kanat açıklığı 9,74 m., uzunluğu 7,30 m. ve yüksekliği de 2,44 m. idi. Toplam 12 adet üretilmiştir.¹²⁵

THK tarafından 65 adet planör ve 10 adet başlangıç eğitim uçağı siparişi verilmiştir. Planörler, 1937-1938 yıllarında yapılarak teslim edilmiştir.¹²⁶

13 Temmuz 1938 günü Selahattin Alan’ın idaresindeki Nu D.36 uçağı Eskişehir Hava Meydanına iniş esnasında yerdeki bir tümseğe çarpmış ve Selahattin Alan şehit olmuştur.¹²⁷

Nuri Demirağ Fabrikası’nda, THK tarafından verilen siparişlerle uğraşılırken bir yandan da Nu. D. 38 uçağı ile ilgili çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Ancak, II. Dünya Savaşı’nın başlaması üzerine Alman teknisyenlerin ülkelerine dönmeleri ve yaşanan malzeme eksikliği sebepleri yüzünden %80’i tamamlanan uçak ile ilgili çalışmalar yarım kalmıştır.¹²⁸

Nuri Demirağ, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye 29 Kasım 1939 ve 26 Ağustos 1940 tarihlerinde iki adet mektup yazmıştır. Bu mektuplarda havacılık alanındaki gelişmeler, yaptığı faaliyetler, THK tarafından sipariş edilen 65 adet planörü tamamlamasını, motor bahane edilerek teslim alınmayan 10 adet uçağı ilişkin ise yaşanan gelişmeleri ve fabrikasına iş verilmemesi gibi konulara değinerek önerilerini

¹²³ M. Bahattin Adıgüzel, **Hayallerini Uçuran Adam: Nuri Demirağ**, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, İstanbul, 2013, s. 170.

¹²⁴ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Brakanlar**, s. 216.

¹²⁵ Deniz, **a.g.e.**, s. 33.

¹²⁶ Akalın ve Bıyıköğlü, **a.g.e.**, s. 137-139.

¹²⁷ <http://www.kokpit.aero/ilk-turk-yolcu-ucagi-nu.d.38>, Erişim Tarihi: (03.11.2017)

¹²⁸ Deniz, **a.g.e.**, s. 34.

ve Fabrikasına devlet desteği sağlanması konusundaki arzusunu iletmiştir. Ayrıca, 25 Eylül 1949'da İsmet İnönü'ye açık mektup şeklinde bir yazı da kaleme almıştır.¹²⁹

Nuri Demirağ'ın teşebbüs ve teşvikiyle 1939 yılı sonlarında tayyare mühendisi yetiştirmek üzere, Yüksek Mühendis Mektebinde bir tayyarecilik şubesi açılması için Nafia Vekâletince tespit edilen programın tahakkuku yolunda ilk olumlu adım atılmıştır. 15 Ekim 1939'da Yüksek Mühendis Okulu Müdürü Tevfik Taylan, Müdür Yardımcısı Fahri Bekiroğlu, Prof. Salih Murat, Prof. Burhaneddin Sezerar ve Prof. Doppler'den oluşan heyet tarafından Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki Atölyesine bir ziyaret gerçekleştirilmiştir. Buradaki toplantıda Berlin'deki Technische Hochschule (Teknik Yüksek Okul) mühendis okulunun aerodinamik ders programı incelenerek Mühendis Mektebinde tayyareci yetiştirilecek şubede yetiştirilecek adayların stajlarını yaptıkları sürece Nuri Demirağ Tayyare Atölyesinin bütün vasıta ve imkânlarından serbestçe faydalanmaları kararlaştırılmıştır.¹³⁰

Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'deki havaalanı, hangar ve atölyeleri 17 Ağustos 1941'de resmen açılmıştır. Bu tesislerde, Türk gençliğini havacılığa teşvik edici faaliyetler, pilot ve teknik eleman yetiştirilmesi, paraşüt kursları açılması ve kaliteli ipek paraşütler imal edilmesi gibi faaliyetler gerçekleştirilmiştir.¹³¹

1943 yılına geldiğinde Nu D.38 adlı projeye yeniden başlanmış ve 1944 yılının başında tamamlanmıştır. Nu D.38 uçağının ilk uçuşu 11 Şubat 1944'te Hasan Basri Alev ile Mehmet Altunbay tarafından yapılmıştır.¹³²

Nu.D.38 tek kanatlı çift motorlu ve iki mürettebat ve dört yolcu taşıma kapasitesine sahip bir turizm ve bombardıman uçağıydı. Boş ağırlığı 1.108 kg. olan uçak 7 silindirli 2 adet 160 hp. gücündeki "Bramo Sh 14-A4" marka motoru ile 271 km/saat hıza çıkabiliyordu. Uçağın kanat açıklığı 13,56 m., uzunluğu 8,30 m. ve yüksekliği de 2,20 m. idi. Toplam 1 adet üretilmiştir.¹³³

Nuri Demirağ Fabrikası, THK tarafından verilen 10 adetlik uçak siparişini teslim etmek üzereyken uçakların şartnameye uygun olmadığı gerekçesiyle THK uçakları teslim almamış ve Nuri Demirağ'ın verdiği 51.000 liralık teminatı gelir

¹²⁹ Dervişoğlu, **a.g.e.**, s. 113-115.

¹³⁰ Soku, **a.g.e.**, s. 67-68.

¹³¹ Akalın ve Bıyıkçoğlu, **a.g.e.**, s. 139.

¹³² <http://www.kokpit.aero/ilk-turk-yolcu-ucagi-nu.d.38>, Erişim Tarihi: (03.11.2017)

¹³³ Deniz, **a.g.e.**, s. 33.

kaydederek el koymuştur. Bunun üzerine Nuri Demirağ 51.000 liralık teminatın yanında 170.000 liralık da bir tazminat davası açmıştır.¹³⁴

Nuri Demirağ'ın damadı olan havacılık mühendisi Mehmet Kum THK'nin siparişleri kabul etmemesi ile ilgili olarak şunları söylemiştir:¹³⁵

“Aslında teknik şartname gerekleri Kurum'un aleyhine değil, lehine olabilecek bir uyumsuzluktu. Yani, örneğin şartname, pervanenin 1850 devirde motor gücü 165 beygir olması gerekirken, imalatçı firma teknik yazılı verilerinde bu gücün 1785 devirde 150 beygir olduğunu yazmıştı. Oysa bu motorun pervane devri 1850'ye çıkartıldığında motor gücü 174 beygir olduğu görülmekteydi. Bu da teknik şartname limitleri içerisinde olan bir şey. Motor imalatı yurt dışında yapıldığı için olduğu gibi satın alınmış. İstenen standartlara en yakın motor olarak da o günün şartlarında bu motor varmış. Ama uçağın diğer dizaynı tamamen Nuri Demirağ Fabrikasında yapılmaktaydı. Dizayn ile ilgili olarak teknik şartnameye uymayan yer altı şey tespit edilemedi. Dolayısıyla bir milli serveti batıracak nitelikte, teknik şartnameye uyumsuzluk yoktu.”

Nuri Demirağ, 27 Ekim 1943 günü saat: 11.00'da Ankara 3. Asliye Ticaret Mahkemesi'nde başlayan dava esnasında THK ile yapılan anlaşmayı ve Kurum tarafından siparişlerin geri çevrilmesini şu şekilde anlatmıştır:¹³⁶

“...Anlaşmaya göre Hava Kurumu da kendi bakımından işin gerektirdiğini yaptı, plânör siparişi verdi. Sonra da on mektep tayyaresi ısmarlandı. Bu suretle millî hava sanayiinin esasını teşkil eden fabrika kendisinden beklenen ve umulan gayretle çalışıyor, Türk servetinin, Türk bilgisinin ve Türk işçisinin işbirliği ile plânörler yapıyordum. On mektep tayyaresi de herkesin hayretini çekecek bir şekilde yapıldı. Tayyarelerin Hava Kurumuna teslimi zamanı gelmişti. Bunun için İstanbul'da Yeşilköy'de tecrübeler yapılacaktı.

Hava Kurumu bu tecrübelerin Eskişehir'de yapılmasında ısrar etti. Bu sırada inşa tekniği kuvvetinin ve bilgisinin üstünlüğüne rağmen uçuş kabiliyeti az olan mühendis Salâhattin Alan İnönü kampının açılma törenine de iştirak etmek istemiş, yerin müsaadesizliği yüzünden tayyare bir hendeğe çarpmış ve Salâhattin Alan şehit düşmüştür. Eskişehir'de yapılan tecrübeye uçakların mukavele ve fennî şartname hükümlerine uygun olmadığı bildirildi...

THK adına kurum avukatı İsmail Hakkı ise savunmasında şu ifadeleri kullanmıştır:¹³⁷

Nuri Demirağ, tayyarelerin Eskişehir'de tecrübe edilmesinden şikâyet etmektedirler. Hâlbuki mukavelede tayyare tecrübelerinin Hava Müsteşarlığı fen heyeti tarafından yapılacağına dair kayıt vardır. O zaman Hava Müsteşarlığına müracaat edilmiş, fen heyetinin Eskişehir'de olduğu, tayyarelerin oraya gönderilmesi şartı koşulmuştur. Tayyarelerin Eskişehir'de uçuş tecrübesinde iki, kırım tecrübesinde de

¹³⁴ Adıgüzel, **Hayallerini Uçuran Adam: Nuri Demirağ**, s. 158. Buradaki metinde sehven 12 adet uçak siparişi verildiği geçmektedir. Nuri Demirağ'ın mahkemede ve yazdığı mektuplarda 10 adet sipariş verildiği geçmektedir. İnönü'ye yazdığı ikinci mektupta ise elinde 10-12 adet Nu.D.38 uçağı olduğunu söylemiştir.

¹³⁵ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Birakanlar**, s. 148. İstenilen Gama-1 motoru temin edilemeyince Çekoslovakya'dan buna yakın başka bir motor ithal edilmiştir. Bkz. **a.g.e.**, s. 216.

¹³⁶ Soku, **a.g.e.**, s. 124-125.

¹³⁷ **A.g.e.**, s. 128.

bazı noksanlar bulunmuştur. Bunların ikmali için tayyareler iade edilmiş, iki sene sonra da Millî Müdafaa Vekâleti fen heyetinin verdiği raporda «Normal mektep tayyaresi olduğu» yazılmıştır. Hâlbuki biz normal mektep tayyaresi değil, akrobasi yapacak tayyareler istemiştik. Hatta Nuri Beyin zarara girmemesi için Millî Müdafaaaya «paralarını biz verelim, tayyareleri siz kullanın» diye yazmıştık. Vekâlet yazımıza resmi cevap vermedi. Yalnız mektubunda bunların hiç bir işe yaramıyacağı, daima bir kaza ihtimali bulunduğunu söyledi. Bu yüzden tayyareleri almadık.

Mahkeme, MMV ve Hava Müsteşarlığı'nın olumlu raporları ile birliktir heyetinin akrobasi kabiliyetini haiz raporuna rağmen Nuri Demirağ'ın aleyhine karar vermiştir. Bu karar Nuri Demirağ'ın faaliyetlerini önemli ölçüde aksatmıştır.¹³⁸

Y. Müh. Şükrü Er, THK'nin Nuri Demirağ'a siparişleri keserek Nuri Demirağ'ın havacılıktan kopmasını şöyle anlatmıştır:¹³⁹

“T.H. Kurumu bir bakımdan Nuri Demirağ'a karşı işlediği günahın cezasını çekiyordu. Kurum 'da, N. Demirağ'a sipariş ettiği uçakları sudan bahanelerle satın almamış, İngiltere'den getirtmişti. T.H.K.'nin beğenmediği bu uçaklarla bizler Yeşilköy'de uçuşlar yapıyorduk. Üniversiteliler için düzenlenen Yeşilköy Havacılık Kampının bütün masraflarını Demirağ ödüyordu ve bir süre sonra o da pes etmişti.”

Nuri Demirağ'ın havacılık faaliyetleri hükümet tarafından sürekli engellenmiştir. Demirağ'ın, Atatürk'ün vefatından sonra Celal Bayar'ın tarafında yer almasını İnönü iktidarı hiç unutmamıştır. Demirağ'ın fabrikasına yurtdışından gelen siparişler de “*yakarız ama yine de sattırmayız*” denilerek önlenmiştir.¹⁴⁰

28 Haziran 1944'te Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal tarafından Başbakanlığa yazılan yazıda Nuri Demirağ'ın fabrikalarına iş verilmediği iddiası ile Başbakanlığa yapmış olduğu müracaata ilişkin şunları özet olarak; Nuri Demirağ fabrikalarına yeterli miktarda iş verildiği, Gök Okulunun açılmasında Genelkurmaydan izin alınmadığı ve amacının bakanlıkça bilinmediği, THK tarafından Nuri Demirağ'ın uçaklarının alınmama sebebinin performanstan kaynaklandığı, Nuri Demirağ'ın faaliyetlerinin kesinlikle baltalanma niyetiyle hareket edilmediği ve Nuri Demirağ'ın fazla kar etme niyetinde olduğu, Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'deki hava meydanının sefer için dağılma meydanı olabileceği, hangar tesisatına her zaman ihtiyaç duyulabileceği, Beşiktaş'taki fabrikanın ise yerinin uygun olmadığı ancak buradaki tezgâhların uygun görülmesi halinde satın alınabileceği, Nuri Demirağ Fabrikası ile bir kısım uçak, motor revizyonları ile yedek

¹³⁸ Akalın ve Bıyıkoğlu, **a.g.e.**, s. 139-140.

¹³⁹ Şükrü Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, MESS Yayınları, Ankara, 1978, s. 67.

¹⁴⁰ Deniz, **a.g.e.**, s. 31.

parça imali konusunda ise fabrikanın teknik elemanlarının MSB ile iletişime geçmesi gerektiği bildirilmiştir.¹⁴¹

Sonuç olarak; THK ile olan anlaşmazlığın aleyhine sonuçlanması, Devlet kuruluşlarının sipariş vermemeleri ve Yeşilköy'deki tesislerinin havaalanı yapılmak üzere devletçe kamulaştırılması üzerine Nuri Demirağ havacılık faaliyetlerine son vermiştir.¹⁴²

Nuri Demirağ, 1945 yılında çok partili hayata geçiş döneminde “*Türkiye'nin İlk Muhalefet Partisi*” olan “*Milli Kalkınma Partisi (MKP)*”nin kurucu üyeleri arasında yer alıp genel başkanlığına seçilmiştir.¹⁴³

Nuri Demirağ, 6 Temmuz 1945'te MKP'yi kurarken ekonomi politikasını ve ABD'ye bakış açısını şu sözlerle ifade etmiştir:¹⁴⁴

“Ben devletçilik sistemine şiddetle muarızım. Liberal bir sisteme taraftarım. Devletçiliğe olduğu kadar aristokrasiye de düşmanım, şahsın sayine en geniş ölçüde imkân verilmeli ve saye saygı gösterilmelidir. Tıpkı Amerika'da olduğu gibi. Amerika'nın siyasî ve iktisadî zihniyetine hayranım. İnsanlığın saadetini ancak Amerikan liberalizminde görüyorum. Onun için bütün dünya milletlerinin yüzlerini Amerika'ya çevirmeleri lâzım geldiğine inanıyorum. Fakat Amerika'nın da insanlığa karşı büyük vazifeleri vardır. İnsanlığı ancak Amerika kurtarabilecektir. İkinci Cihan Harbinde Amerika'nın galip gelmesine şiddetle ihtiyaç vardır. Amerika mağlûp olsaydı veya olursa, insanlık en korkunç felâketlere sürükleneceği gibi, koca Amerika da parça parça olacaktır. Amerika vazifesini yaparsa – ki yapacağına inanıyorum – hem insanlık, hem Amerika kurtulacaktır...”

1946 yılında yapılan seçimlerin CHP ve DP arasında kıran kırana geçmesi sonucu MKP seçimleri kaybetmiştir. MKP de zamanla eriyerek siyasi arenadan kaybolmuştur. Nuri Demirağ, 1954 yılında yapılan seçimlerde DP tarafından aday gösterildiği memleketi Sivas'tan milletvekili seçilerek TBMM'ye girmiştir. 13 Kasım 1957'de vefat etmiş ve İstanbul'da Zincirlikuyu Mezarlığı'na gömülmüştür.¹⁴⁵

¹⁴¹ Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (C.C.A.), CCA, 030.10.00.00.58.396.11, s. 1-2.

¹⁴² Akalın ve Bıyıkoğlu, a.g.e., s. 140.

¹⁴³ <http://www.nuridemirag.com/hakkimizda.html>, Erişim Tarihi: (05.06.2018)

¹⁴⁴ M. Necmettin Deliorman, **Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Mücadeleleri**, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957, s. 121-122.

¹⁴⁵ <http://www.nuridemirag.com/hakkimizda.html>, Erişim Tarihi: (05.06.2018)

II. BÖLÜM

THK UÇAK ve MOTOR FABRİKALARININ

DOĞUŞU, GELİŞİMİ ve KAPANIŞI

2.1. THK ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI

2.1.1. THK Etimesgut Uçak Fabrikasının Kurulmasından Önce Yaşanan Gelişmeler

1908- 1922 döneminde Osmanlı İmparatorluğu birçok savaş, ihtilal darbe ve ayaklanmanın ardından tarihe karışmıştır. Bu dönem iktisadi olarak incelendiğinde ise eksik bir burjuva demokratik devrimi ya da ulusal bir kapitalizm doğrultusundaki ilk ve çekişen adımların atıldığı bir dönem olarak tanımlanabilir.¹⁴⁶

Ulusal nitelikte kapitalizmin önündeki en büyük engel, Türk burjuvazisinin zayıflığından kaynaklanmıştır. Osmanlı burjuvazisinin temel nitelikleri ise özellikle dış ticaret alanında gelişmiş olması, komprador bir özellik taşıması ve büyük ölçüde gayrimüslim unsurlardan oluşmasıydı.¹⁴⁷

Milli Mücadele'nin silahlı aşamasının bitmesi üzerine İtilaf Devletleri ile 11 Ekim 1922'de Mudanya Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasının ardından 20 Kasım 1922'de İsviçre'nin Lozan şehrinde Barış Konferansı başlamıştır.

Konferans esnasında özellikle İngiltere, Türk tarafını siyasi ve ekonomik tehditlerle baskı altına almaya çalışmıştır. Türk tarafının Dışişleri Bakanı ve baş delegesi olarak görev yapan İsmet İnönü, Lozan Barış Konferansının ilk tur görüşmeleri esnasında İngiltere Dışişleri Bakanı ve baş delegesi Lord Curzon ile yaşadığı ilginç bir anısını şöyle anlatmıştır:¹⁴⁸

¹⁴⁶ Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, 22. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2016, s. 21.

¹⁴⁷ **A.g.e.**, s. 23.

¹⁴⁸ İsmet İnönü, **Hatıralar**, (Yay. Haz: Sabahattin Selek), 4. Basım, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2014, s. 359-360.

“Bir defa, Lord Curzon ile bir gece toplantısında bulundum.¹⁴⁹ Beraberdik. İkimiz vardık, bir de Amerika Murahhası Mr. Chaild [Child] vardı.

Lord Curzon bana dedi ki:

Konferanstan bir neticeye varacağız. Ama memnun ayrılmayacağız. Hiçbir işte bizi memnun etmiyorsunuz. Hiçbir dediğimizi makul olduğuna, haklı olduğuna bakmaksızın kabul etmiyorsunuz. Hepsini reddediyorsunuz. En nihayet şu kanaate vardık ki, ne reddederseniz hepsini cebimize atıyoruz. Memleketiniz haraptır. İmar etmeyecek misiniz? Bunun için paraya ihtiyacınız olacaktır. Parayı nereden bulacaksınız? Para bugün dünyada bir bende var bir de bu yanımdakinde. Unutmayın, ne reddederseniz hepsi cebimdedir. Nereden para bulacaksınız, Fransızlardan mı?

Ben evet dedim. Curzon sözlerine devam etti.

Para kimsede yok. Ancak biz verebiliriz. Memnun olmazsak kimden alacaksınız? Harap bir memleketi nasıl kurtaracaksınız? İhtiyaç sebebiyle yarın para istemek için karşımıza gelip diz çöktüğünüz zaman, bugün reddettiklerinizi cebimizden birer birer çıkartıp size göstereceğiz.

İlk tur görüşmelerinin kesintiye uğradığı dönemde İzmir’de Türkiye İktisat Kongresi toplanmıştır.

17 Şubat 1923’te kongrenin açılışında bir konuşma yapan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, ekonomik bağımsızlığın önemini şu sözleriyle vurgulamıştır:¹⁵⁰

“Tam bağımsızlık için şu prensip vardır: Millî Egemenlik, Ekonomik Egemenlik ile pekiştirilmelidir. Bu kadar büyük amaçlar, bu kadar kutsal ve ulu hedeflere, kâğıtlar üzerinde yazılı genel kurallarla, istek ve hırslara dayanan buyruklarla varılamaz. Bunların, bütün olarak gerçekleşmesini sağlamak için, tek kuvvet, en kuvvetli temel, ekonomik güçtür.

Siyasî ve Askerî zaferler, ne kadar büyük olursa olsun, ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa kazanılacak başarılar yaşayamaz, az zamanda söner. Bu kuvvetli ve parlak zaferimizi de taçlandırarak olan Bayındırlık yolunda sonuç alabilmek için, ekonomik egemenliğimizin sağlanması ve güçlendirilmesi gerekir.”

Söz konusu kongrede genel olarak kalkınmacı, çiftçiyi özendirici, ılımlı bir korumacılık tezleri ortaya çıkmış ve ticaret burjuvazisi ile toprak unsurları kongreye egemen olmuştur.¹⁵¹

1908 sonrası dönemde İttihatçıların ve 1923 İzmir İktisat Kongresi’nden sonra Kemalistlerin temel beklentileri, devletin kapitalist bir ekonomi yaratabilmek amacıyla bireylerin zenginleşmesini sağlaması ve böylece yerli burjuvazi desteğiyle gelişmenin ve sanayileşmenin sağlanması olmuştur.¹⁵²

¹⁴⁹ Bu olay 15 Ocak 1923 gecesi yaşanmıştır. Bkz. Bilal N. Şimşir, **Lozan Günlüğü**, 2. Basım, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2012, s. 349.

¹⁵⁰ Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Devrimi**, 2. Baskı, TTK Yayınları, Ankara, 1977, s. 114-115.

¹⁵¹ Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, s. 46.

¹⁵² **A.g.e.**, s. 61.

1923 yılında Cumhuriyet'in ilan edildiği dönemde Türkiye ekonomisi yarı bağımlı durumda idi. Batılı işgalci ülkeler ise Türkiye'nin er geç ekonomik sorunlarının çözümü için kendilerine başvuracaklarını düşünmüşlerdir.¹⁵³

1923 sonrası Türkiye, toprak ağası, komprador ve tefecilerin egemenliğine son vermeden milli kalkınma yoluna girişmiş, ülkenin kalkınması sonucu bu kesimin daha da güçlenip yabancı sermayeye sığınması üzerine Amerikan tipi kalkınmaya geçilmiştir.¹⁵⁴

1923-1950 döneminde Türkiye'nin sanayi politikasında ithal ikameci bir yaklaşım izlenmiştir. 20. yüzyılın başlarında neredeyse kaybedilme durumuna gelen siyasal bağımsızlık, Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasıyla yeniden elde edilmiş ve bu süreçte ithalat yerine yerli üretim ikame edilmeye başlamıştır.¹⁵⁵

29 Ekim 1929'da New York borsasında meydana gelen "Büyük Bunalım" sonucu Sovyet Rusya hariç tüm ülke ekonomileri çok büyük sarsıntı geçirmiştir. Kriz, özellikle tarım alanında etkili olduğundan Türkiye de bu krizden etkilenmiş ancak Atatürk ülkenin koşullarına uygun olarak Devletçilik politikasını uygulamaya koymaya başlamıştır.¹⁵⁶

Büyük Buhran, Türkiye ile birlikte tıpkı Türkiye gibi hammadde ihraç edip sınai ürün ithal eden ve serbest ticaret rejimleri içinde katılan Latin Amerika ülkelerini de etkilemiştir.¹⁵⁷

1950 sonrasında "*bağımlılık okulu*" adı altında toplanan pek çok çağdaş yazarın tezine göre kapitalist sistemi sarsan 1929 buhranını bağımlı ve az gelişmiş ülkelerde ulusal bir sanayileşmeye yönelme fırsatı yaratmıştır.¹⁵⁸

Türkiye'de genel olarak 1923 - 1931 dönemi liberal dönem, 1932 - 1945 dönemi ise devletçilik dönemi olarak kabul edilmektedir. Devlet, zorunluluklar

¹⁵³ Erdiñ Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2018)**, 11. Baskı, İmaj Yayınevi, Ankara, 2018, s. 110.

¹⁵⁴ Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni: (Dün Bugün Yarın)**, 2. Basım, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2016, s. 705.

¹⁵⁵ Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, 1. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 342.

¹⁵⁶ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 68.

¹⁵⁷ Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, s. 63.

¹⁵⁸ **A.g.e.**, s. 65.

dolayısıyla müdahaleci olmak durumunda kalmış ve Dünya Buhranından sonra daha da müdahaleci olarak çeşitli sanayi teşebbüslerine girişmiştir.¹⁵⁹

1930-1939 döneminde Türkiye'nin iktisat politikalarındaki belirleyici iki özellik korumacılık ve devletçilik olmuştur. Bu yıllar ilk sanayileşme dönemi olarak tanımlamak mümkündür. Büyük buhran dünya ekonomisini sarsarken Türkiye dışa kapanarak devlet eliyle bir milli sanayileşme denemesi içine girmiş ve genel olarak başarılı olmuştur.¹⁶⁰

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün hazırlayarak İzmir Uluslararası Fuarı'nın 1935'te¹⁶¹ yapılan açılışında İktisat Vekili Celal Bayar'a verip okuttuğu metinde devletçilik ilkesi şu şekilde tanımlanmıştır:¹⁶²

“Türkiye'nin tatbik ettiği Devletçilik sistemi 19 uncu asırdan beri sosyalizm nazariyatçılarının ileri sürdükleri fikirlerden alınarak tercüme edilmiş bir sistem değildir. Bu Türkiye'nin ihtiyaçlarından doğmuş, Türkiye'ye has bir sistemdir.

Devletçiliğin bizce manası şudur:

Fertlerin hususî teşebbüslerini ve şahsî faaliyetlerini esas tutmak, fakat büyük bir milletin ve geniş bir memleketin bütün ihtiyaçlarını ve birçok şeylerin yapılmadığını göz önünde tutarak memleket iktisadiyatını Devletin eline almak.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Türk vatanında asırlardan beri ferdî ve hususî teşebbüslerle yapılamamış olan şeyleri bir an evvel yapmak istedi ve görüldüğü gibi, kısa bir zamanda yapmağa muvaffak oldu.

Bizim takip ettiğimiz bu yol, görüldüğü gibi, liberalizmden başka bir sistemdir...”

Bu dönemde İlk Beş Yıllık Kalkınma Planı (1933-1937) yürürlüğe konulup uygulanmıştır. Plana göre; devlet dar anlamda sanayi yatırımlarında bulunacak ve özel teşebbüs yatırımları gibi merkezi devlet dışında kalan kamu otoritelerinin sanayii yatırımları plan dışında bırakılmıştır.¹⁶³

Devlet öncülüğünde planlı sanayileşmenin gerçekleştirilmesinin amaçlandığı Plan'ın temel ilkeleri şunlardır:¹⁶⁴

- 1) Temel hammaddeleri yurt içinde üretilen veya üretilecek olan sınai tesislere,*
- 2) Büyük sermaye ve ileri teknoloji gerektiren projelere,*

¹⁵⁹ Avcioğlu, a.g.e., s. 308.

¹⁶⁰ Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, s. 59.

¹⁶¹ Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2006, s. 185.

¹⁶² Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936**, TTK Yayınları, Ankara, 1989, s. 13-14.

¹⁶³ Avcioğlu, a.g.e., s. 312.

¹⁶⁴ Tokgöz, a.g.e., s. 78.

3) Kuruluş kapasitelerinin iç tüketimi karşılayacak düzeyde tutulmasına, öncelik verilmiştir.”

İlk Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde 16 Eylül 1935'te Kayseri Bez Fabrikası ve 7 Kasım 1936'da İzmit Kâğıt Fabrikası üretime geçmiş, 3 Nisan 1937'de Ereğli Dokuma Fabrikası, 9 Ekim 1937'de Malatya Dokuma Fabrikası ve yine aynı tarihte Atatürk tarafından Nazilli'de “Türkiye'nin ilk basma fabrikası” açılmıştır.¹⁶⁵

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937'de TBMM'nin Beşinci Dönem Üçüncü Toplanma Yılı'nı açarken yaptığı konuşmada hava harp sanayiinin geliştirilmesi ve yerli uçak ve motor üretimi ile ilgili şunları söylemiştir:¹⁶⁶

“... Bu yıl içinde denizaltı gemilerini memleketimizde yapmaya başladık.

Hava kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve şuurlu alâkasiyle, şimdiden başarılı sayılabilir.

Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motörlerinin memleketimizde yapılması ve harp hava sanayiimizin de, bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak, bu mesaiyi plânlaştırmak ve bu mevzuu lâyük olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lâzımdır...”

1938 yılında kabul edilen “İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı” önceki plana göre daha geniş kapsamlı olmakla birlikte madencilik ve imalat sanayileri dışında enerji ve ulaştırma sektörlerine de yatırımlar planlanmış ve bu plan kapsamında Metal Ürünler Sanayii alanında ortalama 1.000 hp. gücünde yılda 450 adet uçak motoru yapacak bir fabrika projesi de yer almıştır.¹⁶⁷

Bu Plan'daki projelerin büyük çoğunluğu II. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine altı ay sonra ya iptal edilmiş ya da belirsiz bir tarihe ertelenmiştir. Gerçekleştirilen projelerde ise çok büyük sıkıntılarla karşılaşılmıştır.¹⁶⁸

Almanya ve İtalya'nın hızlı bir şekilde silahlanması ve diğer devletlerin de hızla silahlanma yarışı içerisine girmelerine yol açmıştır. Savaşın başlaması için artık küçük bir kıvılcım gerekliydi. I. Dünya Savaşı sonrası Almanya ile imzalanan Versay Antlaşması Almanların milli duygularını incitmiş, çizilen yapay sınırlar sonucu Çekoslovakya, Polonya gibi ülkelerde Alman azınlıklar yaşıyordu. 1933'te iktidara

¹⁶⁵ Tokgöz, a.g.e., s. 80.

¹⁶⁶ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C: I, (T. B. M. Meclisinde ve C. H. P. Kurultaylarında (1919-1938), 5. Baskı, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1997, s. 421.

¹⁶⁷ Tezel, a.g.e., s. 368-369.

¹⁶⁸ A.g.e., s. 375.

gelen Adolf Hitler öncülüğünde bu bölgelere göz diken Almanya, birer birer bu ülkeleri ele geçirmeye başlamıştır.

1 Eylül 1939 sabahı Alman orduları Polonya'yı işgale girişmiştir. Esasen zırhlı kuvvetlere ve hıza dayanan Yıldırım Savaşı (Blitzkrieg)'ni benimseyen Alman Ordusu hızla Polonya'yı batıdan işgale başlamıştır. 17 Eylül 1939'da ise Sovyetler Birliği, Polonya'nın ülkedeki Ukraynalı ve Beyaz Rus azınlığa karşı kötü muamele ettiği gerekçesiyle Polonya'yı doğusundan işgale başlamıştır. Bu gelişmeler karşısında Polonya fazla dayanamayarak 27 Eylül 1939'da teslim olmuş ve haritadan silinmiştir.¹⁶⁹

Polonya'nın iki süper güç olan Almanya ve Sovyetler Birliği arasına kalarak parçalanması literatüre "*Polonya Sendromu*" olarak girmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında bu duruma düşmek istemeyen Türkiye de Mihver Devletleri ve Müttefik Devletlerarasında denge politikası gütmek durumunda kalmıştır.

Polonya'nın savaş öncesi II. Cumhuriyet Kabinesinin doğal varisi sayılan "*Sürgün Hükümeti*" 1939-1940 arasında Angers/Fransa'da, 1940 yılı Haziran ayında Fransa'nın Almanya tarafından işgal edilmesinden sonra ise İngiltere'de faaliyet göstermiştir. Türkiye de II. Dünya Savaşı'nda işgal altındaki bu Sürgün Hükümetini tanımıştır.¹⁷⁰

Polonya Cumhuriyeti, 1936 yılında Michał Sokolnicki'yi Ankara'ya büyükelçi olarak göndermiştir. Büyükelçi Sokolnicki, Polonya ulusal soluna ve önceki devlet başkanı Mareşal Jozef Klemens Pilsudki'ye bağlı bir diplomattı. Savaş yıllarındaki Sürgün Hükümeti ise Polonya sağıının temsilcilerinden oluşmaktaydı. Bu yüzden, hükümet tarafından 3 kez görevden alınmaya çalışılmıştır. Sokolnicki, Türk Dışişleri ile uyumlu bir şekilde çalışıp sevildiğinden Dışişleri Bakanlığı ve özellikle Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu tarafından her seferinde kulanılmıştır. Polonya tarafından gönderilecek yeni büyükelçiye agreman verilmeyeceği anılan hükümete bildirilmiştir. Büyükelçi Sokolnicki, savaşın ardından Polonya'da Sovyet desteğiyle iktidara gelen komünist hükümete de karşı çıkarak ülkesine dönmeyi reddetmiş ve Türkiye'de kalmayı sürdürerek Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya

¹⁶⁹ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, 21. Baskı, Timaş Yayınları, İstanbul, 2016, s. 324.

¹⁷⁰ Osman Fırat Baş, "Michał Sokolnicki'nin Ankara Günlüğü", **Humanitas Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, C: 5, Sayı: 10, (Güz 2017), s. 367.

Fakültesi’nde Rus Felsefesi dersleri vermiştir. 1967 yılında Ankara’da vefat eden Sokolnicki, Cebeci Asri Mezarlığı’na gömülmüştür.¹⁷¹

İkinci Sanayi Planı’nın kabul edilmesinin üzerinden yalnız bir yıl sonra çıkan II. Dünya Savaşı, tüm dünyayı olduğu gibi Türkiye’yi de birçok alanda olumsuz etkilemiştir. Savaşın çıkması üzerine Türkiye yarı seferberlik havasına girerek faal nüfusun en dinamik yaş grupları içerisindeki önemli bir kesimini silahlı hale getirmiş ve bütçesinin gittikçe artan oranlarını savunma giderlerine tahsis etmiştir. Bunların üzerine bir de savaşla birlikte ithalat hacminde meydana gelen hızlı daralmanın etkileri yüklenmiştir.¹⁷²

Bu dönemde, MSB’nin bütçeden aldığı pay ve tüketim harcamaları hızla artmış, buna karşın yatırım harcamaları ise azalmıştır.¹⁷³

II. Dünya Savaşı’nın başladığı dönemde ülkemizde uçak üretim faaliyetleri sona ermiş ve T.Hv.K. modern uçaklardan yoksun bir halde kalmıştır.¹⁷⁴

1940 yılının başlarında Milli Korunma Kanunu kabul edilmiştir. Kanun ile birlikte hükümete ekonomiyi yeniden düzene koymak amacıyla geniş yetkiler verilmiştir. Devletin ekonomiye müdahale olanakları genişlemiş ve özel girişim devletin vesayeti altına girmiştir.¹⁷⁵

2.1.2. THK Etimesgut Uçak Fabrikasının Kurulması

1925 yılında kurulan THK, Türkkuşu Ankara Akköprü Planör Atölyesi de 1938-1939 yılları arasında 150 planör üretim kapasiteli küçük bir fabrika haline gelmiştir.¹⁷⁶

27 Mayıs 1938’de İngiltere’den 16 milyon Sterlin kredi alınmasına ilişkin sözleşmeler imzalanmış ve bunun 6 milyonluk bölümü silah ve askeri malzeme alımı

¹⁷¹ Baş, “Michał Sokolnicki’nin Ankara Günlüğü”, s. 365-366.

¹⁷² Boratav, **Türkiye’de Devletçilik**, s. 287.

¹⁷³ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 82-83.

¹⁷⁴ Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 3 (1939 Yılından 1945 Yılına Kadar)**, Hv.K.K.lığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, Ankara, 2005, s. 70.

¹⁷⁵ Cemil Koçak “Siyasal Tarih (1923-1950)”, **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908~1980** (Ed: Sina Akşin), 5. Basım, Cem Yayınevi, İstanbul, 1997, s. 130.

¹⁷⁶ Er, “Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 178, (Ocak 1972), s. 2.

için tahsis edilmiştir. Uçak Fabrikası bu kredinin 1 milyon sterlinlik bölümü ile kurulmuştur.¹⁷⁷

THK tarafından Türkkuşu planör inşaa ve tamirata ile uçak ve motorlarının revizyonu için ihtiyaç duyduğu bir atölye yapılması ve yapılacak atölyenin gerektiğinde askeri havacılığa da faydalı olabilmesi için 9 Mayıs 1939 tarih ve 668/2588 sayılı yazı ile Başbakanlığa başvurulmuştur. Yapılan incelemelerde söz konusu atölyenin Ankara'da açılmasının uygun olduğu, THK haricinde Hava Kuvvetleri ile DHY uçaklarının da bakım ve onarımlarının söz konusu atölyede yapılması kararlaştırılmıştır.¹⁷⁸

Yerli uçak sanayinin ülkemizde gelişebilmesi adına çok önemli bir faaliyet olarak daha hafif maden fabrikasının kurulabilmesi amacıyla aşağıdaki kararname çıkarılmıştır:¹⁷⁹

“Gerek tayyare ve motorlarının ve gerekse Orduya ait hafif madenden imal edilmiş olan harp malzeme ve teçhizatının memleket dahilinde yapılabilmesini teminen kurulması gerekli görülen hafif maden fabrikasının bedeli kliring yolu ile ödenmek üzere fennî lîyakat ve iktidarı haiz görülen (Vereigte Leichtmetall Werke G.m.b.h.) ve (Dürener Metall werke, Borsigwalde) firmaları arasında mahdud eksiltmeye konulması; Millî Müdafaa Vekilliğinin 27 Aralık 1938, 23 Ocak 1939 tarih ve 512, 39/103 sayılı tezkerelerile yapılan teklifi ve Maliye Vekilliğinin 9 Ocak 1939 tarih ve 13163/218 sayılı mütaleanesi üzerine 2490 sayılı kanunun 45 inci maddesine tevfikan İcra Vekilleri Heyetince 28 Ocak 1939 tarihinde onanmıştır.”

II. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine Polonya Büyükelçiliği, tarafsızlığını sürdüren Türkiye'nin coğrafi konumunun da sağladığı fayda sonucu Polonyalı mültecilerin tahliye edilerek güvenli bölgelere geçişlerini sağlama konusunda önemli bir görev gerçekleştirmiştir. Büyükelçi Sokolnicki de bu sebeple, savaş sonrası Polonya'nın yeniden imarında ve kalkınmasında fayda sağlayabilecek Polonyalı mültecilerden uygun mesleklere sahip olanların öncelikle Ortadoğu'da ve özellikle de Türkiye'de konuşlandırılmalarına yönelik bir strateji geliştirerek kendi hükümetini de bu konuda ikna etmiştir. Bu çabaların bir sonucu olarak Avrupa'ya dağılmış durumda bulunan Polonyalı uçak mühendisleri ve teknisyenlerinden

¹⁷⁷ Demirel, *Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)*, s. 166.

¹⁷⁸ CCA, 030.10.00.00.61.408.2, s. 1.

¹⁷⁹ CCA, 030.18.01.02.85.119.11, (Karar No: 2/10337)

oluşturulan bir grup Türkiye'ye getirilerek THK Uçak Fabrikası'nın kurulmasında yer almıştır.¹⁸⁰

Polonya'da Uçak Tasarımı Mühendislik Bürosu (RWD) ve Deneysel Havacılık Atölyeleri (DWL)'nin de yöneticisi olan uçak mühendisi Jerzy Wędrychowski, ülkesinin 1939 yılında Almanlar tarafından işgal edilmesi üzerine Polonyalı havacıları bir arada tutabilmek amacıyla İngiltere, Fransa ve Yugoslavya'da girişimlerde bulunmuş, bu çabaların sonuçsuz kalması üzerine 1940 yılı Mayıs ayında¹⁸¹ THK'ye başvurarak birlikte uçak üretmeyi teklif etmiştir.¹⁸²

Söz konusu teklifte özet olarak şunlar teklif edilmiştir:¹⁸³

“Muhtelif memleketlere iltica etmiş bulunan Polonyalı mütehasısları toplayarak Hava Kurumu ile müştereken bir havacılık şirketi kurmak, bu suretle beş senede muhtelif tipte 810 adet tayyare yapmak ve on sene zarfında Polonyalıların mesaisine ihtiyaç kalmayacak şekilde şirketin çalışmalarını düzenlemek ve aynı zamanda uçak motörü fabrikasına ait hazırlıkları yapmak.”

Bu teklif, THK tarafından 10 Haziran 1940 tarih ve 722/10608 sayılı yazı ile Başbakanlığa arz edilmiş, Başbakanlık ise 13 Haziran 1940 tarih ve 6-854/2628 sayılı yazı ile Polonyalı mühendisler tarafından verilen bu teklifi incelemek üzere MSB, Ekonomi Bakanlığı ve THK temsilci ve uzmanlarından bir Komisyon oluşturmuştur.¹⁸⁴

THK Başkanlığınca, 18 Temmuz 1940'da Başbakanlığa arz edilen Komisyon raporunda Polonyalı mühendislerin teklifi olumlu karşılanmış ve raporun sonuç bölümünde: *“RWD Mühendislerinden hava endüstrimizi daha verimli kılmak, yardımcı endüstrimizi organize etmek ve bir motör fabrikası tesis etmek hususlarında istifadenin mümkün olacağı tebarüz ettirilmiştir”* denilmiştir.¹⁸⁵

¹⁸⁰ Baş, “Michał Sokolnicki'nin Ankara Günlüğü”, s. 370-371.

¹⁸¹ 10 Mayıs 1940'ta Nazi Almanya'sı tüm gücüyle Belçika ve Hollanda'yı işgale başlamıştır. 15 Mayıs 1940'ta Hollanda ve 27 Mayıs 1940'ta ise Belçika tamamen işgal edilmiştir. 16 Haziran 1940'ta ise Fransa'da istifa eden Başbakan Reynaud yerine Mareşal Petain hükümeti kurmuştur. Fransa, 22 Haziran 1940'ta Almanya ile mütareke imzalamıştır. 13 Ağustos 1940'tan itibaren de İngiltere Almanya tarafından havadan bombalanmaya başlanmış ve işgal edilmesi tasarlanmıştır. Armaoğlu, **a.g.e.**, s. 329-332. Jerzy Wędrychowski 'nin başvurusu tam da bu dönemde yapılmıştır.

¹⁸² Mehmet Arif Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar - Polish Aviators in Ankara During WW2**, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara, 2015, s. 1. THK Arşivleri kapalı olduğu için maalesef bu mektuba ulaşma imkânı bulunamamıştır.

¹⁸³ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 2.

¹⁸⁴ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 2.

¹⁸⁵ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 2-3.

Başbakanlık'ın THK'nin müracaatına ve Komisyon'un verdiği rapora verdiği bir cevap bulunmamakla beraber Başbakanlığın 26 Temmuz 1940 tarih ve 6/3440 sayılı yazısında:¹⁸⁶

“...Dünya buhranının ne kadar zaman süreceğini ve hâdiselerin negibi inkişaf lar göstereceğini kestirmek gayri mümkün görüldüğünden millî korunmamızı daha geniş ve kuvvetli bir hazırlık çerçevesi içinde tamamlamak için hertürlü tedbirlere başvurarak çalışmak lâzım geldiği kanaatini beslemekte ve Polonya'luların teklifine bu kanaatle kıymet ve ehemmiyet atfetmekteyim.

Komisyonun raporuna nazaran R.W.D.nin getireceği personellerle hafif motor inşaatı dâhil olmak üzere hava sanayimizin organize edileceği bildirilmekte ve tayyare inşaatı için beş senelik bir iş plânı ile on senelik bir teşriki mesai teklif olunmaktadır.

Hava endüstrimiz bakımından büyük bir ehemmiyet arz eden bu mühim mevzu üzerinde fabrikanın mümessilleriyle daha etraflı müzakerelere girişmeden evvel ve teklifi bir mukaveleye raptedmeden önce, aşağıda arz edilen hususlar hakkında mütelaidevletlerini öğrenmek ihtiyacını duymaktayım...”

denilerek MSB'nin ve Genel Kurmay Başkanlığının konu hakkındaki görüş ve değerlendirmeleri istenilmiştir.¹⁸⁷

MSB tarafından verilen cevapta:¹⁸⁸

“1- R.W.D Fabrikasını idare etmiş ve bu müessesede çalışmış bulunan elemanların, yabancı bir memlekette bir havacılık sanayii kuramayacak kadar şayanı itimad ve kabiliyette olmadıkları;

2- Lisans üzerine motor imal etmek mevzuubahs olduğuna göre lisans verecek fabrikanın mütehasıslarını getirmesinin daha doğru olacağı ve bunların yerine Polonyalıların istihdamında fayda mülahaza edilmediği,

3- Kayseri Uçak Fabrikasını sivil bir teşekkülün eline vermenin mümkün olamayacağı” bildirilmiştir.

Başbakanlığın tüm bu gelişmelere cevabı her ne kadar bulunamamışsa da gelişmelerin seyrinden olumlu olduğu görülmektedir. Sonuç olarak THK, RWD temsilcisi Jerzy Wędrychowski ile irtibata geçerek İngiltere ve Fransa'da bulunan Polonyalı mühendisleri Türkiye'ye davet etmiştir.¹⁸⁹

Polonya havacılık sanayi o dönem Türkiye'de iyi tanınmaktaydı. Çünkü 1936 yılı başında Türkiye, Polonya'dan 40 adet PZL P-24 avcı uçağı satın almış ve 1937 yılı Ekim ayında ise PZL'den bir uzman grubu Kayseri'de bir montaj fabrikasının,

¹⁸⁶ CCA, 030.10.00.00.61.410.13, s. 4.

¹⁸⁷ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 3.

¹⁸⁸ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 3.

¹⁸⁹ Mehmet Arif Demirer, Jerzy Wędrychowski'nin bu çabalarında Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile iyi ilişkiler içerisinde bulunan Polonya'nın Ankara Büyükelçisi Michał Sokolnicki'nin de yardımcı olduğu görüşündedir. Bkz. Mehmet Arif Demirer, **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)**, s. 228.

sonrasında da bu uçakların Müh. Wilhelm Gibalko kontrolünde üretimini organize etmiştir. 1941 yılı başında Türkiye’de bulunan 8’i mühendis ve uçak teknisyeni olmak üzere 18 Polonyalı havacının istihdamı yapılarak kurum okullarında İngiliz lisansıyla Miles Magister eğitim uçağının üretimi için çizimlerin hazırlanmasına başlanılmıştır. Müh. Wedrychowski’nin girişimi sonucu, Türk makamları İngiliz hükümetine başvurarak uçakların üretimine başlanabilmesi için Türkiye’ye birkaç havacılık uzmanı gönderilmesini istemiştir. İngiliz hükümeti, kendi havacılık sanayinin potansiyelini düşürmek istemediğinden ve aynı zamanda da Türkiye’nin Hitler Almanya’sı karşıtı devletlerle güçlü bir bağ içinde olmasıyla ilgilendiğinden Türk Tarafının önerisini memnuniyetle Polonya’nın Sürgün Hükümetine devretmiştir.¹⁹⁰

Bu gelişmeler sonucu 7’si Romanya üzerinden olmak üzere, 17 kişilik Polonyalı havacı grubu, 1940 yılı Ekim ayında Ankara’ya gelmiştir.¹⁹¹

Polonyalı mühendislerin Nazi Almanya’sı tarafından işgal edilmiş olan ve Nazi yanlısı Vichy Hükümetinin iktidarda bulunduğu Fransa’dan rahat çıkış yapabilmeleri ve herhangi bir engelle karşılaşmalarını önlemek amacıyla Türk vatandaşlığına alınmaları düşünülmüştür. Ayrıca diğer ülkelerden gelen havacılar da birçok zorluğun ardından Türkiye’ye gelebilmişlerdir.¹⁹²

Bu amaçla, Fransa’dan gelecek mühendislerin rahat yolculuk yapabilmeleri amacıyla Bakanlar Kurulu tarafından onları Türk vatandaşlığına alan aşağıdaki kararname çıkarılmıştır.¹⁹³

“Polonya tebaasından Mühendis Zbigniew Arnd ve eşi, Anczutin Andrzej, Janik Franciszek ve Belkowski Jerzy adlı yabancılara 1312 Sayılı Kanunun 6 ıncı maddesine göre istisnaî olarak Türk vatandaşlığına alınmaları; Türk Hava Kurumu’nun gösterdiği lüzuma binaen Dahiliye Vekilliğinin 18 Aralık 1940 tarih ve 42126/17/59978 sayılı tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 24 Aralık 1940 tarihinde kabul olunmuştur.”

¹⁹⁰ Leszek Duleba ve Andrzej Glass, **Samoloty RWD**, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Varşova, 1983, s. 65.

¹⁹¹ Demirel, **II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar**, s. 2; Gelen Polonyalı havacılar için Bkz. (EK-5), Ancak görüldüğü gibi bazı havacıların 1940 yılında gelmiş olmasına rağmen tabloda 1941 yılından itibaren çalışıyor görülmelerinde bir hata söz konusudur. Burada belki de Türkiye’ye geldikleri tarih değil de Fabrikanın 1941 yılından itibaren faaliyete geçmesi sonucu etkin olarak çalışmaya başladıkları 1941 yılı geçmiştir.

¹⁹² Osman Fırat Baş, “THK Uçak Fabrikası ve Polonyalı Mühendislerin Rolü”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 55, Sayı: 659, (Aralık 2014), s. 38.

¹⁹³ CCA, 030.18.01.02.93.118.19, (Karar No: 2/14939)

İngiltere'den 6, Fransa'dan 4 uçak mühendisinin de 1941 yılı Mayıs-Haziran aylarında Ankara'ya gelmesiyle Jerzy Wędrychowski ile birlikte Ankara'da toplanan Polonyalı havacıların sayısı toplam 28 kişiye ulaşmıştır.¹⁹⁴

Fabrikada farklı zamanlarda toplam 35 Polonyalı uzman çalışmıştır. Ancak, bir arada en fazla 29 uzman çalışmıştır. Bunlardan 21'i Fabrikada 1941 yılı Mayıs ayı ile 1946 yılı Haziran ayı arasında yoğun olarak faaliyet göstermiştir.¹⁹⁵

THK, bu uzmanlardan bir kısmını Etimesgut Uçak Fabrikası'nın tevsi ve işletme işlerinde ve bir kısmını da Motor Fabrikası projelerinin hazırlanmasında kullanmıştır.¹⁹⁶

Polonyalı havacıların 1940-1941 döneminde THK'de istihdam edilmeleri üzerine yapılan çalışmalar neticesinde hazırlanan projeler 10 Temmuz 1941'de Başbakanlığa arz edilerek aşağıdaki konularla ilgili izin istenilmiştir:¹⁹⁷

“1- Tayyare Motör Fabrikasının ihtiyacı olan yerli iptidai malzemenin süratle temini meselesinin alâkadar mütehassısları arasında kurulacak komisyonda tetkik ettirilmesi,

2- Motör Fabrikası mevzuunun Ekonomi, Millî Eğitim ve Millî Savunma Bakanlıkları ile Türk Hava Kurumu mütehassıslarından vücutte getirilecek komisyonda incelenmesi,

3- Motor Fabrikasının lüzum göstereceği makine ve malzemenin Almanya ve Amerika'dan sür'atle tedarkine müsaade edilmesi,

4- Usta ve işçi yetiştirilmesi maksadiyle bir mektep açılması fikrinin tasvibi.”

Konu incelenmek üzere yukarıda bahsi geçen bakanlıklara ek olarak Bayındırlık Bakanlığı ile Polonyalı mühendislerin de katılımı ile bir komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyondaki Milli Savunma Bakanlıkları uzmanları bir uçak fabrikası girişimine işin zorluğu ve esaslı etütlere ihtiyaç duyması gerekçeleri ile şiddetle karşı çıkmışlardır. Buna karşın bu konunun önceden halledildiği ileri sürülmüş ve kurulacak Uçak Fabrikası için memleket çapında malzeme bulma işiyle ilgilenilerek komisyon bir karara varmadan dağılmıştır.¹⁹⁸

Ayrıca, Ankara'da Polonyalı havacılar istihdam edilirken aynı tarihlerde Bakanlar Kurulunun 6 Mayıs 1941 tarihli kararıyla Karabük Demir Çelik

¹⁹⁴ Demirel, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, s. 2.

¹⁹⁵ Osman Fırat Baş, “Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu (THK) 1941-1948”, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 12, Sayı: 24, (Aralık 2014), s. 86.

¹⁹⁶ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 3.

¹⁹⁷ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 4.

¹⁹⁸ CCA, 030.1.00.00.100.619.5, s. 4.

Fabrikası'nda istihdam edilmek üzere 19 Polonyalı mühendis ve usta Türk vatandaşlığına alınmıştır.¹⁹⁹

Gerek Etimesgut Uçak Fabrikasında gerekse de daha sonra kurulacak olan Gazi Uçak Motor Fabrikasında yalnızca Polonyalı uzmanlar görev almamıştır. Başbakanlık Devlet Arşivleri ve gerekse de diğer kaynaklar incelendiğinde o dönemde görev yapan birçok Macar, Finlandiyalı vs. uzmanlardan yararlanıldığı görülmektedir.

Etimesgut Uçak Fabrikası'nda o dönem Müdür Yardımcısı olarak görev yapan Y. Müh. Selahattin Beler, genel olarak hava sanayii olmayan bir ülkede hava sanayinin kurulabilmesi için kurulması gerekli müesseseleri şu şekilde sıralamıştır:²⁰⁰

- 1- Ham ve yarı işlenmiş malzeme için yardımcı umumi sanayi,
- 2- Tezgâh ve makine fabrikaları,
- 3- Aerodinamik araştırma ve tecrübe enstitüleri ve teknik okulları,
- 4- Tayyare ve teteçhizatı fabrikaları,
- 5- Motör fabrikaları.”

THK'nin Akköprü'deki atölyesinin yetersiz hale gelmesiyle Etimesgut'ta ayrı bir atölye açılmıştır. 1940 yılında Polonyalı mühendislerin gelmesiyle birlikte bu atölyenin fabrika haline getirilmesi için çalışmalar yapılmış ve 1941 yılında fabrikanın faaliyete geçmesi sağlanmıştır. Ancak, fabrikanın tam anlamıyla kurulum ve teşkilatlanması 1945 yılına kadar sürmüştür.

Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulmaya başladığı sıralarda ülkeler birbirlerine neredeyse hiçbir silah, cephane ve hammadde vermemekteydi. Askeri uçakların pahalı ve öğrenilmesi zaman gerektirdiğinden pilotların eğitim uçaklarında pilotluğu öğrenip daha sonra avcı ve bombardıman uçaklarına geçmesi gerektiği fikri belirmiş böylece Etimesgut Uçak Fabrikasının kurulması fikri böyle bir zorunluk sonucu ortaya çıkmıştır.²⁰¹

O dönemdeki uçakların maliyetinde; malzeme bedeli %10, işçilik bedeli %38, proje-sürveyans ve genel masraf bedeli %52 civarında bulunmaktaydı. Uçağın satış bedelinde ise %7'lik bir ham malzeme payı bulunmaktaydı. Bütün hammadde ve

¹⁹⁹ CCA, 030.18.01.02.94.37.15, (Karar No: 2/15720), s. 1.

²⁰⁰ Selahattin Beler, “Tayyarelerimizi Nasıl Yapabiliriz 2?”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 344, (Haziran 1944), s. 18.

²⁰¹ Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, s. 45.

yardımcı madde ithal bile edilse uçak değerinin en az %93'ü ülkede kalabileceği değerlendirilmiştir.²⁰²

Y. Müh. Selahattin Beler yerli uçak ve motor üretiminin ülke sanayisi açısından önemini şu şekilde vurgulamıştır:²⁰³

“... Filhakika tayyare ve teferruatı çok pahalıdır. Harbden evvel bir küçük mektep tayyaresi 20.000, bir av tayyaresi 60.000, bir orta bombardıman tayyaresi 200.000 ve bir ağır bombardıman tayyaresi 400.000 lira raddelerindeydi. Bu takribi fiyatlara göre büyük miktarda tayyareyi hariçten satın almak için lâzım gelen parayı harice vermek her halde çok güç olacaktır. Hâlbuki bunları memleketimizde kendi iptidai malzeme ve el emeğimizle yaparsak hem büyük bir harici kredi veya döviz bulmağa lüzum kalmaz ve hem de tayyareler daha ucuza mal olur. Çünkü tayyare memleket dâhilinde yapıldığı zaman maliyet fiyatı, nakil masrafı, ambalaj masrafı, sigorta masrafı, komisyonlar, fabrika kârı ve malzeme ve işçilik fiyat farkı gibi masraflar kadar azalmış olur, dolayısıyla temini kolay olacak şekilde daha az tahsisata lüzum göstereceğinden belki ancak bu şekilde mali kudretimiz dâhiline girebilir. İstihsalât fazla ve devamlı olacağından rantabilite de iyi olur. Görülüyor ki tayyareyi ve motorunu son teknik icaplara göre ve memleket ihtiyaçlarına uygun olarak memleketimizde yapabilmemiz lâzım geliyor”

İmalathanenin merkezi Ankara'ya 20 km mesafedeki Etimesgut Havaalanı olmuştur. Bölgede bulunan THK tamir atölyeleri, pilot okulu, motor ve yedek parça depoları uçak fabrikası için yetersiz kalmıştır. Binaların genişletilmesi işi bir Polonyalı mimar yürütülmüş, bunun yanı sıra binaların yanı sıra teknik donanımın da sil baştan oluşturulması gerekmiştir.²⁰⁴

Miles Magister uçakları 1941 yılı ve 1942 yıllarında KTF'de üretilmesinin ardından 1942 yılından itibaren THK Etimesgut Uçak Fabrikasında üretilmeye başlanılmıştır.

Etimesgut Uçak Fabrikası, kurum tüzüğü'nün 2. maddesinde gösterilen amacı gerçekleştirmeye yardımcı olacak okul ve antrenman uçakları yapmak üzere kurulmuştur.²⁰⁵

İmalathanenin Miles Magister uçakları dışında Sovyet planörlerinin üretimine ve ayrıca kendi özgün tasarımlarını da oluşturmasına karar verilmiştir. Fabrikanın

²⁰² Şükrü Er, “Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 178, (Ocak 1972), s. 2.

²⁰³ Selahattin Beler, “Tayyarelerimizi Nasıl Yapabiliriz?”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 342, (Nisan 1944), s. 5.

²⁰⁴ Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, s. 92.

²⁰⁵ **Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları**, (4, 8 Haziran 1945), Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1945, s. 48.

Müdürü Jerzy Wędrychowski, Müdür Yardımcısı Selahattin Beler, İdari Müdürü Zbigniew Arnd ve Genel Sekreteri de Jerzy Osinski olarak belirlenmiştir.²⁰⁶

Ayrıca, fabrikada çalışacak Polonyalı uzmanlar için kadro tahsisi yapılması için aşağıdaki kararname çıkarılmıştır:²⁰⁷

“Ücretleri, umumî muvazene kanununun 4’üncü maddesi mucibince 1941 malî yılı Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü bütçesinin (E) cetveline dâhil 1099 uncu faslına konulan tahsisatla (muhtelif müdafaa hizmetleri) hususî faslının 41 inci maddesine mevzu tahsisattan verilmek üzere Askerî fabrikalar için İngiltere’den celp olunacak Polonyalı uzmanlara ait ilişik dokuz aylık kadronun 1 Eylül 1941 tarihinden muteber olmak üzere tasdiki; Millî Müdafaa Vekilliğinin 22 Ağustos 1941 tarih ve 4869 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekilliği’nin 9 Eylül 1941 tarih ve 11120/4/3919 sayılı mütaleanamesi üzerine İcra Vekilleri Heyeti’nce 12 Eylül 1941 tarihinde kabul olunmuştur.”

Fabrikada çalışmaya başlayan Polonyalı havacılar dönem dönem ülkelerinde zor koşullar altında bulunan aileleri için erzak ve giyim eşyası göndermek ve para yardımında bulunmak için döviz müsaadesi verilmesi vb. konularda THK’ye başvurmuş, THK de Başbakanlıktan izin alarak bu istekleri yerine getirmeye çalışmıştır.

THK, Başbakanlığa yazdığı 11 Temmuz 1942 tarih ve 1078/14942 sayılı yazı ile kurumlarında çalışmaya başlayan Polonyalı havacıların, Alman işgali altında bulunan ailelerine her ay gönderdikleri yiyecek paketlerinin yerlerine geç varması ve vardığında ise bozulmuş olduğu gerekçeleriyle bundan böyle diğer yiyecekler yerine her ay 2 kilo zeytinyağı, 1 kilo pirinç, 1,5 kilo bal ve yarım kilo kuru yemiş gönderme izninin verilmesi için kendilerine başvurduklarından bu konuda gerekli iznin verilmesini talep etmiştir.²⁰⁸

THK, Başbakanlığa yazdığı 16 Ekim 1942 tarih ve 1433/21528 sayılı yazısında ise; Uçak ve yeni kurulmakta olan Motor fabrikasında çalışmakta olan 28 mühendis ve teknisyenin Polonya’da bulunan ailelerinin giyim bakımından perişan bir halde bulduklarını ifade etmişlerdir. Ülkelerinde, bir çift fotinin 125, bir kadın yün robunun 150 liraya satılmakta olduğunu, bu ihtiyaçların kendilerinin gönderecekleri parayla ile karşılanmasının mümkün olmadığından her aileye elbise, çamaşır, yatak çarşafı, çorap, ayakkabı, eldiven, boyun atkısı, süveter ve iplik gibi 10

²⁰⁶ Demirer, **II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar**, s. 90.

²⁰⁷ CCA, 030.18.01.02.96.80.13, (Karar No: 2/16589)

²⁰⁸ CCA, 030.10.00.00.202.378.17, s. 4.

kilo miktarında giyim malzemesi gönderilmesi için kendilerine başvurduklarından bu konuda gerekli iznin verilmesini talep etmiştir.²⁰⁹

2.1.3. THK Etimesgut Uçak Fabrikası İle İlgili Yapılan Faaliyetler

2.1.3.1. 1935-1940 Dönemi

Bu dönemde, havacı gençliği yetiştirmek için beş sene içinde kurulan İnönü, Ankara, Etimesgut tesislerinin toplam değeri 1.000.000 TL.'nin üzerinde bir rakama ulaşmıştır. Etimesgut'ta ikinci hangarla planör atölyesinin yapımı tamamlanmıştır. THK planör ve uçaklarının onarımı THK'nin kendi atölyelerinde yapılmıştır. Akköprü'deki marangoz atölyesinde son dört yıl içinde 123 adet planör yeniden yapılmış, revizyondan geçen uçak, motor ve planörlerin toplam tamirat bedeli 83.683 TL.'yi bulmuştur.²¹⁰

31 Mayıs 1939 tarihi itibarıyla Türkkuşu'nun 27 adet uçağı ve 154 adet planörü vardı. 1938 yılı Kasım ayından itibaren Türkkuşu Atölyesinde 16 adedi tek ve çift kişilik akrobasi planörü olmak üzere çeşitli tipte toplam 32 adet planör revizyona girmiş, 10 adet US-4 planörü tadil ve tamir görmüş, 5 adet US-4 tamir edilmiş, 3 adet uçak ile 12 adet uçak motorunun revizyonu yapılmış, 28 adet yeni US-4 ve 1 adet yeni B.S.-5 planörü inşa edilmiştir. 50 adet US-4 planörü ile 25 adet B.S.-5 planörünün inşasına devam edilmiştir.²¹¹

Toplam 68 işçinin faaliyet gösterdiği atölyenin yetersiz kalması üzerine, planör inşa ve tamir işleriyle tayyare ve motor revizyonlarını daha geniş ölçüde yapabilecek bir atölyenin kurulması için hazırlıklar tamamlanmıştır. Yaklaşık 300.000 liraya mal olacağı hesaplanan bu atölyenin yeni ilavelerle birlikte hem MMV'nin hem de DHY'nin ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir fabrika haline getirilmesi planlanmıştır. Bu amaçla Etimesgut'ta 140.839 liraya ihale edilen bir hangar, İnönü'de 69.836 liraya ihale edilen bir tesis, THK Merkez muave için 44.177

²⁰⁹ CCA, 030.10.00.00.202.378.17, s. 2.

²¹⁰ Türk Hava Kurumu Yedinci Kurultayı Zabıtları, (23, 25 Mayıs 1940), Alaettin Kırıl Basımevi, Ankara, 1940, s. 18-19.

²¹¹ "Türk Hava Kurumunun Altı Aylık Toplantısı", Havacılık ve Spor Dergisi, Sayı: 240, (1 Haziran 1939), s. 2117-2118.

liraya ihale edilen küçük bir hangar, Genel Merkez binası ile Türkkuşu Okulu binasını birbirine bağlayacak pansiyon binası tesis edilmiştir.²¹²

THK, ayrıca üyesi bulunduğu FAI'nın yıllık olağan toplantılarına katılımını sürdürmüştür. 1938 yılı olağan toplantısında, Türk delegesi FAI başkan yardımcılıklarından birine seçilmiştir. Federasyonun 1939 yılı toplantısı ise II. Dünya Savaşı sebebiyle yapılamamıştır.²¹³

2.1.3.2. 1940-1942 Dönemi

Bu dönemde, uzman heyet tarafından Eskişehir, Kırıkkale, Karabük ve Kayseri'deki fabrikalar ile Eskişehir ve Sivas'taki atölyeler, İstanbul'daki deniz tezgâhları ve özel kontrplak fabrikaları incelenmiştir. Uzmanlar tarafından bu incelemeler ile ilgili olumlu rapor verilmesi üzerine şu çalışmalara başlanılmıştır:²¹⁴

- 1- Etimesgut atölyesinin bir fabrika haline konulması,
- 2- Motor fabrikasının kurulması,
- 3- Yerli hammaddenin temin edilmesi,
- 4- Yardımcı endüstrinin kurulması,
- 5- Aerodinamik tünelin kurulması.”

Akköprü'deki atölyede 70 kişi olarak başlayan personel sayısı, 113'ü mühendis ve teknisyen ile 221'i işçi olmak üzere toplam 334'e ulaşmıştır. Lisansı İngiltere'den alınan Magister okul uçaklarının seri üretimine başlanılmış ve ilk 10 uçaklık seri için İngiltere'den motor ve malzemenin tedarik edilmesi beklenilmiştir.²¹⁵

Kurultayın 1942 yılındaki toplantısında, Fabrika sahasında yalnızca aşağıdaki iki bina mevcuttur:²¹⁶

Tablo - 3: 1942 Yılı İtibarıyla Tamamlanan Binalar

1 ve 2 numaralı ana bina	5.300 m ²
6 numaralı bina	540 m ²
Toplam	5.840 m²

²¹² “Türk Hava Kurumunun Altı Aylık Toplantısı”, s. 2118.

²¹³ **Türk Hava Kurumu Yedinci Kurultayı Zabıtları**, s. 19-20.

²¹⁴ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 23-24.

²¹⁵ **A.g.e.**, s. 23-24.

²¹⁶ **T.H.K. Tayyare Fabrikası Çalışma Raporu**, (1.6.1942-1.5.1945), (8-9'uncu Kurultay), Ankara, 1945, s. 6.

Bu uçakların planlarını yapan ve 38 mühendis ve teknisyenin görev yaptığı Fabrika Etüd Bürosu'nca 10 kişilik bir askeri taşıt planörünün prototip projesi hazırlanmış ve ilk planörün gövde montajına başlanılmıştır.²¹⁷

Uçak imalinde kullanılmakta olan emayit, boya, vernik ve yapıştırıcı maddelerle yardımcı kimyevi maddelerin yerli imkânlarla karşılanma çabaları olumlu sonuç vermiş, ayrıca kimya laboratuvarında plastik malzeme üzerinde de incelemeler yapılarak bir sonraki yıl bu tesislerin birer teknolojik laboratuvar haline getirilmesi planlanmıştır.²¹⁸

Yukarıdaki işlerin yanı sıra, revizyondan geçecek uçakların onarım işi üstlenilerek 1 Mart 1942'den itibaren PZL uçaklarının tamirine başlanılmıştır.²¹⁹

2.1.3.3. 1942-1945 Dönemi

Fabrika, 1942 yılında 5.840 m²'lik bir atölye durumundan yeni yapılan tesislerle 13.790 m²'lik bir tesis haline gelmiştir. Yine 1942 yılında 140'ı işçi olmak üzere 300 kişi olan toplam personel sayısı 31 Mart 1945 tarihi itibarıyla 129'u teknik personel, 143'ü memur ve 606'sı işçi olmak üzere toplam 878 kişiye ulaşmıştır.²²⁰

Aşağıda bu personelin hizmet sınıfına ait detaylı liste çıkarılmıştır:²²¹

Tablo - 4: Fabrikanın 1945 Personel Durumu

<i>Teknik Personel:</i>	129
<i>Yüksek mühendis</i>	30
<i>Mühendis</i>	8
<i>Fen memuru</i>	15
<i>Ustabaşı</i>	39
<i>Teknik kontrolör ve Laborant</i>	15
<i>Ressam</i>	22
<i>Memur ve yardımcı memur:</i>	143
<i>Memur</i>	95
<i>Yardımcı memur</i>	48
<i>İşçi ve amele:</i>	606
<i>Kalifiye işçi</i>	310

²¹⁷ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 24.

²¹⁸ *A.g.e.*, s. 24.

²¹⁹ *A.g.e.*, s. 24.

²²⁰ *Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları*, s. 6.

²²¹ *T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu*, s. 4-5.

İşçi	118
Çırac	53
Müteferrik müstahdem	41
Amele	84
Toplam:	878

Bu dönemde Fabrikada aşağıdaki tesisler inşa edilmiştir:²²²

Tablo - 5: Fabrikanın 1945 Personel Durumu

Teknik Servis büro ve atelyelerini ihtiva eden 3 numaralı bina	2.650 m ²
Kimyevî laboratuvar, Okul Tayyareleri tamir atelyesi ve Motor Atelyeleri (4 No. lu bina)	2.245 m ²
Motor tecrübe binası (5 No. lu bina)	185 m ²
Kalorifer dairesi (7 No. lu bina)	450 m ²
Kereste deposu ve kereste kurutma dairesi (8 No. lu bina)	365 m ²
İdari İşler Atelyeleri (9 No. lu bina)	660 m ²
Umumî Depo (10 No. lu bina)	520 m ²
İtfaiye binası (11 No. lu bina)	210 m ²
Hurdalığa tahsis edilen (14 No. lu bina)	580 m ²
Fabrika girişlerinde yapılan 3 kapıcı odası	85 m ²
Toplam:	7.950 m²

Ayrıca inşa edilen üniteler:

- Fabrika sahasını çeviren 670 metre uzunluğunda demir ve beton duvar.
- Su baskınına karşı dere kenarında yapılan takriben 350 metre uzunluğundaki su bendi;
- Fabrika çevresi içinde yapılan 10.160 m² uzunluğunda beton yol.
- Fabrika çevresi dışında yapılan 6.700 m² uzunluğunda beton yol.

Fabrikada; Teknik, İmalat, İdari, Ticari ve Hesap İşleri olmak üzere toplam 5 adet servis kurulmuştur. 1944 yılı sonlarına doğru Motor Atölyeleri bölümü İmalat Servisi'nden ayrılarak 6'ncı servis olarak faaliyete geçmiştir.²²³

Teknik Servis; yeni uçak ve planör inşaatı ve projeleri, seri olarak uçak ve planör imaline ilişkin müteallik resim ve spesifakasyonların hazırlanması, tadil ve tamirler hakkında projeler, normlandırma, imalatın teknik kontrolü, tayyare imalat malzemesinin incelenmesi, yerli malzeme etütleri, tayyarecilikte kullanılan lak imali ve diğer arama işlerden sorumlu olmuştur. Bu dönemde teknik serviste 15 yüksek

²²² T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu, s. 6.

²²³ A.g.r., s. 4; THK Etimesgut Uçak Fabrikasının 1949 yılı Teşkilat Şeması için Bkz. (EK-6)

mühendis, 4 mühendis, 27 teknisyen, ressam ve usta ile 16 memur ve laboratuvarlarda 64 işçi ve çırak görev yapmıştır.²²⁴

İmalat Servisi iki gruba ayrılmıştır. Bu gruplardan birini İş Hazırlama Bürosu altında toplanmış bürolar ve diğerini ise bu servise ait atölyeler oluşturmuştur. İş Hazırlama Bürosu, bütün imalat işlerini idare ve tanzim edici bir uzuv görevi görmüştür. Maden Atölyeleri ise Makine Atölyesi, Tesviyehane, Saç İşleri Atölyesi, Haruri Muamale, Kaynak Atölyesi, Demirhane, Galvaniz Atölyesi ve Takım Atölyesi bölümlerinden oluşmuştur.²²⁵

İmalat servisinde 31 Mart 1945 tarihi itibarıyla 7 yüksek mühendis, 4 mühendis, 11 fen memuru, 30 ustabaşı, 2 teknik kontrolör, 10 ressam, 18 memur, 11 yardımcı memur, 244 mütehassis işçi, 76 işçi, 33 çırak, 2 müteferrik müstahdem ve 8 amele olmak üzere toplam 456 kişi görev yapmıştır.²²⁶

Fabrikanın İmalat Servisinin bu dönemde gerçekleştirdiği iş türleri ve oranları şu şekilde olmuştur:²²⁷

Tablo - 6: 1942-1945 Dönemi Yapılan İş Türleri

İş neveleri:	%
<i>Seri halindeki tayyare ve plânör imali</i>	51
<i>Tecrübe ve prototip Atelyesi tarafından yapılan tayyare ve plânörlere ait parça imali</i>	5
<i>Okul tayyare ve plânörlerinin tamiri, askeri tayyarelerin tamiri, askerî makamlar için yapılan çeşitli işler</i>	12
<i>Fabrika ihtiyaçlarını karşılamak üzere yapılan çeşitli işler</i>	22
<i>Haricî siparişler gereğince yapılan çeşitli işler</i>	10
Toplam	100%

Motor Atölyeleri, 1942 yılında İmalat Servisine bağlı olarak kurulmuş ve 1 Ocak 1944 tarihi itibarıyla da bağımsız bir birim olmuştur. Uçak motorları ve otoların yedek parçalarının tamiri ile yeni motor tiplerinin denenmesi işiyle görevli birimin ileride kurulacak Motor Fabrikasının da teşkilatlanmasını kolaylaştıracağı

²²⁴ T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu, s. 8.

²²⁵ A.g.r., s. 12.

²²⁶ A.g.r., s. 14.

²²⁷ A.g.r., s. 17.

düşünülmüştür. Bu dönemde Motor Atölyelerinde, 12 teknik personel, 4 büro memuru ve 37 usta ve işçisi olmak üzere 53 kişi görev yapmıştır.²²⁸

İdari Servis altında Lokantalar, Sağlık İşleri, Personel Bürosu, Sevkiyat ve Nakliyat İşleri, İşletme Şubesi, İnşaat Şubesi ve Spor Kulübü birimleri faaliyet göstermiştir.²²⁹

Ticari Servis, Fabrikanın kuruluşundan beri ihtiyaçlarını sağlamakla görevlendirilmiş ve işe ABD'den sipariş edilecek takım makinaların takım ve ham madde listelerinin hazırlanması ile başlamıştır. Bu servise bağlı olarak Depolar Muhasebesi, Tesellüm Deposu ve Satış Bürosu faaliyet göstermiştir.²³⁰

Hesap İşleri Servisi, 1943 yılı içinde faaliyete geçmiştir. 1943 ve 1944 yılları döneminde mali muhasebe ve maliyet muhasebesi teşkilatını kurarak işe başlamıştır.²³¹

Toplam 30 adet Miles Magister uçağı üretilmiş ve 1945 yılı programına konulan ikinci 30 adetlik uçak yapım işine başlanılmıştır. THK-2 akrobasi uçağının, THK-3 akrobasi planörünün, THK-4 okul planörünün ve THK-7 ileri eğitim planörünün resimleri hazırlanmış ve THK-5 ambulans uçağının da resimleri üzerinde çalışılmıştır. Planörlerin imalatında yerli malzemeler kullanılarak değişik tipte 35 adet planör imal edilmiştir. 10 adet THK-4 planörü ve 40 adet THK-7 planörü üzerinde çalışılmıştır. Hava Kuvvetlerine ait 63 adet uçak ile kurumun 138 adet planör ve uçağı onarımdan geçirilmiştir.²³²

THK'nin 9'uncu Kurultay'ının toplanmış olduğu 1945 yılında fabrikanın kurulumu ve teşkilatlanması tamamlanmıştır. Bu süreçte fabrikada THK-1 askeri nakliye planörü, THK-2 eğitim ve akrobasi uçağı, THK-3 akrobasi planörü ile THK-7 okul planörünün prototipleri oluşturulmuş ve iki motorlu THK-5 ambulans uçağının imalatına başlanılmıştır. Miles Magister uçaklarından 30 adet üretilmiş ve

²²⁸ T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu, s. 18.

²²⁹ A.g.r., s. 21.

²³⁰ A.g.r., s. 22-24.

²³¹ A.g.r., s. 24.

²³² Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları, s. 7-8.

bu uçaklar THK Havacılık Okulu tarafından 1944 yılından itibaren kullanılmaya başlanılmıştır.²³³

Bu dönemde, DHY'ye ait 2 adet yolcu uçağı revizyondan geçirilmiş, 1 adet yolcu uçağı da hasta taşıma uçağına çevrilmiştir. Fabrikanın Teknik Servisi'nde yapılan araştırmalar çerçevesinde Karabük çamının özellikleri uygun görülerek planörlerde kullanılmaya başlanılmıştır. İmalat Servisi'nce haruri muamele, kumlama ve galvaniz atölyeleri ile diğere atölyelerde kullanılan makinalar Fabrika tarafından yapılmıştır. 2 adet prototip uçağın borda aletleri bu atölyede yapılmıştır. Yine, İmalat Servisi'nce pervaneler yapıp THK-2 akrobasi talim uçağında denenererek olumlu sonuç alınmıştır.²³⁴

Kuruma ve Hava Kuvvetlerine ait kara taşıtlarının onarımı da Fabrikada gerçekleştirilmiştir. THK'nin 1942 yılında yapılan 8. Kurultayında alınan karar üzerine fabrika muhasebesi kurum muhasebesinden ayrılmış ve Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti uzmanlarının hazırladığı proje esas tutularak bir ana yönetmelik ile bir Hesap İşleri Yönetmeliğı hazırlanıp uygulanmaya başlanılmıştır. Ayrıca, Fabrika Kütüphanesi'ndeki teknik eserlerin sayısı toplam 2.027 adede ulaşmıştır.²³⁵

Fabrika, THK-2 prototipi üzerinden seri olarak yılda 200 adet üretebilme kapasitesine sahip bulunuyordu. O dönem yalnız okul ve antrenman uçakları üretebilme kapasitesine sahip fabrikanın yapılacak ilave tesisatla her türlü askeri ve sivil uçaklar yapabilecek kapasiteye gelebileceğı değerlendirilmiştir.²³⁶

²³³ T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu, s. 3.

²³⁴ Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları, s. 8.

²³⁵ A.g.t., s. 9.

²³⁶ A.g.t., s. 48-49.

1944 yılı Nisan ayında uzman işçi ücretleri saatlik 73 kuruş iken, 1945 yılı Mart ayında saatlik 86 kuruşa çıkmıştır. Bu ücret o dönem İngiltere'deki işçi ücretlerine eşit olmuştur. Bu miktar, Kayseri ve Eskişehir Fabrikalarındaki standart işçi ücretlerinin ise 3 katı olup, Fabrikada maliyeti yükseltmekteydi. Ancak, Fabrikanın şehirden uzak bir yerde bulunması, gidiş - gelişte yaşanan zaman kayıpları, işçilere yemek, lojman vs. yardımda bulunulmaması, ülkedeki genel hayat pahalılığı gibi sebeplerle işçi ücretleri yüksek tutulmuştur.²³⁷

2.1.3.4. 1945-1947 Dönemi

Bu dönemde, Fabrika kuruluşunu tamamlayarak toplam 16.710 m² lik bir alanda faaliyet göstermiştir. Fabrika kadrosunda, 1 Nisan 1947'de 98'i teknik eleman, 85'i memur ve 357'si işçi olmak üzere toplam 540 kişi çalışmaktaydı.²³⁸

Aşağıda, hizmet sınıfı verilen personelin sayısında 1 Nisan 1945'ten 1 Nisan 1947'ye kadar olan değişim gösterilmiştir.²³⁹

Tablo - 7: 1945-1947 Dönemi Personel Durumu

	1.4.1945	1.4.1946	1.1.1947	1.4.1947	1/4/1945 tarihine oranla / azalma
<i>Yüksek mühendis</i>	30	31	20	18	-40
<i>Mühendis</i>	8	10	8	8	0
<i>Fen memuru</i>	15	12	13	2	-86,7
<i>Ustabaşı</i>	39	29	29	38	-2,5
<i>Teknik kontrol, laborant</i>	15	26	19	10	-33
<i>Ressam</i>	22	23	19	22	0
<i>Teknik personel toplamı</i>	129	131	108	98	-24
<i>Memur</i>	95	95	74	68	-28
<i>Yardımcı memur</i>	48	33	27	17	-64,5

²³⁷ **Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 52. Ancak, Fabrikanın faaliyet raporlarında belirtildiğine göre işçilerin yemeklerini ücretsiz olarak yemişlerdir. Fabrikaya geliş-gidişleri ise ücreti yine fabrika tarafından karşılanmak üzere trenle olmuştur. Mühendis ve memurlar yemeklerini yemeğin maliyet bedeli üzerinden kendi paraları ile yemiş, fabrikaya geliş-gidişleri ise otobüsler vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Detaylı bilgi için Bkz. **T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu**, s. 21; **T.H.K. Uçak Fabrikası Çalışma Raporu (1.5.1945-1.5.1947)**, Ankara, 1947, s. 24-25; **T.H.K. Uçak Fabrikası 1-5.1947-1.4.1949 10 ve 11. nci Kurultay Arası Çalışma Raporu**, Ankara, 1949, s. 32.

²³⁸ **Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları**, (23-26 Haziran 1947), Osmanbey Matbaası, İstanbul, 1947, s. 8.

²³⁹ **THK Uçak Fabrikası 1945-1947 Çalışma Raporu**, s. 7.

<i>Memur toplamı</i>	<i>143</i>	<i>128</i>	<i>101</i>	<i>85</i>	<i>-40,5</i>
<i>Kalifiye işçi</i>	<i>310</i>	<i>405</i>	<i>261</i>	<i>215</i>	<i>-30,6</i>
<i>İşçi</i>	<i>118</i>	<i>128</i>	<i>54</i>	<i>36</i>	<i>-69,5</i>
<i>Çırac</i>	<i>53</i>	<i>33</i>	<i>9</i>	<i>8</i>	<i>-84,9</i>
<i>Müteferrik müstahdem ve amele</i>	<i>125</i>	<i>132</i>	<i>109</i>	<i>98</i>	<i>-21,6</i>
<i>İşçi toplamı</i>	<i>606</i>	<i>698</i>	<i>433</i>	<i>357</i>	<i>-41</i>
<i>Fabrika personeli toplamı</i>	<i>878</i>	<i>957</i>	<i>642</i>	<i>540</i>	<i>-38</i>

Fabrikadaki yabancı uzman sayısı, 1 Nisan 1945'te 27 iken, 1 Ocak 1946'da 23'e, 1 Ocak 1947'de 7'ye ve 1 Nisan 1947'de ise 3'ü Polonyalı ve 2'si de Romanyalı olmak üzere 5 kişiye indirilmiştir.²⁴⁰

Önceki dönemde yapılan 13.790 m² inşaata ek olarak 1947 yılına kadar aşağıdaki binalar tamamlanmıştır.²⁴¹

Tablo - 8: 1945-1947 Döneminde Yapılan Binalar

<i>Yüksek takatli motor tecrübe binası (bina No. 13)</i>	<i>475 m²</i>
<i>Su tulumba istasyonu binası</i>	<i>40 m²</i>
<i>Madeni parçalar için lâvaj binası</i>	<i>45 m²</i>
<i>Tazyikli hava kompresörü ve kuşlama binası</i>	<i>100 m²</i>
<i>Memur ve işçi lokantası, revir, spor salonu, teşhir, etüt ve çamaşırhaneyi ihtiva eden bina (bina No. 12)</i>	<i>2.075 m²</i>
<i>Asetilen dairesi</i>	<i>20 m²</i>
<i>Kalorifer dairesi (bina No. 12)</i>	<i>55 m²</i>
<i>İdare âmirliği binası (bina No. 23)</i>	<i>110 m²</i>
<i>Toplam</i>	<i>2.920 m²</i>

İdare Servisi ile Ticaret Servisi olarak faaliyet gösteren birimler İdare Servisi adı altında birleştirilmiştir. Fabrika bu dönemde Teknik, İmalat, Motor Atölyeleri, İdare ve Hesap İşleri olmak üzere toplam 5 servisten meydana gelmiştir. Müdürlük

²⁴⁰ **THK Uçak Fabrikası 1945-1947 Çalışma Raporu**, s. 7. Ancak, THK'nin Onuncu Kurultay Tutanaklarında bu dönemde yabancı uzman sayısının 4'e düşürüldüğü yazmaktadır. Bkz. **Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 8. II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar adlı eserde ise 5 Polonyalı havacının 1948'e kadar görev yaptığı yer almaktadır. Bu isimler şunlardır: Jerzy Wędrychowski, Jerzy Bełkowski, Józef Dziewoński, Władysław Mikulski ve Józef Lekszycki. Bkz. (EK-5)

²⁴¹ **THK Uçak Fabrikası 1945-1947 Çalışma Raporu**, s. 9.

Bürosu da, Müdürlük Kâtipliği ve Personel İşleri Masa Amirliği olmak üzere iki kısımdan meydana gelmiştir.²⁴²

Fabrikanın İmalat Servisi'nin bu dönemde gerçekleştirdiği iş türleri ve oranları şu şekilde olmuştur:²⁴³

Tablo - 9: 1945-1947 Döneminde Yapılan İş Türleri

<i>Seri halinde uçak ve plânör imali</i>	56,63%
<i>Tecrübe ve prototip için yapılan işler</i>	1,53%
<i>Okul ve askerî uçak tamiri</i>	14,04%
<i>Fabrika stok ve ihtiyaçları</i>	21,39%
<i>Muhtelif haricî siparişler</i>	6,41%
Toplam	100%

Bu dönemde 40 adet Miles Magister öğretim uçağı, 12 adet THK-2 akrobasi ve eğitim uçağı ile 6 adet THK 3 akrobasi planörü, 15 adet THK-4 öğretim planörü, 25 adet THK-7 ileri öğretim planörü ve 10 adet THK-9 iki kişilik öğretim planörü imal edilmiştir. THK-5 ambulans uçağı, THK-10 hafif taşıma uçağı ile THK-11 turizm uçağının imal çalışmaları sürdürülmüş ve THK-12 taşıma uçağının resimleri hazırlanmıştır.²⁴⁴

THK'ye ait 121 adet uçak ve 116 adet planör, MSB'ye ait 102 adet uçak ve 87 adet motor onarılmıştır. Fabrika Kimya Laboratuvarı'nda 8.000 kg. emayit istihsal ve ıslah edilmiştir. Uçak ve planör yapımında kullanılan ladin ağacı ile pervaneler için gerekli olan çam, dişbudak ve karaağacın ormanlarımızdan temini için Orman Genel Müdürlüğü ile işbirliği kurularak Trabzon, Artvin, Rize, Sürmene, Giresun, Mihaliççık, Hendek, Düzce bölgelerindeki ormanlarda araştırmalar yaptırılıp alınan örnekler incelenmiştir. Yapılan tetkikler sonucu en elverişli ağaçların Adapazarı ve Kars bölgelerinde bulunduğu tespit edilmiştir.²⁴⁵

İstanbul, Ankara, İzmir, Adana ve Mersin'de açılan sergilerde Miles Magister öğretim uçağı halka gösterilerek büyük ilgi toplamış, ayrıca Fabrikanın kendi üretimi

²⁴² THK Uçak Fabrikası 1945-1947 Çalışma Raporu, s. 6.

²⁴³ A.g.r., s. 20.

²⁴⁴ Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları, s. 8-10.

²⁴⁵ A.g.t., s. 10-11.

olan THK-2 akrobasi uçağı, THK 3 akrobasi planörü ve THK-7 öğrenim planörü sergilenmiştir.²⁴⁶

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı (SSB) ile bataklık ve göllerdeki sivrisinek kurtçukları havadan serpilecek ilaçlarla öldürmek için bir anlaşma yapılmıştır. Ankara Gölbaşı'nda yapılan denemeden olumlu sonuç alınması üzerine THK uçaklarının bütün sıtma bölgelerinde bu iş üzerinde çalışmaları kararlaştırılmıştır.²⁴⁷

5 Mayıs 1947 günü saat: 07.30'da Sağlık Bakanı Dr. Behçet Uz, Ankara Valisi İzzettin Çağpar, Sıtma Savaşı Genel Müdürü Dr. Seyfettin Onan, CHP Ankara Bölgesi müfettişi Dr. Kemal Satır, Bakanlık Yüksek su mühendisi ve diğer tayyareci uzmanlar ve gazetecilerin katılımıyla Ankara Gölbaşı'ndaki Mogan ve Eymür göllerinin sivrisinek kurtçuğu yetişen bataklık kısımlarında uçakla Paris yeşili tozu serpme işinde hazır bulunmuşlardır. Yapılan gözlemler sonucu çalışmaların olumlu olduğu değerlendirilmiştir.²⁴⁸

ABD'li Tüm. Hall'in başkanlığındaki beş kişilik bir heyet 4 Haziran 1947'de Genelkurmay Hava Müşaviri Feyzi Uçaner ile birlikte Etimesgut Uçak Fabrikası'nı gezmiş, Gen. Hall, Fabrikanın o tarihe kadar yapmış olduğu 12 tip planör ve uçak hakkında verilen İngilizce bir konferansı dinledikten sonra atölyeleri gezmiş ve yapılan uçuşları izlemiştir.²⁴⁹

Bütçe programlarına göre 1944-1947 döneminde yıllık uçak, planör ve prototip üretimleri şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁵⁰

Tablo - 10: 1944-1947 Döneminde Üretilen Uçak ve Planörler

	1944	1945	1946	1947	Toplam
Uçak imali	28	46	27	10	111
Planör	6	84	20		110
Prototip	12	10	5	3	30
Toplam	46	140	52	13	251

²⁴⁶ **Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 11.

²⁴⁷ **A.g.t.**, s. 12.

²⁴⁸ "Göl Başında Uçakla Yapılan / Püskürtme İlaç Denemeleri", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 379, (Mayıs 1947), s. 7.

²⁴⁹ **Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 12.

²⁵⁰ **A.g.t.**, s. 50.

Fabrika; 1943, 1944, 1945 ve 1946 çalışma yıllarının sonucunda toplam 10.056.684,52 TL tutarında iş yapmıştır. Bunun 7.114.607,36 TL'lik bölümü THK'ye, 606.038,43 TL'lik bölümü MSB'ye ve 87.771,89 TL'lik bölümü de DHY için yapılmıştır. Kalan bölümü ise çeşitli siparişler oluşturmuştur. Bu rakamlara göre fabrikanın dört yıllık çalışmalarının ortalama hesapla % 70-75'nin müşterisi THK olmuştur. MSB bu dört yıl içinde % 6,02, DHY ise % 0,87 nispetinde iş sipariş etmişlerdir.²⁵¹

1947 yılında THK'nin 10. Genel Kurulu esnasında yaşanan görüşmelerde Afyonkarahisar Milletvekili Şahin Laçın'ın Fabrikada üretilen bir uçak bedelinin ortalama 83.000 TL olduğu iddiası üzerine THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından verilen yanıtta çeşitli uçaklara ait birim maliyetlerin şu şekilde olduğu açıklanmıştır:²⁵²

Tablo - 11: 1947 Yılında Uçakların Birim Maliyetleri

THK-1 planörü	46.000 TL
THK-2 uçağı	32.000 TL
THK-3 akrobasi planörü	25.000 TL
THK-4 okul planörü	5.166 TL
THK-5 uçağı	115.000 TL
THK-7 okul planörü	7.200 TL
THK-9 iki kişilik planör	18.000 TL
THK-10 uçağı	126.000 TL

Fabrikanın 1945 ve 1946 yıllarına ait bilançosuna ait aktif hesapları şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁵³

Tablo - 12: Etimesgut Uçak Fabrikası'nın 1945 ve 1946 yılı Aktif Hesapları

AKTİF	31.12.1945	31.12.1946
I- Değişmez değerler:	5.970.056,16	7.792.463,40
II- Yapılmakta olan binalar	891.574,32	---
III- Maddi olmayan kıymetler	912.638,54	908.403,32
IV- Stoklar	2.176.805,43	2.569.855,62
V- Borçlu ve alacaklı hesaplar	1.779.806,47	4.136.684,89
VI- Geçici hesaplar	660.458,01	177.870,04
VII- Mali hesaplar	77.621,53	31.368,33
Toplam	12.468.960,46	15.616.645,60
VIII- Nazım hesaplar	1.412.962,69	171.964,97
Genel Tutarı	13.881.923,15	15.788.610,57

²⁵¹ Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları, s. 50-51.

²⁵² A.g.t., s. 131.

²⁵³ A.g.t., s. 37.

Fabrikanın 1945-1946 yılları bilançosuna ait pasif hesapları ise şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁵⁴

Tablo - 13: Etimesgut Uçak Fabrikası'nın 1945 ve 1946 Yılı Pasif Hesapları

PASİF	31.12.1945	31.12.1946
<i>I- Değişmez sermaye:</i>	5.970.056,16	7.792.463,40
<i>II- Döner sermaye:</i>	1.500.000,-	2.500.000,-
<i>III. İhtiyat akçası:</i>	---	66.685,82
<i>IV. Karşılıklar:</i>	---	13.337,16
<i>V- Birikmiş amortismanlar</i>	361.816,58	1.081.565,50
<i>VI- Borçlu ve alacaklı hesaplar:</i>	3.831.706,80	3.660.750,36
<i>VII- Geçici hesaplar</i>	138.522,54	13.760,36
<i>VIII- Kar:</i>	666.858,38	488.083-
Toplam	12.468.960,46	15.616.645,60
<i>VIII- Nazım hesaplar (Teminattan dolayı alacaklılardır.)</i>	1.412.962,69	171.964,97
Genel Tutarı	13.881.923,15	15.788.610,57

Fabrikanın Devlet Fabrikaları gibi Umumi Murakabe (Denetleme) Heyeti tarafından denetlenmesi için 19 Ocak 1946'da THK tarafından Başbakanlığa yapılan müracaat üzerine, fabrikaya gelen bir heyet tarafından 6 hafta süre ile fabrikanın durumu, bünyesi, çalışma programı denetlenmiştir. Fabrika tarafından raporda belirtilen tenkitler, tavsiyeler ve dilekler hakkında gerekli çalışmalar yapılmıştır. Raporda üzerinde en çok vurgulanan MSB ve DHY ile işbirliği konusunda ise çalışmalara ve temaslara yeniden başlanılmıştır.²⁵⁵

2.1.3.5. 1947-1949 Dönemi

Fabrikada 1 Nisan 1949 tarihi itibarıyla 63'ü teknik eleman, 49'u memur, 285'i işçi, çırak ve müstahdem olmak üzere toplam 397 kişi çalışmaktaydı.²⁵⁶

1947-1949 döneminde, fabrika personelinin sayısında ve hizmet sınıfında yaşanan değişime ait detaylı liste aşağıya çıkarılmıştır:²⁵⁷

²⁵⁴ Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları, s. 40-41.

²⁵⁵ A.g.t., s. 11-12.

²⁵⁶ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 31.

²⁵⁷ T.H.K. Uçak Fabrikası 1947-1949 Çalışma Raporu, s. 10.

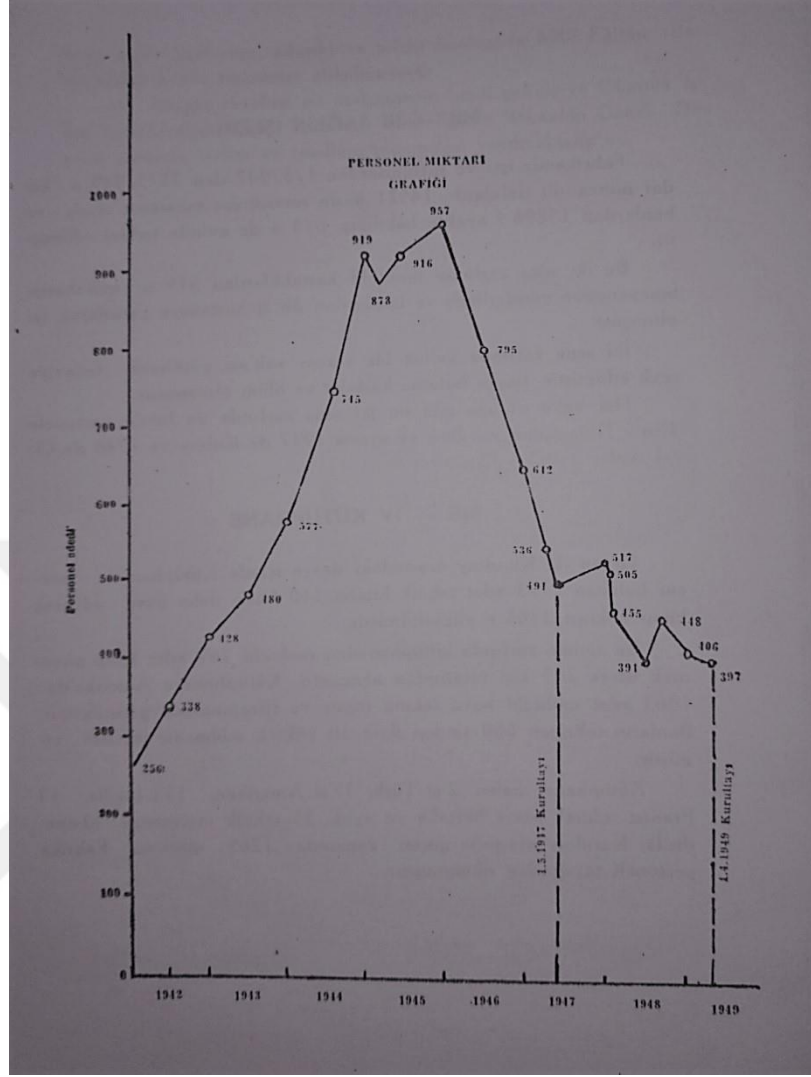
Tablo - 14: Fabrikanın 1947-1949 Dönemindeki Personel Durumu

	1.5.1947	1.1.1948	1.1.1949	1.4.1949	Fark	1/5/47 den 1/4/49 a kadar artma ve azalmanın % oranı
Y. Uzman	3	3	-	-	-3	-100
Y. Mühendis	16	14	11	11	-5	-31,25
Mühendis	7	6	5	4	-3	-42,86
Fen Memuru	1	1	-	-	-1	-100
Teknik Memur	-	-	6	8	8	100
Ressam	22	12	9	9	-13	-59,09
Tek. Kontrol	8	6	9	10	2	25
Laborant	2	2	2	2	0	0
Ustabaşı	38	26	19	19	-19	-50
Tek. Per. Toplamı	97	70	61	63	-34	-35,05
Memur	66	54	47	49	-17	-25,76
Ücretli Memur	20	3	-	-	-20	-100
Memur Toplamı	86	57	47	49	-37	-43,02
Ustabaşı	-	-	-	-	-	-
Ustabaşı Yar.	4	4	1	1	-3	-75
Postabaşı	21	30	52	50	29	138,1
Usta	187	181	131	130	-57	-30,48
Kalifiye İşçi Toplamı	212	215	184	181	-31	-14,62
İşçi (Us. Yar.)	32	42	48	42	10	31,25
İşçi Toplamı	244	257	232	223	-21	-8,6
Çırak	8	27	15	13	5	62,5
Aylıklı						
Hizmetli	13	8	8	8	-5	-38,46
Hizmetli ve amele	38	44	43	41	-47	-53,41
Fabrika Personel Toplamı	536	463	406	397	-139	-25,93

Etimesgut Uçak Fabrikası'nın 1941-1949 dönemindeki personel sayısı şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁵⁸

²⁵⁸ T.H.K. Uçak Fabrikası 1947-1949 Çalışma Raporu, s. 11.

Grafik - 1 : THK Etimesgut Uçak Fabrikası Personelinin Yıllar İtibarıyla Sayısı



Selahattin Beler'in müdür olarak görev yaptığı fabrika bu dönemde şu birimlerden teşkilatlandırılmıştır:²⁵⁹

Evrak ve Yazı Bürosu, Personel İşleri Bürosu, Sağlık İşleri, Kütüphane, Etüd Heyeti, Teknik Kontrol Şefliği (Y. Müh. Orhan Ölmez), Laboratuvar Şefliği (Kim. Mümtaz Attila), İmalat Şefliği (Y. Müh. Necati Alper), Onarım Atölyeleri Şefliği (Y. Müh. Uğur Arpağ), Satış ve Maliyet Şefliği (Şerafettin Tarakçıoğlu), Hesap İşleri Şefliği (Hikmet Yenen), Daire Şefliği (Şevket Temel), Satınalma Şefliği (Necdet Mermerci) ve Depolar Şefliği (Nevzat Öcal)

²⁵⁹ **Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV**, Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O., Ankara, 1949, s. 8-9, Bkz. (EK-6)

Fabrikanın imalathanesinde 1947-1949 döneminde harcanan mesai miktarı ve oranları şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁶⁰

Tablo - 15: 1947-1949 Dönemindeki İş Türleri

	Çalışma Saati	%
<i>T.H.K. için uçak ve plânör imali</i>	169.179	19,6
<i>Havacılık Dairesi için uçak ve motör tamiri</i>	24.750	2,9
<i>M.S.B. için uçak ve motör tamiri</i>	231.457	26,8
<i>D.H.Y. için uçak tamir ve tadili, motör tamiri</i>	185.539	21,55
<i>Harice yapılan umumî işler</i>	74.790	8,7
<i>Fabrika için malzeme, demirbaş ve tamir işleri</i>	177.261	20,5
Toplam	362.976	100.0

Yine bu dönemde, çeşitli işler için harcanan mesai miktarı ise şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁶¹

Tablo - 16: 1947-1949 Döneminde Çeşitli İşler İçin Harcanan Mesai Saati

Prototip İşleri :		Havacılık Dairesi İşleri :	
<i>THK.-5</i>	8.353	<i>Uçak işleri</i>	15.357
<i>THK.-10</i>	9.874	<i>Motor onarımı</i>	652
<i>THK.-11</i>	25.551	<i>Kalorifer işleri</i>	30
<i>THK.-13</i>	14.569	<i>Havacılık Dairesi İşleri toplamı:</i>	16.039
<i>THK.-15</i>	74	Haricî İşler :	
<i>Prototip işleri toplamı:</i>	58.421		
Seri İmalât İşleri :		<i>Genel Merkeze ait işler</i>	5.281
		<i>Havacılık Dairesi işleri</i>	9.863
<i>THK.-2</i>	15.605	<i>Üçüncü şahıslara ait işler</i>	54.872
<i>THK.-10</i>	37.609	<i>Harici İşler toplamı:</i>	70.016
<i>THK.-5</i>	51.092	Fabrika ihtiyacı Muhtelif İşler :	
<i>THK.-9 Plânör</i>	5.467		
<i>THK.-5, 10 kalıp</i>	985	<i>Fb. için demirbaş imali</i>	41.829
<i>Seri İmalat İşleri toplamı:</i>	110.758	<i>Fb. için stok malzeme imali</i>	8.854
M.S.B. İşleri :		<i>Fb. Oto onarımı</i>	1.742
		<i>Fb. muhtelif onarım</i>	31.190
<i>Oxford uçakları</i>	47.010	<i>Fb. için kalıp işleri</i>	18.271
<i>Magister uçakları</i>	5.992	<i>Fb. ait muhtelif işler</i>	2.291
<i>Cettah motor onarımı</i>	3.744	<i>Kıymet arttırıcı işler</i>	6.819
<i>Gipsy Majör motor onarımı</i>	153	<i>Fab. İht. İşleri toplamı:</i>	110.996

²⁶⁰ T.H.K. Uçak Fabrikası 1947-1949 Çalışma Raporu, s. 3.

²⁶¹ A.g.r., s. 22-23.

M.S.B. İşleri toplamı :	56.899		
D.H.Y. İşleri :			
DC-3 uçağı birinci seri	52.962		
DC-3 uçağı ikinci seri	63.613		
DC. korozyonlu kısım	3.628		
DC. Arka kısım tadilatı	27.082		
Diğer uçak revizyonu	9.259		
Pratt Whitney motörü	1.380		
D.H.Y. İşleri toplamı:	157.924		

1 Şubat 1948'den itibaren bağımsız olan Motor ve Uçak Onarım Atölyeleri idari işlerin kolaylaştırılması amacıyla birleştirilerek Onarım Atölyeleri birimi oluşturulmuştur.²⁶²

1 Nisan 1947'de 3'ü Polonyalı ve 2'si Romanyalı olmak üzere toplam 5 yabancı uzmanın görev yaptığı fabrikada, 1 Ocak 1948 itibarıyla 3 Polonyalı çalışmayı sürdürmüş, 1 Mart 1948'de fabrikada görev yapan yalnızca 1 Polonyalı uzmanın görevi ise 1 Mayıs 1948'de sona ermiştir.²⁶³

Bu dönemde kütüphanedeki mevcut bulunan 2.153 adet kitaba 110 adet kitap daha eklenerek toplam kitap sayısı 2.263 adede ulaşmıştır. Kütüphaneye ABD'den 1.063 adet muhtelif hava teknik rapor ve nizamnamesi getirilmiştir. Ayrıca, kütüphane 2 adet Türk, 37 adet Amerikan, 15 adet İngiliz ve 1 adet Fransız olmak üzere haftalık ve aylık 55 adet teknik dergiye abone olmuştur.²⁶⁴

Bu dönemde THK-5 ambulans uçağı uçuşa elverişli bulunmuş, THK-5A için uçuş şahadetnamesi alınarak 5 adet uçak imal edilmiş ve THK-11 uçağının prototipi yapılmıştır. THK-12 yolcu uçağı projelerine başlanılmış ancak DHY ilgi göstermediğinden yapımı durdurulmuştur. THK-13 Uçan Kanat planörünün prototipi yapılarak çalışmalar sürdürülmüştür. Magister uçaklarından 10 adet, THK-2 uçaklarından 12 adet ve THK-9 talim planörlerinden 10 adet yapılmıştır. Ayrıca, THK-14 talim planörü üzerinde çalışmalara başlanılmıştır.²⁶⁵

²⁶² T.H.K. Uçak Fabrikası 1947-1949 Çalışma Raporu, s. 25.

²⁶³ A.g.r., s. 6.

²⁶⁴ A.g.r., s. 12.

²⁶⁵ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 31-32.

Söz konusu dönemde Hava Ordusu'na ait 263 adet uçak ve 261 adet motor, DHY'ye ait 7 adet uçak ve 14 adet motor ile THK'ye ait 48 adet uçak ve 33 adet olmak üzere toplam 322 adet uçak ve 308 adet motorun bakım ve onarımı gerçekleştirilmiştir.²⁶⁶

Fabrika ayrıca DHY Genel Müdürlüğünün savaştan sonra satın aldığı askeri taşıma uçaklarının 12 adedini tamamen değiştirerek yolcu uçağı haline getirmiş ve 9 adet uçakta da tadilat yapmıştır. Fabrika, Amerika'dan getirttiği özel parçalarla 2 adet Miles Magister uçağını değiştirerek zirai ilaçlama uçağı haline getirmiştir. 21 Ağustos 1948'de İsviçre'nin Grenchen şehrindeki uluslararası uçak sergisine ve 29 Nisan – 15 Mayıs 1949 tarihleri arasında düzenlenen Paris'teki sergiye fabrikada üretilen prototip uçaklara ait maket, fotoğraf ve broşürler ile katılım sağlanmıştır.²⁶⁷

26 Eylül - 1 Ekim 1948 tarihleri arasında Paris'te düzenlenen Uluslararası Havacılık Federasyonu'nun yıllık toplantısına Havacılık Dairesi Genel Müdürü tarafından katılım sağlanmıştır. Federasyonun başkan yardımcılıklarından birine THK Başkanı seçilmiş ve bir sonraki toplantının ABD'de yapılmasına karar verilmiştir.²⁶⁸

Fabrikada 1948 yılı sonuna kadar üretilen çeşitli uçaklara ait üretim sayıları çıkarılmıştır.²⁶⁹

Tablo - 17: 1948 Yılı Sonuna Kadar Üretilen Uçak ve Planörler

<i>Tipi</i>	<i>Adı</i>	<i>1945 yapılan adet</i>	<i>1946 yapılan adet</i>	<i>1947 yapılan adet</i>	<i>1948 yapılan adet</i>	<i>Toplam adet</i>
<i>Miles Magister</i>	<i>Okul başlangıç uçağı</i>	64	10	---	---	74
<i>THK-2</i>	<i>Talim ve akrobasi uçağı</i>	---	12	---	---	12
<i>THK-3</i>	<i>Akrobasi planörü</i>	---	6	---	---	6
<i>THK-4</i>	<i>İlköğretim planörü</i>	25	---	---	---	25
<i>THK-5A</i>	<i>Turizm uçağı</i>	---	---	5	---	5
<i>THK-7</i>	<i>İleri eğitim planörü</i>	40	---	---	---	40
<i>THK-9</i>	<i>Talim planörü</i>	---	10	---	---	10
<i>Toplam</i>		129	38	5	---	172

²⁶⁶ T.H.K. Uçak Fabrikası 1947-1949 Çalışma Raporu, s. 4.

²⁶⁷ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 32.

²⁶⁸ CCA, 030.10.0.0.61.410.47, s. 12.

²⁶⁹ CCA, 030.01.00.00.100.619.6, s. 18.

Etimesgut Uçak Fabrikası'nın 1949 yılı itibarıyla sermayesi, yüzölçümü ve kapasitesi ile ilgili çeşitli bilgiler aşağıya çıkarılmıştır:²⁷⁰

Tablo - 18: 1949 Yılı İtibarıyla Fabrikanın Sermayesi, Yüzölçümü ve Kapasitesi

Fabrikanın Sermayesi:		
Arazi üstündeki tertibat	180.551,27	TL.
Binalar	4.805.891,71	“
Makine ve tesisat, demirbaşlar	3.186.401,68	“
Nakil vasıtaları	<u>108.478,43</u>	“
Envestisman toplamı:	8.281.323,09	“
Mütedavil sermaye	2.500.000,00	“
Sermaye Toplamı:	10.781.323,09	“
Fabrikanın Genişliği:		
Binalar yüzölçümü:	14.000.00 m ²	
Arazi yüzölçümü:	70.000.00 m ²	
Fabrikanın Kapasitesi: (Tek ekiple)		
400 müstahsil işçi ile senelik		
başlangıç okul uçağı imalât		
kapasitesi (normal)	200 adet	
	(İmalât bedeli 3.600.000.---)	
600 müstahsil işçi ile senelik		
başlangıç okul uçağı imalât		
kapasitesi (azamî)	300 adet	
	(İmalât bedeli 4.750.000.---)	
Uçak imalinde maliyet unsurları nispetleri:		
Malzeme bedeli	7%	
İşçilik bedeli	28%	
Umumi masraf	42%	
Kâr	23%	
Toplam	100%	

Fabrikada 1945-1949 döneminde yapılan işlerin maddi tutarı şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁷¹

Tablo - 19: Fabrikanın 1945-1949 Döneminde Yaptığı İşler

İmalât hacmi:	
Senelik toplamalar:	
1945	4.288.833.53 TL.
1946	3.730.739.52 TL.

²⁷⁰ THK Etimesgut Fabrikası 1949 Broşürü, s. 3-4.

²⁷¹ A.g.br., s. 5.

1947	2.441.889.09 TL.	
1948	1.893.963.54 TL.	
1949	1.878.529.75 TL.	
1943'ten 1949'a kadar yapılan imal ve tamir işleri:		
T.H.K. için	9.775.561.10 TL.	% 62.19
M.S.B. “	1.681.902.05 TL.	% 10.70
D.H.Y. “	692.471.35 TL.	% 4.40
Diğer (piyasa)	515.036.87 TL.	% 3.28
Fabrika için	3.054.692.38 TL.	% 19.43
Toplam	15.719.663.75 TL.	100%

Not: Bu uçak ve plânörler, Türk Hava Kurumu için yapılmıştır.

Yapılan diğer işler:

- Türk Hava Kurumu için uçak ve motor onarımı,
- Milli Savunma Bakanlığı için uçak ve motor onarımı,
- Devlet Hava Yolları için uçak ve motor onarımı ve uçakların yolcu şekline sokulması,
- Yerli dış budak ağacından pervane imali,
- %90 ı yerli malzemedden hususi uçak boyası ve tutkalı yapılmıştır.
- Ayrıca uçak işlerinden artan malzeme ve zamandan istifade edilerek mobilya ve madeni eşya, iş hacminin azami %7 nispetinde yapılmıştır.

2.1.3.6. 1949-1951 Dönemi

1950 yılı içinde MSB ve DHY'den iyi bir sipariş alamayan fabrika, önceki yıllarda üzerinde çalıştığı iki motorlu altı kişilik THK-5A ile dört kişilik THK-11 turizm uçaklarının, iki kişilik THK-14 öğretim planörünün ve iki kişilik THK-15 başlangıç öğretim uçağının prototip, etüd ve imal işleri üzerinde çalışmıştır.²⁷²

Bu dönemde, 1948 yılında Ankara ve İstanbul bölgelerinde kullanılarak SSB tarafından olumlu karşılanan ilaçlama çalışmaları 1950 yılında Adana bölgesinde de uygulanmıştır. Çukurova bölgesine gönderilen bir uçak 8.000 dönümlük bir tarlayı ilaçlamış ve bu çalışma pamuk üreticileri tarafından oldukça beğenilmiştir.²⁷³

FAI tarafından Amerika'nın Cleveland şehrinde 31 Ağustos - 9 Eylül 1949 tarihleri arasında düzenlenen Genel Kurul Toplantısına,²⁷⁴ 13 Aralık 1950'de Paris'te düzenlenen Federasyon Toplantısına ve 1950 yılı Ekim ayında İstanbul'da

²⁷² CCA, 030.10.00.00.61.410.48, s. 4.

²⁷³ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 35.

²⁷⁴ “T. Hava Kurumu Merkez Toplantısında”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, Sayı: 412, (16 Şubat 1950), s. 11.

düzenlenen Orta Şark Hava Seyrüsefer Konferansına da FAI adına katılım sağlanmıştır.²⁷⁵

THK'nin çalışmalarını istikrarlı bir plana bağlamak ve havacılık işlerine ayrılacak bütçe kadroyu gerçek ihtiyaca göre düzenlemek, kurum çalışmalarının hava ordusuna hangi bakımdan ne derece ilgilendirdiğini tespit etmek ve kurulacak iş birliğini esaslı bir programa bağlamak için 19 Şubat 1951'de MSB'ye yapılan müracaat ilgi ile karşılanmıştır. Genel Kurul Başkanlığı'nda ilgili temsilciler arasında yapılan toplantıda şu esaslar kararlaştırılmıştır:²⁷⁶

“Kara Kuvvetlerince, her yıl topçu uçaklarının %20'sini yenilenmesi için THK'na 20 uçak yaptırılması, 1952 yılı için 70 ve ondan sonraki yıllar için 15 topçu pilotu yetiştirilmesi, paraşüt kursları için şimdilik yılda 225 daha sonraları da 1.000 paraşütçünün yetiştirilmesi.

Deniz Kuvvetlerince, THK fabrikalarında motorlar Deniz Kuvvetleri'nin isteklerine uygun hale gelirse, imalata başlanması.

Hava Kuvvetlerince, her yıl Magister tipi 24 öğretim uçağının yaptırılması.”

1951 yılında 1 adet THK-5A uçağı Danimarka'ya satılmış, THK-11 uçağı ve THK-14 planörünün imaline çalışılmış, THK- 15 uçağı ile ilgili imalat resimleri üzerinde çalışılmış ve çeşitli kurumlara ait uçak ve motor onarımı, civata imali vb. işler yapılmıştır.²⁷⁷

Uçak Fabrikasında son iki yıl içinde Hava Kuvvetlerine ait 7 adet uçak ve 61 adet motor, DHY'ye ait 4 adet uçak ve 22 adet motor ile THK'ye ait 43 adet uçak ve 55 adet motorun bakım ve onarımı gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, Hv.K.K.'nin onarım işlerini kendi fabrikalarında yaptırmaya karar vermesi ve DHY'nin de siparişlerini azaltması dolayısıyla Hava ve Kara Kuvvetlerine ait inşaat makinaları, otomobil, tank motoru tamiri vb. işlere girişilmiştir.²⁷⁸

Fabrikanın 1949-1950 dönemi taşınır ve taşınmazlarının değeri şu şekilde gerçekleşmiştir:²⁷⁹

²⁷⁵ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 35-36; “T. Hava Kurumu Merkez Toplantısında”, s. 11.

²⁷⁶ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 36.

²⁷⁷ **A.g.e.**, s. 36.

²⁷⁸ **A.g.e.**, s. 37.

²⁷⁹ **TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem: IX, C: 7, Toplantı: 1, B: 79, O: 2, (21 Mayıs 1951), s. 403.

Tablo - 20: Etimesgut Uçak Fabrikası 1949-1950 Dönemi Taşınır-Taşınmaz Değerleri

	AKTİF	PASİF	TOPLAM
Menkul demirbaşlar			
<i>Makine, tesisat, nakil vasıtaları, mobilya ve demirbaşları</i>	3.412.269,38	3.412.269,38	
Gayrimenkuller			
<i>Binalar</i>	3.829.829,89		
<i>Şebekeler</i>	1.148.988,11		
<i>Arazi üstündeki tertibat</i>	176.781,02		
<i>Arazi</i>	3.956,25	5.159.618,27	8.571.887,65

Bu fiyatlar, menkul ve gayrimenkul demirbaşların defter kayıtlarına göre olan maliyet fiyatlarıdır. Hali hazır kıymetleri, şimdiye kadar lüzum görülmediği için tespit ettirilmemiştir.

2.1.3.7. 1951 Sonrası Dönem

Hazırlanan 1951-1952 imalat programına göre; 1951 yılı içinde 10 adet Miles Magister, turizm uçağı olarak da 5 adet ve THK için de 5 adet uçağın üretilmesine karar verilmiş, ayrıca 14 adet modern planörün ve 15 adet çift kumandalı madeni okul uçağının prototip etüd işlerinin tamamlanması planlanmıştır.²⁸⁰

30 Haziran 1952’de İspanya’da yapılan Uluslararası Planörcülük yarışmasına Planör Okulu Müdürü Cemal Uygun gözlemci olarak katılım sağlamıştır. Amerikan Havacılık Keşşaf (İzci) Teşkilatının öğrenci ve idareci değişim programına Türkiye ve Yunanistan’ın da alınması çerçevesinde kurumun komutanı Tümğ. Lucas V. Beau başkanlığındaki bir heyet 30 Nisan 1953’te Ankara’ya gelerek Türkkuşu’nun çalışmalarını yerinde incelemiştir. Heyete ayrıca Türkiye’nin çeşitli bölgeleri ile ilgili tarihi turistik eserlerinin gösterilmesi planlanmış ve Türkiye’den ABD’ye gönderilecek heyet için de planlama faaliyeti yapılmıştır. 26 Haziran 1953’te Merkez İdare Kurulundan iki kişi ve Türkkuşu Okulu öğretmenlerinden birinin Yugoslavya’ya gönderilerek oradaki havacılık faaliyetleri ile ilgili gözlem ve inceleme yapmaları kararlaştırılmıştır. Ayrıca, ABD’nin New York şehrinde 1953 yılı başında açılan “*Türkiye’ye Selam Sergisi*” ne Dışişleri Bakanlığının aracılığıyla

²⁸⁰ “Hava Kurumu bu yıl 20 uçak imal edecek”, **Milliyet Gazetesi**, (2 Nisan 1951), s. 5.

kurum çalışmalarını gösteren 32 adet fotoğraf, çeşitli tablolar, rozetler ve broşürler gönderilmiştir.²⁸¹

2.1.4. THK Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçaklar ve Planörler

THK tarafından projeleri yapılan THK – 1, THK – 3, THK – 4, THK – 6, THK – 7, THK – 8, THK – 9, THK – 13 ve THK – 14 planör olarak, THK – 2, THK – 5, THK – 5A, THK – 10, THK – 11, THK – 12, THK – 15 ve THK – 16 ise uçak olarak tasarlanmıştır. Ayrıca, İngiltere’den lisansı alınan Miles M.14 Magister uçakları imal edilmiştir.²⁸²

Polonyalı mühendisler Etimesgut Uçak Fabrikası’nda etkin olarak 1941-1946 yılları arasında görev yapmışlardır. Burada, THK-1’den THK-11’e kadar olan uçak ve planörlerin projelendirilip üretilmesinde görev almışlardır. THK-12’den THK-16’ya kadar olan projeler tamamen Türk mühendislere aittir.

2.1.4.1. Miles M. 14 (Magister)

Magister uçağı alttan tek kanatlı, tek motorlu iki kişilik bir eğitim uçağıydı. Uçağın gövdesi, kanatları ve kuyruğu ahşap olup kontrplak ile kaplanmıştır.²⁸³

THK, 4 Ağustos 1941 tarih ve 1299/16690 sayılı yazı ile Başbakanlığa başvurarak inşa edilmekte olan Miles Magister eğitim uçaklarına ait resimlerin incelemelerini kolaylaştırmak amacıyla Kayseri Fabrikasında bulunan model uçağın bir ay süre ile Etimesgut Fabrikasında kalmak üzere kurum emrine verilmesini talep etmiştir.²⁸⁴ Yine, 4 Ağustos 1941 tarih ve 1297/16692 sayılı başka yazısında ise inşa edilmekte olan Miles Magister eğitim uçaklarından birkaçının bu uçaklara ait Gipsy Major motorlarının gelmesinden önce olacağını değerlendirerek DHY Genel Müdürlüğü emrinde bulunan bir adet Gipsy Major motorun işi bittiğinde aynen teslim edilmesi ya da İngiltere’den gelecek yeni bir motor karşılığında kuruma verilmesini talep etmiştir.²⁸⁵

²⁸¹ CCA, 030.10.00.00.100.620.4, s. 8-9.

²⁸² <http://www.tuncay-deniz.com/ENGLISH/THK/thk.html>, Erişim Tarihi: (15.07.2017)

²⁸³ Deniz, **Türk Uçak Üretimi**, s. 38; Miles M. 14 Magister Uçağına ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)**

²⁸⁴ CCA, 030.10.00.00.61.409.20, s. 3.

²⁸⁵ CCA, 030.10.00.00.61.409.21, s. 5.

İlk Miles Magister uçağı bitirilmesine rağmen savaş dolayısıyla imalat malzemesinin yeterince ithal edilememesi, teknik personel sayısının ve fabrika binalarının yetersizliği dolayısıyla bu uçakların seri üretimine, gerekli malzemenin temin edilmesinin ardından ancak 1944 yılında başlanabildiği.²⁸⁶ THK Etimesgut Uçak Fabrikasında 1944-1948 yılları arasında toplam 80 adet üretilmiştir.²⁸⁷

THK'nin 8. Kurultayı dolayısıyla 7 Haziran 1942 günü saat: 10.00'da Etimesgut Havaalanı'nda başlayan törenlere Başbakan Refik Saydam adına Milli Savunma Bakanı Gen. Ali Rıza Artunkal, Hava Müsteşarı Gen. Zeki Doğan ve THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından katılım sağlanarak genç havacılar denetlenmiş, ardından Etimesgut Uçak Fabrikası'nda yapılan ilk Miles Magister uçağı alkışlar arasında havalandırılmıştır.²⁸⁸

1947 yılında SSB'nin talebi üzerine ABD'den getirilen parçalarla Magister tipi bir uçak gerekli tadilat yapılarak Paris yeşili tozunu atan, diğer bir Magister uçağı da aerosol halinde DDT püskürten bir uçak haline getirilmiştir.²⁸⁹ Uçaklardan biri ile Ankara Gölbaşı, Mogan Gölü, Zir bucağındaki Sazlık göl ve İstanbul'da Büyükçekmece'de Akpınar ve Riva deresi bölgelerindeki sıtma kaynağı durgun suların ilaçlanması sonucu 22 gün boyunca toplam 1854 hektarlık bir alan temizlenmiştir. Bu iş karşılığında SSB'den hektar başına 550 kuruş ücret alınmıştır. Ayrıca, sonuçtan memnun kalan SSB uçuşları gerçekleştiren pilota 500 lira ödül vermiştir.²⁹⁰

²⁸⁶ **T.H.K. Tayyare Fabrikası 1942-1945 Çalışma Raporu**, s. 3.

²⁸⁷ Deniz, **a.g.e.**, s. 38; Ankara'daki Hava Kuvvetleri Müzesi'nde bulunan Miles M. 14 Magister uçağındaki tanıtım tabelasında da bu sayı 80 adet olarak geçmektedir. Ancak sayı konusunda tam bir uyum bulunmamaktadır. Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivleri'ndeki bir belgeye göre 74 adet üretilmiştir. Bkz. **CCA**, 030.01.00.00.100.619.6, s. 18. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Uçak Albümü'ne göre ise; Türk Hava Kuvvetleri envanterine toplam 116 adet Miles Magister uçağı girmiştir. 70 adet Miles Magister uçağı hazır alınarak 1941-1942 yıllarında envantere girmiştir. KTF Miles Magister lisans hakkını satın alarak, 1941/1942 döneminde toplam 26 adet Miles Magister uçağı imal etmiştir. Uçağın lisans altında üretim hakları 1942 yılında Türk Hava Kurumu'na devredilmiş ve THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda 1944 yılında 20 adet Miles Magister uçağı imal edilmiştir. Bkz. **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Uçak Albümü**, s. 104.

²⁸⁸ "Etimesgut fabrikasında yapılan ilk uçağımız dün havalandı", **Akşam Gazetesi**, (8 Haziran 1942), s. 1.

²⁸⁹ **Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası 1949 Broşürü**, s. 7.

²⁹⁰ "Türk Hava Kurumu XI nci Kurultayı", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 404, (Haziran 1949), s. 5.

2.1.4.2. THK-1

1943 yılında yapımına başlanan THK-1, 2 mürettebat ile 10 asker taşıyabilen bir askeri nakliye planörü olarak tasarlanmıştır. Alttan tek kanatlı, tamamen ahşap yapılı olan bu planörün üretimi tamamlanmasına rağmen T.Hv.K.'nce römork uçağı verilmediğinden hiç uçurulmadan kal edilmiş ve seri üretimi gerçekleştirilememiştir.²⁹¹

2.1.4.3. THK-2

THK-2, alttan tek kanatlı, tek motorlu, monokok gövdeli, tamamen ahşap yapılı ve tek kişilik bir akrobasi eğitim uçağıydı. Stanisław Rogalski, Jerzy Teisseyre ve Leszek Dulęba tarafından 1943 yılında tasarımına başlanan THK – 2 ilk uçuşunu 1944 yılında gerçekleştirmiştir. THK – 2, 1950'li yıllara kadar T.Hv.K. tarafından kullanılmıştır. Toplam 12 adet üretilmiştir.²⁹²

Genelkurmay Başkanı Kazım Orbay 5 Mayıs 1944'te THK'yi ve sonrasında Etimesgut Uçak Fabrikası'nı ziyaret etmiştir. Burada ilk Türk tipi, tek kişilik akrobasi ve antrenman uçağı olan THK-2 uçuşlarını izledikten sonra tesislerden ayrılırken memnuniyetini şu sözlerle dile getirmiştir:²⁹³

“Türk Hava Kurumun tesislerini gezdim ve çalışmalarını tetkik ettim. Kurumun gerek askerî havacılığa yardım sahasında, gerekse memlekette millî bir havacılığın kurulması yolunda gösterdiği gayreti takdire değer buldum. Türk milletinin, kuvveti her yıl daha çok aratan alâka ve yardımlarının Kurumu daha üstün başarılarla ulaştıracağına hiç şüphe etmiyorum. Kurum teşkilâtını elde ettikleri iyi verimden dolayı tebrik ederim.”

2.1.4.4. THK-3

Dünyanın ilk akrobasi planörü olan Habicht (Doğan/Hawk), 1936 Berlin Olimpiyat Oyunları'nın açılış törenlerinde yapılacak planör gösterisi için Hans Jacobs tarafından tasarlanmıştır. Planörün iniş ve kalkışı kızak üzerinde

²⁹¹ Deniz, **a.g.e.**, s. 40, THK-1 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)** Tuncay Deniz tarafından verilen bu planör için verilen 11 asker taşıma kapasitesi gerçekte 10 asker olarak da verilmektedir. Bkz. Duleba ve Glass, **a.g.e.**, s. 144.

²⁹² Deniz, **a.g.e.**, s. 41; THK-2 Uçağına ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)** Tuncay Deniz 5 adet üretildiğini belirtse de Başbakanlık Umumi Murakabe (Denetleme) Heyeti tarafından uçak fabrikasının 1948 yılı itibarıyla faaliyeti hakkında hazırlanan raporda ise 1946 yılında toplam 12 adet üretildiği belirtilmektedir. Bkz., **CCA**, 030.01.00.00.100.619.6, s. 18.

²⁹³ Server Ziya Gürevin, “Genel Kurmay Başkanımız Türk Hava Kurumunda”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 343, (Mayıs 1944), s. 11.

gerçekleştirilmekteydi. Sadece çok tecrübeli pilotlar tarafından uçurulan Habicht planörünün açık bir kokpiti vardı. THK tesislerinde Alman lisansı altında THK-3 adıyla toplam 6 adet üretilmiştir.²⁹⁴

2.1.4.5. THK-4

1935 yılında KTF’de Sovyet lisansına sahip 11 adet US-4 planörü üretilmiştir. Daha sonra bu planörler THK tesislerinde THK-4 adı altında toplam 40 adet üretilmiştir.²⁹⁵

2.1.4.6. THK-5

THK-5 uçağı alttan tek kanatlı, çift motorlu, çift dümenli, tamamen ahşap yapılı bir ambulans uçağı olarak 1945 yılında tasarlanmıştır. Uçak, bir hasta bakıcı ile iki hasta taşıyabiliyordu. Kabini ses geçirmez, kaloriferli ve havalandırma tesisatlı olarak tasarlanmıştır. Uçağın ilk tecrübe uçuşu Plt. Emrullah Ali Yıldız ve yardımcı olarak Şükrü Er tarafından 1946 yılında yapılmış ve uçuş sertifikası da 30 Kasım 1948’de alınmıştır. Yalnızca 1 adet üretilmiştir.²⁹⁶

2.1.4.7. THK-5A

THK-5’in geliştirilmiş tipi olan THK-5A ise, altı yolcu taşıyabilen hafif nakliye uçağı olarak tasarlanmış olup toplam 9 adet üretilmiştir.²⁹⁷

1947 yılında Bursa Belediyesinden alınan bir mektup üzerine 5 adet THK-5A turizm uçağına başlanmış ise de böyle bir uçağı gerçekten ihtiyaç bulunmadığı gerekçesiyle imalat işi askıda kalmıştır.²⁹⁸

1948 yılında İsviçre’nin Grenchen şehrindeki havacılık sergisine fabrikada üretilen uçakların maketleri ile katılım sağlanarak hava sanayii ilk kez uluslararası bir sergide dünyaya tanıtılmıştır. Büyük beğeni kazanan THK-5A uçağı için İsviçre’den teklif alınmıştır.²⁹⁹

²⁹⁴ Deniz, a.g.e., s. 41; THK-3 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

²⁹⁵ A.g.e., s. 42; THK-4 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

²⁹⁶ A.g.e., s. 42; THK-5/5A Uçağına ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

²⁹⁷ A.g.e., s. 42.

²⁹⁸ CCA, 030.01.00.00.100.619.6, s. 18.

²⁹⁹ Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası 1949 Broşürü, s. 6.

Vatan Gazetesinin 7 Temmuz 1949 tarihli sayısında çıkan iddialar üzerine kurum tarafından yapılan açıklamada özetle; İsviçreli bir firma tarafından malzeme karşılığında bir adet THK-5A uçağı istenildiğı, bir Fransız firması tarafından uçak hakkında fenni bilgiler ve fiyat istenildiğı, verilen cevaba rağmen hala sipariş alınamadığı, kuruma hiçbir yabancı devlet tarafından sipariş verilmediğı ve kurumun asli vazifesini bırakıp başka işlerle uğraştığı iddialarının da doğru olmadığı bildirilmiştir.³⁰⁰

2.1.4.8. THK-5A (Tyrken-Türkler)

1949 yılında Paris'teki sergiye katılım sağlanarak havacılık alanındaki ilerlemeler daha geniş çapta sergilenmiş ve oldukça ilgi toplamıştır. Bu sergide birçok ülke tarafından beğenilen THK-5A uçağı için Danimarka tarafından uçağın fiyatına ve teknik özelliklerine ilişkin bilgi istenilmiştir. Bu amaçla Avrupa'da ambulans hizmeti veren Danimarkalı bir şirket, İstanbul'da toplanan Sivil Havacılık Konferansına delege olarak katılan Danimarka Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü teknik şube şeflerinden Möller Hansen'i bu amaçla Ankara'ya göndermiş ve bu uzman tarafından yapılan incelemeler olumlu sonuçlanmıştır.³⁰¹

Ekonomi Bakanlığı'nın 15 Ağustos 1951 tarih ve 5/9148 sayılı yazısında, 1951 yılında THK Fabrikaları Genel Müdürlüğü tarafından, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı'na müracaat edilerek Danimarka'ya tamamen Türk yapısı bir sıhhiye tayyaresi (ambulans uçağı) ihraç edilmek üzere anlaşmaya varıldığı ve bunun için müsaade verilmesi istenilmiştir. MSB tarafından verilen cevapta ise yurtdışına ihraç edilecek uçağın herhangi bir sorun yaratmayacağı şeklinde görüş bildirilmiştir.³⁰²

Bunun üzerine Bakanlar Kurulu tarafından aşağıdaki kararname çıkarılmıştır.³⁰³

³⁰⁰ "Vatan Gazetesi Ankara Muhabirinin Yanlış Bir Haberi", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 406, (Ağustos 1949), s. 7; Vatan Gazetesi'nde çıkan haberde özetle; THK'nin ürettiğı 5A tipindeki uçaklara İsviçre dâhil toplam 6 ülkenin talip olduğu, döviz getirecek bu girişimlerin reddedildiğı ve fabrikaların amacı dışında faaliyetlerle ilgilendiğı iddialarında bulunulmuştur. Bkz. "İsviçre, Türkiye'den tayyare alıyor", **Vatan Gazetesi**, (7 Temmuz 1949), s. 1,

³⁰¹ "Milli Havacılığımızın Büyük Bir Başarısı", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 422, (Aralık 1950), s. 8.

³⁰² CCA, 030.18.01.02.126.63.8, (Karar No: 3/13538), (77-1941), s. 3.

³⁰³ CCA, 030.18.01.02.126.63.8, (Karar No: 3/13538)

“Türk Hava Kurumu Fabrikaları yapısı uçakların, Türkiye ile ticaret ve ödeme anlaşması bulunan memleketlere bu anlaşmaların hükümleri dairesinde, anlaşması olmayan memleketlere dolar, serbest İsviçre frangı veya Türk hesabına geçen sterlin karşılığında ve her defasında Milli Savunma Bakanlığının mütalâası alınmak şartıyla, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının müsaadesi ile ihraç edilmesi, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının 15 Haziran 1951 tarihli ve 5/9148 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 16 Ağustos 1951 tarihinde kararlaştırılmıştır.”

Danimarka için üretilen THK-5A uçağının görünümü prototipten biraz daha farklıydı. Kuyruk yeniden tasarlanmış, giriş kapısı ve üstten menteşeli büyük sedye kapısı sağ tarafa alınmıştır. Uçakta 3 yolcu veya 1 sedye ile 1 sağlık görevlisi için yer bulunmaktaydı.³⁰⁴

THK Uçak Fabrikası tarafından ikisi prototip olarak ikmal edilen ve 5 uçaklık serisi bitirilmek üzere bulunan THK- 5A sağlık ve turizm uçağından bir tanesi, 5.500 İngiliz lirasına (Sterlin) Danimarka'nın “Falcks Redninggrkops” Firmasına satılmıştır. Mukaveleye göre, yapılan tenzilata mukabil Falcks Şirketi, masrafı kendisine ait olmak üzere THK-5A uçağı ile Roma, Milano, Zürih, Paris, Bonn, Londra, Kopenhag, Oslo, Stockholm, Göteborg şehirlerinde gösteri uçuşu yapmayı taahhüt etmiştir. Söz konusu uçak Şirket temsilcisi Plt. Tomas Christian Sneum ile Danimarka Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Kontrol Mühendisi Knut Heogslund'a teslim edilmiştir.³⁰⁵

Türkiye tarafından Danimarka'nın Falcks Kurtarma Teşkilatı (Falcks Redningskorps)'na satılan THK-5A uçağının kuyruk numarası TC-THK-AY olarak belirlenmiştir. Danimarkalılar tarafından bu kuyruk numarası OY-ACK olarak değiştirilerek bu uçağı Tyrken (Türkler) adı verilmiştir. 1952 yılında hizmete başlayan uçak, 18 Kasım 1961'de Danimarka'nın kuzeyindeki Aalborg şehrine iniş

³⁰⁴ <http://www.kokpit.aero/samsunlu-gencler-tarihi-canlandirdi>, Erişim Tarihi: (18.10.2017); THK-5A Tyrken (Türkler) Uçağına ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)**

³⁰⁵ **CCA**, 030.18.01.02.126.63.8, (Karar No: 3/13538), (77-1941), s. 5; THK Etimesgut Uçak Fabrikasının 25/03/1949 tarih ve 1372 sayılı yazısında belirtilen maliyet hesaplamalarına göre bir adet THK – 5 uçağı 168.949 liraya mal olmuştur. Ancak, genel masraf ve kar hariç tutulacak olursa bir uçak için 56.426 lira harcanmış oluyor. Bkz. **CCA**, 030.18.01.02.126.63.8, (Karar No: 3/13538), (77-1941), s. 6-7. 1951 yılı Temmuz ayı Merkez Bankası döviz alış satış kuru incelendiğinde 1 İngiliz Sterlinin alış fiyatı 7.84 lira, satış fiyatı ise 7.91 lira olarak gerçekleşmiştir. Bkz. [https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse_2/5862/Kurlar-D%C3%B6viz%20Kurlar%C4%B1\(*\)/turkish/bie_dkdovizgn/%C3%87izgi%20/G%C3%BCnl%C3%BCk](https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse_2/5862/Kurlar-D%C3%B6viz%20Kurlar%C4%B1(*)/turkish/bie_dkdovizgn/%C3%87izgi%20/G%C3%BCnl%C3%BCk), Erişim Tarihi: (11.12.2017). Bu hesaplara göre 1 adet uçaktan elde edilen gelir toplam (5.500x7.84 = 43.120 lira) olarak gerçekleşmiş olup, genel masraf ve kar hariç tutulduğundaki maliyet hesabına göre bile en azından 13.000 liradan fazla zarar edilmiştir.

esnasında zarar görmüştür. Uçağın gövdesi Hals şehrinde çocuk oyun parkı olarak görev yaptıktan sonra kalan kısmı 1965 yılında yakılmıştır.³⁰⁶

Uçağın Danimarkalılar tarafından çok beğenilmesi üzerine bu ülkeden yeni siparişler alınarak bu teklif dönemin hükümetine iletilmiştir. Ancak Hükümet tarafından; “*Uçak bir harp silahıdır, satılamaz, ihraç edilemez*” kararı üzerine üretim gerçekleştirilemeyerek uçağın üretimi son bulmuştur.³⁰⁷

2.1.4.9. THK-6

THK-6 ahşap bir planör projesiydi. Ancak, planörün üretimi tamamlanamadan proje iptal edilmiştir.³⁰⁸

2.1.4.10. THK-7

1935 yılında Sovyet lisansı ile KTF tesislerinde PS-2 planöründen 11 adet üretilmiştir. 1946 yılında ise bu planörlerden THK Etimesgut Uçak Fabrikası’nda THK-7 adıyla 40 adet daha üretilmiştir.³⁰⁹

2.1.4.11. THK-8

THK-8 ahşap bir eğitim planörü projesi olup, proje aşamasında kalarak üretimi gerçekleştirilememiştir.³¹⁰

2.1.4.12. THK-9

Sovyet yapımı Sch-5 planöründen bir adedi sökülerek, parçalarının teknik resimleri yaptırılıp Nuri Demirağ Uçak Fabrikası ve THK Etimesgut Uçak Fabrikası’nda üretilmiştir. THK Türkkuşu Planör Okulu’nda, bu planörlerden Sch-5

³⁰⁶ <http://www.oy-reg.dk/register/214.html>, Erişim Tarihi: (20.11.2017)

³⁰⁷ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 261-262. İsmail Yavuz, Şükrü Er’in Danimarkalıların sipariş vermek istediği bu tarihi 1953 yılı olarak kendisine anlattığını belirtmiştir. Bkz. Yavuz, **a.g.e.**, s. 157. Ancak, Uçak ve Motor Fabrikaları 1952 yılında MKEK’e devredilmiş, burada ise bu uçaklardan üretilmemiştir.

³⁰⁸ Deniz, **a.g.e.**, s. 43. Ancak, 1944-45 yıllarında THK-6 Planörünün projelendirilerek birkaç adet üretildiğine dair iddialar mevcuttur. Leszek Duleba’dan atıfta bulunan Mustafa Kılıç’ın yazısı için Bkz. <http://www.kokpit.aero/turkiyede-polonyali-havacilar-2>, Erişim Tarihi: (20.02.2018)

³⁰⁹ Deniz, **a.g.e.**, s. 44.; THK-7 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)**

³¹⁰ **A.g.e.**, s. 44. Ancak, 1947 yılında THK-8 Planörü’nün projelendirilerek birkaç adet üretildiğine dair iddialar mevcuttur. Leszek Duleba’dan atıfta bulunan Mustafa Kılıç’ın yazısı için Bkz. <http://www.kokpit.aero/turkiyede-polonyali-havacilar-2>, Erişim Tarihi: (20.02.2018)

adı altında 23 adet ve THK-9 adıyla 15 adet olmak üzere toplam 38 adet üretilmiştir. 15 adet THK-9 planörü THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilmiştir. 23 adet Sch-5 planörü ise, bazıları hediye olmak üzere satın alınmıştır.³¹¹

2.1.4.13. THK-10

1949 yılında THK-5'in geliştirilmiş sürümü olan THK-10 uçağı üretilmiştir. Uçak, 3-4 yolcu taşıma kapasitesine sahip olup toplam 3 adet üretilmiştir.³¹²

THK-5'den farkı, gövdedeki pencerelerin yuvarlak yerine dikdörtgen olmasından kaynaklanmıştır.³¹³

2.1.4.14. THK-11

THK-11, üstten tek kanatlı, tek motorlu, çift kumandaya sahip, ahşap yapılı, üç kişi taşıma kapasiteli hafif bir gezi uçağıydı.³¹⁴ Motoru arkada konumlandırıldığından soğutma zorlukları ile karşılaşmıştır.³¹⁵

THK-11, Polonyalı mühendisler tarafından tasarımı yapılan son proje Jerzy Teisseyre tarafından projelendirilmiştir. Bu uçağın uçuş denemesi 1947 yılında Polonyalı havacıların Türkiye'den ayrılmasının ardından yapılmış ve sadece 1 adet üretilmiştir.³¹⁶

2.1.4.15. THK-12

1949 yılında projelendirilen ve 12 yolcu kapasiteli THK-12 uçağının iç hatlarda kullanılması ve iki adet 550 hp. gücündeki "*Pratt & Whitney Wasp*" motorlarıyla donatılması planlanmıştır.³¹⁷ Ancak, 1950'nin sonunda proje sonlandırılmıştır.³¹⁸

³¹¹ Deniz, **a.g.e.**, s. 44.; THK-9 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

³¹² **A.g.e.**, s. 45.; THK-10 Uçağına ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

³¹³ Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, s. 102.

³¹⁴ Deniz, **a.g.e.**, s. 45.

³¹⁵ Er, **Teşebbüs Hürriyeti, a.g.e.**, s. 47.

³¹⁶ Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, s. 102; THK-11 Uçağına ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

³¹⁷ Flight Dergisi'nde ise bu uçakların 2 adet 600 hp'lik Pratt and Whitney R1340 radyal motorlarla donatılacağı bildirilmiştir. Bkz. W. Green "Progress in Turkey", **Flight Dergisi**, C: 56, Sayı: 2127, (29 Eylül 1949), s. 442.

³¹⁸ Deniz, **a.g.e.**, s. 46.

2.1.4.16. THK-13 (Uçan Kanat)

Y. Müh. Yavuz Kansu Amerika'da staj yaparken görüp etkilendiği Flying Wing (Uçan Kanat) tasarımını projelendirerek Fabrika yönetimine sunmuştur. 31 Ocak 1948'de ise projesi kabul edilerek THK-13 adını almış ve Saffet Müftüoğlu ile birlikte tasarımı ve çizimleri yapılmıştır. Ayrıca, tasarımlarda Alman Horten Kardeşlerin çalışmalarından da faydalanılmıştır.³¹⁹

THK-13 Planörünün test pilotluğunu da yapmış olan Cemal Uygun, THK-13 planörünü şöyle tarif etmiştir:³²⁰

"THK-13 sadece bir kanattan ibaretti. Özelliği; kuyruk düzeni olmayan, motorsuz, sadece kanatları flap ve kanatçıkları olan, lövy ve pedalle kumanda edilen, delta şeklinde bir kanattı. Bugünkü şekliyle tıpkı bir yelkenkanat, ancak kumanda sistemi açısından ultralayt'a benzer bir proje. Dünyada bazı ülke araştırmacıları böyle bir proje üzerinde çalışıyorlarmış. Duyunca Kurum olarak biz de başlattık bu çalışmayı..."

THK-13 Uçan Kanat Araştırma Planörü, geleceğin jetli ya da motorlu uçan kanadının ilk modeli olarak THK tarafından ele alınarak 1948 yılında tamamen ahşap olarak üretilmiştir.³²¹

26 Ağustos 1948'de Bahattin İdemen idaresindeki Focke Wulf uçağına bağlı olarak havalanan ve Plt. Kadri Kavukçu tarafından uçurulan THK-13 planörü, Çankaya Seyranbağları semti civarında uçak ve planörü birbirine bağlayan halatın yerinden çıkması sonucu yere acil iniş yaparak hasar görmüş ve pilotu ise yaralı olarak kurtulmuştur.³²²

İlk kazanın ardından yeni bir pilot arayışı sonucu Cemal Uygun, THK-13'ün yeni test pilotu olmuştur. 29 Eylül 1948'de Plt. Cemal Aytaç idaresindeki Focke Wulf uçağına bağlı olarak havalanan Plt. Cemal Uygun tarafından uçurulan THK-13 planörü, Çankaya üzerinde uçaktan ayrılıp süzölmeye başladığı sırada sağa yatarak yere düşmüş ve pilotu ise başından yaralanmıştır.³²³

Yaşanan aksilikler Yavuz Kansu ve ekibini yıldırılmamıştır. Planör üzerinde AR-GE faaliyetleri devam etmiş ve 1949 yılı Ağustos ayında ikinci bir uçan kanat

³¹⁹ Yavuz, a.g.e., s. 164; THK-13 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. (EK-8)

³²⁰ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Brakanlar**, s. 225.

³²¹ Deniz, a.g.e., s. 46

³²² **Uçan Kanat THK-13**, (Der: Mustafa Kılıç), Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2008, s. 74-76.

³²³ Kılıç, a.g.e., s. 96-97.

planörü hazır duruma getirilmiştir. Ancak, elde iyi bir römork uçağı olmadığından bu ikinci uçan kanat planörü bir daha uğurulamamıştır.³²⁴

2.1.4.17. THK-14

THK-14 üstten kanatlı, çift kişilik, ahşap bir eğitim planörü olup kokpiti pilotların yan yana görev yapabileceğı şekilde tasarlanmıştır. Tek sparlı ve monokok olarak üretilen THK-14 planörünün iniş ve kalkış yapabilmesi için gövde altında kızaklı bir teker bulunmaktaydı. Yalnızca 1 adet üretilen THK-14 planörünün seri üretimi yapılmamıştır.³²⁵

2.1.4.18. THK-15 (Uğur)

THK-15, Miles Magister uçağının geliştirilmiş bir sürümü olup iki kişilik, çift kumandalı bir temel eğitim uçağıydı. Uçak, geliştirilme aşamasında ve proje tamamlanamadan THK Etimesgut Uçak Fabrikasının 18 Haziran 1952’de MKEK’e devredilmesi üzerine MKEK tarafından projeye devam edilerek burada MKEK-4 Uğur adı altında üretilmiştir.³²⁶

2.1.4.18. THK-16 (Mehmetçik)

THK-16 Mehmetçik THK’nin ilk metal yapılı jet uçak projesi olup, tasarımı Y. Müh. Selahattin Beler tarafından yapılmıştır. Türk Hava Kuvvetlerinin jet pilot eğitiminin karşılanması amaçlanan bu uçakların 2 adet 210 hp. gücündeki “*Turboméca Piméné Turbojet*” motorlarıyla donatılması planlanmıştır. THK Etimesgut Uçak Fabrikasının 18 Haziran 1952’de MKEK’e devredilmesi üzerine MKEK tarafından projeye MKEK-3 adıyla devam edilmiş, ancak T.Hv.K. envanterine ABD yapımı Lockheed T-33 uçaklarının girmesiyle proje iptal edilmiştir.³²⁷

³²⁴ Kılıç, **a.g.e.**, s. 109.

³²⁵ Deniz, **a.g.e.**, s. 47; THK-14 Planörüne ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)**

³²⁶ **A.g.e.**, s. 47; THK-15 Uçağına ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)**

³²⁷ **A.g.e.**, s. 48; THK-16 Uçağına ait teknik veriler için Bkz. **(EK-8)**

2.2. THK GAZİ UÇAK MOTOR FABRİKASI

2.2.1. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasının Kurulması

MMV'nin Başbakanlığa yazdığı 10 Ağustos 1939 tarih ve 2/33451 sayılı yazıda özet olarak; kurulması planlanan Motor Fabrikası için mevcut üretim yapan fabrikalara başvurularak İngiltere'nin Bristol Fabrikası'nda üretilen motorların en iyisi olduğuna karar verildiği, bunun üzerine bu fabrika ile basit bir sözleşme imzalandığı, bu sözleşmeye göre şirketin fabrikayı Türkiye'de kurması ve bir süre işlettikten sonra İngiltere'de üretilen motor ayarında motorların bu fabrikada üretilmesinin planlandığını ancak Bristol Fabrikasının sözleşmenin gereğini yerine getirmediği belirtilerek İngiltere Hükümeti nezdinde teşebbüste bulunmasının Londra Büyükelçiliği'nden rica edildiği, eğer bu konuda çabalar başarısız olursa konu ile ilgili 18 milyonluk İngiliz kredisinin sınıai kalkınma faslından motor fabrikası için ayrılan 1 milyon İngiliz lirasının Amerika'da sarf edilerek uygun bir Amerikan motor fabrikası ile anlaşma zemininin tesis edilmesi talep edilmiştir.³²⁸

THK, 1941 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası bünyesinde "*Motor Fabrikası Kuruluş Bürosu*" adıyla bir büro oluşturarak hazırlıklarını sürdürmüştür.³²⁹

THK, 24 Eylül 1942 tarih ve 62/124 sayılı yazı ile Başbakanlığa başvurarak yaptırıldıkları incelemeler sonucu Kalaba Köyü yakınında bir yerin kurulacak Motor Fabrikası için uygun olduğunun değerlendirildiğini bildirmiş ve söz konusu alanın istimlak edilmesini talep etmiştir.³³⁰ THK, 7 Kasım 1942'de Başbakanlığa yazdığı yazısında ise daha önce istenilen araziye inşa malzemesi ve fabrikaya ait makinelerinin taşınmasının çok güç ve masraflı olacağı düşünüldüğünden vazgeçildiğini ve dekovil hattına yakın bulunduğu için Tohum Islah Enstitüsüne ait arazinin satın alınmasının daha uygun olacağını değerlendirildiğini bildirmiştir.³³¹

THK, 10 Temmuz 1943 tarih ve 19523 sayılı yazı ile Başbakanlığa başvurarak Gazi Uçak Motor Fabrikası'nda Teşkilat Şefi olarak görev yapan ve Gipsy motorları üzerinde inceleme yapmak üzere İngiltere'ye gönderilmesi

³²⁸ CCA, 030.10.00.00.61.411.12

³²⁹ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 5.

³³⁰ CCA, 030.10.00.00.61.410.13, s. 1.

³³¹ CCA, 030.10.00.00.61.410.16

kararlaştırılan Polonyalı Y. Müh. Josef Dziejowski'nin Ankara-Kahire-Londra arasında 1.500 lira olarak tutacağı hesaplanan yol masrafının karşılığı tutarında döviz müsaadesi talep etmiştir.³³²

1944 yılı Kasım ayında Chicago'da Sivil Havacılık Konferansı toplanmıştır. Bu toplantıya katılan Türk heyetindeki bazı isimler şunlardır: “Heyet başkanı olarak THK Başkanı ve Erzurum Milletvekili B. şükrü Koçak, DHY Genel Müdürü B. Ferruh Şahinbaş, Washington Büyükelçiliği Müsteşarı B. Orhan Erol, Dr. Rüçhan Akıncı ve Dr. Hikmet Belbez.”³³³

THK Başkanı şükrü Koçak tarafından bu konferansta verilen nutukta şu ifadeler yer almıştır:³³⁴

“Bu konferansa iştirak eden bütün milletler ve bilhassa terakkiyi seven dünya demokrat milletleri arasında yüksek bir mevkie varmış olunan Birleşik Amerika Cumhuriyetleri Birliği ile işbirliği etmek Türkiye'nin samimî bir arzusudur. Birleşik Amerika'nın sivil havacılık idarelerine ve onların bütün dünya milletlerini bu mühim ve mânalı konferansa davete sevkeden uzağı gören siyasetlerine muvaffakiyetler temenni ederiz.

Türkiye'de sivil tayyarecilik faaliyeti millî tayyarecilik faaliyetine dâhil bulunmaktadır. Bu sahada, Türkiye'ye, hava yollarının kurulması için esaslı terakkiler sağlamış bir memleket gözüyle bakılabilir. Şimdiye kadar memleketimizde Ankara-Istanbul, Ankara-Izmir, Ankara-Adana gibi muhtelif hava yolları açmış bulunuyoruz. Hava meydanlarımızı ve bu hava hatları tesislerimizi, emniyet bakımından devamlı şekilde düzeltmekteyiz. Ve iki seneye varmadan hava meydanlarımızın, en modern ve en iyi teçhiz edilmiş hava meydanlarıyla boy ölçüşebileceğini ümid ediyoruz.

Millî Hava Yolları İdaremiz, bu hatları komşu memleketlere kadar uzatmak ve istenildiği zaman bunları milletlerarası hatlarla birleştirmek niyetindedir...”

ABD'nin Chicago şehrindeki Uluslararası Havacılık Konferansı'na katılan THK Başkanı Erzurum Milletvekili şükrü Koçak başkanlığındaki heyet ABD'den 14 Ocak 1945'te İngiltere'ye hareket etmiştir.³³⁵

THK, 6 şubat 1945 tarih ve 121/3368 sayılı yazı ile Başbakanlığa yaptığı müracaatta; kurulacak motor fabrikası işiyle meşgul olmak üzere Amerika'dan Londra'ya gitmesine onay verilen THK Başkanı şükrü Koçak'tan alınan bir telgrafta İngiliz hükümetiyle yapılan temasların olumlu sonuçlandığı ve birkaç güne kadar sözleşmenin sona erdirileceği bildirilerek Londra'dan bildirilecek döviz ihtiyacının

³³² CCA, 030.10.00.00.133.958.8, s. 3.

³³³ “Şikago Sivil Havacılık Konferansında”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 349, (Kasım 1944), s. 9.

³³⁴ **A.g.m.**, s. 7.

³³⁵ “Havacılık Heyetimiz Londra'da”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 351, (Ocak 1945), s. 5.

karşılanması için Maliye Bakanlığına, motor fabrikası için uzmanlar tarafından seçilen ve eski Başbakan Refik Saydam tarafından da uygun görülen Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğüne ait, Ankara Tavukçuluk Enstitüsü yakınındaki 120.000 m²'lik arazinin THK adına satın alınmasının gerekliliğinin Ziraat Bakanlığı'na bildirilmesi talep edilmiştir.³³⁶

Başbakanlık tarafından 10 Şubat 1945'te THK'ye verilen cevapta ise gerek döviz gerekse siyasi ihtiyaçları için ilgili bakanlıklarca doğrudan temasa geçebilecekleri, miktarı ve tediye şartları belli olmayan bir ihtiyaç için Maliye Bakanlığınca herhangi bir görüş belirtilemeyeceği, ilgili Bakanlığın onayı alınmadan ve o yılın takvimine konulmadan imzalanacak sözleşmenin ne kadar uygulanabilir olduğunun önceden kestirilemeyeceğinin göz önünde bulundurulması gerektiği bildirilmiştir.³³⁷

THK, önceki yazısına ek olarak Başbakanlığa gönderdiği 10 Şubat 1945 tarih ve 134/3944 sayılı yazısı ile kurulacak motor fabrikası için Londra Büyükelçiliği adına 300.000 Sterlin tutarında bir kredi açılması için müsaade verilmesini talep etmiştir.³³⁸

Fabrikada imal edilecek motor tipleri üzerinde yapılan çalışmalar sonucu en uygun teklifin İngiltere'deki De Havilland Firmasına ait Gipsy Major motorunun bulunduğu görülmüştür. Bunun üzerine, 16 Şubat 1945'te³³⁹ THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından ABD'nin Chicago şehrindeki Sivil Havacılık Konferansı'ndan dönüşünde İngiltere'de De Havilland Firması ile Gipsy Major I motoruna ait lisansın 5.000 İngiliz lirasına (Sterlin) satın alınmasına ve Türkiye'den gidecek bir ekibin De Havilland firmasında staj görmesine ilişkin iki adet sözleşme imzalanmıştır.³⁴⁰

Kurulacak Uçak Motor Fabrikası ile ilgili gerekli teçhizatın alınması konusunda İngiltere'ye gidip çalışacak Planlama Kurulu'nda görevli Y. Müh. J. J.

³³⁶ CCA, 030.10.00.00.61.410.29, s. 3.

³³⁷ CCA, 030.10.00.00.61.410.29, s. 2.

³³⁸ CCA, 030.10.00.00.61.410.29, s. 1.

³³⁹ CCA, 030.01.00.00.100.619.5, s. 5; Bu belgede sözleşme imza tarihi olarak yanlışlıkla 26 Nisan 1945 verilmesine rağmen gerçekte 16 Şubat 1945'te imzalanmıştır. Bkz. Abidin Daver, "Türk Hava Kurumu'nun En Büyük Başarısı: Motör Fabrikası", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 352, (Şubat 1945), s. 9.

³⁴⁰ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 26.

Dziewonski için Bakanlar Kurulu tarafından özetle şu şekilde bir kararname çıkarılmıştır.³⁴¹

“THK tarafından Gipsy Major uçak motoru yapmak üzere kurulacak olan fabrika için gerekli teçhizat ve malzemenin satın alınmasını ve adı geçen motorlara ait teknik lisans belgelerinin temini için kurum ile İngiltere’de De Havilland firması arasında akdedilen iki sözleşme gereğince İngiltere’de kurulan Planlama Kurulu’nda 1 Mart 1945 tarihinden başlamak ve 31 Mayıs 1947 tarihinde sona ermek üzere aylık 200 İngiliz lirası ücretle şef olarak görev yapacak J. J. Dziewonski’nin görevlendirilmesine Bakanlar Kurulununun 21 Haziran 1945 tarihli kararı ile onay verilmiştir.”

THK tarafından Ankara’da kurulacak olan uçak motor fabrikasına ait makinaları teslim almak ve tecrübe kazanmak amacıyla oluşturulan 11 kişilik bir uzman heyeti 8 Ağustos 1945’te İngiltere’ye gönderilmiştir.³⁴²

Gen. Zeki Doğan hareketlerinden önce giden ekiple yaptığı görüşmede *“Sade Türk Hava Kurumu için değil, memleketin hayatı bir dâvası için girişilen bir teşebbüste üzerlerine aldıkları hizmetin büyüklüğünü belirterek başarılar dilemiştir.”* THK Başkanı Şükrü Koçak da gidecek heyetle konuşarak *“Yurda faydalı bilgi ve tecrübe hamulesiyle döneceklerine güvendiğini”* belirtmiştir. Heyetin İngiltere’de yapacağı işler ve memleketimizde kurulacak tayyare motor fabrikası hakkında ise Şükrü Koçak tarafından şu açıklama yapılmıştır:³⁴³

“Orman çiftliğinde, Ziraat Kombinalarla Çimento fabrikası arasındaki sahaya kurulacak olan Türk Hava Kurumu Tayyare Motor Fabrikasının ilerde faal kadrosunu teşkil edecek bir heyeti dostumuz ve müttfikimiz İngiltere’nin De Havilland fabrikasına gönderiyoruz. Orada yaptığımız sözleşme gereğince heyet üyeleri fabrikaya ait işlerin düzenlemesi işleriyle meşgul olacak, ayrıca De Havilland fabrikasında çalışmak suretiyle bilgi ve tecrübelerini artıracaklardır. Türk Heyeti İngiltere’de 6 - 8 ay kalacaktır. Motor fabrikamıza ait bütün malzemenin peyderpey gönderilmesine başlanacak ve uzmanlarımız döndüklerinde fabrikayı derhal kurma işine geçecekler.”

11 kişilik heyeti teşkil eden uzmanlardan dördü mühendis, diğerleri ustabaşıdır ve tayyare fabrikamızda yıllardan beri bu iş için hazırlanmaktadırlar. Fabrikamızın İngiltere’de bulunan mütehassıslarından Cvonsky [Dziewoński] de kendilerine orada katılacak ve teslim alma işlerinde heyetin başında bulunacaktır.”

İngiltere’ye giden uzman planlama heyeti aşağıdaki isimlerden oluşmuştur:³⁴⁴

“Planlama Heyeti Başkan Muavini yüksek Mühendis Fikret Çeltikçi, Yüksek Mühendis Ata Berker, Ertuğrul Nişancioğlu, Hulüsi Arcan, Muhittin Gürbüz, Ustabaşı Mahmut Gazan, Mustafa Tatarcı, Mustafa Özbilgiç, Yaşar Işıkel, Nihat Ulutaşlar ve Ömer Kızıltuğ”

³⁴¹ CCA, 030.18.01.02.108.36.20, (Karar No: 3/2707)

³⁴² “Kuracağımız Uçak Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 358, (Ağustos 1945), s.

11.

³⁴³ **A.g.m.**, s. 11.

³⁴⁴ **A.g.m.**, s. 11.

Bu heyet tarafından yapılacak satın almaları karşılamak amacıyla İngiltere’de 260.600 sterlin, ABD’de 195.000 Dolar ve İsviçre’de 133.500 Frank akreditifler açtırılmıştır. Yapılan harcamaların ardından bu akreditiflerden İngiltere’ye açılan akrediflerden 31.820 Sterlin ve ABD’ye açılan akrediflerden 11.400 Dolar iade edilmiştir.³⁴⁵

İngiltere’deki eğitimlerini tamamlayıp yurda döndüklerinde bu mühendisler fabrikanın eğitim aldıkları Makine Atölyesi, İş Hazırlama Bürosu, Döküm ve Termik İşlemler, Takım ve Kalıp Servisi ile Teknik Kontrol Servislerinin başına geçirilmişlerdir. Ustabaşılar ise Torna Tezgâhı, Freze Tezgâhı, Taşlama Tezgâhı, Takım ve Kalıp İmalatı, Döküm ve Termik İşlemler ile Teknik Kontrol ve Montaj konularında eğitim alıp bu bölümlerde çalışmaya başlamışlardır.³⁴⁶

Fabrikanın kurulumu esnasında elektrik konusunda yaşanan bir sorun üzerine THK tarafından Başbakanlığa yazılan 16 Ocak 1946 tarih ve 42/1860 sayılı yazı ile Gazi istasyonu yakınında inşasına başlanan Uçak Motor Fabrikasına elektrik verilmesi için Ankara Elektrik ve İşletme Müessesesi ile yapılan muhabere sonunda kendilerine iki farklı teklif sunulduğunu, Vali Nevzat Tandoğan’la yapılan görüşmede Ankara Elektrik Tesislerinin kuvvetlendirilmesi için hükümetçe belediyeye geniş bir yardımda bulunmadıkça şirketin Motor Fabrikasına elektrik veremeyeceği kanaatinin bulunduğunu, fabrikada ayrıca bir elektrik santrali kurulmasının ise önemli bir miktar dövizin yurtdışına çıkmasına sebep olacağı ve fabrikanın maliyetini artıracığı belirtilerek yardım talep edilmiştir.³⁴⁷

Ankara Elektrik İşletmesinin, fabrika ihtiyacını karşılayamayacağıın anlaşılması üzerine ihtiyacı karşılayacak 750 kw.’lık bir elektrik santrali yapılması hususunda teşebbüse geçilerek İngiltere’ye sipariş verilmiştir. 1947 yılı sonlarında her biri 440 hp. gücündeki Crosley marka 3 adet dizel grubu ve bu gruplara entegre edilecek Crompton Parkinson alternatörler getirilerek montajları yapılmıştır.³⁴⁸

³⁴⁵ Velid İsfendiyar, “Motör Fabrikası Makine ve Techizatı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, (Ekim 1948), s. 11.

³⁴⁶ M. Muhittin Gürbüz, “Uçak Sanayi Konusunda Türk Hava Kurumu Teşebbüsü”, **Türkiye İktisat Gazetesi**, (12 Nisan 1973), s. 7.

³⁴⁷ CCA, 030.10.00.00.61.410.37

³⁴⁸ Vefik Başman, “Motör Fabrikası Elektrik Tesisatı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 10.

MSB'nin 24 Nisan 1946 tarih ve 68339 sayılı yazısı ile kurulması planlanan Uçak Motor Fabrikası ile ilgili MSB ile Bristol Fabrikası ile yapılan temaslara sonucu İngiltere Hükümeti'nin müracaatı üzerine savaş yıllarında motor teknolojisindeki gelişmeleri ve yeni motor tiplerini incelemek üzere İngiltere'ye gönderilen MSB ve Ekonomi Bakanlığı yüksek mühendislerinden oluşan teknik kurulun raporunda şu ifadeler yer almıştır:³⁴⁹

a) Gaz türbinli motorların Havacılıkta mühim bir inkılap yapmış olduğu,

b) Bu yüzden motör tekniğinin ve genel olarak tayyare senayiinin bu gün tarihi bir dönüm noktasında bulunduğu,

c) Yakın bir devrede pistonlu motörlerin harp tayyarelerinden temamiyle kalkacağı,

d) İngiltere'de tayyare motörü yapan beş fabrikanın bu yeni motörleri yapmakta oldukları,

e) Yeni tepkili tayyarelerin haiz oldukları sürat üstünlüğü dolayısıyla eski av tayyarelerinin hiç istifade edilemez bir silah haline geldiği anlaşılmaktadır."

Aynı raporun devamında özet olarak; yeni tip motorların eski tip pistonlu motorlardan birçok bakımdan üstün oldukları, ülkemizde bu tip motorlarının üretilmesinin mümkün olduğu, bu motorların üretimi daha da zorlaşmadan ülkemizde de bu yeni motorların üretiminin yapılması, hali hazırda tepkili motorları kullanan İngiliz ve Amerikan ordularına ek olarak Fransa'nın da 1947 yılında bu motorları kullanacağından bahisle hava sanayimizin kurulmasında tepkili motor teknolojisinin kullanılması hususunda teknik incelemeler yapılmasının uygun olacağı teklif edilmiştir.³⁵⁰

Yapılan çalışmalar ve incelemeler sonucunda üretilmesine karar verilen motor Türkiye için önemli bir adım olmuştur. Ancak, Genelkurmayın raporunda ısrarla jet motoru üretilmesinin vurgulanmasına rağmen yetkililerce pistonlu motor üretimi için karar verilmiştir.³⁵¹

Kurulacak Motor Fabrikası 2.400.000 liraya ihale edilmiştir.³⁵² Fabrikanın yeri konusunda öncelikle Baraj yolu ve Keçiören civarı araştırılmıştır. Çiftlik yolu üzerinde Tohum Islah İstasyonunun bulunduğu sahaya karar verilir gibi olmuş, ancak

³⁴⁹ CCA, 030.10.00.00.58.396.14, s. 1.

³⁵⁰ CCA, 030.10.00.00.58.396.14, s. 2.

³⁵¹ Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C: XXIX, (Temmuz 2013), Sayı: 86, s. 155.

³⁵² "Kuracağımız Uçak Motor Fabrikası", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 358, Ağustos 1945, s. 11.

sonuç olarak hat kenarında olması, şehre yakın bulunması, işçi ve malzeme naklinde kolaylık olması, civarda fabrikanın tevsiine müsait arazi bulunması gibi sebeplerle mevcut yer en uygun görülerek Devlet Ziraat İşletmelerinden satın alınan 285.000 m² lik sahanın 60.000 m²'lik bölümüne aşağıdaki binalar kurulmuştur.³⁵³

Tablo - 21: Motor Fabrikasında Tamamlanan İnşaat Alanı

Kurulan binalar:	
Bürolar	1.000 m ²
İşçi soyunma ve yıkanma yeri	600 m ²
Teknik servis	200 m ²
Laboratuvar	200 m ²
Hazırlama servisi	300 m ²
Takım imal atölyesi	300 m ²
Termik işlemler ve Galvonoplasti kısmı	900 m ²
Makine holü	2.100 m ²
Montaj atölyeleri	600 m ²
Malzeme depoları	850 m ²
Parça depoları	400 m ²
Hafif maden dökümhanesi	2000 m ²
Kuvvet santrali	400 m ²
Kalorifer santrali ve kömürlük	1.000 m ²
Bremze binası	400 m ²
Garaj	200 m ²
Kantin binası	2.000 m ²
Mevcut yollar	1.550 m ²
Toplam	15.000 m²

Fabrika inşaatına da 1948 yılı Ekim ayına kadar aşağıdaki miktarda para harcanmıştır:

Tablo - 22: Fabrika İnşaatı İçin Harcanan Para

Arazi 285.000 m ²	226.204,24
Bina inşaatı için verilen	3.492.481,27
Elektrik tesisatı	264.669,76
Isıtma ve havalandırma tesisatı	314.514,48
Toplam	4.297.780,75

İnşaat ve tesisat noksanı olan kısımların ikmali için de daha 200.000 lira sarf edileceği kabul edildiğinde fabrikanın ilk kurulum giderlerinin yaklaşık 4,5 milyon

³⁵³ Kemal Tanoğlu, T.H.K. Motör Fabrikası Binaları ve Techizatı Hakkında Düşünceler”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 8, Kroki için Bkz. (EK-7)

liraya mal olacağı hesaplanmıştır. Fabrikaya gerekli makine ve malzemelerin yaklaşık fiyatları da şu şekilde gerçekleşmiştir:³⁵⁴

Tablo - 23: Fabrika İçin Alınan Malzeme-Teçhizat Fiyatı

<i>İlk tesis masrafları</i>	<i>1.126.000</i>
<i>Makineler ve teçhizat</i>	<i>2.717.000</i>
<i>Malzeme ve mamul parça</i>	<i>500.000</i>
<i>Mobilya ve ranzalar</i>	<i>110.000</i>
Toplam	4.453.000

Fabrikanın, bu hesaplamalara göre toplamda yaklaşık 9 milyon liraya mal olacağı hesaplanmıştır.

Uçak Motoru Fabrikası, lisans sahibi İngiliz De Havilland'a giden bir teknik heyetin çabalarıyla projelendirilmiş ve tecrübeli Polonyalı mühendislerin katkısıyla gerçekleştirilmiştir. Uçak Motoru Fabrikası'nda kullanılan makinaların % 76'sı İngiltere'den, % 20'si Amerika'dan ve % 4'ü de İsviçre'den satın alınmıştır.³⁵⁵

Fabrika, yılda 200 adet Gipsy Major uçak motoru ve muhtelif makina parçaları imal edebilecek şekilde modern tezgâhlarla donatılmıştır. Bunlara ek olarak ufak tip ziraat ve taşıt motorları, motopomplar, standart parçalar ve motor yedekleri imal edebilme kapasitesine sahip olan fabrika Avrupa'nın sayılı tesislerinden biri olmuştur.³⁵⁶

30 Ekim 1948 Cumartesi günü saat: 15.00'da yapılan açılış törenine Milli Savunma, Ulaştırma, Bayındırlık, Gümrük ve Tekel Bakanları, milletvekilleri, Genelkurmay Başkanı Org. Salih Omurtak, THK Başkanı Seyfi Düzgören ve THK Genel Merkez üyeleri, Yargıtay ve Sayıştay Başkanları, Türkiye'deki Amerikan

³⁵⁴ Tanoğlu, T.H.K. *Motör Fabrikası Binaları ve Teçhizatı Hakkında Düşünceler*, s. 8. Şükrü Er ise Fabrikanın üretim tezgâhları için 2.717.000 lira, elektrik tesisatı için 265.000 lira ve ısıtma-havalandırma tesisatı için de 315.000 lira olmak üzere fabrikanın toplam maliyetini 8.750.000 lira olarak vermiştir. Bkz. Er, "Motör Fabrikası", s. 13. Fabrika Müdürü Fikret Çeltikçi ise Fabrikanın 30 Ekim 1948'de yapılan açılış konuşmasında tezgâh ve cihazlar için 2.717.000 lira, hammadde tutarı 500.000 lira, fabrika binalarının inşaatı için 4.407.780 lira 75 kuruş olmak üzere toplam 7.624.780 lira 75 kuruş olarak vermiştir. "Motör Fabrikamız Törenle Açıldı", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 397, (Kasım 1948), s. 7.

³⁵⁵ Metin Özdemir, **Türk Traktör Tarihi (1954 – 2004)**, II. Baskı, Türk Traktör, Ankara, 2004, s. 21.

³⁵⁶ Şükrü Er, "Türkiye'de Motor Fabrikası Denemesi", **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 14, Sayı: 166, (Şubat 1971), s. 288.

Yardımlı Heyeti Hava ve Kara Başkanları ile İngiliz De Havilland Fabrikası'nın temsilcilerinin de bulunduğu çok sayıda davetli katılmıştır.³⁵⁷

Fabrika Müdürü Fikret Çeltikçi burada yapmış olduğu konuşmasında fabrikanın kuruluş amacını şu sözlerle açıklamıştır.³⁵⁸

Bu fabrikada 4 silindirli, hava soğutmalı 145 hp. gücündeki De Havilland Gipsy Major 10 uçak motorlarının alüminyum ve magnezyum alaşımli parçaları fabrikanın dökümevinde dökülerek işlenmiş, ilk motorlar yerli parçalarla De Havilland'dan ithal edilen diğer parçaların bir araya getirilmesiyle gerçekleştirilmiştir.³⁵⁹

Fabrikada Proje Bürosu şefi ve Montaj ve Motorlu Araçlar Tamir Atölyesi şefi olarak görev yapmış olan Y. Müh. Şükrü Er, Uçak Motor Fabrikası ile ilgili şunları söylemiştir:³⁶⁰

“Fabrika aslında o tarihte çok planlı bir şekilde kurulmuştu. Avrupa'nın en modern fabrikası idi. Önce yedek parçalar sonra taslaklar geldi. Fabrika önce yedek parçaları kullanarak montaja başladı. Bir taraftan da atölyelerde taslaklar işlenerek geliştiriliyordu. Üretilen parçalar montaj atölyesinde birleştiriliyordu. Tüm tezgâhlar aynı anda çalışıyor. Atölyeler ham maddeleri işleyerek parçalar üretiyorlardı. Fabrikada ‘De Havilland’ lisansı ile kısmen yerli imalatla 30 adet uçak motoru yapıldı. 1949'da genel hizmetler için projesini de biz yaparak beş ve on beygir gücünde Türkiye'nin ilk yerli benzin motoru ve bunlarla birlikte çalışacak santrifüj pompalar imal ettik...”

2.2.2. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasıyla İlgili Yapılan Faaliyetler

2.2.2.1. 1940-1942 Dönemi

Bu dönemde, uçak motor fabrikası ile ilgili Etimesgut Uçak Fabrikası'nda 3 mühendisten oluşan bir büro faaliyet göstererek okul uçak motorlarının Türkiye'de üretilmesi için çaba sarf edilmiştir. Gerekli malzemelerin ilk etapta yurt dışından getirilerek zamanla yerli malzeme kullanılmaya geçilmesi planlanmıştır. Motor Fabrikası'nın bütün proje ve planları hazırlanarak yurtdışından tezgâhların gelmesi durumunda işe başlamaya hazır olduğu belirtilmiştir. Fabrikanın teknik eleman

³⁵⁷ **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 397, (Kasım 1948), s. 1; THK Gazi Uçak Motor Fabrikasının Teşkilat Şeması için Bkz. (EK-10)

³⁵⁸ **A.g.d.**, s. 5.

³⁵⁹ Metin Özdemir, **a.g.e.**, s. 23.

³⁶⁰ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 258-259.

ihtiyacı için MEB ile bir anlaşma yapılarak Ankara Sanat Okulu son sınıf öğrencilerinin bir kısmının hazırlanan ders programına göre yetiştirilmesine başlanılmıştır.³⁶¹

2.2.2.2. 1942-1945 Dönemi

Bu dönemde, Washington Büyükelçiliğinin yardımıyla ABD’de teşebbüse girişilen Motor Fabrikası işi ABD’nin İkinci Dünya Savaşı’na katılması yüzünden yarım kalmış ve İngiltere’den Gipsy Major 1 motoru lisansının satın alınması için çalışmalara başlanılmıştır. Chicago Sivil Havacılık Konferansı’ndan dönüşte hükümetin onayıyla Londra’ya uğrayan THK Başkanı Şükrü Koçak İngiliz De Havilland firması ile iki adet sözleşme imzalamıştır. İlk sözleşme Gipsy Major 1 motoruna ait lisansın 5.000 İngiliz lirasına satın alınmasına ve ikinci sözleşme ise THK Planlama Heyeti’nin, Motor Fabrikası için lüzumlu takım, tezgâh, teçhizatların resimlerini hazırlayarak Makina Fabrikaları’na sipariş edilecek motorun yapımına ait teknik bilgilerin toplanmasına ilişkindir. Antlaşmaya göre; De Havilland Şirketleri, imalatçılardan en uygun fiyat alınmasına yardım edecek ve satın alınacak teçhizatların en çok 300.000 İngiliz lirası olmasına çalışacaktır. Ayrıca, Motor Fabrikası’nın ilk etapta 130-150 hp. gücündeki uçak motorlarını yapan bir okul mahiyetinde olması planlanmıştır.³⁶²

2.2.2.3. 1945-1947 Dönemi

Kurulmakta olan Fabrikaya gerekli alet ve malzemeyi temin etmek, De Havilland Fabrikası’ndan satın alınan lisansın vesikalarını teslim almak ve staj için gönderilmiş olan 4 mühendis ve 6 ustabaşının yetiştirilmesine nezaret için 1945 yılı Ağustos ayında Londra’ya gönderilen heyet burada katılan 3 yabancı uzman ve De Havilland Fabrikası’ndan da verilen 10 kişilik mühendis, ressam ve memur kadrosuyla birlikte çalışmalara başlayarak fabrikanın ihtiyacı olan makina tezgâh ve malzemelerinin bir kısmını İngiliz Fabrikalarına, burada bulunamayan bölümünü ise ABD ve İsviçre’ye sipariş vermiştir. Planlama Heyetinin çalışmaları 1946 yılı Ekim ayına kadar devam etmiş ve bu süre içinde Ankara’da Motor Fabrikasının inşasına da

³⁶¹ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 24.

³⁶² **THK 9. Kurultay Tutanakları**, s. 10.

başlanarak dörtte üçlük kısmı tamamlanmıştır. Fabrikanın resmi açılış töreninin 1947 yılı Cumhuriyet Bayramında yapılması planlanmıştır. Fabrikanın ahşap eşyası Etimesgut Uçak Fabrikasında hazırlanmıştır.³⁶³

Türk işçiler De Havilland Firmasında staj görürken, İngiliz işçiler tarafından mesleki mevzular hakkında hiçbir açıklama yapılmayarak Türk personele karşı umursamaz bir hava içine girmişlerdir. Türk stajyerleri üretim tezgâhlarına yaklaştıkları bir esnada ise üretimi durdurmuşlardır. Bu konuda işçi temsilcileri ile yapılan görüşmeler fayda vermemiştir. Yapılan araştırma sonucu bunun sebepleri olarak savaş sırasında Türkiye'nin tarafsız kalarak İngiltere'ye yardım etmemesi ve lisans satışı ve yabancı personel yetiştirilmesi sonucu İngiliz işçilerinin işsiz kalacağı korkusu olduğu değerlendirilmiştir. The Board of Trade (Ticaret Bakanlığı) Başkanı Sir Stafford Cripps tarafından yapılan özel toplantıya işçi temsilcileri de davet edilmiştir. Sir Stafford burada ihracatın artırılması için THK'nin De Havilland lisansını satın alması konusunda delegeleri aydınlatmıştır. Sonuç olarak işçi temsilcileri Türk işçilerinin İngiliz işçileriyle politika tartışmayacağına ve İngiliz işçilerinin sempati duyduğu yabancı hükümetleri eleştirmeyecekleri vaadinde bulunulması üzerine arkadaşlarına gerekli talimatı vereceklerini belirtmiş ve konu kapanmıştır.³⁶⁴

Fabrikanın teknik personel ihtiyacını karşılamak üzere, MEB ile bir anlaşma yapılarak Sanat Enstitüleri'nden 1946/1947 döneminde diploma alacaklardan 70 gencin THK adına ayrı ayrı uzmanlık alanlarında yetiştirilmeleri kararlaştırılmıştır. Bu öğrencilerden eğitimlerini tamamlayan 24'ü Uçak Fabrikasının çark ve motor tamir atölyelerinde staj görmüştür.³⁶⁵

Motor Fabrikası'nın bağımsızlığını kazanabilmesi için uçak motorlarının yapımında yaygın olarak kullanılan hafif maden halatlarını da yurt içinde üretmek amacıyla fabrikada küçük bir dökümhane kurulması gerekli görülerek bir İngiliz firması ile anlaşma yapılmıştır. Yılda 50 ton hafif maden işleyecek kapasitede olan bu dökümhanede gerek çeşitli mamul parçalar gerekse piyasanın ihtiyacı bulunan

³⁶³ **THK Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 13-14.

³⁶⁴ **CCA**, 030.10.00.00.61.410.38, s. 2.

³⁶⁵ **THK Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 14.

alüminyum ve magnezyum halatlarından parçalar veya eşya dökmenin ve dövmenin mümkün olacağı değerlendirilmiştir.³⁶⁶

2.2.2.4. 1947-1949 Dönemi

Bu dönemde, Fabrikanın yapı işleri %5 bir noksanla tamamlanarak 30 Ekim 1948'de resmi açılış töreni yapılmıştır. Kadrosunda 9 yüksek mühendis ve mühendis, 11 ressam, 12 ustabaşı, 25 memur, 66 işçi, 8 müstahdem olmak üzere toplam 141 personel ile çalışmalarına başlayan fabrika bu süreçte hem eksikliklerini tamamlamaya çalışmış hem de 145 hp. gücündeki Gipsy Major motorları üzerinde çalışarak 1948 yılı iş programındaki 20 adet motorun imalini gerçekleştirerek kalan 5 adet motor üzerinde çalışmayı sürdürmüştür. Ayrıca, dişli otomobil parçaları, mil, taşlama ve maden ocakları için redaktör ve çeşitli aksam işleri imali gibi siparişler üzerinde de çalışılmıştır.³⁶⁷

30 Kasım 1948 tarihi itibarıyla İngiltere'den ithal edilen mamul parçalarla 15 adet Gipsy Major 10 motorunun montajı tamamlanmış, 5 adet motorun da montajı kısmen tamamlanmıştır. Yine, İngiltere'den getirtilen fakat yarı mamul halindeki parçalardan 10 adet motorun imaline başlanılmıştır.³⁶⁸

Türkiye'de 1944 yılında DDY tarafından %80'i yerli malzeme ile gerçekleştirilen 2 zamanlı bir motor imal edilmiş, 1948 yılında ise 5 ve 10 hp. gücündeki 4 zamanlı, hava soğutmalı iki tip benzin motoru geliştirilmiştir. Bu motorun karbüratör, manyeto ve bujileri hariç diğer tüm parçaları yerli olarak üretilmiştir. Yine, bu Motor Fabrikası'nda Gipsy Major uçak motorunun piston, silindir, karter, krank ve kam milleri vb. parçalar işlenmiştir.³⁶⁹

Fabrikanın, 1948 yılı sonu itibarıyla bilançosu şu şekilde gerçekleşmiştir:³⁷⁰

³⁶⁶ **THK Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 14.

³⁶⁷ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 33. Burada 29 Ekim 1948 yazmasına rağmen Fabrikanın resmi açılış töreni 30 Ekim 1948'de yapılmıştır. Bkz. **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 397, (Kasım 1948), s. 1.

³⁶⁸ **CCA**, 030.01.00.00.100.619.5, s. 19.

³⁶⁹ Şükrü Er, **Kemal Atatürk ve Teşebbüs Hürriyeti**, Türkiye Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası MESS Yayınları, Ankara, 1981, s. 119.

³⁷⁰ **CCA**, 030.01.00.00.100.619.5, s. 10.

Tablo - 24: Gazi Uçak Motor Fabrikası 1948 Yılı Bilançosu

AKTİF		PASİF	
<i>Sabit Kıymetler</i>	6.003.661,37	<i>Sermaye</i>	
<i>Stoklar</i>	582.605,02	<i>Alacaklılar</i>	9.456.953,76
<i>Sabit kıymetlerle stokları ilgilendiren malzeme ve masraflar</i>	1.002.476,29	<i>Emanetler</i>	3.361,07
<i>Borçlular</i>	269.394,88	<i>Sair pasifler</i>	11.251,75
<i>Masraflar (ilk tesis masrafları)</i>	1.329.422,88		
<i>Sair aktifler</i>	284.006,14		
Toplam	9.471.566,58		9.471.566,58

2.2.2.5. 1949-1951 Dönemi

12 Aralık 1950 tarihli çalışma raporuna göre; MSB'ye ait 513.000 liralık topçeker yedek malzeme işinin 276.610 liralık kısmı bitirilmiştir. Siparişin 103.591 liralık kısmı da hazırlanmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nden 84.400 lira değerinde yedek parça işi ile bir yol makinası imali işi vermiştir. Denizyolları Genel Müdürlüğü tarafından 75.703 lira değerinde parça siparişi verilmiştir. İstanbul tersanesinin yaptıracığı bir seri parça üzerinde de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile görüşmeler yapılmıştır.³⁷¹

Bu dönemde Fabrikanın 1951 yılı faaliyet programında yer alan 30 adet Gipsy Major 10 motorunun ikmali, 5 ve 10 hp. gücündeki iki küçük prototip motorun tamamlanması, Koç Firması tarafından sipariş edilen 500 adet 10 atmosferlik sıhhi tesisat baterisi, Karayolları Umum Müdürlüğü tarafından THK fabrikalarına sipariş edilen 84.000 lira değerinde yedek malzeme imali, Karayolları Umum Müdürlüğü için iki tip yol tesviye makinasının etüt prototip tecrübelerinin ikmali, Deniz Yolları Umum Müdürlüğü için ilerdeki muhtemel yedek parça siparişleri düşünülerek numunelik bir imalata başlanılması ve 290.000 lira değerinde 100 adet kamyonla çekilen greyderlerin imalatı gibi konular üzerinde çalışılmıştır. Ayrıca, Fransız Aster

³⁷¹ CCA, 030.10.00.00.61.410.48, s. 5.

Firması tarafından kendi su saatlerinin THK Fabrikalarında imal edilmesi teklifi kabul edilerek küçük motor ve buna bağlanan su pompası işi üzerinde çalışılmıştır.³⁷²

Fabrika tarafından 1949-1951 döneminde personeline yılda ortalama 500.000 lira ödeme yapmış, fabrikaya yatırılan sermaye de hesaba katılınca gelir gider dengesizliği ortaya çıkmıştır. Bu dönemde alınan siparişlerin listesi aşağıya çıkarılmıştır.³⁷³

Tablo - 25: Motor Fabrikasının 1949-1951 Döneminde Aldığı Siparişler

<i>1949 yılında alınan siparişler:</i>		
<i>Zirai kombinalardan</i>	<i>Muhtelif takım imali</i>	<i>7.280,64</i>
<i>Petrol ofisi</i>	<i>Piston imali</i>	<i>9.312,86</i>
<i>Etibank</i>	<i>Havai hat muf imali</i>	<i>9.949,00</i>
<i>“</i>	<i>Emme ve basma subap imali</i>	<i>8.825,00</i>
<i>D. H. yolları</i>	<i>Aks ve burç imali</i>	<i>1.672,29</i>
<i>Ordonat başkanlığı</i>	<i>Muhtelif yedek parça imali</i>	<i>513.000,00</i>
<i>Tohum ıslah istasyonu</i>	<i>Muhtelif tamirler</i>	<i>2.177,00</i>
<i>Ulus matbaası</i>	<i>Başlık makinesi tamiri</i>	<i>5.500,09</i>
	<i>Muhtelif işler</i>	<i>8.855,57</i>
		<i>566.572,41</i>
	<i>1950 yılına devredilen</i>	<i>256.500,00</i>
		<i>310.072,41</i>
<i>1950 yılında alınan siparişler:</i>		
<i>D. Demiryolları</i>	<i>Subap ve yay imali</i>	<i>7.721,39</i>
<i>Karayolları</i>	<i>Yedek parça ve takım imali</i>	<i>87.121,82</i>
<i>Sümerbank</i>	<i>Dişli imali</i>	<i>9.481,60</i>
<i>Vehbi Koç</i>	<i>1000 adet lâvabo musluğu imali</i>	<i>15.050,00</i>
	<i>Muhtelif işler</i>	<i>31.180,37</i>
		<i>150.000,18</i>
	<i>1949 yılından devir</i>	<i>256.500,00</i>
		<i>407.055,18</i>
<i>1951 yılında alınan siparişler:</i>		
<i>Karayolları</i>	<i>Yol tesviye makinesi imali</i>	<i>454.000,00</i>
<i>Satış için</i>	<i>“ “</i>	<i>100.750,00</i>
<i>Mak .ve Kimya End.</i>	<i>Muhtelif işler</i>	<i>169.406,80</i>
<i>Ankara Belediyesi</i>	<i>Yol çivisi imali</i>	<i>15.600,00</i>

³⁷² Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 37.

³⁷³ Er, “Türkiye’de Motor Fabrikası Denemesi”, s. 291-292.

Ankara Sular idaresi	Kuyu tulumbası	17.272,45
	Piston ve sekman imali	8.713,18
	Muhtelif işler	35.386,77
		801.129,30

Fabrikanın, 1950 yılı programında ise şu projeler yer almıştır:³⁷⁴

Tablo - 26: Motor Fabrikası 1950 Yılı Üretim Planı

Gipsy Major motoru imalinin ikmali (1949 dan devir)	30 adet
" "	30 adet
Valentine motoru onarımı	120 adet
Traktör onarımı	24 adet
5 bg. gücünde (KM5) motor imali	200 adet
10 bg. gücünde (KM10) motor imali	100 adet

Ancak, bu program hiçbir zaman tamamlanamamıştır. Üretilen Gipsy Major motorları depolarda tutulmuş, KM-5 ve KM-10 tipi motorlardan yalnızca beşer adet üretilmiştir. Aynı dönemde Yunanistan, Çazazh-E. Çazhe'nin, Motor Fabrikasının 1/10'u ölçüsünden küçük atölyelerinde yılda 11.000 Johnson santrifüj pompası yaparak Orta Doğu'da piyasayı ele geçirmiştir.³⁷⁵

Yılda 200 adet Gipsy Major motoru üretmek amacıyla kurulan fabrikanın farklı sebepler yüzünden programını uygulayamaması üzerine dışarıdan malzeme sipariş alınmış ancak bu işler de ne yazık ki olumsuz sonuçlanmıştır.³⁷⁶

İngiltere'den getirilen döküm motor gövdeleri, krank milleri, kam milleri vb. motor parçaları motor fabrikasında torna, taşlama ve diğer tezgâhlarda işlenerek yeni motorlar imal edilmiştir.³⁷⁷

Fabrikanın, 1949-1950 dönemi taşınır ve taşınmazlarının değeri şu şekilde gerçekleşmiştir:³⁷⁸

³⁷⁴ Er, "Türkiye'de Motor Fabrikası Denemesi", s. 292.

³⁷⁵ A.g.m., s. 292.

³⁷⁶ A.g.m., s. 291.

³⁷⁷ Orbay, a.g.e., s. 45.

³⁷⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem: IX, C: 7, Toplantı: 1, B: 79, O: 2, (21 Mayıs 1951), s. 403.

Tablo - 27: Gazi Uçak Motor Fabrikası 1949-1950 Dönemi Taşınır-Taşınmaz Değerleri

	AKTİF	PASİF	TOPLAM
Menkul demirbaşları:			
<i>Demirbaş, makine, teçhizat ve nakil vasıtaları</i>	2.695.370,70	2.695.370,70	
Gayrimenkuller:			
<i>Tesisat</i>	724.537,34		
<i>Binalar</i>	3.608.918,92		
<i>Arsa; arazi, bahçe ve duvarı</i>	229.268,94	4.562.725,20	7.258.095,90

Bu fiyatlar, menkul ve gayrimenkul demirbaşların defter kayıtlarına göre olan maliyet fiyatlarıdır. Hali hazır kıymetleri, şimdiye kadar lüzum görülmediği için tespit ettirilmemiştir.

2.2.3. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasında Üretilen Motorlar

2.2.3.1. Gipsy Major 10 Motor

Gipsy Major 10 motorları, 130 hp. gücündeki Gipsy Major 1 serisi motorların geliştirilmiş bir tipiydi.³⁷⁹

Gazi Uçak Motor Fabrikası'nda İngiliz De Havilland firmasından alınan lisans ile Gipsy Major 10 uçak motorları üretilmiştir. Bu motorlar 145 hp gücünde, düz sıra halinde, ters olarak, dört silindirli ve hava soğutmalı olarak çalışmaktaydı.³⁸⁰

Üretim sayısı konusunda çelişkili ifadeler olsa da Fabrikada bu motorlardan yalnızca 30 adet üretim yapılmıştır.³⁸¹

2.2.3.2. KM-5 Motor

1948-1949 döneminde Gazi Uçak Motor Fabrikası Etüt Bürosu Şefi olarak görev yapan Şükrü Er ve ekibi tarafından projelendirilmiş olan 5 hp. gücündeki bu

³⁷⁹ Kemal Tanoğlu, "T.H.K. Motör Fabrikasında Yapılmakta Olan Gipsy Major 10 Motörleri", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 16-17.

³⁸⁰ Deniz, **a.g.e.**, s. 52.

³⁸¹ Bu üretim sayısını Polonyalı Müh. Leszek Duleba 30 adet olarak vermektedir. Bkz. Bkz. Demirer, **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926 – 1955)**, s. 234, Zafer Orbay 35 adet olarak vermektedir. Bkz. Orbay, **a.g.e.**, s. 45, Tuncay Deniz ise 25 adet olarak vermekte ayrıca İngiltere'den MKEK Uğur Uçakları için 35 adet ithal edildiğini belirtmektedir. Bkz. Deniz, **a.g.e.**, s. 52. Bu motora ait detaylı teknik veriler için Bkz. **(EK-11)**

ilk özgün motor projesi tamamen yerel imkânlarla ve tek pistonlu olarak imal edilmiş olup, günümüzde bir örneği THK Müzesi'nde sergilenmektedir.³⁸²

2.2.3.3. KM-10 Motor

1949-1950 döneminde ise bu kez yine aynı ekip tarafından yerel imkânlarla 10 hp. gücündeki boksör tip olarak üretilmiş olup, bu motorun da günümüzde bir örneği Gazi Üniversitesi Makina Mühendisliği Fakültesi'nde sergilenmektedir.³⁸³

KM-5 ve KM-10 motor su pompası, harman makineleri, vibratör gibi muhtelif tarım ve inşaat işleri için bir enerji kaynağı olarak kullanılabilceği değerlendirilerek su pompası ile olan irtibatı kesilebilecek şekilde hazırlanmıştır. Su pompasını söküp mile bağlamak ve bu suretle birçok işlerde kullanmak mümkün olacaktı. Motorun yapılmasında sarfiyatın az olması, ömrünün uzun olması, kullanışlı ve taşınabilir olması göz önünde tutulmuştur.³⁸⁴

Bu motorlardan beşer adet ve onar adet üretildiği³⁸⁵ şeklinde çeşitli iddialar olsa da her iki motordan da beşer adet üretilmiştir.³⁸⁶

2.3. ANKARA RÜZGÂR TÜNELİ (ART)

2.3.1. ART'nin Kurulması

1940'lı yıllar havacılığın yeniden ele alındığı bir dönem olmuştur. Havacılık alanında yeterli uzman personel bulunabilmesi için üniversitelerde havacılık bölümü açılması tartışılmıştır. Dönemin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu, THK Başkanı Şükrü Koçak ve Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel gündemdeki konuları değerlendirerek ortak bir çözüm bulunması için bazı kararlar almışlardır. Bu karar doğrultusunda Ankara Rüzgâr Tüneli (ART)'nin MEB tarafından kurulması kararlaştırılmıştır.³⁸⁷

³⁸² Yavuz, **a.g.e.**, s. 179. Bu motora ait detaylı teknik veriler için Bkz. **(EK-11)**

³⁸³ **A.g.e.**, s. 181. Bu motora ait detaylı teknik veriler için Bkz. **(EK-11)**

³⁸⁴ Şükrü Er, "Etüd İşleri", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 12.

³⁸⁵ Demirel, **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)**, s. 209.

³⁸⁶ Er, "Türkiye'de Motor Fabrikası Denemesi", s. 292.

³⁸⁷ Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", s. 159. 1940'ların başında dönemin başbakanı Refik Saydam'dır. Bkz. **(EK-12)**

THK'nın 1946 yılı İzmir Fuarı Broşüründe MEB tarafından Ankara'da kurulması planlanan Ankara Teknik Üniversitesi'ne armağan edilen Ankara Rüzgâr Tüneli'nin tanımı ve teknik özellikleri şu şekilde verilmiştir:³⁸⁸

Tablo - 28: ART Teknik Özellikleri

<i>Azamî takat</i>	<i>1125 Beygir</i>
<i>Verim (Randıman)</i>	<i>5 25</i>
<i>Azamî rüzgâr hızı</i>	<i>360 Km/saat</i>
<i>Azamî Reynold adedi</i>	<i>3.106</i>
<i>Tecrübe odası ebadı</i>	<i>3.04x2.44 m</i>

“Aerodinamik rüzgâr tüneli havacılık endüstrisinin en önemli ihtiyaçlarından biridir. Yeni bir uçak meydana getirmek için avan - proje hesapları ikmal edildikten sonra imalâta başlamadan önce uçağın aerodinamik vasıflarını, uçuşta üzerine gelen aerodinamik kuvvetleri ve uçağın dengesini bilmek lâzımdır. İşte bunlar uçağın küçültülmüş bir modelini bu tünele izafî bir rüzgâra maruz bırakarak tayin ve tetkik edilir.”

1941 yılında Etimesgut'ta THK Uçak Fabrikası kurulurken İsviçre'den teknoloji alınarak hava tüneli kurulması için yapılan temaslar olumlu sonuç vermeyince 1944 yılında İngiliz Holst firması ile bir sözleşme yapılarak gerekli teçhizatlar alınmıştır. Ankara Hava Tüneli (AHT)'nin inşaatına 1947 yılında başlanılmıştır. 1949 yılında ise teçhizatın montajına başlanarak kurulumu 1950 yılında tamamlanmıştır. 1952 yılında THK Uçak ve Motor Fabrikaları MKEK'e devredilince, tesis İTÜ'ye bağlanılmayı talep etmiş ancak İTÜ pratik olmadığı gerekçesiyle bunu kabul etmemiştir. Tesis, 12 Ocak 1956'da Genelkurmay İlmi İstişare ve Geliştirme Kuruluna (AR-GE) devredilmiş, daha sonra AHT'nin ODTÜ'ye devredilmesi çabaları sonuç vermemiştir. 1972 yılında TÜBİTAK'a bağlı GÜDÜMLÜ Araçlar Teknolojisi ve Araçlar Teknolojisi ve Ölçme Merkezi (GATÖM) kurulunca AHT buraya devredilmiş ve günümüzde ise SAGE adı ile faaliyet göstermektedir.³⁸⁹

Günümüzde, TÜBİTAK-SAGE bünyesinde faaliyet gösteren ART'nin teknik özellikleri ise şu şekilde verilmiştir:³⁹⁰

³⁸⁸ **THK 1946 İzmir Fuarı Broşürü**, M. Sadık Kâğıtçı Matbaası (Eski Ahmet İhsan), İstanbul, 1946, s. 9.

³⁸⁹ H. Nadir Bıyıkoglu, **Türk Havacılık Sanayi**, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 1991, s. 25.

³⁹⁰ <http://www.sage.tubitak.gov.tr/tr/hizmetlerimiz/ruzgar-tuneli-test-hizmetleri-0>, Erişim Tarihi: (17.09.2017)

“... Ankara Rüzgâr Tüneli (ART), düşük ses altı hızlarda çalışan, kapalı devre, yatay döngülü, atmosferik kapalı, test odasına sahip bir rüzgâr tünelidir. Test odası genişliği 3.05 m, yüksekliği 2.44 m, uzunluğu 6.10 m'dir. Tünel döngüsü betonarme olup test odası ahşaptır. Test odası içinde 90 m/s (324 km/saat) hıza ulaşılmaktadır. ART'de deneyi yapılacak cismin kendisi veya ölçekli modeli deneyin yapıldığı test odasına monte edilir, 324 km/saat hıza kadar istenen hızda rüzgâr verilir, model istenen açığa getirilir, dış balans veya iç balans sistemleri ile kuvvet ölçüm veya akımın incelenmesi için değişik tekniklerle akım görüntüleme testleri yapılır...”

2.3.2. ART İle İlgili Yapılan Faaliyetler

2.3.2.1. 1940-1942 Dönemi

Bu dönemde, Aerodinamik Tünel'in kurulması için İsviçre ile görüşmeler devam etmiş, inşaat işine başlanabilmesi için makina ve malzemelerin gelmesi planlanmıştır.³⁹¹

2.3.2.2. 1942-1945 Dönemi

Bu dönemde, Türkiye'de bir Aerodinamik Tünel kurulması 1941 yılında görüşülmüş ve esaslı bir şekilde incelendikten sonra İngiliz Holst Firmasının teklifinin kabulüne karar verilmiştir.³⁹² Söz konusu firma ile 19 Eylül 1944'te bir sözleşme imzalanmış ve inşaat işinin 1945 yılında başlaması planlanmıştır.³⁹³

2.3.2.3. 1945-1947 Dönemi

Bu dönemde, Aerodinamik tünelin İngiltere'ye sipariş edilen malzemesinin %80'i gelerek Bakanlığa teslim edilmiştir. Tünel binasının 1947 yılı sonlarında tamamlanabileceği planlanmıştır.³⁹⁴

2.3.2.4. 1947-1949 Dönemi

Aerodinamik Tünelin İngiltere'ye sipariş edilen malzemenin tamamı gelmiş ve Bakanlığa teslim edilmiştir. Tünel binasının inşaatının yılsonunda bitmesi ve tesisin işler hale gelmesi planlanmıştır.³⁹⁵

³⁹¹ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 24.

³⁹² *THK 1942-1945 Çalışma Raporu*, s. 25.

³⁹³ *THK Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları*, s. 9-10.

³⁹⁴ *THK Onuncu Kurultayı Tutanakları*, s. 12-13.

³⁹⁵ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 32.

THK, 25 Aralık 1948 tarih ve 1513/26538 sayılı yazısı ile Başbakanlığa başvurarak memleket havacılığının gelişmesine lüzumlu uçak mühendisleri yetiştirmek için İTÜ Makina Fakültesi'nde açılan havacılık şubesinin çeşitli ihtiyaçlarında harcanmak üzere, 23 Ocak 1942 tarih ve 6-135/354 nolu emirleriyle THK tarafından MEB'e verilmiş bulunan 175.000 liradan 125.000 lirasının Ankara'da kurulmakta olan Rüzgâr Tüneli'nin tesis işlerine ve kalan 50.000 liranın ise İTÜ'ye tahsis edilmiş olduğunu ve gerekli ödemenin yapılabilmesi için Bakanlar Kurulu Kararı gerektiğinden bu kararın çıkarılmasını talep etmiştir.³⁹⁶

2.3.2.5. 1949-1951 Dönemi

ART, 1950 yılı içerisinde faaliyete geçmiştir.³⁹⁷

2.4. DİĞER FAALİYETLER:

2.4.1. İTÜ Bünyesinde Havacılık Mühendisliği Bölümünün Kurulması

Jerzy Wędrychowski tarafından THK'ye yazılan 14 Mayıs 1941 tarihli mektup ile İTÜ Makina Fakültesi'ne bağlı olarak bir havacılık bölümü açılması teklif edilerek Polonyalı uzmanların bu konuda katkı sağlayabileceği bildirilmiş, THK de 5 Haziran 1941 tarih ve 1010/12058 sayılı yazı ile konuyu Başbakanlığa arz etmiştir. Başbakanlık da 10 Haziran 1941 tarihli yazısı ile Nafia Vekilliğinden konuyu değerlendirmesini istemiştir. Başbakanlık tarafından THK'ye yazılan 10 Haziran 1941 tarihli yazıda konunun olumlu değerlendirildiği ve konu ile ortak hareket etmek için de Nafia Vekilliği ile temasa geçilmesi istenilmiştir.³⁹⁸

İTÜ Uçak Mühendisliği Bölümü, 1941 yılında Makina Fakültesi bünyesinde uçak mühendisi yetiştiren bir dal olarak kurulmuş ve daha sonra 1944 yılında Makina Fakültesi'nin bir bölümü haline getirilmiştir.³⁹⁹

1941-1946 yılları arasında THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda Tasarım Şubesi Müdür Yardımcısı Çizim Şubesi Şefi olarak görev yapmış olan Mühendis Leszek Duleba anılarında İTÜ bünyesinde havacılık mühendisliği bölümünün

³⁹⁶ CCA, 030.10.00.00.61.410.45, s. 1.

³⁹⁷ Bıyıkoğlu, **Türk Havacılık Sanayi**, s. 25.

³⁹⁸ Ayrıntılı bilgi için Bkz. CCA, 030.10.00.00.61.409.15, (EK-1)

³⁹⁹ <http://www.uubf.itu.edu.tr/hakkimizda>, Erişim Tarihi: (05.06.2018)

kurulmasını ve burada Polonyalı mühendisler tarafından derslerin verilmesini anılarında şu şekilde vermiştir:⁴⁰⁰

“1941 sonbaharında İstanbul Teknik Üniversitesi’nde uçak inşaatı ihtisas dalı harekete geçirildi. İki haftada bir birkaç günlüğüne Ankara’dan İstanbul’a giden Müh. St. Rogalski ve Müh. J. Teisseyre tarafından tasarım ve uçak oluşturma derslerini, uçak motorları teorisi ve inşası dersini ise Müh. J. Belkowski Fransızca olarak veriyorlardı. Havacılık tasarımları dayanıklılık ders notları Fransızca olarak Müh. F. Janik ve Müh. L. Duleba tarafından yazıldı. Bunlar Türkçeye tercüme edilmişti ve dersler sıkı sıkıya bunlara göre teknik üniversitenin bir Türk hocası tarafından veriliyordu. Ders notlarının müellifi olan Polonyalılar sınavlarda asistanlık yapıyorlardı. Bu havacılık kursunun mezunu birkaç genç Türk mühendis, önce Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası’nın tasarım ofisinde kısa bir staj gördüler, akabinde 1945’te KA Birleşik Devletler Boeing Uçak Fabrikası’na staja gönderildiler. Bir sene sonra THK Uçak Fabrikası’nda çalışmak üzere döndüler.”

MEB tarafından Başbakanlığa yazılan 17 Şubat 1942 tarih ve 1785 sayılı yazı ile MEB Yüksek Mühendis Okulu Havacılık Şubesinin (İTÜ Havacılık Mühendisliği) bölümünün o yıl kurulduğu ve üniversitede 66 saat derse girmiş olan Rogalski’ye 2.640 lira, 18 saat derse giren Tesseyre’ye 720 lira, Duleba ve Janik’e 1.000 lira ve 32 saat derse giren Belkowski ’ye ait toplam ders bedeli ücreti olan toplam 5.640 liranın THK bütçesinden karşılanması talep edilmiştir.⁴⁰¹

İTÜ havacılık şubesinde 1941 yılında başlayan eğitim faaliyetinde 3 Türk mühendis ve 3 Polonyalı mühendis tarafından dersler verilerek 1943 ve 1944 yıllarında 10 uçak mühendisi buradan mezun olmuştur. 1943 yılında mezun olan ilk 6 uçak mühendisi pratik tecrübe amacıyla 1944 yılı başında ABD’ye gönderilmiş, yurda döndükten sonra bu mühendisler Y. Müh. Selahattin Beler’in gözetimine verilerek çeşitli sınıai kurumunda stajlarını sürdürmüşlerdir. Diğer 4 mühendis ise doğrudan Uçak Fabrikası’nda çalışmaya başlamıştır.⁴⁰²

Hava endüstrisinin yüksek mühendis ihtiyacını karşılanabilmesi için İTÜ Makina Fakültesine bağlı olarak açılmış olan Havacılık Şubesinden mezun olan 19 yüksek mühendisten 15’i THK uçak ve motor fabrikalarında görev almış, bu mühendislerden 1944 yılında ABD’ye gönderilen 6’sı uçak yapımı, proje ve resim işleri, uçak malzemesi mukavemet hesapları, aerodinamik tünel hesapları ve motor yapımı konularında uzmanlık çalışmalarını tamamladıktan sonra 1945 yılı Ekim

⁴⁰⁰ Demirel, **II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar**, s. 128. İTÜ Makina Mühendisliği ile Havacılık ve Uzay Bilimleri Mühendisliği bölümleri ile yaptığım görüşmede bu uzmanlara ait ders notları ve kitaplarla ilgili bilgi alınamamıştır.

⁴⁰¹ CCA, 030.10.00.00.201.375.17, s. 3-4.

⁴⁰² THK 1942-1945 Çalışma Raporu, s. 25; THK Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları, s. 9.

ayında Türkiye'ye dönmüşlerdir. Bu mühendislerden biri, Amerika'dan dönüşte Londra'daki Motor Fabrikası Planlama Heyetine katılarak 1,5 yıl döküm işleri üzerine ihtisas yapmıştır.⁴⁰³

2.4.2. Yayın ve Propaganda

2.4.2.1. 1935-1940 Dönemi

THK'nin amaçlarını halka daha iyi anlatmak, havacılık sevgisini gençliğe aşılama için havacılık haftalarında, bayramlarda ve uygun fırsatlarda halka konferanslar verilmiş, uçaklarla propaganda amaçlı beyannameler atılmış, okullar için ücretsiz olarak kitaplar basılmış, sinemalarda filmler gösterilmiş, radyo ve duvar afişlerinden de yararlanılarak kurum faaliyetleri anlatılmıştır. Planör, uçak ve hava seyrüseferi ve edebiyatı konularında 16 adet eser yayınlanmıştır. Havacılık ve Spor dergisi ve Köylü gazetelerinin yayınlanması sürdürülmüştür.⁴⁰⁴

2.4.2.2. 1940-1942 Dönemi

THK tarafından çalışmalarını halka daha iyi duyurabilmek amacıyla çeşitli konferanslar düzenlenmiş ve uçakla dövizler atılmıştır. Havacılıkla ilgili 16 adet eser yayınlanmış, Havacılık ve Spor Dergisi ile Köylü Gazetesinin yayınlanmaları sürdürülmüştür.⁴⁰⁵

2.4.2.3. 1942-1945 Dönemi

Bu dönemde Köylü Gazetesi yayınlanamamıştır. Havacılık ve Spor Dergisi ise yayın hayatını sürdürmüştür.

⁴⁰³ **THK Onuncu Kurultayı Tutanakları**, s. 13.

⁴⁰⁴ **THK Yedinci Kurultayı Zabıtları**, s. 20-21; THK, kurulduğu 1925 yılında "*Türk Hava Kurumu Mecmuası*" adlı dergiyi yayınlamaya başlamıştır. Bu derginin adı 1930 [aslında 1929] yılında "*Havacılık ve Spor*" olarak değiştirilmiştir. 1950 yılına kadar yayınlanan dergi, 1954 yılında "*Uçantürk*" olarak değiştirilerek yayın hayatını sürdürmüştür. Bkz. Adıgüzel, Akgül ve Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, s. 112-113. İlk yıllarda 15 günde bir yayınlanan dergi II. Dünya Savaşı yıllarında aylık olarak yayınlanmaya başlamıştır. Kurumun gelir durumunun bozulması üzerine Havacılık ve Spor Dergisinin son sayısı olan 415-16 Aralık 1950'de yayınlanmıştır. Bkz. CCA, 030.10.00.00.61.410.48, s. 4. Uçantürk Dergisi'nin ilk sayısı ise Nisan 1954'te yayınlanmıştır.

⁴⁰⁵ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 22.

2.4.2.4. 1945-1947 Dönemi

THK'nin amaçlarını halka daha iyi anlatmak, pilot, paraşütçü ve uçak fabrikasında yapılan uçakları halkla daha yakından göstermek için 1946 yılı içerisinde düzenlenen yurtiçi uçuşlarda şehir, kasaba ve köyler üzerine beyannameler atılıp filonun uçuşları filme çekilerek bu görüntülerin sinemalarda gösterilmesi planlanmıştır. Savaş yılları boyunca toplam 6 yıl süreyle yayınlanmayan Köylü gazetesi 1946 yılından başlayarak 40.000 adet bastırılmış ve her ay köylere dağıtılmıştır. Havacılık ve Spor Dergisi de havacılık alanındaki iç ve dış gelişmeleri okuyuculara bildirme görevini sürdürmüştür. THK'ye yüksek bağışlarda bulunanların adları her hafta Ankara Radyosundan yayınlanmış, gazetelerde kurum çalışmaları hakkında yazılar çıkmış ve radyo programları yapılmıştır.⁴⁰⁶

1946 yılında İzmir Fuarına ilk kez katılım sağlanarak THK pavyonunda Uçak Fabrikasında üretilen uçak ve planör örnekleri, kullanılan yerli ağaçlarla kimya maddeleri teşhir edilip hoparlörle açıklamalar yapılmıştır. Motor Fabrikasında üretilen motorlardan birer adet örnek ile kurulmakta olan Ankara Rüzgâr Tüneli'nin 1/40 oranında maketi sergilenmiştir. Çeşitli tablolar, maketler, afişler, dergi ve kitaplarla süslenen pavyonda bir de açık hava sineması kurularak havacılık filmleri gösterilmiştir. Fuarda ayrıca uçak ve planör modelleri ile uçan oyuncaklar satılmıştır.⁴⁰⁷

İngiliz Royal Aero Kulübü dergisinin Nisan - Mayıs 1947 sayısında THK'nin çalışmalarından övgü ile bahseden iki sayfalık bir haber yer almıştır.⁴⁰⁸

2.4.2.5. 1947-1949 Dönemi

İngiltere'de Kraliyet Havacılık Kulübü (Royal Aero Club)'nün resmi yayın organı olan Flight Dergisi (Flight Magazine) tarafından THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen Miles Magister, THK-2, THK-3, THK-5, THK-11 ve THK-13 gibi modeller tanıtılarak yapılan çalışmalardan övgüyle bahsedilmiştir.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ THK Onuncu Kurultayı Tutanakları, s. 15.

⁴⁰⁷ A.g.t., s. 15-16.

⁴⁰⁸ A.g.t., s. 16.

⁴⁰⁹ W. Green, "The Turkish Air League", **Flight Dergisi**, C: 50, Sayı: 2.100, (24 Mart 1949), s. 350-351.

Havacılık ve Spor Dergisi'nin ve Köylü Gazetesi'nin yayınlanması sürdürülmüştür.

2.4.2.6. 1949-1951 Dönemi

Yayın ve propaganda işlerinde radyo konuşmaları, broşür, afiş, beyanname, yurt gazetelerinde yazı yayınlanması ve sergilerden faydalanılmıştır. Masrafları azaltmak amacıyla Havacılık ve Spor Dergisi'nin 1 Ocak 1951'den itibaren kurumun gelir durumu düzelineye kadar yayınının durdurulmasına karar verilmiştir. Köylü Gazetesi'nin ise aylık 40.000 adet çıkarılmasına devam edilmiştir. 3 adet sinema ekibi Ege, Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgelerinde 10 ilçe, 11 bucak ve 66 köyü dolaşarak 53.900 kişiye havacılık filmleri göstermiş ve kurum faaliyetlerini gazete, broşür ve kitap dağıtarak anlatmıştır.⁴¹⁰

2.5. UÇAK ve MOTOR FABRİKALARININ AYAKTA KALABİLME ÇABALARI, MKEK'E DEVRİ ve KAPANMASI

2.5.1. Fabrikaların Ayakta Kalabilme Çabaları

THK, Başbakanlığa yaptığı 26 Eylül 1947 tarih ve 796/19356 sayılı müracaatta özetle; Hava Kuvvetlerince alınacak uçakların yeterince tecrübeli pilot olmadığı takdirde hangarlarda bekleyeceğini, pilot ve havacı gençler yetiştirmek ve kurum fabrikalarının işsizliğinin giderilmesi amacıyla bu uçakların Tarım Bakanlığınca orman yangınları ve kaçak ağaç kesimi gibi faaliyetlerin gözetlenmesinde, Ulaştırma Bakanlığınca yolcu ve kargo taşıma işlerinde, SSB'ce sıtma ile mücadele, deprem ve tren kazalarında sağlık yardımı yapılabilmesi amacıyla, Gümrük ve Tekel Bakanlığınca güney sınırlarında ve kara sularımızda kaçakçıları gözetlemek ve fabrikalara iş yaratacak diğer ek işler için kullanılabilmesinin değerlendirildiği belirtilmiştir.⁴¹¹

THK, Başbakanlığa yapmış olduğu 29 Mart 1948 tarih ve 435/7352 sayılı yazısının, Hava sanayinin memleketimizde tutunup yürümesini sağlamak için MSB ve THK teknisyenlerinden Y. Müh. Muammer Aksan, Y. Müh. Bruno Stephan, Y.

⁴¹⁰ CCA, 030.10.00.00.61.410.48, s. 6.

⁴¹¹ CCA, 030.01.00.00.100.619.2, s. 12-14.

Müh. Bnb. Fuat Dörtbudak, Y. Müh. Fikret Çeltikçi, Y. Müh. Kemal Tanoğlu ve Y. Müh. Selahattin Beler'den oluşan birleşik komisyonun hazırladığı ve MSB'ye ve Genelkurmay Başkanlığına sunulan 12 Mart 1948 tarihli ek raporunda şu noktalar vurgulanmıştır.⁴¹²

- “1- Hava Sanayiinin bir bütün olarak Hükümetçe ele alınarak teşkilatlandırılması,*
- 2- Mevcut askeri ve Türk Hava Kurumuna ait tayyare ve motor fabrikalarının düzenli bir şekilde çalışmalarını sağlamak için, ilgili Devlet sanayi şubeleriyle beraber, bir Devlet otoritesi altında iktisadi bir teşekkül olarak toplanması,*
- 3- Hava Kuvvetlerine ait tayyare ve motor ihtiyaçlarının, Genelkurmayca, uzun vadeli bir programa bağlanması,*
- 4- Bu programa göre, uçak siparişlerinden yurt içinde yapılması mümkün olanların, acil bir zaruret hâsıl olmadıkça, behemhâl Hava Sanayi Müessesesinden satın alınması,*
- 5- Devletin diğer işlerinde ve amme hizmetlerinde kullanılacak tayyarelerin (Hususiyet ve mecburiyet arz edenler müstesna) mutlaka Hava Sanayi Müesseselerinden alınması,*
- 6- Havacılığımızın ve Hava Sanayimizin gelişmesi ve lâzım olan ilmî ve teknik araştırma ve tecrübelerin yapılması için gerekli Enstitü ve Laboratuvarların kurulmasına ve devamlı çalışmasına Devletin maddî ve manevi yardım yapması,*
- 7- Hava Sanayiinin, kolayca gelişmesi için, mevcut bilumum kanunî muafiyet ve tenzilâtta istifade ettirilmesi,*
- 8- Yukarıdaki maddelerde izah edilen hususların temini ve tedviri maksadıyla, Başbakanlık emrinde, ilk adım olarak, tam salâhiyetli bir Milli Sanayi Koordinasyon Kurulunun muhakkak surette teşkili, gerekmektedir.”*

THK Etimesgut Uçak Fabrikası ile THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'nın durumlarını tespit etmek, sorunlarına çözüm ve öneriler bulabilmek amacıyla Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından her iki fabrikaya da birer ziyaret gerçekleştirilerek yapılan incelemeler sonucu 1948 yılı sonundaki durumlarını tespit eden birer rapor hazırlanmıştır.⁴¹³

THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın 1948 yılı sonunda yapılan denetleme raporunda sabit kıymetleriyle mütedavil sermayesi yaklaşık 11.000.000 lira olarak belirtilmiştir. THK tesislerinin kuruma yıllık 1.500.000 liralık bir işletme masrafı bulunduğu müessesenin müstakbel çalışma şekli hakkında bir an evvel karar verilmesi istenilmiştir.⁴¹⁴

⁴¹² CCA, 030.01.00.00.100.619.2, s. 10.

⁴¹³ Uçak Fabrikası hakkındaki rapor için CCA, 030.01.00.00.100.619.6, (EK-2); Motor Fabrikası Hakkındaki Rapor için ise CCA, 030.01.00.00.100.619.5, Bkz. (EK-3)

⁴¹⁴ CCA, 030.10.00.100.619.6, s. 19.

THK, Başbakanlığa yapmış olduğu 18 Mart 1949 tarihli müracaatta ise; 1925-1948 yılları arasında elde ettiği 117 milyon küsur liradan 8 milyonu hariç kalanını çeşitli kurum ve hizmetlere adadığını, 1939 yılında çeşitli hasılat ve vergilerden elde ettiği gelirlerin devletçe elinden alındığı için gelirlerinin hızla azaldığını, Uçak ve Motor Fabrikaları'nın asgari işletme masrafını 2.390.000 lira olarak bildirerek bu fabrikaların geleceği ile ilgili acil olarak bir şeyler yapılmasını teklif etmesi üzerine Başbakanlık tarafından çeşitli bakanlıklardan oluşan bir genel denetleme heyeti kurularak konu incelenmiştir.⁴¹⁵

Heyet tarafından verilen raporda; Fabrikaların kuruluş amacına uygun olarak Askeri Fabrikalar İşletmesi Kurumu içine alınması araştırılarak; Fabrikaların yıllık asgari 3 milyon lirayı bulan işletme masraflarını karşılayabilmesi için bu miktarın yarısının MSB tarafından verilecek 50 adet motor ve 30 adet okul başlangıç uçağı karşılığı olarak ödenmesi, diğer yarısının ise fabrikaların dışarıdan alacağı siparişlerle karşılanması, bu fabrikaların yapacağı uçak ve motorlara milli savunmanın ihtiyacının bulunduğu, burada çalışan mühendis ve teknisyenler için önemli bir okul görevi gördüğü, çeşitli ilavelerle bu fabrikalarda tepkili motorların yapılabileceği değerlendirilmiştir.⁴¹⁶

Bu raporla ilgili MSB, Ulaştırma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşleri sorulmuştur. Ulaştırma Bakanlığınca; bu fabrikaların MSB'ye devredilmesinin uygun olacağı bildirilmiştir. MSB tarafından; bu fabrikalarda modern uçak imaline başlanmak şartıyla şimdilik okul tayyareleri teçhizatının tamirlerini yaptırmak, bazı uçak teçhizat ve parçalarını motor imal ettirmeleri, başbakanlığın denetimi ve hava kuvvetlerinin idaresi altında çalışacak bir işletme haline getirilmesi şeklinde görüş bildirilmiştir. Genelkurmay Başkanlığı'nca ise; bu fabrikaların yaşatılması için gerekli masrafların beklenen faydayı sağlayamayacağı, 1947 yılında Genelkurmay'da yapılan bir toplantıda bu fabrikalarda imal edilecek motor ve uçakların hava kuvvetleri tarafından alınamayacağı sonucuna varıldığı belirtilerek, THK'nin bu fabrikalarda gezi ve görev uçakları yapmak ve diğer işlerle

⁴¹⁵ CCA, 030.01.00.00.100.620.1, s. 1, Bkz. (EK-4)

⁴¹⁶ CCA, 030.01.00.00.100.620.1, s. 1-2.

uğraşmak suretiyle varlığını sürdürmek yollarını araştırmasının uygun olacağı bildirilmiştir.⁴¹⁷

THK Genel Merkez Kurulu 13 Mart 1950 günü saat: 11.00'da, kurumun fahri başkanı olan Başbakan Şemsettin Günaltay başkanlığında, İşletmeler Bakanı Münir Birsell, Hava Kuvvetleri Komutanı Zeki Doğan ve Genelkurmay Başkanlığı Harekât Dairesi Başkanı Korgeneral Yümnü Üresin'in katılımıyla toplanarak THK Uçak ve Motor Fabrikalarının durumunu görüşmüştür. Genel Merkez Kurulu 18 Mart 1950 günü saat: 11.00'da Sinop Milletvekili Cevdet Kerim İncedayı'nın başkanlığında toplantısına devam ederek THK Uçak ve Motor Fabrikalarının durumu hakkında, geçen toplantıda beliren hükümet görüşünü Kurultaya bildirmek üzere Haziran ayının ilk 15 günü içerisinde Kurultayın çağırılmasına karar vererek toplantıyı bitirmiştir.⁴¹⁸

Fabrikaların durumunu tespit etmek amacıyla 1950 yılı Haziran ayında çalışmalara başlayan Bakanlıklar Arası Komisyon incelemelerini tamamlayarak hazırladığı raporu Başbakanlığa sunmuştur. Motor Fabrikasının ücretsiz olarak MKEK bünyesine alınmasını ve Uçak Fabrikasının da motorlu trenlerin tamiri işinde kullanılmak üzere yine ücretsiz olarak Ulaştırma Bakanlığı emrine verilmesini isteyen bu rapora, fabrikaların kuruluş amacı olan havacılık endüstrisinin temelini atmak hedefi ortadan kalkacağı düşüncesiyle, Hv.K.K. ve THK katılmayarak itirazlarını uzun bir raporla bildirmişlerdir. Bu durum üzerine Fabrikalar işinin de Kuruma ait meseleleri gözden geçirecek komisyonda incelenmesi Başbakanlıkça uygun görülmüştür. 1951 yılına fabrikaların en uygun şekilde girebilmelerini temin etmek amacıyla THK ayrıca her iki fabrikanın da esas bünyelerine dokunulmamak şartıyla birleştirilmelerini sağlama hususunda uzmanlar heyetine bir rapor hazırlatmıştır. Toplamda 700.000 lira tasarruf sağlayacağı planlanan projenin işletmecilik bakımından incelenmesi ve fabrikaların birleştirilmesi halinde açıkta kalacak personele uygun iş bulunması İşletmeler Bakanlığından rica edilmiş, ayrıca fabrikaların mülkiyet ve intifa hakkı kuruma ait kalmak şartıyla işletmesinin

⁴¹⁷ CCA, 030.01.00.00.100.620.1, s. 2-3.

⁴¹⁸ Havacılık ve Spor Dergisi, Sayı: 413, (Mart 1950), s. 3.

hükümet tarafından yapılmasının mümkün olup olmayacağı Başbakanlık'tan sorulmuştur.⁴¹⁹

Fabrikaların ihtiyaçlarını karşılamak için, 1950 yılında Laleli Apartmanlarının bir bloğu ipotek edilerek genel sigortadan ödünç alınmış olan 100.000 lira ödenmiş ve ipotek kaldırılmıştır. Fabrikaların acele ödenmesi gereken borçları, MKEK'ten alınan 300.000 lira avansla kapatılmıştır. Ayrıca, Kızılay ve Çocuk Esirgeme Kurumu'na eski yıllardan birikmiş olan fitre ve kurban derisi borçlarının önemli bir bölümünün 1 Temmuz 1953'te alınacak ilk taksit ile kapatılması planlanmıştır.⁴²⁰

Maliye Bakanlığının onayı ve MSB'nin 26 Haziran 1951 tarih ve 259147/72/45099 sayılı mütalaası üzerine Bakanlar Kurulunun 28 Haziran 1951 tarihli kararı ile Tank, zırhlı, oto, tank taşıyıcı, keşif ve komuta otolarıyla her nevi topçeker ve cer araçları gibi ordu malzemesinin tamir ve bakım işinin 1951 yılı ile sınırlı kalmak üzere THK Uçak ve Motor Fabrikalarında yapılmasına karar verilmiştir.⁴²¹

THK tarafından fabrikaların sürekliliğini devam ettirebilmek adına hükümete ve MSB'ye çeşitli projeler sunularak 100 uçaklık bir satın alma garantisi istenilmiş ve Endonezya gibi dost ülkelere satış müsaadesi talep edilmiştir. Ancak, Amerikan Yardım Kurulunun teklifleri ve Maliye Bakanlığının karşı çıkması bu işe mani olmuştur. Böylece, bu amaçla ortak yatırım teşebbüsünde bulunan yabancı firmalar da bu gelişmeler üzerine işbirliğinden kaçınmışlardır.⁴²²

Fabrika çalışanları tarafından başka işler yapılarak fabrikanın ayakta tutulabileceği düşünülmüştür. Bu amaçla Ankara Ziraat Tohum Islah merkezinde açılan buğday eleme ve temizleme makinaları yarışmasına katılmak için çalışmalar yapılmıştır. Tohum eleme makinası bin bir uğraşla yapıp Tohum Islah istasyonuna itilerek getirilmiştir. Diğer yarışmacıların Amerika ve Avrupa'dan getirdiği son

⁴¹⁹ CCA, 030.10.00.00.61.410.48, s. 6.

⁴²⁰ CCA, 030.01.00.00.100.620.4, s. 6.

⁴²¹ CCA, 030.18.01.02.126.51.7, (Karar No: 3/13297)

⁴²² Yavuz, a.g.e., s. 176.

model mibzerler yanında yerli üretim mal yeterli verimi sağlayamayarak yarışmadan elenilmiştir.⁴²³

Bir ara DDY tarafından ihale edilen travers civataları yapımı işine girilmiştir. Maltız ocaklarında ısıtılan çelik taslaklar, uçak yapımında alüminyum alaşımı profilleri basmak için alınan 3 m. boyundaki Cincinatti presinde basılıp torna edilmiştir. Daha sonra o dönem Ankara'da çok satılan basınçlı yemek tencereleri yurtdışından ithal geldiğinden bu işe de heves edilmiştir. Ancak, yapılan çalışmalar neticesinde üretilen malzemenin kullanım zorluğu ve maliyetinin yüksekliği sebepleriyle proje rafa kalkmıştır. Son olarak, küçük çaplı civata ve ağaç vidalarının ezme yolu ile işlemek fikri gündeme gelmiştir. Ancak, kalıp yapımı başarılı olmasına rağmen kalıpların hassas çalışacağı düzener geliştirilemediğinden bu proje de başarısız olmuştur. Ancak, tam da bu yıllarda Amerika tarafından F-80 avcı, T-33 çift kişilik eğitim ve F-84 avcı uçakları T.Hv.K.'ye gönderilmeye başlanmıştır.⁴²⁴

29 Mayıs 1951'de Zonguldak Milletvekili Abdurrahman Boyacıgiller tarafından sivil havacılık, hava endüstrisi, THK, Uçak ve Motor Fabrikaları ile Türk Kuşunun mevcut durumlarına, Türk Hava Kurumuna bağışlanan paraların miktarına ve nerelere harcandığına dair Başbakanlığın cevaplama istemiyle (6/331) sayılı bir yazılı soru önergesi verilmiştir. Bu önergede geçen:

“Milletin yıllarca Türk Hava Kurumuna bağışladığı paranın miktarı ile bu paranın nerelere sarf edildiği ve millet parasının kötü şekilde harcanması karşısında mevzuat dâhilinde müsebbiplerinden istirdadı düşünülmekte ve kurumu bu hale getirenleri murakabe etmemekle suçlu olanların tecziyesi cihetine gidilmesi mülâhaza olunmakta mıdır?”

şeklindeki soruya Ankara Milletvekili ve Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek tarafından 2 Temmuz 1951'de aşağıdaki cevap verilmiştir:⁴²⁵

“Kurumdan alınan yetkilere göre kurumun kuruluş tarihi olan 1925 ten sonuna kadar gelir yekûnu 121.441.724 liradır.

Masrafları da şunlardır:

<i>Sabit kıymetler ve stoklar</i>	<i>7.353.690</i>
<i>Motor ve uçak fabrikaları</i>	<i>27.580.979</i>
<i>Millî Savunma Bütçesine yapılan yardım</i>	<i>53.683.218</i>
<i>Merkez giderleri</i>	<i>9.255.623</i>

⁴²³ Orbay, a.g.e., s. 42-43.

⁴²⁴ A.g.e., s. 43.

⁴²⁵ TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: IX, Toplantı: 1, C: 9, B: 97, O: 1, (2 Temmuz 1951), s. 24-26.

<i>Havacılık masrafları</i>	9.609.532
<i>Piyango masrafı</i>	3.151.672
<i>Kızılay ve Çocuk Esirgeme Kurumuna ödenen</i>	8.150.523
<i>Şehit malul uçuculara ödenen</i>	1.083.010
<i>Aerodinamik Tünel için ödenen</i>	427.250
	120.288.902

Kurumun kuruluş tarihinden 1950 yılı sonuna kadar 121.441.742 lira tutan gelirinden, yukardaki masrafların yekünü olan 120.288.902 çıkarıldıktan sonra geriye 1 152.840 lira makta ise de, Kurum 1951 yılına 2.423.750 Kızılay ve Çocuk Esirgeme Kurumlarına olmak üzere 2.615.533 lira borç devretmiş bulunmaktadır. Bu duruma göre, Kurumun 25 yıllık masraf yekününün gelir yekününden 1.462.693 lira fazla olduğu anlaşılmaktadır.”

THK Teşkilatı ile fabrikaların maliye müfettişleri tarafından teftiş edilmesi yolunda 1951 yılında yapılan 12. Kurultayda alınan karar gereğince Maliye Vekâletince müracaat edilmiş ve THK, 3 Ekim 1951’den 1 Mart 1952’ye kadar süren bir teftiş geçirmiştir. 1951 yılında kurumun iş hacmi ve kadroları Merkez İdare Kurulunca detaylı bir incelemeden geçirilerek her servisin yaptığı vazife ve her memurun yaptığı işe göre hakiki ihtiyaca uygun bir kadro ile çalışılması ehemmiyetle dikkate alınmış ve yüksek maaşlarda indirimler yapılmıştır.⁴²⁶

THK, Uçak ve Motor Fabrikalarının daha verimli çalışabilmeleri için ülke sermayesinden faydalanmayı, fabrikaları kurulacak bir anonim şirket vasıtasıyla idare etmeyi ve belirli bir süre için kiralamayı, mümkün olursa peşin para ile ya da taksitle satmayı planlamıştır.⁴²⁷

2.5.2. Fabrikaların MKEK’e Devredilmesi

Askeri Fabrikaların yeni kurulacak MKEK’e devredilmesi esnasında 3 Mart 1950’de Meclis’te yapılan görüşmelerde söz alan Erzurum Milletvekili Gen. Vehbi Kocagüney şu ifadeleri kullanmıştır:⁴²⁸

“Bu fabrikalar İşletmeler Bakanlığına devredilirken iki fabrikamız daha vardır, bunlar da askerî mahiyeti haiz Hava Kurumunun emrinde; uçak ve motor fabrikaları. Bunlar da askerî maksatlar için kurulmuştur, yirmi milyon liradan fazla sarf edilmiştir. Memleketin ve bütün ordunun ihtiyacı bakımından Bakanlık emrine devredilmesi İşletmeler Bakanlığının sınıai bünyesi içine katılması daha hayırlı olur ve memleket

⁴²⁶ CCA, 030.01.00.00.100.620.4, s. 5.

⁴²⁷ “Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası”, *Milliyet Gazetesi*, (19 Mart 1952), s. 2.

⁴²⁸ *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem: VIII, C: 25, Toplantı: 4, B: 59, O: 1, (3 Mart 1950), s. 175-176.

menfaatini daha elverişli bir hale getirir kanaatindeyim. Ben, Hava Kurumu Sayın Başkanının bu noktaya temayülünü hissettim. Hükümetin de bu noktaya muvafakat edeceğini öğrenmiş bulunuyorum. Şu halde, Yüksek Meclisin bu işi ele almasını ve Hükümete tavsiyede bulunmasını, memlekete daha hayırlı bir şekle sokulmasını temin etmesini rica edeceğim. Bu maruzatımdan sonra bilhassa tekrar edeyim: Bütün bu fabrikalarımızın İşletmeler Bakanlığına devri memleket için daha hayırlı ve verimli olacaktır.”

Görüşmelerin ardından TBMM’de kabul edilen 8 Mart 1950 tarihli ve 5591 sayılı (mülga) kanunla Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü’nün tüm mal varlığı ile devredilerek Merkezi Ankara olmak üzere ve 400 milyon lira sermaye ile MKEK kurularak İşletmeler Bakanlığına bağlanmıştır. Kurumun kuruluş amaçları da 5591 sayılı Kanununun 2. maddesinde şu şekilde belirlenmiştir:⁴²⁹

“a) Her çeşit silâh, mühimmat ve patlayıcı maddelerle askerî ihtiyaçlara yarayan aletler, vasıtalar, makineler, tesisler ve diğer her türlü eşya ve levazım ve yedek parçalar imal etmek ve seri halinde büyük ve küçük tadil ve ıslah işlerini ve diğer tamirleri yapmak;

b) Tesisleri ve imkânları ile karşılayabileceği sivil ihtiyaçlara ait her türlü imalât ve tamirâtı yapmak;

c) 4374 sayılı Kanununun birinci maddesinde yazılı tekel maddelerini yapmak;

d) (a, b, c) fıkralarında sayılan işleri görmek üzere lüzumlu her türlü tesisleri kurmak ve mevcutlarını da tevsi ve ıslah etmek;

e) (a) ve (b) fıkralarında yazılı maddelerin ticaretini yapmak;

Kurum, yukardaki fıkralarda sayılmayıp da kendi iştigal sahasına giren sair işleri de yapabilir.”

THK’nin 1950 yılında düştüğü ekonomik kriz Milliyet Gazetesi’nin 9 Temmuz 1950 tarihli sayısında yer alan “*Türk Hava Kurumunda maddî sıkıntı başladı*” adlı makalede şu şekilde yer almıştır:⁴³⁰

“... Türk Hava Kurumunun maddi durumu nazik vaziyet arz etmektedir. Kurum emrinde bulunan iki fabrikadaki işçiler bir müddettir ücretlerini alamamaktadırlar.

Bilindiği üzere bu iki fabrikanın iktidar değişikliğinden evvel İşletmeler Bakanlığına devri düşünülmüş ve teşebbüse geçilmişti.

Bugün ise daha ziyade liberal bir siyaset takip eden hükümetin bu fabrikaları İşletmeler Bakanlığı İdaresine kabul etmesi imkân dâhilinde görülmemektedir.”

TBMM’de 2 Temmuz 1951’de 6/331 sayılı yazılı soru önergesine yönelik THK hakkında yapılan görüşmeler esnasında Zonguldak Milletvekili Abdurrahman

⁴²⁹ https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc032/kanuntbmmc032/kanuntbmmc03205591.pdf, Erişim Tarihi: (13.09.2017). Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Kanunu, No: 5591, Kabul tarihi, (8.III.1950), s. 1174-1175.

⁴³⁰ “Türk Hava Kurumunda Maddî Sıkıntı Başladı”, **Milliyet Gazetesi**, (9 Temmuz 1950), s. 3.

Boyacıgiller tarafından Uçak ve Motor fabrikalarında görev almış Polonyalı havacılara ve THK'ye karşı şu olumsuz değerlendirmelerde bulunulmuştur:⁴³¹

“Hava Kurumu Tüzüğü'nün 2 nci maddesi (Kurumun başlıca vazifelerinden bir tanesi memlekette sivil havacılığı inkişaf ettirmek ve gençliğe havacılığı aşılacaktır) der. Bidayette bütün kaynaklarını bu uğurda sarf etmeye başlamış olan Hava Kurumu bilahare lüzumsuz ve zamansız olarak bir tayyare fabrikası tesisi hevesine düşerek esas gayeden uzaklaşmış ve Kurum'a gelmiş ve gelmekte olan milyonların tayyare fabrikasının inşası ile birçok tezgâhların alınmasına, fabrikayı işletmek üzere dünya havacılık sanayiinde hiçbir muvaffakiyeti görülmemiş olan, mülteci Polonyalılara ve bunlar tarafından kayırılmak maksadıyla hiçbir işten anlamayan ve sırf mülteci ve hemşeri olmalarından yüksek maaşlarla tazvif edilen sözde mühendis, teknisyen ve müstahdemler uğrunda heba etmeye başlamıştır.

Fabrika, hava ordusunda kullanılan ve İngiltere'den mubayaa edilen Magister mektep tayyaresinin lisansını satın alarak seri imalâta geçmiş ise de Kurum Başkanının hava kuvvetleri ile bir anlaşma yapmaya lüzum görmemesinden bu tayyarelerden hava kuvvetlerine satmaya muvaffak olamamış, mahalli istimali olmayan birtakım prototip tayyare ve planörler inşasına başlamış ve hiçbirisinden faydalı bir netice alamamış ve hatta bunlardan inşasına yarım milyon sarf edilen bir nakliye planörünü bir defa bile uçurmadan yakmak suretiyle milyonların heder olmasına sebep olmuşlardır. Buna rağmen el'an prototip imaline devam olunmaktadır.

Tayyare fabrikası kurmasını düşünen Hava Kurumu evvel emirde fabrika mamullerini kimlere satabileceğini düşünmesi ve esas gayesi olan sivil havacılığın inkişafını sağlamak olduğuna göre, uzun zamandan beri Beynelmilel Hava Federasyonuna dâhil olan memleketimizde - diğer memleketlerde olduğu gibi - arzu edenlerin tayyare satın alıp uçuşu için bir Sivil Havacılık Kanunu yapılmasını temin etmesi lâzımdır ve bu suretle yapılan tayyarelerin satışı da imkân dâhiline girmiş olurdu. Ancak fabrikanın yapacağı tayyare fiyat ve evsaf itibariyle haristeki tayyarelerle hiç olmazsa kabili mukayese olmalıdır.”

1 Temmuz 1951'de toplanan THK'nin 11. Kurultayında fabrikaların hesaplarını kontrol eden iki farklı komisyon, fabrikaların artık THK bünyesinde çalışmalarının doğru olmadığı görüşüne varmıştır. Sonuç olarak komisyonda iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Birincisine göre; THK Fabrikaları MKEK ile aynı alanda faaliyet göstermekte ve MKEK'ten de yararlanmaktadır. Eğer, THK Fabrikaları MKEK bünyesinde sermaye değeri ile yer alırlarsa, MKEK'in her sene elde edeceği kardan belirlenecek usule göre sermayesi oranında hisse alacaktır. İkinci teklife göre ise; Genel Merkez Kuruluna daha cazip tekliflerin temini için 3 aylık bir süre verilmesi gerektiği, aksi halde ilk görüşün geçerli olacaktır. Birinci teklif 13 üye, ikinci teklif ise 3 üye tarafından kabul edilmiştir. Sonuçta, birinci teklif uygun

⁴³¹ **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem: IX, Toplantı: 1, C: 9, B: 97, O: 1, (2 Temmuz 1951), s. 27-28. Burada bahsi geçen Abdurrahman Boyacıgiller'in ismi bazı kaynaklarda sehven Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek şeklinde geçmektedir. Bkz. Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, s. 22.

görülmüş; alınan karara göre fabrikalar temsil ettikleri sermaye değeri ile MKEK bünyesinde bir sermaye ortaklığı esasına göre yer alması kararlaştırılmıştır.⁴³²

Uzun görüşmeler sonucu 11 Ağustos 1951'de MKEK tarafından THK Fabrikalarının uzun vadeli tahvillerle satın alınmasına dair şu teklif alınmıştır:⁴³³

1) *Türk Hava Kurumu Fabrikalarının bütün gayrimenkullerinin defter kıymetlerinde umumiyetle carî usuller dahilinde amortismanları düşürülmelidir.*

2) *Ambarlarda ve imalâta gayri mamûl, nim mamul ve mamul malzemenin intikal tarihinde kayden sabit kıymetleri tesbit edilmelidir.*

3) *Bunların dışında hukukî mülkiyetler mevcut ise bunların da bugünkü kayıt kıymetleri tesbit edilmelidir.*

4) *1, 2 ve 3 de tesbit edilen kıymetlerin toplamı üzerinden bu tesisler Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumuna satılmalıdır.*

5) *Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu 5591 sayılı kanununun 8 inci maddesi hükmüne dayanarak iştirâ bedelinin karşılığını temsil etmek üzere faizsiz ve fakat kâra iştirakli uzun vadeli tahvili Türk Hava Kurumuna tevdi edilmelidir.*

6) *Kâra iştirâk nisbeti sermayeye iştirak nisbetine bağlı olduğuna göre kurumun sermayesi 400.000.0000 ve iki fabrikanın iştirâ kıymeti yuvarlak hesap 20.000.000 lira olduğuna göre her sene kârdan Hava Kurumuna verilecek hisse net kârın %5 i olacaktır.*

7) *Türk Hava Kurumu Makine ve Kimya'ya yatırmış olduğu parayı mutabık kalınacak bir itfa plânına göre peyderpey çekebileceği gibi dilediği takdirde vâdesi gelen tahvilleri yenilemek suretiyle kurumla alâkasını idame ettirebilir.*

8) *Türk Hava Kurumu kendisine tefrik edilen kâr hissesi karşılığı olarak Makine ve Kimya Fabrikalarında havacılığı geliştirmeye yarıyacak araçları imâl ettirme hakkını muhafaza eder ve Makine Kimya Endüstrisi bu gibi siparişlere tercih hakkını tanımayı kabul eder.*

9) *Her iki fabrikanın halen mevcut memur ve işçilerinin her türlü hukukunu koruyacak tedbirleri her iki kurum müştereken alırlar.*

Bu yazı Merkez İdare Kurulunca incelenerek yapılan teklifin hukuki mahiyetli bir satış olması ve satış bedelinin tahvillerle ödenmesi esasının kabul edilmiş bulunması dolayısıyla ilk önce böyle bir borcun hazinece garanti edilip edilemeyeceğinin ve fabrikaların MKEK bünyesi içinde yer almasının temin olunup olunamayacağına hükümetle temas edilerek tespit edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu karar gereğince 8 Kasım 1951'de İşletmeler Bakanlığına bir yazı yazılarak aşağıdaki cevap alınmıştır:⁴³⁴

“Kurumunuz Uçak ve Motör Fabrikalarının ... temsil ettikleri sermaye kıymeti ile Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu bünyesinde bir sermaye iştiraki esası dahilinde

⁴³² **Türk Hava Kurumu Olağanüstü Kurultayı**, (5 Nisan 1952), Ankara Akın Matbaası, 1952, s. 30-31.

⁴³³ **A.g.e.**, s. 31-32.

⁴³⁴ **Türk Hava Kurumu Olağanüstü Kurultayı**, s. 33-36.

yer alması ... hususunda XII nci Kurultayınız tarafından verilmiş bulunan karar münasebetiyle yapılan müzakere ve çalışmalarda beliren görüşler tetkik olundu.

Uçak ve Motor Fabrikalarınızın, kuruluş maksatları ve memleket ekonomisi yönlerinden daha verimli olarak çalıştırılmaları kurumunuz için de ayrı bir masraf ve külfet kaynağı almaktan çıkarak faydalı bir hale getirilmeleri istikametinde yapılacak gayret ve çalışmaların mümkün olan en kısa zamanda müspet bir neticeye ulaşması Bakanlığımızca da arzulanan bir keyfiyettir. Böylece, kurultayınızın yukarıda temas edilen kararı ittihaz ederken istihdaf eylediği gayenin elde edilmesi imkânının hâsıl olabileceği tabii görülmekte ve bunun ise bahsi geçen iki fabrikanın, Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu bünyesinde yer alması suretiyle temin edilebileceği düşünülmektedir. Ancak, XII nci Kurultayın kararı asıl maksadın tahakkukuna yol açması bakımından yerinde görülmekle beraber, 5591 sayılı kanununun Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu sermayesinin terekküp tarzına ilişiğın 9 uncu maddesi, başka bir hakiki veya hükmî şahsın kurum sermayesine iştirakine müsait bulunmadığından sermaye iştiraki şeklinde bir işbirliği tesisini istilzam eden kurultay kararının bu bakımdan aynen tatbiki mümkün görülememektedir. Buna mukabil bu iki fabrikanın kâra iştirakli tahvil karşılığı olarak Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devri kabil ise de, Kurumunuzun da kendi statüsünde gösterilen esaslar ve kurultayınızca, ittihaz olunan kararlar dâhilinde muamele ifa eylemek durumunda bulunması hasebiyle bugün için bu yola dahi gidilemeyeceği düşünülmektedir.

Bu durum, Kurultayınızca, tatbikine kanun hükümlerinin elvereceği ikinci bir karar ittihaz zarureti ortaya koyduğundan, bu yeni karara değın bir ara şeklin bulunması üzerinde durulmuş ve bir yandan bu iki fabrikanın kurultay kararının esas esprisine uygun olarak yeni bir faaliyet safhasına intikallerini ve diğır yandan Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu ile kurumunuz arasında Tüzüğünüzde belirtilen şekilde bir işbirliğinin tesis edilmesini sağlıyan şu neticelere varılmıştır.

Bakanlığımızın kanaatine göre, müteakip kurultay toplantısında alınacak ikinci karara değın, bu iki fabrikanın bir hasılat icarı mukavelesi akdi suretiyle Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu bünyesine şimdiden alınması mümkün ve bu husus aynı zamanda her iki taraf için de faydalıdır

Hususiyle anılan fabrikaların malî ve hesabî durum ve portelerinin tesbiti bir hayli zamana mütevakkıf olduğundan, bu şık her iki tarafın hazırlığı için lüzumlu zamandan önce fabrikaların Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumunca işletilmeleri gayenin elde edilmesini de mümkün kılacağından, ayrıca tercihe de şayandır. Kurumunuzla M.K.E.K. arasında yapılacak bir hasılat icarı mukavelesi ise bu konuda ilk ve kuvvetli bir adımın atılması imkanını vermiş olacaktır.

Bu mukavelede, Makine ve kimya Endüstrisi Kurumuna kiralanacak fabrikalardaki tesisler ve binalar ile mühendis, memur ve işçiler ayrı ayrı gösterileceği gibi, bunların çalıştırılma tarz ve şekilleri de tesbit olunabilecek ve buna mukabil kurumunuza ödenecek meblağ da belirtilebilecektir.

Gerçi Ticaret Kanununun derpiş eylediği hususi şirket şekli de hatıra gelebilirse de, bunun hasılat icarı mukavelesine nazaran bazı mahzurları ve bu arada işçi ve memurlarınız durumlarının arz eylediği müşkülât dolayısıyla bu şık tercihe şayan görülmemiştir.

Bu esaslar dâhilinde mevzuun bir kerre de kurumunuzca tetkikini ve işın müspet bir sonuca ulaştırılmasını mümkün kılabilecek bir hal şekil olarak mütalâa kılınan hasılat icarı mukavelesinin aksi hususundaki görüşlerinizin acele bildirilmesini rica ederim.”

THK, bu arada Uçak ve Motor Fabrikalarının kötü gidişine bir çare arayışı içerisinde Anderson Nichols and Company (Boston-New York)’e başvurmuştur. Bu şirketin uzmanlarından Eugene S. Taliaferro tarafından 5 Aralık 1951’de söz konusu

fabrikalar incelenerek bir rapor hazırlanmıştır. Bu raporda özet olarak; Çeşitli kurumlardan 7 kişilik bir yönetim kurulu oluşturulması, bu kurul tarafından fabrikaların ve sermayenin devredilebileceği bir teşekkülün kurulması, teşekkül kâr etmeye başladığında hisse senetlerinin halka satışı, fabrikaların yerli veya yabancı şirketlere kiralanabileceği vs. şeklinde öneriler sunulmuştur.⁴³⁵

Fabrikaların sıkışık durumu dikkate alınarak, Kurultay tarafından ikinci bir karar alınıncaya kadar Fabrikaların MKEK'e kiralanması kararlaştırılmış ve İşletmeler Bakanlığı temsilcisi Etüd ve Plan Dairesi Başkanı Bekir Sıtkı Oransay, Bakanlık Hukuk Müşaviri Mehmet Akın ile MKEK Genel Müdürü Celal İmre, Hukuk Müşaviri Kenan Güran'ın katılımıyla yapılan toplantılarda hazırlanan ve Genel Merkez Kurulunun 29 Aralık 1951 tarihli toplantısında kabul edilen bir sözleşme üzerinde mutabık kalınmıştır.⁴³⁶ Ancak, 14 Ocak 1952'de İşletmeler Bakan Vekili Nuri Özsan'ın başkanlığında yapılan toplantıda bazı maddeler üzerinde yeniden mutabık kalınmışsa da MKEK'ten alınan aşağıdaki muhtırada, THK için kabulü imkânsız tekliflerle karşılaşmıştır.⁴³⁷

“Türk Hava Kurumuna ait Motor ve Uçak Fabrikalarının Makine ve kimya Endüstrisi Kurumuna intikali şekil ve şartları üzerinden yapılan tetkikler ve Yönetim Kurulunda vaki görüşmeleri müteakip varılan neticeler kısaca aşağıda arz olunmuştur:

1- Türk Hava Kurumu kurultayınca alınan karara göre «sermayeye iştirak» şeklinin İşletmeler Bakanlığınca 22. Aralık. 951 gün ve 4 / 1385 sayılı yazıyla Türk Hava Kurumuna da bildirildiği gibi kabulü mümkün görülmemiştir. Esasen Türk Hava Kurumuna bildirildiği gibi kabulü mümkün görülmemiştir. Esasen Türk Hava Kurumu idare heyeti de bu konu üzerinde durmamaktadır.

2- İşletmeler Bakanı huzuriyle 14.1.952 tarihinde Türk Hava Kurumu mümessilleriyle yapılan görüşmede:

a) Kira mukavelesinin muayyen müddetlerle 10 seneye kadar uzatılması hakkındaki teklifimizin Türk Hava Kurumu mümessillerince yetkileri haricinde görüldüğü ;

b) İntikalin, iktisap bedellerinden kanunî amortismanlar düşüldükten sonra kalacak kıymetler üzerinden yapılması hususunda Türk Hava Kurumu mümessillerince yapılan teklifin aşağıda arzolunan sebeplerle Makine ve Kimya Endüstrisi kurumunca kabulüne imkân olmadığı tebarüz etmiştir.

3- Türk Hava Kurumu yetkili mümessillerinin kurultayı en kısa bir zamanda olağanüstü toplantıya davetle intikalin Makine ve kimya Endüstrisine yapılması esas ve şartları hakkında kat'î karar istihsalini temin edeceklerine dair Makine ve kimya Endüstrisi Kurumu ile derhal bir protokol tanzim etmeleri lâzımdır.

4- Bu protokola dayanılarak Türk Hava Kurumu ile Makine ve kimya Endüstrisi arasında altı ay müddetli bir kira mukavelesi akdedilmesi ve kurultayca intikale ve

⁴³⁵ Er, “Motör Fabrikası”, s. 17.

⁴³⁶ **Türk Hava Kurumu Olağanüstü Kurultayı**, s. 36.

⁴³⁷ **A.g.e.**, s. 45.

şartlarına rıza gösterilmemesi halinde kira mukavelesinin Makine ve Kimya Kurumunca arzu edilirse altı ay için uzatılması lüzumu mülâhaza edilmektedir.

5- Sözü edilen kira mukavelesinde; intikal kıymeti konusu haricinde kalan diğer şartlar, ki bunlar üzerinde evvelce mutabık kalınmıştı. Aynen baki kalacaktır.

6- Mubayaa bedeli konusuna gelince:

Türk Hava Kurumu Fabrikalarının 1950 blânçolarında yer alan rakamlara göre her iki fabrikanın sabit kıymetleri ilk iktisap bedeli tutarı 15,137,630 liradır. Bu kıymetten Türk Hava Kurumu İdare Heyetince kabul edilen kanunî amortismanlar düşüldükten sonra blânco tarihindeki kıymetler 8.784.480 lirayı bulmaktadır.

Esas itibariyle böyle bir müessesenin mütevazı bir kârla yıllık faaliyetini yapabilmesi için 15. ila 20 milyon liralık bir imalât hacmi olması icabeder. Hâlbuki bu fabrikaların uzun yıllardan beri tahakkuk ettirdiği fiilî neticeler bu ölçüden gayet uzak bulunmuştur. Bunun delili de bilânçolarının daima mühim zararlarla kapanmış olmasıdır. 1951 yılında 1.748.721 liralık imalât yapılmış ve yeni hazırlanmış olan 1952 iş programına (çok geniş tutulması ve muhtemel siparişlere dayanması itibariyle tahakkuku müstebat görürüz) göre 3 milyon liralık bir iş hacmi derpiş edilmiştir.

Bu itibarla sözü edilen fabrikalar için yukarıda işaret edilen 15 ila 20 milyon liralık bir iş hacmine ulaşılmamasının aradan on sene dahi geçse tasavvur edilemeyeceği meydandadır. Netice olarak bu fabrikaların kuruluşlarından itibaren bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da rantabl bir hale girmeleri gayet güç görülür. Bu durum bilfiil kendi rakamlarıyla sabit olmasına rağmen yönetim kurulumuz çok geniş ve iyimser bir görüşle bu fabrikalardan müteakip beş yılda, Kurumumuz idaresi altında ve alacağımız tertibat sayesinde, beklenebilecek yıllık azami iş hacminin ancak 7,5 milyona ulaşabileceğini tahmin etmekte ve bu tahmininde çok müsamahakâr davranmasının bilhassa bir memleket servetinin müsmir hale getirilmesinin müessir olduğu kanaatindedir.

- Mubayaa bedelini ifa edecek senelik taksit
- Bu bedele ait faiz
- Sabit kıymetlere ait amortisman
- Mevzuları ortaya çıkmaktadır.

Fabrikaların kuruluş gaye ve mevzuları itibariyle bundan sonra yapabileceği mamüllerin rekabet muvacehesinde maliyet ve satış bedelleri mütalâa edilecek olursa müsbet bir görüşle azami %5 gibi bir tefazulun tahassül edeceğini kabul etmek zarurî olur. Bu da ancak ayrılması lâzım ve zarurî bulunan amortismanlara tekabül edebilecektir. Bu netice elde edilmediği hallerde Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu bu yüzden zararla karşılaşmak zorunda kalacaktır. Bu hale göre Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumunun yukarıda işaret edilen senelik taksit ile buna ait faizini ödemesine maddi imkân görülememektedir.

Bu konuda yegâne hal sureti olarak hatıra gelebilen şudur ki, 375.000 liralık senelik taksidin sermayemize mahsuben Maliye Bakanlığınca (gerekliyse kanun isturarı suretiyle) ödenmesi ve Türk Hava Kurumu ayrıca faiz talep etmemesi lüzumu kendisini göstermektedir.

Maruzatımıza son vermeden önce şurasını da arz etmekte fayda görürüz ki, Kurumumuz, irrantabl olan bu tabrikaları bünyesine alıp rantabl bir hale sokmaya gayret sarfetmeyi bir memleket vazifesi telâkki ederken 3460 sayılı kanunun basiretli bir tüccar gibi hareket etmek mecburiyetini tahmil eden hükmünü de daima gözönünde bulundurmamak mevkindedir.

Yukarda maruz bedel ve ödeme şartları haricinde yapılacak bir intikalın, esasen mütedavil sermaye yokluğundan ötürü çok müşkül malî durumda olan kurumumuzun iktisadî bünyesini sarsacak bir hal meydana getirilebileceğini de bir hakikat olarak şimdiden belirtmeyi lüzumlu ve zarurî görürüz.

Derin saygılarımızla arz olunur.”

Bu son teklif karşısında, Kurultay kararını yerine getirebilmek için altı aydan beri yapılan çalışmaları durdurmak mecburiyeti belirmiş ve fabrikaların mevcut şartlar altında faaliyetlerine devam etmelerinin imkânsızlığı, karşılaşılan zorluklar ve durumun ciddiyeti THK'nin Fahri Başkanı olan Başbakana bir yazı ile arz edilerek THK Genel Merkez Kurulu olağanüstü toplantıya çağırılmıştır. 3 Mart 1952'de toplanan THK Genel Merkez Kurulu, MKEK ile sermaye iştiraki esası dâhilinde bir işbirliği kurulması yolundaki 12. Kurultay kararının uygulanması mümkün olamadığına göre, fabrikalar hakkında yeni kararlar alınabilmesi için Kurultayın Genel Merkez Kuruluna geniş bir yetki vermesine ihtiyaç görerek THK Kurultayı olağanüstü toplantıya çağırmıştır.⁴³⁸

5 Nisan 1952'de THK'nin Olağanüstü Kurultayı toplanmış ve aşağıdaki karar metni üyelerin oyuna sunulularak kabul edilmiştir:⁴³⁹

“Mal sahibi sıfatıyla Motor ve Uçak fabrika tesislerini münhasıran devlet müesseseleri ve iktisadi devlet teşekküllerine dilediği bedel mukabilinde satmak veya dilediği müddet ve şartlarda kiraya vermeğe THK Genel Merkez Kurulu'na tam ve kâmil yetki verilmiştir.» Takrir; selahiyete ek olarak «dilediği anda kapatma yetkisine haizdir.”

Marshall Yardımı kapsamında da bir uzman ekip tarafından fabrikaların incelemesi yapılmıştır. Fabrikaların durumu ile ilgili bir çözüm arayışı başlamış ve fabrikaların doğrudan kaldırılması yerine MKEK'e devredilmesi gündeme gelmiştir.⁴⁴⁰

Olağanüstü Kurultayda devlet müesseselerine veya iktisadi devlet teşekküllerine satılması veya kiralanması kararlaştırılan Uçak ve Motor Fabrikalarının MKEK'e satılması için temaslara geçilmiş, İşletmeler Vekilliği'nin bedeli Maliye Vekilliğince, gelecek yıllar bütçesine konacak ödeneklerle tediye edilmek üzere her iki fabrikanın 3.500.000 liraya MKEK'e satılması hakkında teklifte bulunulmuştur.⁴⁴¹

Ancak, Merkez İdare Kurulu'nun İşletmeler Vekilinin katılımıyla yapılan 18 Haziran 1952 tarihli toplantısında ise satış bedeli 3 taksitte ödenmek üzere toplam

⁴³⁸ **Türk Hava Kurumu Olağanüstü Kurultayı**, s. 49.

⁴³⁹ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 37.

⁴⁴⁰ Yalçın, “Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları”, s. 148.

⁴⁴¹ CCA, 030.01.00.00.100.620.4, s. 11.

4.000.000 liraya çıkarılmıştır. Buna göre Genel Merkez Kurulu'nun 2 Haziran 1952 tarihli toplantısında tasdik edilmiş ve ferağ muamelesi 26 Ocak 1953'te imzalanarak MKEK'ten acele ödemesi gereken fabrika borçları için 300.000 lira avans alınmıştır. Protokole göre geriye kalan tutarın ise 1 Temmuz 1953'te 1.500.000 lira, 1 Temmuz 1954'te 1.200.000 lira ve 1 Temmuz 1955'te ise 1.000.000 lira olmak üzere 3 taksit halinde ödenmesi kararlaştırılmıştır.⁴⁴²

Olağanüstü Kurultayda satılması veya kiralanması kararlaştıran Uçak ve Motor Fabrikalarının MKEK'e satılması için temaslara geçilmiş, THK Merkez İdare Kurulu'nun 18 Haziran 1952 tarihli toplantısında Fabrikaların MKEK'e satılması hakkındaki protokol imzalanmıştır. Uçak Fabrikalarının satışından sonra, tüzükte bazı değişiklikler yapılmış ve yapılan değişiklikler maddeler halinde üyelerin oyuna sunularak kabul edilmiştir. Tüzük'ün 3. maddesinde THK'nin faaliyetleri kısmı yeniden belirlenmiştir.⁴⁴³

THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın satışından elde edilen 4.000.000 lira paranın son taksiti olan 1.000.000 lira 1 Temmuz 1955'te alınarak alacak tamamen tahsil edilmiştir. Toplam 4.000.000 liranın 820.034,58 liralık bölümü fabrikaların piyasa, vergi, prim borçlarına ve 2.245.644 liralık bölümü de fabrikaların tesis ve idame masrafları için Kızılay ve Çocuk Esirgeme Kurumunun fitre ve kurban derisi hesabından eski yıllarda yapılmış olan borçlara ödenmiştir.⁴⁴⁴

2.5.3. Fabrikalarda MKEK Dönemi

THK'ye bağlı Uçak ve Motor Fabrikaları 20 Haziran 1952'den itibaren MKEK bünyesine girmiştir. Fabrikaların MKEK'e devri gerçekleşirken aşağıdaki plânlama ve çalışma faaliyetleri yürütülmüştür:⁴⁴⁵

⁴⁴² CCA, 030.01.00.00.100.620.4, s. 12. Ancak, Hüsnü Özlü'nün MKEK Arşivleri'nde yaptığı araştırmalara göre satış bedelinin toplam 7.500.000 TL olarak 20 yıllık bir süre içinde yapılacağı şeklindedir. Bkz. Hüsnü Özlü, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmî ve Yarı Resmî Teşebbüsler (1925-1950)", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, (8-10 Şubat 2011), Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 408.

⁴⁴³ Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 39.

⁴⁴⁴ **Türk Hava Kurumu XIV. üncü Büyük Kongresi Zabıtları, (21 Temmuz 1955 - 23 Temmuz 1955)**, Son Havadis Matbaası, s. 6.

⁴⁴⁵ Hüsnü Özlü, **II. Dünya Savaşından Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayi'nin Gelişimi (1939-1990)**, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, s. 93-94.

“MKEK devraldığı bu fabrikalar için verimli ve iktisadî çalışma programları hazırlamış ve derhal uygulamaya başlamıştır.

Fabrikaların bütün mevcutlarının sayımı ve tespitine derhal başlanmıştır.

Oluşturulacak bir komisyon sayımın yapılmasını ve cetvellerin tanzimi yaparak imzalayacak ve kuruma teslim edilmiştir.

Fabrikaların kuruma teslim tarihi itibarı ile kati bağlantısı yapılmış siparişlerin listesi çıkarılarak bu siparişlerin işlemlerinin yürütülmesi sağlanmıştır.

Fabrikalar için yeni çalışma esaslarına göre kadroların tanzimine ve bu kadrolarda yer alacak memur ve hizmetlilerin tespitine kadar mevcut kadrolar korunmuş ve özlük hakları saklı kalmıştır”

Fabrikalar 1 Temmuz 1952’de MKEK’e teslim edilmiş, bu teslimata Uçak ve Motor Fabrikalarına ait bütün arazi, bina, ambar, tesisat ve demirbaşlar dâhil edilmiştir. Bu arada fabrikalara daha önceki dönemlerde verilen sipariş ve taahhütler MKEK’e geçmiş, alınan avanslar ise MKEK’e ödenmiştir.⁴⁴⁶

MKEK’te tekrar başlayan projelerde müdür olarak Y. Müh. Yavuz Kansu, tasarım bölümünde Müh. Şükrü Yazıcıoğlu ve üretim bölümünde Y. Müh. Sedat Tangüdü görev almıştır. Uçak üretiminin yanı sıra Magister uçakları için yedek parçalar da üretilmiştir.⁴⁴⁷

1954 yılı sonunda teslim edilecek bu uçaklar için MSB, MKEK’e 4.067.000 lira ödemeyi taahhüt etmiştir. Yapılan açıklamaya göre THK’dan devralınan uçak fabrikasının ileriki yıllarda daha büyük uçaklar imal edebilecek duruma getirebilmek üzere gerekli çalışmalara başlanılmıştır.⁴⁴⁸

MKEK’te, THK tasarımları ele alınarak MKEK-1’den MKEK-7’ye kadar uçak ve planör modelleri projelendirilmiştir. MKEK’te aşağıdaki projeler üzerinde çalışılmıştır:

2.5.3.1. MKEK-1 (Gözcü)

MKEK-1 (Gözcü), Kara Kuvvetleri Komutanlığı’nın (KKK) topçu keşif ve irtibat uçağı ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla başlatılmış, ancak ABD’den geniş çapta Piper Cub/Super Cub uçaklarının tedarik edilmesi üzerine proje iptal edilmiştir.⁴⁴⁹

⁴⁴⁶ Özlü, **a.g.d.t.**, s. 94.

⁴⁴⁷ Deniz, **a.g.e.**, s. 53.

⁴⁴⁸ “Seri Uçak İmalatı”, **Milliyet Gazetesi**, (7 Kasım 1953), s. 7.

⁴⁴⁹ Deniz, **a.g.e.**, s. 53.

2.5.3.2. MKEK-2

Eski THK-2 uçağının modernize edilmiş şekli olan MKEK-2 projesi, T.Hv.K.'nin akrobasi eğitim uçağı ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla başlatılmış, ancak T.Hv.K.'ye, ABD'den çok sayıda North American T-6 Harvard eğitim uçaklarının tedarik edilmesi üzerine proje iptal edilmiştir. Toplam 5 adet üretilmiştir. Ancak, bazı kaynaklarca bu uçakların 25 adet üretilmesinin planlandığı ancak sadece 6 adet üretildiği belirtilmiştir.⁴⁵⁰

2.5.3.3. MKEK-3 (Mehmetçik)

Eski THK-16'nın modernize edilmiş şekli olan MKEK-3 (Mehmetçik), T.Hv.K.'nin jet eğitim uçağı ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla başlatılmıştır. Ancak, T.Hv.K.'ye ABD'den çok sayıda Lockheed T-33A jet eğitim uçağının tedarik edilmesi üzerine proje iptal edilmiştir.⁴⁵¹

Almanya'da Münih Havalimanında Uçuş Koordinatörü olarak görev yapan Tuncay Deniz, bu uçakla ilgili bilgi almak için MKEK'e başvurmuş ancak yıllar önce bir Alman askeri dış hekiminin araştırma yapmak amacıyla Türkiye'deki uçak fabrikaları hakkında birçok belgeyi alıp geri getirmediği bilgisini almıştır. Araştırmaları sonucu belgelerin Almanya'da Berlin Müzesi'nde olduğu bilgisini alan Deniz, incelemek amacıyla belgeleri müzeden istemiş ancak kendisine çok az bir bölümü gösterilmiştir. Uçağın, günümüzdeki temsili resmi de model uçak uzmanı Özkan Türker tarafından çizilmiştir.⁴⁵²

2.5.3.4. MKEK-4 (Uğur)

Eski THK-15 temel eğitim uçağı projesi modernize edilerek MKEK-4 (Uğur) adı altında ele alınarak seri üretimine başlanılmıştır.⁴⁵³

⁴⁵⁰ Deniz, **a.g.e.**, s. 53.

⁴⁵¹ **A.g.e.**, s. 54.

⁴⁵² <https://www.kokpit.aero/gizli-jet-projesi-mehmetcik>, Erişim Tarihi: (25.06.2018)

⁴⁵³ Deniz, **a.g.e.**, s. 54.

MKEK-4 Uğur, alttan tek kanatlı, tek motorlu, çift kumandalı, tandem kokpitli, iki kişilik eğitim uçağıydı. Uçağın gövdesi, kanatları ve kuyruğu ahşap yapıda olup kontrplak ile kaplanılmıştır.⁴⁵⁴

Bu uçaklar, 1930'lu yıllarda İngiltere tarafından üretimine başlanan Miles firmasının yaptığı ve "Hawk" eğitim uçaklarının neredeyse aynısıydı.⁴⁵⁵

TC-Uğur tescil işaretli prototip ilk uçuşunu 1954 yılında gerçekleştirmiş ve aynı yıl T.Hv.K. için 100 adetlik bir sipariş alınmıştır. İlk başta 23.500 TL. tutarındaki maliyetin daha sonra 75.000 TL'ye kadar çıkması sonucu sipariş miktarı 60 adede düşürülmüştür. Bu uçaklarda THK Uçak Motor Fabrikasında üretilen Gipsy Major 10 motoru kullanılmış ancak daha sonra maliyet yüzünden İngiltere'den daha ucuza ithal edilen 35 adet motor kullanılmıştır.⁴⁵⁶

1955 yılından itibaren Eskişehir'deki eğitim filolarında göreve başlayan bu uçaklar zamanla Canadair T-34A Mentor'lar temin edildikçe envanterden çıkarılarak 1963 yılında tamamen hizmet dışı kalmıştır. Bu uçaklardan 12 adedi bakım ve onarım sonrası THK Türkkuşu Uçuş Okuluna devredilerek 1969 yılı Haziran ayına kadar görev yapmıştır.⁴⁵⁷

Üretilen ilk 3 adet MKEK-4 (Uğur) uçağı armağan olarak, 1 Mart 1955'te Kayseri'de yapılan törenden sonra Yzb. İzzet Köz komutasındaki pilotlarca uçurularak burada Ürdün Kraliyet Hava Kuvvetleri'ne teslim edilmiştir.⁴⁵⁸

Avrupa'dan 30 adet Uğur tipi uçak siparişi gerçekleşmek üzereyken fabrikayı traktör fabrikası haline getirmek isteyen bir İngiliz heyetinin baskıları sonucu dönemin İşletmeler (Sanayi) Bakanı'nın talimatı ile siparişin iptal edilmesi sağlanmış ve söz konusu sipariş Türkiye'de traktör yapma vaadinde bulunan İngiliz firmasının aracılığı ile başka bir İngiliz firmasına verilmiştir.⁴⁵⁹

⁴⁵⁴ Deniz, a.g.e., s. 54.

⁴⁵⁵ Hüsnü Özlü, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmî ve Yarı Resmî Teşebbüsler (1925-1950)", s. 409.

⁴⁵⁶ Deniz, a.g.e., s. 54-55.

⁴⁵⁷ A.g.e., s. 55.

⁴⁵⁸ A.g.e., s. 55.

⁴⁵⁹ Er, Teşebbüs Hürriyeti, s. 58.

2.5.3.5. MKEK-5

Eski THK-5 uçağının modernize edilmiş tipi olan MKEK-5, altı kişilik ambulans uçağı projesi olarak tasarlanmış ancak proje iptal edilmiştir.⁴⁶⁰

2.5.3.6. MKEK-5A

Eski THK-10'un modernize edilmiş tipi olan MKEK-5A hafif nakliye uçak projesi ABD'den çok sayıda Beechcraft AT-11 Kansan hafif nakliye/irtibat uçaklarının temin edilmesi üzerine iptal edilmiştir.⁴⁶¹

2.5.3.7. MKEK-6

Eski THK-4 planörünün modernize edilmiş tipi olarak A ve B sınıfı eğitim planörü olan MKEK-6 adıyla projelendirilmiştir.⁴⁶²

2.5.3.8. MKEK-7

Eski THK-9 planörünün modernize edilmiş tipi olarak MKEK-7 adıyla projelendirilmiştir.⁴⁶³

2.5.4. Uçak ve Motor Fabrikalarının Kapanması

Uçak Fabrikası, bütün faaliyetlerini uçak işlerine ayırmasına rağmen tatmin edici sipariş alamamış ve verimsiz bir şekilde çalışmaya başlamıştır. Bunun üzerine uçak imalatı ve tamirati yanında bünyesine uygun ziraat makineleri, madeni üretim işleri yapılmaya başlanılmıştır. 1955 yılında MKEK fabrikasında plânlanan ve gerçekleştirilen üretim miktarı şu şekilde gerçekleştirilmiştir:⁴⁶⁴

⁴⁶⁰ Deniz, **a.g.e.**, s. 55.

⁴⁶¹ **A.g.e.**, s. 55.

⁴⁶² **A.g.e.**, s. 56. Ancak, Tuncay Deniz'in kitabında üretim sayısı konusunda bir ifade yer almamasına rağmen kendi internet sitesinde bu planörlerden 10 adet üretildiğini ifade etmektedir. Bkz. <http://www.tuncay-deniz.com/ENGLISH/MKEK/mkek.html>, Erişim Tarihi: (15.07.2017)

⁴⁶³ Deniz, **a.g.e.**, s. 56. Ancak, Tuncay Deniz'in kitabında üretim sayısı konusunda bir ifade yer almamasına rağmen kendi internet sitesinde bu planörlerden 5 adet üretildiğini ifade etmektedir. Bkz. <http://www.tuncay-deniz.com/ENGLISH/MKEK/mkek.html>, Erişim Tarihi: (15.07.2017)

⁴⁶⁴ Özlü, **a.g.d.t.**, s. 95.

Tablo - 29: MKEK Uçak Fabrikası'nda Planlanan ve Gerçekleştirilen Üretim Miktarı

Mamuller	1954 Yılı	1955 Yılı	
		Program Adedi	Fiili Adet
Uğur Eğitim Uçağı İmali	25	35	1
Magister Eğitim Uçağı Motor Revizyonu	19	50	22
Magister Eğitim Uçağı Gövde Revizyonu	15	3	23
THK-14 Plânörü İmali	---	10	10
THK- 9 Plânörü İmali	---	5	---
THK- 9 Plânörü Revizyonu	---	---	7

2.5.4.1. Etimesgut Uçak Fabrikasının Kapanması

Etimesgut Uçak Fabrikası ise öncelikle 18 Haziran 1952'de MKEK'e devredilmiştir. MKEK altında faaliyet göstermeye başlayan Uçak Fabrikası'nda 1956'dan 1962 yılına kadar uçak bakım ve tadilatına ek olarak, lisanslı olarak Sidewinder ve Bullpup füzeleri üretilmiş, uçak üretim faaliyetlerinin sona erdiği 1960'lı yıllarda ise muhtelif parçalar, gazocağı, pülverizatör vb. imalatının yanında, Silahlı Kuvvetler için Bluebird lisansı ile otobüs montajı ile ek olarak karavan imalatı yapılmıştır. 1965 yılında başlatılan çalışmalar sonucunda Etimesgut Uçak Fabrikası 1968 yılında MKEK Tekstil Makinaları Fabrikasına dönüştürülmüştür. Daha sonraki süreçte bu üretim de durdurularak 1989 yılı sonunda fabrika hangarları sadece depo haline getirilerek üretim yapmayan bir şirkete satılmıştır.⁴⁶⁵

Şükrü Er, THK'nin 1955 yılında toplanan 14. Kurultayında fabrikaların MKEK'e devri üzerine delegelerin tutumu ile ilgili şunları söylemiştir:⁴⁶⁶

"...Türk Hava Kurumunun 1955 yılında yapılan kurultay tutanağını inceledim. Diyebilirim ki bütün delegeler, fabrikanın MKE'ye devri suretiyle onlardan kurtulmuş olmanın memnuniyetini belirtiyorlar. Kurultay tutanaklarına göre, yalnız rahmetli General Tekin Arıburun'u uzun ve özlü bir konuşmayla fabrikaları savunduğunu ve kapatılmasından dolayı üzüntülerini belirtmiş. Kurultayda delege olarak bulunan birkaç mühendis ve general de Türkiye'de havacılık endüstrisinin ölümünü üzüntüyle karşıladıklarını ifade etmişlerdir."

THK Genel Başkanı Hava Tuğg. Adnan Özsoy imzalı 5 Şubat 1962 tarihli ve 2733 sayılı raporun "Neticeler ve Düşünceler" bölümünün "Kuruluşun İnkılap

⁴⁶⁵ Bıyıkoğlu, *Türk Havacılık Sanayii*, s. 21.

⁴⁶⁶ Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 279; Söz konusu tutanaklar için Bkz. *Türk Hava Kurumu XIV. üncü Büyük Kongresi Zabıtları*, (21 – 23 Temmuz 1955)

Tarihine Kadar Kısa Tarihçesi” kısmında bulunan 5. maddesinde THK Uçak ve Uçak Motoru Fabrikalarının MKEK’e devri şu şekilde anlatılmıştır:⁴⁶⁷

“1950 senesinde seçim neticesi memleketin idaresini eline geçiren bir parti, memleketin diğer sahalarında da olduğu gibi müessese ve her yere koyu particilik akide-sini kaim kılmış ve bu müesseseyi de bir siyaset ve nüfus tesiri içine sokmuş ve bunda da rey kazanma yoluna sapmıştır.

a- Hayır yoluyla elde ettiği paradan ancak müessesenin mevcudıyla ayakta durabilmesine bakmıştır.

b- Hatta bir ara müessesenin para bakımından geçirdiği bir kriz neticesi meydana gelmiş, personeline maaş verebilmesi için tesis ettiği Tayyare Fabrikasını, Türkkuşunun Tamir ve Bakım Atölyeleri dahil 4 milyon gibi cüz’i bir para ile (ki bu para bunların karşılığı olmadığı gibi mevcut arazi parçasının karşılığı bile değildir.) Makine Kimya Endüstrisi Kurumuna def’i belâ kabilinden satılmıştır. Bu da başlı başına bir hikâyedir.”

2.5.4.2. Gazi Uçak Motor Fabrikasının Kapanması

THK Başkanı ve Amasya Milletvekili Mustafa Zeren MKEK Motor Fabrikasının yeni kurulacak Traktör Fabrikasına devredilmesi esnasında 9 Haziran 1954’te TBMM’de yaşanan tartışmalarda Fabrikada çalışan işçilerin özlük haklarına değinerek şu ifadeleri kullanmıştır:⁴⁶⁸

“Efendim, Makine ve Kimyaya devrolunan gerek Motor Fabrikası, gerek Uçak Fabrikası, gerek o civardaki bütün arsalar dört milyona, bir satış olarak değil, âdeta bu müesseseyi işletebilsin diye Makine ve Kimyaya bir devir mahiyetinde verilmiş idi. Fakat Hava Kurumu da, çok iyi biliyorsunuz ki, bu memleketin bünyesinde gerek Millî Müdafaa hesabına gerekse Makine ve Kimya Kurumu hesabına hizmetler ifa etmiştir. Binaenaleyh bunların işçilerinin hukukunu buraya getirip burada mevzu bahis ederken, müzakere ederken bunların hukukunu emniyet altına almak bakımından arz etmek vazifemizdir. Ben bu mevzuda kanun tekniğine bir aykırılık görmüyorum. Devredilen bir Motor Fabrikası vardır. Fabrika daha evvelce Makine ve Kimya Endüstrisine devredilmiştir. Şimdi yeni bir şirkete devrediyoruz. Bu devir sırasında işçilerin durumunu da elbette nazarı itibara almamız lâzımdır. Onların evvelce geçen hizmetleri nazara alınmasın dersek günah olur. Bunlar da bir vatandaşdır. Kendilerinin hukukunu düşünmemiz icap eder. Arzım bu bakımdandır. Kabul edilip edilmemesi Yüksek Heyetin takdirine mevduktur. Hepinizi hürmetle selâmlarım.”

İşletmeler Bakanı Fethi Çelikbaş ise Mustafa Zeren’e verdiği yanıtta şunları ifade etmiştir:⁴⁶⁹

“... Türk Hava Kurumunun bu memlekete yaptığı hizmetleri bilmeyen yoktur. Motor fabrikası müessese için bir yük olagelmisti. Eğer bu fabrika Hava Kurumu için kârlı bir müessese olsaydı, hatta Hazineye bedava devretmek keyfiyeti tahaddüs etmezdi. Bu bakımdan müessesenin çalışması keyfiyeti ayrıdır, Hava Kurumunun memlekete yaptığı hizmetler ayrıdır. Bunu karıştırmamak lâzımdır. Türk Hava Kurumu memlekete hizmet etmiştir; bu ayrı bir meseledir. Ayrı bir vakiadır. Fakat Türk Hava Kurumunun içinde Tayyare Motor Fabrikası zararına işlemiştir. Türk Hava Kurumuna

⁴⁶⁷ CCA, 030.01.0.0.100.621.3, s. 2.

⁴⁶⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 10, C: 1, İçtima: F, İ: 6, Celse: 2, (9 Haziran 1954), s. 105-106.

⁴⁶⁹ A.g.z.c., s. 106.

ayrı bir yük tahmil etmiştir. Bu ayrı bir meseledir. Vakıa inkâr edilemez. Bu müessese o tarzda devredilecektir ki, Türk Hava Kurumu ile devir muamelesi esnasında Makina ve Kimya Kurumuna geçen müessesenin maddi manevi bütün meseleleri halledilmiş olmak lâzım gelir. Hukuken böyledir.

Hassasiyetimin sebebi bu değildir. Yarın bu ilerde bir emsal olarak ileri sürülebilir. Vatandaşlar, böyle bir hâdise cereyan etti, yirmi yıl evvel böyle bir şey yapılmıştı bize niçin yapmıyorsunuz diyebilirler. Kanunlar geldiği zaman bu emsal karşımıza çıkabilir. Komisyonlarda bu nevi şeylerle karşılaşırız. Türkiye [Türk] Hava Kurumu ile Makina ve Kimya Kurumu arasında bu makule muamele yapılmıştır. Muamele kapanmıştır. Artık bugün huzurunuzda konuşulan mesele, Hadi Hüsmen arkadaşımızın söylemiş olduğu veçhile, Makina ve Kimya Endüstrisine ait olan bir tesis hakkında, muayyen tasarruflarda bulunmak suretiyle, Hükümete salâhiyet vermek mevzuudur. Türk Hava Kurumu ile hiçbir alâkası yoktur. Bu itibarla fevkalâde sakat bir şey olacaktır. Arkadaşımız nasıl kanaatlerini izhar ettiler ve bunu söylemekte de serbest iseler, ben de kendi kanaatimi söylemekte serbestim. Arkadaşım kendi söylediklerini ne kadar doğru buluyorsa ben de huzurunuzda müdafaa ettiğim kanaatlerimi doğru buluyorum. Türk Hava Kurumunun geçmiş hizmetlerinin burada ihya edilmesi maksadına matuf olan metin sakat olur. Dört yıl müddetle komisyonlarda gördük, mütemadiyen 10 - 20 sene evvel geçmiş olan hâdiseler birer birer ileri sürülmek suretiyle Maliye, Emekli Sandığı ve İşçi Sigortalarına yükler tahmil edildi. Bu bakımdan, böyle bir endişe olmaması için huzurunuzda müdahale etmek mecburiyetinde kaldım, özür dilerim.”

Resmi Gazete'nin 16 Haziran 1954 tarih ve 8730 sayılı nüshası ile yayımlanan 5591 sayılı MKEK Kanununa ek olarak 6411 sayılı kanunun 1. maddesinde şu ibare yer almıştır:⁴⁷⁰

“Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumuna ait Motör Fabrikasının ve bu fabrika ile ilgili tesislerin traktör sanayii ile meşgul olmak üzere Türkiye'de kurulacak anonim şirketlere, İşletmeler Vekâletinin teklifi ve İcra Vekilleri Heyetinin kararı ile kısmen veya tamamen kiralanması veya satılması veyahut Kurumun iştirak payı karşılığı olarak devri caizdir.”

Bu kanun çıktıktan yalnızca birkaç gün sonra Motor Fabrikası yeni kurulan Traktör Fabrikasına dönüştürülmüştür.

MKE, TZDK, Ziraat Bankası, Tarış, Çukobirlik ve Minneapolis-Moline arasında imzalanan ön protokole göre, Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. adıyla, merkezi Ankara olarak bir şirket kurulacak ve Minneapolis-Moline Co. gerek duyulan yerli ve yabancı personeli sağlayarak fabrikayı işletecekti. Türk personelin oranı en geç beş yıl içinde en az %90'a çıkarılarak, şirket süresinin 25 yıl ve sermayesinin ise 20 milyon TL olması kararlaştırılmıştır. Şirketin kuruluşu Bakanlar Kurulunun 25 Haziran 1954 tarih ve 4/3301 sayılı kararıyla onaylanarak,

⁴⁷⁰https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc037/kanuntbmmc037/kanuntbmmc03706411.pdf, Erişim Tarihi: (10.10.2017)

Resmi Gazete'nin 29 Temmuz 1954 tarihli nüshasında yayımlanmıştır. Şirketin ortakları ve sermaye miktarları şu şekilde gerçekleşmiştir:⁴⁷¹

Tablo - 30: Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. Ortaklarına Ait Hisse Miktarı ve Oranı

<i>TC Ziraat Bankası</i>	<i>12 milyon TL</i>	<i>60%</i>
<i>MKE</i>	<i>1 milyon TL</i>	<i>5%</i>
<i>TZDK</i>	<i>2 milyon TL</i>	<i>10%</i>
<i>Tariş</i>	<i>3 milyon TL</i>	<i>15%</i>
<i>Çukobirlik</i>	<i>2 milyon TL</i>	<i>10%</i>
<i>Toplam</i>	<i>20 milyon TL</i>	<i>100%</i>

Böylece, Gazi Uçak Motor Fabrikası 18 Haziran 1952'de öncelikle MKEK'e ardından da 25 Haziran 1954'te yeni kurulan Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.'ye devredilerek buradaki motor üretim faaliyeti sona ermiştir.

⁴⁷¹ Metin Özdemir, **Türk Traktör Üretimi (1954 – 2004)**, s. 25-26.

III. BÖLÜM

THK UÇAK ve MOTOR FABRİKALARININ KAPATILMASI

3.1.THK’NİN UÇAK ve UÇAK MOTORU ÜRETİMİ GİRİŞİMİNDE BAŞARISIZLIĞA UĞRAMA SÜRECİNDE YAŞANAN GELİŞMELER

Yerli uçak ve uçak motoru fabrikası girişimi II. Dünya Savaşı’nın sona ermesi, Polonyalı havacıların ülkelerine dönmeleri, Amerikalı uzman heyetlerin Türk ekonomisi ve THK Uçak ve Motor Fabrikaları ile ilgili yanlış yönlendirmeleri, uçak ve motor teknolojisinde yaşanan yenilikler, Amerikan yardımları sonucu jet uçaklarının gelmeye başlaması, devlet tarafından fabrikalara sipariş verilmemesi ve idari hatalar vb. nedenler sonucu başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Fabrikaların kapanmasına yol açan nedenler hakkında Y. Müh. Şükrü Er aşağıdaki görüşleri dile getirmiştir:⁴⁷²

“...Büyüklerimizin proje konularına önem vermemeleri, vurdumduymazlıkları, günlük düşünceleri, basının yıkıcı tenkitleri, çalışanların birbirlerini kıskanmaları ve sorumluluktan kaçmaları, o tarihte dünyanın en modern fabrikalarından olan uçak ve motor fabrikalarının önce siparişlerin kesilmesiyle imalatını bırakmalarına sonra da kapanmasına neden oldu....”

THK’nin uçak ve motor fabrikaları girişimi II. Dünya Savaşı esnasında başlamıştır. Ancak, II. Dünya Savaşı’nın sona ermesi üzerine yurt içinde ve dışında birçok önemli gelişme meydana gelmiştir.

3.1.1. II. Dünya Savaşı’nın Sona Ermesi ve Soğuk Savaşın Başlaması

II. Dünya Savaşı sırasında İngiltere ve ABD’den alınan askeri yardımlar, savaş sonrasında da devam etmiştir. 1941 yılında yapılan Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu (Lend and Lease) kapsamında başlayan ve savaşın bittiği 1945 yılına kadar süren dört yıllık dönemde ABD tarafından Türkiye’ye 95 milyon dolarlık savaş malzemesi verilmiştir. Ayrıca, 1945 yılında yapılan Askeri Yardım Antlaşması ile

⁴⁷² Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Birakanlar**, s. 281.

savaş süresince sağlanacak askeri yardımlar imza altına alınmış ve Türkiye ihtiyacı duyduğu askeri araç ve gereçleri hazır olarak elde etmiştir.⁴⁷³

II. Dünya Savaşı'nın bitmesine yakın 19 Mart 1945'te Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov tarafından, Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyetler Birliği arasında 17 Aralık 1925'te imzalanan ve 7 Kasım 1945'te süresi dolacak olan Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması'nın Sovyet Hükümetince İkinci Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkan derin değişikliklerden dolayı yenilenmemesi konusundaki Sovyetler Birliği'nin isteği Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper'e bildirilmiştir.⁴⁷⁴

Türk Hükümeti ise 7 Nisan 1945'te verdiği cevapta, Sovyet Hükümeti'ne önerilerinin ne olduğunu ve iki tarafın da çıkarlarına uygun başka bir paktın yapılabileceğini bildirmiştir. 1945 yılı Haziran ayında Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper ile Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Molotov arasında bir görüşme gerçekleşmiştir. Bu görüşmede, Molotov yeni bir paktın imzalanması için bazı sorunların çözülmesi gerektiğini belirterek isteklerini şöyle sıralamıştır:⁴⁷⁵

“1) Türk-Sovyet doğu sınırında değişiklik,

2) Herhangi bir saldırı karşısında ortak savunmayı sağlamak üzere Boğazlar'da Sovyetler'e üs verilmesi,

3) Montrö Sözleşmesinin yeniden gözden geçirilmesi ilkesi üzerinde iki hükümet arasında bir anlaşma yapılması.”

Sovyet Rusya'nın bu aşırı istekleri Türk Hükümeti tarafından doğal olarak kabul edilmemiştir.

Eski başbakanlardan Prof. Dr. Nihat Erim anılarında Sovyetler Birliği'nin 1945 yılında süresi dolan Dostluk Anlaşmasını uzatmayıp, Türkiye'den taleplerinin de reddedilmesi üzerine Türk dış politikasında yaşanan gelişmeleri ve krizi şöyle aktarmıştır:⁴⁷⁶

“...Türkiye derhal Amerikaya müracaat etti ve dedi ki, «Stalin'in taleplerine hayır diyeceğim, bana yardım edebilir misiniz?». Hasan Saka başkanlığındaki heyette ben de vardım. Amerika bize, «Harpten yorgun çıktık, herkes terhis edilmek istiyor. 10 bin mili aşp size yardım imkânsız. Ruslarla anlaşın» dedi. Dönüşte Londra'ya uğradık.

⁴⁷³ Cevat Sarıkaya, **Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi**, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze, 2015, s. 103-104.

⁴⁷⁴ Oral Sander, **Siyasi Tarih (1918-1994)**, 21. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2012, s. 252.

⁴⁷⁵ **A.g.e.**, s. 252-253.

⁴⁷⁶ Nihat Erim, “Türkiye'nin Dış Politika Sorunları”, **Yön Dergisi**, Sayı: 156, (25 Mart 1966), s. 16.

Dışişleri Bakanı Eden ile görüştük. Ondan da aynı cevabı aldık. Eden, «Neredeyse birliklerimizde isyan çıkacak, anlaşın» diyordu.... O tarihlerde Harriman, Moskova'da büyükelçiydi. Ankara'da kendisi anlattı: "Batılı diplomatlar toplanıp sabaha kadar Rus ordularının bu hududu aşmasını beklemişler. Bekleme bir iki gün daha sürmüş, fakat bekledikleri olay gerçekleşmemiş. Harriman, «Gözümüz Rus orduları harekete geçmeyince açıldı. Truman Doktrininin ilhamcısı sizlersiniz» dedi..."

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin dış politikasının temeli, savaş sürerken öngördüğü gibi savaş sonrası Avrupa dengesinde oluşan boşluklardan yararlanan ve Türkiye'yi de etkilemekte olan Sovyet emperyalizmine karşı güvenliğini sağlama endişesi olmuştur.⁴⁷⁷

II. Dünya Savaşı sonrası dönemde ABD'li diplomat George C. McGhee anılarında; "1946 yılında İngiltere'nin artık Türkiye'yi taşıyamayacağını ABD'ye bildirdiğini" yazmıştır. Bu tarihten sonra ise Türkiye ABD nüfuz alanına girerek kaderi ABD'ye bağlanmıştır.⁴⁷⁸

3.1.2. Truman Doktrini ve Askeri Yardımlar

Türkiye, 11 Mart 1947'de IMF'ye üye olmuştur. Bununla birlikte Dünya Bankası üyeliği de otomatik olarak başlamıştır.⁴⁷⁹

Başkan Truman, 12 Mart 1947'de Kongre'de "Amerikan dış politikasının, kendilerini boyunduruk altına almak için silahlı azınlıklarca harcanan çabalara ve dış baskılara karşı koymaya çalışan özgür ulusları destekleme amacına yönelmesi gerektiği kanısındayım" diyerek hükümete, Türkiye ve Yunanistan'a 400 milyon dolarlık askeri yardım yapma yetkisinin verilmesini istemiştir. Bu isteğin Kongre tarafından kabul edilmesi üzerine 22 Mayıs 1947'de Truman Yardımı başlamıştır. Bu yardım kapsamında Yunanistan'a 300 milyon dolar, Türkiye'ye ise 100 milyon dolar verilmiştir.⁴⁸⁰

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Truman Yardımı ile ilgili olarak Amerikan yardımının Türkiye'nin güvenliği için lazım gelen teçhizatın bir kısmını temin

⁴⁷⁷ Armaoğlu, a.g.e., s. 465-466.

⁴⁷⁸ Mehmet Emin Değer, **Emperyalizmin Tuzaklarındaki Ülke: Oltadaki Balık Türkiye**, 30. Baskı, Kilit Yayınları, Ankara, 2016, s. 211.

⁴⁷⁹ Doğan, a.g.e., s. 70.

⁴⁸⁰ Sander, a.g.e., s. 258-259.

edeceği ve harbin bir neticesi olarak Türkiye'nin karşılaştığı iktisadi zorlukları hafifleteceğini belirterek şu ifadeleri kullanmıştır:⁴⁸¹

“Bu yardım bize, Amerikan Birleşik Devletlerinin dünya sulhunu korumak ve kuvvetlendirmek hususunda bütün mânasiyle üzerine aldığı vazifeyi gösteren en aşikâr delildir. Başkan Truman'a ve büyük Amerikan milletine karşı Türk milletinin beslediği sarsılmaz dostluğunu belirtmekle bahtiyarım.”

Amerikan Askeri Yardımı, 22 Mayıs 1947'de “Public Law 75” adlı kanununun Kongrede kabul edilmesiyle başlamıştır. Kanun daha kongreden geçmeden önce, 12 Mayıs 1947'de SWNCC (State-War-Navy Coordinating Committee) tarafından yapılacak yardımın kapsamı ve miktarını tespit etmek üzere Korg. William E. Hall başkanlığında ve 5 yarbaydan oluşan 6 kişilik bir havacılık heyeti Türkiye'ye gönderilmiştir. Bu heyetin, Mayıs-Temmuz 1947 döneminde gerçekleştirdiği ziyaretler sonucu Türkiye'ye yapılacak ilk aşamada 100 milyon dolarlık yardımın planlaması yapılmıştır.⁴⁸²

1947 yılı Ağustos ayında, kanun uyarınca Türkiye'ye sağlanacak ekipmanın teslimatını ve bunların eğitimi gerçekleştirmek üzere Tuğg. Earl. S. Hoag hava ekibini kurmakla görevlendirilmiştir. Bu ekip, 24 Eylül 1947'de “Türk Yardım Heyeti ABD Hava Kuvvetleri Grubu (Turkey United States Air Force Group, TUSAFG)” adı ile resmen kurulmuştur.⁴⁸³

1952 yılı sonu itibarıyla T.Hv.K. envanterini bakım ve idame etmekte çok zorlanmış ve ülkenin kısıtlı döviz kaynakları da hızla büyüyen ithalat ihtiyaçlarına aktarılmıştır. Bu durumda siyasi otorite askeri ihtiyaçlarını daha da fazla yardım kanalıyla karşılanmaya çalışılması sonuç olarak ABD'nin tepkisini çekmeye başlamıştır.⁴⁸⁴

ABD ve İngiltere'den sağlanan askeri yardımlar, Sovyet tehdidi karşısında TSK'nin caydırıcılığının artırılmasına önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Ancak, hibe olarak alınan bu malzemelerin bakımı için ayrılan kaynaklar, yardım amacının aksine bütçeye ağır bir yük oluşturmuştur. Amerika'dan gelen yardımın bakım ve yedek

⁴⁸¹ “Hava Hareketleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 380, (Haziran 1947), s. 4.

⁴⁸² Fatih Tokatlı, “Amerikan Yardım Heyeti Belgelerinde Türk Hava Kuvvetlerinin Yeniden Yapılanışı (1947-1954)”, s. 342-356, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, (8-10 Şubat 2011), s. 343.

⁴⁸³ **A.g.b.**, s. 344.

⁴⁸⁴ **A.g.b.**, s. 356.

parçası için Türkiye'nin bütçesinden yılda yaklaşık 145 milyon dolar ayrılması gerekmiştir.⁴⁸⁵

3.1.3. Marshall Yardımları

ABD Dışişleri Bakanı George Marshall tarafından 5 Haziran 1947'de Harvard Üniversitesi'nde yapılan konuşmada Avrupa ülkelerinin kendi aralarında bir ekonomik işbirliğine girişmesini ve eksikliklerini kendilerinin tamamlamalarını, bu işbirliği sonunda bir açık ortaya çıktığında Amerika'nın bu açığın kapatılması için yardım etmesi gerektiği önerilerek öncelikle bir işbirliği programının yapılması teklif edilmiştir.⁴⁸⁶

Marshall Planı olarak adlandırılan bu teklifi görüşmek üzere 27 Haziran 1947'de Paris'te bir toplantı yapılmıştır. 12 Temmuz 1947'de ise İngiltere, Fransa, Belçika, İtalya, Portekiz, İrlanda, Yunanistan, Türkiye, Hollanda, Lüksemburg, İsviçre, İzlanda, Avusturya, Norveç, Danimarka ve İsveç'in katılımıyla toplanan 16'lar konferansı 22 Eylül 1947'de ABD'ye sunulmak üzere bir Avrupa Ekonomik Kalkınma programı hazırlamış, bu program üzerine ABD tarafından adı geçen ülkelere sadece ilk yıl 6 milyar dolar tutarında bir ekonomik yardım gerçekleştirilmiştir. Dış Yardım Kanunu'nun çıkması üzerine 16 Avrupa ülkesi tarafından 16 Nisan 1948'de "*Avrupa İktisadi İşbirliği Teşkilatı*" kurulmuştur.⁴⁸⁷

Türkiye'nin Marshall yardımından yararlandırılması, savaştan yıkık çıkan Avrupa'nın gıdaya ve hammaddeye ihtiyacı olması dolayısıyla Türkiye'nin aldığı yardımlarla tarımını geliştirerek Avrupa'nın gıda ve hammadde deposu haline gelmesi ve buna karşılık sanayi mamullerini Avrupa'dan alarak Avrupa'nın tarım ülkesi olma şartıyla kabul edilmiştir.⁴⁸⁸

Türkiye bu plan çerçevesinde 1947-1948 döneminde ABD'den 100 milyon dolar askeri yardım aldıktan sonra, 1948-1952 döneminde de 175 milyonu doları doğrudan ve 176 milyon doları da dolaylı olmak üzere toplam 351 milyon dolar kredi

⁴⁸⁵ Sarıkaya, **a.g.y.l.t.**, s. 105-106.

⁴⁸⁶ Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, s. 398-399.

⁴⁸⁷ A.g.e., s. 399.

⁴⁸⁸ Sami Güven, **1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri (Hilts Raporu - Thornburg Raporu - Barker Raporu)**, 1. Baskı, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1998, s. 3.

sağlamıştır. Doğrudan kredi ABD piyasasından ve dolaylı kredi de Teşkilata üye olan ülkelerden yapılacak ithalat için kullanılmıştır. Bu gelişme Türkiye'nin dış ticaretinde ABD'nin payının hızla artmasına ve 1950'li yıllarda da hızlanarak devam etmesine yol açmıştır.⁴⁸⁹

Marshall Planı kapsamında yapılan yardımların yönetimi 1952 yılına kadar, İktisadi İşbirliği İdaresi'nin kontrolünde yönetilirken, bu tarihten sonra Karşılıklı Güvenlik Teşkilatı İdaresi adını almıştır. MSB harcamaları aynı kapsama alınarak Marshall Yardımı; Milli Savunma, Amme ve Hususi olmak üzere üç kısımda mütalaa edilmiştir. Bu yardım kapsamında alınan 352.395.910 doların, 32.322.000 doları milli savunma sektörüne, 175.245.633 doları ammeye, 137.677.367 doları da hususi sektöre ayrılmıştır. 7.150.910 dolar da navlun ücreti ve teknik yardım kapsamında tahsis edilmiştir.⁴⁹⁰

Marshall yardımları sonucu Avrupa ülkelerindeki ABD egemenliği artmıştır. Savaşın sebep olduğu yoksulluk sebebiyle Avrupa bu egemen yapıya sessiz kalmış, savaş yıllarında popülaritesi artan Avrupa Komünist Partileri, Marshall Planı sonucunda büyük popülarite kaybına uğramıştır. Bu çerçevede, Avrupa Birliği düşüncesinin temelleri atılmış, bu tip bir birlik serbest ticareti desteklediği için ABD uzun süre Avrupa Birliği fikrini desteklemiştir. Amerikan emperyalizminin yayılma aracı olan Marshall Planı, ülkemizin mevcut durumunu oluşturan temel etkenlerden biridir. Marshall Planı, Türkiye açısından 1945-50 arasında oluşan uluslararası sistemle bütünleşme sürecidir.⁴⁹¹

Marshall yardımının ana özelliği, önce verip sonra daha büyük alma yöntemine dayanmaktaydı. Amerikan dış yardımları ile tekrar belirlenen ülke sanayileri, belli bir aşamadan sonra birer ticari pazar olmaya başlamışlardır. Bu durum da ülkemizde Cumhuriyet'in kurulmasından bu yana yaşanan tüm ekonomik yapının dönüşümüne neden olmuştur. Türkiye'nin ABD yardımlarından ve özellikle de Marshall Planı kapsamına alınabilmesi için, ekonomi politikasında köklü değişiklikler yapması gerekmiştir.⁴⁹²

⁴⁸⁹ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 134.

⁴⁹⁰ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, s. 257-258.

⁴⁹¹ Avşaroğlu, **a.g.m.**, s. 14.

⁴⁹² **A.g.m.**, s. 49.

Türkiye'ye, ABD tarafından yapılan ekonomik yardımların yıllar itibarıyla miktarı şu şekilde gerçekleşmiştir:⁴⁹³

Tablo - 31 : Türkiye'de Amerikan Ekonomik Yardımları (milyon \$)

Yıllar	Bağış	İkraz	Şarta Bağlı	Teknik İşbirliği	Kalkınma İkraz Fonu	Zirai Madde	Toplam
1949	-	24	9,8		-	-	33,8
1950	13,1	49,8	7,5	1,6	-	-	72
1951	49	-	-	0,8	-	-	49,8
1952	57,4	11,2	-	1	-	-	69,6
1953	56,4	-	-	2,1	-	-	58,5
1954	75,8	-	-	2,9	-	-	78,7
1955	66,66	20	-	4,1	-	26,6	117,3
1956	82	25	-	2,2	-	15,1	124,3
1957	30,5	25	-	3,4	-	68,8	127,7
1958	70	-	-	4,5	10	52	136,5
1959	100	-	-	4,4	25,2	34,7	164,4
1960	83	-	-	4,4	-	35	122,4
1961	90	-	-	4,4	135,6	26	256
1962	58	-	-	4,9	-	126,9	189,8
1963	55	-	-	1,4	41,3	0,9	98,6
Toplam	886,8	155	17,3	42,2	212,1	386	1.699,4

3.1.4. Türkiye'de Çok Partili Dönem ve DP'nin İktidara Gelmesi

1945 yılının sonu yaklaşırken, CHP iktidarı siyasi ve ekonomik atılımlar sonucu sağladığı meşruiyeti büyük ölçüde yitirmiş ve toplumun her kesiminde savaş sonrası dönem için değişiklik özlem ve beklentisi oluşmuştur.⁴⁹⁴

1946 yılı, on altı yıldır sürdürülen kapalı ve korumacı iktisat politikalarının gevşetildiği, ithalatın serbestleştirildiği, dış açıkların kronikleşmeye başladığı, dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımlarıyla ayakta duran bir ekonomik yapının yerleştiği bir dönemin başlangıcı olmuştur.⁴⁹⁵

1946 yılında ödemeler dengesini kapatabilmek için Hükümet madenlerin dış satımını serbest bırakmıştır. Hükümet, İngiltere ve Amerika'ya hali hazırda satılmakta olan bakır, krom ve kömürün yanında madenler ve konserveçiliğin de ek

⁴⁹³ Avşaroğlu, a.g.m., s. 13.

⁴⁹⁴ Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)*, s. 94.

⁴⁹⁵ A.g.e., s. 96.

gelir getireceğini düşünmüştür. Böylelikle ekonomide Devletçiliğin yerine 1946 yılında temelleri atılan liberalizm almıştır.⁴⁹⁶

Türkiye, 1946 yılında devalüasyon yapmıştır. Maliye bakanı Halit Nazmi Keşmir muhalefetteki DP'nin kabinedeki bazı bakanların devalüasyondan kazanç sağladıkları iddiası üzerine kahrından hayatını kaybetmiştir.⁴⁹⁷

Bir yandan Amerika'nın askeri, siyasi ve iktisadi desteğini sağlamaya yönelik dış politika, diğer yandan İkinci Dünya Savaşı'ndan daha da güçlenerek çıkan sanayici, tacir ve büyük arazi sahiplerinin çabaları sonucu çok partili parlamenter sisteme geçilmesi etkilenmiştir. CHP, siyasi gücünün toplumsal temellerini onarmak adına yerli varlıklı çevrelerle ilişkilerini düzeltmeye çalışmıştır. Bu yeni genel siyasi değişiklik ortamında, dışarda Amerikalı siyasi çevrelerinden içerde ise bazı yerli işadamları gruplarından gelen baskılar sonucu devletçi sanayileşme politikası büyük ölçüde terkedilmiştir.⁴⁹⁸

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün "*çoğulcu ve özgürlükçü demokrasiye*" geçişin kolaylaştırılmasını istemesi üzerine 16 Şubat 1950'de Meclis'te yeni seçim kanununu kabul edilmiş ve 14 Mayıs 1950'de demokratik anlamda ilk genel seçim yapılmıştır. Bu seçimde Demokrat Parti (DP) oyların %53'ünü alarak tek başına iktidar olmuş, böylece Devletçilik dönemi önce duraklama sonra da çökme sürecine girmiştir. Bu gelişmede DP'nin 1946 yılından itibaren yürüttüğü devletçilik karşıtı propagandaları çok etkili olmuştur.⁴⁹⁹

Türkiye'de devletçiliğin hikâyesi bir bakıma, yeni rejimin ilk otuz yılı boyunca, siyasi-yönetici kadrolarla toplumun hâkim sınıfları arasındaki bağların kurulmasının ve gelişmesinin tarihçesidir. Emperyalizme ve Osmanlı rejimine karşı silahlı bir mücadelenin sonunda kurulan yeni bir devlette bu bağların karmaşık olması ve istikrarlı bir görüntüye ulaşabilmek için oldukça uzun bir süreye ihtiyaç duyması doğaldır. Üstelik yeni rejimin asker-sivil aydınların içerisinde bütün çelişkileri ile küçük burjuva ideolojisinin bir hayli yaygın olduğu dikkate alındığında

⁴⁹⁶ Yalçın Doğan, *IMF Kısacasında Türkiye (1946-1980)*, 3. Basım, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1987, s. 61-62.

⁴⁹⁷ Doğan, *a.g.e.*, s. 69.

⁴⁹⁸ Tezel, *a.g.e.*, s. 316.

⁴⁹⁹ Tokgöz, *a.g.e.*, s. 135-136.

hâkim sınıflar-siyasi kadrolar ilişkilerinin istikrara ulaşması için uzun ve sancılı bir sürecin neden gerekli olduğu daha kolay anlaşılacaktır.⁵⁰⁰

1950 seçim kampanyasında hem CHP hem de DP, Türkiye'nin Amerikan kredilerine ve geniş yabancı sermaye yatırımına ihtiyacı olduğu konusunda hemfikir olmuşlardır. Ancak Demokratlar, Halk Partisi'ni, yabancı sermayeyi ürkütmekle suçlarken, CHP'liler ise bu konuda suçsuz olduklarını savunmuşlardır.⁵⁰¹

1950 Mayıs'ında iktidara gelen Menderes Hükümeti'nin, 29 Mayıs 1950'de Meclis'te okunan Hükümet Programı'nda, İktisadi alanda devlet sektörünün olabildiğince daraltılmasını buna karşın özel teşebbüsün alanının ise olabildiğince genişletilmesini temel prensip olarak ilan etmiş, özel teşebbüsün ele alamayacağı işler ve kamu hizmeti alanındaki işlere odaklanılacağını, bu sebeple kamu hizmeti taşımayan ve çeşitli sebeplerle kurulmuş olan tesislerin kamu hizmeti gören ve ana sanayi ile ilgili olanlar hariç belirli bir plan dâhilinde uygun şartlarda yavaş yavaş özel sektöre devredilmeye çalışılacağı belirtilmiştir.⁵⁰²

1950 yılında DP'nin iktidara gelmesi, genel düşüncenin tersine, iktisat politikaları ve ekonominin genel yönelişi üzerinde belirgin bir değişiklik meydana getirmemiştir.⁵⁰³

DP'nin ekonomi politikası, Cumhuriyet'in ilk dönemin bu yana uygulanan devletin yardımıyla özel girişimi geliştirme stratejisinin devamı olmuştur. Ancak, 1930'lu yıllarda zorunlu olarak uygulanan devlet işletmeciliği yerine, dolaylı devlet desteği sağlanmak istenerek kamu ekonomik kuruluşlarının özel mülkiyete devri tasarlanmıştır. Ancak, DP iktidarının bu tasarıları gerçekleşmemiş ve devletin ekonomik yaşamdaki doğrudan payı azalmamıştır.⁵⁰⁴

Bu dönemde hükümetin ekonomi politikalarına yön veren iki ilke, sanayileşmeyi özel kesim eliyle yürüterek elindeki sınai tesislerin özel sektöre satışını mümkün kılacak önlemleri almak ve dış ekonomik ilişkilerde devlet

⁵⁰⁰ Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, s. 363-364.

⁵⁰¹ Tezel, **a.g.e.**, s. 266.

⁵⁰² Avcıoğlu, **a.g.e.**, s. 469.

⁵⁰³ Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, s. 99.

⁵⁰⁴ Mete Tunçay, **Siyasal Tarih (1950-1960)**, **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908-1980**, (Ed: Sina Akşin), 5. Basım, Cem Yayınevi, İstanbul, 1997, s. 180.

müdahalelerini asgariye indiren yeni bir düzene geçmek olmuştur. Sonuç olarak hükümetin iktisat politikasına yön veren üç ilke meydana çıkmıştır.⁵⁰⁵

- “1- Tarıma öncelik,
- 2- Sanayileşmeyi özel sektöre bırakmak,
- 3- Dış ticarete liberalizasyon”

Atatürk sonrası devlet adamlarının ve bürokratların yanlışlarına ek olarak II. Dünya Savaşı'nın meydana getirdiği ekonomik bunalım, çok partili döneme geçişle beraber devletçiliğe karşı güçlerin örgütlenmesini ve güçlenmesini sağlamıştır. Bu süreçte köylü ve esnaf kesimi hızlı sanayileşmenin çıkarlarına ters düştüğünü düşünürken, savaş zengini olan büyük tüccar ve üretici kesim ise devleti rakip olarak görmüştür. Böylece oluşan bu büyük güç ve siyasi kadro, yanlışları düzeltmek yerine sistemi değiştirmeyi seçmiştir.⁵⁰⁶

Eski Dışişleri Bakanlarından İsmail Cem “*Türkiye’de Geri Kalmışlığın Tarihi*” adlı kitabında ABD’nin 1950 yılı Türkiye’sinden beklentilerini şu şekilde sıralamıştır:⁵⁰⁷

- “1) Savaş sanayiine, ABD hükümetinin kendi sanayicisine ödeyeceği para karşılığında müşteri olmak, fakat ABD’nin Türk ordusuna karışmasını kabullenmek;
- 2) Soğuk harbin uzak karakolu, sıcak harbin ilk hedefi olmaya rıza göstererek, ABD borç, yardım ve desteğini sağlamak;
- 3) Tarıma önem verip sanayileşmeyi ikinci planda tutmak;
- 4) ‘Hür’ ekonomi düzenini benimseyerek, yabancı mallara ve sermayeye kapıları açmak;
- 5) ‘Hürriyet’ düzeninin temeli olan özel sektöre borcun kullanılmasında öncelik tanımak.”

İsmet İnönü, CHP’nin üst düzey bir toplantısında daha bağımsız bir dış politika izlenmesinin nasıl engellendiğini şu sözleriyle vurgulamıştır:⁵⁰⁸

“Peygamber edasıyla size dünyaları vaat ederler, imzayı attınız mı ertesi günü gelmişlerdir. Ondan sonra sökebilersen sök. Gitmezler. Ancak bu meselenin üstüne vakit geçirmeden eğilmek lazım. Yoksa ne bağımsız dış politika, ne bağımsız iç politika güdülür, havanda su döversiniz. Fakat zannetmeyin ki kolay iştir (...) Teşebbüs ettiğimizde başımıza neler geleceğini kestiremem (...)”

⁵⁰⁵ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 143.

⁵⁰⁶ **A.g.e.**, s. 137.

⁵⁰⁷ İsmail Cem, **Türkiye’de Geri Kalmışlığın Tarihi**, 26. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, İstanbul, s. 358.

⁵⁰⁸ Değer, **a.g.e.**, s. 252.

ABD'nin, Türkiye'nin ekonomik alanda kalkınmaması yolunda verdiği çabalara ilginç bir örnek de 1950'lerin başında ABD'den traktör alımı sonucu yaşanmıştır. ABD ile yapılan bir ticaret anlaşması sonucu ABD'den traktör ithal edilmiştir. Ancak, anlaşmada gözden kaçan bir maddeye göre; Türkiye, traktörleri pamuk tarımında kullanamayacağı maddesi vardır. Türkiye, Anadolu'ya gönderdiği bu traktörleri tarımda kullanmak isteyince ABD Büyükelçisi, Dışişleri Bakanı'ni ziyaret ederek anlaşma maddelerini hatırlatmıştır. Gerçeği öğrenen Başbakan Adnan Menderes küplere binmiş ancak iş işten geçmiştir. Bunun üzerine Dışişleri Bakanı Fevzi Lütüfî Karaosmanoğlu istifa etmek zorunda kalmıştır.⁵⁰⁹

O tarihlerde Sanayi, Adalet, Dışişleri, Gümrük ve Tekel Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı dışında her bakanlıkta, 5 ila 15 uzman ve danışman niteliği ile çalışan ABD'li bulunmuş ve bu uzmanların aylıkları, bize yapılan teknik yardımdan ödenmiştir.⁵¹⁰

Türkiye'nin NATO'ya girmesinde önemli bir sebep olan Sovyet tehdidi, Türkiye'de zaten var olan isteği güçlendirip hızlandırmıştır. Ekonomik kalkınma olmadan demokrasinin kurulamayacağı düşüncesiyle hareket eden Türkiye, NATO üyeliğini modern Türkiye için gerekli görmüş, ayrıca Türk Silahlı Kuvvetleri'nin de yeni silahlarda ateş gücünün yükseltilmesi ihtiyacı duymuştur. Bu amaçla, Türkiye'nin NATO üyeliğinin ekonomik, siyasal ve askeri gelişme amaçlarına yardım edeceği değerlendirilmiştir.⁵¹¹

1946'da dış ticaret fazlası veren ekonomi, 1946-1953 döneminde yaklaşık 500 milyon dolar dış ticaret açığı vermiş, bu açık ise ABD'nin gelen yardımlar ve dış kredilerle kapatılmıştır.⁵¹²

Yine bu dönemde ülkedeki tüm sosyal grupların mutlak durumlarında ve yaşam koşullarında düzelme ve reel gelirlerinde artış yaşanmış ancak ücretli-maaşlı kesimin hayat standardında kısmi bir gerileme yaşanmıştır.⁵¹³

1950 yılında Kara Kuvvetlerinde askerliğini yapmak üzere istihkâm sınıfına ayrılan Şükrü Er, askerlik hizmetini yapmak üzere Zirai Donatıma geçmiştir. Kurum

⁵⁰⁹ Doğan, **a.g.e.**, s. 74.

⁵¹⁰ Değer, **a.g.e.**, s. 433.

⁵¹¹ Sander, **a.g.e.**, s. 266-267.

⁵¹² Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, s. 104.

⁵¹³ **A.g.e.**, s. 108.

tarafından önceki dönemde Adana’da bir traktör fabrikası kurmak için teşebbüste bulunulduğunu, ancak basın ve siyasetçilerin işe pulluktan başlamak gerektiğini belirterek karşı çıktığını bildirmiştir. Basının esiri haline gelen yöneticiler yüzünden Adana’ya gelen tezgâh ve teçhizatın sandıklarının açılmadan durduğunu, politikacıların ise milli kuruluşları işe karıştırarak birbirlerini kötülediklerinden bahsetmiştir. Ayrıca, girişimin başarısız olmasında Macar mühendis Janos György tarafından hazırlanan ve bu girişimi neredeyse Türkiye’ye ihanet olarak gören raporun da etkisinin olduğunu, dönemin tarım bakanı Prof. Dr. Ş. R. Hatipoğlu’nun CHP meclis grubunda saldırılara uğrayarak istifa ettirildiğini ifade etmiştir.⁵¹⁴

1954-1961 döneminde ekonomideki genişleme ve liberal politikalar son bulmuş, ekonomi durağan bir dönemde dalgalı bir seyir izlemiş, ihraç mallara talep düşmüş ve ithalat sınırlamalarına gidilmiştir.⁵¹⁵

1954 yılında başlayan dış tikanıklık ve durgunluk dönemi 1961 yılı ile son bularak ekonomi yeni bir genişleme sürecine hazır hale getirilmiştir.⁵¹⁶

Fabrikaların kapanmasına yol açan nedenleri maddeler halinde incelemeden önce, yukarıda belirtilen siyasi, ekonomik, askeri ve toplumsal koşulları göz önünde bulundurmak faydalı olacaktır.

3.2. THK’NİN UÇAK ve UÇAK MOTORU ÜRETİMİ GİRİŞİMİNDE BAŞARISIZLIĞA UĞRAMA SEBEPLERİ

THK Uçak ve Motor Fabrikalarının kapatılmasına yol açan sebepleri şöyle sıralayabiliriz:

3.2.1. İç Sebepler

3.2.1.1. Polonyalı Uzmanların Türkiye’den Ayrılmaları

2. Dünya Savaşı’nın çıkması üzerine savaştan kaçan Polonyalı mühendis ve teknisyenler, ülkemizde uçak ve motor fabrikalarının kurulmasında yardım sağlamış, ancak savaşın bitmesi üzerine Polonya, savaş yüzünden ülkelerini terk eden bilim

⁵¹⁴ Er, *Teşebbüs Hürriyeti*, s. 68-69.

⁵¹⁵ Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)*, s. 109.

⁵¹⁶ A.g.e., s. 119.

adamlarının ülkelerine dönmeleri için bir af çıkararak belirli bir tarih içerisinde Polonya'ya geri dönmelerini istemiştir. Dönemin uçak üreticisi büyük ülkeleri bu durumdan yararlanarak bu personeli kendi ülkelerinde çalışmaya ikna etmiş ve bu yabancı personelin toplu bir şekilde fabrikaları terk etmelerine yol açmışlardır.⁵¹⁷

1946 yılında Türkiye ve Polonya arasında doğrudan tren seferleri yapılamıyordu. Bu amaçla Polonya Büyükelçiliğinin desteğiyle bir tren ayarlanarak Polonyalı havacıların önemli bir bölümü Türkiye'den ayrılmıştır.⁵¹⁸ 1946 yılının Haziran ayında fabrikada Müh. Jerzy Wędrychowski ve Müh. Stanislaw Rogalski'nin de bulunduğu sadece birkaç Polonyalı kalmıştır. Tesisin, Türk mühendislere aşamalı olarak devredilmesi sebebiyle 1948 yılına kadar Türkiye'den ayrılmışlardır. Jerzy Wędrychowski ve Stanislaw Rogalski ABD'de, Henryk Teisseyre ve Leszek Duleba ise Polonya'da havacılıkla ilgili çalışmalarını sürdürmüşlerdir.⁵¹⁹

THK'de uzun yıllar test pilotluğu yapmış olan Emrullah Ali Yıldız Polonyalı havacıların Türkiye'den ayrılması ile ilgili şunları söylemiştir:⁵²⁰ “...*Yabancı teknisyen ve mühendislerin ayrılışları çok ani oldu. Bir gün baktık toplu gruplar halinde ayrılmaya başladılar. Ayrılış sebepleri hakkında hiç birimiz ayrıntılı bilgi edinemedik. Bu ayrılışlar fabrikaların kapanmasını hızlandırdı.*”

Y. Müh. Yavuz Kansu Polonyalı havacıların fabrikadan ayrılışı ile ilgili kendi el yazması notlarında şu ifadeleri kullanmıştır:⁵²¹

“... Şubat 1948'de kurum fabrika müdürü Wędrychowski'nin işine son vermişti ve Selahattin Beler müdür olmuştu. Kısa zaman sonra da Rogalski'nin ilişiği kesildi, rahat bir nefes aldık, artık tümüyle ulusal bir fabrika halini almıştık. Aramızda hiç yabancı kalmamıştı...”

Türkiye'ye gelen Polonyalı havacıların hepsi uluslararası şöhrete sahip profesör ve mühendislerden oluşmamaktaydı. Bu havacıların yanı sıra orta öğrenimli teknisyenler de bulunmaktaydı. Fabrika idarecilerin bu yabancıları otorite olarak

⁵¹⁷ Adıgüzel, Akkuş ve Kula, **a.g.e.**, s. 28-29.

⁵¹⁸ Duleba ve Glass, **Samoloty RWD**, s. 68. Bu grup yaklaşık 20 kişiden oluşmaktadır. Bkz. **(EK-5)**

⁵¹⁹ Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, s. 128.

⁵²⁰ Adıgüzel, **Gökteki Venüs**, 2. Baskı, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2007, s. 166.

⁵²¹ Kılıç, **a.g.e.**, s. 42.

kabul etmiş ve giderek hükümet yetkilileri de bu görüşü destekleyerek Türk mühendis ve uzmanları dinlemez olmuştur.⁵²²

Şükrü Er, uzman Polonyalı havacıların Türkiye’de tutulması gerektiği düşüncesini şu sözlerle paylaşmıştır:⁵²³ “...*Bu defa iyileri de dâhil, bütün Polonyalılar yalnız fabrikadan değil, Türkiye’den de temizlendiler. Bu da hatalı idi. Değerli olanları tutmasını bilmeliydik. Ortasını bulamıyoruz.*”

Polonyalı havacıların Türkiye’deki varlık nedeni zaten ülkelerinin Almanlar tarafından işgal edilmiş olmasıydı. Savaş bittiğinde ise Türkiye’deki varlık nedenleri otomatik olarak kalkmıştır. Türkiye’den ayrıldıklarında Türk personel önemli ölçüde tecrübe kazanmış olmalarına rağmen yine de gidişleri ile beraber fabrikalarda önemli bir tecrübe eksikliği meydana gelmiştir.

Akla şu soru da gelebilir: Acaba, ABD gibi ülkelerde çok büyük projelerde yer alan bu mühendislerden bazıları Türkiye’de neden bu kadar başarılı işlere imza atamadılar? Benim fikrime göre orada kendilerine sunulan olanaklar Türkiye’de hiçbir zaman sunulamazdı. Orada hazır bir ortamda sadece işlerine odaklanabildiler. Türkiye’de ise her şey yeniydi. Ve neredeyse her şeyin sil baştan kurulması gerekiyordu. Kaynaklar yetersizdi ve ayrıca kendilerini en baştan istemeyen askeri uzmanlar bulunmaktaydı. Türkiye’de yaptıkları birçok uçak modeli ise Polonya’da ürettikleri uçakların yeniden revize edilmiş şekli gibiydi. Türkiye’de ellerinden gelen her şeyi yapıp yapmadıklarına gelince bunu büyük oranda yaptıklarını düşünüyorum. Eğer sorun sadece Polonyalı mühendislerden kaynaklanıyorsa, 1948 yılından itibaren her şeyin yoluna girmesi gerekirdi. Ancak, burada da açıklamaya çalışıldığı gibi olayın tek bir sebebi bulunmamaktadır.

3.2.1.2. İdari Hatalar

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından 1948 yılı sonunda yapılan denetleme sonucunda fabrikada görülen idari hatalar ve çözüm önerileri ile ilgili olarak; Fabrikanın koyu bir merkeziyetçilikle idare edilmesi, görev ve sorumlulukların dağıtılmamış olması, idari ve teknik bütün hususiyetlerin tek elden

⁵²² Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Birakanlar**, s. 264.

⁵²³ Şükrü Er, “Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 179, (Şubat 1972), s. 42.

yürütülmeye çalışılması, yetkili kimselerden açık ve doğru bilgiler alınmasında yaşanan güçlükler, idari personeldeki tecrübe eksikliği görüldüğü belirtilerek bu sorunlara çözüm için yetkilerin sorumluluklarıyla beraber muhtelif kimselere dağıtılması, fabrikayı borç altına sokacak her türlü işlemin çift imza ile gerçekleştirilmesi, fabrikada gereksiz görülen maliyet uzmanlığının kaldırılması, tam ve doğru bir hesap elde edilebilmesi için muhasebe usul ve prensiplerine uyulması gerektiği tavsiye edilmiştir.⁵²⁴

Fabrika yönetimi, kısmen de olsa hatalı iş yapmaktansa iş yapmamayı tercih ederek sorumluluktan kaçınma yoluna gitmiştir.⁵²⁵

Polonyalıların gidişine kadar birlik içerisinde ve vatansever duygularla hareket eden fabrika personeli arasında Polonyalıların ayrılması üzerine geçimsizlikler ve kavgalar olmaya başlamıştır. Fabrika personeli, birbirinin ayağını kaydırmak için çeşitli hevesler ve faaliyetler içerisine girmiştir.⁵²⁶

Etimesgut Uçak Fabrikası Müdürü Selahattin Beler ile Gazi Uçak Motor Fabrikası Müdürü Fikret Çeltikçi arasında oluşan rekabet, kıskançlık ve düşmanlık kötü gidişi hızlandırmıştır.

Bu dönemde, Gazi Uçak Motor Fabrikalarının depolarında 30 adet Gipsy Major motor bulunmasına rağmen Etimesgut Uçak Fabrikası için İngiltere'den yeni uçak motoru siparişleri verilmiş, bu yüzden gerek Etimesgut Uçak Fabrikası gerekse de Gazi Uçak Motor Fabrikası müdürleri ile görüşmelerden bir sonuca varılamamıştır.⁵²⁷

Yine Şükrü Er, Selahattin Beler ile Fikret Çeltikçi ile yaşadığı başka bir olayda, her iki fabrika müdürünün de birbirlerini kötüleyip, fabrikalarının atıl durumda bıraktıklarını, bu yüzden en azından diğer fabrikanın bir şeyler üretip onunla meşgul olmaları gerektiğini söylediklerini, daha sonra bir araya geldiklerinde ise bu durumu söz konusu müdürlerin yüzlerine vurduğunu belirtmiştir.⁵²⁸

⁵²⁴ CCA, 030.10.00.00.100.619.6, s. 2.

⁵²⁵ Er, *Teşebbüs Hürriyeti*, s. 52-53.

⁵²⁶ A.g.e., s. 65.

⁵²⁷ Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Birakanlar*, s. 259.

⁵²⁸ A.g.e., s. 265-266.

Rekabetin nerelere vardığı konusunda başka bir örnekte ise; yine rekabet eseri olarak uçak fabrikasında çok iyi bir marangozhane varken Motor Fabrikası'nda da ayrı bir marangozhane kurulmuş, Motor Fabrikasının yapmış olduğu Gipsy Major motorları, deneme bremzesi uzun süredir faaliyette olan Uçak Fabrikasında denenmesi gerektiği halde yıllar boyunca Motor Fabrikasının kendi bremzesinin yapılmasını beklenmiştir.⁵²⁹

II. Dünya Savaşı'nın bitiminin ardından Amerikan yardımı kapsamında 6 adet Douglas Nakliye uçağı Türkiye'ye verilmiştir. Yıldız tipi Pratt-Whitney motorlara sahip bu uçakların revizyondan geçirilerek 22 kişilik yolcu uçağına dönüştürülüp DHY'ye verilmesi kararı üzerine uçaklarda gerekli değişiklikler yapılarak DHY'ye teslim edilmiştir. 1949 yılında uçaklar revizyon için THK fabrikaları yerine yeni kurulmuş, uçak fabrikası bulunmayan ve teknik kapasitesi yetersiz İsrail'e gönderilmiştir. Bu gibi gelişmeler sonucu İsrail'de bir uçak endüstrisi kurulmasında Türkiye'nin de katkısı olmuş ve ileriki dönemlerde yine İsrail'den teknoloji konusunda yardım talep edilmiştir.⁵³⁰

Motor fabrikasında fabrika müdürünün kendi başına hareket edebilmek amacıyla yönetmelik hazırlaması, THK Genel Merkezinin umursamaz davranması, Avrupa ve ABD'de yükseköğrenim gören genç mühendislerin fabrika müdürünün keyfi isteklerine boyun eğmek istememeleri sonucu fikir ayrılıkları ve çatışmalar yaşanmış, sonuçta bu mühendisler birer birer istifa etmek zorunda kalmışlardır.⁵³¹

3.2.1.3. Uzman Personel Sıkıntısı

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından 1948 yılı sonunda yapılan denetleme sonucunda Uçak Fabrikası'nda görülen personel ile ilgili hatalar ve çözüm önerileri hakkında; 1942 yılında yürürlüğe konulan bir personel yönetmeliği bulunduğu halde çeşitli sebeplerle uygulanamadığı, gerek tayin gerekse terfilerin müdürlerin görüş ve isteklerine terkedilmiş olduğu, idari bölümde çalışan personelin neredeyse tamamının az eğitilmiş ve tecrübesiz oldukları belirtilerek mevcut personel yönetmeliğinin aynen uygulanması veya tatbik edilmekte olan şekle uydurulması,

⁵²⁹ Er, *Teşebbüs Hürriyeti*, s. 53.

⁵³⁰ Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Birakanlar*, s. 262-263.

⁵³¹ Er, "Motör Fabrikası", s. 16.

tain ve terfilerin bir düzene koyulması, hesap, personel, alım, satım işlerinin de yetişmiş kimselerle takviye edilmesi tavsiye edilmiştir.⁵³²

1945 yılında THK'nin 9. Genel Kongresi'nde yapılan görüşmeler esnasında THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından; Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarının şehir merkezinde iken Etimesgut Fabrikasının şehir dışında bulunduğundan personelin 2-2,5 saat zamanını yolda geçirdiği, diğer fabrikalarda mesainin ayda 300 saat Etimesgut'ta ise 200 saat olduğu, Eskişehir'de kalifiye işçilerin askerlikten muaf iken Etimesgut'taki işçilerin askere alındıkları ve verilen fazla ücrete rağmen bu işçi ve ustaların diğer fabrikalara gitmek istedikleri ifade edilmiştir.⁵³³

Thornburg, "Türkiye Nasıl Yükselir" adlı raporunda uçak motorları yapımında tam başarı yakalamamasının nedeni olarak yeterli sayıda uzman işçi yetiştirilememesini görek şunları ifade etmiştir:⁵³⁴

"...İnsanlar, daha yüksek işleri başarabilecek bir seviyeye eriştikleri zaman, yetişmiş oldukları tesislerin dışındaki daha aşağı seviyede olup da daha iyi ücretler ödeyen işlerin cazibesine kapılıyorlar. İdarî beceriksizliğe ilâveten, meselâ uçak motörleri veya Diesel makineleri imalinde daha büyük başarı elde edememenin başlıca sebebi, işte budur. Yoksa Türkler makine işletme hususunda kâfi derecede kabiliyete sahiptirler. Fakat ihtisas ve maharet isteyen işler için henüz kâfi miktarda işçi yetiştirememişlerdir."

Yine aynı raporda Thornburg Türkiye'nin kalkınması için ABD sermaye ve uzman personel ihtiyacı bulunduğu tespitinde bulunarak şunları söylemiştir:⁵³⁵

"Türklerin henüz bizzat karşılamayacakları en büyük ihtiyaç dirayetli müşavirler, iyi müdürler, becerikli teknisyenler, sınaî ve ticarî bilgilere olan ihtiyaçtır. Bu Amerikalıların temin edebilecekleri bir ihtiyaçtır. Yalnız kabiliyetlerini göstermeleri için kendilerine fırsat verilmesi lâzımdır. Hükümet veya hususî teşebbüsler lüzumlu kabiliyetleri haiz Amerikalıları angaje edebilirler, Amerikan iş teşekkülleri Türk hükümet veya hususî sermayesiyle ortaklık tesis edebilir veya Türkiye ile bahis konusu Amerikalılarca kabul olunabilir anlaşmalar ve emniyet tedbirleri altında kendilerine ait deneme mahiyetinde şubeler tesis edebilirler. Bu şirketler beraberlerinde idarî elemanlarla mütehassıslarına ilâveten ithal olunan makine ve maddelerin karşılığını ödemek için gerekli cinsten sermayeyi de getirebilirler."

⁵³² CCA, 030.10.00.00.100.619.6, s. 3.

⁵³³ Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları, s. 63.

⁵³⁴ Max Weston Thornburg, Türkiye Nasıl Yükselir, (Çev: Semih Yazıcıoğlu), Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1949, s. 122; Benzer ifadeler için Bkz. Max Weston Thornburg, Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi, (Çev: Nail Artuner), T.C. Ziraat Bankası Matbaası, Ankara, 1950, s. 74. Türkiye Nasıl Yükselir (1949) ve Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi (1950) adlı raporlar özü itibarıyla aynıdır. İlk rapor daha kapsamlı olarak 240 sayfası rapor olmak üzere toplam 256 sayfa iken, ikinci rapor 150 sayfası rapor olmak üzere toplam 158 sayfadan oluşmaktadır.

⁵³⁵ Thornburg, Türkiye Nasıl Yükselir, s. 227-228; Benzer ifadeler için Bkz. Thornburg, Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi, s. 142-143.

Daha önce belirtilen Douglas nakliye uçaklarının revizyon işinin İsrail'e verilmesi üzerine o dönem motor fabrikasında çalışmakta olan ve bunu kabullenemeyen Y. Müh. Şükrü Er, DHY Genel Müdürü'ne durumun sebebini sormak için gittiğinde DHY genel müdürü bunun gerekçesi olarak *“personel maaşlarının çok düşük olduğunu, bu yüzden mühendis çalıştıramadığını ve dış seyahatlerle onları tutmak istediğini”* belirtmiştir.⁵³⁶

3.2.1.4. Ticari Hatalar

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından 1948 yılı sonunda yapılan denetleme sonucunda Uçak Fabrikası'nda görülen ticari hatalar ile ilgili hatalar ve çözüm önerileri ile ilgili olarak; Hesap işleri servisi ile alım-satım servisi kayıtları arasında ve ayrıca fabrika girdi çıktılarında ve tutulan kayıtlarda çeşitli tutarsızlıklar bulunduğu, alım-satım stok tutarı konusunda ödeneğin aşıldığı, alımlarda ve stoklarda azami ve asgari sınırların tespiti yapılmadığı belirtilerek aynı konu için tutulan kayıtların uyumlu olması, alımlarda gerekli kayıtların yapılması, usul ve kaidelerin yürürlükte bulunduğu müddetçe uygulanması, yeni stoklardan kaçınarak stok fazlası malzemenin elden çıkarılması, ambar fazla ve eksikliklerinin sebebini araştırılması, bunların bütçede gösterilmesinden vazgeçilerek tasfiye edilmesi tavsiye edilmiştir.⁵³⁷

Uçak Motoru Fabrikası, kendi işi olmayan karbüratör, manyeto vb. imalatı belirli firmaların elinde bulunan parçaların temini konusunda yeterli ticari bağ tesis edememiş, sipariş edilen parçaların temini uzun zaman almış, ayrıca piyasadan temini olmayan parçaları da dışarıdan temin etmesi gerekirken bu yapılmamıştır. Ayrıca uçak imaline göre teşkilatlandırılan fabrika dışarıdan aldığı aynı işleri daha pahalıya mal etmiştir. Fazla memur kullanımı, üretim azlığı, muamele vergisi gibi etkenler maliyeti yükseltmiş ve sonuçta müşteriler ürkütülmüştür.⁵³⁸

Fabrikada ilk seri Miles Magister uçaklarının adedi 40.000 liraya, ikinci otuzluk serideki uçakların adedi ise 31.000 liraya mal olmuştur. Bu fiyatın fabrikanın yılda 100 uçak üretmesi halinde adedin 23.500 liraya, yıllık tam kapasitede 200

⁵³⁶ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 262.

⁵³⁷ CCA, 030.10.00.00.100.619.6, s. 9-12.

⁵³⁸ Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, s. 53-54.

adetlik üretim yapılması halinde ise adedin 19.000 liraya ineceği hesaplanmıştır. Ayrıca görüşmeler esnasında THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından yapılan değerlendirmede eğer bir motor fabrikası kurulur ve diğer buna yarayan sanayi malzemesi bundan sonra dâhilden temin edilirse Miles Magister uçaklarının birim maliyetinin 19.000 liradan aşağı çekilebileceği ifade edilmiştir.⁵³⁹

İngiltere'den satın alınan Miles Magister uçaklarının Ankara'daki birim teslim fiyatı 13.000 liraya mal oluyorken, fabrikanın tam randımanla çalışması halinde ise 19.000 liraya mal olacağı hesaplanmıştır. Ancak, bu durum uçağın birim fiyatında yüzde elli oranında artış yaratmasına rağmen ülkeye siyasi, mali, iktisadi ve toplumsal faydalar sağlayacağı değerlendirilmiştir.⁵⁴⁰

Ayrıca, hesaplamalarıma göre 1951 yılında Danimarka'ya ihraç edilen THK-5A uçağından bile en azından 13.000 liradan fazla zarar edilmiştir.

3.2.1.5. Teknik Hatalar

Motor Fabrikası için yurtdışından tezgâhlar getirilirken takım ve kalıplarının eksik getirilmesi sonucu tezgâhların kapasitesinin altında kullanımına yol açmıştır. Milimetrik matkap gibi malzemenin zamanında temin edilememesi, uzun süre pik döküm işlerinde sıkıntı çekilmesi, su verme gibi haruri muamele işlerinde başarı düşük kalmıştır. Askerlik ve istifa gibi sebepler sonucu uzun süre uzmanlık gerektiren bu işlerde aksama olmuştur.⁵⁴¹

3.2.2. Dış Sebepler

3.2.2.1. Uzman Heyetlerin Raporları

II. Dünya Savaş sonrası ABD, savaşın yıkıcı etkisini en az yaralarla atlattığı olması ve savaşta yıkılan Avrupa'yı yeniden tesis etmek için yoğun bir çaba içine girmiştir. ABD tarafından yeniden yapılanma için ihtiyaç duyulan donanım ve

⁵³⁹ Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları, s. 53-65.

⁵⁴⁰ A.g.t., s. 54.

⁵⁴¹ Er, "Motör Fabrikası", s. 16.

teçhizatın bu ülkelere adaptasyonu için uzmanlar gönderilmiş ve bu uzmanların raporları doğrultusunda Marshall Planı uygulamaya koyulmuştur.⁵⁴²

Bu raporlardan Harold E. Hilts başkanlığındaki bir ekip tarafından hazırlanan ve “*Türkiye’nin Yol Durumu*” adlı Hilts Raporu ise, Türkiye’nin Marshall Planına kapsamına alındığı 1948 yılında hazırlanarak Bayındırlık Bakanlığına sunulmuştur.⁵⁴³

Söz konusu raporda diğer uzman raporlarında olduğu gibi Türkiye’nin ağır sanayiden ziyade montaj sanayine yönelmesi ve karayolları yapımına öncelik verilmesi istenilmiştir.

Karayollarında kamyonla taşımacılık sayesinde Amerikan malları az gelişmiş ülkelerin en ücra köşelerine kadar ulaşma imkânı bulmuş ve Amerikan mallarına karşı oluşan bu talep Amerikan kapitalizmine çok büyük hizmette bulunmuştur.⁵⁴⁴

Hilts Raporu 1948 yılı Şubat ayında Bayındırlık Bakanlığı’na sunulmuştur. Daha sonra, dönemin Bayındırlık Bakanı tarafından: “*Türkiye’nin ana kan damarları sayılacak şoseler ağının uzunluğu 23.054 kilometre olarak tespit edilmiştir*” şeklinde beyanat verilerek anılan rapor onaylanmıştır.⁵⁴⁵

1949 yılında ABD’nin Standart Oil Petrol Şirketi Mühendisler Meclisi Başkanı Max Weston Thornburg, Graham Spry ve George Soule’dan oluşan ekip tarafından dokuz bölümden ve 240 sayfadan oluşan “*Turkey: An Economical Appraisal (Türkiye Nasıl Yükselir)*” adlı rapor yayınlanmıştır. Bu raporda Thornburg uçak ve motor fabrikaları ile ilgili şunları söylemiştir.⁵⁴⁶

“Diğer bölgelere ait plânlara hakkında da bunlara benzer sualler sorulabilirse de, bunları burada etraflıca incelemeye kalkışmaya lüzum yoktur. Meselâ şimdikinden daha ziyade enerji kullanabileceği aşikâr olan Ankara bölgesinin, sadece görünürlerde olan maksatlar için değil, fakat aynı zamanda motor ve uçak imali gibi yüksek bir mühendislik tekniğine ihtiyaç gösteren fabrikalar için de, enerji talep etmesi beklenmektedir.”

⁵⁴² Avşaroğlu, **a.g.m.**, s. 5.

⁵⁴³ Güven, **a.g.e.**, s. 9; ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Harold E. Hilts tarafından hazırlanan ve “**The Highway Situation in Turkey: A Report of the United States Public Roads Mission to Turkey to the Minister of Public Works of Turkey**” başlığını taşıyan rapor.

⁵⁴⁴ Güven, **a.g.e.**, s. 24.

⁵⁴⁵ **A.g.e.**, s. 16.

⁵⁴⁶ Thornburg, **Türkiye Nasıl Yükselir**, s. 132.

Türk Hükümetinin 1949 yılı Haziran ayında ekonomik bir etüt yapmak üzere ABD'den bir heyet talep etmesi üzerine, Dünya Bankası tarafından James M. Barker başkanlığında bir ekip görevlendirilmiştir. 1950 yılı seçimlerinden sonra Türkiye'ye gelen bu heyet aynı yıl toplam on üç bölümden ve 276 sayfadan oluşan Dünya Bankası Raporu veya Barker Raporu olarak da bilinen, "*The Economy of Turkey (Türkiye'nin Ekonomisi)*" adlı raporu yayınlamıştır. Raporun amacının "*Türk ekonomisi üzerinde geniş bir inceleme yapmak ve Banka'nın Türk hükümetine uzun vadeli politikalar konusunda önerilerde bulunmak*" olduğu ifade edilmiştir.⁵⁴⁷

1950 yılında ise Max Weston Thornburg tarafından "*Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi*" başlığını taşıyan bir rapor hazırlanmıştır. Thornburg daha sonra Amerikan Dışişleri Bakanlığında Petrol danışmanlığına getirilmiştir. Bir önsöz ve dokuz ana bölümden oluşan raporun amacı şu şekilde belirtilmiştir:⁵⁴⁸

"Amerikan görüşlerini göz önünde bulundurmak şartı ile Birleşik Amerika'nın Türk ekonomisinin ıslahına yardımcı bulunup bulunamayacağı, bulunabileceği takdirde ne gibi yardımlara ihtiyaç duyulacağını ve bunun nasıl tatbik edilebileceği konusunda vereceği kararlarda ön verileri sağlamak."

Yine aynı raporda Thornburg tarafından THK'nin uçak ve motor fabrikaları ile ilgili olarak şu ifadeye yer verilmiştir:⁵⁴⁹

"Uçak ve diesel motörleriyle sair girift makineler imâli için Ankara'da bir fabrika tesis etmek tasavvuru da aynı sınıfa dâhil edilebilir. Lokomotif imâline ve bu sayfalarda zikrettiğimiz sair imalâta ait tasavvurları da aynı şekilde telâkki etmemiz lâzımdır. Bu gibi tasavvurları hazırlayan veya mütalâa eden kimselere Amerikalılar iyi mesai arkadaşı nazariyle bakamıyacıkları gibi, memleketin malî kaynaklarını böyle projelere tahsis eden bir Hükümetin de yabancı sermayedarlara itimat telkin ettiği iddia olunamaz."

Barker-Thornburg ve Hilts gibi Amerikalı uzmanların hazırladıkları tüm raporlarda, devamlı olarak "*Öncelik Tarıma*" ya da "*Türkiye ziraat ile kalkınır*" gibi vurgular ve daha sonra bunu "*Öncelik Karayoluna*" ifadelerinin izlemesi Amerikan emperyalizmine hizmet etme amaçlı olup; bu karayolu ulaşımı sayesinde tarımsal girdi, hammadde ve tarımsal ürün artışının Batı'ya hızlı bir şekilde aktarılması amaçlanmıştır.⁵⁵⁰

⁵⁴⁷ Güven, **a.g.e.**, s. 107-108.

⁵⁴⁸ **A.g.e.**, s. 25-26.

⁵⁴⁹ Thornburg, **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi**, s. 137; Benzer ifadeler için Bkz. Thornburg, **Türkiye Nasıl Yükselir**, s. 223.

⁵⁵⁰ Güven, **a.g.e.**, s. 144-145.

Amerikalı iktisatçılar tarafından en çok eleştirilen ve Türk ekonomi tarihinde “Devletçi karışımçı dönem” olarak da adlandırılan 1932-1939 döneminde, Batı sermayesine dayalı bir kalkınma ve sanayileşme modeli terkedilerek öz kaynaklara bağlı ve dış denetimlerden kısmen bağımsız bir gelişme modeli esas alınmıştır. Ayrıca, yönetici kesimdeki bilinç düzeyi artmış, yabancı yatırım ve borçlanma olmaksızın dış ticarete fazla dayanmayan ve ekonomik özgürlük temelli bir kalkınma modeli benimsenmiştir.⁵⁵¹

3.2.2.2. Talep Yetersizliği

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından 1948 yılı sonunda yapılan denetleme sonucunda Uçak Fabrikası’nda görülen satışlar ve mamul stokları konusunda sorunlar ve çözüm önerileri ile ilgili olarak; Müşterisizlik yüzünden uçak fabrikasının bir tamirhane ve atölye durumuna geldiği ve kurum tarafından çeşitli işlerde verilen fiyatların oldukça yüksek olduğu bildirilerek gerekli reklam ve ilanlarla piyasaya bilgi verilmesi, ülkenin ihtiyacı bulunan ürünlerin imali için etüt ve araştırmaların artırılması, işletme tesislerinin verimli hale getirilmesinin sağlanması, fabrika ürünlerinin satış fiyatının piyasa fiyatları ile eşit olması, alınan her sipariş için ihtilafları önlemek adına bir anlaşma yapılması ve maliyet ve fiyat tespit edilmesi, muayene ve teslim işlerine gerekli özenin gösterilmesi ve muhasebe kayıtlarının düzgün olması önerilmiştir.⁵⁵²

Y. Müh. Şükrü Er, fabrikaların kapatılmasına yol açan talep yetersizliği ve desteklenmemesi konusunda şu ifadeye yer vermiştir:⁵⁵³ “... Ancak konunun halka dönük bir endüstri dalı olmaması, müşterisinin ise tekel olarak devlet oluşu ve Atatürk’ten sonra hükümetlerce benimsenmemesi gerektiği kadar desteklenmemesi, yaşamasını ve gelişmesini önlemiştir.”

⁵⁵¹ Güven, a.g.e., s. 147.

⁵⁵² CCA, 030.10.00.00.100.619.6, s. 13-16.

⁵⁵³ Er, Kemal Atatürk ve Teşebbüs Hürriyeti, s. 116.

Y. Müh. Yavuz Kansu da havacılık alanında devlet desteğinin önemi konusunda şunları söylemiştir:⁵⁵⁴

“... Çünkü havacılık sanayinin bu aziz vatanda inkişafı, mutlak milli bir zarurettir. Bu yolda bugüne kadar sarf olunan emekleri boşa çıkaracak hareketler, memlekete hizmet olmayacaktır. Az yukarıda da işaret ettiğim gibi, havacılık sanayii hiç bir yerde devletin yardımı ve himayesi olmadıkça inkişaf etmemiştir ve edemez de. Çünkü havacılık sanayinin tek başına ve nihayet yüzde doksan dokuz müşterisi yalnız ve yalnız devlettir...”

Y. Müh. Şükrü Er, Hava Kuvvetleri tarafından sipariş verilmemesi konusunda ise şu ifadeye yer vermiştir:⁵⁵⁵

“Türkiye’de Uçak ve Uçak motoru imalini memleketin savunması için şart gören ve T. H. Kurumunu bu fabrikayı kurmaya zorlayan Hava Kuvvetlerimiz, kurulduktan sonra bu fabrikaya hiçbir sipariş vermemiştir. Gâh motorların gücünün küçüklüğü, gâh bizim yapacağımız imalâta güvenilmediği, gâh Amerika’dan bedava motor alındığı bahaneleriyle, yaptığımız çabalar boşa çıkarılmıştır.”

Hv.K.K.’ce Miles Magister temel eğitim uçaklarının siparişlerinin kesilmesi ile ilgili ise o dönem THK Gazi Motor Fabrikasında Takım Servisi Şefi olarak görev yapmış Y. Müh. M. Muhittin Gürbüz şunları söylemiştir:⁵⁵⁶

“Bilindiği kadarıyla, ABD Hava Kuvvetlerinde, bu kadar ufak motorlu ilk eğitim uçağı olmayışı, Hava Kuvvetlerimizin ilk eğitim uçağı siparişinin askıya alınmasının başlıca sebebi olmuştu!..

Oysa ki , ABD’nde o kadar küçük güçlü ilk uçağının bulunmayışının asıl sebebi, o kuruluşlar, ilk eğitim safhasını sivil havacılık kulüplerinde geçirmiş kimselerin alınmasından ibaretti!.. ülkemizde ise Hv.Kuvvetlerimizin ilk eğitimleri kendi bünyesinde yürütmesi zarureti vardı...

Bu suretle, kendisine destek vadeden Hv.K.K.mızın sürekli siparişi alınmadan Uçak ve Motor Fabrikalarının faaliyetlerini sürdürmenin mümkün olamayışından bahisle, THK yönetiminin yardım talebine ise zamanın hükümetinden olumlu bir cevap alınamamıştır.”

Y. Müh. Şükrü Er, devlet desteği olmadan bu çabaların yetersiz kalacağını ise şu sözlerle ifade etmiştir:⁵⁵⁷

“Sanayii henüz kurulmamış veya kurulmakta olan memleketlerde devlet teşviki olmadan bir gelişme beklenemez. Ancak, bu teşvikler ekonomik ve sosyal zeminin hazırlanması şeklinde olmalıdır. Kuvvetli sermaye ve müteşebbisin bulunmadığı yerde

⁵⁵⁴ Yavuz Kansu, “Hava Sanayininin, Bu Aziz Vatanda İnkişafı, Mutlak Bir Milli Zarurettir”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 406, (Ağustos 1949), s. 7. Yavuz Kansu’nun bu makalesi ayrıca Mühendis ve Makina Dergisi’nde Şükrü Er’in önsözü ile yayınlanmıştır. Bkz. Kansu, “1949’daki Uçak Endüstrimiz”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 14, Sayı: 170, (Haziran 1971), s. 423-425.

⁵⁵⁵ Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, s. 54-55.

⁵⁵⁶ M. Muhittin Gürbüz, “Türk Hava Kurumu’nun Uçak Sanayii Alanındaki Hizmetleri”, **Uçan Türk Dergisi**, C: 13, Sayı: 122, (Mart 1989), s. 44-45.

⁵⁵⁷ Şükrü Er, “Memleketimizin Endüstrileşmesi Üzerine Düşünceler”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 6, Sayı: 54, (I. Makina Sanayii Kongresi Özel Sayısı: II), (Ocak 1962), s. 21.

zorla, borçla kurulan tesisler mallarını serbest piyasada tutunamayacak derecede pahalıya mâl ederler. Devlet politikasında teşvik, maliyet fiyatını düşürecek şekilde olmalıdır.

Bununla beraber büyük yabancı sanayiciler arasındaki rekabetlere rağmen, bu firmalar ziraatçı memleketleri kendilerine ham madde istihsal eden geri memleketler halinde bırakmakta kolayca anlaşılabildikleri gibi, geri memleketlerin idarecileri de ufak bir taviz mukabilinde mukavemet edememekte ve hatta kolaylık dahi gösterebilmektedirler...”

MSB tarafından; Miles Magister okul uçağı, motor gücünün benzer uçaklara nazaran daha küçük olduğu gerekçesiyle, THK-2 eğitim ve akrobasi uçağı ise tek kişilik olması ve bir öğretmenin de birlikte uçmasına müsait bulunmaması sebebiyle öğretim uçağı olarak kabul edilmemiştir. DHY tarafından; yolcu uçağı olarak düşünülen tiplerin azami irtifalarının düşük olması ve bunlarla ülkenin çeşitli yerlerine sefer yapılamayacağı düşüncesiyle reddedilmiştir.⁵⁵⁸

Türkiye için çok önemli bir girişim, henüz emekleme aşamasında devlet tarafından ABD ve Avrupa’da olduğu gibi desteklenmemiş, kendi kendine yeter hale gelmesi beklenmemiş ve gelen hükümetler konuya kayıtsız kalmışlardır.

3.2.2.3. Motor Teknolojisindeki Gelişmeler

Y. Müh. Fikret Çeltikçi ve Y. Müh. Hüseyin Ünsal tarafından yazılan “Tepkili Motörler” adlı makalede pistonlu motorlar ile gaz türbinli (tepkili) motorların özellikleri karşılaştırılmıştır:⁵⁵⁹

“... Ezcümle, bu günkü pistonlu motorlarla mücehhez tayyarelerde azami 700 kilometre sürat elde edilmiştir. Buna mukabil, bu günkü gaz türbini ile mücehhez tayyarelerin süratleri 1000 kilometre civarındadır. Pek yakında sada süratine varılacağı hattâ aşılacağı umulabilir. Bu küçük misal, askerî tayyarecilik için bu tip motörlerin ne derece emsalsiz olduğunu isbata kâfidir. Bunun neticesi olarak, bütün tayyare kuvvetlerinde sür’at üstünlüğü dolayısıyla pistonlu motörlerin yerini günden güne tepkili motörlere terkedeceği bedihidir. Fakat askerî tayyareler için bu husus bir kat daha önem arzetymekte ve geç kalmadan bu yola dökülmek zarurî bir hale gelmektedir. Nitekim bu gün tayyareyi silah olarak kullanmak imkânına malik olan bütün milletler büyük bir yarış halinde tepkili motörlerle mücehhez tayyareler yapmaya uğraşmaktadır...”

ABD Hava Kuvvetlerinin hızlı şekilde jet uçaklarına geçişi ve Türk kamuoyunun modernleşme hırslının baskısıyla Türkiye’nin de bu eğilime uyarak birkaç yıl içerisinde pervaneli uçakları terk ederek jet uçaklarına geçmesi Amerikan

⁵⁵⁸ CCA, 030.01.00.00.100.619.6, s. 16.

⁵⁵⁹ Fikret Çeltikçi ve Hüseyin Ünsal, “Tepkili Motörler”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 391, (Mayıs 1948), s. 15.

yardımının olumsuz etkilerinden olmuştur. Bu aşamada Türk makamları ABD'ye gereğinden fazla öncelik tanımıştır. Ancak, Hava Kuvvetlerinin bugün ulaşılmış olduğu seviye o dönem zorlu bir süreç içerisinde başlatılan modernizasyon çabalarının bir sonucudur.⁵⁶⁰

Eski tip pistonlu uçak motorları yerine gaz türbinli (tepkili) motorların kullanılmaya başlanması üzerine havacılık alanında büyük bir devrim yaşanmıştır. Eski tip motorlar ve pervaneli uçaklar yerine jet uçak ve motorları havada büyük bir hız ve manevra üstünlüğü getirmiştir. THK Gazi Uçak Motor Fabrikasında üretilmekte olan eski tip motorlara da gerek Hv.K.K. gerekse DHY tarafından sipariş verilmediğinden ekonomik sorunlar yaşamaya başlayan fabrikalar için durum daha da kötüleşmiştir.

3.2.2.4. Basının Olumsuz Tutumu

Y. Müh. Şükrü Er, basının olumsuz tutumu ile ilgili şunları söylemiştir:⁵⁶¹

“Başlangıçta basının aleyhte tutumunu ve bu kargaşalığı değerlendiremiyorduk. Yazarların bilgisizliğine, ilgisizliğine veriyorduk. O zamanlar Vatan Gazetesi en çok okunan gazetelerdendi ve sık sık Etimesgut Uçak Fabrikasının aleyhinde yazılar yayınlıyordu. Ancak son yıllar Yalman'ın anıları yayınlanınca işin iç yüzünü, menfaat çekişmesini iyice ve fakat çok geç olarak öğrendik.”

O dönem basının önde gelen kalemlerinden biri olan Vatan gazetesi yazarı Ahmet Emin Yalman, anılarında havacılık alanına girişini ve Curtiss-Wright grubunun temsilcisi olmasına ilişkin şunları söylemiştir:⁵⁶²

“...İstanbul'a döndüğüm zaman ortaklarımın başbaşa verdik. Havacılık sahasında hiçbir tecrübemiz yoktu. Fransız Breguet uçaklarını temsil eden Yılmaz firmasının ortakları emekli subay Muhlis ve Hilmi Beyler bu işi biliyorlardı, uçak siparişlerini adeta inhisar altında tutuyorlardı. Onların mukavemeti karşısında Curtis-Wright grubunun geniş projelerini yürütmek güç görünüyordu. Kendilerine bir kâr hissesi teklif etmeyi doğru bulduk. Onlar da derhal kabul ettiler. Beraberce Ankara'ya başvurarak Curtis-Wright grubunun tekliflerini bildirdik. Tatko'nun Ankara'daki vekili olan Malatya milletvekili Mahmut Nedim Zapçı ve eski Yollar Umum Müdürü Yüksek Mühendis Akil beyler, Ankara'daki muameleleri takip edeceklerdi.”

⁵⁶⁰ Tokatlı, a.g.b., s. 356.

⁵⁶¹ Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, s. 58.

⁵⁶² Ahmet Emin Yalman, **Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim**, (Yay. Haz: Erol Şadi Erdinç), C: II, Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., İstanbul, 1997, s. 1037.

Y. Müh. Şükrü Er başka bir makalesinde basınla ilgili şu acı tespiti yapmıştır:⁵⁶³

“Yurt dışındaki uçak imalâçıları, memleketimizde uçak endüstrisinin kurulmaması ve yapılan teşebbüslerin öldürülmesi için basınımızdan yeterince faydalanırlar. Milliyetçi basın ise uçak endüstrisinin ne aleyhindedir, ne de savunucusudur.

Aynı durum 1942’lerde uçak imaleden THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve THK Gazi Orman Çifliği Uçak Motoru Fabrikası için de geçerlidir.”

Gazeteci Ahmet Emin Yalman da Türkiye’de uçak girişimi işinin başarısızlığa uğraması ile ilgili olarak şunları söylemiştir:⁵⁶⁴

“... Eğer Curtis grubu ile olan işbirliği devam etseydi, Türk havacılığı çok ileri gidecek, bugün kendi uçaklarımızı ve motorlarımızı yapacak bir halde bulunacaktık. Ne yazık ki Hava Kuvvetleri’ndeki görüş ayrılıkları, iyi bir piyasayı kaybeden Fransız fabrikalarının entrikaları ve bilhassa hava mühendisi Selahaddin Bey’in ve ona güvenen eski demiryolu müteahhidi ve yeni uçak fabrikacısı Nuri Demirağ’ın kendi uçaklarımızı kendi icatlarımıza göre bizzat yapmak yolundaki iddiaları araya girdi. Bu iddiaların başında giden Selahaddin Bey’in kendi icadı olan uçakla düşüp ölmesi bile durumu düzeltemedi. Hava Kurumu da bir taraftan yıkıcı bir rol oynayarak İngiltere’den artık hiç değeri kalmamış bir uçak motörünün lisansını ve resimlerini satın aldı. Bu maksatla geniş fabrikalar yapıldı, hem milyonlarca milli para, yapılan bütün ikazlara rağmen heba edildi, hem de Curtis-Wright ile işbirliği yolundaki yaman fırsat elden kaçırıldı.”

Yalman, ABD’li uçak üreticisi Curtiss-Wright grubunun 1930’lu yıllarda temsilciliğini yapmıştır. Vatan Gazetesindeki yazılarında THK ve faaliyetleri ile ilgili genel olarak olumsuz tutum içerisinde olmuştur. Basının ilgisizliği ve kötü tutumu THK-13 Uçan Kanat Planör projesi devam ettiği esnada da sürmüş ve olumsuz propagandalar yapılmıştır. Birçok ülkede henüz yeni gelişen bir alanda bu tarz olaylar görülebilmesine rağmen sürekli olarak bardağın boş tarafına bakılarak basın tarafından bu girişimin baltalanması yolu seçilmiştir.

3.2.2.5. Siyasi İradenin ve Yetkili Makamların Olumsuz Tutumları

Fabrikaların yeterli sipariş alamaması üzerine ziyaretine gidilen dönemin başbakanı Şemsettin Günaltay kendisini ziyarete gelen şu ifadeleri kullandıktan sonra toplantıyı terk etmiştir:⁵⁶⁵

“Fabrikalarınızın uçak yapması hayaldir. Sizlerin bir iş yapacağına inanmıyorum. Herhangi bir sipariş veremem. Fabrikaları hükümet olarak satın alamam. Fabrikalar

⁵⁶³ Er, “Havacılık Endüstrisinin Doğuşu”, s. 11.

⁵⁶⁴ Yalman, **a.g.e.**, s. 1045-1046.

⁵⁶⁵ Er, “Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)”, s. 43.

halkın teberruları ile kurulmuştur. Meclise kanun sevk ederek onları elinizden alacağım.”

8 Ağustos 1945'te Uçak Motoru Fabrikası kurmak üzere İngiltere'deki De Havilland Fabrikası'na giden Planlama Heyetinde bulunan bir mühendise dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Zeki Doğan tarafından “*Memleketin hayati bir davası için girişilen bir teşebbüste üzerlerine aldıkları hizmetin büyüklüğünü*” belirtilerek başarılar dilenmiş, motor fabrikası kurulup Hava Kuvvetleri tarafından yeterli sipariş verilmemesi hususunda kendisine gidildiğinde ise “*Size parayla sipariş vermem zira Amerikalılar bedava uçak motoru veriyor. Bu millet sonra beni asar*” diyerek geri çevrilmişlerdir.⁵⁶⁶

Y. Müh. Şükrü Er, fabrikalara karşı yetkili siyasilerin ve yetkili makamların ilgisizliği konusunda ise şu tespitlerde bulunmuştur:⁵⁶⁷

“Ben Fabrikada üç yıl mühendis ve şef olarak çalıştım. Uçak fabrikasına Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel'den başka işin asıl sorumluları olan hiç bir bakanımız fabrikayı ziyarete gelmedi. Siz ne yapıyorsunuz diye bizi yönlendirmesi gereken üst düzey yöneticiler gelmez iken, gelen yabancıların arda arkası kesilmiyordu. Özellikle Amerikalılar teknik elemanlarıyla birlikte üst düzeyde heyetler halinde yaptıkları ziyaretlerle sürekli bizleri kontrol altında tuttular. Araştırmacılar devlet ve Kurum arşivlerini inceleyebilirler. Öyle ki ABD'nin Sivil Havacılık Dairesinin Başkanı dahi Türkiye'yi ziyaret ederken uçak ve motor fabrikalarını incelemeyen memleketlerine dönmediler. Bu ziyaretlerin arkasından da Marshall [Marshall] yardımları başladı...”

THK Uçak Fabrikası'ndaki faaliyetin sona erdirilmesine yol açan ve 1950 yılının başlarında Ankara'da THK Genel Merkezinde yapılan kongrede Başbakan Şemsettin Günaltay Etimesgut Uçak Fabrikası'na para ayıramayacağını şu sözleri dile getirmiştir:⁵⁶⁸

“Türk Hava Kurumu'nun esas görevi pilot yetiştirmektir. Kaldı ki gereken askeri ve sivil eğitim uçakları, Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan ileri eğitim, avcı, bombardıman ve nakliye uçakları ile hava yollarının ihtiyacını karşılayacak uçaklar Amerikan yardımı ile gelmektedir. Ayrıca uçak fabrikasına ayrılacak para da yok!!”

Fabrikada uçak yapımına son verilmesi üzerine fabrika çalışanları doğal olarak çok büyük bir hayal kırıklığına uğramıştır. Yapılan seçimlerde DP'nin iktidara gelmesi ile fabrikada yeniden bir faaliyet başlayacağına dair bir ışık belirmiştir.

⁵⁶⁶ Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, s. 66-67.

⁵⁶⁷ Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, s. 263. Ancak, Havacılık ve Spor dergilerinde, gazetelerde ve kurumun kendi kurultay albümlerinde birçok yetkilinin fabrikaları gezdiği ve yetkililerden bilgi aldığı görülmektedir.

⁵⁶⁸ Orbay, **a.g.e.**, s. 42. 13 Mart 1950 tarihinde Başbakan Şemsettin Günaltay başkanlığında toplanan THK Genel Kurul Toplantısı'ndan bahsedilmektedir.

Bunun üzerine Fabrikadan 1 başmühendis ile 5 mühendis Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Görüşmede Cumhurbaşkanı Bayar gelen heyete: “Kökü çürümüş bir ağacın güzide meyvelerisiniz, maalesef etrafa saçıldınız. Benim yapabileceğim bir şey yok” demiştir. Daha sonra fabrikayı ziyaret eden Hava Kuvvetleri Komutanı da üzüntüsünü paylaşmış ancak ne var ki artık yapılacak bir şey kalmamıştır.⁵⁶⁹

Burada ilginç olan bir durum da, fabrikaların doğup gelişmesinde büyük desteği görülen Cumhurbaşkanı İnönü'nün fabrikaların kapanmalarının eşğine gelmiş olmasına rağmen bu durma kayıtsız kalmış olmasıdır.

3.2.2.6. Amerikan Yardımından Gelen Uçaklar

Türkiye'ye yapılan Amerikan yardımının havacılık kısmını teşkil eden uçakların ilk 12 adetlik bölümünü oluşturan A-26 uçağı, 16 Mart 1948 günü saat 10.00'da iki filo halinde Atina'dan hareket etmiş ve İstanbul üzerinden geçerek saat: 12.45'te Hava Garnizonu Komutanı Alb. Şevket Acar, Alay Komutanı Yb. Necmi Algün ve Amerikan Yardımı Havacılık Kısmı Başkanı Gen. Hoag başta olmak üzere birçok Türk ve Amerikalı subayın hazır beklediği Ankara Etimesgut Havaalanına varmıştır. Ayrıca, bu yardımlar kapsamında verilen uçaklardan A ve B kategorileri hafif ve ağır bombardıman uçakları için P kategorisi ise avcı uçaklarını belirtmek için kullanılmıştır.⁵⁷⁰

1948 yılı Ağustos ayı itibarıyla Amerikan Yardımından planlanan ve teslim edilen uçaklar şunlardır:⁵⁷¹

Tablo - 32: Ağustos 1948 İtibarıyla Amerikan Yardımından Planlanan ve Teslim Edilen Uçaklar

	<i>Tip</i>	<i>Onaylanan Adet</i>	<i>Teslim Edilen Adet</i>	<i>Teslim Edilecek Adet</i>	<i>Teslim Tarihi</i>
1	<i>P-47</i>	180	180	-	<i>Bilinmiyor</i>
2	<i>P-47 (Yedek Parça)</i>	60	59	1	<i>Bilinmiyor</i>
3	<i>C-47</i>	66	-	66	<i>Bilinmiyor</i>
4	<i>C-47 (Yedek Parça)</i>	15	-	15	<i>Bilinmiyor</i>
5	<i>P-61</i>	16	-	16	<i>Bilinmiyor</i>

⁵⁶⁹ Orbay, **a.g.e.**, s. 42.

⁵⁷⁰ “Amerika'dan Türkiye'ye Gönderilen Askeri Uçaklar”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 390, (Nisan 1948), s. 11.

⁵⁷¹ Tokatlı, **a.g.b.**, s. 350.

6	AT-6	100	100	-	Bilinmiyor
7	AT-11	127	127	-	Bilinmiyor
8	A-26	30	30	-	Bilinmiyor
9	A-26 (Yedek Parça)	15	-	15	Bilinmiyor
Toplam		609	496	113	

Türkiye, 1952 yılında NATO'ya girmesinin ardından envanterinde bulunan pervaneli uçaklar yerine jet uçaklara geçmeye başlamıştır. Bu kapsamda, pervaneli uçaklar hizmet dışı kalırken, Hava Kuvvetlerinde üs ve filo kuruluşuna geçilmiştir. Aynı yıl 1. ve 3. Hava Kuvvet Komutanlıkları kurulmuş ve bu filolar T-33, F-84G, F-84F ve F-86 jet uçaklarıyla donatılmıştır.⁵⁷²

Y. Müh. Zafer Orbay uçak üretiminin durdurulmasına yol açan sebepler konusunda şunları söylemiştir:⁵⁷³

“Kanaatimce 1950 yılının başında henüz Cumhuriyet Halk Partisi iktidarda iken alınan bir kararla THK Etimesgut uçak fabrikasında uçak yapımının durdurulmasına sebep gösterilen maddi sorunların yanında diğer etkenler vardı. Amerikan ve Avrupa devletleri bu alanda kendilerine rakip olabilecek ülkelerin kendilerine yeterli olmalarını istemediklerinden onlara yardım adı altında uçak vererek, ileriki yıllarda da uçak satmayı planlayarak bunu önlemeye çalışıyorlardı. Bu gerçek günümüzde de geçerlidir. 1951 yılında Amerikan yardımı ile yollanan, bir miktar da İngilizlerin verdikleri uçaklar ülkemizin ve savaştan zarar gören bazı Avrupa ülkelerinin askeri ve sivil uçak ihtiyacını karşılıyordu.”

3.2.2.7. Genel Koşullar

Motor fabrikasında yasak olmasına rağmen metrik dışı ölçü kullanımı, makina endüstrisi için diğer alanlarda olduğu gibi bir İthal ve Gümrük Rejiminin olmaması sonucu sanayinin gelişmemesi, yerli mallara olan güvensizlik, ticari anlaşmazlıklar ve ortak iş yapmaktan çekinilmesi gibi sebepler fabrika üzerinde olumsuz etki yaratmıştır.⁵⁷⁴

Dışarıdan satın alınan tam mamul bir uçak, değeri üzerinden %5 gümrük vergisine tabi iken üretimde kullanılacak malzemenin F.O.B. değerine göre gümrük vergisi %21.39'du. Bu sebeple ülkede yerli üretimi teşvik amacıyla uçak üretimi için gerekli madde ve malzemenin gümrükten tamamen muaf tutulması veya en azından tam mamul düzeyine indirilmesi konusunda THK Genel Merkezinin girişime

⁵⁷² Yaşar Özdemir, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981, s. 27.

⁵⁷³ Orbay, **a.g.e.**, s. 42.

⁵⁷⁴ Er, “Motör Fabrikası”, s. 15-16.

geçmesi istenilmiştir. DHY hesabına gelen malzeme için 3424 Sayılı Kanunla sağlanan Gümrük muafiyetinin de önemli bir destek sağlayabileceği ifade edilmiştir.⁵⁷⁵

3.2.2.8. Havacılık Alanında Üst Otorite Eksikliği

THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Müdürü Y. Müh. Fikret Çeltikçi havacılık alanında bir üst otoritenin bulunması gerekliliğini şu sözlerle belirtmiştir:⁵⁷⁶

“Her şeyden evvel ihtiyaçların tesbiti ve sonra programların hazırlanması için bir tek makamın mesul vaziyette görülmesi lâzımdır. Bugünkü mevcut teşkilât buna müsait değildir. Havacılık işleriyle ayrı ayrı meşgul olan makamların miktarı lüzumundan fazladır. Bunların mesailerinde bir işbirliği olmadıkça havacılığın hiç bir işinden ve ezcümle endüstri faaliyetinden randıman beklenemez.”

Y. Müh. Hüseyin Ünsal da konu ile ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:⁵⁷⁷

“...İhtiyaç meydandadır. Eğer millî bir havacılık siyaseti güderek kudretli bir hava kuvvetine sahip olmak istiyorsak sanayi ile ilgili Bakanlıkların (veya Endüstri Bakanlığının?) müşterek bir plân ve program tesbit ederek sanayi programlarını birbirine muvazi olarak yürütmek ve binnetice hava sanayiini muayyen bir program tahtında gerçekleştirmek zamanı çoktan gelmiştir. Aksi takdirde, havacılık için masraf yapmak tamamiyle lüzumsuzdur. Çünkü yirmi tip tayyare ile birlikte yüz çeşit malzemenin ikmal, bakım ve eğitimi idame ettirmek ve memleket savunması bahis mevzuu olduğu takdirde on çeşit bomba ve mermi kullanmak çok zengin bir memleket bütçesinin dahi taşıyabileceği bir yük değildir. Bu takdirde, millî havacılık vasıtalarını en asgarî miktara düşürmek ve bir harp vukuunda kuvvetli bir müttefikin kanatları altına sığınmak en makul bir hal çaresidir...”

Gerçekten de bu konuda bir üst otorite bulunmaması Başbakanlık Umumi Murakabe Raporlarına da yansımıştır. Havacılık alanında böyle bir üst kurum bulunsaydı bu THK Fabrikaları diğer devlet kurumları ile birlikte uyum içerisinde çalışabilecek, istenen ölçülerde projeler hazırlanacak ve talep sıkıntısı bir şekilde yaşanmayacaktı. Çünkü, başlıca alıcı durumunda bulunan Hv.K.K. ve DHY, THK'nin ürettiği uçakları kendi istedikleri vasıflara haiz olmadığı gerekçesi ile almak istememiştir.

⁵⁷⁵ Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları, s. 54-55.

⁵⁷⁶ Fikret Çeltikçi, “Hava Endüstrisi ve Memleketimizdeki Gelişmeleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 391, (Mayıs 1948), s. 11.

⁵⁷⁷ Hüseyin Ünsal, “Tepkili Motörler ve Hava Sanayii”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 32.

SONUÇ

II. Dünya Savaşı devam ettiği yıllarda çok büyük para ve emek harcanarak faaliyete geçen THK Etimesgut Uçak Fabrikası o dönem için yerli silah sanayi adına büyük bir umut ışığı olmuştur. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel ve Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak gibi devlet büyüklerinin fabrikanın doğup büyümesinde çok büyük katkıları olmuştur.

Fabrika, toplam 16 adet uçak ve planör modelini projelendirip birkaçı hariç diğerlerini üretmiş, birçok mühendis, teknisyen ve işçi için de önemli bir okul vazifesi görmüştür.

Daha sonra 1948 yılında Gazi Çiftliği'nde THK Motor Fabrikası faaliyete geçerek İngiltere ile yapılan lisans anlaşması sonucu Gipsy Major motorlarının montajı gerçekleştirilmiş, KM-5 ve KM-10 yerli motorların ise imalatları gerçekleştirilmiştir.

1950 yılında ise uçak ve planörlerin üretim aşamasında test işlemlerinin yapılabilmesi amacıyla çok önemli bir görevi olan Ankara Rüzgâr Tüneli faaliyete geçmiştir.

Fabrikalar için kötü gidiş II. Dünya Savaşı'nın bitmesi ile başlamıştır. Savaş bittikten sonra Amerikalılar Türkiye'ye ekonomik yardımların yapılabilmesi için Türkiye'de çok partili hayata geçişin ve liberal ekonomi politikalarının benimsenmesini şart koşmuştur. Yine özellikle Amerikalılar, THK Fabrikasında çalışan Polonyalı mühendislerin bir bölümünü ekonomik vaatler ile ikna ederek ülkelerine götürmüşlerdir.

THK'nin uçak ve planörlerine yönelik dış talep bir şekilde engellenmiş, DHY ve Hava Kuvvetleri THK'ye yeterli siparişleri vermemiş, dönemin hükümetlerinin kısa süre göreve gelmeleri, iç ve dış karışıklıklar sonucunda gelen hükümetlerin gündemlerinde fabrikaların düştüğü ekonomik sıkıntıdan kurtarılması pek yer bulmamıştır. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Başbakan Şemsettin Günaltay ve Hava Kuvvetleri Komutanı Zeki Doğan gibi siyasetçi ve askerler ekonomik zorluklarla mücadele eden fabrikaların durumuna kayıtsız kalmışlardır.

Çare olarak başvurulanan Amerikan heyetlerinin Türkiye'nin ağır sanayi yerine tarım ve hafif montaj işleri ile uğraşması yönündeki telkinleri, ellerindeki eski model uçaklarını Türkiye'ye vermeleri, daha sonra bu uçakların bakım-onarım ve yedek parçalarından çok büyük para kazanmalarına yol açmış, jet uçak ve motorlarının gelişmesi ve bu uçakları Türkiye'ye verilmeleri sonucu THK Uçak ve Motor Fabrikalarında üretilen uçak ve motorlar atıl duruma düşmüştür.

1946 yılında kurulan DP'nin aynı yıl yapılan seçimlerde önemli bir başarı elde etmesi ve dış baskılar sonucu iktidarda bulunan CHP'nin siyasi, ekonomik ve toplumsal alanda birçok yenilik gerçekleştirerek seçmeni etkilemeye çalışmasına yol açmıştır. 1950 seçimlerini DP'nin kazanması sonucu oluşan yeni dönemde DP iktidarı tarafından liberal ekonomi politikalarının daha da benimsenmesi üzerine ekonomik hayat üzerindeki devlet faaliyetleri ve müdahaleleri azalma eğilimi göstermiştir.

1947 yılı ile birlikte Türkiye'nin IMF ve Dünya Bankası'na üye olması, sadece bir gün sonra ABD ile ikili askeri antlaşma yapılarak askeri ve ekonomik yardımların yapılmaya başlaması üzerine Genelkurmay'da THK'nin ürettiği uçak ve motorlardan faydalanılamayacağı görüşünün belirmesine yol açmıştır. Türkiye, 9 Ağustos 1949'da Avrupa Konseyi üyesi olmuş ve 1952 yılında NATO'ya üye olmuştur. Yani, Türkiye'nin 1947 yılı ile birlikte hızlı bir şekilde Batı'nın siyasi, ekonomik ve askeri şemsiyesi altına girdiği görülmüştür.

ABD'nin 1940'ların sonunda Türkiye üzerinde nasıl etkileyici bir güce eriştiğini görmek açısından aşağıdaki örnek oldukça çarpıcıdır:

Türkiye'nin Sovyetler Birliği ile yakınlaşma ihtimali ve Filistin'e Yahudi göçünü Türkiye bir koz olarak kullanmıştır. Yahudi göçünün hızı ABD'den gelen yardımlar ölçüsünde artırılıp azaltılmıştır. İsrail Devleti, 14 Mayıs 1948'de kurulmuş ve ABD de aynı gün İsrail'i ilk tanıyan ülke olmuştur. ABD, 1945 yılından beri Türkiye ile çeşitli antlaşmalar imzalamış olduğundan Türkiye'nin de hemen İsrail'i tanımasını beklemiştir. Ancak, Türkiye bu iş için hiç de aceleci davranmamıştır. İsrail ile savaşan Arap orduları için bomba üreten Nuri Killigil'in faaliyetlerini sürdürmesine izin verilmiştir. 3 Mart 1949'da İstanbul Haliç'te bulunan fabrikanın havaya uçması sonucu Türkiye de elindeki çok büyük bir kozu kaybetmiştir. Bu olay

Türkiye'ye karşı açık bir uyarı olmuştur. O tarihe kadar İsrail'i tanımayan hükümet bu olayın ardından İsrail'i tanıma kararını 28 Mart 1949'ta basına bildirmiştir. 29 Mart 1949'ta çıkan gazeteler Türkiye'nin İsrail'i tanıma kararını yazmıştır. Böylece, Türkiye "*İsrail'i tanıyan ilk Müslüman ülke*" olmuştur.⁵⁷⁸

1950 yılında iktidarın CHP'den DP'ye geçtiği dönemde fabrikalar zaten ekonomik kriz içerisinde olup bu fabrikaların yeni kurulan MKEK'e devredilmeleri gündeme gelmiştir. Buna rağmen yeni iktidar da fabrikaları yaşatmak konusunda pasif kalmış ve THK tarafından ürettiği uçaklar için satış garantisi istenmesini ve Endonezya gibi ülkelere satışı gibi taleplerini uygun görmemiştir. THK Uçak ve Motor Fabrikaları 4 milyon lira gibi bir bedelle MKEK'e devredildikten sonra 1951 yılında Danimarka'ya satılan 1 adet THK-5A uçağının Danimarka tarafından beğenilmesi üzerine bu ülke tarafından 1953 yılında yapılan yeni teklif yapılmış, ancak bu teklif kabul edilmemiştir. Daha sonra bir Avrupa ülkesinden de MKEK-4 Uğur uçakları için yapılan 30 adetlik teklifin de çeşitli sebeplerle reddedilmesi fabrikaların faaliyetlerine devam edebilmeleri konusunda siyasi iradenin çok da istekli olmadığını göstermektedir. İktidar tarafından bu kararların alınmasında Amerikan askeri ve ekonomik yardımlarının ve uzman heyetlerin raporlarının da çok büyük etkisi olduğu açıktır.

Fabrikaların yeni sipariş alamamaları, farklı iş alanlarına el atarak başarısız olmaları ve idareciler ile personelin arasındaki çekememezlik sonucu fabrikalar için kaçınılmaz son gerçekleşmiştir. Maalesef, THK'nin havacılık alanındaki bu girişimleri Türkiye'de baltalanarak sonlandırılmak zorunda bırakılan ne ilk ne de son girişim olmuştur. Benzer bir şekilde daha seri üretime geçmeden sonlandırılmak zorunda bırakılan devrim arabalarının hikâyesini anlatan 2008 yılı yapımı "*Devrim Arabaları*" adlı filmde Selçuk Yöntem'in bir cümlesi sanki bütün bu işlerin neden başarısızlığa uğradığını bize anlatmaktadır: "*Türkiye'de hiçbir başarı cezasız kalmaz!*"

Y. Müh. Şükrü Er, anılarında THK Genel Merkez Binasında bir havacılık sergisi açıldığını ve burada sergilenen yaklaşık 25-30 yıl öncesine ait 20'ye yakın

⁵⁷⁸ Atilla Oral, **Kafkasya'da İslâm Ordusu Kumandanı, Haliç'te Silâh ve Cephane Fabrikatörü, Enver Paşa'nın Kardeşi: Nuri Killigil**, 1. Baskı, Demkar Yayınevi, İstanbul, 2016. s. 702-703.

uçaktan THK-2 hariç diğerlerinin hepsinin yabancı uyruklu uçaklar olduğunu belirtmiştir. THK-2 diye tanıtılan maketin de bu uçağa ait olmadığını belirterek THK Başkanı ile konuyu görüştüğünü ancak başkanın kurum arşivlerinde THK-2'ye ait herhangi bir bilgi ve belge bulamadığını söylemiştir. Şükrü Er, bunun üzerine başkanın THK arşivlerinde ne bulunduğundan haberi dahi bulunmadığını hüznle dile getirerek THK-2 uçağına ait elinde bulunan fotoğraf ve teknik verileri kurum ile paylaştığını belirtmiştir.⁵⁷⁹

Türkiye'de birçok önemli kurumun arşivlerini araştırmacılara açtığı veya açılması için önemli çalışmalar yürüttüğü bir dönemde THK Arşivleri'nin hala açılmamış olması düşündürücüdür.

THK tarafından maket uçak ve malzemelerin satıldığı <https://thkmodelucak.com/> adlı sitede sadece Alman Habicht Planörü (THK-3)'nün satılıyor olması ve yıllar önce THK tarafından üretilmiş diğer özgün model ve planörleri göremediğimden tezim boyunca birçok kez atıfta bulunduğum Şükrü Er'in "*... T.H. Kurumu yaptıklarını, kendi kendini inkâr ediyor, ancak yabancılardan satın aldıklarının reklamını yapıyordu.*"⁵⁸⁰ ifadesinin ne kadar haklı olduğu bir kez daha anlaşılmaktadır.

Milli imkânlarla üretim yapmak isteyen kurum ve girişimciler ne yazık ki aynı akıbete uğramaktan kurtulamamıştır. 1928 yılında TOMTAŞ kapanmış, 1935 yılında Vecihi Hürkuş, uçak üretim faaliyetlerinin engellenmesi sonucu fabrikasını kapatmak zorunda kalmış, 1944 yılında Nuri Demirağ Uçak Fabrikası THK tarafından sipariş verilmemesi sonucu kapanmıştır. 1940'lı yıllarda Türkiye Zirai Donatım Kurumu (TZDK)'nin Adana Traktör Fabrikası girişimi baltalanmış, 1949 yılında İstanbul Söğütözü'de bulunan Nuri Killigil Bomba Fabrikası bir patlama sonucu kapanmış, 1940'lı yılların sonunda Şakir Zümre ABD'nin yapmış olduğu yardımların sonucu Bomba Fabrikasını Soba Fabrikasına dönüştürmek zorunda kalmıştır. 1952 yılında THK Fabrikaları elden çıkarılmak zorunda kalmış, 1961 yılında Devrim Arabaları yarı yolda kaldığı bahanesiyle üretim aşamasına geçmeden proje sonlandırılmak zorunda bırakılmıştır.

⁵⁷⁹ Şükrü Er, "THK-2 Akrobasi ve Eğitim Uçağı", **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 185, (Ağustos 1972), s. 291.

⁵⁸⁰ **A.g.m.**, s. 291; <https://thkmodelucak.com/>, Erişim Tarihi: (15.07.2018)

Y. Müh. Yavuz Kansu 1949 yılında yazdığı bir makalesinde ülkede ileri düzeyde olmasa da bir uçak fabrikasının olması gerekliliğini şu şekilde anlatmıştır:⁵⁸¹

“...Evet, bugün için av, bombardıman büyük nakliye uçaklarını yurt içinde belki yapamayız, fakat bir memlekete lüzumlu uçaklar bunlarla bitmez. Okul uçakları, Spor uçakları, keşif uçakları, hafif yolcu uçakları için verilecek dövizler pekâlâ yurt içinde kalabilir. Bunlardan da sarfı nazar etsek ve yalnız bu gün ileri bir tekâmül derecesine varmış olan Helikopter tipi uçaklar imaline kıymet versek, yolsuz ve nakil vasıtaları mahdut aziz vatana, ormanların murakabesi, zirai hastalıklarla mücadele, sıhhi hizmetlerin gerilere kadar ulaştırılması, posta servislerinin gerilere kadar teşmili, umumi zabıta hizmetlerinde sağlanacak nakil sürati dolayısıyla büyük zabıta kadrolarından tasarruf gibi memleketimiz için asla ihmal edilmeyecek başarılı hizmetler ifası mümkün olur.”

THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda tek bir adet bile savaş uçağı üretilmemiştir. Zaten II. Dünya Savaşı ile birlikte jet uçağı teknolojisine geçilmesi ile birlikte o dönem 1.000 hp. gücündeki savaş uçakları üreten batılı ülkelerin teknolojisine yetişebilmek hayalden öte bir şeydi. Türkiye, Y. Müh. Yavuz Kansu'nun da yukarıda belirttiği gibi diğer uçak türlerine odaklansa, havacılıkta üst bir otorite kurulsa ve hükümet çeşitli ülkelerden gelen siparişleri engellemese sonuç elbette çok farklı olabilirdi.

THK tarafından 1940'lı yıllarda birçok zorluğa karşın kendi uçağımızı ve uçak motorumuzu üreten fabrikaların açılmış olmasının ne kadar önemli bir iş olduğu yerli otomobil örneği yakından incelendiğinde daha iyi anlaşılacaktır. Yerli otomobil üretmek için devlet büyük şirketleri ikna edip otomobil işine girdirmeyi denemiştir. Ancak, Devlet tarafından sunulan bunca desteğe rağmen yıllardır bu konuda bir gelişme olmamıştır. Seri üretime başlanmasının en azından birkaç yılı alacağı planlanmıştır.

Umuyorum ki, Türkiye birçok alanda gerçekleştirmeyi başladığı yerli üretim projelerini yerli uçak ve motor üretimi işlerinden de dersler çıkarıp yapılan hatalara düşmeyerek bilgi, teknoloji ve sanayii alanında dünyadaki lider ülkeler arasında yerini alacaktır.

⁵⁸¹ Kansu, “Hava Sanayiinin, Bu Aziz Vatanda İnkişafı, Mutlak Bir Milli Zarurettir”, s. 5.

KAYNAKÇA

ARŞİVLER

Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (C.C.A.)

A. Glass Arşivi.

Şükrü Er Arşivi.

THK Arşivi.

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (TİTE) Arşivi.

Wanda Dąbrowiecka Arşivi.

RESMİ YAYINLAR

TBMM Tutanak Dergisi.

TBMM Zabıt Ceridesi.

KİTAPLAR

Adıgüzel, M. Bahattin, Akgül, S. A., Kula C.; **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2006.

Adıgüzel, M. Bahattin; **Gökteki Venüs**, 2. Baskı, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2007.

_____ ; **Hayallerini Uçuran Adam: Nuri Demirağ**, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, İstanbul, 2013.

_____ ; **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2006.

Armaoğlu, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)**, 21. Baskı, Timaş Yayınları, İstanbul, 2016.

Avcıoğlu, Doğan; **Türkiye'nin Düzeni: (Dün Bugün Yarın)**, 2. Basım, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2016.

Akalın, Tansel Zeynep ve Bıykoğlu, Nadir; **Türk Savunma Sanayii Tarihi: (başarıya giden yolu kendi pusulası ile bulmuş bir endüstrinin gelişimi) – The History of Turkish Defence Industry: (development of an industry that found the way of success with its compass)**, MilSOFT, Ankara, 2007.

Bıykoğlu, H. Nadir; **Türk Havacılık Sanayii**, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 1991.

Boratav, Korkut; **Türkiye'de Devletçilik**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2006.

_____ ; **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, 22. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2016.

Cem, İsmail; **Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi**, 26. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

- Çelebi, Evliya; **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, (Haz: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), C: I, Kitap: II, 5. Baskı, YKY, İstanbul, 2008.
- Değer, M. Emin; **Emperyalizmin Tuzaklarındaki Ülke: Oltadaki Balık Türkiye**, 30. Baskı, Kilit Yayınları, Ankara, 2016.
- Deliorman, M. Necmettin, **Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Mücadeleleri**, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957.
- Demirer, Mehmet Arif; **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar (Polish Aviators in Ankara During WW2)**, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara, 2015.
- _____ ; **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)**, 1. Baskı, Sonçağ Matbaacılık Ltd. Şti., Ankara, 2017.
- Deniz, Tuncay; **Türk Uçak Üretimi (Turkish Aircraft Production)**, 1. Baskı, Ertem Matbaa, İstanbul, 2004.
- Dervişoğlu, Fatih M.; **Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ**, 6. Basım, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2014.
- Doğan, Yalçın; **IMF Kıskaçında Türkiye (1946-1980)**, 3. Basım, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1987.
- Duleba, Leszek ve Glass, Andrzej; **Samoloty RWD**, Wydawnictwa Komunikacji i Lacznosci, Varşova, 1983.
- Er, Şükrü; **Teşebbüs Hürriyeti**, MESS Yayınları, Ankara, 1978.
- _____ ; **Kemal Atatürk ve Teşebbüs Hürriyeti**, Türkiye Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası (MESS) Yayınları, Ankara, 1981.
- Gökçen, Sabiha; **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, (Yay. Haz: Oktay Verel), Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1982.
- Gülten, Zeynep; **İLK UÇAK SANAYİİMİZ Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'TAN "1926" ... 2nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na "2001"**, Hava Harp Okulu Matbaası, İstanbul, 2002.
- Güven, Sami; **1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri (Hilts Raporu - Thornburg Raporu - Barker Raporu)**, 1. Baskı, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1998.
- Hürkuş, Vecihi; **Bir Tayyarecinin Anıları**, (Yay. Haz: Gönül Hürkuş Şarman ve Sevim Hürkuş Maxon), 4. Baskı, Yapı Kredi Yayınları (YKY), İstanbul, 2016.
- _____ ; **Havacılığımız**, Doğuş Matbaacılık ve Tic. Ltd. Şti. Matbaası, Ankara, 1966.
- Hürtürk, Kıvanç ve Kline, Stuart; **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967) – Pervaneli Uçaklar Devri**, (Der: Gökhan Sarıgöl, Ed: Uğur Yegin), D Yayınları, İstanbul, 2009.
- İnan, Afet; **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936**, TTK Yayınları, Ankara, 1989.

- _____; **Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Devrimi**, 2. Baskı, TTK Yayınları, Ankara, 1977.
- İnönü, İsmet; **Hatıralar**, (Yay. Haz: Sabahattin Selek), 4. Basım, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2014.
- Kansu, Yavuz, Şensöz, Sermet ve Öztuna, Yılmaz; **Havacılık Tarihinde Türkler 1 (En Eski Çağlardan 1. Dünya Savaşına Kadar)**, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1971.
- Kaymaklı, Hulusi; **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1919 Yılından 1939 Yılına Kadar)**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara 1997.
- _____; **Havacılık Tarihinde Türkler 3 (1939 Yılından 1945 Yılına Kadar)**, Hv.K.K.lığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, Ankara, 2005.
- Kline, Stuart; **Türk Havacılık Kronolojisi (A Chronicle of Turkish Aviation)**, 1. Baskı, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, 2002.
- Koçak, Cemil; **Türk Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991.
- Oral, Atilla; **Kafkasya'da İslâm Ordusu Kumandanı, Haliç'te Silâh ve Cephane Fabrikatörü, Enver Paşa'nın Kardeşi: Nuri Killigil**, 1. Baskı, Demkar Yayınevi, İstanbul, 2016.
- Orbay, Zafer; **Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı**, Türk Bilim Tarihi Kurumu - TBTK Yayınları, İstanbul, 2009.
- Özdemir, Metin; **Türk Traktör Tarihi (1954-2004)**, II. Baskı, Türk Traktör, Ankara, 2004.
- Özdemir, Yaşar; **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981.
- Sander, Oral; **Siyasi Tarih (1918-1994)**, 21. Baskı, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2012.
- Soku, Ziya Şakir; **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947.
- Şimşir, Bilal N.; **Lozan Günlüğü**, 2. Basım, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2012.
- Tayhani, İhsan; **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2001.
- Tezel, Yahya Sezai; **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, 1. Basım, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2015.
- Thornburg, Max Weston; **Türkiye Nasıl Yükselir**, (Çev: Nail Artuner), 1. Basım, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1949.
- _____; **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi**, (Çev: Nail Artuner), T.C. Ziraat Bankası Matbaası, Ankara, 1950.
- Tokgöz, Erdinç; **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2018)**, 11. Baskı, İmaj Yayınevi, Ankara, 2018.

Yalçın, Osman; **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, 2. Baskı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016.

_____ ; **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

Yalman, Ahmet Emin; **Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim**, C: II (1922-1971), (Yay. Haz: Erol Şadi Erdiñ), Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., İstanbul, 1997.

Yavuz, İsmail; **Mustafa Kemal'in Uçakları: Türkiye'nin Uçak İmalatı Tarihi (1923-2012)**, 4. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C: I (T. B. M. Meclisinde ve C. H. P. Kurultaylarında (1919-1938)), 5. Baskı, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1997.

Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer / Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl, (Der: Turgut Gürer), 2. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Uçak Albümü, Hava Basımevi, Ankara, 2009.

İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, (Yay. Haz: Oktay Verel); C: I-II, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985.

Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930), (Yay. Haz: H. İbrahim Fırtına), Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009.

Türk Hava Kurumu; Fabrique D'avions T.H.K. à Etimesut Ankara, Ankara, 1950.

_____ ; **THK 1946 İzmir Fuarı Broşürü**, M. Sadık Kâğıtçı Matbaası (Eski Ahmet İhsan), İstanbul, 1946.

_____ ; **T.H.K. Tayyare Fabrikası Çalışma Raporu**, (1.6.1942-1.5.1945), (8-9'uncu Kurultay), Ankara, 1945.

_____ ; **T.H.K. Uçak Fabrikası Çalışma Raporu**, (1.5.1945-1.5.1947), Ankara, 1947.

_____ ; **T.H.K. Uçak Fabrikası Çalışma Raporu**, (1.5.1947-1.4.1949) (10. ve 11. nci Kurultay Arası), Ankara, 1949.

_____ ; **Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları**, (24-25 Mayıs 1935), Köyhocası Basımevi, Ankara, 1935.

_____ ; **Türk Hava Kurumu Dokuzuncu Kurultayı Tutanakları**, (4, 8 Haziran 1945), Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1945.

_____ ; **Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV**, Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O., Ankara, 1949.

_____ ; **Türk Hava Kurumu Nasıl Çalışır?**, Akın Matbaası, Ankara, 1950.

_____ ; **Türk Hava Kurumu Olağanüstü Kurultayı**, (5 Nisan 1952), Ankara Akın Matbaası, 1952.

_____; **Türk Hava Kurumu Onuncu Kurultayı Tutanakları**, (23-26 Haziran 1947), Osmanbey Matbaası, İstanbul, 1947.

_____; **Türk Hava Kurumu X. Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, Cumhuriyet Matbaası, Ankara, 1947.

_____; **Türk Hava Kurumu XIV. üncü Büyük Kongresi Zabıtları**, (21 Temmuz 1955 – 23 Temmuz 1955)

_____; **Türk Hava Kurumu Yedinci Kurultayı Zabıtları**, (23, 25 Mayıs 1940), Alaettin Kırıl Basımevi, Ankara, 1940.

_____; **Türk Hava Kurumu 7'nci Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, Güneş Matbaası, Ankara, 1940.

_____; **Türk Hava Kurumu 8. inci Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, Maarif Matbaası, Ankara, 1942.

_____; **Türk Hava Kurumu 9. uncu Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, Ankara, 1945.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, İktisad Matbaası, Ankara, 1341 (1925).

Uçan Kanat THK-13, (Der: Mustafa Kılıç), Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2008.

MAKALELER

Avşaroğlu, Nadir; “Marshall Planı, Amerikan Dış Kredileri ve Türkiye Madencilik Sektörüne Etkileri”, Ankara, 2008, s. 1-52.

Baş, Osman Fırat; “Michał Sokolnicki'nin Ankara Günlüğü”, **Humanitas Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, C: 5, Sayı: 10, (Güz 2017), s. 363-378.

_____; “Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu (THK) 1941-1948”, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 12, Sayı: 24, (Aralık 2014), s. 82-92.

_____; “THK Uçak Fabrikası ve Polonyalı Mühendislerin Rolü”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 55, Sayı: 659, (Aralık 2014), s. 36-42.

Başman, Vefik; “Motör Fabrikası Elektrik Tesisatı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 10, 19.

Belçer, Selahattin; “Tayyarelerimizi Nasıl Yapabiliriz?”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 342, (Nisan 1944), s. 4-5.

_____; “Tayyarelerimizi Nasıl Yapabiliriz 2?”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 343, (Haziran 1944), s. 18-19.

Çambel, Hasan Cemil; “Atatürk ve Tarih”, **TTK Belleten Dergisi**, C: 3, Sayı: 10, (1 Nisan 1939), s. 269-272.

Çeltikçi, Fikret ve Ünsal, Hüseyin; “Tepkili Motörler”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 391, (Mayıs 1948), s. 12-15, 20.

Çeltikçi, Fikret; “Hava Endüstrisi ve Memleketimizdeki Gelişmeleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 391, (Mayıs 1948), s. 8-11, 21.

- Daver, Abidin; “Türk Hava Kurumu’nun En Büyük Başarısı: Motör Fabrikası”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 352, (Şubat 1945), s. 9.
- Enginkaya, Şevket; “M.F.Personel İşleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 28.
- Er, Şükrü; “Etimesgut Uçak Fabrikası (Bir Endüstri Nasıl Yıpratılır)”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 179, (Şubat 1972), s. 39-46.
- _____ ; “Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 178, (Ocak 1972), s. 2-5, 26.
- _____ ; “Etüd İşleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 12-13, 18.
- _____ ; “Havacılık Endüstrisinin Doğuşu”, **Uçantürk Dergisi**, C: 37, Sayı: 352, (Eylül 1991), s. 11.
- _____ ; “Memleketimizin Endüstrileşmesi Üzerine Düşünceler”,(I. Makina Sanayii Kongresi Özel Sayısı: II), **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 6, Sayı: 54, (Ocak 1962), s. 14-29.
- _____ ; “Motör Fabrikası”, **Türk Yüksek Mühendisleri Birliği Dergisi**, Sayı: 73-74, (Temmuz, Ağustos - Eylül, Ekim 1952), s. 7-18.
- _____ ; “THK-2 Akrobasi ve Eğitim Uçağı”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 16, Sayı: 185, (Ağustos 1972), s. 291-293.
- _____ ; “Türkiye’de Motor Fabrikası Denemesi”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 14, Sayı: 166, (Şubat 1971), s. 288-292, 294.
- Erim, Nihat; “Türkiye’nin Dış Politika Sorunları”, **Yön Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 156, (25 Mart 1966), s. 16.
- F, M.F.; “Havacılık Sanayiine Bir Tayyare Hızı Vermek Zorundayız”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 329, (Mart 1943), s. 4-5.
- Green, W.; “Progress in Turkey”, **Flight Dergisi**, C: 56, Sayı: 2127, (29 Eylül 1949), s. 442.
- _____ ; “The Turkish Air League”, **Flight Dergisi**, C: 50, Sayı: 2100, (24 Mart 1949), s. 350-351.
- Gürbüz, M. Muhittin; Türk Hava Kurumu’nun Uçak Sanayii Alanındaki Hizmetleri, **Uçantürk Dergisi**, C: 11, Sayı: 122, (Mart 1989), s. 44-45.
- _____ ; “Uçak Sanayii Konusunda Türk Hava Kurumu Teşebbüsü”, **Türkiye İktisat Gazetesi**, (12 Nisan 1973), s. 5-7.
- Gürevin, Server Ziya; “Genel Kurmay Başkanımız Türk Hava Kurumunda”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 343, (Mayıs 1944), s. 11-13.
- İsfendiyar, Velid; “Motör Fabrikası Makine ve Techizati”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 11, 14.
- Kansu, Yavuz; “Hava Sanayiinin, Bu Aziz Vatanda İnkişafı, Mutlak Bir Milli Zarurettir”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 406, (Ağustos 1949), s. 5-7.

_____ ; “1949’daki Uçak Endüstrimiz”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 14, Sayı: 170, (Haziran 1971), s. 423-425.

Koçak, Cemil; “Siyasal Tarih (1923-1950)”, **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908~1980**, (Ed: Sina Akşin), 5. Basım, Cem Yayınevi, İstanbul, 1997, s. 85-173.

Özlu, Hüsnü; “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmî ve Yarı Resmî Teşebbüsler (1925-1950)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 390-413.

Tanoğlu, Kemal; T.H.K. Motör Fabrikası Binaları ve Techizatı Hakkında Düşünceler”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 8-9.

_____ ; T.H.K. Motör Fabrikasında Yapılmakta Olan Gipsy Major 10 Motörleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 16-17.

Tokatlı, Fatih; “Amerikan Yardım Heyeti Belgelerinde Türk Hava Kuvvetlerinin Yeniden Yapılanışı (1947-1954)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)**, 2011, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 342-356.

Tunçay, Mete; “Siyasal Tarih (1950-1960)”, **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908~1980**, (Ed: Sina Akşin), 5. Basım, Cem Yayınevi, İstanbul, 1997, s. 177-187.

Ünsal, Hüseyin; “Tepkili Motörler ve Hava Sanayii”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 22-23.

Yalçın, Osman; “Atatürk’ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 252-266.

_____ ; “Türk Hava Kurumu’nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C: XXIX, (Temmuz 2013), Sayı: 86, s. 135-180.

Yavuz, İsmail; “THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 54, Sayı: 636, (Ocak 2013), s. 32-36.

“Amerika’dan Türkiye’ye Gönderilen Askeri Uçaklar”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 390, (Nisan 1948), s. 11-15.

“Göl Başında Uçakla Yapılan / Püskürtme İlâç Denemeleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 379, (Mayıs 1947), s. 7.

“Hava Hareketleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 380, (Haziran 1947), s. 4-5.

“Havacılık Heyetimiz Londra’da”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 351, (Ocak 1945), s. 5.

“Kuracağımız Uçak Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 358, (Ağustos 1945), s. 11.

- “Milli Havacılığımızın Büyük Bir Başarısı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 422, (Aralık 1950), s. 8-9.
- “Motör Fabrikamız Törenle Açıldı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 397, (Kasım 1948), s. 5-7.
- “Şikago Sivil Havacılık Konferansında”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 349, (Kasım 1944), s. 7-9.
- “T. Hava Kurumu Merkez Toplantısında”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 412, (16 Şubat 1950), s. 8-11.
- “Türk Hava Kurumunun Altı Aylık Toplantısı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 240, (1 Haziran 1939), s. 2117-2118.
- “Türk Hava Kurumu Genelmerkez Kurulu Toplandı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 388, (Şubat 1948), s. 10-13.
- “Türk Hava Kurumu XI nci Kurultayı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 404, (Haziran 1949), s. 2-6, 14.

SÜRELİ YAYINLAR

DERGİLER

- Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi.
Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi.
Flight Dergisi.
Havacılık ve Spor Dergisi.
Humanitas Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi.
Mühendis ve Makina Dergisi.
TTK Belleten Dergisi.
Türk Yüksek Mühendisleri Birliği Dergisi.
Uçantürk Dergisi.
Yön Dergisi.

GAZETELER

- Akşam Gazetesi.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi.
Köylü Gazetesi.
Milliyet Gazetesi.
Türkiye İktisat Gazetesi.
Ulus Gazetesi.
Vatan Gazetesi.

TEZLER

Özlu, Hüsnü; **II. Dünya Savaşından Günümüze Türkiye’de Savunma Sanayi’nin Gelişimi (1939-1990)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006.

Sarıkaya, Cevat; **Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi**, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze, 2015.

Sarısır, Serdar; **Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998.

İNTERNET KAYNAKLARI

https://ankaraankara.files.wordpress.com/2010/06/art_genel.gif, Erişim Tarihi: (27.01.2018)

https://www.basbakanlik.gov.tr/Forms/_Global/_Government/pg_CabinetHistory.aspx, Erişim Tarihi: (15.06.2018)

[https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse_2/5862/Kurlar-D%C3%B6viz%20Kurlar%C4%B1\(*\)/turkish/bie_dkdovizgn/%C3%87izgi%20/G%C3%BCnl%C3%BCk](https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse_2/5862/Kurlar-D%C3%B6viz%20Kurlar%C4%B1(*)/turkish/bie_dkdovizgn/%C3%87izgi%20/G%C3%BCnl%C3%BCk), Erişim Tarihi: (11.12.2017)

<http://www.kokpit.aero/ilk-turk-yolcu-ucagi-nu.d.38>, Erişim Tarihi: (03.11.2017)

<http://www.kokpit.aero/turkiyede-polonyali-havacilar-2>, Erişim Tarihi: (20.02.2018)

<http://www.kokpit.aero/samsunlu-gencler-tarihi-canlandirdi>, Erişim Tarihi: (18.10.2017)

<https://www.kokpit.aero/gizli-jet-projesi-mehmetcik>, Erişim Tarihi: (25.06.2018)

<http://www.kokpit.aero/102-yil-once-bugun>, Erişim Tarihi: (11.07.2018)

<http://www.nuridemirag.com./hakkimizda.html>, Erişim Tarihi: (05.06.2018)

<http://www.oy-reg.dk/register/214.html>, Erişim Tarihi: (20.11.2017)

<http://www.sage.tubitak.gov.tr/tr/hizmetlerimiz/ruzgar-tuneli-test-hizmetleri-0>, Erişim Tarihi: (17.09.2017)

https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc032/kanuntbmmc032/kanuntbmmc03205591.pdf, Erişim Tarihi: (13.09.2017)

https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc037/kanuntbmmc037/kanuntbmmc03706411.pdf, Erişim Tarihi: (10.10.2017)

<https://thkmodelucak.com/>, Erişim Tarihi: (15.07.2018)

<http://www.tuncay-deniz.com/ENGLISH/MKEK/mkek.html>, Erişim Tarihi: (15.07.2017)

<http://www.tuncay-deniz.com/ENGLISH/THK/thk.html>, Erişim Tarihi: (15.07.2017)

<http://www.uubf.itu.edu.tr/hakkimizda>, Erişim Tarihi: (05.06.2018)

EKLER

- EK-1:** Jerzy Wędrychowski'nin THK'ye hitaben İTÜ'de bir havacılık mühendisliği bölümü açılması hususunda 14 Mayıs 1941 tarihli mektubu, **CCA**, 030.10.00.00.61.409.15
- EK-2:** Başbakanlık Umumi Murakabe (Denetleme) heyeti tarafından THK Uçak Fabrikasının 1948 yılı sonu itibarıyla durumunu inceleyen raporunun "*Netice Bölümü*", **CCA**, 030.01.00.00.100.619.6
- EK-3:** Başbakanlık Umumi Murakabe (Denetleme) heyeti tarafından THK Motor Fabrikasının 1948 yılı sonu itibarıyla durumunu inceleyen raporunun "*Netice ve Teklifler Bölümü*", **CCA**, 030.01.00.00.100.619.5
- EK-4:** Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, **CCA**, 030.01.00.00.100.620.1, (Osmanlıca)
- EK-5:** Türkiye'ye Gelen Polonyalı Havacılar
- EK-6:** THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1949 Yılı Teşkilat Şeması
- EK-7:** THK Etimesgut Uçak Fabrikası Yerleşim Planı Krokisi
- EK-8:** THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda Üretilen Uçaklar ve Planörlere Ait Teknik Veriler
- EK-9:** THK Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçaklar ve Planörler
- EK-10:** THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Teşkilat Şeması
- EK-11:** THK Gazi Uçak Motor Fabrikasında Üretilen Motorlar
- EK-12:** Dönemin Hükümetleri.
- EK-13:** Dönemin THK Başkanları.
- EK-14:** THK'nin Ürettiği Uçak ve Planör Modellerine Ait Sivil Havacılık Kurumu'ndaki Kayıtlar
- EK-15:** Fotoğraflar
- Fotoğraf – 19:** 21 Haziran 1934'te Atatürk, Başbakan İsmet İnönü ve İran Şahı Rıza Pehlevi Eskişehir Tayyare Alayı'nda yapılan uçuş gösterisini izlerken, (**TİTE Arşivi**, K: 9, G: 45, B: 45-1)
- Fotoğraf – 20:** 9 Haziran 1936'da Atatürk, Eskişehir Tayyare Alayı'nda yapılan uçuş gösterisini izlerken, (**TİTE Arşivi**, K: 48, G: 48, B: 36)
- Fotoğraf – 21:** Atatürk Türk Kuşunda.
- Fotoğraf – 22:** Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Cevat Abbas Gürer ve Fuat Bulca.
- Fotoğraf – 23:** DWL tarafından üretilen RWD tipi uçaklara ait bir broşür
- Fotoğraf – 24:** Jerzy Wędrychowski ve diğer Polonyalı Mühendisler (**A. Glass Arşivi**)
- Fotoğraf – 25:** Polonyalı Mühendisler ve Eşleri (Wilhelm Gibalka'nın kızı Bayan **Wanda Dąbrowiecka Arşivi**)

Fotoğraf – 26: Uçak ve Motor Fabrikalarının Yönetici ve Mühendis Ekibi (Şükrü Er Arşivi)

Fotoğraf – 27: THK Ankara Planör Atölyesi.

Fotoğraf – 28: THK Etimesgut Uçak Fabrikası Havadan Görünüşü.

Fotoğraf – 29: THK Etimesgut Uçak Fabrikasının üzerinde uçan bir THK - 10 Uçağı.

Fotoğraf – 30: THK Etimesgut Uçak Fabrikası.

Fotoğraf – 31: THK Etimesgut Uçak Fabrikasında Çalışan İşçiler.

Fotoğraf – 32: THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda Yapılan Çalışmalar.

Fotoğraf – 33: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası.

Fotoğraf – 34: 16 Şubat 1945'te THK Başkanı Şükrü Koçak Tarafından İngiltere'de De Havilland Firması ile Gipsy Major 10 Motorlarının Lisansının Alınmasına İlişkin Antlaşmanın İmzalanması.

Fotoğraf – 35: 1945 yılında İngiltere'ye Gönderilen Uzman Heyet.

Fotoğraf – 36: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'ndan İngiltere'ye gönderilen Planlama Heyeti.

Fotoğraf – 37: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Personeli.

Fotoğraf – 38: Polonyalı Havacılar Anısına Dikilen Tabela.

Fotoğraf – 39: Başbakan Şemsettin Günaltay Başkanlığında 13 Mart 1950'de toplanan THK Genel Merkez Kurulu Toplantısı.

Fotoğraf – 40: Ankara Rüzgâr Tüneli (ART)

Fotoğraf – 41: MEB tarafından Ankara'da kurulacak Teknik Üniversite'ye armağan edilen Aerodinamik Rüzgâr Tüneli (ART)

Fotoğraf – 42: THK tarafından yayınlanmış olan **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 413, (Mart 1950)

Fotoğraf – 43: THK tarafından yayınlanmış olan **Köylü Gazetesi**, Sayı: 18, (Ocak 1948)

EK-16: Kronoloji.

EKLER

EK - 1/1:

Dipl. Mühendis JERZY WEDRYCHOWSKI
A n k a r a

62
/100

Etimesgut, 14 Mayıs 1941

C
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Bay Başkan;

Gayesi , Türkiye'de tayyare mühendisliği tahsilini istihdaf eden kurs teşkilatına ait bir projeyi ilişik olarak takdim etmekteyim. Muhtıramızdan da anlaşılacağı üzere, Türk Hava Kurumu tarafından istihdam edilen mühendislerin müzaheret ti bu projenin tahakkukuna tamamen kâfi gelecektir. Ancak bu maksat için , Fransa'ya terk eden ve halen Türkiye'ye doğru yolda bulunmakta olan mühendislerin de mesâi birlikleri meşrut bulunmaktadır.

Böyle bir kursun elzem olacağını mülhaza etmekteyiz; çünkü biz , Türk havacılığı ile olan mesâi birliğimizi bir veya bir çok tip tayyareli bir isthsal ile tahdit etmek istememekteyiz. Birinciden daha az ehemiyetli olmayan diğer bir gaye de işimizi devam ettirecek olan halefler yetiştirmektir ; ve bunların sayesinde türk havacılığı, her bakımdan kendisine kafi gelecek tamamen türk bir personele sahip olacaktır.

Projemiz tasvibinize mazhar olduğu takdirde , teferüatı ihzar etmek ve şufassal bir tedris programı hazırlamak ile meşgul olacağız.

En derin saygılarımızın kabulünü rica ederiz, Bay Başkan

030 10 61 409 15

4

Jerzy Wędrychowski 'nin THK'ye hitaben İTÜ'de bir havacılık mühendisliği bölümü açılması hususunda 14 Mayıs 1941 tarihli mektubu,
CCA, 030.10.00.00.61.409.15-4

100

T C
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

TÜRKİYE'DE TAYYARE MÜHENDİSLİĞİ TAHSİLİ

Türkiye'de yeniden kurulan tayyare fabrikalarındaki mühendislik mevkileri, bugünkü vaziyet altında hemen hemen , ecnebi mühendisler tarafından işgal edilmelidir. Bu , Türkiye'nin bu sahada mütehasıs mühendislerden کافی bir miktara henüz sahip olamayışından ileri gelmektedir.

Bütün bunlar muvakkat olarak nazarı itibara alınması icabedeceğinden yeni tayyare fabrikalarında işe başlayabilecek türk mühendislerini mümkün merteye acele olarak yetiştirmek pek elzem görünmektedir.

Halen Türkiye'de çalışmakta olan polonyalı mühendislerden bir çoğunun Varşova ve Lwów'da , iki Polonya Politeknik Mektebinde kurs vermiş oldukları ve akademik tedris sahasında geniş bir tecrübeye sahip oldukları keyfiyeti gözönüne alınacak olursa Türk Mühendis Mektebinde Havacılık kursu teşkilatının mümkün olacağı görülür.

Bu kursların programı bir tayyare mühendisi için asgari bir lüzum, fakat ihtiyacı için tamamen کافی gelecek bir lüzum olarak telekki edilmesi icabeden aşağıdaki spesiyalitetleri ihtiva etmektedir :

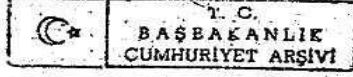
- 1.- Aerodinamik
- 2.- Uçuş mekaniki
- 3.- Tayyare İnşaatı (statik , mukavemet)
- 4.- Tayyare İnşaatı (tayyare planları)
- 5.- Motör İnşaatı
- 6.- Hava seyrüseferi ve meteoroloji
- 7.- Borda Aletleri
- 8.- Teçhizat (Telsiz, silah , fotograf, V.S...)
- 9.- Havacılık malzemelerinin teknolojisini

Konferanslar dışında talebeler amelî ekzersizlere de iştirak edecekler ve bu ekzersizler esnasında , kursları vermekle tavzif edilenlerin nezaretleri altında olmak üzere tayyare hesapları ve resimleri yapacaklardır.

030	10			61	409	15
-----	----	--	--	----	-----	----

5

Jerzy Wędrychowski 'nin THK'ye hitaben İTÜ'de bir havacılık mühendisliği bölümü açılması hususunda 14 Mayıs 1941 tarihli mektubu,
CCA, 030.10.00.00.61.409.15-5.



Böyle bir esas üzerine teşkil edilecek kurslar , Türk Mühendis Mektebinde bir havacılık şubesinin başlangıcı olarak telekki oluna-
bilir. Bu kurslar , mektebin son iki sene programı arasına girecek ve
böylece, iki senelik bir müddet içinde , memlekette tahsil görmüş
mühendislerin ilk partâsi türk endüstrisinde çalışabilecek ve yabancı
mühendislerin yerlerine tedricen geçebileceklerdir.

Bu kurslara iştirakin , modern laboratuvarlara ve vakıtlarını
tedrisata hasreden müteaddit profesörlere malik ecnebi memleketlerde
bir mektepte yapılacak etüdlere muadil olacağı mülâhazası varit olamaz.
Çununla beraber , harp vaziyeti dolayısıyla önümüzdeki seneler içinde
Avrûpa memleketlerinde bir tahsilin imkânsızlığı gözönüne alınacak
olursa , teklif edilen kursların türk tayyare mühendisi yetiştirmek
hususunda yegâne çare olacağı neticesine varılır.


Eğer , bir aerodinamik enstitüsü , tayyare ve sair motörler için
bir tecrübe laboratuvarı gibi elzem tesislerin organize edilmesi imkânı
da bulunacak olursa , Türk Mühendis Mektebinin , bir kaç sene içinde
bir havacılık şubesi ile tamamlanacağı ümidi pek katilesir.

Husussî kursların verilmesi ile tavzif edilecek polonyalı müte-
hassısların isimleri ilişik cedvelde gösterilmiştir.

030	10			61	409	15
-----	----	--	--	----	-----	----

EK - 1/4:

100

	T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI
<u>L a h i k a</u>	
Kurs vermekle tanzif edilebilecek polonyalı mütehassıslar	
1. Prof. Muavin. Mühendis ROGALSKI veya Mühendis JANIK	Aerodinamik
2. Mühendis TEISSERYE	Uçuş Mekaniki
3. Mühendis DULERA	Tayyare İnşaatı (statik , mukavemet)
4. Mühendis ANZUTIN	Tayyare İnşaatı (tayyare planları)
5. Mühendis DZIEWONSKI veya Mühendis BELKOWSKI	Motör İnşaatı
6. Mühendis LEWCZUK	Hava seyrfseferi ve Meteoroloji
7. Mühendis ROMER	Borda aletleri
8. Mühendis ROGALSKI ve diğerleri	Tehizat (telsiz, silâh, fotografi v.s...)
9. Mühendis JANISZEWSKI Mühendis TUSZYNSKI ve diğerleri	Havacılık malzemeleri Teknolojisi

Etmesgut, 15 Mayıs 1941

030	10				61	409	15
-----	----	--	--	--	----	-----	----

Jerzy Wędrychowski 'nin THK'ye hitaben İTÜ'de bir havacılık mühendisliği bölümü açılması hususunda 14 Mayıs 1941 tarihli mektubu,
CCA, 030.10.00.00.61.409.15-7

VI - NETİCE

Yılda 1.000 adet pilot yetiştirmek ve buna nazaran her yıl ihtiyaç hasıl olacak 200 adet uçak bizzat imâl etmek maksadıyla Türk Hava Kurumu tarafından, sırf kendi görüş ve kaynaklarına dayanılarak tesis edilmiş bulunan Etmesğüt Uçak Fabrikası hâlen hemen tamamen meflûc ve muattal bir vaziyette bulunmakta ve ilerisi için de limit verici bir manzara arz etmektedir.

Kuruluş tarihinden 1946 yılı sonuna kadar Kurumun havacılık dairesi için bir kısım uçak ve plânör imâl edilmiş ise de bilhassa bunu takip eden devrede bir taraftan Kurum geltrinın muhtelif sebepler altında azalması ve esasen Kurumun elinde bugün için ihtiyacından çok fazla uçak ve plânör bulunması, diğer taraftan Millî Savunma Bakanlığı ve Devlet Hava-yolları ile işbirliği yapılamaması neticesi tahaddüs eden bu vaziyet karşısında gerek uçak ve gerekse motör fabrikalarının Hava Kurumuna yük olmaktan kurtarılacak bir an evvel müstahsil duruma getirilmesi bir zaruret hâlini almış bulunmaktadır.

Sabit kıymetler, mütedavil sermaye ve imalât masrafları namı altında Kurumca yalnız bu fabrikaya, bugüne kadar ödenen paraların yekûnu 22milyon lirayı geçmiştir. Ayrıca motör fabrikası için Kurumca ihtiyar edilen tesis ve işletme masrafı yekûnu olan 10.000.000,- lira da ilâve edildiği takdirde bu miktar 32.000.000,- lirayı aşmaktadır. Buna mukabil şimdiye kadar elde edilen hasıla - ki 98 uçak ve 83 plânörden ibarettir - bu maksatla ihtiyar edilen masrafla mukayese edilemeyecek kadar azdır, ve şimdiye kadar

./.

Hava Kurumu namına bu fabrikada gerek yeni imalât ve gerekse tamirat olarak yapılan işler, normal fiyatlarla değerlendirildiği takdirde, bunun Kuruma takriben hiç misli bir bedelle malolduğu, diğer bir ifade ile bu müddet zarfında fabrikanın Kuruma tahsil ettiği mali külfetin, sâbit tesis bedeli hariç, 7 - 8 milyon lirayı bulduğu anlaşılmaktadır.

Bu arada, motör Fabrikasının da müşkil bir durumda bulunduğunu ve bu suretle Hava Kurumunun yeniden büyük ölçüde külfetlere katlanmak zorunda olduğunu hatırlatmak yerinde olur. Bu vaziyet karşısında büyük masrafları icap ettiren bu endüstrinin, esasen mahiyeti ve bünyesi bakımından hiç bir şekilde işletmecilik vesfına taşınmayan ve geliri de mahdud ve gayri muayyen bulunan Türk Hava Kurumu vazifeleri arasında mütalesası uygun görülmektedir.

Keas vazifesi, memleket gelişliğini havacı yetiştirmek ve bu maksatla gerekli tesisleri vücuda getirmekten ibaret olan Hava Kurumunun mesaisini bu yönde teksif etmesi gerektiği hâlde çalışmalarını için bir vasıta mahiyetinde bulunan uçak ve motör endüstrisini kurma ve işletmesini gaye edinmesi muvafık mütealea edilmektedir.

Memlekette sivil havacılık sanayiinin bir nüvesini teşkil etmek üzere kurulmuş bulunan bu fabrikaların kuruluş gayelerine uygun ve rasyonel bir şekilde çalışmaları, her şeyden evvel bu sanayi ve sivil havacılık faaliyetlerinin icap ettirdiği mali imkânların müsaadesine bağlı bulunduğu aşikârdır.

Bu bakımdan, bu fabrikaların bugünkü ştal durumdan kurtarılabilmesi için, Eskişehir ve Kayseri Uçak Fabrikaları da gözönünde tutularak memleketin ihtiyaçları ve mali imkânlarının bir havacılık sanayiinin

./.

EK - 2/3:

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti

Şahife : 57

tesis ve gelişmesine müsaait olup olmadığı hususunda daha fazla geçikmeden bir prensip kararına verilmesinde zaruret görmekteyiz.

Mevcut şartlar bu fabrikaların kuruluş gayelerine uygun olarak faaliyette bulunmalarına müsaait görüldüğü takdirde buna göre vechelendirilmesi, aksi hâlde ise yıllardanberi müstahsil olmaktan ziyade müstehlik bir vaziyette çalışmakta olan bu işletmelerin ya doğrudan doğruya veya birer müstakil müessesese hâlinde ilgili Bakanlıklara bağlanması ve her hâlde Hava Kurumu ile bir an evvel alâkalarının kesilmesi gerektiğini belirtmek isteriz.

Başbakanlık Umumi Murakabe (Denetleme) Heyeti tarafından THK Uçak Fabrikasının 1948 yılı sonu itibarıyla durumunu inceleyen raporunun "Netice Bölümü",
CCA, 030.01.00.00.100.619.6-50

Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti

Sayfa : 36

NETİCE VE TEKLİFLER:

Uçak Motör Fabrikasının, memleket müdafaasıyla birinci derecede ilgili olan bu fabrika mamullerinin en büyük alıcısı bulunan Millî Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı ile bir mutabakat tesis edilmeden sadece Hava Kurumunun kendi gelir ve kaynaklarına dayanılarak kurulduğu, yapılan incelemelerden, anlaşılmaktadır.

Esas vazifesi, memleket gençliğini havacı yetiştirmek ve bu maksatla gerekli tesisleri vücuda getirmekten ibaret olan Hava Kurumunun mesaisini evvel emirde memlekette bu ihtiyacı yaratmağa teksif etmesi gerekirken çalışmalarını için bir vasıta mahiyetinde bulunan fabrika tesisi işini ön planda mütalea etmek suretiyle vasıtayı gaye edinmiş olduğu görülmektedir.

Büyük para ve geniş ölçüde yetişmiş elemana ihtiyaç gösteren havacılık sanayiinin tesis ve inkişafına ne geliri ve ne dünyesi müsait olmayan Kurumun giriştiği bu teşebbüste ilgili Bakanlıklarla sıkı bir işbirliği hâlinde çalışması ve aynı zamanda sivil havacılık mevzuunda memlekette bu ihtiyacı yaratacak tedbirlere başvurulması icap ederdi.

Memleket şartları ve imkânları realist bir görüşle mütalea edilmediği içindir ki fabrika bugün daha kuruluşuna tekaddüm eden devrede dahi malûm ve mukadder olan alıcısız ve işsiz bir duruma düşmüş bulunuyor.

Bir fabrikanın kuruluş gayesine uygun olarak çalışması şüphesiz ki esastır. Ancak memlekette sivil havacılık endüstrisinin bir nüvesini teşkil etmek üzere kurulmuş bulunan bu fabrikaların kuruluş gayelerine uygun ve rasyonel bir şekilde

çalışabilmeleri her şeyden evvel bu endüstrinin ve sivil havacılık faaliyetlerinin icap ettirdiği malî imkanların mevcudiyetine bağlı bulunduğu da aşîkârdır.

Mevcut motör ve uçak fabrikaları 200 uçak imâl edecek şekilde kurulmuş bulduklarına göre bunların tam kapasite ile verimli bir şekilde çalışmaları hâlinde, tâmir, bakım ve işletme masrafları hariç, sâdece imâl edilecek uçakların tutarı yılda 8-10 milyon lirayı bulacağı alâkadarların ifadesinden öğrenilmiştir.

Türk Hava Kurumunun mahdut ve gayri muayyed olan geliri ile bunu karşılamaya imkân olmayacağı cihetle bu farkların ya Millî Savunma Bakanlığına devredilerek askeri bir tesis telâkki edilmesi veya müstakil bir müessese hâlinde ve Hükümetin her yıl vereceği muayyen primle sivil havacılık mevzuunda faaliyetine devam etmesi ve yahut esasen memlekette kurulması mutasavver makine fabrikası hâline ifrag edilerek memleket ihtiyacına daha geniş ölçüde cevap verebilecek bir duruma getirilmesi zarurî görülmektedir.

Bu itibarla: -evvel emirde sivil veya askeri havacılık endüstrisinin memleket ihtiyacına uygunluk derecesi ve bilhassa bu endüstrinin gelişmesi için her yıl ihtiyar edilmesi gereken malî kâlfetlerin bugünkü şart ve malî imkanlarla ne dereceye kadar sağlanabileceğinin bütün şumülü ile ve esaslı şekilde ettü edilerek Hükümetçe bir an evvel bir prensip kararına varılması.

- Mevcud imkânlar memleketimizde geniş mânada bir hava sanayiî kurulmasına müsait görülmediği takdirde Motör Fabrikasının ya teşkili düşünülen Askerî Fabrikalar Kurumu Çerçevesi içine alınarak faaliyet sahasının genişletilmesine imkan verilmesi ve yahut bunun müstakbel makine sanayiimizin bir nüvesi telâkki edilerek; kısmen buna muktazı bazı tesislerin ilâvesi, kısmen de memlekette mevcut benzer fabrikalarla işbirliği yapılması suretiyle bir makine fabrikası haline getirilmesi, bu fabrikanın rasyonel ve verimli çalışabilmesi bakımından, üzerinde ehemmiyetle durulması ve bir an evvel neticelendirilmesi gereken bir mevzu olarak mütalâa olunmaktadır.

Bu bahse son verirken, esasen mahiyeti ve bünyesi bakımından işletmecilik vasfını haiz olmayan Türk Hava Kurumu neticesinin memleket gençliğini havacı yetiştirme sahasına in-sar ettirilerek bu fabrikaların varılacak karara göre ya doğrudan doğruya ya ayrı bir müessese halinde ilgili Bakanlığa devrindeki lüzum ve zarurete bu vesile ile bilhassa işaret etmekte fayda mülâhaza etmekteyiz.

İkinci Sayfa

1- Türk Hava Kurumu Başkanlığı tarafından hazırlanan ve 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

2- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

3- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

4- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

5- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

6- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

7- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

8- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

9- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

10- 1949 yılında çıkarılan "Türk Hava Kurumu Kanunu" ile ilgili olarak hazırlanan kanun tasarıları ve kanun metinleri.

030	01			100	620	1
-----	----	--	--	-----	-----	---

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

- 3 -

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.

- B - Ziraat Bakanlığı ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.
- C - Ziraat Bakanlığı ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.

- 1 - Savunma Bakanlığı ile Ziraat Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.
- 2 - Ziraat Bakanlığı ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.
- 3 - Ziraat Bakanlığı ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.
- 4 - Ziraat Bakanlığı ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.
- 5 - Ziraat Bakanlığı ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü ile Savunma Bakanlığı arasında imzalanmış olan "Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarına Dair Geçen Muameleler Hakkında Notlar, CCA, 030.01.00.00.100.620.1-2" adlı belge ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri arz ederim.

030	01			100	620	1
-----	----	--	--	-----	-----	---

EK – 5/1:**Tablo – 33: Türkiye'ye Gelen Polonyalı Havacılar (1941 yılında gelen 28 kişi)**

No	Soyadı Adı	Kuruluşu	Mesleği	Görevi	Yıllar
1	Wędrychowski Jerzy	DWL RWD	Uçak Mühendisi	Başkan, Fabrika Müdürü	1941-1948
2	Abczyński Jan	PZL	Uçak Mühendisi	Tasarım Bürosu Mühendisi	1941-1942
3	Anczutın Andrzej İTÜ/Fr.	DWL RWD	Uçak Mühendisi	Atölye Ofisinde Mühendis	1941-1942
4	Arnd Zbigniew Fr.	SEPEWE	Makine Mühendisi	Fabrika İdari Müdürü	1941-1947
5	Bełkowski Jerzy İTÜ/Fr.	PZL	Uçak Mühendisi Motor	Organizasyon Ofisi Müdür Yardımcısı (motor)	1941-1948
6	Cieśliński Adam	Havacı değil	Elektrik Teknisyeni	Fabrika Elektrik İşleri	1941-1942
7	Dulęba Leszek İTÜ/İng.	DWL RWD	Uçak Mühendisi	Tasarım Şubesi Müdür Yardımcısı Çizim Şubesi Şefi	1941-1946
8	Dziwoński Józef İTÜ/İng.	PZL	Uçak Mühendisi	Planlama Kurulu Başkanı	1941-1948
9	Gibałka Wilhelm	PZL	Uçak Mühendisi	Üretim Şubesi Şefi	1941-1946
10	Hoffman Jerzy	Hvclck T. E.	Uçak Mühendisi	Montaj Atölyesi Şefi	1941-1946
11	Janik Franciszek İTÜ/Fr.	Hvclck T. E.	Uçak Mühendisi	Tasarım Ofisi Hesap Şubesi Şefi	1941-1946
12	Janiszewski Eugeniusz İTÜ	Havacı değil	Kimya Mühendisi	Kimya Şube Şefi	1941-1946
13	Kozłowski Zbigniew	Havacı değil	Maden Mühendisi	Üretim Hazırlama Ofisi Şefi	1941-1943
14	Księżopolski Zygmunt	Havacı değil	Teknisyen	Tasarım Ofisinde Teknisyen	1941-1942
15	Lewczuk Jerzy İTÜ/İng.	PZL	Uçak Mühendisi	Prototip Atölyesi Şefi	1941-1947
16	Lekszycki Józef İng.	PZL	Uçak Mühendisi	Organizasyon Şubesi - Motor	1941-1948

17	Mikulski Władysław	Havacı değil	Teknisyen	Ahşap İşleri Atölyesi Şefi	1941-1948
18	Osiński Jerzy	Editör	Hukukçu	Fabrika Genel Sekreteri	1941-1946
19	Perłowski Wincenty	PZL	Uçak Teknisyeni	Standartlar Şubesi Şefi	1941-1946
20	Pilch Zbigniew	Havacı değil	Maden Mühendisi	Teknik Şube Şefi	1941-1946
21	Przewor Tadeusz	Havacı değil	Elektrik Mühendisi	Elektroteknik Şube Şefi	1941-1946
22	Rogalski Stanisław İTÜ/İng.	DWL RWD	Uçak Dr. Mühendisi	Uçak Üretimi Atölye Şefi	1941-1948
23	Roman Henryk	Havacı değil	Usta	Üretim Ustası	1941-1946
24	Romer Edmund İTÜ	Havacı değil	Elektrik Mühendisi	Konstrüksiyon Büroda Mühendis	1941
25	Teisseyre Jerzy İTÜ/İng.	Lublin Uçak Fabrikası	Uçak Mühendisi	Tasarım Bürosu Şefi	1941-1946
26	Tuszyński Jan İTÜ	Hvclck T. E.	Uçak Mühendisi	Motor Atölyesi Şefi	1941-1946
27	Wasilewski Witold	Havacı değil	Teknisyen	Tedarik Bürosu Şefi	1941-1945
28	Wróblewski Polikarp	PZL	Uçak Teknisyeni	Ahşap Atölyesi Şefi	1941-1946

(İng.) İngiltere’de Cape Town üzerinden gelenler,

(Fr.) Fransa’dan gelenler,

(İTÜ) İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi hocalığı önerilenler.

Mehmet Arif Demirer, **II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar (Polish Aviators in Ankara During WW2)**, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara, 2015, s. 46-47.

EK – 5/2:

Tablo – 34: Türkiye’ye Gelen Polonyalı Havacılar (Sonradan Gelenler)

No	Soyadı Adı	Kuruluşu	Mesleği	Görevi	Yıllar
1	Bryś Teodor	Havacı değil	Jeoloji Mühendisi	Teknik Malzeme Kontrolü	1942-???
2	Bykowski Tadeusz	Havacı değil	İdareci	Tasarım Ofisinde Teknisyen	1942-1943
3	de Lippa Mieczysław	Okunaksız	Kimya Mühendisi	İngiltere’de Planlama Kurulu	???-1946
4	Krassowski Stefan	Havacı değil	Makine Mühendisi	Üretim Hazırlık Şubesi Şefi	1942-1946
5	Kosman Jerzy	Okunaksız	Makine (Motor) Mühendisi	İngiltere’de Planlama Kurulu	???-1946
6	Machalski Franciszek	Havacı değil	Maden Mühendisi	Motor Atölyesi	1943-1946
7	Wendeker Kamil	Havacı değil	Makine Mühendisi	Malzeme Teknik Kontrol	1943-1946
8	Zemla Bronisław	PZL	Makine (Motor) Mühendisi	İngiltere’de Planlama Kurulu	1945-1948

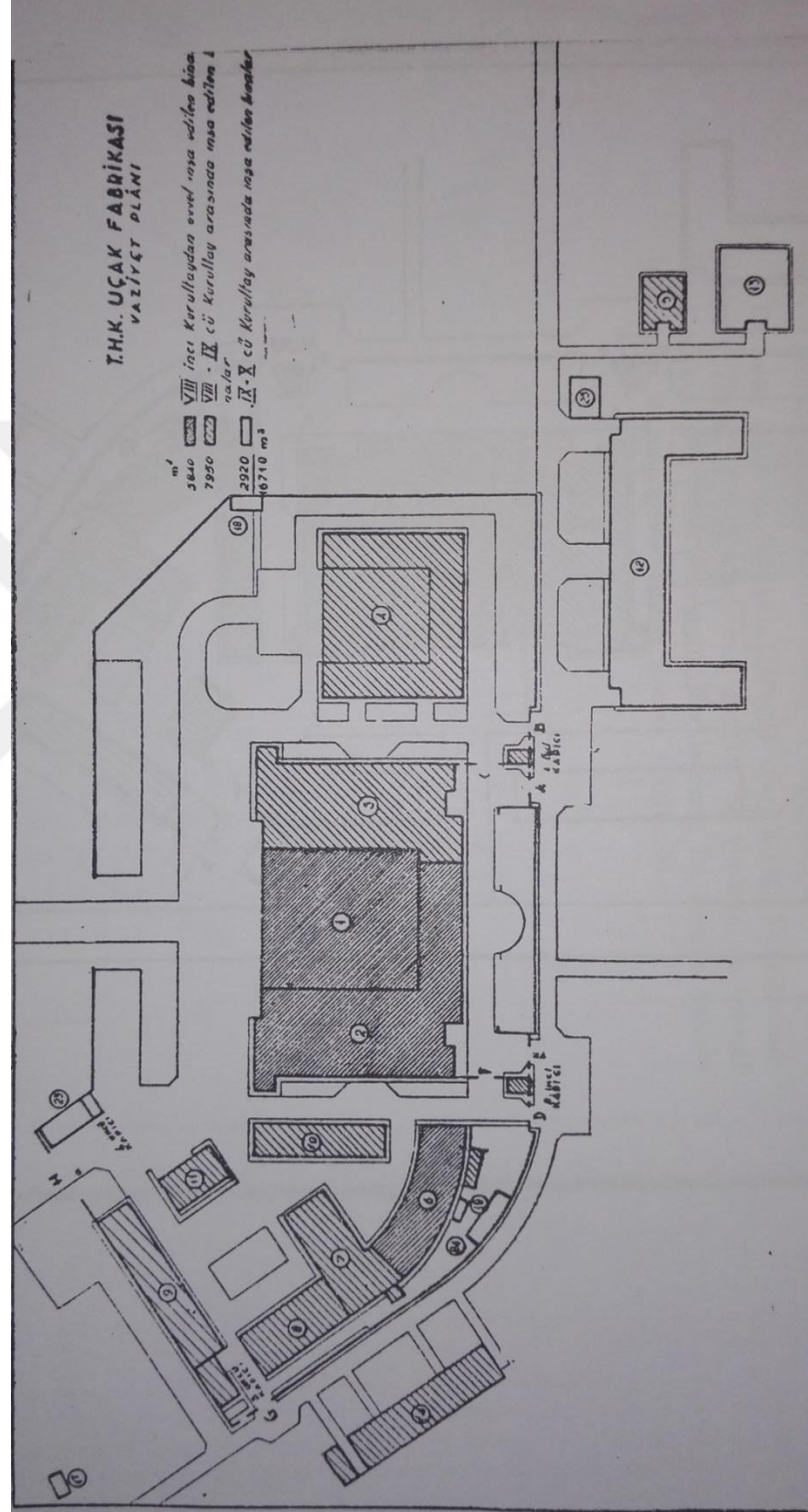
ÖZET

- 14 uçak mühendisi (4 RDW/DWL, 6 PZL., 1 Lublin Uçak Fabrikası ve 3 Havacılık Teknoloji Enstitüsü kökenli)
- 13 mühendis (5 Makine mühendisi)
- 27 mühendis, 11 mühendis uçak mühendisliği dersleri verecek düzeyde deneyimli
- 7 teknisyen (2 uçak teknisyeni)
- 2 diğer (1 havacılık dergisi editörü)

Mehmet Arif Demirer, **II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar (Polish Aviators in Ankara During WW2)**, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara, 2015, s. 50.

EK - 7:

Grafik - 2 : THK Etimesgut Uçak Fabrikası Yerleşim Planı Krokisi



T.H.K. Uçak Fabrikası 1945-1947 Çalışma Raporu, Ankara, 1947, s. 32.

EK - 8:

Tablo - 36: THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda Üretilen Uçaklar ve Planörlere Ait Teknik Veriler

Adı	Görevi	Tür	Üretici	Mürettebat/ Yolcu	Motor	Uzunluk	Yükseklik	Kanat Açıklığı	Kalkış Ağırlığı	Açgari Hız	Azami / Sevabat Hız	Üretim
Miles Magister	Eğitim	Uçak	Miles Aircraft Ltd. Ingiltere	2	De Havilland Gipsy Major I / 130 hp.	7,51 m.	2,03 m.	10,31 m.	862 kg.	-	212 km/s.	80
THK-1	Askerî Nakliye	Planör	THK	1 mürettebat 11 yolcu	-	12,5 m.	4,0 m.	26,0 m.	2.260 kg.	70 km/s.	-	1
THK-2	Akrobasi Eğitim	Uçak	THK	1	De Havilland Gipsy Major I / 130 hp.	7,20 m.	2,08 m.	8,0 m.	637 kg.	81 km/s.	260 km/s.	12*
THK-3	Akrobasi	Planör	Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) Almanya	1	-	6,38 m.	2,24 m.	13,60 m.	350 kg.	60 km/s.	250 km/s.	6
THK-4	Temel Eğitim	Planör	SSCB	1	-	5,58 m.	2,24 m.	10,57 m.	200 kg.	43 km/s.	110 km/s.	40
THK-5	Ambulans	Uçak	THK	2 mürettebat 1 hasta	De Havilland Gipsy Major I / 2 XI30 hp.	10,0 m.	3,10 m.	14,64 m.	1.900 kg.	100 km/s.	205 km/s.	1
THK-5A	Turizm	Uçak	THK	2 mürettebat 4 yolcu**	De Havilland Gipsy Major I / 2 XI30 hp.	10,0 m.	3,10 m.	14,64 m.	1.900 kg.	100 km/s.	205 km/s.	9
THK-5A Tırken	Ambulans	Uçak	THK	2 mürettebat 1 hasta	De Havilland Gipsy Major I / 2 XI30 hp.	10,0 m.	3,10 m.	14,64 m.	2.022 kg.	100 km/s.	205 km/s.	1
THK-6												
THK-7	Temel Eğitim	Planör	O. A. Antonov SSCB	1	-	-	-	13,70 m.	186 kg.	-	-	40
THK-8												
THK-9	Eğitim	Planör	Wladim B. Schawrow SSCB	2	-	7,40 m.	2,55 m.	16,0 m.	450 kg.	55 km/s.	180 km/s.	15
THK-10	Gezi	Uçak	THK	2	De Havilland Gipsy Major / 2 XI50 hp.	10,0 m.	3,10 m.	14,64 m.	-	-	-	3
THK-11	Gezi	Uçak	THK	2	De Havilland Gipsy Major I / 135 hp.	8,44 m.	2,59 m.	11,80 m.	1.150 kg.	-	201 km/s.	1
THK-12	Yolcu	Uçak	THK	12 yolcu	Pratt & Whitney 3X550 hp.	-	-	-	-	-	-	-
THK-13	Arayışma	Planör	THK	1	-	5,04 m.	1,94 m.	20,0 m.	520 kg.	48 km/s.	106 km/s.	2***
THK-14	Eğitim	Planör	THK	2	-	7,9 m.	-	16,0 m.	420 kg.	-	-	1
THK-15	Eğitim	Uçak	THK	2	De Havilland Gipsy Major 10 / 145 hp.	-	-	-	-	-	-	2
THK-16	Jet Eğitim	Uçak	THK	2	Turbomeca Piméné Turbojet 2 X 210 hp.	7,0 m.	1,80 m.	10,0 m.	1.100 kg.	-	430 km/s.	-

* Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti Raporu (Bkz. CCA, 030.01.00.00.100.619.6), s. 18.

** Fabrique D'avions T.H.K. à Etimesut Ankara, Ankara, 1950, s. 6.

*** Uçan Kanat THK-13, (Der: Mustafa Kılıç), Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:9, Ankara, 2008, s. 109.

Tuncay Deniz, Türk Uçak Üretimi (Turkish Aircraft Production), Ertem Matbaa, İstanbul, 2004.

EK - 9: THK Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçaklar ve Planörler



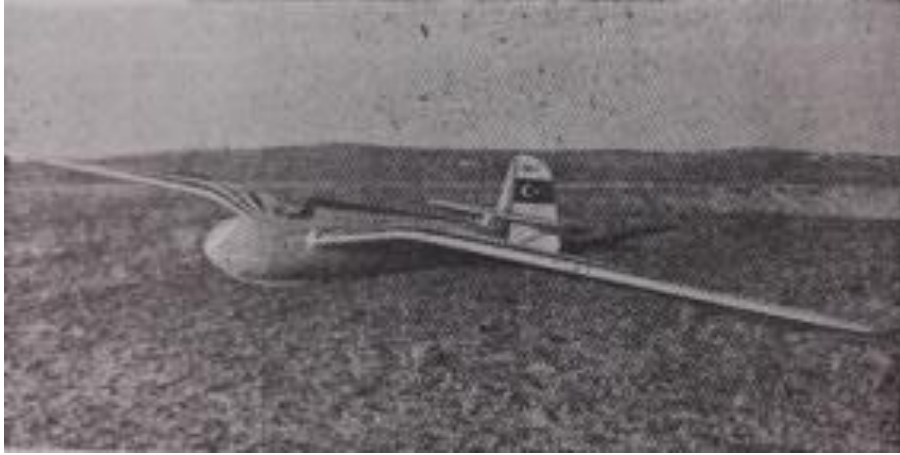
Fotoğraf - 1: Miles-Magister M.14 Uçağı, Fabrique D`avions T.H.K. à Etimesut Ankara, Ankara, 1950, s. 2.



Fotoğraf - 2: THK-1 Planörü, Fabrique D`avions T.H.K. à Etimesut Ankara, Ankara, 1950, s. 2.



Fotoğraf – 3: THK-2 Uçağı (MKEK-2), Fabrique D`avions T.H.K. à Etimesut Ankara, Ankara, 1950, s. 3.



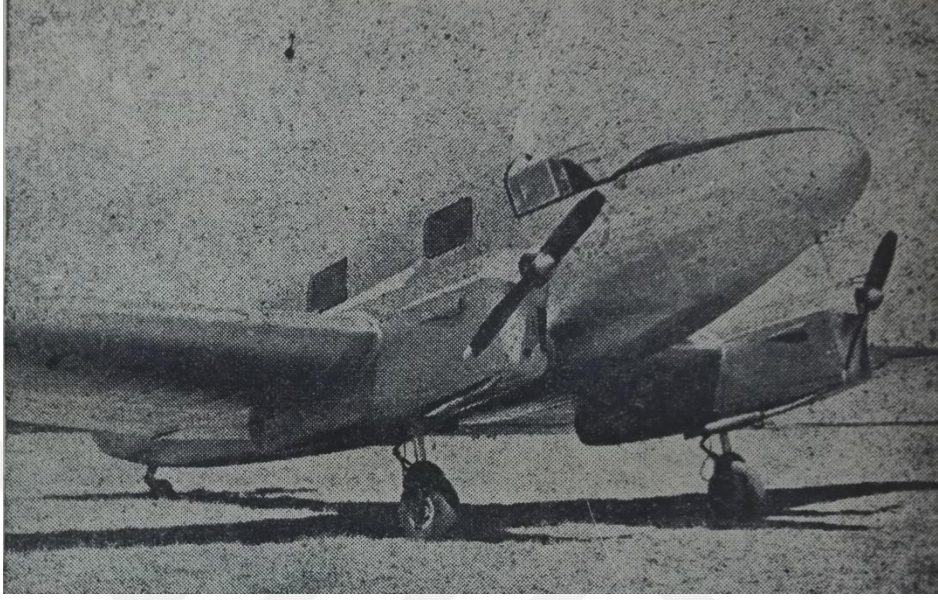
Fotoğraf – 4: THK-3 Planörü, Fabrique D`avions T.H.K. à Etimesut Ankara, Ankara, 1950, s. 2.



Fotoğraf – 5: THK-4 Planörü, Tuncay Deniz, **Türk Uçak Üretimi (Turkish Aircraft Production)**, Ertem Matbaa, İstanbul, 2004, s. 41.



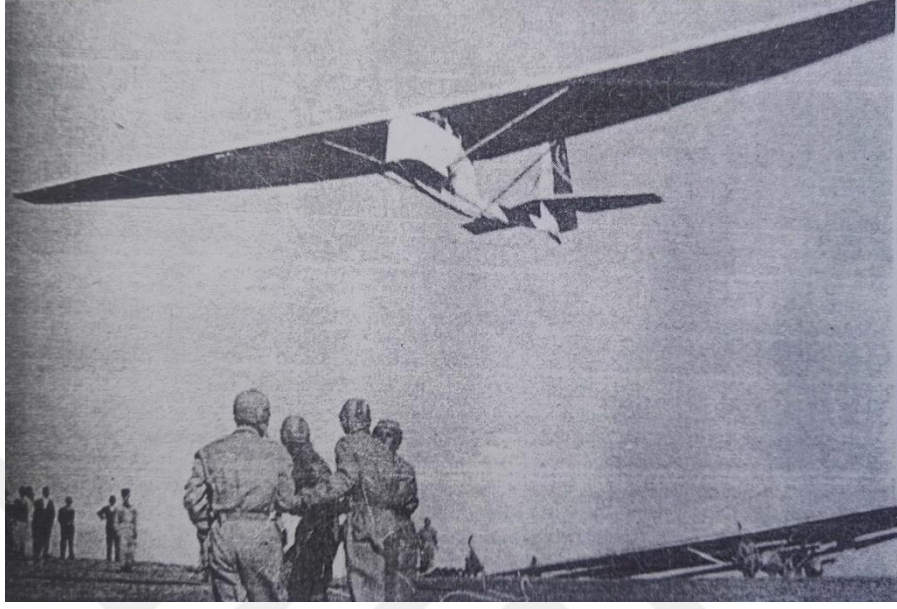
Fotoğraf – 6: THK-5 Uçağı, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 400, (Şubat 1949)



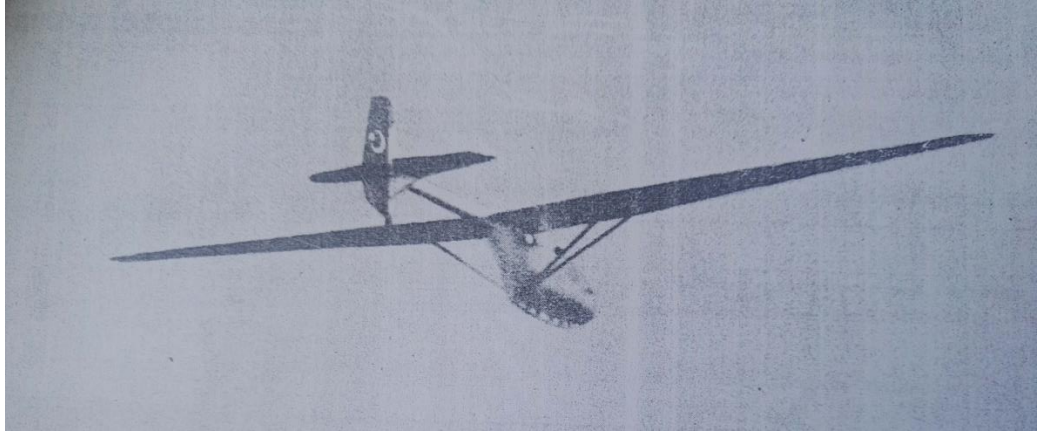
Fotoğraf – 7: THK-5A Uçağı, *Havacılık ve Spor Dergisi*, Sayı: 398, (Aralık 1950), s. 1.



Fotoğraf – 8: THK-5A Uçağı, <http://www.oy-reg.dk/register/214.html>, Erişim Tarihi: (20.11.2017)



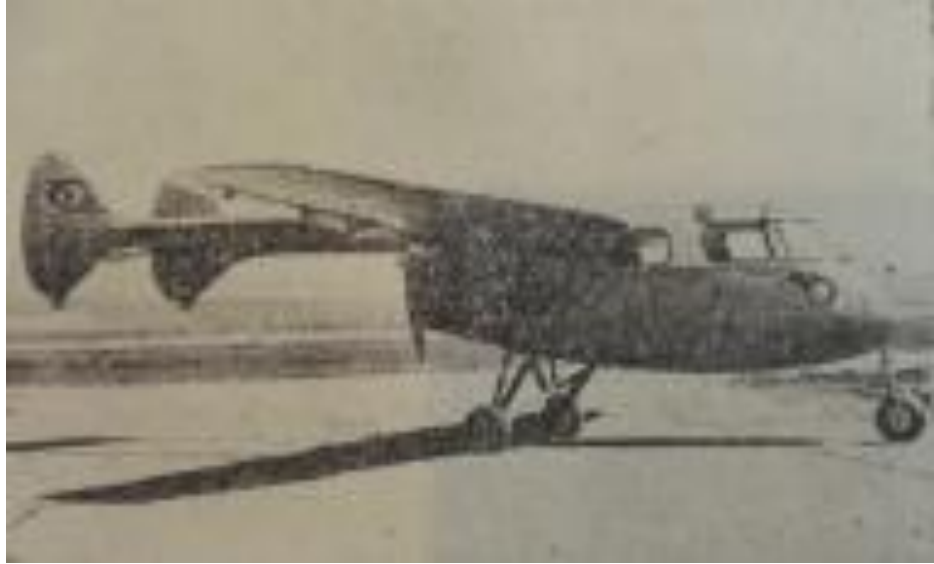
Fotoğraf – 9: THK-7 Planörü, Türk Hava Kurumu 9. uncu Kurultayı (Fotoğraf Albümü), s. 43.



Fotoğraf – 10: THK-9 Planörü, Türk Hava Kurumu 8. inci Kurultayı (Fotoğraf Albümü), s. 47.



Fotoğraf – 11: THK-10 Uçağı, T.H.K. Uçak Fabrikası 1947-1949 Çalışma Raporu, Ankara, 1949, Kapak Resmi.



Fotoğraf - 12: THK-11 Uçağı, Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV, Güney Matbaacılık ve Gazetecilik Broşürü IV, T.A.O., Ankara, 1949, s. 13.



Fotoğraf - 13: THK-13 Uçan Kanat Planörü, **Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV**, Güney Matbaacılık ve Gazetecilik Broşürü IV, T.A.O., Ankara, 1949, s. 14.



Fotoğraf - 14: THK-15 Uğur Uçağı (MKEK-4), **THK Müzesi**, Ankara.



Fotoğraf - 15: THK-16 Mehmetçik Uçağı, Tuncay Deniz, **Türk Uçak Üretimi (Turkish Aircraft Production)**, Ertem Matbaa, İstanbul, 2004, s. 48.

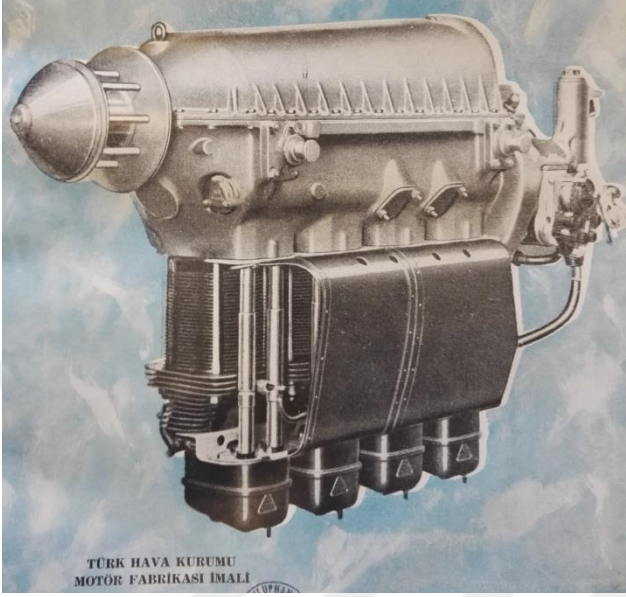
EK - 10:**Tablo – 37: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Teşkilat Şeması**

<u>FABRİKA MÜDÜRLÜĞÜ</u>		
TEKNİK SERVİS	İSTİHSAL BÜROSU	İDARE SERVİSİ
1. Araştırma - Gelişim (Etüd Bürosu)	1. Planlama Servisi :	1. Ticaret Servisi :
2. İstihsal Resim Servisi : (Norm Bürosu)	İş Tahlil Bürosu	Personel Bürosu
3. Kontrol Servisi :	Talimat - Gelişim Bürosu	Güvenlik Bürosu
Kimya Laboratuvarı	Malzeme İkmal Bürosu	Sağlık Bürosu
Metalografi Laboratuvarı		Kantin
Mekanik Laboratuvarı	2. Takım Servisi :	2. Depo Şefliği :
Atölyeler Kontrolü	Takım Etüd Bürosu	Satınalma Bölümü
Ara Kontrolü	Takım Atölyesi	Satış ve Teklif Bölümü
Son Kontrol		Yollama Bölümü
Montaj Kontrolü	3. Makine Atölyeleri :	3. Hesap İşleri Servisi
Deney Kontrolü	Torna – freze	Genel Depo
Metroloji Kontrolü	Taşlama	Ham Malzeme Deposu
Döküm Kontrolü	Termik İşler	İşlenmiş Parça Deposu
	Galvanoplasti	Takımhane
	4. Montaj ve Onarım Atölyeleri :	4. Fabrika Tesisat Şefliği
	5. Dökümevi :	Tesisat Bölümü
	Alimünyum Döküm Bölümü	Yapı Bölümü
	Mağnezyum Döküm Bölümü	Bakım Bölümü
	Bronz Döküm Bölümü	Nakil Vasıtaları
	Termik İşlem Bölümü	5. Personel ve Sosyal İşler Servisi:
	Model Bölümü	Hesap İşleri Bürosu
	Maça Bölümü	Maliyet Bürosu
	Temizleme Bölümü	Vezne
		6. Yazı İşleri Servisi :

Şükrü Er, “Türkiye’de Motor Fabrikası Denemesi”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C: 14, Sayı: 166, (Şubat 1971), s. 289.

EK - 11: THK Gazi Uçak Motor Fabrikasında Üretilen Motorlar

EK – 11/1:



Fotoğraf – 16: Gipsy Major 10 Motor,
Havacılık ve Spor Dergisi Kapak
Resmi, Mayıs 1948, (Sayı: 391)

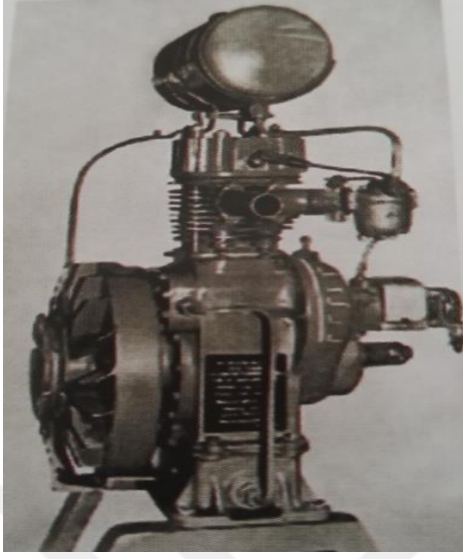
Gipsy Major X1

Tipi	: Havayla soğur, ters sıra, 4 silindirli
Silindirler	: 118 mm çap, 1400 mm kurs
Hacmi	: 6.124 litre
Sıkıştırma nisbeti	: 6/1
Ebadı uzunluğu	: 1227 mm
Genişliği	: 508 “
Yüksekliği	: 752 “
Ağırlığı	: 140 kilo
Takati	: Kalkıştan 2400 devirde 142 beygir düz uçuşta azamî 2550 devirde 145 beygir, seyahat uçuşunda 2300 devirde 139 beygir

Bu motor 77 oktanlı benzin kullanmaktadır. Benzin sarfıyatı seyahat uçuşunda saatte 32 litredir.

THK 1946 İzmir Fuarı Broşürü, M. Sadık Kâğıtçı Matbaası (Eski Ahmet İhsan), İstanbul, 1946, s. 10.

EK – 11/2:



Fotoğraf – 17: 5 hp'lik KM-5 yerli motor, Metin Özdemir, **Türk Traktör Tarihi 1954 – 2004**, II. Baskı, Türk Traktör, Ankara, 2004, s. 22.

Teknik Özellikler:

- Tek silindirli
- 5 beygir gücünde
- Dört zamanlı
- Silindir çapı: 85 mm.
- Piston yolu: 106 mm.
- Sıkıştırma oranı: 4,8
- Dönme Sayısı: 1500 d/d
- Güç/silindir hacmi: 8,3 B/litre*
- KM-5 motoru santrifüj su pompasıyla beraber bir el arabası üzerine oturtularak taşınması kolaylaştırılmıştır.

Şükrü Er, "Etüd İşleri", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 13.

EK – 11/3:



Fotoğraf – 18: 10 hp'lik KM-10 yerli motor, Metin Özdemir, **Türk Traktör Tarihi 1954 – 2004, II.** Baskı, Türk Traktör, Ankara, 2004, s. 22.

Teknik Özellikler:

- Çift silindirli
- Silindirler karşılıklı yatay
- KM-5 motora göre daha derli toplu
- 10 beygir gücünde
- Dört zamanlı
- Silindir çapı: 85 mm.
- Piston yolu: 106 mm.
- Sıkıştırma oranı:4,8
- Dönme Sayısı: 1500 d/d
- Güç/silindir hacmi: 8,3 B/litre
- KM-10 motorları arda getirilmek suretiyle çok silindirli ve daha fazla güçte yeni motorların inşasına imkan verecek şekilde üretilmiştir.

Şükrü Er, “Etüd İşleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 13.

EK-12:**Tablo – 38: Dönemin Hükümetleri**

1.HÜKÜMET	1/11/1923	6/3/1924	İSMET PAŞA (İNÖNÜ)
2.HÜKÜMET	6/3/1924	22/11/1924	İSMET PAŞA (İNÖNÜ)
3.HÜKÜMET	22/11/1924	3/3/1925	ALİ FETHİ BEY (OKYAR)
4.HÜKÜMET	4/3/1925	1/11/1927	İSMET PAŞA (İNÖNÜ)
5.HÜKÜMET	1/11/1927	27/9/1930	İSMET PAŞA (İNÖNÜ)
6.HÜKÜMET	27/9/1930	4/5/1931	İSMET PAŞA (İNÖNÜ)
7.HÜKÜMET	4/5/1931	1/3/1935	İSMET İNÖNÜ
8.HÜKÜMET	1/3/1935	25/10/1937	İSMET İNÖNÜ
9.HÜKÜMET	25/10/1937	11/11/1938	MAHMUT CELAL BAYAR
10.HÜKÜMET	11/11/1938	25/1/1939	MAHMUT CELAL BAYAR
11.HÜKÜMET	25/1/1939	3/4/1939	REFİK SAYDAM
12.HÜKÜMET	3/4/1939	8/7/1942	REFİK SAYDAM
13.HÜKÜMET	9/7/1942	9/3/1943	ŞÜKRÜ SARAÇOĞLU
14.HÜKÜMET	9/3/1943	7/8/1946	ŞÜKRÜ SARAÇOĞLU
15.HÜKÜMET	7/8/1946	10/9/1947	MEHMET RECEP PEKER
16.HÜKÜMET	10/9/1947	10/6/1948	HASAN SAKA
17.HÜKÜMET	10/6/1948	16/1/1949	HASAN SAKA
18.HÜKÜMET	16/1/1949	22/5/1950	ŞEMSETTİN GÜNALTAY
19.HÜKÜMET	22/5/1950	9/3/1951	ADNAN MENDERES
20.HÜKÜMET	9/3/1951	17/5/1954	ADNAN MENDERES
21.HÜKÜMET	17/5/1954	9/12/1955	ADNAN MENDERES
22.HÜKÜMET	9/12/1955	25/11/1957	ADNAN MENDERES
23.HÜKÜMET	25/11/1957	27/05/1960	ADNAN MENDERES

https://www.basbakanlik.gov.tr/Forms/_Global/_Government/pg_CabinetHistory.aspx,
Erişim Tarihi: (15.06.2018)

EK-13:

DÖNEMİN THK BAŞKANLARI			
TÜRK TAYYARE CEMİYETİ KURUCUSU VE İLK BAŞKANI	(16 ŞUBAT 1925 - 18 EKİM 1925)	Boht Milletvekili	Cevat Abbas (GÜRER) Bey
TTC 1. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(19 EKİM 1925 - 27 KASIM 1926)	Rize Milletvekili	Fuat Bey
TTC 2. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(28 KASIM 1926 - 14 KASIM 1928)	Rize Milletvekili	Fuat Bey
TTC 3. NCÜ BÜYÜK GENEL KURULU	(15 KASIM 1928 - 24 KASIM 1930)	Rize Milletvekili	Fuat Bey
TTC 4. NCÜ BÜYÜK GENEL KURULU	(25 KASIM 1930 - 27 KASIM 1932)	Rize Milletvekili	Fuat Bey
TTC 5. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(28 KASIM 1932 - 24 MAYIS 1935)	Rize Milletvekili	Fuat Bey
THK 6. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(25 MAYIS 1935 - 24 MAYIS 1940)	Çoruh (Artvin) Milletvekili	Fuat BULCA
THK 7. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(25 MAYIS 1940 - 7 HAZİRAN 1942)	Erzurum Milletvekili	Şukru KOÇAK (Başlama Ocak. 1939)
THK 8. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(8 HAZİRAN 1942 - 7 HAZİRAN 1945)	Erzurum Milletvekili	Şukru KOÇAK
THK 9. NCÜ BÜYÜK GENEL KURULU	(8 HAZİRAN 1945 - 25 HAZİRAN 1947)	Erzurum Milletvekili	Şukru KOÇAK
THK 10. NCÜ BÜYÜK GENEL KURULU	(26 HAZİRAN 1947 - 28 MAYIS 1949)	Mardin Milletvekili	Seyfi DÜZGÖREN
THK 11. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(29 MAYIS 1949 - 23 AĞUSTOS 1950)	Gümüşhane Milletvekili	Şukru SÖKMENSÜER (İstifa 23.8.1950)
	(24 AĞUSTOS 1950 - 30 HAZİRAN 1951)		Celal MERAL
THK 12. NCİ BÜYÜK GENEL KURULU	(1 TEMMUZ 1951 - 30 HAZİRAN 1953)	Erzurum Milletvekili	Mustafa ZEREN
THK 13. NCÜ BÜYÜK GENEL KURULU	(1 TEMMUZ 1953 - 22 TEMMUZ 1955)	Erzurum Milletvekili	Mustafa ZEREN

Tablo – 39: Dönemin THK Başkanları, (Oktay Verel, İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir, C: II, s. 81-88 arasından derlenmiştir.)

KAYIT	UÇAK TİPİ	Fab. No.	İŞLETMECİ	ÖNCEKİ KİMLİĞİ	KAYIT TARİHİ	KAYIT ÇIKIŞ TARİHİ	YORUMLAR
TC-İMT	Miles M.14 Magister	5001	THK	-	44	?	Prototip. Kullanımdan çıkarıldı, akıbeti bilinmiyor.
TC-THK13	Miles M.14 Magister	5013	THK	-	42	57	Souradan TC-KAP olarak kaydedildi.
TC-THK14	Miles M.14 Magister	5014	THK	-	42	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK14	Miles M.14 Magister	5014	THK	-	42	?	Akıbeti bilinmiyor.
TC-THK15	Miles M.14 Magister	5015	THK	TC-İTK15	42	42	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK15	Miles M.14 Magister	5015	THK	-	42	42	Souradan TC-THK15 olarak kaydedildi.
TC-THK16	Miles M.14 Magister	5016	THK	TC-İTK16	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK16	Miles M.14 Magister	5016	THK	-	42	46	Souradan TC-THK16 olarak kaydedildi.
TC-İTK21	Miles M.14 Magister	5021	THK	-	38	Mayıs 57	Yeni inşa edilip TC-KAM olarak kaydedildi.
TC-İTK22	Miles M.14 Magister	5022	THK	-	44	46	Souradan TC-THK22 olarak kaydedildi.
TC-THK23	Miles M.14 Magister	5023	THK	-	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK23	Miles M.14 Magister	5023	THK	-	44	46	Souradan TC-THK23 olarak kaydedildi.
TC-THK24	Miles M.14 Magister	5024	THK	-	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK24	Miles M.14 Magister	5024	THK	-	44	46	Souradan TC-THK24 olarak kaydedildi.
TC-THK25	Miles M.14 Magister	5025	THK	-	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK25	Miles M.14 Magister	5025	THK	-	44	46	Souradan TC-THK25 olarak kaydedildi.
TC-THK26	Miles M.14 Magister	5026	THK	-	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK26	Miles M.14 Magister	5026	THK	-	44	46	Souradan TC-THK26 olarak kaydedildi.
TC-İTK27	Miles M.14 Magister	5027	THK	-	44	46	Souradan TC-THK27 olarak kaydedildi.
TC-İTK28	Miles M.14 Magister	5028	THK	-	44	46	Souradan TC-THK28 olarak kaydedildi.
TC-THK29	Miles M.14 Magister	5029	THK	-	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK29	Miles M.14 Magister	5029	THK	-	44	46	Souradan TC-THK29 olarak kaydedildi.
TC-İTK30	Miles M.14 Magister	5030	THK	-	44	46	Souradan TC-THK30 olarak kaydedildi.
TC-İTK31	Miles M.14 Magister	5031	THK	-	45	46	Souradan TC-THK31 olarak kaydedildi.
TC-İTK32	Miles M.14 Magister	5032	THK	-	45	46	Souradan TC-THK32 olarak kaydedildi.
TC-THK33	Miles M.14 Magister	5033	THK	-	46	Nisan 60	Yeni inşa edilip TC-KIZ olarak kaydedildi.
TC-İTK33	Miles M.14 Magister	5033	THK	-	45	46	Souradan TC-THK33 olarak kaydedildi.
TC-THK34	Miles M.14 Magister	5034	THK	-	46	?	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK34	Miles M.14 Magister	5034	THK	-	45	46	Souradan TC-THK34 olarak kaydedildi.
TC-THK35	Miles M.14 Magister	5035	THK	-	46	47	Yeni inşa edilip TC-UGUR olarak kaydedildi.
TC-İTK35	Miles M.14 Magister	5035	THK	-	45	47	Uğur prototip olarak yeniden inşa edildi, souradan TC-UGUR olarak kaydedildi.
TC-THK36	Miles M.14 Magister	5036	THK	-	46	?	Akıbeti bilinmiyor.
TC-İTK36	Miles M.14 Magister	5036	THK	-	45	46	Souradan TC-THK36 olarak kaydedildi.
TC-THK37	Miles M.14 Magister	5037	THK	-	46	Ağustos 60	Yeni inşa edilip TC-KET olarak kaydedildi.
TC-İTK37	Miles M.14 Magister	5037	THK	-	45	46	Souradan TC-THK37 olarak kaydedildi.
TC-THK38	Miles M.14 Magister	5038	THK	-	-	-	Akıbeti bilinmiyor.

Tablo - 40: THK'nin Ürettiği Uçak ve Planör Modellerine Ait Sivil Havacılık Kurumundaki Kayıtlar, Kıvanç Hürtürk ve Stuart Kline, Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967) – Pervaneli Uçaklar Devri (Der: Gökhan Sarıgöl, Ed: Uğur Yegin), D Yayınları, İstanbul, 2009, s. 332-344.

EK- 14/2:

TC-TK.38	Miles M.14 Magister	5038	THK	-	45	46	Souradan TC-THK38 olaraq kaydedildi.
TC-THK39	Miles M.14 Magister	5039	THK	-	46	?	Yemiden inşa edilip TC-KEP olaraq kaydedildi.
TC-TK.39	Miles M.14 Magister	5039	THK	-	45	46	Souradan TC-THK39 olaraq kaydedildi.
TC-THK40	Miles M.14 Magister	5040	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.40	Miles M.14 Magister	5040	THK	-	45	46	Souradan TC-THK40 olaraq kaydedildi.
TC-THK41	Miles M.14 Magister	5041	THK	-	46	Ağustos 58	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.41	Miles M.14 Magister	5041	THK	-	45	46	Souradan TC-THK41 olaraq kaydedildi.
TC-THK42	Miles M.14 Magister	5042	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.42	Miles M.14 Magister	5042	THK	-	45	46	Souradan TC-THK42 olaraq kaydedildi.
TC-THK43	Miles M.14 Magister	5043	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.43	Miles M.14 Magister	5043	THK	-	45	46	Souradan TC-THK43 olaraq kaydedildi.
TC-THK44	Miles M.14 Magister	5044	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.44	Miles M.14 Magister	5044	THK	-	45	46	Souradan TC-THK44 olaraq kaydedildi.
TC-THK45	Miles M.14 Magister	5045	THK	-	46	Ağustos 58	Yemiden inşa edilip TC-KAU olaraq kaydedildi.
TC-TK.45	Miles M.14 Magister	5045	THK	-	45	46	Souradan TC-THK45 olaraq kaydedildi.
TC-THK46	Miles M.14 Magister	5046	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.46	Miles M.14 Magister	5046	THK	-	45	46	Souradan TC-THK46 olaraq kaydedildi.
TC-THK47	Miles M.14 Magister	5047	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.47	Miles M.14 Magister	5047	THK	-	45	46	Souradan TC-THK47 olaraq kaydedildi.
TC-THK48	Miles M.14 Magister	5048	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.48	Miles M.14 Magister	5048	THK	-	45	46	Souradan TC-THK48 olaraq kaydedildi.
TC-THK49	Miles M.14 Magister	5049	THK	-	46	Ağustos 58	Yemiden inşa edilip TC-KAN olaraq kaydedildi.
TC-TK.49	Miles M.14 Magister	5049	THK	-	45	46	Souradan TC-THK49 olaraq kaydedildi.
TC-KB-50	Magister M. 14	5050	Kanalar Birligi	TC-TK50	48	48	Souradan TC-TB.50 olaraq kaydedildi.
TC-TB.50	Magister M. 14	5050	Kanalar Birligi	TC-KB.50	48	?	Akibeti bilimiyor.
TC-THK50	Miles M.14 Magister	5050	THK	-	46	48	TC-KB.50 olaraq Kanalar Birligine satildi.
TC-TK.50	Miles M.14 Magister	5050	THK	-	45	46	Souradan TC-THK50 olaraq kaydedildi.
TC-THK51	Miles M.14 Magister	5051	THK	-	46	57	Yemiden inşa edilip TC-KAE olaraq kaydedildi.
TC-TK.51	Miles M.14 Magister	5051	THK	-	45	46	Souradan TC-THK51 olaraq kaydedildi.
TC-THK52	Miles M.14 Magister	5052	THK	-	46	Temmuz 60	Yemiden inşa edilip TC-KEE olaraq kaydedildi.
TC-TK.52	Miles M.14 Magister	5052	THK	-	45	46	Souradan TC-THK52 olaraq kaydedildi.
TC-THK53	Miles M.14 Magister	5053	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.53	Miles M.14 Magister	5053	THK	-	45	46	Souradan TC-THK53 olaraq kaydedildi.
TC-THK54	Miles M.14 Magister	5054	THK	-	46	?	Akibeti bilimiyor.
TC-TK.54	Miles M.14 Magister	5054	THK	-	45	46	Souradan TC-THK54 olaraq kaydedildi.
TC-THK55	Miles M.14 Magister	5055	THK	-	46	57	Yemiden inşa edilip TC-KAA olaraq kaydedildi.
TC-TK.55	Miles M.14 Magister	5055	THK	-	45	46	Souradan TC-THK55 olaraq kaydedildi.

EK- 14/3:

TC-THK56	Miles M.14 Magister	5056	THK	-	46	?	Akibeti bilinmiyor.
TC-TK-56	Miles M.14 Magister	5056	THK	-	45	46	Souradan TC-THK56 olarak kaydedildi.
TC-THK57	Miles M.14 Magister	5057	THK	-	46	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-TK-57	Miles M.14 Magister	5057	THK	-	45	46	Souradan TC-THK57 olarak kaydedildi.
TC-THK58	Miles M.14 Magister	5058	THK	-	46	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-TK-58	Miles M.14 Magister	5058	THK	-	45	46	Souradan TC-THK58 olarak kaydedildi.
TC-THK59	Miles M.14 Magister	5059	THK	-	46	Temmuz 60	Yeni den inş a edilip TC-KEK olarak kaydedildi.
TC-TK-59	Miles M.14 Magister	5059	THK	-	45	46	Souradan TC-THK59 olarak kaydedildi.
TC-THK60	Miles M.14 Magister	5060	THK	-	46	Şubat 58	Souradan TC-KAY olarak kaydedildi.
TC-TK-60	Miles M.14 Magister	5060	THK	-	45	46	Souradan TC-THK60 olarak kaydedildi.
TC-THK61	Miles M.14 Magister	5061	THK	-	46	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK62	Miles M.14 Magister	5062	THK	-	46	57	Yeni den inş a edilip TC-KAG olarak kaydedildi.
TC-THK63	Miles M.14 Magister	5063	THK	-	46	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK64	Miles M.14 Magister	5064	THK	-	46	Haziran 58	Yeni den inş a edilip TC-KAS olarak kaydedildi.
TC-THK65	Miles M.14 Magister	5065	THK	-	46	Haziran 58	Yeni den inş a edilip TC-KAT olarak kaydedildi.
TC-THK66	Miles M.14 Magister	5066	THK	-	46	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK67	Miles M.14 Magister	5067	THK	-	46	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK68	Miles M.14 Magister	5068	THK	-	46	57	Yeni den inş a edilip TC-KAC olarak kaydedildi.
TC-THK69	Miles M.14 Magister	5069	THK	-	46	57	Souradan TC-KAZ olarak kaydedildi.
TC-THK70	Miles M.14 Magister	5070	THK	-	48	Kasım 57	Yeni den inş a edilip TC-KAJ olarak kaydedildi.
TC-THK71	Miles M.14 Magister	5071	THK	-	48	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK72	Miles M.14 Magister	5072	THK	-	48	57	Yeni den inş a edilip TC-KAB olarak kaydedildi.
TC-THK73	Miles M.14 Magister	5073	THK	-	48	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK74	Miles M.14 Magister	5074	THK	-	48	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK75	Miles M.14 Magister	5075	THK	-	48	Nisan 58	Yeni den inş a edilip TC-KAO olarak kaydedildi.
TC-THK76	Miles M.14 Magister	5076	THK	-	48	57	Akibeti bilinmiyor.
TC-THK77	Miles M.14 Magister	5077	THK	-	48	57	Yeni den inş a edilip TC-KAH olarak kaydedildi.
TC-THK78	Miles M.14 Magister	5078	THK	-	48	Haziran 58	Yeni den inş a edilip TC-KAR olarak kaydedildi.
TC-THK79	Miles M.14 Magister	5079	THK	-	48	57	Yeni den inş a edilip TC-KAF olarak kaydedildi.
TC-TUR	Miles M.14 Magister	?	Gök-Tur	-	52	-	"1" Akibeti bilinmiyor.
TC-GEL	THK M.14 Magister	?	THK	-	62	65	Hür Kanatlar Havacılığ a satıldı.
TC-GEL	THK M.14 Magister	?	Hür Kanatlar	-	65	74	THK'dan satın alındı. Kullanımdan çıkarıldı. Gövdesi Yeşilköy'de 1980 yılına kadar kaldı.
TC-KIZ	THK M.14 Magister	33/1945	THK	TC-THK33	Nisan 60	64	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KAI	THK M.14 Magister	35/1945	THK	TC-UGUR	Aralık 57	68	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Hür Kanatlar'a satıldı.
TC-KAI	THK M.14 Magister	35/1945	THK	TC-UGUR	68	70	THK'dan satın alındı. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KET	THK M.14 Magister	37/1945	THK	TC-THK37	Ağustos 60	67	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KEP	THK M.14 Magister	39/1945	THK	TC-THK39	Ağustos 60	67	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KAV	THK M.14 Magister	45/1945	THK	TC-THK45	Ağustos 58	18 Temmuz 64	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Polatlı'da kalı oldu.

EK- 14/4:

TC-KAU	THK M.14 Magister	48/1948	THK	TC-THK48	Haziran 58	14 Ekim 67	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kal oldu.
TC-KAN	THK M.14 Magister	49/1945	THK	TC-THK49	Nisan 58	18 Haziran 64	Yeni den inş a edilip sours dan kaydedildi. Kal oldu.
TC-KAE	THK M.14 Magister	51/1945	THK	TC-THK51	Mayıs 57	64	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KEL	THK M.14 Magister	52/1945	THK	TC-THK52	Temmuz 60	61	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAA	THK M.14 Magister	55/1945	THK	TC-TK55	Ekim 58	67	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Sanıldı.
TC-KAA	THK M.14 Magister	55/1945	THY	TC-TK55	67	67	Eđ itim uę ađ ı olarak THY'den kiralanı dı. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KEK	THK M.14 Magister	59/1945	THK	TC-THK59	Temmuz 60	67	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAY	THK M.14 Magister	60/1946	THK	TC-THK60	Ş ubat 58	67	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Hür Kanatlar Havacılığ a sanıldı.
TC-KAY	THK M.14 Magister	60/1946	Hür Kanatlar Havacılık	TC-THK60	67	4 Ekim 69	THK'dan satın alındı Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAG	THK M.14 Magister	62/1946	THK	TC-THK62	Nisan 58	19 Mart 59	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kal oldu.
TC-KAS	THK M.14 Magister	64/1946	THK	TC-THK64	Haziran 58	64	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAT	THK M.14 Magister	65/1946	THK	TC-THK65	Haziran 58	15 Haziran 61	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAC	THK M.14 Magister	68/1946	THK	TC-THK68	Ş ubat 58	60	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAZ	THK M.14 Magister	69/1946	THK	?	5 Nisan 60	30 Kasım 61	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kayı tları dan iptal edildi.
TC-KAJ	THK M.14 Magister	70/1948	THK	TC-THK70	Kasım 57	66	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAB	THK M.14 Magister	72/1948	THK	TC-THK73	Ekim 58	69	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAO	THK M.14 Magister	75/1948	THK	TC-THK75	Nisan 58	69	Sours dan kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAH	THK M.14 Magister	77/1948	THK	TC-THK77	Nisan 57	69	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Hür Kanatlar'a sanıldı.
TC-KAH	THK M.14 Magister	77/1948	Hür Kanatlar	TC-THK77	69	?	THK'dan satın alındı. Yeş ilkö y Hava Mü zesi Komutanlığ ı'nda mubafaza edildi.
TC-KAR	THK M.14 Magister	78/1948	THK	TC-THK78	Haziran 58	67	Yeni den inş a edilip sours dan kaydedildi. Hür Kanatlar Havacılığ a sanıldı.
TC-KAR	THK M.14 Magister	78/1948	Hür Kanatlar Havacılık	TC-THK78	67	2 Ekim 69	"Orhan Barı n" THK'dan satın alındı. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-KAF	THK M.14 Magister	79/1948	THK	TC-THK79	Ekim 57	69	Yeni den inş a edilip kaydedildi. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-THK3	THK 2	?	THK	-	46	?	Prototip. Akı beti bilinmi yor.
TC-THK205	THK 2	205	THK	-	47	?	Akı beti bilinmi yor.
TC-THK206	THK 2	206	THK	-	47	?	Akı beti bilinmi yor.
TC-THK207	THK 2	207	THK	-	47	?	Akı beti bilinmi yor.
TC-PAZ	THK 3	001/1946	THK	-	Temmuz 57	68	Planör. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-PAL	THK 3	002/1945	THK	-	Temmuz 57	61	Planör. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-PAM	THK 3	003/1945	THK	-	Temmuz 57	59	Planör. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-PAY	THK 3	004/1946	THK	-	Temmuz 57	58	Planör. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-PAV	THK 3	005/1946	THK	-	Mayıs 57	57	Planör. Kullanı mdan ç ık arıldı.
TC-PAU	THK 3	006/1946	THK	-	Mayıs 57	59	Planör. Kullanı mdan ç ık arıldı.

TC-PCN	THK 4	404/1945	THK	-	-	Ağustos 60	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAO	THK 4	406/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAH	THK 4	408/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAI	THK 4	409/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAJ	THK 4	410/1945	THK	-	-	Temmuz 57	61	Planör. Kal oldu.
TC-PAK	THK 4	412/1945	THK	-	-	Temmuz 57	61	Planör. Kal oldu.
TC-PCS	THK 4	414/1948	THK	-	-	Ekim 62	64	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCR	THK 4	415/1948	THK	-	-	Temmuz 61	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBY	THK 4	416/1956	THK	-	-	Haziran 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAP	THK 4	417/1945	THK	-	-	Temmuz 57	59	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBZ	THK 4	418/1956	THK	-	-	Haziran 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCA	THK 4	419/1956	THK	-	-	Haziran 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCB	THK 4	420/1956	THK	-	-	Haziran 57	64	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCC	THK 4	421/1956	THK	-	-	Haziran 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCD	THK 4	422/1956	THK	-	-	Haziran 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBC	THK 4	423/1956	THK	-	-	Mayıs 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBD	THK 4	424/1956	THK	-	-	Mayıs 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAR	THK 4	425/1945	THK	-	-	Temmuz 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBV	THK 4	744/1957	THK	-	-	Mayıs 57	59	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBE	US-4	222/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBF	US-4	223/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBG	US-4	226/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBH	US-4	227/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBJ	US-4	228/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBL	US-4	229/1945	THK	-	-	Temmuz 57	61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBI	US-4	230/1945	THK	-	-	Temmuz 57	61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBK	US-4	231/1945	THK	-	-	Temmuz 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-THK3	THK 5	502	THK	-	-	46	?	Prototip. Aktüatör bitimiyor.
TC-THKAY	THK 5	503	THK	-	-	4 Aralık 51	Ocak 52	Danmarka ya OY-ACK olarak satıldı.
TC-KAK	THK 5	15372	THK	-	-	Ağustos 57	58	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAN	THK 7	703/1945	THK	-	-	Temmuz 57	62	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCM	THK 7	704/1945	THK	-	-	Ağustos 60	64	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCL	THK 7	714/1945	THK	-	-	Mayıs 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCO	THK 7	716/1945	THK	-	-	Ağustos 60	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCJ	THK 7	719/1945	THK	-	-	Haziran 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCI	THK 7	722/1945	THK	-	-	Haziran 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCP	THK 7	724/1945	THK	-	-	Temmuz 61	62	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCH	THK 7	725/1945	THK	-	-	Haziran 57	4 Mayıs 60	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCG	THK 7	728/1945	THK	-	-	Haziran 57	30 Kasım 61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.

EK- 14/6:

TC-PCF	THK 7	729/1945	THK	-	Haziran 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PCE	THK 7	730/1945	THK	-	Haziran 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBP	THK 7	732/1957	THK	-	Ağustos 57	64	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBO	THK 7	734/1957	THK	-	Ağustos 57	61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBN	THK 7	736/1957	THK	-	Ağustos 57	4 Mayıs 60	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBM	THK 7	737/1957	THK	-	Ağustos 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBS	THK 7	740/1957	THK	-	Ağustos 57	61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBR	THK 7	743/1957	THK	-	Ağustos 57	4 Mayıs 60	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAG	THK 9	735/1945	THK	-	Mart 58	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBT	THK 9	738/1957	THK	-	Ağustos 57	30 Kasım 61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAT	THK 9	741/1947	THK	-	Mayıs 57	61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAS	THK 9	743/1947	THK	-	Temmuz 57	59	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAC	THK 9	745/1947	THK	-	Haziran 57	59	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAA	THK 9	748/1947	THK	-	Haziran 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAD	THK 9	748/1956	THK	-	Ekim 58	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBU	THK 9	749/1957	THK	-	Mayıs 57	63	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAB	THK 9	750/1947	THK	-	Haziran 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAE	THK 9	752/1957	THK	-	Ekim 58	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBB	THK 9	753/1957	THK	-	Ekim 57	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PBA	THK 9	754/1957	THK	-	Ekim 57	30 Kasım 61	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-PAF	THK 9	755/1945	THK	-	Ekim 58	65	Planör. Kullanımdan çıkarıldı.
TC-THK10	THK 10	?	THK	-	46	?	Prototip. Akıbeti bilinmiyor.
TC-THK11	THK 11	?	THK	TC-THK11	46	57	Akıbeti bilinmiyor.
TC-UGUR	MKEK 4 UGUR	5035	THK	TC-THK35	47	57	Souradan TC-KAI olarak kaydedildi.
TC-KUF	MKEK 4 UGUR	5107/1956	THK	-	Ocak 64	66	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUE	MKEK 4 UGUR	5109/1956	THK	-	Ocak 64	67	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUD	MKEK 4 UGUR	5114/1956	THK	-	Ocak 64	67	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUG	MKEK 4 UGUR	5121/1956	THK	-	Ocak 64	10 Ağustos 66	Kurum geçirdi. Kalı olon.
TC-KUL	MKEK 4 UGUR	5126/1956	THK	-	Ocak 64	69	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUK	MKEK 4 UGUR	5127/1956	THK	-	Ocak 64	4 Haziran 66	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUC	MKEK 4 UGUR	5128/1956	THK	-	Ocak 64	69	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUH	MKEK 4 UGUR	5129/1956	THK	-	Ocak 64	69	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUI	MKEK 4 UGUR	5136/1956	THK	-	Ocak 64	69	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUB	MKEK 4 UGUR	5138/1956	THK	-	Ocak 64	16 Ağustos 66	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUA	MKEK 4 UGUR	5143/1956	THK	-	Ocak 64	69	Kullanımdan çıkarıldı.
TC-KUJ	MKEK 4 UGUR	5144/1956	THK	-	Ocak 64	?	Yeşilköy Hava Müzesi Komutanlığında muhafaza edildi.

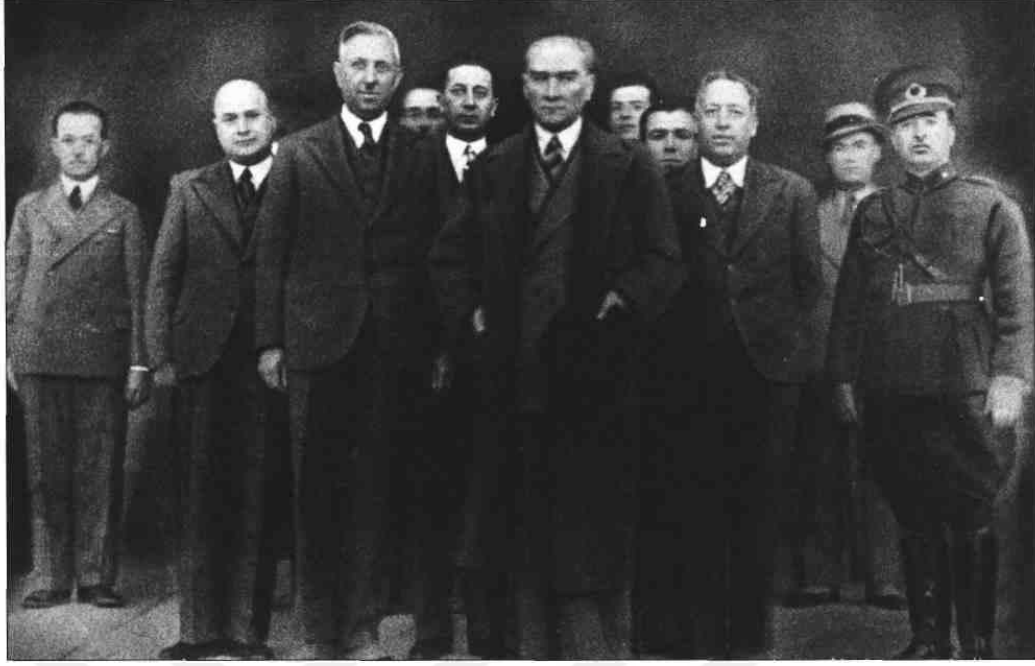
EK-15: Fotoğraflar



Fotoğraf – 19: 21 Haziran 1934'te Atatürk, Başbakan İsmet İnönü ve İran Şahı Rıza Pehlevi Eskişehir Tayyare Alayı'nda yapılan uçuş gösterisini izlerken, (TİTE Arşivi, K: 9, G: 45, B: 45-1)



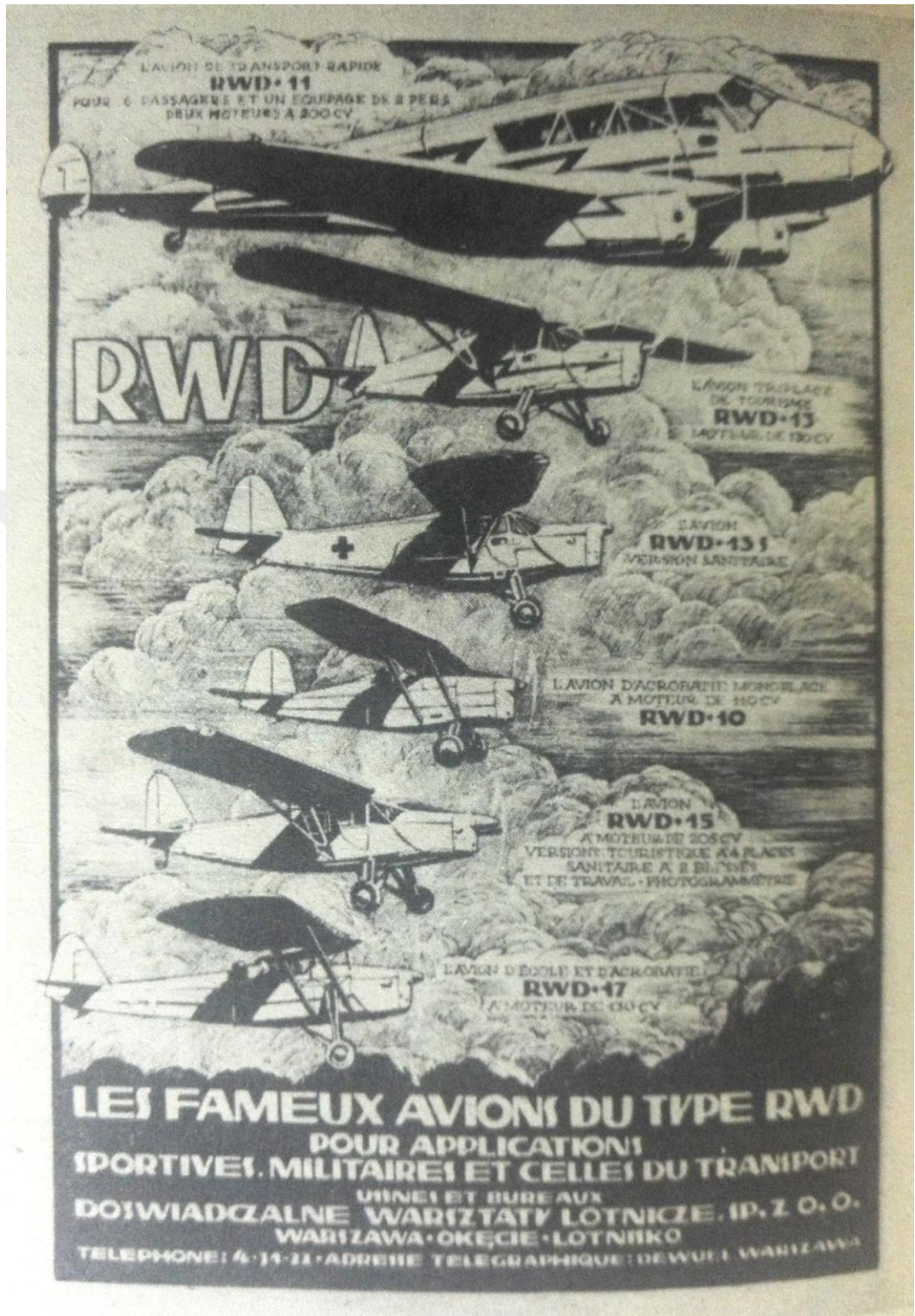
Fotoğraf – 20: 9 Haziran 1936'da Atatürk, Eskişehir Tayyare Alayı'nda yapılan uçuş gösterisini izlerken, (TİTE Arşivi, K: 48, G: 48, B: 36)



Fotoğraf – 21: Atatürk Türk Kuşunda (Sağında THK Başkanı Fuat Bulca, solunda Cevat Abbas, (27 Nisan 1935), (THK Arşivi)



Fotoğraf - 22: Gazi Mustafa Kemal Atatürk, solda THK Genel Başkanı Cevat Abbas Güner, sağda ikinci Genel Başkan Fuat Bulca (THK Arşivi), **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner / Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, (Der: Turgut Güner), 2. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 330.



Fotoğraf – 23: DWL tarafından üretilen üretilen RWD tipi uçaklara ait bir broşür, Leszek Duleba ve Andrzej Glass, **Samoloty RWD**, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Varşova, 1983, s. 76.



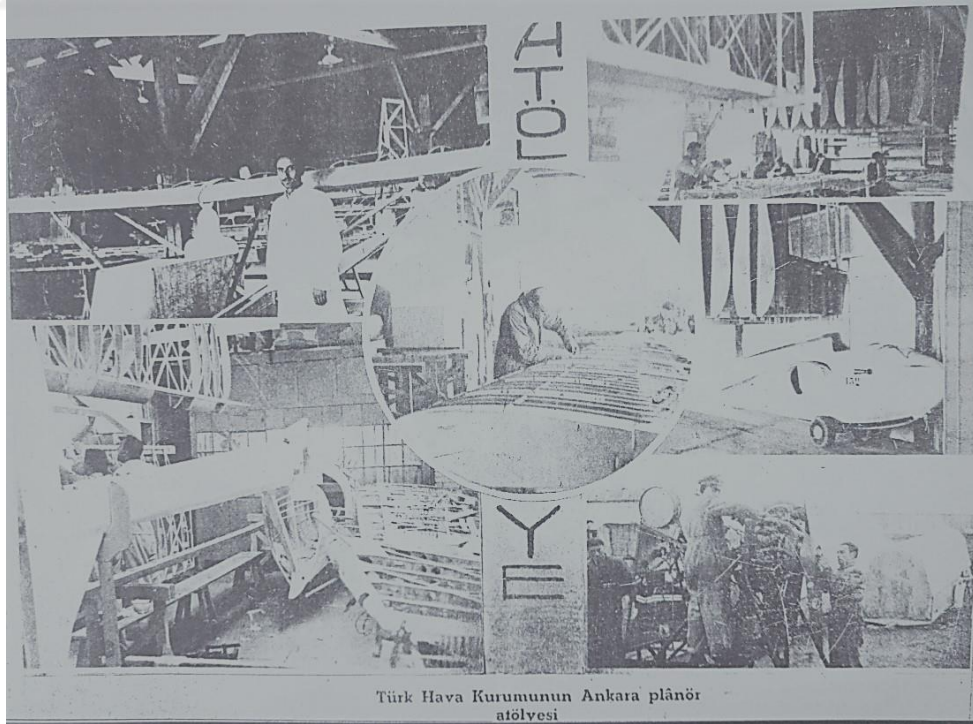
Fotoğraf – 24: Jerzy Wędrychowski ve diğ er Polonyalı Mühendisler (A. Glass Arşivi),



Fotoğraf – 25: Polonyalı Mühendisler ve Eşleri (Wilhelm Gibalka'nın kızı Bayan **Wanda Dąbrowiecka'nın** Arşivi)



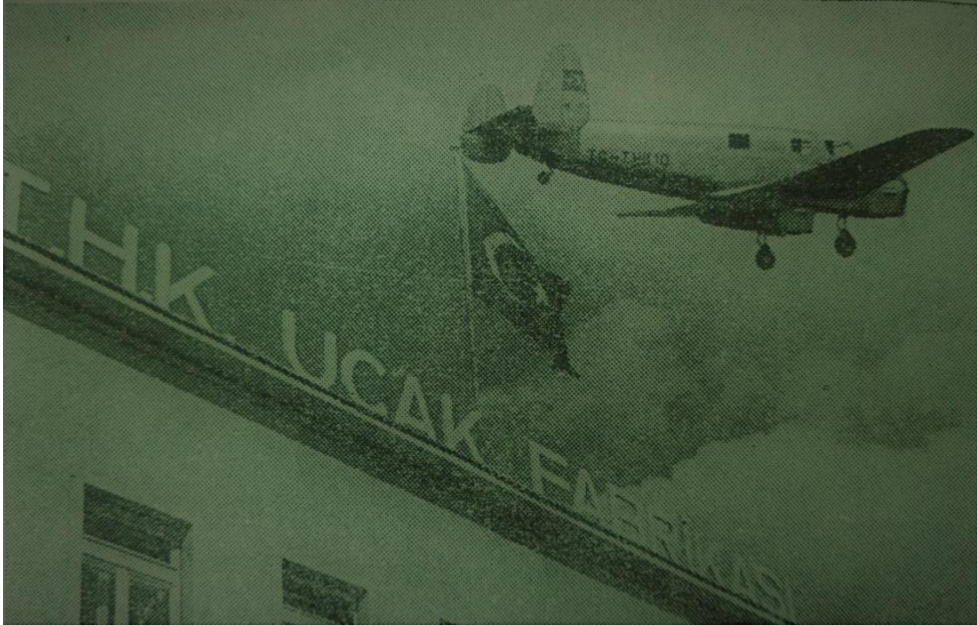
Fotoğraf – 26: Uçak ve Motor Fabrikalarının Yönetici ve Mühendis Ekibi, (Şükrü Er Arşivi)



Fotoğraf – 27: THK Ankara Planör Atölyesi, THK 7'nci Kurultayı (Fotoğraf Albümü), s. 81.



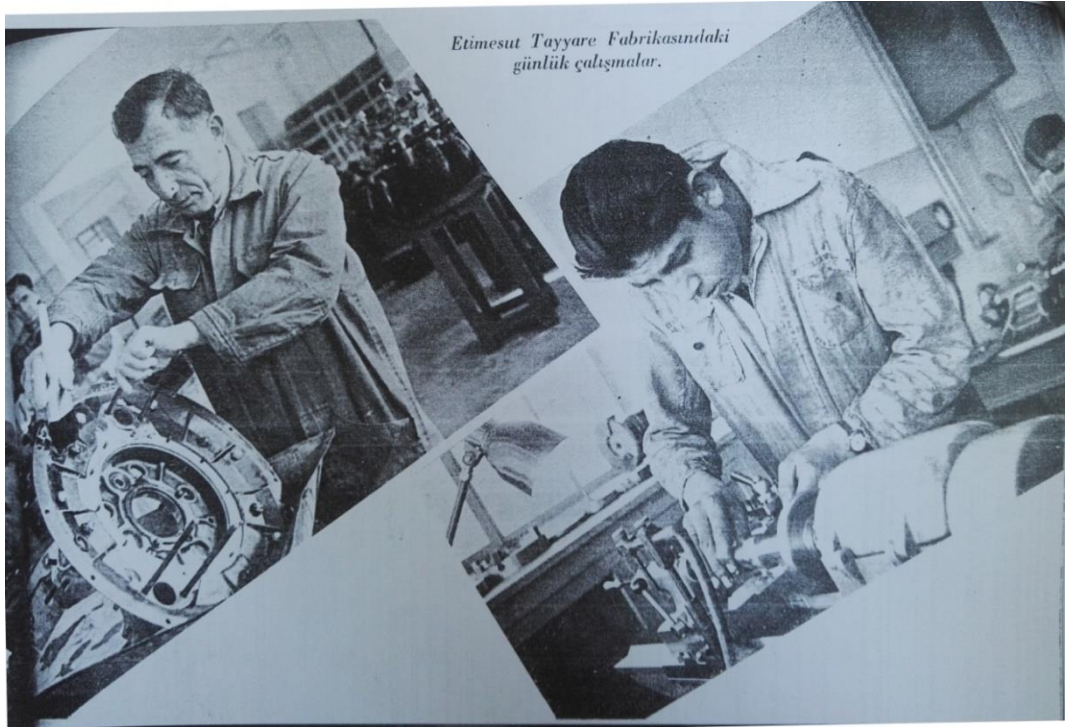
Fotoğraf – 28: THK Etimesgut Uçak Fabrikası Havadan Görünüşü, **THK Etimesgut Uçak Fabrikası Broşürü IV**, Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O., Ankara, 1949, s. 16.



Fotoğraf – 29: THK Etimesgut Uçak Fabrikasının üzerinde uçan bir THK – 10 Uçağı, **THK, Türk Hava Kurumu Nasıl Çalışır?**, Akın Matbaası, Ankara, 1950, s. 8.



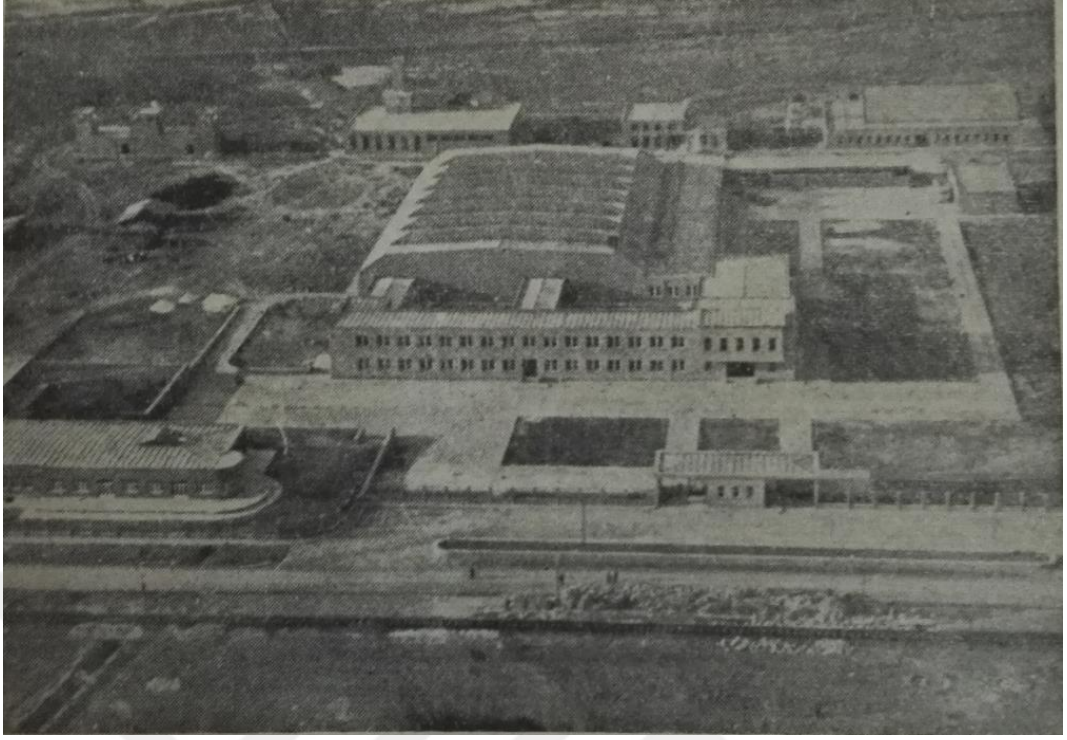
Fotoğraf – 30: THK Etimesgut Uçak Fabrikası, Kıvanç Hürtürk ve Stuart Kline, **Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967) – Pervaneli Uçaklar Devri** (Der: Gökhan Sarıgöl, Ed: Uğur Yegin), D Yayınları, İstanbul, 2009, s. 186.



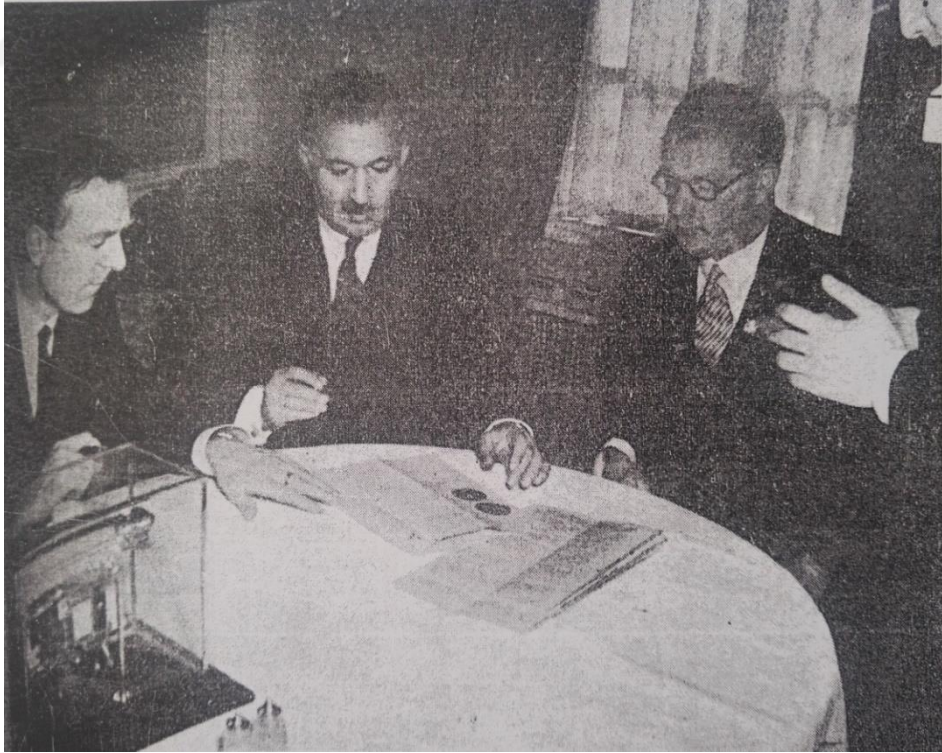
Fotoğraf – 31: THK Etimesgut Uçak Fabrikasında çalışan işçiler, **THK 8. İnci Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, s. 35.



Fotoğraf - 32: Etimesgut Uçak Fabrikası'nda Yapılan Çalışmalar, M.F.F., "Havacılık Sanayiine Bir Tayyare Hızı Vermek Zorundayız", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 329, (Mart 1943), s. 5.



Fotoğraf – 33: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası, “Türk Hava Kurumu Genelmerkez Kurulu Toplandı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 388, (Şubat 1948), s. 13.



Fotoğraf – 34: 16 Şubat 1945’te THK Başkanı Şükrü Koçak Tarafından İngiltere’de De Havilland Firması ile Gipsy Major 10 Motorlarının Lisansının Alınmasına İlişkin Antlaşmanın İmzalanması, **Türk Hava Kurumu 9. uncu Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, s. 91.



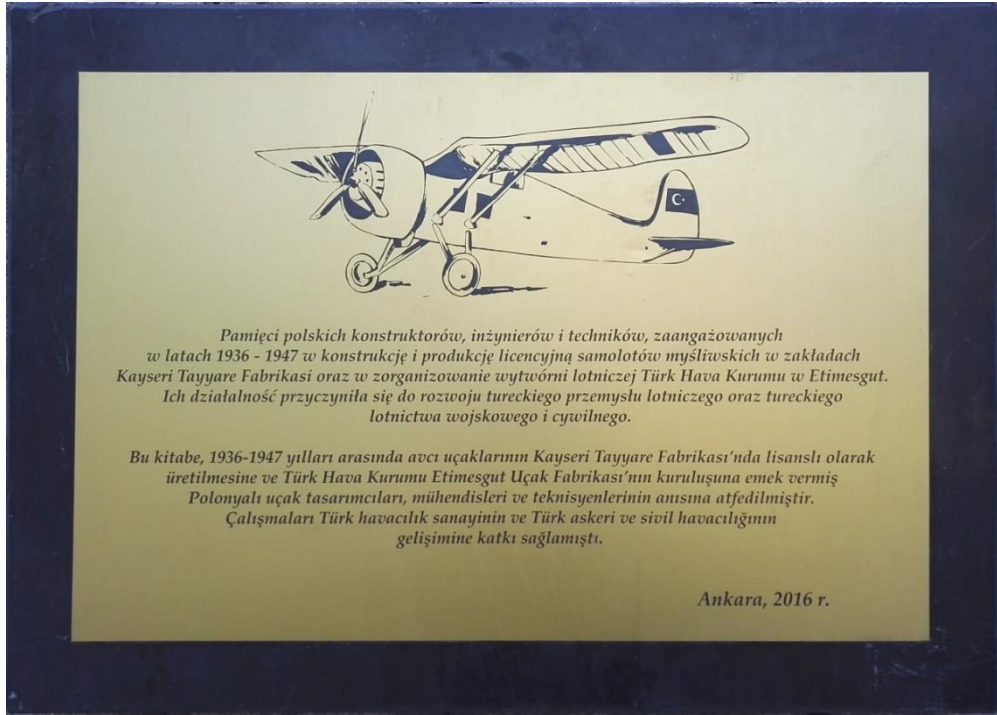
Fotoğraf – 35: 1945 yılında İngiltere’ye Gönderilen Uzman Heyet, Muhittin Gürbüz, Türk Hava Kurumu’nun Uçak Sanayii Alanındaki Hizmetleri, **Uçantürk Dergisi**, C: 13, Sayı: 122, (Mart 1989), s. 45.



Fotoğraf – 36: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası’ndan İngiltere’ye gönderilen Planlama Heyeti, **Türk Hava Kurumu X. Kurultayı (Fotoğraf Albümü)**, s. 44.



Fotoğraf – 37: THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Personeli, Şevket Enginkaya, “M.F.Personel İşleri”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, Sayı: 396, (Ekim 1948), s. 28.



Fotoğraf – 38: Ankara Seğmenler Parkı'nda Türkiye'de görev yapmış Polonyalı havacılar anısına Polonya Büyükelçiliği tarafından 1 Kasım 2016'da Ankara Seğmenler Parkı'na dikilen tabela.



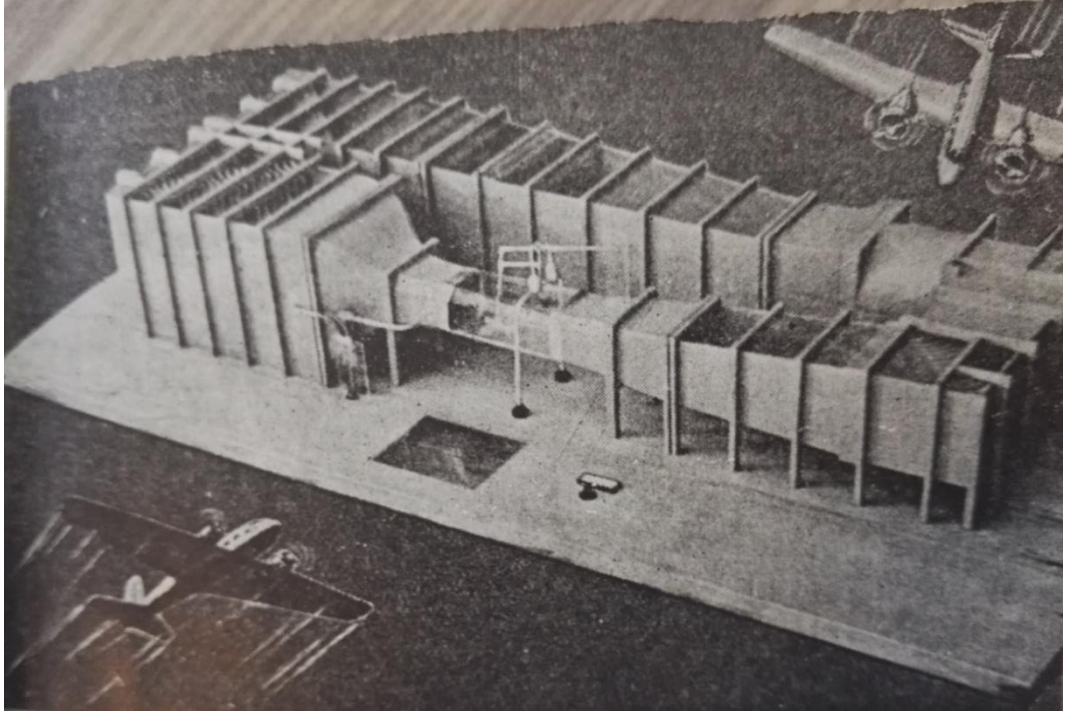
TÜRK HAVA KURUMU GENEL MERKEZ
KURULU

Fahri Başkan, Başbakan Şemsettin Günaltay'ın Başkanlığında toplanarak Uçak ve Motör fabrikalarının durumu hakkında hükümetin görüşüne dair bilgi edinmiştir. Yukarıdaki resimler toplantıda hazır bulunanları ve Başbakanı, Motör fabrikası sergisini gezerken göstermektedir.

Fotoğraf – 39: Başbakan Şemsettin Günaltay başkanlığında 13 Mart 1950'de toplanan THK Genel Merkez Kurulu Toplantısı, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 413, (Mart 1950), s. 2.



Fotoğraf – 40: Ankara Rüzgâr Tüneli (ART),
https://ankaraankara.files.wordpress.com/2010/06/art_genel.gif, Erişim Tarihi: (27.01.2018)



Fotoğraf – 41: MEB tarafından Ankara’da kurulacak Teknik Üniversite’ye armağan edilen Aerodinamik Rüzgâr Tüneli (ART), **THK İzmir Fuarı Broşürü**, M. Sadık Kâğıtçı Matbaası (Eski Ahmet İhsan), İstanbul, 1946, s. 7.



Fotoğraf - 42: THK tarafından yayınlanmış olan **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı: 413, (Mart 1950)



Fotoğraf - 43: THK tarafından yayınlanmış olan **Köylü Gazetesi**, Sayı: 18, (Ocak 1948)

EK-16:

KRONOLOJİ

- 16.02.1925** Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.)'nin kuruluşu.
- 23.04.1926** İstanbul Yeşilköy'de Tayyare Makinist Mektebi'nin açılması.
- 1929** Türkiye'nin Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI) 'na üye olması.
- 03.05.1935** Türkkuşu'nun faaliyete geçmesi.
- 24.05.1935** Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.)'nin adının 6. Genel Kurulu'nda Türk Hava Kurumu (THK)'na dönüştürülmesi.
- 10.07.1936** İnönü Planör Kampı'nın açılması.
- 1937** Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı ile Ankara ve İzmir paraşüt kulelerinin açılması.
- 1939** THK Etimesgut Atölyesinin açılması.
- 01.09.1939** Almanya'nın Polonya'yı işgali üzerine II. Dünya Savaşı'nın başlaması.
- Mayıs 1940 Ortası** Polonyalı Mühendis Jerzy Wędrychowski'nin THK Başkanlığı'na hitaben birlikte uçak üretimi konusundaki talebini bir mektupla iletmesi.
- 23-25.05.1940** THK'nin 7. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 1941** THK Etimesgut Atölyesinin Uçak Fabrikası'na dönüştürülerek faaliyete geçmesi.
- 14.05.1941** Jerzy Wędrychowski'nin THK'ye hitaben İTÜ'de bir havacılık mühendisliği bölümü açılması hususundaki mektubunu iletmesi.
- 05-08.06.1942** THK'nin 8. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 19.09.1944** ART'nin inşa edilebilmesi amacıyla İngiliz Holst Firması ile bir sözleşme imzalanması.

- 1945** THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'nın yapımına başlanması.
- 16.02.1945** THK Başkanı Şükrü Koçak'ın İngiltere'de De Havilland Firması ile Gipsy Major motorlarının lisansının alınması için anlaşma imzalanması.
- 04-08.06.1945** THK'nin 9. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 1947** Genelkurmayda yapılan bir toplantıda THK'nin ürettiği uçak ve motorların alınamayacağı görüşünün ortaya çıkması.
- 23-26.06.1947** THK'nin 10. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 11.07.1947** Türkiye'nin Uluslararası Para Fonu (IMF - International Monetary Fund) ve Dünya Bankası (World Bank)'na üye olması.
- 12.07.1947** Türkiye ve ABD arasında İkili Askeri Anlaşma'nın imzalanması.
- 30.10.1948** THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'nın resmi açılışı.
- 25.05.1949** THK'nin 11. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 09.08.1949** Türkiye'nin Avrupa Konseyi'ne üye olması.
- 1950** ART'nin faaliyete geçmesi.
- 13.03.1950** THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın Genel Kurul (Kapanış) Toplantısı'nın yapılması.
- 14.05.1950** 9. Dönem Milletvekili Genel Seçimleri sonucu CHP'nin yerine DP'nin tek başına iktidara gelmesi.
- 27.06.1951** THK'nin 12. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 17.10.1951** Türkiye ve Yunanistan'ın Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)'ne üye olmasına dair protokolün imzalanması.
- 18.02.1952** TBMM'de 5886 sayılı yasa ile NATO'ya üyelik protokolünün kabul edilmesi üzerine Türkiye'nin NATO'ya üye olması.
- 05.04.1952** THK'nin Olağanüstü Kurultayı'nın yapılması.
- 18.06.1952** THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın yapılan bir protokolle 4 milyon lira karşılığında MKEK'e devredilmesi.
- 20.06.1952** Uçak ve Motor Fabrikaları'nda MKEK döneminin başlaması.

- 24-27.06.1953** THK'nin 13. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 29.07.1954** Gazi Uçak Motor Fabrikası'nın Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.'ye dönüştürülmesi.
- 21-23.07-1955** THK'nin 14. Genel Kurul Toplantısı'nın yapılması.
- 1955-1962** MKEK tarafından THK'nin projelerinin yeniden ele alınıp MKEK-1'den MKEK-7'ye kadar olan projeler üzerinde çalışmalar yapılması.
- 1959** MKEK Uçak Fabrikası'nda uçak üretim faaliyetlerinin durması.
- 1963-1965** Etimesgut Uçak Fabrikası'nda uçak bakım onarımın yanında traktör üretimini de yapılmaya başlanması.
- 1968** MKEK Uçak Fabrikası'nın MKEK Tekstil Makinaları Fabrikası'na dönüştürülmesi.
- 1989** MKEK Tekstil Fabrikaları'nın da üretim faaliyetini sona erdirerek fabrikanın üretim yapmayan bir şirkete satılması.
- 2011** Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulduğu alanda THK Üniversitesi'nin kurulması.

ÖZGEÇMİŞ

15 Ekim 1980 tarihinde Adana’da doğan Özgür Genç, ilk ve orta öğrenimini burada tamamlamıştır. 2004 yılında Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü’nden ve Diyarbakır A. Gaffar Okkan Polis Meslek Yüksek Okulu’ndan mezun olmuştur. İstanbul, Hakkâri ve Darfur/SUDAN’da bulunan Birleşmiş Milletler (BM UNAMID) Misyonunda görev yapan Genç, halen Ankara Emniyet Müdürlüğü kadrosunda Polis Memuru olarak görev yapmaktadır. Evli ve 1 çocuk sahibi olup, iyi derecede İngilizce bilmektedir.

