

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ
ANABİLİM DALI**

**ATATÜRK DÖNEMİNDE HAVACILIK
FAALİYETLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

149117

Tuncer DİNÇELLER

İSTANBUL, 2004

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ
ANABİLİM DALI**

**ATATÜRK DÖNEMİNDE HAVACILIK
FAALİYETLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tuncer DİNÇELLER

Danışman: Prof. Dr. Süleyman BEYOĞLU

İSTANBUL, 2004



MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans öğrencisi Tuncer Dinçeller'in "Atatürk Döneminde Havacılık Faaliyetleri" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans tezi olarak oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Süleyman Beyoğlu
Üniversitesi Marmara

İmza

.....

Üye : Prof.Dr. UFuk Gülsoy
Üniversitesi Marmara

.....

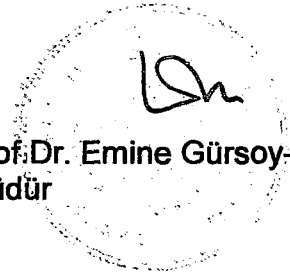
Üye : Yrd.Doç.Dr. Ali Karaca
Üniversitesi Marmara

.....

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu' nun/...../ 2004 tarih ve sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof.Dr. Emine Gürsoy-NASKALI
Müdür



İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
İÇİNDEKİLER.....	I
ÖNSÖZ.....	IV
ÖZET.....	VI
ÖZET(İNGİLİZCE).....	VII
TABLO LİSTESİ.....	VIII
ŞEKİL LİSTESİ.....	IX
KISALTMALAR.....	X
1. GİRİŞ.....	1
2. TÜRK HAVACILIK TARİHİ.....	3
2.1 Osmanlı Devleti Döneminde Havacılık.....	6
2.1.1 Havacılığın Osmanlı Devletine Girişi.....	6
2.1.2 Balkan Savaşında Havacılık Faaliyetleri.....	12
2.1.3 Birinci Dünya Savaşında Havacılık Faaliyetleri.....	15
2.1.3.1 Balkan Savaşından Birinci Dünya Savaşının Başlangıcına Kadar Durum.....	15
2.1.3.2 1.Dünya Savaşının Başlaması ve Seferberlik.....	17
2.1.3.3 Çanakkale Çephesi.....	18
2.1.3.4 Kafkas Cephesi.....	21
2.1.3.5 Irak-İran Cephesi.....	23
2.1.3.6 Sina-Filistin Cephesi.....	24
2.1.3.7 Kıbrıs Adası Keşif Uçuşları.....	25
2.1.3.8 Hicaz Cephesi.....	26
2.1.3.9 Boğazlar ve Karadeniz, Kıyı Ege Bölgelerinde Hava hareketi.....	27
2.1.4 Birinci Dünya Savaşından Sonraki Durum.....	28
2.2 İstiklal Harbinde Havacılık.....	30
2.2.1 1920 Yılında Havacılık Faaliyetleri.....	31
2.2.2 1921 Yılında Havacılık Faaliyetleri.....	35
2.2.3 1922 Yılında Havacılık Faaliyetleri.....	37
2.2.4 Değerlendirme.....	41
3. TÜRKİYE'DE UÇAK SANAYİİ KURMA TEŞEBBÜSLERİ.....	43
3.1 Osmanlı Devletinin Son Dönemlerinde Ekonomik Durum.....	44
3.1.1 Ekonomik Çöküşün Nedenleri.....	44
3.1.2 Ekonomiyi İyileştirme Çabaları.....	45
3.1.3 Osmanlı Devletinin Son Zamanlarındaki Ekonomik Manzara.....	46

3.2 Cumhuriyetin Kurulduğu Yıllarda Ekonomik Ve Sosyal Durum.....	47
3.2.1 İnsan kaynakları.....	47
3.2.2 Cumhuriyetin İlk Yıllarında Devralınan Ekonomik Miras.....	48
3.2.3 Cumhuriyetin İlk Yıllarında İktisat Politikaları.....	49
3.2.4 1923-1930'lu Yıllarda Durum	49
3.3 Atatürk'ün Ekonomik Görüşleri.....	51
3.3.1 Atatürk'ün "Tam Bağımsızlık" İlkesi.....	51
3.3.2 Atatürk'ün "Bilim ve Sanayileşme" Konusundaki Görüşleri.....	51
3.3.3 Atatürk'ün Yabancı Sermayeye Bakışı.....	53
3.4 Türkiye'de Uçak Sanayii Kurmaya Yönelik Devlet Teşebbüsleri.....	54
3.4.1 Kayseri Uçak Fabrikası.....	54
3.5.1.1 Uçak Fabrikası Kurmak İçin Firma Arayışları	57
3.5.1.2 Junkers Uçak Fabrikası	58
3.5.1.3 TOMTAŞ Anonim Şirketinin Kuruluşu.....	59
3.5.1.4 Kuruluştaki Aşamasındaki Bazı Gerçekler	60
3.5.1.5 Fabrikanın Açılması.....	63
3.5.1.6 TOMTAŞ Uçak Üretimi.....	65
3.5.1.7 TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikasının Kapanması.....	67
3.5.1.8 Kayseri Uçak Fabrikasının Yeniden Açılması.....	69
3.5.1.9 Değerlendirme.....	75
3.4.2 Eskişehir Uçak Fabrikası	76
3.5 Türkiye'de Uçak Sanayii Kurmaya Yönelik Özel Teşebbüsler.....	79
3.5.1 Vecihi Hürkuş Teşebbüsleri.....	80
3.5.1.1 Vecihi Hürkuş Kimdir.....	80
3.5.1.2 Vecihi K VI Teşebbüsü.....	81
3.5.1.3 Vecihi K XIV Teşebbüsü.....	83
3.5.1.4 Diğer Çalışmalar.....	84
3.5.2 Nuri Demirağ Teşebbüsü.....	85
3.5.2.1 Nuri Demirağ Kimdir.....	85
3.5.2.2 Nuri Demirağ Uçak Fabrikası.....	86
3.5.2.3 Nuri Demirağ Uçak Fabrikasının Kapanış Sebepleri.....	90
3.5.3 Türk Tayyare Cemiyeti'nin Havacılık Sanayii Girişimleri.....	91

4. ATATÜRK'ÜN HAVACILIK HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİ VE ATATÜRK DÖNEMİNDE SİVİL HAVACILIK.....	93
4.1 Atatürk ve Havacılık.....	93
4.1.1 Atatürk'ün Havacılıkla Tanışması.....	93
4.1.2 Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri.....	94
4.2 Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu).....	99
4.2.1 Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluşu.....	99
4.2.2 Türk Tayyare Cemiyetinin Gelir Kaynakları.....	101
4.2.3 Kurumun Faaliyetlerinin Kongre ve Basındaki Yansımaları.....	104
4.2.4 Türkkuşu'nun Kuruluşu.....	107
4.3 Türk Hava Yolları.....	110
4.3.1 Türkiye'de İlk Ticari Uçuşlar.....	110
4.3.2 Türk Hava Yollarının Kuruluşu.....	111
5. SONUÇ.....	114
6. BİBLİYOGRAFYA.....	117
7. ÖZGEÇMİŞ.....	121
8. EKLER.....	122

ÖNSÖZ

Dünyada ilk motorlu uçağın uçuşundan sonra havacılık büyük bir hızla gelişmiş ve yaygınlaşmış, havacılık askeri ve siyasal açıdan bir kuvvet dengesi haline gelmiştir.

Türk havacılığı, neredeyse dünya havacılığı ile eş zamanlı olarak başlamıştır. Osmanlı döneminde dış alım yöntemi ile uçak tedariki ve pilot eğitiminden ibaret olan havacılık faaliyetleri, Cumhuriyetin ilk yıllarında, özellikle Atatürk döneminde büyük bir ivme kazanmış fakat maalesef daha sonraki yıllarda sürdürülememiştir. Yıpratıcı savaşlardan henüz çıkmış, yorgun ve ekonomik açıdan adeta çökmüş bir ülkede havacılık sanayi kurma teşebbüsü, dönemin emperyalist güçlerine karşı bir meydan okuma, bağımsız yaşama arzusunun bir göstergesi sayılabilir.

Birinci Dünya ve İstiklal savaşında olanca imkansızlıklara karşı kahramanca görev yapan kısıtlı sayıdaki hava birliklerimiz, savaştan sonra yeniden düzenlenmiş, eğitime ağırlık verilmiştir. Atatürk'ün direktifleri ile Türk Tayyare Cemiyeti(THK), 16 Şubat 1925 yılında kurulmuş ve kısa sürede tüm yurtta örgütlenmiştir. 1926 yılında Kayseri'de TOMTAŞ uçak fabrikası kurulmuş ve kısmen yerli üretim uçaklar silahlı kuvvetlere kazandırılmıştır. Havacılık halka indirilmiş, sivil havacılık faaliyetlerine girilmiş, halktan toplanan yardımlar ile Hava Kuvvetlerine çok sayıda uçak kazandırılmıştır. Bu arada özel teşebbüsün de uçak üretim faaliyetleri olmuştur. 1933 yılında ise Türk Hava Yolları kurulmuştur.

Yaptığım araştırmada Türk havacılığının çeşitli dönemlerine ait, Havacılık Tarihi, Kayseri Tayyare Fabrikası, Nuri Demirağ, Türk Hava Kurumu ve Türk Hava Yolları gibi konularda, değişik ve değerli çalışmalar yapıldığını gördüm. Fakat bu çalışmalarda Atatürk döneminde havacılık faaliyetleri bir bütün olarak incelenmemiştir. Ben de bu çalışmada, özellikle yeni kaynaklara da başvurarak, bu dönemi bütün olarak incelemeye çalıştım. Konu "Atatürk Döneminde Havacılık Faaliyetleri" olarak belirlense de, Atatürk döneminde başlatılan

faaliyetlerin bir kısmı O'nun ölümünden sonra da sürdüğü için çalışmada kısa da olsa 1939 yılından sonraki döneme de değinilmiştir.

Yaptığım araştırmada; Türkiye'de gerek askeri, gerekse sivil havacılık konusunda Türkiye'de en önemli ve cesur girişimlerin Atatürk döneminde yapıldığı sonucuna ulaştım. **“Tam Bağımsızlık”** ilkesi doğrultusunda havacılığın ve havacılık sanayinin milli olması hedeflenmiş, fakat bu konuda yabancı ortaklarla çalışmaktan, yabancı teknolojiyi kullanmaktan da çekinilmemiştir. Fakat ne yazık ki O'nun döneminden sonra bu girişimler bilinçli veya bilinçsiz olarak baltanmış, devam edilse dünyada söz sahibi olunabilecek bir alanda geri kalınmıştır.

Çalışmam sırasında yakın ilgilerini gördüğüm Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi görevlilerine, bu çalışmayı sonuçlandırmamda görüşleri ile katkıda bulunan değerli hocam ve tez danışmanım Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu'na, eğitimim süresince desteklerini esirgemeyen Marmara Üniversitesi'ndeki tüm hocalarıma, konu üzerinde çalışırken eserlerine başvurduğum tüm değerli araştırmacılara, çalışmam sırasındaki özverileri için eşim Aydan'a ve oğlum Deniz'e teşekkür eder, çalışmamın tüm ilgililere yararlı olmasını dilerim.

İstanbul, 2004

Tuncer DİNÇELLER

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	:	Tuncer DİNÇELLER
Anabilim Dalı	:	Türkiyat Araştırmaları
Programı	:	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
Tez Danışmanı	:	Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu
Tez Türü ve Tarihi	:	Yüksek Lisans-Haziran 2004
Anahtar Kelimeler	:	Havacılık, Havacılık Sanayii

ÖZET

ATATÜRK DÖNEMİNDE HAVACILIK FAALİYETLERİ

Türk'lerde havacılık, dünyadaki gelişimine paralel olarak başlamış, havacılığın özellikle savaşlardaki yeri yaşanarak öğrenilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk havacılığın gelecekte ne kadar önem kazanacağını önceden sezmiş, döneminde havacılığa ve Türkiye'de havacılık sanayinin kurulmasına özel önem vermiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında her tür zorluğa karşın, hava kuvvetlerimizin bölgemizde etkin bir güç olabilmesi için bir yandan tedarik çalışmaları sürerken, diğer yandan bu uçakların ülkemizde üretilmesi için çeşitli devlet girişimleri ve özel teşebbüslerde bulunulmuştur. Bu çalışmalarla birlikte Türk Hava Kurumu kurularak bu yapılan faaliyetler için kaynak temin edilmeye çalışılmış, bu kurum vasıtası ile havacılık halk arasında yaygınlaştırılmıştır. Kurulan Devlet Hava Yolları ile bugünkü hava yollarımıza temel oluşturacak düzenlemeler ve yatırımlar yapılmıştır. Tüm bu tesis ve kurumların kuruluşlarından, kapanışlarına kadar sürede alınabilecek olumlu ve olumsuz dersler mevcuttur.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Tuncer DİNÇELLER
Field : Turkish World Research Center
Institution
Programme : Atatürk's Principles and History of
Turkish Revaluation
Supervisor : Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu
Degree Awarded and Date : Master- July 2004
Keywords : Aviation, Aviation Industry

ABSTRACT

AVIATION ACTIVITIES DURING THE TIME OF ATATURK

Aviation in Turkey has begun in line with the improvement of aviation in the world and especially its place in the wars had been learned by experiences during the wars. Mustafa Kemal Atatürk predicted how much the aviation will gain importance in the future and therefore gave more importance to the development of the aviation industry in Turkey. Despite many problems at the early days of modern Turkey, Turkish Air Force had both begun supplying aircrafts and at the same time official and civil attempts had been made for establishing an effective force in the region. In addition to these efforts, Turkish Aviation Association was found for creating resources for those activities and by the help of this association, aviation concept become widespread among Turkish people. Turkish Airlines, which was found those days, made the investments and regulations that would then become the principles. From all of the facilities and associations, there are still good and bad lessons that can be learned from.

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1 1911 ve 1912 Senelerinde Türkiye'ye Girmiş Olan Tayyarelerin Miktarı.....	12
Tablo 2 Birinci Dünya Savaşı Başlangıcında Osmanlı Hava Gücü.....	18
Tablo 3 Büyük Taarruz Öncesinde Türk Hava Gücü.....	40
Tablo 4 Junkers A 20 ve F-13 Uçaklarının Özellikleri.....	66
Tablo 5 Curtiss Hawk II Uçağının Özellikleri.....	70
Tablo 6 Curtiss Fledling Uçağının Özellikleri.....	71
Tablo 7 Gotha GO-145 A Uçağının Özellikleri.....	72
Tablo 8 PZL P-24A ve PZL P-24 G Uçaklarının Özellikleri.....	74
Tablo 9 MILES M14A MAGISTER MK.1 Uçağının Özellikleri.....	75
Tablo 10 VECİHİ K VI Uçağının Özellikleri.....	82
Tablo 11 VECİHİ K XIV Uçağının Özellikleri.....	83
Tablo 12 NU.D.36 Uçağının Özellikleri.....	88

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1	1920 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı.....	34
Tablo 2	1921 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı.....	36
Tablo 3	1922 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı.....	39
Tablo 4	1923 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı.....	41



KISALTMALAR

a.g.e.	:Adı Geçen Eser
a.g.m.	:Adı Geçen Makale
a.g.t.	:Adı Geçen Tez
B.C.A.	:Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bkz.	:Bakınız
Bnb.	:Binbaşı
C.	:Cilt
D.A.G.M.	:Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü
D.H.Y.	:Devlet Hava Yolları
Gnkur.	:Genel Kurmay
Haz.	:Hazırlayan
Km.	:Kilometre
M.Ö.	:Milattan Önce
M.S.	:Milattan Sonra
s.	:Sayfa
T.H.K.	:Türk Hava Kurumu
Tğm.	:Teğmen
Ütğm.	:Üsteğmen
Yb.	:Yarbay
Yzb.	:Yüzbaşı

1. GİRİŞ

Ülkemize havacılık ve havacılık sanayisi, diğer teknolojilere kıyasla oldukça erken girmiştir. Motorlu uçağın gökyüzündeki ilk uçuğu 1903 yılından sadece altı yıl sonra Türk semalarında ilk motorlu uçak uçuğu gerçekleşmiştir. Türk semalarında ilk Türk uçağı ise 1910 yılında uçmuştur. Yine ilginçtir ki tarihte uçak bir silah olarak ilk kez Türklere karşı kullanılmış, yerden havaya açılan ateşle ilk uçak ise Türkler tarafından düşürülmüştür. Balkan Savaşında ve Birinci Dünya Savaşları sırasında Türk Ordusu tarafından uçak kullanılmış, pilot ve teknik personel eğitimi yapılmıştır.

Bu arada dünyadaki ilk uçak mühendislerinden birinin Ord.Prof.Ali Yar adlı bir Türk mühendisi olduğunu ve 1913 yılında uçak mühendisi unvanını aldığını belirtmekte yarar vardır¹.

Mustafa Kemal Atatürk, havacılığın doğuşuna ve gelişmesine bizzat tanıklık etmiş ve önemini çok iyi anlamış bir liderdir. Tam bağımsızlığı Türk ulusu için vazgeçilmez bir unsur olarak belirten Atatürk bu konuda daha 1919 yılında şunları söylüyordu. *"...Tam bağımsızlık denildiği zaman, elbette siyasi, mali, ekonomik, adli, askeri, kültürel v.s. her hususta tam bağımsızlık ve tam serbestlik demektir. Bu saydıklarımızdan herhangi birinde bağımsızlıktan yoksunluk, millet ve memleketin gerçek manası ile bütün bağımsızlıktan yoksunluğu demektir²."*

Mustafa Kemal Türkiye'nin tam bağımsızlığa ulaşmasının yolunu ulus devlete, ulus devlet olmanın şartını ise bağımsız bir ekonomiye ve sanayileşmeye bağlamıştır. İzmir İktisat kongresinde yaptığı konuşmada şöyle demektedir.

"... Efendiler,hiç kimseden fazla bir şey istemiyoruz. Dünyanın her uygar ulusunun doğal olarak sahip olduğu şeylerden bizi yoksun etmemelidirler ve haklarımızı teslim etmelidirler. Çünkü hakkımız doğaldır, yasalıdır ve bize gereklidir. Biz bu haktan vazgeçmeyeceğiz ve ne kadar haklı isek, bu hakkımızı savunma ve koruma için de memleketimizin, ulusumuzun yeteneği o kadardır. Efendiler, görülüyor ki bu kadar keskin ve yüksek bir zaferden sonra bile, bizi barışa kavuşturmaktan engelleyen

¹ Fahrettin Göker, " Türkiye'de Havacılık Sanayi", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 326, Ankara 1997, s.7

² Gnkur. Yayınları, *Atatürkçülük,Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri*, Ankara 1983, s.445

nedenler, doğrudan doğruya ekonomik nedenlerdir, ekonomik düşüncelerdir. Çünkü bu devlet, bu ulus, ekonomik egemenliğini sağlarsa, o kadar güçlü bir temel üzerinde yerleşmiş ve gelişmeye başlamış olacaktır ki artık bunu yerinden oynatmak mümkün olamayacaktır. İşte düşmanlarımızın bir türlü rıza gösteremedikleri, onaylamadıkları budur³.”

Mustafa Kemal'in önderliğinde genç Türkiye Cumhuriyeti kıt kaynakları ile çok büyük işlere girişmiştir. Henüz kuruluşunun ilk yıllarında ve çok büyük bir mücadeleden çıkmış olmasına rağmen milli bir havacılık sanayii kurma teşebbüsü o dönemin emperyalist güçlerine karşı açık bir meydan okuma göstergesi olarak algılanabilir.

Mustafa Kemal Atatürk'ün bu girişimi asla bir hayal, bir ütopya değildir. Bir yandan kısıtlı imkanları ile devletin gerçekleştirmeye çalıştığı teşebbüsler, bir yandan Türk Tayyare Cemiyeti vasıtası ile geniş bir halk katılımı bir yandan da yine Atatürk kadrolarının yüreklendirdiği sivil teşebbüslerle 1930'lu yılların ortalarında Türkiye havacılık sanayisi ve havacılıkta oldukça iyi bir yere gelmiştir. Kayseri Uçak Fabrikası ile başlayan girişim, Vecihi Hürkuş'un, Nuri Demirağ'ın ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin teşebbüsleri ile devam etmiş, bir süre sonra tamamen milli tasarım olmasa da Türkiye semalarında Türk yapımı uçaklar uçmaya başlamış hatta Danimarka'ya uçak satma aşamasına gelinmiştir.

Bir yandan uçak sanayisi kurmak için çeşitli girişimlerde bulunulurken, bir yandan da havacılığın yaygınlaşması için çeşitli çalışmalar yapılmış, ayrıca sivil havacılık ülkemizde tesis edilmiştir. Havacılığı yaygınlaştırmak ve hava kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu eğitim ve maddi desteği sağlamak için kurulan ve 24 Mayıs 1935 tarihinde Türk Hava Kurumu(THK) adını alan Türk Tayyare Cemiyeti kurulduğu ilk yıllarda çok önemli çalışmalar yapmıştır. Açtığı bağış kampanyaları ile yüzlerce uçağı hava kuvvetlerine kazandırdığı gibi, binlerce Türk gencini havacılığın çeşitli dallarında eğitmiş, havacılığı halka indirmiştir. Kurulan Devlet Hava Yolları ise Türkiye sınırları içinde hava taşımacılığını yabancı tekellerin elinden kurtarmıştır.

Bu çalışmada Atatürk döneminde havacılık sanayii ve ulusal havacılık konusunda yapılan çalışmalar bir bütün incelenecek, çalışmanın anlaşılır olabilmesi için Türk Havacılık Tarihi ile Atatürk döneminde başlayan çalışmanın sonuçları da ele alınacaktır.

3 Atilla İlhan, *Hangi Atatürk* , İstanbul 1999, s.157.

2. TÜRK HAVACILIK TARİHİ

İnsan icadı araçlarla havalara çıkmak ve seyahat etmek fikrinin, insanlık tarihi kadar eski olduğuna şüphe edilmemelidir. Ancak en eski uygarlıklarda uçan makine yapmak, kanat takmak suretiyle uçmak konusunda girişimlerle ilgili bilgilerimiz çok azdır⁴.

İnsanın uçma arzusu ile ilgili ilk izlere efsanelerde rastlamaktayız. Çin, Hint, İran ve Arap efsanelerinde insanoğlunun uçarak gökyüzüne hakim olma arzusunu görmektedir. Aynı şekilde Yunan mitolojisinde ve Türk efsanelerinde de bu tür hikayeler mevcuttur⁵.

İnsanlı uçuş konusunda ilk ciddi çalışmalar 13. yüzyılda başlamıştır. 1250 yıllarında ünlü İngiliz filozofu ve bilim adamı Roger Bacon uçmak için makineler yapılabileceğini iddia etmiş, bu konuda bir de eser yazmıştır.

Bu konuda ilk ciddi ve kapsamlı bilimsel çalışmayı 1505 yılında Floransalı sanatçı ve bilim adamı Leonardo da Vinci gerçekleştirmiştir. Vinci içlerinde bugünkü helikopter temel kavramlarını da geliştiren birçok ayrıntılı çizim yapmıştır.

İtalyan mimarlar Fausto ve Raneio'nun 1595 yılında geliştirdikleri paraşüt tasarımları, İtalyan Cizvit papazı Pierre Fransesso Lana'nın tasarladığı uçan gemi tasarımı, Brezilyalı Cizvit piskoposu Barthelemy L. Da Gusmao'nun 1709 yılında hazırladığı yelken ve kanatlı uçma makinesi tasarımları bu yönde yapılan çalışmalara örneklerdir.

1760'larda havadan hafif hidrojen gazının bulunması havacılıkta Bacon'un balon kavramına yönelmesine yol açtı. İlk başarılı balonlar Fransız mucitleri Montgolfier Kardeşlerce 1783'te yapıp uçuruldu. Montgolfier Kardeşler 1800 metreye ulaşan ilk uçuşlarında sıcak havayla doldurulmuş büyük bir kağıt torba kullandılar. Hidrojen gazının bulunuşu ve kauçuk üretimindeki gelişmeler sonucu hidrojenle doldurulmuş balon üretimine başlandı. 1898 yılında Brezilyalı Alberto Santos Dumont Paris'te ilk kez

⁴ Yılmaz Kansu, Semet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Ankara 1971, s. 10

⁵ Geniş bilgi için bkz. a.g.e., s. 10-15

hafif motorlu bir gemi ile uçarken, iki yıl sonra Kont Ferdinand von Zeppelin'in motorlu dev hava gemisi Almanya'da uçtu.

ABD Dayton'da bisiklet yapım ve onarımı ile uğraşan Wright kardeşler 1900'lü yılların başında planör yapımı ile ilgilenmeye başladılar. Kendi geliştirdikleri basit bir rüzgar tüneli vasıtası ile Lilienthal ve Chanute'nın yaptıkları modelleri geride bırakan Wright kardeşler, 17 Aralık 1903'de havadan daha ağır bir araçla, motorlu, tam denetimli, kesintisiz insanlı uçuşu başardı. İlk uçan Orville oldu ama Wilbur da o günkü dört uçuşun en uzununu gerçekleştirdi ve 59 saniye havada kalıp 260 m. yol aldı⁶.

Bu tarihten sonra havacılıktaki gelişmeler o günün teknolojisi göz önünde tutulduğunda baş döndürücü bir hızla gerçekleşmiştir. 1905'de Uluslararası Havacılık Federasyonu (F.A.I) kuruldu⁷ ve Birinci Dünya Savaşı dönemine kadar Avrupa ve Amerika'da havacılık konusunda bir yarış başladı. Henri Farman, 26 Ekim 1907 tarihinde Voisin uçağı ile yaklaşık 771 metre uçtu. Ardından 1908 yılında çift kanatlı uçağı ile ödüller kazandı. Amerikalı Glenn Curtiss motorlu uçuşa daha fazla güç kattı. Yetenekli motor üreticisi Curtiss ilk kez 1908'de otuzuncu doğum gününü kutladığı gün bir uçakla uçtu. Bir sonraki yıl Fransa'nın Reims kentinde yapılan uluslar arası hava gösterisinde saatte 75 km. uçarak ödül kazandı. Fransız Louis Breguet ise ilk başarılı uçağını 1909'da yaptı. Geliştirdiği Bleriot XI modeli uçakla 25 Temmuz 1909 günü Manş'ı geçti. Birinci Dünya Savaşı sırasında geliştirdiği uçaklar Fransız ordusu tarafından kullanıldı.

Bu arada planörcülük faaliyetleri devam etmekteydi. 1912 yılında ise ilk kez paraşüt atlayışı gerçekleştirilmiştir. 1913 yılında uçakla Akdeniz aşılmış, Avrupa turlarında rekorlar kırılmış, tayyare postacılığı başlamıştır.

İlk olarak 1010 yılında İmam İsmail Cevheri tarafından başladığına inanılan Türk havacılığı hakkında daha kesin bilgi ve belge toplama ihtiyacı vardır. Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi adlı eserinin girişinde bunu şöyle dile getirmektedir. *"On yedinci yüzyılın ünlü Osmanlı gezgini Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde aktarılanların dışında, Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi üzerinden Boğaziçi'nin karşı yakasındaki Üsküdar Doğancılar'da kendi elleri ile yaptığı kanatları takarak uçuşu veya*

6 *National Geographic Türkiye, Havacılığın Yüz Yılı Eki*, Sayı 32, İstanbul 2003 , s. 1

7 Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 92

Lagari Hasan Çelebi'nin sırtına bir roket yerleştirerek Sarayburnu'ndan kendini akşam üzeri gökyüzüne fırlatılıverşi hakkında daha çok kanıtın bulunup değerlendirilmesi gerekmektedir. Muhtemelen bu kişilerin ikisinin de parasal olarak ödüllendirilmelerinin ardından Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik bölgelerine sürgüne gönderildikleri düşünülrse bu parasal işlemlerin veya adı geçen kişilerin sicil kayıtlarının bir şekilde tutulmuş olması gerekmektedir. Bunun dışında 1630'larda Osmanlı İmparatorluğunda görevli bulunan Venedik Konsolosu G.Ballo ve Fransız konsolos P.De Harlay'ın kişisel arşivleri de başvurulabilecek kaynaklardandır⁸."

İster bir arzunun dillendirilişi, isterse gerçek olsun Türklerin havacılıkla ilgisi çok eskilere dayanmaktadır. Fransa'da Montgolfier Kardeşlerin ilk uçuşundan sadece iki yıl sonra, ilk motorlu uçağın ise A.B.D.'de yapılan uçuştan sadece 6 yıl sonra İstanbul'da uçuşması bu ilginin açık bir göstergesidir.

Türklerde ilk uçuş deneyimini talihisz bir şekilde İmam Cevherinin gerçekleştirdiği anlatılmaktadır. Fenle uğraştığı zamanlarda, büyük kuşların kanat çırpmadan yükseklerden süzülerek uçuşlarını dikkatle izliyor ve bugün maalesef elde olmayan hesaplar yapıyordu. Bir gün (M.S. 1002 yıllarında) Nişabur'daki caminin damına çıkarak halka şunları söylemiştir;

*" Ey ahali bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim,gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru nasip olmadı".*Toplanan halk hayretle imamı ve müderrislerini dinlediler,bazıları aklını kaybettiğini zannettiler. Vücudunu iplerle iki büyük satıh bağladı ve uçaacağını ilan etti ve kendisini boşluğa bıraktı.Kanat satıhları maalesef Cevheri'yi taşımadılar, şiddetle yere çarparak vefat etti. Cevheri'nin bu hareketi zamanında çok garip karşılanmıştır.Cevheri bilinen ilk Türk Hava şehididir ⁹.

Hezarfen Ahmet Çelebi, XVII.yüzyılda yaşamış,1623-1640 yılları arasında saltanat süren IV. Murat zamanında uçma tasarısını gerçekleştirmiş ve geniş bilgisinden ötürü halk arasında "bin fenli" anlamına gelen "Hezarfen" lakabıyla anılmıştır. Hezarfen Ahmet Çelebi Galata Kule'sinden kendisini boşluğa bırakmış, rüzgardan faydalanarak, yani uçarak Boğazı aşmış ve Üsküdar semtinde Doğancılar

⁸ Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul 2002, s. 10

⁹ Oktay Verel, *İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir*, İstanbul 1985, s. 29

Meydanı'na inmiştir. Bu uçuş hakkındaki bilgiler maalesef şimdiye kadar sadece Evliya Çelebi'nin Büyük Seyahatnamesi'ndeki ibareler ile sınırlıdır¹⁰.

Lagari Hasan Çelebi'nin ise IV.Murat'ın kızı Kaya Sultan'ın doğduğu gece (1633) onuruna Sarayburnu'nda yapılan şenlikler sırasında kendi icadı olan 50 okka barut macunuyla dolu ve 7 kollu bir büyük fişeğe binerek, ateşlenen fişekle gökyüzüne fırlatıldığı yine Evliya Çelebinin Seyahatnamesi'nde yer almaktadır. Bu iki uçuş, Havacılık Tarihinde Türkler adlı eserde o günün şartları göz önünde tutularak bilimsel olarak incelenmiş ve anlatılan olayların olabilirliği ispatlanmaya çalışılmıştır¹¹.

XIX.yüzyılın başlarında Karadeniz'de Of kasabasında yaşayan bir medrese talebesinin planör gibi bir aletle deneme yaptığı iddia edilir. Veli Direko isimli medrese talebesi ile yakın bir köyden olan arkadaşı Ahmet Hoca uçuş denemeleri yapmışlardır¹².

Bebekli Atıf isimli kişi ise,1861 yılında bir tayyare dizayn etmiştir. Bazı aksamı adeta mukavva inceliğinde gürgen ağacından ve parçaları ise ince saçtan yapılmıştır. Atıf bey bir gün Bebek halkına uçacağını iddia eder ve Bebek'te bulunan Protestan bahçesindeki setin üzerinden kollarını kanatlara, ayaklarını kuyruğa geçirerek pervaneleri döndürmeye başlayarak kendisini setten aşağıya salıverir. Ufki olarak 10 m. süzöldükten sonra düşer. Bu husustaki bilgiyi o zaman Bebek'te yaşamış olan Recaizade Ekrem Bey hatıralarına kaydetmiştir¹³.

2.1 Osmanlı Devleti Döneminde Havacılık

2.1.1 Havacılığın Osmanlı Devletine Girişi

Tarihçiler Osmanlı Devleti'nin gerileme sebeplerini anlatırken öncelikle onun bilgi ve teknolojiyi yeterince kullanamadığı ve üretemediği üzerinde dururlar. Fakat, Osmanlı tarihine baktığımızda bu yargının her zaman doğru olduğu söylenemez. Aslında en azından bilgi üretim ve birikim yollarındaki tıkanmışlık kabul edilse bile başkasının

¹⁰ Verel, a.g.e., s.30

¹¹ Geniş bilgi için bkz. Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 38-42

¹² Verel, a.g.e., s.31

¹³ Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 88

meydana getirdiği yeniliği izleme ve teknoloji transferinde Osmanlı devleti için bunu söylemek biraz haksızlık olacaktır¹⁴.

Batı'daki gelişmeleri yakından izleyen Osmanlı, bu gelişmelerden uzak kalmak istemediği gibi işine yarayanı elde edip kullanmaktan da geri durmamıştır. Bilhassa kendisinde olmayıp ta Batı'da gördüğü ve faydalı addettiği yenilikler, özellikle ateşli silahlar, pusula, gemi inşa sanayisi gibi askeri amaca yönelik faaliyetler, ayrıca onsekizinci asrın ikinci yarısından itibaren Batı eğitim ve bilim kurumları da Osmanlı'nın dikkatini çekmiştir. Osmanlı'nın Batı'dan teknoloji ve kültür transferindeki tavrının en belirleyici özelliklerinden biri de aceleciliği ve telaşıdır¹⁵.

Bazı Batı gazetelerinde Osmanlı devletinde ilk balon uçuşunun 16 Mayıs 1785 tarihinde yapıldığı yazsa da bu konuda kesin deliller yoktur. Tespit edilebildiği kadarı ile Osmanlı sınırları içinde ilk balon uçuşu Mısır'da yapılmıştır. Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgali sırasında (1798-1801) Fransız Baloncu Nicolas-Jacques Conte tarafından 30 Kasım 1798 tarihinde Kahire'nin Özbekiye mahallinde gerçekleşmiştir¹⁶. XIX. yüzyıl boyunca birçok balon denemesi Sultan III. Selim devrinde aslen İngiliz olup ihtida etmiş olan mühendis Selim Ağa tarafından yapılmıştır¹⁷. Bu dönemde İstanbul'da yapılan Balon gösterilerinin Cabi Tarihi dışındaki çağdaş Osmanlı kaynaklarında olmaması ve hadiselerin günün Batı basınından akseden şekilleri padişahların ve devlet adamlarının bu yeni icadı daha çok eğlence olarak ele aldıklarını göstermektedir¹⁸. İstanbul'da daha sonraki yıllarda da Batı'lı baloncuların gösteri uçuşları devam edecektir.

Her ne kadar ilk motorlu uçak Wright kardeşler tarafından ABD'de uçurolsa da, o zamana kadar yapılan çalışmalar ve özellikle motor konusundaki teknolojik altyapı sayesinde havacılık Avrupa'da çok büyük bir hızla gelişmiştir. 25 Temmuz 1909 tarihinde Lois Bleriot'un uçağı ile Manş denizini geçmesi bu konuda bir ivme yaratmış ve havacılık teknolojisi Avrupa'da iyice yaygınlaşmıştır.

Avrupa orduları gelişen bu teknolojiiden askerlik bakımından faydalanmayı düşündüler. Bu sıralarda Türk Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği (Genelkurmay) de bu

14 Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı", *Türk Kültürü İnceleme Dergisi*, İstanbul 1999, s. 143

15 Ekmelettin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 497

16 İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 501

17 Beyoğlu, *a.g.m.*, s. 143

18 İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 508

yeni araç üzerinde önemle duruyordu¹⁹. Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle, Belçikalı pilot Baron De Catters tarafından Kasım 1909'da İstanbul'a getirilen 500 kg. ağırlığında, azami sürati 76 km./saat olan ve 700-800 m. yüksekliğe çıkabilen Voisin tipindeki sarı renkli uçak Türkiye'ye gelen ilk uçaktır. De Catters anılan uçakla bir gösteri uçuşu yapmış, hemen üç gün sonra uçuşunu tekrarlamıştır²⁰. Bu tarihten itibaren uçak Osmanlı yöneticilerinin ve özellikle askeri yetkililerin gündemine girmiştir.

Her ülke uçakları için pilot yetiştiren müesseseler kurmaya başlamış, Avrupa orduları ise uçakların gelişmesi karşısında bundan askeri yönden faydalanma yoluna girmişlerdir²¹. İlk askeri uçak 1909 tarihinde ABD ordusuna girmiş, 1912 yılında İngiltere'de Kraliyet hava sınıfı teşekkül etmiştir. 11 Aralık 1909 yılında Louis Bleriot'un Taksim, Talimhanede yaptığı gösteri uçuşunu Sultan V.Mehmet Reşat'ın da aralarında bulunduğu yaklaşık 10 000 kişilik bir topluluk izlemiştir²².

1909 yılı Aralık ayında İstanbul'da yapılan ilk uçuşlar askeri makamları tatmin edecek kadar başarılı olmamıştır. Fakat Mahmut Şevket Paşa ordudan iki kurmay subayı, Avrupa'ya ataşe militer olarak göndererek, kendilerinden modern ordular hakkında bilgi toplamalarını istemiştir. Enver Bey Alman, Fethi Bey de Fransız askeri teşkilatını incelemeye gönderilmiştir. Harbiye Nezareti bu subaylardan Avrupa'nın belli başlı büyük ordularındaki askeri balonculuk faaliyeti hakkında malumat istemiştir. Fethi Bey Eylül ayında meşhur Picardie manevralarında uçak kullanıldığını görmüş ve derhal Harbiye nezaretine tayyareciliğin önemi ve Türk ordusunda havacı sınıfının teşkili hakkında bir rapor vermiştir²³. Berlin Ataşemiliteri Kur.Bnb.Enver Bey(Paşa)'ın 26 Eylül 1909 tarihli balon ve balon topları hakkındaki raporunun Genelkurmay Başkanlığı tarafından benimsenerek, bu araç ve gereçlerin sağlanması çabalarına başlanmıştır²⁴.

Avrupa'daki bu yeni hareketi yakından takip eden ve önemini takdir eden Türk hükümeti bütün Balkan hükümetlerinden ve hatta Rusya'dan daha evvel tayyare teşkilatına başlamıştır²⁵. 1911 senesinde Genelkurmay tarafından orduya bir tamim gönderildi. Bu tamimde tayyarecilik tahsil etmek, bu meslek hakkında gereken

19 Beyoğlu, *a.g.m*, s.143

20 Kline, *a.g.e.*, s. 51, Kansu, Şensöz, Öztuna, *a.g.e.*, s. 114

21 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III / 6, Ankara 1971, s. 488

22 Kline, *a.g.e.*, s.51, Kansu, Şensöz, Öztuna, *a.g.e.*, s. 116

23 İhsanoğlu, *a.g.e.*, s. 530, Kansu, Şensöz, Öztuna, *a.g.e.*, s. 116

24 Rifat Uçarol, *Tarihi Gelişimi İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)*, İstanbul 1988. s. 21

25 Süreyya İmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Ankara 1947, s. 8

incelemeyi yapmak ve daha sonra havacılık esaslarını memleketimizde kurmak amacıyla iki subayın Avrupa'ya gönderileceği bildirilmekte, tayyarecilik öğrenmek isteyen ve safrası olmayan, makineye aşına bulunan ve Fransızca bilen subayların müracaatları istenilmekte idi²⁶. Yapılan başvurulardan Süvari Yüzbaşı M.Fesa (Evrensev) ve İstihkam Teğmen Yusuf Kenan'ın müracaatları kabul edilir ve bu iki subay eğitim için Fransa Paris'teki Bleriot havacılık okuluna gönderilir. Bu faaliyetle eş zamanlı olarak Genelkurmayda görevli Kurmay Yarbey Süreyya (İlmen) silahlı kuvvetlerde havacılığın teşkilatlandırılması ile görevlendirilmiştir. Yarbey Süreyya bu işle gönülden ilgilenmiş ve bu konu ile ilgili özel bir komisyon kurmuştur. Tayyare Komisyonu olarak adlandırılan bu kuruluş Ordumuzda havacılığın ilk resmi teşekkülü olmuştur²⁷.

Havacılığın ve havacılık teşkilatının Osmanlı devletinde yerleşmesinde dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın payı büyüktür. Tayyare Komisyonu ilk olarak Avrupa'daki havacılık teşkilatlarını incelemiş, eğitim alan pilot adaylarının eğitimlerinin dönemin şartları ile maliyet analizlerini yapmış ve eğitim için Avrupa'ya öğrenci göndermek yerine İstanbul'da bir uçuş okulu açılmasını Mahmut Şevket Paşa'ya teklif etmiştir. Önceleri mali sıkıntılar nedeni ile bu öneriye karşı çıkan Mahmut Şevket Paşa daha sonra bu fikri kabul eder ve bu maksatla bir miktar ödenek ayırır.

Çeşitli incelemelerin sonunda okulun Yeşilköy bölgesinde yapılmasına karar verilir. Bu konu ile ilgili olarak çeşitli firmaların teklifleri incelenir ve Fransız R.E.P. firmasının teklifi kabul edilir. Projeye göre uçuş tesisleri için 15 000 lira, okulun inşası için 5 000 lira, havacılık teşkilatının kurulması için 20 000 lira olmak üzere toplam 40 000 lira talep edilmiş ancak mali imkansızlıklar nedeni ile bunun ancak 15 000 lirası projeye tahsis edilebilmiştir²⁸. 1912 yılında inşaata başlanır. Diğer taraftan da Fransız Bleriot firmasından biri iki kişilik diğeri bir kişilik iki Deperdussin eğitim uçağı satın alınır. Bu uçaklar uçuş eğitiminden dönen Yzb.Fesa ve Tğm.Kenan'a teslim edilir.

Fransa Havacılık Kulübünün verdiği uluslar arası Havacılık Federasyonu 780 ve 797 numaralı brövelerini alan Yzb.Fesa ve Tğm.Kenan, yurt dışına resmi olarak eğitime gönderilen ve bröve alan ilk Türk pilotlarıdır. Yzb. Fesa aynı zamanda Osmanlı Ordusunun 1 numaralı uçuş brövesinin de sahibidir. Tğm. Kenan ise Fransa'da eğitim

26 Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, 1912-1914, C. I, Eskişehir 1950, s. 14

27 Gnkur. Yayınları, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III / 6*, Ankara 1971, s.488

28 Keyüsk, a.g.e., C. I, s.17

esnasında çok kırım yaptığından ve Türkiye'deki bazı olaylarından dolayı hiçbir zaman Osmanlı uçuş brövesi alamamıştır²⁹.

Yzb.Fesa ve Tğm.Kenan'ın yurda dönüşünden sonra Paris Ataşemiliteri Yzb.Tevfik'in girişimi ile sekiz subaydan oluşan ikinci katile Türk subayı Paris yakınlarındaki R.E.P. Fabrikaları uçuş okuluna eğitime gönderilir.

Bu dönemde Tayyare Komisyonu oldukça iyi çalışmakta, Mahmut Şevket Paşanın destek ve ilgisi sürmekteydi. Havacılığın sağlam temellere oturtulabilmesi için paraya ihtiyaç vardı. Her ne kadar bir miktar para hazineden karşılansa da bu yeterli gelmemişti. Bu dönemde Deniz Kuvvetleri için daha önce uygulanan bağış yöntemi ile para toplanılması fikri ortaya çıkar. Yb. Süreyya (İlmen), 8 Mart 1912 tarihinde *Ceride-i Askeriye* dergisinde bir makale yayınlar. Havacılığın geleceği hakkında çok ileri görüşlü tahminler yapılan bu makalenin sonunda Silahlı Kuvvetler mensuplarının maaşlarından yardım toplanması için teklif yapılır ve bu teklif uygulanır.

Osmanlı Ordularının bir tayyare filosu oluşturabilmesi maksadıyla Donanma Cemiyeti göreve çağırılmış ve gazetelerde ilan verilmişti. Donanma Cemiyeti bir tayyare, bir de donanma ianatı hesabı açtırdı. Osmanlı hava gücünün teşkili için Padişahın ve Harbiye Nazırı'nın ilk bağışı yapmaları, halk arasında bir memnuniyet ve teşvik unsuru olmuştur. Birkaç gün içerisinde 500 liralık bir yardımın yapılması, halkın uçaklara karşı büyük bir ilgi ve ümit beslediğini göstermektedir. Toplanan paralar ve maliyenin katkısıyla Fransa'dan iki kişilik bir Deperdussin marka uçak ile bir kişilik bir uçak satın alınmıştır³⁰.

Bu arada geçen önemli bir hadise de ilk Türk uçağının uçuşudur. R.E.P. fabrikası ile yapılan sözleşmede sipariş edilen uçaklardan birinin 27 Nisan 1912 günü yapılacak cülus şenliklerine yetiştirilmesi istenmişti. Uçak İngiliz havacı Gordon Bell idaresinde 26 Nisan 1912 günü İstanbul'a gelmiş ve o gün bir deneme uçuşu gerçekleştirmiştir. Aynı gün "Prens Celalettin" adlı Deperdussin uçakla uçan Yzb. Fesa ise Türk semalarında uçan ilk Türk pilotu unvanını kazanmıştır³¹. 27 Nisan 1912 tarihinde yapılan cülus gününde Hürriyeti Ebediye Tepesi ile Yeşilköy'e kurulan iki seyyar telgraf merkezi vasıtası ile yapılan koordinasyon sonucu, pilot Gordon Bell planlandığı şekilde bir tören

29 Kline, a.g.e.,s.64, Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 100

30 Beyoğlu, a.g.m., s. 145

31 Kline, a.g.e. s. 66

uçuşu yapar³². Bu uçuş dikkatleri bir kez daha havacılık üzerine çekecektir. Bu törenden birkaç gün sonra Mahmut Şevket Paşanın emri ile Yb.Süreyya ve İstihkam Bnb. Mehmet Ali uçaklar ve balonlar hakkında bir inceleme yapmak üzere Avrupa'ya gönderilir³³. Bu heyet Türk havacılığı için çok faydalı olacak bir inceleme gezisi yapar. 6 Mayıs 1912'de İstanbul'dan hareket eden heyet Avusturya-Macaristan, Almanya, Fransa ve İngiltere'de incelemeler yapmıştır. Bu arada İtalyanlar Osmanlı toprağı olan Trablusgarp ve Bingazi'yi ele geçirmek istiyordu. Heyet henüz inceleme gezisine devam ederken Mahmut Şevket Paşa Yarbey Süreyya'ya bir mektup yazarak İtalyanların Rodos'u işgal ettiğini, İtalyanların yönlendirilebilen balon kullanarak Kale-i Sultaniyede'ki (Çanakkale) istihkamları bombalayacakları istihbaratının alındığını, buna karşı koymak için yeterli sayıda uçak ve balon alınmasını, mümkünse bunları kullanmak için Alman pilot kiralınması emrini verdi. Bu seyahatte Almanya'dan bomba atma kabiliyetine sahip 2 Harlan, Fransa'dan üç REP eğitim uçağı ve İngiltere'den iki Bristol uçağı tedarik edilir³⁴. 1911 ve 1912 senelerinde Türkiye'ye girmiş olan tayyarelerin miktarı epeyce olup aşağıda ayrı ayrı gösterilmiştir³⁵.

Tablo 1

1911 ve 1912 Senelerinde Türkiye'ye Girmiş Olan Tayyarelerin Miktarı

ADET	CINSI
1	Deperdussen Okul Uçağı
1	Deperdussen Askeri Uçak
4	REP Askeri Uçak
2	Bristol Askeri Uçak
2	Harlan Bombalı Askeri Uçak
2	Bristol Bombalı Askeri Uçak
3	REP Okul Uçağı
1	Bleriot Askeri Uçak
1	Deperdussin Askeri Uçak

³²Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III / 6, s.490

³³İlmen, a.g.e., s.37

³⁴Verel, a.g.e., s. 35

³⁵Keyüsk, a.g.e., C. I, s.49

Bu suretle 1912 yılı içinde Türk Ordusunun elinde 17 uçak bulunmakta idi. Buna karşılık Avrupa'da yetiştirilen havacı subayların adedi 18 idi³⁶.

Heyet gerekli satın almaları yaptıktan sonra 5 Temmuz 1912'de geri dönmüştür. Heyetin İstanbul'a dönmesi ile birlikte alınan uçaklara karşı tenkit ve ithamlar da başlayacaktır. 27 Temmuz 1912 tarihli "Yeni" gazetede bu eleştiriler yer alır³⁷.

Bu arada Türk Havacılığının öncüsü ve kurucusu Mahmut Şevket Paşa bir suikastta öldürülür. Daha sonra ya ilgisizlikten, ya, da o zamanki mali durumun kötüleşmesinden dolayı havacılıkla ilgili başlatılan projelerin birçoğu yarım kalmış veya yüz üstü bırakılmıştır³⁸.

Bütün bunlar olurken İtalya ile muharebeler devam etmektedir. İtalya ile yapılan harpte Osmanlılar tarafından İtalya aleyhine tayyare ve balon kullanılması mümkün olmamış fakat İtalyanlar bu yeni silahı Osmanlı Ordusuna karşı kullanmışlardır. Trablusgarp muharebesinde İtalyanlar siyasi bir tesir elde etmek için tayyarelerle çok miktarda beyanname atmışlardır³⁹. Bu muharebelerde İtalyanlar keşif ve bombardıman için uçak kullanmış, buna karşılık Osmanlı ordusu da yerden havaya mermilerle (piyade ve top mermileri) muharebe meydanlarında ilk uçağı düşürmüştür.

2.1.2 Balkan Savaşında Havacılık Faaliyetleri

İki aşamada gerçekleşen Balkan Savaşı'nın birincisi 30 Mayıs 1913'de, ikincisi 29 Eylül 1913'de sona ermişti. Kısa süren bu savaşa, Osmanlıların hazırlıksız ve iç çekişmelerle uğraşırken katılması, Balkanlardaki topraklarını kaybetmeleriyle sonuçlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun yıkılmasında büyük çıkarları olan Balkan Devletleri, Rusların kışkırtmasıyla, aralarında bir dayanışma kurarak 16 Ekim 1912 sabahı Osmanlılara saldırdılar. Bulgarların yaklaşık olarak 400.000, Sırpların 200.000, Karadağlıların 45.000 ve Yunanlıların 100.000 kişi olmak üzere toplam 745.000 kişilik

36 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III / 6, s. 493

37 Kline, a.g.e., s. 68

38 İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Ankara 1986, s. 8

39 Keyüsk, a.g.e., C. I, s.50

bir ittifak kuvvetine karşın Osmanlı ordusunun bölgede 65 tümen, yani yaklaşık 750.000 kişilik bir kuvveti mevcuttu. Osmanlı Ordusu Doğu ve Batı Orduları adı altında iki orduya ayrılmıştır⁴⁰.

Balkan Harbinin üç dört ay öncesinden harbin başlamasına kadar devam eden sürede havacılığın geliştirilmesi için yapılmış olan teşebbüslerin hemen hepsi Harbiye Nazırı Nazım Paşa tarafından engellenmişti. Pilotlar bu süre içinde uçuş melekelerini kaybetmişlerdi⁴¹. Seferberliğin başlaması ile elde bulunan uçakların orduya dağıtılması düşünülmüştü. Osmanlı Ordusu Başkomutanlığı, Genelkurmay Dairesi III. Şubenin 26 Eylül 1912 tarih ve 109 sayılı emri, uçakların ne şekilde ve hangi birliklere verileceğini göstermektedir. İki uçaktan oluşan bir müfrezenin Rumeli Doğu Ordusu karargahına diğer bir müfrezenin ise Rumeli Batı Ordusu karargahına gönderilme ve teslimi emredilmişti⁴². Balkan Harbinin birinci aşamasında Şark Ordusunda mevcut tayyareler kayda değer hiçbir görev yapamadan düşmanın eline geçmemeleri için yakıldılar. Garp Ordusunda ise bazı keşif uçuşları hariç önemli bir hava faaliyetimiz olmamış, burada da iki tayyare Yunan ordusunun eline geçmemesi için yakılmıştır. Savaş sırasında Edirne Müstahkem mevkii komutanlığı hem keşif uçuşu hem de halkın moralini yükseltmek için bölgeye birkaç tayyare istemiş, bu teklif olumlu karşılsa da kara yolundan bölgeye tayyare gönderilememiştir⁴³. Hava yolu ile Edirne'ye uçak yollamak düşünüldü ise de pilotların tecrübesizliği, eğitim eksikliği ve ellerindeki uçakların teknik özelliklerini bilmemeleri gibi nedenler ile bu da mümkün olmamıştır. Balkan harbinin birinci aşamasında düşmanın da bazı münferit keşif uçuşları ve propaganda faaliyeti dışında kayda değer bir havacılık faaliyeti olmamıştır.

Osmanlı Devleti'nin askeri maksatla satın alıp savaş meydanlarında kullandığı ilk balon, yere bir halatla bağlanarak uçurulan sabit Edirne balonudur. Bu balon Edirne'nin savunmasında havadan gözlem için kullanılmak üzere bir Alman firmasına yaptırılmıştır. Fakat Osmanlı hazinesinde yeterli para bulunmadığından balon teminat olarak bir sene Almanya'da bir depoda bekletilmiştir. Çürüme ve kırılmalar sonucunda

40 Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 129

41 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III / 6, s. 495

42 Keyüsk, a.g.e., C. I, s.74

43 bkz.Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 82, Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 131-133

balon harap olmuş ise de Balkan Harbi esnasında tamir ettirilerek İstanbul'a getirilmiş, Bulgarların Edirne'ye saldırımları sırasında birkaç defa kullanılmıştır⁴⁴.

Balkan Savaşı'nın birinci safhasında Batı Ordusu Komanova ve Manastır meydan savaşlarından sonra batıya, Adriyatik kıyılarına doğru çekilmiş ve oradan da vapurla Anadolu'ya ve İstanbul'a sevk olunmuştur⁴⁵. Doğu Ordusu ise Lüleburgaz muharebesinden sonra Çatalca ve Gelibolu'ya çekilmiş ve bu bölgede tutunarak düşmanın ilerlemesini durdurmuştur. Osmanlı Ordusu Çatalca ve Gelibolu mevzilerine yerleştikten sonra düşmanın keşif ve gözetlenmesi gerekiyordu. Elde bir, iki uçak ve birkaç pilot vardı. Pilot Yüzbaşı Fesa, Pilot Teğmen Nuri ve Fethi ile Pilot Yüzbaşı Salim (ILKUÇAN) ve Pilot Teğmen Fazıl gibi havacılar artık uçmaya ve yavaş yavaş ordunun isteklerini yerine getirmeye başlamışlardı. Rasit olarak ordudan alınan subaylar görev yapıyordu. Bu suretle küçük ve fakat görev yapabilecek bir hava kuvveti meydana gelmeye başlamıştı.

Elde bulunan uçaklar pilotlar arasında bölündü. Bu bölünme sonucu ; 70 beygirlik Gnom motorlu Bristol uçağı Yüzbaşı Salim'e, Vatan isimli Bleriot Yüzbaşı Fesa'ya, Osmanlı adındaki Deperdussin Üsteğmen Fethi'ye, 70 beygirlik Gnom Ron motorlu REP uçağı Teğmen Nuri'ye, 70 beygirlik Gnom Ron motorlu Bristol uçağı da Teğmen Fazıl'a teslim edilmişti. Çatalca ve Gelibolu bölgelerinde cepheler kurulduktan sonra ordunun keşif ve gözetleme hizmetini görecek uçak ve balonların işler bir duruma getirilmesi ve bu silahlardan yenilerinin satın alınması için çalışılmaya başlanmıştı⁴⁶. Gün geçtikçe tayyarelerin orduya yardımı fazlalaştığından birlik komutanları kendilerinden memnun olmaya, hatta tayyarecileri daha hevesle çalıştırmak için, para ile mükafatlandırmaya bile başlamışlardır.

Osmanlılara karşı birleşmiş olan Balkan Devletleri ellerine geçirdikleri memleketlerin taksiminde anlaşılmayınca Balkan Savaşının ikinci aşaması başladı. Sırp, Yunanlılar ve hatta Romanyalılar Bulgarlara karşı silaha sarılarak Bulgaristan'ı işgale başladılar. Osmanlı ordusu da 12-13 Temmuz 1913'de Bulgarlara taarruz ederek Kırklareli ve Edirne yönüne ilerlemeye başladı⁴⁷.

44 Rezzan Ünalp, "Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi", *Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, Ankara 2001, s. 294

45 Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 88

46 Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 89

47 Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 84

Ordunun ileri hareket hazırlıkları önceden başlamış ve uçaklarımızın da bu ileri yürüyüşe katılmaları için girişimlere başlanmıştı. Osmanlı ordusu Trakya'yı kurtarmak için ilerledikçe Türk uçakları da meydana meydan atlayarak orduyu takip etmişlerdir.

2.1.3 Birinci Dünya Savaşında Havacılık Faaliyetleri

2.1.3.1 Balkan Savaşından Birinci Dünya Savaşının Başlangıcına Kadar Havacılığın Durumu

Balkan savaşından sonra gerek Kara, gerekse Deniz ve Hava Kuvvetlerinin yetersizliği bütün çıplaklığı ile görülmüştü⁴⁸. Bu arada Enver Paşa mirlivalığa terfi ederek Harbiye Nazırı olmuştur. Enver Paşa Harbiye Nazırı olduğu dakikadan itibaren ordunun vaziyeti birdenbire değişmeye başlamıştı. Buna da sebep Enver Paşa'nın eski adet ve ananeleri yıkarak orduya yepyeni bir ruh aşılması olmuştur⁴⁹.

Kara ve Deniz ordularına paralel olarak hava kuvvetlerini de yenileştirmek için bir atılım başlatılır. Öncelikle o dönemde Avrupa'da yapılan rekor uçuşlarının da etkisiyle, Balkan Savaşının acı hatıralarını silmek ve Osmanlı İmparatorluğunun kuvvetini göstererek sarsılan prestijini takviye etmek, Fransız uçucuların yarattığı hayranlığı Türk havacılarına çevirmek amacıyla Harbiye Nazırı Enver Paşa iki tayyarelik bir filonun Kahire'ye gitmesini kararlaştırdı⁵⁰. İlk üç teşebbüs başarısızlıkla sonuçlanacak, ancak dördüncü teşebbüste Kahire'ye ulaşılabilecektir. Bu arada o dönemde yetişmiş ve ileride Türk havacılığına çok faydalı olabilecek Fethi Bey gibi iyi uçucular bu uçuşta şehit olacaktır.

Balkan Harbinden sonra Osmanlı Ordusu'nu ıslah etmek için bir Alman heyet getirilmişti. Fakat bu heyetin içinde havacı yoktu. Almanların da onayı ile o dönemde havacılıkta en ileri durumda olan Fransızlardan istifade edilmesi kararlaştırıldı⁵¹. Teşkilat için paraya fazlasıyla ihtiyaç vardı. Bunun için Fransa'dan borç istendi. Fransa

48 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III / 6, s. 496

49 Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 9

50 Ayrıntılı bilgi için bkz. Kansu,Şensöz,Öztuna, a.g.e., s.149-156,Keyüsk, C. II/1, a.g.e., s. 180-194

51 Kansu,Şensöz,Öztuna, a.g.e., s.158

borç verirken bu paraların bir kısmıyla Fransa'dan uçak ve sair gereçler alınmasını şart koşmuştu.

İnceleme için İstanbul'a gelen Fransa Hava Kuvvetleri Komutanı General Bernard'ın tavsiyesi ile Askeri Havacılık Teşkilatının geliştirilmesi, eğitimi ve personelin yetiştirilmesi için Fransa'dan hava yüzbaşı Marki De Gois De Mezeyrac ile sözleşme yapılmıştır⁵². Bu kişi, Fransa'dan alınan uçaklarla pilot yetiştirme işine hız vermiş ve Türk askeri havacılığının gelişmesini gerçeklikle ele almıştı. Bu arada bir miktar uçak temini için Fransa ile sözleşme yapılmıştır. Alınan yeni uçaklar ve yetişmekte olan pilotlarla havacılık teşkilatı yeni yeni düzelmeye başlıyordu ki, Binbaşı De Goys Fransa'ya dönmek üzere İstanbul'dan ayrılınca, başlanan işler yine yüzüstü kaldı⁵³.

De Gois'den sonra Tayyare Mektebi Müdürlüğüne Topçu Binbaşı Latif atanmıştı. Bu sırada Osmanlı Hükümeti seferberlik ilan etmiş ve Tayyare Mektebindeki uçak ve uçucular da seferber hale getirilmiş, pilot yetiştirme kadrosu zayıf bir duruma sokulmuştu. Seferberliğin başında Fransız Hükümeti kendisine ısmarlanan kara ve deniz uçaklarına el koyduğu için, tayyareleri Osmanlı ordusuna teslim etmedi. Türkiye Birinci Dünya Savaşına 5 Kara ve 2 Deniz uçağı ile girmek zorunda kaldı⁵⁴. Bu arada, zaten sayıları parmakla sayılacak kadar az olan pilotlardan Balkan Savaşında ve İstanbul - Kahire seferinde şehit düşenlerden sonra, 9 havacı ve 3 denizci subay olmak üzere, savaşın başında toplam pilot sayısı 12'ye inmişti⁵⁵.

Türk cephelelerinde İtilaf Devletleri ile yapılan muharebelerde Türk ordularına hava destek görevi yapacak olan hava birliklerinin uçak ve personel kadrolarının kuvvetlendirilmesine önem verilmekteydi. 1914 yılında Almanya'dan uçak ve pilot temini hakkında Türk Hükümetinin önerisine olumlu cevap verilmiş, Üsteğmen Serno başkanlığında bir miktar pilot ve bakım personeli ile 12 uçak gönderilmiş, Üsteğmen Serno Başkomutanlık Vekaletince yüzbaşı rütbesi ile Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürlüğüne atanmıştı. 3 Şubat 1915'de hava okulunda göreve başlayan heyet, okulun ihtiyaçlarını tespit ederek Almanya'dan daha fazla uçak, malzeme, alet ve avadanlık temini için gerekli girişimlere başlar.

52 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III / 6, s. 496,

53 Sarp, a.g.e., s.41

54 Kline, a.g.e.,s.97

55 Sarp, a.g.e.,s. 45

Bunun sonucunda Alman Hükümeti bir miktar uçak verebileceğini ancak başka pilot gönderemeyeceğini bildirir. Almanya'dan gönderilecek uçakların karayolu ile nakli mümkün olmadığından havadan getirilmesi planlanır. Güney Macaristan'da Alman bakım personeli tarafından uçuşa hazırlanan uçaklar, Almanya'da yetiştirilen Türk pilotlarına teslim edilerek Türkiye'ye gönderilmişse de bunlardan bir kısmı Bulgaristan üzerinden geçerken motor arızasından inmek zorunda kalmış ve inen bu uçaklara Bulgarlar tarafından el konulmuştu. Bu nedenle ancak birkaç uçak sağlam olarak Türkiye'ye getirilmişti. Getirilen bu uçaklar ve yetişmiş olan pilotlarla tayyare bölükleri kurulmuş, böylece Türk hava teşkilatı büyümeye başlamıştı.

2.1.3.2 Birinci Dünya Savaşının Başlaması ve Seferberlik

Yavuz ve Midilli isimlerini alarak Osmanlı donanmasına katılan iki Alman kruvazörünün(Goeben ve Breslau) başta Sivastopol ve Teodosya olmak üzere Karadeniz Rus limanlarını bombardımanı neticesinde gelişen olaylarla, Osmanlı İmparatorluğu 11 Kasım 1914 yılında Birinci Dünya Savaşına girmiştir.

Birinci Dünya Savaşının başladığı 1914 yılında, savaş süresince yapılacak binlerce uçağın dışında, başlangıçta; Almanya'nın 258, Fransa'nın 216, İngiltere'nin 84, Rusya'nın 190, İtalya'nın 84, Avusturya'nın 70 ve Belçika'nın 30 tayyaresi bulunuyordu. Bunlara karşılık Türkiye'de seferberliğin başlangıcında toplam 5 kara ve 2 deniz tayyaresi mevcut idi⁵⁶. Bu arada 3. Ordu emrine girmek üzere deniz yolu ile yola çıkarılan 2 uçağı ve pilotları taşıyan konvoy Rus gemilerince batırılmış, çok değerli iki pilotumuz Rus'lara esir düşmüştü⁵⁷.

Savaşın başlangıç yıllarında Hava Okul Komutanlığı ve balon müfrezesinden başka 7 ayrı yerde uçak birlikleri teşkil edilmişti. Bu hava birliklerinden bir kısmı tamamen Türk, bir kısmı tamamen Alman, bir kısmı da Türk ve Alman Havacılarından karışık olarak teşkil edilmişti. Bu birliklerin yerleri ve personeli şu şekildeydi⁵⁸.

⁵⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kansu,Şensöz,Öztuna, a.g.e., s.160-167

⁵⁷ Sarp, a.g.e., s. 45

⁵⁸ Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 56

Tablo 2**Birinci Dünya Savaşı Başlangıcında Osmanlı Hava Gücü**

BİRLİK ADI	BULUNDUĞU YER	PERSONEL DURUMU
1 No.lı Uçak Bölüğü	Çanakkale	Alman Pilotlar
2 No.lı Uçak Bölüğü	Irak	Türk+Alman Pilotlar
3 No.lı Uçak Bölüğü	Uzunköprü	Alman Pilotlar
4 No.lı Uçak Bölüğü	Adana	Türk Pilotlar
5 No.lı Uçak Bölüğü	İzmir	Türk Pilotlar
6 No.lı Uçak Bölüğü	Çanakkale	Alman Pilotlar
7 No.lı Uçak Bölüğü	Kafkas Cephesi	Türk Pilotlar
8 No.lı Uçak Bölüğü	Şam	Türk Pilotlar
9 No.lı Uçak Bölüğü	Keşan	Pilot Yok
Sabit Balon Bölüğü		Türk Mürettebat

2.1.3.3 Çanakkale Cephesi

Çanakkale Boğazını savunacak olan 5 inci Türk Ordusu, düşmanın yapacağı hareketlere karşı koyacak şekilde büyük kısmı ile Gelibolu ve Çanakkale bölgelerinde konuşlanmış bulunuyordu. Almanya'dan gelen dört uçaktan üçü Başkomutanlık Vekaletinin emri ile Çanakkale Boğazına gönderildi. Bu uçaklar Çanakkale'deki alana inerek Müstahkem Mevki Komutanının emrine girdiler. İtilaf Devletleri Kuvvetleri ise 16 muharebe, bir uçak ana gemisi, iki kruvazör, muhrip, mayın arama ve tarama gemisinden ibaretti. Ayrıca, Limni adasında İngiliz ve Fransızlardan karma büyük bir kara kuvveti toplanmıştı. Bozcaada'da bulunan Ark Royal uçak ana gemisinde iki kara Sopwith ile üçü Short olmak üzere toplam beş uçak vardı⁵⁹.

Çanakkale Boğazının denizden zorlanacağı 17-18 Mart tarihine kadar Türk pilotlar keşif faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Bu tarihlerde havacılık çok ilkel bir durumda olduğundan ve görev yapan pilotlar da iyi yetişmediğinden sık, sık kazalar olmakta, ancak Üsteğmen Fazıl, Üsteğmen Cemal ve Yüzbaşı Savmi gibi üstün yaratılıştakiler görev yapabilmekte idiler. Görevler birkaç kişinin elinde kaldığından ve uçakların sık,

59 [\(http://www.tayyareci.com\)](http://www.tayyareci.com), (2004), *Havacılık Tarihi, Çanakkale Savaşları*

sık arızalanmasından dolayı istenilen keşif görevleri tam olarak yapılamamakta idi. Bu dönemde İngiliz hava hareketına ait hiçbir faaliyet görülmemişti⁶⁰.

Bu dönemde Türk Kuvvetlerinin olduğu kadar İtilaf devletlerinin de hava desteğine ihtiyacı büyüktü. Elde atış tanzimi ve keşif için yeterli uçağın bulunmayışı büyük bir engel olarak ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine, İngiliz Donanmasına komuta etmekte olan Amiral Carden, hava birlikleri takviye edilinceye kadar Çanakkale'de hiçbir şey yapamayacağını ve bu arada mayın tarlalarının temizlenmesine çalışılacağını üst makamlara bildirdi⁶¹. Fakat İngiliz Hükümetinin baskısı ile Amiral Carden'in hasta! olduğu bir dönemde boğaz hareketi başladı.

Çanakkale cephesinde iki taraf savunma ve taarruz için gereken hazırlık ve tertipleri almışlardı. Bu sırada (17 Mart 1915) Başkomutanlık Karargahı Hava Müşaviri Yüzbaşı Serno İstanbul'dan bir torpidobot ile Çanakkale'ye geldi ve 17/18 Mart 1915 gecesi alandaki üç uçağı göreve hazırladı.

18 Mart sabahı gün doğarken Serno rasit olarak yanına Deniz Yarbayı Shneider'i alarak ilk keşif hareketine çıktı. Rumpler'le Çanakkale'den Bozcaada'ya kadar uçuldu⁶².

18 Mart muharebelerinde sabahın erken saatlerinde yapılan hava keşfinde, düşman donanmasının harekete geçerek boğaza yaklaşmakta olduğu, zamanında Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına bildirilmiş ve alarm halinde bekleyen Türk birliklerinin gerekli önlemleri almalarına yardım etmişti.

Bir gece önce küçük bir Türk gemisi(Nusret), İngiliz devriye botlarının gözünden kaçarak, asıl mayın hattının çok dışındaki bir bölgeye, taarruz nizamına girmiş bulunan İngiliz ve Fransız donanmasının ön tarafına, Erenköy Limanına paralel bir şekilde mayın döşemeğe muvaffak olmuştu. Sabah güneşinin ilk ışıklarıyla beraber deniz keşfine gelen uçaklar, küçük Türk gemisinin döktüğü bu mayınları göremediler⁶³. Sonuç olarak Erenköy'ü dolaylarına dökülen mayınlara çarpan Buve, Ocean, Irresistible zırhlıları batmış, Inflexible ağır hasara uğramış ve akşama doğru düşman yenilmiş olarak geri çekilmişti.

60 Aynı yer

61 Sarp, a.g.e. s. 51

62 Kansu, Şensöz, Öztuna, a.g.e., s. 194

63 Sarp, a.g.e., s. 52

18 Mart zaferinden sonra, hava durumu nedeniyle görev uçuşları 26 Mart'ta başladı. Öncelikle keşif uçuşlarına ağırlık verildi. İtilaf Devletleri hava birlikleri, uçak sayısı bakımından bir üstünlük sağlamış olmasına rağmen, üç uçağı bulunan 1.Tayyare Bölüğü 27 Mart-17 Nisan tarihleri arasında Çanakkale Boğazı önünde ikisi Limni'ye olmak üzere birçok keşif görevi yaptı⁶⁴. Bu arada düşmanın hava gücünü kırmak için Bozcaada'daki düşman hava alanına baskın yapılsa da başarılı sonuç alınamamıştır.

Çanakkale'ye düşman çıkarması başladığı zaman Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde üçü kara ve biri deniz olmak üzere dört uçaktan mürekkep bir bölük bulundurabiliyordu. Bu bölük Müstahkem Mevkiin emrinde bulunduğundan ancak Müstahkem Mevki Komutanlığının emir ve arzularını yerine getirmiş ve fakat 5.Ordu'nun düşmanı karşılaması sırasında faydalı olamamıştı⁶⁵.

Çıkarma yapıldıktan ve ilk çıkan birlikler ileri harekete geçtikten sonra, Müstahkem Mevki Komutanlığı çıkarma bölgelerine yakın kıyılardaki düşman deniz kuvvetlerinin durumunu öğrenmek amacıyla hava keşif ekibini görevlendirdi. Görevlendirilen ekip, Saroz körfezinin en dar kısmından başlayarak Ege kıyılarına kadar olan sahada uzun bir keşif uçuşu yapmış ve Çanakkale Boğazı giriş kısmının her iki kıyısı ve Arıburnu önünde yükünü boşaltan 45 büyük düşman nakliye gemisi tespit etmişti. Bu gemiler üzerine birkaç bomba atılmış olmasına ve bilgilerin üst karargaha gönderilmiş olmasına rağmen zamanında yerine ulaşmadığından bu bilgilerden yeteri kadar faydalanılamamıştır.Bu tarihten sonra ağırlık kara hareketine verilmiş, bazı keşif faaliyetlerinden başka dikkati çekici bir hava faaliyeti olmamıştır.

6 Temmuz 1915'de Türk tayyare bölüğünün aylardan beri devam eden uçuşları kısa bir süre durdu. Bu arada bölük, Başkomutan vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa tarafından 5.Ordu emrine verildi. Mayıs 1915'de kesilen ikmal ve uçak temini konularını görüşmek üzere Yüzbaşı Serno Almanya'ya gönderilmiş, bunun sonucunda 20 uçak verilmesi kararlaştırılmıştı. Almanya'dan Türkiye'ye gönderilecek uçaklara yedek depo takılarak uçuşa hazırlandı. 1915 Haziran ayı ortasında ilk uçak Türk pilotları ile Macaristan'dan havalandı ve Temmuz sonuna kadar 7 uçak Edirne'ye inmeyi başardı⁶⁶.

64 <http://www.tayyareci.com>.(2004), *Havacılık Tarihi*

65 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III / 6, s. 498

66 <http://www.tayyareci.com>.(2004), *Havacılık Tarihi*

Bulgarlar, Almanlar safında savaşa katılmaya karar verdikten sonra karadan yapılacak uçak ve malzeme gönderme işi serbest hale geldi ve bu yolla bir miktar daha uçak getirilerek toplam uçak sayısı 20'ye çıkarılabildi. Bu arada İtilaf Devletleri, ayrı ayrı sevk ve idare edilen hava birliklerini bir elden yönlendirilmesinin daha iyi olacağını değerlendirmiş ve bütün hava birliklerini Gökçeada'daki Kefalo limanı yakınlarında bir araya toplamıştı. Bu gelişmeye paralel olarak İngiltere'den 22 uçak daha gönderilmiş, böylelikle İngiliz ve Fransızların toplam uçak sayısı 55'e yükselmişti⁶⁷.

Temmuz-Ağustos 1915 aylarında Türk-Alman uçakları bazı keşif faaliyetlerinde bulundu. 3 ve 4 Ağustos 1915'de düşman kuvvetlerine karşı bazı hava taarruzları icra edildi. 30 Kasım 1915'de Ütgm.Ali Rıza ve rasıtı Mülazım Orhan Kabatepe üzerinde bir Fransız uçağı ile çatışmaya girerek bu uçağı düşürmüştür. Bu Türk'lerin ilk hava zaferi olarak tarihe geçmiştir.

Çanakkale savaşları sırasında her iki tarafın da çeşitli çaplarda ve değişik görevlerde hava faaliyetleri savaşın sonuna kadar sürmüştür. Kasım sonlarında hazırlanan tahliye planına göre Anafarta ve Arıburnu'nu 19/20 Aralık 1915'de, Seddülbahir'i 8/9 Ocak 1916'da tahliye ederek Çanakkale'den bir defa daha yenilmiş olarak çekildi.

2.1.3.4 Kafkas Cephesi

Rusların savaş ilan ederek 1 Kasım 1914'de sınırı geçtiklerinde bölgede 3.Ordu Türk Kuvveti olarak bulunmaktaydı. Rus Kuvvetleri ise 1.Kafkas, 2.Türkistan ve 4. Kolordudan ibaretti. Ayrıca, Batum'da 3.Plaston tugayı vardı.

Sarıkamış Harekatından önce bu bölgede çok ihtiyaç duyulan keşif ve gözetleme maksatları için 2 uçaktan teşkil edilen bir müfreze İstanbul'dan Trabzon'a asker, mühimmat ve malzeme nakleden üç vapurla yola çıkarılmıştı. Ancak bu vapurlar Karadeniz'de Rus harp gemileri tarafından yakalanıp batırılmış, denizden toplananlar arasında bulunan pilot Yüzbaşı Fesa ile pilot Yüzbaşı Salim İkuçan esir edilerek Sibiry'a gönderilmişti.

Sonuç olarak; bu cephede havacılık bakımından alınan önlemler başarısız kalmış, 8-21 Kasım 1914 tarihlerindeki Köprüköy savaşı ile 27 Aralık 1914 - 4 Ocak

67 Aynı yer

1915 tarihleri arasında yapılan Sarıkamış kuşatma hareketinde her iki tarafın da hava keşif ve hareket faaliyeti olmamıştı.

Ruslar, Çanakkale Muharebelerinin sona ermesiyle, orada serbest kalan Türk kuvvetlerinin Kafkas Cephesine gelmesinden önce, 3.Türk Ordusuna bir darbe indirmek amacıyla taarruza geçtiler. Erzurum dolaylarında yapılan şiddetli muharebelerden sonra 16 Şubat'ta Türk Ordusu şehri boşaltarak geri çekilmek zorunda kaldı. Rus taarruzunun başlamasıyla 3.Ordu cephesinde hava keşiflerine olan ihtiyaç hemen kendisini göstermişti.

Ordu Komutanlığı uçağa olan ihtiyaçlarını sebepleri ile birlikte Başkomutanlık Vekaletine bildirmişti. Ordunun bu ihtiyacını uygun bulan Başkomutanlık bir hava birliğinin gönderilmesini emretmişti. Uçak Müfrezesi, Erzurum'a gönderilen diğer takviye kuvvetleriyle birlikte İstanbul'dan Yavuz zırhlısına yüklenmiş ve Trabzon limanına çıkarılmıştır. Uçakların Trabzon limanına vardığı anda Rus'lar da Erzurum'u ele geçirmek üzere büyük bir taarruza geçmişlerdi. 3. Ordu Komutanı, taarruza geçen Rus yürüyüş kollarının yerlerini ve kuvvetlerin miktarını öğrenmek için tek imkan olarak bu uçakları görüyor ve uçakların Trabzon'dan hareket bölgesine bir an önce getirilmesi için ilgili makamlara arka arkaya emirler veriyordu. Ancak uçaklar Trabzon limanında karaya çıkarıldığında bunları taşıyacak arabalar maalesef hazır değildi. Arabaların hazır hale getirilebilmesi için 10 Şubat tarihine kadar beklenmek zorunda kalındı ve ancak o tarihten sonra yola çıkılabildi. Bu bekleyiş sırasında uzun süre yağan kar yolları iyice kapatmıştı. Uçakları taşımak üzere imal edilen arabalar yollara sığamayacak kadar geniş ve uzun olduğundan Trabzon'dan ayrıldıktan biraz sonra karlı yollardaki hendeklere girerek kırıldı ve tekrar Trabzon'a geri döndü. 26 Şubat tarihinde uçaklar faal edilip havadan taşınabilir hale getirildiğinde düşman Erzurum'u işgal etmiş olduğundan Ordu Komutanlığı uçakların Erzurum yerine Erzincan'a uçarak getirilmesi emrini vermiştir⁶⁸.

Aynı gün öğleden sonra Erzincan'a gitmek üzere meydandan kalkan Bölük Komutanı Pilot Yüzbaşı Ali Rıza motorda meydana gelen bir arıza sebebiyle deniz kenarında bir yere mecburi iniş yapmış, inilen saha dar ve kısa olduğundan uçağın burun kısmı ve motorun tamamı suya batmıştır. Uçak denizden çıkarılıp, iniş esnasında kınlan sol kanadın tahta kısımları ve yırtılan bezler onararak yeniden faal

68 Sarp, a.g.e., s. 54

hale getirilmiştir. Bir müddet havanın müsait olması için beklenmiş, hava müsait olunca iki uçak Erzincan'a gitmek üzere tekrar Trabzon'dan havalandırılmıştır. Kalkıştan bir süre sonra uçaklardan biri motor arızasından mecburi iniş yapmış, diğeri Erzincan meydanına inmiştir. Mecburi inişte kınlan uçağın yerine daha sonra diğeri bir uçak Erzincan'a getirilmiş ve buradan keşif ve gözetleme faaliyetlerine katılmışlardır⁶⁹.

3.Ordu Komutanlığı havadan ve karadan yaptığı keşifler sonunda düşman durumunu öğrenerek 2.Orduya haber vermeden 31 Mayıs 1916'da Tercan doğrultusunda taarruza geçti. Bu taarruz sonunda ordu Tercan'ı geri almış ve Bayburt bölgesinden Of yönüne de taarruz ederek buradaki Rus kuvvetlerini geri çekilmek zorunda bırakmıştı. Ordu Komutanı gelişen kara hareketına paralel olarak hava birliğini ileri kaydırmak suretiyle düşmana daha yakın mesafeden ve daha fazla keşif yaptırmak amacıyla tayyare bölüğünün av bombardıman uçağı ile Kargın'a intikal etmesini, Rampler tipindeki uçağın da Erzincan'da bırakılmasını emretti. Bunun üzerine tayyare bölüğü 9-11 Haziran günleri intikal hazırlıkları ile uğraşmış, 14 Haziran 1916'da Kargın'a hareket etmişti. Yeni alana intikal edildikten sonra kısa zamanda uçuş hazırlıkları yapılmış, keşif görevlerine tekrar başlamıştı.

Bolşevik ihtilali sonucu Rus birliklerinin geri çekilmesi üzerine Erzurum Kelkit ve Kars'a intikal eden tayyare bölükleri daha sonra Batum'da Tayyare Kıt'a Komutanlığı kurmuşlardır. Mondros mütarekesinden sonra bu birlikler Kars ve Erzurum'a tekrar intikal etmiş, hava faaliyetleri güneye kaydırılmıştır.

2.1.3.5 Irak-İran Cephesi

Irak cephesine savaşın başlangıcında hiçbir uçak tahsis edilmemişti. İngiliz hava faaliyetlerine karşı bu cephede Türk uçağı bulunmadığından düşman kuvvetlerinin keşfi ve hava faaliyetlerinin önlenmesi mümkün olmuyordu. Irak ve Havalisi Komutanlığı Türk kara hareketini destekleyecek, düşman kuvvetleri hakkında bilgi toplayacak hava birliklerine şiddetle ihtiyaç hissetmekteydi. Bu arada cephede isabet aldığından veya arızalanma nedeni ile mecburi inişler yapan düşman uçaklarından bir kısmı ele geçirilmiş fakat pilot olmadığından uçurulamamakta idi.

6.Türk Ordusuna üç tümen daha ilave edilerek kurulmuş yeni birliğin komutanlığına Mareşal Vonder Goltz getirilmişti. Yeni komutan 1915 Ekim ayında

⁶⁹ Aynı yer

cephede çarpışan birliklere hava desteği yapacak şimdilik dört uçağın gönderilmesini ve bu uçakların gelmesine kadar ele geçirilmiş olan düşman uçaklarını onarmak ve uçurmak için bir pilot ile bakım personelinin Bağdat'ta bulundurulmasını Başkomutanlığa teklif etmişti⁷⁰. Filistin cephesinden bu cepheye gönderilen Pilot Üsteğmen Fazıl düşmandan ele geçirilen uçakları faal duruma sokmak için büyük bir çaba harcayarak birkaç uçağı göreve hazırlamıştı. 25 Kasım 1915'de Türk Komutanlığı Kurmay Başkanı hazırlanan uçaklardan birini Nehrivan yönünde düşman kuvveti bulunup bulunmadığını keşfetmek için görevlendirmiş ve görevden sonra uçağın Diyale köprüsü yakınına inmesini ve keşif raporunu komutanlığa vermesini emretmişti. Bu emre göre yapılan keşif sonucu elde edilen bilgilerden, düşmanın Selmanpak mevziinden çekilmekte olduğu anlaşılmıştı.

Irak cephesinde İngilizlerle karşılıklı çarpışmaların devam ettiği 1916 yılı başında 6.Ordu'nun emrine gönderilen 2.Uçak Bölüğü Irak'a gelmiş ve Bağdat civarına yerleşmişti⁷¹.

13 Aralık 1916 yılında yapılan İngiliz taarruzuna ve Bağdat'ın boşaltılmasına kadar bu birlik çeşitli güçlükler altında keşif görevleri icra etmiştir.

2.1.3.6 Sina-Filistin Cephesi

Türkleri savaşa soktukten sonra onları çeşitli cephelerde ve özellikle Mısır'da taarruza sevk ederek İngiliz kuvvetlerinden önemli bir kısmını buraya yönlendirilmesini sağlamak amacındaki Almanya'nın planı ve Sarıkamış'taki acı yenilgiyi kamuoyundan gizlemek için Mısır'ın geri alınmasının çabuklaştırılmasını isteyen Enver Paşa sayesinde açılan bu cepheye dört uçaklı bir hava birliği tahsis edilmiştir. 1914 yılı içinde her iki tarafta da bir hava keşif, gözetleme ve taarruz hareketi olmamıştı.

Süveyş kanalına yapılacak baskın hareketinde Birssebi'ye gönderilen dört Türk uçağı hiç bir faaliyet göstermemiş buna karşılık Fransız ve İngiliz uçakları keşif, gözetleme ve topçu ateş tanzimi yapmak suretiyle Türk kuvvetlerinin kanala karşı taarruzlarını ateş altına aldırarak, kendi kuvvetlerine hava destek hizmeti yapmışlardı.

Bu cephede asıl havacılık faaliyetleri ikinci Kanal hareketi esnasında olmuştur. Bölgede hazırlıklar devam ederken Alman Başkomutanlığından takviye istenmiş,

⁷⁰ [\(2004\), Havacılık Tarihi](http://www.tayyareci.com)

⁷¹ Sarp, a.g.e., s. 76

bölgeye gönderilen yaklaşık 16000 kişilik kuvvetle birlikte 300ncü Paşa Bölüğü adını taşıyan bir havacılık birliği de bölgeye gönderilmiştir⁷². Bu bölük 15 Nisan 1916 tarihinden itibaren bölge üzerinde uçmaya başlamış ve ihtiyaç duyulan keşif ve gözetleme hizmetlerini başarılı olarak yapmıştır. 8 Mayıs 1916'da bir filo Portsait'teki İngiliz hava alanına taarruz ederek uçak hangarlarını bombardıman etmiş ve hangarları tahrip ederek geri dönmüştü. 11 Haziran 1916'da Romani ve Kantara dolaylarına gönderilen uçaklar bu bölgelerdeki İngiliz ordugahlarının durumunu tespit ederek, bomba ve makineli tüfeklerle taarruz etmişler ve onlara kayıp verdimişlerdi. Aynı gün Portsait limanında bulunan düşman uçak gemisinden kalkan bir deniz uçağına hücum edilerek muharebe sahasından uzaklaştırılmıştı. İngilizler ise Türk uçaklarını bir baskınla alanlarında tahrip etmek için 18 Haziran 1916'da 11 uçakla Elariş hava alanına hücum ettiler. Yapılan bombardıman ve makineli tüfek taarruzlarıyla iki Türk uçağı tahrip edilmiş, bir pilot subay ve bir kaç er yaralanmış, alandan açılan uçaksavar ateşleriyle iki İngiliz uçağı düşürülmüştü.

31 Eylül 1916'da tayyare bölüğünün yakıt ikmali zorlaşmış ve Elariş hava alanında çok az benzin kalmıştı. İngilizlerin planlı bir şekilde adım, adım ilerlemeleri karşısında daha sonraki günlerde Elariş'in de boşaltılması gerekecekti. Bu sebepten 300 nücü Tayyare Bölüğünün tamamı Birüssebi'ye intikal ettirildi.

2.1.3.7 Kıbrıs Adası Keşif Uçuşları

Filistin cephesinde hareket yapan Türk kuvvetlerinin anayurtla olan bağlantısı denizden ziyade karayolları ve demiryolu ile sağlanmaktaydı. Ordunun ikmali bu iki yoldan yapılıyordu. Iskenderun körfezine yapılacak düşman çıkarması için en önemli üs Kıbrıs adası idi. Başkomutanlık Vekaleti Kıbrıs'ın havadan keşfini çok gerekli görmekte idi. Bu nedenle bir tayyare birliği kurularak Adana'ya gönderilmesine karar verildi. Hava Kuvvetleri Müfettişliği aldığı emre göre birliği acele olarak kurdu ve komutanlığına Pilot Üsteğmen Mithat'ı atadı. Bu birlikte bir de Alman pilotu bulunuyordu⁷³.

İstanbul'dan hareket ederek Tarsus'a ulaşan birlik, bölgede görev yapan komutanlığın havacılıktan anlamaması ve konuya önem vermemesi nedeni ile büyük zorluklar çekilmiştir. Bu bölgeden Kıbrıs üzerine uçuşun mümkün olmayacağının anlaşılması üzerine birlik önce Adana'ya sonra Silifke'ye kaydırılmıştır. 14 Ağustos

⁷² Sarp, a.g.e., s. 68

⁷³ [http://www.tayyareci.com.\(2004\)](http://www.tayyareci.com.(2004)), *Havacılık Tarihi*

1916'ya kadar Kıbrıs adası üzerine başarılı keşif uçuşları yapılmıştır. Bölüğün uçakları gün geçtikçe azalmakta, personeli de atanma ve sağlık durumlarından dolayı görev yapamayacak bir duruma girmekteydi. Nihayet 19 Ekim 1916'da bölükte uçacak pilot kalmadığı 4. Ordu Komutanlığınca Başkomutanlığa bildirildi.

2.1.3.8 Hicaz Cephesi

Suriye ve Filistin'de İngilizlerle savaş halinde iken sudan sebeplerle Türk kuvvetlerini arkadan vurmak isteyen Şerif Hüseyin'e karşı Hicaz harekatı açılmıştı⁷⁴. Medine'de Araplara karşı askeri harekate girildiği zaman kara birlikleriyle işbirliği için bir tayyare bölümünün Hicaz'a gönderilmesi istenmişti. Medine'de Araplara karşı yapılan askeri harekatı desteklemek üzere görevlendirilen 3. Uçak Bölüğü 23 Haziran 1916 tarihinde İstanbul' dan hareket etmişti. Deraa'da uçaklar göreve hazırlanmış ve Havran bölgesinde uçuşlara başlanmıştı⁷⁵.

Bu bölgeye gönderilen 3.Tayyare Bölüğü; komutanının ve pilotlarının deneyimsizliği nedeni ile başlangıçta başarılı hiçbir uçuş yapamadı. Birlik komutanı görevden alınarak yerine deneyimli Pilot Üsteğmen Fazıl atanır. 26 Eylül 1916'da Medine'ye gelerek göreve başlayan Üsteğmen Fazıl uçulamayacağı iddia edilen uçaklarla tecrübe uçuşları yapmaya başladı. Denemeden olumlu sonuç alınması üzerine, hazırlanan raporda eldeki uçaklarla Hicaz'da mükemmel şekilde uçulabileceği, bugüne kadar olan başarısızlığın bölükteki uçuşları az ve eğitimleri zayıf olan uçucuların yetersizliğinden ileri geldiği belirtilmişti⁷⁶.

Üsteğmen Fazıl'ın göreve başlamasından sonra uçamaz denilen uçaklar göreve hazırlanır ve bölgede başarılı keşif uçuşları ile bazı hava taarruzları icra edilir Bu birlik yapılan birçok yazışmaya rağmen savaşın ilerleyen safhalarında takviye edilmemiş ve görevini oldukça zor şartlar altında yapmaya çalışmıştır.

74 Aynı yer

75 Sarp, a.g.e. s.69

76 [\(2004\)](http://www.tayyareci.com), *Havacılık Tarihi*

2.1.3.9 Boğazlar, Karadeniz ve Kıyı Ege Bölgelerinde Hava Harekatı:

Çanakkale muharebelerinin Türk zaferiyle sona ermesi ve düşmanın çekilip gitmesi, boğazların önemini azaltmış değildi. Düşmanın her an teşebbüsünü tekrarlaması, Karadeniz ve Çanakkale boğazlarına karşı ayrı ayrı veya aynı zamanda harekete geçmesi mümkün olabilirdi⁷⁷.

Özellikle Rus Deniz Kuvvetlerinin İstanbul Boğazı açıklarında sık sık görünmeleri, boğazların savunulmasının devam ettirilmesini zorunlu kılmıştı. Düşman deniz kuvvetlerinin hareketini engelleme, Türk mayın arama ve tarama gemilerini destekleme ve Zonguldak'tan İstanbul'a kömür taşıyan Türk gemilerine keşif-hava desteği yapma görevi Yeşilköy, Kavak ve Karadeniz Ereğli'sinde bulunan Türk uçaklarına verilmişti⁷⁸.

Ereğli-İstanbul(Kavak) ve Çanakkale de bulunan üç deniz tayyare birliğiyle sahil kontrol edilmekte idi. Bu birlikler Nisan 1916 ayında Çanakkale'de (22) keşif uçuşu yapmış ve (61) bomba atmışlardır. Nisan ayında Zonguldak'ta da bir tayyare bulunmakta idi⁷⁹.

Haziran ve Eylül aylarında görev uçuşlarına devam eden deniz uçaklarından biri 28 Haziran 1916'da Ağva önünde, diğeri de Sakarya nehri ağzında düşerek parçalanmıştı. Elde kalan diğer uçaklarla göreve devam edilmiş, İstanbul boğazı önünde ve Karadeniz kıyılarında yerleri tespit edilen mayınlar Boğazlar Genel Komutanlığına bildirilmek suretiyle bu hatlar üzerinde gemilerin seyretmeleri yasaklanmıştı. Keşif ve gözetleme sırasında Rus deniz kuvvetlerine de taarruz edilmişti.

26 Mart 1917'de ikisi uçak ana gemisi, üçü muhrip ve biri yardımcı kruvazör olmak üzere altı parçadan kurulu bir düşman filosu İstanbul Boğazına doğru yaklaşmaya başladı. Bu sırada uçak gemilerinden havalanan üç düşman uçağından biri Terkos gölünün doğusuna etkisiz üç bomba attı. Düşman uçaklarını karşılamak ve Rus filosuna taarruz etmek üzere havalanan Türk uçakları filoyu bombardıman ettiler. Atılan bombalardan birkaçı harp gemilerine isabet etti. Bu bombardımana karşı koymak isteyen Rus uçaklarıyla Türk uçakları arasında başlayan hava muharebesinde Türk

⁷⁷ Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 119

⁷⁸ [http://www.tayyareci.com.\(2004\)](http://www.tayyareci.com.(2004)), *Havacılık Tarihi*

⁷⁹ Keyüsk, a.g.e., C. I, s. 119

pilotlarının üstün manevra ve düzgün atışları altında isabet alan bir Rus uçağı denize düşmüştü. 18 Mayıs 1917'de boğaz dışında keşif yapan Türk uçakları boğazın 12 mil batısında Ağacli kömür madeni hizalarında yeni bir mayın hattının bulunduğunu ve görülen düşman filosuna bomba ile taarruz edildiğini rapor ettiler. 25 Mayıs 1917'de Anadolu Feneri açıklarında keşif yapan bir Türk uçağı fenerin 20 mil kuzeyinde gördüğü üç bacalı bir harp gemisini bombardıman ettiyse de gemiye isabet sağlayamadı. 1917 Haziran ayı içinde keşif, gözetleme ve düşman filosuna taarruzi görevlere devam edildiyse de uçuşların artması, bakım ve onarım işlerinde gerekli malzemenin zamanında temin edilememesi, uçakların sık sık arıza yapmasına sebep olduğundan uçuşlar biraz aksadı. 1917 ve 1918 yıllarında düşmanın Çanakkale ve İstanbul'a yaptıkları hava taarruzları, özellikle gece taarruzları halkın moralini oldukça bozmuştur. Bu dönemde zor şartlara ve imkanlara rağmen Türk ordusunun pilotları düşmana karşı koymak için başarılı uçuşlar yapmışlardır.

2.1.4 Birinci Dünya Savaşından Sonra Havacılığın Durumu

Osmanlı Devletinin Birinci Dünya Savaşına girmesi üzerine Türk havacıları da yurdun savunmasında kendilerine düşen görevleri en iyi şekilde yerine getirebilmek için seferber olmuşlar, savaş süresince Çanakkale, Filistin, Irak ve Kafkasya'da canları pahasına birçok büyük ve yararlı hizmetler görmüşlerdir⁸⁰.

Birinci Dünya Harbinde " Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği)" adı altında kurulmuş bulunan Osmanlı Hava Kuvvetleri yenilgiden sonra Almanların bölgeden ayrılması ve imzalanan Mondros Ateşkesi hükümlerine göre terhislere gidilmesi nedeniyle boşalan iskelet kadrolar haline gelmişti⁸¹.

Birinci Dünya Savaşının sonunda Türk Hava Kuvvetlerinin gücü 17 Tayyare Bölüğüne ulaşmıştı. Ancak Almanya'dan bir miktar yeni uçak gelmiş olmasına rağmen gerek cephedeki ve gerekse cephe gerisindeki uçaklar çok yıpranmış durumda idi. Birinci Dünya Savaşı süresince Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren uçak sayısı 300 civarındadır. 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre o tarihte elde mevcut uçak sayısı 45 olduğuna göre demek ki 4 yıllık

80 Oktay Zaif, "Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşındaki Etkileri", *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, Ankara 1997, s.198

81 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Dönemi*, Ankara 1984, s.376

savaş boyunca 255 civarında yani envantere giren uçakların %85'i kaybedilmiş olmaktadır⁸².

Esasen Birinci Dünya Harbinde hiçbir ilgi gösterilmemiş ve tamamen Alman müttefiklerin eline bırakılmış ve bunlar tarafından da maalesef ihmal edilmiş olan Türk havacılığı bu son durum üzerine bir gerileme devresine girmiş bulunuyordu. Bu sırada havacılığın başında meslekten yetmişmiş kudretli bir baş mevcut değildi⁸³.

Hava birliklerinde bulunan yabancı personelin bir ay içinde Türkiye'yi terk etmeleri anlaşma gereği idi. Almanların ayrılmasıyla Çanakkale'deki 1.ve 6.Tayyare Bölükleri (av) bir süre iskelet halinde bırakıldı. Daha sonra bu iki bölük ve Uzunköprü'deki 15.Tayyare Bölüğü ile beraber İstanbul'a getirildi. İzmir'deki 5.ve 12.Tayyare Bölükleri (av) birleştirildi. Filistin Cephesi'nden çekilen 3, 4 ve 14. Tayyare Bölükleri uçaklarını kurtaramamışlardı. Ancak personel ve kurtarabildikleri kadar yer araçları ile Konya'ya gelip üslendiler. Alman Paşa Tayyare Bölüklerinden kaçırılarak Adana ve Mersin'e getirilebilen uçaklar da Konya'ya gönderildi. Irak'ta 2 ve 13.Tayyare Bölükleri uçakları ile beraber çekilerek Musul-Mardin ve Diyarbakır yolu ile Elazığ'da toplandılar. Erzurum'da bulunan 7 ve 8. Tayyare Bölükleri yerlerinde kaldı. Bu bölüklerin elinde Ruslardan alınan uçaklar da bulunuyordu. Batum'daki 16.Tayyare Bölüğü ile Karadeniz Bölgesinde görev alacak 9 ,10, 11 ve 17. Tayyare Bölükleri daha yola çıkamadığından lağvedildiler. Deniz Tayyare Bölüklerinden; İzmir'deki 1.Bölük yerinde bırakıldı. 2.Bölük daha önce kaldırılmıştı. Yeşilköy fenerinin doğusundaki deniz uçak okulu ve istasyonunun uçak ve malzemeleri Bahriye Bakanlığının Haliç'teki deniz ambarlarına taşınmıştı.

Mütarekenin imzalanmasından sonra, Suriye Cephesinden çekilen bir kısım hava unsuru Konya'da, Irak Cephesinden çekilen ufak bir hava unsuru da Elazığ'da toplanmışlardı. Önemli denecek bir derecede malzeme de İstanbul Yeşilköy'de bulunuyordu. Almanlar çekilme için hazırlığa girdiklerinden Hava Kuvvetleri başsız kalmıştı. Bu sırada İstanbul'a giren İngiliz ve Fransızlar ilk iş olarak Yeşilköy kuzeyindeki Safra köyü yanında bulunan Tayyare istasyonuna el koyarak işgal etmişlerdi. Bu sırada Türk hava subayları bir kısım malzemeyi ve uçakları Anadolu yakasına Maltepe'ye taşımışlardı. 1919 yılında Harbiye Nezaretince, günün şartlarına

82 Sarp, a.g.e., s.85

83 Sıtkı Tanman, *Türk Havacılık Tarihi, 1918-1923*, C. II/2, Eskişehir 1953, s. 11

uygun yeni bir hava teşkilatı kurulması zorunluluğu hissedilerek; İstanbul, İzmir, Konya ve Erzurum'da birer tayyare istasyonu, Elazığ ve Diyarbakır'da da Tayyare bölüğü kurulmuştu⁸⁴.

2.2 İstiklal Harbinde Havacılık

Mondros Ateşkesi hükümlerince darmadağın bir duruma sokulan hava kuvvetlerinin, Harbiye Nezareti'nce yeniden derlenip toparlanmasıyla ilgili örgütlenme çalışmaları süredursun, 16 Mart 1920'de İstanbul Anlaşma Devletlerince resmen işgal edilmişti⁸⁵.

İstanbul'a giren düşman kuvvetlerinden İngiliz ve Fransız hava birlikleri Yeşilköy'deki hava meydanını ve tesisleri işgal ettiler. Önce burada bulunan uçak ve malzeme için küçük bir yer tahsis ederek pilotların ara sıra antrenman uçuşuna müsaade eden işgal kuvvetleri iki ay kadar sonra tüm havacılık teşkilatının Yeşilköy'den kaldırılmasını istediler. Vecihi Hürkuş anılarında bu olayı şu şekilde anlatmaktadır.

"Bu feci akıbet ve esarete benzeyen müsaadeler nihayet iki ay kadar devam edebilmiş, fakat işgal kuvvetleri kumandanlığı bu müsaadeyi de çok görerek Yeşilköy mıntıkasından bütün teşkilatımızın kaldırılmasını Harbiye Nezaretinden istemişti. Bu resmi hicret pek acı oluyordu. Bütün malzemenin perişan hali, acele tahliyenin hazin bir numunesi oldu. Koca Hava Kuvvetlerinin eşyası Anadolu yakasındaki Maltepe istasyonu civarına, yalnız malzemenin muhafazası bakımından naklediliyordu. Artık Türk havacılığı söndürülmüş, senelerin emekleriyle yetişmiş tayyarecilerimiz derin bir ümitsizliğe düşmüştü⁸⁶".

84 Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, C. III/6, s. 500

85 Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Dönemi, Ankara, s.377

86 Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, İstanbul 2000, s. 50

Düşman işgalinin yarattığı karışıklık ve şaşkınlık günlerinde birlikler dağılmış ve hemen her şey sahipsiz kalmıştı. Havacılığın başında da ileriye görerek uçakları ve teçhizatı derleyip toplayacak kimse mevcut değildi⁸⁷.

Ülkenin işgali yıllarında, İstanbul Hükümetinin yayın organı olan Peyami Sabah Gazetesinde Ali Kemal ismindeki gazeteci, Anadolu'daki Milli Mücadele aleyhine devamlı yazılar yazıyordu. Bu arada genç Türk havacılarını suçlayan, bunların ittifak ve Terakki Partisine mensup olduklarını ve bir an evvel tutuklanmaları gerektiğini belirten yazılar da gazetede yer alıyordu⁸⁸. Böylesi bir ortamda “ Ulusal Bağımsızlık Savaşını” başlatan Mustafa Kemal ve silah arkadaşları, yine o acımasız selden kurtarılan birkaç kırık, dökük uçak , ekipman ve Anadolu hareketine gönül vermiş sınırlı sayıda havacı personel ve alt yapıyla Türk Hava Kuvvetleri'ni yeniden yapılandırma zorunluluğu ile yüz yüzdiler⁸⁹.

2.2.1 1920 Yılında Havacılık Faaliyetleri

Milli mücadelenin belki de ilk havacılık faaliyeti TBMM Hükümetinin kurulduğu gün halkın moralini yükseltmek için Konya Hava İstasyonundan getirilen AEG C-IV tipi uçakla yapılan gösteri uçuşudur. Bu faaliyet dahi o dönemde havacılığın etkisinin ne denli iyi anlaşıldığının bir göstergesidir.

23 Nisan 1920 tarihinde TBMM Hükümeti kurulduktan sonra Mayıs 1920'de doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmış, Erzurum istasyonundaki 7.ve 8. bölükler 15.Kolordu Komutanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edilmiş ve yerine 15. Uçak Bölüğü ihdas edilmiştir.

15 Mayıs 1919'da İzmir işgal edilince, İzmir'deki hava subaylarının pek çoğu İstanbul Maltepe İstasyonuna geldiler. 16 Mart 1920 İstanbul'un resmen işgal edilişi ve Anadolu'da İstiklal Savaşının başlaması ile Maltepe İstasyonunda bulunan havacılar Anadolu'ya geçme hazırlıklarına başladılar. Bir taraftan uçuş alanı aranırken diğer taraftan Maltepe'de tamir ve bakım faaliyeti büyük bir hızla sürdürülmüştü.

87 Oktay Zaif, “Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşındaki Etkileri”, 5. Askeri Tarih Semineri Bildirileri II, Ankara 1997, s. 198

88 Sarp, a.g.e., s. 101

89 İhsan Tayyani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii(1923-1950), Doktora Tezi, İzmir 2001, s. 162

6 Mayıs 1920 itibariyle Maltepe İstasyonunda bulunan 45 uçaktan en iyi durumdaki 4 adedi kaçış için hazırlanır. Ne yazık ki birinci uçak daha havalanmadan meydan dışına çıkarak kırılmış, ikinci uçak rasit yerinde eşyayla birlikte iki kişinin bulunması dolayısıyla yerden kalkışta süratsız kalarak yere vurmuştu. Sadece üçüncü uçak Anadolu'ya geçebilmişse de, bu da İznik dolaylarında yere iniş sırasında telgraf tellerine takılarak kırılmıştı⁹⁰.

Uçakla kaçış planının başarısızlığa uğraması karşısında Bl.K.Yzb.Fazıl kıymetli ve gizli evrakları alarak Tğm.Şakir Hazım, SvI.Makinist Eşref, Ütğm.Muhsin (ALPAGOT), Ütğm. Emin Nihat (SÖZERİ), Ütğm.Rafet, Tğm. Avni (OKAR), SvI.PlT. Vecihi ve bir kısım Astsubay ve erler ile birlikte Maltepe-Kartal yönünde kaçarak Adapazarı'na geçmişlerdir.

Havacıların bu hareketi üzerine, Osmanlı Hükümeti ile işbirliği yapan İngilizler, Maltepe hava istasyonu'nu işgal ederek, buradaki uçak ve malzemeleri tahrip ettiler ve kullanılmaz duruma getirdiler, Türk havacılarının bazılarını tutukladılar. Böylece Maltepe'de bulunan 43 uçağın yarısından çoğu işe yarar durumda olmasına rağmen, hiçbirini Anadolu'ya geçirilemedi. Bütün bunlar da zorluklar içerisinde yaşatılmak istenen Türk havacılığına büyük darbe vurmuş oldu⁹¹.

İzmir ve İstanbul'un Yunanlılar ve Anlaşma Devletleri'nce işgali, buralardaki uçak istasyonlarının ortadan kalkması sonucunu doğurmuştu. Üstelik İstanbul'daki havacıların diğer kara subayları gibi her, fırsattan yararlanarak Anadolu'ya geçmeleri, İstanbul Hükümeti'nin, hava kuvvetleri üzerindeki etkinliğini yitirdiğini göstermekteydi.Değişen bu durum üzerine, TBMM Hükümeti Milli Savunma Bakanlığı'nca,14 Haziran 1920'de yayımlanan bir emirle Türk Hava Kuvvetleri yeniden düzenlenmiştir. Kısaca bu emre göre Erzurum Uçak istasyonu kaldırılıyor, Konya Uçak İstasyonu'nun Eskişehir'e taşınması, biri Erzincan, diğeri Eskişehir'de olmak üzere, iki uçak istasyonu teşkili isteniyor, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçak bölükleri de yerlerinde bırakılıyorlardı. Kurulmuş olan bu uçak istasyonları, teknik yönden Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde oluşturulan Kuvayı Havaiye Şubesi'ne; idari yönden de, Eskişehir istasyonu 20. Kolordu'ya ve Erzincan istasyonu da 15. Kolordu'ya bağlanıyorlardı. Sözü edilen uçak istasyonlarından müfreze olarak gönderilecek bölüklerin teknik işleri, bağlı

90 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Dönemi*, s. 378

91 Uçarol, *Hava Harp Okulu*, s. 37

bulundukları kendi istasyonları tarafından; idari işleri de bulundukları bölgelerin kolorduları tarafından yürütülecekti. Yine aynı emirle Elazığ'daki uçak bölüğü, Erzincan İstasyon'una bağlanıyor, Diyarbakır'daki uçak bölüğü de 13.Kolordu emrinde kalıyordu⁹².

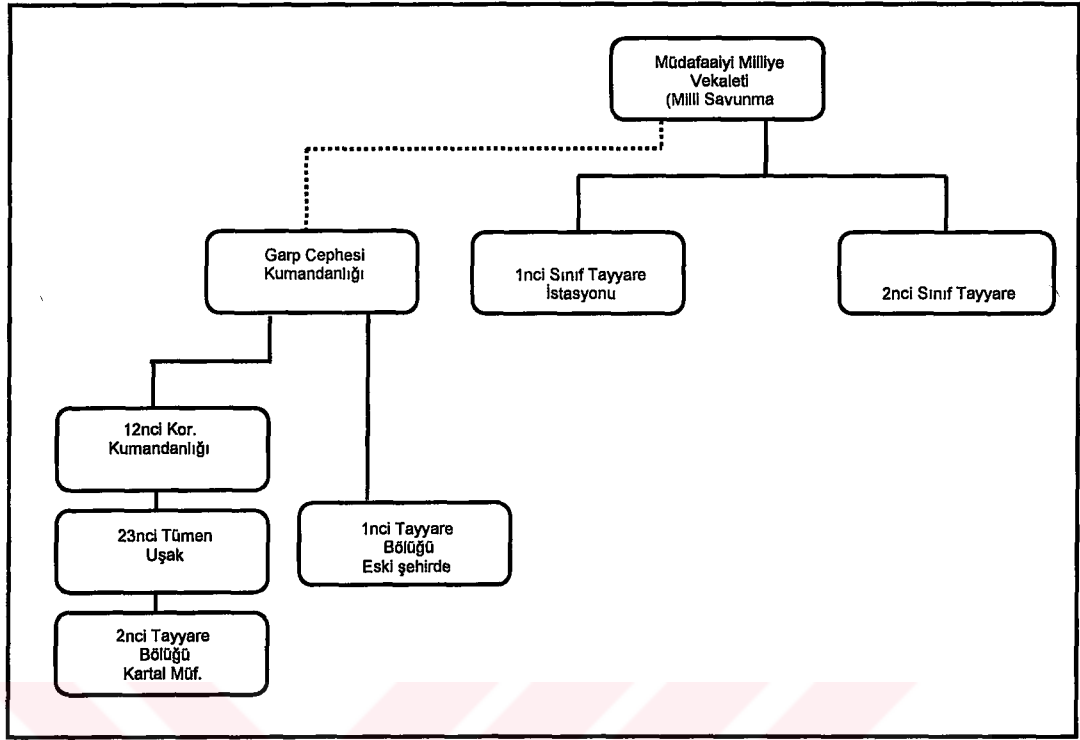
Konya'da bulunan 2.Uçak Bölüğü, yukarıda anlatılan yeni düzenlemeler gereği Temmuz 1920 sonunda üç av uçağı ile Uşak'ta göreve başladı. Yüzbaşı Fazıl'ın isteği ile uçak gövdelerinin her iki yanına; pençelerinde bomba taşıyan uçar vaziyette birer kartal resmi çizilmişti. Uçak gövdesindeki kartal resimleri sebebiyle bu birliğe "Kartal Müfrezesi" adı verilmişti. Bu birlik Yüzbaşı Fazıl'ın komutasında Temmuz 1920 sonunda Uşak Bölgesi'ne intikal etti. Bölüğün uçucuları yetenekli ve tecrübeli pilotlardı.

2.Uçak Bölüğü (Kartal Müfrezesi) muharebe görevine Sivil Pilot Vecihi'nin 15 Ağustos'ta Kula - Alaşehir yöresini keşfiyle başladı. Vecihi Hürkuş anılarında bunu şu şekilde anlatmaktadır. " O gün, 23. Fırka Komutanımız İzzettin Bey, Kula ve Alaşehir civarının keşfini emretmişti. Eğer arkadaşlarımin tayyarelerinde küçük arızalar oluşmasaydı bu vazifeyi üç tayyarelik küçük filomuzla müştereken yapacaktık. Fakat bir aksilik bu ilk uçuş şerefini bana nasip etmişti⁹³".

Vecihi kısa bir süre içinde, 13 sorti daha yaparak 20 saatlik muharebe uçuşunu tamamladı. Bu süre günümüzdeki harbe hazırlık gibi, pilotun yeterli muharebe uçuş tecrübesi için bir ölçü idi. Alaşehir, Elvanlar, Demirci, Simav bölgeleri havadan keşfedildi. Demirci bölgesindeki muharebelerde alçak irtifadan düşmana makineli tüfek ile taarruz edildi. 20 Ağustos 1920'de Halil ve Vecihi iki bir kol halinde Simav yöresinin keşfini yaptılar. Aynı gün saat 18.00'da keşfe çıkan Vecihi, Demirci bölgesinde düşman karargahını gördü ve bombaladı. Bu kurtuluş savaşının ilk bombardımanı olarak da tarihe geçmiştir.

92 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Dönemi*, s. 378

93 Hürkuş, a.g.e., s. 66



Şekil 1. 1920 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı

Konya Meydanı Tamirhanesinde çok ilkel şartlarda uçakların onarılmasına devam edilirken, Batı Cephesi Komutanlığının 22 Ağustos 1920 tarihli mesaj emri ile 4 uçağın Konya'dan Eskişehir'e sevk edilmesi bildirildi. Alelacele Eskişehir'e gönderilen 1nci Uçak Bölüğünün 29 Ağustos 1920 tarihinden itibaren uçuşa başlayacağı ve bir yanlışlığa meydan verilmemesi için uçakların üzerindeki tanııtma işaretleri cephedeki birlik komutanlarına mesajla duyuruldu⁹⁴.

İstiklal harbinin başlangıcında hava kuvvetlerine verilen ilk görevler keşif görevleri olmuş, bu dönemde hem uzun süre uçmaktan dolayı oluşan eğitim eksikliğinden, hem de elde mevcut uçakların uzun süredir uçmamasından ve bakımsızlıklarından kaynaklanan nedenlerle pek başarılı görevler icra edememişlerdir.

94 Sarp, a.g.e., s. 82

Hatta dönemin Genelkurmay Başkanı İsmet Paşa (İNÖNÜ) 8 Eylül 1920 tarihinde Batı Cephesi Komutanlığına havacıları çok ağır şekilde suçlayan bir şifre göndermiş ve havacıları adeta korkaklık ve beceriksizlikle suçlanmıştır. Fakat Birinci Dünya Savaşı boyunca çok başarılı görevler yapan Türk havacıları zor şartlar altında, muharebe meydanlarında uçuş eksiklerini kapatacak, bir çok eksikliği ve problemi kendi geliştirdikleri yöntemlerle aşarak görevlerini yapacaklardır.

2.2.2 1921 Yılında Havacılık Faaliyetleri

Birinci İnönü savaşı başladığında elde ancak *“iki faal uçak”* bulunuyordu. Yzb.Kenan ve Yzb. Behçet keşif uçağında görev yaparken Pilot Vecihi ise av uçağını kullanıyordu. Birinci İnönü savaşına iki uçak katıldı. 8 ve 9 Ocak 1921 tarihlerinde pilotlar hem çok değerli keşif bilgileri toplamış, hem de yaptıkları hava taarruzları ile düşmana zayıat verdirmişlerdi. Harbin en yoğun olduğu 10 Ocak günü Pilot Vecihi av uçağı ile düşmana çok başarılı taarruzlar gerçekleştirmiş ve değerli bilgiler toplamıştır. Uçağının arızalanması üzerine ateş hattında bir bölgeye inen Vecihi, düşmanın eline geçmemesi için uçağını yakmış ve daha sonra elde ettiği bilgileri komutanlığa rapor etmiştir. Daha kısa süre önce havacıları çok sert bir şekilde eleştiren İsmet Paşa, çektiği telgrafla havacılarımıza şu şekilde teşekkür edecektir.

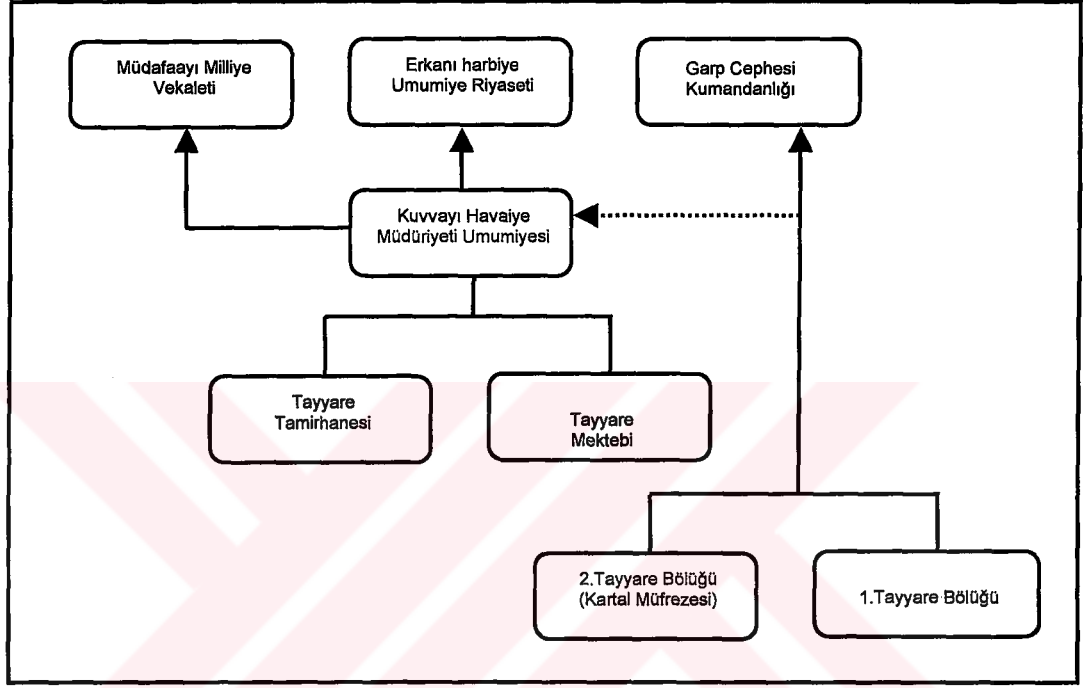
“ İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine, topçularla tayyarecilerime hassaten selam ve şükran ederim.Garp Cephesi Kumandanı ve Erkanı Harbiye Reisi Mirliva İsmet⁹⁵ “.

Milli Savunma Bakanlığının Haziran 1920 tarihli emriyle Bakanlık bünyesinde kurulmuş bulunan Kuvayı Havaiye Şubesi, 1 Şubat 1921'den itibaren “Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü)” adını alarak ikmal ve idari işler bakımından Milli Savunma Bakanlığına, eğitim ve hareket bakımından da Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır⁹⁶.

⁹⁵ Hürkuş, a.g.e., s. 87

⁹⁶ Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Dönemi, s. 382

Bnb.Latif Genel Müdürlüğe atanır. 1 Şubat 1921'den geçerli olarak kuruluş tamamlanır. Eskişehir'de bulunan bu genel müdürlük, Ankara'da Milli Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı katlarında birer irtibat subayı bulunduruyordu. Rasit Ütğm.lhsan ORGUN Genelkurmay Bşk.lığında, Rasit Ütğm.Avni OKAR Batı Cephesi K.lığında irtibat subayı olarak vazife yaptılar.



Şekil 2. 1921 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı

Birinci İnönü Savaşından sonra geçen iki buçuk aylık süre içinde yeniden hazırlanan düşman, 23 Mart 1921 günü sabahı Yenişehir ve İnegöl istikametlerinden taarruza geçmiş ve İkinci İnönü savaşı başlamıştır⁹⁷. Bu savaş süresince havacılarımız öncelikle keşif uçuşlarına başarı ile devam etmişlerdir. 1.Bölükte Pilot Vecihi, 2. Bölükte ise Yzb. Fazıl başarılı uçuşlar yapmışlardır. Bu savaş sırasında uçaklarda arızalar çoğalmış, arızalı bir uçakla uçmak isteyen Pilot Ütğm. Fehmi şehit olmuştur. 25 Mart 1921 tarihinde ise 1. Bölükte faal uçak kalmadığından 2. Bölükten uçak istenmiştir.

⁹⁷ Sarp, a.g.e. s. 113

Yeni teşkilata göre; Elazığ'daki uçak ve malzemelerden yararlanabilmek için bunların Garp Cephesine nakli kararlaştırılmış, MSB.lığınca gereği için El-Cezire Cephe K.lığına 22.6.1921 tarih 660-5531 sayılı emir verilmiştir. Doğu Cephesi uçak bölüğü, Doğu Cephe K.lığına bağlı olduğundan bu kolordu teşkilatında gösterilmiştir. 22 Temmuz 1921'de Hava Kuvvetleri Müdüriyeti Polatlı'ya intikal etmiştir. Genel Müdürlük Kasım 1921'de Ankara'dan Konya'ya taşınmıştır. Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğünün Teşkilatı kurulurken uçak istasyonu sayısı bire indirilmiştir. Erzincan İstasyonu kaldırılmıştır.

Batı cephesindeki birlikler Sakarya istikametine çekilirken Kütahya'da bulunan 2. Uçak Bölüğü de elindeki 4 uçakla Malıköy'e intikal etmiştir. 14 ve 15 Ağustos 1921 tarihlerinde yapılan iki görev uçuşunda iki uçak kaybedilmiş, bir uçak da arızalandığından elde faal olarak tek bir uçak kalmıştır. Tam bu günlerde Kuşadası bölgesine mecburi iniş yapan bir Yunan uçağına orada görevli jandarma tarafından el koyulmuş ve sökülerek Manisa'ya gönderilmişti. Bölgeye gönderilen Pilot Vecihi Hürkuş ve makinist Eşref Bey tarafından faal hale getirilen ve İsmet adı verilen uçak uçurularak Malıköy meydanına getirilmiş ve savaş boyunca başarılı keşif uçuşları yapmıştır. Sakarya savaşı sırasında elde mevcut faal iki uçakla 19 gün içinde yaklaşık 40 uçuş görevi yapılmıştır.

20 Ekim 1921'de Fransızlarla imzalanan "Ankara Anlaşması" şartlarına uygun olarak, bezden yapılmış hangarlarıyla birlikte Güney Cephesi'ndeki 10 adet Brequet-14 2B Fransız iki kişilik keşif uçağı ile Aviatik tipinde okul uçağı ve Fiat keşif uçağı İtalyanlardan Adana'da teslim alındı ve Konya'ya getirildi. Bu uçaklar eski olmasına rağmen dört adedi uçuşa hazırlandı. Fransızlardan alınan keşif uçakları anlaşma gereğince silahsız olarak alınmıştı. Bu uçaklar rasit kabinlerine eski makineli tüfekler monte edilerek silahlandırılmıştı.

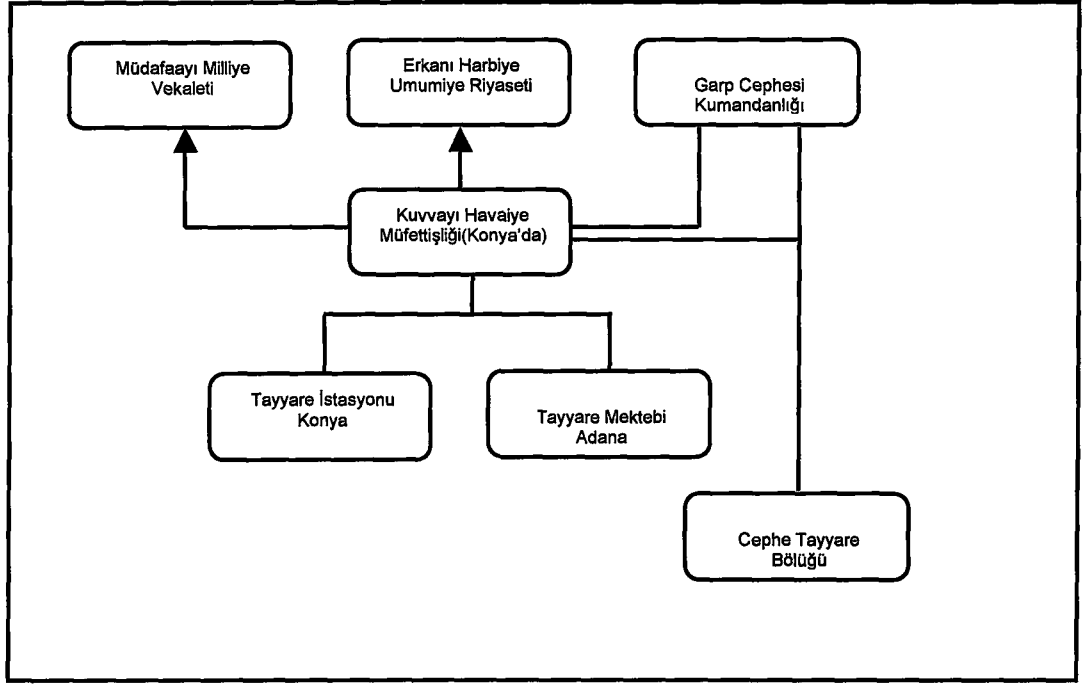
2.2.3 1922 Yılında Havacılık Faaliyetleri

Milli Savunma Bakanlığı tarafından savaş malzemeleri tedariki için Milli Savunma Bakanlığı Levazım Dairesinden Binbaşı Rafet Bey İtalya'ya gönderilmişti. Uçak satın alması görevi de verilen Rafet Bey İtalyan havacı Paraschini'nin elinde bulunan Spad XIII tipi 21 adet av uçağının satın alınması için girişimde bulunur ve başarılı olur.

Bir Afrika bandıralı gemi ile gönderilen uçaklar, Yunan torpidolarının takibi altında zorluklarla da olsa Mersin Limanı'na girmeyi başarır. Mersin Bölge Komutanı Yarbay Demir Ali Bey, emrindeki asker ve halkın yardımı ile uçakları teslim alarak tren ile Konya'ya gönderdi. Fakat uçakların silahları bulunmuyordu. Bu uçaklara Konya'da Türk teknisyenler tarafından eski Alman uçaklarının makineli tüfeklerinin montesi yapıldı.

5 Temmuz 1922 tarihinde MSB.İlğının emri ile, Hv.K.Genel Md.lüğü lağv edilerek yerine merkezi Konya'da olmak üzere Hava Kuvvetleri Müfettişliği teşkilatı kuruldu. Müfettişlik, Genel Müdürlük Teşkilatında olduğu gibi ikmal ve idare bakımından Milli Savunma Bakanlığı'na, hareket bakımından Genelkurmay Başkanlığı ile Garp Cephesi Komutanlığı'na bağlıydı. Hava Kuvvetleri Müfettişliği Konya'da faaliyete başladığı sıralarda Adana'da Hava Okulu, Konya'da 1 Uçak İstasyonu, Akşehir'de Cephe Uçak Bölüğü bulunuyordu.

Bu arada Saffet (ARIKAN), Nuri (CONKER), Baki (APAK) beylerden kurulu bir heyet Almanya'ya gitti ve savaştan sonra Almanların elinde kalan Albatros-C XV tipi 21 uçak ve yedek parçaların alınması için görüşmelerde bulundu. Heyet, Alman yetkilileri ile anlaşma sağladı. Uçaklarla birlikte uçak bölüklerinin ikmali için gerekli çeşitli araç ve gereçler de Almanya'dan alındı. Uçak parçaları sandıklarla veya açık olarak Rusya üzerinden, Novrosiski'den geçirilerek Şahin adlı gemi ile Temmuz 1922'de Samsun'a getirildi. Pilot Yüzbaşı Sadettin yönetiminde dört pilot ve birkaç makinistten oluşan bir ekip bu uçakları faal hale getirmek amacıyla 29 Temmuz 1922 günü Samsun'a gönderildi. Bu uçaklardan sadece ikisi uçurularak Cephe Bölüğüne katılabildi. Bu sıralarda Erzurumlu Nafiz Bey, Hava Kuvvetlerine iki uçak daha alması için bağışta bulundu. Antalya'daki satın alma komisyonu bu bağış ile bir uçak ve bir telsiz istasyonu almıştı.



Şekil 3. 1922 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı

13 Ağustos 1922'de Mustafa Kemal Akşehir üssünü ziyaret etti. Uçuculara “Düşman uçaklarının keşif için cephemiz gerisine geçmemelerini isterim” emrini verdi⁹⁸. Bu emir 25 Ağustos 1922 tarihinden itibaren havacılarımız tarafından uygulanacaktır. Büyük taarruz öncesinde Türk Hava Gücü şu şekilde idi.

98 Kline, a.g.e., s. 134

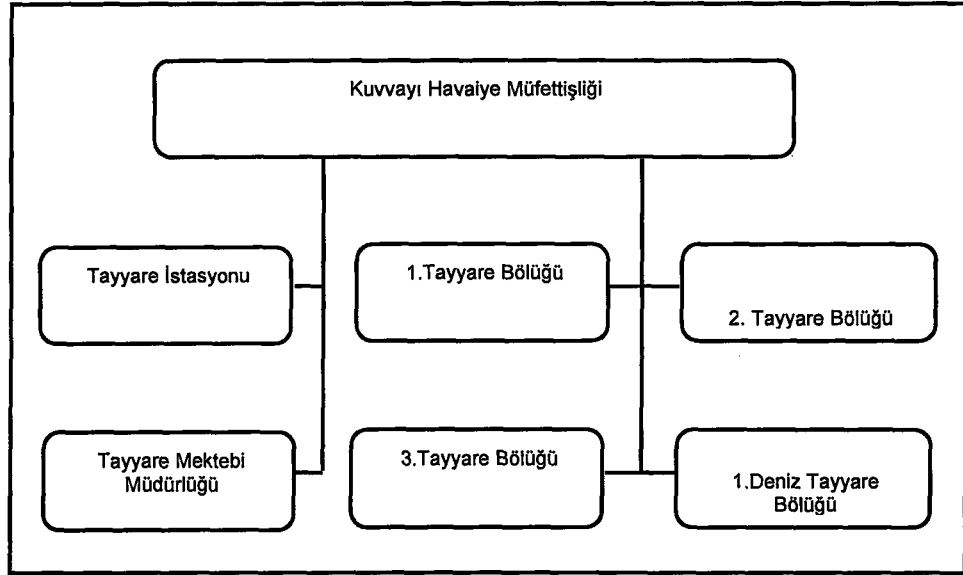
Tablo 3**Büyük Taarruz Öncesinde Türk Hava Gücü**

Uçağın Türü	Tipi	Sayısı
Av Uçağı	Spad XIII	20
Av Uçağı	Abatross C-XV	1
Av Uçağı	Abatross D-III	1
Av Uçağı	Pfalz-DIII	-
Keşif Uçağı	Brequet XIV B2	10(4 Faal)
Keşif Uçağı	De Havilland 9	1
Keşif Uçağı	Fiat R2 Paradiiso	2
Okul Uçağı	Aviatic	6
Deniz Uçağı	Gotha	3
Toplam		38

25 Ağustos 1922 gününün akşamı bizzat Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa'nın imzaladığı bir emirle, Cephe Uçak Bölük Komutanlığına 26 Ağustos 1922 gününden itibaren ordunun genel taarruza başlayacağı belirtilip, keşif faaliyetleri isteniyordu. 26 Ağustos günü havanın çoğunlukla bulutlarla kaplı ve rüzgarlı olmasına rağmen uçaklar Altıntaş, Döğür ve Afyon bölgesinde 12 sorti uçuş yapmayı başarmışlardı⁹⁹. Bu arada düşman uçakları ile karşılaşmalar sonucunda 3 düşman uçağı yerlerine inmeye zorlanmış, bir düşman uçağı ise Yzb. Fazıl'ın kullandığı bir uçakla düşürülmüştür. Bu İstiklal Savaşında düşürülen ilk uçak olmuştur.

Büyük Taarruz sırasında Türk pilotları kendilerine verilen görevleri büyük bir özveri içinde yerine getirerek hem ordumuzun yaptığı faaliyetlerin keşfedilmesini önlemiş, hem de taarruz sırasında doğru kararların alınması için ihtiyaç duyulan keşif bilgilerini zamanında Başkomutanlığa ulaştırmışlardır. Pilotların ulaştırdığı keşif sonuçları Büyük Taarruzun sevk ve idaresinde büyük rol oynamıştır. Dumlupınar zaferinden sonra İzmir istikametinde ilerleyen ordumuzun hareketine paralel olarak hava unsurlarına da ileri hareket emri verilmiştir. 27 Ağustos'ta Afyon'un düşmandan geri alınmasından sonra Çay meydanında bulunan havacılara Afyon meydanına intikal emri verilmiştir. Hava birlikleri Akşehir, Çay, Afyon, Dumlupınar ve Uşak'taki kademeleri vasıtası ile görev yapmış, 8 Eylül günü Salihliye, nihayet 13 Eylül 1922 günü ise İzmir'e intikal etmişlerdir.

99 Zaif, *a.g.m.*, s. 202



Şekil 4. 1923 Yılında Hava kuvvetleri Teşkilatı

2.2.4 Değerlendirme

Birinci Dünya Savaşından sonra Türk Hava Kuvvetleri İstiklal Savaşında da önemli bir imtihan vermişti. Çekilen bütün lojistik sıkıntılara rağmen bu savaşta Hava Kuvvetleri kendisinden beklenen görevleri zor da olsa başarmaya muvaffak olmuştu. Birinci ve İkinci İnönü Savaşlarında ve Sakarya Meydan Savaşında uçaklar Cephe Komutanlığına çok faydalı keşif bilgileri sağlamışlar, fırsat buldukça düşman topluluklarına bomba ve makineli tüfek taarruzları yapmışlardır. Büyük taarruzun tam bir gizlilik içinde icra edilmesi için gerekli olan yığınaklanma safhasında av uçakları düşman uçaklarını bu bölgeye yaklaştırmayarak birliklerin Afyon güneyinde yaptığı yığınağı, düşmanın gözünden saklamışlardır. Büyük Taarruzun başladığı saatten itibaren uçaklar düşman durumunu havadan adım adım takip ve kontrol ederek elde ettikleri bilgileri anında Başkomutanlığa ulaştırmışlardır. Savaşın en kritik safhalarında dost ve düşman birlikleri hakkında uçakların topladıkları bilgileri Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'ya anında ulaştırmaları, taarruzun planlandığı şekilde ve emniyetle sevk ve idare edilmesinde önemli bir rol oynamıştır¹⁰⁰.

100 Sarp, a.g.e. s. 132

İstiklal harbinde Türk kuvvetleri toplam 3 uçak kaybederken Yunan Ordusunun 15 sağlam ve 10 adedi tahrip edilmiş olarak toplam 25 kaybı olmuştur.İstiklal Savaşına katılan havacılar aşağıdaki gibidir.

20 adet Subay(Pilot,Rasıt ve Teknisyenler dahil)

10 adet Sivil ve Gedikli Pilot

10 adet Makinist ve Tamirci olmak üzere

40 kişilik bir kadro¹⁰¹.



101 Tanman, a.g.e.,s.197

3.TÜRKİYEDE UÇAK SANAYİİ KURMA TEŞEBBÜSLERİ

Daha önceki bölümlerde de incelendiği gibi, 1 Haziran 1911 tarihinde “Kıtaat-ı-Fenniye ve Mevaki-i-Müstahkeme Müfettiş-i-Umumiliği'nin (Teknik Hizmetler ve Müstahkem Mevkiler Genel Müdürlüğü) 2.Şubesi'ni teşkil eden “Kıtaat-ı-Fenniye” şubesiince Tayyare Komisyonu kurularak Türkiye'de havacılığa oldukça erken sayılabilecek bir tarihte adım atılmıştır. Böylece bu adımla Türk Hava Kuvvetlerinin temeli atılmış oluyordu. Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluş aşamasından hemen sonra, 1916-1917 yıllarında havacılık sanayii ile ilgili bazı çalışmalara rastlanmakla beraber bu çalışmalar etüt aşamasını geçmemiştir¹⁰².

Türkiye'de havacılık sanayii ile ilgili teşebbüslerin tamamı Cumhuriyet döneminde yapılmıştır. Yapılan bu teşebbüsleri kronolojik olarak incelenebileceğimiz gibi, devlet ve özel teşebbüsler olarak da incelemek mümkündür.

Kronolojik olarak bakıldığında ilk teşebbüsün amatör bir şekilde Vecihi Hürkuş tarafından yapıldığını görmekteyiz.Onun bu teşebbüsü çeşitli şekillerde uzun yıllar tekrarlanacaktır. Her ne kadar Vecihi Hürkuş teşebbüsü bir sanayi kuruluşu olarak kabul edilmese de¹⁰³ o dönemde yapılan çok cesaretli bir teşebbüs olması nedeni ile özel teşebbüsler bölümünde incelenecektir. Bu teşebbüsü 1926 yılında kurulan Tayyare ve Motor Anonim Şirketi(TOMTAŞ) izler. TOMTAŞ kapandıktan sonra Kayseri Uçak Fabrikası ve Hava İkmal ve Bakım Merkezi olarak faaliyetlerini sürdürecektir, bu arada Kayseri Uçak fabrikası ile eş zamanlı olarak kurulan Eskişehir tesislerinde 1932 yılında Selahattin Alan tarafından milli bir uçak yapılmaya çalışılacaktır. 1935 yılında ise özel girişimci Nuri Demirağ “Nuri Demirağ Uçak Fabrikası”nı kurarak Türkiye'de uçak üretimi yapacaktır. Bu teşebbüsleri Türk Hava Kurumunun İkinci Dünya Savaşını izleyen dönemlerdeki çalışmaları izleyecek, 1950'li yıllarda ise Makine ve Kimya Kurumu tarafından uçak motoru ve uçak üretilmeye çalışılacaktır. Nihayet 1987 yılında kurulan TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi Şirketi Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu uçakları üretecektir.

102 Ergüder Gediz, «Türk Havacılık Sanayiinin Tarihçesi», *Uçantürk Dergisi*, Haziran 1988, s. 29

103 Nadir Bıykoğlu, *Türk Havacılık Sanayii*, Ankara 1991,s. 11

Biz bu çalışmada Atatürk döneminde (1923-1939) yapılan girişimleri Devlet Teşebbüsleri ve Özel Teşebbüsler başlıkları altında inceleyeceğiz. Fakat bazı konuların bütünlüğünün bozulmaması için Atatürk'ün ölümünden sonraki gelişmeleri de incelenmiştir. Bu teşebbüsleri incelemeden önce, uçak sanayi kurulmaya çalışılan genç Türkiye Cumhuriyeti'nin devraldığı ekonomik mirası, Cumhuriyetin kurulduğu yıllardaki ekonomik durumu ve bu atılımın yapılmasının fikri nedenlerini incelemekte yarar buluyoruz.

3.1 Osmanlı Devletinin Son Dönemlerinde Ekonomik Durum

3.1.1 Ekonomik Çöküşün Nedenleri

1920'li yıllarda henüz çok genç ve ekonomik açıdan yetersiz Türkiye'nin girdiği sanayi hamlesini ve özellikle uçak sanayi konusundaki çalışmalarını daha iyi anlayabilmek ve gerçekçi sonuçlara ulaşabilmek için Osmanlı İmparatorluğunun son 60-70 yıllık dönemini iyi incelemek gerekir.

Osmanlı İmparatorluğunun siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda gerileme sürecine girdiği dönem ile Batı Avrupa ülkelerinin sanayi devrimlerini gerçekleştirdikleri dönem aynı zaman kesitine rastlamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu 18.yüzyılın başından itibaren girdiği savaşlardan toprak kaybı ile çıkmış, devletin sosyal hayatın işlev gören kurumlarının eski dinamizmlerini kaybettikleri görülmüştür¹⁰⁴.

18 ve 19. yüzyıllarda öncelikle İngiltere, ardından da diğer Avrupa devletleri sanayileşmiş, fakat Osmanlı Devleti aynı başarıyı gösterememiştir. İngiltere, Osmanlı Devletine 1838 tarihli serbest ticaret antlaşmasını kabul ettirmiş, bunu diğer Avrupa devletleri ile yapılan anlaşmalar izlemiştir.

Bu andan itibaren Batılı kapitalist ülkelerle Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler hep batının kontrolünde ve güdümünde onların lehine, Osmanlının aleyhine gelişmiştir. Osmanlı Devleti kısa sürede Batı Avrupa'nın edilgen bir parçası, bir yarı sömürgesi haline dönüşmüştür¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Hüseyin Şahin, *Türkiye Ekonomisi*, Bursa 1997, s.1

¹⁰⁵ Şahin, a.g.e., s. 2

Kapitalist Batının rekabeti karşısında açık pazar haline dönüşen ve yerli sanayisi kısa sürede çöküntüye uğrayan Osmanlı Devleti daha önce kendi ürettiği ürünleri ithal eder duruma düşmüştür. Dış ticaretinin yapısı değişmiş, sınai tüketim malları ithal eden, tarımsal ve madensel hammaddeler ihraç eden bir ekonomik yapı ortaya çıkmıştır. İthalat ihracattan çok hızlı artmış ve Osmanlı dış ticareti büyük açıklar vermeye başlamıştır¹⁰⁶.

Bu arada bütün bu ekonomik sorunların yanında, verilen mali ve ticari imtiyazlar sonucu, Avrupa Devletlerinin baskısı ile azınlıklara büyük ayrıcalıklar verilmiş, Osmanlı İmparatorluğu içinde ticaret ve hizmet sektörleri azınlıklar eline geçmiş, bir savaştan diğerine giden Türk toplumu ise giderek fakirleşmiştir.

19. yüzyılın sonlarına doğru, dış rekabetin etkisi ile, geleneksel yerli sanayi tamamen çöker. Bu noktadan itibaren ekonomiyi kurtarmak için çareler aranmaya başlanacaktır.

3.1.2 Ekonomiyi İyileştirme Girişimleri

Gelişen milliyetçilik akımlarının etkisi ile her alanda olduğu gibi iktisadi alanda da milliyetçi bir politika izlemeye başlayan İttihat ve Terakki hükümeti Aralık 1913'de sanayileşmeyi özendirmek amacıyla Teşvik-i-Sanayi Kanunu Muvakkatin'i yürürlüğe koydu. 1914 yılında Teşvik-i-Sanayi Kanunu Talimatnamesi ve 1917'de bu kanunun uygulama yönetmeliği çıkarıldı. Böylece sanayileşmenin teşviki amacıyla oldukça kapsamlı bir mevzuat hazırlanmış oldu. Bu mevzuat 1927'de Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından gözden geçirilerek yeniden yürürlüğe konulacaktır. Teşvik-i Sanayi Kanunu yürürlüğe girdikten kısa bir süre sonra Birinci Dünya Savaşı başladı. Osmanlı Hükümeti savaşa girdikten sonra, iktisadi konularda kendini daha serbest hissetmiş olacak ki kanunda değişiklik yaparak yabancı kuruluşları teşvik kapsamından çıkardı. Asıl önemlisi, kapitülasyondan tek taraflı bir kararla kaldırdığını ilan etti, gümrükleri yükseltti. Böylece Osmanlı sanayii kapitalist batının haksız ve eşit şartlarda olmayan rekabetinden kağıt üzerinde kurtulmuş oldu. Ancak, başta sermaye ve girişimci yetersizliği ve savaşın giderek ağırlaşan şartları dolayısıyla bu iyi niyetli, fakat geç

106 Şahin, a.g.e., s. 3

kalmış sanayileşme hamlesi başarıya ulaşamadı¹⁰⁷. İkinci Meşrutiyet döneminde sanayinin geliştirilmesi için yapılan bir başka önemli girişim ise sanayi için gerekli mühendis, teknik eleman ve nitelikli işçi yetiştirilmesi amacıyla Almanya'ya işçi ve öğrenci gönderilmesidir.

3.1.3 Osmanlı Devletinin Son Zamanlarındaki Ekonomik Manzara

Osmanlı Devletinin son dönemindeki en sağlam ekonomik veriler 1913-1915 yılları arasında Ticaret ve Ziraat vekaleti tarafından Batı bölgelerinde yapılan Sanayi Sayımı ve diğer bölgelerde yürütülen anketlerdir. Prof Dr. Hüseyin Şahin'in *Türkiye Ekonomisi* adlı eserinde ayrıntılı olarak yorumlanan bu sayıma ait bazı değerlendirmeler şöyledir.

- Osmanlı sanayi büyük ölçüde tüketim malları üretiminde yoğunlaşmıştı.
- Osmanlı sanayi tarıma dayanmaktadır. Hammaddesi tarımdan sağlanan bir sanayi tesis edilmişti.
- Sanayide aşırı derecede bölgesel yoğunlaşma vardı. Sayım kapsamına giren kuruluşların % 55'i İstanbul, % 22'si İzmir'de toplanmıştı.
- Osmanlı sanayisinde yabancı sermayenin payı çok düşüktü.
- Büyük sınıai kuruluşları devlet tarafından tesis edilmiştir.
- Sanayi kuruluşlarında çevirici güç yetersiz, teknoloji geri idi. Kullanılan enerji daha çok kol gücüne dayanıyordu.
- Etnik olarak sanayi sektörü tesislerinin çoğu gayri Müslimler tarafından işletiliyordu¹⁰⁸.

Osmanlı Devletine yabancı sermaye yatırımları 19. yüzyılın ikinci yarısında dış borçlanmanın başladığı yıllarda girmiştir. Batının, Osmanlı ile yaptığı ticaretin kapsamı genişledikçe yabancı sermaye bu ticareti kolaylaştıracak hizmet alanlarına yatırımlarını

¹⁰⁷ Şahin, a.g.e., s. 12

¹⁰⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Şahin, a.g.e. s. 13-20

artırmıştır. 1914 yılına kadar Osmanlı Devletine 74.3 milyon İngiliz sterlini (81,7 milyon lira) yabancı sermaye yatırımı yapılmıştır. Bu yatırımın 61.3 milyon sterlini demiryolu inşaatı, bankacılık ve ticaret faaliyetinde toplanmıştır.

Mithat Paşa'nın 1863'de kurduğu Tarım Kredi Kooperatiflerinin Ziraat Bankasına dönüştürülmesi girişimine kadar tüm bankacılık faaliyetleri yabancılar tarafından yürütülmüştür.

Ulusal bankacılık sermaye ve girişimci eksikliği yüzünden gelişmemiştir. Bankacılık alanında İkinci Meşrutiyete kadar yabancı sermaye mutlak olarak hakimiyetini sürdürmüştür. Osmanlı Devletinde yabancı bankaların özellikle Fransız-İngiliz ortaklığı ile kurulan Osmanlı Bankasının (Bank-ı Osmani-i Şahane 1863) etkisi çok fazla idi. Osmanlı Bankası Devletle yaptığı 1875 imtiyaz antlaşması ile devlet bankası görev ve yetkilerine sahip olmuştur¹⁰⁹.

Osmanlı Devletinden genç Türkiye'ye kalan en büyük ekonomik miras ise dış borçlar olmuştur. Mevcut dış ticaret dengelerinin Osmanlı devleti aleyhine gelişmesi ile birlikte dış ticaret açıkları artmış, otomatik olarak da dış borçlanma artmıştır.

3.2. Cumhuriyetin Kurulduğu Yıllarda Ekonomik Ve Sosyal Durum

3.2.1 İnsan Kaynakları

Türkiye'nin 1923 sınırları içindeki nüfusu 1914 yılında 16,3 milyondan 13,6 milyona düştü. Azalma oranı %17 idi. Azalmanın en önemli nedenlerinden biri 1913'ü izleyen on yıllık sürekli savaş döneminde İstanbul ve Anadolu'nun Türk ve Müslüman nüfusunun Osmanlı ordularının asker kaynağı olmasıydı. Birinci Dünya savaşında Osmanlı Kuvvetlerinin cephede verdiği ölü sayısının 400 000, hasta, kaçak, asker sayısının ise 1 600 000 civarında olduğu sanılmaktadır¹¹⁰.

Yerli Ermenilerin Osmanlı İmparatorluğu'nu işgal etmekte olan devletlerle silahlı işbirliğine girmesi karşısında, Osmanlı hükümeti duruma müdahale etti. Silahlı hareket bastırıldı, büyük ölçekli bir göç ve tehcir, etnik yapıyı değiştirdi. Öte yandan Rumlar da

109 Şahin, a.g.e., s. 21

110 Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Tarihinin İktisadi Tarihi* (1923-1950), İstanbul 1994, s. 97

Balkan Savaşı'nı izleyen yıllarda Türkiye'den ayrılmaya başlamışlardı. Kurtuluş Savaşı'nda istilacı Yunan ordularının yenilgiye uğratılmasından sonra ise, Türkiye'deki Rumlar, Türk ve Yunan hükümetleri arasındaki nüfus mübadelesi antlaşması gereğince Yunanistan'a gönderildi. Sadece İstanbul Rumları 1923-1927 arasında uygulanan bu mübadelenin dışında tutuldu. 1927 yılına gelindiğinde, Türkiye'deki 13.6 milyonluk nüfusun % 99'u Müslüman'dı. Resmi istatistiklere göre nüfusun % 86'sının anadili Türkçe, % 9'ununki Kürtçe'ydi. Türkiye'de, hemen hemen tamamı İstanbul'da oturan 110.000 kadar Rum ve 77.000 Ermeni kalmıştı ¹¹¹.

3.2.2 Cumhuriyetin İlk Yıllarında Devralınan Ekonomik Miras :

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Adana, İzmir, Bursa, Konya ve Trakya bölgelerinde 1.000 kadar traktör ve bazı diğer tarım araçları vardı. Ancak, 1927 tarım sayımına göre ülkede 1.187.000 kara sabana karşılık demir pulluk sayısı sadece 211.000 idi. Bu demir pullukların önemli bir kısmı da Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra üretime sokulmuştu... Türkiye'nin 1923 sınırları esas alındığında, yerli fabrika üretiminin yurtiçi tüketimi karşılama oranı pamuklu kumaşlarda % 10, yünlü kumaşlarda % 40, ipekli kumaşlarda % 5, sabunda % 20, buğday ununda % 60'dı. Porselen, cam, çatal-bıçak, şeker gibi tüketim mallarının tamamı ithal edilmekteydi¹¹².

Osmanlı Devletinin son dönemlerinde yapılan bazı demiryolu şebekesi olmasına rağmen ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. Ülkenin çok uzun bir sahil şeridi olmasına karşılık deniz taşımacılığı da çok zayıf durumda idi. Belki de en kötü durumlardan biri de enerji sektöründe yaşanmakta idi. Savaştan sonra maden kömürü üretimi düşmüş, elektrik enerjisi üretimi ise yok denecek kadar azdı.

¹¹¹ Tezel, a.g.e., s. 99

¹¹² Tezel, a.g.e., s. 102

3.2.3 Cumhuriyetin İlk Yıllarında İktisat Politikaları :

Mustafa Kemal ve Kurtuluş Savaşının kadroları bağımsızlık mücadelesi ile adeta eş zamanlı olarak bir ekonomik savaş ta başlatmışlardı. Şöyle ki daha 1929 yılında *"Tam bağımsızlık demek, kuşkusuz siyasa, maliye, iktisat, adalet, askerlik, kültür... gibi her alanda bağımsızlık ve tam özgürlük demektir. Bu saydıklarımın herhangi birinde bağımsızlıktan yoksunluk, ulusun ve ülkenin gerçek anlamıyla bütün bağımsızlığından yoksunluğu demektir"*¹¹³ " diyerek yolunu çiziyordu.

Milli Mücadeleden başarı ile çıkılmasının hemen ardından daha 17 Şubat 1923'de İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi toplanmış, izlenecek iktisadi politikalar belirlenmeye çalışılmıştı. Bu Kongrenin açılışında Mustafa Kemal şunları söylemiştir. *"Siyasi ve askeri zaferler ne kadar büyük olurlarsa olsunlar ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa elde edilen zaferler kalıcı olmaz, kısa zamanda söner. Bu nedenle en kuvvetli, en parlak zaferlerimizin bile sağladığı ve daha sağlayacağı faydalı sonuçlardan yararlanabilmek için ekonomimizin ekonomik egemenliğimizin sağlanması güçlendirilmesi ve genişletilmesi lazımdır"*¹¹⁴.

Kemalist kadronun iktisadi gelişmeden anladığı sanayileşme idi. Başka deyişle, birinci ana hedef sanayileşme idi. Ekonominin tüm kesimlerine önem verilecekti fakat sanayileşme olmadan iktisadi gelişmenin gerçekleştirilemeyeceği anlaşılmıştı. İmparatorluğun son döneminde yaşanan iktisadi dramın anıları taze idi. Dünya piyasalarında tarımsal ve madensel hammaddeler ihraç ederek sınai mallar ithal eden bir ülkenin nasıl sömürüldüğü çok iyi anlaşılmıştı. M. Kemal sanayileşmenin önemini şu sözlerle ifade ediyordu; *"Sanayileşme en ileri ve gönümlü Türkiye'ye ulaşmak için en kısa yoldur. Vatan savunması da buna bağlıdır"*¹¹⁵.

3.2.4 1923-1930'lu Yıllarda Ekonomik Durum :

Cumhuriyetin ilk yılları ekonomi iki bölümde incelenebilir. 1923-1929 yılları arasında Türkiye ekonomisi gözle görülür bir şekilde büyürken, 1929 yılından itibaren

¹¹³ M. Kemal Atatürk, *Nutuk*, Ankara 1981, s. 457-458

¹¹⁴ Gnkur. Yayınları, *Atatürkçülük, Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri*, Ankara 1983, s. 415

¹¹⁵ Şahin, a.g.e., s. 30

hem tüm dünyayı saran ekonomik buhran, hem de diğer başka nedenlerle gerileme göstermiştir.

1923 ile 1929 yılları arasındaki dönem "liberalizm" dönemidir. 1930'dan sonraki yıllar ise "devletçilik" damgasını taşır. Büyük ticaret burjuvazisi devletten yabancı işletmelerin ulusallaştırılması için mali yardım ve uygun yasalar isterler. Devlet bunun yanı sıra ihracat oylumunu artırabilmek için tarım yaşamına yardımcı olmak ve ihracata yönelik malların ulaşım fiyatlarını düşürmek için de ulaştırma araçlarını yaratmak zorundadır¹¹⁶.

Cumhuriyetin ilk yıllarına ait olumlu ve olumsuz bazı temel veriler aşağıya sıralanmıştır.

- Türkiye Cumhuriyetinin ilk on yılında özel sektör eliyle sanayileşmeye öncelik veren bir politika izlenmiştir.
- Cumhuriyetin ilk yıllarında sanayi sektörü ve sınai üretim çok geridir. Mevcut kuruluşlar temel tüketim mallarının üretiminde yoğunlaşmışlardır, fakat yerli tüketimi karşılamaktan çok uzaktırlar.
- Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye ekonomisi oldukça dışa açık ve bağımlı bir hammadde ekonomisinin tüm özelliklerini taşıyordu.
- Ekonominin dışa bağımlılığı her şeyden önce zayıf ve istikrarsız üretim yapısından kaynaklanıyordu. Türkiye başta tüketim malları olmak üzere pek çok mal ithal ediyordu. İthalat da tüketim mallarının payı % 70'in üstündeydi.
- İhracat büyük ölçüde tarımsal ürünlere dayanmaktadır ve az sayıda üründen oluşmaktadır. Tarımsal ürünlerin ihracattaki payı aynı dönemde % 85 den fazladır.
- Para politikası konusunda "sağlam para, istikrarlı para" ilkelerini benimsemiş olan hükümet, maliye politikasında "denk bütçe düzgün ödeme" ilkelerine titizlikle bağlı kalmıştır¹¹⁷.

116 Yerasimos Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, İstanbul 1980, S. 679

117 Ayrıntılı bilgi için bkz. Şahin, a.g.e., s. 40-42

3.3 Atatürk'ün Ekonomik Görüşleri

3.3.1 Atatürk'ün “Tam Bağımsızlık” İlkesi

Atatürkçülüğün temel taşlarının başında “Tam Bağımsızlık” ilkesi gelmektedir. Mustafa Kemal Atatürk Nutuk'un çeşitli bölümlerinde bu ilkeyi açıklamıştır. Nutuk'ta Atatürk tam bağımsızlıktan ne anladığını, 1921 yılında Ankara Anlaşması öncesi Fransız Hükümeti ile yapılan görüşmeler sırasında Fransa Hükümet temsilcisi eski bakan Franklin Bouillon ile yaptığı görüşmeler sırasında ortaya koymuştur.

“ Tam bağımsızlık, bizim bugün üzerimize aldığımız görevin özüdür. Bu görev bütün ulusa ve tarihe karşı yüklenilmiştir. Bu görevi yüklenirken ne ölçüde yapılabileceği üzerinde hiç kuşkusuz çok düşündük. Ama, sonunda edindiğimiz kanı ve inanç, bunda başarı sağlayabileceğimiz yolundadır. Biz, işe böyle başlamış kişileriz. Bizden önceki kişilerin yanlış işler yüzünden ulusumuz sözde bağımsızdı, ama gerçekte bağımlı bulunuyordu. Şimdiye değin Türkiye'yi uygarlık dünyasında kötü gösteren neler düşünülebilirse hep bu yanlışlıktan ve bu yanlışlığı sürdürmekten doğuyor. Bu yanlışlığı sürdürmek, yüzde yüz, ülkenin ve ulusun bütün onurundan ve bütün yaşama yeteneğinden uzaklaşması ve yoksun kalması sonucunu doğurabilir. Biz, yaşamak isteyen, onuruyla ve şerefiyle yaşamak isteyen bir ulusuz. Bir yanlışlığı sürdürmek yüzünden bu niteliklerden yoksun kalmaya katlanamayız. Bilgin, bilgisiz bütün ulus bireyleri, hepsi, belki işin içindeki güçlükleri iyice kavramaksızın, bugün yalnız bir nokta çevresinde toplanmış ve sonuna dek kanını akıtmaya karar vermiştir. O nokta, tam bağımsızlığımızın sağlanması ve sürdürülmesidir.

*Tam bağımsızlık demek, kuşkusuz **siyasa, maliye, iktisat, adalet, askerlik, kültür** ... gibi her alanda bağımsızlık ve tam özgürlük demektir. Bu saydıklarımın herhangi birinde bağımsızlıktan yoksunluk, ulusun ve ülkenin gerçek anlamıyla bütün bağımsızlığından yoksunluğu demektir¹¹⁸.*”

3.3.2 Atatürk'ün “Bilim ve Sanayileşme” Konusundaki Görüşleri

Mustafa Kemal 30 Ağustos 1924 günü Dumlupınar'da şunları söylüyordu. “Yaşamının şartı uygarlık yolunda yürümek ve başarıya ulaşmaktır. Bu yol

¹¹⁸ M.Kemal Atatürk, *Nutuk*, s. 457-458

üzerinde ilerlemeyi değil de geriye bağıllığı benimseyenler, böyle bir bilgisizlik ve gaflette bulunanlar, evrensel uygarlığın coşup gelen seli altında bir gün boğulmaya mahkumdurlar¹¹⁹.”

1 Kasım 1937 yılında ise TBMM'nin Beşinci Dönem Üçüncü Toplantı yılında şöyle konuşmaktadır:

“ Sanayileşmek, en büyük milli davalarımız arasında yer almaktadır. Çalışması ve yaşaması için ekonomik elemanları memleketimizde mevcut olan büyük, küçük her çeşit sanayi kuracağız ve işleteceğiz. En başta **vatan savunması** olmak üzere ürünlerimizi değerlendirmek ve en kısa yoldan en ileri ve refahlı Türkiye idealine ulaşabilmek için bu bir zorunluluktur¹²⁰.”

Tarımın büyük önem taşıması karşısında sanayileşme ülke kalkınması için bir zorunluluktur. Sözleri son derece açıktır. “ **En başta vatan savunması olmak üzere ürünlerini değerlendirmek ve en kısa yoldan en ileri ve refahlı Türkiye ülküsüne ulaşabilmek için bu zorunluluktur.**” ana düşüncesinin temel noktalarını açıklamak zor değildir. Şöyle ki :

- Sanayileşme bir zorunluluktur.
- Büyük küçük her çeşit sanayiye ülkenin ihtiyacı vardır.
- Bu sanayi kuruluşları kurulacak ve işletilecektir.
- Bu kuruluşların kullanacakları elemanlar/ham madde, işçi vs.) ülkede bulunmalıdır.
- Ve nihayet sanayileşme en ileri ve refahlı Türkiye idealine ulaşmak için en kısa yoldur.

Atatürk bir yandan sanayileşmenin gerçekleşmesinde izlenecek yolu belirtmiş, diğer yandan da bu yolda devletin öncülük etmesi gereğini ileri sürmüştür.

119 Ahmet Sayılı, “Atatürk ve Bilim” ,Atatürkçülük İkinci Kitap,Atatürk ve Atatürkçülüğe İlişkin Makaleler, Ankara 1983, s. 77

120 Atatürkçülük, a.g.e., s.501

Sanayileşmenin planlı bir biçimde ele alınması için beş yıllık sanayi planları hazırlanmış ve uygulanmaya konmuştur. Yöntem olarak planlı sanayileşme seçilmiştir¹²¹.

3.3.3 Atatürk'ün Yabancı Sermayeye Bakışı

Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı sermaye konusunda temkinli bir yaklaşım izlenmiştir. Bunun sebebi Osmanlı Devletinin yabancı sermaye konusundaki sicilinin pek parlak olmamasıdır. Özellikle Tanzimat ve Meşrutiyet dönemlerinde kapitülasyonlar had safhaya ulaşmış, yöneticiler yabancı devletlere boyun eğme siyasetine alışmışlardır. Durumu İttihat ve Terakki hükümetlerinde Maliye Bakanlığı yapan Cavit Bey ile Alman Elçisi arasındaki konuşma bütün açıklığı ile ortaya koyar.

Osmanlı Devleti Birinci Cihan Savaşının başlamasından faydalanarak kapitülasyonları tek yanlı olarak kaldırmıştır. Bunun üzerine aramızda ittifak bağı olan Alman Elçisi Wangenheim kararımızdan öfkelenerek Cavit Bey ile bir konuşma yapmıştır... Cavit Bey Alman Elçisinin yumruklarını masaya vurarak kendisini nasıl azarladığını şöyle anlatır.

*"Sizin böyle bir karar almaya, bize sormadan böyle bir harekete bulunmaya hakkınız yoktur. Bu karar zamanının çok fena seçildiğini bilmelisiniz. Müttefiklerin siyasi menfaatlerine aykırıdır"*¹²².

Atatürk İstiklal Savaşı sonrasında dış ekonomik ilişkilerde politikasının ilkelerini ilk kez İzmir İktisat Kongresinde ortaya koymaktadır.

*"Ekonomik alanda düşünürken ve konuşurken sanılmasın ki biz yabancı sermayeye karşıyız; hayır, bizim memleketimiz geniştir. Çok çalışmaya ve sermayeye ihtiyacımız vardır. Bundan dolayı **kanunlarımıza uymak şartıyla** yabancı sermayelerine gerekli olan güvenceyi vermeye her zaman hazırız. Arzu edilir ki yabancı sermaye çalışmamıza ve sabit servetimize eklensin. Bizim için ve onlar için faydalı sonuçlar versin"*¹²³.

121 Yüksel Ülken, «Atatürk'ün İktisadi Düşüncesi ve Politikası», *Atatürkçülük İkinci Kitap*, Ankara 1983, s. 255

122 Reşat Kaynar, «Atatürkçülük Nedir», *Atatürkçülük İkinci Kitap*, Ankara 1983, s. 17

123 *Atatürkçülük, a.g.e.*, s. 441

Gelişmekte olan ülkelerde gelir düşüklüğünden kaynaklanan tasarruf yetersizliği bir olgudur. Bu nedenle iktisadi kalkınma hareketinde katlanılan iç tasarruf çabalarının dış tasarruflarla desteklenmesi belirli koşullar ve ölçüler içinde mümkündür ve uygundur. Ancak unutmamak gerekir ki bu yolda asıl ağırlık daima iç çabalarla olacaktır. Atatürk dış borçlanmanın amacını üç noktada toplar.

- Halkın yaşam düzeyinin yükseltilmesi
- Bayındırlığı ve üretimi artırması
- Gelir kaynaklarının geliştirmesinde yararlı olması

Atatürk dış sermayeye karşı olmadığını söylerken temel kuralını da ortaya koyar. Temel kural karşılıklı saygı ve yararlanmadır. Bunun tartışması olamaz¹²⁴.

3.4 Türkiye’de Uçak Sanayi Kurmaya Yönelik Devlet Teşebbüsleri

3.4.1 Kayseri Uçak Fabrikası

Kayseri Tayyare Fabrikası Cumhuriyetin henüz kuruluş aşamasında, ekonomik sıkıntıların olanca ağırlığı ile yaşandığı bir dönemde ülkenin savunmasını güçlendirmek amacı ile yapılmış bir teşebbüstür. Bu teşebbüsün kuruluş aşamasından kapanışına kadar ders alınabilecek bir olay yaşanmıştır. Bu teşebbüsü iyi anlayabilmek için o dönemdeki Türkiye-Almanya ilişkilerini incelemek faydalı olacaktır.

Birinci Dünya Savaşı yüzünden Osmanlı devleti ve Almanya toprak ve maddi kayba uğramış iki ülkeydi. 1920’lerdeki en önemli meseleleri ekonomikti. Bunun ardından her iki ülkenin uluslar arası alanda kayıtsız şartsız tanınma istekleri geliyordu¹²⁵.

Savaştan hemen sonra Almanya ile Türkiye arasındaki dış politikada bazı benzerlikler, yakınlıklar ve paralellikler saptamak mümkündür. Her şeyden önce her iki devlet de kendilerine zorla kabul ettirilen barış antlaşmalarını temelde haksız bulmakta

124 Ülken, a.g.m. s. 257

125 Ahmet Özgiray, “Kayseri Uçak Hangarları”, *Birinci Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*, Kayseri 1997, s. 238

ve reddetmekteydi. Türkiye bu karşı çıkışta başarılı olmuş ve başarısını Lozan'da kabul ettirmişti. Almanya dış politika alanında kendisini birçok yönden kısıtlayan Versay Antlaşması'nın hükümlerinden kurtulmak için verdiği mücadelede güç gösterilerinde bulunmamış(zaten bu tür güç gösterilerinde bulunacak olanağı da yoktu) ve taleplerini daima barışçı yollardan görüşmeler ve antlaşmalar yoluyla elde etmeye çalışmıştır¹²⁶.

Her iki ülkenin de düşmanlarının aynı olması ve uluslar arası arenada benzer sorunlara sahip olmaları, iki ülkeyi birbirine yaklaştırsa da, Almanya'nın o dönem izlediği tedbirli politika nedeni ile yakınlaşma hemen mümkün olmamıştır. Şöyle ki Alman Dışişleri Bakanlığı 4 Ağustos 1922 tarihinde şu açıklamayı yapmıştır. *"Bonn'daki İngiliz Büyükelçisi şu sıralarda Türkiye'de bir Alman elçiliğinin kurulmasını onaylamayacaklarını bildirmiştir. Çünkü İtilaf Devletlerinin askeri güçleri halen teknik olarak Türkiye ile savaş halindedir"*¹²⁷.

Lozan Antlaşmasının imzalanmasından daha birkaç ay sonra Türkiye, Almanya ile yeniden diplomatik ilişkiler kurmak ve bir dostluk antlaşması imzalamak için girişimlerde bulunmaya başladı. Almanya'nın Stockholm Elçisi Rudolf Nadolny 1923 yılında kaleme aldığı raporunda; İsveç Hükümetinin, İsveç'in İstanbul Elçilik kaynaklarından aldığı bilgiye dayanarak Türkiye Hariciye Vekaletinin İstanbul'daki temsilcisi Dr. Adnan(Adıvar) Bey'in 3 Aralık'ta İsveç'in İstanbul Elçisine *"Türkiye ile Almanya arasındaki halen kesik olan diplomatik ilişkileri yeniden kurmaya memnuniyetle hazır olduğu"* yolunda bir açıklama yaptığını bildirdiğini haber veriyordu. Alman Hükümeti Batılı diğer büyük devletlerin Türkiye'ye karşı sert bir politika izledikleri bu dönemde muhtemelen bu ülkelere rağmen hatta onlara karşı çıkarak Türkiye ile yeniden diplomatik ilişki kurmaktan çekiniyordu, çünkü böyle bir durumdan Almanya'nın diğer Batılı devletlerle olan ilişkileri doğal olarak zarar görecekti. Alman Hükümetinin bu alanda ileri bir adım atıp atmamaya yönelik tereddütlerinin çok uzun sürmediği ve yeni yıl başında konuya ilişkin bir karara vardığı anlaşılıyor. Nitekim Alman Dışişleri Bakanlığı 5 Ocak 1924 tarihinde Almanya'nın Bükreş Büyükelçisi Dr.Hans Freytag'ı bir dostluk antlaşması imzalaması amacıyla Türk Hükümeti ile ilişki kurmak ve görüşmelere başlamakla görevlendirdi¹²⁸.

126 Koçak, a.g.e., s. 5

127 Özgiray, a.g.e., s. 238

128 Koçak, a.g.e., s.7

Gerçekte Almanya Türkiye ile ilişki kurmakta Lozan Antlaşmasını imzalayan devletlerden daha aceleci bir yaklaşımda değildi. Buna asıl neden Almanya'daki ekonomik çevrelerdir. Almanya'yı Türkiye ile erken ilişkiye zorlayan Alman ekonomik çevreleri olmuş, bunun da sonuçlarını almışlardır.

Alman Devlet Başkanı Ebert 12 Ocak 1924 tarihinde Freytag'a Almanya adına Türkiye ile dostluk antlaşması imzalaması için görüşmelerde bulunmaya ve bu tür bir antlaşmayı imzalamaya yetkili olduğuna dair bir vekaletname vermiştir. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış antlaşmasından sonra Mondros Mütarekesi yürürlükten kalkmış olmaktaydı. TBMM'nin 24 Ağustos'ta Lozan Antlaşmasını onaylamasından sonra iki ülke arasındaki ilişkilerin yeniden kurulmasını engelleyen devletler hukukuna ilişkin hükümler ortadan kalkmıştı. Buradan yola çıkılarak başarılı ilk adımlar da atılmıştı. Alman Dışişleri Bakanlığı o güne dek Almanya'nın Türkiye'deki çıkarlarını korumakla görevli İsveç'in İstanbul Elçiliği aracılığı ile Türkiye ile ilişki kurmuştu. Türkiye ile Almanya arasındaki resmi görüşmeler 26 Şubatta Ankara'da başladı. Görüşmelerin İstanbul'da değil de Ankara'da yapılması Ankara'nın başkent ilan edilmesi üzerine Türkiye ile Batılı ülkeler arasında ortaya çıkan diplomatik ve siyasal sorunların Almanya için söz konusu olmadığını gösteriyordu. Türk-Alman Dostluk Antlaşması (Türkiye ile Almanya Arasında Mün'akit Muhadenet Muahhedenamesi) 3 Mart 1924 tarihinde Ankara'da imzalandı. Bu antlaşmayla Türkiye ile Almanya arasında 1918 yılından beri kesik olan diplomatik ve siyasal ilişkiler yeniden kuruluyordu¹²⁹.

Türk Hükümeti 8 Mayıs 1924'de Rudolf Nadolny için agreman verdi. Nadolny bu tarihten itibaren geçerli olmak üzere Türkiye'ye elçi olarak atanmış ve Büyükelçi sıfatını taşımaya başlamıştır. Nadolny'nin önce İstanbul'a gelerek İsveç Büyükelçiliği olarak kullanılan binada elçiliği açar. Bir süre sonra 15 Haziran 1924'de ise trenle İstanbul'dan Ankara'ya geçer. Garda Başvekil ve Hariciye Vekili İsmet(İnönü) Paşa'nın özel temsilcisi tarafından karşılanan Nadolny aynı gün Başvekil ve Hariciye Vekili olan İsmet (İnönü) Paşa ile görüşür.

Nadolny 16 Haziran'da güven mektubunu Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'ya sunar ve yapılan karşılıklı konuşmalarda her iki ülkenin ilişkilere verdiği önem vurgulanır.

129 Koçak, a.g.e., s.9

Türk Hükümeti Nadolny'e karşılık Kemalettin Sami Paşa'yı Berlin'e Büyükelçi olarak atamış ve Kemalettin Sami Paşa güven mektubunu 8 Ekim 1924 tarihinde Berlin'de sunmuştur¹³⁰. Türkiye'de kaldığı süre içerisinde Rudolf Nadolny, iktisadi ve ticari konulara önem veriyor ve başarılı da oluyordu. Politik alanda ise klasik Alman katılığından dolayı başarısızdı. Bütün amacı ülkesinin refahını artırmak için bulunduğu ülkede faaliyet göstermeye yönelikti¹³¹.

3.4.1.1 Uçak Fabrikası Kurmak İçin Firma Arayışları

Birinci Dünya Savaşında ve İstiklal Savaşında Türkiye, hava kuvvetlerinin rolünü ve geleceğini iyi anlamıştı. 23 Nisan 1920 tarihinde Büyük Millet Meclisinin açılışını "tayyare uçuşu" ile kutlayan genç Türkiye, Cumhuriyetin henüz ilk günlerinde Kasım 1923 tarihinde pilot yetiştirmek, uçak satın almak için Fransa'da inceleme gezisi düzenliyordu.

Bu arada Berlin'e Büyükelçi olarak atanan Kemalettin Sami Paşa, Türk Hükümeti adına; Türkiye'nin kurmayı planladığı Milli Harp Sanayi'nin tesisinde bize yardımcı olabilecek en uygun firmayı tespit etmek üzere incelemelerde bulunmakta idi. Berlin Büyükelçimiz Kemalettin Sami Bey, Junkers Tayyare Fabrikası, A.E.G, Siemens ve Telefunken Şirketlerinin fabrikalarında yaptığı incelemeler neticesinde izlenimlerini bir raporla Dışişleri Bakanlığı vasıtası ile Bayındırlık Bakanlığına ulaştırmıştır. Kemalettin Sami Bey'in hazırlamış olduğu raporda; fabrikaların nerelerde olduğu, hangi alanlarda çalıştıkları, teknik kadroları ile üretim kapasiteleri hakkında bilgiler mevcuttur. Adı geçen raporda Junkers Şirketi ile de ilgili olarak; fabrikanın 250 mühendis ve 3000 işçiyle faaliyetini sürdürdüğünü, ayda iki kişilik 100 bombardıman uçağı yapabilecek durumda olduğunu, fabrikanın üretimde tamamen ahşap malzemeyi kaldırarak alüminyum ve demir aksam kullandığını, hatta bu tipte yapılmış bir uçakla Berlin'den havalandırarak Dessau'ya kadar seyahatte bulunduğunu bildirmektedir. Ayrıca Kemalettin Bey Junkers Şirketi'nin Rusya'da Moskova yakınlarında ayda 50 uçak yapabilecek kapasitede bir fabrika tesis ettiğini ve fabrikanın mühendisleri ve ustabaşlarının Alman olduğunu bildirmektedir. Kemalettin Bey yine raporunda Junkers Fabrikası'nın

130 Koçak, a.g.e., s.12

131 Özgiray, a.g.e., s. 239

Türkiye’de bir uçak fabrikası kurmaya fevkalade istekli olduğunu da haber vermektedir¹³².

3.4.1.2 Junkers Uçak Fabrikası

Junkers Uçak Fabrikasının kurucusu olan Hugo Junkers 1859 yılında Almanya’da doğmuştur. 1878 yılında Berlin’de mühendislik eğitime başlayan Junkers, eğitime Aachen’de devam etmiştir. 1888 yılında Dessau’da profesör Slaby’nin laboratuvarında benzin motorları üzerine çalışmalar yapar. Değişik ortaklarla şirketler kurarak ticaret yapan Junkers, 1897 yılında Aachen Yüksek Teknik Okulunda profesör olarak, okulun mekanik-teknik laboratuvarı profesörlüğüne getirilir. Junkers buradaki görevini 1911 yılına kadar sürdürür.

Uçak dizaynı ile ilk kez 1906 yılında bir başka arkadaşının bölümünde yaptığı çalışma ile tanışan Junkers, özellikle kanat tasarımı üzerinde çalışmalar yaptı. 1912 yılında kurulan hava tüneline çalışmalarına devam eden Junkers, Birinci Dünya Savaşının çıkması üzerine Dessau’ya geri döner ve özellikle metal uçak tasarımları üzerinde çalışmalar yapar. 1915 yılı sonunda ilk madeni uçağını Junkers J1 adı ile uçar. 1919 yılında Junkers Flugzeugwerke AG adı ile bir şirket kurar ve kısa zamanda çeşitli uluslar arası faaliyete girer. Bunlardan en önemlisi Rusya’da askeri uçak üretmek için kurulan şirkettir. 1922 yılında henüz izolasyon döneminde olan Alman Hükümeti, Hugo Junkers’in Rusya ile Moskova yakınlarındaki Fili’de kurduğu askeri uçak fabrikasını menfaatleri nedeni ile destekler ve kredi verir. Fakat daha sonra ödemeler konusunda sıkıntıya giren şirketten desteğini çeken Alman hükümeti, Junkers’e verdiği kredi karşılığı şirketin bir bölüm hissesine ele geçirir.

Bir müddet sonra şirketin yönetimini tekrar ele geçirecek olan Junkers, askeri ve sivil havacılık için özellikle metal’den yapılmış uçaklar üretir. 1925 yılında Türkiye ile de bir şirket kurma girişimi olan Junkers asıl darbeyi Nazi yönetiminden yer. Fabrikası ve tesisleri çeşitli baskılarla devletleştirilir. Ölünceye kadar çeşitli mahkemelerde hakkını aramaya çalışan Junkers, 1935 yılında ev hapsinde iken ölür. Ölümünden sonra

¹³² Ayrıntılı bilgi için bkz. Serdar Sarısır, *Atatürk Dönemi Milli Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri 1998, s. 48-49

şirketin tüm hisseleri değerinin yaklaşık üçte biri fiyatına Alman Hükümeti tarafından satın alınır¹³³.

3.4.1.3 TOMTAŞ Anonim Şirketinin Kuruluşu

Türk Hükümeti, Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulmasını sağlamak üzere gelen teklifleri incelemek üzere Ticaret Bakanı Hasan Bey başkanlığında bir heyet kurar, bu heyetin oluşturduğu görüşler Genel Kurmay başkanlığınca uygun görüldüğünden bu görüşlere göre hareket edilmesi Bakanlar Kurulunun 27.08.1924 tarihindeki toplantısında kabul edilir¹³⁴. 1925 yılı yazında Alman Junkers şirketi ile, Türkiye'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasını öngören antlaşma taslağı üzerinde görüş birliğine varılır¹³⁵.

Bu antlaşma 15.08.1925 tarihinde imzalanmış, antlaşmayı bakanlar kurulu 7.9.1925 tarihinde onaylamış ve şirketin genel merkezi Ankara'da faaliyete başlamıştır.Yapılan antlaşma, kurucular ve şirketin yükümlülükleri ana hatları ile aşağıdaki gibiydi¹³⁶.

Ortaklar :

- Junkers Flugzeugwerke
- Tomtaş Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
- Türk Tayyare Cemiyeti

Anlaşmanın Ana Maddeleri

- TOMTAŞ Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru imal edecek.Tam revizyon yapacak.
- Kayseri iline uçak fabrikası kurulacak ve her türlü makine teçhizatını Junkers firması karşılayacak.

133 *The Hugo Junkers Homepage* [http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/ju_home.htm@Horst Zoeller,Germany,100644.613@Compuserve.com](http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/ju_home.htm@Horst%20Zoeller,Germany,100644.613@Compuserve.com), Haziran 1996

134 B.C.A. 030.18.01.01/10.41.18

135 B.C.A. 30.18.1.1 / 15.50.20/2347

136 Rifat Bayrak, "TOMTAŞ", *Uçantürk Dergisi*, Mart 1994, s. 40

- Eskişehir ilinde bir tesis kurularak uçakların ufak onarımları ve bakımları yapılacaktır.
- Şirket Türkiye'de hava yolu taşımacılığı ve işletmeciliği yapacak, petrol arayacaktır.
- Fabrika ve tesisler en kısa sürede faaliyete geçecek.

Antlaşmaya göre, yeni kurulacak şirketin sermayesi 7 milyon Alman Markı (RM, yaklaşık olarak 3,5 milyon TL) idi ve sermaye taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktı. Fabrikanın hizmete girmesine dek Türk Hükümeti, uçak malzemesinin tümünü Almanya'dan satın alacaktı ve fabrikanın ihtiyaçları için gerekli olan alüminyum, demir vb. hammaddeleri sadece Junkers ile ortak işletecekti. Alman Dışişleri Bakanlığı konuya ilişkin raporunda; Junkers'in kendi hissesine düşen yaklaşık 3,5 milyon Alman Markı (RM, yaklaşık olarak 1,75 milyon TL.) tutarındaki sermaye payını kendi olanaklarıyla sağlayamayacağına işaret ediyor ve Junkers'in bu nedenle 3,5-4 milyon Alman Markı (RM, yaklaşık olarak 1,75-2 milyon TL.) tutarında bir meblağı patent hakkı olarak toptan bir ücret biçiminde Türk Hükümeti'nden talep etmek istediğine dikkat çekiyordu. Bu talep üzerine, Başvekil İsmet Paşa, Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliği aracılığıyla, söz konusu toptan ücretin geri ödenmesinin, fabrikanın cirosu üzerinden yüzde 5'lik bir oranda olmak üzere sürekli ödemelerle ve beş yılda tamamlanmasını önermişti. Ancak Junkers'in bu meblağın derhal ödenmesine ihtiyacı vardı ve şirket, bir kredi olanağı yaratılmasını sağlamak üzere Alman Dışişleri Bakanlığı'na başvurmuştu. Junkers, krediyi, Türkiye'nin önerdiği biçimiyle taksitle geri ödemek istiyordu¹³⁷.

3.4.1.4 Kuruluş Aşamasındaki Bazı Gerçekler

İleriki maddelerde incelenecek olan fabrikanın kapanışını daha iyi anlayabilmek için anlaşma maddelerini ve kuruluş aşamasında Junkers firmasının durumunu iyi incelemek gerekir. Daha önce de belirtildiği gibi Almanya-Türkiye arasındaki ilişkilerin kurulmasında Alman ekonomik çevreleri tetikleyici rol oynamışlardı. Anlaşma maddeleri de incelendiğinde, Alman şirketine dolayısı ile Almanya'ya, Türkiye'de hava yolu taşımacılığı ve işletmeciliği yapması, petrol araması, fabrikanın ihtiyaçları için gerekli

¹³⁷ Koçak, a.g.e., s.67

olan alüminyum, demir vb. hammaddeleri sadece Junkers ile ortak işletilmesi gibi önemli ayrıcalıklar tanınıyordu. O dönemde firmanın büyük mali zorluklar içinde olmasına rağmen bu sözleşme için Alman Hükümetince desteklendiği anlaşılmaktadır. Bunu Türk-Alman İlişkileri(1923-1939) isimli eserinde Cemil Koçak şöyle anlatmaktadır.

" Ancak Junkers'in içinde bulunduğu mali sorunların ve güçlüklerin projenin gerçekleşme aşamasında da sürdüğü, hatta daha da ağırlaştığı anlaşıyor. Alman Dışişleri Bakanlığı'nın raporları, bu sorunların varlığını, değerlendirilmesini ve sorunlara çözüm yolu bulma çabalarını yansıtmaktadır. Bu raporlar aynı zamanda, Alman Hükümeti içinde de girişimin başarısı konusunda önemli görüş farkları ve anlaşmazlıkları olduğunu ortaya koymaktadır.

Almanya'nın (eski) İstanbul Büyükelçiliğinde görevli Moltke, 21 Mayıs 1926 tarihli bir raporunda, Junkers'in karşılaştığı mali güçlükler hakkında yazıyor. Junkers'in iflası halinde, Kayseri Uçak Fabrikası projesinin tamamlanmasının olanaksızlığına dikkat çeken Moltke; diğer yandan da, Türk-Alman ortaklığında yeni kurulan ve projenin yürütülmesini üstlenen "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin (Tomtasch) mali yönden güçlük içinde bulunduğunu bildirmektedir. Projenin başarısızlığa uğraması durumunda, tüm Türk-Alman iktisadi ilişkilerinin bundan önemli ölçüde etkileneceği raporda belirtilmektedir. Hatta halen içinde bulunulan güçlükler nedeniyle, Milli Müdafaa Vekaleti şimdiden Alman firmalarıyla işbirliğinden kaçınmaya ve onlara karşı güvensizlik göstermeye başlamıştı. Bu durumda, Türk savunma sanayinde bazıları somut biçimler dahi almış olan birçok proje değerlendirilmeme tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktı. Nitekim Milli Müdafaa Vekaleti, 1926-1927 bütçe yılında Almanya'dan askeri malzeme ithal etmeyecekti. Alman sanayisine karşı şiddetli bir güvensizlik ve çekingenlik mevcuttu. Yine diğer Vekaletlerde de Alman sermaye gruplarının mali kapasitelerine karşı kuşku belirmişti. Hatta bu kuşku ve güvensizlik gittikçe şiddetlenmekteydi. Bu açıdan Junkers'in devlet desteğiyle iflastan kurtarılması gerekiyordu. Gerçekten de Junkers'in iflası bu nedenle engellenecektir¹³⁸.

Bu rapordan yaklaşık bir ay sonra, 15 Haziran'da, Alman Ulaştırma Bakanı Krohne'den Alman Dışişleri Bakanı Stresemann'a yazılan bir raporda, Junkers ile Alman Hükümeti arasındaki anlaşmazlık konuları dile getirilmektedir. Krohne, Junkers'in Alman Dışişleri Bakanlığı'nın talimatları dışında kendi başına hareket ederek girişimlerde bulunduğundan şikayet etmekte ve bu tür davranışların Alman dış politikasında da güçlükler yarattığını bildirmektedir. Kayseri Uçak Fabrikası'nın yapım masraflarına Junkers'in yarı yarıya katılmasını öngören antlaşma da raporda eleştiriliyor ve Alman Hükümeti'nin bundan hoşnut kalmadığı açıklanıyordu. Krohne, antlaşmanın değiştirilmesini talep etmekteydi, **çünkü Junkers bu katılım payını karşılayabilecek mali olanaklara sahip değildi.** Hans Sachsenberg

138 Koçak, a.g.e., s.69

Danışma Heyeti'nin Ankara'da proje hakkında görüşmelerde bulunduğu sırada, Krohne, antlaşmanın, uygulanabilmesi için biçim ve içerik yönünden değiştirilmesinin zorunlu olduğunu vurguluyordu. Antlaşma bu haliyle son derece riskliydi ve mutlaka sınırlandırılmalıydı.

Nitekim Krohne, birkaç ay sonra 9 Aralık'ta Stresemann'a yazdığı bir başka raporda; Junkers'in Türkiye'de bir uçak fabrikası yapımı için imzaladığı antlaşmanın Alman Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlandığını, oysa Alman Savunma ve Ulaştırma Bakanlıklarının bu antlaşmaya karşı olduklarını anımsatarak, antlaşmanın uygulanması durumunda, Junkers'in varlığının dahi tehlikeye gireceğini, şirketin büyük mali sorunlar içinde kalacağını, bu nedenle de antlaşmanın derhal iptal edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Krohne ayrıca, antlaşmanın sadece Junkers'i değil, fakat Türkiye'de faaliyet gösteren diğer Alman firmalarını da çok zor duruma düşüreceğine, hatta bu firmaların varlıklarına dahi son verebileceğine dikkat çekmektedir. Rlchthofen 25 Haziran'da yaptığı bir görüşme sırasında Kemaleddin Sami Paşa'ya, halen Kayseri'de yapımı devam eden uçak fabrikasına ilişkin bir rapor sundu ve Junkers'in projeyi tamamlamaya gücünün yetmeyeceğini ve bu nedenle projeyi eksik bırakabileceğini açıkladı. Rlchthofen görüşme hakkında kaleme aldığı raporunda, Fransa'nın aylardan beri Junkers hakkında olumsuz yönde şiddetli propaganda yaptığını, Türkiye'de Junkers aleyhine söylentilerin yoğunlaştığını yazmaktadır. Gerçekten de Junkers yükümlülüklerini yerine getirebilecek durumda değildi. Türkiye de artık Junkers'e olan eski güvenini yitirmişti. Rlchthofen, Junkers'in içinde bulunduğu mali bunalımın süreceğini ve Alman Hükümeti'nin de Junkers'e kredi açıp açmamakta tereddüt geçirdiğini bildirmektedir¹³⁹.

Nadolny 18 Eylül tarihli raporunda, daha iyimser ve ılımlı bir dille de olsa, aynı endişeleri belirtiyor. Nadolny, Kayseri Uçak Fabrikası'nın yakında tamamlanacağını haber vermekte, ancak Türk Hükümeti'nce fabrikaya yapılması istenen zorunlu ek kısımların tamamlanmasının olanaksızlığını da açıklamaktadır. Alman Hükümeti'nin mali desteği olmaksızın projenin tam anlamıyla tamamlanmasının kuşkulu görüldüğünü belirten Nadolny, Alman Hükümeti'nin Junkers'e Türkiye'deki tüm faaliyetlerinde destek olması gerektiğini vurgulamaktadır. Raporda, bu projeden dolayı Türk-Alman

139 Koçak, a.g.e., s.70

ekonomik ve politik ilişkilerinin tümünden etkilenmesinin kaçınılmaz olduğuna işaret edilerek, Türk Hükümeti'nin taleplerine olumlu yaklaşılması istenmektedir

Richthofen, 1926 yılı sonlarında kaleme aldığı raporda; Junkers'in iflasına değinmekte ve iflasın kaçınılmazlığını vurgulayarak, asıl sorunun iflasın ne zaman açıklanması gerektiğine karar vermek olduğunu belirtmektedir. Alman Hükümeti'nce Junkers'e mali yardımda bulunulmuyordu; oysa bu durumda Almanya'nın Türkiye ve İran'daki ekonomik ve politik çıkarları zarar görecekti. Ancak iflasın önlenmesi de olanaksızdı. Alman Dışişleri Bakanlığı ise, iflastan sonra Junkers'in yükümlülüğünde bulunan işlerin saklı kalmasını, uçak fabrikasının tamamlanmasını, bunun için de ihtiyaç duyulan 2,2 milyon Alman Markı'nın (RM) bakanlık tarafından karşılanmasını istiyordu. Richthofen'in yine 1926 yılı sonlarında yazdığı bir başka rapordan da, Junkers'in, projenin ilk aşamasını dahi, ancak Alman Hükümeti'nin mali desteğiyle tamamlayabildiği anlaşıyor. Raporda, Junkers'in Kayseri Uçak Fabrikası'nı, 1925 yılı Ağustos ayında Alman Dışişleri Bakanlığının gizli bütçe tahsisatından aldığı meblağa ek olarak, Deutsche Orient Bank'tan aldığı 2 milyon Alman Markı (RM) tutarındaki kredi desteği ile inşa ettiği açıklanmaktadır. Ayrıca raporda, Alman Dışişleri Bakanlığının politik nedenlerle Türkiye ile ticareti geliştirme amacında olduğu da vurgulanmaktadır¹⁴⁰.

3.4.1.5 Fabrikanın Açılması

Antlaşmaya göre; Junkers Kayseri Uçak Fabrikası inşaatını iki safhada tamamlamayı üstleniyordu. Fabrika 1926 yılı sonbaharında tamir yapabilecek hale gelmiş olacak, 1927 yılı içinde ise uçak fabrikasına başlanacaktı. Junkers yöneticileri bu tarihe uyulacağını açıkladılar. Fabrikanın inşaatı Philipp Holzmann firmasına ihale edildi ve inşaatı hemen başlandı. Gerekli makineler kısmen ısmarlanmıştı, kısmen de -teklifler halinde- incelenmekteydi. İnşaatın Philipp Holzmann firmasına ihalesi ise Kemaleddin Sami Paşa'nın onayı ile mümkün olmuştu. Geri kalan sevk antlaşmalarının ihaleleri de yine Kemaleddin Sami Paşa'nın girişimleri ile yapılmış, söz konusu ihaleler, inşaatın devamı süresince Junkers tarafından üstlenilmişti¹⁴¹.

Kayseri uçak fabrikası kurulması için 1925 yılının sonlarına doğru yer seçimi yapılarak Almanya'nın Hamburg Limanından tüm malzeme, hangar, çelik konstrüksiyon, tezgah, enerji grubu, teçhizat, ham ve mamul madde gemilere

¹⁴⁰ Koçak, a.g.e., s.71

¹⁴¹ Koçak, a.g.e., s.68

yüklenerek kademeli olarak İskenderun limanına getirilmiştir. Limandaki malzemeler trenle Ulukışla'ya taşınmış daha sonra ise Kayseri'ye kadar zamanın tek yük taşıma araçları olan deve, at ve manda arabalarıyla taşınmıştır.

Fabrikanın üretim hangarlarının inşaatı için kalifiye insan gücü Almanya'dan gelen 5 mühendis ve 120 kadar usta ile sağlanmıştır. Bunlara 240 kadar Türk işçisi de katılmış ve inşaatı başlanmıştır. Tamamı çelik konstrüksiyon 11 hangarın ilk 6'sı büyük bir hızla tamamlanmış ve iç donanımlarının montajına geçilmiştir. İlk olarak enerji ihtiyacı için 3 adet dizel elektrik santrali kurulmuştur. (1 adedi 100 kw., 2 adet 200 kw.) Daha sonra makine ve dizel atölyeleri faaliyete geçerek tezgahların kurulumu tamamlanmıştır. 50'si Türk, 120'si Alman olmak üzere toplam 170 kişilik bir ekip yoğun bir çalışmayla üretime hazır hale getirmişlerdir¹⁴².

İstanbul'da Almanca olarak yayınlanan günlük Türkische Post gazetesinin 6 Ekim 1926 tarihli nüshasında, ertesi gün Kayseri Uçak Fabrikası'nın resmi açılışının yapılacağı ve idare binalarına ait inşaatın temelini de atılacağı, bu münasebetle bir tören düzenleneceği haberi yer almıştır. Haberde, "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi"nin (Tomtasch) denetim kurulu üyesi Konya mebusu Refik, İzmit mebusu Süreyya, Ordu mebusu Recai ve Kemal Beylerin, Cumhurbaşkanı ile Başvekili törene davet ettikleri ve bu münasebetle Gazi tarafından kabul edildikleri belirtiliyor. Kabulde Cumhurbaşkanı törene katılamayacağından dolayı üzüntülerini bildirmişse de, fabrika hizmete girdiğinde, onu ve ürünlerini görmek üzere Kayseri'ye gideceğini açıklamıştır. Haberde, Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey'in, Erkanı Harbiye Umumiye Reisliği'nden Kazım Paşa'nın ve Milli Müdafaa Vekaleti'nden yüksek dereceli memurlar ile hava yollarından yöneticilerin törene katılmak üzere Kayseri'ye gidecekleri bildirilmektedir¹⁴³.

Fabrikanın açılışı planlandığı gibi 6 Ekim 1926 yılında yapılır. Açılış günü Ankara'da tehlikeli bir kaza da atlatılacaktır. Davetlileri Ankara'dan Kayseri'ye getirmek üzere havalanmaya çalışan bir Junkers uçağı kalkışta kaza geçirir. Davetliler başka bir uçakla Kayseri'ye getirilir. 6 Ekim 1926 tarihinde fabrika resmen üretime geçmiş, açılışa Ankara'dan gelen dönemin Savunma Bakanı Recep Peker, TOMTAŞ firması Başkanı Refik Koraltan, Junkers firması yetkilileri

142 Bayrak, a.g.m., s. 41

143 Koçak, a.g.e., s.72

ve Kayserinin ileri gelen yöneticileri katılmış, geniş bir vatandaş topluluğu fabrikanın açılışını merakla izleyerek Türk işaretleri ile boyanmış uçakların yaptığı gösteri uçuşlarını büyük bir coşkuyla izlemiştir¹⁴⁴.

6.10.1926 saat 1300'te Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi(TOMTAŞ) idare meclisi başkanı Refik Koraltan Bey'in nutku ile açılış merasimine başlanmış bu konuşmayı Milli Savunma Bakanı Recep (Peker)'in nutku takip etmiştir¹⁴⁵. Yapılan bu konuşmalar Türk Hava Mecmuasının 11. sayısında mevcuttur. Fabrikanın üretime geçmesiyle birlikte Junkers A-20 ve F-13 uçaklarının montaj, bakım ve onarım işlerine başlanmış, bu arada hangar inşaatları, malzeme nakli ve tezgah montaj işleri devam etmiştir¹⁴⁶.Fabrika'da çalışan yerli personelin eğitime de önem verilmiş, Almanya'nın Dessau Kentinde bulunan Junkers tesislerine teknisyenler gönderilerek eğitim almalarını planlanmıştır. İlk grup on sekiz teknisyenden oluşuyordu¹⁴⁷.

3.4.1.6 TOMTAŞ Uçak Üretimi

1923 yılında Alman Junkers firması ile yapılan anlaşma sonucu Junkers firması üretimi olan 15 adet A-20L (seri numaraları 301-315) alınmıştı.1926 yılında ise 30 adet A-20L'in montajı TOMTAŞ tarafından yapılmıştır. İlk gelen A20L uçakları 4. tayyare bölüğünde kullanılmış, TOMTAŞ tarafından montajı yapılan uçaklar ve 1923 yılında gelen ilk parti uçaklardan geriye kalanlar ise 27 ve 28. bölüklerde görev yapmıştır¹⁴⁸.Bu arada Junkers firmasına sipariş edilen uçakların model seçiminde de bazı tartışmalar yaşanmıştır. Türk Tayyare Cemiyetindeki görevinden istifa eden Pilot Vecihi Hürkuş'a Tomtaş firması şef pilotluk teklif etmiştir. Yapılan anlaşmaya göre Vecihi, önce Almanya'da Junkers müesseselerinde fabrikasyon,konstrüksiyon, tayyare inşaatı, hava mülakat işleri ve tayyarelerle yapılması mümkün her türlü sosyal hizmetleri etüt ettikten sonra Kayseri'de yapılmakta bulunan tayyare fabrikasında çalışmaya başlayacaktı¹⁴⁹. Zaten çok iyi bir pilot olduğunu muharebe meydanlarında kanıtlayan Hürkuş, kısa süre içinde Junkers A20'ye uyum sağlamıştır. Yıllardır sahip olduğu uçuş tecrübesi ile

144 Bayrak, a.g.m., s. 41

145 Serdar Sarısır," Kayseri Tayyare Fabrikası", *İkinci Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu*, Kayseri 1998, s. 441

146 Bayrak, a.g.m., s. 41

147 İhsan Tayyanlı, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii(1923-1950)*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2001,s. 213

148 Bayrak, a.g.e., s. 41

149 Hürkuş, a.g.e., s. 209

Junkers A20 uçağındaki bazı hataları fabrika yetkililerine rapor eder. Bu raporunda ışığında firma bazı tadilatlar ile Junkers A35 serisi uçağı geliştirir. A20 yerine A35 modelinin üretimi için Genelkurmay Başkanlığına teklifte bulunan Hürkuş'un teklifi kabul edilmez. Bu arada firma yeni geliştirdiğı Junkers A35 modeli bir uçağı yeni bir teklif olarak Türkiye'ye gönderir. Eskişehir Hava Üssünde Junkers A20 ve A35 modeli uçaklar birbiri ile kıyaslanır. Vecihi Hürkuş'un tecrübe pilotu olarak uçtuğı Junkers A35 tipi uçak üstün gelse de A20 modeli uçak üretimine devam edilmesine karar verilir. Tomtaş şirketince 1926-1927 yıllarında elde mevcut verilere göre 30 adet Junkers A20L modeli uçak ile 3 adet F-13 modeli uçak üretilmiştir. Üretilen bu uçaklara ait teknik bilgiler aşağıdadır¹⁵⁰.

Tablo 4
Junkers A 20 ve F-13 Uçaklarının Özellikleri

JUNKERS A 20	
Kullanım Amacı	Av-Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	Tek, BMW IIIA
Yapım Tarihi ve Adedi	1926, 20 Adet (Kuyruk No. 701-720) 1928, 10 Adet (Kuyruk No. 721-730)
Hizmetten Çıkış	1936
Azami Hız	176 km/h.
Silahları	1x çift namlulu Madsen 7,6 mm.Mk.Tf.
Mürettebat	2

JUNKERS F-13	
Kullanım Amacı	İrtibat/Nakliye
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Junkers L2
Yapım Tarihi ve Adedi	1926, 20 Adet (Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümünde 20 adet olduğu söylenerek 750-770 arası kuyruk numarası verilse de bilinen üretim 3 adettir)
Hizmetten Çıkış	1938
Azami Hız	176 km/h.
Mürettebat	2

¹⁵⁰ Zeynep Gülten, *İlk Uçak Sanayiimiz Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan 1926, II'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığına 2001, İstanbul 2002*, s. 9

Firma 1928 yılına kadar üretimine devam etmiş, bu tarihe kadar uçak üretimi için değişik tekliflerde de bulunmuştur¹⁵¹.

3.4.1.7 TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikasının Kapanması :

1928 yılında Junkers firması anlaşma gereği yükümlülüklerini yerine getiremediği gibi şirketçe Alman işgücüne çok yüksek ücret ödeniyor olması yapılan uçak onarım ve revizyon maliyetlerinin oldukça yüksek değerlere ulaşmasına neden oluyordu. Türk yönetici ve işçisi de bu durumdan huzursuzdu¹⁵².

Bunun yanı sıra Junkers şirketinin o dönemdeki mali durumu da kapanışta büyük rol oynamıştır. Cemil Koçak Türk-Alman İlişkileri adlı eserinde bu konudan şöyle söz etmektedir. "Alman Dışişleri Bakanlığı'nın raporunda belirgin olan iki konu vardır. Birincisi, Türk Hükümeti'nin uçak sanayii kurma girişiminde Alman sanayinin katkısını beklemekte olduğu ve Başvekil İsmet Paşa'nın bizzat, Almanların bu konuya yaklaşım tarzını göz önüne alarak, Almanya'nın Türk sanayi yatırımlarına olan gerçek ilgisini değerlendirmekte olduğudur. İkinci konu ise, girişimi üstlenme aşamasına gelmiş olan ve yakında Türk Hükümeti ile konuya ilişkin bir antlaşma imzalaması beklenen Junkers'in mali olanaklarının kısıtlı olduğunun ve bu projeyi gerçekleştirmekte daha baştan güçlükler içinde bulunduğu açık biçimde ortaya çıkmasıdır. Bu durum, gerek Alman Dışişleri Bakanlığı'nca, gerekse firma tarafından bilinmekte, mali sorunların varlığı açıklanmakta, ancak bu konudan Türk Hükümeti'ne büyük olasılıkla hiç söz edilmemektedir¹⁵³."

Fabrikanın kapanmasında Türkiye'de ki iç dinamikler de büyük rol oynamıştır. Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları adlı eserinde bu nedenlere biraz da duygusal olarak şöyle değinmektedir. "Anonim Şirket olarak teşkil edilen idare meclisi azalarının, maalesef havacılıkla hiçbir alakası olmayan kişilerden olması ve sadece TBMM mensupları bulunması bu teknik işletmenin daha ilk hamlede fena bir kanala doğru yol almasına sebep oluyordu. İdare meclisi toplantıları oluyor, idari mevzular ele alınıyor ve

151 B.C.A. 27.03.1928/30.10.0.0./59.397.6

152 Bayrak, a.g.m., s.42

153 Koçak, a.g.e., s. 68

%51 çoğunluk Türk azalarda olduğu halde alınan kararlar çoğunlukla Alman azaların istediği gibi oluyordu¹⁵⁴.”

Tomtaş şirketinin yıkılmasında havacılık sanayisinden para kazanmak isteyen bazı firmaların da etkisi olmuştur. Tomtaş daha ilk kurulmaya başladığı tarihten itibaren rekabet açısından, hava kuvvetlerimize tayyare satmakta ve o tarihte adeta hava kuvvetlerimizin ikmal mesnedi halini almış durumda bulunan Yılmazlar ve Cudiler diye tanınan iki firmanın indirekt müdahaleleriyle mücadele etmek mecburiyetinde bulunuyordu. Bu firmalar hemen her gün Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı bürolarında mekik dokumakta ve özellikle teknik büro personeline etki yapmakta idiler. Böyle milli bir teşekkülün yaşamasını istemiyorlardı ve biliyorlardı ki hava kuvvetlerimiz öz Türk malı uçaklara sahip olduklarında yabancı uçaklar alma ihtiyacı kalmayacaktı¹⁵⁵. Nitekim birbirinin de rakibi olan bu iki firmanın temsilciliklerini yaptıkları firmalar bazen maliyet fiyatına gelecek şekilde fiyat kırımı yapıyorlardı.

Bütün bunlar birlikte incelendiğinde, gerçek kapanış nedeninin Junkers firmasının kendi içinde bulunduğu maddi durum sebebi ile fiyat konusunda yeterli esneklikte bulunamaması ve Türk yöneticilerin fabrikanın ülke geleceği için ne denli önemli olduğunu sezinleyerek gerekli sübvansiyonları zamanında yapmaması olduğu sonucuna ulaşılabilir. Özellikle işçiler arasındaki ücret dengesizliği ve Junkers firmasının bazı sözleşme hükümlerini yerine getirmemesi işi mahkemeye kadar götürmüştür. Anlaşmazlık Ankara 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne aktarılır. Kuvve-i-havaiye (Türk Hava Kuvvetleri) olayı müfettişlerini göndererek yerinde inceletir. Müfettiş General Muzafer Ergüder ve komisyon üyeleri fabrikaya gelerek olayları yerinde incelediler ve anlaşmanın iptali için rapor verdiler. Fabrika 28 Mayıs 1928'de kapandı¹⁵⁶.

Fabrikanın kapanmasını müteakip mevcut sorunların halledilebilmesi için Junkers firması ile Milli Savunma Bakanlığı arasında 24.11.1929 tarihinde bir protokol yapılmıştır. Bu protokole bağlı olarak uyuşmazlığın çözümü konusunda Bakanlar kurulunun 27.11.1929 tarihindeki toplantısında açıklanan kararlar sorunların çözümü için gerekli işlemleri yürütmek üzere Milli Savunma Bakanlığı yetkili kılınmıştır¹⁵⁷. Bu

154 Hürkuş, a.g.e. s.223

155 Hürkuş, a.g.e., s.224

156 Bayrak, a.g.m., s.42

157 Ayrıntılı bilgi için bkz. B.C.A. 030.18.01/6.57.15, 030.18.01/29.35.12

protokole göre, Junkers firmasının tüm hisseleri 520.000 TL. karşılığında Türk Tayyare Cemiyetine devrine karar verilmiştir. TOMTAŞ Firmasına ait olan ve Kayseri Fabrikasında, Türkiye’de veya Türk gümrüklerinde bulunan tüm lisanslı ve patentli tezgah, kalıp, uçak ve motor parçalarıyla tesislerin Türk tarafına devri için bir komisyon kurulmuştur. Komisyon, komisyon Başkanı Bnb.Necip BAŞAK olmak üzere 13 üyeden oluşuyordu. Ocak 1930 tarihinde çalışmalara başlayan komisyon 1930 Nisan ayı ortalarında çalışmalarını tamamlamış ve çalışmalar bitene kadar kapalı kalan TOMTAŞ fabrikası kurulan tesellüm heyeti tarafından Milli Savunma Bakanlığına teslim edilmiştir¹⁵⁸.

3.4.1.8 Kayseri Uçak Fabrikasının Yeniden Açılması

Kayseri Uçak Fabrikası tesisleri fabrika kapanmasına rağmen 1929 yılına kadar boş durmamış, bakım ve onarım işlerine devam etmiştir. Komisyon üyeleri 1930 senesi Ocak ayında işe başlamış, 1930 Nisan ayı ortalarına kadar çalışmalarını sürdürmüştü ve fabrika Mayıs 1930 tarihinden itibaren tekrar işletmeye açılmıştır. Fabrika 1931 Ağustos ayına kadar faaliyetini sürdürmüştü, bu tarihte Hava Müsteşarlığı kuruluşuna alınmış ve kadrosu tayin ve tespit edilmiştir. Bu tarihten itibaren Kayseri Uçak Fabrikası adı ile çalışmalarını sürdüren fabrika’ya Bnb.Murat BAŞARAN komutan olarak atanmıştır¹⁵⁹.

Artık Kayseri Tayyare Fabrikası’na Fransa’da yetişen Türk mühendisler gelmeye başlamıştır. Bu tesisler uçak imalatı için planlanmış ve bu amaçla kurulmuştur. Yeni bir uçak dizaynı konusunda yeterli bilgi birikimi olmadığından modern bir uçağın lisanslı imalatı ile işe başlanmak istenmiştir¹⁶⁰. Türkiye 1931 yılında Fransız Gordou-Leseurre LGL-32 av uçağını Hava Kuvvetlerinin av filolarının gelecekteki av uçağı olarak seçerek 41.Bölüğü bu uçaklarla donatmak üzere gerekli siparişleri verdi. Ancak firma gerekli parasal kaynağı temin edemeyince yükümlülüğünü yerine getiremedi. 1932 yılında harekete geçen Milli Savunma Bakanlığı Curtiss firmasının oldukça iyi bir teklifle gelmesi ve çok fiyat kırması üzerine The Curtiss Aeoreplane and Motor Company INC. ile lisans anlaşması imzaladı. Söz konusu anlaşmaya göre Türkiye ilk etapta 24 Hawk II alacak ve lisans altında kısmi imalatla bulunacaktı. Ayrıca Curtiss atış ve temel eğitim amaçlı Fledling 2 C1 uçağından sekizinin kısmi montajını yapacak gerekirse bu miktarlar çoğaltılacaktı. Curtiss firması Kayseri Tayyare Firmasına destek sağlayarak

¹⁵⁸ Kayseri İkinci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı Tarihçesi, s. 16

¹⁵⁹ Aynı yer

¹⁶⁰ Gülten, a.g.e.,s. 17

faaliyete geçirecekti. Amerika'dan gemilerle kitler halinde gelen 24 Hawk II montajı 12 Nisan 1934'de tamamlandı. Bu uçaklar 1501'den 1524'e kadar numaralandırıldı¹⁶¹.

Fabrika'da imal edilen ve revizyon gören uçakların uçuş denemelerinin yapılabileceği bir meydan yoktu. İmal ve revizyonu yapılan uçaklar atlı arabalarla Kayseri'nin batısında bulunan Çorakçılar mevkiine götürülerek uçuş denemeleri burada yapılıyordu. Ancak Kayseri caddeleri çok dar olduğundan uçuş denemesi için götürülecek uçaklar kanatları sökülerek götürülüyorlar, meydanda da tekrar monte ediliyorlardı. Bu sorun 1930'lu yılların başında şimdiki uçak sahası istimlak edilerek giderilmiştir. Şirketle yapılan anlaşma gereği çeşitli inşaat işleri de yaptırılmıştır¹⁶². Curtiss Hawk'ların özellikleri aşağıdadır¹⁶³.

Tablo 5

Curtiss Hawk II Uçağının Özellikleri

CURTISS HAWK II	
Kullanım Amacı	Av
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Wright SR 1820F-2
Yapım Tarihi ve Adedi	1933, 6 Adet (Curtiss yapımı KTF Montaj Kuyruk No. 1501-1506 dahil) 1934, 18Adet (Curtiss yapımı KTF Montaj Kuyruk No. 1507-1524 dahil) 1934, 7 Adet (KTF Kısmi İmalat Kuyruk No. 1525-1531 dahil) 1938-1939 , 15 Adet (KTF Kısmi İmalat Kuyruk No. 1532-1546 dahil)
Hizmetten Çıkış	1945'de 10 tanesi halen faaldi.
Azami Hız	325 km/h.
Silahları	1x 7,62 Colt-Browning M6Mk.Tf., 1x227 kg. bomba.
Mürettebat	1

Bu arada fabrikada üretilen uçaklar üzerinde bazı tadilatlar da yapılmıştır. Örneğin havadan havaya ve havadan yere yapılan makineli tüfek atışlarında bazı

161 Rifat Bayrak, TOMTAŞ, *Uçantürk Dergisi*, Nisan 1994, s. 12

162 B.C.A. 11.08.1933 / 030.18.01.02 / 38.58.13

163 Gülten, a.g.e., s. 17

senkronizasyon problemleri görülmüş, silahlar tekerlek kılıflarına monte edilerek bu sorun giderilmiştir. Makineli tüfek mermilerini birbirine bağlamak için kullanılan ve Almanya'dan alınan şeritler savaş nedeni ile gelmez olunca bu şeritler bir fabrika ustası tarafından fabrikada dökülmüştür. Yine Kayseri Tayyare Fabrikasında kısmi üretimleri yapılan bir kısım uçaklarda daha güçlü motorlar kullanılmış, bu motorların kullanılması için bazı tadilatlar yapılmış, bu nedenle de Kayseri Tayyare Fabrikasında imal edilen Hawk'lardan bir kısmı tadil edilmiş Hawk II olarak adlandırılmıştır. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda Curtiss Hawk II uçağının imalatı devam ederken, yine aynı şirketin Curtiss Fledling 2 C1 tipi eğitim uçağı için lisans anlaşması imzalanmıştır. Bu tür uçaklardan 7 adedinin kısmi montaj ve üretimi Türkiye'de yapılmıştır. İki tipte üretilen uçaklardan biri temel eğitim uçağı olarak, diğeri ise makineli tüfek eğitim uçağı olarak dizayn edilmiştir. İlk imal edilen Fledling uçağı (kuyruk numarası 1401) Atatürk'ün emri ile İran Hükûmetine hediye edilmiştir. Fledling uçakları 1943 yılına kadar Hava Okulu'nda uçuş eğitiminde ve 1945'de 3. Hava Alay Eğitim ve İrtibat kıta'sında görev yapmıştır. Bu uçakların özellikleri aşağıdadır¹⁶⁴.

Tablo 6
Curtiss Fledling Uçağının Özellikleri

CURTISS FLEDLING 2 C1	
Kullanım Amacı	Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Wright j-s(r-760-8)
Yapım Tarihi ve Adedi	1933, 7 Adet (Kuyruk No. 1401-1407 dahil)
Hizmetten Çıkış	1945
Azami Hız	175 km/h.
Silahları	
Mürettebat	2
Azami Hız	325 km/h.
Silahları	1x 7,62 Colt-Browning M6Mk.Tf., 1x227 kg. bomba.
Mürettebat	1

1935 yılına gelindiğinde Kayseri Uçak Fabrikası Hawk II üretimini bitirmiş bulunuyordu. Fabrika üretime devam etmek için 1936 yılında Alman Gothaer Waggon fabrik A.G. firması ile lisans anlaşması yaparak Go 143 A eğitim uçaklarının imalatını

¹⁶⁴ Gülten, a.g.e. s.22

yapmak için 1936 yılında Yüzbaşı Muhittin Turgan, Teknisyenler Sıtkı Başer, Ahmet Tibet ve Tefik Alpman Almanya'ya Gotha fabrikasına eğitime gönderildi. 6 ay süren eğitimden sonra fabrikada üretime başlandı¹⁶⁵.

Teknik Müdür Yük.Müh. Şerafettin Beler yönetiminde Kayseri Uçak Fabrikasının 3 numaralı hangarı Gotha GO-145 A uçağının üretimi için düzenlenmiştir. Almanya'dan eğitim gören ekiple birlikte getirilen 3 tane örnek uçak üzerinde montaj eğitimlerini tamamlayan 3 numaralı hangar personeli daha sonra Almanya'dan getirilen ham malzemeyi montaj için hazırlamışlardır. Tüm hazırlıklar tamamlandıktan sonra 1936 yılının ikinci yarısında montaja geçilmiştir.Yaklaşık 6 ay süren eğitimden sonra Kayseri Uçak Fabrikasında üretime başlandı. 1936-1937 yıllarında 1801-1846 kuyruk numaraları ile 43 adet GO-145 A üretimi yapılmıştır. Üretilen Gotha 145-A uçaklarının özellikleri aşağıdadır¹⁶⁶.

Tablo 7

Gotha GO-145 A Uçağının Özellikleri

GOTHA GO-145 A	
Kullanım Amacı	Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Argus AS 10C
Yapım Tarihi ve Adedi	1936, 3 Adet (Gotha yapımı örnek uçaklar Kuyruk No. 1801-1803 dahil)
	1936, 12Adet (Kuyruk No. 1804-1815 dahil)
	1937, 15 Adet (Kuyruk No. 1816-1830 dahil)
	1938, 6 Adet (Kuyruk No. 1831-1836 dahil)
Yapım Tarihi ve Adedi	1939, 10 Adet (Kuyruk No. 1837-1846 dahil)
Hizmetten Çıkış	1947
Azami Hız	212 km/h.
Mürettebat	2

1936 yılında M.S.B. dönemin dünya hız rekorunu (1934) yılında) 414 km/h. kıran Polonya'nın en iyi avcı uçağı olan PZL-24 ile ilgileniyordu. Balkan ülkelerinde ve Türkiye'de tanıtım gösterilerinde bulunan avcı uçağına Türkiye ilk siparişini verdi.

165 Bayrak, a.g.m., s.25

166 Gülten, a.g.e. s.26

Ayrıca bu uçakların Kayseri Uçak Fabrikasında lisans altında imali için Postwove Zakłady Lotnicze ile anlaşmaya varıldı. Lisans anlaşması 1. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunda pilot olarak görev yapmış olan ve o sıralarda Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı olan Ludomil Rayski'nin katkıları ile gerçekleştirilmiştir. Türkiye siparişi ilk etapta 40 adet P-24A, yarı mamul parçalar ve bazı materyali kapsıyordu. 40 uçaklık sipariştten 14 adet P-24 A için 2 adet 20 mm.lik Oerlikon top ve 2 adet 7,9 mm.lik Colt Browning makineli tüfek ve 2x10 kg.lık kanat altı bombaları talep etti. Bu versiyon PZL tarafından P-24C olarak tanımlandı¹⁶⁷. Bu arada p.z.l. tayyarelerinin imalinde çalışacak Türk mühendis ve ustabaşlarından bir kısmı yurt dışına eğitime gönderilmiş, bir kısım yabancı uzman personel de Türkiye'de çalışmıştır¹⁶⁸.

Üretilen P-24C uçaklarında dört makineli tüfekten kaynaklanan bazı hız düşüklüklerinin yaşanması üzerine Türkiye bunu PZL şirketinden çözmesini isteyecektir. Şirket ikinci seri üretimde bu problemleri hallettiyse de yapılan ıslah çalışması teslimatları bir süre geciktirdi. PZL fabrikasının teknik heyet başkanının koordinasyonu ile sorun çözüldü ve Kayseri Tayyare Fabrikası üretimi P24A modeli ilk uçak 29 Mayıs 1937 yılında uçuruldu. 1938-1939 yıllarında bu uçakların gelişmiş modeli P24G serisi uçaklar da Kayseri Tayyare Fabrikasında üretilmiştir.

M.M.V. Hava Müsteşarlığından 20/04/1938 tarihinde Başbakanlığa yazılan yazıda şöyle denmektedir. " Kayseri Tayyare Fabrikasında lisansla 1/10/1939'da inşaatına başlanan 20 adet P.Z.L. av ve 15 adet Gotha mektep tayyaresinin inşaatı 31/3/1938 tarihinde bitmiştir. Küçük bir seri inşa edilmesine rağmen P.Z.L. Tayyarelerinin beheri hariçten alınan fiyata nazaran (4500) Türk lirası ucuza mal edilmiştir. Bu suretle (20) tayyare üzerinden (90.000) lira tasarruf edilmiş ve P.Z.L. ve Gotha tayyareleri inşaatında cem'an (433.000) Türk Liralık işçilik ve idare masrafının memleket dahilinde kalması temin edilmiştir. Bu parlak neticeyi arz ederken ilerde daha muvaffakiyetli işlerin başarılacağı hakkında iman ve itimadımızı saygı ile bildiririm¹⁶⁹."

¹⁶⁷ Bayrak, a.g.m. , s. 25

¹⁶⁸ B.C.A. 030.18.01.02 / 74.36.17, 030.18.01.02 / 79.85.15

¹⁶⁹ B.C.A. 30.10.0.0. / 59.399.8

Tablo 8

PZL P-24A ve PZL P-24 G Uçaklarının Özellikleri

PZL P-24 A(C)	
Kullanım Amacı	Av
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnome-Rhone 14 Kfs
Yapım Tarihi ve Adedi	1937, 6 Adet P-24A (Kuyruk No. 2015-2020 dahil)
	1937, 11 Adet P-24C (Kuyruk No. 2127-20137 dahil)
Hizmetten Çıkış	1945
Azami Hız	410 km/h.
Silahları	P-24A (2x20 mm. Oerlikon FF top,2x7,92 Colt-Browning MG-40)
	P-24C(4x7,92 Colt-Browning MG-40)
Mürettebat	1

PZL P-24 G	
Kullanım Amacı	Av
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnome-Rhone 14 N 07
Yapım Tarihi ve Adedi	1938, 10 Adet (Kuyruk No. 2138-2147 dahil)
Hizmetten Çıkış	1945
Azami Hız	430 km/h.
Silahları	P-24C(4x7,92 Colt-Browning MG-40)
	2x50 kg. bomba
Mürettebat	1

Kayseri Uçak Fabrikasında lisanslı olarak yapılan son üretim Miles M14A Magister Mk.I serisi uçaklardır. 1940'da Milli Savunma Bakanlığı, Kayseri Tayyare Fabrikasında imal edilmek üzere 100 adet Magister eğitim uçağının lisansını İngiliz Philips and Pawis Ltd. (daha sonra Miles) firmasından satın almıştır. Ancak savaş nedeniyle artan uçuşlarla birlikte artan bakım, onarım, ve kırımlar nedeniyle gerek Kayseri, gerek Eskişehir tesisleri yoğun bir faaliyet içinde bulunmaktaydılar. Bu nedenle 1942 yılında Magister uçağının üretimi THK-Etimesgut Uçak Fabrikasına devredilmiştir. Ancak lisans anlaşması Kayseri Uçak Fabrikası ile yapıldığından THK ikinci kez lisans

almak zorunda kalmıştır. Toplam olarak Kayseri Tayyare Fabrikası'nda 26 adet Magister uçağı üretilmiştir. Üretilen Magister uçağına ilişkin özellikler aşağıdadır¹⁷⁰.

Tablo 9

MILES M14A MAGISTER MK.1 Uçağıının Özellikleri

MILES M14A MAGISTER MK.1	
Kullanım Amacı	Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	Tek, d.h. Gipsy Major I
Yapım Tarihi ve Adedi	1941, 5 Adet (Kuyruk No. 3601-3606 dahil) 1942-1947, 21 Adet (Kuyruk No. 3607-3626 dahil)
Hizmetten Çıkış	1948
Azami Hız	212km/h.
Silahları	
Mürettebat	2

3.4.1.9 Değerlendirme

Kayseri Uçak Fabrikası, açılışından kapanışa bugün dahi iyi incelenmesi gereken, dersler çıkarılabilecek bir girişimdir. Ekonomik imkansızlıkların en üst düzeyde olduğu, savaştan yeni çıkmış, elinde çok basit işleri dahi yapabilecek yetişmiş işgücü kalmamış bir ülkede, ülkenin tüm olumsuz koşullarını bünyesinde barındıran ulaşım imkanlarının dahi kısıtlı olduğu Kayseri gibi bir ilde uçak fabrikası açmak büyük cesaret isteyen, adeta tüm emperyalist güçlere karşı bir kafa tutma İngilizce tabiri ile "challenge" dır.

Hulusi Kaymaklı "*Havacılık Tarihinde Türkler*" adlı eserinde fabrikanın kapanışını "*Almanlarla birlikte çalışacak, konuya hakim, kuvvetli mühendis ve teknisyen kadrosundan yoksun olduğumuz için, anlaşma değerlendirilemiyordu. Almanlarla bu şartlar altında çalışmak zor olabilirdi. Fakat iki yıllık mazisi olan bu şirkette, Türk kadroları yetişip, iş başına geçmeye hazır olunca, yani birkaç yıl sonra devir alınması çok daha uygun olacaktı*"¹⁷¹. değerlendirmesinde bulunurken, Ahmet Nuri Yüksel, İkinci Havacılık Sempozyumunda yaptığı konuşmada, "*Bu ilk teşebbüsümüz, resmi, fakat*

¹⁷⁰ Gülten, a.g.e., s.43-44

¹⁷¹ Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler, II* , Ankara 1997, s. 352

yine de oldukça bağımsız bir şirket halinden, Milli Müdafaa'ya bağlı bir kuruluş şekline dönüştürüldükten sonra da lisans altında başka uçakların üretimine devam etti. Ama hiç birinde yerli dizayn uçak yapımı bahis konusu olmadı. Fakat kapanmayıp devam ettirilse veya askeriye devrinden sonra bu istense iyi olacaktı¹⁷².” yorumunu getirmektedir.

3.4.2 Eskişehir Uçak Fabrikası

1925 yılında Eskişehir'de kurulan hava garnizonu birliklerinin malzeme ikmali Afyon'dan nakledilen hava deposu müdürlüğü tarafından yapılıyordu. Uçak ve diğer araçların onarımı için de ayrı bir tesise ihtiyaç vardı. İzmir Halkapınar Tayyare Tamirhanesinden bir kısım ayrılarak Eskişehir'e gönderilmiş ve meydanın bir köşesinde kurulan ufak bir hangarda çalışmaya başlamıştır. İlk aldığı isim Eskişehir Tayyare Tamirhanesi'dir. Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde müstakil olarak çalışmakta, fakat Eskişehir Tayyare İstasyon Komutanlığı ile işbirliği halinde idi.

15 Ağustos 1925 tarihinde Türk Hükümeti ile Alman Junkers firması arasında, daha önce ayrıntılı olarak incelenen, TOMTAŞ şirketi kuruluş anlaşmasında Eskişehir ilinde bir tesis kurularak uçakların ufak onarımları ve bakımlarının yapılması hükmü yer alıyordu. Bu madde gereğince Eskişehir'de Junkers firmasından alınacak A-20 uçaklarının son montaj ve onarımını yapabilecek bir tesisin kurulması kararlaştırıldı. Bu tesisler kurularak şirket bünyesinde çalışmaya başladı.

Şirket Haziran 1928 yılında lağvedildi. Kayseri'de tesis edilen uçak fabrikası zamanın en modern kuruluşlarından biriydi. Firmanın kapanması ile Kayseri Tayyare Fabrikasıyla, Eskişehir'deki şubesi atölyeleri, tezgah ve avadanlıklarıyla beraber satın alındı ve Hava Müfettişliğine devredildi. 1929 yılında hava kuvvetlerinin uçaklarının tamiri ve revizyonu için gayret sarf edilmiş, Eskişehir İstasyon Kumandanlığı emrinde bir tamirhane kurulmuş, bu tamirhane 10 adet hangara taşınarak Tamir Fabrikası

172 Ahmet Nuri Yüksel, "Türkiye Uçak Sanayilerine Mukayeseli Bir Bakış" *II nci Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*, Kayseri 1998, s. 309

haline getirilmişti. Tamirhanenin ilk müdürü Almanya'da bir süre tahsilde bulunmuş Yzb.Mazlum Keyüsk'tü¹⁷³.

Türkiye'de uçak fabrikası fikri oluştuğunda teknik eleman ihtiyacının sivil kadrolardan karşılanması planlanıyordu. Böylece teknik elemanlar askeri komuta zinciri dışında kalacak ve serbestlik içinde çalışma imkanı sağlanacaktı. Adayların Avrupa'da tahsile gönderilmesi görevi Tayyare Cemiyeti'ne verildi. Cemiyet bir sınav yaparak beş aday seçti ve bu adaylar 29 Eylül 1926'da Fransa'ya gönderildi. Bunlar Fransa"Ecole Supérieur d'aeronaotique" Yüksek Havacılık Okulunda uçak mühendisliği okuyacaklardı¹⁷⁴. TOMTAŞ şirketinin kurulması ile bir grup teknisyen de Almanya'ya eğitim için gönderilmiş fakat bu teknisyenler yurda döndüklerinde fabrika kapanmıştı. Bu teknisyenlerin bir kısmı daha sonra fabrikadan ayrılmışlardır.

1930 yıllarında Fransa'da tahsilini tamamlayan ilk uçak mühendisleri yurda dönmeye başlamışlardı. Bunların içinde uçak konstrüksiyonuyla en çok ilgilenen Selahattin Alan göze çarpıyordu. Ancak kadrolarda uçak konstrüktör teknisyenleri, aerodinamikçiler, statikçiler, uçak ressamaları, imalat metot mühendislerine henüz yer verilmiyordu. Gerekli aerodinamik vasıfları tespit edecek bir rüzgar tüneli de yoktu¹⁷⁵.

Selahattin Alan Eskişehir Tamir Atölyelerinde görevli olduğu dönemde, sadece Türkiye'de uçak yapılabileceğini ispatlamak amacıyla kendi inisiyatifi ile M.M.V. 1 kodunu verdiği bir uçağın çizimlerini yaptı. Uçak Tamir Fabrikası marangoz atölyesi usta başlarından Mehmet'le birlikte küçük bir imalat ekibi kurup, prototip inşaatına başladı¹⁷⁶.

Müh. Selahaddin Reşit Bey (Alan)'ın Eskişehir Uçak Fabrikasında yaptığı uçakla ilgili en eski ve ayrıntılı yazılardan biri de T.H.K Havacılık ve Spor dergisinin 15 Kasım 1932 tarihli 81. sayısında çıkan yazısıdır. Bu yazı Vecihi Hürkuş'un hatıralarında da aynen alınmıştır.

" Evvelemirde bir tecrübe, memlekette milli bir tip tayyarenin yapılmasında henüz imkan hasıl olup olmadığını tetkik için teşebbüs olunmakla beraber, yapılacak tayyarenin muayyen bir maksada hizmet edebilmesi de nazarı itibara alınarak iki kişilik

173 Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Ankara 1997, s. 352

174 Aynı yer

175 Aynı yer

176 Kaymaklı, a.g.e., s. 353

bir irtibat tayyaresi yapılmasına karar verilmişti. Bu tayyarenin harp vazifesi ; Kolordu irtibat vazifesini görmek, topçu ateşi tanzimi ve nihayet yakın keşif vazifesidir.

Sulh zamanında ise tatbikat bölüklerinde rasıt yetiştirmek, elyevm düz geçiş, fotoğraf, bombardıman vazifelerinde yeni yetişen gençlerin idmanı için harp tayyareleri kullanılmaktadır. Bu tayyareler gerek alım fiyatı, gerekse benzin sarfiyatı ve bakım masraflarının yüksek olmak itibarıyla rasıt yetiştirme masrafını yükseltmektedir. Beygir kuvveti nispeten az, aynı zamanda memleket dahilinde yapılmış olmakla maliyet fiyatı az, sarfiyatı, bakımı ve bilhassa masrafı az bir tayyare ile bu vazifenin görülmesi hiç şüphesiz rasıt yetiştirme masrafını azaltır. Bu tatbikat uçuşlarının daha büyük bir mikyasta yapılmasını mümkün kılacaktır. Tayyarenin aynı zamanda akrobasiye de müsait olması arzu olunmuştur.

İşte yapılan bu ilk M.M.V.1 tip tayyarenin projesi ihzar olunurken göz önünde tutulan gaye bu olmuştur. Hiç şüphe yok ki bütün vazifeleri en mükemmel şerait tahtında yapılabilmesi için bu tayyare bir istihale devri geçirecektir, yapılacak tecrübeler bir çok tekamülleri icap ettirecektir.

Vaaz olunan program şudur:

Azami Sürat takriben 200 km

Havada Kalış Müddeti 2,5 saat

Mürettebat 1 pilot 1 rasıt

Teçhizat, gereği vazifeye göre : Bir pilot tüfeği, bir çift rasıt tüfeği, telsiz veya fotoğraf veya azami 100 kilo talim bombası.

Tayyarenin imalinden evvel modelinin aerodinamik laboratuarda tecrübesi yapılamamıştır.

İlk tecrübe uçuşları, kati bir sürat tecrübesi yapılmamış olmakla beraber tayyarenin oldukça mühim bir sürate malik olduğunu, talep olunan ve iyi bir muvaffakiyet olarak kabul edilecek olan 200 kilometrenin, hayli fazla olduğunu göstermiştir.

Bu tekemmül meyânında havada kalma müddetinin bir kat daha artırılması da mümkün olacaktır. Bu suretle bu tayyare inmeden havada 5 saat kalabilecektir. Tayyarenin performansları henüz yapılmış olmadığından evsafı bildirmek mümkün değildir. Burada tayyarenin umumi ebat ve tarzı inşasından başka bir şey yazılmayacaktır.

Tipi : MMV1

Sınıfı : IRT2

Cinsi : Çift Kanat

Kanat Uzunluğu : 10 m

Kanat Derinliği : 1,5 m

Gövde Uzunluğu : 7,4 m

İniş Takımı : Dingilsiz ve Kauçuk Amortisörlü

Kuvvei Muharrike: 2 bin devirli 300 HP Pratt Whitney

Pervane : Hamilton Fabrikası mamulü çelik standart

Motor ve pervane Amerika'dan getirilmiştir. Tayyarenin sair aksamı tamamıyla memleket dahilinde Eskişehir fabrikasında, bazı aksamı da Kayseri tayyare fabrikası atölyelerinde imal olunmuştur. Tayyarenin inşaat malzemesi tahtadır. Kanat kirişleri Amerikan çamından, gövde kısmen Amerikan çamı, kısmen dişbudaktır. Motor sehпасı dual boru, gövde aksamı çelik boru, gergi telleri iki adet bakır, benzin deposu ceman yekun 200 litre büyüklüğünde pilot mahallinin altında olup havada atılabilmesi mümkündür¹⁷⁷...

Milli Savunma Bakanlığı diğеr teşebbüslerde olduğu gibi bu proje ile de ilgilenmedi. Vecihi Hürkuş bununla ilgili anılarında Selahattin Alan'ın Fabrika yönetiminden yeterince yardım göremediğinden yakındığını, fabrika müdürü Osman Nuri'nin yarattığı devamlı zorluklar sebebiyle bir türlü tayyareyi ikmal edemediğini, nihayet bu duruma dayanamayarak fabrikadan istifa ettiğini anlatmaktadır.

3.5 TÜRKİYEDE UÇAK SANAYİİ KURMAYA YÖNELİK ÖZEL TEŞEBBÜSLER

Türkiye'de Atatürk döneminde devlet tarafından uçak sanayii kurmak için yürütölen çalışmaların yanı sıra bazı özel teşebbüsler de olmuştur. Bunlardan fabrika kurma aşamasına gelen girişim Nuri Demirağ tarafından gerçekleştirilenidir. Fakat Birinci Dünya Savaşında ve İstiklal Savaşında pilot olarak görev yapmış ve merakı nedeni ile kendini yetiştirmiş Vecihi Hürkuş da amatörce de olsa uçak üretim yoluna gitmiştir. Desteklense başarılı olabilecek bu girişim oldukça cesaretli bir çalışma olduğundan bu bölümde incelenecektir.

¹⁷⁷ Hürkuş, a.g.e., s. 320

3.5.1 Vecihi Hürkuş Teşebbüsleri

3.5.1.1 Vecihi Hürkuş Kimdir

Vecihi Hürkuş, İstanbul'da 6 Ocak 1896 (1311) tarihinde doğdu. İlkokulu Bebek'te okudu, Üsküdar'da Füyuzati Osmaniye Rüştîye'sinde ve Üsküdar Paşa kapısı İdadi'sinde okudu, sanata olan ilgisinden Tophane Sanat Okulu'na geçti ve bu mektebi bitirdi.

1912'de Balkan Harbi'ne eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak katıldı. Edirne'ye giren kuvvetler içinde yer aldı. Balkan Harbi sonunda İstanbul Ordu Kumandanlığı tarafından Beykoz Servi Burun'daki esir kampına komutan tayin edildi. Tayyareci olmak istiyordu. Yaşı küçük olduğundan makinist mektebine kabul edildi. Birinci Dünya Savaşında Bağdat cephesine uçak makinisti olarak gönderildi. Orada bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döndü. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek tayyareci oldu.

1917 sonbaharında Kafkas cephesine, 7. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Orada bir uçak düşürerek uçak düşüren ilk tayyareci oldu. Bir hava savaşında yaralanarak düşünce uçağını yakarak Rus'lara esir oldu. Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin adasına gönderildi. Azeri Türklerinin yardımı ile adadan yüzerek kaçtı.

İstanbul'a geldiğinde savaşın sonları idi. İstanbul Hava Müdafaa Bölüğü'ne tayin oldu. İstanbul işgal edilince önce Maltepe istasyonundan hava yolu ile Anadolu'ya kaçma teşebbüsünde bulundu, fakat bunda başarılı olamayınca kara yolundan Anadolu'ya geçerek Kurtuluş Savaşı'na katıldı.

Yurt dışında eğitim almadığı halde, yeteneğinden dolayı çok iyi bir uçucu olan Hürkuş, aynı zamanda havacılık teknolojisi ile de ilgilenmiş, çeşitli uçak projeleri geliştirmiştir. Kendi imal ettiği bir uçağı izinsiz uçurduğu için suçlanıp, cezalandırılınca, istifa ederek Hava Kuvvetlerinden ayrılıp Ankara'ya gitmiş ve yeni kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne (T.T.C.) katılmıştır. Burada başarılı hizmetler veren Hürkuş, buradan ayrıldıktan sonra Kayseri Tayyare Fabrikasının(TOMTAŞ) tecrübe pilotluğunu da yapmıştır. Kendi çabası ile uçak üretmek için çeşitli projeler gerçekleştiren Hürkuş, 21 Nisan 1932'de İlk Türk Sivil Tayyare Mektebi'ni kurar. Tüm hayatı boyunca havacılıkla ilgilenmiş, tüm varlığını bu konu için harcamıştır.

Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekmiş, borçlandırılmış, uçamayacak duruma düşen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri borcuna eklenmiş, vatana hizmetten kendisine bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz konmuştur. Vecihi Hürkuş, 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yummuştur.

3.5.1.2 Vecihi K VI Teşebbüsü

Vecihi Hürkuş, tamamen kendi isteği ile havacılığa gönül vermiş, kendisini iyi bir pilot olarak yetiştirmiş, başlangıçta bu konuda bir eğitim almadığı halde kendi imal ettiği bir uçak ile uçuş hayali olan ve bu konuda sürekli kafa yorup çizimler yapmış bir havacıdır. Zaman zaman bu konuda eğitim almadığı için projeleri küçümsenen Hürkuş'un bilgi birikimi, aslında ilk motorlu uçakla uçuş başarısını gösteren bisiklet yapım ve onarımcısı Wright kardeşlerden hiç de az değildir. Birinci Dünya Savaşındaki görevleri sırasında ve esaret altında kaldığı günlerde tüm ilgisini buna vermiştir. 1923 yılında İzmir'de pilot olarak görev yaparken, İtalyanların terk ettiği bir uçağı göreve hazırlaması nedeni ile uçağa Vecihi adının konması onun kafasındaki düşünceleri daha da netleştirecektir. Bunu anılarında Hürkuş şöyle anlatmaktadır.

" Bu sevinçle gece gündüz çalışarak bir tayyare projesi hazırlamıştım. Vecihi K VI tipi namını verdiğim projem iki kişilik bir av tayyaresi idi. 1923 yılı, henüz dünya havacılığı teknik tekamülü üzerinde ve ilmi araştırmalar devresinde bulunuyordu. Umumi harp'in doğurduğu zaruretler içindeki buluşlar ve eksik terakkiler durmuş, havacılık sanayinin daha ilmi esaslar dahilinde yürümesi imkanları araştırılmaya başlanmıştı. İşte bu devre dünya havacılık tekniğinde bir ilerleme devresi idi¹⁷⁸."

24 Haziran 1923 tarihinde gerçekleştirme aşamasına getirdiği projesine göre Vecihi K VI tayyaresinin özellikleri şu şekilde belirlenmişti¹⁷⁹.

178 Hürkuş, a.g.e., s. 134

179 Hürkuş, a.g.e., s. 136

Tablo 10

VECİHİ K VI Uçağının Özellikleri

VECİHİ K VI	
Kullanım Amacı	Keşif
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Benz (200 B.K.)
Yapım Tarihi ve Adedi	1923
Ağırlığı	830 kg.
Azami Hız	207 km/h.
Silahları	-
Mürettebat	2

1923 yılının sonlarına doğru havacılığımızın gelişmesi için oluşturulan bir heyet ile Avrupa'da uçak fabrikalarında incelemelerde bulunan Vecihi Hürkuş, Avrupa'da gördüğü fabrikalardaki çalışma şekli ve koşullarının çok da ileri olmadığını tespit edince projesi konusunda iyice umutlanmıştır. 1924 yılını kendi görevinden arta kalan zamanlarını uçağına son şeklini vermek için geçirecektir. Nihayet 1924 yılı Aralık ayında tayyaresini tamamlamış ve Seydiköy'üne götürerek monte etmiş ve tecrübe hazırlıklarına başlamıştır.

Hazırlıkların bitimini müteakip Vecihi Hürkuş, halen ordu mensubu olduğundan uçuş için amirlerinin iznini ister. Dönemin Kuvayi Havaiye Umum Müfettişi Miralay Muzaffer Bey(Ergüder), "bu tecrübenin mesuliyetli bir iş olması hasebiyle tayyarenin bir heyet tarafından muayenesine ve uçuş tecrübelerinin heyetçe hazırlanacak fenni bir rapora istinat ettirilmesini¹⁸⁰" ister.

Aslında bu karar doğru bir yaklaşım tarzı olmasına rağmen eksiklik o dönemde bu işi yapabilecek ehliyetli personelin olmamasıdır. Nitekim böyle bir heyet kurulmuş olmasına rağmen, heyet tayyarenin uçuşu için karar vermekten çekinmiştir. Heyetten bir üyenin bunu Vecihi Hürkuş'a açıklaması ve üstü kapalı olarak eğer uçmak istiyorsa bunu izin istemeksizin yapmasını tavsiye etmesi üzerine Hürkuş, 28 Ocak 1925 tarihinde her türlü riski alarak dizayn ederek oluşturduğu uçağı ile Seydiköy havaalanında uçar. Uçuş başarılı olmuş, Hürkuş kendi uçağı ile yaklaşık 15 dakika uçarak çeşitli sürat ve manevraları denemiştir. Bu başarılı uçuş Vecihi Hürkuş'un ordu

¹⁸⁰ Hürkuş, a.g.e., s. 161

ile ilişkisini kesmesine de sebep olacaktır. Uçuşu izinsiz yapması nedeni ile cezalandırılan Vecihi Hürkuş, bunu sindiremez ve Hava Kuvvetlerinden istifa eder.

3.5.1.3 Vecihi K XIV Teşebbüsü

Vecihi Hürkuş Hava Kuvvetlerinden istifa ettikten sonra Türk Tayyare Cemiyetine(Türk Hava Kurumu) katılır ve cemiyette oldukça başarılı hizmetler verir. Bu arada bir süre TOMTAŞ şirketinde tecrübe pilotluğu yapacak, Almanya'da eğitim görecektir. Bir yandan kendini geliştirirken, bir yandan da halen amatörce uçak projeleri hazırlamaya devam etmektedir. 1928 yılında Vecihi XIV projesini hazırlamaya başlar. Bu arada dizayn ettiği projelerin minyatürlerini de yapmaktadır. 1930 yılı sanayi Kongresi nedeni ile Ankara Halkevinde bir numune sergisi açılır. Sergide Vecihi Hürkuş'ta küçük bir köşede yaptığı çizim ve minyatürleri sergiler. Başta Atatürk olmak üzere o dönemin üst düzey yöneticilerinin gezdiği sergide Hürkuş büyük beğeni toplar ve desteklenir. Bundan aldığı kuvvetle Vecihi Hürkuş 19 Haziran 1930 yılında yıllık izni sırasında Vecihi XIV'in yapımına başlar. Kadıköy Keresteciler Sokağında bir mağazanın üst katını kiralar ve iki marangoz, bir hızarcı, bir tesviyeci ve makinisti Hamit'le birlikte işe başlar. Vecihi Hürkuş, uçağın yaklaşık %55'ini oluşturan kaliteli ağaç aksamını yerli piyasadan, o dönemde Türkiye'de bulunmayan emait, tandör, çelik, cıvata gibi malzemeyi de Yeşilköy'de bulunan bir Fransız şirketi aracılığı ile Avrupa'dan, gerekli kaliteli kontrol plakları ise Rus malı malzemeden temin etmiştir. Uçağın genel özellikleri şu şekildedir¹⁸¹.

Tablo 11

VECİHİ K XIV Uçağının Özellikleri

VECİHİ K XIV	
Kullanım Amacı	Spor,Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnomm et Rohn 1250 d/s.
Yapım Tarihi ve Adedi	1930
Ağırlığı	850 kg.
Azami Hız	155 km/h.
Silahları	-
Mürettebat	2

¹⁸¹ Hürkuş, a.g.e., s. 238

Yaklaşık üç aylık büyük bir emek sonucu hazırlanan uçak iki kamyon vasıtası ile monte edilmek üzere Kuyubaşı mevkiine getirilir. İki gün içinde montajı tamamlanan ve son ayarları yapılan uçak 16 Eylül 1930 günü uçuşa hazırdır. Vecihi Hürkuş, büyük bir kalabalık eşliğinde 15 dakika süre ile Vecihi XIV'in ilk uçuşunu gerçekleştirir. İstanbul gazetelerinde "Milli Havacılığımızın Müjdesi" olarak yayınlanan haberlerle bu uçuş duyurulur. Ertesi gün uçarak Yeşilköy'e götürülen uçak, seyrüsefer kaidelerine uygun olarak 18 Eylül 1930 tarihinde Ankara'ya uçuşunu gerçekleştirecektir.

29 Eylül 1930 günü hazırladığı bir dilekçe ve uçağa ait evraklar ile İktisat Vekaletine müracaat ederek uçağın resmi teknik muayenesini ve seyrüsefer sertifikası verilmesini talep etti. Bu makamdan uzun süre cevap alamayınca Türk Tayyare Cemiyeti aracılığı ile Erkanı Harbiye Reisliğinden bu işlemin yapılmasını talep etti. Dönemin Hava Umuru Umum Müfettişliği anlaşılabilir bir tavırla bu isteğe olumsuz yaklaştı ve ellerinde bu muayeneyi yapacak imkan olmadığından istenen sertifikanın verilemeyeceğini bildirdi. Genel Kurmay Başkanlığının devreye girmesi ile tatsızlık, uçağın Çekoslovakya'da muayene edilmesine karar verilmesi ile çözüme ulaştı. Uçak sökülerek tren vasıtası ile Çekoslovakya'ya gönderildi ve burada tecrübe uçuşları dahil olmak üzere uçağın her tür test ve muayenesi yapıldı. 23 Nisan 1931 tarihinde Vecihi XIV fenni muayeneyi başarı ile tamamladı ve uçuş sertifikasını aldı. Gerekli transit müsaadeler alındıktan sonra bu kez uçak 25 Nisan 1931 tarihinde Çekoslovakya'dan havalanarak uçarak Türkiye'ye geri getirilmiştir. 6 Mayıs 1931 günü Yeşilköy Havalimanına inen uçak, bu tarihten sonra Türk Tayyare Cemiyetinin (Türk Hava Kurumu) çeşitli propaganda ve diğer uçuşlarında görev almıştır.

3.5.1.4 Diğer Çalışmalar

Vecihi Hürkuş, bu başarısından sonra da boş durmadı ve adeta hayatını adadığı Türk havacılığı için çalışmalara devam etti. 27 Eylül 1932 tarihinde Türkiye'nin ilk özel sivil tayyare okulunu açtı. Burada bir yandan öğrenci yetiştirirken, bir yandan da Mühürdarzade Nuri Bey(Demirağ) gibi tüm ömrünü milli kalkınma için harcamış kişilerin desteği ile uçak yapım faaliyetlerini sürdürdü. Kurduğu atölyesinde 1933 yılı içinde Vecihi XIV A, Vecihi XV, Vecihi XVI (Nuri Bey) ve Vecihi XSK uçaklarını üretti.

3.5.2 Nuri Demirağ Teşebbüsü :

3.5.2.1 Nuri Demirağ Kimdir?

1882 yılında Sivas'ın Divrik ilçesinde doğan Mühürzade Nuri Bey(Demirağ), eğitimini Divrik Rüştîye mektebinde tamamladıktan sonra ve okuldaki başarısı nedeni ile bir müddet bu okulda vekil öğretmenlik yaptı.1906 yılında Ziraat Bankasının açtığı sınavı kazanarak Kangal'da uzun süre memurluk yapan Demirağ, daha sonra aynı bankanın maliye şubeleri müfettişi olarak İstanbul'a atandı. Birinci Dünya Savaşı sonrasında azınlıkların yaptıkları çirkin muamele ve sataşmaları içine sindiremeyerek istifa etti. O dönemde Türkler tarafından yapılmayan bir işe küçük bir sermaye ile atıldı ve bir sigara kağıdı tesisi kurdu. Burada 3,5 yıllık bir süre içinde oldukça yüklü para kazanan Demirağ, daha sonra ithalat işine girdi. Nuri Bey bir yandan ticaretle uğraşırken, diğer yandan da Milli Mücadeleye fiilen iştirak ediyor, Müdafaayı Hukuk Cemiyetinin Maçka şubesini idare ediyordu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında "Reji Jeneral" adlı Fransız şirketine ihale edilmiş olan Samsun-Sivas demiryolu hattının, Cumhuriyet Hükümeti tarafından Türk müteahhitlere yaptırılmak amacı ile yeniden ihale edilmesi üzerine, bu yolun ilk yedi kilometrelik bölümünü alarak, müteahhitliğe başlayan Nuri Demirağ, bu işteki başarısı üzerine Fevzipaşa-Diyarbakır, Afyon-Antalya, Sivas-Erzurum hatlarındaki demiryolu inşaatlarını da üstlenmiştir. Başarılı çalışmaları sebebiyle kendisine Atatürk tarafından "Demirağ" soyadı verilmiş, müteahhitlik faaliyetlerine karayolu inşaatları yanında Karabük Demir Çelik, Bursa Sümerbank Merinos, İzmit Selüloz-Kağıt, Sivas Çimento fabrikaları ve muhtelif bina inşaatları ile devam etmiştir¹⁸².

Küçük kardeşi Abdurrahman Naci Bey'le birlikte ve yalnız olarak, köprü ve tüneller hariç toplam 1250 kilometre demiryolu yapar. Günümüzde yaklaşık olarak 10 bin kilometre demiryolu olduğunu düşünürsek bu rakamın ne kadar önemli olduğu anlaşılır¹⁸³. Daha sonra değişik alanlarda büyük projelere giren Demirağ, aşağıda anlatılacağı şekilde havacılık sanayine de girdi. Başlangıçta siparişler alarak gelişen Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası daha sonra yurt içinde değişik nedenlerle engellemelere uğradı. Bir ara politikaya da atılan Demirağ, açık sözlülüğünden dolayı

¹⁸² Bıyıkoğlu, a.g.e., s. 14

¹⁸³ Semih İNCEÖZ, "Türkiye'nin ilk Uçak Fabrikası Kuran Adam, Nuri Demirdağ", *Aksiyon Dergisi*, Haziran 1996, s. 1

bu konuda başarılı olamadı. Bir dönem milletvekilliği de yapan Demirağ, 1957 yılında şeker hastalığından ölmüştür.

3.5.2.2 Nuri Demirağ Uçak Fabrikası

Türkiye İstiklal Savaşını başarı ile verdikten sonra Mustafa Kemal'in önderliğinde büyük bir değişim projesi başlatmıştı. Her alanda tam bağımsızlık hedeflenmiş, ülkenin koşullarının elverdiği ölçüde her alanda yatırımlar yapılıyordu. Havacılık açısından da 1925 yılında Kayseri Tayyare Fabrikasının kurulması ile başlatılan hamle, Türk Tayyare Cemiyetinin başarılı kampanyaları ile destek buluyordu. O yıllarda ilginç bir kampanya düzenleniyor ve her ilden toplanan paralar ile bir uçak alınıyor ve alınan uçağın kuyruğuna da o ilin ismi yazılıyordu. Bunun yanında zengin işadamları da tek başlarına uçak alarak devlete hibe ediyorlardı. O zaman da uçağın kuyruğuna o işadamlarının ismi yazılıyordu¹⁸⁴. Nuri Bey de bu çalışmalardan etkilenmekte, hatta bazen de müteşebbisleri desteklemekte idi. Örneğin Vecihi Hürkuş anılarında, Nuri Bey'in 1933 yılında Vecihi Hürkuş'un kurduğu uçuş okulunu ve atölyeyi gezdiğini, yapılanlardan etkilendiğini, okula 5000 TL. yardımda bulunduğunu, bu katkı ile Nuri Bey adı verilen Vecihi üretimi bir uçak yapıldığını anlatmaktadır.

Bütün bu çalışmaları izleyen ve yardım etmekten geri kalmayan Nuri Demirağ yapılan çalışmaları yeterli görmeyerek, özel sektör olarak bir uçak sanayi kurmak ve memlekete hizmet etmek amacıyla faaliyete geçti. Bir dönem Vecihi Hürkuş'u desteklemiş, fakat onun da çalışmalarını yeterli bulmamıştır¹⁸⁵.

Nuri Demirağ, beraberinde bazı mühendis ve teknisyenlerle Almanya, Çekoslovakya ve İngiltere'deki uçak fabrikalarını gezerek işin yapılabilirliğini araştırır. Yaptığı incelemelerde fabrikaların lisanslı üretim için ancak demode olmuş eski tip uçakların yapımına izin verdiğini, yeni uçak modellerini sakladıklarını tespit eder. Bunun üzerine **"Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Su halde Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir"** diyen Nuri Demirağ, 1936 senesi ortalarına doğru uçak

¹⁸⁴ Inceöz, a.g.e., s. 2

¹⁸⁵ Kaymaklı, a.g.e., s. 354

fabrikası için hazırlıklara başlamış ve ilk etapta on senelik bir program yapmıştı. 17 Eylül 1936'da da fiilen teşebbüse geçti ve bir Çekoslovak firması ile anlaşarak Beşiktaş'ta Hayrettin İskelesi'nde, bugün Deniz Müzesi olarak kullanılan, o zamana göre modern bir bina yaptırdı. Programa göre burası etüt atölyesi olacak, asıl büyük fabrika da memleketi olan Sivas Divriği'de kurulacaktı. THK, Beşiktaş'taki fabrikaya ilk olarak 65 adet planör, sonrasında 10 adet başlangıç eğitim uçağı sipariş etti. Planörler, 1937-1938 yıllarında tamamlanarak teslim edildi¹⁸⁶.

Eskişehir Tayyare Fabrikasında MMV 1 adı ile geliştirdiğı ve uçurduğu uçağı Eskişehir Tayyare Fabrikası yöneticilerinden yeterli ilgiyi görmeyen ve kendisine zorluklar çıkarılan Selahattin Alan istifa etmek zorunda kalmıştır. Selahattin Alan ile temasa geçen Nuri Demirağ onu da ekibine dahil eder. Eskişehir Tayyare Fabrikasında MMV1 ve MMV2 uçaklarının dizaynını yapan Selahattin Alan ile sıfırdan başladığı ticaret hayatında girişimci ruhu ile büyük demiryolu ihaleleri alıp başarabilecek seviyeye gelmiş Nuri Demirağ beraberliğı Türkiye'nin ikinci fakat planlı anlamda ilk büyük özel havacılık sanayi teşebbüsünü ortaya çıkaracaktır.

Nuri Demirağ, Selahattin Alan ile birlikte çalışmasını dönemin meşhur gazetecilerinden Ziya Ebuzya'ya söyle anlatmıştı: "Türk zeka ve kabiliyeti işletilecek, yaban ellere muhtaç olmaksızın hava kuvvetlerimizin gerektirdiğı bütün işleri kendimiz yapacağız. Ben, uçak mühendisi çok değerli arkadaşım Selahattin Alan ile birlikte bir şirket kurdum. Hemen bütün servetimi ortaya koyarak, onun da bilgisinden faydalanarak Beşiktaş'taki tayyare fabrikasını tesis ettim¹⁸⁷."

Nuri Demirağ'ın böyle büyük bir yatırım için neden uçuş imkanları olmayan Beşiktaş bölgesini tercih ettiğı halen nedeni tam olarak anlaşılamayan bir konudur. Hulusi Kaymaklı *Havacılık Tarihinde Türkler* adlı eserinde bunu şöyle açıklamaktadır. **" ... Fakat Nuri Demirağ kendi fikirlerinde ısrarlı, bildiğı gibi hareket eden bir insandı. 1935 yılında Beşiktaş'ta Barbaros anıtının arkasında bir uçak fabrikası kurdu. Şehrin içinde uçuş alanı ve pisti bulunmayan deniz kenarında belki sadece deniz uçağı yapılabilirdi."**

186 "Geçmişten Günümüze Hava Ulaşımı, Tayyare'den Uçak'a Bir Montajın Öyküsü", *Mühendis ve Makina Dergisi*, Aralık 2000, s. 1

187 İncoöz, a.g.m., s. 1

Nuri Demirağ ve Selahattin Alan birlikte zamanın koşullarına göre modern bir tesis meydana getirmişlerdi. Fabrikada ilk olarak Selahattin Alan, Eskişehir Tayyare Fabrikasında iken geliştirdiği MMV-1 adlı prototipini, ALAN-2 adı ile geliştirdi ve 1937-38 döneminde NuD-36 kodu ile üretilmeye başlandı.

Nu.D. 36 uçağının özellikleri şu şekildedir¹⁸⁸.

Tablo 12

NU.D.36 Uçağının Özellikleri

NU.D.36	
Kullanım Amacı	Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	150 HP'lik Walter Gamma Motoru
Yapım Tarihi ve Adedi	1937-1939 24 Adet 1928, 10 Adet (Kuyruk No. 721-730)
Hizmetten Çıkış	-
Azami Hız	182 km/saat
Menzil	500 km.

Sipariş edilen eğitim uçaklarına, Türk Hava Kurumu tarafından katalog değerleri 165 HP gücünde, pervane devri 1850 olan Walter Gama-I motoru takılması istenilmiş ve bunun üzerine uçaklar bu motorun özelliklerine göre dizayn edilmişlerdir. Ancak, Çekoslovak Hükümeti'nin tecrübelerinde bu teorik değerler yerine 150 HP nominal güç ve 1785 pervane devri elde edilmiş; hesaplar katalog değerleri üzerinden yapıldığından prototipte bazı performans düşüklükleri gözlenmiştir. Bunun üzerine THK uçağı reddetmiş, motorun gerçek gücüne uygun pervane kullanılması ile problemin çözüleceği anlaşıncı, THK bu tadilatı kabul etmiştir. Mukavelede kabul testlerinin Hava Müsteşarlığı Fen heyeti tarafından yapılacağı kayıtlı olduğundan, THK'nin isteği üzerine tecrübe için Eskişehir'e uçağı ile hareket eden Selahaddin Alan, İnönü'deki uçuş kampının açılışına katılmak istemiş; ancak iniş esnasında uçak bir hendeğe çarparak uçak parçalanmış, projenin teknik sorumlusu olan Selahaddin Bey de şehit olmuştur¹⁸⁹. Bu kaza muhtemelen sadece pilot yetersizliğinden kaynaklanan bir olay idi. Vecihi Hürkuş bunu anılarında şöyle anlatmaktadır.

¹⁸⁸ Bıyıkçoğlu, a.g.e., s. 14

¹⁸⁹ Aynı yer

“ ...Özellikle prototip tayyarelerin tecrübe uçuşları başlı başına bir ihtisas mevzuudur ve bu görevde olan pilotlarda çok üstün pilotaj kabiliyeti aranır. Halbuki Selahaddin değerli bir tayyare mühendisi olmakla beraber pilotaj değeri sadece Moran Tayyare Mektebinden aldığı “A” brövesinden ibaretti. Uçuş tecrübeleri yeterli değildi. Dünya tayyare fabrikalarında geçer olan ecce-prototipe prensibi o tarihte idareciler tarafından dikkate alınarak bu tayyarenin ilmi uçuşları üstün tecrübe sahibi pilotlara verilmiş olsaydı, bu kaza meydana gelmez ve tayyare parçalanmazdı¹⁹⁰. ”

Selahattin Alan'ın ölümü Nuri Demirağ Uçak Fabrikasında sıkıntılar dönemini yaratmıştır. Nuri Demirağ fabrikasında çalışan Almanlar yardımı ile bir süre daha uçağının üretimine devam etmiştir. Fakat THK ile sorun devam etmektedir.1939'da THK, sipariş ettiği uçakların imal edilen prototipe uygun olmaması, uçakların akrobasi kabiliyetinin bulunmaması ve zamanında teslimat yapılmaması gerekçeleriyle sözleşmeyi feshetti. Nuri Demirağ'ın THK'ya açtığı davada bilirkişinin Demirağ hakkında olumlu rapor vermesine rağmen mahkeme THK'nın lehinde karar verdi ve bu karar Demirağ'ın havacılık konusundaki faaliyetlerine büyük ölçüde sekte vurdu¹⁹¹.

Nuri Demirağ 29.11.1939 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bir mektup yazar. Kendisinin havacılığa gönül vermiş ve birçok yatırım yapmış biri olduğunu, yaptığı ve yapmayı planladığı işleri anlatarak, THK'nin sipariş ettiği uçağın teknik bir hatası olmadığını, düşme hadisesinin sadece pilot yetersizliğinden kaynaklandığını belirtir ve yaptığı çalışmalarda yardım istedi¹⁹².Fakat bundan da sonuç alamamıştır.

Bu arada Nuri Demirağ, yaptığı uçakların uçuş testlerini yapmak için Yeşilköy'de, şu anda “Atatürk Hava Limanı” olarak kullanılan, Elmas Paşa Çiftliği'ni satın alarak, orada 1559 dönümlük geniş arazi üzerinde, 1000x1300 metre ölçülerinde bir uçuş sahası yaptırdı. Bu sahanın üzerine, “Nuri Demirağ Gök Okulu”, uçak tamir atölyesi ve hangarlar da yapıldı. Yeni yapılan sabit hangar ve üç katlı tamir atölyesi yanında gerek uçak imalatı için teknik eleman, gerekse pilot yetiştirmek üzere bir havacılık okulu inşa edilmiş, Demirağ'ın girişimi ve yönlendirmesiyle 1939 yılı sonlarında Yüksek Mühendis Mektebi'nde (İTÜ) uçak mühendisi yetiştirmek üzere bir şube açılması için

¹⁹⁰ Hürkuş, a.g.e.,s. 354

¹⁹¹ Geçmişten Günümüze Hava Ulaşımı, a.g.m., s. 1

¹⁹² Ayrıntılı bilgi için bkz.B.C.A. 030.10.0/59.399.25

alışmalara başlanmıştır. Demirağ'ın inşaatı tamamlanan Yeşilköy'deki kompleksi 17 Ağustos 1941'de düzenlenen bir törenle aıldı¹⁹³.

Bu arada Hava Kuvvetleri Nuri Demirağ'ın fabrikasını yaşatmak amacıyla fabrikaya Lysander uçaklarının kanat, gövde ile bazı parçalarının onarım işlerini verdi. Bu siparişler 1942 yılına kadar devam etti¹⁹⁴.

Fabrikada alışan Alman teknisyenler Nu.D.38 adı verilen, 8 kişilik madeni gövdeli bir uçağın çizimlerini hazırlayarak prototipinin imaline başladılar. Uçak yarı yarıya tamamlanmıştı ki İkinci Dünya Savaşı ıktı. Bu büyük bir şanssızlıktı. Çünkü Almanlar ülkelerine dönmek zorunda kaldılar. Bu uçağın prototipi 1944 yılında tamamlandı.

Her biri 160 HP gücünde, yıldız tipi dokuzar silindirli iki adet Siemens motoruna sahip olan ve 5500 m. servis tavanı, 325 km/saat sürat ,1000 km. menzil, 1200 kg. boş ağırlık ve 1900 kg. azami kalkış ağırlığı ile, iki pilot ve dört yolcu taşıyabilen NU-38 uçağı; tecrübelerinin tamamlanmasını müteakip, 26 Mayıs 1944'te İstanbul'dan Ankara'ya ilk uçuşunu yapmıştır. Aynı yılın Ağustos ayında İzmir'e ikinci uçuşunu yapan uçak İzmir Fuarında da teşhir edilmiştir. Nu-38 uçağı , Havayolları ve Türk Hava kurumunun ilgi göstermemesi ve sipariş alınamaması nedeniyle prototip olarak kalmış, seri üretime geilememiřtir¹⁹⁵.

Nuri Demirağ'ın faaliyetleri bu son teşebbüsten sonra yavaşlamış, nihayet 1943 yılında fabrika üretimini durdurmuştur.

3.5.2.3 Nuri Demirağ Uçak Fabrikasının Kapanış Sebepleri

Nuri Demirağ Uçak fabrikasının kapanmasının sebepleri de Vecihi Hürkuş teşebbüsünün başarısızlık sebeplerine benzemektedir. O dönemde bilinçli veya bilinçsiz olarak milli olarak yapılan teşebbüslere bir karşı çıkma söz konusudur.

Gök Okulu'nun ilk mezunlarından birisi ve aynı zamanda Nuri Bey'in damadı olan Mehmet Kum şöyle anlatmaktaydı. *"Fabrikanın kapatılmasındaki görünür sebep, uçakları kifayetsiz grmeleriydi. Ben uçak mühendisiyim. Bu işin okulunu, kitabını*

193 Tayyani, a.g.t., s. 221

194 Kaymaklı, a.g.e., s. 355

195 Bıyıkğlu, a.g.e., s. 16

okudum. Benim gibi bir çok arkadaşım vardı. Ve biz bu uçaklarla binlerce saat uçuş yaptık. Sadece benim 600 saat uçuşum var ve hiç birimizin burnu dahi kanamadı. Biz bu tecrübelerle, üretilen uçakların kifayetsiz olmadığını biliyoruz. Ben bir uçak mühendisi olarak, bu uçakların o zamanın en iyi uçaklarından olduğunu meslek hayatımı ortaya koyarak söyleyebilirim. O zamanki dünya standartlarına uygun uçaklardı¹⁹⁶."

Uçakların siparişini iptal eden Türk Hava Kurumu, bunların yerine Fransız Henrio uçaklarını alır. Alınan bu uçaklar demode olmuştu. Zaten Türk Hava Kurumu da kısa bir süre Henrio'ları kullandıktan sonra hurdaya ayırmıştır.

Bu arada bir de politik nedenler vardır. Nuri Demirağ'ın başarılı teşebbüsü birtakım çevreleri rahatsız etmiş olabilir. Bu konuyu Nuri Demirağ'ın kızı Mefkure Azak şöyle anlatmaktadır."*..En büyük engel İsmet İnönü ve çevresiydi. Nuri Demirağ parlar da benim yerime geçer diye endişelenirlerdi. Bu yüzden tüm işlerine engel olmaya çalıştılar. Uçak fabrikasının en iyi çalıştığı zamanlarda İran'dan, Irak'tan uçak siparişi geliyordu; ancak yazarız yine de kesinlikle sattırmayız diyorlardı¹⁹⁷."*

3.5.3 Türk Tayyare Cemiyeti'nin Havacılık Sanayii Girişimleri :

1926 yılındaki 2.Genel Kurul'da kurumun Genel Başkanı Fuat Bulca, ülkede bir Türk Havacılığı oluşturmak için gereksinme duyulan örgüt şemasının ana hatlarını ortaya koyar. Bu şemaya göre; pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, aerodinamik ve malzemeye ait kontrolleri yapabilecek, motorların arızalarından anlayacak, gerektiğinde planlarını yapabilecek mühendis ekibi yetiştirmek, Tayyare(uçak) inşaatı için özel laboratuvarlar yapmak, askeri ve ulusal bir gözlem örgütü kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın birimini kurmak, hava hatları oluşturmak ve spor kulüpleri açmak öncelikli hedefler arasında yer almaktadır¹⁹⁸.

Bu kapsamda Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk ciddi teşebbüsü daha önceki bölümlerde incelenen TOMTAŞ şirketine ortak olmaktır. Daha sonraki girişimler

¹⁹⁶ Inceöz, a.g.m., s. 2

¹⁹⁷ Aynı yer

¹⁹⁸ Tayyani, a.g.t., s. 192

Eskişehir'deki Selahattin Alan ve Vecihi Hürkuş teşebbüsleridir. Bu çalışmalara daha önceki bölümlerde değinildiği için bu bölümde tekrar incelenmemiştir.

Kurumun planörleri ile motorlu uçaklarının onarım ve revizyonu amacı ile 1925 yılında Ankara-Akköprü'de kurulmuş bulunan marangoz atölyesi, zamanla büyüyerek bir planör imalathanesi halini almıştır. Burada 1938-1939 yıllarında 150 planör inşa edildiği bilinmektedir. Atölyedeki personel mevcudu 1940 yılında 70 kişiyi bulmuştur¹⁹⁹.



199 Bıyıköğlu, a.g.e., s. 17

4. ATATÜRK'ÜN HAVACILIK HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİ VE ATATÜRK DÖNEMİNDE SİVİL HAVACILIK

4.1 Atatürk ve Havacılık

4.1.1 Atatürk'ün Havacılıkla Tanışması

İlk motorlu uçak 1903 yılında havalandığında Mustafa Kemal henüz 22 yaşındadır. Yani havacılığın doğuşuna ve gelişmesine bizzat tanıklık etmiştir. Yurt dışında izlediği askeri tatbikatlarda ve bizzat katıldığı savaşlarda havacılığı izleme ve değerlendirme imkanı bulmuştur.

Mustafa Kemal'in uçakla ilk karşılaşması 1910 yılı sonlarında katıldığı Pikardy manevralarında olmuştur. İcra edilen manevraların sonunda yapılan uçak gösterilerinde, tatbikatı izleyen yabancı ülke subaylarından isteyenlerin de uçurulacağı söylenince Mustafa Kemal uçmak ister. Fakat tatbikata katılan Ali Rıza Paşa kendisini engeller. Nitekim uçmak istediği uçak kalkışından sonra düşecek, Mustafa Kemal şans eseri ölümden kurtulacaktır²⁰⁰.

Uçak bir hava silahı olarak tarihte ilk defa İtalyanlar tarafından Libya'da Türk birliklerine karşı kullanılmıştır. Bu dönemde genç binbaşı olan Mustafa Kemal de Türk birliklerine komuta ediyordu. İtalyanlar 1911 yılında Libya'ya saldırdıklarında Mustafa Kemal Mısır üzerinden Libya'ya ulaşmış, Derne'deki Türk birliklerinin başında İtalyanlara karşı çarpışmıştı. İtalyanların uçağı etkin bir silah olarak kullanmaları ve Libya'daki Türk birliklerinin karşılıklı bulunamaması Mustafa Kemal'in kafasında Türk havacılığının mutlaka kurulması gerçeğinin ilk şimşeklerini çakıyordu²⁰¹. Trablusgarp'da Selanik'ten çocukluk arkadaşı Fuat(Bulca)'ya şunları söylüyordu. " Ah be Fuat, ne olurdu şu uçaklar bizim elimizde olsaydı! " Sonra derin bir nefes aldıktan sonra " Göreceksin Fuat" demişti. " Göreceksin... Bir gün bizim de böyle uçaklarımız olacak²⁰²."

200 Ayrıntılı bilgi için bkz. S.Borak,*Hayat Tarih Mecmuası*, Sayı 4, Mayıs 1965, s. 52, Stuart Kline, a.g.e., s. 53

201 Harp Akademileri Yayını, *Hava Harp Tarihi, C.I, 1903-1939*, İstanbul 1991, s. 185

202 Oktay Verel, *İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir*, İstanbul 1985, s. 7

Mustafa Kemal'in havacılıkla tanışması Balkan savaşlarında da devam ediyor, havacılığın bir savaşta ne kadar önemli olduğunu Çanakkale savaşlarında çok daha yakından görüyordu. Hatta kendisi de bu savaş sırasında bir hava taarruzuna maruz kalacaktır.

4.1.2 Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri

Atatürk havacılık hakkındaki konseptini diğer bütün diğer düşüncelerinde olduğu gibi gerçeklere dayandırmış, çok iyi bir stratejist olduğunu kanıtlayarak havacılık konusunda çok isabetli öngörülerde bulunmuştur.

Atatürk Birinci Dünya Harbinde ve İstiklal Harbinde henüz ilkel olmalarına rağmen uçakların gelecekteki muharebelerde oynayacağı rolü sezmişti. Büyük Önder 2. Ordu Komutanı iken havacılığın savaşlardaki etkilerini görüyor ve gelişmeleri yakından takip ediyordu. Her vesile ile Harbiye Nezaretini konuyla ilgili olarak uyarıyordu²⁰³.

1922 yılında Akşehir'de pilotlara " *Düşman uçaklarının keşif için cephe gerisine geçmemelerini sizden isterim* " diyerek Türk havacılık tarihinde ilk defa hava savunma görevini başlatıyordu²⁰⁴. ATATÜRK, Büyük Zaferi kazandıktan sonra yurdun bütünlüğünü ve bağımsızlığını sağlamış, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ni kurmuştur. Ancak yeni Türk devleti kuruluşu döneminde, önemli iç ve dış sıkıntı ve tehlikelerle karşı karşıya bulunuyordu. Çok uzun yıllardan beri süren savaş ve mücadeleler ülkeyi harabe haline getirmişti. Diğer yandan maliyesi, ekonomisi büyük zorluklar içerisindeydi. Dış siyasetinde ise, hemen her büyük devletle tarihten gelen önemli ve büyük sorunları vardı; İngiltere ile Musul, Fransa ile Hatay, İtalya ile bu devletin Akdeniz ve çevresinde bazı niyetlerinden doğan sorunlar gibi. Türkiye'nin bu iç ve dış büyük sorunlarına rağmen Türk ulusu, ATATÜRK'ün önderliğinde, varlığını sonsuza kadar sürdürmenin kararlılığı içinde çalışmalarına hemen başlamıştı. Amacına ulaşmak ve bunu sürdürebilmek üzere de ATATÜRK inkılapları ile onun koyduğu ilkeleri esas almıştı. Aynı zamanda da varlığını sürdürmenin bir gereği olarak, Türk Silahlı Kuvvetlerini çağın gereklerine göre teşkilatlandırarak ve donatarak güçlendirme çalışmalarına girişmişti. İşte bu çerçevede ATATÜRK'ün emir ve direktifleriyle çağdaş ve güçlü bir

203 Hava Harp Tarihi, C.1, s. 186

204 Hava Harp Tarihi, C.1, s. 187

hava kuvvetlerinin de kurulması kararlaştırılmış ve derhal bu yönde çalışmalara başlanarak, kısa sürede büyük aşamalar sağlanmıştır²⁰⁵.

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında her türlü maddi imkansızlıklar ve mali sıkıntılar arasında dahi, Türkiye'nin komşularının çoğundan ileri bir havacılık kudretine sahip olabilmesi Atatürk'ün havacılık mevzuundaki ileri görüşünün eseridir. Kara ve Deniz Kuvvetleri ile birlikte Hava Kuvvetlerinin de yeniden kurulması, askeri ve sivil havacılığın çağdaş teknik ilerlemelerine ayak uyduracak güçlü bir kuruluşu olması için gerekli direktifleri veriyordu. 1923 yılında ilk iş olarak özellikle Fransız havacılığını incelemek üzere Avrupa'ya bir inceleme heyeti gönderdi. Pilot, teknik personel yetiştirmek ve uçak satın almak için anlaşmalar yapıldı²⁰⁶.

Atatürk 1 Kasım 1924 tarihinde TBMM'de yapmış olduğu konuşmada ulusun temsilcilerine şu ilk tarihi uyarıyı yapıyordu. " ..Yurt savunmasından söz açmışken askerlik dünyasının önemli ve etkili yeri gittikçe büyüyen Hava Kuvvetlerine de meclisin ilgisini ve dikkatini çekmek isterim²⁰⁷."

Atatürk Türk ulusuna havacılık konusundaki vizyonunu 15 Mayıs 1925'de Türk Tayyare Cemiyetinin açılışında yaptığı konuşmada ortaya koymuştur. "*İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar*²⁰⁸." Görüldüğü gibi Mustafa Kemal Atatürk'ün havacılık konusundaki görüşleri mesnetsiz ifadeler değil, büyük bir stratejistin gelecek hakkındaki ileri görüşleridir.

Atatürk'ün havacılığa ve havacılara büyük güvenini, yakın ve özel ilgisini belirten anlamlı, aynı zamanda önemli bir örnek de, kendisinin çok küçük yaşta evlat olarak yanına alıp yetiştirdiği ve çok sevdiği manevi kızı Sabiha Gökçen'i askeri pilot yapmasıdır.

Atatürk'ün havacılık hakkındaki görüş ve düşüncelerini en iyi Sabiha Gökçen'in anılarında bulmak mümkündür. Türkkuşu'nun açılış törenlerinde planör uçuşlarını ve

205 Rifat Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu*, İstanbul 1990, s. 13

206 *Hava Harp Tarihi, C.1, s. 187*

207 *Hava Harp Tarihi, C.1, s. 534*

208 İsmail KAYABALI , Cemender ARSLANOĞLU, "Türk Yurdunu, Vatanını ve Milletini Gelecek Tehlikelerden Koruyabilmemiz İçin Milletçe Milli Bir Havacılık Endüstrisi Kurmamız Gerekir", *Türk Kültürü Dergisi, Sayı 116, Haziran 1972. s. 531*

paraşüt atlayışlarını büyük bir heyecanla izleyen Sabiha Gökçen'e bunları kendisinin de yapıp yapamayacağını soran Atatürk aldığı olumlu tepki üzerine Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca'ya manevi kızına paraşüt eğitimi verilmesi emrini verir. Hemen ertesi gün Ergazi meydanında çalışmalara başlayan Gökçen, paraşüt çalışmaları yanında çok ilgi duyduğu planör uçuşlarına da başlar.

ATATÜRK'ün bu kadar yakından havacılık eğitimini izlediği ve güvendiği manevi kızı Sabiha GÖKÇEN, Ankara'daki çalışmalarını başarıyla bitirince, yine O'nun direktifiyle planörcülüğün yüksek eğitimini yapmak üzere yedi erkek arkadaşıyla birlikte 10 Temmuz 1935 tarihinde Rusya'ya gider. Yola çıkarken ATATÜRK, Sabiha GÖKÇEN'e, daha geniş anlamıyla onun kişiliğinde Türk gençliğine ve havacılarına şunları söyler: "...Unutma ki batı ile aramızda havacılık alanında çok uzun bir mesafe var. Bunu kısaltabilmek için fedakarlık yapmamız gerekiyor. Millet olarak da, fert olarak da, devlet olarak ta fedakarlık yapmalıyız. İnsanoğlu'nun gökkubbede dolaşacağı, hem de uçaksız falan dolaşacağı günler pek uzak bir gelecek sayılmamalıdır. Böyle bir dönemde bizim Türk ulusu olarak çok gerilerde kalmamız onur kırıcı olmaz mı? Evet, bugün onların imkanları fazla.. Ama bizim de senin gibi gençlerimiz var., inanmış, iman etmiş gençlerimiz.. Cumhuriyeti de, ulusu da, ülkeyi de sizler yücelteceksiniz, sizler yükselteceksiniz.. Çağdaş olmanın ağır yükü artık bundan böyle sizlerin omuzlarınızdadır... ATATÜRK kızı göklerin de kızı olacaktır²⁰⁹ .."

ATATÜRK'ün manevi kızı Sabiha GÖKÇEN, "Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti" adlı esere, O'nun havacılığa ilgisi hakkında şunları söylemektedir:

"Havacılık en büyük tutkularından, ideallerinden biri halini almıştı. Havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izliyor, bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye'de de uygulama alanına sokmaya çalışıyordu. Bundan sonra insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmeler havacılık alanında olacaktı O'na göre.. Hatta gün gelecek insanoğlu uzaya gidecek, başka dünyalara gidecek, ay'ı ve benzeri gezegenleri bile fethedecekti... İşte bu çağdaş savaşlar da göklerde üstün olan uluslar tarafından kazanılacaktı. Gerçi havacılık tekniği çok pahalı bir teknikti ama uygar ve çağdaş Türkiye'nin bu aşamayı yapması gelecek yönünden şarttı²¹⁰ .."

209 Oktay Verel, Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti, İstanbul 1982, s. 87-88, Uçarol, Enver Akoğlu, s. 18

210 Verel, Sabiha Gökçen, s. 64, Uçarol, Enver Akoğlu, s. 14

Havacılık batıda gelişip yayılmış olmasına rağmen, hava kuvvetlerinin muharebelerdeki rolü birçok ünlü strateji uzmanı tarafından II.Dünya Savaşı sırasında dahi tartışılıyordu. Ünlü hava stratejisti Amerikalı General Mitchell; askeri havacılığın henüz keşfedilmemiş geniş ufukları olduğunu, yeni silahın bünyesinde var olan fakat henüz yararlanılamayan özelliklerini incelemek gerektiğini, havacılığın başlaması ile yeni bir stratejinin doğacağını söylediği zaman “Hayal peşinde koşan can sıkıcı nazariyatçı olarak isimlendirilmiş ve onun gibi yaratıcı düşüncelerini açığa vuranlar da en kötü biçimde lanetlenmiştir²¹¹. Oysa Atatürk 1936 yılında Eskişehir Tayyare Alayına yaptığı ziyarette şunları söylüyordu.

“ Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin gerçekleşmesi için iki bin yılını beklemeye gerek kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı’dan bu konuda fazla geri kalınmamasını temindir²¹². “

Atatürk’ün 1936 yılında çok üstün bir öngörü ve uzak görüşlülük ile adeta geleceği okuyor,söylediklerinin tamamı, sadece bir konu hariç gerçekleşiyordu. Gerçekleşmeyen tek şey havacılık konusunda bizim Batı’dan geri kalmamıza ait isteğidir.

Kasım 1937 yılında TBMM’nin Beşinci Dönem Üçüncü Toplantı yılında şöyle konuşmaktadır.

“ Silahlanma ve teçhizat programımızın uygulanması, başarıyla ilerliyor. Bunları memleketimizde üretmek isteğimiz gerçekleşme yolundadır. Harp sanayi tesislerimizi daha çok geliştirme ve genişletmek için alınan tedbirlerle devam edilmeli ve sanayileşme çalışmalarımızda da ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır.

Bu yıl içinde denizaltı gemilerimizi memleketimizde yapmaya başladık.

Hava kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve bilinçli ilgisi ile şimdiden başarılmış sayılabilir.

211 Atatürk’ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, İstanbul 1991,s. 224

212 Kline, a.g.e., s. 30

*Bundan sonrası için bütün uçaklarımızın ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esasa göre geliştirilmesi gerekir. Hava kuvvetlerinin kazandığı önemi göz önünde tutarak bu çalışmayı planlamak ve konuyu layık olduğu önemi ile milletin gözünde canlı tutmak lazımdır*²¹³. "

ATATÜRK hava kuvvelerinin caydırıcılık etkisini o dönemde çok iyi anlamış, Türkiye Cumhuriyetinin dış siyasetinde de bundan yararlanmıştır. Bunun en iyi örneğini İkinci Dünya Savaşı öncesinde Mussolini'nin Akdeniz hakimiyeti kurma döneminde yaşanmıştır.

Mussolini, Antalya bölgesine göz dikmiş, hazırladığı büyük donanmasını ve hava kuvvetlerini bölgeye gövde gösterisi için göndermişti. Atatürk ise Mussolini'nin bu blöfünü görüp karadan Antalya bölgesine yığınak yapmış, Türk Donanması'nı da o bölgeye gönderdikten sonra kendisi de "Gülcemal Vapuru" ile Antalya'ya gelmişti. Atatürk, çevresindekileri ile fikir alışverişi yaptıktan sonra: "*Mussolini'nin çok güçlü donanma ve hava kuvvetlerine, canlı çarpmaya azmetmiş bir Türk Donanması'nın ve Havacılığı'nın varlığını, Mussolini'ye ve dünyaya hissettirmeliyiz*" kararına varmıştı.

Ertesi gün pilotlarının hepsine "**Kişiyi Özel**" birer zarf gönderilir. Zarfların içinde Atatürk'ün, "*İtalyan harp gemilerine ve uçaklarına canlı canlı çarpar mısınız?*" sorusu vardır. Gelen cevapların hepsinde tek kelime "**Evet**" cevabı çıkar. Atatürk daha sonra Hatay Sorunu'nda sürekli güçlük çıkaran Fransa için, havacı subaylara "*Çocuklar yakında Hatay'a gireceğiz, cephaneniz kalmasa da Fransız uçaklarına gidip çarpabilir misiniz?*" sorusunu sorar. Havacı subaylar da "*Çarpmayan namerttir, namussuzdur, çarparız*" cevabını verir. Bunun üzerine kendisi başı çekerek, arkasında bir sözü ile ölebilecek cesur havacıların bulunmasının gururuyla, uzun bir süre zeybek oynamıştır. Bu gün ve bu gece Türk Havacılarının büyük onur kaynağı olmuştur²¹⁴.

213 Atatürkçülük, a.g.e.,s. 515

214 Kline, a.g.e., s. 32

4.2 Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)

4.2.1 Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluşu :

Havacılık Türkiye’de daha önceki bölümlerde incelendiği gibi diğer gelişmiş ülkelerle eş zamanlı olarak girmiş, Türk insanı tarafından da büyük ilgi görmüştür. Balkan savaşında Birinci Dünya Savaşında ve İstiklal Savaşında uçaklar Türk Ordusu tarafından kullanılmış, havacılıkla uğraşan belirli bir kitle oluşmuştur.

Türkiye’de havacılıkla ilgili ilk cemiyetleşme girişimi, Birinci Dünya Savaşından sonra Türk havacılık teşkilatının dağıtılması üzerine yaşanmıştır. Yzb.Fazıl Bey, Şakir Hazım Bey, Fehmi Bey, Mazlum Bey ve Vecihi Bey (Hürkuş)’tan oluşan bir grup 1919 yılında Türkiye Mınakalatı Havaiye Cemiyeti(Türk Hava Nakliye Cemiyeti) adı ile bir oluşuma gitmişler ve bir tüzük hazırlamışlardır.

Henüz 1910 yılında, ilk motorlu uçağın uçuşundan sadece yedi yıl sonra askeri bir manevrada uçakların yer alışına şahit olan Mustafa Kemal havacılığın gelecek muharebelerde alacağı rolü çok iyi değerlendirmişti. Atatürk’ün tam bağımsızlık politikası doğrultusunda Cumhuriyetin ilk yıllarında tüm kurumlarda olduğu gibi havacılık üzerinde de önemle duruldu. İstiklal Savaşında yer almış ve havacılığın önemini kavramış kişilerin de yönlendirmesi ile havacılık konusunda bir cemiyetleşme fikri yeşermeye başlamıştı. Mustafa Kemal’in bu konuda yönlendirmesi de büyük rol oynamaktadır.

Millet Meclisinde yapılan incelemelerde böyle bir kurumun milli havacılık bakımından yurda temin edeceği faydaların büyüklüğü hemen her milletvekilinin düşüncelerinde yer almış bulunuyordu. Bu işin başarılmasını önerge vermek suretiyle üzerine almış bulunan Bolu milletvekili Cevat Abbas Bey, Büyük Ata’mızdan aldığı ilhamla tasarının tez elden meydana gelmesi için fevkalade bir gayret gösteriyordu²¹⁵.

16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti’nin kuruluşu Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın direktifleri ve açılış konuşmasıyla gerçekleştirildi. Kurumun Başkanlığına Cevat Abbas getirildi²¹⁶.

215 Hürkuş, a.g.e.,s. 176

216 Kline, a.g.e.,s. 145

Türk Tayyare Cemiyetinin amacı, kuruluşundan beri bazı eklemeler yapılmasına rağmen özde değişmeyen ikinci maddesinde açıklanmaktadır.

“ **Madde 2** : Türkiye’de havacılığın askeri, ekonomik, sosyal, politik önemini tanıtmak, bu amaçla havacılığa gereken personeli ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde havacılık sevgisini geliştirmektir. Kurumun genel amacı ise “ Havacılığı Milletin işi yapmaktır²¹⁷. ”

19.10.1925 tarihinde yapılan Türk Tayyare Cemiyeti Birinci Kongresinde dönemin Başbakanı İsmet İnönü bu amaçları şöyle açıklamaktaydı.

“ Azayı kıram, Reisicumhur hazretlerinin himayeleriyle mübahi olan Tayyare Cemiyetinin en yüksek salahiyeti haiz olan kongresini açmak benim için mukabili ödenmez, bedeli ödenmez bir mübahattır. Tayyare Cemiyeti ve onun yüksek kongresi herhangi bir cemiyet ve teşkilatın kongresinden ve temsil ettiği fikirlerden büsbütün ayrı ve hususi bir kıymeti haizdir. Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi vücuda getirebilecek mühendisi, tayyareyi imal edebilecek tayyare imaline yarayacak bütün mevâtı iptidayanın vatandan istihraç ve temin olunmasını, hülâsa vücuda gelen tayyarenin fenni bir tarzda yapılması için makineden ve fenden anlar mütehassısları ve bu tayyareleri vatanın havasında kemali hamiyetle, kemali cesaretle kullanacak cesur tayyarecileri hep beraber vücuda getirmeyi istihdaf ediyoruz²¹⁸. ”

30 Ekim 1926 tarihinde yapılan İkinci Kongre tüzüğü’nün birinci maddesinde “Sayın Cumhurbaşkanının koruyuculuğunda ve Sayın İsmet Paşa’nın fahri başkanlığında onur duyan Türk Tayyare Cemiyeti 16 Şubat 1926 tarihinde kurulmuş olup, genel merkezi, genel başkanlığı ve yasal ikametgahı başşehir olan Ankara’dır.” ibaresi yer almaktadır²¹⁹.

Atatürk kurumu maddi ve manevi olarak desteklemektedir. Kuruma fahri başkan olarak İsmet İnönü’yü görevlendirmekle kalmamış, o döneme göre azımsanmayacak bir miktarda para olan on bin lirayı cemiyete bağışlamıştır. Bu bağış 29 Mayıs 1935 tarihli “*Ayın Tarihinde*” şu şekilde yer alır.

217 Mahmut Akdoğan, *Türk Tayyare Cemiyeti*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1993, s. 30

218 Verel, a.g.e., s. 17

219 Akdoğan, a.g.t., s. 29

“ Atatürk, Türk Hava Kurumuna on bin lira vererek hava tehlikesini bilenlerin başına geçmişlerdir ve demişlerdir ki;

-Bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla, başla koşmuştur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur²²⁰.”

Girişimci kurulun büyük çoğunluğu milletvekili olmakla beraber, Kurtuluş savaşına satın alıp bağışladığı uçaklarla olağanüstü katkılarda bulunan Erzurumlu Nafiz Bey gibi birkaç tüccar ve ayrıca bürokrat bulunuyordu²²¹.

4.2.2 Türk Tayyare Cemiyetinin Gelir Kaynakları:

Türk Tayyare Cemiyetinin gelir kaynağı olarak, sadece ulusun yardımseverliği ile yetinilmemiş, aynı zamanda yasal sürekli gelir kaynakları tahsis edilmişti. Bu gelirler Tayyare Piyangosu çekilişleri, el ve duvar ilanları imtiyazı, her sigara paketindeki bir tek sigaranın ücreti, Uşak Şeker Fabrikasının her yıl ürettiği ilk parti şekerin ücreti, askeri terhis belgelerinden de cüzi bir miktar, İzmir'in ödemiş ilçesine bağlı Küre ve Bağcılar köylerinde bulunan iki cıva madeninin işletme gelirleri, Atatürk'ün Nutuk'unun basım ve satış hakkı, kurban derileri, fitre ve zekatın yüzde ellisidir. Tayyare piyangosu çok tutulup iyi bir gelir kaynağı olmaya başlayınca Maliye Bakanlığına devredilmiştir²²².”

Yine de Türk Tayyare Cemiyetinin ilk dönemlerdeki asıl gelir kaynağı Türk ulusunun yaptığı bağışlar olmuştur. Faaliyete geçtikten üç buçuk ay sonra 300 şubeye ulaşan cemiyet için %20'si nakit olmak üzere 2 milyon TL. toplanmıştır.

Dizaynını Vecihi Hürkuş'un yaptığı, içinde Vecihi K VI uçağının çiziminin olduğu bir madalya tasarlanmış, Cemiyete 100 TL. bağışlayanlara bronz, 500 TL. bağışlayanlara gümüş, 100 TL. bağışlayanlara altın, 5000 TL. bağışlayanlara ise murassa madalya verilmeye başlanmıştır.

Türk Tayyare Cemiyetinin 1 numaralı üyesi Kemal Atatürk 10.000 TL., 2 numaralı üyesi İsmet İnönü ve ailesi 1.000 TL., 3 numaralı üyesi Abdülhalik Renda 500 TL., 6 numaralı üye Fuat Bulca ve çocukları 500 TL. bağışladılar. Ford motorlu araçlar

²²⁰ Ayın Tarihi, Sayı 18, Haziran 1935, s.32

²²¹ Tayyanı, a.g.f., s. 178

²²² Kline, a.g.e., s. 149

şirketinin Ankara acenteliğini yapan Vehbi Koç, fona 5.000 TL. hibe ederek Atatürk'ün takdirini kazandı ve bir "Murassa Nişan" aldı²²³.

Ayrıca bağışları artırmak için pratik bir çözüm de üretilir. Vecihi Hürkuş bunu anılarında şöyle anlatmaktadır.

" ... Bu mevzu üzerindeki düşüncelerimi pek iyi anlayan reisimiz Cevat Abbas Bey çok güzel ve pratik bir çare buldu. Bu buluşla şehirler arası bir rekabet tesis olunacak, 10 000 TL. toplayıp cemiyete gönderen her şehir, kasaba ve köy kendi adına bir tayyareye sahip olabilecek, ve hatta bir vatandaş bile bundan yararlanıp kendi adını taşıyan bir tayyareyi görmek şerefine kavuşacaktı... Alınan karar üzerine cemiyetçe bütün şubelere yapılan tamim neticesi hiç gecikmedi ve ilk olarak Ceyhan kasabamız halkı bu büyük havacılık kalkınmasının ilk şeref kurdelesini kesmek üzere 10 000 TL. nin telgrafla gönderildiğini bildirerek cemiyetin ilk tayyaresine " Ceyhan" adının verilmesini istemiştir²²⁴."

Bu para ile Gaudron tipinde, 30 beygir gücünde, Klarje motorlu iki kumandalı bir tayyare alınarak adı Ceyhan koyulur. Bu uçak ile Cemiyetin pilotluğunu da yapmakta olan Vecihi Hürkuş, vatanın birçok köşesine uçuşlar gerçekleştirerek cemiyet için propaganda faaliyeti yapmıştır. Türk ulusu artık gökyüzünde uçan uçakları adeta baş kaldırışlarının bir simgesi olarak görmektedir .

Asım Us 24 Haziran 1935 tarihli Kurun'da şunları yazmaktaydı.

" ... lafla peynir gemisi yürümediği gibi, bir hava ordusunu yoktan var edebilmek için de hem para hem de zaman lazımdır²²⁵."

Bir Nahiye müdürü " Vali, kaymakam, nahiye müdürleri bir araya geelim. İlk aylıklarımızdan birer parça ayıralım, göklerde dahiliyecilerin adını taşıyacak bir tayyare uçuralım" demekle, bir Jandarma Başçavuşu " Biz otuz bin jandarmayız. Niçin Türk jandarmasının adını şimdiye kadar bir tayyareye koymadık?" diye yakınmakta, bir gümrük Muhafaza Memuru " Gümrükte binlerce memur çalışıyoruz. Her birimiz tayyare için iki lira versek bizim de tayyaremiz olur" şeklinde haykırmakta; yetiştirdiği dört vagon pancardan bir vagonunu tayyareye ayıracağına söz veren Trakyalı bir çiftçi de mahsulü

223 Kline, a.g.e., s. 212

224 Hürkuş, a.g.e., s. 178

225 Ayın Tarihi, Sayı 19, Temmuz 1935, s.29

çürüdüğü için Türk Tayyare Cemiyeti Uzunköprü şubesine altmış lira getirerek “ Vaadimi yerine getiremedim. Özür dilerim. Bu parayı kabul ediniz” diyerek mahcubiyetini dile getirmektedir²²⁶.

1933 yılında dönemin başbakanı İsmet İnönü, bütün vekaletlere, müstakil ve mülhak makamlara çektiği tamimde şunları istiyordu.

“ Tayyare Cemiyetinin Beşinci kongresinde bütün milletlerin tayyareciliği ileri götürmek ve hava tehlikesinden korumak için ne büyük fedakarlıklara katlanarak çalışmakta oldukları daha iyi anlaşıldıktan sonra, Türk milletine bu yolda düşen vazifeler çok ehemmiyet almıştır. Milli Tayyareciliği kurmak için nasıl çalışılacağını, millete rehberlik ederek öğretmek vazifesini üzerine almış olan Türk Tayyare Cemiyetine en az kazanan fertten başlayarak bütün devlet teşkilatına kadar her şahıs ve müessesenin yardım görmesini milli düşünceler arasında yer tutan bir borç telakki etmesi lazımdır. Tayyare Cemiyetinin gelirini çoğaltmak için her vatandaşın ve her devlet memurunun bu milli davaya zahir olarak gücü yettiği kadar halkı teşvik ve tenvir etmesini rica ederim²²⁷. ”

İsmet İnönü, Türk Tayyare Cemiyetinin altıncı kurultayında kurumun hedefini şöyle ortaya koymaktadır.

“.... Binlerce tayyarenin sözü geçtiği bir çevrede, Akdeniz çevresinde, Avrupa'nın şarkında dünyanın en büyük siyasi cereyanlarının binlerce seneden beri en çok kaynaştığı bir çevrede bizim en az kaç tayyaremiz olmasını istersiniz. Hiç olmazsa 500 tayyaremiz olmalıdır ki Türkiye'nin varlığını müdafaa etmek için az çok yeter bir kuvvetimiz olduğunu sanabilesiniz. Türkiye'nin bulunduğu alanda siyasal akışlara karşı barış insanlık ve medeniyet bakımından faydalı bir etki gösterebilmesi için de 500 tayyarelik kuvvete ihtiyacımız vardır. Bugünkü şartlara göre en az rakam olarak söylediğimiz 500 tayyareyi elde edebilmek için her sene 30 milyon lira tahsis edebilmelisiniz. Açık hakikat bundan ibarettir²²⁸. ”

226 Tayyari, a.g.t., s. 184, Havacılık ve Spor, Sayı 119, s. 1930

227 B.C.A., 030-10, 60.404.08

228 Ayın Tarihi, Sayı 18, Haziran 1935, s.124

Abidin Daver, 21 Temmuz 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde bu kampanyayı destekleyen yazısında o dönemdeki büyük devletlerin hava kuvvetlerini şu şekilde belirtiyordu.

"...İngiltere : 580 nefsi İngiltere'deki, 270 deniz aşırı memleketlerdeki, 190 donanmadaki tayyareler olmak üzere İngiltere'nin 1040 tayyaresi vardır. 1936 sonunda İngiliz Hava Kuvvetleri 1350 birinci hat tayyaresinden mürekkep olacaktır.

İtalya : 990 ordunun emrinde, 135 donanmanın emrinde, 81 tane sömürge(müstemele) bakanlığı emrinde olmak üzere 1200 tayyare. Bir Alman istatistiğine göre İtalya'nın 1800 tayyaresi vardır, diğer bir Fransız istatistiğine göre de 1200 uçağı vardır.

Sovyetler : Fransızların hesabına göre Sovyetlerin tayyareleri 3400 tanedir. Almanların yaptıkları bir hesapta ise de 1935 yılında Sovyetlerin 5000 birinci hat harp tayyaresi olacağı gösterilmektedir.

Fransa : Fransız istatistikleri Fransa'nın 1665 uçağı olduğunu yazıyorlar. Bir Alman istatistiğine göre Fransa'nın 4500 uçağı varsa da bu rakam mübağlalıdır.

Amerika : Amerikanın 2600 uçağı vardır.Aynı Alman istatistiğı 800 uçağı olduğunu iddia ediyorsa da bu mübağlalıdır²²⁹."

Görüldüğü gibi o tarihte koyulan 500 uçak hedefi abartılmış bir hedef değildir.

Artık inanılmaz boyutta bir seferberlik başlamıştır. Türk Hava Kurumunun 14.kuruluş yıldönümü olan 1939 yılına gelindiğinde Kurum tarafından satın alınarak orduya bağışlanan uçakların sayısının 292'ye ulaşır. Bu tarihe kadar kurumun orduya yaptığı yardım sadece bu 292 uçak değil, bir de Milli Savunma Bakanlığına yapılan 47 milyon nakdi para yardımındır²³⁰.

4.2.3 Kurumun Faaliyetlerinin Kongre ve Basındaki Yansımaları :

Türk Tayyare Cemiyeti ve çalışmaları dönemin basını tarafından da yakından takip edilmiştir. Kuruma ait ayrıntılı bilgileri kurumun gerçekleştirdiğı genel kurul

²²⁹ *Ayın Tarihi, Sayı 20, Ağustos 1935, s.329*

²³⁰ *Tayyanı, a.g.f., s. 184*

raporlarından, yine kurumun çıkardığı “Havacılık ve Spor” adlı dergiden ve dönem basınından öğrenmek mümkündür.

1926 yılındaki 2.Genel Kurulda kurumun Genel Başkanı Fuat Bulca, ülkede bir Türk Havacılığı oluşturmak için gereksinme duyulan teşkilat yapısını ortaya koymaktadır.

“ Memleketimizde sivil havacılığın ilerlemesi ve gelişmesine ait meselelere sırasıyla ve perdepey başlamak ve her konunun üzerinde ciddiyetle çalışmak durumuyla karşı karşıya bulunuyoruz. Memleketimizde bir Türk havacılığı vücuda getirmek için ihtiyacımız olan teşkilatı şu şekilde açıklayabiliriz.

Pilot yetiştirmek için sivil bir mektep açmak,

Aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek, motorların arızalarından anlayacak, icap ederse planlarını yapabilecek mühendis heyeti yetiştirmek,

Tayyare inşaatı için özel laboratuvarlar yapmak,

Askeri ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli neşriyat teşkilatını kurmak,

Hava hatları tesis etmek

Hava spor kulüpleri açmak²³¹. “

1928 yılında yapılan 3. kongrede bu plan çerçevesinde yapılması gerekli işlere başlandığını ve Tayyare Makinist Mektebinin açıldığını görüyoruz. Tayyare Makinist Mektebi iki sene içerisinde 172 makinist yetiştirilmiş ve bu talebelerden 10 tanesini makinist ustabaşını tahsili görmek için Fransa’ya Hanrio müessesine göndermiştir²³².

1930 yılında yapılan kongredeki konuşmalardan 1928-1930 yılları arasında 150 tayyare alındığı, yurtdışına eğitim için gönderilen talebelerin sayısının ise 18’e ulaştığı görülür. Tayyare Cemiyetinin yedinci yılında, 1932’de yapılan kongre sonucunda

231 Verel, a.g.e., s. 18

232 Verel, aynı yer ,Tayyari, a.g.t., s. 192,

yaklaşık 40 milyon lira bağış toplandığı, Milli Müdafaa Vekaleti emrine yetiştirilen 176 makinist ve 4 mühendis verildiği ortaya çıkmıştır.

Bu faaliyetler her geçen gün artarak devam etmiştir. Türk Tayyare Cemiyetinin onuncu yılında yapılan Genel Kurulda yapılan konuşmalarda ve basında yer alan yazılarda bunlar ayrıntılı olarak yer almıştır.

19 Şubat 1935 tarihli *Kurun*'da Kadri Kemal Kop şunları yazmaktadır.

“ Hilaliahmer, Himaye-i Etfal gibi adı sayın ve hayırlı kurumlar sırasında geçen ve uluslu bir ülkünün ardından kurulmakta bulunan Türk Tayyare Cemiyeti, on yaşını bitirip on bir yaşına girdiğinin ilk haftasını yaşıyor. 10 yılın gerçi bir millet yaşayışında değeri pek azdır amma, 10 yılın bir cemiyet, bir teşekkül, bir kurum hayatında değeri işkil götürmez çok yüksektir... 10 yılda cemiyet şunları yapmıştır:

- 50 milyon lira iane temin etmiştir.
- Yeşilköy tayyare makinist mektebini kurmuş ve işler bir halde Milli Müdafaa Vekaletine devretmiştir.
- Fransa'da ve Almanya'da 18 tayyare mühendisi yetiştirmiştir.
- Uçmak ve uçak sevgisini en ufak köylere kadar yaymıştır.
- Her vilayet ve kazada, büyük nahiye merkezlerinde ve hatta bazı köylerde şubeler açmıştır.
- Ankara'da yakında çalışmağa başlayacak (Türk kuşu) kurumu ile de gençleri motorsuz uçuculuğa alıştıracaktır²³³. ”

24 Mayıs 1935 tarihinde yapılan altıncı kongrede Tayyare Cemiyetinin adı “ Türk Hava Kurumu” olarak değiştirilmiştir.

²³³ *Ayın Tarihi*, Sayı 15, Mart 1935, s. 51

4.2.4 Türkkuşu'nun Kuruluşu :

Türk Tayyare Cemiyeti Cumhuriyetin ilk yıllarında hızlı ve bilinçli bir gelişim süreci göstermiş, bugün dahi çok hızlı sayılabilecek bir süreçte tüm yurt çapında örgütlenmiştir. Sadece basit bağış toplama ve uçak alma fonksiyonu ile sınırlı kalmayan örgüt, döneminde oldukça çağdaş bir vizyona sahip olmuştur.

1934 yılında, Türk Tayyare Cemiyetinin başkanlığını yapmakta olan Fuat Bey (Bulca) beraberinde bir heyetle birlikte Rusya'da Türk Tayyare Cemiyeti'nin bir benzeri olan Assoaviahim teşkilatını ziyaret eder. Bu teşkilata bağlı olan bir okulda her yıl on binlerce havacı yetiştirdiğini öğrenen Fuat Bey, Türkiye'de de böyle bir teşkilat kurmak için bir çalışma başlatır. Bu ziyaret sırasında Rusya kuruma birkaç planör de hediye etmiştir.

3 Mayıs 1935 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk'ün ve dönemin Başbakanı İsmet İnönü'nün de katıldığı törenle Türkkuşu açılır. Ankara Hava Meydanında(Güvercinlik) yapılan açılışta Atatürk onun hava stratejisinin özü de sayılabilecek ünlü konuşmasında şunları söylemekteydi.

"Bayanlar, Baylar;

Bizim dünyamız - bilirsiniz - topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da temel öğeleri, bunlar değil midir? Bu öğelerden birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu, hayatı olanaksız kılar.

Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi havasına da ilginliğini, her gün biraz daha çoğaltmalıdır.

Bu ilginlik, saydığım hayat öğelerine egemenlikle olur. Doğa insanı türetti, onları kendine taptırdı da, ancak insanların dünyada yaşayabilmeleri için, onların doğaya egemenliğini de koşul kıldı. Doğaya egemen olmasını bilmeyen yaratıklar, varlıklarını koruyamamışlardır. Doğa onları, kendi öğeleri içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten hiç çekinmemiştir.

Türk, bu büyük gerçeği, ezelden tanımak yeteneğini göstererek geniş bir gayretle, toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa verimli kılmış; akan denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak, insanlığa genlik veren kültür yolları açmıştır.

Fakat yaşadığımız bu çağda, artık insanlar, yalnız karada ve denizde kalmadılar. Doğanın hava varlığının da içine daldılar. Hayat için, havayı, yalnız, nefeslemenin yeterli olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan hava egemenliği olduğu yalın olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük gayretle üzerinde çalıştıkları bu yönde, Türk Ulusu da kuşkusuz, yerini almalıydı.

Şahıslarıyla onur duyduğumuz, hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar.

Uçucularımız her zaman ve her halde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdendirler.

Fakat, arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olmazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek gerekti.

Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükümeti; havacılığı bütün ulusun işlevi yapmak kararında idi. Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun göklerinde de, aynı surette dolaşabilmelidir.

Bu ise, Türk'ü, çocukluğundan vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar. İşte bugün, burada, bizi toplayan neden, o kutsal işe başlama törenidir.

Havacılık kavramına ciddi sarılmalarından dolayı, Hükümete, Genel Kurmay Başkanı Sayın Mareşal'e ve Türkiye Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuat'a buradan özel gönül borcumu sunarım.

Bu ödevimizi başarmada, bizden değerli yardımlarını esirgemeyen, dostumuz Rus Sovyet Cumhuriyetine ve onun, sayın Büyük Elçisi Bay Karahan'a önünüzde açıkça teşekkür etmekten kıvanç duyarım.

Türk Çocuğu;

Her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini az zamanda, dolduracaksın.

Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk Ulusı mutlu olacaktır²³⁴.

Bu konuşma Atatürk'ün havacılık hakkındaki düşüncelerinin ve emellerinin adeta bir göstergesidir. Bu konuşma basında büyük bir yer alacak ve desteklenecektir. Nitekim 29 Mayıs 1935 tarihli Ulus'ta Falih Rıfkı Atay şunları yazmaktadır.

"Türk Hava Kurumu şimdilik yalnız Ankara'da Türk Kuşu Cemiyetini kurdu. Yarın İstanbul'da, İzmir'de, imkan bulunabilen her yerde bu cemiyetin eşlerini göreceğiz. Kulelerden paraşütle atılmak, motorsuz uçaklarla havada dolaşmak, Türk gençliğinin başlıca eğlencesi olacaktır. Büyük havaya kanat alıştıracağız. Çünkü hava güveninin ruhu kanatlı gençliktir.

²³⁴ Gnkur. Yayınları, Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, İstanbul 1991, s. 234

Bütün bir memleket gençliğinin nasıl kanatlanabileceğini geçen yıl Rusya'da gördüm. Bunun ilk yolu, kanat sporunu, kürek sporu kadar basitleştirmek, kolaylaştırmak, yakınlaştırmaktır.

Büyük uçaklar ancak böyle geniş kanat sporu yığınları içinden çıkabilir. Bire 1000 kanat fakat on binlerce kanatlı lazımdır. Hava güveni için başlıca şartlardan biri kanatlı gençlik ise, ikinci şart hava bütçesine halk yardımının organize edilmesidir. Bunun da düsturlarını Başbakanımızdan dinledik ve öğrendik. Türk havasında düşman istediği gibi kanat oynatabildiği zaman, yakılmağı, yıkılmağı, vurulmağı bir tarafa bırakınız, zehirli gazdan şehirlerimizde ve kırlarımızda soluk almak imkansızlaşacaktır. Düşman kanadı üç bin metreden beşikteki çocuğun nefesini hükmü altında tutar. O zaman Türk havasında kanat dövdürmek, Türk kanatları üstünde, düşman havasına hayat tehlikesi yollamak lazımdır. Yurt, denizde denizcilerle, karada karacılarla, havada havacılarla barınabilir²³⁵."

5 Mayıs 1935 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde ise Yunus Nadi " Gerçek havacılığın büyük değeri yalnız bilgi ile ve yalnız bilgili dikkatle yenilebilen tehlikelerin büyüklüğü ile ölçülebilir ve nihayet hayat kavgasının göklere çıkan bu bölümünde kesin bir başarıcılık elde edilmesi bizim için de bir yaşama şartıdır, Türk uzun tarihinin hiçbir devrinde ayakta durmasını olağan kılacak hiçbir şartı yerine getirmekten geri kalmamış olduğu gibi bugün bütün dünyayı uğraştıran havacılıkta da elbet gereği gibi çalışacak, bu alanda da hiçbir ulustan geri kalmadığını gösterecektir." ²³⁶ diyerek Atatürk politikasını desteklemektedir.

Açılışından kısa zaman sonra tam bir eğitim tesisi halini alan Türkkuşu, genel olarak havacılığın, planörcülüğün, motorlu uçuş, paraşütçülük ve model uçak dallarında faaliyet göstermiştir. Paraşütçülük çalışmalarına Türkkuşu'nun kuruluşu ile başlanmış, daha fazla gence hizmet verebilmek amacıyla 1937 yılında Ankara ve İzmir'de birer paraşüt kulesi açılmıştır. Kurumun İnönü'de kurduğu planör kampı 10 Temmuz 1936'da, Etimesgut'ta kurduğu uçuş kampı 1937 yılında hizmete girmiştir. 1937'de ise Gedikli Hazırlama Yuvasını kuran Türk Hava Kurumu bu tesislerde pek çok gence hizmet verip, bombardımancı, telsizci, muhabereci, fotoğrafçı ve silahçı yetiştirmiştir²³⁷.

²³⁵ *Ayın Tarihi*, Sayı 18, Haziran 1935, s. 178

²³⁶ *Ayın Tarihi*, Sayı 18, s. 183

²³⁷ Akdoğan, a.g.t., s. 42

16 Mart 1937 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde Abidin Daver yapılan havacılık şenliklerinden sonra halkın havacılık konusundaki ilgisinin geldiği noktayı şu yazısı ile çok güzel özetlemektedir.

“ Pazar günü bayram, İstanbul'da yapılan ilk hava bayramı oldu. Çünkü İstanbul halkından yüz bin kişi, o ılık bahar gününde, Yeşilköy'deki uçuş meydanını doldurdu...Beş altı yıl evvel Amerika'dan kalkıp bir hamlede İstanbul'a gelmek suretiyle müstakim hat üzerinde en uzun mesafe rekorunu kıran iki Amerikalı tayyareci Bordman ile Polando, bir yaz günü Yeşilköy'e indikleri zaman kendilerini ancak 30 kişi karşılamıştı. Evvelki gün ise mahdud planörle uçma ve paraşütle atlama hareketlerini görmek için aynı Yeşilköy'de yüz bin kişi toplanmıştı. Havacılığın halk kütlelerinin ruhunda büyük heyecan uyandırdığına bundan büyük bir delil olur mu²³⁸.”

4.3 Türk Hava Yolları

4.3.1 Türkiye'de İlk Ticari Uçuşlar

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava hattı, Franko-Romen hava seyrüsefer kumpanyasının 1922 senesinde İstanbul'a uğrattıkları hattır. Cumhuriyet hükümetinin kuruluşundan sonra siyasi durumun hassasiyetinden dolayı bu anlaşma feshedilmiş ve daha sonraki yıllarda yabancı uçak şirketleri ile görüşmelere girildikten sonra 1924 yılında "Aero Espresso Italiana" Şirketi'ne 20 yıllık bir ayrıcalık tanınmıştır. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi arasında düzgün servis kurmak istemişse de faaliyetini ancak İstanbul-Atina-Brindizi arasında devam ettirmiştir. Yine aynı yıl Fransız-Romanya ve Alman "Junkers" uçak şirketlerine Ankara ile İstanbul arasında bir hat işletmek üzere ayrıcalık verilmiştir. Bu hatlar kısa bir müddet devam ettikten sonra faaliyetlerine ara vermiş ve bunlardan sonra İstanbul ile Avrupa arasında posta ulaşımını kurmak üzere "Cidna" şirketine bir ayrıcalık verilmiştir. Bu şirket de bir müddetten sonra Fransız "Air France" hava şirketiyle birleşmiş ve servislerini ikincisine terk etmiştir²³⁹.

238 *Ayın Tarihi*, Sayı 40, s. 54

239 Muhlis Mete, *Münakalat*, İstanbul 1938, s. 242, Necati Aydın, *Türk Hava Yolları'nın Tarihsel Süreç İçinde Ekonomik Gelişimi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996, s. 39

4.3.2 Türk Hava Yollarının Kuruluşu

Türk Sivil havacılığının temelini atmak amacıyla 1933 yılında Amerika'dan iki adet Curtiss King Bird yolcu tayyaresi tanesi 25.555 Dolar'a alınır. Yeşilköy havaalanında bulunan askeri tesislerden bir bina terminal binası olarak hazırlanır. Binanın üst katı bekleme salonu ve bilet satış yeri olarak tadil edilir. Ankara'da da Güvercinlik'te bir araziye kurulan üç çadır vasıtası ile bir hava alanı tesis edilir.

1 Nisan'da Ankara-İstanbul hava yolu biletleri Ankara'da satışa çıkar. Biletler Türk tayyare Cemiyeti'nin Lozan Palas arkasındaki Yabanabatlı Ali Rıza Bey apartmanının birinci katında 4-5 no'lu dairesindeki Neşriyat şubesinde 9.00-12.00 ile 1330-17.00 saatleri arasında satılmaktadır. Bilet fiyatı 35 lira 5 kuruştur²⁴⁰.

20 Mayıs 1933'de 2186 sayılı Kanun ile Türkiye Hava Yolları İdaresi Devlet Hava Yolları İşletmesi İdaresi(DHY) resmen kuruldu. 27 Mayıs 1933'de 2411 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2186 sayılı kanunun bazı maddeleri aşağıdadır.

***Madde 1** Türkiye'de Hava Yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak için Milli Müdafaa Vekilliğine merbut ve hükmi şahsiyeti haiz (Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi) namı ile hususi bir idare teşkil edilmiştir.*

***Madde2** İdari sivil olup Milli. Müdafaa Vekilliğinin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin kararı ile tayin ve tebdil olunan bir müdür tarafından tedvir olunur. Merkezi Ankara'dır.*

***Madde 6** Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin bütün tesisat ve vesaiti Milli Müdafaa Vekilliğine merbut fabrikalarda maliyet fiyatı ile tamir ve ıslah edilir ve müstacelen lüzum olacak yedek eşya, malzeme ve vesait askeri depo ve ambarlardan maliyet fiyatı ile satılır. Bu bedeller bir taraftan hava bütçesi nazım faslına masraf ve diğer taraftan aynı fasla irat kaydolunur. Maaş ve ücretleri hava bütçesinden verilmekte olan eşhas müstacel ahvalde Milli Müdafaa Vekilinin muvaffakâtı ile bu idarede çalıştırılabilir.*

***Madde 9** Seyrüsefere müteallik inzibati ahkam ayrıca bir nizamname ile tespit oluncaya kadar Devlet Demiryollarında tatbik edilen cezai hükümler Hava Yolları İdaresi tesisat ve vesaitini bozanlar ve her ne suretle olursa olsun seyrüseferin emniyetini ihlal edenler hakkında da tatbik olunur.*

240 Kline, a.g.e., s. 193

Madde 10 Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin tayyareleriyle her ne şekil ve suretle olursa olsun meccanen seyahat edilemez.

Madde 11 Kaza vukuunda kazaya duçar olanlara veya ailelerine verilecek mali tazminat miktarı azami on bin lira olup bu da sigorta kumpanyasından idarece istifa ve mutazarrırlara tesviye olunur. Bu maksatla tayyareye rakip olan yolcular (10.000) liraya sigorta edilir. Sigorta primi idarece istifa edilen nakliye ücretinden tesviye olunur²⁴¹."

Bundan sonra Türkiye'de ticari hava taşımacılığı hakkı, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak DHY'ye verildi. DHY hava ve posta taşıma görevini de üstlendi. 180.000 TL sermaye ve 24 personel (yedi pilot, bir telsizci, sekiz makinist, yedi memur ve bir idareci) ile kurulan DHY'nin ilk Genel Müdürlüğü'ne emekliliğinden geri çağırılan ve Türkiye'nin ilk pilotu olan Mehmet Fesa Evrensev atandı. Hava Yolları Devlet İşletmesinin kuruluşunda sahip olduğu filonun adı "Türk Hava Postaları" dır. Bu filo iki adet 5 koltuklu Curtiss Kingbird(TC 102C, TC-KUŞ), iki adet 4 koltuklu Junkers F-13(d.882, D.883) ve 1 adet 10 koltuklu Tupalev ANT-9 (U-145) uçağından ibaretti. Bu uçaklar askeri envanterden geldikleri için DHY'nin başlangıçtaki mali sermayesinin dışında tutulmuştur²⁴².

Devlet Hava Yolları kurulduğu yıl beklenen ilgiyi görmemiş ve uçuşlar oldukça sınırlı kalmıştır. DHY filosunun yıl sonuna kadar elde ettiği sonuç 460 yolcu, 1.112 kg. posta taşımacılığıdır. Uçulan mesafe 59.000 km.dir. Yolcu geliri 7.549 TL. olmuş, buna karşılık giderler 116.512 TL. tesis gideri ve 63.488 TL. personel gideri olmuştur²⁴³.

30 Mayıs 1935 yılında Türk hükümetine danışman olarak görev yapan bir İngiliz havacılık uzmanının tavsiyesi ile başlangıçta Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak hizmet veren Devlet Hava Yolları işletmesi 2744 sayılı kanunla Bayındırlık Bakanlığına bağlı olarak hizmet vermeye başlar. Bu kanun gereği her iki teşekkül karşılıklı olarak birbirlerinin tesislerinden faydalanacaklardır.

²⁴¹ Resmi Gazete, 27 Mayıs 1933, Sayı. 2411

²⁴² Kline, a.g.e., s. 194

²⁴³ Kline, a.g.e., s. 199

1936 yılına gelindiğinde Devlet Hava Yolları hem uçuş hatlarını, hem de uçuş filosunu artıracaktır. Mayıs 1936 tarihinde üç adet D.H.89 Dragon uçağı temin edilerek uçuşa sokulmuştur.

Devlet Hava Yolları (DHY) 1936 takvim yılı içinde toplam 204.000 km. uçararak 1.124 yolcu ve 6813 kg. yük taşımıştır²⁴⁴.

30 Mayıs 1938'de Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 3424 sayılı kanun ile, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'ne dönüştürüldü. Kanun resmi gazetenin 14 Haziran 1938 gün ve 3933 no'lu sayısında yayınlanarak yürürlüğe girdi. DHY Umum Müdürlüğü Teşkilat Kanunu'nun birinci maddesi şöyledir. " Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, Türkiye hudutları içinde ve dışında havayolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde tayyarelerle yolcu, eşya ve posta nakliyatı yapmak üzere tesis edilmiş, Nafia Vekaleti'ne bağlı, hükmi şahsiyeti haiz ve mülhak bütçe ile idare edilen bir devlet müessesesidir. Bu müessesenin en yüksek idare amiri Nafia Vekilidir." DHY bu tarihte 8 uçağı sahipti ve uçaklardaki koltuk toplamı 64'dü. İstanbul-İzmir-Ankara-Silifke-Adana seferlerine başlanmıştı²⁴⁵. 1938 yılı içinde DHY 128.347 km. uçararak 879 yolcu ve 8.984 kg. yük taşımıştır.

244 Kline *a.g.e.* s. 221

245 Kline, *a.g.e.* s.234

5. SONUÇ

Mustafa Kemal Atatürk'ün Türkiye konusunda üzerinde en çok durduğu şey, onun bağımsızlığıdır(istiklali). Tam istiklal'den ne anladığını ise şöyle dile getirmiştir." *Tam istiklal denildiği zaman, tabii, siyasi, mali, iktisadi, adli, askeri, kültürel vs. her hususta tam istiklal, tam serbestlik denilmektedir. Bu saydıklarımın herhangi birinde istiklalden mahrumiyet, millet ve memleketin hakiki manasıyla bütün istiklalinden mahrumiyeti demektir*²⁴⁶". Atatürk'ün yaşadığı dönemde yaptığı faaliyetler bir bütün olarak incelendiğinde Atatürk inkılabının temelini ve ruhunun tam bağımsızlık olduğu ortaya çıkacaktır. Atatürk ve İstiklal Savaşını veren kadrosu, savaşın hemen ertesinde diğer tüm alanlarda olduğu gibi dışa bağımlı olmayan bir ulusal havacılık sanayisi kurmak için girişimlerde bulunmuşlardır. Cumhuriyetin henüz kurulduğu, ülke kaynaklarının çok sınırlı olduğu bir dönemde Atatürk'ün "*Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayinin bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder*²⁴⁷." direktifi ile Türkiye'de uçak fabrikası kurulmuştur.

Kayseri Uçak Fabrikası ülkenin ihtiyaç duyduğu önemli savaş sanayii ihtiyaçlarını milli imkanlarla üretmek fikri üzerine kurulmuş cesaretli bir girişimdir. Milli ekonominin en sancılı dönemlerini yaşadığı, halkın kendini dahi geçindiremediği bir dönemde, Kayseri gibi yetişmiş iş gücünün ve ulaşım imkanlarının çok sınırlı olduğu bir bölgeye uçak fabrikası kurma teşebbüsü başlı başına incelenmesi ve dersler çıkarılması gereken bir konudur. Bu fabrikanın açılışı ve kapanışındaki bazı gerçekler Türkiye'nin yakın tarihine ışık tutabilecek niteliktedir. Tesisin kapanışında rol oynayan bazı iç ve dış sebepler uzun yıllar birçok konuda Türkiye'nin önüne tekrar tekrar gelmiş ve hatta bugün dahi gelmektedir.

Atatürk döneminde havacılık faaliyetleri yalnızca devlet teşebbüsleri ile sınırlı kalmamış, sivil teşebbüsler ve sivil havacılık faaliyetleri de yer almıştır. Vecihi Hürkuş döneminde bireysel çabası ile mükemmel bir uçucu olmuş, çeşitli savaşlarda çok büyük yararlılıklar göstermiş, aynı zamanda tüm zamanını ve hatta hayatını havacılığa vakfetmiş bir insandır. Onun hayatı ve yaptığı çalışmalar artık sadece kendi anılarından incelenmemeli, üzerinde bilimsel araştırmalar yapılarak tarihte hak ettiği yeri almalıdır.

Nuri Demirağ ise yine Türk Havacılık tarihinde çok fazla incelenmeyen

²⁴⁶ Atilla İlhan, *Hangi Atatürk*, İstanbul 1999, s.63

²⁴⁷ Göker, a.g.m., s.7

konulardan bir diğ eridir. Türk girişimciliğ inin güzel bir örneğ i olan Demirağ , Türk havacılığ ının ilginç şahsiyetlerinden biridir. Çok daha karlı yatırımların yapılabileceğ i bir dönemde bir açıdan kendisini de riske atarak havacılık sanayine girişmiş ve döneminde çok cesaretli iş ler başarmış, Türk havacılığ ı için birçok genç yetiştirilmesinde öncü olmuştur. Kayseri Uçak Fabrikasının kapanmasına sebep olan iç ve dış sebepler Nuri Demirağ teşebbüsünde de rol oynamış, desteklense belki bugün belki dünyanın sayılı kuruluşlarından biri haline gelebilecek uçak fabrikası ve okulları; Türk insanının büyük iş ler yapabileceğ ine dair inanç eksikliğ i, çekememezlik, politik çekişmeler gibi nedenlerle vaktinden önce kapanmıştır.

Atatürk döneminde kurulan Türk Hava Kurumu, Türkkuşu ve Türk Hava Yolları gibi kurumlar ise yıllar boyu Türk havacılığ ı için değerli hizmetler vermiş ve vermekte olan kuruluşlardır. Özellikle Türk Hava Kurumu döneminde yaptığ ı faaliyetler ile Türk Hava Kuvvetlerinin güçlendirilmesi ve Türk gençliğ ine havacılığ ın sevdirelmesi konusunda büyük hizmetler vermiştir.

Atatürk döneminde yürütölen havacılık faaliyetleri incelendiğ inde bugün dahi alınabilecek dersler mevcuttur. Dışa bağımlı bir savunma sanayinin nasıl sonuçlar doğurduğ u 1964 tarihinde Kıbrıs krizinde verilen önlü "Johnson" mektubu hadisesinde ve 1974 yılında yapılan Kıbrıs Barış Harekatı sonrasında uygulanan ambargo döneminde ortaya çıkmıştır. 1974 yılından sonra milli savunma sanayii oluşturmak için cesur girişimler yapılsa da bunlar yeterli olmamıştır. 1981 yılında basılan "Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri" adlı eserde ş u değerlendirme yapılmıştır.

"Açık gerç ek ş udur ki; Dünya havacılığ ındaki bugünkü yerimiz, ATATÜRK zamanındaki yerimizden daha gerilerdedir. Bugün daha modern ve çok hava harp silah ve vasıtalarımızın bulunduğ u bir gerç ektir. Fakat, Atatürk'ün öngördüğü ve başlattığı gibi; çağdaş stratejinin dayanması gereken ve hava sanayii denilen lojistik temelleri de iç erecek bir yapıda, dışa bağımsız ve kendimize yeterli bir hava gücümüzün olduğ u da söylenemez²⁴⁸."

Aradan geçen 20 yıldan fazla sürede bu açığı kapatmak için büyük çalışmalar yürütölmüş ve bilindiğ i gibi Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi(TUSAŞ) kurularak F-16 uçakları ölkemizde üretilmiştir. Bu çalışma sayesinde Türkiye'de önemli bir bilgi birikimi

248 Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, s.247

ve yetişmiş işgücü oluşmuştur. Son dönemde yapılan kanun değişiklikleri ile Türkiye kendinse Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda uzayda da yer aramaya başlamıştır.

Günümüzde savunma sanayii özellikle gelişmekte olan ülkelerin tek başına altından kalkamayacakları maliyetler getirmektedir. Bugün ekonomileri son derece gelişmiş ülkeler dahi büyük projelerde ortaklıklara gitmektedir. Türkiye de uzun yıllardır sürdürmeye çalıştığı projelerden elde ettiği bilgi birikimi ile havacılık konusundaki ihtiyaçlarını uluslar arası ortaklıklardan iş payı alarak kullanmalı, maliyet etkin ve dış satım imkanı olan bazı tasarım ve üretimleri yurt içinde yaparak dışa bağımlılıktan kurtulmalıdır. Öte yandan Türk Hava Kurumu da gerekirse günümüze uygun yeni düzenlemeler ile Atatürk dönemindeki hareketliliğine yeniden kavuşturulmalıdır.



6. BİBLİYOGRAFYA

ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

27. 08. 1924 / 30.18.01.01 / 10.41.18

05.08.1925 / 030. 18. 01. 01 / 15. 50. 20 / 2347

27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

06.06. 1928 / 30.18.01.01/ 29.35.12

27.11.1929 / 030.18.01.02 / 6.57.15

03.01.1933 / 30.10.00 / 60.404.8

11.08.1933 / 30.18.01.02 / 38.58.13

05.05.1937 / 030.18.01.02/ 74.36.17

07.10.1937 / 030. 18.01.02 / 79.85.15

29.11.1939/30.10.0.0. / 59.399.25

Kayseri II nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı Tarihçesi

SÜRELİ YAYINLAR

Ayın Tarihi, No.15, Mart 1935

....., No.18, Haziran 1935

.....,No.19, Temmuz 1935

.....,No.20, Ağustos 1935

Hayat Mecmuası, Sayı 4, İstanbul 1965

Resmi Gazete, 27 Mayıs 1933, Sayı 2411

National Geographic Türkiye, İstanbul, Aralık 2003.

KİTAPLAR

- Gnkur, *Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri*, Gnkur Basımevi, İstanbul 1991.
-, *Atatürkçülük, Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1983.
-, *Hava Harp Tarihi, Birinci Cilt, 1903-1939, Havacılığın Doğuşundan İkinci Dünya Harbine Kadar*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1991.
-, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III/6*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1971.
-, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Dönemi*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1984.
- GÜLTEN, Zeynep. *İlk Uçak Sanayiimiz, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan 1926, II'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığına 2001*, Hava Harp Okulu Matbaası, İstanbul 2002.
- HÜRKUŞ, Vecihi. *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000.
- İHSANOĞLU, Ekmelettin. *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995.
- İLHAN, Atilla. *Hangi Atatürk*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1999.
- İLMEN, Süreyya. *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, Ankara 1947.
- KANSU Yılmaz, ŞENSÖZ Sermet, ÖZTUNA Yılmaz. *Havacılık Tarihinde Türkler*, Ankara 1971.
- KAYMAKLI, Hulusi. *Havacılık Tarihinde Türkler, II*, Kültür Ofset Limitet Şirketi, Ankara 1997.
- KEYÜSK, Mazlum. *Türk Havacılık Tarihi, 1912-1914, I*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950.
-, *Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916, II/1*, Hava Basımevi, Eskişehir 1951.
-, *Türk Havacılık Tarihi, 1917-1918, II/2*, Hava Basımevi, Eskişehir 1952.
- KLINE Stuart. *Türk Havacılık Kronolojisi*, Havaş, İstanbul 2002.
- KOÇAK, Cemil. *Türk-Alman İlişkileri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991.
- METE, Muhlis. *Münakalat*, İstanbul 1938.
- T.D.K., *Nutuk*, Türk Dil Kurumu Yayınları, 220/1, Ankara 1981.
- SARP, İrfan. *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hv. Bas. ve Neş. Md. lüğü, Etimesgut, Ankara 1986.
- STEFANOS, Yerasimos. *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, İstanbul 1980.
- ŞAHİN, Hüseyin. *Türkiye Ekonomisi*, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1997.

TANMAN, Sıtkı. *Türk Havacılık Tarihi*, 1918-1923, ,Hava Basımevi,1953, Eskişehir.

TEZEL, Yahya Sezai. *Cumhuriyet Tarihinin İktisadi Tarihi*(1923-1950), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

UÇAROL, Rıfat. *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu*, İstanbul 1990.

....., *Tarihi Gelişimi İçinde Hava Harp Okulu*(1951-1987), İstanbul 1988.

VEREL,Okta. *İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir*, THK Yayınları, No.3, İstanbul 1985.

....., Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle geçti, THK Yay.2 , İstanbul 1982.

YAYINLANMIŞ MAKALELER

BAYRAK,Rıfat."TOMTAŞ", Uçantürk Dergisi, Mart 1994, s. 40-42

....., "TOMTAŞ", Uçantürk Dergisi, Nisan 1994, s. 12-14

....., "Kayseri Tayyare Fabrikası", Uçantürk Dergisi, Mayıs 1994, s. 24-26

BEYOĞLU, Süleyman, "Osmanlı havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı", Türk Kültürü İnceleme Dergisi, İstanbul 1991, s. 143-147

"Geçmişten Günümüze Hava Ulaşımı,Tayyare'den Uçağa Bir Montajın Öyküsü" Mühendis ve Makina Dergisi, Sayı 491,Havacılık Özel Sayısı, Aralık 2000.

GEDİZ, Ergüder, "Türk Havacılık Sanayiinin Tarihçesi", Uçantürk Dergisi,Haziran 1988, s. 29-32

GÖKER,Fahrettin,"Türkiye'de Havacılık Sanayi", Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı 326, Ankara 1997, s. 7-15

KAYABALI İsmail , ARSLANOĞLU Cemender,"Türk Yurdunu, Vatanını ve Milletini Gelecek Tehlikelerden Koruyabilmemiz İçin Milletçe Milli Bir Havacılık Endüstrisi Kurmamız Gerekir" Türk Kültürü Dergisi, Sayı: 116, Yıl: X, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü, Haziran 1972, s. 565-627

ÖZGİRAY, Ahmet. "Kayseri Uçak Hangarları", Birinci Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, , Kayseri 1996, s. 237-240

SARISIR, Serdar. "Kayseri Tayyare Fabrikası", İkinci Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, Kayseri 1997, s. 433-442

SAYILI, Ahmet, "Atatürk ve Bilim", Atatürkçülük, İkinci Kitap, Atatürk ve Atatürkçülüğe İlişkin Makaleler, Ankara 1983, s. 79-81

İNCEÖZ, Semih. "Türkiye'nin ilk Uçak Fabrikası Kuran Adam Nuri Demirdağ", Aksiyon Dergisi, 15-21 Haziran 1996.

ÜNAP, Rezzan. "Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi", Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II, Gnkur. ATASE Bşk. lığı, Gnkur. Basımevi, Ankara 2002, s. 293-316

YÜKSEL, Ahmet Nuri. "Türkiye Uçak Sanayilerine Mukayeseli Bir Bakış", İkinci Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, Kayseri 1997, s. 309-317

ZAİF, Oktay. "Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşındaki Etkileri", Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri, Gnkur Basımevi, Ankara 1997, s. 198-209

..... "İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği", Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II, Gnkur. ATASE Bşk. lığı, Gnkur. Basımevi, Ankara 2002, s. 281-292

YAYINLANMAMIŞ TEZLER

AKDOĞAN, Mahmut. "Türk Tayyare Cemiyeti", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara 1993)

AYDIN, Necati, "Türk Hava Yolları'nın Tarihsel Süreç İçinde Ekonomik Gelişimi", Marmara Üniversitesi (yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996)

CEYLAN, Alparslan, "Milli Kalkınma Partisi (1945-1950)", Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2002)

SARISIR, Serdar. "Atatürk Dönemi Milli Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Kayseri 1998)

TAYYANI, İhsan (2001) "Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)", Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2001)

ZAİF, Oktay. "Türk Hava Kurumu Dünü, Bugünü, Yarını " İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996)

İNTERNET KAYNAKLARI

Tayyareci, <http://www.tayyareci.com.tr>, (Şubat 2004)

The Hugo Junkers Homepage

http://ourworld.compuserve.com/homepages/hzoe/fu_home.htm@HorstZoeller, Germany, 100644.613@Compuserve.com, Haziran 1996

7. ÖZGEÇMİŞ

Tuncer DİNÇELLER, 22 Mayıs 1962 yılında Erzurum'da doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini Ankara'da tamamlamış, 1976 yılında Kuleli Askeri Lisesinden, 1984 yılında Kara Harp Okulundan Topçu Teğmen olarak mezun olmuştur.

1985 yılında Topçu ve Füze Okulunu bitirmiş, Türkiye'nin çeşitli bölgelerindeki hava savunma birliklerinde takım ve bölük komutanlıkları yapmıştır.

1995 yılında öğretmen olarak Topçu ve Füze Okuluna atanmış, öğretmen ve proje subaylığı görevlerinin yanında Hava Savunma Okulu kuruluş çalışmalarında da görev almıştır.

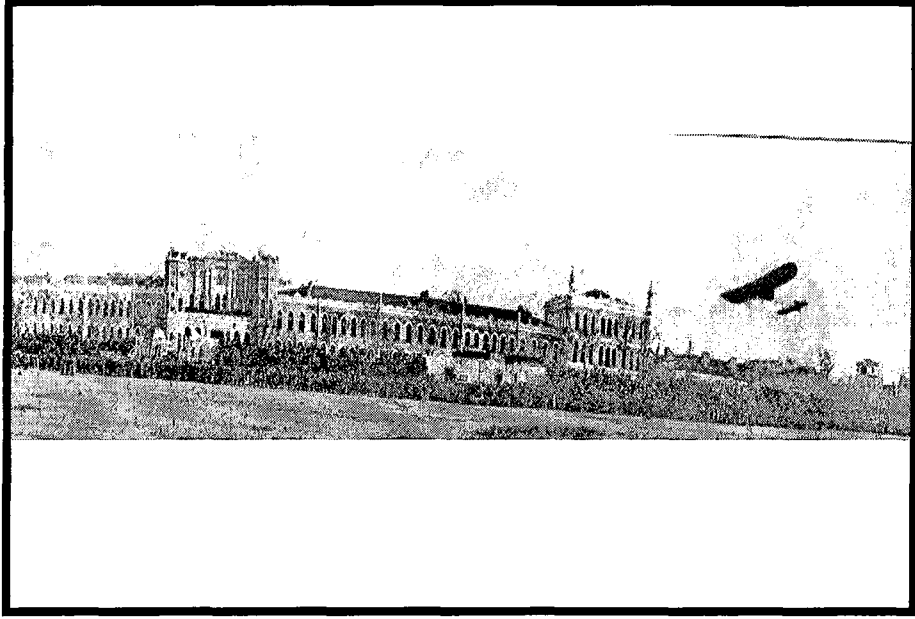
1997 yılından itibaren Hava Savunma Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığında öğretmenlik ve proje subaylığı görevlerini yürütmüştür. Yurtdışında değişik NATO ve Birleşmiş Milletler görevleri de yapmış olup, iyi derece İngilizce bilir.

Hava Savunma Binbaşı Tuncer DİNÇELLER evli ve bir çocuk babasıdır.



8. EKLER

EK-1 Resimler

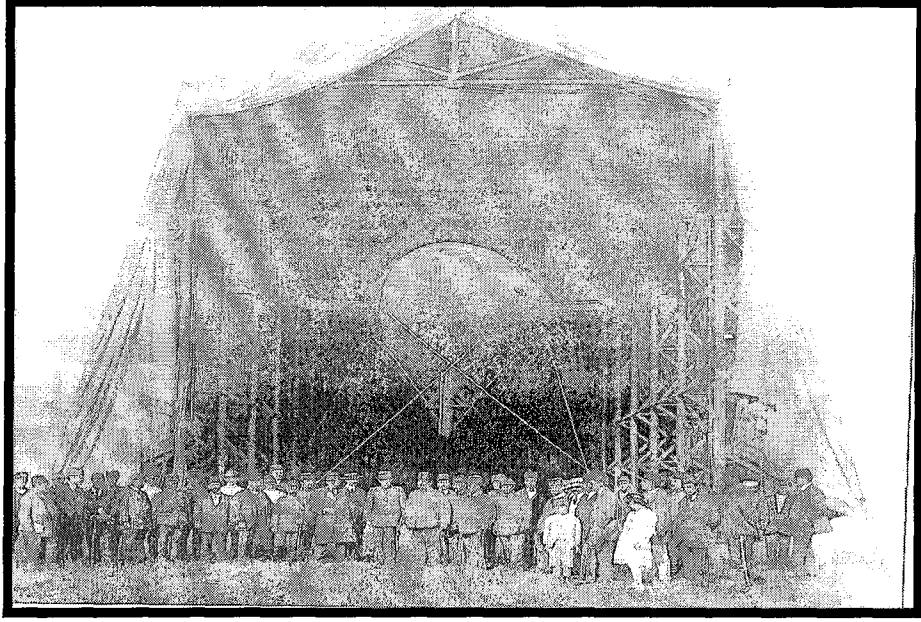


Resim-1 11 Aralık 1909 Taksimde Bleriot Uçuşu

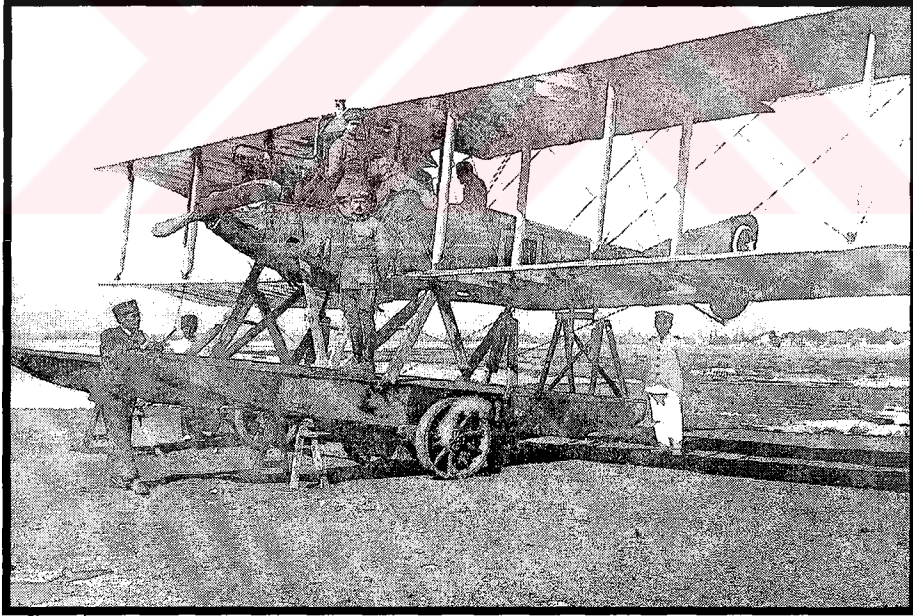


Resim-2 Gordon Bell Yeşilköy'de uçtuğu uçağın önünde

EK-1 Resimler(Devam)

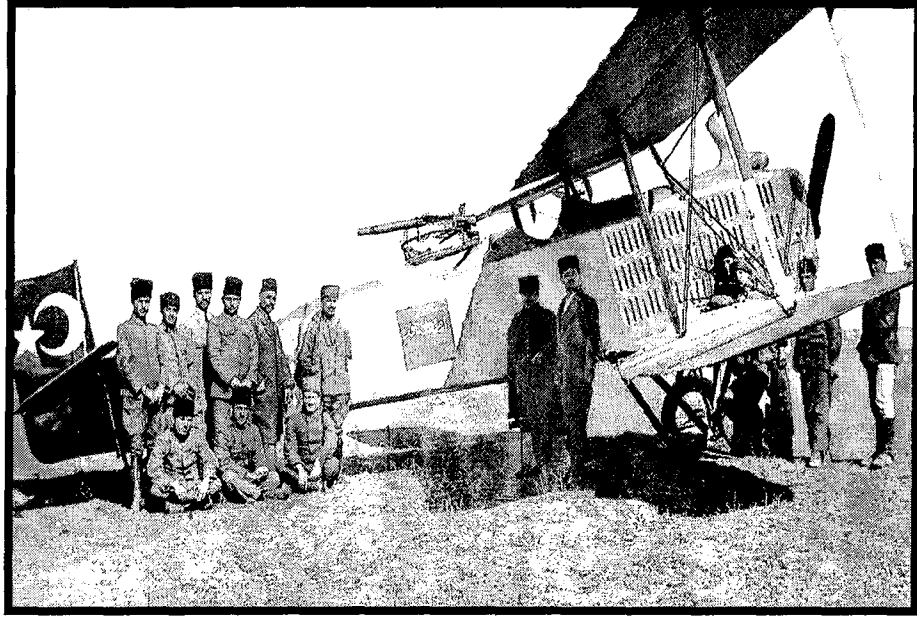


Resim-3 Yeşilköy Hava Meydanında PL-9 Balonu

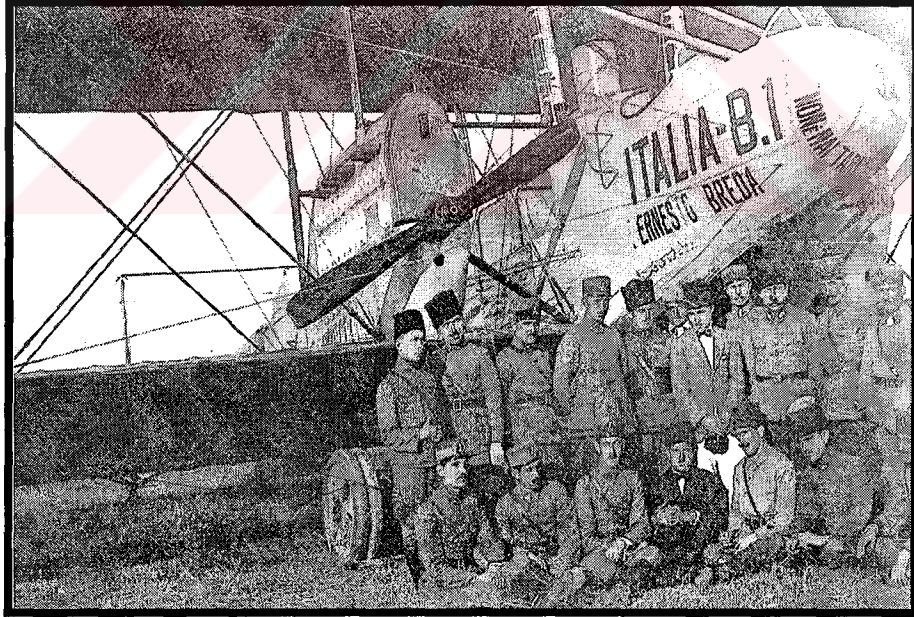


Resim-4 Birinci Dünya Savaşında Deniz Tayyare
bölüğünde Gotha W-13

EK-1 Resimler(Devam)



Resim-5 İstiklal Harbinde Breguet XIV



Resim-6 İtalyanlar tarafından terk edilen ve Vecihi Hürkuş tarafından uçurulan Caproni tipi uçak

EK-1 Resimler(Devam)



Resim-7 Atatürk uçakları izlerken



Resim-8 Atatürk ve Sabiha Gökçen Hava Okulunu ziyarette

EK-1 Resimler(Devam)



Resim-9 Atatürk ve Sabiha Gökçen uçakları izlerken

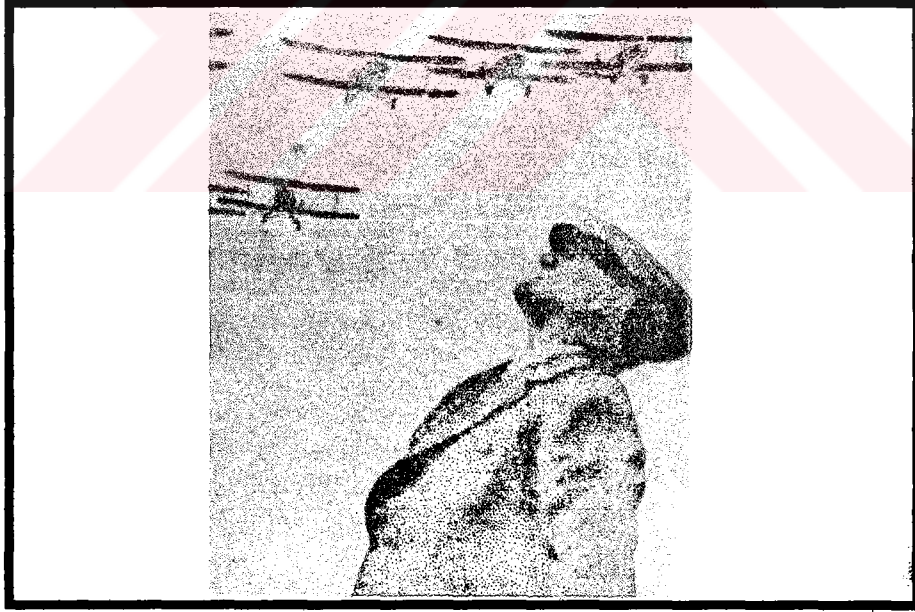


Resim-10 Atatürk 1936 yılında Eskişehir Hava Okulunda uçuşları izlerken

EK-1 Resimler(Devam)



Resim-11 Atatürk Türk Kuşunun 3 Mayıs 1935 tarihli açılışında

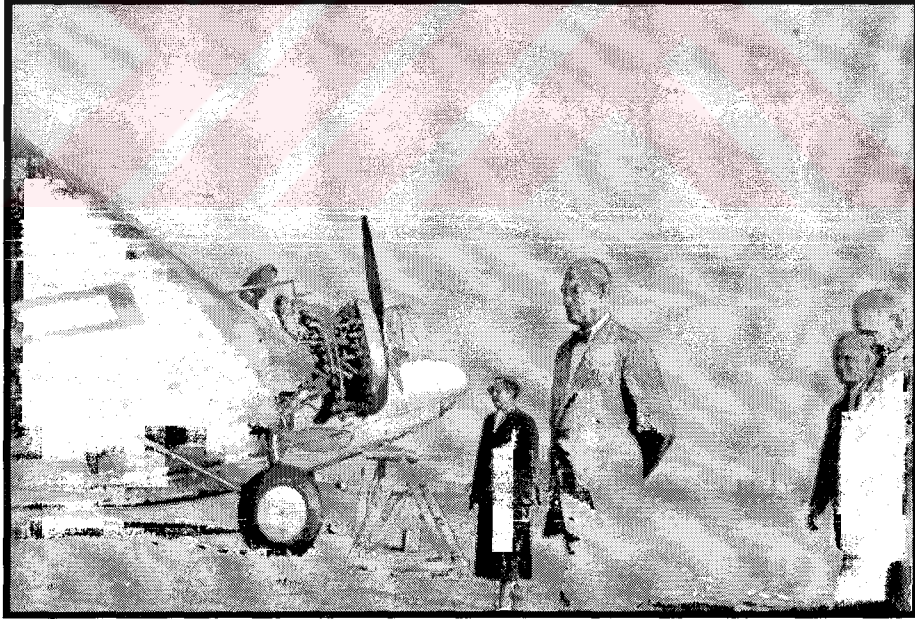


Resim-12 İstikbal Göklerdedir.

EK-1 Resimler(Devam)



Resim-13 Hava Okulunu ziyarette



Resim-14 Atatürk ve Afet İnan Yeşilköy'de Martin WT 139
Uçağı önünde

EK-1 Resimler(Devam)

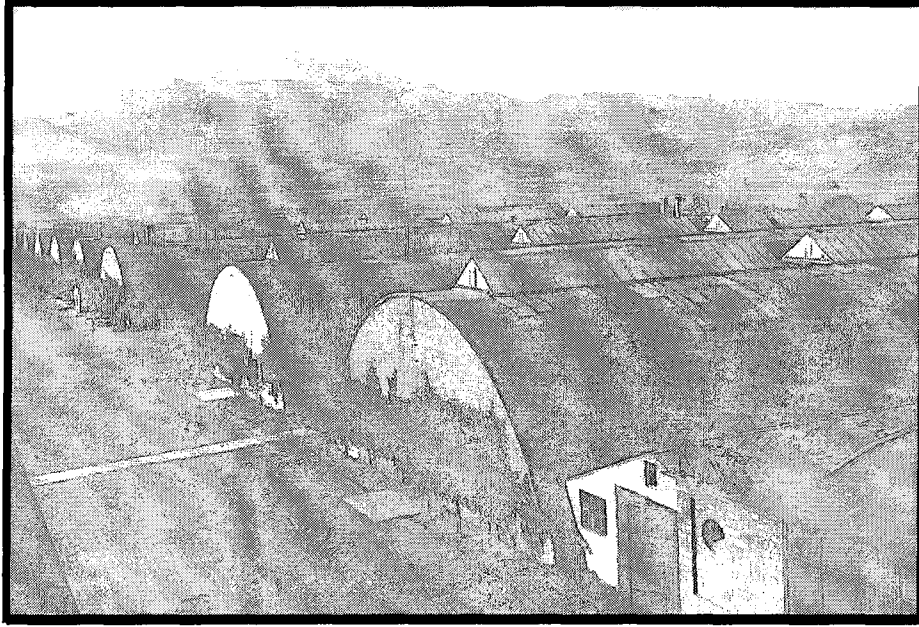


Resim-15 İzmir Tayyare birliğine ziyarette



Resim-16 Hava Okulunu ziyaret

EK-1 Resimler(Devam)

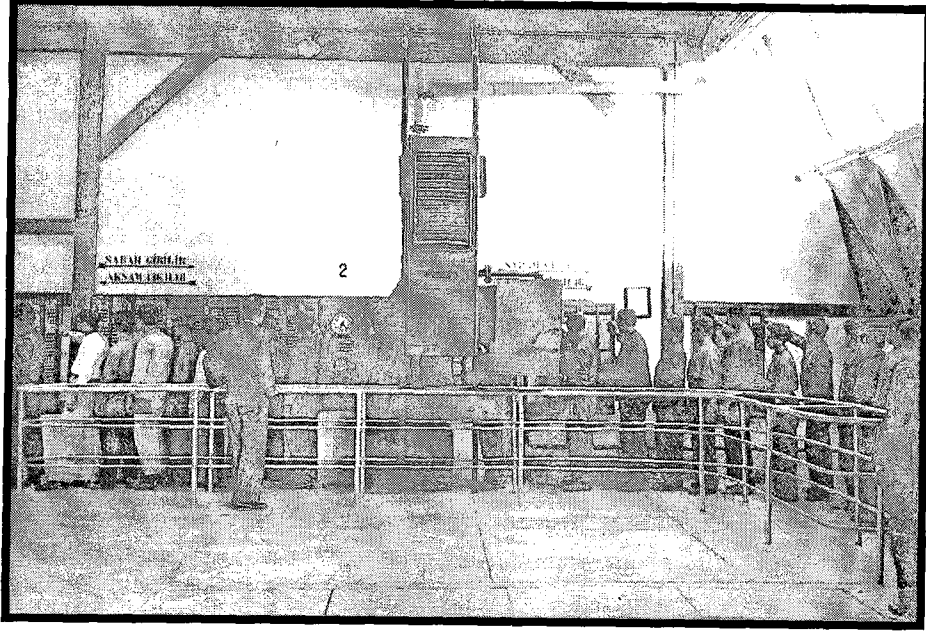


Resim-17 Kayseri Tayyare Fabrikası (TOMTAŞ) Hangarlarının Genel Görünümü

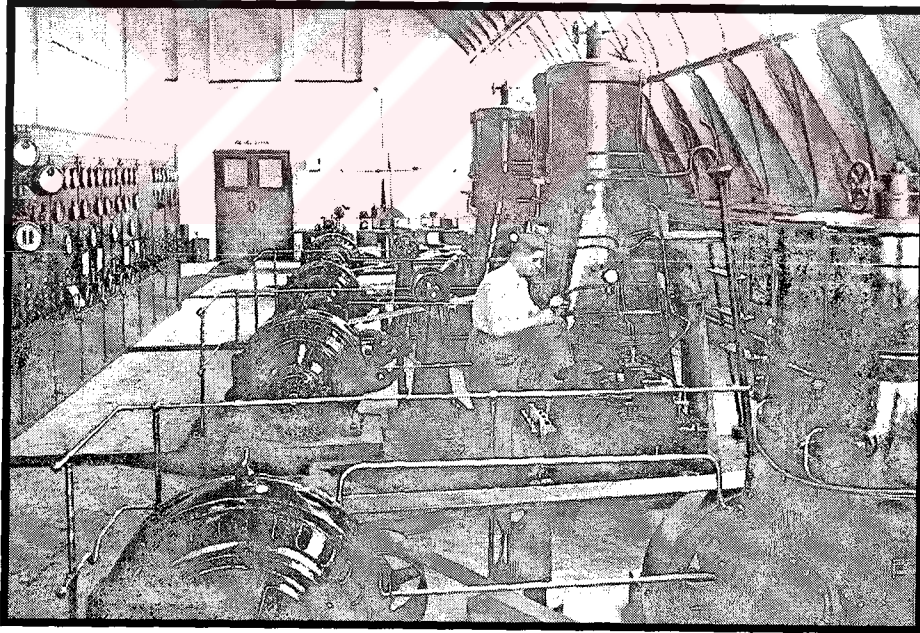


Resim-18 Kayseri Tayyare Fabrikası (TOMTAŞ) Hangarlarının Genel Görünümü

EK-1 Resimler(Devam)

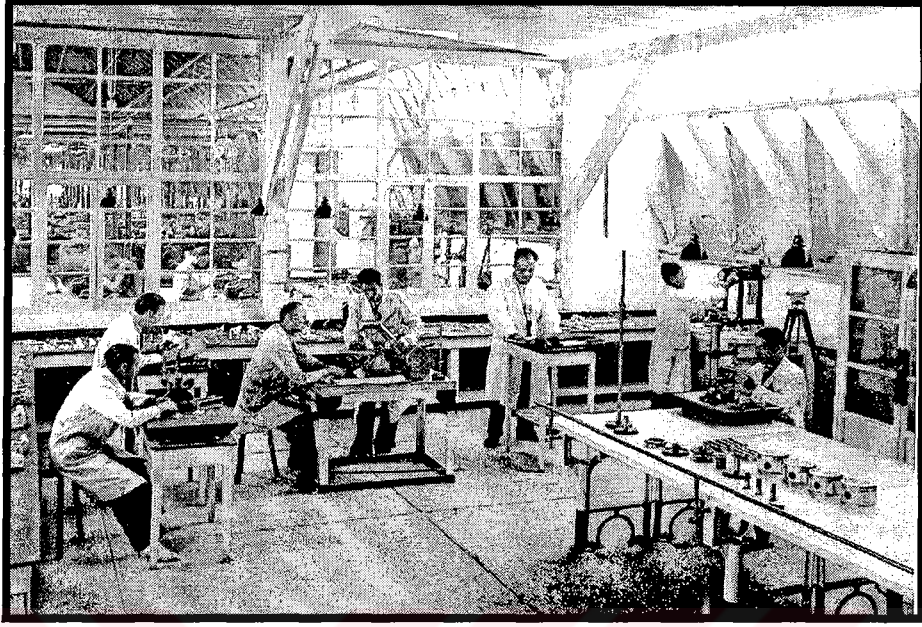


Resim-19 Fabrika Girişi



Resim-20 Fabrika Güç Santrali

EK-1 Resimler(Devam)

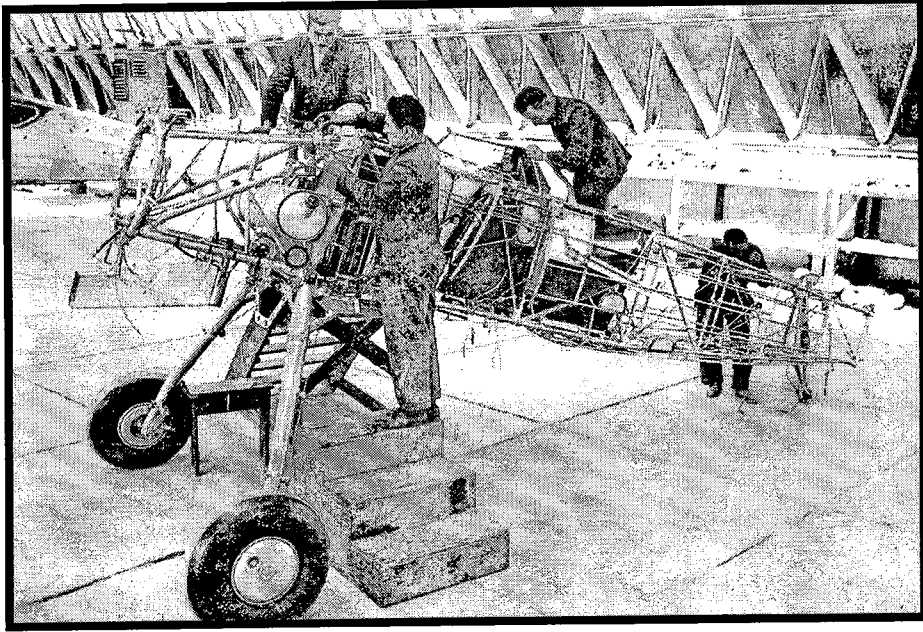


Resim-21 Fabrikada Çalışma

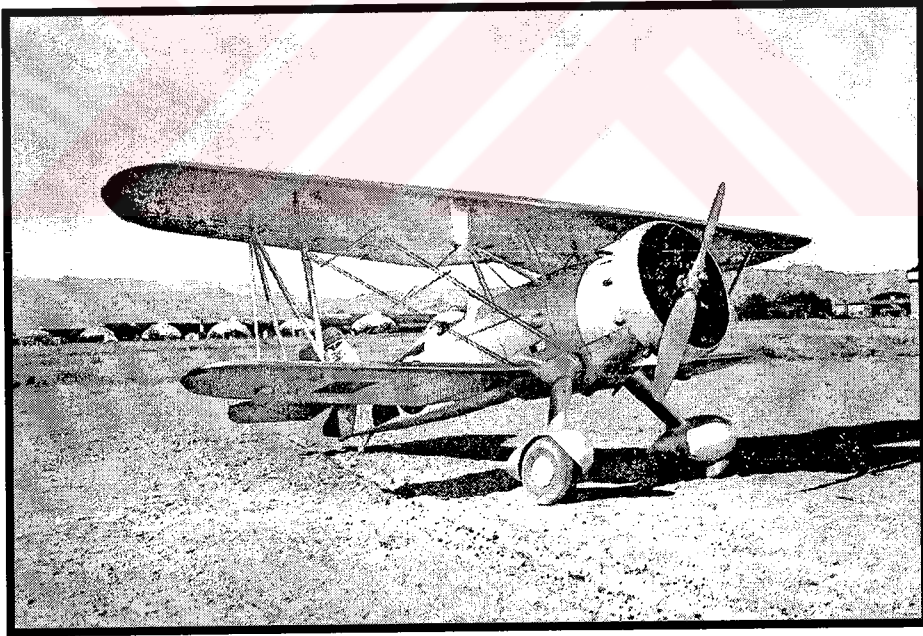


Resim-22 Junkers A-20

EK-1 Resimler(Devam)

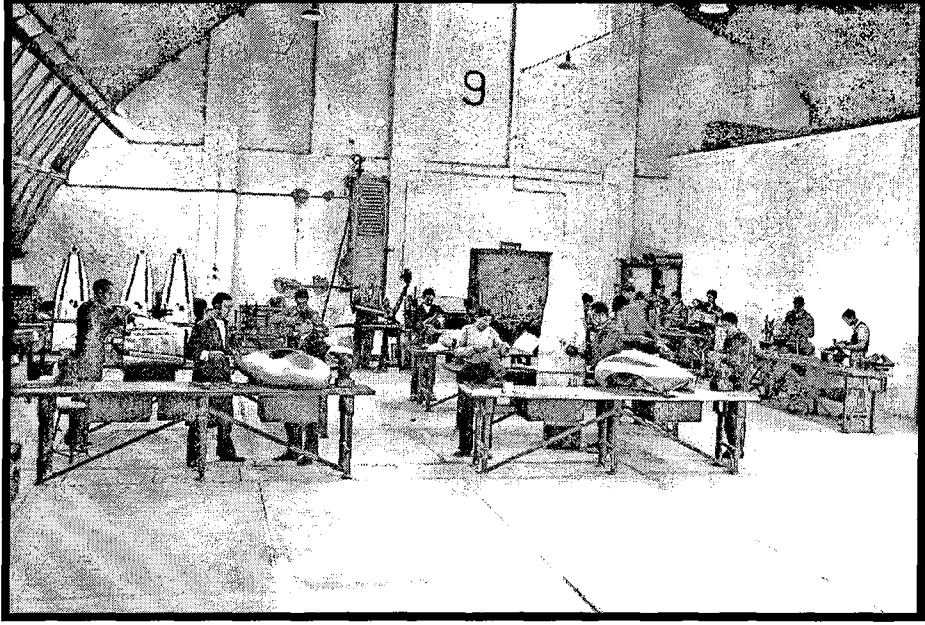


Resim-23 Curtiss Hawk-II Uçağı Montajı

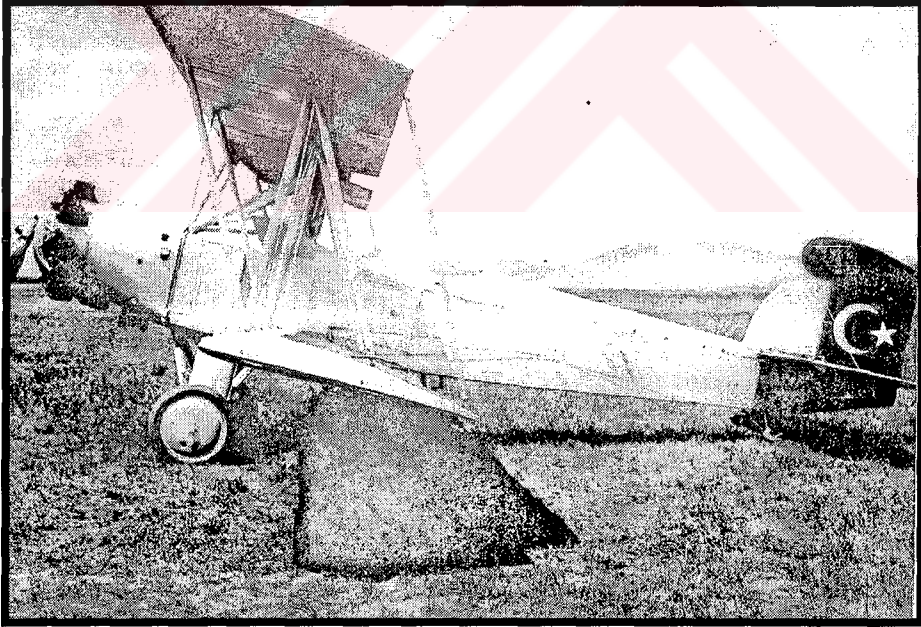


Resim-24 Hawk-II Uçağı Montajı

EK-1 Resimler(Devam)

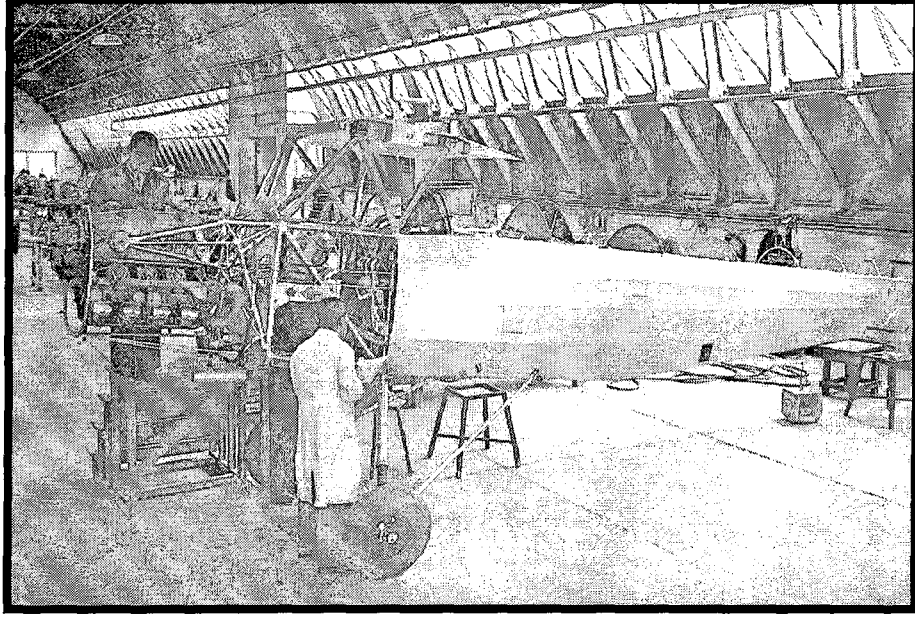


Resim-25 Curtiss Uçakları Kaporta İmal Atölyesi

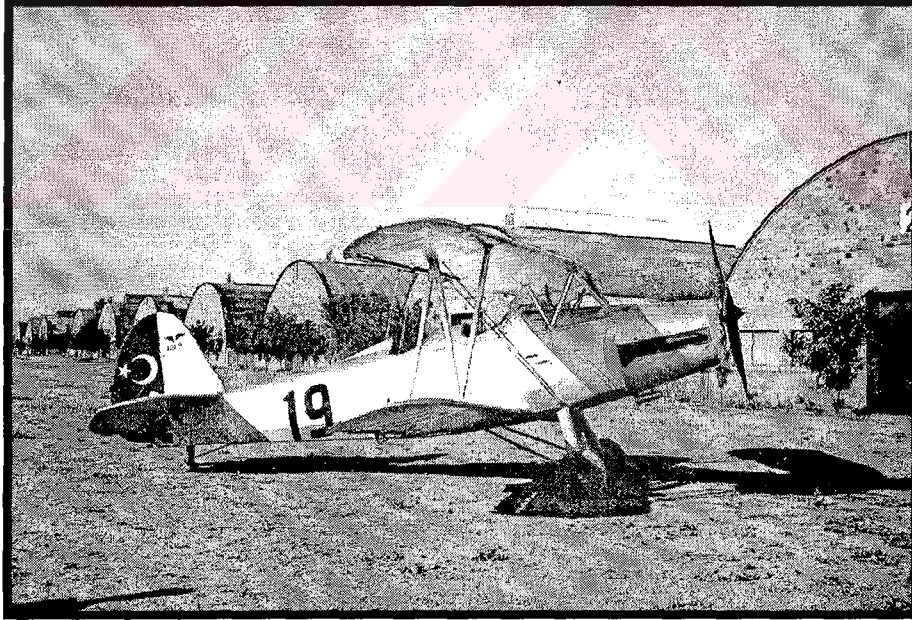


Resim-26 Curtiss Fledling Uçağı

EK-1 Resimler(Devam)

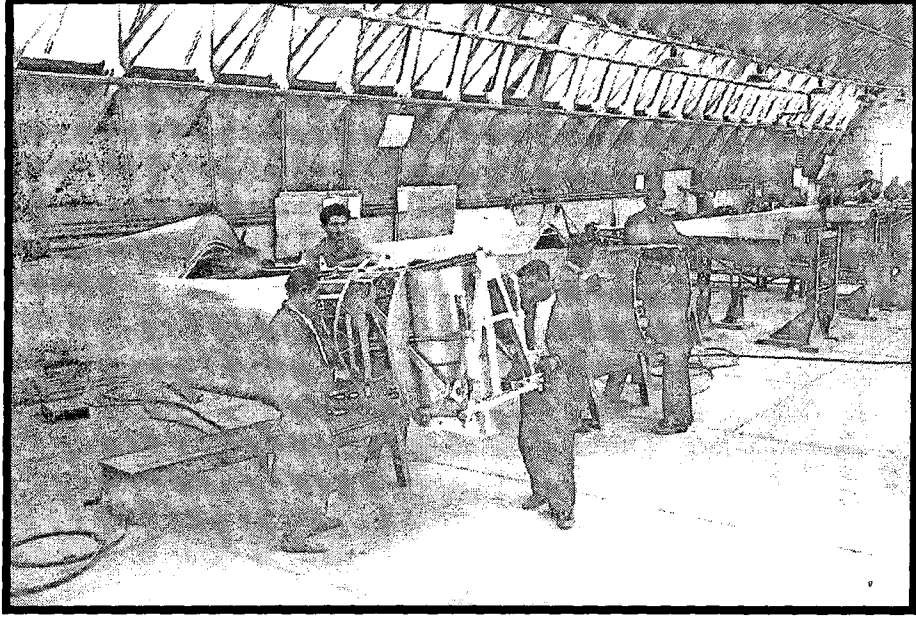


Resim-27 Kayseri Tayyare Fabrikasında Gotha GO-145A
Uçağı Montajı

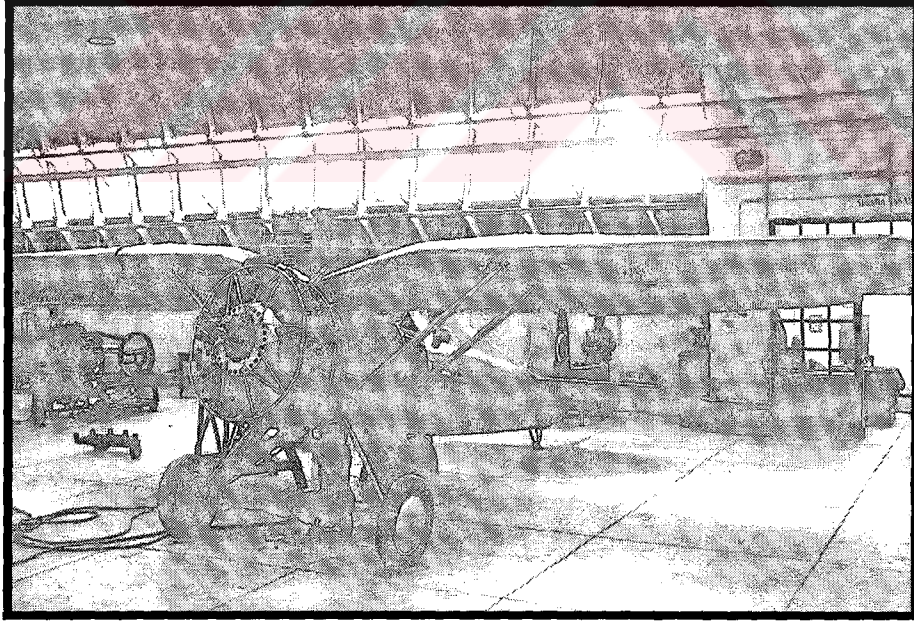


Resim-28 Kayseri Tayyare Fabrikasında Gotha GO-145A

EK-1 Resimler(Devam)

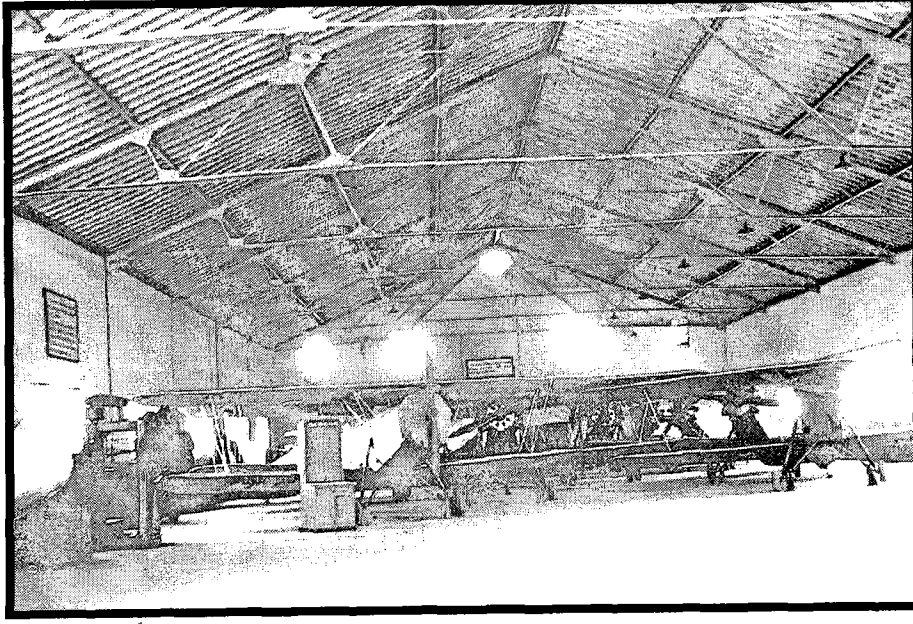


Resim-29 Kayseri Tayyare Fabrikasında P.Z.L. Uçağı Montajı

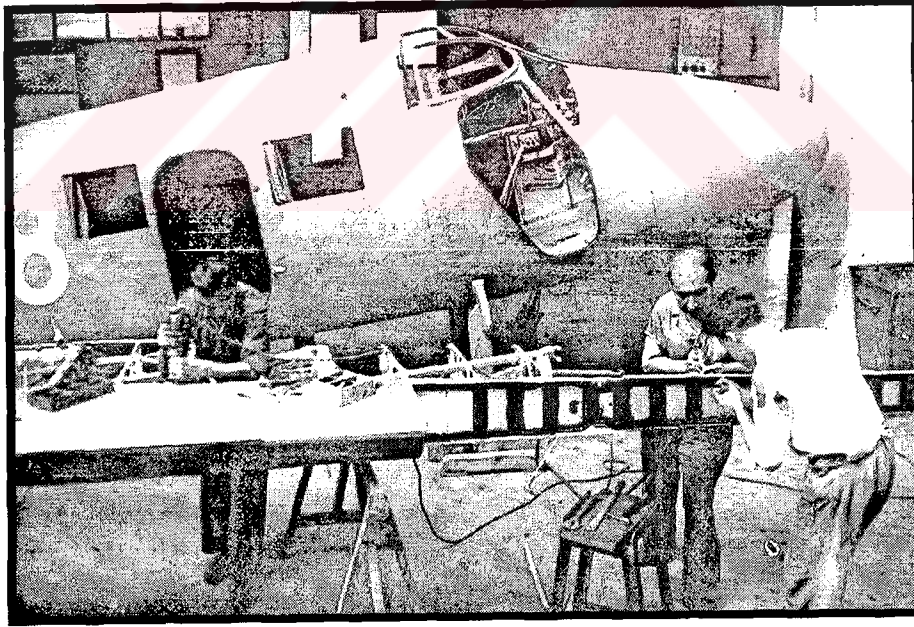


Resim-30 P.Z.L. Uçağı Montajı

EK-1 Resimler(Devam)

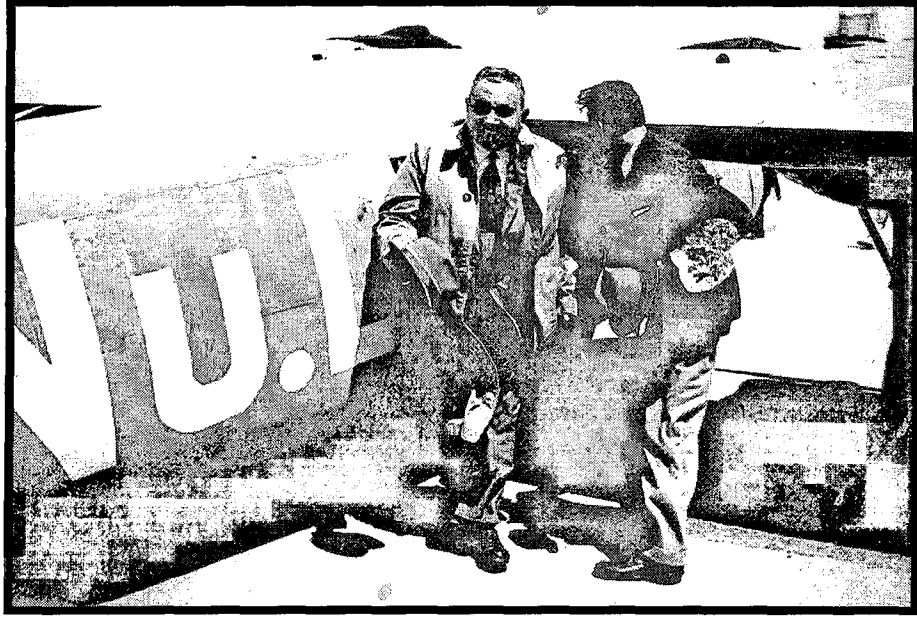


Resim-31 Nuri Demirağ Uçak Hangarı

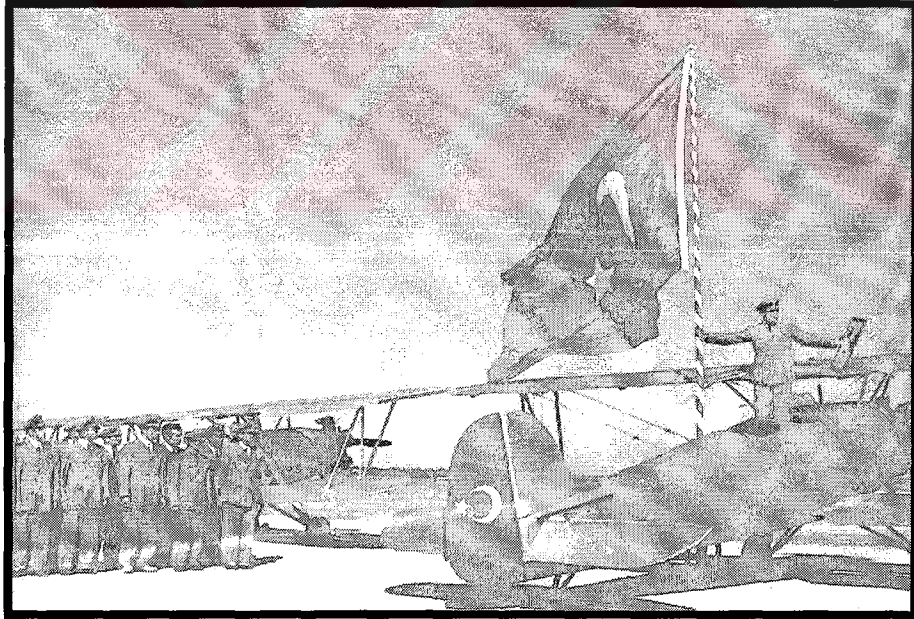


Resim-32 Nuri Demirağ Uçak İmalatı

EK-1 Resimler(Devam)

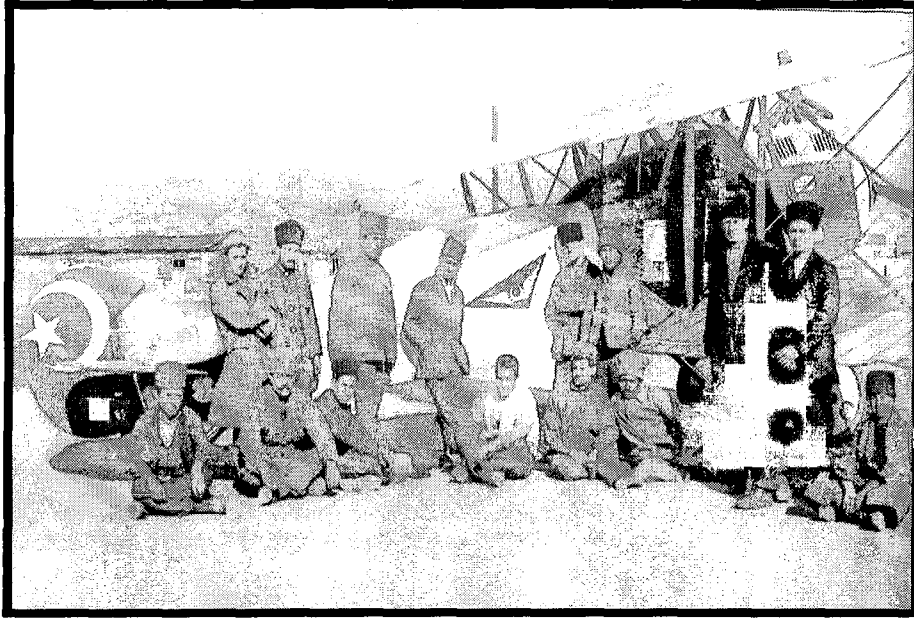


Resim-33 Nuri Demirağ Kendi Fabrikası Üretimi Uçakta



Resim-34 Nuri Demirağ Uçuş Okulunda Yemin Töreni

EK-1 Resimler(Devam)

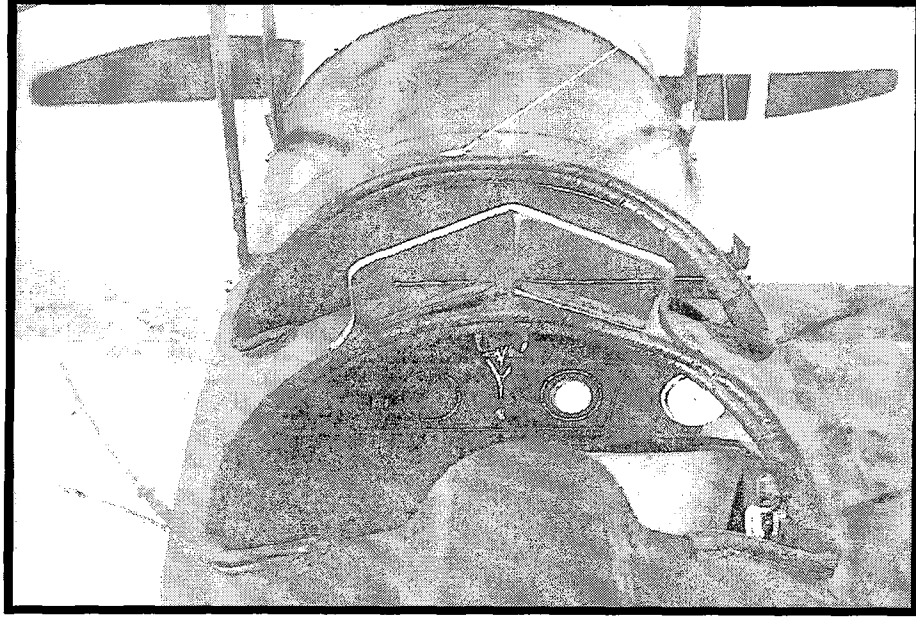


Resim-35 Vecihi Hürkuş ve Vecihi K-VI, İzmir 1925

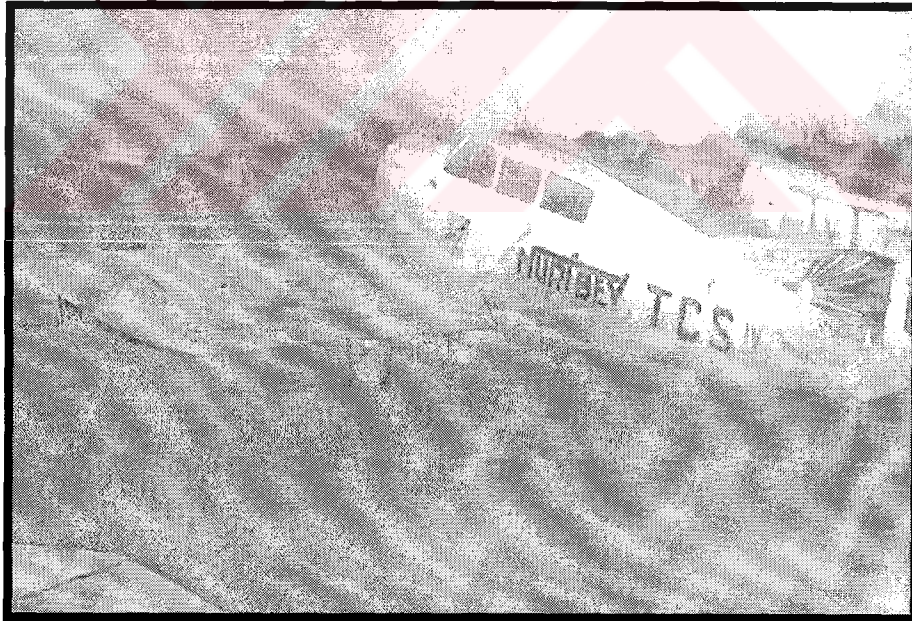


Resim-36 Vecihi XIV

EK-1 Resimler(Devam)

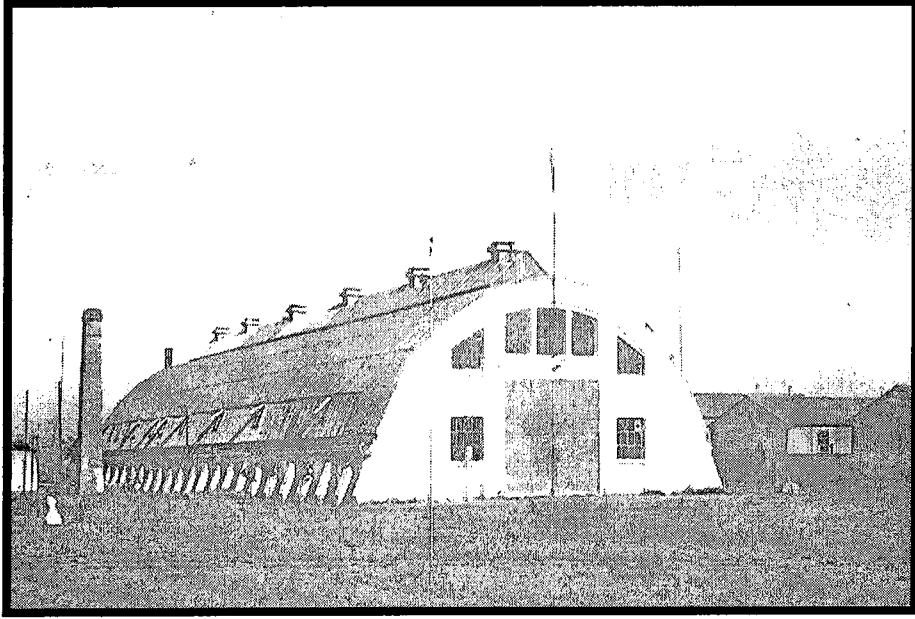


Resim-37 Vecihi XIV Kokpiti

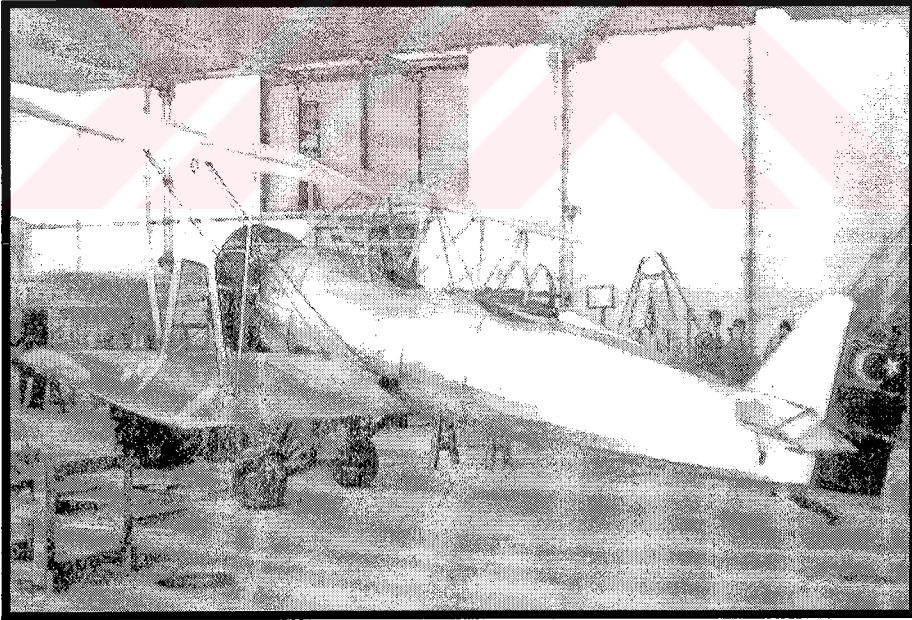


Resim-38 Vecihi Hürkuş'un ürettiği Nuri Bey Uçağı

EK-1 Resimler(Devam)



Resim-39 Eskişehir Tayyare Fabrikası



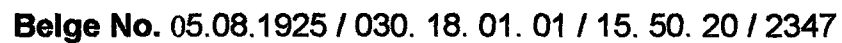
Resim-40 Selahattin Alan'ın MMV. 1 Uçağı

Belge -1-2 Türkiye’de Hava Nakliyat ve Uçak Fabrikası Kurma Hususunda Junkers ve Frankoromen Şirketlerinin Tekliflerinin Değerlendirilmesi

[illegible]

Belge No. 27.08.1924 / 30.18.01.01 / 10.41.18

Belge -2 Hükümetin Bir Tayyare Fabrikası Kurmak Amacıyla Junkers Şirketi İle Yapacağı Sözleşmenin İmzası İçin Maliye Vekili Hasan Bey'e Yetki Vermesi



EK-2 Belgeler (Devam)

Belge – 3-1 Alman Hugo Junkers Firmasının Uçak Üretimi İçin Teklifi

HUGO JUNKERS PROFESSOR DR. ING. o. h.	DESSAU, 27. März 1928. RAISENPLATZ III
I. C. HASEKARALIN CUMHURİYET ARŞIVI	
An Seine Exzellenz den Ministerpräsidenten der Türkischen Republik Ismet Pascha Angora -----	
Ihr Exzellenz!	
Aus den Berichten, die mir Herr Direktor Sachsenberg bei seiner Anwesenheit in Dessau bezüglich der Wünsche der Hohen Türkischen Regierung, den am 15. August 1925 abgeschlossenen Fabrikationsvertrag zu ändern, gegeben hat, musste ich zu meinem Bedauern ant-nehmen, dass bezüglich der Auslegung des § 16 des beste-henden Vertrages, die Lizenzgebühren betreffend, Missver-ständnisse bestehen. Obwohl der deutsche Text des Vertrages keinen Zweifel über die Auslegung zulässt, möchte ich mir doch erlauben, Ev. Exzellenz nachstehend eine zusammengefasste Schilderung über das Zustandekommen dieses Paragraphen zu geben: Wie Ev. Exzellenz bekannt sein dürfte, wurde der erste Vertrag, der am 10. Mai 1918 in Angora abge-schlossen wurde, unter der Voraussetzung abgeschlossen, wie in § 19 zum Ausdruck kam, dass zwischen mir und der Türkischen Regierung eine Einigung bezüglich der Geldangelegenheit, d. h. der Lizenzfragen	
-6+3 plan	c30 10 59 1392 6 - 2 -

Belge No. 27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

- 2 -

HUGO JUNKERS
PROFESSOR DR. ING. E. H.

DESSAU, 27. März 1928.
KONFERENZ

61
6

KONFERENZ

zustande kam. Dieser Paragraph wurde deshalb eingesetzt, weil mein Bevollmächtigter a.Zt., wie von mir gewünscht, verlangte, dass bei Unterschrift des Vertrages seitens der Türkischen Regierung eine Anzahlung auf die zu benutzenden Patente in Höhe von 1.8 Mill. Türk. Pfund geleistet würde.

Bei den Besprechungen, die im Anschluss hieran in Berlin mit dem Vertreter der Hohen Türkischen Regierung, Sr. Exzellenz Kemaleddin Semi Pascha und mir stattfanden, erklärte ich wiederholt, dass es mir schon mit Rücksicht auf meine anderen Lizenznehmer nicht möglich sei, auf diese Anzahlung zu verzichten. Auf die wiederholten Vorstellungen des Herrn Botschafter erklärte ich mich dann bereit, in Würdigung der finanziellen Lage der Türkischen Regierung und in Hinblick darauf, dass, wie immer wieder versichert wurde, die Zusammenarbeit der Hohen Türkischen Regierung mit meinen Werken und mir auf gegenseitiges Vertrauen basiert sein sollte, auf die sofortige Anzahlung bei Unterschrift des Vertrages zu verzichten und die Summe von 1.8 Mill. Lit. auf die in den ersten Jahren zu bauenden Flugzeuge als erhöhte Lizenz anzulegen. Aus diesem Grunde schlug ich dem Herrn Botschafter vor, dass in den ersten Jahren, d.h. bis die Fabrik ca. 1000 Flugzeuge gebaut hat, für alle Flugzeuge, Ersatzteile, Motoren und Reparaturen 15%

030	10		
-----	----	--	--

59.397.6

- 3 - 2

Belge No. 27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

HUGO JUNKERS
PROFESSOR DR. ING. & L.

- 3. -

DESSAU, 27. März 1928.
KAISERPLATZ 20

des Fakturenwertes als Lizenzgebühr an mich abgeführt werden sollte, von da ab nur noch 12%.

Bei den sich weiter anschliessenden Verhandlungen wurde dann seitens des Herrn Botschafters darauf hingewiesen, dass sich erstens die Grösse der Flugzeuge und somit auch der Preis derselben in den nächsten Jahren evtl. ausserordentlich steigern würde, sodass dann bei einer Produktion von 250 Flugzeugen jährlich die Summe von 1.8 Mill., die als Anzahlung gedacht war, evtl. weit überschritten werden würde. Sr. Exzellenz bat mich, eine Staffelung der Lizenzgebühren für den Fall eintreten zu lassen, dass die Türkische Regierung, wie beabsichtigt sei, sehr grosse Aufträge an mein Flugzeugwerk erteilen würde.

Unter Berücksichtigung dieser Momente und besonders im Hinblick darauf, dass meinen Werken in Dessau sofort grosse Aufträge zugeführt werden sollten, entschloss ich mich, den Wünschen des Herrn Botschafters erneut weitgehend Rechnung zu tragen. Es wurde dann vereinbart, dass grundsätzlich mindestens 10% auf alle Flugzeuge, Motoren, Ersatzteile und Reparaturen vom Fakturenwert als Lizenz gezahlt werden sollten. Um die Anzahlung von 1.8 Mill. zu decken, sollten für die erste Zeit 15% gezahlt werden, wobei 5% auf die Anzahlung verrechnet werden sollten. Ich machte hierbei das weitere Entgegenkommen, dass diese 5% über die normale Lizenz

- 4 - 3

030	10			59	397	6
-----	----	--	--	----	-----	---

Belge No. 27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

Belge – 3-4 Alman Hugo Junkers Firmasının Uçak Üretimi İçin Teklifi

HUGO JUNKERS
PROFESSOR DR. ING. & C.

- 4 -

DESSAU, 27. März 1928.
KASSELPLATZ 11

hinans nur solange gezahlt werden sollten, bis 400 Flugzeuge im Werk fertiggestellt seien. Ansonsten machte ich das Zugeständnis, falls die Türkische Regierung über ihre Vertragsverpflichtung hinaus, d.h. falls sie jährlich mehr wie 250 Flugzeuge und Motore der Postasch in Auftrag gibt, eine Ermässigung der Lizenz auf 7% für die über diese Anzahl hinaus fabrizierten Flugzeuge eintreten zu lassen.

Bei der endgültigen Abfassung dieses Paragraphen bei der Unterschrift des Vertrages in Angora ist bei der türkischen Abfassung insofern ein Fehler unterlaufen, als nicht klar zum Ausdruck kam, dass diese Ermässigung nur für die Flugzeuge eintreten sollte, die über 250 Flugzeuge jährlich hinaus bestellt wurden. Nach der heutigen Fassung des Paragraphen braucht die Regierung, falls sie 251 Flugzeuge jährlich in Auftrag gibt, für alle 251 Flugzeuge nur 7% zu zahlen — natürlich ohne Berücksichtigung etwa noch ausstehender Restzahlungen auf die Anzahlung von 1.8 Mill. — während meine Absicht war, dass für 250 Flugzeuge 10% gezahlt werden und nur für das eine Flugzeug, das darüber hinaus bestellt wurde, 7%.

In diesem Sinne habe ich schliesslich im Rahmen der sehr freundschaftlichen Erörterungen mit dem Herrn Botschafter in Berlin so ausserordentlich

- 5 - 4

030	10			59	397	6
-----	----	--	--	----	-----	---

Belge No. 27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge - 3-5 Alman Hugo Junkers Firmasının Uçak Üretimi İçin Teklifi

HUGO JUNKERS
PROFESSOR DR. ING. u. L.

- 5 -

DESSAU, 27. März 1928.
KASSELPLATZ 7

weitgehend den Gedanken gelten lassen, dass ich meinem Partner nichts abverlangen oder zumuten sollte, was er aus finanziellen oder wirtschaftlichen Gründen nicht tragen konnte. Ich bin dabei wirklich weit über die Grenze dessen gegangen, was ich mit Rücksicht auf meine anderen Lizenznehmer hätte verantworten können.

Alle diese hier von mir geschilderten Vorgänge und Gesichtspunkte sind bei den Besprechungen mit Sr. Exzellenz Kemaleddin Sani Pascha s. Zt. eingehend erörtert worden, wie dies aus den verschiedenen vorliegenden Protokollen und dem Briefwechsel ersichtlich ist.

Ich hoffe, dass diese Ausführungen genügen, um Hr. Exzellenz davon zu überzeugen, dass die Ansichten der Hohen Türkischen Regierung bezüglich der Auslegung dieses Vertragsparagraphe auf falschen Voraussetzungen beruhen.

Ich möchte meine Ausführungen nicht schliessen, ohne Hr. Exzellenz nochmals die Versicherung abzugeben, dass meine Werke und ich bestrebt sind, bei dem Aufbau der türkischen Industrie unsere Mitarbeit weitgehendst zur Verfügung zu stellen. Ich darf aber meine Befürchtung offen zum Ausdruck bringen, soweit die Entwicklung der Verhältnisse bei der Tontasch hierzu eine Berechtigung gibt, dass die Zusammenarbeit zwischen der Hohen Türkischen

- 6 - 5

030	10			59	399	6
-----	----	--	--	----	-----	---

Belge No. 27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

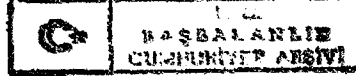
EK-2 Belgeler (Devam)

Belge – 3-6 Alman Hugo Junkers Firmasının Uçak Üretimi İçin Teklifi

HUGO JUNKERS
PROFESSOR DR. ING. & C.

- 6 -

DESSAU, 27. März 1928.
KABINFLATZ



Regierung und mir bzw. meinen Werken nicht mehr auf der Basis steht, wie dies beabsichtigt war. Ich weiss mich aber nach wie vor mit Ew. Exzellenz wie auch mit den übrigen hohen Ministern der Türkischen Regierung einig in dem Bestreben, die Türkische Flugzeug- und Motoren-A.-G. in aufrichtiger gemeinsamer Arbeit zu einem wichtigen Instrument der Technik und der Vor-sorge für die Sicherheit des türkischen Reiches zu machen. Ich habe mir daher auch erlaubt, an Sr. Exzellenz dem Herrn Marschall Fewzi Pascha ein Schreiben zu richten, von welchem ich Abschrift beifüge. Ich darf hoffen, dass auch Ew. Exzellenz sich meinen Ausführungen in meinem Schreiben an den Herrn Marschall anschliessen werden, womit ich gleichzeitig die Hoffnung verbinde, dass die weitere Bearbeitung der schwebenden Fragen recht bald zu einem für beide Teile befriedigenden Ergebnis führen wird.

Ich verbleibe mit dem Ausdruck
meiner vorzüglichsten Hochachtung
Ew. Exzellenz ganz ergebener

Hugo Junkers

1 Anlage

030	10			59	397	6
-----	----	--	--	----	-----	---

Belge No. 27.03.1928 / 30.10.0.0. / 59.397.6

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge 4-1 T.C. Hükümetinin Kayseri Tayyare Fabrikasının kapanması Ve Türk Tayyare Cemiyetine Devri İle İlgili Karamamesi

T.C.
BAŞVEKÂLET
MÜAMELAT MÜDÜRLÜĞÜ
Şube :
Sayı : 5527

Karamame

M. Midafa Vakâletinden yazılan 24/II/929 tarih 4994 numaralı tezkerede , Türkiye Hükümeti Cumhuriyeti Yüngers tayyare şirketi x arasında akt olunan 15 agosto 34I tarihli mukavelemame ve merbutatına tenvifkân teşekkül eden (Türk tayyare ve motör anonim şirketi) ile mukavele tathikâtından mitevellit ihtilaflar hakez hazırlama da sevk x edilmiş ise de misbet bir karar ve netice istihsal olunmadığından x üçüncü hakemin intihabı esnasında şirketin iflası vakubulmuş olacağı x ve tasfiyei muamelat ve mevcudat için keyfiyeti/Ankara asliye mahkemesi birinci hukuku tarafından teşkil olunan iflas masasına tevdi olunduğu izah edilerek bir taraftan hakez işine devam edilip edilmeyeceği ni iflasın vukumundan dolayı mukavele ve merbutatının tarafeyne temin ettiği hakların baki olup olmadığına tesbit etmek için hukuk müşavirlerinden mirakkep teşkil eden heyet ittifakla bir karara vasıl olmadıkları ve Kayserideki tesiatattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzameden memleket hava kuvvetleri hesabına muntelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu B. E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine x fabrika ve müstemilatına sahip olabilmek için mutahassıslardan mirakkep bir heyete mahallerinde tetkikat yaptırarak Kayserideki tesiatatı harıraya ve müstemilatına I,572,373.lira kaymet biptikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A) işaretli teklifi üzerine B.E. Riyasetiyle cereyan eden muhabere ve sindiklerle yapılan mizakere neticesinde miflis şirketine bilünüm ezvalinin tayyare Cemiyetine I,469,000 liraya satın alınması ve bu paradan cemiyetin şirketten aldığı olan 221,000 lira temzil edilerek kalan I,248,000 liranın borçlara tevzi olunmak üzere makten masaya verilmesi ve bundan başka Yüngersin miflis şirkette mevcut olup Türk tayyare cemiyetine terk ettiği x hissi hissesine ve bilünüm feragat ve ibralarına mukabil olarak cem-

10.12.1929 6 5214

Belge No. 27.11.1929 / 30.18.01.02. / 6.57.16

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge 4-2 T.C. Hükümetinin Kayseri Tayyare Fabrikasının kapanması
Ve Türk Tayyare Cemiyetine Devri İle İlgili Karamamesi

Türkçe Cumhuriyeti BAŞVEKALET Mumecit Müdürlüğü Sıra Sayı 8594	Kararname	T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ
---	------------------	--

yetin 520,000 lira daha ki oaman 1,768,000 lira vermesi tekrarr etti-
rilerek bu suretle fabrika ve müstahillatına ve bilumun anval ve hakuka-
na sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyetini halan ve atıyan 15 ago-
stos 341 tarihli mukavele ve merbutatınan, karga tarafa temin edebile-
ceği bilumun fayda ve haklardan kurtarak esasları dairesinde ve İcra
Vekilleri Heyetince kabul ve tasdikından ve mahkemesce tasallinden sonra
mütetir olmak üzere ihzar olunan protokol ve teshhihtenimnin imsa ve his
suretinin vapt edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x
tahdikde/tesdikir protokolun kabulüne ve müdarricatında hükümet isabet
eden kısmın ve feragat ve ibrazın yapılmasına ve bu hususta mukatai bi-
lemla muamelelatı ifaya ve gerek tarafına arasında ve gerek mahkemesce x
ihzar olunsak her türlü vesail ve evrak imaya ve indelhae işu sa-
lahiyetlerle aharî tevkiile M. M. Vekâletinin mesum kılındığına dair x
bir karar itası teklif olunmaktadır.

Kayfiyet İcra Vekilleri Heyetinin 27/II/1929 tarihli iştisamında x
tehtik ve tesekkür olunarak teklif vechile muamele olunması tasvip ve
kabul olunmaktadır .

BAŞBAKANLIK

Gazi M. Kemal

Ba. V. Da. V. Ma. V.

Da. V. Ma. V.

Ma. V. S. I. M. V.

R. İsmâil Bulunmuş

650 18 01 62 6 57 15

Belge No. 27.11.1929 / 30.18.01.02. / 6.57.16

Belge -5 Junkers ve TOMTAŞ Sözleşmesindeki İhtilafları Çözmek İçin Tayin Edilecek Hakemlere Ödenecek Paranın Tespiti

Belge No. 06.06. 1928 / 30.18.01.01/ 29.35.12

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge -6 Başbakan İsmet İnönü'nün Türk Tayyare Cemiyetinin Desteklenmesi İçin Vekaletlere Gönderdiği Tamim

T. C. BAŞVEKALET MÜHÜRÜ Gönderen Sayı 2		BAŞVEKALET MÜHÜRÜ Gönderen Sayı 2	
62 - 42		Dünya İstasyonu	
Yazın numarası		Yazın tarihi	
Yazın tarihi		Mevzu	
Mevzu		TAMİM	
Beyan eden		Beyan tarihi	
Karşılıklar		Sadık No	
Mevzuat		Mevzuat tarihi	
Kayıtlar		Düğünceler	
Düğünceler		Düğünceler	

Bütün Vekâletlerle müstakil ve mülbak mekenlara vilâyetlere

Tayyare Cemiyetinin Beşinci kongresinde bütün milletlerin tayyaresizliği ileri götürmek ve hava tehlikesinden korunmak için ne büyük fedakarlıklara katlanarak gelişmekte oldukları daha iyi anlaşılaktınsönce, Türk Milleti bu yolda düşen vazifeler çok ehemmiyet almıştır. Millî tayyaresizliği kırmak için nasıl çalışılacağını, millete rehberlik ederek, öğretmek, vazifesini başına alması olan Türk Tayyare Cemiyetine en az kazanan fertten başlayarak bütün devlet teşkilâtına kadar her şahıs ve müessesenin yardım göstermesini Millî düşünceler arasında yer tutan bir borç telâkki etmesi lâzımdır. Tayyare Cemiyetinin gelirini çoğaltmak için her vatandaşın ve her Devlet Memurunun bu millî davaya şahır olarak güçü yettiği kadar halkı teşvik ve tenvir etmesini rica ederim.

BAŞVAKİL

göz K.

- 2 -

030 10 60 404 8 1

Belge No. 03.01.1933 / 30.10.00 / 60.404.8

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge -7 Kayseri Uçak Fabrikasındaki İnşaat İşlerinin Kurtiss Ray Şirketine Emanet Usulü İle Yaptırılması

T. C. BASVEKÂLET MİLLÎ MÜDÜR MÜDÜRLÜĞÜ Tarih: ... Sayı: 14.884		KARARNÂME		T. C. BASBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ	
Kurtiss-Rayt Şirketi ile mukavemet mukaveleyle göre Kayseri Tayyare Fabrikasında yaptırılmasına ilzâm görüldükçe 932 senesinde başlanmış olan bir galvaniz Baidresi ile amithane ve bir kalorifer binası inşaatının ihmalî ve sonradan istinâk edilmiş olan tayyare meydanının tesviyesi işlerinin 878 sayılı kanun maddesine 15,000 liraya x kadar emaneten yaptırılması; Millî Müdafaa Vekilliğinin 6/8/1933 tarih ve 900/9058 sayılı tekeratı ve Maliye Vekilliğinin 10/8/1933 x tarihli mütaleasınca üzerine İerâ Vekilleri Heyetinin 11/8/1933 x toplantısında kabul olmuştur.					
11/8/1933					
REİSİCÜMUR					
<i>Gazi M. Kemal</i>					
Ş. V.	Ad. V.	M. M. V.	Da. V.		
<i>İsmail</i>	<i>S. Sarıgül</i>	<i>Reza</i>	<i>S. Kaya</i>		
Na. V.	Ma. V. V.	ME. V.	Na. V.		
<i>S. T. B.</i>	<i>S. Refik</i>		<i>E. H. H.</i>		
B. V. V.	S. L. M. V.	C. L. V.	Z. V.		
<i>Y. H. H.</i>	<i>S. Refik</i>	<i>Ali Rıza</i>	<i>Y. H. H.</i>		
080 18 91 01 11 11 11					

Belge No. 11.08.1933 / 30.18.01.02 / 38.58.13

Belge -8 P.Z.L. Tayyarelerinin İmalinde Çalışacak Mühendis ve Ustabaşlarının Fransa'ya Eğitime Gönderilmeleri ve Harcırahları

Belge No. 05.05.1937 / 030.18.01.02/ 74.36.17

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge -9 P.Z.L. Tayyaresi Montajında Çalışan Yabancı Personelin Mukavelesinin Uzatılması

T. C. BASVEKALET KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ Karar Sayısı 4506		T. C. BASBAKANLIK GEŞİRCİLİK BÜROSU	
Millî Müdafae Vekilliğinden yazılan 15/9/37 tarih ve 4789 sayılı tekerrede ; Kayseri tayyare fabrikasında P.Z.L. tayyarelerinin montaj işlerinde çalıştırılan Sigmant Reteleskinin 8/10/- 37 tarihinde bitecek olan mukavelesinin 1/1/38 tarihine kadar uzatılması ve mukavelesi uyarınca aldığı 257 lira 48 kuruş ücretin 350 lira 62 kuruşa çıkarılması ve mukavelesi bittikten sonra memleketine dönmek üzere kendisine 200 lira verilmesi zaruri görülmekte olduğundan bu hususta bir karar ittifakı istenilmiş ve Maliye Vekilliğinden yazılan 30/9/37 tarih ve III47/1/4192 sayılı mütalea mecmuinde tasarruflanan kadronun istilam ettiği maaşları Millî Müdafae Vekâleti Hava Kuvvâsı bütçesinin (B) cetveline dahil 979 anca faaliyet maaş tahsisat bakiyesi karşılanmakta olduğundan teklif veçhile karar ittifakında Maliyeye bir mahzur olmadığı bildirilmiştir. Bu iş için Vekilleri Heyetinin 7/10/37 tarihli toplantısında görüşülerek Sigmant Reteleskinin mukavelesinin 1/1/38 tarihine kadar uzatılması, ücretinin 350 lira 62 kuruşa çıkarılması suretille tasarruflanan ilâhik kadronun temdiki, ve memleketine giderken 200 lira harcırah verilmesi onaylanmıştır. 7/10/37 REİSİCİLİK BÜROSU K. Atabek			
B. V. Y. ve İ. V. C. Zeng	A. V. S. Sams	M. M. V. U. Öztürk	D. V. S. Kaya
H. V. S. R. Akar	M. V. S. Sams	M. V. S. Akar	N. V. A. Çetinkaya
B. V. S. R. Akar	S. M. V. S. R. Akar	G. V. S. R. Akar	Z. V. S. R. Akar
030 10 01 02 79 85 15			

Belge No. 07.10.1937 / 030. 18.01.02 / 79.85.15

EK-2 Belgeler (Devam)

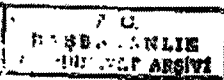
Belge -10 P.Z.L. Ve GOTHA Tayyarelerinin İnşaatı Hakkında

T. C. M. M. V. Hava Müsteşarlığı Ş. Mem. Kam. 3 Ha. No. 128 Um. No. 4685	61 41	Ankara 20 / 4 / 1938 31 Hukuk. P.Z.L. ve Gotha tay- yaralarının inşaatı H.
Bas Vekâlet Yüksek Katana		
Kayseri Tayyare Fabrikasında lisansla 1/10/1936 da inşaatı- na başlanan 20 adet P.Z.L. av ve 15 adet Gotha mektep tayyaresinin inşaatı 31/3/1938 tarihinde bitmiştir. Küçük bir seri inşa edilmesine rağmen P.Z.L. Tayyareleri- nin beheri haricden alınan fiyata nazaran (4500) Türk lirası ucuz mal edilmiştir. Bu suretle (20) tayyare üzerinden (90.000) lira ta- sarruf edilmiş ve P.Z.L. ve Gotha tayyareleri inşaatında cem'an (433.000) Türk liralık işçilik ve idare masraflarının memleket dahilinde kalmaya temin edilmiştir. Bu parlak neticeyi arz ederken ilerde daha muvaffakiyetli işlerin başarılabacağı hakkındaki iman ve itimadımızı saygı ile bil- diririm. <i>A. K.</i> <i>Arz edildiki Hüseyin</i> <i>25. III - 1938</i> M. M. V. <i>W. D. 1938</i>		
1 1 18 59 399 8 22-4-23 2088		

Belge No. 20.04.1937 / 030. 10.01. / 39.399.8

EK-2 Belgeler (Devam)

Belge -11-1 Nuri Demirağ'ın Uçak Endüstrisi Kurmak Sebebiyle İsmet İnönü'ye Yazdığı Mektup

NURİ DEMİRAĞ		29.11.1939
TAYYARE ATELYESİ		
Beşiktaş Hayriye'nin İskenderi İSTANBUL		S.NO: 1,
Teletip: MÜHÜRÜSAR İstanbul Tarih: 24.11.39		

Cumhurbaşkanımız İsmet İnönü'nün yâde huzuruna

Büyük Şefim,

Af buyurunuz, müzter kalmamam rahatsız etmezdim. Kendimi kurtarmam emrinde bir iş emirberiniz ed ederim. Milletim makûs talifi-yi yenen siz büyüğümüzden aldığımız kuvvetle memleketin Demiryolları fabrikaları büyük binaları yapıldı, yapılıyor.

Çöklere hakim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceği-ne, daha doğrusu yerin dibinde yürüyeceğine kani bulunduğum cihetle bundan üç buçuk sene evvel bütün personalini, levazimatını tedricen va-tanın sineasından belirtecek ve memleketin ihtiyacına tamamen cevap verecek büyük bir Tayyare endüstrisi kurmak tasavvurunda bulundum. ve bu tasavvurumu Mareşal Fevzi Çakmak hazretlerine, o mübarek zata bir mektupla arz ettim. ve buna bu hususta muin ve müzahir olup olmayacağı-nı sordum. Cevabı ve buna eklenilen Millî mudafaa ve İktisad vakâlet-lerine yazdığı tezkerelerin sureti (NO.1) iliağıdır.

Bunun üzerine dünyanın en mükemmel tayyare ve tefarru-atını yapan memleketlere mütahasssalarla bir çok kereler seyahat et-tim. Tetkikat yaptım, yaptırdım. Konebi memleketlerde müteaddit, kıymetli türk gençlerinden mühendisler ve işçiler okuttum, yetiştirdim, ve yetis-tirmektedirim. Fabrikamı san'at mekteplerinden yetişen en kıymetli türk işçilerle, en yeni ve modern makinalarla tezyin ederek buna müteallik mühtelif san'at şubelerinde kurslar açmak, bilgilerini amelî, nazari ge-nişletmek suretile de elemanlar hazırladım.

Beşiktaşta kurdugum tayyare atelyesiyle Yeşilköyde yapmakta olduğum modern uçuş meydanı, tamir atelyesi ve hangara ait plân ve krokiler (NO.2) iliağıdır. Divrikte kurulacak esas fabrikaya ait plânlar ve bu maksadla satın alınan 1800 dönümlük arazi ve menden taharri ruh-satnamaları ve su kuvvetlerinden elektrik istihsali için değirmen ve bara; mahalli krokileri ve bu maksade hizmet emelile yaptırılan 250 mevcutlu orta mektebe ait fotoğraflardan bir takımları (NO.3) ekli'dir. Mahaza ahvalin inkişafına talikan Divrikte fabrika inşaatına henüz başlanmamıştır.

1

050	10	59	399	25
-----	----	----	-----	----

Belge No. 29.11.1939 / 30.10.0.0. / 59.399.25

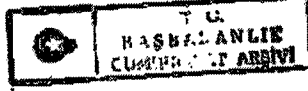
EK-2 Belgeler (Devam)

Belge -11-2 Nuri Demirağ'ın Uçak Endüstrisi Kurmak Sebebiyle İsmet İnönü'ye Yazdığı Mektup

NURİ DEMİRAĞ
TAYYARE ATELYESİ

Beşiktaş Hayrettin İskelesi
İSTANBUL

Telegraf MÜHÜRÜDAR İskelesi
Telefon 42424



S.NO: 2

Gegenlerde Beşiktaş'taki atelyenin senevi imalat kabiliyetinin tayini istendi. 300 mektep veya 150 antrenman yahut 50 avcı tayyaresi yapılabileceği cevaben bildirildi. Zaman zaman takdirler ve teşekküllerle maddi, manevi yardımlar yapılabileceği ve siparişler verileceği Hava kuvvetlerinden tahriren ve şifahiye bildirildi. Şimdiye kadar asarı fiiliyyesi görülmüştü. Bu bahstaki emirlerin ve takdimnamelerin suretleri (NO.4) mektuptur.

Hava kurumundan bîdayette verilen ve arkası gelmeyen 65 plâno kuruma teslim edilmiş ve 10 mektep Tayyaresi, uçuş melekesi az olan bir mühendisimiz rızam hilafına tayyare ile Bekişehire giderken inşümünde yapılmakta olan türene iştirak etmek isteyerek, sahanın darlığı plâno, tayyarelerin ve ziyaretçilerin çokluğu yüzünden meydana yer bulamamasından ekin tarlası içerisinde yere konmuş sahanında bir metrelik çukuru göremeyerek mühendisin ölümlü neticelenen bir kaza vukua gelmiş idi. Bunda tayyarecin kabahati yoktur.

Hava kuvvetlerinin bir çok yüksek tayyare mühendislerinden mürekkep tetkik komisyonu tarafından ilk türk tipi olarak belirttiğim bu tayyareye ait, sanduklar dolusu yüzlerce aerodinamik ve statik resimleri ve hesapları mezkûr komisyonda aylarca tetkik ve performans tecrübeleri yapılarak mükemmel normal mektep tayyaresi olduğuna Hava kurumuna tebliğ ve uçuş müsaadesini verdiği halde Türk kusu, memlekette yegane salahiyetli bu ten komisyonunun kararını dinlemeyerek tayyareleri kabulden imtina etmekte ve kaza hadisesi yüzünden vukua gelen teşhürü nazarı itibara almayarak tayyareleri almamakta ısrar ve teminat mektubu muhteviyatı olan 14000 Liranı zapt ve avans verdikleri 40 Bin lirayı istirdat etmişlerdir. Buna müteferri evrak (NO.5) eklidir.

İşçilerim ve fabrika personelleri işsiz kalmıştır. Esasen şimdiye kadar tam ve kâmil bir mesai sahası da bulamamışlardır. Bu müesseseler memleket mudafaası için faideli bulunuyorsa derhal sipariş verilerek yagadılmasının temini ricasını Havi Mareşal hazretlerine çekilen ve şimdiye kadar cevabı alınamayan telgraf sureti (NO.6) iliağıktır.

Bu uğurda şimdiye kadar harcanan 1,5 milyon lira ile-Hoş karakterim buna müsaid değildir-farzı muhal 15-20 adet han apartman yaptırır senede 150-200 bin lira irad alarak istediğim yerde gezer, tozardım.

030 10 59 35 25

Belge No. 29.11.1939 / 30.10.0.0. / 59.399.25

EK-2 Belgeler(Devam)

Belge -11-3 Nuri Demirağ'ın Uçak Endüstrisi Kurmak Sebebiyle İsmet İnönü'ye Yazdığı Mektup

NURİ DEMİRAĞ TAYYARE ATELYESİ Bağışlar Hayatın İhtimali İSTANBUL Telegraf: MİLLİ RUMELİ Telefon: 42404	 NEKİS KURUMU ASLİVİ	S.NO: 3
Özet:Türke esadından miras ve dünyaya nümunesi imtisal olmuş olan sipahiligin,suvariligin,aerden geçiligin,bu günkü şekli de tayyareciliktir.Şimendüfer siyasetinizin verimli neticeleri meydana,bidayetteki tenkitler,tarailer muhalifetler hatırlardadır.Bu feyizli eseriniz eğer haline terk olunsa veya hut inşaatin askeri idare altında amale taburlarına gödürölmek sistemi takip edilseydi bu netice elde edilirmiydi? Lüzüma halin- de bu vasıtaların evvel bevvel askeri hidemata terk olunacağı ta- bii olduğu gibi tayyare levazım ve vesaitinin (NO.7)ilişik tezke- relerle memleket mudafeası emrine hasar ve tahsis emir olunmakta- dır. Gece,gündüz,kış yaz,yağmur çamur,kar,bora fırtına menhallerini her taraf edecek vatanın her bucagında şimdilik en az 60-70 yerinde modern uçuş meydanları,yanı başında tamir atelyele- ri,hangarları,müteaddit sınıf ve derecelerde mektepleri,ve bir kaç yerde tayyare ve motör fabrikaları yaparak havacılığımıza bin- lerce ihtiyat,yapıcı,uçucu,yaratıcı elemanlar ve vesait yetiştir- mek iktidarındayız. Tayyare süratlidir,mütemadiyen de süratlanıyor. Havacılık işlerinin bu sürate ayarlanması için hepsi aynı rüthede ayrı ayrı noktası mezar taşıyan hava kumandanlarının başlarına,tepe- den tırnaga,başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan üzerine toz kodurulmamış "yirtıcı,yaratıcı bir şahsiyetin"her mem- lekette olduğu gibi" bu mühim ve hayati işin başına geçirilmesi su- retile tevefini ve mahdud çergeve dahilinde bırakılmasını vatanın yegane kurtarıcısı siz büyük millî şefimden yalvararak kemali hurmet- le arz ve niyaz ederim.		
 3		
050	10	59 399 25

Belge No. 29.11.1939 / 30.10.0.0. / 59.399.25