



Cumhuriyet Dönemi Türk Hava Harp Sanayinde Devlet Girişimleri

State Initiatives in the Turkish Air War Industry in the Republican Era

Osman Yalçın

Doç. Dr., İstanbul Rumeli Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Ulaştırma Hizmetleri

Bölümü Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği

Assoc. Prof. Dr., Istanbul Rumeli University Vocational School, Department of

Transportation Services, Civil Air Transportation Management, İstanbul/Türkiye.

E-posta: osman.yalcin@rumeli.edu.tr

ORCID: 0000-0002-6259-6490

Makale Bilgisi/Article Information

Makale Türü / Article Type: Araştırma Makale / Research Article

Yayın Sezonu / Pub Date Season: Yaz-Haziran/ Yaz-Haziran

Geliş/Received: 19 Mart /March 2023

Kabul/Accepted: 14 Haziran/June 2023

Yayın/Published: 30 Haziran/June 2023.

Atıf/Cite As

Yalçın, Osman. "Cumhuriyet Dönemi Türk Hava Harp Sanayinde Devlet Girişimleri".
Demokrasi Platformu Dergisi, (2023), 12/38, 86-134.

İntihal/Plagiarism

İntihal Taraması/Plagiarism Detection: Bu makale intihal taramasından geçirildi ve intihal tespit edilmemiştir.
/This paper was checked for plagiarism. No plagiarism detected.

Etik Beyan/Ethical Statement: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur/It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited (Osman Yalçın)

Finansal Destek / Grant Support: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadıklarını beyan etmiştir. / The authors declared that this study has received no financial support.

Yazar Katkıları / Author Contributions: Osman Yalçın % 100

Web: <https://www.demokrasiplatformu.com/dergi>

e-mail to: demokrasiplatformudergisi@gmail.com

Publisher Serkan Yorgancılar, Ankara-Türkiye.

Öz

Cumhuriyet Dönemi Türk Hava Harp Sanayinin temelleri Osmanlı İmparatorluğu dönemine dayanmaktadır. Osmanlı sanayii ve genelde bütün dünyada sanayi 17. yüzyılda başlayan sanayi devrimi ile gelişmiştir. Havacılık bu gelişmeden etkilenmiş hatta bu gelişmelerin sonucu olarak meydana gelmiştir. Cumhuriyet Döneminde havacılık sanayinin kurulmasında en etkili isimler devleti idare eden kişilerdir. Mustafa Kemal Paşa da "İstikbal Göklerde" diyerek havacılığın önemine vurgu yapmıştır. Türkiye Cumhuriyeti tarihinde, havacılık sanayini devletin girişimleri ve kişilerin girişimleri olarak iki temel başlıkta incelemek mümkündür. Devletin girişimleri olarak TOMTAŞ, Kayseri Tayyare Fabrikası, Türk Hava Kurumu Fabrikaları ve Türkiye Uçak Sanayii (TUSAŞ)'dır. Özel girişimleri ise Nuri Killigil, Nuri Demirağ, Şakir Zümre, Vecihi Hürkuş ve Selahattin Alan'ın çalışmalarıdır. Türkiye 1952 yılında NATO üyesi olmuş ve Türk Ordusu tamamen modernize edilmiştir. Ancak bu dönemde yerli harp sanayii ihmal edilmiştir. Dolayısıyla ordunun dışarıya bağımlılığı artmıştır. Kıbrıs Meselesi ile birlikte Milli Harp Sanayinin önemi ortaya çıkmıştır. Türkiye tekrar başta hava harp sanayi olmak üzere hemen her alanda milli harp sanayini güçlendirmeye çalışmış ve önemli tedbirler almıştır. 20. yüzyılın başlarında Türkler bir imparatorluk kaybetmiştir. Diğer taraftan aynı yüzyılda yeni bir devlet kurulmuş ve kurulan bu devlet modern dünyanın önemli bir üyesi olmuştur. 21. Yüzyıl ise kurulan modern devletin bütün dünyada hemen her alanda lider bir ülke olması için birçok fırsatlara sahiptir.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, Harp Sanayi, Hava Endüstrisi, Osmanlı Havacılığı, Balon.

Abstract

The foundations of the Turkish Air War Industry History in the Republican Period are based on the Ottoman Empire period. Since the industry is the result of a technological development, the basis of all developments today is based on historical developments. Ottoman industry, and industry in general all over the world, developed with the industrial revolution that started in the 17th century. Aviation was affected by this development and even emerged as a result of these developments. The most influential figures in the establishment of the aviation industry in the Republican Period were the people who administered the state. Especially Mustafa Kemal Pasha's "The Future is in the Skies." determination is still valid. In the history of the Republic of Turkey, it is possible to examine the aviation industry under two main headings as the initiatives of the state and the initiatives of individuals. TOMTAŞ, Kayseri Aircraft Factory, Turkish Aeronautical Association Factories and Turkish Aircraft Industry (TUSAŞ) are government initiatives. Private initiatives are the works of Nuri Killigil, Nuri Demirağ,

ŞakirZümre, VecihiHürkuş and Selahattin Alan.Turkey became a NATO member in 1952 and the Turkish Army was completely modernized. However, in this period, the domestic war industry was neglected. Therefore, the foreign dependency of the army has increased. With the Cyprus Issue, the importance of the National War Industry has emerged. Again, Turkey has tried to strengthen the national war industry in almost every field, especially the air war industry, and has taken important measures.At the beginning of the 20th century, the Turks lost an empire. On the other hand, a new state was established in the same century and this state became an important member of the modern world. The 21st century, on the other hand, has many opportunities for the established modern state to become a leading country in almost every field all over the world.

Key Words: Aviation, War Industry, Air Industry, Ottoman Aviation, ballon

Giriş¹

Tarihin en eski zamanlarından beri, insanların uçan yaratıklara bakarak onlar gibi uçmaya özendiklerinin tarihinin insanlığın tarihi kadar eski olduğu genel bir kabuldür. Ne var ki, çok eski uygarlıklar hakkında günümüze fazla bir miras ulaşamadığından bunun delili pek mümkün değildir. O uygarlıklarda insanların makine yaparak veya kanat takarak uçmak istedikleri kabul edilmektedir. Tarihin eski uygarlıklarından Çin ve Mısır'da uçmaya yönelik çabalara dair bilgilere ulaşılmıştır. Planör benzeri araçlar yaptıkları bilinmektedir. Daha eski efsanelerde ise kanatlı ilahlar, hayal mahsulü sihirli vasıtalar, uçan varlıklara çektirilerek gökyüzünde dolaştıklarından bahsedilmektedir.² XVII. yüzyıldan itibaren kısmen emeksiz sermayeye ulaşan Batı dünyasında büyük gelişmeler yaşanmış ve AR-GE'ye büyük yatırımlar yapılmıştır. Gelişmede dokuma sanayi başat rolü oynamıştır. İnsanın bedeni gücünün yerini alan buhar gücü makineleşmeyi başlatmıştır.³ Osmanlı toplumu bu dönemde benzeri aksiyonların dışında ve daha satabil kalmıştır. Devletin döneme göre maruz kaldığı sorunları padişahlar dâhil bir kesim anlamış olmakla birlikte büyük bir imparatorluğun bünyesinde

¹Bu çalışma ağırlıklı olarak yazarın yüksek lisans, doktora tezleri ve bu tezlerden üretilen muhtelif makalelerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

² Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler 1, Hv.K.K.lığı Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2006, s.10-15.

³Prasanna Parthasarathi, Avrupa Zenginleşirken Asya neden Yoksul Düştü? Küresel Ekonomik Ayrışma, (Çev.: Öktem Kalaycıoğlu), Türkiye İş Bankası Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2019, s.167-171; Halil İnalçık, Rönesans Avrupası Türkiye'nin Batı Medeniyeti ile Özdeşleşme Süreci, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 4. Basım, İstanbul, 2013, s.33-36,127-139.



dönüşüm gerçekleştirmek mümkün olmamıştır. Bu durumun demografik, teknik, sosyal, politik, siyasi, kültürel, iktisadi ve askerî alanlar başta olmak üzere pek çok yönü vardır.⁴ Bununla birlikte Osmanlı kanserin varlığını teşhis etmiş lakin türünü teşhis konusunda yeterli bir ilerleme sağlanamamıştır.⁵ 1570 yılında gerçekleşen İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşının analizi aradaki teknik farkın yanı sıra yenilikleri göstermesi bakımından önemli işaretler vermektedir. Diğer taraftan konu sadece teknik bir sorunun çok daha ötesindedir. Osmanlı harp uygulamalarının yüzyıllar içinde halen aynı kaldığının özellikle muhasımlar tarafından tespiti önemliydi ve bu durum Türklerin aleyhine bir gelişmeydi.⁶ Bu yönüyle havacılığın doğuşunu teknolojik gelişmelerden ayrı düşünmek mümkün değildir.

Batılı bir araştırmacı, Türkiye’de 1700’ler sonrası gelişmeleri, Batının güçlenmesini sağlayan durumun “sırları”na sahip olmak için çabaladıklarını belirtmektedir. Araştırmacıya göre Batılı ülkelerin ileri gelenleri Doğuların kendilerine benzemeye çalıştıklarını düşünmektedirler. Doğulu yöneticiler ise gerçekte, “Batılılar gibi güçlü olmak” istemektedir.

Havacılık balon çağında olduğu gibi uçak çağında da kısa zamanda bir cazibe merkezi olmuş, insanların dikkat nazarlarını üzerinde toplamıştır. Sportif amaçlı ilk çabalardan sonra askerî amaçla kullanılması da oldukça erken bir zamana rastlar. Günümüze doğru yaklaştıkça havacılığın yüksek mesafelere yönelen gelişmesi süratle devam ederken, yeni sorunlar ve uzlaş bekleyen konular artmaya devam etmektedir. Havacılık ve Uzay, insanlığa sunduğu sınırsız faydalar yanında günümüze kadar karşılaşılmayan yeni güvenlik anlayış ve endişelerini de beraberinde getirmiştir.

Havacılık son yarım yüzyıl içinde Gök Vatan’ın korunması ve savunulması daha da önemli ve hayati bir konu olarak öne çıkmıştır. Bütün ülkeler bu alana yönelik bilimsel çalışmalara yönelmişler ve uzayda söz sahibi olmanın istikbalde bağımsız ve müstakil olmayla eşdeğer olduğu gerçeğini kabul etmektedirler.⁷

⁴ Osman Yalçın, "Son Bin Yılda Doğu Ve Batı Medeniyetlerinin İktisadi Yapılarının Değişimi Üzerine Bir Deneme", The Journal of Academic Social Science Studies, Volume 5 Issue 5, p. 281-324, October 2012, s.313.

⁵Niyazi Berkes, Türkiye'de Çağdaşlaşma, YKY, 17. Baskı, İstanbul, 2012, s.39.

⁶Geoffrey Parker, Askeri Devrim Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800, Küre Yayınları, 2006, İstanbul, s.158-190, 228-230.

⁷ Osman Yalçın, 1950 Sonrasında Türk-Yunan Sorun Sahaları ve Gelişmeler, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü e-Dergisi, Cilt: 4 Sayı: 2 / Haziran 2021, s.27, 28.

Havacılığın gelişmesi teknolojik olarak en son gelişmelerle doğrudan ilgili olmuş, teknolojide yatırım yapan ülkeler her zaman başat güç olarak yeniliklerin yapıldığı, inovatif amaçlı çalışmaların yoğunlaştığı ülkeler olmuştur.⁸ Esasen havacılığın gelişmesi ve insanlığa etki etmesi ile zihinsel olarak modernleşen ülkeler arasında doğrudan bir korelasyon bulunmaktadır. 20. Yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren askerî havacılık esas olmak üzere gelişmiş ülkeler havacılıkta bir gerileme yaşarken, Türkiye'nin genç elitleri dünyada en önemli havacılık kuramcıları ve hava gücünün savunucuları olarak dikkatleri üzerlerine çekmişlerdi. Keza hakimiyet teorileri ile gündeme gelen fütüristler ve teorisyenler arasında dikkati çekenlerden birisinin de Atatürk olduğunu belirtmek gereklidir. Atatürk'ün hayatının hemen her aşamasında hava gücüne ve havacılığa karşı büyük ilgi gösterdiği ve ülkenin geleceği için önemini bildiği için de destek verdiği yabancılar tarafından da müşahede edilmiştir.⁹ Atatürk'ün bizzat ilgilendiği Türk Hava Kurumunun ilk nizamnamesinde tespit edilen hususlar da çağına göre oldukça ileri adımlar ve doğru hedeflerdi. Bu Kurum marifetiyle Devlet-Millet işbirliğine yönelik bağış uçakları projesi hedefi ve milli birlik ve beraberliğe katkısıyla üzerinde durulacak ve takdire değer görülecek çabalardı.

Türk ve Dünya havacılığının gelişmesini anlayabilmek için yalnızca teknik havacılığın bilinmesi yeterli olmayacaktır. Günümüzde havacılık tarihi çalışmalarında üzerinde durulması gereken konulardan biri de bu husustur. Bütüncül bir yaklaşım ile süreci ve mevcut durumu değerlendirebilmek için multidisipliner bir yaklaşım gerekir. Sosyo-kültürel, teknik, siyasi, iktisadi, askerî, inovatif, politik, demografik ve stratejik alanlarda yetersiz olunması durumunda salt bir bilim bakışı ile de doğru teşhislerde bulunabilmek kolay olmayacaktır. Belki saha çalışanları konunun hayati bir boyutunu ele alacaklar ancak bunun yanında mümkün olduğu kadar yukarıda belirtilen hemen her boyutunun incelenmesine ihtiyaç vardır.

1. Cumhuriyet Öncesi Dönemde Dünyada ve Türkiye'de Uçak Çağının Başlaması

Milton Wright'ın oğulları Wilbur ve Orville; Ohio eyaleti Dayton şehrinde iyi bir tahsil almışlar ve bundan sonra işe başlamışlardır. Langley, Chanut'un

⁸ Yağın, THHST, s.116.

⁹ Alfred F. Hurley-Robert C. Ehrhart, Hava Gücü ve Savaş, (Çev.: Mehmet Erdoğan), Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986, s.52; EK-14-1-2-Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık (Tarihçe Ş.Md.lüğü-2020).



eserlerini, Lilienthal'in deney sonuçlarını okumuşlar ve işe planör yapmakla başladılar. 1900 yılında Kuzey Carolina'da Kitty Hawk'da tayyarelerini denediler. Uçaklarını önce pilotsuz uçurdular. 1901'de yeni bir denemede 50 metre kadar süzıldüler. Bu süreçte Chanute'den yardım aldılar. 1902'de denemelerinde 200 metre süzıldüler. 1903 yılı denemelerinde dikey dümen kumandasını kanadı burmak suretiyle temin ettikleri, yatış (kanatçık) kumandasına bağladılar. Planör rüzgâra karşı 72 saniye uçar. Artık en önemli mesele bu planöre motor takılmasıydı.¹⁰

Wright Kardeşlerin 17 Aralık 1903 tarihinde yaptığı ilk uçuş, dünya tarihinde önemli ve etkileri sonraki zamanlara artarak tesir etmiştir.¹¹ Nitekim 6 yıl kadar sonra 28 Mayıs 1909 tarihinde Fransız baloncu Barbout kendine ait balonu tanıtmak ve satabilmek için İstanbul'da gösteri yapmış ve balona Osmanlı adı verilmiştir. Bu balon daha sonra İzmir'e de gitmiş ve orada da halka gösteriler yapmıştır. Bu olaydan altı ay kadar sonra ise önce Baron de Catters, Voisin tayyaresiyle 2 Aralık 1909 tarihinde ilk uçuşunu yapmıştır. 5 Aralık tarihindeki ikinci uçuşunu istikamet dümeni telinin kırılması sebebiyle yarıda kesmiştir. Bu hadiseden birkaç gün sonra ise bir başka Fransız tayyareci Bleriot, kendi uçağıyla 11 Aralık 1909 tarihinde Taksim'de uçuş gösterisi için kalkış yapmış ancak hava muhalefeti sebebiyle uçuşunu Dülger Andon'un evine çarparak bahçesine bir kaza ile inmiş ve kendisi de hafif yaralı halde uçuşunu sonlandırmak zorunda kalmıştır. Başta Sultan Reşat olmak üzere devlet yetkilileri kaza sebebiyle Bleriot'a geçmiş olsun dileklerini iletmişlerdir.¹²

1908 yılında Manş Denizi'ni geçen 1000 Sterlin ödül konulmuştur. Bu ödülün sahibi 1909'da üç yarışmacıdan Bleriot olmuştur.¹³ 1909 yılında Avrupa'da Hava gösterileri başlamıştır. Halk uçuşlara başta büyük ilgi göstermişse de zamanla kanıksamaya başlanmıştır. Daha sonraları ise halk uçuşları, halk yarışları ve 3

¹⁰ Kansu Vd., a.g.e., s.90; Yalçın, THG, s.18-20.

¹¹ Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s.10; İrfan Sarp, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Pozitif Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2010, s.5.

¹² Ergüder Gediz, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C. I 1911-1918, Tarihçe Şb. Müdürlüğü, Ankara, s.4-6; Osman Yalçın, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri C-1, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.10; AjunKurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.I (1910-1914), Hv.K.K.lığıBsm., Ankara, 2009, s.40,41.

¹³ Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kurulmasında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.31.

tayyareli gösterilerle, ilginin devam edilmesine çalışılmıştır. Bu gösterilerle havacılığın yeni bir spor dalı olması sağlanmıştır.¹⁴

1908'de kazada ölen ilk hava kurbanı Thomas Selfridge isimli bir Amerikalıdır. 1909'da pilot Lefebre ve az sonra Yzb. Ferber, düşerek ölmüşler. 1909-1911 arasında 132 kişi uçuş sebebiyle hayatını kaybetmiştir.¹⁵1908-1911 yılları arasında 133 kişinin kazalarda hayatını kaybetmesi adeta Quinton'un, "Günde bir tayyareci öldüğü zaman tayyarecilik var olacaktır." kehanetinin ortaya çıkmasıydı.¹⁶ 1783 yılında balonla başlayan modern havacılık tarihinde 20.000 civarında balon uçuşu yapılmış ve insan kaybı sayısı yalnız 20 kişidir. Bu durum uçakların tehlike bakımından risklerinin balonlarla mukayese edilemeyecek kadar yüksek olduğunu göstermektedir. Uçuşun gerçekleşmesinde en önemli mesele havada kas gücünün dışında ve motor gücüyle hareket eden bir sistemin emniyetle yere inişinin sağlanmasıydı. Bunun teminatı olarak bröveler ortaya çıkmış ve emniyeti garanti edenlere uçuş yetkisi verilmiştir.

Pilot bröveleri 1909 yılında havacılıkta faaliyeti ile öne çıkan Fransız Hava Kulübü tarafından verilmeye başlandı. İlk 16 kişi doğrudan aldıysa da bundan sonra sınav ile verilmeye başlanmıştır.¹⁷1910'da Fransız ordusunda 39 askerî pilot ve 29 tayyare bulunuyordu. 1910 sonunda pilot sayısı 60'a yükselmiştir. Savaş başlayıncaya kadar her tatbikatta uçaklar da yer almıştır. 1912 Fas'ın istilasında Fransız ordusuna uçak ve balonlar keşif ve bombardıman görevi yaparlar. Almanya ve İtalya da 1909'da Avusturya ise 1912'de askerî havacılıklarını kurdular. İlk askerî tayyare, Wright Kardeşler tarafından 2 Ağustos ABD'ye teslim edilmiştir.¹⁸

Askerî Bröveyi kazanmak kısa sürede bazı kurallara bağlandı. Sivil pilot yetkisi aldıktan sonra 5 aylık bir uçuş eğitimine alınan adayların yapılan sınavda 5 km.lik bir menzilde belirlenen hedefin 150 metre yakınına iniş yapmak, Belirlenen arazi üzerinde 300 metre yüksekte 100 km.lik bir mesafeyi üç uçuş yapmak

¹⁴ Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Sayı: 59, Ankara, Güz 2016, s.193.

¹⁵ Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", s.132.

¹⁶ Kansu Vd., a.g.e., s.96,97.

¹⁷ Kansu Vd., a.g.e., s.100.

¹⁸ Kansu Vd., a.g.e., s.106, 107.



gerekliyordu.¹⁹ Nitekim daha sonra Osmanlı havacılığı da benzer standartlar ile bröve vermiştir.²⁰

1911'de 1350, 1912'de 1425 ve 1913'te 1148 kara ile 148 deniz uçağının imal edilmiş olması oldukça yüksek rakamlardı.²¹ Havacılık tarihi alanında çalışan E.Hv.Pl.t.Ümg. İrfan Sarp, eserinde bir alt başlığı "1912 yılı Avrupası Uçak Fabrikalarıyla Dolu!" diye yazmıştır.²² Avrupa'da bu gelişmeler olurken Osmanlı Yönetimi de süratle bazı tedbirler almıştır.

3. İmparatorluk Döneminde Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Süreci

Osmanlı tarihinde uçuşla ilgili ilk çalışmaların Sultan IV. Murat döneminde yapılan ve Evliya Çelebi'nin Seyahatnamelerinde yer alan Hezarfen Ahmet ve Lagari Hasan Çelebi'nin uçuşlarına dayandırılmaktadır.²³ Bu uçuşun gerçekte olup olmadığı konusunda tartışmalar olmakla birlikte batı dünyasında havacılığın başlama tarihinin, "Daidalus ve İkarus Destanı" ile başladığı dikkate alındığında Türk tarihinde çok daha sağlam esasları olan ve gerçek olma ihtimali de bulunan bu hadise üzerinden olumsuz bir yaklaşımın katkısı olmayacağı açıktır.

Sultan 1. Abdülhamit zamanında Montgolfier Kardeşlerden hemen 2 yıl sonra 1785'te İstanbul'dan Bursa'ya İranlı bir baloncunun öncülüğünde bir balon uçuşu gerçekleştirilir. Osmanlı tarihinde dikkat çeken önemli bir husus ise Avrupa merkezli havacılık alanındaki gelişmelerin sonucu olarak ortaya çıkan ürünlerin tanıtımının genel olarak Osmanlı başkentinde de tanıtılmasıdır. Hemen her padişah zamanında İstanbul'da yabancılar balon gösterileri yapmıştır. Bu dönemlerde Osmanlı toplumunda bilimsel nitelikte bir çalışma bulunmamaktadır. Oflu İsmail Bey ve Bebekli Atıf Beyin bireysel bir uçuş teşebbüsü olmuşsa da kabul görmemiştir. Hatta Oflu İsmail ve arkadaşının faaliyeti yasaklanmıştır.²⁴ Sultan II. Abdülhamit döneminde balon torpidoları ve balonlar hakkında Bahriye Müşaviri Alman Ferik Scharke ve takiben zeplinler Mehmet Şakir Paşa'ya incelenmiştir.²⁵

¹⁹ Kansu Vd., a.g.e., s.106.

²⁰ Yalçın, THHST, s.26.

²¹ Kansu Vd., a.g.e., s.96, 97.

²² Sarp, a.g.e., s.21.

²³ Kansu Vd., a.g.e., s.35-39; Star Gazetesi, "JFK Havalimanı'na Hezarfen'in mermerden rölyefi konuldu", 25.01.2015; http://www.airturkhaber.com/haber_detay.asp?haberID=14262, Erişim Tarihi:26.01.2014.

²⁴ Kansu Vd., a.g.e., s.40.

²⁵ Yalçın, THG, s.11, 12, 19.

²⁵ Deniz Kurt-Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Cilt-I, Hv.Bsm. veNeş. K.lığı, Ankara, 2020, s.9-11.

Şüphesiz buradaki her 3 olay da bir teşkilat kurmaktan ziyade araştırmaya yönelik çabalardır.

18. Yüzyıl balonların, 19. yüzyıl planörlerin ve 20. yüzyıl uçakların çağı olarak tanımlamak mümkündür. 20. yüzyıl başladığında Osmanlı İmparatorluğunun içeride ve dışarıda üstesinden gelinmesi gereken yığınla sorunu bulunuyordu. Türklerden eğitilmiş ve genç bir kesim olması olumlu bir durumdur. 1908 yılında 2. Meşrutiyet ile birlikte önce bir olumlu hava oluşmuş ise de kısa zamanda bunun yerini dağılma süreci hızlanmış ve endişeler artmıştır. Osmanlı idaresinde bulunanların 20. yüzyıl başlarında karşılaştığı önemli bir gelişme uçakların icadı ve kısa zamanda gelişme göstermesi olmuştur.

İmparatorluk ve Cumhuriyet Dönemi Türk havacılığının önemli avantajlarından biri idareci konumunda olan birçok devlet adamının mental olarak uçakların önemini takdir etmesidir. Nitekim İstanbul'da 1909 yılında peş peşe yapılan gösteri uçuşlarından sonra Devlet idaresi tarafından 20 Aralık 1909'da kurulan Askerî Komisyon bu bakımdan çok önemlidir ve tavsiyeleri ile dönemine göre oldukça ufuk açıcı tespitlerde bulunmuşlardır.²⁶

Osmanlı İmparatorluğu, 1910 yılında "Uluslararası Balon Konferansı" ve "Hava Seferleri Konferansı"na Paris Sefareti marifetiyle katılmıştır. Arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre konferanslara yönelik Osmanlı yazışmalarında havacılığın hızla geliştiği ve gerekli tedbirler alınmasının önemi, Başkente rapor edilmiştir.²⁷ Yazışmalar, Dışişleri, Harbiye Nezareti ve Genelkurmay Başkanlığı bağluları arasında yapıldığından havacılık en etkili birimler tarafından tanınmaya başlamıştır.

Osmanlı askerî havacılığının kurulması öncesi bazı gelişmeler olmuştur. Bunlardan biri 1910 yılında Paris yakınlarında bulunan "Picardie Manevraları"na katılan heyetin raporlarıdır. Bu tatbikata Kur.Yzb. Mustafa Kemal'in olduğu bir heyet gözlemci olarak katılmıştır. Paris Askerî Ataşesi Ali Fethi (Okyar) Beyin de katıldığı bu tatbikatin sonuç raporları da havacılığın önemine ve gerekliliğine

²⁶ Osman Yalçın, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", Akademik Bakış Dergisi, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, Ankara, s.231, 232; Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009, Hv.Bsm.Evi ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.61; AjunKurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1, Ankara, 2002, s.553-556; RifatUçarol, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu, Alaş Ofset, İstanbul,1988, s.21.

²⁷Fethi Kural, Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913, Hv.Bas.ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1974, s.60-73; Osman Yalçın, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı, Bilig Dergisi, Kış:2021, Sayı:96, s.152.



değmektedir. Keza kısa süre sonra çıkan Trablusgarp Savaşı da savaşta uçakların önemini ortaya çıkarmış bulunuyordu.²⁸

Osmanlıda askerî havacılığın gerekliliğini ortaya koyan bir diğer önemli gelişme Trakya Karıştıran taraflarında, 1910 yılında Osmanlı ordusunun yapmış olduğu manevradır. Bu tatbikatta alınan net6icelerin değerlendirmesinde, henüz gelişmekte olan uçakların keşif maksadıyla orduda kullanılabileceği sonucuna varılmıştır. Çünkü son zamanlarda Avrupa'da yapılan ordu manevralarında keşif için tayyare ve balon kullanılmaya başlanmıştı.²⁹ Uçağın hızla yaygınlaşması, İstanbul'da yapılan gösteri uçuşları, Paris Havacılık Konferansı ve alınan kararlar, Picardie manevrası, Karıştıran Manevrası ile tarihte ilk deha iki devlet arasında yapılan bir savaşta Trablusgarp'ta İtalyanların uçak kullanmaları önemli gelişmelerdi.³⁰ Serbest balonlar zamanla Sevk edilebilir balonlara dönüşmüştür. Osmanlı ordusunda balon ve uçak kullanılması konusunda iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Paris Askeri Ataşeliği uçakları, Berlin Askeri Ataşeliği ise balonları daha verimli bulmuştur. Osmanlı ordusu ise uçaklar ağırlıklı olmakla birlikte balonu da alarak harekate etkilerini bizzat görmeyi yeğlemiştir.³¹

Türk İmparatorluk dönemi askerî havacılığının kuruluş gerekçeleri ortaya çıkınca şüphesiz ilk yapılması gereken askerî hava teşkilatını oluşturmaktır. Osmanlı havacılığının teşkilatlanmasında iki isim öne çıkmıştır. Bunlar Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Kur.Yb. Süreyya (İlmen)'dir. Süreyya Bey anılarında "... İkinci Başkan Çürüksulu Mahmut Paşa beni çağırarak Genelkurmay Dairesinin ciddi bir surette tayyarecilik ile alakadar olacağını beyanla, bu hususta benim memur edildiğimi emretmişlerdir." ifadesine yer vermektedir. Havacılıkla ilgilenmesi konusunda görev verilinceye kadar Süreyya Bey'in mesleki kariyerinde, havacılıkla ilgili bir çalışması bulunmuyordu.³² Kur.Yb. Süreyya Bey, havacılık dökümanlarını incelenmesi sonrasında, havacılık işlerinin yalnız subay ile yürütülmeyecek kadar kapsamlı ve yoğun olduğunu tespit etmiştir. Üst makamlara yaptığı teklif ile "Tayyarecilik Komisyonu" kurulmuştur. Komisyon'un Başkanı Kurmay Yarbay Süreyya Bey olup İstihkâm Binbaşı Refik, İstihkâm

²⁸ Yalçın, THHST, s.105.

²⁹ Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu...", s. 198; Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci kitap, Uçuş Okulları Basımevi Eskişehir, 1950, s.7,8.

³⁰Fethi Kural, Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913, Hv. Bas. veNeş. Md.lüğü, Ankara, 1974, s.54,66; Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul,1947, s.18-20.

³¹AjunKurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C-I, Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, 2006, Ankara, s.80-84.

³²RifatUçarol, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu, Alaş Ofset, İstanbul,1988, s.22-24; İlmen, a.g.e., s. 47; Yalçın, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı, s.153-157.

Binbaşı Mehmet Ali ve İstihkâm Binbaşı Ahmet Zeki Beyler üye olarak görevlendirilmişlerdir.³³

Türk Havacılığın kurulması için öncelikli olarak ilk pilotların yetiştirilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Osmanlı ordusu bu konuda proaktif davranmış ve bazı tedbirler almıştır. Uygun seçim için pilotaja uygun kriterler tespit edilmiştir.³⁴ Müracaat eden 6 adaydan 4'ü sınava katılmış, sınavlar sonrası İstihkam Teğmen Yusuf Kenan ile Yzb. Fesa Beyler seçilmiştir. Pilot adaylarının Fransa'da bulunan Bleriot okuluna gönderilmesine karar verilmiştir. Yine aynı tarihlerde Fransa'da öğrenim görmekte olan Teğmen Hikmet'in de kendi hesabına pilotaj eğitimine başlaması kabul edilmiştir.³⁵ 1912 yılı başlarında Fransa'da Bleriot Uçuş Okuluna gönderilen mezkur iki subaydan Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey 780 nolu bröveyi, Teğmen Yusuf Kenan da Fransa'nın 797 numaralı uçuş brövesini almıştır. Bu subaylar sırasıyla Türk havacılığının da ilk pilotları olmuşlardır.

Osmanlı İmparatorluğu topraklarında ülkenin imkanları ile temin edilen uçaklarla ilk uçuş 26 Nisan 1912 tarihinde gerçekleşmiştir. İlk uçaklar, Fransa'dan temin edilen iki (2) adet deperdussin uçağıdır. Bu uçaklar, 12 Mart 1912 tarihinde İstanbul'a getirilmiş ve Hasköy'de bulunan Piri Paşa Ambarlarına yerleştirilmiştir. Nisan ayının 19-20'si civarında R.E.P. uçağı ile İngiliz pilot Gordon Bell ve iki makinist İstanbul'a gelmiştir.³⁶ R.E.P uçağının ilk denemesini 26 Nisan 1912'de İngiliz pilot Gardon Bell yapmıştır. Sultan Reşat tarafından uçağın satın alınması için 1.000 altın bağışta yapılmış ve uçağa "Ordu" adı verilmiştir.³⁷ 20 Nisan 1912'de Fransa'dan alınan satın alınan ve gelen uçaklar Yzb. Fesa ile Tğm. Yusuf Kenan'a teslim edilmiştir.³⁸ Bu uçakların teslim alınmasıyla ilk hava birliğinin kurulduğu kabul edilmektedir.³⁹ Bu tarih, aynı zamanda ikinci parti uçakların yurt dışından da geliş tarihidir.⁴⁰ İlk Türk hava birliklerinin çekirdeğini oluşturan teşkilatlanma tarihi ordulara birer bölük olarak dâhil edilen tayyare bölükleridir. Osmanlı havacılığının kuruluş aşamasında oluşturulan ilk yapılardan biri de 25 Eylül 1912'de "Tayyare Mektebi ve Tayyare Bölükleri Teşkilatı"nın oluşturulması

³³ Orhan Aydar, Uçan Süvariler, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.40,41; Keyüsk Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci kitap, s. 22; Gediz, a.g.e. 19.

³⁴ Kural, a.g.e., s.22,26,41-44.

³⁵ Kurter, a.g.e., C-I, s. 46; Kural, a.g.e., s. 2, 3.

³⁶Kurter, Hava Kuvvetleri Tarihi C-I, s.80-87.

³⁷ Erden Candaş, 1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri, Hv. Basımevi, Ankara, 1993, s.20-23.

³⁸ Bu tarih Fethi Kural'ın eserinde 21 Mart 1912 olarak geçmektedir.

³⁹ Yaşar Özdemir, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, Ankara, 1981, s.6.

⁴⁰Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi, (1912-1914) Birinci Kitap, s.26.



olmuştur. Bu yıllarda, tayyare bölükleri iki takımdan ve her takımda ise iki uçak olması kararlaştırılmıştır.⁴¹ Bu bölüklerin Batı'daki emsallerine göre sayı ve evsaflarının ¼ gibi oldukça düşük olduğunu da belirtmek gerekir. Bu durum savaş yıllarında da çok fazla değişmemiştir.⁴²

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Tayyare (Hava) Okulu'nun Üsküdar taraflarında kurulmasını istiyordu. Ancak uygun bir arazi bulunamaması sebebiyle bugün Yeşilköy olarak bilinen bölge rüzgârın esiş yönü, arazinin durumu ve demiryoluna yakınlığı sebebiyle havacılık için uygun bulunmuştur.⁴³ Kur.Yb. Süreyya Bey havacılık teşkilatı ve özellikle Hava Okulu için yoğun çaba harcamıştır. Çalışmasında; hangar, daire ve sair yapılar için milli kabiliyetlerin kullanılması hesaplanmış, okulun yerinin düzenlenmesi için o gün için ihtiyaç duyulan mali tablo tespit edilmiştir. Toplamda ihtiyaçlar için gerekli olan bütçe 40.000 lira olarak belirlenmiştir.⁴⁴

Kur.Yb. Süreyya Bey Başkanlığında ve yanında Bnb. Mehmet Ali Bey'den oluşan bir heyet, 7 Mayıs-9 Temmuz 1912 tarihleri arasında Avrupa'da havacılığın geldiği durumu ve son gelişmeleri görmek, ayrıca uçak, mühimmat ve teçhizat siparişi de vermek üzere bir inceleme gezisine görevlendirilmişlerdir. Bu gezi esnasında hemen her yeni bilgi ve görülen yerler İstanbul'a rapor edilmiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Süreyya Bey'e 15 Mayıs 1912 tarihli yazısında "... Bir gün evvel önce hava okulunu kurmak ile pilot yetiştirmeye çok şiddetle ihtiyacımız vardır... Şu okulu bir gün önce kurmamıza ve bir gün önce uçak uçurarak, hiç olmazsa kıyılara yakın yerlerde keşif yapabilmemize imkân verecek şekilde hareket ediniz..." talimatı vermiştir.⁴⁵

3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Hava Okulu resmi olarak açılmıştır. 25 Eylül 1912 tarihli emirle Okulun teşkilatı, hava bölükleri teşkilatıyla birlikte

⁴¹ Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.104-110;Yalçın, THHST, s.13,14.

⁴² İhsan Göymen, Birinci Dünya Harbi IX ncu Cilt Türk Hava Harekatı, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1969, s.33,70.

⁴³ H. Derya Kalyencioğlu, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu-III, HHO Basımevi, İstanbul, 2007, s.17.

⁴⁴ Osman Yalçın, Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi, Basılmamış Yüksek Lisan Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara, 2001, s.12; Zeynep Gülten, Havacılık Tarihinde Yeşilköy, HHO Müzesi Yayınları, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2010, s.20; AjunKurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1, Ankara, 2002, s.566-568.

⁴⁵Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.33; RifatUçarol, Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştı?, Hava Kuvvetleri Dergisi, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, s.6;UÇAROL, a.g.e., s.29.

düzenlenmiştir.⁴⁶ Okul müdürlüğü, komutanından yazıcı onbaşıya kadar toplamda 24 kişilik bir kadrosu vardı. Bu personelden 4 öğretmen pilot ve 6 makineci öğretmen eğitimden sorumluydu. Hava Okulu bünyesinde tamirhane, depo ve muhafız takım komutanlığı bulunuyordu. Her yıl üç devre kurs açılması ve her devrede 15-20 subayın eğitim alması planlanmıştır. Bu şekilde bir yıl içinde yaklaşık 50-60 pilotun yetiştirilmesi öngörülmüştür. Bu sayıda mezun verilmesi hiçbir zaman mümkün olmamıştır. Uçakların arıza yapmaya başlaması sonrasında makinist yetiştirilmesi için de Osmanlı donanması mensubu subayların teknik alanda destek vermesi için Hava Okuluna görevlendirilmesi yapılmıştır. Bu subaylar hava gücüne makinist olarak katkı sağlamışlardır. 1914 yılı Haziran ayında Yeşilköy'de Deniz Hava Okulu açılmıştır.⁴⁷ Deniz Hava Okulu'nun öğretmen kadrosu Hava Okulu tarafından karşılanmıştır. Fransız Binbaşı De Goys, Mayıs-Ağustos 1914 tarihleri arasında Osmanlı havacılığını ıslah etmek için görev almıştır. De Goys bir takım önemli işleri yapmaya çalışmıştır.⁴⁸

Birinci Dünya Savaşı süresince İmparatorluk dönemi Türk askerî havacılığında Almanlar etkili olmuştur. 3 Aralık 1914 tarihi itibarıyla; Yeşilköy Hava Okulunda 31 subay ile 417 astsubay, sanatkâr ve er mevcuttur. Bu Okul; fonksiyon ve orduya ihtiyaç duyulan yeterli sayıda pilotu yetiştirmekte yetersiz kalmıştır. Hamdi Çaypınar kendi anılarında, esir İngiliz Tümgeneral Charles Vere FerrersTownshend'in anılarına atıfta bulunarak Hava Okulu ile ilgili ağır tenkitlerde bulunduğunu aktarır.⁴⁹ Bununla birlikte Townshend'in birçok konuda objektif olmadığını bu konudaki tespit ve eleştirilerine şüpheli bakmak gerektiğini ve başka kaynaklarla teyide muhtaç olduğunu belirtmek gerekir.

Kuruluşundan beri Türk havacılığının önemli sorunlardan biri her zaman mali hususlar olmuştur. Alman maliyesi, parası gönderilmeden tayyare ve yedek malzeme gönderilmesine karşı çıkmış ve ödemenin yapılmadan sevkiyat yapılmamasında ısrarcı olmuştur. Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan uçak, teçizat ve donatım malzemelerinin zamanında ve yeterli sevkiyatına engel olunmuştur. Osmanlı havacılığının başında bulunan Alman Hv. Plt. Bnb. Serno da bu hususu eleştirmiştir. Bu durum iki devlet arsında uzun süre sorun olmuş ve birtakım

⁴⁶ Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Basılmamış Doktora Tezi, G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s.20.

⁴⁷ Gülten, Havacılık Tarihinde Yeşilköy, s.32-34.

⁴⁸ Yaşar Özdemir, "Hamdi Çaypınar'ın Havacılıkla İlgili Anıları", Hava Dergisi, 1980, s.5.

⁴⁹ Özdemir, a.g.m., s.7.



görüşmelerden sonra sevkiyatlar başlamıştır.⁵⁰ Dönemin bir diğer gelişmesi uçakların uçuş ömrünün çok kısa olmasıdır. Süratle değişen uçak teknolojisi nedeni ile envanterdeki uçakların kısa sürede demode olmaktadır.⁵¹ Türk havacılar bu duruma razı olmakla birlikte demode uçaklara ulaşmak bile pek mümkün olmamıştır. Ordu envanterindeki uçak miktarı kademeli ve teşkilata bağlı olarak artmıştır. 1915'te 40 adet, takip eden yıllarda ise 100'e yükselmiştir. 1914 yılında 10 civarındaki pilot sayısı ve Osmanlı havacılığının insan gücü savaş süresinde de gelişmeye devam etmiştir. Savaşın sonlarına doğru görev başında 100 civarında pilot ve rasit bulunuyordu. Savaş yıllarında toplam 450 muhtelif tipte kara ve deniz uçağı girmiştir. Bu uçaklardan 150 kadarı Alman Tayyare Paşa Bölükleri envanterinde olup Alman hava unsurlarınca kullanılmıştır. Almanlar, bu tarihlerde altı (6) hava ve bir deniz hava bölüğü olmak üzere 7 bölük olarak teşkilatlanmışlardır. Savaş yıllarında deniz tayyareciliği haricinde Osmanlı hava teşkilatında 290 Alman uçucu personel ile 1400 kadar Alman teknisyeni görev almıştır. Bu rakamlara deniz tayyare bölüklerinde görev alan 50 uçucu ve 120 teknisyen de ilave edildiğinde toplamda 295 pilot subay, 95 pilot astsubay olmak üzere toplamda 1740 makinist ve diğer personel görev almıştır. Osmanlı havacılığının en kıdemli pilotu ve komutanı olan Hv.Plb.Bnb.Serno anılarında uçak sayısı 415 adettir. 1918 yılı sonunda Türk havacılığının; 17 Tayyare Bölüğü, birkaç hava müfrezesi, 3 deniz hava bölüğü ile ilaveten 3 Balon bölüğü olmak üzere 25-30 civarında muharip hava birliği bulunuyordu.⁵² Osmanlı askerî havacılığı tamamen müttefiklere bağımlı haldeydi. Yine savaş yıllarında yaklaşık 205.000 civarında uçak üretildiği ve bunların yaklaşık 47.000'nin Osmanlı İmparatorluğunun müttefikleri tarafından üretildiği gerçeği karşısında 10 cephede savaşan bir ordunun envanterine savaş süresince sadece 450 adet uçak girmiş olması milli bir harp sanayinin önemli olduğu hususunda üzerinde durulması ve tefekkür edilmesi gereken bir konudur.

3.1. İmparatorluk Dönemi Türk Hava Harp Sanayii Kurulması Teşebbüsleri

⁵⁰Flanagan, a.g.e., s.45.

⁵¹Flanagan, a.g.e., s.79.

⁵²Flanagan, a.g.e., s.91; İsmail Kayabalı-Cemender Arslanoğlu, Türk Kültürü, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972, s.494,495; Yıldız, a.g.e., s.175; Yalçın, Mütareke Dönemi ..., s.76,77.

Paris Osmanlı Askerî Ataşeliğine 1911 yılı sonlarında J. Şişmanoğlu adında bir Osmanlı vatandaşı müracaat etmiş ve bazı buluşlarını Osmanlı menfaatine kullanabileceğini belirtmiştir. Beyanında Osmanlı İmparatorluğunun özgün havacılık merkezi ile hava okulunu kurması suretiyle yurtdışına bağımlılıktan sakınılmasına değinmiştir. Kurulacak tesislerle ileride millî hava sanayisinin gelişeceğini hatta istenirse kurulacak okulda öğretmen olarak görev alabileceğini belirtmiştir.⁵³

Balkan Savaşlarından hemen sonra yabancı (Macar) bir Şirket İstanbul'da uçak fabrikası kurmak için girişimlerde bulunur.⁵⁴ Mutabakata varılan taslak çalışmada oldukça önemli hususlar yer almaktadır. Bunlar;

a) Hava Okulu inşaatı beş (5) ay içerisinde tamamlanacak ve eğitim-öğretime hemen başlanacaktır.

a) Pilotaj eğitimi 6 ay olacak,

b) Okulun öğretmen ve araç-gereç giderleri fabrika tarafından karşılanacak,

c) Şirket mektebin yanında en modern uçakları üreten bir uçak fabrikası kurulacak,

d) Uçak motorlar ilk zamanlar hükümetin de uygun göreceği bir ülkeden satın alınacak,

e) Uçak fabrikasında zamanla Türk işçiler çalışmaya başlayacaklar,

f) Osmanlı ordusunun ihtiyacı için belirlenen sayıda göreve hazır uçak her an satın alınmak üzere fabrikada hazır bulundurulacak,

g) Hava Okulunda sivillerde pilotaj eğitimi alabilecekler,

f) İcatlar ve buluşların gizli tutulması gerektiği belirtilmiştir.⁵⁵

Bu proje belirli bir aşamaya kadar kabul görmüştür. Proje imza aşamasındayken İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü'nün ilave görüşlerinin de eklenmesi istenmiştir. Olumlu bir cevap beklenirken, "Bu teklif kabul edilmemiş ve bu iş de yapılmamıştır." notu eklenmiştir. Bu notu protokole kimin niçin yazdığı bilinmemektedir. Bu gelişme üzerine proje bu safhada kalmıştır.⁵⁶ 1913 yılında

⁵³ Yalçın, a.g.y.l.t., s.31.

⁵⁴ Kural, a.g.e., s.5-6.

⁵⁵ Kural, a.g.e., s.5.

⁵⁶ Kural, a.g.e., s.328.



burada öngörülen uçak fabrikası ve ilave yeni bir hava okulu kurulsaydı muhtemelen Birinci Dünya Savaşı'nda önemli katkısı olurdu. Bu dönemde Osmanlı sanayinin, kurulacak fabrikayı idame ettirecek ve gelişmesini sağlayacak güçte olmadığı da dikkate alınması gereken bir husustur. 1913 yılında Fransa'da 22 adet uçak fabrikası olduğu bilinmektedir. Aynı tarihlerde küçük bir uçak üretimi yapan bir fabrikanın bile olmaması Türk havacılığı için büyük kayıptır. Havacılıkta teknik yapının bir geçmişinin ve bilgi birikiminin olması gelişmelerin devamı için gereklidir. Havacılık, diğer yan sanayiiden destek alması gereken kompleks bir yapıdır. Batıda onlarca uçak ve motor fabrikaları kurulmuş olmasının kültürü Sanayii Devrimi'nin sonucudur.

İstanbul'da uçak imalatı için bir diğer teşebbüs Temmuz 1914'de gazetelerde yer almıştır. Otomobil teknisyenliği bilgisi olan Hayri Bey ve Rıza Beyler Tophane Askerî Fabrikasına müracaat ederek uçak yapma arzularını dile getirmişlerdir. Bu kişileri Enver Paşa teşvik etmiş ve çalışmalarına müsaade edilmiştir. İmalatı tamamlanan uçağın uçurulması mümkün olmamıştır. Bu şekilde ikinci teşebbüs de hayata geçirilmesine rağmen başarısızlıkla sonuçlanmıştır.⁵⁷ İmalatın yapılması bile dönemine göre oldukça cesur ve değerli bir çıkıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Türk ordusunun uçak, uçak motoru ve teknik personel eğitimi ihtiyacının karşılanması gerekiyordu. Zira 10 civarında Cephe olması sebebiyle ihtiyaçlar ve maliyetler sürekli artıyordu. Bu gerekçelerle Türkiye'de bir "Uçak ve Uçak Motor Fabrikası'nın kurulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu maksatla Prusya Harbiye Bakanlığı'ndan Yzb. Bartsch ve Bonz Firması Temsilcisi Bronzinile birlikte İstanbul'a gelmişler ve yapılan incelemede bulunmuşlardır. Ancak teknik alanda yetersizlikler sebebiyle o günün koşullarında uçak üretilemeyeceği sonucuna varılmıştır. Yine aynı tarihlerde Stinnes Firması da İstanbul'da inceleme yapmış ve aynı gerekçeler ile vazgeçmiştir.⁵⁸ Osmanlı idaresi tarafından havacılık yakından takip edilmesine rağmen batı ordularının kazanımları denginde bir askerî havacılık oluşturulamamıştır. Avrupa'da onlarca uçak üretim fabrikası kurulmuş ve bu fabrikalar öncelikle kendi askerî havacılığını desteklemiştir. Osmanlı Devleti idarecileri havacılığın ordularda önemli olacağını takdir etmelerine rağmen hava harp sanayinin gelişmesi için alınan tedbirler sınırlı kalmıştır. Esasen sanayileşme bir süreç ve yeterlilik ile ortaya çıkan bir sonuçtur.

⁵⁷ Gökhan (Rumuz), Türk Havacılık Tarihi, Türk Hava Kurumu Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1989, s.54; Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985, s.40.

⁵⁸Flanagan, a.g.e., s.41,42.

İdealler veya vizyonlar çok değerlidir. Ancak bunların gerçekleştirilebilirliği konusu bir durumdur.

3.2. Cumhuriyet Dönemi Türk Hava Harp Sanayii Çalışmaları

Milli Mücadele döneminde Türk havacılığı birçok soruna rağmen güç şartlarda zaferin elde edilmesine büyük katkılar sağlamıştır. Kısıtlı imkânlarla envanterde bulunan uçakların kaybedilmemesi ve faydalı şekilde kullanılması gerekiyordu. Savaş halinde olunması sebebiyle barış şartlarında olduğu gibi uçak üreticilerinden teminde önemli sorunlar vardı. Temin edilenler de silahsız olarak alınabiliyordu. Bu uçaklara Birinci Dünya Savaşı yıllarından kalan Alman silahları monte edilerek uçaklar silahlı hale getiriliyordu. Bu dönemde Eskişehir ve Konya'da onarım merkezleri açılmış, zamanla Konya, Türk havacılığı için merkezi bir onarım ve bakım merkezi haline gelmiştir. Muharebelerin her birinde havacılar keşif faaliyeti yapmak, bildiri atmak suretiyle psikolojik hareket ve havadan yere düzenledikleri diğer harekât nevi'leri önemli katkılar sağlamıştır.⁵⁹

İstiklal Savaşı'nın başarı ile sona ermesi sonrası ülkenin pek fazla iç ve dış sorunları bulunuyordu. Lozan Barış Antlaşması sonrasında Türkiye Cumhuriyeti'nin varlığını devam ettirmesi için alacağı tedbirlerin yerinde, zamanında ve yeterliliği ölçüsünde olacağı açıktır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu kadrosu mesleki hayatlarının son 11 yılını genel olarak cephelerde geçirmiş yetenekli, tecrübeli ve genç bir kesimden oluşuyordu. Bu kadro o günün şartlarında tam bağımsız olmanın en önemli teminatlarından birinin hava gücü olduğu konusunda mutabıktılar. Ancak bu hava gücünün yerli milli imkan ve kabiliyetlerle üretilmiş, modern eğitim sistemini benimsemiş ve Türk milletinin mensuplarınca yürütülmesi gerektiği de önemli bir kriterdi.⁶⁰ Türk askerî havacılığı kuruluş yıllarında uzun bir süre yabancı personel istihdam etmek durumunda kalmış ve burada telafisi güç bazı sorunlarla karşılaşmıştır.⁶¹ Bu nedenle milli üretilen uçakların personelinin de milli olması önemliydi.

3.2.1. Hava Harp Sanayii Alanında Projeler ve Sonuçları

⁵⁹ Yalçın, a.g.t.yl., s.136, 219.

⁶⁰ Yalçın, THG, s.429, 430.

⁶¹ Osman Yalçın, "Balkan Savaşlarında Türk Hava Harekâtı", Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi, Yıl: 2022, Sayı: 6, s.90, 97.



Cumhuriyet tarihinde gerçekleşen ilk uçak üretme teşebbüsü özel bir girişim olarak gerçekleşmiştir. Bu girişim, Yunanlardan kalan malzemeler ile kendi uçağını imal eden ve 28 Ocak 1925 tarihinde başarılı bir uçuş gerçekleştiren Vecihi Hürkuş'un girişimidir. Vecihi Bey, bu girişim sonrası 15 gün hapis cezası almış ve Hava Kuvvetlerinden ayrılmıştır.⁶² Bu gelişmeden kısa süre sonra Mustafa Kemal Paşa tarafından 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılışı yapılmıştır. Gazi Paşa'nın, "İstikbal Göklerde"dir"⁶³ sözünü bu açılışta söylediği kabul edilmektedir. Kendisi, Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk Nizamnamesinin hazırlanmasına bizzat müdahil olmuştur. TTC'nin güçlendirilmesi için tedbirler alınmıştır. Bunlardan biri de Donanma Cemiyeti'nin Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmesi olmuştur. Asli görevi şüphesiz Osmanlı Donanmasının gelişmesi ve güçlenmesine yöneliktir. Bu cemiyet Cumhuriyet dönemine kadar intikal etmiştir. 1926'da çıkarılan kanunla donanma Cemiyeti'nin lağvı ile Donanma Cemiyetinin varlıkları 689 No'lu kanunla Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir.⁶⁴ Bu Nizamnamede havacılığın gençliğe sevdirmesi yanında havacılık sanayiinin kurulmak istenmesinin ifade edilmesine yer verilmiştir.⁶⁵

3.2.2. Hava Harp Sanayii Alanında Devlet Girişimleri

Cumhuriyet tarihinde Hava Harp Sanayii yatırımına yönelik ilk girişimi Devlet yapmıştır. Alman uçak üreticisi olan Junkers firması ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde bir sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşme ile Türk Tayyare Motor Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'nin kuruluşu gerçekleşmiştir.⁶⁶ Bu çalışmada Cumhuriyet Döneminde yapılan girişimleri Devletin ve Özel Teşebbüsün yapmış olduğu girişimler olarak iki ana başlık altında toplamak konuyu incelemek ve bütünlüğü sağlamak bakımından bir yöntem olarak uygulanmıştır.

3.2.2.1. TOMTAŞ ve Kayseri Tayyare Fabrikası

⁶² Yalçın, THHST, s.182.

⁶³ Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1983, s.200.

⁶⁴ Kavanin Mecmuası, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:689, s.34.

⁶⁵ Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname, 1925.

⁶⁶ Osman Yalçın, "Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (tomtaş) ve Kayseri Uçak Fabrikası", AAM Dergisi, Cilt:26, Sayı:78, Ankara, 2010, s.574, 575.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu takiben hava hâkimiyetinin ve güvenliğinin sağlanması için bazı girişimlerde bulunulmuştur. Burada temel yaklaşım, Türkiye'nin kendi, uçaklarını kendisinin yapabileceği bir yapının kısa sürede ama kalıcı bir şekilde gerçekleştirilmesiydi. Bu maksatla havacılığın milletin dikkatinde canlı tutulması için çalışmalar başlatılmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması, Bağış Uçakları Projesi marifetiyle halk ile temasta bulunulması yerli sanayinin sağlam temeller üzerinde inşa edilmesine katkı sağlayan yan unsurlardır. Keza yurt dışına eğitime personel gönderilmesi ise zaman içinde kurulan tesislerin milli olması için atılmış önemli bir adımdır. Kaldı ki mevcut hava gücünün modern ve dünya standartlarına uygun şekilde yapılandırılması ülkenin bekası için kaçınılmazdır.

Harp Sanayii kurma çalışmaları, İstiklal Savaşı yıllarına dayanmaktadır. Önce Kırkkale'de bazı tesisler yapılmış, Cumhuriyetin ilanı sonrasında ise bu girişimler devam etmiştir. Genel olarak Hava Harp Sanayi, bir ülkede ağır sanayinin en gelişmiş halidir. Teknolojik üstünlüğü, tasarımı, mühendislik bilgisi yönüyle önemlidir. Cumhuriyet erken döneminde, birçok yan sanayi dalının geliştirilmesi ülkenin kalkınması için önemli bir gelişmedir. Yine ekonomik alanda da ciddi yatırımlara ihtiyaç vardır.⁶⁷ Gazi Mustafa Kemal, "Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız." ve "...Fakat aynı zamanda sanayimizi de güzelleştirmek, geliştirmek zorundayız. Eğer sanayi konusunda hoş görür olmaya devam edersek, endüstri ürünleri yönünden, yine dış ülkelere haraç vermek zorunda kalırız"⁶⁸ vurgusunu yapmıştır. Gazi Mustafa Kemal 1 Kasım 1924'de TBMM'yi açış konuşmasında, "Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim." demiştir.⁶⁹ Bu sözlerden de anlaşılacağı üzere Cumhuriyet ordusunun milli imkân ve kabiliyetlerle modern techizatlarla donatılmak istenmektedir.

Junkers Firması uçak imalatı geçmişiyle, iddialı ve güven duyulan bir firmadır. Ancak 1920'li yıllarda ekonomik olarak sorunları bulunmaktadır.

⁶⁷İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), THK Bsm., Ankara, 2001, s. 207.

⁶⁸ Ziya ŞAKİR, Nuri Demirağ Kimdir?, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947, s.62; Erdinç Tokgöz, Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914-2001), İmaj Yayınevi, Ankara, 2001, s.61.

⁶⁹Kayabalı-Arslanoğlu, a.g.e., s.534; Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1981, s.22; EK06-1-2-Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık (Tarihçe Ş.Md.lüğü-2020.



Almanya'nın Versay Antlaşması hükümlerinden kaynaklı kısıtlarına karşın Türkiye'nin tam egemen olması, firma ile Türk hükümetinin ortak çıkarlarda bir araya gelmesini sağlamıştır. Yapılan anlaşmada fabrikanın kuruluş sermayesinin yaklaşık 7.000.000 Mark (3,5 milyon TL) olacağı hesaplanmıştır. Bu miktar Türkiye hükümeti ve Junkers firması arasında eşit olarak paylaşılacaktı.⁷⁰ Fabrika tam kapasite üretime geçinceye kadar Türkiye Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan uçakları Almanya'dan alacaktı. Ancak firmanın son yıllarda işlerinin iyi gitmediği bilgisi Almanlar tarafından bildirilmemiş, Türkiye de bu durumdan haberdar değildir.

Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'ın kurulması ve Türkiye'nin uçak üretmesi gerektiği konusu 22 Nisan 1925 tarihinde TBMM'de gizli oturumda Meclis'te etraflıca tartışılmıştır.⁷¹ Neticede bu görüşmelerde ülkenin savunma ihtiyaçları, mali gücü ve özellikle hava gücünü geliştirme zorunluluğu kabul görmüş ve işbirliği yapılması kararına varılmıştır. TOMTAŞ'ın resmen açılışı devlet töreni ile 6 Ekim 1926'da yoğun bir katılım ile gerçekleşmiştir. Resmi açılışa; TOMTAŞ İdare Reisi Konya Milletvekili Refik (Koraltan) Bey, Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey konuşma yapmışlar ve kurulacak olan bu fabrikanın önemine değinmişlerdir.⁷²TOMTAŞ'ta, kuruluş günlerinde 50 Türk işçi ile 120 Alman olmak üzere toplam 170 personel birlikte çalışmaya başlamıştır. Fabrikada çalışan Türk personelden bir kısmı gruplar halinde Almanya'da uçak üretimi, havacılık sanayii gibi çalışacakları alanda teknik eğitime teksif edilmişlerdir.⁷³ 1927 yılında TOMTAŞ'ın faaliyete geçmesi ile Hava Kuvvetleri envanterindeki A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım, onarım ve revizyonları yapılmaya başlamıştır.

TOMTAŞ faaliyete başlamış olmasına karşın beklentileri gelişmeleri karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bunun birçok nedenleri vardır. Junkers Firması'nın bu dönemde ekonomik sorunları bulunuyordu. TTC'nde olduğu gibi TOMTAŞ yönetiminde bulunan Türk üyenin, havacılık ve teknik konularda yeterliliğinin sınırlı olduğu değerlendirilmektedir. Alman ve Türk personel arasındaki 4-5 kata varan ücret farklılığı yine bir başka önemli sorundu. Yine

⁷⁰Tayhani, a.g.e., s.218.

⁷¹Tayhani, a.g.e., s.219.

⁷²Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler II, Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, Ankara, 2006, s.352; Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II, Türk Hava Kurumu Yayınları 4, İstanbul,1985, s.426-432.

⁷³ Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler II, s.352; Bora Çağlar, Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.338,339; Tayhani, a.g.e., s.223.

dönemin havacılarından Vecihi Bey (Hürkuş)'e göre eğer TOMTAŞ'da uçak üretimi yapılabilseydi, Türkiye İkinci Dünya Savaşı'nda bir uçak ihracatçısı olacak ve Türkiye hazinesine altın yağacaktı. Yaşanan bazı olumsuz gelişmeler sebebiyle fabrika üretime başlayamamış ve 3 Mayıs 1928'de tarihinde TOMTAŞ'ın faaliyeti sona ermiştir. Junkers ile Türk Tayyare Cemiyeti arasında bir protokol yapılmış ve Junkers tüm hisseleri ile bilumum haklarından 520.000TL. bedel karşılığında feragat etmiş ve uçak fabrikası Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir. Junkers Firması ile olan anlaşmazlık çözümlenmiş ve hisselerin Türkiye tarafından satın alınması sonrası 1930 yılında fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır.⁷⁴

TOMTAŞ kapandıktan sonra hukuki süreç ile tasfiye gerçekleşmiştir. 1931 yılında Hava Müsteşarlığına bağlı olarak "Kayseri Tayyare Fabrikası" yeniden açılmıştır. Türkiye, ihtiyacı olan uçakları üretmek için Amerika'dan uçak üretim lisans hakkı almıştır.⁷⁵ Bu maksatla 1932'de MMV (MSB)'liği ile Amerikan "TheCurtissAeroplaneand Motor Companyİnc." arasında sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşme gereği 33 adet "CurtissHawk" 8 adet "Fledgling" uçaklarının üretimi Kayseri'de yapılmıştır. Bu üretim Amerikan havacılık sanayi ilk defa Türkiye'de uçak üretiminde yer almıştır.⁷⁶

Yıllar içinde üretime bakıldığında; 1935 yılında Türkkuşu için 3 ayrı tipte 50 adet planör ile 1936'da Alman GothaerWaggonFabrik A.G. ile lisans anlaşması yapılmış 45 adet Gotha 145 uçaklarının 1937 yılından itibaren üretimi yapılmıştır. Bu yıllarda uçak üretiminde önemli bir ülke olan Polonya'nın PanstwoweZakładyLotnicze firması ile yapılan lisans anlaşması yapılmıştır. 1937 yılından itibaren 20 adet PZL-24A-24C tipi uçağın üretimi yapılmıştır. Bu firma ile anlaşma yapılmasında Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda görev yapan dönemin Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı LudomilRaysk'nin katkıları olmuştur.⁷⁷ Kayseri Uçak Fabrikasında zamanla ayda 4 uçak üretilecek bir üretim yapılımaya başlanmıştır. Son olarak 1940'da İngiliz PhilipsAndPowis Aircraft Ltd.

⁷⁴ BCA. Fon Nu.30.18.1.2.6, Yer Nu.57.15; Perihan Kilimci, Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askeri Havacılığı, Hv. Harp Okulu Basımevi, 2004, s.123,124; Serdar Sarısır, Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri, Erciyes Üniversitesi Sos.Bl.m.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998, s.72; Yalçın, THHST, s.460, 461.

⁷⁵ BCA, Fon Nu.30.18.1.2, Yer Nu. 24.72.17, BCA, Fon Nu. 30.18.12, Yer Nu. 42. 10.2. BCA,Fon Nu. 30.18.1.2,Yer Nu.33.5.7; BCA,Fon Nu.30.18.1.2, Yer Nu.24.72.17; BCA,Fon Nu, 30.18.1.2, Yer Nu. 42.10.2.

⁷⁶ Üretilen Bazı Uçaklar EK-01-1-2-3-4-5'dedir.

⁷⁷Sarısır, a.g.t., s.75-85.



firmasıyla anlaşılması ve 24 adet Magister tipi uçak üretimi yapılmıştır.⁷⁸ Kayseri Uçak Fabrikası'nda 1932–1942 arasında 200 kadar uçağın üretimi yapılmış ve Türk hava unsurlarına teslim edilmiştir.⁷⁹

Almanya daha sonraki yıllarda Dışişleri aracılığı ile bir Uçak Fabrikası ve benzeri havacılık faaliyeti ortaklığını yeniden ihyasını teklif etmiştir. Arşivde yer alan belgeye göre Junkers Firmasının birkaç yıl evvel yaptığı anlaşmada yaşanan olumsuz neticeden belirtilmektedir. Alman Hükümeti tarafından desteklenen Lufthanza Firmasının projeleri anlatılmaktadır. Proje ile öngörülen bazı öneriler şunlardır. Berlin-İstanbul hava hattının açılması, Sarıgazi'de Hava Kuvvetlerine bir meydan yapılması, Alman Hava Sanayi desteği ile Lufthanza ile birlikte Türkiye'de bir uçak fabrikası yapılmasıdır.⁸⁰ Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak konuyla ilgili Başbakanlığa gönderdiği değerlendirmesinde, Genelkurmayın Harp Sanayinin gelişmesine her zaman önem verdiğini ve uygun olan projelerin destekleneceğini bildirmiştir.⁸¹ Ancak gelişen siyasi olayların etkisiyle yeni bir girişim olmamıştır.

Kayseri Tayyare Fabrikası uçak üretimine son verdikten sonra İkmal ve bakım işlerini yapmaya devam etmiş ve buna göre yeniden yapılandırılmıştır. Yıllar içerisinde teşkilatta bazı değişiklikler olmakla birlikte bakım ve onarım merkezi olma vazifesini sürdürmektedir. 1978 yılında fabrikanın imkân ve kabiliyetinin uçak üretmeye yeterliliğinin ölçülmesi için "Mavi Işık Uçak Üretim Projesi" ile uçak üretme kabiliyeti test edilmiş ve dönemine göre bu proje başarı ile tamamlanmıştır.⁸² Halen Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı önemli sayıda uçağın Fabrika seviyesi bakım, onarım, tadilat ve olarak faaliyetini sürdürmektedir.

3.2.2.2. Türk Hava Kurumu Harp Sanayii Fabrikaları

⁷⁸ BCA, Fon Nu. 18.1.2, Yer Nu.83.54.18.

⁷⁹ Zeynep GÜLTEN, İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ' tan 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na 2001, İstanbul, 2002, s.75; Tayhani, a.g.e., s.223-225.

⁸⁰ BCA, Fon Nu. 30.10, Yer Nu: 59.398.5.

⁸¹ BCA, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 59.398.5.

⁸² Yalçın, THHST, s.332; EK03-1-THK Uçak Fabrikası.

Türkiye'de havacılığın geliştirilmesi için ilk çaba, Türk Tayyare Cemiyetinin 16 Şubat 1925'de kuruluşu olmuştur.⁸³ Kurumun ilk nizamnamesi Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda hazırlanmıştır. Burada kuruluş amaçları arasında geçen "sınai" kelimesi Kurum'un havacılık endüstrisinin geliştirilmesi için de faaliyet göstereceğini belirtmesi bakımından önemlidir. Nizamnamede giriş sayfasında kuruluş amacı olarak "askerî, iktisadi, fenni, sınai alanda" faaliyet göstereceği belirtilmiştir.⁸⁴ Kurum kuruluşundan kısa bir süre sonra sanayii alanındaki faaliyetini askıya almıştır. Her ne kadar TOMTAŞ'ın hissedarı ve daha sonra da Kayseri Tayyare Fabrikasının ilk sahibi olmuşsa da bu alanda faaliyeti sınırlı kalmıştır. Bu dönemde özel girişimciler ve Kayseri Tayyare Fabrikası önemli bir boşluğu yetersiz olmakla birlikte doldurmaya gayret etmiştir.

İkinci Dünya Savaşı beklenen bir gelişmeydi. Uzun bir gerginlik döneminden sonra savaş kaçınılmaz hale gelmiş ve kısa sürede oldukça geniş bir alana yayılmıştır. Türkiye'nin savaş yıllarında ithalat yaptığı ülkeler, savaşta düşman cephelerde yer almaları, Türkiye'nin silah ve donanımı ithalatını olumsuz etkilemiştir. Savaşın çok şiddetli ve tahripkârlığı coğrafi olarak savaşın merkezinde bulunan Türkiye'yi tehdit ediyordu. Diğer taraftan savaşa taraf ülkeler sistem, teçizat ve mühimmat olarak öncelikle kendi ihtiyaçlarını karşılamak durumundaydılar.⁸⁵ Türkiye, savaş şartlarında silah ihtiyaçlarını temin bakımından oldukça yetersiz kalmış ve hava gücünün hemen her gün yeni bir gelişme kaydettiği bu yıllarda en önemli açıklardan birisi uçak ve teçizatı olmuştur.

Dönemin koşulları gereği kendi uçağını devletin imkânları ile yeniden üretmek gerekli hale gelmiş ve bu maksatla yeni bir fabrika kurulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Polonya'nın savaşa girmesiyle buradan kaçabilen yetişmiş profesyonel insan gücünden bazıları Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Bu kapsamda il başlarda 24 mühendis ve teknik personel istihdam edilmiştir. Yabancı personelin de desteğiyle ilk olarak Türkiye'nin uçak üretimi yapılabilme yeterliliği incelenmiştir.⁸⁶

⁸³ Osman Yalçın (Edt.)-Recep Mutlu - Emin Gökalp, "Türk Tayyare Cemiyetinden Günümüz Türk Hava Kurumu'na Bir Değerlendirme, Türk Havacılık Tarihi Makaleleri,Hava Harp Okulu 6. Bilim Şenliği, HHO Bsm., 2011, İstanbul, s.164-166.

⁸⁴ TTC Nizamname, 1925.

⁸⁵BCA, Fon Nu.30.01.100, Yer Nu. 619.2. Ek.04-2.

BCA, Fon NU. 030.01, Yer Nu.100.619.2; EK04-2- THK'nın Hava Harp Sanayi Hakkında Raporu.

⁸⁶ Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.-II, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985, s.23.



THK tarafından uçak üretimine Ankara Akköprü'deki oldukça eski ve yetersiz durumdaki binada başlanmıştır. Üretime başlanıldığı zaman 70 kişi çalışmaya başlamıştır. Kısa sürede üretim atölyesi genişletilmiş ve çalışan sayısı 113 mühendis ve teknisyenlerle birlikte 221 kişiye yükselmiştir THK Uçak Fabrikasının ilk uçak üretimi, lisansı İngiltere'den satın alınan "Magister" okul tayyareleridir.⁸⁷

Etimesgut Uçak Fabrikası 1942 yılında üretime başladığında 5.840 m²'lik bir alanda üretime başlamışken kısa süre sonra 13.790 metrekare genişlikte bir alana dönüşmüştür. Fabrikada çalışan personel sayısı yükselmiştir. Bu yıl içinde fabrikada çalışan sayısı; 129 teknik personel, 143'ü memur ve 606'sı işçi toplam 878 kişiye yükselmiştir. Teknik ve sayısal olarak güçlü bir kadro oluşturulmuştur.⁸⁸ Etimesgut Uçak Fabrikası'nın büyümesi dönemine göre oldukça hızlı olmuştur. 1 Nisan 1947 tarihinde; fabrika kapalı alanı 16.710 metre²'dir. Bu dönemde personel kademeli olarak azalmaya başlamıştır. Toplam personel sayısı; 98 teknik eleman, 85 memur ve 357'si işçi olmak üzere 540 kişidir.⁸⁹ Yeterli siparişlerin verilmemesi ile personel sayısının kademeli olarak azaldığı anlaşılmaktadır. 31 Mart 1948 tarihli Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan bir raporda bu durum gerekçeleri açıklanmıştır.⁹⁰ Bu 16 sayfalık rapor Türk Hava Kurumu tarafından hazırlanarak Başbakanlık makamına gönderilmiştir. Rapor bugün için de geçerli olabilecek önemli sorunları ve çözüm önerilerini açıklamaktadır.

Etimesgut Uçak fabrikasında etüt çalışmalarına özel bir önem verilirdi. 1944 yılının ilk yarısına kadar burada yapılan etüd ve denemelerin sayısı 45.000 parçayı geçmesi o dönem için oldukça yoğun bir AR-GE yapıldığını göstermektedir.⁹¹ Bütün bilimsel gelişmelerin ve sanayinin geliştiği yerde AR-GE çalışmalarının gücü nispetinde başarı elde edildiği dikkate alındığında buradaki durum 45.000 parçanın etüd edilmesi oldukça önemliydi. THK Uçak Fabrikası'nda toplamda 14 tip uçak ve planör geliştirilmiştir.⁹² Bunlardan THK-5: Miles (Magister) tipi uçağın teknik özelliğine bakıldığında iki adet GipsyMajor motorlu,

⁸⁷ Osman Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt 29, Sayı 86, Ankara, 2013, s.142.

⁸⁸ Osman Yalçın, "1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayii", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu Onikinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri (Sunulmayan Bildiriler Kitabı) 20-22 Mayıs 2009, ATASE Yayınları, Ankara, 2010, s.188.

⁸⁹ Kayabalı-Arslanoğlu, a.g.e., s.586,587.

⁹⁰ BCA, Fon Nu. 030.01, Yer Nu.100.619., 2 "THK'nın Başbakanlık Katına Raporu"; Yalçın, ". Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", s.143.

⁹¹ Tayhani, a.g.e., s.236.

⁹² EK03-2-3-THK Uçak Fabrikası Üretimi Tiplerden THK-1'e Ait Resimler.

iki dümenli, yarı monokok ahşap gövdeli, ahşap pervaneli ve iki kişilik okul başlangıç uçağıdır. Bu uçak ambulans uçağı olarak da kullanılmış ve bir daeti Danimarka'ya satılmıştır.⁹³ Daha sonra bu uçaktan 26 adet daha sipariş verilmişse de bu siparişler İngiltere'de üretim yapan uçak fabrikalarına yöneltilmiştir.

THK uçak fabrikasına sipariş gelmemesi ve hibe Amerikan uçakları üretimi ve AR-GE'yi olumsuz etkilemiştir. "Başbakanlık Murakebe Kurulu Raporu"nda fabrikanın zarar ettiği dikkate alınarak kapatılması ya da devredilerek yeniden gözden geçirilmesi tavsiye edilmiştir.⁹⁴ Bu dönemde daha birçok çalışmada ve arşiv belgesinde THK Hava Harp Sanayi Fabrikalarının taşınması her geçen gün zorlaşan bir yük olarak görülmesi yönünde bir anlayış oluşmuştur. Ülkenin içinde bulunduğu koşullar ve dönemin şartları için bunun anlaşılabilir tarafı vardır. Ancak bu tesislerin stratejik tesisler olduğu, ülkenin tam bağımsızlık idealine hizmet eden somut gelişmeler olduğu dönemin koşulları içinde yetkililer tarafından değerlendirilmemiştir.

Fabrikaların durumunun değerlendirilmesi maksadıyla 5 Nisan 1952 tarihinde THK'nın Olağanüstü Genel Kurultayı yapılmıştır. Kurultayda, son 5 yıldır hazırlanan birçok rapor ve fabrika faaliyetinin bir sonucu olarak tesislerin ayakta tutulmasının zararlı olduğu değerlendirilmiştir. Kurultay, THK Uçak ve Uçak Motor fabrikalarının elden çıkarılması kararı vermiştir. Burada alınan karara göre, "Mal sahibi sıfatıyla Motor ve Uçak fabrika tesislerini münhasıran devlet müesseseleri ve iktisadi devlet teşekküllerine dilediği bedel mukabilinde satmak veya dilediği müddet ve şartlarda kiraya vermeye THK Genel Merkez Kurulu'na tam ve kâmil yetki vermiştir. Aynı kurultayda bu yetkiye ilave olarak; "dilediği anda kapatma yetkisine haizdir" maddesi yapılan oylama sonucunda kabul edilmiştir.⁹⁵ Bu karara bir üye tarafından karşı çıkmıştır. Burada çalışan Polonyalılar savaş sonrası ülkelerine gitmek için THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarından ayrılmışlar. Dönemin önemli bir havacısı olan ve teknik alanda pek çok icadı bulunan Emrullah Ali Yıldız patent almak maksadıyla yapmış olduğu bir Amerika ziyaretinde, Türkiye'den ayrılan Polonyalıların birçoğuna

⁹³Kayabalı-Arslanoğlu, a.g.e., s.241; <https://www.savunmasanayiidergilik.com/tr/Haber-Dergilik/THK-Etimesgut-Ucak-Fabrikasinin-ilk-ucagi-78-yil-once-bugun-havalandi> (Erişim Tarihi: 04.11.2022).

⁹⁴ BCA, Fon Nu. 030.01.100, Yer Nu. 619.6, s.49, 50; EK02-1-2-Atatürk ve Fevzi Çakmak Havacılığı Destekleyen Liderlerdir.

⁹⁵ Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II, s.37.



Amerikan hava endüstrisinde çalışırken tesadüf etmiştir.⁹⁶ Bu hadiselerin olduğu dönemde Türkiye bir taraftan jet uçaklarına geçerken diğer taraftan dönemin şartlarında halen önemli bir ulaşım aracı olan at nalları mihni tedariki de yurtdışından hibe olarak alınmaya devam etmiştir.⁹⁷

Türk Hava Kurumu tarafından 1940'lı yıllarda kurulan bir diğer hava harp sanayi fabrikası, Atatürk Orman Çiftliğinde kurulan Uçak Motor Fabrikası'dır. Atatürk'ün 1937'de ifade ettiği "... tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması..."⁹⁸ ön görüşü hayatat geçirilmek istenmiştir. Esasen buna acilen ihtiyaç duyulmuştur. Bu konuda birçok ülke ve fabrika bir heyet tarafından gezilmiştir. Bu yıllar jet motorlarına geçiş yılları olduğundan konuya Genelkurmay Başkanlığı da bir rapor ile katkı sağlamak istemiş ve yeni gelişen teknolojinin bir gereği olarak jet motoru fabrikası önermiştir. bu öneri Gnkur.Başkanlığı'nın 24 Nisan 1946 gün ve Hv.Kur.Bşk. XIV.Şb. Ks. 3 Sayı:68339 ve Tepkili Motor Sanayinin Kurulması (Jet Motoru Fabrikası kurulması) gerektiğine konulu raporda yer almaktadır.⁹⁹ Raporda jet motorunun önemine ve savaş alanlarında artık pervaneli uçakların yerinin olmadığına değinildikten sonra raporun devamında; ikinci Dünya Savaşı yıllarında havacılıkta yaşanan önemli gelişmelere ait tespitler de değerlendirmeler yapıldıktan sonra "Türkiye'de hava harp sanayinin bir an evvel kurulması zarureti vardır denmektedir."¹⁰⁰ Bu dönemde yetkililer yaptıkları açıklamalar ile en gelişmiş teknolojinin temin edileceğini belirtmişlerdir. Dolayısıyla muharebelerde artık jet uçaklarının kullanıldığı bilgisi ortadayken, motor fabrikası seçiminde temel kriterin bu olması beklenirdi.

Türkiye'de ilk uçak motor fabrikası, Atatürk Orman Çiftliği içerisinde, 1945-1948 yılları arasında kurulmuş ve faaliyete geçmiştir.¹⁰¹ Motor Fabrikası kurulması için Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak ve ekibi Amerika'da ve İngiltere'de uzun süren gezilerinde, motorların evsaf ve durumları hakkında incelemeler yapmışlardır. Dönemin şartları gözetilerek motor fabrikasının İngiltere'den lisans

⁹⁶Tayhani, a.g.e., s. 236; Yalçın, THHST, s.276.

⁹⁷ ABD'den At Nalı İthalı Raporu (BCA, Fon Nu: 030.01, Yer Nu.00.00.111.701.1).

⁹⁸ Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1981, s.48; Tayhani, a.g.e., s.238; Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I, s.10.

⁹⁹ BCA, Fon Nu.30.10, Yer Nu.58.396.14; EK05-1-Jet Motoru Fabrikası Kurulması Konulu Genelkurmay Görüşü.

¹⁰⁰ BCA, Fon Nu.30.10, Yer Nu.58.396.14; Osman Yalçın, Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları, Sayı:86, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Ankara, Temmuz-2013, s.152.

¹⁰¹ Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II, s.416-425.

alınarak kurulmasına karar verilmiştir.¹⁰² Üretimi yapılacak olan motor, Genelkurmay'ın talep ettiği jet motoru kategorisinde değildi. Motor Fabrikasının, Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün Ankara Tavukçuluk Enstitüsü yanında bulunan arazisi üzerinde 120.000 m²'lik alanda kurulması planlanmıştır.¹⁰³ Seçilen arazi, motor fabrikasının modern bir tesisi olarak inşası ve geleceğe yönelik ihtiyaçlara cevap vermesi bakımından uygun bir planlamadır.¹⁰⁴ Burada çalışacak personel, üretim sürecine katılmak ve hazırlanmak amacıyla yurt dışına eğitime gönderilmiştir. İlk Hava Kuvvetleri Komutanı da olan Hv.K.K. Hv.Pl't. Tümğ. Zeki Doğan ihtisasa gidecek ekibin uğurlama töreninde bulunmuş ve kendilerine "...memleketin hayati davası için girilen bir teşebbüste üzerine aldıkları hizmetin büyüklüğünü belirtmiştir..."¹⁰⁵ demiştir. Motor Fabrikası 15.000 metre² kapalı bir alanda kurulmuş olup maliyeti 8.750.000 liraydı. Fabrika yüksek maliyete kurulmuş, yıllık personel maliyeti 500.000 lira olup yıllık iş siparişleri; 1949 yılında 566.572,41 TL., 1950 yılında 150.000,18 TL., 1951 yılında alınan siparişler ise 801.129,20 TL.dir.¹⁰⁶ Önemli masraflar yapılmasına rağmen iş akışı ve iş üretim devamlılığı yapılamamıştır. Burada da yönetim dışından müdahale sıklıkla yaşanmış, maliyet etkinliği iyi değerlendirilmemiş, her malzemenin motor fabrikasında üretilmesi gayreti maliyet bakımından doğru olmamıştır.

1948 yılına ait Hava Kurumu Raporunda kurulan motor fabrikasına yönelik tenitler bulunmaktadır. Raporda: "*Türk Hava Kurumunun, bu tesisleri ayakta tutmak endişesiyle, bu fabrikalarda Hava Ordumuza ait tayyare ve motor onarımı işleri ve havacılık mevzuu dışında kalan imalât yaptırmayı, kanaatimizce doğru değildir. Bu suretle belki fabrikaların yaşaması sağlanabilirse de, esas gaye ve maksat kaybolacaktır ve memleket müdafaası için elzem ve zaruri olan, Hava Sanayinin kurulması ve ilerletilmesi meselesi daha gecikecektir*".¹⁰⁷ ifadesine yer verilmiştir.

1940'lı yıllarda kurulan bir diğer önemli girişim, Türk Hava Kurumu'nun öncülüğünde Milli Eğitim Bakanlığının da katkısıyla kurulan "Ankara Rüzgâr Tüneli"dir. Önce İsviçre Firması ile bir görüşme yapılmış ve bir sonuç alınamayınca

¹⁰² BCA, Fon Nu.30.10, Yer Nu. 61.410.29.

¹⁰³ BCA, Fon Nu.30.10, Yer Nu.61.410.29; Abidin Daver, "Motör Fabrikası", Havacılık ve Spor, Ankara, Şubat 1945, s.9.

¹⁰⁴ Fikret Çeltikçi, "Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası", Havacılık ve Spor, Sayı 396, Ankara, Ekim 1948, s.3-6.

¹⁰⁵ Havacılık ve Spor, Kuracağımız Uçak Motör Fabrikası, S.358, Ankara, Ağustos 1945, s.11.

¹⁰⁶ Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II, s.416,417;Tayhani, a.g.e., s.242; Kayabalı- Arslanoğlu, a.g.e., s.580.

¹⁰⁷ BCA, Fon Nu.030. 01, Yer Nu.100. 619. 2.



İngiliz Holst firması ile görüşmeler yapılmış ve bu firma ile anlaşma yapılmıştır. 1944'te ART için bir sözleşme yapılmıştır. Rüzgâr tüneli için gerekli donanım, makine, malzeme ve çizimler İngiltere'den alınmış ve 1947 yılında inşaat işlemleri başlamıştır. 1949 yılında alınan teçhizatın montaj çalışmaları 1950 yılında tamamlanmıştır.¹⁰⁸ Avrupa'nın en yeni ve modern tesislerinden olan ART'den yararlanılması kısa bir süre için olmuş ve tesis uzun bir süre atıl kalmıştır.

Uçak fabrikası 1952 yılında MKEK'e devredilmiştir. Bu dönemde daha önceden projelendirilen ve sipariş de verilmiş olan MKEK UĞUR-IV tipi uçak üretimi MKEK tarafından yapılmıştır. MKEK UĞUR-IV için Hava Kuvvetleri Komutanlığı adına 100 adet uçak siparişi verilmiştir. Hibe uçak girişinin artışı ve daha modern olması nedeniyle bu sayı 60 olarak yeniden revize edilmiş bunlardan 3 uçak Ürdün'e hediye edilmiştir.¹⁰⁹ Türkiye'nin bölge politikası bakımından da önemli bir husustur. 60 adet uçak üretilerek teslim edilmiştir.

3.2.2.3. Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TUSAŞ)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünyada meydana gelen gelişmeler ile yeni güç dengeleri ve tehdit algılamaları Türkiye'yi de derinden etkilemiştir. Özellikle Soğuk Savaş'ın başlaması ile birlikte Türkiye'ye yönelik Sovyet tehditleri artmıştır. Bu durum karşısında Türkiye, Batı ülkeleri ile ilişkilerini güçlendirmek ve Batı ittifakının bir parçası olma yönünde bir dış politika takip etmiştir. Bu dönemde mevcut ağır ekonomik şartlar gereği askerî modernizasyon ve techizde dış destek alınması öne çıkmıştır. TSK, NTO üyeliği ile birlikte yeniden donatılırken mevcut birçok kabiliyet ve yerli sistemler

Türkiye'nin 1950'lerden günümüze tesir eden ve dış politikasında önemli yer işgal eden Kıbrıs Meselesinin ilk dönemlerinde yaşanan bir ziyaret, Rumlar tarafından farklı anlam yüklenmiştir. Rumlar, Kıbrıs'ın İngilizlere geçici olarak devrinden itibaren burasını Yunanistan ile birleştirmek için bir çaba içinde olmuştur. Bu sebeple sadece bir davete icabetten ibaret olan Türk Hava Filosunun ziyareti kendi menfi emellerinin karşısında bir hareket gibi değerlendirilmiştir. Gerçekte ise bu tarihlerde Türkiye'nin Kıbrıs ile ilgili bir politikası olmadığı gibi henüz bir Kıbrıs Sorunu da yoktur. Hatta İngilizlerin talebi ile 1949'da Kıbrıs'a barışçıl maksatlı bir hava seyahati gerçekleştirilmiştir. Türk Hava Kuvvetlerine ait her biri dört uçaktan oluşan Hv.Pl.tuğg. Hamdullah Suphi GÖKER, Yzb.

¹⁰⁸Tayhani, a.g.e., s.244; Yalçın, "THK'nın Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", s.159-160.

¹⁰⁹ Yalçın, THHST, s.166.

Selahattin AKTAŞ ve Yzb. Cevat TUNA liderliğinde üçlü kol halinde 12 uçak, İngilizlerin daveti üzerine Kıbrıs'a bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Lefkoşa'da yayımlanan, "Halkın Sesi" gazetesinde, "Kahraman Türk Havacıları Bağrımıza Bastık. Yaşasın Türk Kartalları. Hoş geldiniz Türk Hava Kuvvetleri Filosu." şeklinde yer almıştır. Rumlar barışçıl amaçlarla, davet üzerine yapılan bu ziyareti çarpıtmaya çalışmıştır.¹¹⁰ Takip eden dönemde Kıbrıs sorunu Türkiye'nin de dâhil olmasıyla farklı bir mecraya yönelmiştir. Türkiye'nin gerginliğin artması ve Ada'daki Türklerin büyük tazyik altında kalması yanında Türkiye'nin güney sınırlarının güvenliğinin riske girmesi sebebiyle bir çıkarma harekâtı gündeme gelmiştir. Bu durum, kendi gücüyle sınırları dışına müşterek hareketnevi'nde askerî bir operasyon yapma bakımından Türkiye tarihinde önemli bir gelişmedir.

1950'li yıllarda Türkiye kolektif güvenlik şemsiyesine girdiği dönemde kendi imkân ve kabiliyetlerine tekrar ihtiyaç duyulmayacağı değerlendirilmiş ve bu alanda yatırımlar azalmış veya durma aşamasına gelmiştir. Esasen Marshall yardımı ve takiben NATO üyeliği sonrası milli sanayii konusunda refleksleri güç kaybetmiş durumdaydı. Mesela 8 Mart 1950 tarih ve 5591 sayılı özel kanunla, "Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü"nü adını "Makine ve Kimya Endüstrisi" olarak değiştirilmiştir. Yeni adıyla MKE, bu kanuni düzenleme ile Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) haline dönüştürülmüştür. MSB'nin MKE'ye siparişi 1960'lı yıllara kadar kademeli olarak düşmüş ve MKEK'in üretim oranı %3'e kadar gerilemiştir.¹¹¹ Bu yıllarda yalnız Hava Harp Sanayi alanında değil genel olarak harp sanayiinde önemli bir değişim gerçekleşiyordu. Bu değişimin kısa süre sonra Türkiye'nin aleyhine olduğu ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelerin olduğu zamanda Türkiye, dış politikada karşılaştığı güçlükler yanında ve olası bir krizde kendi sorunlarını ancak kendi gücü ile çözmesi gerektiği gerçeği ile yüzleşmiştir. NATO şemsiyesinin her zaman için üyelerin menfaatine yeterli tam bir güvenlik sağlamadığı gibi dışa bağımlı bir silah sisteminin de kısıtları ile yüzleşmiştir. Özellikle 1964 yılı Johnson Mektubu, milli harp sanayiinin gerekliliği hususunda köklü ve kalıcı tedbirlerin alınması için bir milat olmuştur.

Türkiye, 1952 yılında NATO üyesi olduğu zaman TSK'nın silah sistemleri oldukça eski ve yetersiz ve modern sistemlerden yoksundu. Mesela orduda 114

¹¹⁰ Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler 4, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006, s.63-65.

¹¹¹ Mustafa Taşan, Savunma Sanayii ve Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, MKEK Yay., Ankara, 1987, s.9; Osman Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin Kıbrıs meselesi ile yeniden yapılanması ve F-16C/D örneği, TurkishStudies-History, 15 (4),2020, s.1255.



çeşit top vardı, kara kuvvetleri envanterinde bulunan piyade silahı 1898 yılı imalatıydı, oldukça eski gemilerden oluşan bir deniz gücü ile demode olmuş onlarca çeşit uçakla mücehhez bir hava kuvvetleri vardı.¹¹² 1960'lı yıllarda Hava ve Deniz Kuvvetlerinin techizinde milli imkânların çok sınırlı kaldığı ve teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak yurtdışına bağımlılık oranının yüksek olduğu dönem aynı zamanda Kıbrıs için bir çıkarmanın yapılması halinde ihtiyaçların da tespit edildiği dönemdir.

11. Hv.K.K. Hv.Org. Muhsin Batur 1 Mayıs 1970 tarihinde milli imkan ve kabiliyetlerin yeniden harekete geçirilmesi kapsamında bir hava harp sanayinin kurulması için bir çağrıda bulunur. Çağrıda, "Kendi Uçağını Kendin Yap" sloganı ile kampanya başlatmıştır.¹¹³ Bu dönemde Deniz Kuvvetlerinde de "Kendi Gemini Kendin Yap" kampanyası, Kara Kuvvetleri için "Kendi tankını kendin yap" sloganı ile benzer kampanyalar başlatılmıştır. Diğer taraftan dünyada meydana gelişmeler ve Türkiye'nin yeniden kendi imkânları ile harp sanayini geliştirmesini gerektirmiştir.

25 Ağustos 1971 tarih ve 1473 sayılı, "Türk Hava Kuvvetlerinin Güçlendirilmesi ve Millî Hava Sanayiimizin Kurulması Amacıyla Katılma Payı İhdası ve Millî Piyango Hâsılatının Bu Gayeye Sarfı Hakkında Kanun" çıkarılmıştır.¹¹⁴ 1970'li yılların başında kuvvetlerin güçlendirme vakıfları kurulmuş ve burada toplanan bağışlarla modernize projelerinin başlatılması planlanmıştır. Ancak bağışlara dayanarak 1970'lerin şartlarında orduların modernize edilmesinin ve planlar dâhilinde bunun sağlanmasının mümkün olmayacağı açıktır. Nitekim TBMM'de kurulan 45 No'lu Komisyon ile konu bütün detayları ile tartışılmış ve kurumsallaşmanın önemi ortaya çıkmıştır. Dönemin MSB Bakanı Ferit Melen de bu komisyonun faaliyeti sonrası yaptığı konuşmada TSK'nın yenileme (revizyon), bakım, onarım, parça imalatı gibi basamakları geçerek iyileştirilmesi sürecinden bahsetmiştir.¹¹⁵

Türkiye'de milli harp sanayini yeniden kurma ve milli kaynaklara yönelme Johnson Mektubundan hemen sonra başlamıştır. Bu dönemde yapılan başlıca

¹¹² Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1255; Osman Yalçın, "İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S:47, Bahar 2011, s.703-727.

¹¹³ Kayabalı-Arslanoğlu, a.g.e., s.592; Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1255, 1256.

¹¹⁴ TBMM, Kanunlar Dergisi, Yıl: 1971, C.LIV, Kanun No:1473; Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1256.

¹¹⁵ Yalçın, THHST, s.285,288; Kayabalı-Arslanoğlu, a.g.e., s.614; Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1256.

çalışmalar şunlardır. 11 Mayıs 1965 tarihinde, "Türk Donanma Cemiyeti" kurulmuş ve 6 Şubat 1972 tarihine kadar faaliyetini sürdürmüştür. Takiben yerine 11 Mart "Türk Donanma Vakfı" kurulmuştur. Takiben bağış ve modernize faaliyetini yürütmek üzere "Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı" kurulmuştur.¹¹⁶ 16 Temmuz 1970'de kurulan bir diğer vakıf ise "Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı" olmuştur. 1974 yılında yapılan Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle Türkiye'ye ambargo uygulanması üzerine, "Kendi Tankını, Kendi Silahını Kendin Yap." sloganı basında yer almıştır. Yine bu günlerde 27 Ağustos 1974'te "Türk Kara Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı" kurulmuştur.¹¹⁷ Her kuvvetin kendi vakfını kurması bir bilinç oluşturmuş olmakla birlikte TSK bir bütün olarak dikkate alındığında modernize ve yenileşme çabalarının bir elde toplanması ve kurumsal bir kültür oluşturulması daha da faydalı olabilirdi. Ancak bunun sağlanması öncesi bir alt yapının oluşması önemli katkılar sağlamıştır. Nitekim kazanılan kabiliyet ve farkındalıklar sonucu 17 Haziran 1987'de 3388 sayılı kanun ile Kuvvet Güçlendirme Vakıfları birleştirilmiştir ve "Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı" kurulmuştur. Bu vakıf özel kanunla kurulmuş tek vakıftır (TSKGV ile ilgili Kanun). Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSKGV) ile bütün kuvvet vakıfları ve mevcut sermayeleri tek çatı altında toplanmıştır.¹¹⁸ Bugün bu vakfın yönetiminde veya hissedarı olduğu savunma sanayi şirketleri bu kapsamda kurulmuş ve bir bütün halinde güçlenmeleri hedeflenmiştir.

Savaş uçağı teknolojisi 1950'lerden sonra aviyonik, motor ve silah sistemleri olarak büyük gelişme göstermiştir. Keza bakımı için gerekli malzeme ve bakımın yapılmasını sağlayan techizatının üretimi, idamesi de artmış ve güç hale gelmiştir. Bu değişimin ağırlanması için yüksek teknolojiye sahip sistemlerin envantere alınması ve personelin burada deneyim kazanması önemlidir. Bu kapsamda Türkiye'de 1970'li yıllarda envantere bulunan F-102A Bombardıman Uçağı her hava şartlarında görev yapması ile önemli bir değişimdi. Bu bakımdan bu uçağı misyon uçağı da denmiştir. Bu ifade dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Org. Muhsin Batur tarafından, F-102A proje subayı ve takiben Filo Komutanı olan Hv.Pl.t.Bnb. Necati Artan'a bizzat belirtilmiştir.¹¹⁹ Bu dönemde silah sistemleri ve teknolojide büyük gelişmeler meydana geliyordu. Örneğin Vietnam'da havadan

¹¹⁶ Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, 2013, s.385.

¹¹⁷ Yalçın, THHST, s.384,385.

¹¹⁸ Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1258; 17.6.1987 tarihli 3388 Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Kanunu.

¹¹⁹ Yalçın-Artan, 2008: Söyleşi, Ankara.



atılan 300 bombadan yalnız biri hedefi vururken, Körfez Savaşı'nda bu oran her iki bombadan birinin hedefine isabet etmesi şeklinde kayda geçmiştir.¹²⁰ Bu oran yaklaşık 20 yıllık bir süre içerisindeki gelişmeler bakımından oldukça inovatif bir durumdu.

Türkiye, TSK'nın güçlendirilmesi için Türkiye şartlarına uygun bir savaş uçağı temini için çalışma başlatmıştır. Yapılan etüd ve incelemeler neticesinde bazı uçakların alınması konusunda yoğun çalışmalar yapılmıştır. F-16 uçağının tip tercih sıralamasına konulması için Genelkurmay Başkanlığının oluru alınmasına karar verilmiştir. 22 Eylül 1982'de ABD Hükümetinden Türkiye'de üretilmek üzere F-16 ve F-18 A uçaklarının ortak yapımı teklifi istenmiş ve 28 Haziran 1983'de ABD Hükümeti teklif edilen uçakların ortak maliyetini bildirmiştir. Türk Hükümeti 31 Ağustos 1983 tarihinde Amerika ile ortak uçak yapımı için kararı almış ve 05 Eylül 1983 tarihinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in başkanlığında yapılan toplantıda ortak yapım için F-16 C/D uçağının yapılmasına karar verilmiştir.¹²¹ Türkiye'nin kendi savaş uçaklarını üretmesi için Hava Harp Sanayiine yönelik kurumsal bir yapının veya şirketin kurulmasına ihtiyaç bulunuyordu. Alında "Türk Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı (TUSAŞ), 28 Haziran 1973 tarihinde Türkiye'nin savunma sanayiinde dışa bağımlılığını azaltmak amacıyla Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde kurulmuştur."¹²² ifadesi kurumun nüvesinin milli harp sanayi kurulması arayışının olduğu yıllarda atıldığını göstermektedir. Bu maksatla 25 yıl süreli Türk-Amerikan ortaklığı ile TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI-TUSAŞ), 15 Mayıs 1984 tarihinde Türk Ticaret Kanunu ve Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu uyarınca yeniden kanuni olarak kurulmuştur. Ankara Akıncılarda bulunan TUSAŞ'ın açılışı 30 Ekim 1984 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından devlet töreni ile gerçekleştirilmiştir.¹²³ Aynı dönemde, F110-GE-100/129 tipi F-16 motorlarını üretmek için, Eskişehir'de TEI Türk Motor Fabrikasının temel atma töreni 25 Haziran 1985 tarihinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından atılmıştır.¹²⁴ Şirket ilk proje olarak F-

¹²⁰ George Friedman, Savaşın Geleceği 21. Yüzyılda Güç, Teknoloji ve Amerikan Dünya Egemenliği, Pegasus Yayınları,1. Baskı, 2015, s.347-349-355, 380.

1969'da F-16 A/B Blok 1 (bir) ile başlayan üretin süreci kademeli olarak geliştirilmiş ve 2060'lara kadar hizmet vermesi düşünülen F-16V Blok 70/72'ler geliştirilmiştir.

¹²¹ Zübeyir Batur, Gökyüzü Savaşçıları Dünya-Türk Havacılık Tarihi, KASTAŞ Yayınları, 2019, s.250-265).

¹²² [https://www.tusas.com/kurumsal/hakkimizda/\(Erişim Tarihi: 02.11.2022\);](https://www.tusas.com/kurumsal/hakkimizda/(Erişim Tarihi: 02.11.2022);) Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1260.

¹²³ Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1260.

¹²⁴ "Motor Fabrikasının Temeli Atıldı", Uçan Türk Dergisi, 1985, Ankara, s.7.

16'ların üretim ve montajı çalışması ile dört faz halinde Öncel-I-II-III-IV projeleri ile 308 adet üretimi gerçekleştirilmiştir. Buradaki üretimlerden ABD'de üretilen F-16'lara göre çok daha başarılı sonuçlar alınmıştır. Montaj ve üretim aşamasında oran olarak "mükemmel" ve "Sıfır Hata" üretim çok daha yüksek olarak gerçekleşmiştir.¹²⁵

ABD ile 25 yıllığına ortak kurulmasına rağmen şirket 2005 yılında bütün hakları Türk hissedarlar tarafından satın alınarak milli bir şirkete dönüşmüştür. Takiben, Türk Motor Sanayii ile Türk Uçak Sanayi birleşerek, TUSAŞ-Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. çatısı altında genişletilmiştir. Havacılık ve uzay sanayi sistemlerinin geliştirilmesi, modernizasyonu, üretimi, sistem entegrasyonu ve yaşam döngüsü destek süreçlerinde Türkiye'nin teknoloji merkezi konumuna gelmiştir. ... Yapısal Grubu, Uçak Grubu, Helikopter Grubu, İnsansız Hava aracı (İHA) Sistemleri Grubu, Uzay Sistemleri Grubu, Milli Muharip Uçak (MMU) Grubu"¹²⁶ proje grupları ile faaliyetini sürdürmektedir.

TUSAŞ tarafından F-16 projesi dışında pek çok eğitim, ulaştırma uçakları ile helikopter projeleri hayata geçirilmiştir. Son 40 yıldır faaliyet gösteren diğer hava harp sanayii firmaları da alanlarıyla ilgili önemli projeleri hayata geçirmişler ve Türkiye'nin yurt dışına bağımlılığını minimize etmek için çabaharcamışlardır. ASELSAN, ROKETSAN, HAVELSAN, ASPİLSAN, TEI gibi firmalar mevcut durumda da milli harp sanayiine yönelik önemli üreticiler ve teknoloji geliştiren sanayii merkezleri olarak faaliyetini sürdürmektedir.

3.2.2.4. Hava İkmal Bakım Merkezleri

Türk askerî havacılığının kuruluş yıllarından itibaren yüksek performans gösterdiği alanlardan biri de onarım, bakım ve işletme sistemleridir. Bu başarının temelinde yurtdışına bağımlılıktan kaynaklanan ve mevcut imkânları verimli kullanma motivasyonu ve ülkenin kıt kaynaklarını verimli kullanma duyarlılığı olduğunu belirtmek gerekir. İhtiyaç duyulan malzeme ve sistemlerin zamanında temin edilememesi veya sınırlı temin güçlü bir lojistik altyapı ve sistem yanında zamanında ve uygun bir bakımı zorunlu hale getirmektedir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde Bağdat ve Yeşilköy önemli askerî havacılık bakım merkezleri olurken, Milli Mücadele yıllarında önce Eskişehir takiben Konya, askerî havacılık alanında onarım ve bakım merkezi görevi üstlenmiştir. Cumhuriyetin ilk

¹²⁵ Yalçın, Durağanlaşan Türk harp sanayiinin...", s.1260.

¹²⁶ <https://www.tusas.com/kurumsal/hakkimizda/>(Erişim Tarihi: 02.11.2022).



yıllarından itibaren ise Hava Kuvvetleri hızla gelişmiş ve envanterde yer alan sistemler de artmıştır.

TOMTAŞ Kurulurken Eskişehir'de de bir onarım ve bakım merkezi inşası kararlaştırılmıştır. Bugünkü Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının temelleri bu yıllara dayanmaktadır.¹²⁷ Kayseri Tayyare Fabrikasının uçak üretimine son vermesiyle burası da Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı onarım, bakım ve Fabrika Seviyesi Hizmetleri yürüten bir birim haline getirilmiştir. Burada pervaneli uçaklar ve motorların bakım, revizyon faaliyetleri, yardımcı teçhizat ve pilotların şahsi teçhizatları üretilmektedir. Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan sistemlerin radarların ve elektronik aksamalarının kontrol, tamir ve onarım konusunda ise Ankara'da faaliyet gösteren 3.Hava İkmal Bakım Merkezi tarafından yapılmaktadır.¹²⁸

Türk Hava Harp sanayiine katkı sağlayan askerî fabrikaların Kara Kuvvetleri envanterinde bulunan hava sistemlerine ait olanlar için ise yine bu komutanlığın ihtiyaçlarına bağlı fabrikalar faaliyet göstermektedir.

Sonuç

Uçak çağı 20. yüzyılda başlamış ve kısa zaman içinde savaşların vazgeçilmez unsuru haline gelmiştir. Havacılık yalnız askerî alanda değil ilk yıllardan itibaren sivil alanda da hızla gelişen ve hemen her insanın hayatına tesir eden bir saha olmuştur. Uçaklar savaş alanlarında ilk defa Osmanlı ordusuna karşı Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanlar tarafından kurulmuş ve Mustafa Kemal'in de dahil olduğu pek çok subay uçakların gelecekte hareket ortamına derin tesirlerini müşahede etmiştir. Balkan Savaşlarında bu defa Osmanlı orduları da uçaklardan yaralanmışlar ve savaşın sonuna doğru Türk pilotlar etkili ve başarılı görevler yapmaya başlamışlardır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında uçaklar bütün ülkeler tarafından kullanılmış ve yararlanmışlardır. Bu yıllarda 205.000 civarında uçak üretilmesi yeni savaş sisteminin gücünü göstermesi bakımından önemlidir. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu kendi uçak üretememiş dolayısıyla müttefiklerinin vereceği

¹²⁷ Levent Başara, "1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı", Savunma ve Havacılık, Sayı:84, Cilt:15, Ankara, 2001, s.50-51; Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Tarihi), Gazi Üniv. Sos.Bil.Enst., Basılmamış Yük.Lisans Tezi, 2004, Ankara, s.202, 254; 1.HİBM.K.İği, "1.Hava İkmal Bakım Merkezinin Tarihçesi", 1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının 60 yılı (1926-1986), Giriş, Ankara, 1999.

¹²⁸ Yalçın, y.l.t., s.254; Ahmet Mayadağlı, "Gümrük İşlemleri EDI Programları ile daha Etkin ve hızlı", Lojistik Dergisi, Sayı:13, Ankara, 2001, s.24, 25.

uçakları kullanmıştır. Nitekim o dönemlere ait bir değerlendirmede "Şayet Türklerin elinde 50-70 kadar Fokker tayyaresi olsaydı savaşın galibi farklı olabilirdi." tespiti bunu desteklemektedir.¹²⁹

İmparatorluk ordularının son savaşlarında küçük rütbelerde görev almış subaylar; 1911-1918 yılları arasında devam eden kesintisiz savaşlarda tecrübe kazanarak yetkili ve yüksek rütbeli komutanlar olarak Milli Mücadele'yi sevk ve idare etmişlerdir. Dolayısıyla 1911-1922 yılları arasında Türkler için devam eden savaşlar ile uçakların bir harp aracı olarak ortaya çıkması, gelişmesi, harekât ortamının vazgeçilmez ve belirleyici bir savaş aracı haline gelmesi aynı zaman aralığındadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu iradesini oluşturanlar genel olarak Harp Okullarında ve takiben kurmaylık eğitimi olarak almış oldukları modern ve yüksek eğitimleri ile küresel hadiseleri doğru anlayan ve buna refleks gösterebilen yetkin insanlardı. Bu insanlar zihnen çağın ihtiyaçlarını takdir edebiliyor ve geleceğe dair projeler geliştirebilecek vizyonları vardı. Nitekim karar verici oldukları dönemde özellikle havacılığın gelişmesi için şartların gereği alınması gereken tedbirler alınmıştır. Bu kapsamda özel girişimler desteklenmiş, ancak havacılığın pahalı bir sektör olması sebebiyle devletin de gerekli yatırımları yapması, kurumsallaşması sağlaması için çaba harcanmıştır. Sonuç kısmı genişletilmelidir. Burada Türk Havacılık Sanayiinin Gelişimi bugüne yansımaları değerlendirilmelidir.

İkinci Dünya Savaşı'nda taraflar bir milyon civarında uçak üretmiştir. Türkiye ise ortalama 500 uçak ile ülkesinin her türlü tehdide karşı korunması için çaba harcamıştır. Bu orantısız durum sebebiyle THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları kurulmuştur. Bu proje aynı zamanda 1937 yılında Atatürk'ün kendi uçak ve motorlarımızı üretmemiz gerekir diye verdiği direktifin hayata geçirilmesidir. Ancak savaşın sona ermesi ve dünyada jet uçak çağına geçilmiş olması Türkiye için de mevcut kabiliyetlerini sürdürmesini zorlaştırmıştır. Ağır ekonomik koşullar ise hibe olarak alınan uçakları çok cazip hale getirmiştir. Nitekim Cumhuriyet Arşivi'nde bulunan belgeler incelendiğinde ve bütüncül bir bakış ile değerlendirildiğinde. Devlete ait uçak fabrikasının Başbakanlık Murakebe Kurulu Raporunda verimsiz olduğu belirtilmesine rağmen kapatılmaması ve

¹²⁹ Yalçın, THG, s.329, 347; Cemal Anadol, Türk Havacılık Tarihi, THK Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990, s.147.



detaylı tedbirler alınması gerekirdi. Teknolojik olarak askeri uçakların yurt dışından alınması kaçınılmaz olsa da diğer kurum ve kuruluşlar için ve sivil sektör için mevcut kabiliyetlerin çok güçlü hale getirilmesi ve zamanla teknolojiadaki farkın da telafisi mümkün olabilirdi. Geçmişte yapılanları değerlendirmede, olumlu ve olumsuz yönleri birlikte ele alınmalıdır. Yapılan doğru işlerin bilinmesi bir motivasyon aracı olduğu gibi hataların da doğru tespiti yapıldığında kalıcı çözümler geliştirilmesi mümkündür.

Cumhuriyet Dönemi Hava Harp Sanayinde yapılan devlet girişimleri zamanına göre büyük bir vizyonun ürünüdür. Ne var ki bir dönem ihmal ve boşluk oluşmuştur. Bunun politik, ekonomik, sosyolojik, teknolojik, inovatif ve demografik (PESTİD) sebepleri vardır. Günümüzde ise yürütülen çaba ve gayretlerin her türlü farklı mülahazaların dışında değerlendirilmesi, Türk Gök Vatanının kesintisiz bir hava hâkimiyeti ile korunması için milli imkân ve kabiliyetler ile sürdürülmesi önemlidir. Savunma yatırımları mali olarak yüksek olduğundan; ürünlerin modern sistemlere uygun, geliştirilmesinin mümkün ve iktisadi olarak da verimliliğinin sağlanması önem arz etmektedir.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

BCA, Fon Nu.30.10,Yer Nu.58.396.14.

BCA, Fon Nu.30.10, Yer Nu. 61.410.29.

BCA, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15.

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 24.72.17.

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 42.10.2.

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 33.5.7.

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 83.54.18.

BCA, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 59.398.5.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No: 100.619.2.

BCA, Fon Nu: 030.01.00.00, Yer Nu.111.701.1.

İstanbul Yeşilköy Hava Müze Komutanlığı.

Resmi Kaynaklar

- Akay İsmail. Taner, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-askeri-fabrikalar/?pdf=3827>. (Erişim Tarihi:29.03.2022).
- Anadol, Cemal. *Türk Havacılık Tarihi*, THK Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990.
- Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri*, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1983.
- Aydar, Orhan. *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.
- Başara, Levent. "1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı", *Savunma ve Havacılık*, Sayı:84, Cilt:15, Ankara, 2001.
- Batur, Zübeyir, *Gökyüzü Savaşçıları Dünya-Türk Havacılık Tarihi*, KASTAŞ Yayınları, 2019.
- Berkes, Niyazi. *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, YKY, 17. Baskı, İstanbul, 2012.
- Candaş, Erden. *1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri*, Hv. Basımevi, Ankara, 1993.
- Çağlar, Bora. *Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar*, HAVELSAN, Ankara, 2000.
- Çeltikçi, Fikret. "Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası", *Havacılık ve Spor*, Sayı 396, Ankara, Ekim 1948.
- Danışma Meclisi B : 39 20. 1. 1982 O:1.*
- Daver, Abidin. "Motör Fabrikası", *Havacılık ve Spor*, Ankara, Şubat 1945.
- Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, Hv.Bsm. ve Neş.K.lığı, Ankara, 2020.
- Friedman, George. *Savaşın Geleceği 21. Yüzyılda Güç, Teknoloji ve Amerikan Dünya Egemenliği*, Pegasus Yayınları,1. Baskı, 2015.
- Gediz, Ergüder. *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C. I 1911-1918*, Tarihçe Şb. Müdürlüğü, Ankara.
- GeoffreyParker. *Askeri Devrim Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800*, Küre Yayınları, 2006, İstanbul.
- Gökhan (Rumuz). *Türk Havacılık Tarihi, Türk Hava Kurumu Bilim Eserleri Yarışması*, İstanbul, 1989.
- Göymen, İhsan. *Birinci Dünya Harbi IX. Cilt Türk Hava Harekatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969.
- Gülten, Zeynep. *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, HHO Müzesi Yayınları, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2010.



- http://www.airturkhaber.com/haber_detay.asp?haberID=14262,Erişim Tarihi:26.01.2014.
- <http://www.nuridemirag.com/gokokulu.html>(Erişim Tarihi: 28.10.2022).
- <https://www.savunmasanayiidergilik.com/tr/Haber/Dergilik/THK-Etimesgut-Ucak-Fabrikasinin-ilk-ucagi-78-yil-once-bugun-havalandi> (Erişim Tarihi: 04.11.2022).
- <https://www.savunmatr.com/arastirma-analiz/turk-savunma-sanayiinin-katma-deger-ismi-sakir-zumre-h6402.html> (ET.07.04.2022).
- <https://www.tusas.com/kurumsal/hakkimizda/>(Erişim Tarihi: 02.11.2022).
- Hurley, Alfred F.- Ehrhart, Robert C. *Hava Gücü ve Savaş*, (Çev.:Mehmet Erdoğan), Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, Ankara, 1986.
- Irmak,Hüseyin. <http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/turkiyenin-ilk-silah-fabrikatoru-sakir-zumre-h711.html>-(E.T.:29.03.2022).
- İlmen, Süreyya. *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul,1947.
- İnalçık, Halil. *Rönesans Avrupası Türkiye’nin Batı Medeniyeti ile Özdeşleşme Süreci*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 4. Basım, İstanbul, 2013.
- İnternet Kaynakları:
- Kalyencioğlu, H. Derya. *TarihiGelişim İçinde Hava Harp Okulu-III*, HHO Basımevi, İstanbul, 2007.
- Kansu,Yavuz-Şensöz,Sermet-Öztuna,Yılmaz.*HavacılıkTarihinde Türkler* 1, Hv.K.K.lığıHv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006.
- Kavanin Mecmuası*, TBMM, Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:689.
- Kayabalı, İsmail - Arslanoğlu, Cemender. *Türk Kültürü*, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972.
- Kaymaklı, Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler 4*,Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, Ankara, 2006.
- Kaymaklı, Hulusi. *Havacılık Tarihinde Türkler 2*,Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, Ankara, 2006.
- Keyüsk, Mazlum. *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci Kitap*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

- Kilimci, Perihan. *Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askeri Havacılığı*, Hv. Harp Okulu Basımevi, 2004.
- Kiper, Mahmut, *Mühendislik Mimarlık Öyküleri*, Cilt: 6-05, öykü-02, TMMOB, Mayıs 2014.
- Kural, Fethi. *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913*, Hv. Bas. veNeş. Md.lüğü, Ankara, 1974.
- Kurt, Deniz - Korkmaz, Erdal. *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Cilt-1*,Hv.Bsm. veNeş. K.lığı, Ankara, 2020.
- Kurter, Ajun. *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.I (1910-1914)*,Hv.K.K.lığıBsm., Ankara, 2009.
- Kurter, Ajun. *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1*, Ankara, 2002, s.553-556;
- Mayadağlı, Ahmet. "Gümrük İşlemleri EDI Programları ile daha Etkin ve hızlı", *Lojistik Dergisi*, Sayı:13, Ankara, 2001.
- Özdemir, Yaşar. "Hamdi Çaypınar'ın Havacılıkla İlgili Anıları", *Hava Dergisi*,1980.
- Özdemir, Yaşar. *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1981.
- Özdemir, Yaşar. *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Hv.Bsm. veNeş.Md.lüğü, Ankara, 1981.
- Parthasarathi, Prasannan. *Avrupa Zenginleşirken Asya neden Yoksul Düştü? Küresel Ekonomik Ayrışma*, (Çev.: Öktem Kalaycıoğlu), Türkiye İş Bankası Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2019.
- RifatUçarol. *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu*, Alaş Ofset, İstanbul,1988.
- Sarısır, Serdar. *Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Erciyes Üniversitesi Sos.Blm.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998.
- Sarp, İrfan. *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Pozitif Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2010.
- Star Gazetesi*. "JFK Havalimanı'na Hezarfen'in mermerden rölyefi konuldu", 25.01.2015.
- Sürelî Yayınlar ve Sempozyumlar:



Taşan, Mustafa Taşan. *Savunma Sanayii ve Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu*, MKEK Yay., Ankara, 1987.

Tayhani, İhsan. *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923–1950*, THK Yay., Ankara, 2001.

Telif ve Tetkik Eserler

Tokgöz, Erdinç. *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)*, İmaj Yayınevi, Ankara, 2001.

Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Kanunu, 17.6.1987 tarihli 3388 S.K.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname, 1925.

Türkmen, Zekeriya. "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kurulmasında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.

Uçan Türk Dergisi, "Motor Fabrikasının Temeli Atıldı", 1985, Ankara.

Uçarol, Rifat. *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu*, Alaş Ofset, İstanbul, 1988.

Uçarol, Rifat. *Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştı?*, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara.

Verel, Oktay. *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I*, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985.

Verel, Oktay. *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II*, Türk Hava Kurumu Yayınları 4. İstanbul, 1985.

Yalçın, Osman (Edt.)-Recep MUTLU - Emin Gökalp. "Türk Tayyare Cemiyetinden Günümüz Türk Hava Kurumu'na Bir Değerlendirme, *Türk Havacılık Tarihi Makaleleri*, Hava Harp Okulu 6. Bilim Şenliği, HHO Bsm., 2011, İstanbul.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Basılmamış Doktora Tezi, G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008.

Yalçın, Osman. "Balkan Savaşlarında Türk Hava Harekâtı", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 2022, Sayı: 6.

Yalçın, Osman. "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 59, Ankara, Güz 2016.

- Yalçın, Osman. "İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S:47, Bahar 2011.
- Yalçın, Osman. "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *bilig-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:96.
- Yalçın, Osman. "Son Bin Yılda Doğu Ve Batı Medeniyetlerinin İktisadi Yapılarının Değişimi Üzerine Bir Deneme", *TheJournal of AcademicSocialScienceStudies*, Volume 5 Issue 5, p. 281-324, October 2012.
- Yalçın, Osman. "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 29, Sayı 86, Ankara, 2013.
- Yalçın, Osman. "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", *Akademik Bakış Derisi*, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, Ankara.
- Yalçın, Osman. "Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt:26, Sayı:78, Ankara, 2010.
- Yalçın, Osman. "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Şubat 2010, S:15.
- Yalçın, Osman. "1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayii", *Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri(Sunulmayan Bildiriler Kitabı) 20-22 Mayıs 2009*, ATASE Yayınları, Ankara, 2010.
- Yalçın, Osman. 1950 Sonrasında Türk -Yunan Sorun Sahaları ve Gelişmeler Turkish-Greek Problemsand Developments After 1950, *Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü e-Dergisi*, Cilt: 4 Sayı: 2 / Haziran 2021.
- Yalçın, Osman. *Durağanlaşan Türk harp sanayiinin Kıbrıs meselesi ile yeniden yapılanması ve F-16C/D örneği*, *TurkishStudies-History*, 15(4), 2020.
- Yalçın, Osman. *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo TarihçeleriC-1*, Hv. Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.
- Yalçın, Osman. *Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 44, Güz 2009.



Yalçın, Osman. *TürkHava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2021.

Yalçın, Osman. *Türk Hava Harp sanayi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2013.

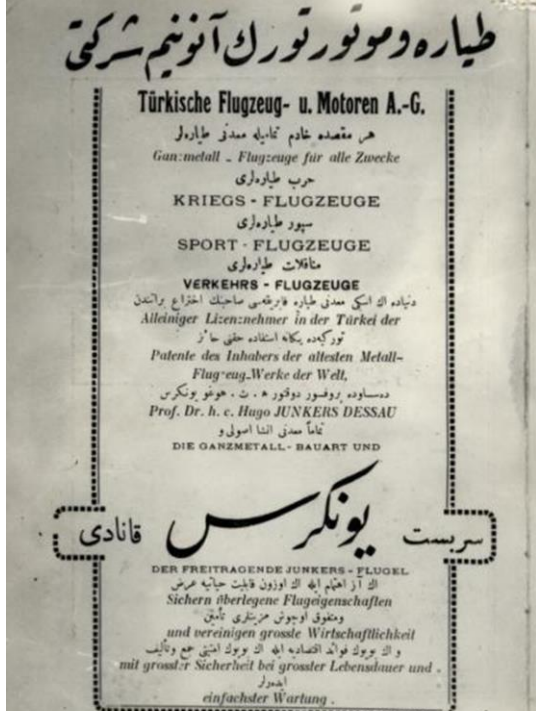
Yalçın, Osman. *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Hv.Bsm.Evi ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.

Yalçın, Osman. Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları, Sayı:86, *AAM Dergisi*, Ankara, Temmuz-2013.

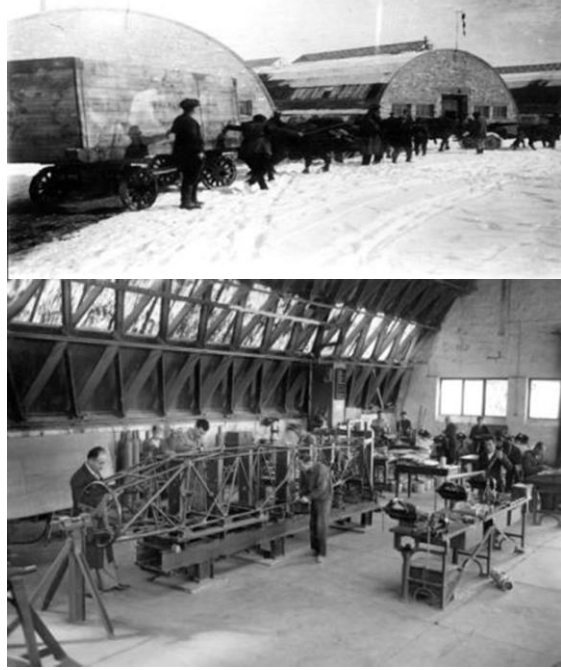
Yalçın, Osman. *TürkHava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Tarihi)*, Gazi Üniv. Sos.Bil.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2004, Ankara.

Ekler:

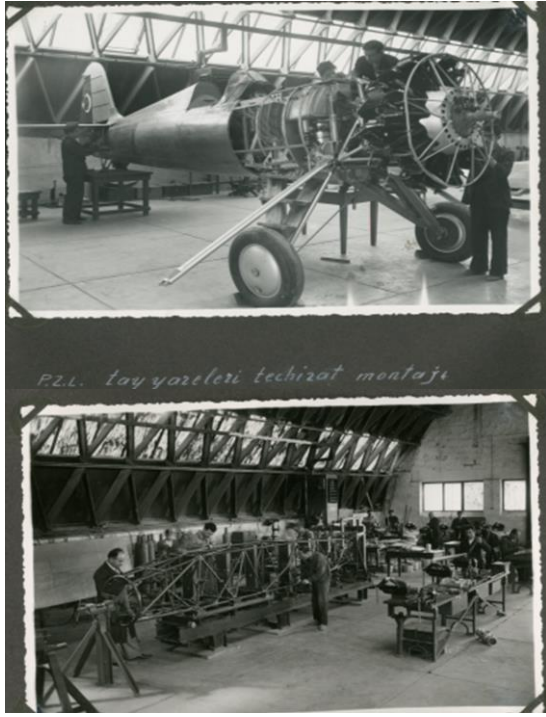
EK01-1-TOMTAŞ ve Kayseri Tayyare Fabrikası



EK01-2-3-TOMTAŞ ve Kayseri Tayyare Fabrikası



EK01-4-5-TOMTAŞ ve Kayseri Tayyare Fabrikası



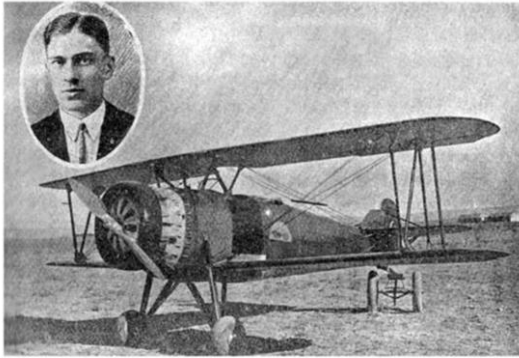
EK02-1-2-Atatürk ve Fevzi Çakmak Havacılığı Desteklemiş Liderlerdir.



EK04-Selahattin Alan Uçak Tasarımcısı.



Uçak Müh. Selahattin Alan



MM.VI tip Selahaddin keşif tayyaresi ve konstruktörü Müh. Selahaddin Reşi

EK05-1-Şakir ZÜMRE Fabrikası İle İlgili Belge
(BCA, Fon Nu.030.10, Yer Nu.58.396.12)

T. C. ANKARA
24/II. Teşv. / 1944

M. M. V.
Esl. ve MÜ. Müfettişliği
II Şube Kısmı

Sayı : Şube :
Evrak : 4441

DARŞANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

İstanbulda Karaağaçta kâin Şakir Zümre Türk Sanayi Harbiye ve Madeniye Fabrikası M. M. Vekâletinin Harbiye Dairesinin işareti ve tenvir fişeklerini, Hava Müstearlığının tayyare bombalarını, Deniz Müstearlığının su bombalarını imal etmektedir.

Fabrika İstanbul şehri belediye hududu haricinde ve şehirden usaktır. İtibatınan temini için bir vasıtaya muhtaçtır.

Dilekçesi Üzerine işbu vesika kendilerine verilmiştir.

M. M. V.
Esl. ve Müh. Mf.
Korg.

İsmail Arslan

030 10 58 396 12

Fon No: 30 10 0 - Kulu No: 58 - Dışarı No: 296 - Sayı No: 12

EK05-2-Şakir ZÜMRE Fabrikası İle İlgili Belge
(BCA, Fon Nu.030.10.01.02, Yer Nu.86.40.7)

T. C. DARŞANLIK
KARARLIK MÜDÜRLÜĞÜ
Kararname

10049

Müvekkilinin 1939 yılı bombardan talimleri için ihramlı olan 20 bin adet 20 ve 3,000 adet 80 kiloluk talim bombasının bu bombaları yapan İstanbulda Karaağaçtaki Şakir Zümre Türk sanayi harbiye ve madeniye fabrikasından muhaseben fiyatları olan 200 bin lirasını geçmemek kaydıyla ve 2690 sayılı kanunun 46 maddesinin K fıkrasına tevfikten pazarlıkla satın alınması; Millî Müdafaa Vekilliyetinin 25/8/39 tarih ve 302/650 sayılı teklifi ve Millîye Vekilliyetinin 8/6/39 tarih ve 2668 sayılı mütalâhası üzerine İcra Vekilleri Heyetince 17 / 6/39 tarihinde onanmıştır.

17/6/39

REKİSİÖNER
İsmail Arslan

Ma. V. *İsmail Arslan* Ma. V. *Yusuf* Ma. V. *10. Mayıs* Ma. V. *Şakir Zümre* Ma. V. *F. S.*

Ma. V. *İsmail Arslan* Ma. V. *Yusuf* Ma. V. *A. F. Çoban* Ma. V. *30. H. Akbulut*

G. İ. V. *İsmail Arslan* Z. V. *Yusuf* Ma. M. V. *A. Çetinkaya* T. V. *İsmail Arslan*

EK06-ABD'den At Nalı İthal Raporu
(BCA, Fon Nu.030.01, Yer Nu.111.701.1)

DARŞANLIK
KARARLIK MÜDÜRLÜĞÜ
Kararname

Yazılı tarih: 26.1.1956
N. Sıra: 64
İzaz

SİFRETTELİ

Pak Muhterem Olayınbaşçaklınlara

1- Bugün kutfetmiş olduğunuz meseleden dolayı teşekkürlerinizi arz ederim.

2- Devleti günkü meselelerimizin telkinatıyla dün aşkım Amerikân İktisadi Yardım Heyeti Başkanına devlet ettim. Bir saat kadar konuşuk. Neticede 25 milyon dolarlık imzalı bir transig itidare edilmesini kabul etti ve bunu ilân edebileceğimizi de söyledi.

3- Mal mihmanın son üç senelik idhal durumu şöyledir :
553 senesinde 817 ton.
554 senesinde 258 ton
555 senesinde 704 tondur.
556 senesi içinde ilk partisi olarak 120 ton birkaç gün kadar memleketimize gelmiş olacaktır.
Mal mihman idhali, 556 senesi içinde en yüksek idhal sonucu olan 703 senesi miktarına isap ederek ulaştırılacaktır.

4- Senatelerin bekindiği gayri mümkün tavur ve bazı profesyonellerin yanlışsız beyanat ve hareketleri dolayısıyla ciddi variyet aldık. Üniversiteler bütçelerinin bugün mütekerresine bağlandı. Bütçe komisyona bir kişi idhal girişimiycek derecede doludur. Mebus arzedişlerimizin kısıtlı bütün bütçe siyetleri ile ortaya koyuz çok güzel ciddi ve şair konuşma - lar yaptılar. İbrazın karşılığında Üniversite mensuplarına çok mübâhil "Teşvihat" kıldılar. Kessen dünden beri Ankara Üniversitesinde 6 kişilik İcra Komitesi benimle temas arzaktadır.
Bütçe komisyondaki konuşmalara. Öğleden sonra da aynı şekilde devam oluncuğu tabiidir.

Arzeder, hürmet ve muhabbetle ellerinizi şuarım.
2- Başvekillet Husulî Zelen Ed. (64) sayılıdır.

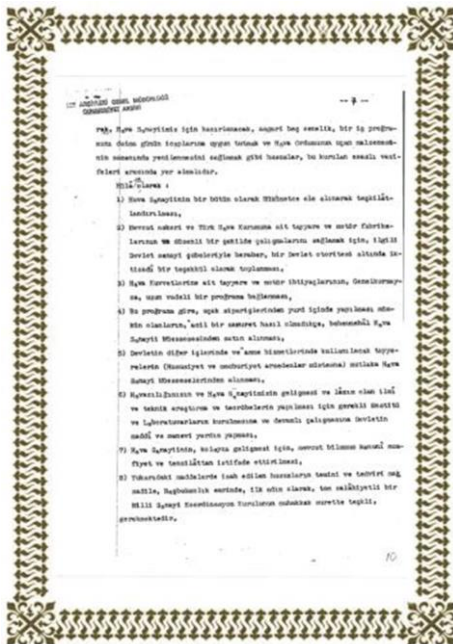
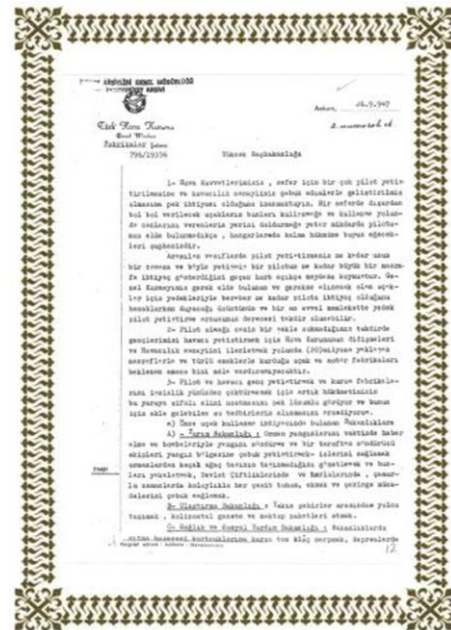
Başvekil
İsmail Arslan

030 01 44 20 11

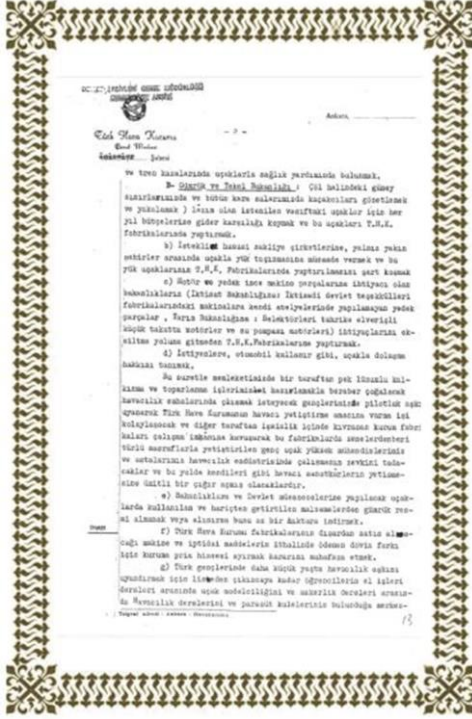
EK07-1-THK Uçak Fabrikası



EK07-2-3-THK-1 Gövde İnşaatı Ve Önden Görünüşü

EK08-1-THK'nın
Hv.San.Rap.(29.03.1948)030.01.100.619.2
-10).EK08-2-THK'nın
Hv.San.Rap.(29.03.1948)030.01.100.619.2
-10.

EK08-3-THK'nın Hv.San.Rap.
(29.03.1948)030.01.100.619.2-13)



EK08-4-THK'nın Hv.San.Rap.
(29.03.1948)030.01.100.619.2-13)



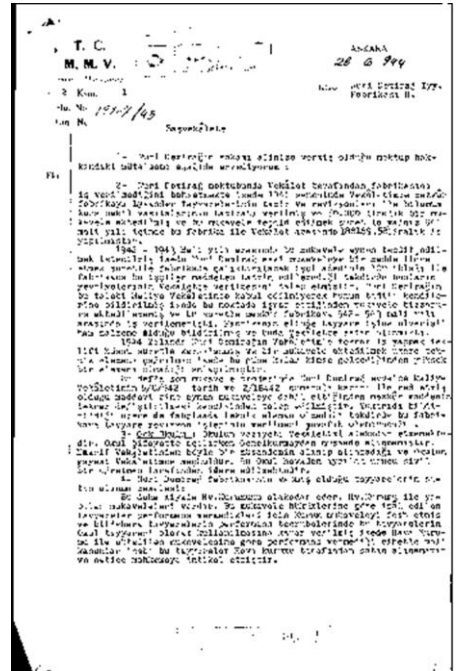
EK09-1-NURİ DEMİRAĞ-HAVA
MÜZESİ-İST.



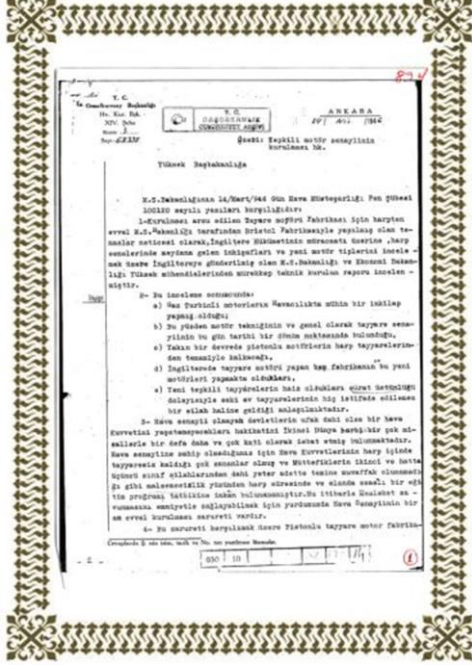
EK09-2-NURİ DEMİRAĞ-HAVA
MÜZESİ-İST.



EK10-1-MMV'NİN NURİ DEMİRAĞ
TESİSLERİ HAKKINDA GÖRÜŞÜ-
1944.



EK13-1-Jet Motoru Fabrikası Kurulması Konulu
Genelkurmay Görüşü
BCA,Fon Nu: 030.10, Yer Nu. 58.396,14



EK13-2-Jet Motoru Fabrikası Kurulması Konulu
Genelkurmay Görüşü
BCA,Fon Nu: 030.10, Yer Nu. 58.396,14



EK-14-1-Fotoğraflarla Atatürk ve
Havacılık (Tarihçe Ş.Md.lüğü-2020)



Ekişkin, 9 Haziran 1956.



Ekişkin, 9 Haziran 1956.

EK-14-1-Fotoğraflarla Atatürk ve
Havacılık (Tarihçe Ş.Md.lüğü-2020)



Hipodrom'da Tayyare Gösterisi, Ankara, 29 Ekim 1953.



Ankara, 29 Ekim 1953.