

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIK FAALİYETLERİ VE HAVACILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ

Abdullah AYDOĞAN*

Özet

İnsanoğlunun en önem verdiği isteklerin başında uçmak isteği gelir. 11. yüzyıldan itibaren kuşlar taklit edilerek uçmak istenmiştir. Özellikle medeniyetin ilk kurulduğu topraklar olan Anadolu'da uçmak isteği ilk kez burada yaşamış mucitler tarafından denenmiştir. 18. ve 19. yüzyıllara geldiğimizde ise artık motorlu uçakların ilk örnekleri denenmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti bu gelişmelere duraklama ve yıkılma döneminde tanık olduğundan ekonomik sebepler başta olmak üzere birçok sebepten takip edememiştir. Balkan Savaşları ve Trablusgarp Savaşı'nda uçakların kendilerine karşı ciddi anlamda kullanılması Osmanlı Devleti'ni bu alanda çalışmalar yapmaya mecbur bırakmıştır. İlk olarak Almanya ve Fransa'ya öğrenciler gönderilerek pilot eğitimine önem verilmiş ve daha sonra uçuş okulları açarak birçok pilotun yetişmesini sağlamıştır. Osmanlı Devleti havacılık faaliyetlerine önem verse de uçak üretiminden çok satın almaya yönelmiş ve uluslararası havacılık sektöründe oldukça geride kalmıştır.

Türk tarihinde en önemli havacılık faaliyetleri Türkiye Cumhuriyeti'nde Mustafa Kemal Atatürk ile başlamıştır. Yeni Türk devletinin kurulmasıyla birlikte devletin gelişimi için gerekli olan alanlarda kalkınma planları oluşturulmuştur. Havacılık sektörü de diğer kalkınma politikaları ile hareketlenmiştir. Havacılık alanındaki politikalar Atatürk'ün "İstikbal göklerde" düşüncesi ile desteklenmiş ve gerek devlet eli ile gerek ise özel teşebbüsler devletin ilk kuruluşundan itibaren başlamıştır.

Atatürk ile her alanda olduğu gibi havacılık alanında da önemli girişimler olmuş fakat Atatürk döneminde başlayan havacılık faaliyetleri onun ölümü ile eski önemini kaybederek bir bir yok olamaya başlamıştır. İsmet İnönü'nün "Milli Şeflik" döneminde gerek Marshall Planı ile gelen yardımlar gerekse uçakların üretilmesine karşı çıkan devlet kademesinde söz sahibi kişilerin baskısı ile havacılık sektörü tamamen bitmiştir. Bu çalışmada Atatürk döneminde başlayan havacılık faaliyetlerinin gelişim süreci ve akıbeti hakkında bilgi verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demirağ, Etimesgut Uçak Fabrikası, Kayseri Uçak Fabrikası, Vecihi Hürkuş.

TURKISH AVIATION ACTIVITIES AND DEVELOPMENT PROCESS OF AVIATION ACTIVITIES IN ATATÜRK PERIOD

Abstract

At the beginning of desires that humanity cares about most is flight. From the 11th century on, birds have been asked to fly in imitation. Especially in Anatolia, the land where civilization was first founded, the desire to fly was first tested by inventors who lived here. As we come to the 18th and 19th centuries, the first examples of motorized air craft have started to be tested. Since the Ottoman Empire witnessed these developments during the period of stagnation and collapse, it was not able to follow them for many reasons, especially for economic reasons. In the Balkan wars and the Battle of Tripoli, the serious use of aircraft against them forced the Ottoman state to work in this area. First,

* Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, ORCID ID: 0000-0003-1551-3346, gfb-abdullah91@hotmail.com

students were sent to Germany and France, paying attention to pilot training, and then opened flight schools to train many pilots. Although the Ottoman State gave importance to aviation activities, it turned to buy in rather than producing aircraft and lagged far behind in the international aviation sector.

The most important aviation activities in Turkish history started with Mustafa Kemal Atatürk in the Republic of Turkey. With the establishment of the new Turkish state, development plans were established in the areas necessary for the development of the state. The aviation sector had been driven by other development policies. Policies in the field of aviation were supported together with Atatürk's idea that "the future is in the sky", and both state and private enterprises began from the first establishment of the state.

As in all areas with Atatürk, there were significant initiatives in the field of aviation, but aviation activities that began during the reign of Atatürk lost their former importance with his death and began to disappear. During the "National Leadership" period of İsmet İnönü, both with the help of the Marshall Plan and with the pressure of people who had a say in the state level who opposed the production of aircraft, the aviation sector was completely finished. In this study, information was given about the development process and fate of aviation activities that began during the reign of Atatürk.

Key Words: Demirağ, Etimesgut Aircraft Factory, Kayseri Aircraft Factory, Vecihi Hürkuş.

Giriş

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yıkılma sürecine girmesiyle Anadolu toprakları kademeli olarak işgal edilmeye başlanmıştır. İşgallere karşı Türk milleti Mustafa Kemal öncülüğünde bağımsızlık mücadelesine başlamış ve bu süreç Cumhuriyet yönetiminin kurulmasına evirilmiştir.

Yeni devletin sağlam temeller üzerinde yükselmesini engelleyen birçok sorunların varlığına rağmen yeni yönetim bütün imkânlarını seferber ederek ilerici hamleler gerçekleştirmeyi tarihi bir vazife olarak kabullenmiştir. Bu bağlamda ele alınan hususlardan birisi olarak havacılık alanında başarı elde etmek istenilmiştir. İlerleyen zamanlarda Türk Hava Kurumu olarak yeni ismine kavuşacak olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması bu yöndeki ilk atımlardan sayılmalıdır. Devletin konuya ilişkin hassasiyetinin yanında Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi şahsiyetlerin bu alana ilişkin girişimleri de ayrıca büyük önem arz etmektedir. Adı geçen şahsiyetlerin girişimleri öncesinde de Türk-Alman ortak yapımı uçakların üretimi için Kayseri ve Etimesgut Uçak Fabrikalarının kurulduğu da bilinmektedir. Atatürk döneminde önem verilen havacılık sektörü İkinci Dünya Savaşı döneminde duyulan ihtiyaçtan dolayı önemini arttırarak devam ettirmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Atatürk dönemindeki havacılık faaliyetleri önemine binaen önemli seviyede yatırımlar ile başlamış ve bir uçağın üretimi gerçekleştirilmiştir. Türk yapımı uçakların dünya standartlarında olması Türk havacılık sektörünün ilerleyen zamanlar içerisinde dünya pazarlarında rekabet edebileceği izlemine vermektedir.

Atatürk dönemi Türk havacılık tarihinin altın çağı olmuştur. Fakat onun ölümü ile havacılık sektörü için işler ters gitmeye başlamıştır. Amerika'nın Marshall Planı adı altında gelişmekte olan ülkelere yaptığı yatırımlar neticesinde ucuz uçak alımı, uçak üretimini bitirmiştir. Özel teşebbüslerin girişimleri ise gerek politik baskılar gerekse devletin desteğini çekmesiyle yok olmuştur.

1.Havacılığın Gelişim Süreci ve Uçakların Yolcu Taşımacılığı ile Harp Alanlarında Kullanılmaya Başlanması

İnsanoğlunun uçma merakı çok eskilere dayanır. Bilinen ilk uçuş denemesi ise Türk havacılık tarihinin bilinen ilk ismi, Türkistan'ın Farab şehrinde doğan (İmam Cevheri) Ebu Nasır İsmail Bin Hamüd'ü-l Cevheri'dir. İsmail Cevheri, 1010 yılında kanatla uçmayı denerken vefat etmiştir. Daha sonra Doğulu Siracettin 1159 yılında İstanbul'da vücuduna kanatlar takarak uçuş yapmak istediye de oda düşerek vefat etmiştir.¹17. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde yaptığı bilim deney ve çalışmalarından dolayı "bin fen sahibi" anlamına gelen "Hazerfen" Ahmet Çelebi adındaki uçuş meraklısı bilim adamı İstanbul'da bulunan Galata Köprüsü'nden icat ettiği kanatları vücuduna entegre ederek uçuş yapmış ve Üsküdar semtine başarılı bir şekilde iniş yapmıştır.² Basit bir şekilde kuşları taklit ederek uçuşun gerçekleşmesi ileriki dönemlerde insanların uçmak düşüncelerini gerçekleştirmek için doğadan esinleneceği türün ne olduğunu bilmelerini sağlamıştır.

Dünyada motorlu uçak üretimi adına yapılan ilk çalışma İngiltere'de olmuştur. Jean De Lowrier isimli mucit tarafında 1863-1865 arasında; bir tayyare, bir tepkili motor ve füze dinamik dediği üç aracın projesini tescil ettirmiştir.³

Fransa'da ise 1878 yılında Victor Tanin isimli bir mucit sıkıştırılmış hava ile çalışan 300 gram ağırlığında bir uçak motoru yapmıştır. Bir uçağa monte edilen motor ile uçak 1,5 metre kadar yükselmeyi başarmıştır. Fransa'da bir diğer havacılık girişimi ise Clement Ader'in askeri makamlar tarafından desteklenen çalışması ise 1897'de denenmiştir. Pilotu dahil 570 kiloluk bir ağırlıkla deneme uçuşuna çıkmıştır. Avion adındaki uçak iklim şartlarının olumsuzluğu nedeniyle havaalanı kenarındaki parmaklıklara çarparak parçalanmıştır.⁴

Amerika'da ise 17 Aralık 1903'te Amerika'da Wilbur ve Orville Wright kardeşlerin uçan anlamına gelen "Flyer" ismini verdikleri motorlu uçağı icat etmişlerdir.⁵ Böylece dünya yeni bir ulaşım ve savaş aracı ile tanışmış olmuştur.

¹Bkz. <https://gataairlines.com/dunya-havacilik-tarihi-ve-bizim-hikayemiz>.

² Hilal Akman (2019). Ademin Kanadı Romanından İrfana Yolculuk, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 1, S. 37, s. 264-268.

³ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna (1997). Havacılık Tarihinde Türkler 1, Hv.Bsm.ve Neş. Md.lüğü, Ankara, s.80-82.

⁴İhsan Tayhani (2001). Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), THK Basımevi, Ankara, s.162,163.

⁵ Bkz.<https://www.wright-brothers.org>.

Osmanlı Devleti ise ekonomik sebeplerden dolayı uçak faaliyetlerini 1909'a kadar takip edememiştir. 1909'da İstanbul'a balon satmak için gelen Fransız Balon De Catters 05 Aralık 1909'da Voisin, 11 Aralık 1909'da ise Bleroit uçaklarıyla gösteriler yapmıştır.⁶ Osmanlı Devleti bu gösterilerden sonra modern ordularu incelemek amaçlı Enver Bey'i Amanya'ya, Ali Fethi Bey'i Fransa'ya gönderdi. 12-18 Eylül 1910 tarihinde Fransa gerçekleştirilen (Grandes Maneuvres de Picardie) Büyük Picardie Tatbikatını Mustafa Kemal'le birlikte izleyen Paris Askeri Ataşesi Ali Fethi Bey Harbiye Nezaretine Osmanlı ordusunda hava sınıfının oluşturulmasının şart olduğu konusundaki izlenimlerini rapor etmiştir.⁷ Harbiye Nazırlığı Avrupa'ya uçuş eğitimi almak amacıyla fiziki yeterliliğe sahip ve Fransızca bilen öğrencileri pilot eğitimi almaları için gönderme kararı almıştır. Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Kenan adında iki subay Temmuz ayının sonunda pilotaj eğitimi almaları için Fransa'daki Bleriot Uçak Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderilmiştir.⁸ İki subay Osmanlı Devleti'nin ilk pilotları olmuştur.

Osmanlı Devleti savaşlarda uçakların etkisini ilk kez Trablusgarp savaşında görmüştür. İtalyanlar bu savaşta Osmanlı Devleti'ne karşı 22 Ekim 1911 tarihinde pilot Yüzbaşı Carlo Piazza kendi inisiyatifi kullanarak Blériot XI tipi uçağı ile Osmanlı hatları üzerinde havadan keşif yapmıştır.⁹ 1 Kasım 1911 tarihinde Teğmen Gavotti ise hava bombardımanı gerçekleştirmiştir. Bu savaşta İtalyanlar ilk kez uçakları havadan keşif, bombardıman ve bildiri dağıtma işinde kullanmıştır.⁹ İtalyan uçaklarının kara birliklerini keşif ve bombalamaları görülünce uçakların harp alanında kullanılması gerektiğinin önemi anlaşılmıştır. Enver Paşa'nın Harbiye Nazırlığı döneminde Yeşilköy'de* açılmış olan Hava Uçuş Okulu'na önem verilerek pilot yetiştirilmiştir.¹⁰ Almanya'dan ilk etapta alınan uçakların yeterli olmaması üzerine ikinci defa uçak istenmiştir. 185 uçak, 1520 bakımcı ve personelle birlikte 190 pilot getirilmiştir. Savaşın geniş bir alanda seyretmesinden dolayı uçaklar istenilen her cephede kullanılamasa da teşkil edilen uçuş birliklerinden çok fazla faydalanılmıştır.¹¹

Balkan Savaşları sırasında Türk donanmasının uçaklar tarafından vurulması ile bir Deniz Uçuş Okulu açılması gereksinimi duyulmuştur. Fransa'ya Nieuport

⁶ Akman, a.g.m., s.5.

⁷ Zekeriyâ Türkmen (2013). Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, s. 55.

⁸ Süreyya İlmen (1947). Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitapevi, İstanbul, s. 20.

⁹ Mazlum Keyüsk (1950). İlk Türk Tayyarecileri, Türk Havacılık Tarihi I (1912-1914), Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, s. 50.

*1911'de İstanbul Yeşilköy'de açılmıştır. Bkz. Emin Kurt (2010). "Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları 1909-1914", Hava Kuvvetleri Dergisi, Ankara, S. 365, s. 54.

¹⁰ Akman, a.g.m., s.7.

¹¹ Akman, a.g.m., s.7.

deniz uçaklarının sipariş edilerek bu uçaklar için pilot yetiştirmek maksadıyla 1914'te bu okul açılmıştır.¹²

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'nda ordusuna tamamı Almanya'dan alınan uçakları kullandı. 1915'te 37 kara uçağı, 1916'da 60 kara, 3 deniz uçağı, 1917'de 108 kara ve 3 deniz uçağı, 1918'de 80 kara ve 6 adet deniz uçağı kullanılmıştır.¹³

Kurtuluş Savaşı'nda Türk birlikleri uçakları imkanlar sebebiyle çok etkin kullanamamıştır. Daha çok Yunan saldırılarına karşı keşif uçuşları yapılmıştır. Bu dönemde Osmanlıdan kalma uçaklar, Yunanlılardan ele geçirilen uçaklar, Fransa'dan alınan on uçak, Erzurumlu Nafiz Bey'in bağışladığı dört uçak, 174'üncü alay personelinin bağışladığı bir uçak¹⁴ve Almanya'dan alınan yirmi bir uçaktan faal edilen iki uçak ile İtalyanlardan alınan topsuz yirmi adet Spad XIII marka uçak kullanılmıştır.¹⁵Yeni Türk devletinin kurulmasıyla Atatürk önderliğinde havacılık girişimleri başlamıştır.

2. Türkiye Cumhuriyeti'nde Atatürk Dönemi Havacılık Faaliyetlerinin Başlaması

2.1.Türkiye Cumhuriyeti'nde Havacılık Faaliyetlerinin Başlaması: Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kurulması

Osmanlı Devleti'nin yıkılması ile kurulan yeni Türk Devleti çağdaş medeniyetler örnek alınarak ekonomi ve teknoloji alanında faaliyetlere girişilmiştir. Osmanlı Devleti'nin yıkılma sürecinde Yüzbaşı Fazıl Bey ve 5 havacının çalışmalarıyla 1919'da Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti kurulmuştur. Bu kurum daha sonra Atatürk döneminin havacılık alanındaki ilk resmi adımlarından biri oldu ve adını Türk Tayyare Cemiyeti olarak değiştirerek 16 Şubat 1925'te kuruldu.¹⁶Cemiyetin ilk başkanlık görevi Cevat Abbas'a verilmiştir. Cemiyetin açılış konuşmasını yapan Atatürk'ün, "İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan devletler yarınlardan asla emin olamazlar"¹⁷şeklindeki sözü yeni yönetimin ve devletin havacılığa bakış açısını gözler önüne sermiştir.

Kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'nin ikinci başkanlık görevi Fuat Bey'e verilmiştir. Atatürk döneminde cemiyetin gerçekleştirdiği altı büyük kongrede Fuat Bey genel başkanlık görevini sürdürmüştür. Fuat Beyin gerçekleştirilen bu büyük kongrelerde yapmış olduğu konuşmalarda dile getirdiği, "pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, bu yolla aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek,

¹²Keyüsk, a.g.e., s.14.

¹³ Mustafa Keskin (1988). Milli Mücadele Yıllarında Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Kayseri, S. 2, s. 216.

¹⁴ İrfan Sarp (2010). Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Pozitif yayınları, İstanbul, s. 171.

¹⁵ İsmail Yavuz (2013). Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak imalat Tarihi (1923-2012), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, s. 3.

¹⁶Fatih Mehmet Dervişoğlu (2007). Demirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neşriyat, 1. Baskı, İstanbul, s. 42.

¹⁷ Mustafa Kemal Atatürk, 1925.

motorların arızalarından anlayacak, gerekirse planlarını hazırlayabilecek mühendisleri yetiştirmek, uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak, askeri ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak, Türk Hava Yollarını kurmak ve Hava Spor Kulüplerini açmak¹⁸ gibi hususiyetleri cemiyetin hedefleri arasında sıralaması havacılık sektörünün önemini vurguladığı gibi yaratacağı istihdam alanlarını ve halkla bütünleşme ilkelerini yeterince vurgulamıştır.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı üzere toplumsal bir amaç yüklenen Türk Tayyare Cemiyeti ülkenin pilot ihtiyacını karşılamak için Tayyare Makinist Mektebi'nin 23 Nisan 1926'da açılmasına öncülük etmiştir. Tayyare Makinist Mektebi birçok pilot ve uçak mühendisi yetiştirerek ülkenin ihtiyacına cevap vermeye çalışmıştır. Adını 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştiren Türk Tayyare Cemiyeti ülkenin uçak ihtiyacını karşılama hususunda da zaman zaman düzenlediği kampanyalarla bu alanda önemli hamlelerin gerçekleştirilmesinde rol oynamıştır. Tayyare Cemiyeti'nin bu kampanyalarında başarılı olmasında halkın zekât ve fitre gibi bazı dini vecibelerini bu kurum üzerinden gerçekleştirmiş olmaları da dikkate değerdir.

2.2.Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Uçak Fabrikası: Kayseri Uçak Fabrikası'nın Kurulması

Türk Tayyare Cemiyeti kuruluşundan hemen sonra Türk devletinin ihtiyaç duyduğu uçakları temin edebilme adına bir uçak fabrikasının kurulmasını programına almıştır. Yeni kurulan devlet böyle bir fabrikanın kurulması noktasında yeterli teknik elemana sahip olmadığı gibi sermaye bakımından da yetersizdi. Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Almanya'nın Versay Antlaşması ile kısıtlanması ve teknik bilgiye sahip olan Almanya'nın kendi toprakları içerisinde böyle bir üretimi gerçekleştirememesi Alman firmalarının başka ülkelerde yatırım yapmalarına zeminin oluşturmuştur. Almanya'nın içinde bulunduğu bu koşul Türkiye'nin yabancı sermayeye olan ihtiyacını karşılayacağı gibi teknik eleman sıkıntısını gidermede de kolaylaştırıcı bir süreç oluşturmuştur. Tarafların açıklanan durumu Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa'nın Alman makamlarıyla yapmış olduğu ikili görüşmelerde ekonomik işbirliği fırsatını doğurmuş böylece Junkers firması ile görüşmelere başlanmıştır.¹⁹ Artık Türk-Alman ortak yapımı uçakların üretilmesinde bir engel kalmamıştır.

Türkiye ile Junkers firması arasındaki görüşmeler sonucunda sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7 milyon Mark) olan bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmaya göre taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktır. Anlaşma sonucunda işletmenin

¹⁸Saime Yüceer (2004). Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü, Atatürkçü Bakış, Bursa, C.2, S.3, s. 1-11.

¹⁹Emre Uçar (2012). Türk Havacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri, Kayseri Ticaret Odası Dergisi, Kayseri, s.75.

adının “Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)” olması kararlaştırılmış ve TOMTAŞ’ın resmi açılışı 6 Ekim 1926’da gerçekleştirilmiştir.²⁰Fabrikanın teçhizat ve personel eksikliğinin bir kısmı Almanya’dan tedarik edilmiştir. Fabrika için 5’i mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçi personel olarak görevlendirildi.²¹Kurulan bu fabrikada patenti Junkers firmasına ait olan uçakların parça montajı ve bazı parçalarının üretimi yapılmıştır. Fabrikadaki Alman ve Türk işçileri arasındaki maaş farkı ve Junkers firmasının anlaşmada belirtilen sorumlulukları yerine getirmemesi bu girişimin kısa ömürlü olmasında etkili olduğu gibi Türk Hava Kurumu’na uçak satan Fransa’nın Almanya’ya yaptığı baskınında etkisiyle bu işletmenin 28 Haziran 1928’de kapatılmasına vesile olmuştur.²²

TOMTAŞ, Kayseri Uçak Fabrikası adı altında 1931’de Milli Müdafaa Vekâleti bünyesinde yeniden açılmıştır. Milli Müdafaa Vekâleti ile ABD’deki Curtiss şirketi arasında 1932’de Hawk ve Fledling tipi uçak yapmak için anlaşma yapılmıştır. Fabrikada 1936’da Alman Gotha 145 tipi, 1937’de Polonya ile PZL-23 tipi, 1939’da İngiliz ile Miles ve Magister tipi uçaklar üretildi. Kayseri Uçak Fabrikası’nda TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 adet uçak üretilmiştir.²³II. Dünya Savaşı başlayınca fabrikada uçakların onarım ve bakımı yapıldı. Günümüzde bu fabrika Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olarak faaliyet göstermektedir. Pervaneli uçakların fabrika seviyesi bakım, onarım ve imalat işlemleri burada yürütülmektedir.²⁴

3. Türkiye Cumhuriyeti’nde İlk Sivil Havacılık Girişimleri

3.1.Vecihi Hürkuş’un Havacılık Faaliyetleri

6 Ocak 1896’da İstanbul’da doğan ve çocukluk yıllarından itibaren havacılık ve pilotluğa merak salan Vecihi Hürkuş hayatının ilerleyen dönemlerinde de bu ilgisini sürdürmüştür. Hürkuş, 21 Mayıs 1916’da Yeşilköy’de bulunan Tayyare Mektebi’ne girerek pilotluk eğitimi almış ve 15 Kasım 1916’da pilot olarak mezun olmuştur. Daha sonra Balkan Savaşı’na katılan ve I. Dünya Savaşı’nda da Kafkas Cephesinde görev yapan Hürkuş bir Rus uçağını düşürerek ilk Türk pilotu olarak tarihe geçmiştir. Bu savaş döneminde Ruslara esir düşen Hürkuş Rus askerleri arasında yaşanan kargaşadan istifade ederek kaçmayı başarmış ve Türk Kurtuluş

²⁰Osman Yalçın (2011). İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi, Atatürk Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Ankara, s.73; Uçar, a.g.m., s.82.

²¹Gökhan Taşkesen (2006). Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya, s.75.

²²Hulisi Kaymaklı (1997). Havacılık Tarihinde Türker 2, Ankara Kültür Ofset Ltd. Şti, Ankara, s.352.

²³Yavuz, a.g.m., s.38.

²⁴Osman Yalçın (2010). 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, C.26, S.78, Ankara, s.78.

Savaşı'nda da aktif bir görev alarak savaş alanlarında önemli keşif uçuşları yapmış, savaş sırasında bir Yunan uçağını düşürerek başarılarını bir kez daha kanıtlamıştır.²⁵

Atatürk döneminde havacılık alanında sivil girişimlerde bulunan Hürkuş Kurtuluş Savaşı döneminde Yunanlılardan ele geçirilen ve eldeki mevcut uçak aksamalarından yararlanarak 25 Haziran 1926'da ilk sivil uçağı üretti ve bizzat uçuşunu gerçekleştirdi.²⁶Bu uçuş Türk Havacılık tarihinde ilk sivil üretim uçuşu olarak kayıtlara geçti. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşunda da yer alan Hürkuş, TOMTAŞ'ın test pilotluğu görevini de üstlendi.²⁷

Vecihi Hürkuş kendi imkanlarıyla 21 Nisan 1932'de ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurmuş. On iki öğrencinin eğitildiği bu okul, eğitimine 27 Eylül 1932'de başlamıştır. Türk pilotları yetiştirmek amacıyla açılan bu okulda Bedriye Gökmen eğitim görek ilk Türk kadın pilot unvanını almıştır. Vecihi Sivil Tayyare Okulu maddi sıkıntılar yaşadığından dolayı yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik belgesi veremedi ve okul bir süre sonra kapanmıştır.

Hürkuş 1933 yılında, Kadıköy'de kurduğu fabrikada kendi projesi olan ilk Türk spor-eğitim uçağı Vecihi-XIV, XV, XVI tipinde uçaklar imal etmiştir.²⁸Hürkuş, 29 Kasım 1954'te Hürkuş Hava Yolları'nı kendi imkânlarıyla kurmuştur. Türk Hava Yolları'nın uçuştan kaldırdığı sekiz adet uçağı maddi sıkıntılarına rağmen Ziraat Bankası'ndan aldığı krediyle satın almıştır. Hürkuş'un kurduğu, Hürkuş Hava Yolları'nın uçuş yapan uçakları hava alanlarından men edilmiştir. Böylelikle Hürkuş'un Türk havacılık faaliyetleri tamamen durdurulmuştur. Hürkuş 16 Temmuz 1969'da vefat etmiştir.

3.2. Nuri Demirağ'ın Havacılık Hayalleri: Demirağ'ın Uçakları

1886 yılında Sivas'ın Divriği ilçesinde doğan Nuri Demirağ, Osmanlı Devleti'nin yıkılma sürecinde devlet memuru olarak görev yapmıştır. Demirağ bir süre sonra memurluktan istifa ederek ticarete atılmıştır. Sigara kağıdı imalatına giren Demirağ "Türk Zaferi" adında bir sigara kağıdı üreterek ticaret hayatına ve aynı zamanda gelecekteki ticari girişimleri için sermaye biriktirmeye başlamıştır.

Demirağ devletin yapmış olduğu ihalelere girerek birçok ihalede olduğu gib özellikle çimento fabrikası ihalesinde verdiği düşük tekliflerle devleti büyük maddi külfetlerden kurtarmıştır. Atatürk döneminde Elazığ'da bir baraj ve İstanbul'da Anadolu ve Avrupa yakasını birleştirecek bir köprü projesini hazırlattıysa da dönemin hükümeti tarafından reddedilmiştir. Demirağ, ticarete büyük bir sermaye elde ederek dönemin en zengin Türk müteşebbisi olmuştur. Bu zenginliğindeki en önemli etken devletin demiryolu ihalelerini kazanarak demiryolları yapmasıdır. 10.

²⁵ Dervişoğlu, a.g.e., s. 46-49.

²⁶ Dervişoğlu, a.g.e., s.52.

²⁷ Yavuz, a.g.m., s.45.

²⁸ Yavuz, a.g.m., s.46.

Yıl Marşı'nda geçen, "Demirağlarla ördük anayurdu dört baştan" ifadesi ülkenin demiryolu politikasını anlattığı gibi bu demirağların örülmesindeki rolünden dolayı soyadı kanununun çıkması üzerine bizzat Atatürk'ün Nuri Bey'e "DEMİRAĞ" soyadını vermesinde etkili olmuştur.

Demirağ demiryolu yapımındaki başarısıyla yetinmeyip çocukluk yıllarından beri hayallerini süsleyen havacılığa dair projelerini hayata geçirme adına Türk Hava Yolları'nın 1935'te gerçekleştirdiği planör ve uçak imalatı ihalesine girerek ilk adımını atmıştır. Yeni dünyada uçakların önemini "*Göklere hâkim olamayan milletler, yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur.*"²⁹ sözleriyle vurgulayan Demirağ havacılık alanında girişimlere başlamıştır.

Demirağ'a göre; Batının yaptığı her şeyi Türk de üretebilir ve yapabilirdi. Ona göre artık zafer süngünün ucunda değil uçakların kanadındaydı.³⁰ Türklerinde Batılılar kadar azimli ve zeki olduğuna inanan Demirağ bu inancın nişanesi olarak bir mühendis olan Selahattin Alan ile ortak bir havacılık ihalesine girmiştir. Selahattin Alan Eskişehir'de iki kişilik uçak imalatını gerçekleştirdiğinden tecrübe sahibi birisiydi. Demirağ, 17 Eylül 1936'da etüt atölyesi, uçak fabrikası ve havaalanını kurmuştur. Demirağ'ın sivil yolcu taşımacılığı alanında yaptığı çalışmalar meyvesini vermeye başlamış ve ilk yerli yolcu uçağı, Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikasında imal edildi.³¹Fabrikada 12 adet Nu.D.36 tipi uçak üretilmiştir. Selahattin Alan bu üretilen uçaklar ile deneme uçuşu yaptığında Eskişehir'e iniş esnasında havaalanındaki kalabalıktan dolayı bu alanının yanında bulunan tarlaya iniş yapmak zorunda kalmıştır. Tarlada bulunan çukurlar sebebiyle uçak infilak etmiş ve Demirağ'ın ortağı olan mühendisi Selahattin Alan vefat etmiştir. Bu kaza, uçak alım ihalelerini iptal etmek isteyenler için bir fırsat olmuş ve ihalede belirtilen özellikleri sağlamadığı ileri sürülerek uçak alımından vazgeçilmiştir. Demirağ'ın Türk Hava Yolları'na açtığı itiraz davasında bilirkişiler, Nu.D.36 uçaklarının sözleşmedeki kriterlere sahip bir uçak olduğu yönünde karar vermelerine rağmen, Türk Hava Yolları kararını değiştirmemiştir. 1940'lı yıllarda Demirağ Nu.D.38 adında altı yolcu kapasiteli bir uçak daha üretmiştir. Bu uçak Türkiye'nin ilk yerli yolcu uçağı özelliğini taşımaktadır. Demirağ ayrıca, havacılık alanında üniversitelerde eğitimin başlaması gerektiğini düşünmekteydi. Hatta bu okula kendi oğullarını mühendis yetiştirmeleri için kaydettirirken kızlarının da buradan mezun olan mühendislerle evlenmelerini istemiştir.³²

Demirağ'ın ürettiği uçaklar Türk semalarında akrobasi uçuşları yaparken mahkemede işlerin yolunda gitmemesi onu iflasa sürüklemiştir. Demirağ tarafından

²⁹ Ziya Şakir (1947). Demirağ Kimdir?, İş Hayatında Muvaffak Olan Müteşebbislerimizin Serisi:1, Kenan Matbaası, İstanbul, s. 55.

³⁰Mahmut Necmettin Deliorman (1957). Nuri DEMİRAĞ'ın Hayatı ve Mücadeleleri, Nu.D. Matbaası, İstanbul, s. 137.

³¹ Şakir, a.g.e., s.140.

³² Dervişoğlu, a.g.e., s. 102-105.

kurulan Gök Okulu'nda yetişen bir pilot ve aynı zamanda Demirağ'ın damadı olan Mehmet Kum bu konuya ilişkin olarak, Atatürk'ün vefatından sonra işlerin tersine döndüğünü ve Türk Hava Yolları'nın uçakları yetersiz bularak teslim almadığını anlatmıştır. Kum aynı zamanda devletin bu uçakları reddetmesindeki sebebin teknik kriterler olmadığını da belirtmiştir.³³ Demirağ, yaşanan süreç hakkında iki mektup hazırlayarak dönemin Cumhurbaşkanı olan ve aynı zamanda Demirağ'ın okulunda pilotluk eğitimi alan Erdal'ın babası İsmet İnönü'ye göndererek durumu izah etmiştir. Kendisine karşı yapılan haksızlığın Türk havacılığına karşı olduğunu mektuplarında belirten Demirağ, İnönü'den bu konu hakkında yardım talep etmiştir. Mektuplarına cevap alamayan Demirağ böylece hayallerini kurduğu havacılık sektöründe yok olma sürecine girmiştir.

1944 yılında faaliyetleri durdurulan Gök Okulu ile ilgili Milli Müdafaa Vekâletinin raporunda bu okulun Genelkurmay Başkanlığından izin alınmadan açıldığı da belirtilmektedir.³⁴ Demirağ'ın havacılık alanında faaliyete soktuğu Gök Okulu, Uçak Fabrikası ve Uçuş alanı kamulaştırılmış, böylece Atatürk döneminde büyük bir heyecan ve azim ile başlatılan havacılık faaliyetleri onun vefatıyla ve bizzat devlet eliyle sekteye uğratılmıştır.

4. Türk Hava Kurumu'nun Etimesgut Uçak Fabrikası'nı Kurması

Havacılık girişimlerinden biri olan, Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Atatürk döneminde planlanmış ancak 1939 yılında kuruluşu gerçekleştirilmiş ve 1941 yılında faaliyete geçmiştir. İlk kurulduğunda 70 kişinin çalıştığı fabrika ilerleyen zamanlarda 113 mühendis ve teknisyenle 221 işçinin çalıştığı büyük bir fabrika olmuştur. Bu fabrikada üretilen ilk uçaklar lisansı İngiltere'den satın alınan "Magister" tipi eğitim uçakları olmuştur. 1944 yılı itibariyle bu fabrikada 30 adet uçak üretilmiştir. 1944-1947 yılları arasında Etimesgut Uçak Fabrikası'nda pek çok farklı tip ve tasarımda uçak ve planör projesi hazırlanmış ve üretimi gerçekleştirilmiştir.³⁵ Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nın ürettiği THK-5 ambulans uçağı ise 1950 yılında Danimarka'ya ihraç edilmiştir.³⁶

Türkiye'nin uçak ihtiyacının bir bölümünü karşılayan hatta uçak ihracatı yaparak büyük bir başarı elde eden Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası ve Uçak Motor Fabrikası da Atatürk döneminde kurulan diğer uçak fabrikalarıyla aynı akıbeti paylaşmıştır. Etimesgut Uçak Fabrikası 1952 yılında bir kanunla Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilmiştir. Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilen Uçak Motor Fabrikası 1954'te Traktör Fabrikası'na, 1968

³³ Arzu Yıldız, Yüksel Kenaroğlu (2011). Havacılık Sanayimiz ve Unutulan Tarihi, Mühendis ve Makina, s.52-53.

³⁴ BCA, 1944a: 6085.

³⁵ Osman Yalçın (2008). Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, s.95-97.

³⁶ Yavuz, a.g.m., s.187.

yılında ise Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürülmüştür.³⁷ Böylece Türk havacılık girişimlerinden olan Etimesgut Uçak Fabrikası Türk havacılık tarihindeki rolünü tamamlamıştır.

Sonuç

Bu çalışmada, dünyadaki ilk uçuş denemelerinin ardından üretilen ilk motorlu uçakların yolculuk ve harp alanlarında yeni bir dönemin başlaması ile bu gelişmelerin Türkler üzerindeki etkileri incelenmiştir. Osmanlı Devleti'nin yaptığı girişimlerden yeni Türk devletinin kuruluşu itibariyle başlatılan kalkınma hamlelerinden havacılık girişimleri ve bu girişimlerin gelişim süreci ele alınarak uluslararası konjonktürün havacılık girişimlerine etkisi incelenmiştir.

Atatürk döneminde gerçekleşen Türk havacılığı atılımlarının, ülke için önemli bir ihtiyaç olduğu II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle anlaşılmiş ve Türk havacılığı alanında çok önemli başarılarla ulaşıldığı görülmüştür.

Atatürk döneminde başlayan Türk havacılık serüveninin karşılaştığı özel ve politik durumlar ele alındığında, yeni kurulan Türk devletinin kısıtlı ekonomik imkânlarına rağmen büyük başarılar yakaladığı fakat Atatürk'ün vefatından sonra elde edilen bu başarıların yaşanan olumsuzluklar nedeniyle büyük sorunlar ile karşı karşıya kaldığı görülmüştür.

Atatürk dönemindeki havacılık faaliyetleri, Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile başlayan atılımlardan sonra, devlet fabrikalarında Türk-Alman ortaklığı ile imalatı yapılan uçaklar ile de güç kazanmıştır. Türk havacılığı Vecihi Hürkuş'un kendi kısıtlı imkânları ile yaptığı sivil teşebbüsler ile tecrübe kazanmıştır. Demirağ'ın şahsi servetini ortaya koyarak yaptığı Türk tipi uçaklar ise Türklerin uluslararası havacılık piyasasında söz sahibi olma yönünde ulaştığı seviyeyi bize göstermiş olması açısından önemlidir. Bu dönemde dünya havacılık piyasasında Türk tipi uçakların sesi duyulmaya başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı öncesi yapılan atılımlar, savaşın sonlarına doğru ihtiyaçların azalmasıyla sekteye uğramıştır. Özellikle havacılık alanına büyük önem veren Atatürk'ün vefatından sonra işler tersine dönmüştür. Marshall Planı kapsamında yapılan yardımlar neticesinde devlet kendi eliyle kurduğu fabrikaları yine kendi eliyle kapatmıştır. Demirağ'ın kurduğu uçak fabrikası, gök okulu ve hava eğitim sahası da devlet eliyle kamulaştırılarak, kendisinin bu alanda yaptığı tüm girişimleri de engellenmiştir. Uluslararası etkenlerin Türkiye'de Türk havacılık endüstrisi ve diğer sanayi atılımları üzerindeki baskıları hissedilmeye başlamasıyla diğer ağır sanayi hamleleri gibi havacılık faaliyetlerinin de sonunu getirmiştir.

Yapılan bu çalışmada Türk tarihinde örneğine az rastlanacak endüstriyel kalkınmanın Atatürk'ün politikaları ile nasıl başarıya ulaştığı, yine Atatürk'ün vefatı

³⁷ Yavuz, a.g.m., s.172-187.

ile Türk tarihinde eşi benzeri az görülecek nitelikte yapılan girişimlerin nasıl engellendiği değerlendirilmiş ve bu serüvenin unutulmaması gerektiğinin önemi görülerek gelecek kuşaklara aktarılması istenilmiştir.

Kaynaklar

A. Arşiv Kaynakları

BCA, 1944a: 6085.

B. Basılı Eserler ve Araştırmalar

AKMAN, H. (2019). Ademin Kanadı Romanından İrfana Yolculuk, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. S. 37, s.263-278.

DERVİŞOĞLU, F. M. (2007). Nuri DEMİRAĞ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neşriyat, 1. Baskı, İstanbul.

DELİORMAN, M. N. (1957). Nuri DEMİRAĞ'ın Hayatı ve Mücadeleleri, Nu. D. Matbaası, İstanbul.

İLMEN, S. (1947). Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitapevi, İstanbul.

KANSU, Y. Şensöz, S. Öztuna, Y. (1997). Havacılık Tarihinde Türkler 1, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara.

KAYMAKLI, H. (1997). Havacılık Tarihinde Türker 2, Ankara Kültür Ofset Ltd. Şti, Ankara.

KESKİN, M. (1988). Milli Mücadele Yıllarında Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak SAĞLANMASI, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S. 2. s. 215-222

KEYÜSK, M. (1950). İlk Türk Tayyarecileri, Türk Havacılık Tarihi I (1912-1914), Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir.

TAŞKESEN, G. (2006). Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.

TAYHANI, İ. (2001). Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950), THK Basımevi, Ankara.

TÜRKMEN, Z. (2013). Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara.

UÇAR, E. (2012). Türk Havacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri, Kayseri Ticaret Odası Dergisi, Kayseri.

SARP, İ. (2010). Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Pozitif yayınları, İstanbul.

ŞAKİR, Z. (1947). Demirağ Kimdir? Kenan Matbaası, İstanbul.

YILDIZ, A. ve KENAROĞLU, Y. (2011). Havacılık Sanayimiz ve Unutulan Tarihi, Mühendis ve Makina.

YALÇIN, O. (2008). Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

YALÇIN, O. (2010). 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, Ankara.

YALÇIN, O. (2011). İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi, Atatürk Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Ankara.

YAVUZ, İ. (2013). Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

YÜCEER, S. (2004). Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü, Atatürkçü Bakış, Bursa.

C. İnternet Kaynakları

<https://gataairlines.com/dunya-havacilik-tarihi-ve-bizim-hikayemiz>.

<https://www.wright-brothers.org>.