

Atatürk Döneminde Havacılık ve Uçak Sanayii



PZL-24G uçağı

Türk toplumu özgürlüğün sembolü olarak saydığı havacılığa çoğu toplumdan önce ilgi duymuş ve kişisel araştırmalar yapmış ve bu araştırmalar 17. yüzyıl'da şekillenmeye başlamış ise de ancak Cumhuriyetin ilanını takiben ülke genelinde havacılık geliştirilmiş ve hava sanayi kurulmuştur.

Türkler arasında ilk uçuş fikri 11. yy'da El-Gevrehi adında Türk bilim adamının yaptığı kanatlarla uçmaya çalışması ile başlamış olarak görülse de. 17. yy'da Lagari Hasan Çelebi, uçuş hünerini gösteren ilk insandır. Yine 17. yy'da yaşamış Hezarfen Ahmet Çelebi de Galata Kulesi'nden atlayıp rüzgârın etkisiyle uçarak halkın gözleri önünde Üsküdar'a inmeyi başarmıştır.

Kişisel olarak havacılık denemelerinin ardından Osmanlı Devleti, yalnızca 1874 yılında 22 ülkenin katılımı ile kurulan GPU (General Postal Union)'ya üye olarak katılmıştır. 20. yy'ın başına kadar Osmanlı Devletinde başka bir havacılık faaliyeti olmamıştır. 1911 yılına kadar diğer devletler uçak ve balonlarının tanıtımı ve satışı için İstanbul ve çevresinde gösteri uçuşları yapmıştır.



Gotha 145 A uçağı

1911 yılında, Trablusgarp Savaşı'nda, İtalyanlar ilk kez hava gücünü kullandılar. Dünyada ilk kez hava gücü Osmanlı Devleti'ne karşı kullanılmıştır. Osmanlı Devleti savaşta hava gücünün etkinliğini görünce, gecikmiş olan havacılık alanında ilk girişimlere başladı. Askeri amaçlı havacılığın kurulması amacıyla 1911 yılında Kıtâat-ı Fenniye ve Mevki-i Müstahkem (Teknik Hizmetler ve Müstahkem Mevkii) Müfettişliği'ne bir havacılık komisyonu eklendi. Aynı yıl iki subay, Paris'e havacılık okuluna gönderildi. 1912 yılında, Ayastefanos (Yeşilköy) ile Sefraköy (Sefaköy) arasında kalan bölgeye ilk havaalanı yapıldı. 700 metre genişliğinde, 1500 metre uzunluğundaki bu alanda iki tane de hangar bulunuyordu.

Hemen ardından, Fransız R.E.P. firmasından iki uçak satın alındı ve ilk uçuş denemelerine başlandı. 3 Temmuz 1912'de, Yeşilköy'de Hava Okulu açıldı ve Türk ordusu, ilk havacı subaylarını burada yetiştirdi. Balkan Savaşı başladığında, Türk ordusunda tayyare bölükleri aktif göreve hazır durumdaydı. Savaşta Osmanlı Devleti'nin elinde 17 adet uçak vardı ve bu uçaklar çok aktif olarak kullanıldı.



Curtiss-Hawk II uçağı

1914 yılında hava kuvvetlerinin, Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliği adıyla yeniden yapılanmasına girişildi, ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla geliştirme çalışmaları durduruldu. 1915'te, savaş tüm şiddetiyle sürerken, bir grup havacı Almanya'ya uçuş eğitimi için gönderildi ve Havaiye Müfettişliği'nden ayrı olarak Umur-u Havaiye şubesi kuruldu. Bu dönemdeki Hava Kuvvetleri; Hava Okulu, Hava İstasyonları, Hava Bölükleri, Sabit Balon Bölükleri, Uçaksavar Topçu Birlikleri ve Meteoroloji İstasyonları şeklinde teşkilatlanmıştı. Hava Kuvvetleri pek çok cephede görev aldı. Osmanlı Devleti'nin savaş sonunda yenilgiyi kabul etmesi ve Mondros Mütarekesi'nin 30 Ekim 1918'de imzalanmasıyla, ülkede her alanda olduğu gibi havacılıkta da bir dönem bitiyor, yepyeni bir dönem açılıyordu.

Osmanlı Hükûmeti Hava Kuvvetleri Müfettişliği'ni lağvederken, 23 Nisan 1920'de kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi ilk iş olarak düzenli orduların kurulmasını ve paralelinde Harbiye Dairesi'ne bağlı olarak Kuva-yı Havaiye (Hava Kuvvetleri) Şubesi'nin kurulmasını kabul etti. Bu karar doğrultusunda, eldeki savaştan kalma kırık dökük uçaklar onarıldı, bin bir zorlukla malzeme sağlandı ve Türk havacıları inançlarını yitirmeden Kurtuluş Savaşı cephelerinde görev aldılar.

Cumhuriyetimizin kuruluş döneminde, vatanımız da gerçek manada teknolojinin uygulanabildiği ciddi bir sanayi mevcut değildi. İmparatorluk döneminden sadece; dokuma, deri, gıda, toprak mamulleri konularında basit imalathaneler, tütün işletmeleri ve küçük top-silah tesislerinden oluşan bir sanayi devralınmıştı. Özellikle, Kurtuluş Savaşında harp araç ve gereçleri ile silah ve mühimmat teminindeki büyük zorluklar ve tedarikte bütünü ile dışa bağımlı olma, Ulu Önder ATATÜRK'ün hedefledikleri ve inandıkları çerçevesinde Türk vatani, Türk milleti ile bağdaştıramadığı bir durum idi. Atamızın ileri görüşlülüğü, engin öngörüsü, sonsuz zenginlikteki fikri yapısı ile biçimlenen dehası, ülke için yapılması gerekenlere vakit kaybetmeden başlanılmasına karar kıldı.

Bu esas içinde, Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren, kalkınmamız, sanayileşmemiz, müreffeh bir toplum olmamız, millî kaynaklarla desteklenen güçlü ve modern bir orduya sahip olmamız, bütün bunlar için teknolojidenden yararlanmamız yolunda derhal yapılması gereken düzenlemeler ve yurt ölçüsünde alınması icap eden tedbirlerle işe başlandı. 1923 yılından itibaren havacılık ve uçak sanayinin de bulunduğu yaygın ve yoğun bir çalışma programı harekete geçirildi.

Cumhuriyetin kuruluşuna kadar uçak imalatı için teşebbüsler olmuş, 1914 yılında uçak meraklısı olan Hayri Bey ile

otomobil teknisyeni Rıza Bey'in uçak imalatı teşebbüsü, 1916 yılında ise 1911 yılında kurulan ve dünyanın ilk askerî havacılık teşkilatlarından biri olan Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanı olan Alman Serno Bey'in bir uçak ve motor fabrikası kurma teşebbüsleri sonuçsuz kalmıştı.

Harpten yeni çıkmış genç Türk Cumhuriyeti'nin mali kaynakları kısıtlı olduğu için bütçe imkânları ile uçak alımı mümkün olmuyordu. Bu durum yurt sathında çeşitli yerlerde Hava Kuvvetlerine uçak alarak yardım etmek üzere para toplamaya yönelik kampanyaların açılmasına sebep oldu. Toplanan paralarla uçak alımı için müracaatlar birbirini kovalıyordu. Bağışların çoğalması bu faaliyetlerin koordinesini ve tek elden idaresini gerektiriyordu.

Bu sebepten **Türk Tayyare Cemiyeti**nin kurulmasına karar verildi. Türk Milletine ve bilhassa Türk gençliğine havacılığın sivil ve askerî alanlarda sahip olduğu ve olacağı büyük önemi anlatmak, havacılığı sevdirmek ve benimsetmek, Türk gençliğini amatör pilot, planörücü, motorlu tayyareci, paraşütçü, model uçakçı olarak yetiştirmek üzere, 16 Şubat 1925 tarihinde Ulu Önder ATATÜRK'ün direktifleri ve açılış konuşması ile Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşu gerçekleştirildi. Cumhuriyetin kuruluşundan 16 ay sonra Türk Havacılığına yön verecek bu teşkilat kuruldu.

Ulu Önder ATATÜRK'ün verdiği direktifler ve havacılıkla ilgili söylev ve demeçleri Türk Havacılığının ve Uçak Sanayinin kuruluş ve gelişmelerinde "temel ilke ve stratejiyi" oluşturdu.

Özellikle;

"Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayinin bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder."

"İstikbal Göklerdedir."

Daha sonraları Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi Genel Kurul kararı ile 1935 yılında "**Türk Hava Kurumu-(THK)**" olarak değiştirildi. 23 Nisan 1926'da Türk havacılığın gereksinimi olan teknik personelin eğitilmesi amacıyla "Tayyare Makinist Mektebi" açıldı. Fransa ve Almanya'ya uçak mühendisliği eğitimi için öğrenciler gönderildi. 1925 yılında Ankara-Akköprü'de kurulan marangoz atölyesi daha sonraları Planör İmalathanesi hâlini aldı.1939 yılına kadar 150 adet planör yapıldı.

ATATÜRK'ün ön gördüğü hedefler içerisinde, 3 Mayıs 1935'te Türk Kuşu kuruldu. Kurum, Vatan göklerine aralarında Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu olan Sabiha Gökçen'in de bulunduğu birçok değerli eleman yetiştirdi. 10 Temmuz 1936'da İnönü Planör kampı, 1937'de Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı ve aynı yıl Ankara ve İzmir Paraşüt Kuleleri hizmete girdi.

THK ve Türk Kuşu ATATÜRK'ün çizdiği doğru yolda ilerlemekte ve ilerlemeye devam etmektedir. 1940'lı yıllarda tekrar uçak sanayini kurmak üzere teşebbüse geçti ve kurdu.

1924 yılında Atatürk'ün direktifleri ile savunma sanayini en önemli kolu olan havacılık sanayinin temelini teşkil eden uçak sanayinin kurulmasına karar verildi. Buna istinaden Versay Antlaşması ile uçak imalatına kısıtlama getirilen Almanya'nın mevcut birikiminden faydalanmak üzere, 15 Haziran 1924 tarih ve 595 sayılı Kararname ile Ticaret Vekili Başkanlığında teşkil edilen komisyon uçak ve motorları Türkiye'de imal edecek bir fabrikanın kurulması için Alman Junkers Firması ile görüştü ve teklif istedi. Junkers Firmasının teklifi değerlendirmesi ve 5 Nisan 1925 tarihinde Uçak Fabrikası Ödenek Kanunu'nun çıkartılmasını takiben Tayyare Motor Fabrikası tesisi için, Türk Hükûmeti ile Junkers Şirketi arasında bir Türk Anonim Şirketi kurulması ve mukavelenamenin Maliye Vekili Hasan Bey Tarafından

imzalanması 15 Ağustos 1925 Tarih ve 2347 sayılı Kararname ile kabul edildi. Bu mukavelename 7 Ekim 1925 tarihinde Hükûmet tarafından onaylandı. Bu şekilde genç Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yabancı sermayeli şirketlerden biri olan **"TOMTAŞ-Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi"** kuruldu. Fabrika faaliyete geçinceye kadar Hava Kuvvetlerinin ikmal için gerekli avcı, keşif ve bombardıman uçaklarının Almanya'daki Junkers Fabrikası'ndan satın alınmasına da karar verildi.

TOMTAŞ'ın gayreti, Hükûmet'in desteği ve Hava Kuvvetleri'nin iş birliği ile "Kayseri'de Uçak Fabrikası, Eskişehir'de Uçak Bakım Onarım Atölyesi" kuruldu.

Kayseri'deki Uçak Fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde törenle açıldı. İki motorlu Junkers A-20 Bombardıman uçaklarının imalatına başlandı. Bu uçakların imalatı tamamlanıp, montaj safhasına gelindiğinde, 1928 yılının başında Junkers Şirketi ile yapılan TOMTAŞ Sözleşmesinin uygulanmasında ortaya çıkan ihtilaflar, hakem heyetlerince müspet bir sonuca bağlanamadı. Fabrika 3 Mayıs 1928 tarihinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrine verildi ve 27 Kasım 1929 tarih ve 8591 sayılı Hükûmet Kararnamesi ile, TOMTAŞ lağvedildi; Alman Junkers Şirketinin tüm hisseleri de dâhil olmak üzere şirketin tamamı 16 Şubat 1925 tarihinde kurulmuş olan Türkiye Tayyare Cemiyeti'ne 1.469.000 liraya satıldı.

Bu fabrikada, Hava Kuvvetleri tarafından 1932 yılına kadar 15 adet Junkers A-20 bombardıman uçağı imal edildi. 1932 yılında Amerikan CURTİS-WRİGHT Grubu ile anlaşma yapıldı. Böylece Amerikalılar Türk Havacılık Sanayine ilk adımı attılar. Sırası ile Amerika'dan Curtiss Fledling eğitim uçağının ve Curtiss Hawk av uçaklarının lisansları alındı. 1934 yılında üretime başlandı. Ayrıca zamanın en iyi av uçağı olarak bilinen Polonya yapısı PZL 24 av uçağının da lisansı alındı. Bu tarihten itibaren II.Dünya Savaşına kadar Kayseri Uçak Fabrikasında; 46 adet Curtiss-Hawk II savaş uçağı, 8 adet Curtiss Fledgling 2 C1 eğitim uçağı, 43 adet Alman Gotha-145A irtibat uçağı, 27 adet Polonya PZL-24 A,C,G uçağı, 26 adet İngiliz Miles-Magister 14A Mk.I uçağı olmak üzere 165 adet muhtelif tip askerî uçak imal edildi. 1934 yılında 1401 nolu Curtiss Fledling uçağı İran'a hediye edilmiştir. Bu süre içinde yukarıdaki uçakların imalatı yanında tüm savaş uçaklarının revizyonu da yapıldı.

TOMTAŞ'ın girişimi ile 1926 yılında uçakların bakım ve onarımını yapmak üzere Eskişehir'deki atölye ve hangarlar kuruldu. Bu dönemde fabrikada çalışan pilotlarımızdan Vecihi Hürkuş tarafından Vecihi-14 adıyla ilk prototip uçak yapıldı. Gelişmeler karşısında bundan tam başarılı bir sonuç alınamadı. 1928'de lağvedilen TOMTAŞ yerine Hava Kuvvetleri Müfettişliği fabrika faaliyetlerine devam etti. İkinci prototip çalışması da uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan'ın 1930 yılında dizayn ettiği MMV-1 eğitim uçağıdır. Bazı parçaları Kayseri Uçak Fabrikasında yapılan bu uçak 1932 yılında tamamlandı. Uçağın tecrübe uçuşları tamamlanamadan çalışmalar yarım bırakıldı.1939 yılından sonra Hava Kuvvetleri'ndeki uçakların bakım, onarım ve revizyon işleri, Fabrika kapasitesini doldurduğundan ve II. Dünya Savaşı'nı takiben 1945 yılında başlayan Amerikan Yardımı ile uçak üretimi tamamen durdu. Tesisler Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 2. İkmal, Bakım ve Onarım Merkezi Komutanlığı'na dönüştürüldü.

MMV-1Uçağı Eskişehir Fabrikası uçak bakım faaliyetlerine devam etti. Daha sonraları organizasyon değişikliği ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1. Hava İkmal Bakım ve Onarım Merkezi Komutanlığı'na dönüştürüldü.

Havacılık Sanayinde Nuri Demirağ'a ait tesisler özel teşebbüsün ilk olumlu girişimidir. Müteahhitlik faaliyetlerinde bulunan Nuri Demirağ, karayolu, Sümerbank fabrikaları, çimento Fabrikaları ve çeşitli bina inşaatları yaptıktan sonra,1936'da havacılık sektöründe faaliyette bulunmaya niyetlendi. Nuri Demirağ, Eskişehir Fabrikasında uçak

mühendisi olan Selahattin Reşit Alan'ı ortak olarak Alman uzmanların yardımı ile Beşiktaş'ta 1936 Eylül'ünde uçak fabrikasının temelini attı. Uçak fabrikasını 1937 Şubat'ında hizmete açtı. Türk Hava Kurumunun 65 adet planör ve 10 adet başlangıç eğitim uçağı siparişini N. Demirağ 1937-1938 yıllarında imal ederek teslim etti. Bunları takiben Eskişehir Uçak Fabrikasında prototipi yapılan MMV-1 (Millî Müdafaa Vekaleti-1)'in geliştirilmiş modeli olan ALAN-2 prototipi, NUD-36 (Nurettin Demirağ-36) koduyla 24 adet başlangıç eğitim uçağı olarak imal edildi. Türk Hava Kurumu (THK) imal edilen uçakları teknik şartnameye uygun olmadığı gerekçesiyle almadı ve 1939'da sözleşmeyi tek taraflı iptal etti. Nuri. Demirağ, THK'i istediğı tadilatları uçak üzerinde yapmış olmasına rağmen uçakları Kurum Yönetimine kabul ettiremedi.

Saim DİLEK

KAYNAKÇA

KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler-2**, Kültür Ofset, Ankara 1997.

KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler-3**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2005.

TUSAŞ-Türk Uçak Sanayi A.Ş. Raporları, 1978-1983, TUSAŞ Matbaası, Ankara.

Türk Hava Mecmuası 1925-1929, Türk Tayyare Cemiyeti-Türk Hava Kurumu Yayını.

Türkiye Millî Harp Sanayi Semineri, 2-3-4 Ocak 1975, TOBB Matbaası, Ankara 1975.

21/11/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-havacilik-ve-ucak-sanayii/?pdf=3823> adresinden erişilmiştir