

# Kayseri Uçak Fabrikası

Ülkemizde Havacılıkla ilgili ilk etkinliğin, Trablusgarp Savaşı ile birlikte dönemin Harbiye Nazırı (Savunma Bakanı) Mahmut Şevket Paşa'nın, Kitaât-ı Fenniye ve Mevâkı-i Müstahkeme Müfettişliği Fenni Kıtalar ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği'ne bağlı ve Süreyya Bey (Yiğit) başkanlığında bir komisyonun kurulması doğrultusunda verdiği direktifle başladığı bilinmektedir.

Hem Birinci Dünya Savaşı, hem de Kurtuluş Savaşı sürecinde ise Türk Havacılık etkinlikleri sadece bakım-onarım işleminin yapıldığı birkaç hangar ve istasyonla sınırlıdır. Uçak sanayii alanında ilk ciddi adımlar, cumhuriyetin ilanından kısa bir süre sonra Atatürk tarafından atılmış ve onun öncülüğünde kurulan Türk Hava Kurumu'nun kuruluşundan tam sekiz ay sonra, yine O'nun direktifleriyle Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulması girişimi başlatılmıştır. Mustafa Kemal'e göre, Batı'nın bir sembolü de fabrika bacalarından tüten dumandır. Ona göre Türkiye, kendi pamuğunu elbiseye ve kendi demir filizini çeliğe dönüştürmeyi başaramadığı takdirde müstemleke köleliğinden kurtulamayacaktır.

Mustafa Kemal Atatürk, ulusuyla birlikte uğruna çok bedel ödediği ulus bağımsızlığının, ancak ulusal ekonomiye dayalı bir **“ulusal savunma”** ile korunabileceği inancını taşıyordu. Atatürk'ün, çok önemseydiği **“ulusal savunma”**ya ilişkin değerlendirmesi şöyledir:

*'Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedikimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız... Bunun için de mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrularak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayiine bakınız. ... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.'*

Görüldüğü gibi 1923 devriminin önderi ve cumhuriyetimizin kurucusu, o günkü toplumun yüz yüze olduğu sorunun özünü yakalamış, olanca yalınlığı ile dile getirmiş ve hedefleri koymuştur. Mustafa Kemal'in ulusal savunmaya ilişkin değerlendirmesinde altının özenle çizilmesi gereken yerler var. Bunlardan birisi; kemerleri sıkıp, yağımız ve tuzumuzla kavrularak yeni teknolojileri üretmemiz gerektiğini vurgulaması, diğeri ise eski teknolojileri bize kolaylıklar sağlayarak getiren yabancı devletlere dikkat çekmiş olmasıdır. Ayrıca Atatürk'ün, teknolojinin sürekli yenilendiğini, kolaylıklar sağlanarak verilenlerin ise modası geçmiş teknoloji olduğunu vurgulaması önemlidir .

Mustafa Kemal Atatürk, ulusal mücadeleye başladığı günden, yaşama veda ettiği ana değin dilimizin, kültürümüzün, ekonomimizin yabancı boyunduruğundan arındırılması için çıkış yolları aramış ve sonuçta bulmuştur. O'nun ele aldığı bir sorunu, çözüme kavuşturuncaya dek canlı ve gündemde tutması dikkat çekici bir özelliğidir. Kuruluş günlerinde öncelik verdiği **“uçak sanayii”** alanında da benzer bir yaklaşım içinde olduğu görülür.

Sabiha Gökçen'in de görev yaptığı 1937 yılındaki Dersim harekâtından sonra, ona şunları söylemektedir:

*'...Uçak fabrikaları yapmak, uçak yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir...'*

Atatürk'ün başlıca amacı bu olduğu içindir ki, **“uçak sanayii”**ni diğer sanayii kollarının kurulmasından daha öne almaya çalışmıştır. Genç Cumhuriyet'in, 1920'li yıllarda uçak sanayiine yönelişinin arkasında başbakan İnönü başta

olmak üzere o günkü yönetici kadronun bilinçli yaklaşımı, uzak görüş yeteneği, heyecanı ve coşkusu da önemli bir rol oynamıştır. Girişimin arkasındaki itici gücün salt bu olduğunu, algılayabilmek için 1920'lerin Türkiye'sinin genel görünümüne bakmak yeterlidir.

Söz konusu süreçte sanayii hemen hemen yok gibidir. Ülkeyi terk eden azınlıklar, değil mevcut sanayii, zenaat olarak anılan en basit hizmetleri bile beraberlerinde alıp götürmüşlerdi. Milli Mücadele'nin sözü edilen bu yokluk ve yoksunluklar içinde verildiği, Mustafa Kemal Paşa'nın da bu gerçeğe tanıklık ettiği bilinmektedir. O, çeşitli vesilelerle yaptığı konuşmalarında, vatan savunmasının yabancılara emanet hatası sonucu yıkıldığını örnekleriyle anlatmış ve zaferden sonra işe oradan başlamıştır. İSTİKBAL GÖKLERDEDİR hükmünü ilk veren O'dur. Atatürk'ün, köylünün ayağında çarığın olduğu bir dönemde, Kayseri'deki hangar değiştirmesi montaj atölyesini "**Tayyare Fabrikası**" adıyla kurdurması, söz konusu yetersizliği ortadan kaldırma doğrultusunda atılmış önemli bir adımdır.

Türkiye'de 1920'li yılların başında Cumhuriyet'le eş zamanlı olarak başlayıp, 1950'lere kadar devam eden çeyrek asırlık bir zaman diliminde, periyodik olarak "uçak sanayii" kurma girişimleri olmuş, bu arayışlar günümüze kadar devam etmiştir.

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in isteğiyle İsmet İnönü'nün başkanlığındaki hükümet, Kayseri'de bir uçak fabrikası kurma kararını almıştır. Firma arayışı sırasında akla ilk gelen, Alman profesör Junkers'in başında olduğu ve kendi ismiyle anılan Alman Junkers Uçak Fabrikası A.Ş. olmuştur. Firma, Birinci Dünya Savaşı sürecinde inşa ettiği uçaklarla kendisini kanıtlamıştı. Avrupa'nın en kusursuz uçaklarını bu firma ürettiyordu. Ayrıca Junkers firması, Birinci Dünya Savaşı sonrası taraflar arasında yapılan Versay Barış Antlaşması koşullarına göre kendi ülkesinde uçak üretemeyecekti. Bu nedenle başka ülkelerde fabrika kurup, oralarda çalışmak durumunda kalmıştı.

1925 yılı yaz aylarında firmayla bir anlaşma taslağı üzerinde uzlaşmıştır. Anlaşma uyarınca ortak bir şirket kurulacak ve toplam sermayesi 7 milyon Alman markı (yaklaşık 3,5 milyon TL.) olacak ve taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktı. Yine anlaşmaya göre Türk Hükümeti, fabrika üretime geçinceye değin uçak malzemesinin tümünü Almanya'dan satın alacak ve üretim için gerekli olan alüminyum, demir vb. hammaddeleri de Türkiye'de Junkers ile ortak işletecekti.

Almanya'daki üretimi yasaklandığı için ekonomik kriz içerisinde olan Junkers firmasının, kendi payına düşen yaklaşık 3,5 milyon Alman markını karşılayamayacağına, bu nedenle söz konusu miktarın patent hakkı olarak Türkiye'den alınmasına ilişkin istemi, Alman Dışişleri Bakanlığı aracılığı ile Türkiye'ye iletilmişti. Başbakan İsmet İnönü, patent hakkı olarak talep edilen miktarın, kurulacak fabrikanın cirosu üzerinden %5'lik bir oranda ve beş yıla yayılan bir sürede devamlı ödenmesi şeklindeki karşı önerisini iletmek üzere Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliği'ni görevlendirmişti. Ancak Başbakan İsmet İnönü'nün önerisi de karşı tarafça onay görmemişti. Bunun üzerine Junkers firması, içerisinde bulunduğu mali krizi aşmak için bu kez de Alman Dışişleri Bakanlığı'na başvuruda bulunarak banka kredisi istemişti. Almanya'nın, ekonomik olduğu kadar, politik çıkarları da Alman Dışişleri Bakanlığı'nın Junkers'e 4 milyon Alman markı tutarında kredi sağlamasını gerektiriyordu.

Kimi noktalarda belirsizlikler olmasına karşın, sonuçta Türkiye Cumhuriyeti ile Alman Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi arasında 15.08.1925 tarihinde Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulmasına ilişkin anlaşma imzalanmıştır. Sözleşme uyarınca ortak şirketin adı TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) olarak belirlenmiştir. Şirketin 125.000 TL. sermayesi Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmıştır. Şirketin merkezi Ankara'dır. Yine imza altına

alınan anlaşma uyarınca, Eskişehir’de Almanya’dan satın alınan Junkers uçaklarının bakım ve onarımının yapılacağı bir tesis, ayrıca Kayseri’de de Junkers uçaklarının büyük çaplı bakımlarının yapılacağı ve süreç içerisinde uçak üretimine geçecek bir fabrika kurulacaktır.

Kayseri Uçak Fabrikası’nın kuruluşu, Kütahya Milletvekili olan Milli Savunma Bakanı Recep Bey’in Meclis’e sunduğu, **“Ordunun Silahlandırılması ve Harp Sanayii”**ne ilişkin yasa önerisi çerçevesinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin 22 Nisan 1925 tarihindeki gizli oturumunda da tartışılmıştır. Recep Bey, Meclis’teki sunuş konuşmasında; söz konusu yasa önerisinin gerekçesini şu sözlerle açıklamaktadır: ‘...Sayın Cumhurbaşkanı’nın bu yılki nutuklarında; Yüce Meclis’in **“ulusal savunma”** konusuna önem vermesi gerektiğine dikkat çekmesiyle, benim bugünkü başvurumun temel taşı önceden açıklanmış oluyordu. ...’

Recep Bey’in yukarıdaki sözlerinden harp sanayii çerçevesinde olmak üzere, Kayseri’de bir uçak fabrikası kurulmasına ilişkin istem ve direktifin, Atatürk’ten geldiği anlaşılmaktadır. Milli Savunma Bakanı konuşmasında, harp sanayiine duyulan gereksinmeyi uzun savaş yıllarının bir panoramasını çizerek açıklamaya çalışmış ve yaklaşık on bir yıl süreyle en çok savaşan ülke olarak Türkiye’nin çektiği sıkıntıların başlıca nedeninin, Türkiye’nin kendi savaş araç ve gereçlerini karşılayacak ülke içerisindeki harp sanayii ve fabrikalarının bulunmamasına bağlamıştır. Recep Bey, Meclis’teki konuşmasında düşman işgali altındaki ülkede verilen Ulusal Mücadele yıllarında, gerekli olan malzemenin Rusya’dan getirilişi esnasında çekilen güçlüklerle de özellikle dikkat çekmiştir.

Milli Savunma Bakanı, ulusal savunmaya ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yaptıktan sonra, sözü Kayseri uçak fabrikasına getirir ve şunları söyler:

*‘...Biz her yıl iki yüz elli uçak almamız ki, dört yılda bin uçağımız olsun ve hep o düzeyde tutalım. Junkers ile yapılan sözleşme; her yıl bize iki yüz elli uçağın teslim taahhüdünü içermektedir...’*

Milli Savunma Bakanı Recep Bey, anılan konuşmasını; ‘...bu yasayla düzenli çalışırsak ki inşallah size karşı mahcup olmayacak şekilde çalışacağız...’sözleriyle noktalamış ve Meclis’ten yasanın onayını istemiştir. Bu konuşmadan sonra Balıkesir Milletvekili Arif Bey söz alarak; Askeri Şûra’nın görüşü alınmadan Junkers firmasıyla bir sözleşme imzalanmasının yanlış olduğunu, ülke savunmasına ilişkin konularda Şûra’nın görüşünün alınması gerektiğini vurgulamıştır.

Recep Bey, Askeri Şûra hakkında bir takım teknik bilgiler vermiş, söz konusu davranışta bir kasıt olmadığını vurgulamış ve fabrikanın kuruluş aşamasında ilgili birimden doğrudan görev alanlar da olduğu için bilgi alış verişinde bulunulacağını belirtmiştir. Arif Bey’in sözü edilen eleştirel yaklaşımı da, uçak fabrikasının kurulması direktifinin bizzat Atatürk tarafından verildiği görüşünü desteklemektedir.

Yasanın bütünü üzerinde başka söz alan olmayınca, maddelerinin tek tek oylanmasına geçilmiş ve Milli Savunma Bakanlığı’na yüz elli milyon liralık bir ödenek sağlanmasını içeren yasa kabul edilmiştir.

Junkers firmasıyla 15.08.1925 tarihinde yapılan anlaşma gereği, aynı yıl Eskişehir’de küçük bir tesis kurulmuş ve ilk planda küçük ölçekli onarım çalışmaları başlamıştır.1926 yılında ise sözleşme uyarınca, Kayseri’de kurulması kararlaştırılan fabrika kompleksinin öncelikli birimlerinin inşaatı başlamıştır. Ancak, dönemin koşulları içerisinde fabrika için gerekli malzemenin Almanya’dan Kayseri’ye naklinde oldukça büyük sıkıntılar çekilmiştir. Fabrikanın çelik konstrüksiyonu, tezgâh ve teçhizatı Almanya’dan İskenderun’a deniz yoluyla, İskenderun’dan Ulukışla’ya trenle, Ulukışla’dan Kayseri’ye kadar da o zamanın en yaygın ulaşım aracı olan kağrı arabaları ve develerle taşınmıştır.

Anlaşmaya göre Junkers, Kayseri Uçak Fabrikası inşaatını iki aşamada tamamlamayı üstlenmiştir. İlk planda fabrika 1926 yılı sonbaharında onarım yapabilecek duruma gelmiş olacak, 1927 yılı içerisinde de uçak üretimine geçilecektir.

Kayseri'deki çalışmalar başladıktan sonra Alman savaş pilotu ve dönemin Alman dışişleri görevlisi Wolfram von Richthofen'in, Kemaleddin Sami Paşa'yla 25 Haziran'da yaptığı bir görüşme sırasında, halen Kayseri'de yapımı devam eden uçak fabrikasına ilişkin sunduğu raporunda; Junkers'in, projeyi tamamlamaya gücünün yetmeyeceğini ve bu nedenle projeyi eksik bırakabileceğini vurgulamış olması, firmanın mali krizinin devam ettiğinin göstergesidir. Junkers'in mali sorunlarına karşın, **"Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi"** (Tomtasch) adını alan Türk-Alman ortak kuruluşunca yürütülen projenin ilk aşaması kısa sürede planlandığı gibi tamamlanmış ve **"Kayseri Uçak Fabrikası"** 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.

Fabrika, Milli Savunma Bakanı Recep Peker, Tomtaş İdare Meclisi Başkanı Refik Koraltan ve Kayseri Belediye Başkanı tarafından açılmış ve açılış törenine birçok milletvekili de katılmıştır. Böylece fabrika, 6 Hangar'da, toplam 500 Kw'lık bir güç santrali ve ellisi Türk, yüz yirmisi Alman olmak üzere toplam yüz yetmiş personelle çalışmaya başlamıştır.

Fabrikada çalışan yerli personelin eğitime de doğal olarak önem verilmiştir. Tomtaş, Almanya'nın Dessau kentinde bulunan Junkers tesislerine teknisyenler göndererek eğitim almalarını planlamıştır. İlk grup, on sekiz teknisyenden oluşmuştur. *Suphi Çidam, Haldun Rızatepe, Kamil Şeref Endik, Arif, Rasih, Sıtkı, Zeki Ethem, Ahmet, Niyazi, Zeki Hamit, Nimet* ve diğer altı aday söz konusu eğitimler için Almanya'ya gönderilmişlerdir. O dönemde Türk uçak mühendisleri başta olmak üzere kuşkusuz teknik eleman yetersizliği bulunmaktadır. Bu nedenle, Tomtaş'ın personel eğitim girişimi kaçınılmaz olmuştur.

Kayseri Uçak Fabrikası'nın açılışını izleyen 1927 yılında, Türk Hava Kuvvetleri'ne ait *Junkers A-20, F-13* ve *G-23* uçaklarının bakım, onarım ve revizyon işlemlerine başlandığı görülür. Hatta montaj hattında, birkaç adet *A-20* üzerinde montaj çalışmaları da yapılmıştır.

Ancak, fabrikada çalışan Alman işçi ve mühendislerin yüksek ücretlerinden doğan yüksek bakım maliyeti, şirket ortağı Junkers'in içerisinde bulunduğu malî bunalım ve anlaşma doğrultusundaki malî taahhütleri yerine getirememesi gibi nedenlerle 3 Mayıs 1928 tarihinde Türk-Alman ortaklığında kurulmuş olan Tomtaş şirketinin faaliyetine son verilmiştir. Mahkemeye intikal eden konu ile Hava Kuvvetleri Müfettişliği ilgilenmiş ve General Muzaffer Ergüder, Kayseri'de incelemeleri başlatmıştır. Junkers ile Milli Savunma Bakanlığı arasında bir protokol yapılarak tüm hisseler 520.000.-TL karşılığında Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir. 1930 yılında ise fabrikada yeniden uçak revizyonuna başlanmıştır.

Amerikalıların, giderek Türk Havacılık Sanayii'ne girme girişimleri üzerine 1932 yılında da Milli Savunma Bakanlığı ile Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. firması ile bir sözleşme yapılmış ve **"Curtiss Hawk ve Fledgling"** uçaklarının üretimine başlanmıştır. Bu süreçte, Toplam 33 adet Curtiss Hawk ve 8 adet Fledgling üretilmiştir.

Yine bu dönemde, fabrikada üretilen 1 adet *Fledgling*, Yzb. Enver Akoğlu (Em. General) tarafından Tahran'a götürülerek Türk Devleti'nin hediyesi olarak İran'a verilmiştir. Fabrikanın 1933 yılında tamamen Milli Savunma Bakanlığı'na devredilmesi üzerine yeniden bir açılış yapılmış ve 1935 yılında Türkkuşu adına 3 ayrı tipte toplam 50 adet planör üretilmiştir. 1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A G. ile lisans anlaşması yapılarak, 1937 yılından itibaren *Gotha 145* uçaklarının üretimine geçilmiş ve toplam 45 adet *Gotha 145* üretilmiştir.

Yine 1936 yılında Polonya Panstwowe Zakłady Lotnicze firması ile yapılan lisans anlaşması uyarınca, 1937 yılından itibaren PZL-24A-24C uçaklarının üretimine başlanmıştır. Bu uçaklardan toplam 24 adet üretilmiştir. 1940 yılında İngiliz Philips And Powis Aircraft Ltd. firmasıyla lisans anlaşması yapılmış, bu kez Magister üretimine geçilmiştir. Bu uçaktan da 24 adet üretilmiştir.

Böylece Kayseri Uçak Fabrikası'nda, yaklaşık on yılda 5 ayrı tipte olmak üzere 134 adet uçak imal edilmiştir. Ayrıca 1937-1947 yılları arasında 24 tip uçak fasbatı ve 14 tip motor revizyonu gerçekleştirilmiştir.

Kayseri Uçak Fabrikası'ndaki sözü edilen üretim aşamasında deneme uçuşlarının yapılabileceği bir meydanın olmaması da büyük bir sıkıntı yaratmıştır. Fabrikada üretilen ve revizyonu yapılan uçaklar, Kayseri caddesinin dar oluşu nedeniyle iniş kalkış için 5 km. uzaklığa, tecrübe uçuşları için de Çoraklar mevkiine götürülmekteydi. 1933 yılında meydan uçuşa açılarak bu sorun giderilmiştir. Tecrübe uçuşlarını ise genç Türk pilotları gerçekleştirmiştir.

Fabrika'da, farklı ülkelerle yapılan patent anlaşmaları doğrultusunda on yılda beş ayrı tipte olmak üzere toplam yüz otuz dört uçağın üretilmiş olması, Türk uçak sanayiinin o dönemde kaydettiği gelişimin somut bir kanıtıdır. Fabrikanın elde ettiği başarıya karşın, işlevsiz kalmasında ise yönetsel ve siyasal olmak üzere bir dizi iç ve dış etken söz konusudur.

Tomtaş Şirketi'nin lağvında yukarıda değinildiği gibi kimi dış etkenler görmek de olanaklıdır. Türkiye'de bulunan uçak firma temsilcilerinin bilerek veya bilmeyerek gizli faaliyetleri de şirkete darbe vermiştir. Türk Hava Kuvvetleri'nin uçakları 1940'lı yıllarda Fransa'dan ve Çekoslovakya'dan alınıyordu. Bu ülkelerdeki firmaların Türkiye temsilcileri, o tarihte Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi görevlileri üzerinde etkili olmaktan geri kalmıyor, böylece Tomtaş giderek işlevsiz hale geliyordu. Ayrıca inşa tesislerini kurmuş ve gerekli hazırlıklarını yapmış olan Tomtaş, Hava Müsteşarlığı'ndan iş beklemesine rağmen, şirkete iş de verilmiyordu. Ayrıca ABD'nin, II. Dünya Savaşı sonrasında 1947 yılında önerdiği ve 1948-1951 yıllarında yürürlüğe giren ekonomik destek amaçlı Marshal Planı'nda uçak yardımının da yer almış olması, yerli uçak sanayii faaliyetlerini baltalayan önemli bir faktördür.

Fabrikanın işlevsiz bırakılmasında rol oynayan diğer bir neden de, **"mükemmeli"** arama kaygısıdır. THK'nun ortağı olduğu fabrikaların sipariş alamamasının arka planında dönemin yöneticilerinin yerli üretime olan güvensizlikleri de vardır. Bunu yönetsel anlamda bir iç neden olarak sayabiliriz. *'...Ekmel" (mükemmel) peşinde koşmak, başarısızlığı doğurmuştur: Kayseri uçak fabrikası ilk kurulduğu zaman iyi bir adım atılmıştı. Ancak daha sonra orada motorla beraber giderek bir havacılık sanayii kuracak olan firmanın sözleşmesi feshedilmiştir...'*

Havacılığa gönül vermiş bir kişi olarak Abidin Daver, yukarıdaki satırları duyduğu iç sızısıyla, 1941 yılında yazmıştır. Havacılık alanındaki gelişmeleri izleyip, uygulayacak bir Araştırma Geliştirme Merkezi'nin kurulamaması da yönetsel hatalardan biri olmuştur denilebilir.

Sektörden uzaklaşmanın nedenleri ne olursa olsun, uçak sanayiinin kuruluşunda güdülen temel amaç, **"ulusal savunmanın"** ülkenin kendi öz kaynaklarına dayandırılmasıydı. Tam bu yüce amaca ulaşılmak üzereyken, hatta bir ölçüde ulaşılmışken, duraksaması son derece yanlış olmuştur. Oysa, Alman Junkers firması Türkiye ile sözleşme yaptığı 1925 yılında Rusya ve Polonya ile de bir sözleşme yapmış ve her iki ülkede birer uçak fabrikası kurmuştu. Kuruluş tarihinden sekiz yıl sonra, Ruslar Maksim Gorky adlı dev bir uçak yapıp, bütün dünyanın dikkatini çekerken, Polonya da sonraki yıllarda Türkiye'ye önemli miktarda PZL tipinde av uçağı satma noktasına gelmişti.

İkibinli yıllarda, Havacılık ve Uzay Sanayii alanında Amerika ile yarışmakta olan Rusya'nın bugünkü konumuna

gelmesinde 1925'lerde temeli atılan uçak fabrikasının, ve ısrarlı bir biçimde onun gelişimini sağlayan yönetim anlayışının büyük payının olduğu bilinmelidir. İngilizler, İkinci Dünya Savaşı'nın başlarında, *Hurricane Av Uçakları*'ni yardım olarak vermektense, lisanslarını satıp Kayseri'de üretme eğilimi göstermişler, ancak dönemin yetkililerinin yönetsel hataları sonucu bu proje gerçekleştirilememiştir. Böylece bu önemli fırsat da değerlendirilememiş ve o dönemde Kayseri Uçak Fabrikası'nın - ne yazık ki - bir bakım onarım merkezi olarak kalmasıyla yetinilmiştir.

1950 yılından itibaren tesisin ismi *Hava İkmal Merkezi* olarak değiştirilmiş ve 1970 yılında reorganizasyon ve modernizasyon projesine dahil edilerek *Hava İkmal ve Bakım Merkezi* olmuştur. 1 Temmuz 1975 tarihinde ise adı, *İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı* olmuş, 19 Şubat 1986'dan itibaren de teşkilatın adı, *2'inci Hava İkmal Merkezi Komutanlığı* olarak değişmiştir.

## **İhsan TAYHANI**

### **KAYNAKÇA**

ARMSTRONG, H.C., **Bozkurt**, Çev. Gül Çağlı Güven, Arba Yayınları, 73, İstanbul 1996.

Aydınmakina, Fazıl, **1995 tarihli takdim konuşması**, 2'nci HİBM. K'lığı Kayseri, s. 4. (İhsan Tayhani arşivi).

BIYIKOĞLU, H. Nadir, **Türk Havacılık Sanayii**, Savunma Sanayii Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 1991.

DAVER, Abidin, "Havacılık Sanayii İstiyoruz", **Havacılık ve Spor**, S 288 (1 Haziran 1941), s.9.

DAVER, Abidin, "Türk Havacılığı", **Havacılık ve Spor**, S 265 (15 Haziran 1940), s.2540.

### **Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası**

#### **Havacılık ve Spor Dergisi**

KANSU, Yavuz, ŞENSÖZ, Sermet, ÖZTUNA, Yılmaz, **Havacılık Tarihinde Türkler**, II, Ankara 1971.

KAYMAKLI, Hulisi, **Havacılık Tarihinde Türkler**, II, Ankara 1997.

KOÇAK, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1939)**, TTK Yayınları, Ankara 1991.

KUTAY, Cemal, **Atatürk Olmasaydı**, Aksoy Yayınları, İstanbul 1998.

SUSOY, Adnan, **Türkiye'de Uçak Sanayiinde Teknoloji Transferi ve Ortak Yatırımlar**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1989.

**T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları**, Devre :II, Cilt IV, 18 Teşrisânî (18 Kasım 1925), s 541-546.

**Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 030.18.01.01.Yer No:15.50.20 /2347. (15.08.1925)

**Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 030. 18.01.02. Yer No: 06.57.15 / 8591. (27.11.1929)

VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, THK Yayınları, 4, İstanbul 1985.

VEREL, Oktay, **Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, THK Yayınları, 2, İstanbul 1982.

29/03/2025 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/kayseri-ucak-fabrikasi/?pdf=3540> adresinden erişilmiştir