

TÜRK HAVA KURUMU'NUN KURDUĞU HAVA HARP SANAYİİ FABRİKALARI

Osman YALÇIN*

ÖZET

İstiklal Savaşı yıllarından başlamak üzere Anadolu'da harp sanayinin kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bu maksatla birçok tesis ve işletme Kırıkkale taraflarına yapılmaya başlanmıştır. Konya'da ise hava unsuruna ait sistemlerin onarım ve faaliyetinin sağlandığı bir merkez oluşturulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile birlikte harp sanayine verilen önem artırılmış, kısa süre içinde kara, deniz ve hava güçlerine ait birçok tesisin kurulmasına başlanmıştır.

16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Aynı yıl içinde 15 Ağustos 1925'de Alman Junkers Firması ile Kayseri'de uçak üretilmesi için bir antlaşma imzalanmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk kuruluş amacıyla Uçak Sanayini kurmak gibi çok önemli bir hedefi de vardı. Bu madde daha sonra Kurum'un kuruluş amaçlarından çıkarılmıştır. Kurum bu süreçte daha çok sportif havacılık ile bağlı işlerini koordine ederek Hava Kuvvetlerine uçak temini ile iştigal etmiştir.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise Türkiye'nin ihtiyacı olan uçakların içeride üretilmesi zorunluluğu ortaya çıkınca Hava Kurumu tarafından Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları kurulması planlanmıştır.

Etimesgut Uçak Fabrikası 1942 yılında 5.840 metre² bir alanı kaplayan bir atölye durumundan kısa süre sonra 13.790 metre² alana yayılan bir fabrikaya dönüşmüştür. Burada onlarca uçak ve bir çok planör üretilmiş, prototip hava araçları hazırlanmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı sonrası alınan dış yardımlar bu fabrikanın kapanmasına neden olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde küçük ve ferdi denemeler dikkate alınmaz ise ilk Uçak Motor Fabrikası, Türk Hava Kurumu tarafından Gazi Orman Çiftliği'nde 1945 yılında kurulmaya başlamış ve 1948 yılında çalışmaya başlamıştır. Motor Fabrikası kurulmadan önce Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak ve ekibi Amerika'da ve

* Yrd. Doç. Dr. Hv. Öğ. Yb., Hava Harp Okulu, İstanbul / Türkiye, oyalcin@hho.edu.tr

İngiltere’de temaslarda bulunmuş, motorların evsaf ve durumları hakkında incelemeler yapmışlardır.

Fabrikanın, Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü arazisi olan Ankara Tavukçuluk Enstitüsü yanındaki 120.000 m²’lik alanda kurulması planlanmıştır. Seçilen arazi ve düşünülen projenin modern ve geleceğe yönelik ihtiyaçlara cevap vermesi bakımından oldukça ileriye gören bir planlama yapılmıştır. Fabrika kurulmuş, motor üretimi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca hava sanayi dışında da üretimler yapılmıştır. Motor Fabrikası da Uçak Fabrikası ile aynı kaderi paylaşmış, önce Makine Kimya Endüstrisi Kurumu(MKEK)’na devredilmiş sonra Traktör Fabrikasına dönüşmüştür.

Anahtar Kelimeler: Türk Hava Kurumu, Hava Sanayi, Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, Uçak Motor Fabrikası, Uçak Fabrikası.

AIR WARFARE INDUSTRIES ESTABLISHED BY THE TURKISH AERONAUTICAL ASSOCIATION

ABSTRACT

It was taken action for aiming to foundation of military industry starting with Independence War. To do that many foundation and enterprise were built and scattered around district of Kırıkkale. In addition to these, it was formed a repair center which included repair facilities about air element connected with its systems. After foundation of Republic of Turkey, it was put more emphasis on military industry, it was started many establishments in short terms regarding to Land, Marine and Air Forces.

The Turkish Aeroplane Association was founded on February 16th, 1925. In the same year, it was signed an agreement with German Junkers Company for procurement of airplane. There was intention and target in order to be established military industry in written on Turkish Aeroplane Association manifesto. But, then, this article was taken out from foundation manifesto. During this time the association had main concern about sportive aviation in order to consolidate chores of donation providing that owning airplanes.

During Second World War years, when it was a must to come in to being procuring airplane within Turkey, it was planed to established airplane fuselage and engine factories.

In a short time Etimesgut Airplane Factory was broadened from 5.840 meter² to 13.790 meter² space by year 1942. It was procured tens of airplane and a few gliders, and prepared prototype airplanes in there. But, after Second World War, the factory was closed because of the gained foreign aids.

At the history of Republic of Turkey, if it is not taken into consideration individually and small experiments, first airplane engine factory was started to establish at Gazi Orman Çiftliği in 1945 and come into being to work in 1948. Before establishment of the factory, head of the Turkish Aeroplane Association, Şükrü Koçak and his team were in touch with counterparts in America and England, and examined about characteristics of engines.

The factories were planned to be founded in 120.000 m² land where Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü is. Chosen land was planned that Project was to respond the needs modern and projection of future. The factory was established, and engines procurements were realized. In addition some procurements were made outside air military industry. The destiny of both engine and airplane factory were the same, and both of them, firstly, were transferred to MKEK and then transformed to the tractor factory.

Key Words: Turkish Aeronautical Association, Air Industry, Turkish Air Force, Ankara, Aircraft Engine Factory, Aircraft Factory.

Giriş

20. yüzyılın önemli bir gelişmesi uçakların ortaya çıkışı olduğu genel bir kanaat haline gelmiştir. Bazı stratejistler ise havacılığın modern anlamda doğuşunu insanlık tarihinin en büyük gelişmesi olarak da değerlendirmektedir. Osmanlı İmparatorluğu son zamanlarında meydana gelen bu gelişmeye karşı oldukça atak davranarak gerekli tüm tedbirleri almaktan geri kalmamıştır. Ne var ki, parçalanması ile girmiş olduğu bu iddialı yolu Cumhuriyet Türkiye'sine miras bırakmıştır. Bu mirası bir vasiyetname yada antlaşma metni gibi düşünmemek gerekir. Osmanlı idarecilerinin özverili bir şekilde sahiplendikleri havacılığı Cumhuriyet'in idarecileri de aynı perspektif ile sahiplenmişler ve özellikle cephelerde uçakların tahrip gücüne şahit olan dönemin muharip subayları daha sonra aynı tehditin hedefi olmamak için tedbir almaya önem vermişlerdir. Ne var ki, asiltedbir sayısız uçağa ve mühimmata sahip olmaktan ziyade milli imkanlarla uçak üretmek yurt dışına bağımlı olmaktan geçmekteydi. Özellikle Birinci Dünya Savaşı yıllarında Türk ordusu bu eksikliğin sıkıntısını en çok çeken bir askeri güç durumundaydı. Savaş bitince müttefik askerleri ülkelerine dönmüş ve ürk havacılığı boş bir şemadan ibaret kalmıştır. Askeri havacılığın Milli Mücadelede en çok ihtiyaç duyduğu husus savaş araç ve gereçleri kadar havacı personel eksikliği olmuştur. Doğal olarak sanayi alanındaki yetersizlikler de bir başka sorun sahasıdır. İstiklal Savaşı yıllarından başlamak üzere Anadolu'da harp sanayinin kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bu maksatla birçok tesis ve işletme Kırıkkale taraflarına yapılmaya başlanmıştır. Konya'da ise hava unsuruna ait sistemlerin onarım ve faaliyetinin sağlandığı bir merkez oluşturulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile birlikte harp sanayine verilen önem artırılmış, kısa süre içinde kara, deniz ve hava güçlerine ait birçok tesisin kurulmasına başlanmıştır. Yüzyıllardır Türk ordusunun özellikle lojistik sahada dışa bağımlı hale gelmesinin olumsuz sonuçları olduğundan, milli imkânların harekete geçirilmesi konusunda çalışmalar yapılmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında milli imkânlarla uçak üretilmesi, halkın hava savunmasının mali yükünün karşılanmasında destek olması bir devlet projesi olarak uygulanmıştır. Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan ve Nuri Demirağ'ın girişimleri bu bakımdan ayrı bir öneme haizdir. Diğer taraftan devlet tarafından kurulan TOMTAŞ ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin ise havacılık tarihinde ayrı bir yeri bulunmaktadır¹.

1 Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hv. Bs. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2006, s.351-355; Osman YALÇIN, "Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Çalışmaları", **Atatürk Yolu Dergisi**, S: 44, Yıl: 22, Güz 2009, Ankara, 2010, s. 743-770; EK: 25-27.

1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur². Aynı yıl içinde 15 Ağustos 1925'de Alman Junkers Firması ile Kayseri'de uçak üretilmesi için bir antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Tayyare Otomobil ve Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur. Fabrikanın açılışı 6 Ekim 1926 tarihinde düzenlenen büyük bir törenle yapılmıştır. Eskişehir'de ise bir onarım merkezi kurulması kararlaştırılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda Türk personelin eğitilmesi öncelikli bir hedef olurken; Türk Hava Kuvvetlerine ait uçakların Türkiye'de üretilmesi, bakımlarının teknik standartlara uygun ve zamanında yapılması amaçlanmıştır. TOMTAŞ faaliyete geçmesi ile yılda 250 uçağın milli imkanlarla üretilmesi planlanıyordu. Bu şekilde 1000 uçağa ihtiyacı olan Türk Hava Kuvvetleri uçakları dört yılda tamamen yenilenebilecekti. Büyük hedefleri olmasına rağmen bu proje Alman firmasının taahhütlerini yerine getirememesi ve bazı işletme sorunları nedeniyle başarılı olamamıştır³.

Kayseri'de uçak fabrikası kurulduğu zaman sermayesinin bir kısmı (125.000TL.) Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmıştı. 3 Mayıs 1928 yılında faaliyetine son verildiğinde Junkers'e ait tüm hisseler 525.000 TL.'ye karşılığında yine Türk Hava Kurumu'na devredilmişti⁴. Türk Tayyare Cemiyeti kuruluş tarihi itibarıyla Kayseri Uçak Fabrikası'ndan yaklaşık 18 ay önce faaliyete geçmiştir. TOMTAŞ Uçak fabrikası faaliyeti yürütülememiş, devri yine Türk Hava Kurumu'na yapılmıştır. Bu gelişmeler paralelinde Türkiye'de teknik

-
- 2 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.
Türk Tayyare Cemiyeti olarak kurulan kurumun adı 3 Mayıs 1935 6. Genel Kurul'da değiştirilmiş ve Türk Hava Kurumu olarak adlandırılmıştır.
 - 3 Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2009, s. 73-75; Osman Yalçın, **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, S: 78, Cilt XXVI, Ankara, Kasım 2010, s. 10-12.
 - 4 İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923-1950, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001, s. 218-224; **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 30.18.1.2.6.57.15; Atatürk'ün onayladığı Bakanlar Kurulu Kararında TOMTAŞ'ın Junkers'e ait hisselerinin 1.768.000 liraya Tayyare Cemiyetine devredildiği kaydı mevcuttur. Bunun hesabı şöyledir: Şirketin bütün varlıkları 1.469.000 TL, Tayyare Cemiyetinin Şirketten alacağı 221.000 TL'dir. Kalan 1.248.000 TL.,'dir. Buna Şirket'in bilimum haklarının karşılığı 525.000 TL. Ödenmesi kararlaştırılmış ve toplam 1.768.000 TL.'ye millileştirilmiştir.

olarak uçak üretimine yönelik bir alt yapı oluşmuş bulunuyordu⁵. Esasen Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk kuruluş amacında Uçak Sanayini kurmak gibi çok önemli bir hedefi de vardı. Bu madde daha sonra Kurum'un kuruluş amaçlarından çıkarılmıştır. Kurum bu süreçte daha çok sportif havacılık ile bağış işlerini koordine ederek Hava Kuvvetlerine uçak temini ile iştigal etmiştir. THK'nın İlk Başkanı Cevat Abbas Güner, cemiyetin açılış törenlerinde konuşmasında havacılığın yalnız bütçe imkânları ile güçlendirilmesinin zor olacağı ve milletin desteğine başvurulacağını ifade edilmiştir⁶.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise Türkiye'nin ihtiyacı olan uçakların içeride üretilmesi zorunluluğu ortaya çıkınca, Türk Hava Kurumu tarafından Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları kurulması için bir çalışma başlatılmış ve çalışma sonucunda mezkur fabrikalar faaliyete geçirilmiştir.

Bu çalışmada Türk havacılık tarihinde önemli bir yeri olan Türk Hava Kumu Hava Harp Sanayii tesislerinin kuruluşu ve yaşanan süreç incelenmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında Anadolu'nun bağrında kurulan uçak fabrikası, uçak motor fabrikası ve Ankara Rüzgâr Tünelinin kuruluşları incelenecek elden çıkarılışı süreci ve karşılaşılan güçlükler ile sebepler incelenmeye çalışılmıştır⁷.

TÜRK HAVA KURUMU (THK)'NUN II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA UÇAK FABRİKASI KURMASI

Uçak Fabrikasına Duyulan İhtiyaç ve Gerekçeleri

Cumhuriyet tarihinde birkaç defa uçak üretimi yapılmış, uçak fabrikaları kurulmuş olması sebebiyle bu alanda kendine ait bir geçmişi ve üretme irade-

5 Hulusi Kaymaklı, **Türk Havacılık Tarihi-2**, Kültür Ofset Bsm., Ankara, 1997, s. 351; TAYHANİ, a.g.e., s. 233.

Konuyla ilgili olarak detaylı bilgi için; Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2009 veya Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013 isimli kitaplara bakınız.

6 Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, C: 3, S: 6, Yaz 2010, Ankara, 2010, s. 202-204; Turgut Güner, **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, Özkaracan Matbaacılık, İstanbul, 2006, s. 285-287; Osman Yalçın, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, ATASE Yayınları, Gnkur. Bsm, Ankara, 2010, s. 113-115; EK: 24.

7 **BCA**, 030.01.100.619.2 (EK-7, 8: Rüzgar Tüneli Hakkında Değerlendirme; Ek: 23-THK Fabrikalarının Fotoğrafta Görünümü.

sini ortaya koyabilen bir öz güvene sahip bulunuyordu. Ancak yapılanlar her defasında sıfırlanmış ve bir birikim oluşturulamamıştır. Vecihi Hürkuş'un, Nuri Demirağ'ın çalışmaları ile THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları öncesinde Kayseri Tayyare Fabrikasında üretilen ve sayısı 200 adede yaklaşan uçaklar bunun teyiti olan gelişmelerdir. Bu durumun da bir çok sebebi olmakla birlikte stratejik bir silah olan uçağın Türklerin elinde bulunmasının ve seri olarak üretiminin şüphesiz önemli bir stratejik üstünlük olacağı değerlendirilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı beklenen bir gelişme olmasına rağmen savaş kısa sürede oldukça geniş bir alana yayılmıştır. Bu dönemde Türkiye'nin harp sanayi alanında ithalat yaptığı ülkelerin, savaşta düşman cephelerde yer almaları Türkiye'nin ithalatını olumsuz etkilemiştir. Savaşın çok şiddetli ve tahripkâr olarak devam etmesi, coğrafi olarak savaşın ortasında yer alan Türkiye'yi ciddi olarak endişelendirmiştir. Diğer taraftan savaşın çok şiddetli olarak sürmesi nedeniyle savaşa taraf ülkeler öncelikle kendi ihtiyaçlarını karşılamak durumundaydılar⁸. Esasen savaşta aktif tarafsız olan Türkiye, bu konumundan dolayı taraflarla savaş öncesinde olduğu gibi ticaretini sürdüremez hale gelmiştir. Her hangi bir ülke ile yapacağı alış-veriş diğer hasım ülke tarafından Türkiye'yi savaşa çekmek için bahane olarak öne sürülebilme riskini ortaya çıkmıştır.

Hava gücünün savaşın seyri üzerindeki belirleyici etkisi, İkinci Dünya Savaşı yıllarında bütün dünya tarafından yakinen ve yaşanarak müşahede edilmiş ve hava gücüne olan ihtiyaç artmıştır. Türkiye de savaşta hava kuvvetlerinin vermiş olduğu ağır tahribat ve ağır kayıplar karşısında bazı pasif tedbirler almış, hava birlikleri tehdidin önemine göre yeniden konuşlandırılmıştır. Alınan tedbirler kapsamında, ülke savunmasının yeterli seviyeye yükseltilebilmesi ve güçlendirilmesi için ordunun ihtiyacı olan silahların kısa sürede temini önemli hale gemiştir. Bu yıllarda dünyada her gün ülkelerin tek başlarına binlerle ifade edilen sayıda uçak üretmesine rağmen, Türkiye yeterli sayıda uçak ithalatını da yapamamaktadır. Bu durum karşısında Türkiye'nin de uçak fabrikası kurarak kendi uçağını üretmesi daha anlamlı ve zorunlu bir durum arz etmekteydi. Esasen Mustafa Kemal Atatürk, dünyanın süratle bir savaşa doğru gittiğini müşahade ettiği için daha 1937 yılında verdiği bir söylevinde; uçakların ve motorlarının Türkiye'de yapılmasının önemine işaret etmişti.

Fabrikanın Kurulması

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra, başta Almanya ve Doğu Avrupa ülkeleri olmak üzere pek çok bilim adamları ülkelerini terk etmiştir. Türkiye, savaşta tarafsız bir ülke olarak ülkelerini terk eden bilim adamlarına sahip çıkmış ve bu insanları ihtisasları ile ilgili sahada mümkün olduğunca istihdam etmiştir⁹. Bir kısım uçak mühendisi ve teknik eleman bu kapsamda, Türkiye'ye kabul edilmiştir. Bunlar yetenekleri ile kendini ispat etmiş insanlardı. Bu kapsamda havacılık alanında yetenekli olan 24 yabancı hizmete alınmıştır. Öncelikli olarak Türkiye'nin uçak üretimi yapabilecek yeterli tesis ve kaynaklarının yeterliliği hususunda incelemeler yapılmıştır. Bu kapsamda; Kırıkkale, Karabük ve Kayseri'deki fabrikalarla Eskişehir ve Sivas'taki atölyeler, İstanbul'daki deniz tezgâhları ve özel kontrplak fabrikaları gezilmiştir. Bu incelemelerin sonucunda Türkiye'nin uçak üretecek kapasitesinin olduğu görülmüştür¹⁰.

Uzman Heyet beş temel hususu araştırmıştır. Bunlar;

- a) Atölyenin fabrika seviyesine çıkarılması,
- b) Motor Fabrikası,
- c) Yerli Ham Madde,
- d) Yardımcı Endüstri,
- e) Aerodinamik Tünel kurulması konularıdır.

Uçak üretimine Türk Hava Kurumu'nun Ankara Akköprü'de bulunan, oldukça eski ve yetersiz durumdaki binasında başlanmıştır. İlk zamanlar bu tesislerde 70 kişi çalışmaya başlamıştır. Kısa süre sonra, atölye genişletilerek 113 mühendis ve teknisyenlerle 221 kişinin çalıştığı bir fabrika seviyesine getirilmiştir. İlk üretime, lisansı İngiltere'den satın alınan "Magister" okul tayyarelerinin üretimi ile başlamıştır. 1944'de 30 âdetin üretimi tamamlanmış ve İkinci 30 âdetin üretimi 1945 yılına planlanmıştır. Etüt Bürosu tarafından ayrıca askeri amaçlı bir planör projesi geliştirilmiştir. Etüt bürosunda çalışan personel sayısı 38 mühendis ve teknisyendir¹¹. Uçak ve planör üretimi yanı sıra Türk Hava Kuvvetleri'nin uçaklarının revizyonu da burada yapılmaya başlanmıştır.

9 Bu ülkelerden gelen bir çok bilim insanı alanlarına göre üniversitelerde ve diğer sahalarda istihdam edilmiş ve Türkiye'ye bir süre hizmet etmişlerdir.

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

11 Dünyanın her yerinde etüt kısmının (veya ARGE) yeterli olması ve gerekli kaynağın ayrılması önemli bir husustur.

Etimesgut Uçak Fabrikası 1942 yılında 5.840 metre² bir alanı kaplayan bir atölye durumundan kısa süre sonra 13.790 metre² alana yayılan bir fabrikaya dönüşmüştür. Fabrikada çalışan personel sayısı; 129 teknik personel, 143'ü memur ve 606'sı işçi olmak üzere 878 kişiye ulaşmıştır. Teknik olarak yeterli ve güçlü bir kadro oluşturulmuştur¹².

Etimesgut Uçak Fabrikası'nın büyümesi oldukça kısa zamanda olmuştur. 1 Nisan 1947 tarihi itibarıyla; fabrika kapalı alanı 16.710 metre² alana yayılmış, ancak zamanla personelde azalma olmuştur. Bu tarihte 98 teknik eleman, 85 memur ve 357'si işçi olmak üzere 540 kişi çalışmaktadır¹³. Yabancı uzman sayısı 27'den 4'e inmiştir. Yabancı personelin kısa süre içinde Türkiye'yi terk etmesinin oldukça ilginç bir hikâyesi bulunmaktadır. Çalışanlar savaş sonrası Polonya'ya dönmek bahanesiyle Türkiye'den ayrılmışlar. Dönemin önemli havacılarından Ali YILDIZ yapmış olduğu bir icatın patentini almak için Amerikan uçak fabrikalarına yaptığı bir ziyarette, Türk Hava Kurumu çalışanı Polonyalıların Amerika'da çalışmaya başladıklarına şahit olur¹⁴. Personel sayısının azalması, beklenen siparişlerin verilmemesi ile ilişkili bir husustur. Nitekim 1948 yılına ait olan ve Devlet Arşivlerinde yer alan 16 sayfalık bir raporda bu durum açıkça ifade edilmiştir¹⁵. Bu rapor Türk Hava Kurumu tarafından hazırlanarak Başbakanlık makamına gönderilmiştir. Rapor ile ilgili olarak; Türkiye'nin büyük yatırımlar yaparak uçak sanayi kurduğu, kurumların da uçak ihtiyacı olmasına rağmen yurt dışına sipariş verdikleri ve Kurum'un kabiliyetini kaybetmek üzere olduğu, mühendis ve teknik elemanların kabiliyetlerini kaybetmekte olduğu belirtilmekte ve Başbakanlıktan destek istenmektedir¹⁶. Arşiv belgelerine göre fitre ve zekat gelirinin üçte ikisinin yalnız bu iki fabrika-

12 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.

13 İsmail Kayabalı-Cemender Arslanoğlu, Türk Kültürü "Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Millet'in Müdafası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri", S: 116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972, s. 586, 587.
Kayabalı-Arslanoğlu tarafından Hava Kuvvetlerine has olarak hazırlanan Haziran 1972 tarihli Türk Kültürü 116 sayılı dergide Türk Hava Kurumu 1948 Mayıs tarihinde personel sayısı toplam 486 kişidir.

14 Tayhanı, **a.g.e.**, s. 236; YALÇIN, **a.g.e.**, s. 91.

15 **BCA**, 030.01.100,619.2 "THK'nın Başbakanlık Katına Raporu."

16 Osman Yalçın, "Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu", **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, C: 6, S: 11, Ankara, 2012, s. 272-280.

ya harcandığı, fabrikanın ayağa kaldırılmasının devlet imkanları ile mümkün olacağı belirtilmektedir¹⁷. Takip eden yıllarda Kurum ile ilgili olarak kurulan komisyonların batmakta olan fabrikanın durumuna çözüm üretmek amacıyla raporlar hazırladıkları arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır¹⁸. Başbakanlık Umumi Murakebe Heyeti Raporu olarak 1948 yılı Kasım ayı sonunda hazırlanan ve 40 sayfadan oluşan arşiv raporu THK'nın yaşadığı süreci teknik olarak analiz etmekte ve Başbakanlığa bir öneride bulunmaktadır. Bu rapordaki öneri özetle; THK Fabrikalarının kurulurken MSB ile ve Genelkurmay Başkanlığı ile doğrudan bir işbirliği yapılmadığı oysa burada üretilen mamullerin ilk alıcılarının bu kurumlar olduğudur. THK, havacı bir gençlik yetiştirmek olan asli amacının dışına çıktığı belirtilmekte ve kurulan fabrikaların yılda 200 uçak ve uçak motoru imal etmelerinin planlandığı oysa bunun 8-10 milyon lira ile mümkün olacağından bahisle alınan yüksek mesuliyetten bahis edilmektedir¹⁹. Sonuç olarak bildirilen öneri ise; fabrikaların askeri fabrika haline getirilmesinin veya tasavvur edilecek bir makine fabrikasına dönüştürülmesinin ülke menfaati için daha uygun olacağı ya da sivil havacılığa yönelik olarak yapılandırılması önerileri arasında yer almaktadır²⁰. Raporda dikkate değer en önemli hususlardan biri de halen Türkiye'nin geniş ölçekte bir hava sanayii alt yapısı olmadığı hususunun dikkate alınmasının dikkate alınmasının istenmesi üzerinde düşünülmesi gereken bir husustur. Burada şartların oluşması için milli politikalar oluşturulmasından ziyade oluşan şartlara göre tedbir alınması önerisi dikkate değer bir durumdur.

Türk Hava Kurumu'nun kadrosu gittikçe daralan iş hacmine göre küçülmüş ve 1 Nisan 1949 tarihinde çalışan personel durumu; 63 teknik personel, 49'u memur, 285 işçi, çırak ve müstahdem olmak üzere toplam 397 kişiye düşmüştür. 1948 yılından sonra fabrikada yabancı personel çalışmamaktadır²¹. Yukarıda belirtildiği üzere Amerikan uçak fabrikalarına yönlendirilmişlerdir.

17 **BCA**, 030.01.100.619.5, s. 1-40 (Başbakanlık Umumi Murakebe Heyeti Raporu Kasım 1948).

18 **BCA**, 030.01.100.619.5, s. 2, 3.

19 **BCA**, 030.01.100.619.5, s. 37 (Başbakanlık Umumi Murakebe Heyeti Raporu Kasım 1948).

20 **BCA**, 030.01.100.619.5, s. 38-40 (Başbakanlık Umumi Murakebe Heyeti Raporu Kasım 1948).

21 Tayhani, **a.g.e.**, s. 236.

Etimesgut Uçak fabrikasında etüt faaliyetleri çok yoğun çalışmaların yapıldığı önemli bir araştırma-geliştirme sahasıydı. 1944 yılının ilk yarısına kadar yapılan denemelerin sayısı 45.000 parçayı geçmiştir²².

Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikasında Üretilen Uçak ve Planörler

Uçak fabrikasında yabancı lisanslar altında birçok farklı tipte uçak üretimi yapılmıştır. 1944 yılında otuz adet üretilen Magister okul ve eğitim uçaklarından ayda onar adet yapılabilecek kapasite yakalanmıştı. 1945 yılında Magister tipi uçaktan 30 adet daha üretilmiştir²³. 1944–1947 yılları arasında Etimesgut Uçak Fabrikasında pek çok farklı tip ve dizaynda uçak ve planör üretimi gerçekleştirilmiş veya projesi hazırlanmıştır²⁴. Üretilen uçakların üretim amacı ve isimleri aşağıda verilmiştir.

a) THK-1: 12 kişilik askeri taşıt planörüdür. Prototip olarak bir adet yapılmış, kullanışsız olduğu için terk edilmiştir.

b) THK-2: Tek kişilik akrobasi eğitim uçağıdır. oniki adet üretilmiştir.

c) THK-3: Tek kişilik akrobasi planörü olup çok sayıda üretilmiştir.

d) THK-4: Tek kişilik ilk eğitim planörüdür.

e) THK-5: Miles (Magister) uçağı. Tek Gibsy (Major) motorlü iki kişilik okul başlangıç uçağından çok sayıda üretilmiştir. Ambulans uçağı olarak da kullanılmış ve Danimarka'ya bir âdeti satılmıştır²⁵. Danimarka 1953 yılında yirmi altı uçak siparişi daha vermiş ama anlaşılması güç nedenlerle bu satış gerçekleşmemiştir. Yine aynı dönemde Avrupa'dan verilen otuz adet sipariş bir İngiliz heyetinin girişim ile engellenmiş ve otuz âdet siparişin daha sonra aynı heyet tarafından bir İngiliz firmasına ihale edildiği anlaşılmıştır²⁶. Pek çok yabancı firma sipariş vermiş ama istekler yerine getirilememiştir. Oysa 1952 yılına ait

22 Tayhani, **a.g.e.**, s. 236.

23 Tayhani, **a.g.e.**, s. 235.

24 VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C II, s. 20-33; Tayhani, **a.g.e.**, s. 235-237; Kayabalı-Arslanoğlu, **a.g.e.**, s. 587-589; M. Bahattin Adıgüzel-Songül Akkuş-AKGÜL Candan Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yay. 6, Ankara, 2006, s. 27, 28.

25 Kayabalı-Arslanoğlu'nun çalışmasında THK-5'in satıldığı ülke Belçika olarak geçmektedir. Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C: II**, s. 423'Te THK-5'in Bora Çağlar, **Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**, HAVELSAN, Ankara, 2000, s. 241'de Danimarka'ya satıldığı, Belçika'nın da teklif verdiği belirtilmektedir.

26 Tayhani, **a.g.e.**, s. 252, 253.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes'in imzaları ile başlayan tüm bakanların imzası bulunan bir Bakanlar Kurulu Kararnamesinde Türk üretimi uçakların her defasında Milli Savunma Bakanlığı izni ile ihraç edilebileceği kararlaştırılmış bulunuyordu. Bakanlar Kurulu uçak ihracatına izin vermek amaçlı kararname çıkarmıştır²⁷. Bu yaklaşıma karşı yurt dışı isteklerin karşılanmaması Türk Hava Kurumu Fabrikaları adına tam bir talihsizlik lmuştur.

f) THK-5A: Altı kişilik turizm uçağıdır. MSB'den sertifika almış ve beş adet üretilmiştir²⁸.

g) THK-7: Türkkuşu için üretilen tek kişilik ilköğretim planörüdür.

h) THK-9: Türkkuşu için üretilen çift kişilik ilköğretim planörüdür.

i) THK-10: Çift motorlu hafif taşıt uçağıdır. Üç adet yapılmıştır. THK-5 tipinin özelliklerini taşımaktadır.

j) THK-11: Tek itici motorlu, üstten kanatlı ve burnu üzerine inen turizm uçağıdır. Bir adet üretilmiş ve üretime devam edilememiştir.

k) THK-12: Çift motorlu oniki kişilik yolcu uçağıdır. Projelerine başlanmış ama Devlet Hava Yolları ilgi göstermediğinden yapımı durdurulmuştur.

l) THK-13: Uçan Kanat Planörü olarak adlandırılmıştır. Fabrika mühendislerinin etüt ve araştırma çalışmalarından uzak kalmamaları için Havacılık Dairesi ileri planör uçuşlarında kullanılmak üzere ilk örnek yaptırmıştır. Uçan kanatlarda taşıtın ağırlığını ve havanın baskısını azaltmak için yük ve yolcu yerleri kanatların içine alınmıştır. Dünyada ilk örnek olabilecek bu çalışma "Paris Havacılık Sergisi"ne katılmış ve ilgi ile karşılanmıştır.

m) THK-14: Son çalışma Havacılık Dairesi'nin isteğı üzerine dizayn edilen iki kişilik ilköğrenim planörüdür. İlk örnek yapılmış ama seri imalat yapılmamıştır.

Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikasının Kapatılması

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikasının kapanmasının hikâyesi oldukça üzücü bir süreç sonucu gerçekleşmiştir. Dönemin Kurum yetkilileri fabrikayı ayakta tutabilmek için gayret etmişler. Ancak dönemin şartları fabrikanın aleyhine işlemiştir.

27 **BCA**, 030.18.0.02.126.63.8 (EK:33).

28 Oktay Verel'in eserinde yurt dışına satılan uçak 6 kişilik turizm uçağıdır. Türk Uçağının yurt dışına satılması yurttta büyük sevinç meydana getirmiştir. VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 36.

1948 yılı Türk Hava Harp Sanayi tarafından oldukça belirsiz bir dönemdir. Amerika'dan alınan yardımlar bu dönemde artmış, daha ucuz ve hibe şeklinde yardımlar ile ordunun modernleştirilme çalışmaları hız kazanmıştır. Türk Hava Kurumu, büyük yatırımlar yaparak hayata geçirdiği fabrikaya ilgili kullanıcılar tarafından sipariş verilmemesi sebebiyle hava sanayinin içine düştüğü sıkıntıları ortaya koyan bir rapor hazırlayarak Türk Hava Kurumu Başkanı'nın imzasıyla, Başbakanlığa göndermiştir. Raporda genel sıkıntılar ortaya konmuş ve çözüm önerileri de sunulmuştur²⁹. Hava Harp Sanayinin sorunlarını içeren ve 29 Mart 1948 tarihinde hazırlanarak Başbakanlığa gönderilmiş olan rapor günümüzde de bir çok bakımdan önemini korumakta ve benzer sorunların halen devam ettiği değerlendirilmektedir³⁰.

Raporun hazırlanma amacı; Hava sanayinin Türkiye'de tutunup yürümesini sağlamaktır. Milli Savunma Bakanlığı ve Türk Hava Kurumu teknisyenlerinden birleşik komisyonun hazırladığı ve Milli Savunma Bakanlığına ve Genel Kurmay Başkanlığına sunduğu raporun bir kopyası da Başbakanlığa gönderilmiştir.

Türk Hava Kurumu Başkanı'na göre; böyle bir rapor hazırlanmasını lüzumlu kılan olaylar ve etkiler detaylı olarak anlatılmıştır. Vazifeyi aldığından beri Genelkurmay Başkanı, Milli Savunma Bakanı, Hava Kuvvetleri Komutanı, Hava Müsteşarı ve Genel Kurmay Hava Kurmay Başkanı ile görüşmeler yapılmıştır. Yetkililerin iyi anlayışlarına ve iyi görüşlerine rağmen Hava Kurumu fabrikalarını düştüğü acıklı halden kurtaracak ve bu fabrikaların hiç olmazsa, beşte bir kapasitesini avutacak iş bulma imkânının sağlanamadığından şikâyetçidir.

Raporda, Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası ile Uçak Motor Fabrikası'nda üretilmek üzere Genel Kurmay Başkanlığının 1947 yılı sonlarında üretiminin THK'da yapılması için yüksek vasıflı bir talim uçağının tipini vereceğini bildirdiği ancak bunun gerçekleşmediği belirtilmektedir. Fabrikalar, 1948 yılı için iş programı yapamamışlardır. Nihayet Genelkurmay talep ettiği yüksek vasıflı talim uçaklarından hemen üç senelik ihtiyaçlarına kâfi gelecek miktarı, Amerika'dan almıştır. Raporda; THK fabrikalarını geçindirmek ve hava sana-

29 **BCA**, 030.01.100,619.2 numaralı rapor üç sayfa yazı ile üç ekten oluşmak üzere toplam on altı sayfadır. **Eklere**; Hava Sanayi Kurulması Hakkında Rapor, devlet ve Amme Hizmeti Bakımından Uçaklara Olan İhtiyaçlar ve iki No'lu Rapora istinaden ilgili Bakanlıkların Başbakanlığa Sunduğu Cevapların Özeti yer almaktadır. EK: 28-32 (Üretilen uçaklardan örnek resimler).

30 **BCA**, 030. 01.100. 619.2.

yiini geliştirmek için yalnız Milli Savunmanın bütçesine el açmanın da doğru olamayacağı belirtilmektedir. Raporun devamında: Kurum fabrikalarının başlıca alıcısı olarak bilinen bu kapının Hava Kurumuna kapatılmasından yılmadıkları, zira siyasi ve askeri durumun icapları, Milli Savunmanın bütçe zaruretleri, bu kapının er geç Hava Kurumuna kapanması ihtimalini göstermekteydi. Bir taraftan Kurumun fahri Başkanı olan Sayın Başbakan'a müracaat edildiği, İlgili Bakanlıkların gerek devlet ve gerekse amme hizmetleri bakımından iktisadi, zira kalkınmaya götürececek işlerde uçaklara ihtiyacı olacağına inanarak gayretlerin sürdürüldüğü ifadesi geçmektedir.

Raporda devlet kurumları ile uçak üretilip devlet kurumlarına satılması hususunda yapılan koordine sonucunda, alınan cevaplardan; Tarım, Sağlık, Gümrük ve Ekonomi Bakanlıkları, bütçeleri müsait olsa fabrikalara uçak siparişi vereceklerini ifade ettiklerini, fabrikalarda yedek makine parçaları ve küçük takatte motorlar yaptırabileceklerinin anlaşıldığını belirtmektedir. Raporda soruna yönelik olarak; ama ne kadar ve ne vakit? Sorusu da sorulmakta ve bunun açıkça söylenmediği belirtilmektedir.

Uçak Fabrikası yukarıdaki özeti verilen rapordan anlaşıldığına göre toparlanamamış ve ekonomik sıkıntıları gittikçe artmıştır. 1950'li yılların başında siparişlerin tamamen durması ile kapatılması gündeme gelmiştir.

Bu gelişmeler üzerine Başbakanlık Umumi Murakebe Heyeti, THK hakkında bir rapor hazırlattırılmıştır. Bu raporda da sorunlar dile getirilmiş ve iki seçeneğin ortaya çıktığı karara varılmıştır. Bu kararlar; ya fabrikalar yeniden ciddi olarak elden geçirilecek ve aktif hale getirilecek ya da bir an evvel kapatılması önerilmiştir³¹. Bu raporda dikkati çeken önemli tenkitlerden birisi THK'nın gençliğe havacılığı sevdirmekle uğraşmak yerine uçak fabrikası kurması olmuştur. Önerilerden biri de THK'nın sanayii ile ilgili birimlerini devrederek sivil havacılığa yönelmesidir³². Takiben fabrikanın durumu genel bir sorun haline gelmiştir. Hatta Marşal (Marshall) Yardımı kapsamında da bir uzman ekip tarafından fabrikaların incelemesi yapılmıştır. Bu gelişmeler üzerine fabrikanın durumu ile ilgili bir çözüm arayışı başlamış ve fabrikaları direk kaldırmak yerine MKEK'e devredilmesi gündeme gelmiştir. Uygulamada da önce kiralanması, sonra satılması ve en son olarak elden çıkarılması süreci yaşanmıştır.

31 BCA, 030-0-001-100-619-6 (EK: 17-21).

32 BCA, 030-0-001-100-619-6 (EK: 17-21).

5 Nisan 1952 yılında THK'nın Olağanüstü Genel Kurultayı toplanmıştır. Olağanüstü Genel Kurultay'ın toplanma nedeni fabrikaların durumunun değerlendirilmesidir. Kurultay kararı ile üyeler tarafından; "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." kararı çıkmıştır. Yine aynı kurultayda bu yetkiye ilave olarak; "dilediği anda kapatma yetkisine haizdir" maddesi oya sunulmuş ve kabul edilmiştir³³. Şüphesiz iş yokluğu bu şekilde bir sonuca sebep olmuştur. Türkiye'de bir çok kurum, o dönemde dışarıdan uçak almaktadır. İstenilseydi Etimesgut Uçak Fabrikası dünya çapında büyük bir kuruluş haline getirilebilirdi. Bunun mazereti ne olursa olsun yapılanların ne kadar yanlış bir karar olduğunu bugün genel bir kanaat haline gelmiştir. Neden bu kararın verildiği ve fabrikaların ayağa kaldırılması için mücadele edilmediği konusu ise düşündürücüdür.

GAZİ UÇAK MOTOR FABRİKASI

Atatürk 1937 yılında, "Bundan sonrası için, bütün tayıyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır"³⁴ demek suretiyle uçak ve uçak motorlarının Türkiye için önemine değinmiştir. Türk Hava Kurumu Uçak Sanayi kurarken Genel Merkez Heyeti bunun gerekçesini; "Bu günün ve yarının dünyasında gökte kuvvetli olmayanların her zaman, her yerde yenilecekleri artık açıkça anlaşıldıktan sonra, büyük milletimizin bütün fertleri de, Türk vatanının mukadderatının teknik asrına yaraşır, kanatlı bir nesle emanet edebilmek gayesine dört elle sarılmışlardır. ... Uçmayan millet yenilmeye mahkûmdur³⁵" diye açıklamaktadır. Aslında bu kanaat son bir asırda yaşananları özetlemektedir.

33 Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimidir**, C: II, s. 37.

34 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 Bizimidir**, C: I, s. 10.

35 Abidin DAVER, "Etimesgut'ta Türk Havacılık Sanayinin Temeli Atılmıştır", **Havacılık ve Spor**, S: 312-313, Ankara, 1942, s. 10.

Atatürk'ün 16 Şubat 1925 tarihinde söylemiş olduğu "İstikbal Göklerde" tespiti ve 1937 yılında söylediği; "... tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması..." öngörüsü tam bağımsızlık alanında havacılığın vazgeçilmez olduğu gerçeğini ifade etmektedir. Uçak motor fabrikası kurulması için İkinci Dünya Savaşı yıllarından önce bizzat Atatürk'ün öngörüsü olmasına rağmen çalışmalar ancak sonraki yıllarda sonuçlanabilmiştir.

Uçak Motor Fabrikasının Kuruluşu

Uçak Motor Fabrikasının kurulması için gelişmiş ülkelerin uçak motor üretim ve teknolojileri Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı tarafından incelenmiş ve İngiliz Bristol Motor Fabrikası ile bir ön anlaşma yapılmıştır. Buna göre şirket fabrikayı Türkiye'de kuracak ve bir süre işlettikten sonra Türkiye'ye devredecektir. Ancak gelişmeler olumlu neticelenmediği için Başbakanlığa yapılan teklifte Amerikan Motor Sanayinden bir firma ile anlaşılıp, Türkiye'de Hava Kuvvetlerinin belli başlı ihtiyaçlarından olan motor fabrikasının kurulmasına yönelik emir buyrulması talep edilmiştir³⁶. Ne var ki, olumlu bir sonuç elde edilememiştir.

Türk Hava Kurumu tarafından bir uçak ve uçak motor fabrikası kurulması çalışmaları II. Dünya Savaşı başladığı dönemde gündeme gelmiş ve bu alanda çalışmalar yapılmıştır. Üretilcek olan motorların müşterisinin devlet olması nedeniyle seçim öncesi Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşünün alınması gerekmiştir. 1941 yılında yapılan yazışmalara arşiv belgelerinden bakıldığında iki üşüncenin olduğu görülmektedir. Genelkurmay bir harp tayyaresi motorü fabrikası kurulmasını isterken, Türk Hava Kurumu tarafından ise eğitim tayyaresi motor fabrikası üzerinde çalışılmaktadır. Bu tesisin daha ileri bir seviye olan harp tayyaresi motoru fabrikası için bir eğitim imkanı olacağı değerlendirilmesi de yapılmıştır. Burada harp tayyarlerine yönelik bir çok tamir, revizyon ve küçük imalatların yapılabileceği değerlendirilmektedir. Bir başka görüşe göre ise eğitim ve harp tayyaresi için 2 ayrı motor fabrikası kurulması gündeme gelmiştir. Hatta Amerikan Menasko Fabrikası üretimi uçak motorlarının lisans alınarak üretimi için ilgili firma ile temas edilmiş, Amerikan hariciyesi ile görüşülmesi için Amerikan elçiliği ile temas edilmek istenmiş ve olumlu sonuç alınamamıştır. Firma ile yapılan temasta ise Amerikan hükümetinden izin alınması gündeme gelmiştir. Türkiye Washington Büyükelçiliği bu konuda Amerikan hükümeti

36 BCA, 30.10. 61.411.12; BCA, 30.10. 61.412.31.

nezdinde çalışmalar yapmış ve Amerikan hükümeti lisans yerine mezkur motorlardan yılda mamul 200 adetinin verilmesi yönünde bir teklif önermiştir³⁷. Yine Büyükelçi marifetiyle alınan bilgiye göre Amerika bir çok cepheye uçak yetiştirmek zorunda olduğundan Türkiye'nin taleplerine kısa sürede cevap vermesi güç gözükmemekte ve İngiltere ile temasların geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmaktadır³⁸. Aslında bu girişimi dönemin Milli Müdafaa Vekilinin daha önceki bazı girişimlerin sonuçlanmaması üzerine Başbakanlığa müracaat ile bir kere de Amerikan firmaları nezdinde girişim yapılmak üzere talep etmiştir³⁹. Bu aslında ikinci bir motor fabrikası çalışmasına yönelik bir yoklamadır. Harp tayyaresi motorü üretimi için yapılan bu girişim Türk Hava Kurumu fabrikasının uçak motor fabrikası üretimine paralel bir çalışma olmuş ve gerçekleşmesi mümkün olmadığından, Türk Hava Kurumu tarafından yürütülen eğitim uçağı motor fabrikası üzerinde çalışmalar sürdürülmüştür. Genalkurmay Başkanlığı da THK tarafından yürütülen çalışmaya yönelik bir takım askeri önceliklere havi önerilerde bulunmuştur.

Türkiye II. Dünya Savaşı'nın şartlarının ağırlığını yoğun olarak hissetmiştir. Türk Ordusu'nun gereksinimi olan silah ve teçhizatın eskiden olduğu gibi dışarıdan temini de pek kolay olamamaktadır. Çünkü harp sanayine sahip ülkelerin hepsi harbin taraftarı durumundadır. Öncelikli olarak kendilerinin ve harbin taraftarı olan müttefiklerinin ihtiyaçlarını karşılamak durumundadırlar. Türkiye bu gerçeklerden dolayı zamanın etkin silahlarını kolayca alamamakta, üretimi konusunda da lisans anlaşması yapılamamaktadır. Ancak milli bir hava harp sanayi fabrikası kurulması için çalışmalar devam etmiştir. Silahlı Kuvvetler doğru, avantajlı ve geleceğe açılım yapabilecek bir teknolojinin seçimi için çalışmalara katkı sağlamıştır. Alınması gereken teknolojinin eşliğinin ne olması gerektiği hususunda zaman zaman rapor hazırlayarak yetkili makamlara göndermiştir. Bunlardan biri; Genelkurmay Başkanlığı'nın 24 Nisan 1946 gün ve Hv. Kur. Bşk. XIV. Şb. Ks. 3 Sayı: 68339, Tepkili Motor Sanayinin Kurulması (Jet Motoru Fabrikası kurulması) gerektiğine yönelik detaylı bilgileri içeren rapordur⁴⁰. Milli Savunma Bakanlığının 14 Mart 1946 tarihli Hava Müsteşarlığı

37 **BCA**, 30.10. 61.409.24 (EK: 9-13).

38 **BCA**, 30.10.61.412.31 (EK: 18-20).

39 **BCA**, 30.10.61.412.31.

40 **BCA**, 30.10. 58.396.14.

Fen Şubesi 100120 sayılı yazısının karşılığı olarak hazırlanan raporda dünyadaki gelişmeler değerlendirilmekte, son zamanlarda motor sanayi alanında büyük gelişmeler olduğuna dikkat çekilmektedir. Bu gelişme pistonlu motor yerine kullanılacak olan tepkili motor veya bu günkü adıyla jet motorlarının üstün özellikleridir. Mühendislerden oluşan bir kurulun İngiltere'ye gönderildiği ve İnceleme sonunda tespit edilen hususlar şu başlıklar altında tanımlanmıştır⁴¹.

- a) Gaz turbinli motorların havacılıkta mühim bir inkılâp yapmış olduğu,
- b) Bu yüzden motor tekniğinin ve genel olarak tayyare sanayinin bu gün tarihi bir dönüm noktasında bulunduğu,
- c) Yakın bir tarihte pistonlu motorların, harp tayyarelerinde kullanımının tamamıyla kalkacağı,
- d) İngiltere'de tayyare motoru yapan beş firmanın da bu yeni motorları yapmakta oldukları,
- e) Yeni tepkili tayyarelerin (Jet motorlarına haiz) haiz oldukları sürat üstünlüğü dolayısıyla eski av tayyarelerinin hiç istifade edilemez bir silah haline geleceği anlaşılmaktadır.

Raporun devamında; hava sanayi olmayan devletlerin küçük dahi olsa bir hava kuvvetini yaşatamayacakları II. Dünya Savaşı'nda bir kere daha anlaşılmıştır. Hava sanayi olmadığı için harp yıllarında Hava Kuvvetlerinin tayyaresiz kaldığı çok zamanlar olmuştur. Bu durumda müttefiklerin 2. hatta 3. sınıf silahlardan dahi temini mümkün olmamıştır. Malzemesizlik yüzünden ciddi sıkıntı çekilmiştir. Bu sebeple Türkiye'de hava harp sanayinin bir an evvel kurulması zarureti vardır denmektedir⁴².

Yüksek Mühendislerden oluşan bir heyetin hazırladığı raporda; bu yeni teknolojinin Türkiye'de imalinin mümkün olduğu, hatta tepkili motor teknolojisinin daha karmaşık olmadan hemen tedbir alınmasının uygun olacağı ifade edilmiştir. Genelkurmayca yapılan inceleme ve alınan malumatlara göre yeni tip motorların İngiltere ve Amerikan ordularında kullanılmaya başlandığı, Fransızların da 1947'den itibaren seri üretime geçeceği bildirilmektedir. Raporda sonuç olarak jet motorlarının Türkiye'de üretilmesinin uygun olacağı Genelkurmay görüşü olarak Başbakanlığa teklif edilmektedir⁴³.

41 **BCA**, 30.10. 58.396.14.

42 **BCA**, 30.10.58.396.14.

43 **BCA**, 30.10.58.396.14; (EK: 9-14-Tepkili Motor Sanayi Kurulması Hakkında Rapor).

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde küçük ve ferdi denemeler dikkate alınmaz ise ilk Uçak Motor Fabrikası, Türk Hava Kurumu tarafından Gazi Orman Çiftliği'nde 1945 yılında kurulmaya başlamış ve 1948 yılında çalışmaya başlamıştır⁴⁴. Motor Fabrikası kurulmadan önce Türk Hava Kurumu Başkanı Şükürü Koçak ve ekibi Amerika'da ve İngiltere'de temaslarda bulunmuş, motorların evsaf ve durumları hakkında incelemeler yapmışlardır. Arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre; kurulması planlanan motor fabrikasının İngiltere'den lisans alınarak kurulmasına ikna olunduğu anlaşılmaktadır⁴⁵. Fabrikanın, Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü arazisi olan Ankara Tavukçuluk Enstitüsü yanındaki 120.000 m²'lik alanda kurulması planlanmıştır⁴⁶. Seçilen arazi ve düşünülen projenin modern ve geleceğe yönelik ihtiyaçlara cevap vermesi bakımından oldukça ileriye gören bir planlama yapılmıştır⁴⁷.

Atatürk Orman Çiftliği içerisinde kurulan fabrika o gün için önemli bir atılım olmakla birlikte yetersiz bir girişim olmuştur. Genelkurmay'ın talebi olan jet motoru üretimi yerine pistonlu motor fabrikası kurulmuştur. Burada kurulan fabrika 1952 yılında Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilmiş ve Ziraat Bankası'nın katılmasıyla bir anonim şirket tarafından traktör fabrikası haline getirilmiştir. Uçak Motoru üretimi şüphesiz çok kolay değildi ama mümkün olmayan bir şey de değildi. Türk Milleti son birkaç asırdır karşılaşmış olduğu büyük problemler nedeniyle dünyada temsil ettiği liderlik ve öncü olma vasfında kayıplar yaşamış ve bu sarsıntının olumsuz neticeleri olmuştur. Bunun artık yıkılması gerekiyordu. Nitekim Milli Mücadele bu yolda atılmış önemli bir mücadeleydi. THK Başkanı 1945 yılı başlarında Amerika ve İngiltere'yi içeren bir inceleme gezisinde bulunmuştur. Dönüşünde 16 Şubat 1945'de İngiltere ile motor fabrikasının kurulması konusunda anlaşma imzaladığını ve on ay sonra fabrikanın teslim edileceğini söylemiştir. Bu dönem Cihan Harbi'nin sıkıntılarının yaşandığı bir zamandır. Savaş içinde bulunan bir ülkenin sorumlularının kritik bir zamanda Türkiye'ye motor fabrikası yapılması için ikna edilmeleri

44 Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 416-425.

45 **BCA**, 30.10. 61.410.29 (EK: 15-16).

46 **BCA**, 30.10. 61.410.29; Dosya Abidin DAVER, "Motör Fabrikası", **Havacılık ve Spor**, Ankara, Şubat 1945, s. 9.

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

önemli bir başarı ve gelişmedir⁴⁸. Bu açıklamanın bazı güç odaklarını ve ülkeleri memnun etmediği açıktır. Ancak bunun yanında konuyu objektif olarak değerlendiren sağduyulu insanlar da vardır. Yüksek Mühendis ve Motor Fabrikası Müdürü Fikret Çeltikçi; “Fabrika dünya üzerinde benzerleriyle karşılanacak olursa, duraksamadan diyebilirim ki, şimdilik en güzellerinden birisidir. Gerek binaların düzen ve yerleşimi bakımından ve gerekse içerisindeki tezgâhların nitelik ve yeniliği bakımından bu fabrika yalnız Türkiye’de değil, hatta ileri endüstri ülkelerinde de ayrıcalıklı bir yer edecek kusursuzluktadır⁴⁹”. Bu dönemde kurulan veya kurulma aşamasında olan uçak ve uçak motor fabrikaları ile orduya ait hafif madenden imal edilmiş olan harp malzeme ve teçizatı için hafif maden fabrikası kurulması da hükümetler tarafından öngörülmüştür⁵⁰.

Kurulan fabrikada üretilen uçak motorları Türk ordusunun ihtiyacını karşılayacak vasıfta olduğunu değerlendiren Genelkurmay Başkanlığı bu projeye müşteri olarak destek vermiştir. Gelişmeleri olumlu olarak değerlendirmiş ve bu husus ilgililerin açıklamalarında yer almıştır⁵¹. Kurulacak olan fabrikada Türk personelin çalışması için ihtisas yapacak Yüksek Mühendis ve Ustabaşılar İngiltere’ye eğitime gönderilmiştir. Zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı Tümgeneral Zeki Doğan ihtisasa gidecek ekiple bizzat ilgilenmiş ve uğurlama töreninde; “...memleketin hayati davası için girişilen bir teşebbüste üzerlerine aldıkları hizmetin büyüklüğünü belirtmiştir....”⁵².

Türkiye’de üçüncü teşebbüs olarak büyük masraflar ile meydana getirilen Türk Hava Kurumu’nun kurduğu Uçak ve Uçak Motor Fabrikasının hizmete girdiği yıllarda meydana gelen bir gelişme çalışmaları olumsuz etkilemiştir⁵³.

48 Tayhani, **a.g.e.**, s. 238; Abidin DAVER, “Motör Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, Ankara, Şubat 1945, s. 9; Abidin Daver, “Türkiye’de İlk Motör, Hem de Uçak Motörü Fabrikasını Kurmak Şerefi, Türk Hava Kurumuna Nasip Oluyor”, **Havacılık ve Spor**, S: 353, Ankara, Mart 1945, s. 7.

49 Tayhani, **a.g.e.**, s. 241.

50 **BCA**, 30.18.1.285.119.11 (Uçak Üretimi İçin Maden Fabrikası Açılması-1939).

51 “T.H.K. Genel Merkez Kurulunda Korgeneral Kurtcebe ve General Seyfi Düzgören’in Ankara’da Kurulacak Uçak Motor Fabrikası ve 9. Kurultay Hakkında Demeçleri”, **Havacılık ve Spor**, 356, Ankara, Haziran 1945, s. 5.

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

53 **Havacılık ve Spor**, **Amerika’dan Türkiye’ye Gönderilen Askeri Uçaklar**, Ankara, Nisan 1948, s. 11.

Amerika tarafından hibe olarak gönderilen uçakların bedelsiz verilmesi ve ülkenin yıllardır çektiği ağır ekonomik problemlerdir.

Uçak Fabrikası tartışmalı bir şekilde açılmıştır. Toplu iğne yapamayan bir ülkenin kısa bir zamanda uçak motoru üretme iddiası aslında oldukça olumlu gelişmeler olmasına rağmen, uzun yıllar içinde ihmale uğrayan Türk sanayinin en zor saha olarak bilinen hava endüstrisinde hedefler koyması oldukça iddialı ve bu alanda faaliyet gösterenleri de rahatsız edecek gelişmeler olmuştur.

Türk havacılık tarihinde birçok girişim imkânsızlıklar içinde ve idealist bir yaklaşımın soucu olarak hayata geçirilmiştir⁵⁴. Birçok yabancı şirketin gelip inceleme yaptığı ve Türk sanayii birikimi ve altyapısının yetersiz olarak değerlendirildiği bir zamanın üzerinden çok geçmeden idealist yaklaşımlarla uçak üretiminin yapılabileceği görülmüştür. Ne var ki, bu olumlu gelişmelerin sürdürülebilirliği iç ve dış gelişmelerle mümkün olmamıştır.

Fabrika yılda 200 adet “De Havilland” ve “Gypsy Major” uçak motoru⁵⁵ yapacak kapasitedeydi⁵⁶. 1950 yılında Amerika’da üretilen bütün uçakların sayısının 4.314 olduğu ve bunlardan ancak 2.040’nın güçlerinin 200 beygirden fazla olduğu dikkate alınır, Türkiye’nin attığı adımın ne kadar iddialı olduğu açıktır⁵⁷. Amerika’da üretilen bu uçaklar, yeni nesil uçaklardı. Ford Fabrikası savaş yıllarında günlük 1.000 uçak üretme kapasitesini yakaladığının açıklamıştır. Yapılan çalışmalar ve incelemeler sonucunda üretilmesine karar verilen motor, Türkiye için önemli bir adımdır. Ama Genelkurmayın raporunda ısrarla jet motoru üretilmesinin önemi belirtilmesine rağmen yetkililerce pistonlu motor üretimi için karar verilmiştir.

Uçak motorları dışında bazı ufak tarım ve taşıt motorları, motopomp, standart parçalar ve motor yedek parçaları da üretilebiliyordu. Tezgâh kapasitesi oldukça genişti. Avrupa standartlarında bir yapıya sahipti. Fabrikayı kurulanlar Kırıkkale ve Etimesgut Uçak Fabrikası ile işbirliğini öngörmekteydi. Bu dönemde Bakanlar Kurulu aldığı bir kararla Türk Hava Kurumu üretimi uçakların her defasında Milli Savunma Bakanlığı mütalaası alınmak üzere yurt

54 BCA, 030.01.100.619.5, s. 37-40.

55 Pistonlu, tek sıra üzerine dizilmiş, hava ile soğuyan, 4 silindirli ve 145 beygir gücündedir.

56 Abidin Daver, **Motör Fabrikası, Havacılık ve Spor**, S: 352, C: XVI, Ankara, Şubat 1945, s. 9.

57 Verel, **a.g.e.**, C: II, s. 417; Tayhani, **a.g.e.**, s. 240.

dışına satışını serbest bırakmıştır⁵⁸. Fabrika 15.000 metre² bir alanda kurulmuş ve toplam maliyeti 8.750.000 lira olmuştur. Fabrika yüksek maliyete kurulmuş, yıllık personel maliyeti 500.000 liraydı. Oysa iş siparişleri; 1949 yılında 566.572,41 TL., 1950 yılında 150.000,18 TL., 1951 yılında alınan siparişler ise 801.129,20 TL. olmuştur⁵⁹. Kurulan Uçak Motor Fabrikası o döneme göre oldukça ileri bir adımdır. Ne var ki, geleceğe yönelik büyük adımlar atılamamış, planlamalar yapılamamıştır. Özellikle jet teknolojisinin yeni gündeme gelmesi ile yaşanması muhtemel hızlı gelişmeler öngörülemedi. Diğer yandan üretilen sistemin kullanımı ve üretimin devamlılığının sağlanması açısından kurumlar arasında gerekli koordinelerin yapılamaması büyük yatırımlar yapılarak kurulan sanayinin atıl duruma düşmesine ve sonuç olarak kapanmasına neden olmuştur.

Türkiye’de Hava Harp Sanayi alanında yapılanlar güzel bir başlangıç olmasına rağmen aslında dünyadaki gelişmeler çok daha süratliydi. Savaş yıllarında üretilen uçak sayısı yüksek miktara ulaşmıştı. Amerika Harp İmalatı Reisi Nelson; 1943 Mart ayında 6.200 uçak üretildiğini açıklamıştır⁶⁰. Artık savaşların kaderini hava gücünün belirleyeceği, II. Dünya Savaşı yıllarında iyice netlik kazanmıştır. Savaş içinde İngiliz uçakları saniyede iki ton bomba atma kapasitesini yakalamıştır. Bir ayda Almanya üzerine 114.700 ton bomba atılması ile yoklanmayan tesis ve stratejik yer bırakılmamıştır⁶¹.

Motor Fabrikasında Üretilen Malzemeler

Fabrikada; 1949’dan devredilen otuz adet Gipsy-Major motorunun yapımının tamamlanması planlanmıştır. Fabrikada toplamda imal edilen uçaklar için 60 adet motor imali planlanmıştır. Daha sonraki zamanlarda yaşanan sorunlar sonucu; ithalatı daha ekonomik olduğu için motorların bir kısmı İngiltere’den ithal edilmiştir. Fabrikada; 120 adet Valantia motor onarımı, yirmi dört adet traktör onarımı, 200 Çazazh-E. Çazhe’nin çok mütevazî bir yerde üretilmesine rağmen beş beygirlik motorlarının yapımı, 100 adet on beygirlik motorun

58 BCA, 30.18.1.2126.63.8.

59 Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 416, 417; TAYHANI, **a.g.e.**, s. 242; Kayabalı- Arslanoğlu, **a.g.e.**, s. 580.

60 Havacılık ve Spor, **Havacılık Gelişmeleri**, Ankara, Temmuz 1943, s. 23.

61 “Son Ayların Korkunç Bir Bilançosu Müttefik Uçakları Kaç Ton Bomba Attılar?”, **Havacılık ve Spor**, Ankara, 1945, s. 16.

yapımı gerçekleşmiştir⁶². Oysa teknolojiye Türkiye'den oldukça geri olan Yunanistan, yıllık 11.000 adet Johnson Santrifüz Pompası üreterek bölgede etkin olmuştur⁶³.

Uçak Motor Fabrikasının ayakta kalması için kara kuvvetlerine ait bazı silah sistemlerinin de burada 2490 sayılı satınalma kanununa uygun olarak pazarlık usulü ile yapılması için bakanlar kurulu tarafından kararname çıkarılmıştır. Tank, zırhlı otomobil, tank taşıyıcı, komuta araçları ile her türlü topçeker ve cer araçları bu kapsamda belirtilmiştir⁶⁴.

Büyük masraflarla kurulan Uçak Motor Fabrikası'nda askeri amaçlar dışında gerçek hedefi şaşırtacak üretim yapılması 1948 yılında hazırlanan Hava Kurumu Raporunda tenkit edilmiştir. 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 gecikecektir⁶⁵." ifadesine yer verilmiştir.

Motor Fabrikasının Kapanmasının Nedenleri

Türk Hava Kurumu'nun 1948 tarihli raporunda uçak ve uçak motor fabrikalarının gittikçe azalan ve kaynağının çoğu kurban derisi ile fitreye dayanan gelirinin, hemen üçte ikisini yiyen bu iki fabrikayı işsizlikten kurtarmak gerektiği belirtilmiştir. Bu iki fabrikada, mesleklerine uygun ve doyurucu iş bulamadıklarından sıkıntı içinde bunalan yüzlerce; yüksek mühendis, mühendis ve ustabaşları elden kaçırmamak, fabrikaları çökertmemek ve memlekette havacılık sanayinin yalnız başına Kurumun zayıf sırtına yükletilmesinden doğacak acıklı sahneyi ortadan kaldırmanın çaresinin ve şifasının, ancak Devlet ve Hükümet eliyle bulunabileceği ifadesine yer verilmiştir⁶⁶. Raporda çözüm önerisi olarak fabrikaların bir iktisadi devlet teşekkülü olarak yapılandırılması, Genelkurmay

62 Tayhani, a.g.e., 243-244.

63 Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 418.

64 **BCA**, 030. 18.01.02.686.51.7.

65 **BCA**, 030. 01.100. 619. 2.

66 **BCA**, 030. 01.100. 619. 2; (Hava Sanayinin Kurulması Hakkında Rapor).

tarafından geleceğe yönelik hava kuvvetleri ihtiyaçlarının yıllara sari planlanması ve mümkün olduğunca yurt dışından uçak alınmaması ve kurumdan karşılanması önerilmektedir⁶⁷.

Motor Fabrikasının kuruluşunda hedef yüksek tutulmuştur. Türkiye ve dünyada uygulanan mevcut standartlar uygulanamamıştır. Koruyucu bir ithal ve gümrük rejimi kurulamamıştır. Devlet bazı alanlarda korumacı bir politika uygularken, makine endüstrisinde bu uygulanmamıştır. Doğal olarak sanayileşmiş batılı devletlerin karşısında Türk müteşebbisleri yalnız kalmışlardır. Bu yıllarda büyük emek ve yatırımlarla kurulan tesislerden kısa zamanda mükemmel sonuç beklenmiştir. Bu tesislerin korunması ve uluslararası alanda tanıtılması ile daha faydalı sonuçlar alınabilirdi. Türkler tarafından imal edilen ürünler yerli olduğundan dolayı güvenilmemekte, ithaller daha sağlamdır mantığı ile tercih edilmemekte ve güven duyulmamaktaydı. Ne yazık ki, Türk müteşebbisleri arasındaki ayrılık ve lüzumsuz rekabet de sanayii alanındaki gelişmeleri olumsuz etkilemiştir⁶⁸.

Şüphesiz Etimesgut Uçak Fabrikası ile Uçak Motor Fabrikası et ile tırnak gibi olması gerekirdi. Ne var ki, iki kurum arasında rekabet yaşanmıştır. Bu durumun sonucu olarak iki kurum yönetimi arasında bir birliklilik sağlamaları ve geleceğe yönelik ortaklıklar yaparak birlikte hareket etmeleri gerçekleşmemiştir. Gereksiz bir rekabet sonucu her iki fabrika da varlığını sürdürememiştir. Türk Hava Kurumu'nun başında bulunan insanlar da geleceğe matuf planlı ve programlı çalışmadan uzak kalmışlardır. Türk Hava Kurumu'nun bu dönemdeki yapısı gereği bağımsız hareket etmek mümkün olmamıştır. Üretici ve kalifiye personel korunmamıştır. Ticari hatalar motor fabrikasının zarar etmesinde etkin olmuştur. Her parçanın içeride üretimi; zaman, projelendirme, etüt, ham malzeme, tedarik gibi zorunlulukların olması nedeniyle genel faaliyetin hızını kesmiştir. Oysa tamamen ihtisas gerektiren karbüratör, manyeto gibi malzemeler hazır alınarak en azından kuruluş aşamasında etkinlik ve ekonomiklik sağlanabilirdi. Öte yandan memur sayısının fazla işçi sayısının yani üreten insanların azlığı da önemli bir hata olmuştur. Amacı motor üretilmesi olmasına rağmen başka işlerin de burada yapılması ile amaçlardan uzaklaşmıştır. Uzun vadeli malzeme tedariki, maliyet-etkinlik analizi gibi bir işletmenin performans değerlendirmesine esas kültürden uzak bir anlayış beklenen faydayı sağlamamıştır. Böylesine önemli ve stratejik bir tesisin günlük işyeri yönetimi mantığı ile

67 BCA, 030. 01.100. 619. 2, s. 7 (EK: 1-7).

68 Kayabalı- Arslanoğlu, a.g.e., s. 582-585

yönetilmeye çalışılması başarısızlığa neden olmuştur. Teknik anlamda fabrika ciddi sıkıntılar ile karşılaşmıştır. Tezgâhların tam ve noksansız olarak tedarike verilmemesi ve bazı parçaların eksikliği nedeni ile kullanılamaması, pik döküm işinde yaşanan sıkıntılar, su verme gibi su altında yapılan işlemlerde başarılı olunamaması olumsuz neticeler vermiş ve 1954 yılında böylesine muazzam bir kuruluş traktör fabrikasına dönüşmüştür⁶⁹.

ANKARA RÜZGAR TÜNELİ

1940'lı yıllarda Türk Hava Kurumu'nun da desteği ile kurulan bir diğer tesis Ankara Rüzgâr Tüneli olmuştur. Savaş yıllarının zorlukları, dış ülkelerin yardımının belirsizliği ve bölgenin içinde bulunduğu oldukça kritik ve savaşın merkezinde olma pozisyonunun bir sonucu olarak 1940'lı yıllar havacılığın yeniden ele alındığı bir dönem olmuştur. Hava sahasında yeterli kalifiye eleman bulunabilmesi için üniversitelerde havacılık bölümü açılması gündemde tartışılmaktadır. Dönemin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu, THK Başkanı Şükrü Koçak ve MEB Hasan Ali Yücel gündemdeki konuları değerlendirip ortak bir çözüm bulunması için bazı kararlar almışlardır. Alınan karar gereğince Ankara Rüzgâr Tüneli (ART)'nin MEB. lığı tarafından kurulması kararına varılır⁷⁰.

Rüzgâr tüneli kurulması için 1941 yılında İsviçre'den teknoloji alınarak çalışma başlatılmıştır. İsviçre Firmasından bir sonuç alınamayınca İngiliz Holst firması ile görüşmeler yapılmış ve olumlu neticelenmiştir. 1944'de bir sözleşme yapılmıştır. Rüzgâr tüneli için gerekli donanım, makine, malzeme ve çizimler İngiltere'den alınmış ve 1947 yılında inşaat işlemleri başlamıştır. 1949 yılında alınan tehzizatın montaj çalışmaları 1950 yılında tamamlanmıştır. Deney odasının ölçüleri 3.05m.x2.44m.x6.10m ebadında olup 1950 yılı için oldukça modern bir tesis olarak kurulmuştur⁷¹. Ancak bu yıllarda THK'nın fabrikalarını devretmesiyle ART atıl duruma düşer. 1956 yılında MSB.lığına devredilmiştir. Ankara Rüzgar Tüneli 1970'li yıllarda yeniden gündeme gelmiş ve takiben sonraki yıllarda aktivitesi sağlanmıştır. Bu tesis günümüzde TÜBİTAK Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu'nun bir parçası olan Savunma Sanayii Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü(SAGE) tarafından savunma sanayi alanın-

69 Yalçın-Gökalp; **a.g.e.**, s. 166; VEREL, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 418-420.

70 Yalçın, **a.g.m.**, 2010, s. 190; **BCA**, 030.10.61.410.5 (EK: 24).

71 Tayhani, **a.g.e.**, s. 244.

da faaliyetini sürdürmektedir⁷². ART'nin, günümüzde kuruluş amacına uygun olarak faaliyetini sürdürmesi, 1940'lı yıllarda yapılan çalışmalardan artı değer olarak kalan bir miras olmuştur.

TÜRK HAVA KURUMU UÇAK VE GAZİ MOTOR FABRİKALARININ MKEK'E DEVRİ

Türk Hava Kurumu, uçak fabrikasından bir süre sonra Motor Fabrikasını da devretmeye karar vermiştir. Türkiye, 14 Mayıs 1950 seçimleri sonucunda siyasi alanda olduğu gibi ekonomik alanda da ciddi tercih değişikliğine gitmişti⁷³. Yıllar içinde ağır sanayini kurmakta kısmen başarılı sayılan Türkiye, gelişme rotasını tarıma değiştirmiştir. Şüphesiz bunun nedenleri tartışılabilir. Konumuz dışında olduğu için girilmeyecektir. Uçak fabrikası 1952 yılında MKEK'e devredilmiştir. Devirden sonra Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'nda; MKEK UĞUR-IV adıyla uçak üretimi yapılmıştır. MKEK UĞUR-IV için Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından 100 adet sipariş verilmiştir. Ancak hibe uçak girişinin artışı ve daha modern olması nedeniyle bu sayı 60 olarak yeniden belirlenmiştir. Burada üretimi gerçekleştirilmiş uçaklardan üç âdeti Ürdün'e hediye edilmiştir. Yeni kurulan İsrail Devleti'ne karşı Türkiye'nin uygulayacağı politika bakımından bu hadise oldukça önemlidir.

Yukarıda da kısaca değinildiği gibi 1950'li yılların başlarında tarımın, Türkiye için kalkınmada en önemli unsur olabileceği savunulmuştur. Türkiye'de bir traktör fabrikasının zorunluluğu yetkililere kabul ettirilmiştir. Bu fabrikanın da uçak ve motor fabrikası yerine kurulmasının kolaylıkları ortaya konarak yılların ürünü olan ve savunma için önemli bir atılım olan uçak ve motor fabrikaları ortadan kaldırılmıştır. Ziraat Bankası ile ortaklık kuran bir Amerikan firması motor fabrikasını MKEK'ten satın alarak burada bir traktör fabrikası kurduklarını ve burada üretilen traktörlerin Avrupa'ya da ihraç edileceğini, Türk sanayiisini daha ileri noktalara taşıyacaklarını ilan etmişlerdir⁷⁴. Kaldı ki, ayrıca bir traktör fabrikası kurmakta da tarım alanında önemli gelişmeler sağlamaya başlayan Türkiye açısından bir beis olmayacağı gibi kazanımları olacağı açıktır. Burada dikkate değer olan traktör fabrikasının Uçak Motor Fabrikası'nın yerine kurulması oldukça manidardır.

72 <http://www.sage.tubitak.gov.tr> (Erişim: 07.06.2013).

73 S. Rıdvan Karluk, **Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim Yapısal ve Sosyal Değişim**, 4. Baskı, Beta Yay., İstanbul, 1996, s. 208.

74 Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: II, s. 422-424; Tayhani, **a.g.e.**, s. 250-253.

Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren savunma sanayinin milli zeminde güçlenmesi için önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu sahada ilk zamanlar önemli başarılar elde edilmesine rağmen zamanla bu kararlılık zayıflamıştır. Şüphesiz bu duruma neden olan birçok iç ve dış gelişme etken olmuştur. Ferdi girişimciler dönemin şartlarına göre büyük mücadele vermişlerdir. Devletin de önemli girişimleri olmuştur. Ancak sıkıntılı zamanlarda hız kazanan bu girişimler savaş şartlarının sona ermesi ve sulh döneminin başlaması ile sona ermiştir.

Büyük ümitlerle açılan uçak fabrikaları ve uçak motor fabrikası önce başarılı, sonra başarısız olmuştur. Zira Türkiye'nin stratejik bir silah sistemi olan uçağı üretmesi birçok ülke ve uçak üreticisini rahatsız etmiştir. Nuri Demirağ, Vecihi Hürkuş ve devletin girişimleri ile kurulmaya çalışılan hava harp sanayinin basında ne derece yer aldığı dönemin gazetelerinden incelenmeye çalışılmıştır. Ne var ki, bu davaya gönül vermiş birkaç kişinin basına yansıttıkları dışında hava endüstrisi konusunda basında fazla bir malumata rastlanmamıştır. Orhan AYDAR, Behçet Kemal ÇAĞLAR, Cemal KUTAY, Fikret ÇELTİKÇİ, Abidin DAVER, Şakir Hazım ERGÖKMEN, Tahsin KEVENK, Emin Nihat SÖZERİ bu alanda yazı yazan ve Türk havacılığının tarihini ve endüstriyel alanda gerekliliğini savunmuşlardır. Diğer taraftan Batıda havacılık alanında gelişmeler ve özellikle savaş yıllarında askeri havacılığın başarılarının Türk basınına da yansıdığı ulusal basında yoğun olarak yer almıştır. Cumhuriyet, Milliyet, İkdam, Ulus gibi gazetelerin savaş yıllarına ait manşetleri bu alanda oldukça zengindir. Dünyada 1939-1945 yılları arasında 1.000.000 uçak üretildiği dikkate alındığında, Türkiye'nin hava endüstrisine olan ihtiyacı daha belirgin olarak ortaya çıktığı açıktır.

Türkiye bu gerçeklerden hareketle, Devlet girişimiyle THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları kurma ihtiyacı hissetmiştir. Bu süreçte Polonya'dan Türkiye'ye sığınan hava sanayi alanında birikimli insanlar istihdam edilmiş ama İstihdam edilen yabancı uzmanlardan yeterince ve gerekli şekilde yararlanılamamıştır. Politika üstü olması gereken hava harp sanayi kuruluşları; politik kavgaların kurbanı olmuştur. Bu dönemde fabrikaların ve Kurumun yönetiminde; idealist, ne istediğini bilen, uzak görüş sahibi ve gelecek 40-50 yılı öngörebilecek yetkin insanlar maalesef bulunamamıştır. Kişisel kavgaların ve koordinesizliğin göl-

gesinde hava harp sanayi elden çıkmıştır. Devletin en önemli müşteri olduğu gerçeği göz ardı edilmiştir.

Başbakan İsmet İnönü 3 Mayıs 1935'te Türk Hava Kurumu 6.Kurultayında, "Uçağı olmayan bir yurt damı olmayan bir eve benzer." açıklamasında bulunmuştur. Türkiye'nin uçak fabrikası kurmasına bir dönem sahip çıkmış ve eksikliğine Birinci Dünya Savaşı cephelerinde yaşanan büyük kayıplar ilham vermiştir. Türk Hava Kurumu, Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli bir kazanımıdır. Yapmış olduğu birçok faaliyet ile Cumhuriyet tarihinde önemli başarılar yakalamıştır. Ancak Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarının hikâyesi, Türkiye adına önemli bir kayıp olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'nın çıkması ile dünya oldukça fazla yıkımlı ve kanlı bir savaşa da girmiş oluyordu. Bu savaşta hayatını kaybedenlerin bilgileri kaynaklarda farklı geçmekle birlikte kesin bir rakam telafuz etmek günümüze değin mümkün olmamıştır. Ancak bu rakamın en iyimserinin 40.000.000 kişi olduğu birçok kaynakta geçmektedir. Bu kayıplarda en büyük tehdit ise havalardan gelmiştir. Taraflar, taktik ve Stratejik Hava Kuvvetleri ile hasım güçlerin hayat damarlarını kesmeye muvafık olmak için tüm güçlerini seferber etmiştir. Türkiye ise böyle bir ortamda savaşan ülkelerin ortasında ancak savaşın dışında bulunuyordu. Bir saldırı halinde ise tüm gücü ile kendini savunacağını taraflara açıkça bildirilmişti. Savaşın dışında kalmakla birlikte her an savaşın tarafı olacak şekilde hazırlık yapılmıştır. Aslında THK'nın kurmuş olduğu Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları ve keza Ankara Rüzgâr Tüneli de bu hazırlığın bir parçasıdır. Savaş şartlarında dışarıdan uçak almak zorlaşmış ve ihtiyacı karşılayamaz hale gelmiştir.

Aradan geçen on yıllara rağmen THK Hava Endüstrisi fabrikalarının günümüze yansıyan ve cesaret veren yönleri bulunmaktadır. Bu fabrikada üretilen uçaklardan Danimarka'ya satış yapılmıştır ve çok beğenildiğinden yeni siparişler verilmiştir. Gelişmiş ülkeler ile işbirliği yapılabildiği gibi sanayii alanında aynı zamanda rekabet edebileceği görülmüştür. Günümüzde uçak üretimi için yalnız askeri maksatlı üretimleri anlamamak gerekmektedir. Türkiye isterse sivil maksatlı olarak tasarımlardan başlamak üzere kendi markasını oluşturma imkânına ve pazarına sahiptir. 1948 tarihli Başbakanlık Murakebe Heyeti raporunda da sivil sektör seçeneği ifade edilmektedir.

Atatürk'ün Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretilen 1401 Kuyruk Numaralı Fledling tipi bir uçağı İran'a hediye etmesinden 20 yıl kadar sonra benzeri bir

hibe daha gerçekleşmiştir. MKEK Uçak Fabrikasında üretilen Uğur-IV uçaklarından 3 adedinin Ürdün'e hibe edilmesi dönemin Ortadoğu'daki gelişmeler ve Türk dış politikası bakımından önem arz etmektedir.

THK Hava Harp Sanayii Tesisleri büyük ümitlerle kurulmuş ve üretime de geçerek yaklaşık 200 kadar uçağı üretmeyi başarmıştır. Keza motor fabrikası da ilk yıllarında benzeri bir başarıyı göstermiştir. Savaş sonunda oluşan yenedünya düzeninde Türkiye, Batı kolektif güvenliğinin bir parçası olmak zorunda kalmıştır. Burada özellikle Sovyetlerin ağır tahriklerinin önemli bir çarpan olduğunu belirtmek gerekmektedir. Bütün bu gerekçelere ve ekonomik darboğazlara rağmen kurulan hava harp sanayi fabrikalarının ileride nasıl hayati bir öneme haiz olduğu o dönemde dikkate alınamamış, planlanan bir süreç ile kapılarına kilit vurulmuş veya farklı sistemlere entegre edilerek ortadan kaldırılmıştır. Kıbrıs Meselesi ülke gündemine gelince ise hava harp sanayinin gerekliliği görülmüş ve sıfırdan bir kere daha inşa çalışmalarına başlanmıştır. Ancak her defasında belirli bir seviyeye kadar getirilen ve sonra sıfırlanan hava harp sanayisi 1913'den günümüze dünya ile rekabet eder duruma gelememiştir.

Türk havacılık tarihinde yaşanan bir takım talihsizliklere rağmen olaya bir de başka açıdan bakmak gerekirse; ülke ekonomisinin ve bilgi birikiminin oldukça düşük seviyede olduğu bir zaman diliminde; gerek özel teşebbüs gerekse devletin girişimleri dikkate değer gelişmeler olmuştur. Hava endüstrisi alanında yaşananlar büyük girişimlerin yapılabileceğini, dünyada etkin bir hava endüstrisi kurulabileceğini, uzay yarışında yer alınabileceğini göstermektedir. Belki de burada en önemli unsur geleceğe yönelik uzun süreli politikalar oluşturarak bu politikaları kararlılıkla sürdürmekten geçmektedir. Zira teknoloji süratle gelişmiş olmakla birlikte, Türkiye'nin de imkân ve kabiliyetleri oldukça gelişmiş ve zenginleşmiştir. Eğitimli Türk insanının sayısı artmış ve dünyanın her tarafında adından söz ettirecek konuma gelmiştir. Böyle bir potansiyele sahip olan bir ülkenin gerek hava endüstrisi gerekse yer almaması için bir sebep bulunmamaktadır. Arşiv belgelerinden yararlanılarak hazırlanan bu çalışmada son yüzyıl içinde defalarca kurulan ama her defasında bir kere daha sıfırlanan Türk Hava Harp Sanayinden bir süreç incelenmiştir.

Bugüne kadar yapılanlar ve karşılaşılan güçlükler, sorunun çözümsüz olmadığını ve bir gün Türkiye'de bu alanda önemli başarılar elde edileceğinin işaretleridir.

KAYNAKÇA**Arşiv Belgeleri**

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30.18.1.2. 6.57.15.

BCA, 30.10. 61.411.12.

BCA, 30.10. 61.412.31.

BCA, 30.10. 61.409.24.

BCA, 30.10. 58.396.14.

BCA, 30.10. 58.396.

BCA, 30.10. 61.410.29.

BCA, 030. 01.100. 619. 2.

BCA, 30.18.1.2. 126.63.8.

BCA, 30.18.1.2. 85.119.11.

BCA, 030. 01.100. 619. 2.

BCA, 030.01.100.619.5.

BCA, 030-0-001-100-619-6.

BCA, 030. 18.01.02.686.51.7.

BCA, 030.10.61.410.5.

THK Arşivi (2009-Resimlerin Kaynağı).

Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi (2008-Resimlerin Kaynağı).

Yeşilköy Hava Müze Komutanlığı (2012-2013-Resimlerin Kaynağı).

Kitaplar

ADIGÜZEL, M. Bahattin - AKKUŞ Songül- AKGÜL, CANDAN KULA, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yay. 6, Ankara, 2006.

ÇAĞLAR, Bora, **Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**, HAVELSAN, Ankara, 2000.

GÜRER, Turgut, **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl**, Özkaracan Matbaacılık, İstanbul, 2006.

KARLUK, S.Rıdvan, **Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim Yapısal ve Sosyal Değişim**, 4. Baskı, Beta Yay., İstanbul, 1996.

KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara, 1997.

ÖZDEMİR, Yaşar, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv. Bsm. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 1981.

TAYHANİ, İhsan, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923–1950**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001.

VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C: I-II, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985.

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

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013.

YALÇIN, Osman, “1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayii”, Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu, **Onikinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri (Sunulmayan Bildiriler Kitabı), 20-22 Mayıs 2009**, Genkur. Bsm., Ankara, 2010.

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

Makaleler

ÇELTİKÇİ, Fikret, “Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 396, Ankara, Ekim 1948.

DAVER, Abidin, “Motör Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, Ankara, Şubat 1945.

DAVER, Abidin, **Motör Fabrikası, Havacılık ve Spor**, S: 352, C: XVI, Ankara, Şubat 1945.

DAVER, Abidin, “Etimesgut'ta Türk Havacılık Sanayininin Temeli Atılmıştır”, **Havacılık ve Spor**, S: 312–313, Ankara, 1942.

DAVER, Abidin, “Türkiye'de İlk Motör, Hem de Uçak Motörü Fabrikasını Kurmak Şerefi, Türk Hava Kurumuna Nasip Oluyor”, **Havacılık ve Spor**, S.353, Ankara, Mart 1945.

“T.H.K. Genel Merkez Kurulunda Korgeneral Kurtcebe ve General Seyfi Düzgören'in Ankara'da Kurulacak Uçak Motor Fabrikası ve 9. Kurultay Hakkında Demeçleri”, **Havacılık ve Spor**, 356, Ankara, Haziran 1945.

“Kuracağımız Uçak Motör Fabrikası”, **Havacılık ve Spor**, S: 358, Ankara, Ağustos 1945.

“Amerika’dan Türkiye’ye Gönderilen Askeri Uçaklar”, **Havacılık ve Spor**, Ankara, Nisan 1948.

“Havacılık Gelişmeleri”, **Havacılık ve Spor**, Ankara, Temmuz 1943.

“Son Ayların Korkunç Bir Bilançosu Müttefik Uçakları Kaç Ton Bomba Atılıyor?”, **Havacılık ve Spor**, Ankara, 1945.

KAYABALI, İsmail-ARSLANOĞLU, Cemender, **Türk Kültürü**, S: 116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran, 1972.

YALÇIN, Osman, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, C: 6, Ankara, 2012, S: 11, s. 267-291.

YALÇIN, Osman, “Nuri Demirağ’ın Hayatı ve Çalışmaları”, **Atatürk Yolu Dergisi**, 2010, S: 44, s. 743-769, Yıl: 22, Güz 2009, Ankara.

YALÇIN, Osman, “Vecihi Hürkuş’un Hayatı ve Çalışmaları”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, ATASE Yayınları, Gnkur. Bsm, Ankara, 2010, S: 15, s. 103-117.

YALÇIN, Osman, “Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOM-TAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt XXVI, S: 78, Ankara, Kasım 2010.

YALÇIN, Osman, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”, **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, C: III, S: 6, Yaz 2010, Ankara.

<http://www.sage.tubitak.gov.tr> (Erişim:07.06.2013)

TÜRK HAVA KURUMU'NUN KURDUĞU HAVA HARP SANAYİİ FABRİKALARI

EKLER

Ek-1: 030.01.100.619.2

1 - Hava sanayinin geliştirilmesinde tek taraflı yetersizliği gidermek için Millî Savunma Bakanlığı ve Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimler arasındaki ilişkiyi tanımlayan bir sözleşme ve Millî Savunma Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkanlığı ile birlikte yapılan bir sözleşme. 2 - Bu sözleşme bir vazgeçirici belge olarak kabul edilmeyecektir.

2 - Bu sözleşme bir vazgeçirici belge olarak kabul edilmeyecektir.

A - 1919 yılında İstanbul'da kurulmuş olan Hava Kurumu, Millî Savunma Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı ve Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimler arasındaki ilişkiyi tanımlayan bir sözleşme ve Millî Savunma Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkanlığı ile birlikte yapılan bir sözleşme. 3 - Bu sözleşme bir vazgeçirici belge olarak kabul edilmeyecektir.

Ek-2: 030.01.100.619.2

1 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri. 2 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri. 3 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri.

A - 1919 yılında İstanbul'da kurulmuş olan Hava Kurumu, Millî Savunma Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı ve Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimler arasındaki ilişkiyi tanımlayan bir sözleşme ve Millî Savunma Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkanlığı ile birlikte yapılan bir sözleşme. 4 - Bu sözleşme bir vazgeçirici belge olarak kabul edilmeyecektir.

Ek-3: 030.01.100.619.2

1 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri. 2 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri. 3 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri.

A - 1919 yılında İstanbul'da kurulmuş olan Hava Kurumu, Millî Savunma Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı ve Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimler arasındaki ilişkiyi tanımlayan bir sözleşme ve Millî Savunma Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkanlığı ile birlikte yapılan bir sözleşme. 5 - Bu sözleşme bir vazgeçirici belge olarak kabul edilmeyecektir.

030 01 100 619 2

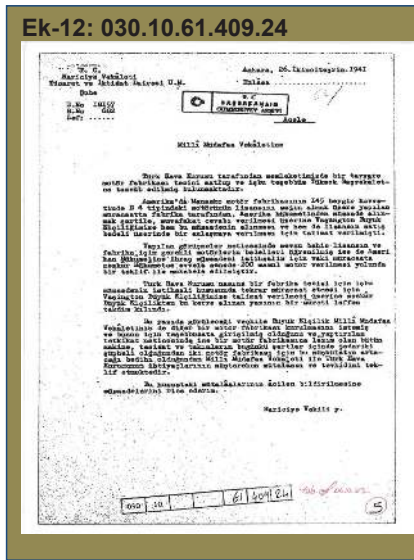
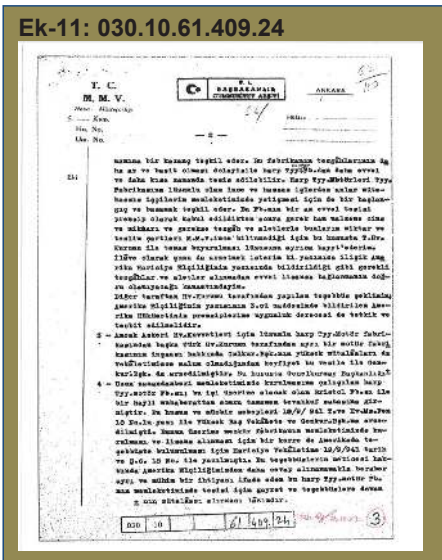
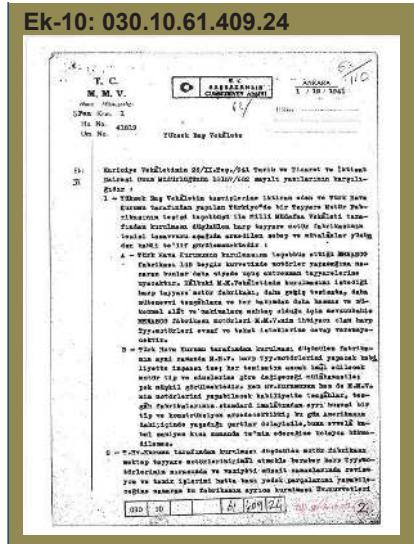
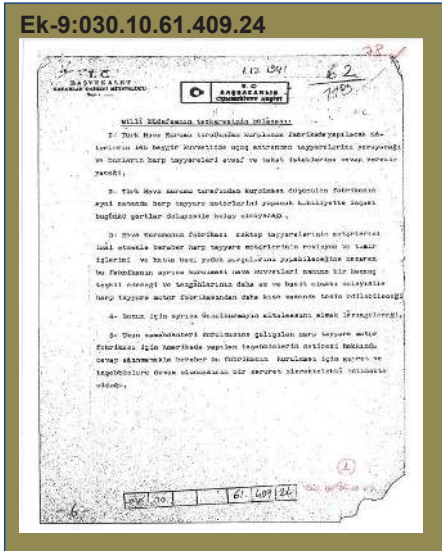
Ek-4: 030.01.100.619.2

1 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri. 2 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri. 3 - Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimlerin işlevleri ve görevleri.

A - 1919 yılında İstanbul'da kurulmuş olan Hava Kurumu, Millî Savunma Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı ve Hava Kurumu bünyesinde kurulan birimler arasındaki ilişkiyi tanımlayan bir sözleşme ve Millî Savunma Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkanlığı ile birlikte yapılan bir sözleşme. 6 - Bu sözleşme bir vazgeçirici belge olarak kabul edilmeyecektir.

030 01 100 619 2

TÜRK HAVA KURUMU'NUN KURDUĞU
HAVA HARP SANAYİİ FABRİKALARI



Ek-13: 030.10.58.396.14

T.C. Genelkurmay Başkanlığı
Hiz. Kod. No: 207 443 1946
ANKARA
XIV. Sınıf
Kısm: 3
Şube: 61329
Başlı: T.C. GENELKURMAY BAŞKANLIĞI
Başlı: T.C. GENELKURMAY BAŞKANLIĞI

Tüksek Başbakanlığa

M.S.Bakanlığının 14/Şubat/96 Gün Hava Müsteşarlığı Yenı Şubeı 100130 sayılı yazılı pasılarına karşılığında:

1-Kurulması arzu edilen Tayıre sofuğu Fabrikaına için harpden evvel M.S.Bakanlığı tarafından Bristol Fabrikasıyla yapılmış olan teminler motivesi olarak,İngilizlere tükümetinden müesessat Üzerinde harp azmelerinde meydana gelen imkânlarla ve yeni motör tiplerinin inceleme üzere İngiltereye gönderilmis olan M.S.Bakanlığı ve Ekonomik Bakanlığı Tüksek mühendislerinden ömretek teknik kuruluma rapora inceleme - niştir.

2- Bu inceleme sonucunda:

- Ön Turbinali motorlarına Navalitekte mühim bir inkişaf yapılmış olduğu,
- Bu yüzden motör tekniginin ve genel olarak tayıre sanayiinin bu gün tarafına bir önem noktasında bulunduğu,
- Yakın bir devrede pistonlu motorların harp tayırelerinde ten teminleri kâil olduğu,
- İngilizlerde tayıre motorları yapan bir fabrikadan bu yeni motorları yapmakta oldukları,
- Yeni tekmili tayırelerin hais oldukları sürat üstünlüğü delayısıyla eski av tayırelerinin hiç istifade edilmesinde bir silah haline geldiği anlaşılmaktadır.

3- Hava sanayii olmayan devletlerin ufak dahil olan bir hava kuvvetini yapararınıncılara bakıldığında İkinci Dünya Harbi bir çok misallerle bir defa daha ve çok kez olarak isbat etmiş olmaktadır. Hava sanayisine sahip olmadıkları için Hava Kuvvetlerinin harp için tayıreleri kaldığı çok zamanlar olmuş ve Müttefiklerin ikinci ve batı Üçüncü sınıf silahlarından Sani yeter adette tekni müvafık olmasında bu gibi mahsusatlık yünden harp müessesinde ve alanda esaslı bir öğe ün programı tasdikine intek olmuşlardır.Bu itibarla İnkilâp an - yamasına emniyetle sağıylabilmek için yurdumızda Hava Sanayinin bir an evvel kurulması zarureti vardır.

4- Bu zarureti karşılamak üzere Pistonlu tayıre motor fabrika -

Cesaretlik Ş. nâ. idâm, tarih ve No. na yurdunsa Hamada.

030 10 58 396 14

Ek-14: 030.10.58.396.14

T.C. Genelkurmay Başkanlığı
Hiz. Kod. No: 207 443 1946
ANKARA
XIV. Sınıf
Kısm: 3
Şube: 61329
Başlı: T.C. GENELKURMAY BAŞKANLIĞI
Başlı: T.C. GENELKURMAY BAŞKANLIĞI

23 kurulusu için gerekli tekmikleri yapmak amallie gönderilme olan yüksek mühendislerden ömretek kurulun,inceleme sonucunda yeni tip motorların pistonlu motorlardan bir çok bakımlardan üstün olduğu kararina olduğu görülmektedir.Ayrıca bu kurul,vermiş olduğu raporda,bu motorların yurdumızda imlenen imallerinin müessesitilerce kâinatini belirlenmekte ve hainde bulunması durumunda bulunan bu motorların daha karayak bir hale gelmesini Türkiye'de de işe başlarmasını teklif etmektedir.

5-Pistonlu motorlar Üzerinde inceleme yapmak üzere gönderilme olan bu kurulun tekmifi,yurdumızda kurulması gereken tayıre motor sanayisinin,pistonlu motorlar esaslı Üzerineki yukarı turbanlı motorlar esaslı Üzerineki kurulması hakkında esaslı bir karare varılmasını gerektirmektedir.

6-Genelkurmay'ca yapılmış olan incelemelere ve alınan malumata göre;bu tip tayıreler İkinci Dünya Harbinin son safhasında kullenilmisdir.Hâlen gerek İngilis hava kuvvetlerinde gerekse Amerikan hava kuvvetlerinde bir çok birlikler bu tip tayırelerle tekmie edilmektedir.Fransızların da bu tayıreleri 947 esasında asrı halinde yapararları öğrenilmiştir.

7-Bakanlıyın,gerek tayıre ve gerek motor sanayi bakımından harp raporunun öneme gös önünde tutulması ve kendi Hava sanayininin kurulmasında tekmili motor tiplerinin belirlenmesi üzerinde tekmie incelemler yapılmasının uygun olduğu ve bu hususta varılacak mutabık bildirimlerine müesasselerini arz ederim.

8-Sihli için Yüksek Baş Bakanlığa ve gerekli için silâli savunma Bakanlığına arz edilmiştir.

Genelkurmay Başkanı
Ö. Özalp

030 10 58 396 14

Başbakanlık EVRANI
Tarih: 6/20 1996
26/485 1885

Ek-15: 030.10.61.410.29

62/136
ANKARA 20. 2. 1996

Genelkurmay Başkanlığı
Genel Müdürlüğü
Hiz. Kod. No: 207 443 1946
ANKARA
XIV. Sınıf
Kısm: 3
Şube: 61329
Başlı: T.C. GENELKURMAY BAŞKANLIĞI
Başlı: T.C. GENELKURMAY BAŞKANLIĞI

Mükerrer Başbakanlığa

6/2/1996 tarih ve 62/136 sayılı yazılı pasına iletilen : Başbakanlık da bulunan Kurum Başkanlığı Bey Şifreli Koruyucu Altı - ELEKTRİK B Şubat 1996 tarihli cevabı teğmiftir. Kurulması arzu edilen için izleniştir. Başbakanlık Kurum Başkanlığına yazılı olarak soruların cevabına bir cevap yazılması hususunda bilgilerinize yazılı olarak soruların cevaplarına yazılmıştır.

ÖZEL HAVA KURUMU SİGORTA VE KASKO SİGORTACILIK ŞİRKETİ

A. İşyeri

3+4 kralı

030 10 61 410 29

Ek-16: 15: 030.10.61.410.29

030 10 61 410 29

Ek-17: BCA, 030-0-001-100-619-6

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sayı: 7

Tarihini kasaca yukarıya çıkarıldığına " Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası" nın kuruluşu hakkındaki mütalealarına topluca şaâhâde arz edilmiştir:

1- Hava Kurumu tarafından, daha ziyade Polyalüminyum alaşımların teskihiyle, ortaya çıkan bu mevzuat teknik etek üzere toplanan muhtelif komisyonlarda, bu fabrika memurlarının beslen yegâne elcaatı bulunan Millî Savunma Bakanlığınca ile Genelkurmay Başkanlığınca tesmi eden müteahhizatlarına daima elyâhde mütalea beyan etmelerine, bu tahakkukî notirlere bu mütalarda hiç bir zaman ihtiyâç bulunmayacağına belirlenmelerine ve bu yüzden papılan bütün mütaleaların daima neticesiz kalmağınca rağmen Hava Kurumunun yalnız kendi görüşi ve haykurlarına dayanarak bu fabrikaya kurumağ olduğu anlaşılmaktadır.

2- 1939 yılındanberi, geliri güçlüğe atılan Türk Hava Kurumunun, bu duruma nazaran büyük kâhîretleri istihlak eden böyle bir tegehbebe girişimi yerinde bir hareket sayılmaz.

3- Kaldı ki, Genelkurmay teahhizatının, Genel Merkez Kurumuna bir içtimada vadettiği gibi bu motorlarla müteahhes uçaklardan 30 adet alınma bile senelik normal imalatın arka kalan 170 adet motoru kullanacak kadar Hava Kurumunun pilot yetiştirmeğe mâlî yetiyetinin müsâit olmayacağı plânlama heyetinin Londra'ya hareketinden evvel mâlî bulunuyordu.

4- Yıkıla 1.000 adet pilot yetiştirileceği ve buna nazaran her yıl 500 motora ihtiyâç olacağı ve bu motorların maket, fritibat, teriz, teski ve mahiyet uçaklarında da kullanılabileceği gibi kuruluşuna esas teğkil eden rakam ve fikirlerin realiyete uyacağı başta karışıklık güçlüklerle de sabittir.

Ek-18: BCA, 030-0-001-100-619-6

MURAKABET ANA KURULUŞU
MURAKABET ANA KURULUŞU

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sayı: 8

5- Türk Hava Kurumu Başkanlığınca 1948 Kurul tayına sunduğu raporda:

"1940 sonlarında karışmaya çıkan bir firsatten faydalanılarak harp dolayısıyla yurtlarından usak döğünç ve memleketlerinde tayyare " ve motor fabrikaları kurarak işletimî tekniyenlerinden 24 kişilik " bir heyet teğkil olunarak çalışmaya başlanmıştır."

denilmektedir.

Kanattıkça, bütün bir sanayi kolun olan bir motor fabrikası kurulmasında firsatından istifadedenmiş ziyade ihtiyâç ve zaruretini enil rolü oynamağı beklenirdi.

6- Türk Hava Kurumunun gayesi, tıknâş gereğince, Türk gençliğini havacı yetiştirme ve bunun için gerekli tesisleri kurmak ve işletmek kâhîretlerini de yüklemek olmaksızın rağmen Kurumun gayesini unakılarak vakıtlara gaye edimini bulunması uygun bir hareket telâki edilmez.

7- Bir taraftan büyük para, yetiştirilmeden ve yurdunca sanayi ihtiyâç gösteren, diğer taraftan sadece motor imali mevzuatına rastaklı olmayacağı işkâr bulunsa böyle bir fabrikanın tesisinde her şeyden evvel ilgilî Bakanlıklarla tas bir mütabakatın temini icap ederdi.

8- Memurlarının sarf işkârlarına sağlığınıca tedbirlere bağyanmadan, yâni böyle bir ihtiyâca henüz yaratılmamış ve memlekette bir makine sanayii mevduat olmadığı halde bu sanayinin enet kâhîretini teğkil eden ve mütemadiyen gelişmekte bulunan tayyare motoru imali için fabrikaya kurmak işi ile işe başlanmanın güçlüklerine bilhassa işaret etmek isteriz.

Ek-19: BCA, 030-0-001-100-619-6

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sayı: 36

MOTOR VE YAKITLARI

Uçak motoru fabrikasının, işletmek plânlamasıyla birinci dereceye ilgilî olan bu fabrika memurlarının en büyük elcaatı bulunma Millî Savunma Bakanlığınca ve Genelkurmay Başkanlığınca ile bir mütabakat teski edilmeden sadece Hava Kurumunun kendi geliri ve haykurlarına dayanarak kurulacağı, papılan tesalemlere, anlaşılmaktadır.

Buna nazaran, memleket gençliğini havacı yetiştirme ve bu memleketin gerekli teskiat içinde getirmekten ibaret olan Hava Kurumunun mesafesini evvel içinde memlekette bu ihtiyâca yaratacağı teskiat etmek gerekirken çalışmaları için bir mahiyetinde bulunan fabrikayı teskiat için de plânlama mütalea etmek mahiyetinde vakıtlara gaye edimini olmağı görülmektedir.

Böyük para ve emniç ilâhede yetiştirilmeden ihtiyâç gösteren havacılık sanayinin teskiat ve işkârlarına en geliri ve en bönkese müsâit olmayarak Kurumun güçlüğünü bu tegehbebe ilgilî Bakanlıkların aksi bir ihtiyâç hâlinde çalışması ve aydî zamanca sivil havacılık mevzuatında memlekette bu ihtiyâca yaratacağı tedbirlere bağyanmamak icap ederdi.

Memleket şartları ve imkânların realiyet bir görüşiye mütalea edilmediği içindir ki fabrika başta kuruluşuna nazaranca eden mevzuatı olan mâlî ve nakdî olan elcaatı ve işsiz bir duruma düşmeğ balıyıyor.

Bir fabrikanın kuruluşu gayesine uygun olarak çalışması güçtür ki esastır. Ancak memlekette sivil havacılık endüstrisinin bir mevzuatı teğkil etmek üzere kurulmuş bulunan bu fabrikaların kuruluşu gayelerine uygun ve resposnel bir şekilde

Ek-20: BCA, 030-0-001-100-619-6

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sayı: 37

çalışmaları her şeyden evvel bu endüstrinin sivil havacılık faaliyetlerinin icap ettirdiği mâlî imkânların mevduatına başta bulunacağı de işkârdır.

Memnet motor ve uçak fabrikalarına 200 adet imali edecek şekilde kurulmuş bulunduklarına göre bunların teskiatı ile verim bir gelece çalışmaları hâlinde, tıknâş ve işletme masrafları hariç, sadece imali edilecek uçakların tutarı yıkıla 0-10 milyon liraya bulacağı müteahhizatların ifadesinden öğrentmiştir.

Türk Hava Kurumunun mahdut ve sayrı mahiyet olan geliri ile buna karşılıkma imkân olmayacağı cihetle bu fakirlerin ya Millî Savunma Bakanlığınca devredilerek askeri bir teskiat telâki edilmesi veya müsâit bir müesses hâlinde ve Hükümetin her yıl vereceği mahiyet prima sivil havacılık mevzuatına faaliyetine devam etmesi ve mahiyet esasen memleketin kurulması meselesinde makine fabrikası hâlinde ifrad edilecek memleket ihtiyâcına daha emniç ilâhede verebilecek bir duruma getirebilecek sararı görülmektedir.

Bu itibarla mevzuat içinde sivil uçak sanayii havacılık endüstrisinin memleket ihtiyâcına uygunluk derecesinde ve bilhassa bu endüstrinin gelişmesi için her yıl ihtiyâç edilmesi gereken mâlî imkânların başta geliri ve emniç imkânlarınca derecesinde mahiyet sağlanabilmesinin bütün şumâil ile ve esasen işteki atun edilecek mahiyetinde bir an evvel bir prensip kurularına verilmesi.

TÜRK HAVA KURUMU'NUN KURDUĞU
HAVA HARP SANAYİİ FABRİKALARI

Sayı: 86

173

Ek-21: BCA, 030-0-001-100-619-6

DEVLET ARAYIŞI VE İNCELEME BAKANLIĞI
CUMHURİYET ARŞİVİ

Bağbakanlık Umumî Murakabe Heyeti

246/26

Mevcut makineler menleketlerinde geniş maddede bir hava sanayiî kuruluşuna müsait görülmüştüğü takdirde Motor Fabrikasının ya teğkili dâhil olan Askerî Fabrikalar Kurumu Çerçevesi için elverişli faaliyet ehliyetinin geliştirilmesine imkân verilmesi ve yuhat bunun müteakel makine sanayiînin bir nüvesi teşakki edilecek, kısmen buna muktar bazı tesislerin inşası, kısmen de menleketta mevcut benzer fabrikalarla işbirliği yapılması suretiyle bir makine fabrikasına haline getirilmesi, bu fabrikasının rasyonel ve verimli çalışabilmesi bakımından, üzerinde ehemmiyetle durulması ve bir an evvel neticelendirilmesi gereken bir mevzu olarak mütalâe olunmaktadır.

Bu bahse son verilmeyen, esasen mahiyeti ve bünyesi bakımından işletmecilik vasfını haiz olmayan Türk Hava Kurumu neticesinin menleket gereğini havacı yetiştirme sahasında inşar ettirilerek bu fabrikaların varılacak karara göre ya doğrudan doğruya ya ayrı bir mässele halinde ilgili Bakanlıkta devrindeki lüzum ve sarurata bu vesile ile bilhassa işaret etmekte fayda ullaşana etmektedir.

Ek-22:030.10.61.410.5

T.C. HAVACILIK BAKANLIĞI
CUMHURİYET ARŞİVİ

Türk Hava Kurumu
Genel Müdürlüğü
Tehnik Şubesi
309/1793

Mükerrer Mesvadele

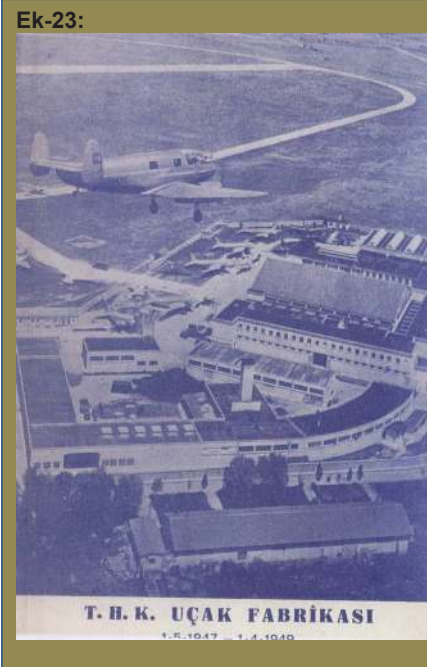
62/110

Mesvematımızı tehnik sahada faaliyetle kavuşturmak maksadıyla kurulması teavüt buyurulmuş olan Aerodinamik Enstitüsünün teminini teğkil eden " Aerodinamik Tünel " in İstivreden tedaviki inşaatlarının tahakkuk ettirmek üzere olduğuna şu arzda mesvemat vaktinde tahakkuk olup olmadığına getiren için de aynı tesadî vaktde getirilmek suretinde olduğuna düşünerek bu mässelede Mesvemat Vaktine ile elbirliği edilerek kurulmasına müsaade edilmesini teavüt ederiz. Bu suretle makine ve malzemesi Hava Kurumu tarafından temin edilecek olan " Aerodinamik Tünel " in binaları Mesvemat Vaktine getirilmek ve politaseni, aerodinamik tesislerinin tesvif edilmeleri ile ilgili olarak bir hale gelmeye kadar mässele Hava Kurumunun müteahhasları tarafından işletilecektir.

1945 yılında inşasına bağlandığı takdirde 1943 sonlarına doğru tamamlanabileceğini hesap etmekte olduğuna tahmin projeleri İstivreden getirilmek ve vaziyet hakkında azale bir karar verilerek lüzum geldiği İstih bu husustaki emir ve tedbirlerin tedbirilmesi mässelesindeki saygı ile arz ve rica ederiz.

1942
Türk Hava Kurumu Başkanı
Bekir Sami KÖRÜKÇÜ

M



Ek-25:THK İlk Ambemi



Ek-26:THK İkinci Amblemi



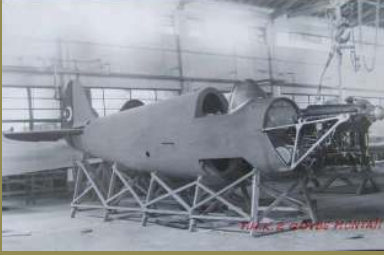
Ek-27:THK-1 Gövde İnşaati



Ek-28:THK-2 Kanaat İnşaati



Ek-29:THK-2 Gövde Montajı



Ek-30: THK Uçak İmalatından Resimler



Y. Mühendis Sükrü ER
(Motor anamli denetleme tezgahında çalışırken, 1949)
Türk Hava Kurumu Ocaz Ortusu Çiftliği Uçak Motoru Fabrikası
Makina Arayışı için bir görüntü.



Ek-31:thk-1 Gövde İnşaatın



Ek-32:THK Uçak İmalatından Resimler



Hava İstasyonu Montajı



Kanat Yapımı

Ek-33:Uçak İhracatına İzin Veren Karaname

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar MDDA-1028
Karar sayısı
3

KARAR

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

I3538

Türk Hava Kurumu Fabrikaları yapısı uçakların, Türkiye ile ticaret ve ödeme anlaşması bulunan memleketlere bu anlaşmaların hükümleri dairesinde, anlaşması olmayan memleketlere dolar, serbest İsviçre frangı veya Türk hesabına geçen sterlin karşılığında ve her defasında Millî Savunma Bakanlığının mitalâesi alınmak şartıyla, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının müsaadesi ile ihraç edilmesi; Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının 15/6/1951 tarihli ve 5/9148 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 16/8/1951 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

C. Bayar

130 18 0 02 486 63 8

Başbakan <i>W. Mendons</i>	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı <i>S. Döğel</i>	Devlet Bakanı <i>Ö. Z. ...</i>	Adalat Bakanı <i>A. M. ...</i>
Millî Savunma Bakanı <i>M. K. ...</i>	İçişleri Bakanı <i>M. ...</i>	Değişleri Bakanı <i>T. Köprülü</i>	Maliye Bakanı <i>H. ...</i>
Millî Eğitim Bakanı <i>J. ...</i>	Sayışılık Bakanı <i>K. ...</i>	Eko. ve Ticaret Bakanı <i>M. ...</i>	Sa. ve So. Y. Bakanı <i>S. ...</i>
C. ve Tekel Bakanı <i>M. ...</i>	Tarım Bakanı <i>N. ...</i>	Ulaştırma Bakanı <i>S. ...</i>	Çalışma Bakanı <i>M. ...</i>
			İşletmeler Bakanı <i>H. ...</i>

T. ...
22.06.06.10.07

Ek-34:Başbakanlık Murakabe Heyeti Raporu Kasım 1948
BCA, 030.01.100.619.5

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sahife : 36

NETİCE VE TEKLİFLER:

Uçak Motör Fabrikasının, memleket müdafaasıyla birinci derecede ilgili olan bu fabrika mamullerinin en büyük alıcısı bulunan Millî Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı ile bir mütebakat tesis edilmeden sadece Hava Kurumunun kendi gelir ve kaynaklarına dayanılarak kurulduğu, yapılan incelemelerden, anlaşılmaktadır.

Esas vazifesi, memleket gençliğini havacı yetiştirmek ve bu maksatla gerekli tesisleri vücuda getirmekten ibaret olan Hava Kurumunun mesaisini evvel emirde memlekette bu ihtiyacı yaratmağa teksif etmesi gerekirken çalışmaları için bir vasıta mahiyetinde bulunan fabrika tesisi işini ön planda mütalea etmek suretiyle vasıtayı gaye edinmiş olduğu görülmektedir.

Büyük para ve geniş ölçüde yetmişmiş elemana ihtiyaç gösteren havacılık sanayininin tesis ve inkişafına ne geliri ve ne bünyesi müsait olmayan Kurumun giriştiği bu teşebbüste ilgili Bakanlıklarla sıkı bir işbirliği halinde çalışması ve aynı zamanda sivil havacılık mevzuunda memlekette bu ihtiyacı yaratacak tedbirlere başvurmaları icap ederdi.

Memleket şartları ve imkânları realist bir görüşle mütalea edilmediği içindir ki fabrika bugün daha kuruluşuna tekaddüm eden devrede dahi malûm ve mukadder olan alıcısız ve işsiz bir duruma düşmüş bulunuyor.

Bir fabrikanın kuruluş gayesine uygun olarak çalışması şüphesiz ki esastır. Ancak memlekette sivil havacılık endüstrisinin bir nüvesini teşkil etmek üzere kurulmuş bulunan bu fabrikaların kuruluş gayelerine uygun ve rasyonel bir şekilde

Ek-34:Başbakanlık Murakabe Heyeti Raporu Kasım 1948
BCA, 030.01.100.619.5

Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti

Sahife : 37

çalışabilmeleri her şeyden evvel bu endüstrinin ve sivil havacılık faaliyetlerinin icap ettirdiği malî imkanların mevcudiyetine bağlı bulunduğu da aşîkârdır.

Mevcud motör ve uçak fabrikaları 200 uçak imâl edecek şekilde kurulmuş bulduklarına göre bunların tam kapasite ile verimli bir şekilde çalışmaları hâlinde, tîmir, bakım ve işletme masrafları hariç, sâdece imâl edilecek uçakların tutarı yılda 8-10 milyon lirayı bulacağı alâkadarların ifadesinden öğrenilmiştir.

Türk Hava Kurumunun mahdût ve gayrî muayyen olan geliri ile bunu karşılamak imkân olamayacağı cihetle bu farkların ya Millî Savunma Bakanlığına devredilerek askerî bir tesis telâkki edilmesi veya müstakil bir müessese hâlinde ve Hükümetin her yıl vereceği muayyen primle sivil havacılık mevzuunda faaliyetine devam etmesi ve yahut esasen memlekette kurulması mutasavver makine fabrikası hâline ifrâğ edilerek memleket ihtiyacına daha geniş ölçüde cevap verebilecek bir duruma getirilmesi zarurî görülmektedir.

Bu itibarla: -evvel emirde sivil veya askerî havacılık endüstrisinin memleket ihtiyacına uygunluk derecesi ve bilhassa bu endüstrinin gelişmesi için her yıl ihtiyar edilmesi gereken malî kûlfetlerin bugünkü şart ve malî imkanlarla ne dereceye kadar sağlanabileceğinin bütün şumülü ile ve esaslı şekilde etüd edilerek Hükümetçe bir an evvel bir prensip kararına varılması.

Ek-34:Başbakanlık Murakabe Heyeti Raporu Kasım 1948
BCA, 030.01.100.619.5

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sahife : 38

- Mevcud imkânlar memleketimizde geniş mânâda bir hava sanayi kurulmasına müsait görülmediği takdirde Motör Fabrikasının ya teşkili düşünülen Askerî Fabrikalar Kurumu Çerçevesi içine alınarak faaliyet sahasının genişletilmesine imkan verilmesi ve yahut bunun müstakbel makine sanayiimizin bir nüvesi telâkki edilerek, kısmen buna muktazı bazı tesislerin ilâvesi, kısmen de memlekette mevcut benzer fabrikalarla işbirliği yapılması suretiyle bir makine fabrikası haline getirilmesi, bu fabrikanın rasyonel ve verimli çalışabilmesi bakımından, üzerinde ehemmiyetle durulması ve bir an evvel neticelendirilmesi gereken bir mevzu olarak mütalaa olunmaktadır.

Bu bahse son verirken, esasen mahiyeti ve bünyesi bakımından işletmecilik vasfını haiz olmayan Türk Hava Kurumu neticesinin memleket gençliğini havacı yetiştirme sahasına insar ettirilerek bu fabrikaların varılacak karara göre ya doğrudan doğruya ya ayrı bir müessesce halinde ilgili Bakanlığa devrindeki lüzum ve zarurete bu vesile ile bilhassa işaret etmekte fayda mülâhaza etmekteyiz.

Ek-34:Başbakanlık Murakabe Heyeti Raporu Kasım 1948
 BCA, 030.01.100.619.5

ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
 CUMHURİYET ARŞİVİ

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti

Sahife :

F İ H R İ S T

	Sahife
Ön Söz	1
I. Kuruluş tarihçesi ve gayesi	2
II. İdare ve Teşkilât	9
III. Malf Durum	9
IV. İşletme faaliyetleri	10
A) Personel ve işçi meseleleri	10
B) Tedarik işleri ham madde ve malzeme stokları	12
C) Satışlar, mamul stoklar	14
D) İmalât faaliyetleri	17
E) Dizel santrali	20
V. Kasım 1948 hesaplarının tetkik ve tahlili	22
VI. Netice ve teklifler	32

Daktilo

Karşılaştırmalar

030 01 100 619 5