



KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

Editör: Dr. Neslihan ALTUNCUOĞLU



TAYYARE VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİNDEN (TOMTAŞ) 2'NCİ HAVA BAKIM
FABRİKA MÜDÜRLÜĞÜNE UZANAN YOLDA

KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

Editör

Dr. Öğretim Üyesi Neslihan ALTUNCUOĞLU

Yazarlar

Dr. Öğretim Üyesi Neslihan ALTUNCUOĞLU

Uzm. Hatice Özlem ÖZHAN

Uzm. Yağmur HODANCI

Dr. Abdullah ERDOĞAN



**Kayseri Büyükşehir
Belediyesi 173
Kültür Yayınları**

Kitap Adı Kayseri Uçak Fabrikası

Editör Dr. Öğretim Üyesi Neslihan Altuncuoğlu

Yazarlar Dr. Öğretim Üyesi Neslihan Altuncuoğlu-Uzm.
Hatice Özlem Özhan- Uzm. Yağmur Hodancı-Dr. Abdullah
Erdoğan

Birinci Baskı Kasım 2021

ISBN 978-605-9117-56-2

Yayın Koordinatörü Salih ÖZGÖNCÜ

Yayın Yürütme Kurulu Erkan KÜP

Mustafa ERDOĞDU

Maide OLGUN

Tasarım Ahmet Deniz DOĞAN

Kapak Ali SARAÇOĞLU

Yapım BİLGE TASARIM ATÖLYESİ
Barbaros Mahallesi Oymak Caddesi
Sümer Hukuk Plaza A Blok (8) Kat: 10/55
Kocasinan/KAYSERİ
T.: +90 352 221 16 16
www.bilgegrafik.com

Baskı ve Cilt Orka Matbaacılık, İneçik Mah. Çırağan Sk.
No: 4 Melikgazi / KAYSERİ / info@orkamatbaa.com
T.: +90 352 322 17 00

Adres Kayseri Büyükşehir Belediyesi
Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı
T. +90 352 220 70 90

Bu kitap KAYSERİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ®'nin bir kültür hizmetidir.
Eserin tüm hakları saklıdır. Yazılar ve görsel malzemeler izin alınmadan kullanılamaz.

TAYYARE VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİNDEN (TOMTAŞ) 2'NCİ HAVA
BAKIM FABRİKA MÜDÜRLÜĞÜNE UZANAN YOLDA

KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

Editör

Dr. Öğretim Üyesi Neslihan ALTUNCUOĞLU

Yazarlar

Dr. Öğretim Üyesi Neslihan ALTUNCUOĞLU

Uzm. Hatice Özlem ÖZHAN

Uzm. Yağmur HODANCI

Dr. Abdullah ERDOĞAN

Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları

TARİH DİZİSİ

SUNUŞ-1

Geçmişten günümüze Kayseri, Türk sanayisinin ve iş dünyasının önemli merkezlerinden biri olmuştur.

Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu arasında 2020 yılı itibarıyla Kayserili 17 firma bulunmaktadır. Sahip olduğu bu kuruluşlarla ülkemizde sanayinin gelişmesine öncülük eden Kayseri, toplam sanayi işletmesi sıralamasında Türkiye'nin 6'ncı büyük kenti olmuştur.

Kayseri'nin bugünlere gelmesini sağlayan en önemli faktör; halkımızın çalışkanlığı ile müteşebbislerimizin atılcı karakteri ve ticari zekâsının bütünleşmesidir.

1926 yılında Kayseri'de kurulan Tayyare ve Motor Türk AŞ (TOMTAŞ) döneminin en iyi havacılık fabrikalarından ve aynı zamanda Türk havacılık tarihinin de en önemli kilometre taşlarından biridir.

1928 yılında üretime başlayan fabrikada, 1941 yılına kadar aralarında Alman Junkers A-20, Alman Gotha 145, Alman Junkers F-13, ABD Curtiss Hawk muharebe uçağı, ABD Fledgling eğitim, Polonya P-24 uçağı ve planör olmak üzere çeşitli tip ve farklı özellikte yaklaşık 200 adet uçak üretilmiştir.

Ne yazık ki Türkiye'nin bağımsız bir savunma sanayisine kavuşmasını istemeyenlerin çabaları nedeniyle TOMTAŞ'ın faaliyetleri akamete uğramış ve TOMTAŞ, havacılık tarihimizde acı bir hatıra olarak kalmıştır.

Bununla birlikte TOMTAŞ, kısıtlı da olsa havacılık sektörü içerisindeki faaliyetlerine devam etmiştir.

TOMTAŞ, daha sonra 2'nci Hava İkmal ve Bakım Merkezi adını alarak özellikle 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve sonrasında Türkiye'ye uygulanan silah ambargosu sırasında Türk havacılık sanayisini destekleyen önemli bir kuruluş hâline gelmiştir. Burada Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine giren her nevi pervaneli uçağın fabrika seviyesi bakımı, onarımı, revizyon ve modernizasyonları yapılmıştır.

Bugün itibarıyla TOMTAŞ'tan gelen tecrübe ve birikimle 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü olarak varlığını sürdüren bu yapı, uluslararası askerî havacılık standardı olan EMAR-145 seviyesine ulaşarak TSK'nın ihtiyaçlarını karşılamanın yanı sıra dünya çapında yetkinliği olan bir uçak bakım merkezi hâline gelmiştir.

Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın yerli ve millî savunma sanayimizin gelişmesindeki kararlı tutumu, liderliği, teşvik ve destekleriyle son yıllarda savunma sanayisinde önemli kazanımlar elde edilmiştir.

Bu kazanımların; Kayseri Uçak ve Motor Fabrikasının, Nuri Demirağ'ın, Vecihi Hürkuş'un uçak fabrikalarının, Nuri Killigil'in millî silah fabrikasının ve Devrim otomobillerinin akıbeti gibi olmasına bir daha asla müsaade edilmeyecektir.

Dolayısıyla onların yarım kalan başarı hikâyelerini devam ettirmek ve sonuca ulaştırmak için var gücümüzle çalışacağız.

Bu vesileyle Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinden 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne uzanan yolda “Kayseri Uçak Fabrikası” adlı eserin hazırlanmasında emeği geçen, katkıda bulunan herkese teşekkür ediyor; eserin bundan sonra yapılacak çalışmalara katkı sağlamasını temenni ediyorum.

HULUSİ AKAR
MİLLÎ SAVUNMA BAKANİ

SUNUŞ-2

Sevgili Kitapseverler!

Hayal etmenin ve özgürlüğün kaynağı, başarının sırrı, geçmiş deneyimlerin bilgisi ve hakikat arayışı okumaktan geçmektedir. Okumak ve kitap gönülden gönüle yoldur.

Okumakla aralanır perdeler, açılır ufuklar, aydınlanır karanlıklar, çözümlür sırlar, anlaşılır insanlar. Okumak, bizi cehaletin karanlığından bilgeliğin felahına çıkarır. Yepyeni ufukları bize açan kitaplarla kültürel mirasımızı ve başka dünyaları okuruz. Her bir kitap yolculuğu ile zamanımızı ve dilimizi en doğru şekilde kullanıp hayattan ve zamandan kazanmış oluruz.

Kitap, tarihi bağlamda bir hafıza, kültürel anlamda bir geleneğin tevarüsü, sanatsal bakımdan insanlığa bırakılan mirasın geleceğe taşınması, medeniyet açısından ise zamanı ve mekânı belirleme unsurudur. Kitabı ve eseri olanlar insanlık tarihini yazarlar.

İlk çağlarda dahi taşlara, mağaralara yazan insanın amacı kendini ifade etmek ve iz bırakmaktır. Gerek tahtalara, ağaçlara, derilere yazılı olsun gerekse iki kapak arasında sahifelere yazılsın kitap, kültürel bir mirastır, toplumun hafızasıdır.

İlk emre muhatap olan insan, okur Yaratan Rabbi'nin adı ile kâinatı, kendini, Rabbini ve kitabı. Bu yönüyle kitap vahiydir, hakikattir, dünya ve ahiret mutluluğunun rehberidir.

“Eğitimi önemsiyoruz çünkü cehaletin düşmanıyız.” sloganıyla hareket ettiğimiz güzel şehrimizde ulaşım, yol, su gibi ihtiyaçları şehircilik anlayışıyla görüp giderdiğimiz gibi, sosyal ve kültürel ihtiyaçları da dikkate almaktayız. Kitapları ve kitap yuvaları olan kütüphanelerimizi hemşehrilerimize sunma gayreti göstermekteyiz. Kayseri Büyükşehir Belediyesi olarak, siz kitapseverleri kitaplarla buluşturmak için elimizden geleni yapıyoruz. Gerek basılı, gerek e-kitaplar ile hayal etmeniz ve hayallerinizi gerçekleştirmeniz için kütüphanelerimize bekliyoruz.

Tarihsel ve coğrafi anlamda medeniyetlerin beşiği olan Kayseri’de tarihimizi, geleneğimizi, kültürümüzü ve sanatımızı yansıtan eserleri yayımlayarak halkımıza ulaştırma kaygısı taşıyoruz. Biliyoruz ki yayımladığımız eserler geleceğe bıraktığımız mirasımız, hoş bir sedamızdır. Açtığımız her bir kütüphane ve kültür merkezi, yayımladığımız her dergi ve kitap, memleketimize olan saygı ve sevgimizin somut bir göstergesidir. Akif’in dediği gibi: “Okuyorsa ahali, yapılamayacak ne var”...

Hayal eden, merak eden, araştıran ve okuyan neslimiz gelecek adına ümit vaat etmektedir. Kütüphanelerimizin raflarında okurlarıyla buluşmayı bekleyen her bir kitap bu anlayışla hareket eden hemşehrilerimizi beklemektedir. Unutmayalım ki bir insanın hayatta kendisine yapabileceği en büyük iyilik; iyi bir okur olmaktır.

Bir kütüphanenin rafında, bir kitabın sayfalarında, bir yazının satırlarında gönüllerimizin buluşması dileğiyle...

DR. MEMDUH BÜYÜKKILIÇ
KAYSERİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANI

SUNUŞ-3

Bu çalışma ile keşfinden kısa bir zaman sonra çok hızlı bir gelişim gösteren havacılığın, Osmanlının Birinci Dünya Savaşı'ndaki mücadelesi esnasında öneminin nasıl kavrandığını ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün büyük öngörüsü ve Türk milletinin gelişime olan tutkusu sonucu Türk havacılığının doğuşunun heyecanı çok iyi bir şekilde işlenmiştir.

“Genç Cumhuriyet'in en önemli girişimlerinden biri olan Kayseri Uçak Fabrikası (2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü) neden Almanlar ile ortak olarak kurulmuştur? Hangi şartlarda, nasıl bir anlaşma imzalanmıştır? Neden Kayseri ili seçilmiştir? Kuruluş aşamasındaki beklentiler neydi? Hangi başarılarla imza atmıştır?” gibi sorulara cevap vermesinin yanında İkinci Dünya Savaşı sonrası ihtiyaç fazlası araçların Müttefik devletlere ucuza verilmesinin harp sanayimizi ve 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne etkileri belgelere dayalı olarak incelenmiştir.

Kurumların tarihi, o kurumlara ilham veren en önemli unsurlardan biridir. Bu kapsamda yapılan çalışma 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü tarihi konusunda şimdiye kadar yapılan çalışmaların en kapsamlısı ve en detaylı olup kurumumuz için paha biçilmez bir çalışmadır. 1926 yılında devletin kıt kaynakları ile büyük fedakârlıklarla ve “en büyük istikbale namzet” olarak görülen 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğünü hak ettiği yere ulaştırmak ve gelecek nesillere en iyi şekilde devretmek geçmiş nesillere olan en büyük sorumluluğumuz olarak omuzlarımızdadır.

Çalışmanın hazırlanmasında büyük gayret ve fedakârlık gösteren başta Dr. Öğretim Üyesi Neslihan Altunçuoğlu olmak üzere Uzm. Hatice Özlem Özhan, Uzm. Yağmur Hodancı, Dr. Abdullah Erdoğan'a 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne bu çalışmayı kazandırdıkları için şahsım ve personelim adına teşekkürlerimi sunuyorum

HAVA TUĞGENERAL HALDUN TAŞAN
2'NCİ HAVA BAKIM FABRİKA MÜDÜRÜ

SUNUŞ-4

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, binlerce yıldır çekilen millî musibetlerin bir uyandırması, bu aziz vatanın her karış toprağını sulayan kanların bir bedeli olarak kurulmuştur. Kurucuları, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, ebedî yurdumuz üzerinde kurdukları aziz Cumhuriyetimizin başta ordumuz olmak üzere çağdaş kurum ve kuruluşlarla, milletlerarası mücadelede yer alması gerektiğinin bilincinde olmuşlardır.

Kayseri Uçak Fabrikası, son derece uzak görüşlülüğün vatanı bir bütün hâlinde, kara, deniz ve hava vatanımızla, benimseme düşüncesinin, daha kuruluşun ilk yıllarında, uygulamaya geçirilişinin sembol eserlerinden biridir. Bu Fabrikanın Anadolu'nun kalpgâhında, Kayseri'de kurulup açılması da çok anlamlıdır. Kayseri Uçak Fabrikası ve diğer taraftan özel sektör tarafından kurulan, üretim yapan uçak fabrikaları da Atatürk'ten sonra, âdeta sahipsiz ve güvencesiz kalmış, bölgemiz üzerinde açık ve gizli emelleri bulunan devletler ve kuruluşlar tarafından "Sizlere daha ucuzunu sağlarız." denilerek baltalanmış, nihayet Türkiye, kara ordusunda yabancıların verdikleri silahlarla, demode araç gereçlerle çağının gerisinde ve tüketicisi konumuna düşürülmüş, son yıllarda "Mavi Vatan" diye adlandırılan denizlere açılmaz olmuş, hava sahası da tamamen savunmasız kılınmıştır.

Kayseri Uçak Fabrikasının geçirdiği hâller, bize son 20 yıl zarfında savunma sanayisinde neler başarabildiğimizi ve başarabileceğimizi göstermesi bakımından dersler almamıza vesiledir. Vekâlet ve vesayet kıskacından kurtulan Türkiye'nin "öz vatanında parya, öz yurdunda garip" olmayan, nitelikli, yerli ve millî eğitim ve terbiye almış gençleri eliyle, hakikaten Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ifadesiyle "çağdaş milletler seviyesinin üzerine çıkacağımızdan" artık şüphe edilmemelidir.

Millî Savunma Bakanımız, Sayın Hulusi Akar'ın işaret ettikleri doğrultuda, bir proje olarak Dr. Öğretim Üyesi Neslihan Altuncuoğlu'nun editörlüğünde, kendisinin ve uzmanlar Hatice Özlem Özhan, Yağmur Hodancı ve Abdullah Erdoğan'ın hazırladıkları "Kayseri Uçak Fabrikası" adlı araştırmaya bir takdim yazmak gurur vericidir.

Kendilerine, emeği geçenlere teşekkür ediyorum. Araştırmanın ilgililerine, millî tarih çalışmalarına katkıda bulunacağı inancındayım. "Türk çocukları millî tarihlerini, kültür ve medeniyetlerini öğrendikçe kendilerinde daha büyük bir güç ve kuvvet bulacaklardır." diyen, Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk ve yol arkadaşlarına rahmet, "Büyük Türkiye" idealine sahip yöneticilerimize ve öğrencilerimize sonsuz başarılar diliyorum.

PROF. DR. MUSTAFA ÇALIŞ
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ

ÖN SÖZ

Türk ordusu, bir ordu-milletin sinesinden çıkmıştır. Türkler tarih boyunca üç kıtada hâkimiyet kurmuşlar, bu bölgelerde mevcut medeniyetlerden her alanda ve özellikle askerî konularda yararlanmışlar, bu medeniyetlere de önemli katkılarda bulunmuşlardır. Daha Osmanlı Devleti'nin erken döneminde, Avrupa'nın ateşli silahlarını, savaş arabalarını benimsemekte tereddüt etmeyen Osmanlı Türkleri; söz konusu silahları, araç ve gereçleri benimsemekle kalmamış, daha da inkişaf ettirerek Avrupa'daki feodal düzenin yıkılmasını başta İstanbul olmak üzere nice Avrupa şehirlerinin Türklerle açılmasını sağlamışlardır. Karacı bir millet olmasına karşın Türklerin Malazgirt Zaferi'nden (26 Ağustos 1071) 10 yıl sonra Anadolu'nun batı sahillerine, Boğazlara değin bu ülkeyi fethetmesiyle birlikte Türk denizciliğinin temellerinin atıldığını, güneyde Antalya'da, kuzeyde Sinop'ta birer "emaret-i sevahillik" yani güney ve kuzey deniz saha komutanlıklarının kurulduğunu, Türklerin çok kısa bir süre zarfında adalara, Kıbrıs'a, Kırım'a değin deniz gazalarına çıktıklarını, İzmir Beyi Çaka'nın donanmasıyla İstanbul önlerine geldiklerini, donanmalarını geliştirdiklerini, nihayet Osmanlılar zamanında Fatih Sultan Mehmet Han'dan itibaren Akdeniz ile Karadeniz'in hâkimi oldukları bilinen gerçeklerdendir. Nitekim İstanbul Fatih kendisini iki kıtanın, Anadolu ile Rumeli'nin Hakanı, iki denizin, Akdeniz ile Karadeniz'in Sultanı olarak tanıtmış ve öylece tanınmıştır.

Tarihin ilk çağlarından beri özgür ve bağımsız yaşamış olan Türk milleti, XX. yüzyılın başında, tam bir yok olmayla karşı karşıya kalmış, kalbinde kendisini dirilişe ve ayağa kalkmaya davet eden ecdadının sesiyle irkilmiş, kendine gelmiş ve bütün mazlumlara örnek olacak olan Millî Mücadele'sine atılmıştır.

Her alanda olduğu gibi havacılıkta da çağdaşlarından geri kalmamış, geçen asrın başında ordusuna hava unsurunu da ilave etmiş, Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve esnasında müttefiki Almanya'dan tedarik ettiği uçakları, belirlenen yerlerde, daha Alman mühendisler gelmeden montajlarını eksiksiz tamamlamış, hem Birinci Dünya Savaşı sırasında hem de Millî Mücadele'sinde kullanmış ve gelen mühendisleri şaşkınlığa uğratmışlardır.

Türkiye-Almanya dostluk ve iş birliğinin somut bir neticesi olan Kayseri Uçak ve Motor Fabrikasının kuruluş tarihine bakıldığında, aziz Cumhuriyetimizin kurucusunun ve kurucularının buna ne denli önem verdikleri anlaşılmaktadır. Bir ordunun kara, deniz ve hava unsurlarının mükemmel birlikteliği sayesinde olacaktır ki Misakımillî ile sınırları belirlenmiş "son Türk Devleti"nin bütünlüğü, millî birlik ve beraberliği korunmuş olacaktır. Gök kubbemizin, mavi vatanımızın, şüheda toprağımızın çökmemesi, delinmemesi için kara, deniz ve hava ordularımızın çağdaşları gibi -hatta daha da üzerinde- donatılmasının ne kadar elzem ve önemli olduğunu, yaşadığı-

mız, tanık olduğumuz olaylar, gelişmeler göstermeye yeterlidir. İlerleme ve gelişmenin bir şekilde, herhangi bir iç ve dış kesintiye uğraması, o milletle çağdaşları arasında, giderilmesi çok zor, hatta bazen imkânsız olan kayıplara yol açmaktadır. Türklerin iddialı bir millet olduğunun, Türkiye'nin böyle iddiası olan bir milletin devleti olduğunun bilincinde olunmalıdır.

Havacılık sahasında, devlet ve özel sektör yatırımlarının desteklenmesinin ne kadar önemli olduğunu, belki son yarım asırda daha bir anlamış oluyoruz. Konunun siyaset üstü millî bir mesele olduğu unutulmamalı ve asla kesintiye uğratılmamalıdır. Kayseri Uçak ve Motor Fabrikasının, Nuri Demirağ'ın, Vecihi Hürkuş'un uçak fabrikaları, Nuri Killigil'in millî silah fabrikasının başına gelenleri, bunu siyasi tartışmaların konusu olmaktan çıkarıp bunun bu ülkeye yapılmış hatalardan olduğunu unutmamak, yineletmemek lazımdır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında, parasını ödemiş olmamıza karşın İngiltere'nin gemilerimizi alıkoyması ile ABD'nin ortağı bulunduğumuz F-35 savaşı uçaklarını vermemesinden hareketle bütün bunlardan alacağımız dersler vardır. Her ne pahasına olursa olsun, millî savunma sanayimizin nicelik ve nitelik bakımından sürdürülebilir kılınması hayati öneme sahiptir.

Vatan, millî mülkümüzdür, Türk milletinin ebedî yurdudur. Anadolu ve Trakya'sıyla bu vatan bize kahraman atalarımızın yadigârı, kutsal bir emanetidir. Vatanımızı kanlarıyla sulayan atalarımıza layık olabilmemizin birinci şartı; bilgili, çalışkan, üretken ve kuvvetli olmaktır. Vatanımızı her karış toprağıyla üstündeki mavi gök ve üç yanını kuşatmış denizleri ile bir bütün hâlinde her hâl ve şartta koruyabilmeliyiz ve savunabilmeliyiz. Ancak bu hâlde vatanımızın üzerinde güvenlik, esenlik, refah ve mutluluk içerisinde yaşayabilelim.

Bu maksatla 1980'li yıllardan itibaren Türk Havacılık Endüstrisi (TAT), Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ (TUSAŞ) kurulmuş; ASELSAN, HAVELSAN, ASPİLSAN, ROKETSAN vd. gibi her biri Türkiye'nin gurur vesilesi olan savunma sanayi kuruluşlarımızı MİLGEM projeleri izlemiş; Türk donanması, belki XVI. yüzyıldan bu yana ilk defa okyanuslara çıkmış, dolaşmış ve gururla üslerine dönmüştür. Türkiye, şüphesiz daha artan bir hızda vatanın karasını, havasını, denizini korumak için çalışmalara devam edecektir... Sınırlarımız içinde ve ötesinde ordumuzun, güvenlik güçlerimizin başarı ve zaferlerine çok büyük katkı sağlayan silahsız ve silahlı insansız hava araçları TB2 SİHA, AKINCI, İHA vs. araçları, Türk zekâsının üstün eserleridir. ALTAY tankı, GÖKBEY, ATAK, ATMACA, fırtına obüsleri, MPT ve seri üretime hazır SAR 762 MT ve daha niceleri "zeki, çalışkan, haysiyetli, şerefli" Türk bilim insanlarının, mühendislerinin, teknisyenlerinin ve işçilerinin eseridir. "İstikbal göklerde!" diye bize istikamet veren devletimizin kurucusu ve ilk Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün daha Cumhuriyetimizin ilk yıllarında Kayseri'de bir uçak ve uçak

motoru fabrikası kurmak için gösterdiği çabaların bizler tarafından da sürdürülerek amacına ulaşmasını sağlamak onun aziz hatırasına saygının, ideallerine sadakatın ve Türk milletinin istiklal ve istikbaline bağlılığının göstergesi olacaktır.

Benimle birlikte değerli arkadaşlarım Uzman Hatice Özlem Özhan, Uzman Yağmur Hodancı ve Dr. Abdullah Erdoğan tarafından kaleme alınan “Kayseri Uçak Fabrikası“ konulu bu araştırma; “Ön Söz, Giriş, I. ve II. Bölümler, Sonuç ve Değerlendirme ile Kaynakça ve Dizin”den oluşmuştur. I. Bölüm’de “Osmanlı Devleti’nde ve Millî Mücadele Dönemi’nde Havacılık Faaliyetleri”, II. Bölüm’de “Türkiye Cumhuriyeti’nde Havacılık Faaliyetleri ve Kayseri Uçak Fabrikasının Kuruluş ve Gelişim Evreleri” ele alınmıştır.

Bu çalışma, bugüne kadar broşür veya küçük hacimli kitapçıklar hâlinde yayımlanan Kayseri Uçak Fabrikası hakkındaki bilgilerin akademik anlamda daha geniş ölçekte ve bilimsel kriterlere uygun olarak yazılması hususunda, Sayın Millî Savunma Bakanımız Hulusi Akar’ın işaret ettikleri istikamette, Sayın Erciyes Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mustafa Çalış’ın teşvik ve destekleriyle gerçekleştirilmiştir. Kendilerine saygı ve şükranlarımızı sunarız.

Çalışmalarımız esnasında her türlü yardım ve desteğini gördüğümüz 2’nci Hava Bakım Fabrika Müdürü Hava Tuğgeneral Haldun Taşan’a, Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Memduh Büyükkılıç’a, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. İlker Yılmaz’a, Edebiyat Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özen Tok’a, Edebiyat Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Hava Selçuk’a, Tarih Bölüm Başkanı Prof. Dr. Hasan Ali Şahin’e, 2’nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğünden Üsteğmen Fatih Yazıcı’ya, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünden Erdal Korkmaz’a teşekkür ederiz.

Ayrıca çalışmamız süresince yardımlarını gördüğümüz T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığına, TBMM Kütüphanesi, Dışişleri ve Millî Savunma Bakanlıkları Arşivleri, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü, Türk Tarih Kurumu ve Türk Hava Kurumu Başkanlıklarına, Millî Kütüphane, Türk Kızılayı Arşivi ve desteğini gördüğümüz diğer kurum ve kuruluşların ilgililerine teşekkürlerimizi sunarız.

Türk havacılık tarihine önemli katkı sağlayacağına inandığımız bu çalışmanın konuyla ilgilenenlere ve bu konuda araştırma yapmak isteyenlere yararlı olmasını diliyoruz.

NESLİHAN ALTUNCUOĞLU

DR. ÖĞRETİM ÜYESİ

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ-1	<i>v</i>
SUNUŞ-2	<i>vii</i>
SUNUŞ-3	<i>ix</i>
SUNUŞ-4	<i>xi</i>
ÖN SÖZ	<i>xiii</i>
GİRİŞ	27

I. BÖLÜM

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE VE MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİ'NDE HAVA GÜCÜ	37
1.1. 1914 Yılına Kadar Olan Süreçte Osmanlı Devleti'nde Hava Gücü	37
1.1.1. Türk Havacılığında Hazırlık ve Kuruluş Süreci	37
1.1.2. Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Havacılık Faaliyetleri	42
1.1.3. İlk Uzun Mesafeli Uçuş (1914, İstanbul-Kahire Seferi)	47
1.2. Birinci Dünya Savaşı Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Hava Gücü (1914-1918)	52
1.2.1. Kafkas Cephesi	58
1.2.2. Çanakkale Cephesi	60
1.2.3. Irak Cephesi	69
1.2.4. Sina Cephesi	75
1.3. Millî Mücadele Dönemi'nde Hava Gücü	84
1.3.1. Doğu Cephesi	89
1.3.2. Güney Cephesi	90
1.3.3. Batı Cephesi	91
1.3.3.1. Birinci ve İkinci İnönü Savaşları	91
1.3.3.2. Kütahya-Eskişehir Savaşları	95
1.3.3.3. Sakarya Meydan Muharebesi	96
1.3.3.4. Büyük Taarruz	98

II. BÖLÜM

2. KAYSERİ UÇAK FABRİKASI	107
2.1. Atatürk'ün Havacılığa Bakışı.....	107
2.2. Türk Tayyare Cemiyeti.....	118
2.3. Türkkuşu.....	135
2.4. Kayseri Uçak Fabrikası.....	148
2.4.1. Türk Hava Sanayisi Kurma Çalışmaları.....	148
2.4.2. Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile Yapılan İlk Görüşmeler.....	156
2.4.3. Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile Yapılan Antlaşma.....	158
2.4.4. Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketine Ait Şartname ve Sözleşme Metinleri İçerisinde Yer Alan Diğer Detaylar.....	166
2.4.5. Kayseri Uçak Fabrikasının (TOMTAŞ) Açılış Süreci.....	190
2.4.5.1. Açılışın Ulusal Basına Yansımaları.....	195
2.4.5.2. Kayseri Uçak Fabrikasının (TOMTAŞ) Faaliyetleri (1926-1928).....	206
2.4.5.3. Junkers Şirketiyle Yaşanan Sorunlar ve Şirketin Türk Tayyare Cemiyetine Geçişi.....	212
2.4.6. 1930-1938 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikası.....	222
2.4.7. 1938-1960 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikası.....	248
2.4.8. 1960'tan Günümüze Tarihsel Bir Değerlendirme.....	274
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	283
KAYNAKÇA	291
DİZİN	319
FOTOĞRAFLAR	325

KISALTMALAR

ATASE	: MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi
BCA	: Başkanlık Cumhuriyet Arşivi
BDH	: Birinci Dünya Harbi
BOA	: Başkanlık Osmanlı Arşivi
FAI	: Uluslararası Havacılık Federasyonu
HİBM	: Hava İkmal Bakım Merkezi
HBFM	: Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü
Hv. K. K.	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
İSH	: İstiklal Harbi
KİBM	: Kayseri İkmal Bakım Müdürlüğü
MSB	: Millî Savunma Bakanlığı
REP	: Rober Esnolt-Pleteri
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TOMTAŞ	: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 01: Savaş Sonunda Osmanlı Devleti'nin Elinde Kalan Uçaklar.....	85
Tablo 02: 1925-1935 Yılları Arasında Hava Kuvvetlerine Hediye Edilen Uçaklar.....	132
Tablo 03: İşletme Sermayeleri Haftada Bir Gün, Haftada Üç Gün ve Cuma Günleri.....	184
Tablo 04: Junkers Şirketinden Beş Senelik Nakliyatın Masraf Listesi.....	185
Tablo 05: Curtiss Uçaklar Kayseri Uçak Fabrikası Montajı.....	226
Tablo 06: Eğitim Uçakları Takım ve Kalıp İşleri Cetveli.....	229
Tablo 07: Marangoz İşleri Kısmı.....	229
Tablo 08: Uçak Aksamı.....	230
Tablo 09: İşçi Saati Dağılımı.....	230
Tablo 10: Zayi Edilen İşçi Saati.....	230
Tablo 11: Ağustos-Ocak Listesi.....	231
Tablo 12: İşçi Maliyet Fiyatı.....	231
Tablo 13: Yaklaşık Aylık Maliyet.....	231
Tablo 14: Madenî İşler Kısmı-Kalıp, Takım, Tezgâhlar ve Masterlar Yapılan Aksam...	231
Tablo 15: Kalıp ve Takım Aksamı.....	232
Tablo 16: Montaj Aksamı.....	233
Tablo 17: Üzerlerinde İlk Uygulamaya Başlanılan Uçak Aksamı.....	234
Tablo 18: Kısım İsmi.....	234
Tablo 19: 1937-1941 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikasında İmal Edilen Uçaklar.....	252

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 01: Picardie Manevraları Sırasında, Fransa, Eylül 1910.....	38
Fotoğraf 02: Mahmut Şevket Paşa ve Süreyya (İlmen) Bey	40
Fotoğraf 03: Tayyare Makinist Mektebi.....	41
Fotoğraf 04: Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın da Katıldığı İlk Uçuş, Yeşilköy Tayyare İstasyonu, 26 Nisan 1912.....	42
Fotoğraf 05: Kurmay Binbaşı Mustafa Kemal, Trablusgarp, 1911.....	45
Fotoğraf 06: İtalyan Savaş Uçağı, 1911.....	45
Fotoğraf 07: Kahire Seferi Mürettebatı (Soldan Sağa: Sadık, İsmail Hakkı, Fethi ve Nuri Beyler).....	51
Fotoğraf 08: Salim ve Kemal Beyler	52
Fotoğraf 09: Cephe Üzerinde Keşif Uçuşu Yapan Albatros Uçağı, Çanakkale, 1915.....	69
Fotoğraf 10: Yunanlardan Ele Geçirilen ve İsmet Adı Verilen “ <i>De Havilland DH9</i> ” Uçağı, Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey ve Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey, Eskişehir, 1921.....	98
Fotoğraf 11: Büyük Zafer'den Sonra Türk Uçaklarının Seydişehir'e Gelmesi, 1922.....	104
Fotoğraf 12: Türk Havaacılar, Seydiköy, 1923.....	105
Fotoğraf 13: Avrupa'ya İnceleme İçin Giden Türk Heyeti; Albay Muzaffer (Ergüder), Vecihi (Hürkuş), Yüzbaşı Fesa (Evrensev), Ahmet Cemal Beyler, 1923.....	105
Fotoğraf 14: Millî Mücadele Dönemi'nde İtalyanlardan Satın Alınan Spad. XIII C1 Uçağı ve Sivil Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey, 1922.....	106
Fotoğraf 15: Ege Manevraları, Aydın, 10 Ekim 1937.....	110
Fotoğraf 16: Atatürk ve Sabiha Gökçen.....	113
Fotoğraf 17: Yeşilköy, İstanbul, 6 Eylül 1937.....	114
Fotoğraf 18: Türk Tayyare Cemiyetinin Geçmişten Günümüze Kullanılan Amblemleri.....	123
Fotoğraf 19: Tayyare Piyangoları.....	128
Fotoğraf 20: Mustafa Kemal Atatürk, 1936.....	135
Fotoğraf 21: Mustafa Kemal Atatürk Açılış Konuşması Yaparken.....	138
Fotoğraf 22: Atatürk, Türkkuşu'nda Planöre Binerken, Ankara, 3 Mayıs 1935.....	138
Fotoğraf 23: Atatürk'ün Türkkuşu Uçuş Alayını Ziyareti, 14 Mayıs 1935.....	139
Fotoğraf 24: Kayseri Uçak Fabrikasında Türkkuşu İçin Üretilen Planörler, 1935.....	147
Fotoğraf 25: Nuri Demirağ ve Gök Okulu Öğrencileri, Yeşilköy, İstanbul, 1937.....	155

Fotoğraf 26: Selahattin Reşit Alan.....	156
Fotoğraf 27: Türk-Alman Ortak Şirketinin Logosu	164
Fotoğraf 28: TOMTAŞ Reklam Afişi.....	165
Fotoğraf 29: Antlaşma Metninden Örnek.....	188
Fotoğraf 30: Antlaşma Metninden Örnek.....	189
Fotoğraf 31: Temel İnşaatı.....	195
Fotoğraf 32: Açılıştta Hazır Bulunanlar	197
Fotoğraf 33: Açılış Törenine Katılanları Getiren Junkers G-23 Uçağı.....	205
Fotoğraf 34: İnşaatı Tamamlanan İlk Çatının Görünüşü.....	206
Fotoğraf 35: Almanya'dan Gelen Malzemelerin Taşınması	207
Fotoğraf 36: Malzeme Taşınması.....	208
Fotoğraf 37: Hangar Yapımı ve İşçiler.....	209
Fotoğraf 38: TOMTAŞ'ta İkmal Edilen İlk Çatı Hatırası.....	210
Fotoğraf 39: Vecihi Hürkuş.....	211
Fotoğraf 40: TOMTAŞ'ta Montajı Yapılan Junkers A-20 Uçağı.....	211
Fotoğraf 41: Junkers F-13 Uçağı.....	212
Fotoğraf 42: Fabrika Tesisleri ve Hangarların Görünümü	220
Fotoğraf 43: Fabrika Tesisinin Görünümü.....	221
Fotoğraf 44: Komisyon Üyeleri ve Firma Yetkilileri.....	221
Fotoğraf 45: Curtiss Hawk Uçağı Gövde Kalıbında Gövde İmalı	226
Fotoğraf 46: Kayseri Uçak Fabrikasında Lisansla Üretilen Curtiss Hawk Uçağı.....	227
Fotoğraf 47: Curtiss Uçağı Uçuş Denemesine Götürülüyor	228
Fotoğraf 48: 1'inci Tayyare Alayı, Eskişehir, 21 Haziran 1934	237
Fotoğraf 49: PZL Uçağı Gövde İmalı	238
Fotoğraf 50: PZL Kanat İmalı.....	239
Fotoğraf 51: PZL'nin Son Kontrolleri.....	240
Fotoğraf 52: Gotha 145 Kanat Montajı.....	242
Fotoğraf 53: Gotha 145 Gövde Montajı.....	243
Fotoğraf 54: Gotha 145 Uçuşa Hazır.....	244
Fotoğraf 55: Fledgling Motor Kontrolü.....	246

Fotoğraf 56: Fledgling Uçuşa Hazır.....	247
Fotoğraf 57: Bristol Blenbeim Revizyonda.....	247
Fotoğraf 58: Bristol Blenbeim.....	248
Fotoğraf 59: İsmet İnönü'nün Kayseri Uçak Fabrikasını Ziyareti.....	251
Fotoğraf 60: Magister Gövde Montajı.....	253
Fotoğraf 61: Magister Uçağı.....	254
Fotoğraf 62: Yer Altı Atölyeleri İçin İstimlak Edilecek Yerler.....	258
Fotoğraf 63: Uçak Fabrikası Temel Atma: Talas, Vaz-ı Esas Merasimi.....	325
Fotoğraf 64: Temel Atma ve Kurban Kesimi.....	325
Fotoğraf 65: Tesfiye Atölyesi.....	326
Fotoğraf 66: Uçak Piste Çekim.....	326
Fotoğraf 67: Uçaklar Pistte.....	327
Fotoğraf 68: Uçak Fabrikası Hangar İnşaatında Sıva Makinesi.....	327
Fotoğraf 69: Kayseri Uçak Fabrikası Atölye.....	328
Fotoğraf 70: Kayseri Uçak Fabrikası.....	328
Fotoğraf 71: Kayseri Uçak Fabrikası.....	329
Fotoğraf 72: Hangarların İnşaatı.....	329
Fotoğraf 73: Hangarların İnşası.....	330
Fotoğraf 74: Hangarların İnşası.....	330
Fotoğraf 75: Hangarlar Toplu Hâlde.....	331
Fotoğraf 76: Hangarlar.....	331
Fotoğraf 77: Hangarların İnşası.....	332
Fotoğraf 78: TOMTAŞ Tayyare Fabrikasında Üretilen Junkers A-20 Uçağı, Kayseri, 1927.....	332
Fotoğraf 79: Fabrikanın Tayyareden Görünüşü.....	333
Fotoğraf 80: Hangarların Görünümü, 1925.....	333
Fotoğraf 81: Hangarların Görünüşü.....	334
Fotoğraf 82: Taş Bina Müdürlük Karargâhı.....	334
Fotoğraf 83: Kayseri Uçak Fabrikası.....	335
Fotoğraf 84: Revizyon ve Onarım Atölyesi.....	335
Fotoğraf 85: Revizyon, Onarım-Bakım.....	336

Fotoğraf 86: Junkers Kanat Kalıbı.....	336
Fotoğraf 87: Junkers A-20 Revizyonda.....	337
Fotoğraf 88: Kayseri Uçak Fabrikası A-20 Uçakları.....	337
Fotoğraf 89: Alman İşçiler.....	338
Fotoğraf 90: Curtiss Hawk Gövde Montajı.....	338
Fotoğraf 91: PZL Uçağı İskelet İmalatı.....	339
Fotoğraf 92: PZL Aksesuar Montajı.....	339
Fotoğraf 93: PZL Atölyede Uçuşa Hazır.....	340
Fotoğraf 94: Genel Görünüm.....	340
Fotoğraf 95: İşçilerin Fabrikaya Giriş 1938-1939.....	341
Fotoğraf 96: Gotha 145 Kanat İmalı.....	341
Fotoğraf 97: Fabrika Yöneticileri ve Eşleri Şehitlik Önünde.....	342
Fotoğraf 98: 1938-1939 Boya Atölyesi.....	342
Fotoğraf 99: Magister Kanat Montajı.....	343
Fotoğraf 100: Magister Gövde İmalı.....	343
Fotoğraf 101: F-47 Thunderbold Revizyonda.....	344
Fotoğraf 102: B-26 Revizyonda.....	344
Fotoğraf 103: Motor Bremze.....	345
Fotoğraf 104: Focke Wulf 58 Revizyonda.....	345
Fotoğraf 105: Paraşüt Atölyesi.....	346
Fotoğraf 106: Kayseri Uçak Fabrikası, Dizel Atölyesi.....	346
Fotoğraf 107: T-11.....	347
Fotoğraf 108: T-11 Atölyede.....	347
Fotoğraf 109: T-34 Mentor Uçakları.....	348
Fotoğraf 110: S-2 E Deniz Uçağı.....	348
Fotoğraf 111: Vultee R-10 Uçağı.....	349
Fotoğraf 112: Vulte Revizyon.....	349
Fotoğraf 113: Celal Bayar'ın Ziyareti.....	350
Fotoğraf 114: Çıraklık Okulu Öğrencileri Eğitim Sırasında.....	350
Fotoğraf 115: Kayseri Uçak Fabrikası.....	351

Fotoğraf 116: Kayseri Uçak Fabrikası, 1936.....	351
Fotoğraf 117: Hangarların Ön Tarafı.....	352
Fotoğraf 118: Fabrika Ziyareti.....	352
Fotoğraf 119: Kayseri Uçak Fabrikası, 1932.....	353
Fotoğraf 120: Kayseri Uçak Fabrikası.....	353
Fotoğraf 121: Kayseri Uçak Fabrikası (Ziyarete Gelenler), 1932.....	354
Fotoğraf 122: Kayseri Uçak Fabrikası, 1932.....	354
Fotoğraf 123: Kayseri Uçak Fabrikası, 1939.....	355
Fotoğraf 124: Hava Meydanı'nı Ziyarete Gelen Kayserililer.....	355
Fotoğraf 125: 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü.....	356
Fotoğraf 126: 2'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı.....	356
Fotoğraf 127: Türkiye'de Hava Nakliyat ve Uçak Fabrikası Kurulması Hususunda Junkers ve Franko-Romen Şirketlerinin Tekliflerinin Değerlendirilmesi.....	357
Fotoğraf 128: Junkers Şirketinin İstanbul-Ankara Arasındaki Nakliyatın Daha Hızlı Hâle Getirilmesi İçin İncelemeler Yapılmasına Dair Teklifi ve Kayseri Uçak Fabrikası İçin Gereken Malzemenin İstanbul'dan Getirileceği.....	358
Fotoğraf 129: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin Teşekkül Şeklini Gösterir T.C. Hükûmeti ile Junkers Şirketi Arasında Yapılan Sözleşme.....	359
Fotoğraf 130: Kayseri'de Bulunan TOMTAŞ Uçak ve Motor Fabrikasının Üretimi Durdurularak Türk İşçilerin İşlerine Son Verilmesi.....	360
Fotoğraf 131: Junkers ile Yapılan TOMTAŞ Sözleşmesi'ndeki İhtilafları Halletmek İçin Tayin Edilen Hakemlere Ödenecek Paranın Tespiti.....	361
Fotoğraf 132: Türkiye'de Hava Nakliyat ve Uçak Fabrikası Kurulması Hususunda Junkers ve Franko-Romen Şirketlerinin Tekliflerinin Değerlendirilmesi.....	362
Fotoğraf 133: Ankara İstanbul ve Çeşitli Yerlere Yapılacak Uçak Seferleri ile Türkiye'de Bir Uçak Fabrikası ve Pilot Okulu Kurulmasına Dair Franko-Romen Şirketi ile Yapılan Şartname Esasları.....	363
Fotoğraf 134: Curtiss-Wright Şirketiyle Yapılan Antlaşmaya Dair.....	364
Fotoğraf 135: Yurt Dışına İşçi Gönderilmesine Dair Belge.....	365
Fotoğraf 136: Malzeme Alımına Dair Belge.....	366
Fotoğraf 137: Alman Büyükelçi Nadolny ile İlgili Belge.....	367
Fotoğraf 138: Kayseri Uçak Fabrikası Hangar Yollarının Yapılması İçin Gerekli İstimlak Belgesi.....	368

Fotoğraf 139: Kayseri Uçak Fabrikası Çalışanları Kooperatifiyle İlgili Belge.....	369
Fotoğraf 140: Gömülü Uçaklar İddialarına Referans Gösterilen Türk-Amerikan Yardım Antlaşması'nın İddiaları Desteklemediğini Gösterir Belge.....	370
Fotoğraf 141: Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 6 Ekim 1926.....	371
Fotoğraf 142: Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926.....	372
Fotoğraf 143: Akşam Gazetesi, 8 Ekim 1926.....	373
Fotoğraf 144: Cumhuriyet Gazetesi, 8 Ekim 1926.....	374
Fotoğraf 145: Vakit Gazetesi, 8 Ekim 1926.....	375
Fotoğraf 146: Son Saat Gazetesi, 8 Ekim 1926.....	376
Fotoğraf 147: Açıksöz Gazetesi, 9 Ekim 1926.....	377
Fotoğraf 148: Akşam Gazetesi, 27 Haziran 1932.....	378
Fotoğraf 149: Vakit Gazetesi, 6 Şubat 1934.....	379
Fotoğraf 150: Ulus Gazetesi, 3 Eylül 1935.....	380
Fotoğraf 151: Kurun Gazetesi, 8 Temmuz 1937.....	381

GİRİŞ

TÜRK VE DÜNYA TARİHİNDE İLK UÇUŞ ÇABALARI

Bir alet veya araç yardımıyla uçmak ve havada seyahat etmek fikri insanlık tarihi kadar eskidir. Ancak o dönemlere ilişkin bilgiler oldukça azdır.

İnsanoğlu tarihin ilk çağlarından itibaren uçabilmeyi düşlemiş, bunun için kuşların uçuşlarını inceleyerek taklit etmiştir.¹ Hatta insanın uçma arzusu efsanelere bile konu olmuştur. Bununla ilgili bilinen ilk efsane, kuş tüylerini balmumuyla vücuduna yapıştırıp güneşe uçmaya kalkışıp denize düşen İkaros Efsanesi'dir. MÖ 656'da Ninova'da Asurbanipal tabletlerinde çoban kralın kartalın sırtına binip yükselmesi anlatılmıştır. Yaklaşık 2.000 yıl önce yaşayan Anadolu lu gezgin ve filozof Strabon'a göre duman vasıtasıyla yükselen ve kutsal sayılan insanlar vardır.²

Eski Çin ve Mısır uygarlıklarında bilim seviyeleri incelenecek olursa planör denilen araçlara benzer uçuş vasıtaları yapma imkânlarına sahip oldukları anlaşılmaktadır. Çinlilerin MÖ III. yüzyılda uçurtmayı, IX. yüzyılda barutu ve XI. yüzyılda da roketi keşfettikleri tahmin edilmektedir.³

Türk dünyasında büyük bilim adamı Cevheri, fen bilimleri ile uğraştığı dönemde büyük kuşların kanat çırpmadan, yükseklerden süzülerek uçuşlarını gözlemlemiştir. Gözlemlerine dayanarak birtakım hesaplar yapmış ancak yaptığı bu hesaplar günümüze ulaşmamıştır. Cevheri, 1002 yılında Nişabur'da bir caminin çatısına çıkarak "*Gelecek nesil insanları için ilmi bir çalışma deneyeceğim.*" diyerek vücuduna bağladığı tahtalarla kendisini boşluğa bırakmıştır. Tahta kanatlar kendisini taşımamış ve şiddetle yere çarparak vefat etmiştir. Cevheri yaptığı bu deney sonucu bilinen ilk Türk hava şehidi olarak kayıtlara geçmiştir.⁴

Tarihçi Niketas Honiates'ten aktaran Cousin, Bizans'ta bir Türk'ün uçuş denemesinden bahsetmektedir. II. Kılıçaslan'ın İstanbul'daki misafirliği sırasında, bu kişi meydanı uçarak geçeceğini iddia etmiş, uzun ve geniş bir elbise giyerek kol ve ellerini açarak rüzgârın itme kuvvetine güvenerek deneyini gerçekleştirmiştir. Ancak vücudunun ağırlığını hafif ve ince kanatları taşımamış ve yere düşmesi sonucunda ölmüştür.⁵ Endülüs'ün merkezi Kurtuba'da (Cordoba) yaşayan ve sarayda önemli bir mevkide bulunan Ebu'l Kaadimi'l Abbas İbni Fernas kuşları gibi kanatlar takarak uçmuş, yere inerken yaralanmıştır.⁶

1 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006, s. 15.

2 Zübeyr Batur, *Gökyüzü Savaşçıları*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 2019, s. 21.

3 Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler I*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2006, s. 10.

4 Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C 1, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, s. 29.

5 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 18.

6 Verel, C 1, s. 30.

XVII. yüzyılda Hezarfen Ahmet Çelebi kuşkanatlarına benzer bir araç taşıyarak kendini Galata Kulesi'nden bırakmış ve Üsküdar Doğancılar'a inmiştir. Bu durum Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde de anlatılmıştır. Zamanın padişahı IV. Murat, Hezarfen'i tehlikeli görmüş onu bir kese altınla ödüllendirdikten sonra Cezayir'e göndermiştir.⁷ Yine aynı dönemde yaşayan Lagari Hasan Çelebi, 1633'te kendi icadı olan 50 okka (64 kg) barut dolu 7 fişekli roketle Sarayburnu açıklarından havalanmış, barutları bitince paraşütünü açmış, Sinan Paşa Köşkü önünde denize inmiştir. Padişah IV. Murat bu başarısı için Lagari'yi önce ödüllendirmiş sonra Kırım'a sürmüştür.⁸

Marco Polo, Çin gezisinden sonra rüzgârın etkisiyle uçan ve eşya taşıyan uçurtmalardan bahsetmiştir. Francesco Lana De Terzi, 1670 yılında havadan hafif uçuşun içi vakumlanarak boşaltılmış bakır folyolardan yapılan kürelerle olacağını anlatmıştır. Leonarda Da Vinci'nin de planör ve helikopter çizimlerinin olduğu bilinmektedir.⁹

Uçmak için, bilinen fizik kurallarından Arşimet'in "*Belli hacimdeki su kütlelerinden daha hafif olan cisimler suda yüzebilirler.*" kuralı havaya uygulanmıştır. Belli hacimdeki havadan daha hafif olan şeylerin havada kalabileceği savıyla havadan hafif araçların göklere yükselmesi ilk defa Fransa'da XVIII. yüzyılda gerçekleştirilmiştir. Montgolfier Kardeşler, içi boş olan çok hafif küreye normal havadan daha hafif olan sıcak hava doldurulduğunda uçağını düşünmüşlerdir. Deneme çalışmaları olumlu sonuçlanınca halk içinde gösteri yapmak istemişlerdir.¹⁰ Böylece 5 Haziran 1783'te Fransa'nın Annonay şehrinde Viverais'te ilk balonla uçuş, hükümet temsilcilerinin huzurunda gerçekleştirilmiştir. Bezden dikilen üzeri kâğıt kaplı 800 metre küplük bir balon hazırlanmış, altında yün ve saman yakabilecek şekilde tertibat alınmış, telden yapılmış bir sepette yün ve saman parçaları konmuş ve balondaki deliğin altından yakılarak sıcak havayla şişirilen balon 1.500 metre yüksekliğe çıkarılmıştır. 10 dakika sonra yavaş yavaş alttaki ateşin kıvılcımları balonu tutuşturduğundan indiği yerde balon tamamen yanmıştır.¹¹ Bu denemeler tekrarlanmış, balona önce hayvanlar sonra insanlar bindirilmiştir. Sıcak hava yerine balona hidrojen gazı doldurularak da denemeler yapılmıştır.¹² Montgolfier Kardeşler, Paris'e davet edilerek gösteri yapmaları istenmişse de daha sonra bu görev Paris'teki Fizik Profesörü Charles'a verilmiştir. Charles ve Robert Kardeşlerce yapılan uçuşta balon fazla gazla doldurulmuş, Paris'in 24 km uzağına iniş yapmıştır. Balonun indiği yerde büyük bir şaşkınlık yaşanmış, içindeki kükürttten dolayı kötü

7 İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001, s. 156, 157.

8 M. Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2006, s. 25.

9 Batur, s. 21.

10 Kurter, C 1, s. 15.

11 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 46.

12 Kurter, C 1, s. 15.

koku geldiğinden halk bu kötü kokulu havadan inen şeyin cehennemden geldiğine kanaat getirmiş ve balona zarar vermiştir. Aynı yıl Montgolfier Kardeşler sıcak hava balonu yapmıştır. Deneme uçuşunda balon çok iyi bir şekilde havalanmışsa da yere indirilmesi zor olmuştur. Daha sonra yeni bir balon yapılmış, Versay Sarayı'nın önünde Kral XVI. Louise'ye gösteri yapılmıştır. İçindeki sepete hayvan konan balonun yapımında, cimri davranıldığı için balon yırtılmıştır.¹³

15-17 Ekim 1783'te Pilatre Rozier, halata bağlanan balonla 25 metre yükselip 4 dakika havada kalmıştır. Rozier'in 19 Ekim'de balonların askerî amaçlı kullanılabileceğini söyleyen Giroud De Villette'yi uçurması önemli bir gelişme olmuştur. Kısa sürede balon geliştirilmiş, verniğe batırılmış, ipek kumaştan dikilmiştir. Charles ilk defa supap kullanmış, safra atarak yükselme sağlanmış ve balon altına sepet bağlanmıştır. İnışte kullanılması için bir gemici çapası da balona dâhil edilmiştir. Yükseklerde oluşan yırtılmayı önlemek için supap açılarak gaz çıkarılması düşünülmüştür. Profesör Charles'in geliştirdiği bu uygulamalara bugün bile çok ilave edilen bir şey olmamıştır. Dönemin baloncularından Blanchard, sepet ile balon arasına bir paraşüt ekleyerek inişi yavaşlatmayı düşünmüştür. İlk defa bir kadının uçuşu, 4 Haziran 1784'te Madam Thibe'nin Gustave isimli Montgolfier tipi balon uçuşuyla olmuştur. Görüldüğü gibi havacılıktaki gelişmeler XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Fransa merkezli olmuştur. Bunun sebebi İngilizlerin denizle alakalı olmayan her şeye şüphe ile bakmalarından dolayıdır. Bu nedenle 1783'te III. George'nin huzurunda balon uçurulmuş ve havacılığın gelişmekte olduğuna ikna edilmek istenmiştir. 13 Haziran 1785'te, Pilatre Rozier ve Romain Kardeşlerin uçuşunda balon 25'inci dakikada ateş almış ve her ikisi de hayatını kaybetmişlerdir. Bu olay tarihe geçen ilk hava kazasıdır. 1783-1900 yılları arasında 20.000 kişi havalanmıştır ve aradaki 117 yılda kazalarda hayatını kaybeden kişi sayısı binde bir oranla 20 kişi olmuştur.¹⁴

1853 yılında Giffard buharlı motorla hareket eden ilk güdümlü balonu yapmış, 1872'de Dupuy De Lome insan gücüyle yönetilen balonu yapmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda balonlar yeterince korunaklı olmadıklarından fazla kullanılmamıştır. İki savaş arasındaysa deniz ulaşımında, büyük tonajlı iskeletli veya küçük ebatlı hareket alanı dar iskeletsiz güdümlü balonlar kullanılmıştır.¹⁵

Türkiye'deki ilk uçuş Mart 1785'te I. Abdülhamit döneminde yapılmıştır. Bir İranlı baloncu ve iki bostancıbaşı Topkapı Sarayı'ndan havalanmışlar, Kadıköy'ü geçerek Bursa'ya inmişlerdir. Balonla uçan ilk Türk ise Polonya'daki Türk Elçisi İbrahim Paşa'dır. İbrahim Paşa bu uçuşu, Fransız Blanchard'la birlikte 1789'da Varşova'da yapmıştır. XIX. yüzyılın başla-

13 *Havacılık Tarihi*, Türk Tayyare Cemiyeti, Ankara, 1930, s. 20-25.

14 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 49-56.

15 Meydan Larousse, C 2, Meydan Yayınevi, İstanbul, 1969, s. 523.

rında Karadeniz'in Of kasabasında yaşayan Veli Direko'nun kendine kanat yaparak 400 metre aşağıda 2 km uzaklıktaki Ahburun'a uçtuğu iddia edilmiştir.

Bebekli Atıf Bey; 1861 yılında ilk mekanik uçağı yapma girişiminde bulunmuş, ilk denemesini yapmış ve yükselemeyip süzülerek düşmüştür. Çalışması destek görmemiştir ve dönemin idarecileri tarafından akıl sağlığının yerinde olmadığına hükmedilmiştir.¹⁶

XX. yüzyıla gelindiğinde tüm dünyada balonculuk yaygınlaşmıştır. Orduarda balon birlikleri oluşturulmuştur. Almanlar, "*Drachen*" adını verdikleri uçları sivri silindir şeklinde daha aerodinamik olan ve havaya daha az direnç gösteren balonları kullanmışlardır. Balonların istenilen yöne hareket ettirilmesi için buharlı makinelerle hareket eden pervaneler denenmiştir. Almanlar, XIX. yüzyılın sonunda bu iş için benzin motorunu kullanmışlardır. Kont Ferdinand Von Zeppelin güdümlü balonculuğa yeni bir soluk getirmiştir. 1898'de patentini aldığı söndürülemeyen katı dış zarf yapmış, içinde asılı hâlde birçok balon durduğundan biri gaz kaçarsa bile uçuş devam etmiştir. 15 beygirlik iki motoru bulunan bu balona yolcu ve kumanda kabini de eklenmiştir. Yatay ve dikey dümenleri sayesinde istenilen manevrayı yapabilen bu balona daha sonra *Zeppelin* denilmeye başlanmıştır. İlk uçuşunu 2 Temmuz 1900'de yapan Zeppelin bazı tadilatlardan sonra 1.000 km'ye kadar uçuş yapabilmiştir.¹⁷

1794'te balon ilk defa keşif amacıyla Avusturya-Fransa Savaşı'nda Napolyon döneminde kullanılmıştır.¹⁸ 1785'ten sonra balonculuk İngiltere'de benimsenmiş, Hollanda'da ve Polonya'da balonla uçuşlar yapılmıştır. Alp-ler balonla geçilmiş, Kutuplara balonla yolculuk yapılmıştır. Askerî teşkilat olarak 1879'da İngiltere, 1885'te İtalya, 1884'te Almanya, Rusya ve İspanya, 1886'da Çin, Hollanda ve Belçika, 1889'da Danimarka, 1890'da Avusturya ve Japonya, 1893'te Amerika ve 1897'de İsviçre askerî balonculuğu orduya dâhil etmişlerdir.¹⁹

Almanlar, Birinci Dünya Savaşı'nda Paris ve Londra'yı bombalamak için zeplin kullanmışlar, birçok balon tahrip etmişlerdir. 1927 yılında bir zeplin havada 96 saat kalarak 7.000 km yol yapmış, 1928 yılında zeplinle Atlantik geçilmiştir. 1938 yılında Lufthansa'yla anlaşarak zeplinler posta ve yolcu taşımıştır. İkinci Dünya Savaşı'na kadar zeplinler ile 52.000 yolcu taşınmış ve 2 milyon km yol yapılmıştır.²⁰

16 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 88.

17 Kurter, C 1, s. 16.

18 Osman Yalçın, "*Havaacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşı'na Etkisi*", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 59, Güz 2016, s. 188.

19 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 52, 57-61, 74-76.

20 Meydan Larousse: Büyük Lügat ve Ansiklopedi, Sabah Yayınları, C 20, İstanbul, 1992, s. 475.

Çağdaş planörün ilk örneği 1891’de Alman Otto Lilienthal tarafından yapılmıştır.²¹ Otto Lilienthal, 6 yıl içinde 2.000’i aşkın uçuş yapmıştır. Bambu ve kamıştan yapıp pamuklu bezle kaplı planöre kol hizasından bağlanarak yüksek bir yerden aşağı doğru koşarak yerden havalanmış bu şekilde 250 metreyi geçen bir mesafe uçulabilmiştir. Otto Lilienthal, 9 Ağustos 1896’da çift satırlı bir planörle yaptığı uçuş sırasında yerden 15 metre yükseklikteyken ters esen rüzgâra denk gelerek düşmüş, ertesi gün hayata veda etmiştir. Kendisi, kanat sayesinde insanın havada kalabileceğini kanıtlamıştır.²²

Lilienthal, uçuş uzunluğunu ileri götüremeyerek motor kuvvetine olan ihtiyacı göstermiştir.²³ Ayrıca Lilienthal’ın uçarken çekilmiş fotoğrafları mevcuttur. Lilienthal’i Almanya’da takip eden olmasa da Kont De Lambert, Lilienthal’den planör alarak başarısız bir deneme yapmış, İngiltere’de ise Percy Pilcher beş tip deneme yapmıştır. 1883-1885 yıllarında John Montgomery, Amerika’da planörle uçuşlar yapmıştır. Tüm bu çalışmalara rağmen Otto Lilienthal’in büyük takipçisi Octave Chanute olmuştur. Chanute; çok sayıda kitap yazmış, planör uçuşları gerçekleştirmiş, çift satırlı uçakların mucidi sayılmıştır.²⁴

Uçaklarla ilgili en önemli gelişme XVIII. yüzyılın sonlarında başlamıştır. Uçaklar üzerinde onlarca bilim insanı çalışmalar yapmış, büyük çabalar göstermiş ve riskli denemeler yapmışlardır. Bu çalışmalarda kuşların kanat çırpmasından ilham alınarak bu metotla bir uçak tasarımı üzerinde yoğunlukla durulmuştur. Fakat bu bakış açısı İngiliz Sir George Cayley’in çalışmalarıyla değişmiştir. Cayley, 1796-1855 yılları arasında 55 uçak etüt ve projesi geliştirmiştir. Cayley, çırpılan kanatları uçuş için yeterli bulmamış ve uçuş için az bir kuvvete ihtiyaç duyulacağını ileri sürmüştür. Jean De Lowrier, 1863-1865 arasında bir uçak, bir tepkili motor ve füze dinamik dediği üç aracın projesini tescil ettirmiştir. Artık tepki ile çalışan motorlu araçlar üzerinde çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1866’da İngiltere’de Havacılık Kurumu kurulmuş ve Londra Crystal Palas’ta dünyanın ilk havacılık sergisi açılmıştır. Uçma becerisi gösterenlere büyük ödüller verilmiş ve havacılıkta yarış yöntemiyle gelişmeler elde edilmiştir.²⁵ Fransız Victor Tanin, 1878’de sıkıştırılmış hava ile çalışan 300 gram ağırlığında bir uçak motoru yapmış, bir uçağa monte edilen motor ile uçak 1,5 metre yükselmiştir. Yine Fransa’da, Clement Ader’in askerî makamlar tarafından desteklenen çalışması ise 1897’de denenmiştir. Denemede pilotu dâhil, 570 kiloluk bir ağırlıkla taşıyan Avion adındaki uçak, hava şartlarından dolayı

21 Kültür Ansiklopedisi, Morpa Kültür Yayınları, C 8, İstanbul, 2004, s. 142.

22 Kurter, C 1, s. 17.

23 Vecihi Hürkuş, 1915-1925 “Havalarıda” Vecihi Hürkuş Tayyareci, Mühendis, 3. Baskı, TVHMD, İstanbul, 2008, s. 10.

24 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 85, 86.

25 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 76, 77, 80-82.

havaalanı kenarındaki parmaklıklara çarparak parçalanmıştır. Diğer taraftan Hiram Maxim, İngiltere’de 1895’te büyük bir uçak yapmıştır.²⁶

Bu süreçteki en önemli gelişme Orville ve Wilbur isimli kardeşlere aittir. Wright Kardeşler (Orville ve Wilbur) 1899’da şahinlerin havadaki uçuşlarını gözlemleyerek bir uçağın uçuşunun üç eksene dayandırılması gerektiğini bulmuşlardır ve 1900-1902’de planörler yapmışlardır. 1903’te ise dünyanın ilk motorlu uçağını yaparak 17 Aralık’ta uçuş denemesini başarıyla tamamlamışlardır. Çalışmalarını geliştirerek havada uzun süre kalabilen dünyanın ilk uçağını yapmışlar ve 1909’da da Amerika için askerî uçak yapımını üstlenmişlerdir.²⁷ İlk uçuş denemesi, pilotla birlikte 335 kg ağırlığındaki uçakla 12 saniye sürmüştür. Aynı gün birkaç başarılı uçuş daha yapılmıştır. 59 saniyede 284 metre uçuş yapılmış ve havadan ağır cismin fiziki olarak havada kalma süreci deneysel olarak tekrarlanmıştır. Bu başarılı sonuçlar, dünyada havacılığın gelişmesi adına önemli bir adım olmuştur.²⁸

12 Ekim 1905’te Uluslararası Havacılık Federasyonu Fransa’da kurulmuştur. Bundan bir yıl sonra, Alberto Santos Dumont ilk uçuşunda 70 cm yükselmişken bir ay sonra halk arasında yaptığı gösteride 20 metre mesafeye çıkabilmiştir. 12 Kasım’da 220 metreye çıkması, Fransa Havacılık Kulübü kayıtlarına rekor olarak geçmiştir. Yine bu uçuştaki hızı ve süresi Avrupa için rekor olarak kabul edilmiştir. Yapılan yoğun çalışmalar neticesinde 1908 yılında 1.000 metre mesafe üzerine çıkılabilmıştır. Katherina’nın getirdiği yasaktan sonra 25 Temmuz 1909’da Rusya’da ilk defa uçuş gösterisi yapılmış, Ruslar da uçakla tanışmıştır.²⁹ İngiltere’de Daily Mail gazetesi, Manş Denizi’ni geçecek ilk uçağa para ödülü verileceğini duyurmuştur. Louis Bleriot, zorlanarak da olsa Fransa’dan İngiltere’ye geçmiştir. Uçuş dönüşü Paris’te kendisini 100.000 kişi karşılamıştır. Bu uçuşun öncülerinden Alberto Santos Dumont, Manş Denizi geçildikten sonra basına “*İnsanlık bir gün Atlantik’i de geçecektir.*” demiştir.³⁰ Dediği gibi de olmuştur. 1910 yılında 1.000 metreden yukarıda ve saatte 100 km’den fazla hızla ilk uçuş yapılmıştır. 1913’te Akdeniz, Roland Garros tarafından geçilmiştir. 1927’de de Atlas Okyanusu uçakla aşılmıştır.³¹

Devamlı düzenlenen havacılık haftaları ve giderek artan uçak yapımları Fransa’yı merkez hâline getirmiştir. Buna karşın İngiltere, Almanya, İtalya, Avusturya-Macaristan’da havacılık henüz emekleme aşamasındadır. 25 Eylül 1909’da Paris’te havacılık sergisi açılmış gelişmiş modeller sergilenmiştir. Fransa’daki bu kadar çabaya rağmen elde ettikleri başarı ancak 1908 yılındaki Wright Kardeşlerin başarısının düzeyindedir. Zaten uzun bir süre

26 Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık...*, s. 162,163.

27 Kültür Ansiklopedisi, Morpa Kültür Yayınları, C 10, İstanbul, 2004, s. 172.

28 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 76, 77, 90-92.

29 Kurter, C 1, s. 23.

30 Batur, s. 30.

31 Kültür Ansiklopedisi, Morpa Kültür Yayınları, C 4, İstanbul, 2004, s. 185.

Wright Kardeşlerin başarısına inanmamışlardır. 1910 yılında Fransa Havacılık Kulübü tarafından uçucuların soy isimlerinin alfabetik sıralanışına göre numara taşıyan uçuş bröveleri verilmiştir. Bu sebeple Avrupa’da ilk uçuşu gerçekleştiren A. Santos Dumont 12 No.lu Bröve’ye sahip olurken dünyada ilk motorlu uçuşu yapan Orville ve Wilbur Wright Kardeşler de 14 ve 15 No.lu Bröveleri almışlardır.³²

Avrupa’da birçok girişimci kısa sürede uçak imalatına yönelmişken İngiltere bu sürece daha geç dâhil olmuştur. Uçak imalatı her yerde hızla gelişirken yapılan birçok şey ilkleri oluşturmuştur. Belirli bir mesafeyi aşabilme, belirli irtifaya çıkabilme, mektup taşıma ve ilgili yerleşim bölgelerine yukarıdan atma vb. bu kapsamdadır. Bu arada kazalar da olmuş; 1909’da 3, 1910’da 29 ve 1911’de 100 kişi hava kazalarında hayatını kaybetmiştir.³³

1913 yılında Rusya’da İgor Skorsky, o tarihe kadar imal edilen üç kişilik dört motorlu en büyük uçağı yapmıştır. 100 BG’lik motorlarla ilk uçuşunda 10 dakika havada kalmış, 52 başarılı deneme daha yapmıştır. Rus hükûmeti, kendi vatandaşları arasından çıkan bu girişimciye destek olmuş ve 10 adet uçak siparişi vermiştir. Paraşütle atlamasıyla tanınan Pegoud ise Bleriot uçağının sağlamlığını ispatlamak için 3 Eylül 1913’te ters uçmayı başarmıştır. 21 Eylül’de tonoz hareketi yapmaya başlamış, viril ve luping hareketleri yapmayı başarmıştır. 1914 yılının başlarında 50 pilot, luping ve akrobasi yapabilir durumdadır. Bu hareketler, Birinci Dünya Savaşı’nda hava muharebelerine oldukça katkı sağlamıştır. Osmanlı pilotlarından Teğmen Fazıl Bey, 1914’te uçakla ilk akrobatik hareketleri yapmış ve Türk havacıları arasında akrobasi yapan ilk pilot olmuştur.³⁴

1800’lerde Wright Kardeşlerden önce İngilizler ve Almanlar istihkâm sınıfınca yönetilen askerî balon birlikleri oluşturmuşlardır.³⁵ 1909’da Amerikan ordusunda askerî uçağın yer almasıyla diğerleri de bu kervana katılmışlardır. Aynı yıl Fransız ordusunda da askerî havacılık kurulmuş, 7 uçak siparişi verilmiştir. 10 Mart 1910’da Camerman, ilk askerî pilot brövesi almıştır.³⁶ Fransa, “*Picardie Manevraları*”nı düzenleyerek havacılıktaki durumunu gösterirken gözlemcilerle de bu konuda örnek olmuştur.³⁷

Askerî pilotluk belli standartlara bağlanmıştır. 1910’da 60 askerî pilotu ve 29 uçağı bulunan Fransa, Fas istilasında keşif ve bombardıman amacıyla uçak kullanmıştır. 1909’da askerî havacılığı inceleyen İngiltere, 1911’de kuruluş aşamasına geçmiş ve 1912’de Royal Flying Corps’u (Kraliyet Hava Sınıfı) kurmuştur. 1909’da askerî havacılığı teşkilatlandıran Amerika, uçak-

32 Kurter, C 1, s. 24.

33 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 76, 77, 94-96.

34 Yalçın, “*Havacılık, Hava Gücünün...*”, s. 194.

35 Robin Higham, *Hava Gücü Özlü Bir Tarih*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1983, s. 18.

36 Kurter, C 1, s. 44.

37 Gültekin Yıldız (ed.), *Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 164.

ların denizde gemilere bindirilmesiyle uçak gemisi kavramını uygulamaya geçmişlerdir. Bu dönemde havacılıkta geri kalan Ruslar havacılık okulu açmak için bütçe ayırmışlar, motor alarak bunlara gövde monte etmeye çalışmışlardır. 1910 yılında durumlarını tespit ettirmek amaçlı Fransız gözlemci çağırmışlardır. Fransızlar, uçak yapmaya harcadıkları paralarla yeni uçaklar alıp pilot yetiştirebileceklerini söylemişlerdir.³⁸

Almanya'da askerî havacılık, zeplin satın alınmasıyla başlamıştır. 1910'da 11 adet uçak satın alınmıştır. Bunun yanında çeşitli türde güdümlü balonlardan oluşan hava gemileri filosu oluşturmuşlardır. İtalyan askerî havacılığının dünya havacılık tarihindeki önemli yeri; askerî havacılığı olmamasına rağmen 1911-1912 Türk-İtalyan Savaşı'nda uçak ve güdümlü balon kullanmasıdır. Yine bu savaşta; ilk askerî hava keşfi, ilk hava bombardımanı, ilk havadan bildiri atımı yapılmıştır. Yine savaşta ilk uçak kaybeden ve havacısı ölen de İtalyanlar olmuşlardır. Savaşta ilk defa uçak düşürme ve pilot esir alma şerefi de Türklerin olmuştur. Balkanlarda havacılık konusunda en erken hareket eden Romanya olmuş, 1910 yılı sonlarında orduda uçak kullanmaya başlamış, 1912'de de askerî hava okulu açmışlardır. 1912'de Bleriot marka uçağa makineli tüfek takarak İkinci Balkan Savaşı'nda Bulgar uçakları karşısında üstünlük sağlamışlardır. Sırbistan bu konuda biraz geç kalmış, 1913'te 6 subayı Fransa'da eğitim alıp geldikten sonra askerî havacılığını düzenleyebilmiştir. İkinci Balkan Savaşı'nda İşkodra civarında Bulgarlara karşı Bleriot uçak kullanmışlardır. Osmanlı ordusuna karşı Birinci Balkan Savaşı'nda Fransız ve Rus pilot ve uçaklarından destek almışlardır. Yunanistan, 1911'de çalışmalara başlamış, Fransa'ya pilotluk eğitimine öğrenci göndermiştir.³⁹

1904 yılında Japon-Rus Savaşı'nda Japonlar, Mançurya Cephesi'nde; Fransızlar ise 1907'de Fas'ı istilaya başladıklarında keşif maksatlı balon kullanmışlardır. Havadan ağır silahları kullanma da yüzyılın ilk başlarında denenmeye başlanmıştır. 7 Haziran 1912'de Teğmen Milling'in kullandığı Curtiss B. uçağından Yüzbaşı Chandler, Lewis marka makineli tüfeği başarıyla denemiştir. Aynı yıl Belçikalılar da Farman uçağında benzer denemeleri başarıyla gerçekleştirmişlerdir. 1913'te Romanya, Bleriot tipi uçağa makineli tüfek taktırarak Bulgarlara karşı kullanmıştır. Aynı yıl Voisin, ilk zırhlı uçağı yapmıştır. Deperdussin'e ayakta kullanılan makineli montesini Prevost eklemiştir.⁴⁰

Birinci Dünya Savaşı'ı başladığında Fransa'nın 17 farklı tipte 200 eğitim, 206 askerî uçağı vardır. Savaş başladığında 220 pilotu varken bunlara 134 pilot daha eklemiştir. 1914'te 541 uçak ve 900 motor üretmişlerdir. Fransa, hava endüstrisinin gücünü bu savaşta kullanmıştır. İngiltere'de havacılık önce yavaş gelişse de savaş boyunca ayda 3.500 uçak yapılmaya

38 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 106, 107.

39 Kurter, C 1, s. 34- 35.

40 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 107.

başlanmıştır. İngilizlerin gelişen hava endüstrisinden en kötü etkilenen özellikle Filistin Cephesi'nde Osmanlı Devleti olmuştur. Rusya savaşın başında 190 uçağa, 145 pilota sahiptir. Fransa'dan lisans alarak uçak üretmeye başlamıştır. Orta seviye hava endüstrisine sahip olan İtalya'da ise 1914'te 84 uçak bulunmaktadır. Savaş sonunda bu sayı 1.758'e çıkmıştır. 1917 yılında savaşa dâhil olan Amerika'nın da oldukça gelişmiş hava endüstrisi bulunmaktadır. 740 uçak, 800 pilot ve 500 rasıtle savaşta yer almıştır.⁴¹

1900'lerde başlayan hava endüstrisi ve havacılık 1914'e gelindiğinde çocukluk evresindedir ve Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda olgunlaşmaya başlamıştır. Yardımcı silah olarak savaş sırasındaki dönemi kısa sürmüş, mütarekelerle de fiilen sona ermiştir. Hava gücü, İkinci Dünya Savaşı ortalarında ancak olgunlaşmış, 1945'ten sonra tam anlamıyla yetişkin olmuştur.⁴² Böylece uçak adı verilen kanatlarda meydana gelen aerodinamik kuvvetin hava düzlemine dik bileşimiyle ağırlığını dengeleyerek havada belli yükseklikte tutunarak motorlarının verdiği çekme veya itmeye geriye doğru olan sürüklenme kuvvetini yenerek ilerleyen hava nakil aracı oluşmuştur.⁴³

41 Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 166, 167.

42 Higham, s. 5.

43 Yeni Türk Ansiklopedisi, Ötüken Neşriyat, C 12, İstanbul, 1985, s. 4423.

I. BÖLÜM

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE VE MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİ'NDE HAVA GÜCÜ'

1.1. 1914 YILINA KADAR OLAN SÜREÇTE OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVA GÜCÜ

1.1.1. Türk Havacılığında Hazırlık ve Kuruluş Süreci

Avrupa'da balon ve uçak ile uçuş tecrübeleri başladıktan hemen sonra, Osmanlı Harbiye Nezareti (Millî Savunma Bakanlığı) ve Erkânıharbiye-i umumiye Riyaseti (Genelkurmay Başkanlığı) yetkilileri bu yeni teknoloji ile yakından ilgilenmeye başlamışlar ve kamuoyunu da bu yeni teknolojiyle tanıştırmak istemişlerdir. 1909 yılında Fransız havacılarından Baron De Catters ve Louis Bleriot uçuş bilgilerinden faydalanılmak üzere İstanbul'a davet edilmişlerdir.² Fransız pilotlar 1909 yılı Aralık ayında İstanbul'da uçuş gösterisi yapmışlardır.³ Bu gösterinin ardından Osmanlı Harbiye Nezareti tarafından oluşturulan heyetçe bir rapor hazırlanmış, gelişmekte olan havacılık faaliyetleri ve uçak teknolojisi hakkında bilgiler toplanmış ve yakın gelecekte harp sahasında etkili olacak bu yeni silahın önemine vurgu yapılmıştır. Osmanlı Harbiye Nezaretine sunulan raporda ordunun bu yeni silahla donatılması konusunda yetkililerin dikkati çekilmiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 1910 yılı başında Avrupa'ya askerî ataşe olarak gönderilen Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) ve Kurmay Binbaşı Enver Beylerden özellikle havacılık hakkında bilgi toplamalarını istemiştir.⁴

Havacılık çalışmalarının giderek arttığı sırada 17-21 Eylül 1910 tarihinde, Fransız ordusu tarafından Picardie bölgesinde büyük bir askerî tatbikat gerçekleştirilmiştir. Bu askerî tatbikata Osmanlı Devleti adına, Paris Askerî Ataşesi Kurmay Kıdemli Yüzbaşı Ali Fethi (Okyar) Bey, Üçüncü Ordu Kurmay Başkanı Ali Rıza Paşa, Binbaşı Selâhattin Bey ve Üçüncü Ordu Subay Talimgâhı Komutanlığında görevli Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Beyler katılım sağlamışlardır. Mustafa Kemal Atatürk, askerî havacılıkla ilk kez burada tanışmış ve ilk hava harekâtı ile ilgili tecrübelerle

-
- 1 Bu bölümde Osmanlı Devleti'nde ve Millî Mücadele Dönemi'nde hava gücünün genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.
 - 2 Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 28.
 - 3 Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 11 Aralık 1909, s. 1, 13 Aralık 1909, s. 1, 15 Aralık 1909, s. 1. Tanin Gazetesi, 13 Aralık 1909, s. 1.
 - 4 Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa...", s. 28, 33.

burada tanıklık etmiştir.⁵ Bazı kaynaklarda ifade edildiği şekliyle, Manevra sonunda Fransızlar, isteyen gözlemcilerin uçağa binebileceğini belirtmiştir. Bunun üzerine Yüzbaşı Mustafa Kemal, belirtilen bir uçağa binmek için hareketlenmiş fakat Osmanlı Heyet Başkanı Ali Rıza Paşa'nın kendisini durdurarak “*Bilmediğin aş ya karın ağrıtır ya baş...*” şeklinde uyarması üzerine bu isteğinden vazgeçmiş başka bir subay binmiştir. Bu uçak, havada bir tur attıktan sonra düşmüş, yere çakılmış böylece Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal muhtemel bir ölümden kurtulmuştur.⁶



Fotoğraf 01: Picardie Manevraları Sırasında, Fransa, Eylül 1910⁷

Harbiye Nezareti, 5 Şubat 1911 tarihinde Paris ve Berlin'deki askerî ataşelere yazı göndererek Almanya ve Fransa'da pilotluk eğitiminin ve ücretinin araştırılıp bildirilmesini istemiştir. Bununla beraber Osmanlı Erkânıharbiye Dairesi 13 Şubat 1911 tarihinde bir genelge yayımlayarak Avrupa'da uçuş eğitimine gönderilecek adayları seçmek üzere her ordudan ikişer subayın belirlenmesi istenmiştir. Erkânıharbiye, ilgili nitelikleri taşıyan teğmen ve yüzbaşı rütbesindeki iki kişiyi sınava tabi tutarak Avrupa'ya pilotaj eğitimine göndermeyi planlamıştır.⁸ Sınavı birincilikle kazanan Yüzbaşı

5 Fatih Özkurt, *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)*, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2007, s. 41.

6 Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Havaş Yayınları, İstanbul, 2002, s. 53.

7 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2020, s. 13.

8 Deniz Kurt ve Erdal Korkmaz, “*Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)*” *Savunma Bilimleri Dergisi*, Kasım 2018, C 17, S 2, s. 215.

Fesa (Evrensev) Bey, Fransa Havacılık Kulübünün 780 No.lu Brövesi'ni alarak mezun olmuştur. Türkiye'de de 1 No.lu Uçuş Brövesi'ne sahip olmuştur.⁹ Paris'teki Bleriot Havacılık Okuluna giden bir diğer kişi Teğmen Yusuf Kenan Bey'dir.¹⁰

Uçağın savaş aracı olarak kullanılmaya başlaması, Osmanlı Devleti idarecilerini de harekete geçirmiş ve tayyare okulu açılması için girişimler başlatılmıştır. 12 Mart 1912'de yapılan Meclis toplantısında tayyare okulu konusu Mahmut Şevket Paşa tarafından gündeme getirilmiştir. Tayyarecilige dair kanun tasarısı verilmiş, tasarıda İstanbul'da üç okul ve uçuş merkezi kurulması ve buna dair ödenek tahsisi istenmiştir.¹¹ Harbiye Nezaretinin ödenek isteğine Maliye Nezareti bütçenin yetersiz olması sebebiyle tayyare mektebi açmak yerine pilotluk eğitimi için Avrupa'ya öğrenci gönderilmesini belirtmiştir. Harbiye Nezareti tayyare mektebi ve ödenek konusunda ısrarcı davranmış, konuyu Sadaret Makamına taşımıştır. İşin önemi anladıktan sonra, Sadaret Makamı, Maliye Nezaretine gerekli ödeneklerin bütçeye dâhil edilmesini istemişse de sonuç alınamamıştır.¹² Harbiye Nezareti gerekçelerini açıklayarak ödenek için baskıya devam etmiştir. Bunun karşılığında Maliye Nezareti bütçenin bu duruma uygun olmadığını, halk tarafından bağış yapılabileceğini bunun üzerine de Harbiye Nezaretinin üç senelik bütçesinden tahsis edilerek kanun düzenlemesi yapılabileceğini belirtmiştir.¹³

Bunun üzerine Mahmut Şevket Paşa bağış kampanyasına önderlik etmiştir. Gazetelerde de bağış kampanyası haberleri yer almış halk bağış için teşvik edilmiştir.¹⁴

9 Adıgüzel, *Türk Havacılığında...*, s. 27-29.

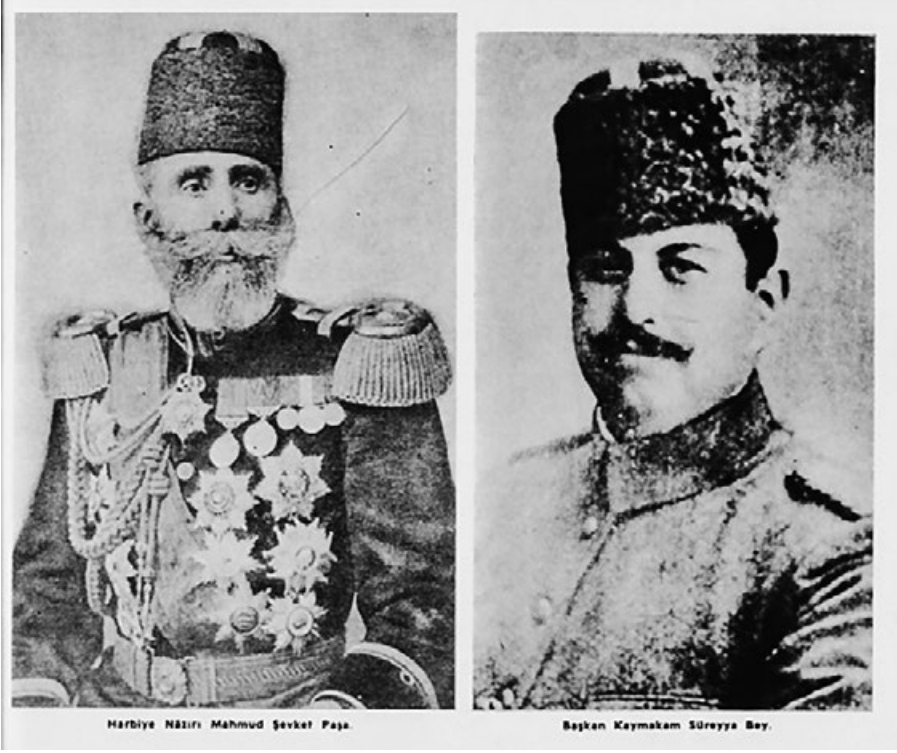
10 Kline, s. 56.

11 Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), BEO, Dosya No.: 4019, Gömlek No.: 301364.

12 BOA, BEO, Dosya No.: 4013, Gömlek No.: 300924, BEO Dosya No.: 4017 Gömlek No.: 301212.

13 BOA, MV Dosya No.: 162, Gömlek No.: 83.

14 Emin Kurt, "*Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 12, 40.



Fotoğraf 02: Mahmut Şevket Paşa ve Süreyya (İlmen) Bey¹⁵

Tayyare mektebi kurulması için Fransız REP (Rober Esnolt-Pleteri) Tayyare Fabrikasıyla sözleşme imzalanmıştır. Sözleşmeye göre, Fabrika 10 pilot, 15 uçak makinistini ücretsiz olarak yetiştirmeye ve İstanbul'a bir havacı mühendis göndererek okulu üç ay içerisinde kurmayı ayrıca okulun kısa zamanda Türk subaylarınca idare edilecek düzeye gelmesini üstlenmiştir. Hangar inşaatları yapılırken Fransa'dan alınan biri iki kişilik Deperdussin uçağı, diğeri bir kişilik eğitim uçağı, 12 Mart 1912'de sandıklar içinde getirilmiştir. 20 Nisan 1912'de Fesa ve Yusuf Kenan Bey'e teslim edilerek Yeşilköy'e taşınmış sandıklar çadırlara konularak montaj çalışmalarına başlanmıştır. REP Fabrikasından alınan iki uçaktan birinin, 27 Nisan 1912'de padişahın tahta çıkış yıl dönümünde, gösteri uçuşu yapılması için acilen gönderilmesi istenmiştir. 26 Nisan 1912'de montajı tamamlanan Deperdussin uçağı ile ilk Türk pilotu Fesa (Evrensev) Bey uçuş yapmıştır.¹⁶ Alınan askerî uçak, İstanbul semalarında deneme uçuşunu başarı ile tamamlamıştır.¹⁷

15 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 119.

16 *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Yayın No.: 15, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2010, s. 18, 22-23.

17 *İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat-15 Mayıs 1914*, Hazırlayanlar: Şefik Memiş, Fatih Türkyılmaz, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, İstanbul, s. 10.



Fotoğraf 03: Tayyare Makinist Mektebi¹⁸

1911 ve 1912 yıllarında Türkiye'ye girmiş olan uçakların sayısı aşağıdaki listede gösterilmiştir:

- 1 adet Deperdussin uçağı (eğitim),
- 1 adet Deperdussin askerî uçak,
- 4 adet REP askerî uçağı,
- 2 adet Bristol askerî uçağı,
- 2 adet Harlan bomba uçağı,
- 2 adet Bristol askerî bomba uçağı,
- 3 adet REP eğitim uçağı,
- 1 adet Bleriot askerî uçağı, (Serasker Rıza Paşa tarafından hediye),
- 1 adet Deperdussin askerî uçağı, (Mısırlı Prens Celaleddin tarafından hediye).¹⁹

¹⁸ https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti.php, 19.02.2021.

¹⁹ Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s. 49.



Fotoğraf 04: Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın da Katıldığı İlk Uçuş, Yeşilköy Tayyare İstasyonu, 26 Nisan 1912²⁰

1.1.2. Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Havacılık Faaliyetleri

Osmanlı Devleti, havacılık eğitimi için yurt dışına öğrenci gönderdiği dönemlerde dünyada yeni gelişmeler baş göstermekteydi. Afrika'daki iki üssünü İngiltere ve Fransa'ya kaptıran İtalya, Avrupa'da sözünün geçmesi için sömürgeler elde etmesi gerektiğine inanmıştır. Bunun için de ülkesinin güneyindeki stratejik köprü vazifesi görebilecek Trablusgarp'a (bugünkü Libya) gözünü dikmiştir. Bu konuda serbest kalabilmek için Avrupa devletleriyle gizli antlaşmalar yapmıştır. Osmanlı ile Trablusgarp toprağı arasında bir kara bağlantısı olmadığı gibi, Fransa'nın Tunus'u, İngiltere'nin de Mısır'ı işgaliyle bu yollar üzerinden Trablusgarp'a asker çıkarma ihtimali kalmamıştır. Bu sebeple buranın savunulması oldukça zor olmuştur. Harbiye Nazırı'nın izniyle Libya'ya direniş için gelen gönüllüler arasında Enver, Fethi, Mustafa Kemal ve Nuri Beyler gibi genç subaylar yer almıştır. Farklı kimliklerle Trablusgarp'a ulaşan gönüllüler, bölge ahalisini örgütleyerek vatan savunmasına dâhil etmişler, İtalyan güçlerine karşı büyük bir mücadelenin içerisine girmişlerdir. Türk-Arap kuvvetleri İtalyanları bir yıl süren savaşta, kıyı şeridinden içeriye geçirmemişlerdir. Osmanlı Devleti silah ve cephane göndermek için her yolu denemiştir.²¹ Yüzbaşı Mustafa Kemal, katıldığı ilk savaş olan Trablusgarp Savaşı'nda, savaş aracı olarak kullanılan uçağın oynadığı role yakından şahit olmuş ve burada iken binbaşılığa terfi ettirilmiştir.²²

20 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, s. 27.

21 Hale Şıvgın, *1911-1912 Trablusgarp Savaşı*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006, s. 3-4, 69-71, 75.

22 Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık...*, s. 185.

İtalyan uçakları Osmanlı ve Arap askerî üsleri üzerinde keşif uçuşları yapmışlardır.²³ Hava bombardımanı gibi harekâtlar bu savaşta görülmüştür. Trablusgarp Savaşı'nda Yüzbaşı Carlo Piazza, Teğmen Giulio Gavotti, Yüzbaşı Giuseppe Rossi ve Yüzbaşı Carlo Montu gibi pilotlar tarafından ilk keşif uçuşu, ilk hava saldırısı, ilk hava bombardımanı ve Osmanlı kuvvetleri tarafından da ilk savaş uçağı düşürülmesi gibi askerî harekâtlar yapılmış ve bu olaylar tarihe havacılık ilkleri olarak geçmiştir. Gerçekleştirilen bu keşif uçuşları daha önce balonlar vasıtasıyla gerçekleştirilen uçuşlardan farklı olarak uçakla yapılan ilk keşif harekâtlarıdır. İlk defa yapılan havadan keşif faaliyetleri pilot koltuğu altına yerleştirilmiş olan fotoğraf makineleri vasıtası ile 700 m irtifa 72 km hızla 35 saniye süreyle çekilen tetik ile gerçekleştirilmiştir. 26 Ekim 1911 tarihinde askerî havacılık tarihine geçecek diğer bir olay gerçekleşmiştir. Yüzbaşı Moizo'nun Nieuport tipi uçağı altı bin askerden oluşan askerî kampın üzerinde uçarken yerden açılan tüfek atışlarına maruz kalmış ve kanatlarından isabet almıştır. Gerçekleşen olay tarihteki ilk hava-yer harekâtıdır. Yine hava-yer harekâtı kapsamında yerden açılan ateşler ile Trablusgarp Savaşı'nda ilk kez hava savunma silahlarından yoksun Osmanlı kuvvetlerince tüfek vasıtasıyla Farman tipi iki kişilik uçak düşürülmüştür. Trablusgarp Savaşı'nda havacılık tarihine geçecek ilkler savaş süresince devam etmiştir. Savaş döneminde psikolojik harp unsurlarından olan havadan propaganda amaçlı bildiri atılmış, ilk gece uçuşu yapılmış, ilk telsiz muhaberesi gerçekleştirilmiş ve Teğmen Piero Manzini hava harekâtında hayatını kaybeden ilk pilot olmuştur. Yüzbaşı Moizo, 10 Eylül 1912 tarihinde uçurduğu Nieuport uçağında meydana gelen motor arızasından dolayı Osmanlı kontrolündeki bölgeye zorunlu iniş gerçekleştirmiş, harp esiri olarak alınmış ve tarihe esir olarak alınan ilk pilot olarak geçmiştir. Yüzbaşı Moizo ancak 13 Ekim 1913 tarihinde yapılan ateşkes anlaşmasından sonra serbest bırakılmıştır.²⁴

Mahmut Şevket Paşa, Binbaşı Mehmet Ali Bey ve Süreyya (İlmen) Bey'in uçaklar ve balonlar hakkında araştırma yapması için Avrupa'ya gitmesine karar vermiştir. 7 Mayıs 1912 Pazartesi günü sabah 8.30'da yola çıkan ekip, 25 Nisan Çarşamba akşamüzeri Viyana'ya ulaşmıştır.²⁵ Leipzig ve Berlin'e de gitmişlerdir. Hangarları, fabrikaları gezmiş; uçaklar, balonlar hakkında teknik bilgileri almışlardır. Süreyya (İlmen) Bey ve ekibi Avrupa'dayken Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'dan, Trablusgarp Savaşı'nda kullanılmak için uçak alınmasının iyi olacağı ve bunun için acele edilmesi bilgisi gelmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın 14 Haziran 1912 tarihinde gönderdiği

23 Farag Agbili, "Trablusgarp'ın İtalya Tarafından İşgali ve Osmanlı Devleti'nin Tutumu", Karabük Üniversitesi, SBE, Karabük, 2019, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 108.

24 Abdullah Sami Tekin, "Trablusgarp Harbi ve Havacılık Tarihinde İlkler", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, C 3, S 2, Yıl 2020, s. 19-25.

25 Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947, s. 37-38.

mektupta hangar ve uçaklar için ne kadar tahsisat gerekeceğini sormuştur. Uçaklar, Trablusgarp Savaşı'na yetişemeyecekse de bir an evvel tayyare mektebi açmak ve pilot yetiştirmeye ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir.²⁶

İngiltere Bristol Fabrikasına iki adet çift kişilik uçak sipariş edilmiştir. Süreyya (İlmen) Bey'in başında olduğu bu ekip Almanya'dan bomba atma kapasitesine sahip iki Harlan, Fransa'dan üç REP eğitim uçağı, İngiltere'den iki yeni Bristol uçağı daha almışlardır. Ayrıca Fransa'dan dört uçaklık hangar ile iki tane tek uçaklık seyyar hangar, Almanya'dan 20 ve 50 kg'lık uçak bombaları, İngiltere'den 3,5 kg'lık 120, 15 kg'lık 60 bomba almışlardır.²⁷ Tetkik heyeti, pilotlarımıza bu uçaklarla uçuş öğretmek için Yunov ve Rentzel isiminde iki Alman pilotu uçaklarla birlikte İstanbul'a göndermiştir.²⁸

Süreyya (İlmen) Bey, İstanbul'a döndükten sonra tayyare mektebi işleriyle uğraşmaya devam etmiştir. İlk iş olarak Safraköyü civarında birtakım tesis yapımına girişilmiş ve bu inşaat tartışmaya konmuştur. Bu sırada kabinenin değişmesi üzerine Harbiye Nazırlığına Mahmut Şevket Paşa'nın yerine Nazım Paşa getirilmiş ve inşaat durdurulmuştur. Bunun sebebi memleketin o zamanki siyasi durumu ve Nazım Paşa'nın Mahmut Şevket Paşa kadar havacılıkla yakından ilgilenmemesidir.²⁹

Trablusgarp Savaşı'nda, Osmanlı birlikleri uçak kullanamasa da hava tehdidine yönelik çabalar, hava savunma görevi icrası, hava saldırılarından korunma gibi karşı hamle olarak nitelendirilecek birçok ilklerin içerisinde yer almıştır. Uçağın ve balonların harp harekâtı içerisindeki yeri ve önemini gören Osmanlı devlet adamları, bu yeni savaş aracının temini için uğraş vermiş, Avrupa'da subaylara eğitim verilmesi, askerî havacılık teşkilatının kurulması, bir tayyarecilik merkezinin oluşturulması ve kendi personelini yetiştirmek gibi dönem içerisinde önemli adımlar atmışlardır. Bu adımların atılmasında Trablusgarp Savaşı'nda bizzat uçakların etkilerinin görülmesinin büyük bir etkisi olmuştur.³⁰

26 İlmen, s. 50-51, 83.

27 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 125.

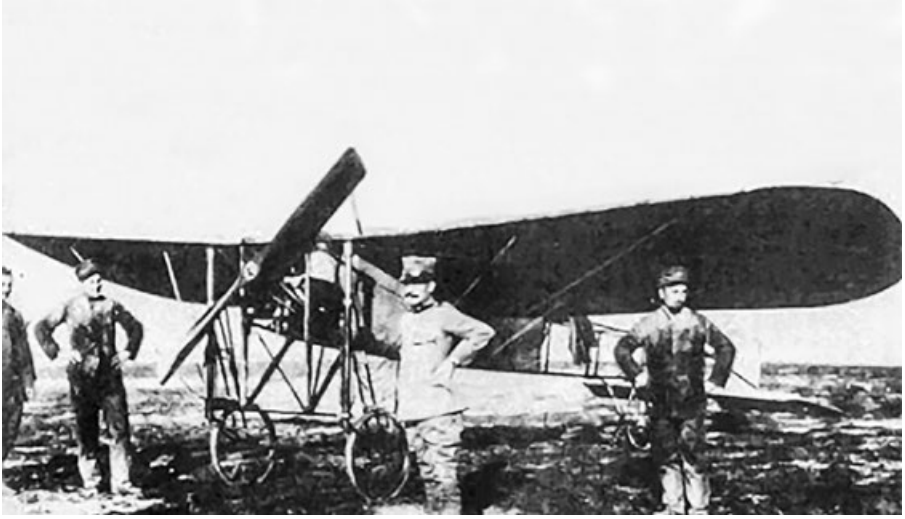
28 Keyüsk, s. 33.

29 Keyüsk, s. 49.

30 Deniz Kurt ve Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, s. 368-393.



Fotoğraf 05: Kurmay Binbaşı Mustafa Kemal, Trablusgarp, 1911³¹



Fotoğraf 06: İtalyan Savaş Uçağı, 1911³²

Osmanlı-İtalyan Savaşı'nı fırsat bilen Balkan devletleri 3 Ekim 1912'de Bulgaristan, Sırbistan, Yunanistan ve Karadağ Hükûmetleri olmak üzere,

31 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 19.

32 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 21.

Osmanlı Devleti'ne ortak bir nota vererek Türk Hükûmetinden üç gün içinde eski Sırbistan, Makedonya, Arnavutluk ve Girit'e muhtariyet verilmesini istemişlerdir. Osmanlı Devleti, Balkan devletlerinin bu isteklerinin hiçbirini kabul etmemiştir. Balkan devletleri, Rusların da desteğiyle Panbalkan ittifakını kurmuşlardır. Milliyetçilik temeline dayanarak kurulan Balkan devletleri zamanla yetersizliklerinin sıkıntısını çekmişlerdir. Ulusal birliklerini Osmanlı Devleti'nin aleyhine genişletme peşine düşerek Osmanlı Devleti'ne 8 Ekim 1912'de savaş ilan etmişlerdir.³³

Balkan Savaşlarında Karadağ hariç olmak üzere Bulgarlar, Sırp lar ve Yunanlar uçaklardan çoğunlukla keşif amaçlı faydalanmışlardır.³⁴ Daha savaş başlamadan, Bulgarlar uçak satın almış ve pilotlarını eğitmişlerdir. Rus pilotlar gönüllü olarak destek olmuşlardır. Uçaklarının eski ve bakımsız olmasına rağmen Bulgarlar başarılı uçuşlar yapmışlardır. Yunanlar Selânik'e uçakla bomba atmış, bu durum ilk defa görülen bir şey olduğundan halkta büyük bir paniğe neden olmuştur. Bulgarlar, uçaklarla Edirne ve Kırklareli civarında Osmanlı askeri ve halkına yönelik bildirimler atmışlardır.³⁵

Osmanlı ordusunda iş görecek uçak ve pilotlar olsa da bunların nasıl idare edilebileceğini bilen komutan olmayışı, Balkan Savaşlarında hava gücünün kullanılmasını olumsuz yönde etkilemiştir. Kırklareli ve Selânik'e keşif amaçlı, Osmanlı Devleti tarafından uçak gönderilmiştir.³⁶ Savaş süresince başarılı keşif uçuşları yapılmış, yapılan keşif uçuşları sırasında 1,5 kilogramlık sahra topları Bulgar birlikleri üzerine atılmıştır. Böylece Türk uçakları ilk kez havadan bombardıman yapmıştır.³⁷

Osmanlı Devleti, Bulgaristan ve Yunanistan'a kıyasla hava araçlarından yeterince yararlanamamıştır. Bunun sebepleri arasında başta havacılık teşkilatının tesis edilmesiyle yakından ilgilenen Süreyya (İlmen) Bey'in Balkan Savaşı'nın başlamasından üç ay gibi bir süre önce Harbiye Nazırı Nazım Paşa tarafından görevden alınması, pilotların tecrübe eksikliği ve bir kısmının da eğitimlerini tamamlamadan yurda dönmeleridir. Osmanlı ordusunda bazı üst kademedeki subayların havacılığın önemini yeterince kavrayamamış olması, ihtiyaç dolayısıyla kiralanan yabancı pilot ve makinistlerden istenen sonucun alınamaması bunun yanında Balkan Savaşı'nda cephelerde alınan ağır yenilgiler neticesinde uçakların bir kısmının orada bırakılması ve düşman eline geçmemesi için yakılması gibi sebepleri gösterebiliriz.³⁸

33 Richard C. Hall, *Balkan Savaşları 1912-1913 I. Dünya Savaşı'nın Provası*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 28-29.

34 Suat Zeyrek, "Birinci Balkan Yenilgisinin İç ve Dış Sebepleri", İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 2012, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 401.

35 Salim Aydın, "Osmanlı Basımında Balkan Savaşları (1912-1913)", Marmara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2012, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 87-89, 245.

36 İlmen, s. 108, 112.

37 Kurt ve Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri...*, s. 97.

38 Kürşad Karacaçıl, "Balkan Savaşlarında Osmanlı Devleti'nde Havacılık Faaliyetleri", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S 200, Ekim 2012, s. 73-90.

İkinci Balkan Savaşı, Türk hava gücü tarihinde ayrı bir öneme sahiptir. Türkler, uçaklardan Balkan Savaşlarının ikinci safhasında daha etkin yararlanmışlardır.³⁹

Pilotlar savaş sırasında kendilerini geliştirmişlerdir fakat makinist ve tamirci sıkıntısı devam etmiştir. Bu sebeple Bahriye Tersanesine başvurulmuş; Çarkçı Teğmen Tophaneli İbrahim Murat, İsmail, Hüseyin, Yahya, Ömer, Seyyid Beyler Yeşilköy İstasyonu emrine verilmiştir. Bunlardan bazıları daha sonra pilot olmuştur.⁴⁰

Bu dönemde karşılaşılan bir diğer problem de uçakların tamir meselesidir. Her ne kadar Yeşilköy’de küçük bir uçak atölyesi kurulmuş ise de alet ve makine eksikliğinden dolayı ancak burada ufak tefek tamiratlar yapılabilmektedir. Kırılan, kopan veya bozulan parçaların tamiri Yeşilköy’den uzak bir mevki olan Zeytinburnu’nda bir fabrikanın atölyesinde yapılabilmektedir. Fakat atölyelerdeki malzeme ve tamir için yeterli alet ve edevatın olmaması birçok sıkıntıya neden olmuştur.⁴¹

İkinci Balkan Savaşı’nda eldeki Bleriot, Mars, REP uçaklarıyla Fesa, Nuri, Salim, Fazıl, Fethi Beyler harekâta katılmışlardır. Keşif ve gösteri uçuşları yapılmış, REP uçağı çok eski olduğundan rasitler görev yapmamışlardır. Balkan Harbi’nden sonra Tayyare Mektebi açılmıştır.⁴²

Balkan devletleri ile yapılan antlaşmalarla İkinci Balkan Savaşı, Osmanlı Devleti adına sona ermiştir. Osmanlı havacıları, savaş içerisinde özellikle Edirne’nin alınmasında yaptıkları keşif ve gözetleme faaliyetleri ile ön plana çıkmışlardır. Harekâtın icrasında yapılan hava keşiflerinin, ordunun yönlendirilmesinde büyük bir etkisi ve yeri olmuştur. Savaş süresince havacıların kazandığı tecrübe ve deneyim, uzun mesafeli ilk uçuşların yapılmasına etki etmiştir. Bunun yanında havacıların özgüvenleri artmıştır. İmkânsızlıklar ve malzeme yokluğuna rağmen görevler fedakâr bir şekilde gerçekleştirilmiştir.⁴³

1.1.3. İlk Uzun Mesafeli Uçuş (1914, İstanbul-Kahire Seferi)

Havacılık faaliyetlerinin artmasıyla uzun mesafeli uçuşlar başta pilotlar olmak üzere herkesi heyecandırmıştır. 1 Ekim 1913’te Paris’ten havalanan Daucourt, İstanbul üzerinden Kahire’ye uçmak istemiştir. Fakat Torosları geçtikten sonra uçağı düşmüş ve kanadı kırılmıştır. Paris-Kahire uçuşunu ikinci kez iki Fransız pilotu Marc Bonnier ve J. Vedrines yapmışlardır. Marc Bonnier, 10 Kasım 1913’te Paris’ten havalanarak 20 Kasım’da İstanbul’a gelmiş, bu tarihte J. Vedrines, Paris’ten havalanmış, 6 Aralık’ta

39 Osman Yalçın, “Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda İki Önemli Gelişme: Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu”, *Turkisch Studies*, C 6, S 2, 2011, s. 1037.

40 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 138.

41 Keyüsk, s. 122.

42 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 157.

43 Kurt ve Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze...*, s. 108.

İstanbul'a gelmiştir. 21 Aralık 1913'te Vedrines, 1 Ocak 1914'te Marc Bonnier Kahire'ye varmışlardır.⁴⁴ Başkomutan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa; Balkan Savaşlarının olumsuz etkilerini ve son dönemlerdeki toprak kayıplarını unutturmak, havacılığı geliştirmek için yardım toplamak, Osmanlı havacılarının yeteneklerini dünyaya göstermek, Osmanlı Devleti vatandaşlarının çoğunluğunu oluşturan Türklerin ve Müslümanların moral-motivasyonu güçlendirmek gibi sebeplerle İstanbul'dan Kahire'ye bir sefer düzenlenmesine karar vermiştir.⁴⁵

Fransız pilotların Paris'ten İstanbul'a gelerek İstanbul'dan da Kahire'ye gitmeleri, Türk pilotlarında Kudüs'e seyahat gerçekleştirme arzusunu ortaya çıkarmıştır. Türk pilotlar İstanbul'dan havalandıktan sonra Anadolu'nun çeşitli merkezlerine uğrayarak Kudüs'e varmayı hedeflemişlerdir.⁴⁶ Fransızların Paris'ten Kudüs'e gelmeleri üzerine, Kudüs ileri gelenleri Osmanlı Devleti'ne dilekçeyle müracaat ederek İstanbul'dan Kudüs'e gelecek pilotlara ödül vereceklerini bildirmişlerdir. İlk gelen pilota 200 lira ödül diğerlerine ise çeşitli hediyeler vereceklerini ifade etmişlerdir. Ayrıca Osmanlı ordusuna da bir uçak hediye edeceklerini söylemişlerdir.⁴⁷

İstanbul-Kahire uçuşunun yapılacağı, 1914 yılının Ocak ayı içerisinde duyurulmuştur. Yeşilköy Hava Meydanı'nda bu dönemde uçabilir durumda 3 yeni Bleriot (Muavenet-i Milliye, Ertuğrul, Tarık Bin Ziyad) ve 2 Deperdussin (Osmanlı, Prens Celaleddin) bulunuyordu. Harekât için bu uçaklar arasından Muavenet-i Milliye ve Prens Celaleddin seçilmiştir. Uçak seçiminde Prens Celaleddin uçağının Mısırlı bir Prens olan Celaleddin Bey tarafından hediye edilmiş olması, Muavenet-i Milliye'nin de halkın bağışları ile alındığını vurgulayan bir isme sahip olması etkili olmuş olabilir. Bu uçaklardan Bleriot tipi Muavenet-i Milliye yeni olmasına rağmen, Prens Celaleddin böyle uzun mesafeli bir uçuşu kaldırabilecek durumda değildir. İstanbul-Kahire arası mesafenin 2.500 km olduğu öngörülmüştür. Yolculuk şu etaplardan oluşmuştur: İstanbul, Eskişehir, Afyonkarahisar, Konya, Ulukışla, Adana, Halep, Humus, Beyrut, Şam, Kudüs, El-ariş, Port Said, Kahire. Uçaklar Kahire'ye ulaştıktan sonra uçarak İskenderiye'ye gidecektir. Muavenet-i Milliye uçağında pilot olarak Yüzbaşı Fethi Bey, rasit olarak Yüzbaşı Sadık Bey, Prens Celaleddin'de ise pilot olarak Üsteğmen Nuri, rasit olarak Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey görev yapmıştır.⁴⁸

Görevlendirme 6 Şubat 1914'te yapılmış hava durumunun fırtına ve kar olmaması durumunda, 8 Şubat Pazar günü sabah saat sekizde seyahatin

44 Fikret Arıt, *Adlarını Göklere Yazdırdılar*, Baha Matbaası, İstanbul, 1964, s. 12-13.

45 Davud Kapucu ve Erdal Korkmaz, *Osmanlıdan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, Ankara, 2020, s. 40.

46 Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 19 Ocak 1914, s. 3.

47 Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 20 Ocak 1914, s. 3.

48 Kurter, C 1, s. 195-196.

başlamasına karar verilmiştir.⁴⁹ 8 Şubat 1914'te yağmurlu bir havada tören başlamıştır.⁵⁰ Gazetede, seyahatin 25 gün süreceği belirtilmiş, uçuş için bir de harita hazırlanarak güzergâh işaretlenmiştir.⁵¹ Uçakların yolculuğa başlaması İslamiyet'in en yüce, en aziz, en mübarek gününe tesadüf ediyor denilerek sevinçle karşılanmıştır.⁵² Seyahat Kudüslülerin arzusuyla gerçekleştiği için Türk pilotlarının Kudüs'te iki gün kalmasına izin verilmiştir.⁵³ Tanin gazetesi, Harbiye Nazırı'nın bu seyahati yaptırma amacının Anadolu, Suriye ve Mısır'daki İslam ahaliye havacılığın sadece Avrupa'ya has bir gelişme olmadığını göstermek olduğunu yazmıştır.⁵⁴

8 Şubat Pazar günü saat 09.10'da Prens Celaleddin havalanmış iki dakika sonra da Muavenet-i Milliye havalanmıştır. Üsteğmen Nuri, kapalı havada görüş seviyesi çok düşük olduğundan Bursa'dan dönerek tekrar Yeşilköy'e iniş yapmıştır. Yüzbaşı Fethi doğuya doğru uçmuş ve önce Adapazarı'na inmiştir. Adapazarı'ndan Eskişehir'e uçarak yolculuğun ilk etabını tamamlamıştır.⁵⁵ Nuri Bey birkaç gün sonra tekrar yola çıkmıştır. İki uçağın Şam'a yolculuğu neredeyse normal şartlar altında gerçekleşmiş, her iki uçak da birer kez kaza geçirmiştir.⁵⁶

Yolculuk sırasında Fethi Bey'in Muavenet-i Milliye uçağı ile Fransız Pilot Daucort'un en alçak noktasından bile geçmeyi başaramadığı Toros Dağlarının en yüksek yerinden arızasız bir şekilde geçerek Halep'e inmiş olması büyük bir başarıdır.⁵⁷

27 Şubat günü Muavenet-i Milliye, Şam'dan Kudüs'e doğru yola çıkmış ve Taberiye Gölü civarında "*Cehennem Vadisi*" adlı bölgede bir kaza sonucu düşmüş, Fethi ve Sadık Beyler şehit olmuşlardır.⁵⁸ Türk havacılığının ilk şehitleri olan Fethi ve Sadık Beyler için Şam'da cenaze töreni yapılmış ve Emeviye Camisi'nde Selahaddin Eyyubi Türbesi'nin yanına defnedilmişlerdir.⁵⁹

Prens Celaleddin uçağı, Fethi ve Sadık Beylerin yaptığı kaza günü Şam'a ulaşmıştır. Harbiye Nezareti üçüncü bir uçağın yolculuğa çıkmasına karar vermiştir. 6 Mart günü Bleriot tipi Ertuğrul uçağı ile pilot Salim ve rasıt Kemal Beyler yola çıkmışlardır. Üçüncü uçağın seyahat teşebbüsü başlan-

49 Peyam Gazetesi, 6 Şubat 1914, s. 4.

50 Kapucu ve Korkmaz, s. 41.

51 Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 8 Şubat 1914, s. 1.

52 İkdâm Gazetesi, 8 Şubat 1914, s. 1.

53 Sabah Gazetesi, 9 Şubat 1914, s. 1.

54 Tanin Gazetesi, 11 Şubat 1914, s. 1.

55 Kurter, C 1, s. 197-198.

56 Keyüsk, s. 187.

57 F. Rezzan Ünalp, "*İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihî Gerçek*", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 138.

58 Tanin Gazetesi, 12 Mart 1914, s. 1.

59 Emin Kurt, "*Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)*", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S 365, Haziran 2010, s. 57.

gıçta başarısız olmuş ve uçak Edremit kasabasında kaza geçirmiştir. Ertuğrul uçağının kasabalarına yakın bir yerde kaza geçirmesine çok üzülen Edremitliler, para toplayarak Bleriot tipi bir uçak satın almışlardır. Uçağa “*Edremit*” adı verilmiştir. Dördüncü sefer için yine Salim ve Kemal Beyler gönüllü olmuşlardır.⁶⁰ İstanbul’dan gelen emirle rota değiştirilerek Şam’dan sonra sahil üzerinden uçuşun devam ettirilmesi istenmiştir. Prens Celaleddin uçağıyla Üsteğmen Nuri ve Yüzbaşı İsmail Hakkı 9 Mart’ta Yafa’ya gelmişler ve 11 Mart’ta Yafa’dan kalkarken uçak hız kaybına uğrayarak denize düşmüştür. Üsteğmen Nuri Bey boğularak şehit olmuş, İsmail Hakkı Bey kurtarılmıştır.⁶¹

Salim ve Kemal Beyler, 11 Nisan 1914’te İstanbul’dan Saidiye gemisiyle hareket etmişler ve 19 Nisan günü Beyrut’a ulaşmışlardır. Salim Bey’in idaresindeki Edremit Uçağı, 3 Mayıs 1914’te Kudüs’e varmıştır. Salim ve Kemal Beyler Kudüs halkının yoğun sevgi ve alkışlarıyla karşılanmışlardır.⁶²

Uçak, 9 Mayıs 1914’te Kahire’ye varmış ve Kahire’de büyük bir coşkuyla karşılanmıştır. Pilotlarımız burada birçok gösteri uçuşu yapmışlar ve daha sonra İskenderiye’ye geçmişlerdir. Bu yolculuk sırasında 7 uçak alınacak kadar bağış toplanmıştır.⁶³ Salim ve Kemal Beyler İskenderiye’ye giderek İstanbul-İskenderiye seyahatini başarıyla tamamlamışlardır.⁶⁴ İstanbul-Kahire-İskenderiye seferini başarı ile tamamlayan Yüzbaşı Salim Bey ve Yüzbaşı Kemal Bey Romanya vapuru ile İzmir üzerinden İstanbul’a varmak üzere 23 Mayıs 1914’te yola çıkmışlardır.⁶⁵

Kahire Zaferi’yle, Türk havacılığı uluslararası havacılıkta ön safa geçmiş, uçuşu başarıyla tamamlayan Salim Bey tanınan bir pilot olmuştur.⁶⁶ Yüzbaşı Kemal Bey ise 1915 yılında Çanakkale Cephesi’nde 2’nci Tümen Kurmay Başkanlığı⁶⁷ görevinde iken Birinci Kerevizdere Muharebesi’nde şehit düşmüştür.⁶⁸

İstanbul-Kahire seferi sırasında şehit olan havacılarımız, verilen vazife uğrunda her türlü zorluğu göze alacak cesaret ve kararlılığa sahip birer kahraman olarak adlarını tarih sayfalarına altın harflerle yazdırmışlardır.⁶⁹ İlk hava şehitlerimiz olan Fethi, Nuri ve Sadık Beyler için her yıl anma

60 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 154-155.

61 Ünalp, s. 141.

62 *İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahatleri 8 Şubat-15 Mayıs 1914*, s. 198.

63 Süleyman Beyoğlu, “*Türk Havacılığının Doğuş Yılları*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 8.

64 Sabah Gazetesi, 14 Mayıs 1914, s. 2.

65 *İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahatleri 8 Şubat-15 Mayıs 1914*, s. 222.

66 Aydar, s. 80.

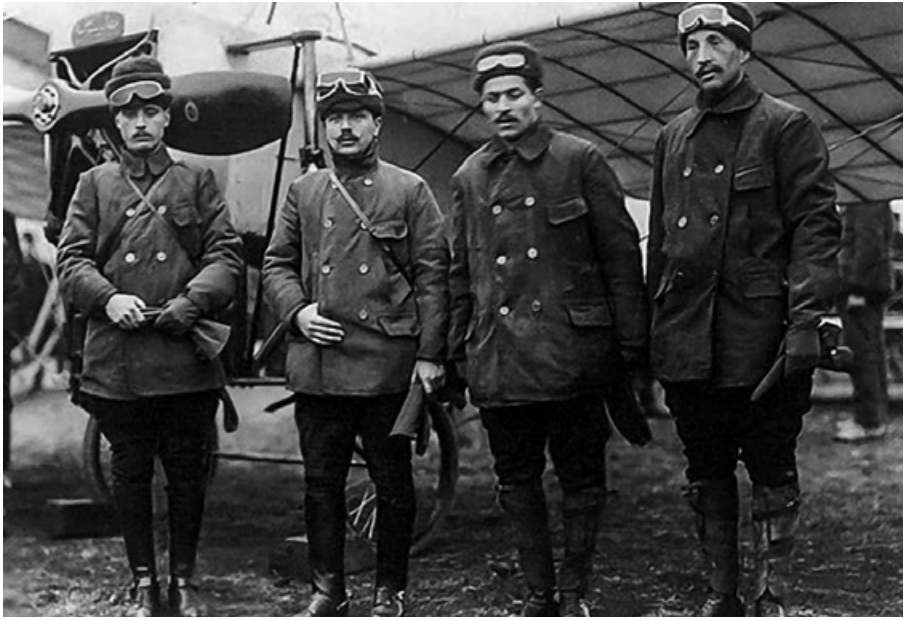
67 İsmet Görgülü, *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922 Balkan Birinci Dünya ve İstiklal Savaşı*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2014, s. 87.

68 Edward J. Erickson, *Gelibolu Osmanlı Harekâtı*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Çeviren: Orhan Düz, İstanbul, 2015, s. 173.

69 Ünalp, s. 145.

törenleri yapılmış ve şehitlerin hatırasını yaşatmak için İstanbul'un Fatih semtinde bir abide yaptırılmıştır. Şehit olan pilotlar ve İstanbul-Kahire seferine katılanlar için seyahat anısı olarak özel madalya çıkarılmasına yönelik kanun hazırlanmıştır.⁷⁰ Şehit olan Fethi Bey'e tüm ülke yas tutarken Muğla'nın Meğri kazasında yaşayanlar üzüntülerini yaşadıkları yerin ismini Fethi Bey'e ithafen Fethiye yaparak göstermişlerdir.⁷¹

Kahire seferi, taşınan posta ve izlenen güzergâh vasıtasıyla Enver Paşa'nın Arap topraklarında devlet otoritesini psikolojik harekâtla sürdürmek istediğini göstermiştir. Sefer sırasında taşınan postaların Teşkilat-ı Mahsusayla ilgili olduğu düşünülmüştür.⁷²



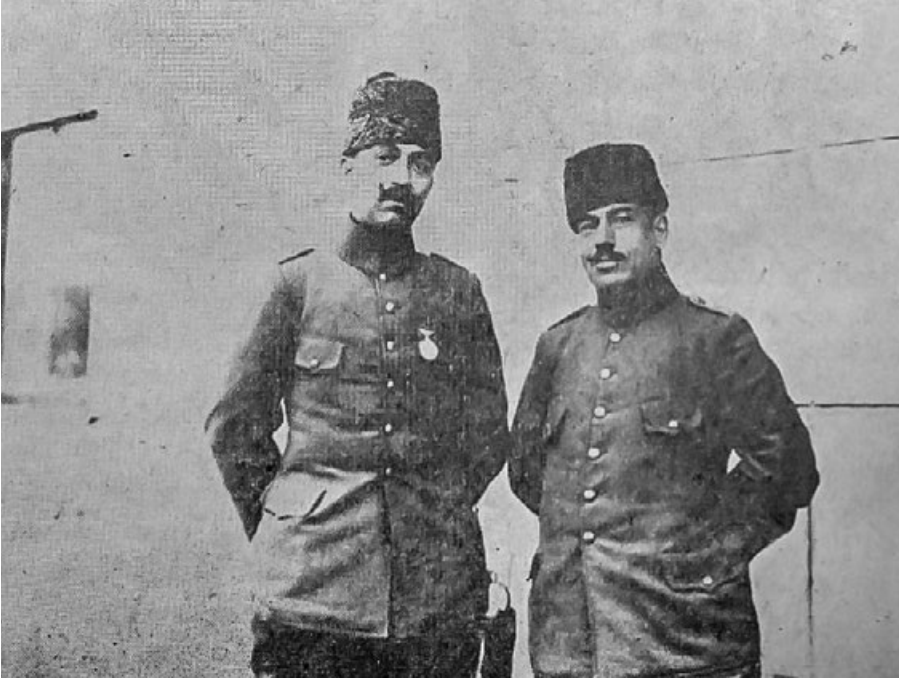
Fotoğraf 07: Kahire Seferi Mürettebatı (Soldan Sağa: Sadık, İsmail Hakkı, Fethi ve Nuri Beyler)⁷³

70 Emin Kurt, "Türk Hava Kuvvetlerinin...", s. 58.

71 Orhan Aydar, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s. 105.

72 Ünalp, s. 136.

73 Kansu, Şenöz, Öztuna, s. 150.



Fotoğraf 08: Salim ve Kemal Beyler⁷⁴

1.2. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SÜRECİNDE OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVA GÜCÜ (1914-1918)

Birinci Dünya Savaşı sürecinde, havacılık faaliyetleri için Almanya'dan bir heyet gönderilmiş, heyet başkanlığına Pilot Yüzbaşı Serno getirilmiştir. Yüzbaşı Serno başkanlığındaki heyetle birlikte gelen 12 uçak, Türk ordusunun ihtiyacına yetecek düzeyde bulunmamıştır. Bu sebeple uçak tedariki için Türk ve Alman hükûmetleri arasında çeşitli yazışmalar ve temaslar yapılmış, Almanya'dan bir miktar daha uçak satın alınması sağlanmıştır. 1915 yılında satın alınan uçakların Türkiye'ye getirilmesi önemli bir konu olmuştur. Almanlar, Sırlar ve Ruslarla savaş hâlinde bulunduğundan, bu ülkelerden geçen yollar kapalıydı. Romanya ve Bulgaristan da daha tarafsız oldukları için bu ülkelerin topraklarından uçak ve diğer savaş malzemesinin Türkiye'ye getirilmesine müsaade edilmemiştir. Alman Hükûmeti, bu durum karşısında uçakların Güney Macaristan'a kadar trenle nakledilmesine, buradan sonra havadan Türkiye'ye gönderilmesine karar vermiştir. Uçuşa hazırlanan ilk dört uçağa yedek benzin depoları takılmış ve Almanya'da pilot eğitimi gören Türk subaylarına teslim edilerek havadan İstanbul'a gönderilmişler ancak bu uçaklardan üçü, motor arızası nedeniyle-

74 Aydar, s. 110.

le Bulgaristan'a inmek zorunda kalmış ve Bulgaristan uçaklara el koymuştur. Uçakların Türkiye'ye gönderilmesi için uzun görüşme ve yazışmalar yapılmış, sonunda Almanların da uygun görmesi ile bu uçakların Bulgar ordusunda, eğitim maksadıyla kullanılması hakkında anlaşmaya varılmıştır. Yalnızca bir uçak Türkiye'ye gelebilmiştir. Daha sonra birkaç Gotha deniz uçağı da uçarak Türkiye'ye getirilmiştir. Yüzbaşı Serno uçak tedariki için Eylül 1915'te tekrar Almanya'ya gitmiş ve 12 Dorna tipinde çok daha gelişmiş deniz uçaklarının Türkiye'ye satılması hususunda olumlu bir sonuç almıştır. Fakat o sıralarda kara ve deniz havacılığı arasındaki rekabetten dolayı Bahriye Nezareti eldeki uçakların yeterli olduğu, gelecek uçaklara yer bulunamayacağı ve değişik tipte uçak alınmasının mahzurlu olacağı gibi sebeplerle uçak alımının durdurulmasını sağlamıştır.⁷⁵

Hâlbuki Osmanlı Hükûmeti bir ölüm kalım savaşı içinde bulunuyordu. Çeşitli cephelerde çarpışan kara kuvvetlerine keşif, gözetleme ve taarruzi destek yapacak hava kuvvetine çok ihtiyacı vardı. Bu yüzden Bahriye Nezaretinin bu kritik devrede on iki deniz uçağının satın alınmasına engel olmasının izahı gerçekten güçtür. Bulgaristan, Almanya'nın safında savaşa girdikten ve Sırbistan yenilgiye uğradıktan sonra yollar açılmış, Almanya'dan yapılan nakliyat işi kolaylaşmıştır. Bundan sonra savaşın sonuna kadar Akdeniz Komutanlığı emrindeki Alman deniz tayyare birliği uçakları da dâhil olmak üzere Almanya'dan ortalama 185 uçak, 1.520 bakımcı ve diğer personel ve 190 pilot gönderilmiştir. İstanbul'a gelen bu uçaklar deniz ve demir yollarının imkân ve kabiliyetlerine göre çeşitli cephelere gönderilmiştir. Harbin devamı sırasında İstanbul'da toplanan uçak malzemeleri, yakıt, cephane ve bombaları cephelerdeki tayyare bölüklerine ulaştırabilmek hem zor hem de uzun zaman almıştır. İkmal işlerini kolaylaştırmak için cephelerde hava kıtaat komutanlığı teşkil edilerek lüzumlu ihtiyaç maddeleri İstanbul'dan buralara gönderilmiş ve tayyare birliklerine daha yakın bölgede bulunan bu komutanlıklar kanalı ile ikmal işleri yürütülmüştür. Uçak bombaları ile uçaklardan atılan uçak oklarının büyük kısmı Türkiye'de Bakırköy'de kurulan bir atölyede yapılmıştır. Savaş sırasında bunlardan 6-10 kg'lık bombaların yapılmasına hız verilmiş, bir taraftan da Almanya'dan demir yolu ile bomba getirilmiştir. Almanya'dan getirilen bombaların ilk partisi bira fiçilerine yerleştirilmek suretiyle Türkiye'ye sokulmuş, aynı şekilde ikinci parti getirilirken Rumen gümrük memurlarının Alman biralarını tatmak istemesi üzerine durum anlaşılmış ve bombalara el konmuştur. Almanya-Türkiye arasındaki yol açıldıktan sonra bir miktar daha bomba getirilmiştir. İstanbul'da yapılan ve Almanya'dan getirilen bombalar İstanbul'da depo edilerek muhtelif cephelere deniz yolu ve kara yolu ile nakledilmişlerdir.⁷⁶

75 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969, s. 254-256.

76 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 254-256.

Savaş içerisinde çeşitli Türk cephelerine özellikle Filistin Cephesi'ne gönderilen dolgun kadrolu Alman tayyare birliklerinin uçakların bakım ve onarımlarını yapmak için yeter sayıda teknik personel, avadanlık ve yedek malzemeleri bulunmaktaydı. Çünkü harekât alanında bu birliklerin bakım ve onarımlarını destekleyecek endüstri bakımından gelişmiş yerler bulunmadığı gibi İstanbul ile bağlantı sağlayacak yol ve demir yolları pek sınırlıydı. Bu bakımdan Filistin Cephesi'ne gönderilen hava birliklerinin bakım ve onarımları kendi kendine başaracak kudret ve kabiliyette sahip olmalarına önem verilmiştir.

Irak ve İran Cephesi'nde durum biraz farklı olmuştur. 6'ncı Ordu ile harekât yapan 2'nci, 13'üncü Tayyare Bölükleri için endüstri bakımından oldukça ileri olan Bağdat şehrinde tesviye, tornacı gibi teknik elemanları bulmak az da olsa mümkün olmaktadır. Özellikle uçakların ağaç kısmını onaracak marangoz daha kolaylıkla bulunabilmiştir. Cephede kırılan uçakların onarılması için İstanbul Hava Uçuş Okulu Ana Bakım Tamirhanesine gönderilmek mümkün idiye de nakliye araçlarının yetersizliği, mesafenin çok uzak olması sebebiyle onarıma gönderilen bir uçağın üç dört aydan önce tekrar cepheye gelmesine imkân olmamıştır. Bundan dolayı kırılan veya onarımı gereken uçakların yerinde tamiri zorunluydu. Esasen Bağdat Sanat Okulunun sanatkâr ve makinelerinden faydalanılarak orada bir onarım atölyesi kurulmuş ve böylece birçok uçağın onarım işleri başarılmıştır. Gün geçtikçe eldeki yedek malzemeler bitmiş ve ihtiyaçların mahallinden tedariki zorunluğu karşısında kalınmıştır. Mahallinden tedarik işinin satın alma suretiyle yapılması gerekmiştir. Bu ise kanuni formaliteler yüzünden uzun zaman almış ve bu süre içinde uçakların onarılma işi gecikmiş, bu yüzden birliklerde vazife yapacak uçak sayısı gittikçe azalmıştır. Fırat ve Dicle dolayları nispeten düz olduğundan bu bölgede harekât yapan pilotlar mecburi iniş yapmak durumunda kaldıkları zaman uygun düzlükler bulabilmiş ve uçağı kırmadan veya fazla hasara uğratmadan inebilmiştir. Hâlbuki İran dolayları çok arızalı olduğundan buralarda yapılan mecburi inişlerde çoğunlukla uçaklar parçalanmış veya çok fazla hasara uğramıştır. Bu sebepten İran dolaylarında harekât yapan uçakların çok mükemmel şekilde bakımlarının yapılmasına ihtiyaç olmuştur. Kafkas Harekâtı'nda ise vazife yapan tayyare bölüklerinin hemen hepsi Türk birlikleri olduğu için kadroları Alman bölüklerine göre çok zayıftı. Bu bakımdan bölüklerin bakım personeli çok eksik, yedek uçak ve malzemeleri az, uçakların vasıfları da düşüktü. Ayrıca bölüklerin harekât yaptıkları bölgedeki şehir ve kasabalar endüstri bakımından çok geri kalmış olduğundan mahallinden teknik personel ve lüzumlu malzemelerin tedarik ve ikmali de çok zor olmuştur. Uçakların harekât yaptığı bölge engebeli olduğundan havada arıza yapan uçaklar mecburi iniş sırasında tamamen elden çıkmakta veya çok ağır hasara uğramaktaydılar. Elde sınırlı sayıdaki bakım ve onarım malzemesi kısa

zamanda bitmiş ve yenilerinin ikmali de mümkün olamadığından doğu bölgesinde harekât yapan uçaklar gün geçtikçe iş yapamaz duruma düşmüşlerdir. Esasen İstanbul'da bulunan Başkomutanlık karargâhındaki Alman olan Hava Kuvvetleri Genel Müfettişi, Türk birliklerine bakım ve onarım için gereken malzeme yardımını yapmadığı gibi, bu birliklere iyi vasıfta teknik personel de tayin etmemiştir. Bütün bu sebepler Doğu Anadolu'da harekât yapan birliklerin kabiliyetlerine önemli bir şekilde etki yapmıştır.⁷⁷

Boğazlar bölgesindeki harekâta ise durum farklı olmuştur. Gerek Çanakkale ve gerekse İstanbul Boğazı dolaylarında vazife yapan tayyare birliklerinin büyük bir kısmı Alman ve bir kısmı da Türklerden oluşmuştur. Bölgelerin önemi dolayısıyla buradaki tayyare birliklerinin avadanlıkları ve onarım tesisleri ile tayyare birliklerinin bakım ve onarım personeli, oldukça yeterliydi. Bütün yedek malzeme, motor ve diğer onarım tesisleri İstanbul'da depo edilerek çeşitli cephelere buradan sevk edilmiştir. İstanbul, Türkiye'nin bir endüstri şehri olduğundan uçaklar için ihtiyaç duyulan malzemelerin tedarik ve satın alınması çok daha kolay olmuştur. Büyük bakımlar ve onarımlar, İstanbul'da Yeşilköy'de kurulmuş olan ana bakım ve onarım atölyesinde yapılmıştır. Cephelerde onarılamayan bütün uçaklar buraya gönderildiği gibi İstanbul ve Çanakkale dolaylarında kırılan ve ağır hasara uğrayan uçaklar daha kısa zamanda tamir edilebilmiştir. Çeşitli Türk cephelerinde vazife yapan Türk ve Alman hava birliklerinden Alman hava birliklerinin bakım ve onarımları daha mükemmel olmuş, buna karşılık Türk hava birliklerinin bakım ve onarım işleri büyük aksaklıklar ve mahrumiyetler içerisinde gerçekleşmiştir. Çanakkale ve İstanbul dolaylarındaki hava birlikleri diğer cephelere oranla bakım ve onarımda daha avantajlı tutulmuştur.⁷⁸

Birinci Dünya Savaşı başında Osmanlı Devleti'nin hava gücü durumu şöyledir: 2 adet Deperdussin, 6 adet Bleriot, 1 adet Ponnier, 1 adet Rump-ler, 1 adet Curtiss, 2 adet Nieuport.⁷⁹

Balkan Savaşlarından sonra, Askerî Havacılık Teşkilatının geliştirilmesi, eğitimi ve personelin yetiştirilmesi için Fransa'dan Hava Yüzbaşısı Goys De Mazerac getirilmiş ve Yeşilköy Uçuş Okulu Müdürlüğüne atanmıştır.⁸⁰ Goys De Mazerac 5 Mayıs 1914'te İstanbul'a gelerek binbaşı rütbesi ile göreve başlamıştır.⁸¹ Goys, Osmanlı hava gücünde birtakım yenilikler yapmış, üniformalarda bazı değişikliklere giderek ayrı ve özgün bir sınıfın doğuşuna yönelik ilk farklı düzenlemeleri gerçekleştirmiştir. Havacılığın yeniden to-

77 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 257-258.

78 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 257-258.

79 Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 111.

80 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 6.

81 Ceylin Yıldırım, "Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebelerinde Hava Gücü", *100. Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu 28-29 Nisan 2015*, Harp Akademisi Basımevi, İstanbul, 2015, s. 200.

parlanması için ihtiyaç duyulan 35 kara ve 17 deniz uçağı Goys tarafından Fransa'ya sipariş edilmiştir. Savaş başlayınca Fransa bu uçaklara el koymuş ve bu uçaklar Filistin Cephesi'nde Türk ordusuna karşı kullanılmıştır.⁸² Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine, Tayyare Mektebi Müdürü Fransız Binbaşı Goys görevini bırakarak ülkesine dönmüştür. Boşalan Tayyare Mektebi Müdürlüğüne Topçu Binbaşı Abdülatif Bey getirilmiştir.⁸³

Başkomutanlık Vekâleti tarafından verilen seferberlik emrine göre, Yeşilköy Hava Uçuş Okulundaki Tayyare Bölüğünde bulunan uçak ve pilotlar harekete hazır duruma getirilmiştir. O sırada Hava Okulunda altı uçak bulunuyordu.⁸⁴ Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na girdikten sonra bu uçaklar seferberlik planına göre cephelere dağıtmaya başlanmış ve Çanakkale Cephesi ile Kanal Cephesi'ne birer uçak, Kafkas Cephesi'ne de 2 uçak gönderilmesine karar verilmiştir.⁸⁵

Türk Başkomutanlık Vekâletinin Alman Genelkurmayına yaptığı başvuru üzerine, Türkiye'de bir uçak birliği kurmak ve yönetmek üzere Türk havacılığının kurulması için Alman Hava Yüzbaşı Erich Serno, İstanbul'daki Alman Askerî Heyetine atanmıştır. Yüzbaşı Serno bu tarihten itibaren önemli çalışmalar yapmış ve Alman Genelkurmayına yaptığı tekliflerle, uçak malzemesinin çoğaltılmasını sağlamıştır. Almanya'dan uçak, personel, yedek parça sağlanması planlanmış ancak uçak ve personelin İstanbul'a taşınması sorunuyla karşılaşmıştır. Alet, edevat, çivi vb. küçük ayrıntılar dâhil olmak üzere her şeyin temelden kurulması gerektiği düşünülmüştür. Türk dilindeki teknik terimler yeterli olmadığı için Yüzbaşı Serno, Alman terimlerini de kullanmıştır. Gelibolu'da uygun bir havaalanı seçilmiş, bundan kısa bir süre sonra dört uçaklık bir müfreze de Kafkas Ordusunda kurulmuştur. Uçakların neredeyse tamamı Türk personeli tarafından monte edilmiştir. Daha sonra on uçaklık bir müfreze de Irak Ordusu için teşkil edilmiştir. İlk altı uçak, Ocak 1915'te sağlık malzemesi olarak deklare edilmek suretiyle, tarafsız Balkan devletleri yoluyla gönderilmiştir. İlk uçak 1 Mart 1915'te İstanbul'a ulaşmıştır. Fakat diğer uçakların, İtilaf devletlerinin Bulgaristan ve Romanya'daki büyükelçilerinin itirazı üzerine demir yolu üzerinden ulaşımı engellenmiştir. Bu durumdan dolayı uçakların Macaristan sınırından Edirne'ye kadar, hava yoluyla ulaştırılmasından başka bir seçenek kalmamıştır. Havacılığın o günkü durumuna göre bu çok cesaretli bir girişimdir. Bu yoldan 30 uçak gönderilmiştir. Bir süre sonra Yüzbaşı Serno, Türkiye'deki Alman hava personelinin maaşları ve işeleri için kendine özel bir saymanlık kurmuştur. Sonrasında teknik bilgiye sahip olan Türk subayları, pilot olarak yetiştirilmek üzere Almanya'ya gönderilmiştir. Yeşilköy'de Alman örneğine uygun bir pilot okulu kurulmuş ve başı-

82 Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün...", s. 202-203.

83 Kurt ve Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze...* s. 174.

84 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 8.

85 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 172.

na bir Alman subayı getirilmiştir. Alman Başkomutanlığının teklifi üzerine Türkiye’de bir hava meteoroloji ağı kurulmuş, teknik personelin eğitimine başlanmıştır. 1915 yılı başından savaşın sonuna kadar, Türkiye’deki Alman hava personeli sayısı yaklaşık 600 kişiyi bulmuştur. Bunlardan 100’ü subay olmak üzere, 150’si hava birliklerindeki uçucu personeldir. 250’si uçak montörü, diğerleri de teknik personeldi. Savaş süresince Almanya, Türkiye’ye yaklaşık 400 uçak vermiştir.⁸⁶

Genelkurmay Başkanlığı da 1915 yılında giriştiği hava teşkilatının gelişimini ön plana almıştır.⁸⁷ Başkomutanlık karargâhı, Çanakkale, Uzunköprü, Keşan, Adana ve Şam’da, Irak ve Kafkas Cephelelerinde, yedi tayyare bölümü teşkilatı kurmuş ayrıca bir de sabit balon bölümü teşkil edilmiştir.⁸⁸

Birinci Dünya Savaşı’nda Kullanılan Uçaklar:⁸⁹

DEPERDUSSIN,
REP TEYP N,
BRISTOL PRIER-DICKSON,
BLERIOT XI-2,
BLERIOT R1 PENGOUIN ECOLE,
PONNIER AEOROBATIQUE,
RUMPLER 4A13,
CURTISS MF-2,
NIEUPORT H-6,
RUMPLER B-I,
ALBATROS B-I,
ALBATROS C-1,
FOKKER E-I,
CAUDRON G-III,
MAURICE FARMAN MF-7,
LVG B-I,
GOTHA LD-II,
PFALZ PARASOL A-II,
ALBATROS C-III,
FOKKER-E-III,
GOTHA WD-II,
GOTHA WD-I,
GOTHA WD-XII,
HALBERSTADT DV,

86 Jehuda L. Wallach, *Bir Yardımın Anatomisi*, çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985, s. 179-181.

87 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, C 3, Kısım 6, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1996, s. 306.

88 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 33.

89 Kurt ve Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze...*, s. 368-393.

HANSA BRANDENBURG NW,
ALBATROS D-II,
CAUDRON G-IV,
RUMPLER C-I,
FOKKER D-I,
AEG C-IV,
ALBATROS D-III,
AIRCO DH-4,
GRIGOROVICH M-5,
SABLATING SF-5,
GOTHA WD-XIII,
GOTHA WD-XV,
NIEUPORT-17,
FOKKER D-VII,
VOISIGN III,
BRISTOL SCOUT,
MORANE SAULNIER TIP L,
MARTINSYDE G-102 ELEPHANT,
SHORT 184,
RAF BE-II,
SPAD XIII C-I,
ALBATROS D-V,
DFW C-V,
LVG C-V,
RUMPLER C-IV,
PFALZ D-III.

1.2.1. Kafkas Cephesi

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle beraber, 1 Kasım 1914'te Rus ordusu sınırları geçerek Kafkas Cephesi'nde harekâta başlamıştır. Kafkas Cephesi'nde bulunan 3'üncü Ordu emrine verilen uçaklarla, teknik personel ve pilotlardan oluşan birlik, gemilere yüklenerek Trabzon'a doğru yola çıkarılmıştır. Gemiler 6-7 Kasım 1914 gecesi Karadeniz'de Rus donanması tarafından saldırıya uğramış ve batırılmıştır. Pilotlar, Yüzbaşı Sami ve Yüzbaşı Fesa Bey, Ruslar tarafından esir alınmıştır.⁹⁰ 1915 yılı başlarında Doğu Cephesi'nde 3'üncü Ordu kötü bir duruma girmiştir. Sarıkamış felâketi olmuş, 26 Aralık 1914'te Yavuz zırhlısı bir mayına çarparak yaralanmıştır. 3'üncü Ordunun Karadeniz ikmal yolu tehlikeye girmiş ve ikmal yolu Ulukışla-Kayseri-Sivas-Erzurum güzergâhına çevrilmiştir. Bu nedenle ordunun durumu büsbütün ağırlaşmış ve ikmal hızı azalmıştır. Dolayısıyla Kafkas

90 Erhan Keleşoğlu, "Kafkas Cephesi'nde Hava Harekâtı", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 188-189.

Cephesi'ne uçak göndermek mümkün olmamıştır. Bundan dolayı Kafkas Cephesi'nde 1915 yılında hiçbir hava faaliyeti olmamıştır.⁹¹

1916 yılında Osmanlı Devleti de bu bölgede hava gücünden yararlanmaya başlamıştır. Bu yıl 2'nci Ordu emrine hazırlanmış olan hava birliği 7'nci Tayyare Bölüğü adıyla 3'üncü Ordu emrine verilmiştir.⁹²

1916 yılının Mart ayında bölgeye iki adet Rumpler uçağı daha gönderilmiştir. 7'nci Hava Bölüğü pilotları başarılı görevler icra etmişler ve sağladıkları faydalı bilgilerle bölgedeki Osmanlı kuvvetlerini harekât yönünden rahatlatmışlardır. Kafkas Cephesi'nde bulunan 3'üncü Ordunun yanında bir de 2'nci Ordu bu bölgede görevlendirilmiştir. Bu Ordu, sonradan doğuya nakledilmiştir. Ordunun bu bölgeye kaydırılmasına karar verildikten sonra bir de tayyare bölüğünün buraya gönderilmesi uygun görülmüş, keşif ve topçu gözetleme hizmetleri vermesi için 10'uncu Tayyare Bölüğü bölgeye gönderilmiştir. Beş uçağı bulunan bu Bölük ekim ayında Diyarbakır'a ulaşabilmiştir. Diyarbakır'a geldiği zaman ise Bölüğün 2 adet uçağı vardır. Uçakların bir kısmı ise Elâzığ bölgesine nakledilmiştir. Bölgede faaliyetlerine başlayan havacılar, 28 Kasım'da büyük bir keşif harekâtı gerçekleştirmişlerdir. Göynük bölgesi üzerinde uçarken düşmanın nakliye kollarını tespit etmişlerdir. Bölgede belli aralıklarla keşiflerde bulunarak orduya düşman hakkında istihbarî bilgiler sağlamışlardır.⁹³

Mart 1917'de 2'nci ve 3'üncü Orduların sevk ve idaresi için Ordular Grubu teşkil edilmiş ve Komutanlığına Ahmet İzzet Paşa getirilmiştir. Mustafa Kemal Paşa da 2'nci Ordu Komutanlığına atanmıştır. Mustafa Kemal Paşa, emrindeki 10'uncu Tayyare Bölüğünün eksiklerinin giderilmesi ile yakından ilgilenmiş ve talep edilen uçakların Ulukışla-Maraş-Malatya güzergâhı izlenerek uçarak getirilmesi için Başkomutanlık Vekâletine başvurmuştur.⁹⁴ Bu talebi olumlu karşılanmıştır. Yeni uçaklar gelene kadar, ordu cephesinde hava faaliyetleri mevcut uçaklarla sürdürülmüştür.⁹⁵ Kafkas Cephesi'nde 1917 yılı hava faaliyetlerinin en yoğun olduğu dönem olmuştur. 7'nci, 10'uncu ve 8'inci Tayyare Bölükleri yaptıkları keşif uçuşları ve düşman hatlarına düzenledikleri bombalı saldırılarla, Osmanlı kara ordusunun yükünü hafifletmiştir.⁹⁶ Kasım 1917'de Rusya'da Bolşevik İhtilali olmuş sonra 18 Aralık 1917'de Brest-Litovsk'ta ateşkes antlaşması imzalanmış ve cephede uçuşlar durmuştur. Ruslar cepheden çekildikten sonra Ermeni kuvvetleri boşluğu doldurmaya çalışmıştır. Bunun üzerine Kafkas Cephesi'nde yeni bir yapılanmaya gidilmiş; 2'nci Ordu, 4'üncü Kolorduyu

91 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, s. 305-306.

92 Kurt ve Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze...*, s. 368-393.

93 Olcay Şimşek, "Kafkas Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 122-123.

94 Keleşoğlu, s. 194.

95 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 135.

96 Şimşek, s. 124-125.

3'üncü Ordu emrine bırakarak cepheden çekilmiştir. 3'üncü Ordu, şubat başında kuzeyde Tirebolu'dan, güneyde Bitlis'e uzanan geniş bir hat üzerinde ileri harekâta girişmiştir. 6 Nisan 1918'de Van, 23 Nisan'da Batum, 26 Nisan'da Kars ele geçirilmiştir. 1 Haziran'da Ermeni Hükûmetiyle bir ateşkes imzalanmış, harekât Batum'da durmuştur. 3'üncü Ordunun hızlı gelişen harekâtıyla birlikte 7'nci ve 8'inci Tayyare Bölükleri Kelkit, Erzurum ve Kars'ta toplanmıştır. Bölüklerin elinde uçabilecek durumda uçak bulunmadığından, harekât sırasında çekilen düşman kuvvetlerinin keşif ve gözetlemesi yapılamamıştır. Bunun üzerine 3'üncü Ordu emrinde kıyı gözetlemesi görevini yapmak üzere 3'üncü Deniz, 16'ncı Tayyare Bölükleri teşkil edilmiş, bunlar Batum'a sevk edilmiştir. 16'ncı Tayyare Bölüğünden ayrılan bir müfreze de 1 uçakla Azerbaycan'da kurulan Kafkas-İslam Ordusu emrine Gence'ye gönderilmiştir.⁹⁷

1.2.2. Çanakkale Cephesi

Birinci Dünya Savaşı'nda doğrudan Osmanlılara karşı açılan cepheler içerisinde şüphesiz dünya tarihinin en kanlı savaşlarından birine şahit olmuş olan Çanakkale, sonuçları ve seyri ile en önemlisidir. Askerî, stratejik ve psikolojik bakımlardan bu cephe ile ilgili İngiliz ve Fransızların hesapları ve beklentileri o kadar fazla idi ki neredeyse bütün savaşın kaderi bu cepheye yüklenmiştir. Esasen Boğazlar ve İstanbul ile ilgili başka hesapları olan Yunanistan da daha Osmanlı savaşa girmeden donanmasını İngilizlerin emrine vermeyi teklif ederek bir Çanakkale Cephesi açılması fikrini ortaya atmıştır. İngiltere böyle bir hareketin Osmanlı Devleti'ni savaşa sokacağı gerekçesiyle teklifi uygun görmedi. Ancak Rusların içinde bulunduğu askerî, siyasi ve ekonomik sıkıntılar ve Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle Rusların Kafkas Cephesi'nde maruz kaldıkları baskılar, İngiltere ve Fransa'yı endişelendirmiştir. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinden sonra uygun zamanın geldiğine karar verilerek Çanakkale Savaşları başlatılmıştır.⁹⁸

Pilot Fazıl Bey, 17 Ağustos 1914'te İstanbul'dan bir deniz uçağı ile Çanakkale'ye gelmiştir.⁹⁹ Nara'da üslenen uçak, 5 Eylül ve 10 Eylül 1914 tarihlerinde hava keşfi yapmış ve İtilaf donanmasının durumu ve faaliyetleri hakkında önemli bilgiler vermiştir.¹⁰⁰ 2 Ekim 1914'te Bozcaada ve Limni üzerinde yapılan hava keşfinde düşman hakkında önemli bilgiler elde edilmiştir. 14-19 Ekim tarihlerinde gerçekleştirilen hava keşiflerinde İngiliz ve

97 Keleşoğlu, s. 196-197.

98 Azmi Özcan, "Çanakkale Savaşlarını Hazırlayan Siyasi ve Jeopolitik Arka Plan", Mustafa Demir (ed.), Çanakkale Savaşları Tarihi, C IV, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008, s. 1864-1867.

99 Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri 02.08.1914-02.11.1914, C 1, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2019, s. 80.

100 Osman Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ Yıl 13, S 18, Bahar 2015, s. 353.

Fransızların Bozcaada çevresinde çok sayıda harp gemisi toplamış oldukları görülmüş ve Çanakkale Boğazı'na karşı yakın zamanda bir harekât düzenleneceği tahmin edilmiştir. Hava keşiflerini yapan tek uçak yetersiz kaldığından Pilot Sami komutasında iki kişilik Nieuport tipi uçak, 19 Ekim'de Çanakkale'ye gönderilmiştir. 5 Eylül 1914'te Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bir uçak ile başlayan Türk hava keşifleri İngilizlerin Çanakkale'ye karşı hazırlık yapmakta olduklarını ortaya çıkarmakta faydalı olmuştur.¹⁰¹ Uçak gemisi olarak inşa edilen ilk gemi olan Ark Royal, 17 Şubat 1915 günü Bozcaada'ya gelmiştir. Ark Royal uçak gemisi, Çanakkale sularına gelir gelmez hemen 4 deniz uçağını suya indirmiş, bu uçaklardan sadece bir tanesi havalanabilmiştir. Bu uçak Boğaz girişini keşfetmiş, Kumkale ve Seddülbahir'e birer bomba atmıştır.¹⁰²

17 Mart 1915'te Başkomutanlık karargâhı Hava Müşaviri Yüzbaşı Serno, İstanbul'dan Çanakkale'ye gelmiş ve 17/18 Mart 1915 gecesi üç uçağı uçuşa hazırlamıştır.¹⁰³ 18 Mart 1915 sabahı Yüzbaşı Serno ve Deniz Kurmay Yüzbaşı Shcneider, Bozcaada yönünde keşfe çıkmış ve muharebe gemilerinin Boğaz'a doğru ilerlediklerini görmüşlerdir.¹⁰⁴ Durum Boğaz Komutanlığına bildirilmiş, Pilot Teğmen Cemal Bey, Ertuğrul uçağı ile ikinci keşfe çıkmıştır. Bu keşifle, İtilaf gemilerinin Boğaz'a doğru yaklaştığı teyit edilmiştir.¹⁰⁵

18 Mart 1915 sabahı başlayıp akşama doğru biten muharebelerde İtilaf donanmasının kaybı büyük olmuştur. Bouvet, Ocean ve Irresistible zırhlıları batmış, Inflexible, Suffren ve Gaulois zırhlıları görev yapamayacak şekilde ağır yaralanmıştır.¹⁰⁶ İtilaf güçleri bu ağır kayıplar karşısında geri çekilmek durumunda kalmıştır.¹⁰⁷ 18 Mart Muharebelerinde sabahın erken saatlerinde yapılan Türk hava keşifleri ile İtilaf donanmasının Boğaz'a yaklaşmakta olduğu haberi, zamanında Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına bildirilmiş ve bu hava keşifleri zaferin kazanılmasına büyük katkı sağlamıştır.¹⁰⁸

İtilaf devletleri, 18 Mart 1915'te Çanakkale Boğazı'nda uğradıkları yenilgi ile hedeflerine ulaşamamış ve dünya kamuoyunda büyük prestij kay-

101 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 26-27.

102 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)*, 2. Baskı, Türk Hava Kuvvetleri, İstanbul, 2006, C 2, s. 83.

103 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 38.

104 Muhterem Saral, Alpaslan Orhon ve Şükrü Erkal, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, C 5, 1. Kitap, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, 2. Baskı, Ankara, 2019, s. 179.

105 Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde...", s. 356-357.

106 Figen Atabey, Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014, s. 123.

107 Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde...", s. 357.

108 Muhammet Erat, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 87.

betmişlerdir. Türk Başkomutanlığı, İtilaf güçlerinin hedeflerine ulaşmak için yeniden harekete geçeceklerini ve bu harekâtında yalnız donanmayla değil karadan da denenebileceğini düşünerek Gelibolu Yarımadası'ndaki kara birliklerini güçlendirmeye karar vermiştir.¹⁰⁹ Enver Paşa, 24 Mart 1915'te Çanakkale Boğazı için, yeni kurulacak olan 5'inci Ordu Komutanlığına Liman Von Sanders Paşa'yı atamıştır.¹¹⁰ Çanakkale Boğazı'nı savunacak olan 5'inci Türk Ordusu, 1915 yılının ilk aylarında düşmanın yapacağı hareketlere karşı koyacak şekilde büyük kısmı ile Gelibolu ve Çanakkale bölgelerinde toplanmıştır. Almanya'dan gelen dört uçaktan üçü, Başkomutanlık Vekâletinin emriyle Çanakkale Boğazı'na gönderilmiş ve bu uçaklar Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığının emrine girmiştir.¹¹¹ Çanakkale'ye düşman çıkarması başladığı zaman, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde 3 kara ve 1 deniz uçağı olmak üzere 4 uçaktan oluşan bir bölük bulundurulabilmiştir. Müstahkem Mevkinin emrindeki bu bölük, 5'inci Ordunun düşmanı karşılaması sırasında faydalı olmuştur.¹¹² 26 Mart'ta Yüzbaşı Serno, keşif uçuşuna çıkmış, birkaç İngiliz gemisi saymış ve ağır yaralı Inflexible zırhlısının Bozcaada önünde yattığını görmüştür. Öğleden sonra Pilot Seidler ve Rasit Hüseyin Sedat, Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda Queen Elizabeth zırhlısının demirli olduğunu görmüş ve 5 nakliye gemisi saymıştır. Keşif sonucunda düşmanın büyük muharebe gemilerini Çanakkale sularından çekmiş olması nedeniyle yakın zamanda Boğaz'a karşı bir harekât yapılmayacağı sonucuna varılmıştır. Şimdilik kritik bir durum olmadığından Yüzbaşı Serno İstanbul'a dönmüştür. Mart ayının son günlerinde, Çanakkale'ye 2 uçak gönderilebilmiş ve bu yeni gelen uçaklarla Birinci Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir.¹¹³

Türk hava unsurları tarafından 27 Mart-17 Nisan 1915 tarihleri arasında bölgede 5 keşif yapılmıştır. Müstahkem Mevki Komutanlığı elindeki uçaklarla 18 Nisan 1915'te Bozcaada Hava Meydanı'nı bombalamış ancak İtilaf güçleri sürekli keşif hâlinde olduğundan beklenen sonuç alınamamıştır.¹¹⁴ 23 Nisan'da, Mondros Koyu'nda yapılan keşifte İngiliz ve Fransızların bilinen deniz kuvvetlerinden başka koyda, altısı Fransız olmak üzere 23 nakliye gemisi, iaşe ve ikmal depoları ile kara birliklerinin bulunduğu görülmüş ve bunların bir çıkarma için kullanılacağı üzerinde durulmuştur.¹¹⁵

25 Nisan'da Pilot Garber ile Rasit Hüseyin Sedat'ın yaptıkları keşif uçuşu Saros Körfezi'nden Anadolu kıyısına kadar 3 saat sürmüş ve 45 nakliye gemisi sayılmıştır. Bu gemilere 2 bomba atılmıştır. Bazı harp gemilerinin Sa-

109 Saral, Orhon ve Erkal, C 5, 1. Kitap, s. 192.

110 Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 6. Baskı, İstanbul, 2018, s. 87.

111 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, s. 37.

112 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, s. 306.

113 Kurter, C 2, s. 95.

114 Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde...", s. 360.

115 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 41.

ros'a gösteri çıkarması yapmak için açıldığı tespit edilmiştir. Bu çok önemli bilgi, tayyare bölüğü Müstahkem Mevki Komutanlığına bağlı olduğu için 5'inci Orduya zamanında iletilememiştir.¹¹⁶

İtilaf güçleri, 25 Nisan'da asıl kuvvetlerini Seddülbahir, Arıburnu ve Kumkale'den çıkarırken Bolayır ve Beşige kıyılarında Türk savunmasını yanıltmayı amaçlayan gösteri çıkarmaları yapmışlardır. 25-27 Nisan tarihleri arasında, uçaklar arızalı olduğundan keşif yapılamamıştır. 27 Nisan'da, Rasit Yüzbaşı Hüseyin Sedat'ın yaptığı keşifte, Seddülbahir ve Arıburnu arasındaki çıkarmanın Türk birliklerince durdurulduğu görülmüştür. Denizde 13 savaş gemisi, 73 nakliye, 2 uçak ana gemisi, 3 hastane gemisinin faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.¹¹⁷ 28 Nisan'da keşif uçuşu tekrarlanmıştır. Manica Balon gemisinin verdirdiği zayıttan büyük rahatsızlık duyan 5'inci Ordu Komutanlığı, 30 Nisan'da Genel Karargâha mesaj göndermiş ve balonun bir taarruzla yok edilmesini istemiştir. Bu taarruzun Yüzbaşı Serno tarafından yapılması istenmiştir. Serno, tekrar Çanakkale'ye dönmüş ve 1'inci Tayyare Bölüğünün komutanlığını üzerine almıştır. 2 Mayıs 1915'te Serno, Yüzbaşı Hüseyin Sedat'la keşif ve bombardıman uçuşuna çıkmıştır. Seddülbahir üzerinde 2 düşman uçağı ile karşılaşmışlar ve uçaklar arasında hava muharebesi yapılmıştır. Bu bir Türk uçağının yaptığı ilk hava muharebesi olmuştur. Mayıs ayı boyunca keşif uçuşları devam etmiştir. 14 Mayıs günü yapılan keşif uçuşunda Muavenet-i Milliye torpido muhribimiz tarafından torpillenen Goliath zırhlısının batmış olduğu tespit edilmiş ve Seddülbahir bombalanmıştır.¹¹⁸ 23 Mayıs 1915 tarihli 47'nci Alay harp ceridesine göre Güney Grubunun sağ kanadında 800 metre yükseklikte, bir düşman uçağı topçu ve piyadelerimizin ateşiyle düşürülmüştür.¹¹⁹ Çanakkale Cephesi'nde keşif uçuşları sırasında 27 Mayıs 1915 günü ilk psikolojik savaş kampanyası Türk uçakları tarafından gerçekleştirilmiştir. Kuzey cephesinde Hintli Müslümanlara yönelik Urduca, güney cephesinde de Fransız birlikleri arasında savaşan Araplara yönelik Arapça yazılı propaganda metinleri atılmıştır. Türk tarafının bu hareketinden sonra düşman uçakları da Türkçe yazılı propaganda metinlerini Türk siperlerine atmışlardır.¹²⁰ İtilaf kuvvetlerinin hava gücünün takviyelerle artması ve İmroz'da toplanması üzerine Yüzbaşı Serno, mayıs ayı sonunda uçak ikmali için Almanya'ya gönderilmiştir. Almanya'dan Türkiye'ye gönderilecek uçaklar, Macaristan'da depo edilerek uçuşa hazırlanmıştır. Buradan havalanan

116 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 198.

117 Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde...", s. 361-362.

118 Kurter, C 2, s. 127-129.

119 Barış Borlat (ed.), *Askerî Kayıtlara Göre Çanakkale Cephesi'nde 19 Mayıs 1915 Türk Taarruzu*, C 2, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2020, s. 276.

120 Cenk Avcı, "Çanakkale Hava Savaşlarında Gerçekleşen İlkler, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 154-155.

uçaklar, Bulgaristan'a inmeden İstanbul'a nakledilecektir. Menzili uygun olmayan uçaklara yedek depo takılarak menzili arttırılmış ve 1915 Haziran ortasında ilk uçak, Türk pilotlarıyla havalanmıştır. Temmuz ayı sonuna kadar 7 uçak Edirne'ye inmeyi başarmıştır. Hava yolu ile gönderilen uçaklardan üç tanesi düşerek veya el konarak kaybolmuş, biri Romanya üzerinde bir diğeri de Sırp şehri Negotin'de düşürülmüştür. Deniz yolu ile de dört uçak ve iki vagon uçak malzemesi getirilmiştir. Böylece ilk parti olarak 11 uçak Türkiye'ye taşınmıştır. Bulgarlar, Almanların safında savaşa katılmaya karar verince Almanya'dan yapılan nakliyat serbest hâle gelmiş ve bundan sonra da bir miktar uçak getirilmek suretiyle uçak sayısı 20'ye çıkmıştır. İngiliz ve Fransızlar bu dönemde hiçbir zorlukla karşılaşmadan hava kuvvetlerini takviye etmişlerdir. Türk uçakları keşif ve yakın destek görevlerini alçaktan uçarak yaptıkları için, taarruzlarda çoğu zaman yerden yapılan ateşlerden isabet almış ve bazen de uçakları tanımayan Türk askerlerinin ateşleri ile yaralanmışlardır.¹²¹ 1'inci Tayyare Bölüğü haziran ayı boyunca yaptığı başarılı keşif ve bombardıman uçuşları ile düşman kuvvetlerinin hareketleri hakkında önemli bilgiler vererek gerekli önlemlerin alınmasında yararlı olmuştur.¹²²

5 Temmuz günü 2 Gotha Wd.1 tipi deniz uçağı Alman pilotlar ve bakım ekibi ile Çanakkale'ye gelmiştir. Uçaklar Çanakkale şehri kuzeyindeki, Köse ve Nara Burunları arasında kurulmuş olan istasyonda konuşlandırılmıştır. İstasyonda Alman pilot ve bakım ekibi ile Türk hizmet bölüğü görev yapmıştır. Bu birliğin esas görevi Boğaz dışında adalara keşif ve bombardıman uçuşları yapmaktır. Birliğe sonradan verilen görev ise

İstanbul-Gelibolu ikmal yolunun düşman denizaltılarına karşı güvence altına alınmasıdır. Birlik, Marmara denizinde keşif ve devriye uçuşlarına başlamış, denizaltılara bombardıman taarruzları yapmış ve denizaltı faaliyetinin eskiye göre azalmasını sağlamıştır. Aynı gün 10 İngiliz uçağı, 1'inci Tayyare Bölüğünün konuşlandığı Çanakkale Hava Meydanı'na taarruz etmiştir. Meydandaki, 4 uçaktan 2'si uçamaz durumda bulunuyordu. Taarruz sonucunda, 2 sağlam uçak da ağır hasara uğramıştır. Böylece 1'inci Tayyare Bölüğü emrinde uçabilir uçak kalmamıştır. Bu dönemde İngiliz ve Fransızların uçak sayısı giderek artmış ve bozulan uçakların yerini daha modern ve güçlü uçaklar almıştır. Temmuz ayında Fransızların uçak sayısı 55'e çıkmıştır.¹²³ Başkomutan Vekili Enver Paşa, 6 Temmuz 1915'te 1'inci Tayyare Bölüğünü, emir-komuta zincirinde yaşanan aksaklıklar nedeniyle Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinden alarak 5'inci Ordu Komutanlığı emrine vermiştir.¹²⁴

8 Temmuz'da bir düşman uçağı topçularımızın açtığı ateşle vurularak denize düşmüştür. 13 Temmuz'da 1'inci Tayyare Bölüğü yeni uçaklarına

121 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 47-48.

122 Kurter, C 2, s. 135.

123 Kurter, C 2, s. 145-147.

124 Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde...", s. 367.

kavuşmuştur. 4 yeni uçak ve personelle takviye edilen birlik, düşman uçaklarının sayısının çokluğu nedeniyle büyük zorluk yaşamıştır. Bu nedenle harekâtların gece uçuşlarıyla yapılmasına karar verilmiştir. Uçaklar, parlak ay ışığı olan gecelerde ve hava tam aydınlanırken fecir vakti uçuşa çıkmışlardır. Düşman birlikleri de bu harekâtlara önlem olarak aynı saatlerde silahlı uçaklarını görevlendirmişlerdir.¹²⁵ Müttefikler Seddülbahir ve Arıburnu bölgelerine çıkarma yaptıktan sonra azimli Türk savunması karşısında, bu bölgelerde sıkışıp kalmışlardır. Şimdiye kadar çok kanlı muharebeler yapılmış ancak istenen sonuca ulaşılamamıştır. Düşman Anafartalara yeniden kuvvet çıkararak taarruza devam kararı vermiştir. 18 Temmuz'da düşman kuvvetlerinin son durumunu öğrenmek amacıyla keşfe çıkan Türk hava birliği, Kefalo Koyu'nda bulunan Müttefik Kuvvetleri Komutanı Hamilton'un yatına bir uçakla taarruz etmiştir. Atılan bombalar, yatı korumak için etrafında bulunan gemilere isabet etmiştir. 28 Temmuz 1915'te Limni Adası'ndaki düşman durumunu keşfetmek üzere ay ışığında uçan uçak, gün ağarırken Mondros'a ulaşmıştır. Koyda, 13 tanesi harp gemisi olmak üzere 87 gemi tespit etmiştir. Uçak uygun hedefleri bombardıman etmiş ve üsse dönmüştür. 3 Ağustos 1915'te, kara uçaklarıyla Bozcaada'daki Fransız hava alanına taarruz edilerek bomba ve uçak okları (çivi) atılmıştır. Uçaklar üsse dönerken düşman av uçaklarının taarruzuna uğramış ve deniz seviyesine kadar inerek zorlukla üslerine varmışlardır. Ağustosta, Kuzey Grubunun sağ kanadını, Suvla Koyu'ndan (kuzeyden) kuşatarak Grubun gerisinden Marmara'ya ulaşmak amacıyla yapılan ilk İngiliz takviye çıkarması 6/7 Ağustos'ta Suvla Limanı'na yapılmıştır. Çıkarma sırasında uçaklar keşif yapamamış ve çıkarmadan düşman Suvla'ya çıktıktan sonra haber alınmıştır.¹²⁶ 6-10 Ağustos günleri arasında birbiriyle bağlantılı muharebeler, Seddülbahir'den başlayarak Arıburnu, Anafartalar ve Conkbayırı bölgelerinde birbirini tamamlayıcı ve destekleyici bir planın parçası olarak cereyan etmiştir.¹²⁷

5'inci Ordu Komutanlığı düşman çıkarmasının Suvla Koyu'na yapıldığının kesinleşmesi üzerine Gelibolu-Bolayır hattında bulunan Saros Grubuna bağlı 7'nci ve 12'nci Tümenlerin hemen Anafartalara sevk edilmesini emretmiştir. 7 Ağustos'ta Anafartalara hareket eden 7'nci ve 12'nci Tümenler ile bölgede bulunan Anafartalar Müfrezesi, Kocaçimen-Conkbayırı hattında bulunan birlikler birleştirilerek Anafartalar Grubu Komutanlığı adı altında, Saros Grubu Komutanı Albay Ahmet Feyzi Bey'in komutasına verilmiştir. Ordu Komutanı tarafından 8 Ağustos sabahı yapılması emredilen taarruz, 12'nci Tümen birlikleri yetişemediğinden yapılamamış ve akşama

125 Kurter, C 2, s. 147-148.

126 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 49-51.

127 Vahdettin Engin ve Muzaffer Albayrak, *Tarihin Akışını Değiştiren Savaş Çanakkale 1915*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 2016, s. 142.

ertelenmiştir. Ancak Ahmet Feyzi Bey, tümen komutanları ile görüşerek taarruzun akşam saatlerinde de yapılamayacağı kararını almıştır. Ahmet Feyzi Bey sorumluluğu üzerine alarak taarruzun ertesi sabah seher vaktinde yapılmasını emretmiştir.¹²⁸ Liman Von Sanders taarruzun emrettiği saatte yapılmaması üzerine Ahmet Feyzi Bey'i görevden almış ve 8 Ağustos gecesi 19'uncu Tümen Komutanı Kurmay Albay Mustafa Kemal Bey'i Anafartalar Grubu Komutanlığına atamıştır.¹²⁹

Düşman uçakları harekât sahasındaki hava üstünlüğünü devam ettirmek amacıyla Çanakkale'deki Türk hava alanına hücum ederek uçakları yerde tahrip etmek için büyük çaba harcamıştır. Düşmanın bu harekâtları karşısında, Türk uçakları gizlenmiş ve aldatma tedbiri olarak işe yaramayan uçakların bir kısmı alanda bırakılmıştır. Bu tedbirler sayesinde uçakların zarar görmesi engellenmiştir.¹³⁰ 10-13 Ağustos'ta Serno tekrar Çanakkale'ye dönmüş, Midilli Adası dolaylarında yaptığı keşifte, buradaki faaliyetlerin aldatma olduğunu tespit etmiştir.¹³¹ 12 Ağustos 1915'te Ben My Chree uçak gemisi, Saros Körfezi'ne yaklaşarak bir deniz uçağı havalandırmıştır. Bu uçak, birkaç gün önce İngiliz E-14 denizaltısı tarafından torpillenerek yaralanmış olan Mahmut Şevket Paşa nakliye gemisini havadan torpil atarak batırmıştır. Bu olay hava savaş tarihinde havadan denize yapılan ilk torpil saldırısı olarak kayıtlara geçmiştir.¹³² 18 Ağustos'ta Gökçeada'ya keşif uçuşu yapılmış ve Kefalo Limanı'nda 50 nakliye gemisi sayılmıştır. Bu kadar fazla geminin varlığından düşmanın yeniden taarruza geçmek için takviye birlikler getirdiği anlaşılmıştır. 21 Ağustos'ta Anafartalar cephesinde gerçekleşen muharebe Türk zaferiyle sonuçlanmıştır.¹³³

Türk hava harekât ve faaliyetlerini devam ettirmek için Almanya'dan, makineli tüfikle donanmış av ve bombardıman görevi yapabilen zamanın en üstün uçaklarından beş Albatros-C ve deniz üzerinde vazife yapan Gotta tipi beş deniz uçağı getirtilmiştir. Albatros-C'lerle 1'inci Tayyare Bölüğü takviye edilmiş, beş deniz uçağından üçü Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine, ikisi de İstanbul'da kurulan hava tayyare istasyonuna verilmiştir. Eylül başından itibaren Çanakkale Muharebeleri mevzi muharebeleri hâlini almıştır. Bu dönemde, her iki taraf da karada ve havada keşif ve gözetleme faaliyetlerini arttırmıştır. 1'inci Tayyare Bölüğü uçak ve personel bakımından takviye edilmiş olsa da düşmanın havada üstünlüğü devam etmiştir. Türk-Alman uçakları fırsatları değerlendirerek düşman

128 Muzaffer Albayrak, *10 Ağustos Conkbayırı Sıngü Hücumu*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Yayınları, Çanakkale, 2015, s. 40-42.

129 Muhterem Saral, Alpaslan Orhon ve Şükrü Erkal, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-9 Ocak 1916)*, C 5, Kitap 3, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2012, s. 377.

130 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 51.

131 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 203.

132 Avcı, s. 156.

133 Kurter, C 2, s. 157-158.

topçu mevzilerini, depolarını, fotoğraflarla belirleyip bomba ve uçak oklarıyla taarruz etmişlerdir. Uçakların bir diğer görevi de düşman topçusuna atış tanzimi yaptıran uçakları önlemek ve Türk mevzilerini ateş altına alan düşman monitör ve balon gemisindeki, sabit balon tesislerini tahrip etmektir. 5'inci Ordu Komutanlığı balonun tahrip edilmesine çok önem vermiştir. Bu amaçla 18 Eylül'de iki deniz uçağı ile İmroz Adası'ndaki düşman balon gemisine yapılan taarruz sonuçsuz kalmıştır. 20 Eylül'de Limni, Bozcaada, Midilli, İmroz, Saroz Körfezi ve muharebe bölgelerinde yapılan hava keşfinde, adalarda fazla deniz birliğı görülmediğı, Gelibolu bölgesinde düşman kuvvetlerinin eskisine göre bir miktar azaldığı öğrenilmiştir. 27 Eylül'de av bombardıman uçakları ile Gökçeada'ya yapılan taarruzda balon tesislerine bir bomba isabet ettirilmiş ise de ne derece hasar verildiğı tespit edilememiştir. 28 Eylül 1915'te havanın sisli olmasına rağmen, aynı hedefe iki uçakla tekrar taarruz edilmiştir. Keşiflerle ve diğer kaynaklardan alınan haberlerle, düşmanın Çanakkale'den çektiğı kuvvetleri başka cephelere gönderilmek üzere toplanmakta olduğu belirlenmiştir. 6 Ekim'de düşmanın niyeti anlaşılmaya başlanmış, Almanların Sırbistan'a taarruza başladıkları gün İngiliz ve Fransızların Selânik'e çıkarma yaparak Almanlara mukabelede bulunacağı tahmin edilmiştir. Selânik çıkarmasından önce yapılan hava keşfinde yalnız İmroz Adası'nda 20-22 nakliye ve harp gemisinin bulunduğu görülmüş, diğer adalarda kuvvet görülmediğı bildirilmiştir. Başkomutanlığa diğer kaynaklardan ulaşan haberler Çanakkale'deki harekâtın büyük kısmının sona erdiğini ve Deniz Kuvvetlerinin faaliyetlerini azalttığını gösteriyordu.¹³⁴

Bulgaristan'ın savaşa girmesiyle, Almanya'dan Türkiye'ye yardım malzemesi gelişi kolaylaşmıştır. Ekim ayı ortalarında, Yüzbaşı Serno, Almanya'ya gitmiş ve Genelkurmay yetkilileri ile yaptığı görüşmelerde Çanakkale Cephesi'ne bir miktar daha uçak gönderilmesini sağlamıştır. Böylece 1'inci Tayyare Bölüğü uçak ve bakım-onarım malzemesi bakımından rahatlamıştır. 6 Kasım'da Türk topçusunun ateşiyle çift satırlı bir düşman uçağı Küçük Kemikli üzerinde denize düşmüştür. Çanakkale Cephesi'nde muharebeler Müttefiklerin istedikleri gibi gitmiyordu. Cephede muharebeler kilitlenmişti. Müttefikler istenilen sonuca ulaşamayacağını anlamışlardı. İngiliz Harbiye Nazırı Lord Kitchener, 14 Kasım'da Gelibolu'ya gelerek incelemelerde bulunmuştur. Lord Kitchener Londra'ya döndükten sonra Fransızlarla yapılan görüşmelerde Çanakkale Cephesi'nin kapatılmasına karar verilmiştir.¹³⁵

30 Kasım'da Türk pilotları ilk hava zaferini kazanmışlardır.¹³⁶ 30 Kasım 1915'te, Pilot Üsteğmen Ali Rıza Bey ile Rasıt Teğmen İbrahim Orhan Bey, Albatros C-1 uçağı ile keşif uçuşuna çıkmışlardır. Kabatepe'de bir Fransız

134 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 52-53.

135 Kurter, C 2, s. 183-185.

136 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 204.

uçacağı ile karşılaşmışlar ve iki uçak arasında hava savaşı başlamıştır. Türk uçacağı bu muharebede üstünlük sağlamış ve Fransız uçacağı pilotunun kontrolünden çıkarak İlyas Burnu ile İntepe arasındaki araziye düşmüştür.¹³⁷ Aralık ayında da Türk hava harekâtları ağırlıklı olarak devam etmiştir. 5 Aralık'ta bir deniz uçacağı, Tekirdağ açıklarında kaybolmuştur. 9 Aralık'ta Büyük Marmara Adası üzerinde uçan bir Türk uçacağı, bir İngiliz denizaltısını bombalamıştır. 12 Aralık'ta Balon gemisini koruyan bir İngiliz uçacağı ile hava savaşı yapılmış ancak uçak düşürülememiştir. 3 uçaktan oluşan Türk filosu, İmroz ve diğer adalar üzerine keşif uçuşu yapmış ve ordugâhı bombalamıştır.¹³⁸

Tahliyeden önce ve tahliye sırasında Galata Hava Alanı'nda bulunan 1'inci Türk Tayyare Bölüğü üstün düşman hava taarruzları karşısında sayıca azalmış ve elde ancak iki üç uçak kalmıştır. Mevsim şartları uçuş faaliyetlerine engel olmuştur. 3 Aralık'tan tahliyeye kadar, ancak birkaç keşif uçuşu yapılabilmemiş, bu nedenle bu kritik dönemde düşman bölgesi üzerinde ve gerilerinde neler olup bittiği öğrenilememiştir. Anafartalar ve Arıburnu bölgelerinin tahliyesinden sonra güney cephesinde düşmanın durumunun keşif ve tespitine önem verilmiştir. 1'inci Tayyare Bölüğü uçak ve personel bakımından takviye edilmiştir. 24 Aralık'tan sonra havaların düzelmesi üzerine keşif faaliyetlerine hız verilmiş, düşman uçakları da yoğun bir şekilde karşılık vermiştir. 25 Aralık 1915'te bir düşman hava filosu, Galata'daki Türk hava alanına taarruz ederek 15 bomba atmış ancak sonuç alamamıştır. Aynı gün Gökçeada üzerinde keşif ve taarruz görevi yapan üç uçak, adayı bombardıman etmiş ve bombardımandan sonra yaptığı keşifte Kefalo Koyu ile Limni arasında seyir hâlinde 100'e yakın geminin bulunduğu görülmüştür. Önceki keşiflere göre, düşman nakliye gemilerinin sayısında büyük bir artış olduğu göze çarpmıştır. Muharebe sahasında yapılan keşiflerde ise Seddülbahir'deki çadırların azaldığı tespit edilmiştir. Bütün bu keşiflerin ve diğer bilgilerin değerlendirilmesinden sonra Seddülbahir'de tahliyenin başladığı anlaşılmıştır. Nitekim 8/9 Ocak 1916'da düşman Seddülbahir'i tahliye etmiş ve böylece karada cereyan eden Çanakkale Muharebeleri sona ermiş ancak deniz ve hava harekâtı devam etmiştir.¹³⁹

Çanakkale'de 1915 yılında İtilaf devletlerine ait 17 uçak topçu ateşiyle düşürülmüş, 3 uçak da zorunlu iniş yaptırılarak ele geçirilmiştir. 1916 yılının ilk on beş gününde İtilaf devletleri 10 uçak daha kaybetmişlerdir. Çanakkale Cephesi'nde toplamda çoğu Türk topçu ateşiyle olmak üzere 60 civarında düşman uçacağı düşürülmüştür.¹⁴⁰

Savaşın ilk yılında, uçakların en etkin olduğu cephe Çanakkale Cephesi olmuştur. Çanakkale Savaşlarının başından sonuna kadar, harekâtın he-

137 Avcı, s. 157-158.

138 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 205.

139 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 56-57.

140 Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu...*, s. 174.

men her safhasında Türk Hava Kuvvetlerinin yapmış olduğu keşif görevleri, Türk ordusuna önemli katkı sağlamış, özellikle düşmanın çıkarma harekâtından evvel verilen keşif raporları, Türk karargâhının birlikleri savaşa hazır hâle getirmelerine fırsat vermiştir.¹⁴¹



Fotoğraf 09: Cephe Üzerinde Keşif Uçuşu Yapan Albatros Uçağı, Çanakkale, 1915¹⁴²

1.2.3. Irak Cephesi

Osmanlı Devleti'nin, Almanların tarafında savaşa girmesi, İngilizleri en önemli sömürgesi olan Hindistan'ın güvenliği ve korunmasından dolayı endişeye sevk etmiştir. Irak, batıdan Hindistan'a yapılacak teşebbüslerin ana yolu üzerinde bulunduğu için İngilizler, Irak ve Basra Körfezi'nin stratejik önemini kavramış ve ele geçirmek için fırsat kollamaya başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı başladığında Türk Başkomutanlığı Irak'taki 13'üncü Kolorduyu doğudaki 3'üncü Orduya, Musul'daki 12'nci Kolorduyu da Halep'e göndermeye başlamıştır. Irak bölgesinde, üç Seyyar Jandarma Taburu, üç hudut taburu, aşiret birlikleri ve 26'ncı Alayın 1'inci Taburu bırakılmıştır. Daha sonra İngilizlerin Irak'a harekât yapacakları haberi alınınca 13'üncü Kolordunun 38'inci Tümeninin Irak'ta bırakılmasına karar verilmiştir. Türklerin Irak'taki kuvvetlerinin büyük bir kısmını çekmesi üzerine, İngi-

141 Osman Yalçın, "Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 254.

142 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, s. 41.

lizler 6 Kasım 1914'te Basra Körfezi'ne çıkarma yapmışlardır. Irak Cephesi'nde 1914'te başlayan kara muharebelerine iki taraftan da hava kuvveti katılmamıştır.¹⁴³ 1914 yılı sonlarında Türk askerî havacılığı, Irak'a uçak gönderebilecek durumda olmadığından, 1915 yılının ilk üç ayında Türk birlikleri uçaksız kalmış, İngiliz uçakları da henüz bölgeye ulaşmamıştır.¹⁴⁴

2 İngiliz uçağına 27 ve 31 Mayıs'ta muharebe sahası üzerinde keşif ve gözetleme emri verilmiştir. 14 Haziran'da İngiliz uçakları, Kûtulamare bölgesindeki Türk ordugâhlarını bombalamışlardır. 24 Haziran'da iki düşman uçağı Türk birlikleri ve aşiretlerin üzerine kışkırtıcı bildiriler ve gazeteler atmışlardır. Haziran ayı sonlarında iki düşman uçağı daha bölgeye gelmiş ve uçak sayıları dörde çıkmıştır. Hava faaliyetlerine hız veren düşmanın iki uçağı, Türk topçusunun ateşiyle düşürülmüştür.¹⁴⁵

16 Eylül'de, İngilizlerin Caudron G.III tipi uçağı ele geçirilmiş, 27 Eylül'de de M.F.7 tipi uçak, Türk birliklerinin yerden açtığı piyade ateşiyle zorunlu iniş yapmak zorunda kalmıştır.¹⁴⁶ Irak'ta İngiliz uçaklarının isabet alma ve arızalanma nedeniyle zorunlu inişler yapmaları, Irak Komutanlığı için bir uçak kaynağı olmuştur. Sağlam olarak geçirilen uçaklardan faydalanmak için Üsteğmen Fazıl, Filistin Cephesi'nden, Irak Cephesi'ne gönderilmiştir.¹⁴⁷ İngilizlerden ele geçirilen uçabilir durumdaki uçaklarla, Irak Cephesi'nde bir tayyare müfrezesi kurulmasına karar verilmiştir. Pilot Üsteğmen Mehmet Ali ve Astsubay Başçavuş Ahmet Vecihi müfrezede çalışmak üzere atanmıştır. Üsteğmen Fazıl ve Mehmet Ali Beyler, İngilizlerden ganimet olarak alınan uçaklarla, kasım ayında keşif uçuşları yapmaya başlamışlar ve Komutanlığa önemli bilgiler vermişlerdir. 21 Kasım 1915'te İngilizler Selmanpak mevzisinde taarruza başlamışlardır. O gün taarruzdan önce keşif uçuşuna çıkmış olan bir İngiliz uçağı, 51'inci Tümenin ateşiyle zorunlu iniş yapmıştır. Aynı gün taarruz sırasında bir diğer İngiliz uçağı motor arızası nedeniyle Türk mevzilerine inmek zorunda kalmıştır. 25 Kasım'da Türk uçağının yaptığı keşifte, İngilizlerin Selmanpak mevzisinden çekilmekte olduğu öğrenilmiştir. İngiliz uçak müfrezesi Irak'ta uğradığı kayıplar nedeniyle çok zayıflamıştır. İngiliz Krallık Hava Kolunun 30'uncu Filosu takviye olarak Mısır'dan Basra'ya gönderilmiştir. İngilizler, geri çekilirken büyük miktarda yiyecek, cephane ve savaş malzemesi bırakmışlardır. 5 Aralık'ta da Dicle Nehri üzerindeki şatlarda 2 uçak ele geçirilmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü Yeşilköy Meydanı'ndan ayrılarak Irak'a gelmek üzere yola çıkmıştır. Irak Tayyare Müfrezesinin keşif uçuşları aralık ayının sonuna kadar devam etmiştir.¹⁴⁸

1916 yılı başında Irak'taki genel durum Türklerin lehine dönmeye başlamıştır. İngiliz kuvvetlerinin bir kısmı Kûtulamare'de kuşatılmış, Şeyhsait

143 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 27-28.

144 Kurter, C 2, s. 102.

145 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 58.

146 Kurter, C 2, s. 165.

147 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, s. 307.

148 Kurter, C 2, s. 199-201.

geri alınmış ve Türk süvarileri Alielgarbi'ye doğru ilerlemişlerdir. 2 Ocak 1916'da, Alielgarbi civarındaki düşmanın durumunu tespit etmek amacıyla yapılan hava keşfinde, düşmanın bu kesimde 4-5 alayının bulunduğu ve Alielgarbi'ye doğru bir vapurun seyir hâlinde olduğu bildirilmiştir. İngiliz kuvvetlerinin ileri harekâtı kara ve hava keşifleriyle devamlı olarak takip ve tespit edilmiştir. 5 Ocak 1916'da Alielgarbi, Şeyhsait ve Dicle dolaylarında yapılan hava keşfinde düşmanın Alielgarbi ve çevresindeki ordugâhlarını kaldırmış olduğu bölgede birkaç hastane ve malzeme çadırından başka bir şey kalmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca Beytimucit yönünde Dicle'nin kuzey ve güneyinde 7 taburun ilerlediği ve Alielgarbi'den Beytimusa'ya kadar altı vapurun seyir hâlinde olduğu bildirilmiştir. 8 Ocak 1916'da yapılan hava keşfiyle, düşman kuvvetlerinin büyük kısmını Dicle'nin sağ kıyısından sol kıyısına geçirdiği anlaşılmış ve bir süre sonra İngilizler, gemi ve dubalardaki toplarıyla Şeyhsait'i bombardıman etmeye başlamışlardır. Üstün kuvvetlerle taarruza devam eden düşman karşısında Türk kuvvetleri geri çekilmiş ve düşman 10 Ocak 1916'da Şeyhsait'i işgal etmiştir. 23 Ocak 1916'da düşman kuvvetlerinin Felâhiye hattındaki harekâtını tespit etmek için gönderilen keşif uçağı düşman kuvvetlerinin büyük kısmının Dicle'nin sol kıyısı ile Vadiikelâl batısında bulunduğunu ve Seyitabdulkerrim Kalesi'nde iki piyade bölüğünün bulunduğunu tespit etmiştir. Bu muharebeler sırasında 6'ncı Türk Ordusu emrine verilen ve 1 Aralık 1915'te Alman Yüzbaşısı Von Alulock komutasında Yeşilköy'den Irak'a gönderilen 2'nci Tayyare Bölüğü çok zor şartlar altında bir buçuk ay sonra Bağdat'a ulaşmıştır. Irak Cephesi'ne gelen uçaklar, İngiliz uçaklarından nitelik ve sayı bakımından daha üstün olduğundan cephede hava üstünlüğü Türklere geçmiştir. 5 Şubat 1916'da Türk mevzileri üzerinde uçan bir İngiliz uçağı, Türk birliklerinin açtığı ateşle düşürülmüş, uçağın pilotu ve rasıdı esir edilmiştir. 8 Şubat 1916'da Kütulamare'nin muhasarasına devam edilmiş, Felâhiye bölgesindeki muharebelerde düşman zayıf vererek çekilmiştir. Bu muharebelerden sonra yapılan hava keşfinde, düşmanın büyük kısmının Vadiikelâl Deresi'nin Dicle'ye döküldüğü yerde bulunduğu tespit edilmiştir. Türk uçakları, keşif görevlerinin yanında düşman hedeflerini bombardıman etmeye de devam etmişlerdir. Bu meyanda, Kut'a taarruz edilmiş, 17 Şubat'ta ise İngiliz Generali Aylmer'in karargâhı bombalanmıştır. Hava ve kara keşifleri sonucunda düşmanın niyetinin Türk kuvvetlerini sağ kandan kuşatarak Kütulamare'de muhasara altında bulunan kuvvetlerini kurtarmak olduğu anlaşılmıştır. 5 Mart 1916'da Sin tepeleri üzerinde keşif yapan İngiliz uçaklarından birisi, Türk mevzilerinden açılan makineli tüfek ateşi ile düşürülmüştür. İngiliz Komutanlığı, harekâtın Türkler tarafından keşfedilmemesine son derece çaba harcayarak Türk uçaklarının keşiflerine engel olmak için İngiliz tayyare bölüğüne gerekli emri vermiştir. Taarruz sırasında Türk uçakları da düşmanla teması koruyarak İngiliz birliklerinin

gerisinde başka kuvvetler bulunup bulunmadığını meydana çıkarmaya çalışmışlardır. İngiliz taarruzları, Türk birliklerinin süngü hücumlarıyla püs-kürtülmüş ve İngilizler geri çekilmek zorunda kalmıştır. Türk Komutanlığı kazanılan bu başarıyı sürdürmek amacıyla, düşmanın takip edilmesini istemiştir. Bunun için 10 Mart 1916'da keşfe çıkan Türk uçağı, İbrahim bataklığı ile Türk savunma mevzileri arasında bulunan düşmanın, büyük kısmının durumunu tespit etmiştir. Keşif sonucunda, Sabis tepeleri güneyinde piyade birlikleri tarafından tutulmuş, dört beş km uzunluğunda avcı siperleri, bunun gerisinde toplu vaziyette piyade birlikleri, bu birliklerin sağ ve solunda süvari birliklerinin bulunduğu ayrıca doğuya doğru ilerleyen süvari ve piyade birliklerinden oluşan kuvvetler görülmüştür.¹⁴⁹

15 Mart'ta Kut'tan kalkmak isteyen bir İngiliz uçağı nehre düşmüştür. 18, 21, 22 Mart'ta uçaklarımız Kûtulamare'yi bombalamıştır. İngilizler, Kûtulamare'nin dayanmasını uzatmak için havadan malzeme atmaya başlamışlardır. Bu durum Kûtulamare düşene kadar 26 gün daha devam etmiştir. İngilizler 6 Nisan'da taarruz yapmışlar ve bu taarruz da kırılmıştır. 7 Nisan'da bir düşman uçağı, Türk topçularının ateşleriyle düşürülmüştür. 9 Nisan'da 35'inci Tümen bir düşman uçağını Felâhiye'ye indirmiştir. 24 Nisan'da Türk uçakları tarafından, Kûtulamare'ye teslim olmaları için İngilizce beyannameler atılmıştır. 25 Nisan'da Kûtulamare, birliklerimize teslim olmuştur. 7 Mayıs'ta, Alman Pilot Schüz, F-3 av uçağı ile iki düşman uçağı düşürmüştür. 12 Mayıs'ta Şeyhsait üzerinde keşif yapılmıştır. Schüz, 15 ve 31 Mayıs'ta iki düşman uçağı ile savaşarak uçakları yere indirmiştir. 11 Eylül'de, Felâhiye'de keşif uçuşu yapılmış, fotoğraflar alınmış ve düşman mevzileri makineli tüfekle taranmıştır. 12 ve 13 Eylül'de İngilizler bu taarruza karşılık, uçak hangarlarını ve çadırları bombardıman etmişlerdir. Uçaklarımız, 7 Ekim'de Felâhiye'de bir düşman uçağını düşürmüştür. Kasım ayından yıl sonuna kadar iki tarafın uçakları da keşif ve bombardıman uçuşlarına devam etmişlerdir.¹⁵⁰

1917 yılı başında, 2'nci Tayyare Bölüğü 4 tane Albatros-C keşif bombardıman uçağı ve 3 Fokker av uçağından oluşmuştur. 1 Ocak'ta bir keşif uçağı Garaf Kanalı civarında İngiliz ordugâhı üzerinde uçarak fotoğraf çekmiştir. 5 Ocak'ta yapılan hava keşfinde İngilizlerin Dicle Nehri'nin taşması nedeniyle geri çekilmek zorunda kaldıkları, Felâhiye mevzilerinin 2 taburla takviye edildiği, Beytiisa'daki İngiliz ordugâhının yerinde durduğu, Kûtulamare'nin güneyinde 10 taburluk bir kuvvet olduğu ve asıl önemli yığınak noktası olan Garaf Kanalı etrafında 2 tümenlik kuvvet toplandığı tespit edilmiştir. 6, 8, 9, 10 Ocak günleri keşif ve bombardıman uçuşları yapılmıştır. 12 Ocak'ta İngilizler Garaf'ta taarruza geçmiştir.¹⁵¹ 17 Ocak 1917'de

149 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 92-97.

150 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 267-271.

151 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)*, C 3, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006, s. 32-35.

İngiliz ileri harekâtı hızlanmıştı. İngiliz uçakları da Osmanlı siperlerini havadan bombardıman etmiştir. 18 Ocak 1917 tarihinde bir Türk uçağı 3 İngiliz uçağı ile hava muharebesi yapmış, bu muharebe sırasında rasit olarak görev yapan Alman Bölük Kumandanı Niemayer hayatını kaybetmiştir. İngiliz uçakları 20 Ocak 1917 tarihinde Bağdat'ı ve mühimmat fabrikasını bombalamıştır. Garaf Kanalı'nda 21 Ocak'ta şiddetlenen İngiliz taarruzu nedeniyle Türk birlikleri kanalın batı yakasına çekilmiştir.¹⁵²

Garaf Muharebelerinden sonra, 6'ncı Ordu Komutanlığı, birliklerini düşmana kaptırmamak için geri çekilme kararı almış bu kapsamda 10 Şubat 1917 tarihli emirle Tayyare Bölüğü ve Telsiz Telgraf İstasyonunun, Nehrülkelek Kanalı'nın Dicle Nehri ile birleştiği yerin 3-5 kilometre civarına taşınması kararlaştırılmıştır. 2'nci Tayyare Bölüğü yeni meydana taşındıktan sonra, 26 Şubat'ta keşif uçuşu yapılmıştır. Uçakların getirdiği keşif raporları ve karadan yapılan keşiflerde, İngilizlerin cepheye çok büyük kuvvetler yığıldığı anlaşılmıştır. 27 Şubat'ta yapılan keşif uçuşundan sonra 18'inci Kolordu durum değerlendirmesi yapmış ve artık ikmal sistemi işlemez olduğundan geri çekilme emri vermiştir.¹⁵³

28 Şubat'ta Türk birlikleri üzerinde keşif yapan bir İngiliz uçağı topçu ateşiyle düşürülmüştür.¹⁵⁴

Kütulamare'den ayrılarak Selmanpak'a gelmiş olan 2'nci Tayyare Bölüğü Bağdat'a gönderilmiştir. 1 Mart 1917 günü yapılan hava keşfinde, İngilizlerin batıya doğru ilerledikleri ve süvari birliklerinin de Aziziye'ye yaklaşmış oldukları görülmüştür.¹⁵⁵

2 Mart 1917'de yapılan hava keşfinde İngilizlerin Aziziye'ye girdiği görülmüş, 4 Mart'ta da düşman birliklerinin Aziziye'de toplandığı ve henüz Türk birlikleriyle temasa geçmediği tespit edilmiştir. Bu sırada düşman hava kuvvetleri 14 uçakla Aziziye'ye gelmiş ve keşif uçuşlarına başlamışlardır. 6 Mart'ta yapılan hava keşfinde, düşmanın üç süvari bölüğünün Diyale ağzının 10 km doğusunda olduğu, bir süvari tümeninin 18 km doğu-güneyinde ordugâha girdiği ve üç piyade tümeninin 20 km doğu-güneyine geldiği görülmüştür. 7 Mart'ta yapılan hava keşfi ile bir düşman süvari alayının Diyale hattının sol kanadı karşısında, bir piyade tümeninin Diyale ağzının iki üç km doğusunda, diğer bir piyade ve süvari tümeninin aynı yerin 10 km güneydoğusundaki Kuseybe dolaylarında toplandığı, Kuseybe batısında Dicle Nehri'nin en dar kısmında 4 gambot, 5 nakliye gemisi ile 20 tombazın toplandığı; Selmanpak'ta da bir tümenin bulunduğu tespit edilmiştir. Aylardan beri üstün düşman kuvvetlerinin ağır baskısı altında kalan

152 Davud Kapucu, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)", Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi SBE, Ankara, 2019, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 323-324.

153 Kurter, C 3, s. 37-39.

154 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 334.

155 Kurter, C 3, s. 40.

ve moralleri bozulmuş olan 18'inci Kolordunun tamamen esir ve imha edilmesinden çekinen 6'ncı Ordu Komutanlığı, Kolordunun 10/11 Mart gecesi Bağdat'ı boşaltarak Dicle boyunca Bağdat'ın kuzeyine doğru çekilmesini emretmiştir. Bağdat kötü hava şartları altında boşaltılmaya başlanmış ve bu şartlarda uçurulamayan uçaklar tahrip edilmiştir.¹⁵⁶

18 Mart günü yapılan keşif uçuşunda, Müşahede İstasyonu civarında iki İngiliz piyade taburu Elcedit güneyinde, altı piyade taburu, bir süvari alayı ve iki batarya görülmüştür. Bakube'nin güneybatısında ise altı piyade taburu, bir süvari alayı ve üç bataryadan oluşan bir kuvvet tespit edilmiştir. 27 Mart'ta Konrad ve Schadul, AK7 ile bir keşif uçuşu yapmışlardır. Keşif sonucunda İngilizlerin Cebeli Hamrin mevzilerimiz karşısına, 18 piyade taburu ve 10 batarya, Bakube-Sendiye hattında 13 piyade taburu, 8 batarya ve 4 süvari alayı topladığı tespit edilmiştir. 30 Mart'ta Dore ve Unroch, 31 Mart'ta da Dore ve Nüzhet hava keşfi yapmışlardır. 2'nci Bölüğün uçuş kademesi Hammare'ye taşınmıştır. 3 Nisan sabahı hava keşfine çıkan Schüz, bir İngiliz uçağı ile harbe tutuşmuş ve İngiliz uçağını düşürmüştür. Aynı gün Von Aulock, Resulayn'da, Musul'a uçarken Uneyat civarında düşerek hayatını kaybetmiştir. 6 Nisan'da yapılan hava keşfi sonucunda Deli Abbas bölgesinin İngilizlerin eline geçtiği ve Rusların Hanakin'e doğru ilerlediği görülmüştür. 15 Nisan'da Schüz, bir İngiliz uçağı daha düşürmüş, uçağın pilotu ve rasıtı ölmüştür.¹⁵⁷

16 Nisan'da 13'üncü Kolordu cephesi üzerinde yapılan keşif uçuşunda, Morfu Kalesi civarında bir İngiliz tümenininin ordugâhta bulunduğu, bir süvari tugayının telgraf hattı boyunca kuzeye doğru yürüyüş hâlinde olduğu ve bir tugayın da Dicle Nehri doğusuna girdiği anlaşılmıştır. 2'nci Tayyare bölümünün 20 Nisan günü Halberstadt uçağı ile yaptığı hava keşfi sonucunda düşman kuvvetlerinin bir taarruza hazırlandıkları görülmüştür. Bu hava keşfinin sonucu doğru çıkmış ve düşman 21 Nisan'da taarruza geçmiştir. Aynı gün 12'nci Tayyare Bölüğünde görevli Pilot Başçavuş Konrad, keşif uçuşu sırasında bir İngiliz uçağı ile yaptığı hava muharebesinde uçağı düşmüş ve hayatını kaybetmiştir. 27 Nisan günü Yüzbaşı Schüz, 21 Nisan'da Konrad'ın ölümüne sebep olan İngiliz uçağını düşürmüş ve sekizinci hava zaferini kazanmıştır. Haziran ayı sonuna gelinirken Irak Cephesi'nde harekât durgunlaşmış ve bu duruma paralel olarak uçuşlar da azalmıştır.¹⁵⁸

Ağustos ayı içinde 2'nci Tayyare Bölüğünün yaptığı keşiflerde 18'inci Kolordu cephesinde, Elaşık civarındaki düşman kuvvetlerinin durumunda bir değişiklik olmadığı öğrenilmiştir. 6'ncı Ordu Komutanlığı, hava keşifleriyle daha çabuk ve aydınlatıcı bilgi toplamak amacıyla 20 Ağustos 1917'de bir emirle 13'üncü ve 18'inci Kolordulardaki uçak sayılarını her kolordunun hava keşif bölgelerini tayin ve tespit etmiş ve bu kolordula-

156 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 166-168.

157 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 335-336.

158 Kurter, C 3, s. 107-109, 112.

rın tayyare bölüklerinin üzer keşif uçağı ile takviye edileceğini bildirmiştir. Keşif uçuşlarında cephane depoları, topçu gereç depoları, menzil depoları, nehir iskeleleri, demir yolları, yeni yollar ve büyük inşaatlar gibi uçak bombalarıyla vurulabilecek önemli hedeflerin belirlenmesi ve düşman mevzilerinin haritaya uygulanabilecek şekilde fotoğraflarının çekilmesi istenmiştir. 25 Eylül'de Tikrit dolaylarına gelen iki İngiliz uçağı ile bir Türk uçağı hava muharebesi yapmış ve muharebe sonunda Türk uçağı düşman uçaklarını düşürmüştür. Uçakların ekipleri esir alınmıştır. 28 Eylül 1917'de Remadiye'ye taarruz eden düşman birlikleri, 29 Eylül'de Fırat Grubunu kuşatmış ve birliği tamamen esir almıştır. İngiliz uçakları harekât boyunca topçularına ateş tanzimi yaptırarak Türk karargâhının ve önemli hedeflerin bombalanmasını sağlamışlardır. Bu harekât sırasında Türk birliklerinin ateşiyle bir düşman uçağı düşürülmüştür. Ekim ayında düşman uçaklarının taarruzları devam etmiştir. 31 Ekim'de, 5 İngiliz uçağı Kifri'yi bombardıman etmiş, bu uçaklardan dördü düşürülmüş ya da ağır hasara uğramış yalnızca bir tanesi üssüne dönebilmiştir. Bu ay içinde, 13'üncü ve 18'inci Kolordu emirlerindeki Türk tayyare bölükleri görevlerini mükemmel şekilde yapmışlar ve düşman hakkında önemli bilgiler toplamışlardır. 1 Kasım 1917'de, Elaşık üzerinde yapılan hava keşfinde, düşmanın Dicle sağ kıyısında Elaşık tahkimatının güneyinde en az bir piyade tugayı, üç süvari alayı ve iki batarya ile zırhlı otomobillerden oluşan yürüyüş kolu tespit edilmiştir. Bu ay içinde 13'üncü Kolordu cephesinde kayda değer kara harekâtı yapılmamış yalnız 10 Kasım 1917'de İngiliz uçakları Karatepe'ye 28 bomba ve çok sayıda çivi atmışlardır. Bu bombardımanda sekiz er şehit olmuş, 13 er ve 12 hayvan yaralanmıştır. Bu safhada, 18'inci ve 13'üncü Kolordu emrinde vazife yapan 2'nci ve 12'nci Tayyare Bölüklerinin yaptıkları keşif, gözetleme ve taarruzî faaliyetler çok faydalı olmuştur.¹⁵⁹

1918 yılında Irak Cephesi'ndeki hava faaliyetleri Türk ve İngiliz uçaklarının karşılıklı keşif ve bombardıman uçuşları şeklinde geçmiştir. Yıl içerisinde, 12 İngiliz uçağı düşürülmüştür. Bu uçaklar arasında, İngiliz Hava Birliği Komutanı ve Kurmay Başkanı'nın uçağı da yer almıştır.¹⁶⁰

1.2.4. Sina Cephesi

Almanya'nın Filistin Cephesi'nin açılmasını istemekteki amacı, Türk birliklerini çeşitli cephelerde ve özellikle İngiliz sömürgelerinin geçiş güzergâhı üzerindeki Mısır'da taarruza sevk ederek İngiliz kuvvetlerinden önemli bir kısmının burada toplanmasını sağlamak ve böylece batı cephesindeki yüklerini hafifletmektir. Bahriye Nazırı Cemal Paşa komutasında teşkil edilen 4'üncü Ordu ile İskenderun'dan Kanal'a ve Akabe'den bütün Arabistan ile Suriye'yi kapsayan bölgenin denetim ve korunmasının sağlanması ka-

159 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 178-184.

160 Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün...", s. 224.

rarlaştırılmıştır. İngilizlerin Mısır'da 150.000 askeri bulunuyordu, bu askerlerden 35.000'i Süveyş Kanalı'nı gözetmekle görevlendirilmiştir. Süveyş Kanalı'nda altı İngiliz harp gemisi, Kanal boyunca döşenmiş olan demir yolu hattında da zırhlı trenler devriye geziyorlardı.¹⁶¹ Başlangıçta Mısır'da, Müttefiklerin hava birliği yoktu. Osmanlı ordusunun Kanal Harekâtı için hazırlık yaptığı anlaşılınca Hindistan'da, Sitapur Uçuş Okulu Komutanı Yüzbaşı S. D. Massy hava birliği kurmak üzere Mısır'a gelmiştir. 30 Kasım 1914'te Fransızların deniz uçakları ana gemisi Port Said Limanı'na girmiştir. Nieuport tipi bu deniz uçakları, Osmanlı ordusu için sipariş edilen ve savaş başlayınca Fransızlar tarafından el konulan uçaklardı. Kanal Seferi hazırlıklarına devam eden 4'üncü Ordunun hava desteğine ihtiyacı vardı. Fethi isimli Rumpler uçağı 4'üncü Ordu emrine verilmiştir. Uçak İskenderun'a kadar trenle getirilmiş, burada monte edilmiş ve uçarak Halep'e gelmiştir. 28 Aralık'ta Halep'ten Şam'a uçmak için kalkış yapmış ve pert dö vites yüzünden yere vurarak hasara uğramıştır. Aralık ayının sonlarında Müttefik uçakları, Filistin sahilleri üzerinde sürekli keşif uçuşları yaparak Kanal Seferi hazırlıklarını takip etmişlerdir.¹⁶²

Kanal Seferi sırasında, 4. Ordu'nun elinde bir hava birliği yoktu.¹⁶³ Cemal Paşa ısrarla cepheye uçak gönderilmesini istiyordu. Bu dönemde Almanya'dan uçak gelmemiştir. Tamir edilmiş olan Ponnier uçağı şubat ayında Yüzbaşı Fazıl ve Mithat ile 4'üncü Ordu emrine gönderilmiştir. 17 Mart'ta Şam'a gelen müfreze burada kırık olan Rumpler'i de alarak Filistin'e gitmiştir. Eben'de üslenen müfreze Mısır üzerine Fetvayişerife ve beyannameler atacaktı. Hava şartları nedeniyle ancak 9 Nisan'da uçuşa çıkan Ponnier haritalardaki eksiklik nedeniyle zorunlu iniş yapmış ve uçak kırılmıştır. Yeni uçak isteğı, Çanakkale harekâtı nedeniyle yerine getirilememiştir. Almanya'dan talep edilen uçaklar da ertesi yıl geleceğinden 4'üncü Ordu hava desteğinden yoksun kalmıştır. Buna karşılık İngiliz ve Fransızlar hava birliklerinden mükemmel bir şekilde yararlanmışlardır. 14 Ocak'ta düşman uçaklarının keşfinde Birüssebi'de 10.000, Eluca'da 5.000 askeri-miz tespit edilmiştir. 22 Ocak'ta Birelabd'ı bombalayan uçak, motor arızası nedeniyle denize inmiştir. 27 Ocak'ta 8'inci Kolordu üzerinde yapılan keşifte başka bir uçak yine motor arızası nedeniyle Katia civarına zorunlu iniş yapmıştır. Pilotu ve rasıdı İngiliz hatlarına geçmek için Kanal'a ulaşmışlar ancak Hint devriyeler parolayı veremedikleri için Fransız pilotu ve İngiliz rasıdı öldürmüşlerdir. 14 Mayıs 1915'te Akabe Körfezi'nde keşif yapmak üzere hareket eden Fransız uçağı topçu ateşiyile indirilmiştir. 6 Haziran'da

161 Osman Yalçın ve Hayrünnisa Alp, "Birinci Dünya Savaşı'nda Filistin Cephesi'nde Hava Harekâtı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 98.

162 Kurter, C 2, s. 65-68.

163 Kurter, C 2, s. 107.

Akabe’de bir uçak daha düşürülmüştür. 10 Ekim’de Elarış Bardiya arasında bir uçak indirilmiş, ele geçirilen uçağın pilotu ve rasıdı esir alınmıştır.¹⁶⁴

Kanal Harekâtı’nın hava desteği olmadan başarılamayacağını düşünen Seferî Kuvvet Komutanı Albay Von Kress, Alman Genelkurmayından bir hava birliği istemiştir. Almanya’dan gelecek olan bu birlik Osmanlı 4’üncü Ordusu emrine verilecek ancak Osmanlı Hava Teşkilatına bağlı olmayıp Alman birliği olarak kalacaktı.¹⁶⁵ 300 numaralı uçak müfrezesi nisan ayının ilk günlerinde Birüssebi’ye ulaşmıştır.¹⁶⁶ 300’üncü Paşa Bölüğü olarak adlandırılan bu birlik, Yüzbaşı Hermkerk komutasındadır ve 14 adet Rump-ler uçağına sahiptir. Bölük ilk kez 15 Nisan 1916’da Mısır üzerinde uçuş yapmıştır.¹⁶⁷

17 Nisan 1916’da düşmanın uçak ana gemisinden kalkan bir deniz uçağı, Şelale’deki Türk ordugâhı üzerinde keşif yaparken 300’üncü Bölüğün iki uçağı tarafından önlenmiş ve hava muharebesini kabul etmeyerek süratle gemisine dönmüştür. 21 Nisan günü Kantara, Katya ve Romani bölgelerindeki düşman birlikleri üzerinde keşfe çıkan bir uçak Katya ve Romani’de düşman ordugâhları tespit etmiş ve Katya’daki ordugâhı bombalamıştır. Yapılacak büyük çaplı taarruzu başarıya ulaştırmak için hava desteğinin önemi büyüktü. Bu bakımdan 300’üncü Bölüğün uçakları, İngiliz hava alanlarına baskın şeklinde taarruz ederek yerdeki uçakları imha etmek ve havalanan uçakları da hava muharebesiyle düşürmek istiyordu. Bu amaçla 8 Mayıs’ta bir filo Port Said’deki İngiliz hava alanına taarruz ederek hangarları bombardıman etmiş ve tahrip ederek geri dönmüştür. 4’üncü Ordu Komutanı, düşmanı baskı altında tutarak Mısır’a karşı taarruzdan vazgeçilmediğini göstermek amacıyla hava keşiflerinin arttırılmasını istemiştir. Hava taarruzlarıyla düşmanın önemli askerî hedeflerinin bombardıman edilerek tahrip edilmesi ve faaliyetlerinin felce uğratılması gerekiyordu. Bu faaliyetleri gerçekleştirmek için de düşman hava kuvvetlerinden üstün olmak gerekiyordu. Komutanlık bu ihtiyaç için 300’üncü Paşa Tayyare Bölüğünün 1/2 oranında takviye edilmesini, sebepleriyle birlikte Başkomutanlık karargâhına teklif etmiş, Başkomutanlık, Almanya’ya yeni uçaklar sipariş etmiştir. 21/22 Mayıs 1916’da iki uçak Port Said Limanı’nı bombardıman etmiştir. 29 Mayıs’ta bir İngiliz ordugâhına bomba ve makineli tüfeklerle başarılı bir hava taarruzu yapılmıştır. İngilizler bu taarruzlara karşılık vermek için Elarış’e getirilmiş olan 300’üncü Bölüğe hücum etmişlerdir. Ancak çok iyi gizlenmiş olan uçaklar fazla zarar görmemiş ve düşman uçakları hava muharebeleriyle bölgeden uzaklaştırılmıştır. 300’üncü Bölük uçaklarının Mısır toprakları üzerinde uçmaları, beyannameler atarak halkı ayak-

164 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 210-211.

165 Kurter, C 2, s. 250.

166 Von Kress, *Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk*, Yeditepe Yayınevi, Çeviren: Tahir Balaban, İstanbul, 2007, s. 180.

167 Yalçın ve Alp, s. 99.

lanmaya kışkırtmaları, Port Said Limanı'ndaki İngiliz kuvvetlerine, şehir ve bu bölgede bulunan hava alanlarına taarruz etmeleri İngilizleri rahatsız etmiştir. İngilizler, Türk uçaklarını baskın taarruzu yaparak alanda tahrip etmek için 18 Haziran günü 11 uçakla Elariş hava alanına taarruz etmişlerdir. Yapılan bombardıman ve makineli tüfek taarruzunda iki Türk uçağı tahrip edilmiş, bir pilot subay ve birkaç er yaralanmıştır. Alandan açılan uçaksavar ateşleriyle iki İngiliz uçağı düşürülmüştür. Bu taarruz, İngilizlerin istediğı sonucu vermemiştir.¹⁶⁸

3 Temmuz'da bir İngiliz deniz uçağı Hayfa önlerinde denize düşmüş ve pilotu kaçarak kurtulmuştur.¹⁶⁹ Tarafların hava faaliyetleri devam ederken 4 Temmuz'da Kanal Seferi Kuvvet Komutanlığı harekete geçmiştir. Elariş'te toplanan kuvvetler rastladıkları zayıf düşman müfrezelerini geri atmış ve 19 Temmuz'da Uğratin ve Mugaybera hattını tutmayı başarmışlardır. Türk taarruzu devam ederken Elariş Hava Alanı'nda üslenmiş olan 300'üncü Bölük uçakları düşmanın gerisine bomba ve makineli tüfeklerle hücum etmişler ayrıca göz ve fotoğraf keşifleriyle düşman mevzilerinin durumunu tespit etmişlerdir. 4 Ağustos'ta Romani-Düeydar hattına taarruz karar verilmiş ve taarruz 5 Ağustos 1916 günü sabah erken saatlerde 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğünün düşman mevzilerini bombalamasıyla başlamıştır. Bu muharebe sırasında Muhammediye civarında bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. 6 Ağustos günü 300'üncü Bölükten bir filo düşman ordugâhlarına 30 bomba atmıştır.¹⁷⁰ 31 Ağustos'ta uçaklarımız Port Said'deki şimendifer depolarına 100 kg infilak bombası atmışlar ve başarılı olmuşlardır. 27 Ağustos-18 Eylül arasında İngilizler Elariş ve Mezar'ı 3 kez bombardıman etmiştir. 1 Eylül'de bir İngiliz uçağı Gazze üzerinde düşürülmüş, 7 Eylül'de ise motor arızası nedeniyle yere inmek zorunda kalan İngiliz uçağında pilot ölmüş, rasıt esir alınmıştır. 13 Eylül'de Teğmen Von Bülov ve Hesler bir düşman uçağını denize düşürmüştür. 6 Ekim'de bir İngiliz uçağı ile Romani üzerinde yapılan hava muharebesinde İngiliz uçağı yakılmıştır. 15 Ekim'de Magdaba'daki birliklerimize iki süvari alayı ile bir uçak filosu taarruz etmiş ve uçaklar 70 bomba atmıştır. 23 Ekim 1916'da yapılan taarruzda İngiliz demir yolu hattının Selman'a ulaştığı görülmüştür. 8 Kasım'da Von Bülov, Birabid yakınlarında bir düşman uçağını indirmiştir. 13 Kasım'da pilot Schultmeiss ve rasıdı Falke, Kahire'ye bir taarruz düzenleyerek şimendifer kavşağına 12 bomba atmışlardır. 27 Kasım'da yapılan hava keşfinde İngiliz demir yolu hattının Elariş'e ulaştığı tespit edilmiştir. Böylece İngilizlerin Filistin'e taarruz etme niyetinde oldukları anlaşılmiş ve gerekli tedbirler alınmıştır. 2 Aralık'ta Üsteğmen Felmy ve Yeschunek, Şeyh Süveyde-Elbarka arasına bir İngiliz uçağını hatlarının gerisine indirmişlerdir. Aynı gün Lut dolaylarında topçumuz bir deniz uçağını indirmiş ve pilotu esir almıştır. 17

168 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 112-115.

169 Kurter, C 2, s. 346.

170 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 115.

Aralık'ta uçaklarımız, bölgede yeni düşman ordugâhları görmüştür. Elariş'e taarruz yaklaştığından birliklerimiz geri çekilmeye başlamış, 300'üncü Paşa Bölüğü karargâhı Ramle'ye taşınmıştır.¹⁷¹

1917 yılı başında İngilizler ileri yürüyüş ile Filistin kapılarına dayanmışlardı, artık Sina Cephesi mevcut değildi. Osmanlı Seferi Kuvvet Komutanlığı, Sina Yarımadası'ndan geri çekilmiştir. İkmal işlerindeki aksamalar nedeniyle 300'üncü Paşa Bölüğü malzeme sıkıntısı çekmiştir. Bölükte atacak bomba kalmamış, Bardavil İstasyonu'na yapılan taarruzda İngilizlerden ele geçirilen bombalar kullanılmıştır. 8 Ocak'ta yapılan keşif uçuşunda düşmanın 2 süvari tümeninin toplanmakta olduğu tespit edilmiştir. Birüssebi'deki hava alanında konuşlanmış olan 300'üncü Paşa Bölüğünün durumu, İngilizlerin Birüssebi'ye yaklaşmalarından dolayı tehlikeye girmiştir. Bölük, 10 Ocak'ta Ramle'deki yeni hava alanına taşınmaya başlamıştır. 11 Ocak'ta İngilizler Birüssebi hava alanına iki bomba atmıştır. 20 Ocak'ta Seferi Kuvvet yeni hazırlanmış olan Gazze-Birüssebi hattına yerleşmiştir. Paşa Bölüğüne bağlı uçakların 26 Ocak'ta yaptığı hava keşfinde Elariş'teki düşman kuvvetinin kolorduyu aştığı tespit edilmiştir.¹⁷² İngilizlerin Gazze yönünde ilerlediği hava keşfi ile anlaşılmıştır. 25 Mart'ta yapılan keşif uçuşunda İngilizlerin bir piyade tümeni ile Gazze Vadisi'ni geçtikleri, üç atlı piyade tümeniyle de Elariş üzerinden Elhavidi'ye doğru ilerlemekte oldukları tespit edilmiştir. Komutanlık, keşif raporuna göre birliklere gerekli emirleri vermiştir. Düşman 26 Mart'ta taarruza geçti. Türk kuvvetlerinin şiddetli savunması karşısında İngilizler geri çekilmek zorunda kalmıştır. 27 Mart sabahı yapılan keşif uçuşu ile düşman kuvvetlerinin geri çekildiği doğrulanmıştır. Birinci Gazze Muharebesi'nde 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü aralıksız keşif ve gözetleme görevleri yapmış ve düşman hakkında elde ettiği bilgileri zamanında Komutanlığa bildirerek çok faydalı olmuştur. 4 Nisan'da Romani su tesisleri bombalanmıştır. 6 Nisan günü keşif uçuşundaki bir Türk uçağı bir İngiliz uçağı ile muharebeye girerek zorunlu iniş yapmasını sağlamıştır. Düşman için hayati önem taşıyan su borularına bir taarruz düzenlenmesine karar verilmiş ve 10 Nisan'da iki kişilik uçuş ekibi, İngiliz hatlarının gerisinde güvenli bir yere inerek su borularını tahrip etmiştir. İngilizler ellerindeki bol malzeme ile boruları tamir etmiş, bu görevden istenilen sonuç alınamamıştır. 300'üncü Paşa Bölüğünün yaptığı keşif uçuşunda düşmanın tekrar taarruz için hazırlandığı anlaşılmıştır. 19 Nisan'da taarruza geçen düşman kuvvetleri 7.000 kayıp vererek geri çekilmiştir. Taarruz sırasında Türk uçakları keşif ve bombardıman uçuşlarına devam etmiş, bir İngiliz uçağı hava muharebesinde tahrip edilmiştir. İkinci Gazze Muharebesi'nden sonra taraflar yeni harekât için önemli hazırlıklar yapmaya başlamıştır. Türk-Alman hava birlikleri faaliyetlerine aralıksız de-

171 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 263-264.

172 Kurter, C 3, s. 50-55.

vam etmiştir. 1 Mayıs 1917'de yapılan keşif uçuşunda düşmanın Bittia'daki Hava Alanı'nda 12, Refah ve Balah Hava Alanlarında sekizer uçağının olduğu tespit edilmiştir. Uçakları yerde tahrip etmek için 4/5 Mayıs'ta altı uçakla yapılan baskında atılan bombaların hedeflere isabet ettiği görülmüştür. İngilizler buna karşılık 5/6 Mayıs 1917'de 300'üncü Tayyare Bölüğü alanına 20 bomba atmışlardır. Uçaklar gizlenmiş olduğundan zarar görmemişlerdir. Mayıs ayı sonuna kadar keşif ve taarruz faaliyetleri kesintisiz devam etmiş, elde edilen bilgilere göre düşmanın önemli takviye kuvvetler aldığı anlaşılmıştır. Mayıs ayında cephede hava üstünlüğü Türk birliklerinin elindedir. Ancak düşmanın hava faaliyetleri de artmıştır. Bu nedenle 4'üncü Ordu Komutanlığı, Başkomutanlıktan yeni bir hava müfrezesi istemiştir. Düşman uçakları, Türk uçaklarının faaliyetlerini engelleyerek üzerlerindeki baskıyı azaltmak için hava alanlarına taarruz etmişlerdir. 23 Haziran'da Ramle Hava Alanı'na yaptıkları taarruz sonuçsuz kalmıştır. 25 Haziran'da Resulatavine bölgesinde iki Türk uçağı üç İngiliz uçağı ile çarpışmış, İngiliz uçaklarından biri düşmüş, biri zorunlu iniş yapmış, diğeri de Türk topçusunun ateşiyle kaçmıştır.¹⁷³

29 Haziran 1917'de Schlieff ve Daum, Gazze-Zikret arasında keşif uçuşu yaparken iki İngiliz uçağının taarruzuna uğramışlar ve bir İngiliz uçağı Hanyunus'un doğusuna düşürülmüştür. Schlieff ve Daum 8 Temmuz'da bir İngiliz uçağı ile muharebe yapmışlar ve İngiliz uçağı kendi hatlarının gerisine inmiştir. 13 Temmuz'da Schultheiss ve Fritz Vadii Kınays'ta bir düşman uçağını düşürmüşlerdir. 23 Temmuz'da çift satırlı bir İngiliz uçağı top ateşiyle denize düşürülmüştür. 6 Ağustos'ta Schlieff ve Daum, cephenin 150 km gerisindeki Hudsalmane'de yere inmişler ve su tesisatını tahrip etmeye teşebbüs etmişlerdir. Düşman birliklerinin makineli tüfek ateşi nedeniyle geri dönmek zorunda kalmışlardır. 17 Ağustos'ta 4 Fransız uçağı, Beyrut Limanı ve çevresini, 29 Ağustos'ta da 3 İngiliz uçağı Birüssebikuble karargâhını bombardıman etmiştir. 30 Ağustos'ta uçaklarımız Birülab'da keşif ve bombardıman uçuşu yapmıştır. 10 Eylül'de bir düşman uçağı topçu ateşiyle düşürülmüştür. 26 Eylül'de 2 düşman uçağı ile yapılan hava muharebesinde uçaklardan biri kendi hatlarının gerisine inmek zorunda kalmıştır. Eylül ayı içerisinde 2'nci Paşa birliklerinin ilki 301'inci Paşa Tayyare Bölüğü Filistin'e gelmiştir. Bölük Ramle'ye yerleşmiştir. 11 Ekim'den başlayarak 302'nci Bölük Elsafavir'e, 303'üncü Bölük Etine'ye, 304'üncü Bölük Arakelmanşir'e karargâhlarını kurdular.¹⁷⁴ 27 Ekim 1917'de İngilizler, bütün uçak ve uçaksavarları kullanarak cephe üzerinde bir hava savunma perdesi oluşturduklar ve Türk-Alman uçaklarının keşif ve gözetleme yapmalarına engel olmuşlardır. 30 Ekim'de cephe üzerinde keşif uçuşu yapan bir Türk uçağı düşman uçakları tarafından düşürülmüştür. 31 Ekim 1917 sabahı

173 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 191 -197.

174 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 328.

düşman, kurduğu hava savunma perdesi altında kuvvetli bir topçu desteği ile sıklet merkezi Birüssebi güneyi olmak üzere bütün cephede taarruza geçmiştir. Aynı gün Birüssebi mevzileri düşmanın eline geçmiştir. 6/7 Kasım gecesi Türkler Gazze'den çekilmiştir. İngilizlerin süratli ilerleyişi nedeniyle 303 ve 304'üncü Paşa Bölükleri geriye götürülemeyen ve hava alanlarında kalan malzemelerini yakmak zorunda kalmışlardır. Daha gerilerde bulunan 300, 301 ve 302'nci Paşa Bölükleri malzemelerini taşımayı başarmışlardır. 16 Kasım'da Türk birliklerinin geri çekilmesi sonrasında İngilizler Yafa'ya girmiştir. İngiliz uçakları geri çekilen birliklerimize taarruz etmiştir. 27 Kasım'da Türk uçakları Ramle'ye taarruz etmiştir. 9 Aralık 1917'de Türk birliklerinin çekilmesi üzerine İngilizler Kudüs'e girmiştir.¹⁷⁵

Hicaz'da başlayan Emir Faysal isyanı 1917 yılı başında giderek yayılmaya başlamıştır. Osmanlı 3'üncü Tayyare Bölüğü Medine Hava Meydanı'nda konuşlanmıştır. Bölüğün esas görevi, Araplara karşı yapılan harekâta keşif desteği vermektir. Hicaz demir yolunun havadan denetlenmesi ve isyancıların yapacakları sabotajlara karşı korunması da bölüğün görevleri arasındadır. 3'üncü Tayyare Bölüğünün Komutanı Pilot Üsteğmen Fazıl Bey'dir. 1 Ocak günü Pilot Fazıl Bey ve rasıt olarak Pilot Teğmen Şakir Hazım Bey yaptıkları hava keşfinde Ebu Naim İstasyonu doğrultusundaki araziye keşfetmişlerdir. 15 Ocak günü, 2 Albatros uçağı ile yapılan hava keşfinde Birül Masi'nin 10 kilometre güneybatısında kum çölünün olduğu bölgede 140 çadırlık Arap ordugâhı görülmüştür. Ordugâhın fotoğrafları çekilmiş ve ordugâh bombardıman edilmiştir. Atılan bombalardan 7 tanesi çadırlara isabet etmiştir.¹⁷⁶

Ocak ve şubat ayları boyunca keşif ve bombardıman uçuşları devam etmiştir. 8 Mart'ta Orhan ve Osman Tayyar devriye uçuşu yapmıştır. 9 Mart'ta Fazıl Bey devriyeye çıkmış ve fotoğraf çekmiştir. 27 Mart'ta Şakir Hazım ve Orhan Bey hava keşfine çıkmıştır. 22 Haziran'da Şakir Hazım Bey, Lütfullah Bey ile devriye uçuşu yapmıştır. Medine'deki asi Arapların faaliyeti azalınca ağustos ayında 3'üncü Bölüğün karargâhı Maan'a taşınmıştır. Medine'de bir Albatros ile Teğmen Orhan Bey ve bir rasıt bırakılmıştır. 22, 24, 27 ve 28 Temmuz'da 5 uçuş yapılmıştır. 30 Temmuz ve 1 Ağustos'ta keşif uçuşları devam etmiştir. Eylül-Aralık arasında 3'üncü Bölük uçakları 61 keşif ve bombardıman taarruzu yapmıştır.¹⁷⁷

1918 yılı başında kuvvetli düşman birlikleri karşısında kahramanca savunma yapan Türk kuvvetleri, düşmanı Akdeniz'le Şeria arasında durdurmuş ve bir cephe kurmayı başarmıştır.¹⁷⁸ 4 Ocak 1918'de Cenin'deki Türk hava alanına, 12-14 İngiliz uçağından oluşan birlik taarruz etmiş yerden ve havadan yapılan taarruzlarla düşmana ait bir av, bir bombardıman uça-

175 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâti*, C 9, s. 203 -205.

176 Kurter, C 3, s. 60-61.

177 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 323-324.

178 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâti*, C 9, s. 238.

ğı düşürülmüştür. Avustralya Hava Filosu mensubu Üsteğmen Parkenson, esir alınmış ve ifadesinde önemli bilgiler vermiştir. Parkenson, ifadesinde 300'üncü Paşa Bölüğünde görev yapan ve zorunlu iniş sonrasında esir alınan Üsteğmen Ditmar'a büyük saygı duyulduğunu, on dakika uçacak kadar yakıt verildiğini, İngilizlerin Filistin'de 5 Numaralı Tayyare Grubunun, İsmailiye'de 21 Numaralı Tayyare Müfrezesinin ve Ebukır'da 20 Numaralı Tayyare Müfrezesinin konuşlandığı bilgisini vermiştir.¹⁷⁹ Düşürülen uçakta çok ayrıntılı Filistin haritaları da ele geçirilmiştir. Hava muharebelerinde İngilizlerin üstünlüğü artmış ve Paşa Bölükleri kayıplar vermiştir. 12 Ocak 1918'de uçağı düşürülen Pilot Vichman ölmüştür. 17 Ocak'ta bir keşif uçağımız düşmanın av uçakları tarafından hücumu uğramış ve zorunlu iniş yapmıştır. Aynı gün hava muharebesinde bir av uçağı daha kaybedilmiştir. 20 Ocak'ta İngilizler Sabatiye İstasyonu'na taarruz etmiş ve av uçaklarımızla yapılan hava muharebesi sonucunda bir İngiliz uçağı cephe gerisine inmek zorunda kalmıştır. Mürettebatı esir edilmiştir. Şubat ayı sonlarında "Jasta 1" olarak adlandırılan Alman Uçak Birliği Filistin'e gelmiştir. Bu Birlikte, 20 tane av uçağı bulunuyordu. Yeni gelen uçaklar hemen göreve başlamıştır. Şubat ayında Paşa Bölükleri uzun mesafe ve taktik keşif uçuşlarının yanında topçularımıza ateş tanzimi de yapmışlardır. İngiliz ordugâhları ve hava alanları sık sık bombardıman edilmiştir.¹⁸⁰

26 Şubat 1918'de Mareşal Falkenhayn Ordular Grubu Komutanlığından ayrılmış, yerine Liman Von Sanders atanmıştır. Bu değişiklikten sonra 2'nci ve 6'ncı Ordular, Yıldırım Ordular Grubu Teşkilatından çıkarılmıştır. 7'nci ve 8'inci Ordulara denizden Şeria'ya kadar olan bölge, 4'üncü Orduya da Şeria doğusundaki bölge verilmiştir. Ordularla iş birliği yapacak olan hava birlikleri içinde bazı tedbirler alınmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ordular Grubunun bulunduğu Nasıra'ya taşınmıştır. Tayyare bölüklerinin keşif ve gözetleme yapacakları bölgeler belirlenmiştir.¹⁸¹ 21 Mart'ta İngilizler Amman'a taarruza başlamışlar ve taarruz 2 Nisan'a kadar devam etmiştir. 25 Mart'ta Essalt'ı ele geçiren İngilizler, 27 Mart günü Amman önlere gelmiştir.¹⁸²

1918 Nisan ayında 7 ve 8'inci Ordular emrindeki tayyare bölükleri hemen her gün cephe üzeri ve gerisinde düşman durumunu tespit etmek suretiyle ordulara kıymetli bilgiler getirmişlerdir.¹⁸³ Filistin Cephesi'nde, mayıs ayında ordular taarruz hazırlığına yönelmiştir. Osmanlı ordusu muharebeden çıkmış birliklerini düzenlerken İngilizler de kendi mevzile-

179 Osman Yalçın, "Filistin Cephesi Türk Hava Harekâtı", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S 55, Erzurum, 2016, s. 583.

180 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)*, C 4, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006, s. 51-52.

181 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 238-239.

182 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 390.

183 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 242.

rini kuvvetlendirmiş ve cephelerini Türk ordusu aleyhine genişletmişlerdir. Asilerin, Osmanlı ordusu karşısındaki baskısı da giderek artmıştır. İngiliz Hava Kuvvetlerinin faaliyetleri, mayıs ayında her zamankinden daha fazla artmış ve hava hâkimiyetini ele geçirmişlerdir. Osmanlı tayyare bölüklerine yeni uçakların sevki yapılamadığından, Paşa Bölükleri de dâhil olmak üzere kırılan ve kal edilen uçaklar tamir edilerek uçuşa hazırlanmıştır.¹⁸⁴ Yaz aylarında muharebeler durgunlaşmış olsa da durum Türk kuvvetleri lehine değildir. Türk ordusu hastalık ve diğer sebeplerden azalmış ve zayıflamıştır. 18/19 Eylül'de İngilizler, Afule İstasyonu'na kuvvetli hava baskısı altında taarruz etmiş, telefon ve telgraf hatları kesilmiştir. İngiliz ordusu, 8'inci Ordu cephesini yarmış ve süvarileri Hayfa'ya doğu ilerlemeye başlamış ve Nasıra'ya yönelmiştir. Ordular Grubu Karargâhı buradadır. Karargâh düşman kuvvetlerinin eline geçmiş, Grup Komutanı Liman Paşa bir otomobile kaçmak zorunda kalmıştır.¹⁸⁵

Ordular Grubu ile orduların bağlantısı geçici bir süre için kesilmiştir. Bu tehlikeli durum karşısında 8'inci Ordu geri çekildiğinden 7'nci Ordu ile temas kesilmiş ve düşman süvarilerinin 8'inci Ordunun doğu ve kuzeydoğusu yönünde ilerlediği Cenin, Samah ve Afule'nin zapt edildiği öğrenilmiştir. Bu haberden sonra, 7'nci Ordu, 8'inci Ordudan kalan birliklerle bağlantı kurarak geri çekilmeye başlamıştır. Cenin ve Afule'nin düşmesi üzerine bu alanlarda bulunan 301'inci ve 304'üncü Tayyare Bölüklerinden sağ kalan personeli düşman tarafından esir alınmıştır. 302'nci Tayyare Bölüğünün büyük bir kısmı zor şartlar içinde ellerindeki kamyonlarla Hayfa'ya ve oradan da Beyrut'a çekilmiştir. Bu bölüğün kalan kısmından ve Cenin'deki 303'üncü Bölükten uçurulabilen uçaklar ve kurtarılabilen personel Dera'ya gelmişlerdir. Dera'ya gelen 302'nci ve 303'üncü Bölüklerin uçakları buradaki 305'inci Bölüğün uçakları ile birleştirilerek Yüzbaşı İlyas'ın emrine verilmiştir. Bu uçaklar Dera üzerine yürüyen asi Araplara karşı üç gün devamlı olarak bomba ve makineli tüfeklerle hücum etmiş ve Dera'nın asilerin eline geçmesine mâni olmuştur. Bu suretle birçok Türk birliklerinin geri çekilmesi sağlanmıştır. İngiliz ordusu ilerledikçe Dera'da durulamayacağı anlaşılmıştır. Bu sebeple götürülemeyecek malzeme ve teçhizatın bir kısmı yakılmış ve bir kısmı da tahrip edilmiştir. Uçaklar, havadan Rayak'a gönderilmiştir. Rayak'ta toplanan uçaklar ordunun geri çekilmesini desteklemek için bir süre daha vazife yaptıktan sonra Humus, Hama, Halep ve Müslimiye'ye çekilmek zorunda kalmışlardır. Bu çekilmeler sırasında malzeme eksikliği, özellikle iniş alanlarının fenalığı ve İngiliz hava akınları yüzünden uçakların birçoğu kırılmış ve tahrip edilmiştir. Böylece elde uçak kalmamış, uçaksız kalan bölüklerin hava personeli pek zor şartlar altında Halep ve Konya'ya gelmişlerdir. 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi imzalandığı

184 Yalçın, "Filistin Cephesi...", s. 584.

185 Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 390.

zaman Türk birlikleri, Antakya güneyi-Reyhanlı-Halep kuzeyi ve Cerablus güneyi hattındadır.¹⁸⁶

Mondros Ateşkesi gereğince bazı kuralar ve yedek subaylar terhis edilmiş, 1919 yılında kolordu sayısı 8'e indirilmiştir. Her kolorduya da bir tayyare bölüğü verilmesi kararlaştırılarak tayyare bölüklerinin sayısı 8'e indirilmiştir. İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da ikişer bölüklü uçak istasyonlarının kurulması planlanmıştır. Kadrolar çok eksik olduğundan, Yeşilköy 1'inci sınıf, İzmir ve Erzincan 2'nci sınıf istasyon olarak planlanarak her istasyon emrine ikişer bölük verilmiş, 6 tayyare bölüğü oluşturulmuştur.¹⁸⁷

Mütareke'nin imzalanmasından sonra, Suriye Cephesi'nden çekilen bir kısım Hava Kuvvetleri Konya'da, Irak Cephesi'nden çekilen ufak bir Hava Kuvveti de Elâziğ'da toplanmışlardır. Önemli denecek derecede bir kısım malzeme de İstanbul'da Yeşilköy'de bulunuyordu. Almanlar ülkelerine dönmek için hazırlığa girdiklerinden Hava Kuvvetleri başsız kalmıştır. Bu sırada İstanbul'a giren İngiliz ve Fransızlar ilk iş olarak Yeşilköy'ün kuzeyindeki Safra Köyü yanında bulunan tayyare istasyonuna el koyarak işgale başlamışlardır. Bu sırada Türk hava subayları bir kısım malzemeyi ve uçakları Anadolu yakasına taşımışlardır. Yeşilköy'deki deniz feneri doğusunda bulunan deniz tayyare istasyonu da Haliç'te Bahriye Nezaretinin deniz ambarlarına taşınmıştır.¹⁸⁸

1.3. MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİNDE HAVA GÜCÜ

Birinci Dünya Savaşı, İtilaf devletlerinin kazanmasıyla sona ermiştir. İtilaf devletleri ile Osmanlı Devleti arasında 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalanmış ve 13 Kasım 1918'de İngiliz ve Fransız güçleri İstanbul'a girmişlerdir.¹⁸⁹

Savaş bittiğinde Osmanlı ordusunda 7 tayyare bölüğü bulunmaktadır. Tayyare bölüklerinin görev yerleri şu şekildedir: Çanakkale'de 1'inci ve 6'ncı Bölükler, Irak'ta 2'nci ve 13'üncü Bölükler, Filistin'de 3-4 ve 14'üncü Bölükler, İzmir'de 5'inci ve 12'nci Bölükler, Erzurum'da 7'nci ve 8'inci Bölükler, İstanbul'da 9'uncu-10'uncu-11'inci ve 17'nci Bölükler, Uzunköprü'de 15'inci Bölük ve Sinop'ta 16'nci Bölük. Bununla birlikte Samah, Cenin, Ceyda, Afule ve Dera'da Alman Paşa Bölükleri bulunmaktadır.¹⁹⁰

186 *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, C 9, s. 250 -251.

187 Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara, 1997, s. 7.

188 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, s. 305-308.

189 Zekeriya Türkmen, "30 Ekim 1918 Tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması'na Göre Türk Ordusunun Kuruluş ve Kadrosuna Bir Bakış", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*, S 11, 2000, s. 615, 623.

190 Kaymaklı, s. 6.

Tablo 01: Savaş Sonunda Osmanlı Devleti'nin Elinde Kalan Uçaklar¹⁹¹

MODEL	ADET
RUMPLER B. I	5
ALBATROS B. I	2
ALBATROS C. I	2
ALBATROS C. III	8
HALBERSTADT D. V.	21
AEG C. IV	11
ALBATROS D. II	2
ALBATROS D. III	23
NIEUPORT 17	2
FOKKER D. VII	7
LVG C. V.	1

Mondros Ateşkes Antlaşması hükümleri gereğince Yeşilköy'deki Tayyare İstasyonu İtilaf devletleri tarafından işgal edilmiş ve Osmanlı Devleti açısından işlevi sona ermiştir.¹⁹² İngiliz ve Fransız kuvvetleri hava meydanı ve tesislerini işgal etmiş, Türk havacılarını buradan çıkarmışlardır. Mütareke şartları gereğince Alman havacı personeli Türkiye'den ayrılmıştır.¹⁹³ İngiliz Selânik Kuvvetleri Başkomutanı General Milne, 11 Ocak 1919'da notayla Yeşilköy Tayyare İstasyonu ile civarındaki tüm binaların boşaltılmasını istemiştir. 18 Ocak 1919'a kadar boşaltmanın tamamlanması için süre verilmiştir. Yeşilköy Tayyare İstasyonu'ndaki malzemelerin Maltepe'ye taşınmasına karar verilmiştir. Bazı malzemeler vapurla taşınırken taşınamayacak durumda olanlar bırakılmıştır.¹⁹⁴ Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı ordusunda hava teşkilatını düzenlemekle görevli olan Yeşilköy Uçuş Okulunun ilk müdürü Fransız De Goys, müttefik işgal kuvvetleriyle beraber İstanbul'a gelmiş ve onun desteğiyle, taşınma bir süre ertelenmiştir. Bu sürede bazı malzemeler büyük bir gizlilikle o dönemde tam bir askerî depo ve cephaneliğe çevrilmiş olan Yeşilköy Camisi'ne taşınmıştır.¹⁹⁵

191 Kurter, C 4, s. 312.

192 Emin Kurt, "Türk Havacılarının Milli Mücadeleye Katılma Girişimi: Maltepe Fırarı (7 Haziran 1920)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 60, Bahar 2017, s. 123, 124.

193 Abdurrahman Bozkurt, "Millî Mücadele Dönemi'nde İtilaf Devletleri ile Türkiye Büyük Millet Meclisi Arasında Hava Sabası Tartışmaları", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 151.

194 Emin Kurt, "Türk Havacılarının ...", s. 124, 125.

195 Ulvi Keser, "Türkiye'nin İlk Havacılık Kitabı Vesait-i Tayeran ve Mithat Tuncer Bey Üzerine Bir Değerlendirme", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 288.

Anadolu'daki Türk kuvvetleri, muharebe gücünü kaybetmiş ve etkisizleştirilmiştir. İzmir'deki istasyonda, Gaziemir'de tayyare bölüğü ve Güzel-yalı'da iki üç uçaktan ibaret bir deniz tayyare bölüğü kalmıştır. Konya'daki istasyona; Filistin ve Suriye'den çekilen 3'üncü ve 4'üncü Tayyare Bölükleri gelmiştir. 1919 yılının ilk aylarında bu bölüklerde, çoğu kullanılamaz durumda olan 17 uçak bulunmuştur Erzincan'dan, Elâzığ'a çekilebilen altı uçaklı 2'nci Tayyare Bölüğünün oluşturulmasına çalışılmış fakat başarılı olunamamıştır. Bunlar dışında, Erzurum'da, Kafkas Cephesi'nden çekilebilen 7'nci ve 8'inci Tayyare Bölüklerinin işe yaramaz durumda olan av ve keşif için kullanılan 13 tane uçağı vardır.¹⁹⁶

1917'de, Yeşilköy tren istasyonu yakınında kurulan Umuru Havaiye Deposuna büyük hacimli malzeme, kanat ve gövde parçaları, yedek motor malzemesi konulmuştur. Küçük parçalar, Umuru Havaiye Deposu'nun Karaköy'deki Merkez Hanın alt katında saklanmıştır.¹⁹⁷

Kuvayı Havaiye Müfettişliği 25 Haziran 1920 tarihinde dağıtılmıştır. Bağlı olan müfettişliklerin dağıtılmasıyla teşkilat küçültülmüştür. Tayyare İstasyon ve Tayyare Bölükleriyle ilgili yeni düzenlemeler yapılmıştır.¹⁹⁸ Dağıtılan Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliği yerine Kuvayı Havaiye Müfettişliği kurulmuştur. İzmir, İstanbul, Konya ve Erzincan'daki tayyare istasyonlarının bu Müfettişliğe dâhil edilmesi düşünülmüştür. Filistin, Irak, Kafkas Cephelelerinden çekilen Konya ve İstanbul'da depolanan uçak ve malzemeler bu istasyonlara dâhil edilmiştir. İstanbul'daki istasyonda bulunan 45 uçağın sadece dört tanesi kullanılabilir durumda olduğundan, bakımları yapılarak kısa bir zaman içinde uçurulabilecek duruma getirilmiştir.¹⁹⁹ Teşkilatın malzeme deposu, 1919 yılı başında Harbiye Dairesi emrine verilmiştir. Meteoroloji, Deniz Uçak ve Balon Bölükleri de kapatılmıştır.²⁰⁰ Yunan kuvvetleri 15 Mayıs 1919'da İzmir'e çıkarılmış, Seydiköy Tayyare İstasyonu'nun işgali ile İzmir'in işgali tamamlanmış ve kişilerin bir kısmı esir olurken bir kısmı da kaçmıştır. Uçak ve malzemeler sağlam olarak düşmanın eline geçmiştir.²⁰¹

Düşman donanması bir süredir İstanbul'da olmasına rağmen yaygın bir işgal olmamıştır. Fakat Anadolu'daki faaliyetlerin devam etmesi, Erzurum ve Sivas Kongrelerinde belirlenen Misakımillî'nin İstanbul'daki Mebusan

196 Abdurrahim Fahimi Aydın, "Tayyareden Uçağa: Millî Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", *Karadeniz Araştırmaları*, S 31, Ankara, 2011, s. 51-84, 60.

197 ATASE, Klasör: 71, Gömlek: 51, Belge No.: 5-1; Klasör: 27, Gömlek: 102, Belge No.: 102-1.

198 *Türk İstiklal Harbi*, V nci Cilt, Deniz Cephesi Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964, s. 123, 125.

199 *Türk İstiklal Savaşı II nci Cilt Batı Cephesi 1'inci Kısım*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1994, s. 28, 29.

200 Osman Yalçın, "Mütareke Dönemi Türk Askerî Havacılığı", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S 20 Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012, s. 79.

201 Sıtkı Tanman, *Türk Havacılık Tarihi (İstiklal Harbi 1918-1923)*, C 2, 2. Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953, s. 22.

Meclisi tarafından da kabul edilmesiyle, işgalci güçlerin baskıları artmıştır. 13 Kasım 1918'den beri Boğaz'da bulunan İtilaf donanması, 16 Mart 1920'de birçok yere İngiliz askerlerini yerleştirerek İstanbul'u resmen işgal etmişlerdir.²⁰² Bir süredir kaçış planı yapan Maltepe Tayyare İstasyonu'nda bulunan havacılar, Anadolu'ya geçmeye karar vermişlerdir. Kaçırılacak uçaklar da belirlenmiştir. Fakat o gün hem çarşıda Hintli askerlerin görülmesi hem de önceki gün Fransızların bir uçağı sökmesi kaçmayı düşünenleri telaşa sevk etmiştir. Maltepe Tayyare İstasyonu'nun uçuş pisti dar, çukurlu ve etrafı engellerle dolu olduğundan uçaklardan sadece Kazım Bey'in uçağı havalanarak kaçabilmiş, diğerleri ise uçamadan kırım geçirmişlerdir. Fokker D.VII uçağı Astsubay İsmail Zeki tarafından kaldırılmışsa da engellere çarparak parçalanmıştır. Vecihi (Hürkuş) Bey'in kullandığı Albatros C.III taşıyabileceğinden fazla yük almış ve benzin tıkanıklığından dolayı kalkamamıştır. Uçakla kaçamayan havacılar bir süre sonra kara yolu ile Konya'ya, havacıların merkezine geçmişlerdir.²⁰³ Başarısız firar girişimini haber alan Sadrazam ve Harbiye Nazırı Vekili Ferit Paşa, durumu 7 Haziran 1920 tarihinde İngilizlere bildirerek destek istemiştir. İngilizler, Maltepe Tayyare İstasyonu'nu basmış, mühimmatı yağmalamış, hangarları ve uçakları yakmışlardır.²⁰⁴

İstanbul'un işgal edilmesiyle Mustafa Kemal Paşa, Ankara'da kurulacak yeni meclisin hazırlıklarına başlamıştır. Büyük Millet Meclisinin 23 Nisan 1920'de açılmasıyla işgalci güçlere karşı direniş tek elden idare edilebilmiştir.²⁰⁵ Halkın moralini yükseltmek ve psikolojik etki yaratmak için Konya İstasyonu'ndan Ankara'ya bir müfreze gönderilmesi istenmiş, 5'inci Bölükten üç uçak Ankara'ya gelmiştir. Hükûmet kurulduktan sonra düzenli ordu oluşturma aşamasında, 13 Haziran 1920'de 328 sayılı Emir ile Millî Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi, Hava Kuvvetleri Şubesi ve 2 uçak istasyonundan oluşmuştur. 1'inci Sınıf Uçak İstasyonu Eskişehir'de, 2'nci Sınıf Uçak İstasyonu Elâzığ'da konumlandırılmışlardır. Eskişehir'deki 1'inci Sınıf Uçak İstasyonu iâşe ve idari bakımdan 20'nci Kolorduya bağlanmıştır. Erzincan'da 2'nci Sınıf Uçak İstasyonu da 15'inci Kolorduya bağlanmış, burada bir tamir atölyesi bulunması kararlaştırılmıştır. Eskişehir'deki Batı Cephesi Komutanlığı emrinde 2 av ve 2 keşif uçağından oluşan 1 bölük kurulması planlanmıştır. Yine Batı Cephesi'ndeki 12'nci Kolordu 23'üncü Tümenin emrine Uşak'ta üslenmesi düşünülen 3 av, 1 keşif uçağından oluşan

202 Özcan Yeniçeri, "Birinci Dünya Savaşı'nın Türkiye Yönünden Sonuçları", 100. Yılında Birinci Dünya Savaşı, Kripto Yayınları, Ankara, 2016, s. 381-398, 395.

203 Vecihi Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Yayınları, İstanbul, 2008, s. 62; Emin Kurt, "Türk Havacılarının Milli ...", s. 130-132.

204 Y. Doğan Çetinkaya, "Kurtuluş Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, S 202-219, s. 205.

205 Durmuş Yalçın, Yaşar Akbıyık, Yücel Özkaya vd., *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, C 1, Atatürk Araştırma Merkez, Yayınları, Ankara, 2012, s. 190.

müfreze verilmiştir. Önceleri Kartal Uçak Müfrezesi denilmiŖse de sonradan 2'nci Bölük adıyla anılmıştır. Bu, 8 uçaklı 2 bölük TBMM ordularının ilk Hava Kuvvetlerini oluşturmuştur.²⁰⁶

TBMM Hükûmeti düzenli orduya geçiŖte Hava Kuvvetlerinin kuruluşuna, uçak ve uçak malzemesi alımına büyük önem vermiştir. Müdafaa-i Milliye Vekili ve Erkânıharbiye-i umumiye Reisi uçak ve uçak malzemesi alımıyla doğrudan görevlendirilmiştir. Bu görev Muharip adı verilen gruba verilmiş ve bu grup sonradan Felah Grubu adını almıştır. Erkânıharbiye-i umumiye Reisi'ne bağlı olan bu Grup faaliyetlerini gayriresmî olarak sürdürmüştür.²⁰⁷ Anadolu'da orduda bu Ŗekilde düzenleme yapılırken İstanbul'daki Osmanlı Hükûmetinde Ŗimendifer, İkmal, Eğitim, Harekât Ŗubesi ve Askerî Kanunlar dağıtılmıştır. Zaten Anadolu'daki mücadelenin başlamasıyla da İstanbul karargâhlarında görev yapanların çoğu Ankara'ya geçmişlerdir.²⁰⁸

Hava gücünün karşılanamayan eksiklikleri İstiklal Savaşı yıllarında ciddi sıkıntılar yaşanmasına neden olmuştur. Anadolu'da başlayan İstiklal Savaşı'nın gücü ispat edinceye kadar yabancılar silah satışına yanaşmamışlardır. Türk ordusunda durum böyleyken Yunanlar 100 civarında uçak kullanarak Türk ordusuna karşı hava gücünü kullanmışlardır. Hava desteğine bu kadar ihtiyaç varken Türk ordusunda tek uçak kullanılabiliş bazen o bile bulunamamıştır.²⁰⁹ İstiklal Savaşı'nda hava gücü oluşturma çabaları ve düzenlenen ilk hava harekâtları çok kıt kaynaklarla ve sınırlı bir personelle yapılmış da olsa var olan kapasitenin üzerinde sonuçlar elde edilmiştir. Uçaklar neredeyse yoktan var edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan elde kalanlarla işe başlanmış, zamanla uçak satın alınmışsa da devamlı kullanılabilir durumda olan uçak sayısı, bir elin parmaklarını geçmemiştir. Eldeki uçaklar için yedek parça bulunamamış hatta bakımları ilkel yöntemlerle yapılmıştır.²¹⁰

Hava harekâtının başlangıcında pilotlarımız 2 senedir eğitim almadıklarından çok sayıda kırım ve kaza olmuştur. Hem gerekli yedek parça ve malzeme bulunamadığından hem de tecrübeli uçak makinistlerinin çoğu Anadolu'ya geçemediğinden uçakların faal hâle getirilmesi çok zor olmuştur. Emayit malzemesi bulunamadığında içeriği incelenmiş, gerekli selülozik ham malzeme bulunamadığından üretilenmemiştir. Bu soruna Ŗu Ŗekilde bir çözüm bulunmuştur: Patates ve paça suyu yumurta akıyla karıştırıla-

206 Kaymaklı, s. 42, 43.

207 Mustafa Keskin, "Millî Mücadele'de Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S 2, Kayseri, 1988, s. 217.

208 Türkmen, "30 Ekim 1918 Tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması'na Göre Türk Ordusunun Kuruluş ve Kadrosuna Bir Bakış", s. 632.

209 Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayisi Kurulmasına Tesirleri", *Akademik Bakış*, C 3, S 6, Yaz 2010, s. 197.

210 Y. Doğan Çetinkaya, "İstiklal Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 218.

rak mayi hazırlanmış, bu karışım gövde, kanat, dümen kaplamalarına sürüldüğünde emayit özelliğini vermiştir. Fakat bu durum güneşli havalarda uçağın ağırlığını arttırırken yağışlı havalarda kaplama bezleri gevşemiştir. Konya'daki onarım faaliyetleri bu şekilde basit tecrübelerle gerçekleştirilebilmiştir.²¹¹

1.3.1. Doğu Cephesi

Elâzığ'da bulunan uçak kalıntıları onarılıp tamir edilerek ortaya 2 av uçağı çıkarılmış bunlar Erzincan üzerinden Horasan'a götürülmüştür. Erzurum'da onarılan bir keşif uçağı ve 2 av uçağı, 15'inci Bölüğü (Horasan Müfrezesini) oluşturmuşlardır. Bu Bölük, 3 Aralık 1920 tarihinde imzalanan Gümrü Antlaşması'na kadar keşif görevini başarıyla yapmıştır.²¹² 15'inci Bölüğün kumandanlığını Rasıt Üsteğmen Ahmet (Rahmet) Bey üstlenmiş, Bölükte 4 pilot 5 rasıt görev almıştır. Bölükte 1 adet Albatros C-III keşif uçağı, 2 adet Haberstad DV av uçağı mevcuttur.²¹³

Bir süredir planlanan Ermenilere karşı taarruza geçme fikri Doğu Cephesi Komutanlığının emriyle 28 Ekim 1920 sabahı saat 06.00'da gerçekleşmiştir.²¹⁴ 28 Eylül 1920'de 12'nci Tümen Komutanı, 15'inci Tayyare Bölüğü (Horasan Müfrezesi) Komutanı'na verdiği emirde hava uygun olursa keşif uçuşu yapılmasını ve keşfe saat 05.00'te çıkılmasını istemiştir. O sırada birliklerin Surphaç-Deveboynu-Hasandağı-Samandağı-Allahüekberdağı hattında olması planlanmıştır. Birlikler gidişte, Karaorgan-Çambar-Hüseynağayurt Dağı-Sarıkamış-Novoselim rotasını izlemiştir. Dönüşte, Laloğlu Verişan Sırtları-Kumrudağı-Akmezardağı-Yeniköy rotasını takip etmesi, gördüğü düşman kolları üzerine bomba atması emredilmiştir. Emir gereği, keşif raporları, dönüşte Akmezardağı'nda bulunan karargâha atılmıştır. Karargâhın yerini belli etmek için zemine "+" şeklinde beyaz çarşaf serilmiştir. Görev sırasında düşman uçağına rastlanmamıştır. Kara birliklerine destek görevi verilen 15'inci Bölük (Horasan Tayyare Müfrezesi) Sarıkamış ve Kars istikametinde keşif görevi yapmıştır. 3 Aralık 1920'de Gümrü Antlaşması'yla muharebeler sona ermiş, uçuşlar da bitmiştir.²¹⁵ Harekât sırasında Ermeniler De Havilland D-4 tipi keşif bombardıman ve Nieuport av uçağı kullanmışlardır fakat Türk uçaklarıyla çarpışmaya girmemişlerdir.²¹⁶ Ermenilerden bir uçak ele geçirilmiş, tamir edilip uçuşa hazırlanmıştır. Cepheye benzin ve Hint yağı yetersiz olduğundan fazla uçuş yapılamamıştır.²¹⁷

211 Kaymaklı, s. 44, 45.

212 Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981, s. 15, 16.

213 Kaymaklı, s. 53.

214 *Türk İstiklal Harbi, Doğu Cephesi (1919-1921)*, III ncü Cilt, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1995, s. 201.

215 *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi Hava Harekâtı*, s. 131.

216 Kaymaklı, s. 53.

217 Çetinkaya, s. 208.

1.3.2. Güney Cephesi

Mondros Mütarekesi'nden sonra işgale başlayan İngilizler, Halep'teki ordularını bahane ederek İskenderun Limanı'nı kullanmışlardır. Böylece Adana ve İskenderun'un işgal yolu açılmıştır. İşgali kolaylaştırmak için İngilizler bir an önce Türk ordularının Torosların kuzeyine çekilmesini istemişse de çekilme bu kadar çabuk halledilememiştir. 11 Aralık 1918'de Ermenilerden oluşan 400 kişilik Fransız Taburu Fransız subaylarının idaresinde Dört Yol'a girmiştir. 17 Aralık'ta çoğunluğu Ermeni olan 1.500 kişilik Fransız askerleri Mersin'e çıkarken 19 Aralık'ta Pozantı da işgal edilmiştir. 22 Şubat 1919'da Maraş, 24 Mart 1919'da Urfa İngilizlerce işgal edilmiştir.²¹⁸ Fransız üniforması taşıyan Ermeniler çeteci Ermenilerle birlikte yerel halka kötü muameleye başlayınca İngilizlerden destek istenmiştir. İngilizler, ortamı sakinleştirmesi için Dört Yol'a Hint Müfrezesini göndermişlerdir. Geçici bir durgunluk olsa da Fransızlar ve Ermeniler yağma ve öldürmeye başlayınca halk Fransız Müfrezesine ateşle karşılık vermiştir. İstiklal Savaşı'nın ilk direnişi böylece 19 Aralık 1918'de gerçekleşmiştir. Güney bölgesinin diğer yerlerinde özellikle Antep ve Maraş'ta da bu şekilde direniş sürdürülmüştür.²¹⁹ Fransızların Adana'da her zaman 5-10 uçağı bulunmuş, keşif ve bombardıman yapmıştır. İngilizler, 26 Ekim 1919'da Urfa'yı, 29 Ekim 1919'da Maraş'ı, 5 Kasım 1919'da Antep'i Fransızlara teslim etmişlerdir. Fransızlar şehre gelince Ermenilerde Maraş'ın kendilerine verileceği kanısını doğmuş ve Ermeniler taşkınlıklar yapmışlardır. Bu durum yöre halkını da yetkilileri de etkileyerek harekete geçirmiştir.²²⁰ Mustafa Kemal Paşa, Güney Cephesi'nde, Fransızların ayrı ayrı veya aniden kuşatılarak esir alınmasını veya imha edilmesini planlamıştır. Tüneller, köprüler ve yolların tahrip edilmesi, gezici birliklerin yollarının kesilmesi, Fransız birliklerine gece saldırıları düzenlenmesi uygun görülmüştür.²²¹

Adana, Mersin, Tarsus bölgesinde millî kuvvetler kurulmuştur. Bu kuvvetler, şehirlerin girişlerine kadar sokulup hâkim olmuş ve Fransızları Pozantı'da kuşatarak geri çekilmeye mecbur bırakmışlardır. Bu bölgede Tufan Bey adıyla bilinen Yüzbaşı Osman Bey'in ismi öne çıkmıştır.²²² Bölgedeki askerî yetkililerin de desteğiyle yapılan başarılı mücadeleler sonunda 28 Mayıs 1920'de Fransızlarla yirmi günlük ateşkes imzalanmıştır. Ateşkesin bozulmasından sonra özellikle Ermenilerin kışkırtmasıyla Adanalılar şehirden göçe zorlanmışlardır. Haziran 1920'de Kozan, Ekim 1920'de Saimbeyli, Türk kuvvetlerince alınmıştır. Mustafa Kemal Paşa ve Fevzi (Çakmak) Paşa 5 Ağustos 1920'de Pozantı'ya gelmişlerdir. Ankara Antlaşması'yla 1

218 *Türk İstiklal Harbi, Güney Cephesi, IV'üncü Cilt*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2009, s. 2, 3.

219 *Türk Devrimi ve Kurtuluş Savaşı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 36, 37.

220 *Türk İstiklal Harbi, Güney Cephesi*, s. 45, 65, 70.

221 Durmuş Yalçın, s. 235.

222 Mustafa Kemal Atatürk, *Nutuk*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2013, s. 310.

Aralık 1921’de Fransızlar Adana’yı boşaltmışlardır.²²³ Mustafa Kemal Paşa, Ekim 1919’da Antep-Maraş bölgesindeki direnişçileri düzenlemek için Kılıç Ali’yi görevlendirmiştir. Kılıç Ali, burada Maraş ve Antep Havalisi Umum Kuvayimilliyeye Komutanı olarak görev yapmıştır. Maraşlılar, kadın erkek genç yaşlı sokak sokak şehirlerini savunmuşlar, Anteplilerin de yardımına gitmişlerdir.²²⁴

12 Şubat 1920’de Fransızlar Maraş’tan çekilirken Ermeniler de onlarla gitmiştir. Maraş başarısı Millî Mücadele’nin de ilk başarısı olmuştur. Urfa Müdafaa Hukuk Cemiyetince Urfa’da sürdürülen direniş neticesinde 5 ay 10 gün süren Fransız işgali 11 Nisan 1920’de bitmiştir. 1 Nisan 1920’de Antep’te başlayan direniş 10 ay 9 gün sürmüş, şehir 8 Şubat 1921’de teslim olmak zorunda kalmıştır. 21 Ekim 1921’de yapılan Ankara Antlaşması’yla 25 Aralık 1921’de Antep’te Fransız işgali sonlanmıştır.²²⁵

13’üncü Kolorduda uçak birliği olmakla beraber araç gereç eksikliği ve uçakların bakımlarının yetersizliği sebebiyle bu bölgede hiçbir etki gösterilememiştir. Adana da ise hava birliği yoktur. Fransızların Adana’da her zaman 5-10 uçağı bulunmuş, muharebelere katılarak keşif ve bombardıman yapmışlardır. Pozantı’da çevrilen Fransızlar uçaklar vasıtasıyla irtibat kurabilmişlerdir. Uçakları etkin şekilde kullanan Fransızlar, uçaklarla mevzilere saldırmışlar; kimi yerde uçak desteğiyle Fransız birlikleri yok edilmekten kurtulmuşlardır.²²⁶

1.3.3. Batı Cephesi

1.3.3.1. Birinci ve İkinci İnönü Savaşları

15 Mayıs 1919’da İzmir’e çıkan Yunan kuvvetleri Ayvalık, Menemen, Ödemiş, Manisa, Turgutlu üzerinden işgale başlamış, köyleri yakmış, halkın malını yağmalamıştır. Yunanlar işgal bölgelerini genişletirken duruma karşı koyacak düzenli ordu olmadığından askerlerin önderliğinde halk Kuvayimilliyeye teşkilatı oluşturmuştur. Bu sırada Yunanların 533’üncü Hava Filosu Batı Anadolu’ya gelmiştir. Ayrıca Yunan Deniz Kuvvetlerinin 10 keşif 15 avcı uçağı da göreve hazır şekilde konuşlanmıştır.²²⁷

Yunanlar; İngilizlerin desteğini sağlamak, Çerkez Ethem isyanından faydalanmak ve Türklerin taarruza hazırlandığını düşünerek Kral Konsantin’in deyişiyle “*Türklerle Sevr’i kabul ettirmek*” için, 6 Ocak 1921’de Bursa ve Uşak istikametinden taarruza kalkışmışlardır.²²⁸ Yunanlar üç kol-

223 Durmuş Yalçın, s. 245-248.

224 Hulusi Turgut, *Atatürk’ün Sırdaşı Kılıç Ali’nin Anıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005, s. 82-95.

225 Durmuş Yalçın, s. 238-245.

226 *Türk İstiklal Harbi, Güney Cephesi*, s. 42, 153.

227 *Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, II nci Cilt, 1 inci Kısım*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1994, s. 83, 84, 99, 100-120, 176.

228 İbrahim Tavukçu, “*Millî Mücadelede İnönü Muharebeleri*”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2019, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 40.

dan ilerleyerek İnönü mevzilerine gelmişlerdir. 10 Ocak günü 06.30'da muharebeler başlamıştır.²²⁹ Yunanlar ciddi bir direnişle karşılaşmışlardır. İsmet (İnönü) Paşa Ankara'dan gelen takviye kuvvetlerle Yunan taarruzuna tüm gücüyle karşı koymuştur.²³⁰ Daha fazla ilerleyemeyeceklerini anlayan Yunanlar 11 Ocak 1921'de eski mevzilerine geri çekilmişlerdir. Bu durum, yeni düzenlenmiş az imkânlı Türk ordusu için önemli bir başarıdır. Çünkü bu savaş sonunda Türk milletinin varlığı ve savaş gücü ispatlanmıştır.²³¹

1'inci Bölük, Millî Kuvvetlere karşı isyan eden Çerkez Ethem kuvvetlerinin üzerinde keşif görevi yapmış ve bu kuvvetlerin üzerine beyanname atmıştır. 9-11 Ocak tarihleri arasında iki uçak, beş keşif ve bombardıman görevi yapmıştır.²³² 4 Ocak 1921 tarihinde yedi tane Yunan savaş uçağı Batı Cephesi ordugâhını bombalamıştır. Saldırı 4 saat sürmüş, Türk müfrezesi makineli tüfekle iki Yunan uçağını düşürmüş, ikisine de ağır hasar vermiştir. Aynı gece bir Yunan uçağı tesirsiz bomba atmıştır.²³³ 6 Ocak 1921'de Bursa, Uşak yönünden başlayıp İnönü ve Dumlupınar mevzilerine ulaşan Yunan ilerleyişinde, Vecihi, Behçet ve Rasit Sıtkı Beyler keşif ve bombardıman görevi yapmışlardır. Vecihi Bey, 8 Ocak'ta Söğüt doğusundaki Yunan birliklerine ve Bozüyük-Karaköy'e yaklaşmakta olan Yunan alayına taarruz etmiştir. 9 Ocak 1921 günü saat 10.00'da, Sivil Pilot Behçet ve Rasit Kıdemli Yüzbaşı Yusuf Kenan Beyler AEG C-IV uçağıyla keşfe çıkmışlar, Karaköy-Pazarcık bölgesinde önemli düşman kuvvetleri ve Karaköy doğusundaki sirtlarda ise 50-60 Yunan askeri olduğunu tespit etmişlerdir. 10 Ocak 1921 sabahı sis sebebiyle uçuş yapılamamıştır. Öğleden sonra Sivil Pilot Behçet ve Üsteğmen Sıtkı (Tanman) Beyler, AEG C-IV uçağıyla sorti keşif uçuşu yapmışlar, Yunanların bir gün önceki mevzilerinde tutunmaya çalıştıklarını, Yunan hatlarının gerisinde hareket görülmediğini rapor etmişlerdir. Vecihi Bey, av uçağıyla öğleden sonra yaptığı uçuşta, düşman siperlerine makineli tüfek ve bomba saldırısında bulunmuştur. Karşı ateşte uçağı isabet almış, iki cephe arasına zorunlu iniş yapmıştır. Düşmanın eline geçmemesi için uçağını yakmış ve kaçarak kurtulmayı başarmıştır.²³⁴

11 Ocak 1921 sabahı düşman kuvvetlerinin hareketi olmadığından Batı Cephesi Kumandanlığı düşmanın taarruz hazırlığı yapabileceği düşüncesiyle hava keşfi yapılmasını emretmiştir. Yapılan keşif uçuşunda İnönü ve Bozüyük'te Yunan birliklerinin faaliyette bulunmadığı tespit edilmiştir. Böylece düşmanın İnönü mevzilerinden çekildiği anlaşılmıştır. Uçak, malzeme,

229 Hamza Eroğlu, "İsmet İnönü ve I. ve II. İnönü Muharebelerinin İçerde ve Dışarda Etkileri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S 2, C 4, Kasım 1985, s. 70.

230 Erdoğan Akman, "Birinci ve İkinci İnönü Savaşlarının Sovyet Rusya Basımında Yansımaları", *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 3, S 4, 2014, s. 39.

231 Mahmut Goloğlu, *Millî Mücadele Tarihi IV*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010, s. 23.

232 Kaymaklı, s. 57.

233 Tavukçu, s. 55.

234 Kaymaklı, s. 57.

personel bakımından henüz savaş gücüne ulaşamamış olan 1'inci Tayyare Bölüğü mevsim şartları, akaryakıt kıtlığı, irtibat eksikliğine rağmen Birinci İnönü Savaşı'nda faydalı keşifler yapmıştır.²³⁵

İnönü Cephesi'nde düşmanı durduran Garp Cephesi Komutanı İsmet Paşa, 13 Ocak 1921'de bir beyanname yazmış ve Erkânıharp Reisi Muzaffer Bey'den Kütahya civarına uçakla beyannamenin atılmasını emretmiştir. Halka, Yunan ordusunun perişan edildiği bilgisi verilmiştir. Çerkez Ethem'in sözlerine ve propagandasına inanarak din kardeşlerine karşı silaha sarılmamaları istenmiştir. Yunan kaynaklarında havadan atılan bildiriler hakkında çok fazla bilgi mevcuttur. Özellikle de Panagiotis Dimitrakis, Askerî Polis Teşkilatının Yunan askerlerini savaşı bırakmaya çağıran bildirimlerinden bahsetmiştir. Türk uçaklarından atılan bildirimlerden bir tanesi sekiz Yunan askeri tarafından imzalanmıştır. Yunan askerleri cephedeki arkadaşlarına Türklere teslim olmalarını tavsiye etmiş ve beyaz bayrağı nasıl göstereceklerini ve “*teslim teslim*” diye nasıl bağırımları gerektiğini ayrıntılı olarak anlatmışlardır.²³⁶

Birinci İnönü Savaşı sonunda Hava Harekâtı'nda başarılı keşif ve taarruz görevleri yapan Vecihi ve Behçet, Muhsin ve Sıtkı, Yusuf Kenan Beylerden oluşan 5 subay, astsubay, pilot ve rasit, Batı Cephesi Komutanlığının emri gereği para ile ödüllendirilmiştir. İsmet Paşa, 1921'de cepheden çektiği telgrafta uçmanın ne kadar tehlikeli olduğunu, uçakların kötü durumları ve malzeme eksikliğinin bu tehlikeyi arttırdığını belirtmiştir.

14 Mart 1921'de Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa,
“*İnönü Meydan Muhaberesi muzafferiyetinin amillerine; havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim. Batı Cephesi Komutanı ve Erkânıharbiye Reisi Mirliva İsmet.*” mesajı ile havacıları tebrik etmiştir.²³⁷

Bu sırada Türk uçaklarının uzun mesafeli uçuşlarda sık sık motor arızası vermesi ve iniş kalkış esnasında kırımalarının engellemesi amacıyla, meydanların cepheye yakınlaştırılması böylece menzilden faydalanarak daha fazla uçuş yapılması için 1'inci Bölüğü Eskişehir'den İnönü'ye getirilmesi Batı Cephesi Komutanlığı tarafından emredilmiştir. Bölük, İnönü'ye taşınmaya başlamıştır. Fakat alan uçak iniş kalkışlarına uygun olmadığından Eskişehir'deki Muttalip Meydanı'na geri dönmüştür.²³⁸

23 Mart 1921 tarihinde TBMM, Felah Grubuna gönderdiği bir şifreyle İstanbul'daki deniz uçaklarının kaçırılmasını istemiş, kaçırılacak uçakların açıkta tutulmaması için Amasra ve Fethiye İstasyonlarına hazırlıklara başlama emri verilmiştir. Beş adet Gotha tipi deniz uçağı kaçak olarak Ha- liç'teki deniz ambarlarından Amasra'daki istasyona getirilmiş, Amasra'nın kadrosu hazırken Fethiye'nin personeli ve askerî mühimmatları hazırlana-

235 *Türk İstiklal Savaşı, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s. 137.

236 Çetinkaya, s. 213.

237 Kaymaklı, s. 57.

238 *Türk İstiklal Savaşı, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s. 139.

madığından bölük mecburen lağvedilmiştir. Amasra Uçak İstasyonu'nda bulunan üç deniz uçağı, ağustos ve eylül aylarının ortalarına kadar Boğaz, Kefken, Ereğli, Akçaşehir arazisi üzerinde keşif uçuşları yapmıştır. 9 Ağustos günü Türk deniz uçaklarından biri yağmurdan kanatları çürüdüğünden kaza yapmıştır. Aynı dönem içerisinde TBMM'de Trabzon Mebusu Hüsrev Bey ve arkadaşlarının verdiği önerge ile Meclis adına bir uçağın alınması amacıyla 7.500 liranın bir komisyon vasıtasıyla, Meclis veznesinden alınmasına ve bu paranın 6 ay müddetince vekillerin maaşlarından beşer lira kesilmesi suretiyle tekrar Meclis veznesine ödenmesi hakkında bir çalışma yapılması karara bağlanmıştır. 1921 yılının sonlarında Amasra'da Deniz Uçak İstasyonu kurulması kararlaştırılmıştır.²³⁹

Fransız Dışişleri Temsilcisi Franklin Bouillon, Cephe İstihbarat Müdürü Baki (Vandemir) Bey ile Eskişehir'de atölyeyi gezerken gövdeleri yama içinde, motorları kırık dökük ve kaportası patates suyundan yapılmış emayit ile kaplı Gnome motorlu Albatros uçağını görünce “*Ne delice kahramanlık! Elbette muharebeyi kazanırsınız azizim.*” diyerek şaşkınlığı ve takdirini belirtmiştir.²⁴⁰

Birinci İnönü Savaşı sonrası uçaklar bakım ve onarıma alınmış, 2 Albatros av uçağı savaşa hazır hâle getirilmiştir. Bu dönemde; Nafiz Bey'in İtalyanlardan aldığı Fiat marka keşif uçağı İstanbul'dan uçarak İnebolu ve Akçaşehir üzerinden Eskişehir'e getirilmek istenmiş fakat gelmesi uzun sürdüğünden, İkinci İnönü Savaşı'nda kullanılamamıştır.²⁴¹

23 Mart 1921 sabahı Yunan ordusu, batı ve güney cephelerinden tararruza başlamıştır.²⁴² İsmet Paşa Yenişehir-İnegöl istikametinde ilerleyen düşmanın havadan gözetlenmesini istemişse de 1'inci Tayyare Bölüğünde çıkan arıza o gün giderilemediğinden keşif yapılamamıştır. 24 Mart'ta Söğüt-Bilecik istikametinde keşfe gönderilen uçak, yol üzerinde gördüğü Yunan kuvvetlerine bomba ve makineli tüfikle taarruz etmiştir. 25 Mart sabahı İnönü-Domaniç-Tahtaköprü-İnegöl istikametinde keşif yapılarak düşman birliklerinin mevcudu ve yeri öğrenilmek istenmiştir.²⁴³ Vecihi Bey, 25 Mart'ta keşif için harekete geçecekken Eskişehir'e iki Yunan uçağının geldiği bilgisi ulaşınca onları durdurmak üzere kalkış yapmış fakat motoru arızalanmıştır. Uçağın arızası giderildikten sonra Üsteğmen Fehmi Bey görevi yapmak için harekete geçmiş fakat kalkıştan sonra motor arıza yaptı-

239 Umut Cafer Karadoğan, “Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Dönemi'nde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 34, S 98, Bahar 2018, s. 127-180, s. 165.

240 Cengiz Tatar, “*Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*”, Afyon Kocatepe Üniversitesi SBE, Afyonkarahisar, 2018, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 128.

241 Çetinkaya, s. 214.

242 *Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, II nci Cilt, 3 ncü Kısım*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1999, s. 307.

243 *Türk İstiklal Savaşı, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s. 139, 140.

ğından uçak düşmüş, Üsteğmen Fehmi Bey şehit olmuştur. 1 Nisan'a kadar keşif hareketleri sürmüş, bu sayede düşmanın yeri ve miktarı tespit edilebilmiştir. Hava keşfinde düşmanın çekilme haberini vererek de zaferi müjdelemişlerdir. İkinci İnönü Savaşı boyunca bir veya iki uçak kullanılarak dokuz çıkış yapan pilotlar görevlerini başarıyla tamamlamışlardır. Bir hafta sonra Eskişehir'e gelen İsmet Paşa havacıları kutlamıştır.²⁴⁴

20 Nisan 1921'de İnebolu İrtibat Zabıtlığına Fransızların Yeşilköy Meydanı'ndaki uçaklarını İstanbul Hükûmetine satmak için anlaştığı haberi gelmiştir. Fransızların elinde başka uçakların da olduğu, bu uçakların Anadolu'ya teslim edilmek şartıyla satın almak için teşebbüste bulunduğu bildirilmiştir.²⁴⁵

İnönü Savaşları sırasında 2 keşif ve 3 av uçağıyla 19 uçuş yapılmıştır. Bunlar arasında en önemli görevlerden biri, Fazıl Bey'in 21 Haziran 1921'de Yunan uçaklarıyla yaptığı hava savaşı olmuştur. İki cepheden de merakla izlenen bu olayda Yunan askerleri çatışmayı izlemek için siperlerinden çıkmışlardır. 1922 yılına gelindiğinde bile Yunan askerleri siperlerinden çıkararak Türk uçaklarının harekâtına baktıklarından büyük zayıat verdiklerinden Yunan ordugâhı özel emir vererek Yunan askerlerinin siperden Türk uçaklarını izlemek için çıkmalarını yasaklamıştır.²⁴⁶

30 Haziran 1921'de Batı Cephesi Komutanlığının 1337 sayılı Emri'yle 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri birleştirilmiş ve komutanlığına Yüzbaşı Fazıl Bey tayin edilmiştir.²⁴⁷

1.3.3.2. Kütahya-Eskişehir Savaşları

İnönü Savaşlarının ardından Türk orduları Eskişehir-Kütahya-Menderes dolaylarında, Yunan orduları Bursa-Uşak hattında mevzilenmişlerdir. İnönü Savaşlarından yaklaşık üç ay sonra 10 Temmuz 1921'de, Yunan ordusu genel taarruza kalkmıştır. Muharebeler on beş gün sürmüştür. Orduyu derleyip toparlamak, Yunan ordusunu hareket üssünden uzaklaştırmak gibi sebeplerden dolayı Mustafa Kemal Paşa'nın direktifleriyle ordumuz 25 Temmuz 1921 akşamı Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilmiştir.²⁴⁸

Birleşen 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölüklerinde iki keşif, üç av uçağı vardır. Havacılar, düşmanın asıl kuvvetlerinin ve mevzilerimizin güney kanadına yöneldiği gibi önemli bilgiler vermişlerdir. Bununla birlikte havada rastladıkları düşman uçaklarına da saldırmışlardır.²⁴⁹

244 Kaymaklı, s. 60, 61.

245 Tatar, s. 135.

246 Çetinkaya, s. 216.

247 Kaymaklı, s. 63.

248 Atatürk, *Nutuk*, s. 412, 413.

249 Tatar, s. 139, 140.

Birleştirilmiş Cephe Bölüğü, temmuz ayı başında Kütahya'ya taşınmış, Kütahya-Eskişehir Muharebeleri sebebiyle de 16 Temmuz'dan önce Eskişehir'e, daha sonra da Polatlı'ya taşınmıştır. 4 Ağustos tarihinde de Ankara'ya çekilmişlerdir.²⁵⁰

Uçaklarımız 14-15 Temmuz günlerinde keşif uçuşları yaparak Yunanların cephe hattına yığınak yaptıklarını tespit etmişlerdir. 15 Temmuz 1921 günü Cephe Komutanlığı, taarruz emri verirken havacılar da Yunan kuvvetlerinin yeri ve durumu hakkında bilgi almak amacıyla keşif görevi vermiştir. 26 Temmuz-3 Ağustos 1921 tarihleri arasında altı keşif uçuşu yapılmış, Yunanların savaşa hazırlandığı tespit edilmiştir. Kütahya-Eskişehir Muharebelerinden sonra kuzey ve güney şeklinde ikiye ayrılan Batı Cephesi birleştirilmiştir. Yeni bir Yunan taarruzu başlamadan önce Türk ordusu savunmasını güçlendirmiştir.²⁵¹

1.3.3.3. Sakarya Meydan Muharebesi

Kütahya-Eskişehir Savaşları sonrası ordunun Sakarya'nın doğusuna çekilmesi, kaybedilen şehirler, tehlikenin Ankara'nın yakınlarına gelmesi zaten havası bozulan Mecliste, suçlu bulma arayışına sebep olmuştur. Mustafa Kemal Paşa'nın tüm sorumluluğu alarak ordunun başına geçmesi istenmiştir.²⁵² 5 Ağustos 1921'de Başkumandan olan Mustafa Kemal Paşa gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'yla beraber 12 Ağustos 1921'de Polatlı Başkomutanlık Karargâhına gitmiştir. 23 Ağustos 1921'de Yunanlar bütün cephe boyunca taarruza geçmiş ve 22 gün 22 gece sürecek olan savaş başlamıştır. 26 Ağustos'ta Başkomutan Mustafa Kemal Paşa birliklere "*Savunma hattı yoktur, savunma yüzeyi vardır. O yüzey bütün vatandır. Vatanın her karış toprağı vatandaşın kanıyla ıslanmadıkça terk olunamaz...*" emrini vermiştir.²⁵³ Yakın temas ve muharebelerle devam eden savaş boyunca bu emir titizlikle uygulanmış, kıtalar kaybettikleri mevzileri taarruz ederek geri almışlardır. Tepeler, mevziler devamlı el değiştirmiştir. İki taraf da ağır kayıplar vermişlerdir, bununla beraber Yunanlar ikmal sıkıntısı çekmişlerdir. 10 Eylül günü tüm cephenin taarruza geçmesi emri verilmiştir. Fakat esas taarruz noktası Duatepe mevzileri olarak seçilmiş diğer yerlerde düşman oyalanmıştır. İsmet Paşa, aynı gün öğle vakti yapılan taarruz sonucunda düşmanın tüm cephede sarsıldığını, saat 11.00'de yapılan uçak keşif raporlarına göre düşmanın geriye doğru yürüdüğü bilgisinin geldiğini bildirmiştir. 13 Eylül'de Sakarya Nehri'nin doğusunda hiçbir düşman kuvveti kalmamıştır.²⁵⁴ Sakarya Meydan

250 Çetinkaya, s. 217.

251 Kaymaklı, s. 65.

252 Sabahattin Selek, *Anadolu İhtilali*, 2. Cilt, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 655, 656.

253 Utkan Kocaturk, *Kaynakçalı Atatürk* Günlüğü, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1992, s. 177-180.

254 Sabahattin Selek, İsmet İnönü *Hatıralar*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2014, s. 252, 255.

Muharebesi, Türk devletinin tarihine dünya tarihinde az rastlanan büyük bir meydan savaşı örneği olarak kaydolmuştur.²⁵⁵

13 Ağustos 1921'de harekete geçen Yunan birliklerine 18 uçak da eşlik etmiştir. Batı Cephesi Kumandanlığının emriyle 14 Ağustos'ta Sivil Pilot Hasan Fehmi, Erzurumlu Nafiz Bey-I uçağıyla havalanmış, uçak pilotaj hatasından dolayı düşerek parçalanmıştır. Ardından bir uçak daha kaldırılmış ama motor arızasıyla mecburi iniş yapınca verilen görev yerine getirilememiştir. Cephe Tayyare Bölüğünde 1 av 1 keşif uçağı kalmıştır. 15 Ağustos'ta keşif için kalkan Erzurumlu Nafiz Bey-II uçağı görevden dönmemiştir. Keşif görevini yapan uçağın dönüşte 2.000 metre yükseklikte motorunda yangın çıkmış, uçak düşmüş, Sivil Pilot Behçet ve Rasıt Yüzbaşı Süleyman Sırrı şehit olmuşlardır.²⁵⁶

31 Ağustos-5 Eylül tarihleri arasında yapılan keşif uçuşlarıyla düşmanın henüz cephede tutunmakta olduğu, Türk birliklerinin hareketlerinden düşmanın batıda toplandığı ve Yunan birliklerinin Sakarya'nın batısına geçtikleri anlaşılmıştır.²⁵⁷ 12 Eylül'de yapılan keşiflerde düşmanın kaçtığı gözlenmiş, 13 Eylül'de yapılan keşif uçuşlarında Yunanların tamamen Sakarya'nın batısına geçtikleri bildirilmiştir. Savaş süresinde Yunan uçakları Ankara'yı bombalamış ama etkili olamamışlardır.²⁵⁸ 14 Eylül'den itibaren çekilen Yunan ordusu 2'nci Tayyare Bölüğünün hava keşifleriyle de takip edilmiştir. Çekilen düşmanı devamlı takip eden havacılar 11 gün içinde 12 keşif uçuşu yaparak düşmanın nereden nasıl gittiğini rapor ederken zaman zaman da yer birliklerine bomba ve makineli tüfeklerle destek olmuşlardır. 2'nci Tayyare Bölüğü, 27 Eylül'den itibaren Sarıköy Meydanı'na taşınmıştır. Buradan Eskişehir, Seyitgazi ve Afyonkarahisar istikametlerinde 12 keşif uçuşu yapılmıştır.²⁵⁹

255 Atatürk, *Nutuk*, s. 420.

256 Erdal Korkmaz, "Sakarya Meydan Muharebesi'nde Türk Hava Kuvvetleri", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 166.

257 Türk İstiklal Harbi, Deniz ve Hava Harekâtı, s. 159, 160.

258 Kaymaklı, s. 70.

259 *Türk İstiklal Harbi, Deniz ve Hava Harekâtı*, s. 163, 164.



Fotoğraf 10: Yunanlardan Ele Geçirilen ve İsmet Adı Verilen “*De Havilland DH9*” Uçağı, Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey ve Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey, Eskişehir, 1921²⁶⁰

Savaş sırasında uçağın önemi o kadar iyi görülmüştür ki askerlerden memurlara herkes uçak almak için para toplamaya başlamışlardır. Temmuz 1921 başlarında Antalyalı vatandaşlar, orduya uçak bağışı için bir kampanya başlatırken bunu 4’üncü Fırka askerlerinin bağışı izlemiştir. 132’nci Alay Komutanı’nın önerisiyle alay subay ve erleri bir maaşlarının yarısını bağışlamış, kendi adlarına bir uçak alımı için 1.433 lira toplamışlardır. Kısa sürede diğer alayların da katılımıyla gerekli meblağ toplanabilmiştir. Uçak bağışında bulunan bir diğer birlik ise 11’inci Fırka olmuştur. Para, alay personelinin yardımıyla toplanmıştır. 174’üncü Alayın subayları, şubat ayı maaşlarından 207.014 kuruş toplayarak uçak almışlar, bu uçağa “174’üncü Alay” adı verilmiştir.²⁶¹

1.3.3.4. Büyük Taarruz

İnönü Savaşları ve Sakarya Meydan Muharebesi sonrasında içeride ve dışarıda önemli siyasi kazanımlar elde edilmiş, Yunan ordusunun ilerlemesi durdurulmuştur. Büyük Taarruz, Türk milletinin bu var olma mücadelesinin son adımı olmuştur.²⁶² Sakarya Meydan Muharebesi’nden sonra yaklaşık

260 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 64.

261 Emin Kurt, “Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 302-317, 309-310.

262 Ahmet Emin Yaman, “Kurtuluş Savaşı Basımında Büyük Zafer”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 19, S 30, Yıl 1997, s. 239.

bir yıl beklenerek hem millet hem Meclis hem de ordu taarruza hazırlanmıştır. Neredeyse memleketteki tüm askerler, tecil olanlar askere alınmıştır. Silah satın alınmış, İstanbul'dan kaçırılabilenler getirilmiştir. Yunanlar da buldukları yerleri çok iyi tahkim etmişlerdir.²⁶³ Mustafa Kemal Paşa'nın arzusu, eksiklikleri giderilmiş, en azından düşmanın imkânlarına yaklaşmış bir orduyla taarruza kalkmaktır. Daha önceki muharebelerde verilen büyük kayıplarla, silah, araç ve gereç bakımından eksikliklerin giderilmesi için yaklaşık bir yıl süren bir hazırlık dönemine girilmiştir. Mustafa Kemal Paşa kesin sonuçlu bir taarruz için bu hazırlıkların bitirilmesi gerektiğini düşünmüştür.²⁶⁴ Mustafa Kemal Paşa, ordunun ana kuvvetiyle düşmanın en hassas ve önemli noktasını imha ederek kesin sonuç almayı planlamış, taarruzun strateji ve taktik baskın şeklinde olmasını istemiştir. Bunun için de taarruz hazırlıkları büyük bir gizlilik içerisinde yapılmıştır. 26 Ağustos saat 05.30'da topçu ateşleriyle taarruz başlamıştır. İlk iki gün 20-30 km uzunluğundaki cephe düşürülmüş, kaçan düşman 30 Ağustos günü Aslıhanlar yöresinde kuşatılmış, tasarlanan kesin sonuç beş gün içinde alınmıştır.²⁶⁵

1922 yılı Şubat-Mart aylarında 10 defa keşif uçuşu yapılabilmektedir. Nisan ayında Akören Müfrezesinin de katılımıyla 17 keşif faaliyeti gerçekleştirilmiştir. Mayıs'ta 11, Haziran'da 25, Temmuz'da 22 ve Ağustos'ta 27 keşif faaliyeti gerçekleştirilerek keşif raporları hazırlanmıştır. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa 9 Şubat, 17 Mart, 16 ve 18 Ağustos tarihlerinde Cephe Tayyare Bölüğünü ziyaret etmiştir. Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa da Bölüğü ziyaret ederek gözlemlerde bulunmuştur. Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa da 30 Mart 1922 tarihinde Bölüğün hava gösterisini izlemiş, birisi 17 Mart'ta, diğeri 21 Ağustos'ta olmak üzere iki kez Bölüğü teftişe gelmiştir. Zafere giden yolda dönemin hava gücünün ve hava keşif raporlarının rolü ve önemi büyük olmuştur.²⁶⁶ Sakarya Meydan Muharebesi'nde ve Büyük Taarruz'da yapılan bu keşif uçuşları için Malıköy Meydanı, Türk uçaklarının iniş ve kalkış pisti olarak kullanılmıştır.²⁶⁷

Uşak ve Bursa bölgesindeki Türk birliklerine destek amacıyla, Uşak ve Eskişehir'e birer tayyare müfrezesi gönderilmek istenmiş, elde kara birliklerini destekleyebilecek nitelikte uçak bulunamamıştır. İstanbul'dan Anadolu'ya geçebilen havacılar, Konya Tayyare İstasyonu'nda toplanmış, mevcut uçaklar, cins ve tiplerine göre sınıflandırılmıştır. Bu uçaklar imkânlar ölçüsünde onarılmaya başlanmış ancak malzeme bulunmadığından birçoğu tamir edilememiştir. Bu sırada ülkenin dünyayla bağlantısının kesilmiş ol-

263 Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, C 2, Remzi Kitabevi, Ankara, 1966, s. 528, 533, 534.

264 Rahmi Doğanay, "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 13, S 1, Elâzığ, 2003, s. 377-378.

265 Atatürk, *Nutuk*, s. 455, 456.

266 Suat Akgül, "İstiklal Savaşı'nda Zafere Giden Yolda Hava Keşif Raporlarının Önemi", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 247.

267 Akdemir, Atatürk Dönemi Türk Havacılığı, s. 55-56.

ması, uçaklar için gerekli malzemenin temin edilmesine imkân vermemiştir. Yine de uçakların bir kısmının uçar hâle getirilmesi için büyük çaba gösterilmiş, Konya'daki imalathanelerle iş birliğine gidilmiştir.²⁶⁸

Halkın malının bir bölümünü seve seve verdiği Tekâlifi Milliye emirlerinin uygulamasından başka, önemli bağışlar da olmuştur. Erzurumlu Nafiz Bey üç adet uçak satın alarak orduya bağışlamıştır. Mustafa Kemal Paşa ve İsmet Paşa uçakların teslim alınmasından sonra, Nafiz Bey'e telgraf çekerek teşekkür etmişlerdir.²⁶⁹

Sakarya Meydan Muharebesi'nden Büyük Taarruz'a kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede, hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için Ankara Hükümetinin iki elemanı, Saffet (Arıkan) ve Nuri Conker Beyler, halkın bağışlarıyla savaş uçağı alabilmek için Almanya'ya gitmişlerdir. Almanya'daki Türkler de önemli miktarda bağışta bulunmuş, burada 21 adet kullanılmış Albatros C-15 bulmuşlardır. Ancak hurda hâlindeki uçaklardan, sadece iki faal uçak meydana getirebilmişlerdir. Bu uçaklar, Batı Cephesi Komutanlığı emrine verilmiş ve Büyük Taarruz'da görev almışlardır. Büyük Taarruz öncesinde büyük fedakârlıklarla, faal uçak sayısı 17'ye çıkarılmıştır.²⁷⁰

Tüm imkânlar zorlanarak çıkarılan mali kanunlarda hem subayların durumu düzeltilmek hem de ordunun ihtiyaçları karşılanmak istenmiştir. Havacılara verilecek ayrı ödenek hakkında 9 Mart 1922 tarihli 109 sayılı Kanun'la havacı subaylara ve öğretmenlere ayda sekizer lira, uçucu astsubaylara ayda ikişer lira ek ödenek verilmesi kabul edilmiştir.²⁷¹

Daha önce lağvedilmiş olan 1'inci Tayyare Bölüğünün yeniden oluşturulmasına ve geri kalan uçakların da Konya'daki Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü emrinde bırakılmasına karar verilmiştir. Fransızlarla yapılan Ankara Antlaşması sonucunda, Adana'da teslim alınan 10 uçaktan, uçuşa hazır olan dört uçakla 1'inci Tayyare Bölüğü oluşturulmuş ve Bölük 21 Mayıs 1922 tarihinde Akşehir'e gönderilmiştir. Böylece Batı Cephesi Tayyare Bölüğü, iki bölüğe yükseltilmiştir. Bunlardan başka İtalya ve Almanya'dan satın alınarak ülkemize getirilen bir kısım uçakların da uçuşa hazırlanması için çalışılmıştır. 5 Temmuz 1922 tarihinde Millî Savunma Bakanlığına gönderilen bir emirle Hava Kuvvetlerinin örgütlenmesi son şeklini almıştır. Buna göre, Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine merkezi Konya'da olmak üzere Kuvayı Havaiye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri Müfettişliği) kurulmuştur. Buna ilaveten, Konya'da yeniden bir uçak istasyonu kurulmuştur. Ankara'da bir hava gereç deposu yapılmıştır.

268 Rahmi Doğanay, "Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetlerinin Faaliyetleri ve Havacıların Rolü", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 231-232.

269 Süreyya H. Şehidoğlu, "İstiklal Savaşı'nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 8, S 24, Temmuz 1992, s. 601.

270 Aydın, s. 61-62.

271 Selek, s. 724, 725.

Adana'da bulunan uçak okulu, bir ara Konya'ya taşınmış fakat hava koşulları uygun olmadığından tekrar Adana'ya götürülmüştür. Fransızlardan 10 adet hangar, 4 adet yedek uçak motoru ve 3 adet telsiz istasyonu satın alınmıştır. Bu malzemeler ordunun ihtiyaç duyduğu yerlere taşınarak monte edilmiştir. İtalya'dan da 20 adet uçak (Spat XIII tipi) alınmıştır. Taarruz öncesinde Fransızların Adana'yı boşaltırken Türklere bıraktıkları 10 uçaktan 4 tanesi, Fazıl, Yahya ve Hayri Beyler tarafından Akşehir'e getirilmiş, burada yeni gelen bu uçaklara makineli tüfek konulmuştur. 2'nci Ordunun Konya'ya gelmesiyle burada kurulan Tayyare Mektebinde uçak tamiri yapılmıştır. Burada 1921 yılında onarıma muhtaç 11 uçak tamir edilmiş, çalışır hâle getirilmiştir. Ayrıca İtalyanlardan alınan 20 adet savaş uçağının 8 tanesi keşif uçağına çevrilmiştir.²⁷²

17 Ağustos 1922 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliğinden gelen emirle uçak bombası olarak kullanılmak üzere Harbiye Dairesinden 12 cm'lik Fransız sahra toplarının test için gönderildiği belirtilerek testin acilen yapılması ve sonucunun hemen bildirilmesi istenmiştir.²⁷³

Mustafa Kemal Paşa, 21 Ağustos 1922 günü Akşehir Hava Birliğini ziyaret etmiş, pilotlara düşman uçaklarının keşif için cephe gerisine geçmesine izin vermemelerini emretmiş, bu emir 25 Ağustos'ta uygulanmaya başlamıştır. Türk pilotları keşif uçuşlarına başlayarak hem düşmanın cephedeki durumu hakkında bilgi toplamış hem de Yunan uçaklarının keşif yapmasına engel olmuşlardır.²⁷⁴

26 Ağustos 1922 sabahı Genel Taarruz erkenden başlamıştır. Cephe Tayyare Bölük Komutanı, Batı Cephesi Komutanlığından almış olduğu emre göre, Altıntaş bölgesindeki düşman ihtiyat grubunun durumunda bir değişiklik olup olmadığını keşif edilmesi için bir uçak uçurmuştur. Saat 7'den önce Döğer, Altıntaş bölgesinde yapılan bu keşifte düşman ihtiyat grubunun durumunda herhangi bir değişiklik görülmemiş, Afyonkarahisar'ın güney, doğu ve güneybatısındaki bölgede düşman kuvvetlerinin toplanmasına ait bir hareket olmadığı keşfedilmiştir. Bu bölgede keşif yapan uçağı bir düşman av uçağı taarruz ettiyse de yapılan hava muharebesinde düşman uzaklaşmak zorunda kalmıştır.²⁷⁵

Saat 07.45'te havalanan Yüzbaşı Fazıl Bey, taarruz eden birliklerimiz üzerinde uçarak düşman keşif uçaklarının faaliyetini engellemek istemiştir. Karşılaştığı Yunan Breguet XIV A-2 uçağı inişe zorlamış, pilot, Hasanbeli

272 Selman Yaşar, "Büyük Taarruz'da Türk Havacıları", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 1, S 2, s. 78-79.

273 Sabit Çetin, "Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 182.

274 Osman Yalçın, "Türk Hava Ordusunun Mümtaz Subaylarından Pilot Binbaşı Fazıl Bey", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 248.

275 *Türk İstiklal Savaşı Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s. 178.

Garipçe Köyü tarafında inmek zorunda kalmış ve yaralı olarak ele geçirilmiştir. Pilot uçağı yakmaya çalışmışsa da başarılı olamamıştır. Onarımı yapılan ve “*Garipçe*” adı verilen uçak, daha sonra Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılmıştır. Türk havacılar, aynı gün 2 Yunan uçağını daha inişe mecbur etmiştir.²⁷⁶

27 Ağustos günü yapılan keşif uçuşlarıyla, Yunanların Afyon’un güney ve güneybatısındaki mevzilerinin Türk birliklerinin eline geçtiği ve düşmanın sağ kanadının çökertildiği tespit edilmiştir.²⁷⁷

27 Ağustos günü Samsun’dan cepheye giden bir uçak Ankara’dan geçerken Samsun Müdafaai Hukuk Heyeti Merkeziyesi adıyla bildiri atmıştır. Bildiride halktan Yunanlara karşı sonuna kadar mücadele etmesi istenmiş, TBMM ve diğer resmî kurumlardan da “*Biz size deruni, boynu bükük yetimlerin hürmet ve ricalarıyla dolu tayyareler gönderdik. Siz bize ve Bursa’nın istirdadı haberini ne vakit göndereceksiniz?*” diyerek Yunanları vatan topraklarından atmaları istenmiştir. 28 Ağustos 1922 günü İsmet Paşa, uçaklarla işgal edilen yerlerin ve düşmanın geri çekilme yönünün tam belirlenmesini, Dumlupınar ve Eskişehir taraflarında keşif harekâtı yapılmasını, geri çekilen Yunan birliklerinin bombalanmasını ve 1 ve 3 No.lu Beyannamelerin uçaklardan atılmasını istemiştir.²⁷⁸

Afyon kurtarılınca Cephe Tayyare Birliği de Afyon’a taşınmıştır. 4 Yunan uçağına bombayla saldırıda bulunulmuştur. 29 Ağustos günü sabah saatlerinde 7 uçuş yapılmış, Yunanların çekiliş yönü belirlenmiştir. Öğlen saatlerindeki keşif uçuşlarında bir hareketlilik tespit edilememiştir. 30 Ağustos günü Bölük Komutanı Fazıl Bey, gösteri ve keşif uçuşu yapılmasını, kesinlikle bomba atılmamasını emretmiştir.²⁷⁹

İsmet Paşa, Bölük Komutanı Kolağası Fazıl Bey ile görüşmüştür. Hem onun hem de diğer havacıların tek tek ellerini sıkarak havacıları tebrik etmiş, rütbelerinin yükseltildiğini söylemiştir. TBMM de havacılara takdirname vererek ödüllendirmiştir.²⁸⁰

1 Eylül’de 6 uçak taarruza katılmış; Eskişehir, Uşak, Kütahya bölgelerinde Yunan birliklerini bombalamışlardır. 2 Eylül’de yapılan uçuşlarda düşmanın Eskişehir’den kaçarken Türk kıtalarının şehre girmekte oldukları tespit edilmiştir. Alaşehir tarafında yapılan keşif uçuşunda bir Yunan uçağının saldırısı olmuş, bu saldırı önlenerek keşfe devam edilmiş ve düşman birlikleri bombalanmıştır. 3 Eylül günü Cephe Bölüğünden Salihli bölgesindeki düşmanın ana kuvvetlerinin yerinin ve kuzey cephesinde Karaköy yönünde çekilen düşmanın tespiti istenmiştir. İkinci görev uçakların uçuş menziline

276 Yalçın, “*Türk Hava Ordusunun Mümtaz Subaylarından...*”, s. 148-149.

277 Doğanay, “*Büyük Taarruz’da Türk Hava Kuvvetlerinin Faaliyetleri ve Havacıların Rolü*”, s. 236.

278 Tatar, s. 169-170.

279 Tatar, s. 172.

280 Tatar, s. 173.

yarısından uzak olduğu için yapılamamıştır. 4 Eylül sabahı Uşak'a gelen uçakların destek malzemeleri gelmediğinden keşif uçuşları yapılamamıştır. Bölük Komutanı Binbaşı Fazıl'ın, Bölüğün savaş gücünü kaybettiğine dair ısrarlı raporlarına rağmen herhangi bir yardım gelmemiştir. 5 Eylül'de Alaşehir'e doğru keşfe çıkılmış, 6 ve 7 Eylül günü uçuş yapılmamıştır. 8 Eylül günü Cephe Bölüğünden Manisa bölgesindeki düşman birliklerinin durumu hakkında bilgi istenmiş, uçakların Alaşehir veya Salihli'ye inmesi istenmiştir. Böylece Bölük, İzmir'e daha da yaklaşmıştır. 9 Eylül'de sekiz sorti yapılmış, 10 Eylül'de keşif yapılmamış, 13 Eylül'de Bölük İzmir'e gitmek için havalanmış, motor arızası çıkınca geri dönmüşlerdir. 14 Eylül'de dört av, iki keşif uçağı İzmir'e inmiştir. 15 Eylül günü kaçan Yunan birliklerinin tespiti için keşif uçuşu yapılması istenmiştir. Uçakta bomba kalmadığı için makineli tüfekle ateş edilmiştir.²⁸¹

Ordumuzun başarıya ulaşmasından sonra, Genelkurmay Başkanlığının 261 sayılı Emri'yle Konya'daki Kuvayı Havaiye Müfettişliği ve Adana Tayyare Mektebi İzmir'e taşınmıştır. 24 Eylül'de Türk Hava Kuvvetleri tarafından İzmir'de gösteri uçuşu yapılmış, Başkomutanlık ve Garp Cephesi Komutanlığı Karargâhları üzerinde uçuş ve akrobasi hareketleri yapılmıştır.²⁸²

Savaş sonrasında elde kalan uçak ve malzemenin hepsinin İzmir'de toplanmasına çalışılmıştır. Yapılan düzenlemelerle Hava Kuvvetleri Müfettişlik Karargâhı şu şekilde teşkilatlanmıştır: Kara Havacılık Okulu (eski 4 eğitim uçağı), 1'inci Tayyare Bölüğü (8 uçak), 2'nci Tayyare Bölüğü (8 uçak), Deniz Tayyare Müfrezesi (2 deniz uçağı), Onarım Merkezi (onarım hazırlıkta 18 uçak), Depolar (Afyon, Uşak ve İzmir'de yedek malzeme ve akaryakıt).²⁸³ Gereklî düzenlemeler yapılırken “*Uçak Birlik ve Müesseselerinin Teşkilatı, İlk Hizmetler İçin Talimat*” ismiyle kitap çıkarılarak yayımlanmıştır.²⁸⁴ Millî Mücadele sırasında yaşanan zorluklar uçağın ve pilotun önemini göstermiştir. Bu sebeple uçuş eğitimine önem verilmiştir. Okulun yetiştirdiği pilotlar ve gözetleyici subaylarla 3'üncü Kara Tayyare Bölüğü kurulmuş, mütareke sırasında hazırda bulunması için bu bölük İzmir'e gönderilmiştir.²⁸⁵

1926 yılına kadar hava bölüklerinin sayısı 10'a, deniz bölüklerinin sayısı 3'e çıkmıştır. Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer Bey, sivil havacılığın gelişmesi hakkında bir rapor vermiştir. Avrupa'ya inceleme amaçlı heyet gönderilmiştir. Heyet; Fransa hava okullarında öğrenci yetiştirmek, pilot ve teknik personel temin etmek, uçak satın almak için çeşitli antlaşmalar imzalamışlardır. 1924 yılında; Fransa'dan ve Alman Junkers

281 Kaymaklı, s. 112-114.

282 Kline, s. 136, 137.

283 H. İbrahim Firtına, *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009, s. 41.

284 Kaymaklı, s. 169.

285 Firtına, s. 44.

Firmasından uçaklar satın alınmış, Yeşilköy’de Makinist Mektebi açılmış, İstanbul-Ankara arasında ilk tarifeli uçak seferi gerçekleştirilmiştir.²⁸⁶

Millî Mücadele Dönemi’nde oluşturulmaya çalışılan hava gücü, Türk havacılığının altyapısının oluşturulmasını sağlamıştır. Mustafa Kemal Atatürk, edindiği tecrübelerle gelecekte hava gücünün ön plana çıkacağını fark etmiş, vatan sınırlarının gökyüzüne çizildiğini “*İstikbal göklerde dir. Göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar.*” sözüyle dile getirmiştir.²⁸⁷



Fotoğraf 11: Büyük Zafer’den Sonra Türk Uçaklarının Seydişehir’e Gelmesi, 1922²⁸⁸

286 Kline, s. 139, 140.

287 Tekin Öztürk, “*Atatürk ve Havacılık*”, *Atatürk Haftası Armağanı*, ATASE Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2018, s. 115.

288 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, s. 71.



Fotoğraf 12: Türk Havacılar, Seydiköy, 1923²⁸⁹



Fotoğraf 13: Avrupa'ya İnceleme İçin Giden Türk Heyeti; Albay Muzaffer (Ergüder), Vecihi (Hürkuş), Yüzbaşı Fesa (Evrensev), Ahmet Cemal Beyler, 1923²⁹⁰

289 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 75.

290 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 80.



Fotoğraf 14: Millî Mücadele Dönemi'nde İtalyanlardan Satın Alınan Spad. XIII C1 Uçağı ve Sivil Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey, 1922²⁹¹

291 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, s. 70.

II. BÖLÜM

2. KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

2.1. ATATÜRK'ÜN HAVACILIĞA BAKIŞI

Mustafa Kemal Atatürk, eğitim-öğretim hayatında tercihini askerî okuldan yana yapmıştır. Bu okullarda, bazı derslere sivil hocalar girse de asıl derslerin kadrosu asker hocalardan oluşmaktadır. Bu hocalar ordudan yetişmiş subaylardan seçildiğinden ordudaki hava okullara da yansımış, askerî disiplin uygulanmıştır.¹ Atatürk, Eylül 1910'da, Osmanlı ordusunu temsilen Picardie'de yapılacak olan askerî manevraları izlemek amacıyla Fransa'ya gönderilmiştir.² Picardie'de, Türk ordusunu temsil edecek üç kişilik heyetin içinde yer almıştır.³ Atatürk Fransa'da silah fabrikalarını ziyaret etmiş ve Paris'te yapılan hava gösterilerinde hazır bulunmuştur.⁴ Schneider Silah Fabrikası önünde çekilen fotoğrafta manevraları izleyen Türkler görülmüştür.⁵

Atatürk Picardie Manevralarını izledikten sonra Fransız ordusunu da-ima takdirle anmıştır.⁶ Fransa'da bütün manevraları takip etmiş, Fransız subaylarla askerî konularda tartışmalarda bulunarak dikkatleri üzerine çekmiştir.⁷ Picardie Manevralarını Ali Rıza Paşa ve Atatürk birlikte izlemişlerdir. Gösteri uçaklarına binmek isteyenlerin binebileceği yetkililer tarafından söylenince Atatürk uçağa binmek istemiştir. Ali Rıza Paşa, "*Bilmediğin aş, ya karın ağrıtır ya baş...*" diyerek Atatürk'ün uçağa binmesine engel olmuştur. Atatürk'ün binmek istediği uçak havalandıktan kısa bir süre sonra düşmüştür.⁸ Bu uçak kazasından kurtulmuş olmanın etkisiyle mi bilinmez ancak Atatürk'ün hayatı incelendiği zaman uçağa binişine dair hiçbir kayda rastlanılmamıştır.⁹

Atatürk, Trablusgarp'ta İtalyanlara karşı savaşırken uçağın savaşta ilk kez kullanılmasına tanıklık etmiştir. Uçaklardan atılan küçük bombaların ve çivilerin nasıl zararlar verdiğini, daha da önemlisi psikolojik etkisi ile

-
- 1 Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, 18. Basım, C 1, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1999, s. 59.
 - 2 Utkan Kocatürk, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk* Günlüğü, 3. Baskı, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2015, s. 14.
 - 3 Fahri Belen, *Atatürk'ün Askerî Kişiliği*, Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1963, s. 53.
 - 4 Celal Erikan, *Komutan Atatürk*, 3. Baskı, C 1-2, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001, s. 83.
 - 5 Andrew Mango, *Atatürk Modern Türkiye'nin Kurucusu*, 9. Baskı, Çeviren: Füsün Doruker, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2012, s. 120-121.
 - 6 Yusuf Hikmet Bayur, *Atatürk Hayatı ve Eseri Doğumundan Samsun'a Çıkışına Kadar*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1990, s. 47.
 - 7 Enver Behnan Şapolyo, *Kemal Atatürk ve Millî Mücadele Tarihi*, Berkalp Kitabevi, Ankara, 1944, s. 73.
 - 8 Kline, s. 53.
 - 9 Sadi Borak, *Bilinmeyen Yönleriyle Atatürk*, Bahar Matbaası Akşam Kitap Kulübü Serisi, İstanbul, 1966, s. 116.

askerlerin moralini nasıl bozduğunu görmüştür. Trablusgarp Savaşı'nda yakın arkadaşı Fuat'a (Bulca), "Ah Fuat! Ne olurdu şu uçaklar bizim elimizde olsaydı. Göreceksin, bizim de böyle uçaklarımız olacak." demesi, Atatürk'ün havacılığın önemini çok önceden kavradığının göstergesi olmuştur.¹⁰

Uçağın, Trablusgarp Savaşı'nda savaş aracı olarak kullanılması, Atatürk için ayrıca dikkate değer olmuştur. Fuat (Bulca) Bey'in canlı şahidi olarak anlattığı olay şu şekilde cereyan etmiştir: "Kasr-ı Harun binası civarında Atatürk düşmanla boğaz boğaza bir mücadeleye başladı. Elimdeki dürbünle harabe duvarlarının arkasını göremiyordum. Kasr-ı Harun yarı ayakta kalan duvarları arasında bizimkilerin harabe içlerine kadar vardıklarını gördüm. Daha sonra bende menzil erleriyle taarruza katıldım. Biz harabeler içinde mücadele ederken Atatürk ve yanındaki az arkadaşımın Kasr-ı Harun harabelerinin merkezini kontrol altına aldığını gördüm. İşte bu sırada gökyüzünde bir gürültü duyduk. İki İtalyan hücum uçağı çok alçaktan uçuyor ve bizim arkamıza saldırarak bombalarını koyuveriyorlardı. Atatürk'ün yanına gittiğim zaman onun yüzünü tanınamaz hâlde buldum. Bir elinde kılıcı vardı, diğer elinde mendil sağ gözünü kapatıyordu. Yaralandığını zannettim. Hayır, yaralı değildi fakat harabeler arasında yıkılan bir sütundan fırlayan kireçli bir taş parçası şiddetle gözüne çarpmıştı. Sönmüş kireç olmasına rağmen bir kısmı göze nüfuz etmişti. Atatürk o durumda bile duruma hâkim olarak bana seslendi ve hemen taarruza kalkın, düşman geliyor, dedi." Daha sonra Atatürk gözünden tedavi olarak cephede mücadelesine devam etmiştir.¹¹

Tüm havacılık tarihi içinde uçak, 1900 yılının başından 1917 yılına kadar askerî sahada kullanılmaya çalışılmış, 1918 yılında ülkeler arasında yapılan barış antlaşmaları zamanında, hava gücünün etkin bir silah olarak kullanılmasına geçilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda uçak daha çok yardımcı silah olarak kullanılmıştır.¹²

Atatürk, Türkiye Büyük Millet Meclisinin açılışından sonra, düzenli ve disiplinli ordunun kurulmasına büyük önem vermiştir. 13 Haziran 1920'de Harbiye Nezaretine bağlı olarak Hava Kuvvetleri Şubesi kurulmuştur. Osmanlı Devleti'nde kalan uçakların onarılması ve hava kuvvetleri kurma çalışmaları yeniden başlanmıştır. Şubat 1921'de şubenin adı "Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü" şeklinde değiştirilmiştir.¹³ İstiklal Savaşı'nda uçaklardan keşif görevlerinde yararlanılmıştır. Havacılık bu dönemde, malzeme açısından dış ülkelere bağlı olarak yürütülmüştür.¹⁴

10 Akdemir, s. 62.

11 Cemal Kutay, *Trablusgarb'da Bir Avuç Kahraman*, Posta Kutusu Yayınları, İstanbul, 1978, s. 87-88.

12 Higham, s. 5.

13 Batur, s. 53.

14 Perihan Kilimci, *Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askerî Havacılığı*, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 2004, s. 79.

Atatürk, Millî Mücadele için düzenli ordunun kuruluş aşamasında, “Ordu her türlü maddi olanaksızlıklara rağmen çağdaş araç ve gereçlerle donatılacaktır.” demiştir.¹⁵ Millî Mücadele devam ederken halkın malının bir bölümünü seve seve verdiği Tekâlifî Milliye emirlerinin uygulamasından başka önemli bağışlar da olmuştur. Erzurumlu Nafiz Bey’in orduya satın alarak armağan ettiği üç uçak bu bağışların en önemlisidir. Atatürk ve İnönü uçakların teslim alınmasından sonra Nafiz Bey’e telgraf çekerek teşekkür etmişlerdir.¹⁶

Millî Mücadele’de, uçakların savaştaki etkinliğini gören Atatürk, Türk havacılarının zorluklar ve yokluklar içerisindeki başarısına tanıklık etmiş, havacılara her zaman sempati ile bakmıştır. Vecihi (Hürkuş) Bey, Atatürk ile ilgili bir anısında: “Gazi hiç ummadığımız zamanlarda küçük topluluklarımız arasına katılarak bizleri güçlendirir, çalışmalarımızı destekledi. Savaş sırasında en yakın desteği, onun verdiği moral gücünden almıştık. Özellikle Sakarya Savaşı’ndaki göklerdeki zaferimizi, Haymana’daki caminin minaresinden seyrettikten sonra, hava meydanımıza kadar gelerek bizleri tebrik edişindeki içtenlik, anılarımızın en büyük bölümünü alır. Onun samimi kucaklamaları bütün hayatımın şan ve şerefine değer... İstiklal Savaşı’ndan sonraki çalışmalarımızda da onun hemen her gezisine katılmak, onun tren ve otomobilini havadan inerek yerlere sürünürcesine selamlamak tek sevgi, saygı ve isteğimdi. Nitekim bu davranışlarım nedeniyle bir gün şöyle dediğini söylediler: Bu çocuğa bir şey olacak diye korkuyorum. Bu uçuşlarda çok tehlikeli hareketler yapmasa daha memnun olacağım. Söyleyin, o kadar alçaktan uçmasın!” diyerek havacılara olan sevgisini dile getirmiştir.¹⁷

15 Keskin, s. 222.

16 Şehidoğlu, s. 601.

17 Akdemir, s. 62.



Fotoğraf 15: Ege Manevraları, Aydın, 10 Ekim 1937¹⁸

Atatürk, Türk ordusunun İstiklal Savaşı'nı kazanabilmesi için hava gücünün ne kadar önemli olduğunun bilincinde olduğundan, İstiklal Savaşı yıllarında havacılığa özel bir önem vermiştir. Büyük Millet Meclisinin açılışında uçakların uçurulması oldukça anlamlıdır. Büyük Millet Meclisinin teşkilatını kurduğu ilk yapılardan biri, hava gücü olmuştur. 1920 Mayıs'ında, doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmıştır. 7 ve 8'inci Hava Bölükleri, 15'inci Kolordu Kumandanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli Emri'yle lağvedilmiş yerine 15'inci Hava (Horasan) Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir.¹⁹

Atatürk'ün 26 Ağustos 1922'de başlayıp 31 Ağustos 1922'de sona eren Afyonkarahisar-Dumlupınar Meydan Muharebesi hakkındaki değerlendirmesi şöyledir:

“26 Ağustos 1922'de başlayan Afyonkarahisar-Dumlupınar Meydan Muharebesi 31 Ağustos 1922 sabahı son bulmuştur. Beş gün beş gece kesintisiz sürdürülen bu meydan muharebesine düşmanın müstahkem mevzilerini çiğneyerek cephesini yarmak suretiyle başladık. Düşmanın geri çekilme hattı üzerinde bulunan süvari tümenlerimiz, bir taraftan topçularını kullanırken diğer taraftan kılıçla düşman içerilerine saldırdı... Savaş ve keşif uçaklarımız bomba ve makineli tüfekleriyle havadan hücum etti. Her taraftan yıldırım etkisi yapan bu taarruzlar karşısında düşman ordusunun

18 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 199.

19 Yalçın, “Atatürk'ün Havacılık Anlayışı...”, s. 256.

büyük kısmı mağlup edilerek birlikleri birbirine karışmış bir durumda ikiye parçalandı. Menderes bölgesinde bulunan bütün düşman birlikleri devamlı takip karşısında mevzilerini terk ederek çekilmeye başlamıştır.”²⁰

Atatürk, Millî Mücadele sonrasında ülkenin bağımsızlığı ve toprak bütünlüğü bütün dünyaca tanındıktan sonra, çağdaş uygarlık düzeyine ulaşabilmesi yönünde hayati devrimler başlatmıştır. Bu arada, art arda üç savaştan yorgun ve yoksul çıkan ordunun da yeni baştan ele alınması gerekmiştir. Bu çerçevede özellikle Hava Kuvvetlerinin yeniden yapılanması, askerî ve sivil havacılığın çağdaş tekniklere ayak uydurabilecek güçlü bir yapıya kavuşturulması en önemli hedefler arasına alınmıştır.²¹

Cumhuriyet’in ilan edilmesiyle Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Junkers Şirketinin teklifi ile bizzat ilgilenmiştir. 27 Ağustos 1924 tarihindeki Bakanlar Kurulu Kararnamesi’nden anlaşıldığı üzere Türk Hava Nakliye Şirketi kurulması için çalışmaya başlanılmıştır.²²

1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulduktan sonra, çoğu gece Atatürk’ün sofrasında bu konu üzerinde durulmuştur. Sadece yurt dışından uçak almayı değil, aynı zamanda kurulacak havacılık sanayisi ile bu alanda dünyada söz sahibi bir ülke olmayı amaçlayan Atatürk, bu yemeklerden birinde kararlılığını şu sözlerle ifade etmiştir.

“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedığımız, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız... Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir... Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birdenbire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Biz, yeni genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.”²³ diyerek düşüncelerini dile getirmiştir.

Haklı gerekçeleri olan Atatürk, havacılığa ilişkin tasarılarını heyecan ve özlemlerini, hatta uzak görüşlülüğünü, daha 1920’lerde o eşsiz güzellikteki

20 Çetin, s. 205-206.

21 Hüsnü Özlü, “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmî ve Yarı Resmî Teşebbüsler (1925-1950)”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 393.

22 Özgür Yıldız, “Arşiv Belgeleri Işığında Junkers Uçak Şirketinin Türk Hava Faaliyetlerindeki Yeri”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 414.

23 İsmail Yavuz, “1923’ten 2010’a Türkiye’de Uçak İmalat Taribi”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 629.

“İstikbal göklerde dir.” vurgusu ile dile getirmiş, yine onun yönlendirmesi ile ulusal savunmanın ilk besleyici kaynağı ve ocağı olan Türk Tayyare Cemiyeti, 16 Şubat 1925 tarihinde kurulmuştur. Aynı yılın yaz aylarında, yine Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal’in isteği üzerine Hükûmet, Alman Junkers Firması ile bir antlaşma yaparak Kayseri’de bir uçak fabrikası kurulması kararını almıştır. Anılan Firma ile yapılan sözleşme uyarınca 1926 yılında fabrika kompleksinin öncelikli birimlerinin inşaatına başlanmıştır. Güç koşullarında kurumsallaşmaya çalışan genç Cumhuriyet’in hayalleri bile zorlayan bu olağanüstü sanayi hamlesi gerçekleştirilerek Fabrika, 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.²⁴

Atatürk, Türk Tayyare Cemiyeti Başkanlığına 24 Mayıs 1925 tarihinde bir teşekkür mesajı yayımlamıştır. Yayımladığı bu mesajda “İlk kıymetli mesajı bana vermek suretiyle gösterdiği teveccühten dolayı, muhterem Cemiyete derin hislerimi ve teşekkürlerimi arz ederken Cemiyetin faaliyetlerini ve her millî ve vatani meselede olduğu gibi hayırlı gayenizi takdir hususunda da yüksek idrakini gösteren büyük milletimizin ulvi fedakârlığını hürmet ve şükranla yâd ederim efendim.” demiştir.²⁵

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zaman 1929 yılına kadar kapitülasyonların olumsuz etkilerini de üzerinden atamamıştır. Öte yandan Osmanlı Devleti’nden devralınan borçlar, yanmış yıkılmış bir ülke ve tarım toplumu ile Batı devletleri içerisinde ayakta kalmanın güçlüğü ortadaydı. Bu şartlar altında çok pahalı olan havacılığın devlet imkânları ile güçlü hâle getirilmesi zordu. Halkın ianeleri bu nedenle önem arz etmiştir. Bunun da suiistimale uğramadan bir resmî kurumca yapılması gerekmiştir. Halktan toplanan yardımlar ile uçak alınmaya başlanmış ve bu uçaklar millet adına, Türk Hava Kuvvetlerine bağışlanmıştır. Mustafa Kemal, kuruluş aşamasında bizzat 10.000 lira bağışla Türk Hava Kurumunun Türk Hava Kuvvetlerine uçak alınması için başlattığı kampanyaya destek olmuştur.²⁶ Atatürk, hava gücünü; millî gücün diğer unsurları olan politik, ekonomik, sosyokültürel güçle kaynaştırmaya büyük özen göstermiştir. Böylece millî strateji ile askerî stratejiyi ve onun ayrılmaz bir parçası olan hava stratejisini bir zincirin halkaları gibi boşluk bırakmadan tamamlamayı amaçlamıştır.²⁷

24 İhsan Tayhani, “Türk Hava Sanayinde Özel Girişimler: Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 431.

25 Turgut Gürer, *Atatürk’ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 4. Baskı, İstanbul, 2019, s. 300.

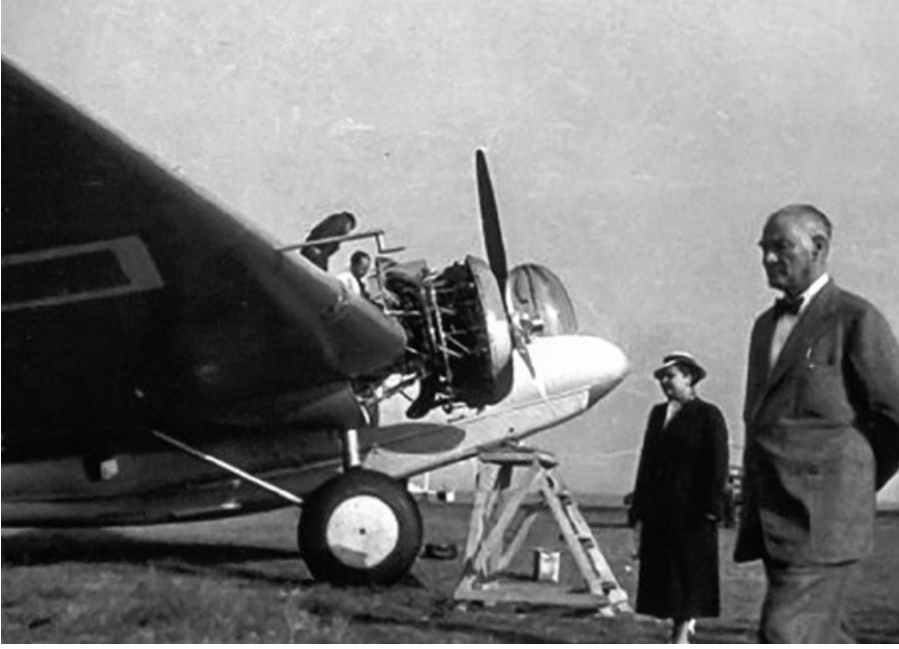
26 Osman Yalçın, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, *Akademik Bakış*, C 6, S 11, Kış 2012, s. 270-271.

27 Hülya Şahin, “Atatürk, Cumhuriyet ve Türk Ordusu”, *Erdem Dergisi*, C 11, S 32, Ankara, 1998, s. 609.



Fotoğraf 16: Atatürk ve Sabiha Gökçen²⁸

28 https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti.php, 19.02.2021.



Fotoğraf 17: Yeşilköy, İstanbul, 6 Eylül 1937²⁹

Atatürk'ün Söylev ve Demeçlerinde Havacılık Politikası

Atatürk, havacılık politikasına verdiği önemi çeşitli yer ve tarihlerde yaptığı konuşmalarında dile getirmiştir. 1 Kasım 1924'te, Meclis konuşmasında, “*Memleket müdafaasından bahsederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, Yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek istiyorum.*” diyen Atatürk, Millî Mücadele Dönemi'nde Mecliste yaptığı konuşma ile havacılık faaliyetlerinin önemini vurgulamıştır.³⁰ Ayrıca Atatürk muhtelif konuşmalarında havacılığın önemine sık sık değinmiştir.

Söylev ve Demeçlerinde yer alan konuşmalarından bazıları şu şekildedir:

1 Kasım 1925 Meclis açılış konuşmasında:

*Hazari hayatındaki mesaisine şuur ve vukufla devam etmekte olan berri, bahri ve havai ordumuzun kudret ve kuvveti aziz Türkiye'nin refah ve ümrân yolundaki mesaisini emin ve masun kılan başlıca vasıta-ı müsalemet ve emniyeti mütemadiyen takviyede ne kadar tehâlik gösterse yeridir.*³¹

29 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 194.

30 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006, s. 188.

31 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 193.

8 Haziran 1926'da Anadolu Ajansı muhabirine verdiği demeçte:

*Türk milletinin Hava Kuvvetlerimizin takviyesi lüzumunu idrak ve şayan-ı takdir fedakârlıklar ibraz etmesi rüşd-i siyasi ve medenisinin en büyük burhamdır. Bu vadiye delalette bulunan Tayyare Cemiyetinin faaliyetini takdir ederim. Cemiyetin sabit ve muayyen varidat bulmak için memleketimizin muhtelif mahallerinde akdetmekte olduğu kongrelerin müsmir bir surette neticelenmesi için bütün vatandaşların sarf-ı gayret edeceklerinden eminim.*³²

1 Kasım 1926 tarihli Meclis açılış konuşmasında:

*Muhterem Efendiler! Berrî ve bahri ve havai ordumuzun tealisi için sarf ettiğiniz gayretlerin feyizli semereler vermekte olduğundan emin olabilirsiniz.*³³

1 Kasım 1928 tarihli Meclis açılış konuşmasında:

*Efendiler! Haricî siyasetimizde dürüstlük memleketimizin emniyetine ve inkişafının masuniyetine dikkat, şiarı hareketimize kılavuz olmaktadır (alkışlar). Esaslı ıslahat ve inkişafat içinde bulunan bir memleketin hem kendisinde hem muhitlerinde sulh ve huzuru cidden arzu etmesinden daha kolay izah olunabilecek bir keyfiyet olamaz. Bu samimi arzudan mühlhem olan haricî siyasetimizde memleketin masuniyetini, emniyetini, vatandaşların haklarını herhangi bir tecavüze karşı bizzat müdafaa edebilmek kudreti de bilhassa gözde tuttuğumuz noktadır (bravo sesleri, şiddetli alkışlar). Kara, deniz ve hava ordularımızı bu memlekette sulhu ve emniyeti masun bulunduracak bir kuvvette muhafazaya bunun için çok ehemmiyet veriyoruz (alkışlar).*³⁴

1 Kasım 1929 tarihli Meclis açılış konuşmasında:

*Cumhuriyet'in kara, deniz ve hava kuvvetleri her hususta kıymetli takdirinize ve itimadınıza layıktır. Bunu tam ve kati kanaatle söyleyebilirim.*³⁵

3 Mayıs 1935, Türkkuşu çalışmalarına başlarken Etimesgut Hava Alanı'nda:

Bayanlar, Baylar! Bizim dünyamız -bilirsiniz- topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da esas unsurları, bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu, hayatı imkânsız kılar. Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi havasına da ilgisini, her gün biraz daha, çoğaltmalıdır. Hayat için, havayı, yalnız nefeslenmenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan hava egemenliği olduğu yalın olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük özenle, üzerinde çalıştıkları bu unsur, Türk ulusunda şüphesiz, yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken hava filolarımızı da en

32 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I-III, s. 479.

33 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 197.

34 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 201.

35 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 204.

son hava şartlarıyla düzenlemekten geri kalmadı. Şahıslarıyla onur duyduğumuz, hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar. Uçmanlarımız her zaman ve herbâlde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedirler. Lakin arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava işine, onun bütün dünyada, aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdı. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükûmeti; havacılığı, bütün ulusun işlevi yapmak kararında idi. Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa yurdun asumanını da aynı suretle dolaşabilmelidir. Bu ise Türk'ü, çocukluğundan, vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırarak başlar. İşte bugün, burada, bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayinidir. Havacılık kınavına ciddi sarılmalarından dolayı, Hükûmete, Genelkurmay Başkanı Sayın Mareşal'e ve Türkiye Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuat'a, burada, özel minnetlerimi sunarım. Bu ödevimizi başarmada, bizden değerli yardımlarını esirgemeyen, dostumuz Rus Sovyet Cumhuriyeti'ne ve onun, Sayın Büyükelçisi Bay Karahan'a önünüzde açıkça teşekkür etmekten kıvanç duyarım. Türk çocuğu; her işte olduğu gibi, havacılıkta da en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda, dolduracaksın. Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır.³⁶

29 Mayıs 1935, Türk Hava Kurumu hakkında yaptığı konuşmasında:

*Bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla, başla koşmuştur, istediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur.*³⁷

1 Kasım 1935 tarihli Meclis açılış konuşmasında:

*Son arsulusal hadiseler, Türk milleti için kudretli bir hava ordusunun, hayati önemde tutulmasına bir daha hak verdirdi. Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun, havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek, bize saldıracakların, kendi yurtlarında bizim aynı zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir. Bu güveni, her gün artıracak araç bulmakta, büyük Türk ulusunun, ne göksel bir duyguyu kalbinde taşıdığını, her ferdinin vatan için tutuşan gözlerinde okumaktayız. Havacılarımız, bütün ordu ve donanmamız gibi vatani korumaya hazır kahramanlardır. Büyük millet, bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir.*³⁸

1 Kasım 1936 tarihli Meclis açılış konuşmasında:

*Ticari hava nakliyesinin emniyetli, intizamlı devamını ve genişlemesini ise çok önemli tutmaktayım.*³⁹ *Hava ordusuna sarf ettiğiniz himmeti artırmanızı dilerim. Yeni bir programın tatbikat devresinde bulunduğumuz için Hava Kuvvetlerimiz arzumuz derecesinden henüz uzaktır. Kuvvetli bir hava*

36 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 405-406.

37 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I-III, s. 406.

38 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 219.

39 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 221.

ordusu vücuda getirmek yolunda iyi neticelere doğru emniyetle yürümekte olduğumuzu ifade ederken hava taarruzlarına karşı milletin hazırlanması için de ayrıca alakanızı uyandırmak isterim.⁴⁰

1 Kasım 1937 tarihli Meclis açılış konuşmasında:

Sivil Hava Yolları idaresi, devlet teşkilatı arasında, modern bir idare hâlinde yer almıştır.⁴¹ Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve şuurlu alakasıyla, şimdiden başarılmış sayılabilir. Bundan sonrası için bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harb hava sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuyu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır.⁴²

29 Ekim 1938'de Ankara Hipodromu'nda yapılan resmigeçit öncesi Atatürk adına Başbakan Celal Bayar tarafından okunmuştur:

Türk vatanının ve Türklük camiasının şan ve şerefini, dâhilî ve haricî her türlü tehlikelere karşı korumaktan ibaret olan vazifeni her an ifaya hazır ve amade olduğuna benim ve büyük ulusumuzun tam bir iman ve itimadımız vardır. Büyük ulusumuzun orduya bahşettiği en son sistem fabrikalar ve silahlar ile bir kat daha kuvvetlenerek büyük bir feragat-i nefis ve istihkar-ı hayat ile her türlü vazifeyi ifaya müheyya olduğunuza eminim. Bu kanaatle kara, deniz, hava ordularımızın kahraman ve tecrübeli komutanları ile subay ve eratını selamlar ve takdirlerimi bütün ulus muvacehesinde beyan ederim.⁴³

1 Kasım 1938 tarihli Meclis açılış konuşmasında Atatürk adına Başbakan Celal Bayar tarafından okunmuştur:

Muhterem Arkadaşlarım! Vatanın ve rejimin koruyucusu olmakla kalmayıp en geniş ve hakiki manasıyla bir sulh amili ve bir eğitim ve öğretim ocağı olan yenilmez ordumuzun geçen sene de işaret ve izah ettiğim gibi son sistem silah ve motorlu vasıtalarla cihazlandırılması yolundaki çalışmalara hız verilmiştir. Geçen sene büyük Kamutayın kabul buyurduğu tahsisat üzerine bir umumi silahlanma programı yapılmıştır. Tatbikatı ilerlemektedir. Deniz Kuvvetlerimizin takviyesi için lüzumlu olan harp gemilerimizin küçük bir kısmı sipariş edilmiştir. Büyük bir kısmı da sipariş edilmek üzere dir. Bu meyanda mevcut gemilerimizin daha mükemmel bir hâle konulması için tertibat alınmaktadır. Bu sene Gölcük Harp Tersanemizin inşasına başlanacaktır. Hava programımız önemle tatbik olunmaktadır.⁴⁴

40 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 222.

41 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 227.

42 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 229.

43 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I-III, s. 410.

44 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, s. 234.

2.2. TÜRK TAYYARE CEMİYETİ

1919 yılında Refik Halil'in önderliğinde; Yüzbaşı Fazıl, Üsteğmen Şakir Hazım, Pilot Fehmi Yemenli, Mazlum ve Vecihi Beylerin katılımlarıyla Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti kurulmuştur. Bu Cemiyet için hazırlanan nizamname, Türk Tayyare Cemiyetinin Nizamnamesi'nin temelini oluşturmuştur.⁴⁵

Mustafa Kemal Atatürk ve ordunun diğer mensupları uzun savaş yılları boyunca, bir ordu için havacılığın ve uçağın önemini anlamışlardır. Millî Mücadele Dönemi'nde kırık dökük uçaklarla çok önemli işler yapılmıştır. Bu sebeple ülke değişime giderken diğer kurumlarla beraber Türk havacılığı da geliştirilmeye çalışılmıştır.⁴⁶ 17 Şubat 1923 Cumartesi günü toplanan İktisat Kongresi'nde, 200 Türk kadını Kongre'deki Türk ürünleriyle beraber bir uçağın maketini sergilemişlerdir. Görsel görüntüler kullanılması halkın da hava sanayisi ve havacılığa olan ilgisini göstermiştir.⁴⁷ 23 Kasım 1923'te Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder) sivil havacılığın teşkilatlanması için rapor vermiştir. Fransa'dan 16 adet, Almanya'dan 20 adet Junkers uçağı alınmıştır. Bunlar Türk kokartıyla uçmuşlarsa da Junkers'in mülkiyetinde kalmışlardır. Yeşilköy'de Makinist Mektebi ve Gaziemir'deki Tayyare Mektebinde pilot yetiştirilmeye başlanmıştır.⁴⁸ Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1924 yılındaki Meclis açılış konuşmasında, "*Müdafaa-yı memleketten bahsederken âlem-i askerîden mühim ve müessir bir amil mahiyetinde bulunan Kuva-yı Havaiyeye Meclis-i Âlinin bilhassa alakasını ve dikkatini isticlap ederim.*"⁴⁹ diyerek Hava Kuvvetlerinin öneme dikkat çekmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk'ün desteğiyle Cevat Abbas (Gürer) Bey önderliğinde hazırlanan Cemiyet Nizamnamesi, TBMM'ye önerge olarak sunulmuştur. Böylece Türk Tayyare Cemiyetinin ilk nizamnamesi hazırlanmış ve Meclisçe kabul edilmiştir. Vecihi Bey de Cemiyetin Fen İşleri Şube Başkanlığına getirilmiştir.⁵⁰

16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, 19 Ekim 1925 tarihinde de ilk kongresini yapmıştır.⁵¹ Cevat Abbas (Gürer) Bey, 35 arkadaşıyla çeşitli meslek sahibi ve yakın arkadaşlarından 10 kişiyi, 16 Şubat 1925 günü saat 10.00'da Ankara Türk Ocağında düzenlediği çaya davet etmiştir. Burada konuşma yapmış, konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk'ün

45 Yalçın, "Kuruluşundan Günümüze...", s. 269, 270.

46 Mahmut Akdoğan, "Türk Tayyare Cemiyeti", Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 1993, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 29.

47 Aydın, s. 62.

48 Kline, s. 139-141.

49 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, C 10, İçtima 1, 1 Kasım 1924, s. 2.

50 Özgür Akdağ, "Cevat Abbas Gürer (Hayatı, Askerî ve Siyasi Faaliyetleri)", Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, SBE, Muğla, 2020, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 42, 43.

51 Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C 2, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, s. 17, 18.

1 Kasım 1924 Meclis açış konuşmasından bahisle ve Başbakan Fethi (Okyar) Bey'in Millî Savunma ve Hava Kuvvetlerinin güçlendirilmesi gerektiği konuşmasını hatırlatarak şunları söylemiştir:

Şayan-ı şükrandır ki şehrai ve taalide memleketin idare ve müdafaası vazife-i kutsiyesini iktidarlarında bulunduranların, devlet bütçesinden Cumhuriyet ordusu Kuva-yı Havaiyesini takviyeye tevessül eylemiş oldukları görülüyor...

Kardeşlerim,

İşte bu bariz hakikattir ki muazzez vatanımızın yeni bir silahla bir an evvel donatılması emrinde büyük milletin yiğitliğine dayanacak ve devletin geçerli kanunları dâhilinde bütün memleketi içine alacak, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerine yardım cemiyetinin kurulmasına teşebbüs edilmişti. Bu teşebbüs hususunda irade makamları ve heyet-i celilelerinde her birine yapılan müracaatların yüksek yansıması ise teşebbüsün fiile dönüştürülmesi zamanının gelip çattığını kuvvetle işaret etmekteydi. Onun için bugün heyet-i aliyyelerini buraya davet etmeyi vazife kabul etmiş bulunuyorum. Teşriflerinize hürmetlerle arz-ı teşekkürat eylerim.

Arkadaşlar,

Cemiyet riyaseti fahriyesini kabul buyurmak lütfunda bulunan pek muhterem halaskârlarımızdan sabık Başvekil İsmet Paşa Hazretlerine en derin hürmetlerimizle şükran ve itminanımızı arz eyler ve pek hürmetli mütalaa-larıyla Cemiyetimize muavenet eyleyen ve teşekkürümüzü büyük bir memnuniyetle karşılayan Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetine (Genelkurmay Başkanlığına) ve Müdafaa-i Milliye Vekâletiyle Kuva-yı Havaiye Müfettiş-i Umumiliğine en kalbi teşekküratımızı kaydetmeyi vecibeden addederim...⁵²

Cemiyetin Nizamnamesi'ndeki ilk maddede Cemiyetin merkezi Ankara olarak belirtilmiştir. Cemiyetin kuruluş amacını belirten maddeler şu şekildedir:

“Madde-2: Türkiye’de tayyareciliğin askerî, iktisadi, içtimai ve siyasi ehemmiyetini tanıtmak ve bu maksatla tayyareciliğe lüzumu olan eşhası ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyareciliğin aşkını tenemmiye etmektir.

Madde-3: Cemiyet, şahsiyet-i hâkimiyeyi haiz olup maksat ve gayesine vusul için maddi ve manevi lazım gelen tedabir ve vesait-i meşruaya müracaata ve maksad-ı gayesinin istilzam ettiği emlak ve araziye tasarruf ve tefrika salahiyettardır.”⁵³

Cemiyetin kurucu üyeleri şu şekilde geçmektedir:

“İzmit Mebusu Saffet (Arıkan) Bey, İstanbul Mebusu Ali Rıza (Bebe) Bey, Çorum Mebusu Dr. Mustafa (Cantekin) Bey, Kars Mebusu Ağaoğlu Ahmet (Ağaoğlu) Bey, Kozan Mebusu Saip (Ursavaş) Bey, Cebelibereket

52 Cevat Abbas Gürer, *Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, (Derleyen: Turgut Gürer), Gürer Yayınları, İstanbul, 2007, s. 285, 286.

53 *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, Ankara Matbaası, 1925, s. 1.

Mebusu Avni (Zamiler) Bey, Afyon Mebusu Ali (Çetinkaya) Bey, Zonguldak Mebusu Halil (Türkmen) Bey, Muş Mebusu İlyas Sami (Muş) Bey, Manisa Mebusu Esat Bey, Siverek Mebusu Kadri Ahmet (Kürkçü) Bey, Kütahya Mebusu Recep (Peker) Bey, Kütahya Mebusu Ragıp (Sosyal) Bey, Malatya Mebusu Mahmut Nedim (Zabcı) Bey, Çorum Mebusu Ferit (Tek) Bey, Bitlis Mebusu Muhittin Bey, Kırklareli Mebusu Fuat (Umay) Bey, Ankara Mebusu İhsan (Pehlivanlı) Bey, Ankara Mebusu Şakir (Kımacı) Bey, Eskişehir Mebusu Emin (Sazak) Bey, Çorum Mebusu İsmail Kemal (Alpsar) Bey, Afyon Mebusu Ruşen (Ünaydın) Bey, Urfa Mebusu Yahya Kemal (Beyatlı) Bey, Tekirdağ Mebusu Cemil (Uybadın) Bey, Urfa Mebusu Ali (Bucak) Bey, Ankara Mebusu Hilmi Bey, Genelkurmay 2'nci Başkanı Kazım Paşa, Diyanet İşleri Reisi Hoca Rıfat (Börekçi) Bey, Tüccardan Avundukzade Mehmet Bey, Millî Müdafaa Vekâleti Müsteşar Vekili Miralay Hüseyin Hüsnü Bey, Hâkimiyet-i Milliye'den Ziya Gevher (Etili) Bey, Tüccardan Nemlizade Sıtkı Bey, Tüccardan Erzurumlu Nafiz Bey ve Mimar Hikmet (Koyunoğlu) Bey.”⁵⁴ Cumhurbaşkanı Cemiyetin koruyuculuğunu, Başbakan ise fahri başkanlığını üstlenmiştir. Cemiyetin başkanlığına Bolu Milletvekili Cevat Abbas Bey, ikinci başkanlığına Rize Milletvekili Fuat (Bulca) Bey getirilmiştir.⁵⁵

19 Ekim 1925'te Cemiyetin ilk genel kurulu yapılmıştır. Bu kurulda açılış konuşmasını Başbakan İsmet (İnönü) Paşa yapmıştır.⁵⁶ Cemiyetin Başkanı Cevat Abbas Bey, yapılan çalışmalar hakkında bilgi vermiştir. Cemiyetin açılışından itibaren 320 şubeye ulaştığını ve 2 milyon 600 yüz bin liranın temin edildiğini söylemiştir. Tayyare Mektebi yapılması ve uçakların serbestçe uçuş yapabilmesi için otuz bin dönümlük arazi alındığını belirtmiştir. Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın onayıyla Avrupa'ya havacılıkla ilgili gezi yaptıklarını söyleyerek bu gezideki gözlemlerini aktarmıştır. Tüm çalışmaları detaylarıyla anlatan Cevat Abbas Bey, Vecihi Bey'den “*baştayyareci*” diye bahsetmiştir.⁵⁷ Cemiyet, Başbakan İsmet Paşa'ya madalya vermiş, bunun üzerine Başbakan da Cemiyete teşekkür yazısı göndermiştir.⁵⁸

Cemiyete bağlı kurumlar; Piyango Müdürlüğü, Sevk Müdürlüğü ve Erkânıharbiye ile belirlenerek kurulacak müesseseler olarak belirtilmiştir. Cemiyetin gelir kaynakları Nizamname'de şu şekilde geçmiştir: Bütün üyelerin aylık taahhütleri, iane ve teberrular, vasiyet olarak Cemiyete bırakılan emlak ve araziler, Cemiyetin gelir için düzenlediği seyahat, gösteri, yarışma, eğlencelerden elde edilen gelirler, piyango, genel bütçeden yapılacak

54 Verel, C 2, s. 81, 82.

55 Seçil Karal Akgün ve Murat Uluğtekin, “Kuruluşunun İlk Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)”, *Cumhuriyet'in 80. Yılına Armağan*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2004, s. 30.

56 Verel, C 2, s. 17, 18.

57 Güreş, s. 306, 307, 310, 311, 313.

58 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 194.330.5, 08.06.1925.

yardımlar. Bu bağlamda en çok yardımda bulunan kişi, şirket ve yer isimlerinin merkez idare heyetinin kararıyla uçak veya müesseselere konulması kararlaştırılmıştır. Yardımlar için Türkiye İş Bankası uygun görülmüştür. Şubesinin olmadığı yerlerde Ziraat Bankasının kullanılması, banka bulunmayan yerlerde de posta ve havale yoluyla yardımların ulaştırılabileceği belirtilmiştir.⁵⁹

Daha sonra; fitre, zekât ve kurban derileri, tayyare pulu, el ve duvar ilanları imtiyazı, her sigara paketine denk gelen bir sigara farkı ücreti, Uşak Şeker Fabrikasının ilk mahsulü, eski pulların devri, Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar, tutkallı makbuz, kira gelirleri, iştirakler gelirleri, faiz gelirleri, makara ve iplik fabrikasının tesis hakkı, askerî terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması, Ödemiş Balyanbolu bucağının Küre ve Bağcılar köylerindeki cıva madeninin işletilmesi, Atatürk'ün Büyük Nutku'nun geliri, Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları da Türk Tayyare Cemiyeti gelirlerine aktarılmıştır.⁶⁰

Cemiyetin gelirlerine destek olmak amacıyla, devlet de bazı yardımlarda bulunmuştur. 17 Mayıs 1925'te Türk Tayyare Cemiyetinin satın alacağı uçakların vergiden muaf tutulmasına karar verilmiştir.⁶¹ 5 Ağustos 1925'te Cemiyet, kamuya yararlı dernek hâline getirilerek vergi ödeme yükümlülüğünden kurtarılmıştır.⁶² Bu durum, "*Türklük, Kuva-yi Havaiyeye Ehemmiyet Veriyor*" başlığıyla gazetelerde yer almıştır. Basının devamlı desteğini sağlamak amacıyla da gazetelerin başyazarlarına kurucu üyelik teklif edilmiş birçoğu bu teklife olumlu cevap vermiştir.⁶³ 20 Aralık 1925'te Cemiyetin göndereceği postalardan ücret alınmaması kararlaştırılarak devlet tarafından Cemiyete bir yardım daha yapılmıştır.⁶⁴

1925 yılında, Diyanet İşleri Başkanlığı, çalışanlarından vaazlarda uçakların öneminden bahsedilmesini ve Tayyare Cemiyetine üye olunması için teşvikte bulunulmasını istemiştir.⁶⁵ Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından 1 Nisan 1926'da zekât, fitre ve kurban derilerinin Türk Tayyare Cemiyetine verilmesinin caiz olduğu belirtilmiştir.⁶⁶ 1927 yılı Haziran ayı başından itibaren bütün din görevlileri Tayyare Cemiyetine üye kaydedilmiş, vermeyi taahhüt edecekleri yardım miktarı ve isimlerini bildiren bir defterin hazırlanarak Cemiyet şubelerine verilmesi bildirilmiştir.⁶⁷ Ayrıca Diyanet İşleri

59 *Türk Tayyare Cemiyeti Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara, 1932, s. 10-12.

60 Özgür Genç, "*Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası*", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 16.

61 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.6, 17.05.1925.

62 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 15.49.13, 05.08.1925.

63 Akgün ve Uluğtekin, s. 31, 32.

64 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 16.79.4, 20.12.1925.

65 BCA, Fon Kodu: 030.0.0.0, Yer No.: 13.114.26, 13.04.1925.

66 BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 3.19.4, 01.04.1926.

67 BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 2.6.25, 23.05.1927.

Başkanlığı, dinî bayramlarda halka verilecek vaazlarda Cemiyete bağış yapılması ve hava müdafaası için gerekli olan silahları çoğaltmaya çalışmakla ilgili konulardan bahsedilmesini istemiştir.⁶⁸

Cemiyetten Türk gençlerine havacılığı sevdirmesi, pilot yetiştirmek için okul açması, mühendis yetiştirerek uçağın her alanında çalışma yapması, makinist okulu açması beklenmiştir. Ayrıca uçak üretimi için özel laboratuvar kurması, askerî ve millî gözlem teşkilatı kurması, halka havacılık sevgisini aşlamak için yayınlar yapması, sivil havacılığın geliştirilmesi için Hava Yollarını işletmesi, hava spor kulüpleri açması da uygun görülmüştür.⁶⁹ Cemiyetin kurulduğu ilk günlerde Cemiyetin adı “*Kuva-yı Havaiyyeye Yardım Cemiyeti*” olarak adlandırılmıştır. Fakat Mustafa Kemal Atatürk’le yapılan görüşmeden sonra bu isim “*Tayyare Cemiyeti*” olarak değiştirilmiştir. Bu durum Mustafa Kemal Atatürk’ün 24 Şubat 1925’te Cemiyete gönderdiği cevap yazısında görülmüştür:

Ankara’da Tayyare Cemiyeti Riyasetine, 23.2.1341/1925 tarihli tezkerenizi ve eki olan nizamnameyi memnuniyetle okudum. Hava Kuvvetlerimiz az zamanda ehemmiyetiyle orantılı bir mükemmellik derecesine yükseltilmesi için sarf edilmekte olan faaliyete destek maksadıyla kurulan Cemiyetimize hayırlı mesaisinde yardım etmek benim için haz ve iftihar sebebidir. Memleketimizin her tarafında takdir ve bir an evvel temini arzu edilen bir ihtiyacın tatmini yolundaki teşebbüslerinden dolayı Cemiyet kurucularını tebrik eder ve cemiyetin hedefine doğru hızla ve başarıyla ilerlemesini temenni eylerim. Efendim.

Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal⁷⁰

Cemiyetin, ilk nişanı Atatürk’e vermesi sebebiyle, Atatürk 25 Mayıs 1925’te Cemiyete teşekkür yazısı yazmıştır.⁷¹

68 BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 12.101.11, 10.11.1934. BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 12.102.7, 01.02.1938.

69 Osman Yalçın, “*Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi*”, Gazi Üniversitesi SBE, Ankara, 2004, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 191, 192.

70 Atatürk’ün *Bütün Eserleri*, 3. Basım, C 17, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2003, s. 183. Birsan Sezgin, “*Türk Havacılık Tarihinde Tayyare Mecmuası (1924-1926)*”, Yıldız Teknik Üniversitesi SBE, İstanbul, 2020, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 92.

71 Kocatürk, s. 261, 262.



Fotoğraf 18: Türk Tayyare Cemiyetinin Geçmişten Günümüze Kullanılan Amblemleri⁷²

Cemiyetin Başkanı Cevat Abbas Bey, Cemiyetin maddi sıkıntılarını gidermek için yardım kampanyası başlatmıştır. 1.000 TL'lik bağış yapan tüm şehir, kasaba ve köylerin isimlerinin veya istedikleri bir ismin uçağa verileceğinin sözünü vermiştir. Bu şekilde yapılan ilk destek Ceyhan kasabasından gelmiş ve alınan ilk uçağa Ceyhan ismi verilmiştir.⁷³ Uçak 28 Mayıs 1925 tarihinde İstanbul'a getirilmiştir. Firma teknisyenleri tarafından montajı yapılan uçak, 7 Haziran tarihinde Ankara'ya, 21 Haziran'da, Ceyhan'a Pilot Vecihi Bey tarafından uçarak götürülmüştür. Ansaldo A-300 tipi uçak Ceyhan halkının coşkun tezahüratları arasında gösteri uçuşları yapmıştır.⁷⁴ Bağışlarla, her yıl 250'şer taneden dört yılda 1.000 uçağın alınması hedeflenmiştir.⁷⁵

Cemiyetin ilk şubesi Kastamonu'da açılmıştır. İlk hanımlar şubeleri sırayla; Tosya, Isparta, Lâpseki'de açılmıştır. Açılan şubelerin isimleri Tayyare Mecmuası'nda yayımlanmıştır. Bu şubelerin açılmasında Cumhuriyet Halk Fırkası il, ilçe, nahiye, köy ve mahalle örgütleriyle milletvekilleri, valiler, kaymakamlar, belediye başkanları ve ordu mensupları aktif rol almışlardır. 19 Ekim 1925 tarihinde yapılan Türk Tayyare Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde yurt genelinde 307 ilçe de şube açıldığı ve bu sayının nahiyelele beraber 508'e ulaştığı belirtilmiştir. 26 ilçeye ise henüz Cemiyet

⁷² https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti.php, 19.02.2021.

⁷³ Akdağ, s. 43.

⁷⁴ Emin Kurt, "Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar", s. 313.

⁷⁵ Saime Yüceer, "Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü", *Atatürkçü Bakış*, C 2, S 3, Yıl 2, 2004, s. 11.

şubesi açılmadığı ancak şube açılmayan yerlerde de kısa süre içerisinde şube açılabilmesi için girişimlerde bulunulduğu belirtilmiştir. 1926 yılının sonuna gelindiğinde Cemiyet yurt çapında her il ve ilçenin yanı sıra birçok nahiye ve köyde şube açmıştır.⁷⁶

27 Nisan 1926'da Cemiyetin genel kurul toplantısının Ankara'da yapılması kararlaştırılmıştır.⁷⁷ Genel Kurulda Cemiyetin başkanı olarak Fuat (Bulca) Bey konuşmuş; pilot yetiştirmek için okul açmak, hava spor kulüpleri açmak, mühendis yetiştirmek gibi planlardan bahsetmiştir.⁷⁸ 1926 yılından itibaren de uçak mühendisliği eğitimi için Avrupa'ya öğrenci gönderilmiştir.⁷⁹ Cemiyetin Tayyare Makinist Mektebiyle başlayan eğitim çalışmaları yurt dışına öğrenci gönderilmesiyle devam etmiş, 1934 yılına kadar 18 kişi Avrupa'da mühendislik eğitimi almıştır.⁸⁰

Türk Tayyare Cemiyeti bünyesinde 1 Haziran 1926 yılında "*Hava Mecmuası*" adıyla dergi çıkarılmış, bu yayın önce "*Havacılık ve Spor*" daha sonra "*Uçantürk*" adını almıştır. Dergide, havacılık konusundaki gelişmeler ve toplumu bilinçlendirmeye yönelik yazılar yayımlanmış, yardım kampanyaları düzenlenmiş, havacılığa destek olmaya çalışılmıştır. Valilerden, kaymakamlara, gümrük muhafaza memurlarına eczacılara kadar çeşitli meslek grupları Cemiyet için kampanyalar düzenlemiş ve ciddi miktarda bağış toplamışlardır. Türk Hava Kurumu; 10 Şubat 1929'dan 10 Temmuz 1934'e kadar, "*Köylünün Gazetesi*" ismiyle ücretsiz bir gazete çıkarmıştır. Gazetede, dünya havacılığında olup bitenler anlatılmış, tarım ve hayvancılıkla ilgili yazılar yayımlanmıştır.⁸¹

1926 yılında Cemiyet, şehir ve kasabalarda örgütlenerek şehir bazında toplantılar yapmıştır. Trakya, Çorum, Çankırı, Kırşehir, Kocaeli, Aksaray, Karadeniz, Adana, Kayseri, Maraş, Erzurum, Gümüşhane ve daha birçok şehirde toplantılar yapılarak hava sahasının önemi anlatılmış, insanlar uçak almak için bağış yapmaya teşvik edilmişlerdir.⁸² Cemiyete yapılan yardımlar yerel basında da yer bulmuştur.⁸³ Yine yerel basın sayesinde ilkokul öğrencilerinin dahi, cemiyetlere yardım toplandığı görülmüştür.⁸⁴ Bu durum Hava Kuvvetlerini kalkındırma konusunda halkın ne kadar duyarlı hâle

76 Sezgin, s. 94, 95.

77 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.20, 10.09.1926.

78 Verel, C 2, s. 18.

79 BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 60.403.21, 27.10.1926.

80 M. Bahattin Adıgüzel, *Gökteki Venüs: Emrullah Ali Yıldız*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No.: 8, Ankara, 2007, s. 30.

81 Akdemir, s. 67, 68.

82 Zeynep Özlü, "*Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Hava Sabası Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Olarak Sivil Toplumun Örgütlenmesi: Türk Tayyare Cemiyeti Kongrelerine Bir Bakış (1926)*", *Atatürk Haftası Armağanı*, ATASE Daire Başkanlığı Yayını, S 45, Ankara, Kasım 2018, s. 24, 25.

83 Kayseri Vilayet Gazetesi, 14 Haziran 1926, s. 4.

84 Kayseri Vilayet Gazetesi, 17 Mayıs 1928, s. 2.

geldiğini göstermiştir.⁸⁵ 1925 yılında Ayvalık'ta açılan Türk Tayyare Cemiyetinin şubesi çok faal olarak çalışmış, 1926 yılında uçak almaya karar vererek halktan destek toplamaya başlamışlardır. Verilen en küçük bağış bile Ayvalık Gazetesi'nde yer almıştır. Gümrük vergilerinden, zeytinyağına, müzayedelerden gösterilere kadar farklı kollardan yardımlar gelerek alınan Güzel Ayvalık uçağı, 12 Ocak 1928'de Ayvalık'a gelmiştir. Ayrıca devamlı yardım yapan kasabalılara da Tayyare Cemiyetince madalya verilmiştir.⁸⁶

1928 yılında, Gazi Mustafa Kemal, önemli bir gelir kaynağı olarak Nutuk adlı eserinin Türkiye'de basım ve yayın hakkını, Türk Tayyare Cemiyetine vermiştir.⁸⁷ 1929'un Tayyare Bayramı'nda Adana'da uçaklar renkli kâğıtlar atmışlardır. Kâğıtlardan birinde Başbakan İsmet Paşa'nın ağzından, havacılıkta geri kalmamanın gereği anlatılmış: *"Yaşamak kudretinden hiçbir eksiklik ve gerilik kabul etmeyen Türk milleti elbette uçmak yarışında da üstte bulunanlardan biri olmaya uğraşmaktan ürkmeyecek... Görüyoruz ki Efendiler; milletler için uçak ihtiyacı, hayati ihtiyaçlardan uçmak mücadelesi; yaşamak mücadelesinden biri olmuştur. Geride ve altta kalmak... Bu Türk'ün bilmediği bir şeydir. İşte şahidi bu kâğıtları size atan bizleriz. Selam size aziz kardeşler, binlerce selam."*⁸⁸

Cemiyetin III. Kongresi 15 Kasım 1928'de yapılmış, İsmet Paşa Kongre'de bir konuşma yapmıştır.⁸⁹ Cemiyetin 16 Kasım 1928 tarihinde nizamnamesi değiştirilmiştir. Değişen nizamname, 27 Mart 1929'da Fırka teşkilatlarına dağıtılmak üzere CHP'ye gönderilmiştir.⁹⁰ 1928 yılında Cemiyet, CHP'ye inceleme raporu göndermiştir.⁹¹

Uluslararası Hava Federasyonu, 2 Ocak 1929 tarihinde yaptığı toplantıda Türk Tayyare Cemiyetini resmî üyesi olarak kabul etmiştir.⁹² 1930 yılında yapılan IV. Büyük Kongre'de; iki senede 150 uçak alındığı, Avrupa'ya eğitim için öğrenci gönderimine devam edildiği belirtilmiştir.⁹³

Wickers Armstrong Fabrikası ile Tayyare Cemiyeti arasında 1929 yılında yapılan sözleşmeye göre ödenmesi gereken paranın, Millî Savunma Bakanlığının 1932 senesi bütçesinden ödenmesi kararlaştırılmıştır.⁹⁴ Piyanogo keşidesi ve talih oyunlarının gelirlerinin Tayyare Cemiyetine ait olduğu daha önce çıkarılan 710 sayılı Kanun'la belirtilmiştir. Buna ek olarak Hi-

85 İmren Aydın, "Türk Tayyare Cemiyetine Yapılan Uçak Bağışları ve Pınarbaşı Tayyaresi'ne Ad Konma Merasimi (Kayseri Örneği)", *I. Pınarbaşı (Aziziye) Sempozyumu*, Kayseri, 10-12 Mayıs 2018, s. 48.

86 Serap Taşdemir, "Ayvalık Halkının Türk Tayyare Cemiyetine Desteği: Güzel Ayvalık Tayyaresi", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl 6, S 11, Bahar 2010, s. 69-78.

87 BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 8.68.26, 29.02.1928.

88 Cumhuriyet Gazetesi, 1 Eylül 1929, s. 4.

89 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.1, 15.11.1928.

90 BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 1.2.24, 02.04.1929.

91 BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 594.49.1, 1928.

92 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.34, 02.01.1929.

93 Verel, C 2, s. 19.

94 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 24.72.3, 03.11.1931.

lal-i Ahmer ve Himaye-i Etfal Cemiyetlerinin balo ve müsamere biletleriyle eşya piyangoları düzenleyebilecekleri, bununla birlikte Tayyare Cemiyetinin damga vergisinden de muaf olduğu belirtilmiştir.⁹⁵

Cemiyetin gelir kaynaklarının doğru ve kanuna uygun olarak toplanmasında ve harcanmasında oldukça titiz davranılmıştır. Gelirlerle ilgili istisnai de olsa suiistimaller yaşanmıştır. Hataların giderilmesi konusunda durum Başbakan'a kadar aktarılmış ve soruşturma açılarak ilgililer hakkında yasal işlem yapılmıştır.⁹⁶ Junkers Uçak Şirketi, Cemiyetin gümrükten muaf olmasını kullanmak istemiş, Tayyare Cemiyeti tarafından alınan 20 uçakla beraber gümrük vergisi ve diğer masraflardan kurtulmak için kendilerine ait malzemeleri de Eskişehir'e getirmişlerdir. Bu durumun fark edilmesiyle araştırma yapılmıştır.⁹⁷ Türk Tayyare Cemiyetinin Karamürsel şubesindeki yolsuzluk iddialarıyla ilgili hemen araştırma yapılmıştır.⁹⁸ Tayyare Cemiyeti hakkında yolsuzluk iddiaları çıkmış, İzmir Valisi Kazım (Dirik) Bey konu hakkında araştırma yaparak söylentilerin asılsız olduğunu şifreli telgraf-la 10.01.1930'da İçişleri Bakanlığına bilgi vermiştir.⁹⁹ Cemiyete yardımla ilgili olumsuz yargıların giderilmesi için Diyanet İşleri Başkanlığından destek alınmıştır. Vaazlarla halkı doğru bilgilendirme amaçlanmıştır. Özellikle kurban derileri ile ilgili yapılan dedikodulara açıklık getirmek için Diyanet İşleri Başkanlığı müftülüklerine bir yazı göndererek derilerin Türk Tayyare Cemiyetine verilmesinin caiz olduğunu ve halkın konuyla ilgili aydınlatılmasını istemiştir.¹⁰⁰

Cemiyet Nizamnamesi'nin 25. maddesinde, 31 Ağustos gününün Tayyare Bayramı olduğu belirtilmiş ancak bir sene sonra bayram günü, 30 Ağustos olarak değiştirilmiş, Başkomutan Meydan Muharebesi'nin yıl dönümüyle aynı güne denk getirilmiştir.¹⁰¹ Türkiye'de havacılığın askerî, iktisadi, sosyal ve siyasi önemini tanıtmak, havacılık sektörüne gerekli insan ve malzemeyi sağlamak, gençlikte havacılık aşkı uyandırmak amacıyla kurulan Tayyare Cemiyeti, 30 Ağustos'u, Tayyare Bayramı olarak kabul etmiştir. Ayrıca askerî personelin terfileri, bir gelenek hâlini alarak 30 Ağustoslarda vermeye başlanmıştır. Zafer Bayramı'nın resmî tatil olarak kabul edilmesi ise 1935 yılının Mayıs ayında olmuştur.¹⁰²

Zafer Bayramı Kanunu'nun birinci maddesinde 30 Ağustos Başkomutan Meydan Muharebesi gününün; Cumhuriyet ordusunun ve donanmasının

95 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.406.2.1, 27.05.1934.

96 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 69.454.23, 16.04.1927.

97 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.23.4, 16.04.1927.

98 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.31, 11.08.1928.

99 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.404.2, 15.01.1930.

100 BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 4.30.27, 16.10.1947.

101 *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamei Esasisi*, s. 15.

102 Neslihan Altuncuoğlu-İmren Aydın Saydan, "Kayseri Vilayet Gazetesi Ekseninde Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Kayseri'de Zafer Bayramı Kutlamaları", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S 39, Yıl: 2015/2, s. 148.

Zafer Bayramı olduğu, ikinci maddesinde de her yıl bu bayramın Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri tarafından kutlanacağı belirtilmiştir.¹⁰³ Millî Savunma Bakanı Recep (Peker) Bey tarafından 1926 yılında konuyla ilgili yayımlanan bir genelgeyle kutlamaların nasıl yapılacağına ilişkin detaylar bildirilmiştir.¹⁰⁴

Tayyare Bayramı gününde, Cemiyetin Ankara Hacı Bayram'daki merkez binasında kabul törenleri yapılmış; bina bayraklarla donatılmış, ışıklarla süslenmiştir. Şubeler ise tören ve eğlenceler düzenlemiş, "*İane Toplama Nizamnamesi*"ne uygun şekilde bağış toplamaya çalışmışlardır. Bayram, yaz mevsimine denk geldiğinden şehir bahçelerinde Cemiyet yararına müsamereler verilmiştir. 1929'da, Ankara Yenışehir'deki Hale Bahçesi'nde canlı müzik eşliğinde bir garden parti verilerek partinin büfesi, ucuz fiyatla halkın yararına sunulmuştur. Aynı gün İzmir'deki Türk Ocağının bahçesinde balo düzenlenmiştir.¹⁰⁵ Cemiyetin bir başka özel günü de tarihi 27 Ocak olarak belirlenen Tayyare Şehitlerini Anma Günü'dür.¹⁰⁶ Türkiye'nin ilk pilotlarından Binbaşı Fazıl Bey'in bir eğitim uçuşu sırasında hayatını kaybettiği bugünde hem Binbaşı Fazıl Bey'in hem de havacılık uğrunda hayatını kaybetmiş Türk pilotlarını anmak amacıyla bu tarih seçilmiştir. 27 Ocak günü öğle vaktinde, Türkiye'deki hava faaliyetleri bir saat süreyle durdurulmuş, Cemiyete bağlı şubeler bir törenle hava şehitlerini anmışlardır.¹⁰⁷ Vatanın her köşesinde şehit havacılar törenlerle yâd edilmiştir.¹⁰⁸

Uçaklara isim verme genellikle bayramlarda yapılmıştır. Zamanla Cemiyetin Zafer ve Tayyare Bayramları ile tarihî günlerde en önemli etkinliklerinden biri "*uçaklara isim verme törenleri*" olmuştur. Bağış yapan şehir/kasaba halkı uçağın kalkacağı meydana toplanmış, gösteri uçuşu yapıldıktan sonra isim verme töreni uygulanmıştır. Bağış yapan şehir/kasabanın ismi, uçağın gövdesine veya dikey şekilde kuyruğuna yazılmıştır. Bu tarz törenlerin yapılması hem kampanyalara ilgiyi artırmış hem de toplanan bağışın boşa gitmediğini, nasıl kullanıldığını halka göstermiştir.¹⁰⁹ Örneğin 1931 yılında yapılan yardımlarla alınan 37 bağış uçağında 6 tanesini alan kasabalar olmaları sebebiyle bu altı uçağa "*Akşehir*", "*İskilip*", "*Bayburt*", "*Siverek*", "*Bodrum*" ve "*Cizre*" isimleri halkın huzurunda verilmiştir.¹¹⁰ Bu yardımlar kapsamında Edirne, Uzunköprü, Ödemiş, Bergama, Kemal Paşa,

103 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, II. Devre, C 10, İctima 36, s. 7-8.

104 Burhan Sayılır, "30 Ağustos Zafer Bayramı Kanunu, İlk Zafer Bayramı Kutlaması ve Büyük Taarruz ile İlgili Bazı Bilgiler", Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, S 16, Yıl 12, Bahar 2014, s. 96.

105 Demo Ahmet Aslan, "Tayyare Cemiyetinin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 14, S 3, 2014, s. 142.

106 *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamei Esasisi*, s. 15.

107 Aslan, s. 142.

108 Hâkimiyeti Milliye, 28 Ocak 1929, s. 1.

109 Yücel Öztürk, "Tayyare Cemiyetinin Havacılığı Geliştirme Faaliyetleri: Tayyarelere İsim Verme Törenleri", *Ankara Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S 61, Aralık 2018, s. 115, 116.

110 Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 01.09.1931, s. 5.

İkinci Kolordu, Konya, Edremit, Bursa, Diyarbakır, Mersin, Eskişehir, Uşak isimli uçaklar da bağış uçakları arasına katılmışlardır.¹¹¹ 1932 senesinde bir ad koyma merasimi de Kayseri’de olmuştur. 30 Ağustos 1932 Salı günü yapılan törenle Pınarbaşı ilçesinin aldığı uçak, tören sonrası gösterişi uçuşu yapmış ve şehir merkezinden ilçeye kadar gidip gelmiştir.¹¹² 1931 yılında 2 Eylül günü İç Anadolu ve Karadeniz, 9 Kasım günü de Akdeniz ve Ege bölgelerini kapsayan, halka uçağı tanııtma ve sevdirme amaçlı memleket turu düzenlenmiştir. Düzenlenen kampanyalar sayesinde 1931-1932 yılları arasında yetmiş iki şehir ve kasaba birer uçak almıştır. 1932 yılına gelindiğinde, kurumun topladığı yardım 40.000.000 liraya yaklaşmıştır. Alınan uçaklar 30 Ağustos törenlerinde orduya hediye edilmiştir.¹¹³



Fotoğraf 19: Tayyare Piyangoları¹¹⁴

1932 senesinde Cemiyetin V. Büyük Kongresi yapılmıştır. Kongrede; Cemiyetin kurulduğu günden beri, 172 uçak makinisti ve 4 uçak mühendisi yetişmesini sağladığından ve Cemiyetin diğer çalışmalarından bahsedilmiştir.¹¹⁵

İki savaş arası dönemde, diğer ülkeler gibi Türk yetkililer de havacılığın öneminin farkında olmuşlardır. Cemiyet sayesinde bunu halka da anlatmışlardır. Tayyare bayramlarında bu durum muhtemel bir uçak taarruzuna,

111 Yücel Öztürk, s. 118-130.

112 Kayseri Vilayet Gazetesi, 1 Eylül 1932, s. 1.

113 Verel, C 2, s. 20.

114 https://www.thk.org.tr/ataturk_ve_havacilik.php, 19.02.2021.

115 Verel, C 2, s. 19, 20.

“*karşı uçak taarruzu*”yla cevap vermenin, aktif korunmanın en ideal şekli olarak görüldüğü şeklinde anlatılarak yardımların öneminden bahsedilmiştir. Başbakan İsmet Paşa, 27 Kasım 1932’de Cemiyetin V. Kongresi’nde, muhtemel bir savaştan ve bu savaşın sonucunu uçakların belirleyeceğinden bahsetmiştir. Bu sebeple de Avrupa’nın belirli şehirlerinde hava saldırılarına karşı tatbikatlar yapıldığını belirtmiştir. Türkiye’ye yönelik saldırılara karşı da Cemiyetin halkı gerekli bilgi ve teçhizat ile donatmasını istemiştir.¹¹⁶

New York’tan havalanıp Yeşilköy Havaalanı’na inen Amerikalı iki pilot kalabalık bir halk topluluğu tarafından karşılanmış, Pera Palas’ta konuk edilmişlerdir. Ardından Yalova’ya geçerek köşkte Atatürk tarafından kabul edilmişlerdir. Burada Atatürk, havacıları tebrik ve takdir ederek onları övücü sözler söylemiştir.¹¹⁷

O dönemde havacılığa verilen önemin bir göstergesi olarak Ankara’da tayyare abidesi inşa ettirileceği dönemin gazetelerinde yer almıştır.¹¹⁸ Yine İçişleri Bakanlığı, Türk Tayyare Cemiyeti ve Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından Başbakanlığa yazılan 1933 yılına ait farklı tarihli yazılarda fitrelerin, zekâtın ve kurban sadakalarının; Himaye-i Etfal, Kızılay ve Tayyare Cemiyetlerinin ortaklaşa paylaşmak üzere Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması konusu gündeme getirilmiştir. Başbakan adına Müsteşar’ın verdiği cevapta yetkinin Türk Tayyare Cemiyetinde olduğu bildirilmiştir. İçişleri Bakanlığı da bu yönde işlem yapılması için durumu vilayetlere haber verdiğini Başbakanlığa belirtmiştir.¹¹⁹

Devletin yaptığı bu tarz desteklerin yanında Cemiyet de gelir kaynakları bulmak için devamlı çalışmıştır. Hazineden, makbuz ve pul bastırma izni alınmış, yardımlar toplanması hedeflenmiştir.¹²⁰ Yine Tayyare Cemiyeti tarafından satılıp gelir sağlamak amacıyla İtalyan bir sanatçıya Atatürk’ün büst ve resimleri yaptırılmıştır.¹²¹ Devlet dairelerince de bu büstün satın alınması, Başbakanlıkça istenmiştir.¹²² Tayyare Cemiyeti, Atatürk’ün yağlı boya tablosunu da yaptırıp satarak gelir elde etmeyi düşünmüş, Diyanet İşleri Başkanlığı bir yazışmayla bu tabloların alınmasına özen gösterilmesini istemiş, duruma destek olmuştur.¹²³ Cemiyete üye olmada durgunluk yaşandığı için Parti, Cemiyete üye olunması için destek sağlamıştır.¹²⁴

Uluslararası Hava Federasyonunun 1934 yılında Washington’da düzenlenen toplantısına katılan Tayyare Cemiyeti Başkan Yardımcısı Şükrü Bey,

116 Aslan, s. 143-144.

117 Muhterem Erenli, “Atatürk ve Havacılık”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 2, S 4, Kasım 1985, s. 230-231.

118 B. O. Celal, “Ankara Tayyare Abidesi Münasebeti ile”, *Mimar*, S 2, Sene 2, Şubat 1932, s. 33.

119 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 178.233.19, 09.12.1933.

120 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.16, 04.09.1926.

121 BCA, Fon Kodu: 180.9.0.0, Yer No.: 15.82.1, 1928.

122 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 146.43.14, 18.04.1928.

123 BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 3.17.22, 12.12.1929.

124 BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 1.3.10, 14.10.1929.

dönüşte gözlemlerini rapor hâlinde hazırlamıştır.¹²⁵ Millî Savunma Bakanı Kazım (Özalp) Bey, Tayyare Cemiyetinin gelirlerini arttırmak için Başkanlığa bir rapor sunmuştur.¹²⁶

24 Mayıs 1935 tarihli Büyük Kongre’de, Mustafa Kemal Atatürk’ün Türk Hava Kurumunun açılış günü ifade etmiş olduğu sözlerine uyularak Türk Tayyare Cemiyetinin ismi Türk Hava Kurumuna çevrilmiştir. Türk Hava Kurumu, Genel Merkez Kurulunun Nizamnamesi’nde değişiklikler yapılmış ve Türkkuşu için yeni bir madde ilave edilmiştir. Ayrıca Türk Hava Kurumu üyeleri; “*hava tehlikesini bilen üye*” ve “*yardımcı üye*” olmak üzere iki grup şeklinde belirlenmiştir.¹²⁷

Türk Hava Kurumunun 1935 yılındaki Genel Kurulunda Başbakan İsmet İnönü bir konuşma yapmıştır, İnönü’nün söylevleri bütün parti teşkilatına dağıtılmış ve partinin okuma odalarına konulmuştur.¹²⁸ Bu konuşma kamuoyunda büyük bir etki yapmıştır.¹²⁹ Gazeteler de bu konunun üstüne gitmiş, konunun tesirini arttırmak için silahlanmanın gerekliliğini anlatan yazı ve resimlere gazetelerinde yer vermişlerdir.¹³⁰ Hava tehlikesi hakkında İsmet İnönü’nün Genel Kurulda yaptığı konuşma ve konuşmanın halkta uyandırdığı etki *Militör-Wochenblatt* Gazetesi’nde 25 Eylül 1935’te çıkan yazıda yer almıştır.¹³¹

Hava tehlikesine karşı korunma çareleri aramak üzere yapılmaya başlanan çalışmalar genişlemiştir. Memleketini seven ve bu tehlikeyi yakından gören pek çok insan hava kurumuna kaydolmuştur. Başbakanlığın bütün bakanlık ve taşra teşkilatlarına gönderdiği bildiriye, bu yardımların bütün memleket genelinde yaygınlaşması vurgusu yapılmıştır.¹³² 1.000 TL civarında nakit bağış yapan Ankaralı Tüccar Vehbi Koç, “*hava tehlikesini bilen üye*” olarak Cemiyete kayıt yaptırmıştır.¹³³ Hava tehlikesini bilen üye olmak için yılda en az 20 lira verilmesi öngörülmüştür. Hava tehlikesini bilen üyelerin isimlerinin Anadolu Ajansı tarafından her gün duyurulacağı ifade edilmiştir.¹³⁴

29 Mayıs 1935’te Gazi Mustafa Kemal Paşa da Cemiyete 10 bin lira bağış yaparak “*hava tehlikesini bilen üye*” olmuştur.¹³⁵ Bağış sırasında şu sözleri söylemiştir: “... *Bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla, başla koşmuştur... İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur.*”¹³⁶

125 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.406.3, 26.12.1934.

126 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.19, 04.03.1935.

127 Türk Hava Kurumu Arşivi, 24 Mayıs 1935, Büyük Kongre Kararları.

128 BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 16.82.2, 26.06.1935.

129 Aslan, s. 147.

130 Anadolu Gazetesi, 29 Mayıs 1935, s. 1; Ulus Gazetesi, 10 Temmuz 1935, s. 1; Ulus Gazetesi, 12 Temmuz 1935, s. 1.

131 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 51.330.9, 03.10.1935.

132 Ulus Gazetesi, 29 Mayıs 1935, s. 1.

133 Aslan, s. 147.

134 Anadolu Gazetesi, 29 Mayıs 1935, s. 1.

135 *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, C 27, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2010, s. 267.

136 Kocatürk, s. 356.

Türk Hava Kurumunun VI. Kurultay'ında Atatürk'e sevgi ve bağlılık duyguları bildirilmiştir. Atatürk de cevaben 27 Mayıs 1935'te şu telgrafi yazmıştır:

*“Bay Abdülhalik Renda,
Hava Kurumu Başkanı
Hava Kurumu Kurultayı dolayısıyla bana karşı gösterilen temiz duygulara teşekkür ederim.*

*Kemal Atatürk*¹³⁷

Gösteri uçuşları yapılırken pilotlar geçtikleri yerlere Cemiyetin bazı kâğıtlarını atmışlardır. Bu kâğıtlarda, Hava Kurumunun göklerin egemenliğini sağlayacağı, uçaksız ordunun köre benzeyeceği, uçakların, ülkemizin göklerinin bekçileri olduğu şeklinde cümleler yer almıştır. Musevi ve Ermeni vatandaşlar da kampanyaya kurdukları dernekler aracılığıyla katılmışlardır. İnsanlar elde ettiği ürünün bir kısmını, canlı hayvanını, arazisini, tarlasını, bağını, bahçesini, maaşını, evlenme yüzüklerini bile Cemiyete bağışlamışlardır.¹³⁸

Cemiyetin Nizamnamesi'nde; bir defa 30 lira veya bir yılda düzenli taksitle 50 lira bağış yapanlara bronz, bir defada 75 lira veya düzenli taksitle bir yılda 100 lira bağışlayanlara gümüş, bir defada 200 lira veya düzenli taksitle bir yılda 250 lira bağışlayanlara altın ve bir defada 2.500 lira veya bir yılda 3.000 liradan fazla bağış yapan kişi, aile ve kurumlara murassa madalyası verilmesi uygun görülmüştür. Bu madalyaları ailenin bütün fertlerinin taşıması uygun görülmüştür. Cemiyetin hava vasıtalarıyla seyahat edeceklerden, murassa madalyası olanlar %30, altın madalyası olanlar %20, gümüş madalyası olanlar %15, bronz madalyası olanlar %10 oranında indirimden faydalanacaklardır.¹³⁹ Madalyaların üzerinde Vecihi Bey'in yaptığı Vecihi K.VI isimli ilk Türk uçağının resmi yer almıştır.¹⁴⁰

Havacılığın önemi ve uçak bağışıyla ilgili haberlere gazetelerde sıkça rastlanmıştır. 30 Ağustos 1936 tarihli Akşam Gazetesi'nde o zamanki isimle Türk Hava Kurumunun şöyle bir çağrısı yer almıştır: *“Biz ışık yakmadan, su içmeden, midemize lokma indirmeden yaşamasını bilen fakat açken de çıplakken de bayrağını saygı ile selamlatan bir ulusun çocuklarıyız. Uçağı olmayan bir yurt damı olmayan bir eve benzer. Hava Kurumunun, memleketin her köşesinde karşılaştığı yardım ve sevgi, büyük ulusumuzun havacılığa verdiği ehemmiyetin açık bir bilgisidir.”*¹⁴¹

Vecihi Bey, kendi tasarımı ve imalatı olan Vecihi XIV adını verdiği özel uçağıyla; Ankara, Bolu, Zonguldak, Sinop, Samsun, Trabzon, Rize, Gü-

137 *Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006, s. 656.

138 Aydın, s. 65.

139 *Türk Tayyare Cemiyeti Esas Nizamnamesi*, s. 18, 19.

140 Hürkuş, *Havada 1915-1925...*, s. 177.

141 Akşam Gazetesi, 30 Ağustos 1936, s. 4.

müşhane, Erzincan, Sivas ve Yozgat ile bu şehirlere bağlı kasabalarda, Avrupa'nın hava mitinglerine benzer toplantılar yapmış, “*tayyarenin yurt savunmasında oynadığı rolü*” anlatmış; halkı, bağış yapmaya çağırmıştır. Kasım ayında da Aksaray, Konya, Antalya, Muğla, Uşak, Kütahya, Eskişehir ve Adapazarı'na gitmiş, yoğun ilgiyle karşılanmıştır. Vecihi Bey'in özel gösterilerinden sonra halk, kurulan bağış sandıklarına para yardımıyla bulunmuştur.¹⁴²

İtalya'dan alınan Tınaztepe ve Zafer destroyerlerinin bazı taksitleri Türk Hava Kurumunca ödenemediği için Hükûmet tarafından ödenmesi uygun görülmüştür.¹⁴³ Yapılan kampanyalar sayesinde Millî Savunma Bakanlığına, Kurum vasıtasıyla birçok uçak verilmiştir.

Tablo 02: 1925-1935 Yılları Arasında Hava Kuvvetlerine Hediye Edilen Uçaklar¹⁴⁴

YIL	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
ADET	1	26	5	41	32	19	31	28	33	16	26

23-24 Mayıs 1940 tarihlerinde yapılan VII. Büyük Kongre'de, Türkkuşu'nun yapmış olduğu işler özetlenmiştir. 1935 yılında yapılan Kurultay'dan 1940'a kadar geçen sürede, Kurumun yaptığı bütün faaliyetler hakkında bilgi verilmiştir. Türk Hava Kurumuna üye olan vatandaşların sayısının 500.036'ya yükseldiği belirtilmiştir.

Kurultay'da, gelir işleri, havacılık işleri, Gedikli Hazırlama Yuvası, memleket turneleri, tesisler, Beynelmilel Hava Federasyonu, teftiş işleri, neşriyat işleri başlıkları altında Kurum faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgiler verilmiştir.

Havacılık İşleri: 1935 yılında kurulan Türkkuşu Kurumunun 5 yıllık faaliyetleri ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

Gelir Vaziyeti: Türk Hava Kurumunun geliri son yıllarda 5 milyon liraya ulaşmıştır. Kurum gelirleri, Hükûmetin 1 Haziran 1939 tarihinden başlayarak üretim maddelerinden alınan %2'lik Hava Kurumu aidatının alınmamasına karar vermesi ve 6 Temmuz 1939 tarihli 3670 numaralı Kanun ile Hava Kurumu piyangosunun kaldırılması nedeniyle, 1.536.498 liraya düşmüştür. Hava Kurumunun gelir kaynakları sadece fitre, kurban, üye kaydı ve tutkallı makbuzla sınırlı kalmıştır. Bu durum nedeniyle, Kurum şubelerinde çalışanların sayısı azaltılmış ve yapılan tasarruflarla gelirin yalnız ordu havacılığı için yedek kuvvet olmak üzere uçan bir nesil yetiştirmek için kullanılmasına karar verilmiştir.

Havacılık İşleri: Türkkuşu Kurumunun üzerinde çalıştığı havacılık işleri olan planörcülük (motorsuz tayyarecilik), motorlu tayyarecilik, paraşütçü-

142 Hürkuş, *Havada*, 1915-1925 ..., s. 266.

143 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 25.3.13, 13.01.1932.

144 *Gönüllülerden Göklere*, s. 5-11.

lük ve modelcilik alanları hakkında bilgiler verilerek açılan kamplar, yapılan faaliyet ve eğitimler anlatılmıştır.

Gedikli Hazırlama Yuvası: Avrupa'daki savaş durumunun bütün dünyaya yayılma tehlikesine karşı millî savunma için havacı gençliğin önemi anlaşılmış ve bu nedenle Türk Hava Kurumu tarafından Gedikli Hazırlama Yuvası kurulmuştur. Gedikli Hazırlama Yuvasına 16-18 yaş arasındaki gençler arasından, sağlığı uçuşa elverişli olanlar seçilmiştir. 18-20 yaş arası gençler ise yedek olarak Gedikli Yuvasına alınmaktadır. Yedek olarak katılan gençler makinist, atıcı, bombardımancı, telsizci, muhaberci, fotoğrafçı ve silahçı olarak sınıflara alınmaktadır.

Memleket Turneleri: Türk Hava Kurumunun yurt genelinde yaptığı turneler halkın büyük ilgi ve desteğini görmüştür. 1939 yılına kadar yapılan turnelerde 6.800 kilometrelik mesafe geçilmiştir. Bu turnelerden en önemlisi 1939 Haziran ayında yapılan turnedir. Bu turneye 11 uçak katılmıştır. Özellikle uçak filosu Konya'ya giderken Çivril kasabası halkı, ellerinde ne varsa millî havacılık için yardım olarak vermişlerdir. Bu durum yurt genelinde büyük heyecan uyandırmış ve günlerce gündemde kalmıştır.

Tesislerimiz: Havacı gençlik yetiştirmek hedefi için 5 yıl içerisinde İnönü, Ankara ve Etimesgut'ta kurulan tesislerin değeri 1 milyon lirayı aşmıştır. Etimesgut'ta yapılan 2 hangar ve planör atölyesinin inşaatı tamamlanınca Türk Hava Kurumu planör ve uçaklarının revizyonlarını kendi atölyesinde yapmak prensibine ulaşacaktır. Akköprü'deki marangoz fabrikası atölye olarak faaliyet göstermektedir. Bu atölyede 4 yıl içerisinde 123 planör yeniden yapılmış, revizyondan geçirilen uçak ve motorların tamirat değeri de 83.683 lirayı bulmuştur. Etimesgut'taki atölye yapılacak ilavelerle ileride Millî Savunma Bakanlığı ve Devlet Hava Yollarının faydalanacağı bir fabrika hâline getirilebilecektir.

Beynelmîl Hava Federasyonu: Türk Hava Kurumu, Beynelmîl Hava Federasyonunun üyesidir ve her yılki toplantılarına katılmaktadır. 1938 yılı toplantısında Federasyonun Türk milletine karşı gösterdiği sempati nedeniyle, boş bulunan başkan vekilliklerinden birine Türk Hava Kurumu temsilcisi seçilmiştir. 1939 yılında savaş nedeniyle toplantı yapılmamıştır.

Teftiş İşleri: Son 5 yıl içerisinde Kurum müfettişleri 1.346 teftiş yapmış ve şubelerin işleri ile çalışmalarını düzenlenmiştir. Maliye müfettişleri tarafından, Büyük Millet Meclisinin isteği ile Kurum merkezi ve kaldırılan Piyan-go Genel Direktörlüğünün işleri ve hesapları 1938-1939 yıllarında teftiş edilmiş ve teftiş sonucunda hesapların doğru olduğu ve teftiş sonucunun iyi görüldüğü tespit edilmiştir.

Neşriyat İşleri: Kurumun amaçlarını halka daha iyi anlatarak havacılık sevgisini gençlere aşlamak için havacılık haftalarında, bayramlarda ve ele geçen fırsatlarda halka konferanslar verilerek uçaklardan vecizeler atılmış, okullarda ücretsiz kitaplar dağıtılmış, sinemalarda filmler gösterilmiş,

radyodan ve duvar afişlerinden yararlanılmıştır. Ayrıca gençler için teknik bilgiler içeren bir seri kitapta yayımlanmaktadır. Şimdiye kadar planör, tayyarecilik ve hava seyrüseferi konuları ile hava edebiyatından bahseden 16 eser yayımlanmıştır. Havacılık ve Spor Mecmuası ile Köylünün Gazetesi de her sayıda gelişerek daha faydalı hâle getirilmeye çalışılmıştır.

Savaş nedeniyle milletlerin göklerine hâkim olmaları gerekliliğinin herkes tarafından anlaşıldığı ve havacı bir gençlik yetiştirmenin yurdumuzun geleceği açısından öneminin herkes tarafından anlaşıldığı ifade edilmiştir.¹⁴⁵

Mustafa Kemal Atatürk'ün, 5 yıl evvel, 6. Kurultay'da ifade ettiği söz yinelenmiştir. “*Yarın kalktığımız zaman teneffüs edeceğimiz havanın emin olup olmadığına dair yüreğimizde bir şüphe uyanıyorsa bunu temin edecek vasıta neyse ona içtiğimiz su ve yediğimiz ekmek gibi bir pay ayırmanın çaresini bulacağız.*”¹⁴⁶

1942, 1945, 1947, 1949, 1951 yıllarında da olağan kurullarını yapan Kurumun çalışmalarını titizlikle üyeleriyle paylaştığı görülmüştür. Bu kongrelerde Etimesgut Uçak Fabrikasından da bahsedilmiştir. 5 Nisan 1952 yılında fabrikaların durumu görüşülmek üzere olağanüstü toplantı yapılmıştır. Fabrikaların daha işlevsel çalışabilmesi ve maddi sebepler nedeniyle Uçak ve Motor Fabrikalarının devlet kurumları veya iktisadi devlet teşekküllerine satılması veya kiralanması kararlaştırılmıştır. Bu kararlar uçak ve motor fabrikaları Makine Kimya Endüstrisine (MKE'ye) satılmıştır.¹⁴⁷

Cumhuriyet kurulduktan sonra devrin yöneticileri Türk havacılığının geliştirilmesi gerektiğinin bilincinde olmuşlardır. Fakat ülkenin kısıtlı imkânlarıyla bunu yapmak zor olduğundan havacılığı geliştirme işi, bir cemiyet kurularak bu işin cemiyet etrafında şekillenmesi uygun görülmüştür. Böylece Cumhuriyet'in ilk ve en köklü kurumlarından biri olan Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Cemiyeti kurarken Mustafa Kemal Atatürk'ün isteği; Türk hava sahasının, Türk yapımı uçaklarla, Türk gençlerince korunmasıdır.¹⁴⁸ Bu sebeple de Cemiyetin adından, faaliyetlerine kadar her şeyiyle ilgilenmiştir. Cemiyet kurulurken belirlenen gelir kaynaklarıyla havacılığın geliştirilmesi devletin değil milletin uğraşı hâline getirilerek millete mal edilmek istenmiştir. Zaten Cemiyet, kurulduğu tarihte ve sonrasında millî bütçeden hiç pay almamıştır.¹⁴⁹

Kurumun kurulduğu yıllarda gelir kaynaklarının da güçlü olmasına itina edilmiştir. Kuruluş yıllarındaki gelir kaynakları 21 kalemden oluşmaktaydı. Zamanla gelir kaynakları 8'e düşürülmüştür. Kurum büyük idealler ile kurulmuş, 1925-1940 yılları arasında Türk hava gücüne 350 civarın-

145 Türk Hava Kurumu Arşivi, 23-24 Mayıs 1940, Büyük Kongre Kararları.

146 Türk Hava Kurumu Arşivi, 23-24 Mayıs 1940, Büyük Kongre Kararları.

147 Verel, C 2, s. 22-39.

148 Yalçın, “*Kuruluşundan Günümüze...*”, s. 285.

149 *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları: 6, Ankara, 2006, s. 23.

da uçak alacak kadar paranın bağış yoluyla toplanmasına aracı olmuştur. Türk Hava Kurumu tarihinde önemli bir faaliyet alanı da pilot yetiştirmek olmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında, askerî havacılığın pilot ihtiyacının artması ile astsubay pilotlar burada yetiştirilmiştir.¹⁵⁰



Fotoğraf 20: Mustafa Kemal Atatürk, 1936¹⁵¹

2.3. TÜRKKUŞU

Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bulca, Sovyet Rusya ziyareti sırasında “*Assoviahim*” adlı ve Türkiye’deki Türk Tayyare Cemiyetine benzeyen bir kuruluştaki incelemeler yapmıştır. Bu kurumda, özellikle planörcülükle ilgili çalışmalar, heyetin dikkatini çekmiş ve bu tarz faaliyetlerle Türk Tayyare Cemiyetinin asıl amacına ulaşabileceği fikri ortaya çıkmıştır. Bu seyahat dönüşünde Fuat Bulca Bey, Atatürk’le görüşmüş ve bu kuruluştan bahsetmiştir. Atatürk, Türkkuşu adıyla yeni çalışma yolu açılmasını ve Vecihi (Hürkuş) Bey’den burada yararlanılmasını istemiştir.¹⁵² Tayyare

150 Yalçın, “*Kuruluşundan Günümüze...*”, s. 267.

151 https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti.php, 19.02.2021.

152 Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, 11. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2020, s. 350.

Cemiyeti tarafından, kadın erkek Türk gençlerini havacılığa alıştırmak için 17 Ocak 1935 tarihinde o dönem için, yalnız Ankara'da olmak üzere Türkkuşu Kurumu kurulmuştur.¹⁵³ Türkkuşu'nda planör ve paraşüt dersleri vermeleri için Sovyet Rusya'dan Anohin ve Romanof isimli uzmanlar Ankara'ya getirilmiştir.¹⁵⁴ 27 Nisan 1935 günü Atatürk, Türk Tayyare Cemiyeti Merkezini ziyaret etmiş ve Türkkuşu üyelerinin çalışmaları hakkında bilgi almıştır.¹⁵⁵

Türkkuşu'nun açılış töreni ile ilgili 1 Mayıs 1935 tarihli Ulus Gazetesi'nde, ilan şeklinde verilen bir haber yayımlanmış, 2 ve 3 Mayıs günleri de aynı haber tekrarlanmıştır. Haberde; Türkkuşu'nun açılış töreninin 3 Mayıs Cuma günü saat 15'te yapılacağı ve törende Sovyet Rusya'dan gelen öğretmenler tarafından, motorsuz tayyare ve paraşütlerle uçuş ve atlayış gösterilerinin yer alacağı ve isteyen herkesin törene katılabileceği, tören alanına tren seferleri düzenleneceği belirtilmiştir.¹⁵⁶ Türkkuşu, Türk Tayyare Cemiyetine bağlı olarak 3 Mayıs 1935 tarihinde açılmıştır. Türkkuşu uçuş okulunda, motorlu motorsuz hava araçları ile sivil uçuş eğitimi verilmesi amaçlanmıştır.¹⁵⁷ Cumhuriyet Gazetesi açılış töreniyle ilgili, bütün Ankara halkının ilgi gösterdiğini, heyecanlı halk kitlesinin bütün sahayı ve çevresini doldurduğunu, bu meydanı dolduranların, Atatürk'ün ulusa gökleri gösteren büyük işaretini dinlemek ve görmek saadeti ile coştuklarını ifade etmiştir.¹⁵⁸

Türkkuşu'nun açılış günü yaşananları Sabiha Gökçen şöyle ifade etmiştir:

*“3 Mayıs 1935 yılı sabahı Atatürk çok erken kalkmış çok sevdiği külot pantolonlu spor elbisesini giymiş, kasketini de alarak karşıma gelmişti. Yüzünden mutluluk akıyordu. Bana haydi bakalım Gökçen gidiyoruz. Bugün bizim için bir bayram günüdür hem de ileride çok sevineceğimiz bir kuruluşun açılışını yapacağımız bir bayram Türk Hava Kurumuna bağlı olarak Türkkuşu'nu açıyoruz. Orada, binlerce, yüz binlerce genç havacı yetiştireceğiz, Zehra'yı da al, birlikte gelin, dedi. Havaalanında büyük bir kalabalık vardı; gençler heyecanlı, orta yaşlılar gururluydu. Atatürk açılış konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldiği zaman ortalık alkıştan inliyordu Atatürk konuştuğuca ben âdeta kanatlandığımı hissediyordum...”*¹⁵⁹

Atatürk'ün Türkkuşu'nu açış konuşması:

“Bayanlar, Baylar! Bizim dünyamız bilirsiniz topraktan, sudan ve havadan unulmuştur. Hayatın da esas unsurları, bunlar değil midir? Bu un-

153 Cumhuriyet Gazetesi, 18 Ocak 1935, s. 3. Kline, s. 209.

154 Akdemir, s. 62.

155 Kocatürk, s. 515.

156 Ulus Gazetesi, 1 Mayıs 1935, s. 3.

157 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 158.

158 Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mayıs 1935, s. 1.

159 Sabiha Gökçen, *Atatürk'le Bir Ömür*, (Hazırlayan: Oktay Verel), Altın Kitaplar Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 78.

surlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozukluğu, hayatı imkânsız kılar. Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasına da ilginliğini, her gün biraz daha, çoğaltmalıdır. Bu ilginlik, saydığım hayat örgenlerine egemenlikle olur. Natür insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak insanların dünyada, yaşayabilmeleri için, onların tabiata egemenliğini de şart kıldı. Tabiata egemen olmasını bilemeyen yaratıklar, varlıklarını koruyamamışlardır. Tabiat onları, kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten cüda çekinmemiştir. Türk, bu büyük hakikati, üzelden tanımak kapasitesini göstererek kapsal bir dölenle, toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa verimli kılmış; okan denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak insanlığa genlik veren kültür yolları açmıştır. Lakin yaşadığımız bu çağda, artık, insanlar, yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının da içine daldılar. Hayat için, havayı, yalnız nefeslenmenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan hava egemenliği olduğu yalın olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük dölenle, üzerinde çalıştıkları bu yöneyde, Türk ulusu da şüphesiz, yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken hava filolarımızı da en son hava şartlarıyla düzenlemekten geri kalmadı. Şahıslarıyla onur duyduğumuz, hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar. Uçmanlarımız her zaman ve her hâlde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedirler. Lakin arkadaşlar, bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava içine, onun bütün dünyada, aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdı. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükûmeti; havacılığı, bütün ulusun işlevi yapmak kararında idi. Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa yurdun asumanında da aynı suretle dolaşabilmelidir. Bu ise Türk'ü, çocukluğundan, vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar. İşte bugün, burada, bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayinidir. Havacılık kınavına ciddi sarılmalarından dolayı, Hükûmete, Genelkurmay Başkanı Sayın Mareşal'e ve Türkiye Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuad'a, burada, özel minnetlerimi sunarım. Bu ödevimizi başarmada, bizden değerli yardımlarını esirgemeyen, dostumuz Rus Sovyet Cumhuriyeti'ne ve onun, Sayın Büyükelçisi Bay Karahan'a önünüzde açıkça teşekkür etmekten kıvanç duyarım. Türk çocuğı; her işte olduğu gibi, havacılıkta da en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda, dolduracaksın. Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır."¹⁶⁰

160 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri 2, 5. Baskı, 2006, s. 321-323.



Fotoğraf 21: Mustafa Kemal Atatürk Açılış Konuşması Yaparken¹⁶¹



Fotoğraf 22: Atatürk, Türkkuşu'nda Planöre Binerken,
Ankara, 3 Mayıs 1935¹⁶²

161 https://www.thk.org.tr/ataturk_ve_havacilik.php, 19.02.2021.

162 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, s. 157.



Fotoğraf 23: Atatürk'ün Türkkuşu Uçuş Alayını Ziyareti, 14 Mayıs 1935¹⁶³

Atatürk'ün konuşmasından sonra, Başbakan İsmet İnönü'de Türkkuşu'nun halka ve havacılığa katkısından ve bu okulun Türk-Sovyet ilişkilerini geliştireceğinden bahsederek şu sözlerle konuşmasını tamamlamıştır: *“Türkkuşu'nun çalışmaya ve yükselmeye başladığını sizi tanık tutarak ulusa müjdelemek benim için bahtiyarlıktır. Türk gençleri, Türk havasına bütün ateşleri ile atılmakla soğukkanlı ve yürekli yaratılışlarının yüce verimlerini göstermekle Atatürk'ü çok sevindirecek bir spora bağlanmış olacaktırlar.”*¹⁶⁴

Başbakan'ın konuşmasından sonra Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, Atatürk ve İnönü'ye teşekkür konuşması yapmıştır. Konuşmalarından sonra, Rus öğretmenler planörle uçuş gösterileri, paraşütle atlayışlar yapmışlardır. Uçuşlar sırasında seyircilere hoparlörlerle bilgi verilmiştir. Bu açılış ülkede havacılığa olan ilgiyi artırmış ve gençliğe uçma sevgisi vermek bakımından faydalı olmuştur.¹⁶⁵

Sabiha Gökçen bu uçuş gösterilerinden çok etkilenmiş ve burada eğitim almak istediğini Atatürk'e söylemiştir. Bunun üzerine Atatürk, Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca'ya, Sabiha Gökçen'in burada eğitime

163 Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 158.

164 Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mayıs 1935, s. 3. Ulus Gazetesi, 4 Mayıs 1935, s. 3.

165 Ulus Gazetesi, 4 Mayıs 1935, s. 3.

başlaması için gerekli talimatı vermiştir.¹⁶⁶ Türkkuşu, öncelikle 18-35 yaş aralığında kadın ve erkeklere planör uçuşu ve paraşütle atlamayı öğretmeyi amaçlamıştır.¹⁶⁷ Türkkuşu'nda ilk eğitimlerini başarıyla tamamlayarak A ve B Brövesi almış olan 8 kişinin Rusya'daki Koktebel Yüksek Planör Okuluna eğitime gönderilmesine karar verilmiştir.¹⁶⁸

17 Ağustos 1935 tarihli Ulus Gazetesi'nde, Rusya'ya gönderilen 8 öğrenciden başka, Hilmi isminde bir öğrencinin daha Rusya'ya gönderildiği yazılmıştır.¹⁶⁹ Aralarında Sabiha Gökçen'in de yer aldığı 8 kişilik ekip 10 Temmuz 1935'te Sovyet Rusya'ya hareket etmiştir. Sabiha Gökçen ve erkek meslektaşları Sovyet Rusya'daki eğitimlerinin ilk etabını 11 Ocak 1936'da başarıyla tamamlamış ve ikinci etap eğitimine devam edebilmek için Moskova'daki Motorlu Uçaklar Okuluna gitmişlerdir.¹⁷⁰ Sabiha Gökçen, Moskova'da manevi kardeşi Zehra'nın ölüm haberini öğrenmiş ve Türkiye'ye dönmeye karar vermiştir. Atatürk'ün teşviki ile Ankara-Ergazi'deki Türkkuşu tesislerinde tekrar çalışmalara başlamıştır.¹⁷¹

Türk Tayyare Cemiyetinin adı 24 Mayıs 1935'teki 6. Büyük Kongre'sinde "*Türk Hava Kurumu*" olarak değiştirilmiş ve Türkkuşu, 200 üyesi ile çalışmalarına başlamıştır.¹⁷²

9 Ağustos tarihli Ulus Gazetesi'nde Türkkuşu'nun çalışmaları sayesinde memleketimizin uzun yıllardan beri hava sporlarına önem veren memleketler seviyesine çok yakın bir zamanda ulaşacağı belirtilmiş ve Türkkuşu üyelerinin sayısının şimdiden 270 kişiye ulaştığı yazılmıştır. Yoğun ilgiden dolayı uçuş alanına günde iki kez sabah ve akşam yapılan servis sayısının iki sabah ve iki akşam olarak 4'e çıkarıldığı eklenmiştir.¹⁷³ 1935 yılında Kayseri Uçak Fabrikasında Türkkuşu için 3 farklı tipte 50 planör üretilmiştir.¹⁷⁴

9 Ağustos 1935 tarihinde İzmir'de açılacak Türkkuşu şubesinin açılışı için incelemelerde bulunmak üzere Sovyet pilotlarından Anohin ve diğer iki arkadaşı İzmir'e ulaşmıştır. Uçuş alanı için uygun yerleri incelemek üzere bir hafta İzmir'de kalmışlardır.¹⁷⁵ Burada çalışmalara başlayan uzmanlar, halkın yoğun ilgisiyle karşılaşmışlardır. Uzman Anohin deneme uçuşları yapmış ve paraşütle atlayarak denize inmiştir. Bu uçuşları izleyen İzmir gençlerinde,

166 Gökçen, s. 80-81.

167 Kaymaklı, s. 221.

168 Aykut Canlı, "*Osmanlıdan Cumhuriyet'e Askeri ve Sivil Havacılık Eğitimi*", Gazi Üniversitesi SBE, Ankara, 2019, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 264.

169 Ulus Gazetesi, 17 Ağustos 1935, s. 3.

170 Meral Balcı ve Yeşim Karadeniz, "*Cumhuriyet Modernleşmesinin Genç Kadın Pilotu: Sabiha Gökçen*", *Marmara Üniversitesi Kadın ve Toplumsal Cinsiyet Araştırmaları Dergisi*, C 2, S 1, 2018, s. 5.

171 Gökçen, s. 106-107.

172 Yalçın, "*Kuruluşundan Günümüze...*", s. 274-275.

173 Ulus Gazetesi, 9 Ağustos, 1935, s. 1.

174 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)*, 11. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s. 38.

175 Ulus Gazetesi, 10 Ağustos 1935, s. 3.

planörcülük için büyük heves uyanmıştır. Ulus Gazetesi İzmir’de gelecek yıl bu gençlerin de uzmanlar gibi uçacakları yorumunda bulunmuştur.¹⁷⁶ 29 Eylül 1935’te Türkkuşu için Kayseri Uçak Fabrikasından 1 tane, Rusya’dan 6 tane planör gelmiştir. Rusya’dan ayrıca 10 tane paraşüt ve amortisörler de gelmiştir. Türkkuşu alanında, çalışmalara devam edilmiş, öğretmenler, alınan sonuçların normalden çok daha iyi olduğunu belirtmişlerdir.¹⁷⁷ Cumhuriyet Bayramı kutlamalarında, Türkkuşu öğrencilerinin kalabalık geçiş töreninin ardından planörlerden paraşüt atlayışları yapılmıştır. Bu başarılı atlayışlar hava sporlarının Türk gençleri arasında çok rağbet gördüğünü ve büyük sevgi uyandırdığını göstermiştir.¹⁷⁸ Ulus Gazetesi, Türkkuşu’ndaki eğitimler ve öğrencilerin gelişimi hakkında uzman Anohin ile bir görüşme yapmıştır. Anohin Türkkuşu’nun faaliyetleri hakkında şu açıklamada bulunmuştur:

“Türkkuşu alanında paraşütle çalışan yirmi üyemiz vardı. Talebelerin pek çoğu bu yeni ve önemli sporda muvaffak oluyorlar. Bunların hepsi cesur ve soğukkanlıdır. Bilhassa inişlerden sonra hepsini çok neşeli buluyorum. İşlerinde çok muvaffak olup muallim olanlar olduğu gibi atılış dereceleri nispetin üstünde olanları da vardır. Talebeler, Türk paraşütçülüğünün istikbali hakkında bana çok ümitler veriyorlar. Talebeler arasında bayan da vardır. Bayan paraşütçü, arkadaşlarından hiçbir suretle geri kalmadığı gibi cesareti, soğukkanlılığı ve atılış dereceleri ile birçok arkadaşlarını şimdiden geri bırakmış bulunmaktadır. Paraşütçülük hâlen Avrupa’da ve Amerika’da çok önem kazanmıştır. Çünkü yapılan atılışlar vücutta olan sağlamlık, soğukkanlılık, sinirlere hâkim olmak, korkuyu gidermek gibi bir uzman için çok mühim olan birçok vasıflar bahşetmektedir. Mesela bin metreden yapılan bir atılışı düşünelim. Talebenin kendisine verilen direktiflere göre 700 metreye kadar paraşütünü açmadan düşecek, yani havada sekiz saniye bir taş gibi mütemadiyen yere sürüklenecektir. Bu asabı yerinde olmayan bir kimsenin yapacağı iş değildir. Hâlbuki Türkkuşu paraşütçülerinin böyle bin metreden yapılmış birçok atılışları vardır. Talebeler 300 metre bir taş gibi düştükten sonra paraşütlerini açıyorlar ve yere gayet normal şartlar içinde iniyorlar. Günün her saatinde olduğu gibi akşamın karanlık saatlerinde atılışları tam bir muvaffakiyetle sonuç vermektedir. Akşam karanlıklarının paraşütçüler üzerinde yapacağı ruhi tesirler düşünülecek olursa hiçbir fevkaladelik yokmuş gibi korkusuzca atılarak alınan bu dereceler çok memnuniyet vericidir. Sonra Türkkuşu paraşütçüleri günün muhtelif saatlerinde atladıkları gibi rüzgârın saniyede yedi, sekiz metre hızla estiği kuvvetli havalarda da atlamışlar ve muvaffakiyetle inmışlerdir. Cumhuriyet Bayramı’nda yapılan büyük törende Türkkuşu adına yedi paraşütçü iştirak etmiştir. O gün rüzgârın sürati saniyede sekiz metre idi. Rüzgâr yokmuş

176 Ulus Gazetesi, 13 Ağustos 1935, s. 5.

177 Ulus Gazetesi, 30 Eylül 1935, s. 3.

178 Ulus Gazetesi, 30 Ekim 1935, s. 1, 3.

gibi atlamışlardır. Dünyanın hiçbir yerinde rüzgârın sürati dokuz metreyi aşmca paraşütle atlanılmaz. Gördünüz ki rüzgâr saniyede dokuz metreye yaklaşırken bile Türkkuşu paraşütçüleri atladılar. Paraşütçülükte atılışlar kadar yere inişler de mühimdir. Şimdiye kadar en ufak bir kazanın kaydedilmemiş olması da gösteriyor ki gençler bunda da muvaffak oluyorlar.”¹⁷⁹

Türkkuşu'nun esas eğitim merkezi olan Eskişehir'in İnönü ilçesindeki havacılık kampı, 1 Haziran 1936'da açılmıştır. Kampta paraşüt, planör ve uçak eğitimi verilmeye başlanmıştır.¹⁸⁰ Eylül ayı sonuna kadar 20 kız, 120 erkek öğrenci planör eğitimlerini tamamlayarak ertesi yıl uçak eğitimine alınmıştır.¹⁸¹

29 Ağustos 1936 sabahı, Türkkuşu öğretmen muavinlerinden Emrullah Ali (Yıldız) Bey, bir yelken planörüyle saat 08.20'de uçarak gece saat 02.55'te yere inmiştir. Emrullah Ali Bey, 18 saat 35 dakika havada kalarak 16 Ağustos 1936 günü, B. Ferit Orbay tarafından yapılan 9 saat 49 dakikalık uçuş rekorunu 8 saat 46 dakika geçerek yeni Türkiye rekorunun sahibi olmuştur.¹⁸² Emrullah Ali Bey ve öğretmen adayı Sezai Göksoy, 12 Haziran 1938 tarihinde iki kişilik planörle, 14 saat 20 dakika havada kalmışlar ve dünya rekorunu, 21 dakika geçerek yeni dünya rekorunu kırmışlardır.¹⁸³

Türkkuşu gençlerin havacılığa olan ilgisini artırmıştır. Gazi Terbiye Enstitüsü Beden Eğitimi öğrencileri, 29 Ocak 1936 tarihinde Türkkuşu uçuş alanında ilk paraşüt denemelerini yapmışlar ve 4 öğrenci 900 metreden atlamıştır. Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, bu eğitimi izlemiş ve gençlerle yakından ilgilenmiştir.¹⁸⁴

30 Eylül 1936 tarihli Kurun Gazetesi'nde Türk Hava Kurumunun bu yıl Konya ve Antalya illeri ile Akdeniz ve Karadeniz sahillerindeki birçok ilde, Türkkuşu şubeleri açmak için hazırlıklara başladığı bilgisi verilmiştir.¹⁸⁵ 29 Ekim 1936 Cumhuriyet Bayramı kutlamalarında, Türkkuşu'nda yetişmiş paraşütçülerden Rüstem Mavituna, Abdurrahman Türkkuşu ve Mehmet Esengil, ilk kez uçaklardan toplu atlayış yapmışlardır. Gösterileri izleyen Atatürk, Türk Hava Kurumuna şu yazıyı göndermiştir:

“Bugünkü geçit resmi, Türk Hava Kurumu için verimli çalışmalarını göstermek hususunda çok güzel bir vesile oldu. Türkkuşu'nun planör uçuş ve akrobasisleri, paraşütçülerin hareketleri parlak ve ümit verici idi. Kurum Başkanı Fuat Bulca'yı, Kurumun ve Türkkuşu'nun bütün mensuplarını tebrik eder başarılarının devamını dilerim.”¹⁸⁶

179 Ulus Gazetesi, 24 Kasım 1935, s. 4.

180 Kline, s. 218.

181 Akdemir, s. 63.

182 Akşam Gazetesi, 1 Eylül 1936, s. 2. Ulus Gazetesi, 1 Eylül 1936, s. 1.

183 Adıgüzel, *Gökteki Venüs...*, s. 38.

184 Ulus Gazetesi, 30 Ocak 1936, s. 5.

185 Kurun Gazetesi, 30 Eylül 1936, s. 2.

186 Kline, s. 220-221.

1937 yılında Harbiyeden hava sınıfına ayrılan subaylar, uçuş eğitimlerine başlamışlardır. Gazi Terbiye Enstitüsünden öğretmen olarak mezun olacak gençlere, düzenli havacılık eğitimleri verilmiştir. Bursa'ya gelen Türkkuşu uçakları ile uçmak için yüzlerce kişi toplanmış, büyük kalabalık nedeniyle kura çekilerek 20 kişi uçurulmuştur. Türkkuşu'nun faaliyetleri, halkın havacılığa olan ilgisini büyük oranda arttırmıştır. Ülke genelinde havacılığa karşı artan ilgi nedeniyle hava gücümüze, kısa zamanda 1.000 uçak ve 15.000 havacı kazandırılması hedeflenmiştir.¹⁸⁷ 1937 yılı Cumhuriyet Bayramı kutlamalarında başta Atatürk kızı Sabiha Gökçen'in uçağı olmak üzere, hava filosu meydan üzerinden geçmiş, uçaklardan sonra, Türkkuşu uçak ve planörlerinin başarılı uçuşları izlenmiştir. Türkkuşu paraşüt uçaklarından, 20 paraşütçü aynı anda yere atlamışlar ve paraşütçülerin Akköprü sahası üzerinde, ağır ağır yere inişleri muhteşem bir görüntü oluşturmuştur. Törenin sahası üzerinde yükselen bir Türkkuşu balonu Atatürk'ün büyük bir portresini resmigeçidin sonuna kadar taşımıştır.¹⁸⁸

Cumhuriyet'in 15. yılı, büyük bir coşkuyla kutlanmıştır. Ulus Gazetesi Türkkuşu öğrencilerinin resmigeçitlerini, planör ve paraşüt atlayışlarını şöyle anlatmıştır:

*“Genç Türkkuşu üyeleri, bembeyaz tulum elbiseleriyle, beyaz güvercinler gibi fakat yerde yürüyerek geçit resmi sahasını geçtiler ve çok alkış topladılar. Bu sırada bir gelin kadar süslü, allı yeşilli, mavili planörler, havada muhtelit hünerler yaparak bütün gözleri havaya çektiler. Biraz ilerde üç tayyare ve hemen onların yanında mavi gökyüzüne beyaz kontrastlar yapan on kadar beyaz ve büyük papatya görünmüştü. Bunlar, bu üç tayyareden kendilerini hava boşluğuna bırakan genç paraşütçülerdi Çok alkışlandılar.”*¹⁸⁹

Türkkuşu'nun 1939 yaz dönemindeki çalışmaları şu şekildedir:

Etimesgut Motorlu Tayyare Kampında, 55 liseli, pilot şehadetnamesi almış aynı zamanda askerî bröve hazırlık uçuşu sayılabilecek olan sorti ve spiral de yapmışlardır. Etimesgut Motorlu Tayyare Kampında 10.000'den fazla iniş-kalkış yapılmış, 2.500 saat kadar uçulmuştur. İnönü planörcülük kampında yaz devresinde, 258 planör pilotu brövesi verilmiş, 125 liseli en kıymetli planörcülük şehadetnamesi olan C Yüksek Yelken Uçuşu Pilotu Brövesi'ni kazanmışlardır. Genelkurmay Başkanlığının emri ile Hava Kurumunun açmış olduğu Hava Gedikli Hazırlama Yuvasına kayıt yaptıran 226 gençten 150'si makinist ve ihtisas gediklisi olarak 50'sine motor, tayyare ve planörler üzerinde nazari, ameli ve mesleki dersler gösterilmiştir. Pilot olacak 100 Hava Gediklisi Hazırlama Yuvası talebesi, kasım sonuna kadar devam edecek olan uçuş talimlerinde tamamen C Brövesi almış bulunacaklardır. Bundan başka, bu gençlere planör üzerinde akrobasi yaptırılacak,

187 Cumhuriyet Gazetesi, 2 Mart 1937, s. 1.

188 Cumhuriyet Gazetesi, 30 Ekim 1937, s. 7.

189 Ulus Gazetesi, 30 Ekim 1938, s. 8.

tayyare yedeğinde planör idaresi de öğretilenektir. Bu gençlerden başka, 1939'da Harbiyeden mezun olmuş 80 havacı subay, 16 Eylül'de İnönü'ye gelerek Ankara'da tahsilde buldukları sırada Türkkuşu'nda gördükleri planörlerle uçuş kurslarını ekim ayı sonuna kadar İnönü'de kalmak suretiyle tamamlayacak ve Yüksek Yelken Uçuşu C Brövesi almakla beraber planörler ile akrobasi, tayyare yedeğinde uçuşlar yapacaklardır. Hava makine subayı olan 20 subaya da mesleki dersler verilecektir. Bu suretle haziran sonundan kasım sonuna kadar devam eden bir devrede İnönü'de 40 binden fazla uçuş yapılarak kampa gelen 628 gençten 268 liseli, 150 gedikli, 100 hava subayı olmak üzere 518 gence havacılık talimleri yaptırılmış olacaktır. Bu müddet zarfında Türkkuşu Teşkilatı tarafından, bu sene şubat ayında mezun olacak Harbiye ikinci sınıf hava talebesine planör tayyarecilik teknolojisi dersleri verilmiştir. Türkkuşu atölyesinde son 8 ay içinde yeni 75 planör inşa edilmiş, 45 planör, 10 tayyare ve 20 motorun tamiri yapılmıştır.¹⁹⁰

Halkın desteği ile Türkkuşu, başarılı çalışmalar yapmaya devam etmiştir. Eğitime 13 planörle başlanmış, Ankara'daki planör atölyesinde yapılan planörlerle, 1938 yılında planör sayısı 135'e çıkmıştır. 1936-1939 yılları arasında uçak sayısı 3'ten, 42'ye, pilot sayısı 32'den 145'e, paraşütçü sayısı da 60'tan 131'e yükseltilmiştir.¹⁹¹

Türk Hava Kurumunun 1940 yılı Kurultay'ında Türkkuşu Kurumunun gelişim ve faaliyetleri ayrıntılı olarak anlatılmıştır:

Henüz 5 yaşında doldurmuş olan Kurumumuzun, Türkkuşu Müessesesinin bugüne kadar aşmış olduğu merhale Sayın Kurultay'ın takdirlerine layık olabilecek derecededir. Kurumun üzerinde çalıştığı havacılık mevzuları dörde ayrılmıştır:

- A) Planörcülük,
- B) Motorlu Tayyarecilik,
- C) Paraşütçülük,
- D) Modelcilik.

Planörcülük: Yüz binlerce liraya mal olan tayyareleri kendilerine emniyet edeceğimiz vatan müdafaasında kendilerinden kahramanca hizmetler bekleyeceğimiz havacıların seçiminde planörcülük (motorsuz tayyarecilik) çok mühim bir rol oynamaktadır. Planör havacı olacak gencin kabiliyet ve enerjisini ölçmeye hizmet etmekte havacının nefsinin itimadını artırmakta ve pilot yetiştirme masrafını azaltmaktadır. Planörle uçmamış gençlerin motorlu tayyarelerle yalnız uçağa binmeleri için öğretmenle birlikte en az 200 uçuş yapmaları lazım gelirken planör üzerinde muvaffak olmuş gençlerin motorlu tayyareyi kullanabilmeleri için öğretmenle 40 uçuş yapmaları kâfi gelmektedir. Türk Hava Kurumunun İnönü'de kurduğu Planör Kampı 10 Temmuz 1936'da çalışmaya başlamıştır.

190 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.408.7.

191 Akdemir, s. 63-64.

İlk yıl 18-35 yaşlarındaki okuryazar her vatandaşın kamplara kabulü düşünülmüş, ikinci yıl ortaokula devam şartı konarak yaş hududu daraltılmış, üçüncü yıl ortaokulun son sınıfında ve dördüncü yıl lisenin 9. sınıfında bulunmak asgari tahsil haddi olarak tespit edilmiş bir yandan da sıhhi muayene şartları ağırlaştırılarak kalite yavaş yavaş yükseltilmiştir. Bu sıkı tedbirlere rağmen alaka her sene biraz daha artmış ve bugün 14 vilayet merkezimizde Türkkuşu gençleri kanatlı neslin ilk çekirdeklerini teşkil etmiştir.

İnönü Planör Kampında her yaz 3 ay çalışmakta olan gençler (A B C) derecelerinden geçmekte ve C derecesine çıkanlara bröve verilmektedir. 1935'ten 1938'e kadar Planör Pilotu Brövesi alanların sayısı 313'ten 730'a ve Yüksek Yelken Uçuşu Brövesi alanların sayısı 322'den 489'a yükselmiştir.

İnönü Planör Kampında 226.000 lira kıymetinde modern havacılık tesisleri kurulmuştur. Planörcülük sahasındaki faaliyetimiz genişledikçe bu mesainin ihtiyaç gösterdiği malzemenin miktarı da o nispette artmaktadır.

Planörlerimizin uçuşlarda elde ettikleri muvaffakiyet de çok kıymetlidir. Bugüne kadar yapılan planör uçuşlarının sayısı 80.882'ye varmıştır. Planör öğretmenlerimizin yüksek kalitesinin bir ifadesi olan millî rekorlarımız ölçüde vasatı bir kıymetle 4. gelmektedir. Havada kalma millî rekorumuz, 1 kişilik motorsuz tayyareler ile 18 saat 35 dakika daha mühim olan 2 kişiliklerle 14 saat 20 dakikadır. Uzun mesafe rekorumuz 175 kilometre irtifa rekorumuz 3.200 metredir.

Motorlu Tayyarecilik: Planör Kampında yüksek kabiliyet gösterenler bir sene sonra Etimesgut'taki Motorlu Tayyare Kampına çağrılmaktadır. Etimesgut Kampı 1937'de faaliyete başlamıştır. Geçen yıla kadar bu Kamp'ta muvaffak olanlar beynelmilel Turizm Pilotu Şahadetnamesi kazanacak bir seviyeye çıkabilmekteydiler. Dünya buhranının hissettirdiği zaruret ve lüzum üzerine uçuşlar askerî tayyareciliğe hazırlık sahasma ilerletilmiştir. Etimesgut Kampında, 1937'den 1938 sonuna kadar yetişen pilotların sayısı 72 iken bu sene toplam 193'ü bulmuştur. Kurumumuzun tayyare mevcudu her yıl biraz daha artmaktadır. 1938 başında 14 talim ve römork tayyarelerimiz varken bugün tayyare mevcudu 52'ye yükselmiştir. Türk gençlerinin tayyarecilikte ölçü ile normalin çok üstünde bir kabiliyet göstermekte olduğunu sayın heyetimizin takdirine bilhassa arz etmek isteriz. Modelcilikten planöre ve planör motorlu tayyareye geçmek sistemi en üstün istidatları seçilmesinde çok isabetli bir rol oynamaktadır. Bu prensibin yardımıyla, Türk Hava Kurumu bütün milletler arasında ilk defa olarak 16 yaşında motorlu tayyare pilotları yetiştirmek mazhariyetini kazanmıştır. Tayyareciliğin hız aldığı her memlekette beynelmilel bir nizam mahiyetindeki bir teamülle motorlu tayyare pilotları için 17 yaş asgari had olarak kabul edildiği hâlde Gedikli Hazırlama Yuvarımızın ilk devresini iştirak edenlerden ilk olarak uçmaya muvaffak olan genç 16 yaşında kahraman bir Türk çocuğudur.

Paraşütçülük: Son yılların harplerinde paraşütçülüğe verilen büyük ehemmiyet, paraşüt kıtalarının faaliyeti sayın delegelerin dikkatlerinden uzak kalmamış olduğu şüphesizdir. Türk Hava Kurumu, bu mevzu üzerinde de faaliyetini yıldan yıla artırmaktadır. Ankara ve paraşüt kulelerimiz, yavrularımızı küçük yaştan itibaren havacılığa alıştırmaya çalışmaktadır. 1935'te tayyareden ve paraşüt kulelerinden atlayanlar 169 iken 1939'da 3.616 atlayış kaydedilmiştir.

Paraşütçülüğümüzü, yarının acil ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir seviyeye çıkarabilmek için lazım gelen tedbirleri almaktayız.

Modelcilik: İlk ve ortaokullarda tayyare modelleri yaptırmak gençlerde küçük yaştan itibaren uçuculuk vasıflarının ve kanatlanma sevgisinin yerleşmesine yaramaktadır. Model yaparak eli işe alışan genç, modelini uçurmak için birtakım havacılık bilgilerini öğrenmekte, birtakım fizik ve meteoroloji malumatı edinmekte açık havada spor yaparak araziye tetkik etmekte, teknik sahada mübahasalarda bulunmakta ve hatta benzeri olmayan buluşlarla bile karşılaşmaktadır. Öğretmenlerin derslerine göre sual ve meselelerini tayyareden ve havacılıktan almaları da artık bir usul hâline gelmiştir. Bu sıkı ihtimamın yardımı ile İngiltere, Fransa ve Almanya'da modelcilik ile uğraşan gençlerin mühendisliğe havacılığa ve makinistliğe intisap ettikleri daima görülmektedir. Havacılığın bir tayyare gerisinde 10-15 uçucuya ihtiyaç gösterecek bir mahiyet alması harplerde ise bu ihtiyacın birkaç misli artması geniş bir ihtiyat kütlesinin hazırlanmasına şiddetle zaruret gösterdiğine göre bir memleket gençliğinin küçük yaştan havacılık bakımından tetkike tabi tutulması ve el altında bulundurulması çok ehemmiyet almış ve bunun için modelcilik her tarafta en büyükler tarafından verilen hediyelerle müsabakaları teşvik eden beynelmil mahiyetli bir mevzu hâline girmiştir.

Türk Hava Kurumunun modelcilik mesaisi Gazi Terbiye Enstitüsü İş Şubesi atölyelerindeki modelcilik dersleri ile inkişafa başlamış, talebenin modelcilikten imtihana tabi tutulması kararlaştırılmış, Ankara Sanat Okulu öğretmenleri ile stajyerlerine ve talebeye haftada 3 gün 2'şer saat modelcilik dersi vermiştir. İstanbul Sanat Mektebinde ilköğretmen müfettişleri ile el işi öğretmenlerinin iştirak ettikleri büyük bir kurs açılmış bu kursa gelenleri aerodinamiğe, uçuş fenine ait esaslı nazariyelerle pervane, gövde, kanat, dümen yapılması, muhtelif motorlar, montaj, tezyin, boya işleri ve modellerin uçurulması öğretilmiştir. Gittikleri bölgelerde ayrıca kurslar açmış olan bu modelcilerin yetiştirdikleri öğretmenlerin sayısı 500'ü bulmuştur.

Modelcilik sabasında Kurumumuzdan hiçbir yardımı esirgemeyen Sayın Maarif Vekilimizin kıymetli müzaheretleri ile bu sene köklü esaslara dayanan yeni bir çalışma devresi açılmak üzere. Modelciliği teşvik için müsabakalar da yapılmakta ve kazananlara hediyeler verilmektedir. İlk müsabaka 14 Ocak 1940 tarihinde İstanbul'da yapılmış ve 74 model iştirak etmiştir. Başka vilayetlerde de yapılacak müsabakalarda kazananlar

arasında Ankara'da umumi bir yarışma hazırlanması programımıza konulmuştur. Merkez modelcilik laboratuvarı ile Ankara'da Yenişehir'de açılan modelcilik mağazası, hevesli bütün gençleri gerek ucuz malzeme tedariki gerek tedris bakımından tatmine çalışmaktadır.¹⁹²

Türkkuşu tesislerinde yapılan havacılık faaliyetleri Türk Hava Kurumunun yayın organı olan “*Havacılık ve Spor*” dergisinde her yıl düzenli bir şekilde, ayrıntılı olarak yayımlanmıştır.



Fotoğraf 24: Kayseri Uçak Fabrikasında Türkkuşu İçin Üretilen Planörler, 1935¹⁹³

¹⁹² Türk Hava Kurumu Arşivi, 23-24 Mayıs 1940, Büyük Kongre Kararları.

¹⁹³ 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü Arşivi.

2.4. KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

2.4.1. Türk Hava Sanayisi Kurma Çalışmaları

Türk devleti uçağı askerî alanda ilk defa Balkan Savaşlarında kullanmıştır. Osmanlı Devleti ordusu envanterine 1912-1918 arasında yaklaşık 450-500 uçak alınmıştır. Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında Türk havacılık teşkilatı küçültülerek yeniden yapılandırılmış ve İtilaf devletlerinin İstanbul'u işgali sonrasında da tamamen kaldırılmıştır. Osmanlı Devleti Dönemi'nde hava harp sanayisi alanında bir çalışma başlatılamamıştır. İstiklal Savaşı yıllarında Büyük Millet Meclisinin teşkilatını kurduğu ilk birimlerden birisi Hava Kuvvetleri Teşkilatı olmuştur. İstiklal Savaşı'nda, Yunanların hava gücü daima baskı altında tutulmuş, düşman uçakları Türk cephesine yaklaştırılmamıştır. Atatürk, havacılığın Türkiye'nin bağımsız ve güçlü bir devlet olması yolunda önemli müesseselerden biri olmasına hayatı boyunca önem vermiştir. Uçan Türk gençliğini semaların güvencesi olarak görmüştür. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrası havacılık özel bir ilgi alanı olmuş ve her zaman gündemde yer almıştır. Türk Hava Kuvvetlerinin güçlendirilmesine önem verilirken hava endüstrisinin Türkiye'de kurulmasına da özel önem verilmiştir. Atatürk tarafından söylenen "*İstikbal göklerde*." sözü ise bir stratejist olarak geleceğe olan öngörüsündeki haklılığının bugün de devam ettiğini göstermektedir. Osmanlı Devleti bu önemli icada oldukça erken bir zamanda ilgi göstermiş ve gelişmiş ülkelerle hemen aynı zamanda ordu teşkilatına havacılığı dâhil etmiştir. Mustafa Kemal'in meslek hayatı ile uçağın yerden kesilmesi, tarihî süreç olarak aynı döneme denk gelmektedir. Türkiye, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında başlayan Trablusgarp Savaşı ile harp ortamından ancak 1922 yılı sonunda kurtulabilmiştir. Diğer ulusların savaşı ortalama 4 yıl sürerken Türk milletinin savaşı kesintisiz 11 yıl sürmüştür. 1911-1922 yılları arasında savaşlardaki en önemli yenilik, uçakların bir savaş aracı olarak kullanılması olmuştur.¹⁹⁴

Birinci Dünya Savaşı süresince uçak endüstrimizin bulunmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuştur. Millî Mücadele Dönemi'nde bu noksanlık sıkıntılı durumlar yaratmıştır. Malzemesizlikten ve imkânsızlıklardan uçaklar tamir edilemez hâle gelmiştir. Gazi Mustafa Kemal Atatürk savunma sanayisi ve harp endüstrisi konusunda en ileri teknolojiyi temsil eden havacılık sanayisinin kurulması için direktiflerini vermiştir. Havacılık sanayisinin temelini oluşturan unsurlar, makine tezgâhları, kalıplar, ham malzeme, motor ve teçhizatın yanı sıra ve daha önemlisi yetişmiş uçak araştırma geliştirme uzmanları, dizayn elemanları ile imalat mühendisi, teknisyen ve işçilerdir. İstenildiği zaman teçhizat ve ekipman parayla sağlanabilir fakat bilgili, tecrübeli değerlerin yetiştirilmesi uzun zaman ister. Bunun içindir ki İstiklal

194 Yalçın, "Atatürk'ün Havacılık Anlayışı...", s. 252-260.

Savaşı'nı görmüş devlet idarecileri 1925 yılında Avrupa'da uçak mühendisi yetiştirilmesi yönünde adımlar atmışlardır.¹⁹⁵

Türkiye'nin o zamanki yöneticilerinin ekonomik bağımsızlığa ve kendi kendine yetmeye bu kadar önem vermelerinin bir sebebi de Lozan Görüşmeleri sırasında İngiliz Heyeti Başkanı Lord Curzon'un sömürgeci düzen anlayışını yansıtan şu sözleri olmuştur:

*“Konferanstan bir neticeye varacağız. Ama memnun ayrılmayacağız. Hiçbir işte bizi memnun etmiyorsunuz. Hiçbir dediğimizi makul olduğuna, haklı olduğuna bakmaksızın kabul etmiyorsunuz. En nihayet şu kanaate vardık ki ne reddederseniz hepsini cebimize koyuyoruz. Memleketiniz haraptır; imar etmeyecek misiniz? Bunun için paraya ihtiyacımız olacak. Parayı nereden bulacaksınız? Para bugün dünyada bir bende, bir de bu yanındakinde (ABD Delegesi). Unutmayın ne reddederseniz hepsi cebimdedir... Para kimsede yok. Ancak biz verebiliriz... İhtiyaç sebebiyle yarın para istemek için karşımıza gelip diz çöktüğünüz zaman, bugün reddettiklerinizi cebimizden birer birer çıkarıp size göstereceğiz.”*¹⁹⁶

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu yıllarda hava silah sistemleri bakımından yurt dışına bağımlıydı. Bu nedenle Türkiye'de, on beş yıllık (1925-1938) dönemde envantere kırdan fazla uçak tipinin girmesi, Batılı orduların gerisinde kalmama çabasını yansıtmaktadır. Bu tedarikte gerekli olan kaynak başlıca uçaklarından karşılanmıştır. Bu süre içinde 74 milyon lira toplanmış ve bunun 54.000.000 lirası Türk Hava Kuvvetlerine uçak alınması için Millî Savunma Bakanlığına aktarılmıştır.¹⁹⁷

Havacılığın gelişmesine yönelik devlet tarafından olduğu kadar varlıklı Türk zenginleri ve bilgisini ortaya koyan insanlar tarafından da Cumhuriyet'in ilk yıllarında ciddi girişimler yapılmıştır. Türk Silahlı Kuvvetlerinin ayrılmaz bir parçası olan Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı dönemin gereklerine göre en modern silah sistemleri (uçaklar, hava savunma silahları vb.) ile donatılmıştır. Envantere giren silah sistemlerinin faaliyetini sağlayabilmek için ise içeride bakım ve onarım kabiliyeti kazanılması çalışmaları sürdürülmüştür.¹⁹⁸

Dönemin Başbakanı İsmet İnönü 19 Ekim 1925 tarihinde, Türk Tayyare Cemiyetinin Kongresi'nde yaptığı konuşmasında:

“... Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedbirleri, tayyare

195 Kaymaklı, s. 351.

196 Şerafettin Turan, İsmet İnönü Yaşamı, Dönemi ve Kişiliği, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 2000, s. 59.

197 Yalçın, “Atatürk'ün Havacılık Anlayışı...”, s. 252-260.

198 Yalçın, “Türk Hava Harp Sanayisi...”, s. 69-70.

üretimine yarayacak bütün temel maddelerin vatandan çıkarılması ve sağlanmasını...”¹⁹⁹ şeklinde konuşarak düşüncesini dile getirmiştir.

Uçak sanayisi bir ülkenin ağır sanayi etkinliklerinin son aşaması olarak tanımlanır. Bir taraftan bilime, diğer taraftan bilimsel çalışmaların ürünü olan yüksek teknolojiye dayalıdır. Oldukça büyük ölçekli yatırımlara gereksinim vardır.²⁰⁰

Sadece yurt dışından uçak almayı değil kurulacak havacılık sanayisi ile bu alanda dünyada söz sahibi bir ülke olmayı amaçlayan Atatürk, kararlılığını şu sözlerle ifade etmiştir:

“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedeğimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrularak bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa surede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayisine bakınız... Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birdenbire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanları yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayisi alanına, otomotiv sanayisine; kısaca aklımıza gelen her alana... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış, teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.”²⁰¹

Mustafa Kemal Atatürk havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izlemiş, bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye’de de uygulama alanına sokmaya çalışmıştır. Atatürk’ün düşüncesine göre insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmeler havacılık alanında olacaktır. Hatta insanoğlunun uzaya, aya ve benzeri gezegenlere gideceğini öngörmüştür.²⁰²

Mustafa Kemal Atatürk’ün direktifleri doğrultusunda yoğun bir şekilde Türk havacılık sanayisinin kuruluşuyla ilgili çalışmalar başlatılmıştır. Türkiye’nin o dönemki ekonomik şartları, havacılık sanayisi gibi ağır bir projeyi tek başına yapacak güçte değildir. Sermaye piyasası oluşmadığı için özel teşebbüsten de bir atılım olamamıştır. Bunun için gerekli olan strateji, yabancı ortak olarak belirlenmiştir. Mustafa Kemal Atatürk bu stratejiyi şöyle açıklamıştır: “Birtakım ekonomik meseleler vardır ki biz bunları

199 Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık...*, s. 193. Verel, C 2, s. 17.

200 Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık...*, s. 206.

201 Yavuz, “1923’ten 2010’a Türkiye’de Uçak...”, s. 628-629.

202 Cevat Sarıkaya, *Tarihî Gelişimi İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze, 2005, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 30.

kendi kaynaklarımızla ve yalnız kendi sermayemizle çözümlenemeyiz. Bize yardım edecek dostlar aramaya mecburuz.” Hava sanayisi için de bu doğrultuda bir yol seçilmiştir.²⁰³

Uçak fabrikası kurma girişimlerinde Almanların adı öne çıkmıştır. 1924 yılında Türk-Alman diplomatik ilişkileri yeniden başlamıştır.²⁰⁴ İngiltere ve Fransa’yla olan siyasi soğukluk Türkiye’yi ekonomik açıdan Almanya’ya yaklaştırmıştır. Türkiye, Alman sermayesi açısından büyük imkânlarla sahip bir ülke olarak görülmüştür. Dönemin Alman Büyükelçisi Rudolf Nadolny yazdığı raporda, Türkiye’nin ekonomik sorunlarını kısa sürede çözmek için Avrupa’dan yardım talep edildiğini, ancak ülkenin yeniden ekonomik olarak yabancı etkisine girmesi istenmediğinden, Almanya’nın ekonomik yaklaşımının sömürge anlayışından uzak olması gerektiğini belirtmiştir. Rudolf Nadolny anılarında, Alman sanayisinin Türkiye’deki yatırımlarının önemine değinmiştir.²⁰⁵

Birinci Dünya Savaşı sonrası Almanlarla yapılan Versay Antlaşması’yla (11 Kasım 1918) Almanların uçak ve harp sanayi faaliyetleri kısıtlanmıştır. Alman firmaları kendi ülkelerinde faaliyet gösteremediklerinden başka ülkelerde fabrika kurmaya girişmişlerdir.²⁰⁶ Cevat Abbas Bey ve ekibinin havacılık alanında tetkik yapmak için gittikleri Avrupa seyahatinde, Büyükelçi Kemalettin Sami (Gökçen) Bey vasıtasıyla Junkers, Rohrbach Uçak Fabrikaları yöneticileriyle de görüşülmüştür. Rohrbach Firmasının yetkilisi barış antlaşması gereği uçak yapma yetkilerinin olmadığını, Almanya’da değişik parçalar imal ederek İsviçre’de montaj yaptıklarını söylemiştir.²⁰⁷

Alman yatırım talebi; Versay Antlaşması’nın kısıtlayıcı hükümlerini ortadan kaldırarak elindeki üretilmiş uçakları eritmek ve Türkiye’de Alman silah endüstrisini kurmak üzerine olmuştur. Alman Büyükelçisi Rudolf Nadolny bu durumun gerçekleştiği takdirde Alman nüfuzun Türkiye’de siyasi ve iktisadi ilişkilere katkıda bulunabileceğini düşünmüştür.²⁰⁸ Eski müttefik olan iki ülke için de bu iş önem arz etmiştir. Çünkü Almanya’nın tekno-

203 Serdar Sarısır, “Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri”, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 1998, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 45.

204 Yavuz Özgüldür, “1923-1945 Dönemi Türk-Alman İlişkileri”, Ankara Üniversitesi, Ankara, 1991, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 80.

205 Erkan Dağlı, “Atatürk Dönemi Alman Büyükelçileri 1923-1938”, Selçuk Üniversitesi SBE, Konya, 2013, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 69, 70, 73.

206 Haşim Erdoğan ve Enes Öz, “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Kayseri’de Teknik Anlamda Bir Girişim: Kayseri Uçak Fabrikası”, *Turan Stratejik Araştırmalar Dergisi*, C 8, S 32, Sonbahar 2016, s. 171.

207 Fatih Dervişoğlu, “İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sabasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: TOMTAŞ”, *Cumhuriyet International Journal of Education*, S 3, 2014, s. 70, 71.

208 Cemil Koçak, *Türk Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askerî ve Ekonomik İlişkiler*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 51-55.

lojisi, Türkiye'nin bağımsız iradesiyle kurulacak olan bu işe iki tarafın da ihtiyacı olduğundan çıkarları örtüşmüştür.²⁰⁹

Haziran 1924'te hava taşımacılığı ve uçak fabrikası yapım işi için firmalarla görüşülecek konuları belirlemek için Genelkurmay Başkanlığı, Millî Savunma, Bayındırlık ve Ticaret Bakanlıklarından oluşan bir ekip kurulmuştur. Bu ekibin belirleyeceği şartlar dâhilinde şirketlerle görüşülmüştür²¹⁰

Hava sanayisinin kurulması yönünde iki teklif gelmiştir. Müracaatlar Ağustos 1924'te Ticaret Bakanlığınca incelenmiştir. Junkers Şirketi temsilcisi Mösyö Tihaim ve Franco-Roumaine Şirketi temsilcisi Mösyö Jan Silen ile görüşülmüş, kendileri benzinle birbirine bağlı hareket eden motorları Türkiye'de kısa zamanda imal etmenin mümkün olmadığını ve böyle bir teklifte bulunmayacaklarını ifade etmişlerdir. Fakat Hükümetin asıl isteği, uçağın asıl aksamı olan motorun ülkemizde yapılmasıdır. Şirketler henüz kararlaştırılmış bir teklif yapmamışlardır. Teklif sahiplerine, Lozan Antlaşması'yla Türkiye'nin de kabul etmiş olduğu, Uluslararası Hava Taşımacılığı Mukavelenamesi'ne bağlı kalarak Genelkurmayca takip edilen amaçları mümkün olduğunca elde edecek şekilde, antlaşma müsvedesine bağlı olarak geçici bir hava taşımacılığı ruhsatı verilmesi uygun görülmüştür. Hava Kuvvetlerince tespit edilen şartlara bağlı olarak Türkiye'de yapılacak uçak fabrikaları hakkında şirketlerin üç ay zarfında teklif vermeleri ve şartnamelelerini hazırlamaları söylenmiştir. Bu teklifin on gün önceden bildirmesi, geçiciliği kabul edilmek şartıyla her iki şirkete de geçici hava taşımacılığı ruhsatı verilmesi, üç ay içinde verilecek kati tekliflerle meselenin halledilmesi, Genelkurmayla görüşülerek Bakanlar Kurulunca kabul edilmiş, gereğinin takip edilmesi için ilgili bakanlıklara bildirilmesine karar verilmiştir.²¹¹ Millî Savunma Bakanlığının isteği üzerine Alman Junkers Firmasından pazarlık usulüyle 10 adet uçak alınması Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.²¹² Aynı yıl Bakanlar Kurulu 16 adet de "Brege" uçağının alınmasını kararlaştırmıştır.²¹³

1924 yılının sonlarında, Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami (Gökçen) Bey; Junkers Uçak Fabrikası, AEG Siemens Elektrik Fabrikaları, Telefunken vb. kuruluşları ziyaret etmiştir. Bu fabrikalarda hangi işlerin yapıldığını, üretimlerini, çalışanlarını anlatan bir rapor yazmıştır. Raporda, Junkers Şirketinin 250 mühendis ve 3.000 işçi ile çalıştığını, bomba uçağı olarak 2 kişilik ayda 100 uçak yapıldığı, uçaktaki bütün ahşap malzemeyi kaldırarak yerine demir ve alüminyum kullandıklarını belirtmiştir. Kemalettin

209 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*, C 26, S 78, 2010, s. 571.

210 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 10.29.12, 15.06.1926.

211 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 10.41.18, 27.08.1924.

212 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 11.56.12, 26.11.1924.

213 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 9.26.10, 19.05.1924.

Sami Bey bu uçaklardan biriyle Berlin'den Dessau'ya gitmiştir. Junkers Şirketinin Rusya'da da fabrika kurduğunu, burada ayda 50 uçak yapıldığını, Rusya'daki bu fabrikanın mühendislerinin çoğunun Alman olduğunu belirtmiştir. Junkers Fabrikasının Türkiye'de de bir uçak fabrikası yapmaya istekli olduğunu eklemiştir. Bununla ilgili planları Ankara'ya göndermiş, gelecek ilkbaharda inşaata başlayabilmek için işten anlar bir komisyonun Berlin'e gönderilmesini ve istenen uçak tipleri hakkında karar verilip bu kararın Junkers Fabrikasının mühendisleri ile görüşülerek ona göre tezgâhların imal edilip gönderilmesi lazım olduğunu söylemiştir.²¹⁴

Almanya'daki Büyükelçimiz Kemalettin Sami Bey, ortaklığın Junkers Şirketiyle yapılması için çok çabalamış, Şirkete çok güvenmiştir. Ortaklığı isteyen bir diğer Fransız şirketi, Junkers ile ilgili olumsuz propaganda yapmıştır. Junkers'e güvenip hakkında olumlu konuşan Kemalettin Sami Bey için de Ankara'da rüşvet aldığıyla ilgili söylemler olmuştur.²¹⁵ O dönemde Türkiye, uçaklarını Fransa ve Çekoslovakya'dan almaktadır. Bu ülkeler, müşteri kaybetmemek için Almanya ve Junkers Firmasıyla ilgili kamuoyunu etkilemeye çalışmışlardır.²¹⁶ Bu çalışmalar işe yaramış, Türk tarafında şüpheler oluşmuştur. Bazı milletvekilleri, İngilizlerle yeni başlayan girişimlerin sekteye uğratıldığını, Türk havacılığının Alman sanayicilerce sabote edildiğini, fahiş fiyat koyarak kontratı kabule zorlanılacağını düşünmüşlerdir. Bazılarıysa Alman sanayisinin elinde bu yatırım için gerekli birikim olmadığını ve Türk çıkarlarının Fransa'dan yana olduğunu savunmuşlardır. Bu düşüncede olan vekiller, Fransa'daki Türk elçisine desteklenerek antlaşmanın, Compagnie Franco-Roumaine'yle yapılmasına çabalamışlardır.²¹⁷

Harp sanayisi kurma girişimleri dendiğinde Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ ve Selahattin Reşit Alan isimlerinden de bahsetmek lazımdır.

Vecihi Hürkuş; hayatının 53 yılını fiilen uçarak geçirmiş, ilk Türk özel hava yolu şirketini kurmuş, Uluslararası Havacılık Federasyonu tarafından ilk ve tek ödüllü Türk pilotu olmuş, pilot olarak cephelerde unutulmaz hizmetler vermiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra ise Hava Müsteşarlığı, Türk Hava Kurumu ve Kayseri Uçak Fabrikası gibi kurumlarda çalışmıştır.²¹⁸ Vecihi Bey, 1924 yılında "*Vecihi K-VI*" ismini verdiği projesini tamamlamış fakat uçuş sertifikasını verecek teknik heyette, havacılık mühendisi ve kontrol edecek tecrübeli eleman bulunmadığından sertifika alamamıştır. Heyet başkanı "*Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyor-san atla, uç bizi de kurtar.*" demesi üzerine izinsiz uçuş yapmış başarılı olmuşsa da ceza almış, bu duruma içerleyerek kendisi askerlik görevinden

214 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.26.3, 18.12.1924.

215 Muzaffer Deniz, "*Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)*", *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 2, S 1, Haziran 2018, s. 129.

216 Yalçın, "*Türkiye Cumhuriyeti...*", s. 576.

217 Dervişoğlu, "*İstikbalini Göklerde...*", s. 73.

218 Tayhani, "*Türk Hava Sanayisinde Özel Girişimler...*", s. 432-434.

istifa etmiştir. 1929 yılında yine bir proje üzerinde çalıştığı duyulunca Türk Tayyare Cemiyeti Başkan Yardımcısı tarafından uyarılmıştır. 1930 yılında yapılan Yerli Malı Sergisi'nde Vecihi K-XI uçak modelinin minyatürünü sergilemiş ve büyük ilgi görmüştür.²¹⁹ Ekim 1930 yılında bu uçağıyla gösteri uçuşu yapmıştır.²²⁰ Uçağı için istenen belgenin Türkiye'de verilemeyecek olması üzerine, belgeyi almak üzere Çekoslovakya'ya gitmiştir. Yaptığı işlerle hem İsmet İnönü'nün hem de Fevzi Çakmak'ın takdirlerini kazanan Vecihi Bey, devamlı bürokratik engellerle karşılaşmışsa da uçaklarını yapmaya ve gençlere havacılığı sevdirmeye çalışmıştır.²²¹ Vecihi Hürkuş sırasıyla; ilk Türk askerî uçağı "VECİHİ K-VI", ilk Türk sivil uçağı, deniz uçağı, eğitim uçağı, kabin uçağı, "VECİHİ XIV, VECİHİ XV, VECİHİ XVI", su kızağı "VECİHİ SK X" ve planörlerini üretmiştir²²²

Türk havacılık tarihinde önemli yeri olan kişilerden biri de Nuri Demirağ Bey'dir. Türkiye'de özel sektör olarak ilk uçak fabrikasını kurmuş, uçak ve planör üretmiştir.²²³ Nuri Demirağ, uçak lisansının demode uçaklar için verildiğini, son model uçaklara karşı yeni Türk tipi uçak üretmeyi düşünmüştür. Uçak ve yedek parça üreten, öğrenci yetiştiren Nuri Bey'in başarıları Türk Hava Kurumu ve Hükûmet tarafından dikkate alınmamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesiyle, ihtiyaç fazlası araçları ucuzaya temin etmek varken Türk tasarımı uçak almak mantıklı gelmemiştir. Dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı, 1949 yılında, Türk Hava Kurumuna uçak siparişi vermemesinin sebebini "Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken uçak fabrikamıza parayla sipariş verirsem yarım bu millet beni asar." şeklinde açıklamıştır. Türk Hava Kurumu, Nuri Demirağ'ın fabrikasına verdiği uçak siparişlerini satın almamıştır.²²⁴

11 Haziran 1949 yılında, seferberlik hâlinde ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere faydalanılacak fabrikalar arasında gösterilen Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası, daha sonra bu fabrikalar arasından çıkarılmıştır.²²⁵ Nuri Demirağ'ın uçak çalışmaları, dönemin siyasi çekememezliğine kurban gitmiştir. Büyük yatırımlarla kurduğu fabrika batma noktasına gelmiş, hukuk mücadelesi vermiş, bütün engellemelere rağmen mücadelesini sürdürmüştür.²²⁶

219 Osman Demir, "Türk Havacılığında Vecihi Hürkuş ve Önemi", Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2016, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 57-58, 64.

220 Hâkimiyet-i Milliye, 10 Ekim 1930, s. 1.

221 Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 315, 349. Demir, s. 65-70.

222 Bahadır Güreç, "Türk Havacılığında En ve İlklerin Tek Adamı: "Vecihi Hürkuş", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923, İstanbul, 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015, s. 294.

223 Osman Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 44, Güz 2009, s. 750.

224 Fatih M. Dervişoğlu, *Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2007, s. 91, 93, 95, 108-111.

225 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 119.45.3, 11.06.1949.

226 Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in...", s. 766, 767.



Fotoğraf 25: Nuri Demirağ ve Gök Okulu Öğrencileri, Yeşilköy, İstanbul, 1937²²⁷

Selahattin Reşit Alan, uçak mühendisi olarak Türk hava harp sanayisinin ilk girişimcilerindendir. Selahattin Reşit Alan'ın tasarladığı uçağın pervanesi dışındaki diğer bütün parçaları Eskişehir ve Kayseri'deki askerî uçak fabrikalarında imal edilmiştir. Alan'ın tasarladığı uçakla yapılan test uçuşu, tecrübeli ve deneyimli bir pilot tarafından gerçekleştirilememiş, uçak kırım geçirerek kaybedilmiştir. Bu başarısız denemeye rağmen Alan, uçak üretiminin Türkiye'de yapılmasına olan inancını kaybetmemiştir. Nuri Demirağ'ın fabrikalarının yönetimine getirilmiş ve onunla ortak olmuştur. Burada Nu. D 36 ve Nu. D 38 uçaklarını tasarlamıştır. Selahattin Reşit Alan, Türk Hava Kurumunun sipariş ettiği on adet uçaktan biri olan Nu. D 36 uçağının sertifika sürüşü için İstanbul'dan İnönü'ye gelirken pist girişinde bulunan bir çukura takılmış ve kazada şehit olmuştur. Alan'ın tasarımını ve imalini kendisinin yaptığı uçağın test uçuşunu kendisinin yapması hayatına mal olmuştur. Alan'ın şehit olması, yeni doğan hava harp sanayisinin gelişmesini de sekteye uğratmıştır. Bu kaza sonunda imalatı tamamlanan uçak, Türk Hava Kurumu tarafından alınmamış ve Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasının da kapanmasına yol açmıştır.²²⁸

²²⁷ Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, s. 218.

²²⁸ Kurt ve Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze...*, s. 97.

Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ ve Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden, Türk savunma sanayisinin öncülerinden olan Selahattin Reşit Alan'ın çalışmaları ve halkın desteği olan uçak bağıışı kampanyalarıyla, havacılık alanında güçlü ve millî uçak üretme projeleri maalesef sürdürülemedi. Vecihi Hürkuş, Türk uçak sanayisinin 1920'li yıllarının sonunda başlayan inişli çıkışlı yürüyüşünde, devlet sektöründe veya bürokraside önü tıkandığı zaman, Nuri Demirağ ise alana yatırım yapmış bir özel girişimci olarak nihai hedeflerine ulaşamamışlardır belki, ama eşsiz bir yurtseverlik örneği vererek tarihteki saygın yerlerini almışlardır.²²⁹



Fotoğraf 26: Selahattin Reşit Alan²³⁰

2.4.2. Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile Yapılan İlk Görüşmeler

Cumhuriyet'in ilanından kısa bir süre sonra 20 Aralık 1923'te, Avrupa'daki havacılık faaliyetlerini incelemek üzere oluşturulan bir kurul Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'de incelemelerde bulunmuştur. Bir başka girişim olarak Türkiye'de uçak fabrikası kurulmadan önce çeşitli uçaklar incelenmiş ve 1924 Mayıs'ında Bakanlar Kurulu kararıyla 16 adet “Brege”

229 Tayhani, “Türk Havacılık...”, s. 443, 444.

230 <https://www.apron24.com/wp-content/uploads/2017/07/M%C3%9CH.jpg>

uçağının alınması kararlaştırılmıştır. Türkiye’de uçak fabrikası kurulması için, Avrupa’da uçak sanayisinde öne çıkan ülkelere kurullar gönderilmiştir. Bu kurullar, ziyaret ettikleri ülkelerde, uçak fabrikalarının buldukları şehirlere giderek bizzat fabrikalarda incelemelerde bulunmuşlardır. Uçakların üretim sürecini yakından görmüşlerdir. Bu ziyaretlerde, uçak fabrikası kurulması için çeşitli firmalarla görüşülerek Türkiye’de o firmanın teknolojisi ile ortak uçak yapımı üzerine teklifler alınmıştır.²³¹

Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar dünyanın sayılı sanayisine ve tekniğine sahip olan Almanya, Versay Antlaşması gereği ülke sınırları içinde üretilmediği uçakları, bağımsız devletlerin topraklarında üretmek istemiştir.²³² Junkers Şirketi, Profesör Hugo Junkers tarafından, Almanya’nın Dessau şehrinde kurulmuştur. Junkers Şirketinin ürettiği uçaklar metalden yapılmış olup o dönem için bu özellik, ona üstünlük sağlamıştır. Junkers Şirketi, Türkiye’nin başvurusuna olumlu cevap vermiş ve görüşmeler başlamıştır. Türkiye, Junkers’i seçerken Junkers’in yaptığı uçakların o dönemde üretilen en modern uçaklardan olması tercih sebebi olmuştur. Junkers ve Almanya Türkiye pazarının önemini dikkate almışlardır. Almanya ile yapılan görüşmelerde, Türkiye’nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Bey etkili olmuştur. Türk savunma sanayisinin kurulması için verilen görev gereği, Almanya’da, Türkiye’ye yardımcı olabilecek firmaları tespit etmek üzere incelemelerde bulunmuştur. İncelemeler sonucunda da bir rapor hazırlamıştır.²³³ Raporunda; Dessau’daki Junkers Fabrikasının 2 kişilik ayda 100 tayyare yapabilecek bir hâlde olduğu, Rusya’da bir uçak fabrikası olduğu, Şirketin Türkiye’de de bir uçak fabrikası kurmaya çok istekli olduğu ifade edilmiştir.²³⁴

Kemaleddin Sami Bey, Alman Elçisi Rudolf Nadolny ile görüşmüş, Alman elçisi gayriresmî olarak Türkiye ile ticaret yapabilecek şirketlerin adını vermeyi düşünmüştür. Almanya’ya bir ticaret heyeti götürmeyi planlayan ve Atatürk’ün yakınındaki yardımcılarında Tefvik Bey, Alman Savunma Bakanlığı temsilcisi Yarbay Liebmann ve Alman Endüstri Birliğinden Von Düring ile yaptığı toplantıda, Türk Hükûmetinin niyetini açıklamıştır. Türk Heyeti, ülkelerinde bir uçak fabrikası inşa etmek üzere bir Alman şirketini davet etme ihtimalini görüşmek istediklerini belirtmiştir.²³⁵

Junkers ile Türk Hükûmeti, 1924 yılında görüşmelere başlamıştır. Amaç, Türkiye’de hava nakliyat ve uçak fabrikası kurulmasıdır. Aynı yıl içinde 10 adet Junkers uçağı, aynı Şirketten satın alınmıştır. Cumhuriyet Hükûmeti

231 Deniz, s. 121.

232 Yalçın, “*Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası*”, s. 570-571.

233 Deniz, s. 122.

234 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.26.3.3, 18.12.1924.

235 Emre Uçar, “*Türk Havacılık Sanayisinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri*”, Kırıkkale Üniversitesi SBE, Kırıkkale, 2008, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 33-34.

ve Atatürk, konunun önemle üzerinde durmuş, Şirkete iş birliği gerçekleşmiştir. Bu Şirkete uçak siparişi verilmiş ve Türkiye’de millî bir hava nakliye şirketi kurulması için çalışmalar başlatılmıştır.²³⁶ Junkers Şirketi bir uçak fabrikası kurmak istediğinden temsilcisi Sachsenberg’i, Genelkurmay yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara’ya göndermiştir.²³⁷

Türk Hükûmeti ve Alman Hükûmeti temasları sonucu, 1925 yazında Alman Junkers Şirketiyle, Kayseri’de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulması konusunda taraflar bir antlaşma taslağı hazırlamışlardır.²³⁸ Görüşmeler sonunda, Junkers Şirketi, çok iddialı ve güven duyulan bir isim olarak belirlenmiştir. 1925 yılı yaz aylarında Türkiye ile Junkers arasındaki görüşmeler tamamlanmıştır. Şirket ile yapılan antlaşmaya göre, sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7 milyon mark) olacak ve taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktır, denilerek antlaşma kararlaştırılmıştır.²³⁹

2.4.3. Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile Yapılan Antlaşma

Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile Türkiye Cumhuriyeti arasında uçak şirketi kurulması için imzalanacak olan antlaşmanın, uçak fabrikası ödeneği için hazırlanan kanun tasarısı, 5 Nisan 1925 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilmiştir.²⁴⁰ Ticaret Bakanı Hasan (Saka) Bey, 13 Mayıs 1925 tarihinde yaptığı başvuru ile Türkiye’de savaş ve nakliye uçakları üretmek üzere Junkers Şirketi ile ortak kurulacak fabrika için imzalanacak antlaşmanın incelenmesini istemiştir. Bakanlar Kurulu toplantısında antlaşmada yapılması istenen değişiklikler görüşülmüş ve 19. maddede yer alan patent hakkı talebinin reddedilmesine karar verilmiştir. Bu kararla ilgili gerekli görüşmeleri yapıp antlaşmayı imzalaması ve sonucu Hükûmete bildirmesi için Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey’e yetki verilmiştir.²⁴¹ Bu arada, Türk Hava Kuvvetlerinin savunma gücünü arttırmak için gerekli olan avcı ve bombardıman uçakları ile bunların yedek malzemelerinin pazarlıkla, Junkers Şirketinden alınması için 15 Haziran tarihinde Millî Savunma Bakanlığı tarafından yapılan başvuru Bakanlar Kurulunun 17 Haziran 1925 tarihli toplantısında onaylanmıştır.²⁴² Kemalettin Sami Bey, 19 Haziran 1925 tarihinde Junkers Şirketi yetkilileri ile yaptığı görüşme hakkında telgraf göndermiştir. Telgraf, Bakanlar Kurulunun 21 Haziran

236 Özgür Yıldız, “Arşiv Belgeleri Işığında Junkers Uçak Şirketinin...”, s. 414.

237 Ahmet Özgüray, “Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangar’ı”, *I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (11-12 Nisan 1996)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları, No.: 1, Kayseri, 1997, s. 239.

238 Dervişoğlu, “İstikbalini Göklerde...”, s. 72.

239 Ersan Bocutoğlu ve Mehmet Dinçaslan, “1925-1950 Dönemi’nde Türk Havaçılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havaçılık Endüstrisine Etkileri”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S 7, Yıl 2014, s. 160.

240 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 13.21.7, 05.04.1925.

241 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 13.29.7, 13.05.1925.

242 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 14.39.11.8, 17.06.1925.

tarihli toplantısında incelenmiş ve konu hakkında kabul edilen kararın Dışişleri Bakanı tarafından, Kemalettin Sami Bey'e bildirilmesine karar verilmiştir. Bakanlar Kurulu, Junkers'i şüpheli görmüş ve Berlin Büyükelçisi'ne verilen talimatta, yetkisinin sadece patent hakkını reddetmek ve ret sonucunu Hükûmete bildirmekle sınırlı olduğu belirtilmiştir. Bunun dışında peşin ödeme hakkında kabul edilen yeni karar ile antlaşmasının esasının ihlal edilmiş olduğu ifade edilmiştir. Posta ile gelecek haber sonucunda Hükûmetin kararının ayrıca bildirileceği ve Büyükelçi'nin muhtemel sonucu bildiren ayrıntılı mektubunun en kısa sürede göndermesi istenmiştir.²⁴³

Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti arasında ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve Millî Savunma Bakanlığının belirleyeceği yerde bir uçak ve uçak motoru fabrikası inşa etmek üzere yapılan görüşmeler sonucunda, antlaşma yapılmasına karar verilmiştir. Antlaşmanın kabul ve imzası için Maliye Bakanı Hasan Bey'e Bakanlar Kurulunun 15.08.1925 tarihli toplantısında yetki verilmiştir.²⁴⁴

Bakanlar Kurulunun bu kararından sonra, Türkiye'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasını öngören antlaşma taslağı üzerinde görüş birliğine varılmıştır.²⁴⁵ Antlaşmayı, Türkiye Cumhuriyeti adına Maliye Bakanı Hasan Bey, Junkers Şirketi adına Direktör Sachsenberg imzalamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti (bundan sonra Hükûmet olarak adlandırılacaktır) ve Junkers Uçak İnşaat Anonim Şirketi (bundan sonra Junkers olarak adlandırılacaktır) ile aşağıdaki antlaşma imzalanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti ve Junkers Flugzeugwerke Aktien Şirketi arasında imzalanan 15.08.1925 tarihli antlaşma maddeleri:

1) Taraflar, savaş ve ticaret uçakları üretmek üzere (Junkers'in Dessau'daki fabrikasında olduğu gibi), bütün ayrıntılarıyla birlikte bir uçak ve motor fabrikası kurmak amacıyla, birlikte bir anonim şirket kurmuşlardır. Şirketin adı, "*Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi*" dir.

Bu fabrika Yahşihan batısında, Kızılırmak demir yolu köprüsü ile Kayseri arasında Hükûmet tarafından belirlenecek yere inşa edilecektir.

2) Şirketin sermayesi 3.360.000 Türk lirasından ibaret olup her iki tarafça eşit olarak koyulacaktır. Taraflar sözleşmenin yürütülmesinde ya da diğer nedenlerle şirket için sermaye artışı talep edebilirler. Bu durumda her iki tarafta aynı paylarla ve şartlarla buna katılacaktır.

3) Junkers, ortak kurulan anonim şirketine, metal uçaklar yapılırken kendi şirketi gibi şimdiye kadar ve bundan sonra üretim deneyimleri ve iyileştirmeleri sağlamayı üstlenecek ve sözleşme süresince bunu devam ettirecektir. Ayrıca Junkers, üçüncü taraf olarak patentleri vermeye hazırdır.

243 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 14.40.10, 21.06.1925.

244 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 15.50.20, 05.08.1925. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 9608460-3.

245 Koçak, s. 66.

Hükûmet en az iki kişiden oluşan bir komisyonu, Junkers'in Almanya ve Almanya dışındaki fabrika atölyelerinde bulundurmaya yetkilidir. Bu komisyonun görevi Hükûmet ile Junkers arasındaki bağlantıyı sağlamak ve gelişmeleri izlemektir. Bu görev dolayısıyla bu komisyon buluşları pratiğe geçirecek ya da inceleyecektir. Hükûmet orada bulunacak, komisyon üyelerinin ağız sıklığını garanti edecektir.

4) Kurulacak fabrikanın üretim kabiliyeti, çalışma yasası göz önüne alınarak günlük 8 saatten aşağı düşmemek üzere, yıllık 250 uçağa ulaşacaktır. Bu süre A-20 tipi uçağın üretimi için gerekli olan 7.000 iş saati dikkate alınarak belirlenmiştir.

Savaş uçaklarının şekil ve sistemi değiştiği takdirde, uçak başına 7.000 saatlik iş gücü ile ortaya konulan bir uçağa bakarak yıllık 250 uçak yapımına erişilmezse o zaman şirket fabrikanın üretim kapasitesini 250 uçağa çıkaracak şekilde fabrikayı yeni sistemle büyütmeyle yükümlüdür.

Fabrikalar, Hükûmetin belirleyeceği inşaa yerinin Şirkete bildirilmesinden bir yıl sonra, elde bulunan uçakları tamir etmek ve başka ülkelerden alınan materyallerle uçak yapımına başlayarak kısmen faaliyete geçecek ve en geç iki yıl içinde fabrika bitmiş olacaktır. Antlaşmada belirtilen maddelerin vaat edilen zamanda tamamlanmasını garantilemek için taraflar birbirine karşı 500.000 lira, banka teminatı göstermek zorundadır. Şirketin kuruluşundan sonra eğer Junkers, 500.000 lira tutarındaki Şirket sermayesini tamamlarsa o zaman Junkers'in kendisi tarafından verilen garantiyi geri çekme hakkı vardır. O zaman Junkers tarafından getirilmiş materyal değeri, banka garantisi yerine geçer. Aynı şekilde Hükûmet tarafının bu garantiyi geri çekme hakkı vardır. Hükûmetin ilgili idaresinin kabul ettiği takdirde, banka kredisinin geri çekilmesi ancak o zaman mümkündür. Şayet banka garantisinin geri çekilmesine izin verilmezse o zaman 500.000 liralık garanti, fabrikanın tamamlanmasına kadar duracaktır.

5) 4. maddede öngörülen verimliliğe ulaşmak amacıyla, inşaa için parasal araçlar ve gerekli görevler zamanında yerine getirilmelidir.

6) Fabrika tamamlanınca Hükûmetin ihtiyacı olan uçak ve motorlar, (Hükûmetin elinde bulunan başka sistemli uçaklar hariç) özellikle bu Şirketten sağlanacak ve satın alınacaktır. Buna karşılık, Şirketin yükümlülüğü olarak Şirket tarafından yapılan uçaklar, belirtilen teknik ve askerî talepler metal uçaklara uygun olacaktır. Şayet Şirketin fabrikası talep edilenler için yeterli gelmezse Hükûmet bunu başka yerden sağlamakta serbesttir.

7) Türkiye'deki fabrika hizmete girinceye kadar Hükûmet, talep edilen uçak ve uçak motorlarının siparişlerini Junkers'e vermekle yükümlüdür. Bu durumda, Şirket uygun fiyat ve ödeme kolaylıkları sağlayacaktır. Junkers, Hükûmetin talep ettiği kalite ve sayıda uçağı sağlayana kadar Hükûmet bunu başka kanallardan sağlamakta serbesttir.

8) Teknik ve ticarî direktörler, Şirket tarafından gösterilen adaylar arasından, bunların yardımcıları, Hükûmet tarafından atanacaktır. Şirketin

yönetim kurulu üyeleri, taraflarca eşit olarak seçilecek, yönetim kurulu başkanı Hükûmet tarafından seçilecek ve başkanın oyu oyların eşit olması hâlinde belirleyici olacaktır.

9) Fabrika, Türkiye hava filosunun ihtiyaçlarını sağlamak için kurulduğundan Hükûmet, hiç olmazsa fabrikanın verimli harcamalarına karşılık gelecek derecede, fabrikaya sipariş vermekle yükümlüdür.

10) Şirket, bir motor fabrikası kurarak burada bütün eklentileri ile benzinli uçak motoru üretecektir. Yönetim kurulu motor malzemesinin Türkiye’de veya Şirketin fabrikasında şimdilik üretimi mümkün olmadığına kanaat getirirse bu durumda motorları yurt dışından almaya izinlidir.

11) Uçak ve motor fabrikalarını ve 13. maddede adı geçen hava yollarını, diğer girişimcilerin hareketlerine bağlı bırakmamak için Hükûmet, ham maddeleri, (alüminyum, demir ve petrol gibi) bu işlerin gerektiği kadar tek elden veya Junkers ile ortaklaşa işletmeyi taahhüt eder şayet Junkers, bu işletme için ilgi duymazsa diğer girişimcilere yönelebilir. Antlaşma tarafları uyum içindedir ki işbu maddede geçerli kabul edilen kurallar, Maden Kanunu’nun gerçek ve tüzel kişilere verdiği araştırma ve imtiyaz elde etme haklarını ihlal etmez.²⁴⁶

14 Nisan 1925 tarihli Resmî Gazete’de Madenler Yönetmeliği ile İlgili Kanun şu şekildedir:²⁴⁷

Madenler Yönetmeliği’nin Bazı Maddeleriyle, Taş Ocakları Yönetmeliğinin Değiştirilmesiyle İlgili Kanun:

Keşfedilmiş veya terk edilmiş madenlerden olup da devletçe kayıt altına alınanlar ile ihaleleri sonlandırılmış bulunan madenler, Hükûmetçe ya doğrudan doğruya veya Türk olan gerçek şahıslarla ortaklaşa idare veyahut saf gelirlere Hükûmetin katılması şartıyla sermayesinin en az %51’i Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına ait olan Türk şirketlerinin işletmesine verilir. Ancak bu %51 miktarındaki Türk sermayesinin tamamına bir yıl içinde istekli çıkmadığı durumda, noksanı Hükûmet tarafından ödenir.

(Meadin Nizamnamesi’nin Bazı Maddeleri ile Taş Ocakları Nizamnamesi’nin Tadiline Dair Kanun:

Meadin-i mekşufe veya metrukeden olup da devletçe mukayyet olanlar ile ihaleleri münfesihi bulunan madenler, Hükûmetçe ya doğrudan doğruya veya Türk olan eşhas-ı hükmiye ile müştereken idare veyahut temettüat-ı safiyeye Hükûmetin iştiraki şartıyla sermayesinin lâakal yüzde elli biri Türkiye Cumhuriyeti tebaasına münhasır olan Türk şirketlerine ihale olunur. Ancak bu yüzde elli bir miktarındaki Türk sermayesinin tamamına bir sene zarfında talip çıkmadığı takdirde noksanı Hükûmet tarafından tediye edilir.)

246 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0.8, Yer No.: 28.1.9.107.108.109.

247 Resmî Gazete, 14 Nisan 1925, s. 22.

12) Şirket, Hükûmetin ihtiyacını karşıladıktan sonra uçakları yurt dışında üretmeye ve satmaya izinlidir.

13) Bu sözleşme, imza tarihinden itibaren 40 yıl geçerlidir. Şirket, sözleşme sonunda uygun bir şekilde kapatılacaktır. Şirketin hisse senetleri isme yazılmıştır. Her iki taraf da sözleşme süresince hisselerini devredemez ve satamaz.

14) Junkers, Türkiye’de işleyecek ticaret ve savaş uçaklarını kullanacak pilot ve makinistler ile fabrikada çalışacak mühendis, usta ve işçileri yetiştirmek için Hükûmet tarafından belirlenecek sayıda kişiyi kendi kurumlarında eğitmek zorundadır. Bu kişilerin masrafları ve eğitimleri Junkers’e ait değildir. Şirket, fabrikalarda kullanacağı işçi, pilot, mühendis, makinist, özetle bütün personelini 6 yıl sonra Türklere almaya mecburdur. Ancak yönetim kurulunun varlığına gerek duyduğu yüksek uzmanları bunun dışındadır.

15) Şirket, savaş uçakları için gerekli, farklı türde silahları ve savaş malzemelerini sağlamak için, Hükûmetten aldığı talimatlar doğrultusunda, herhangi bir silah fabrikası ile anlaşma yapma yetkisi ve görevine sahiptir. Ancak Hükûmet arzu ederse bu silahları doğrudan sağlama hakkını korur.

16) Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, yıllık 149 veya daha az uçak üretmesi durumunda bütün üretim ve onarımın satış değerinin %15’ini, yıllık 149-249 uçak üretmesi hâlinde %10’unu ve yıllık 250 ve daha fazla uçak üretilmesi durumunda ise %7’sini Junkers verecektir. %15 olan patent ücreti en fazla 400 uçağa kadar ödenebilir. Patent ücreti, Junkers fabrikalarında şimdi kullanılan patentlere de geçerlidir ve geçerlilik süresi anlaşmanın geçerliliği kadardır ve bu fabrikalarda gelecek zamanlarda bulunacak buluşlar için de geçerlidir. Yabancı patentlerin de beraberce kullanılmasını garanti edecek olup bunlar Türk Uçak ve Motor Fabrikası için gerekli olan araçlardır.

17) Hükûmet ve Şirket arasında anlaşmazlık çıkarsa bu anlaşmazlık tarafların seçeceği iki hakem tarafından çözülecektir. Yine Junkers ve Hükûmet arasında çıkacak anlaşmazlıkta hakemler karar veremez, uzlaşmayı sağlayamazsa Türkiye Temyiz Mahkemesi (Yargıtay) birinci başkanı tarafından atanacak, üçüncü bir hakem tarafından çözümlenecektir. Onun vereceği karar taraflarca geçerli sayılacaktır.²⁴⁸

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, Junkers Uçak Şirketi ile birlikte eşit oranda (%50-%50) sermaye koymak şartıyla, Türkiye’de hava yolu taşımacılığı yapmak üzere bir anonim şirket kurulmasını üstlenirler. Söz konusu şirketin kuruluş biçimi ve faaliyeti ayrıca taraflar arasında görüşülüp kararlaştırılacaktır. Sözü edilen hava yolu taşımacılığını, başka girişimlerin hareketlerine bağlı bırakmamak için Hükûmet, petrol gibi ham maddeleri bu işlerin gereksinimi oranında, yalnız ve ortaklaşa Junkers Şirketi ile iş-

248 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9, s. 107,108,109, 17.04.1926.

letmeyi veyahut Junkers'in bu işletmeye ilgi göstermediği durumda, diğer girişimcilere verilmesine söz verir. Taraflar anlaşmışlardır ki bu sözleşme hükümleri, Maden Kanunu'nun gerçek ve tüzel kişilere sağladığı araştırma ve imtiyaz edinme hakkına aykırı değildir. İşbu sözleşme metni iki nüsha olarak düzenlenmiş, imzalanmış ve taraflar arasında alınıp verilmiştir.²⁴⁹

Savaş ve ticaret uçakları, uçak motorları ve parçalarını üretmek, fabrikalar ve tesisler kurmak için Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Junkers Uçak ve İnşaat Şirketi arasında yapılan 15.08.1925 tarihli Antlaşma'ya göre; Ankara'da 40 yıl süre ve 3.360.000 lira sermaye ile kurulan "*Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi*"nin gerekli düzeltme ve değişiklik tasarısı ile sermayenin %10'unun depozito edildiğini haber veren banka mektubu ve sözleşme senedi Bakanlar Kurulunun 25.10.1925 tarihli toplantısında kabul edilmiş ve TOMTAŞ'ın iç tüzüğünde gerekli değişikliğin yapılmasına karar verilmiştir.²⁵⁰ 4 Kasım 1925 tarihinde, Junkers Şirketinden, 19 tanesi 1925 yılı içinde teslim edilmek üzere, 614.313 lira ve 11 tanesi de 1926 yılında teslim edilmek şartıyla, 454.527 lira bedelle, toplam 30 adet Junkers bomba ve keşif uçağının satın alınması için Millî Savunma Bakanlığı ve Junkers Şirketi arasında yapılan sözleşme, Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır.²⁵¹

Merkezi Ankara'da olan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin (TOMTAŞ) hisselerinin %51'i, Millî Savunma Bakanlığına, %49'u Junkers şirketine aittir. Türk Tayyare Cemiyetinin 125.000 liralık sermaye yardımı yaptığı Şirketin Yönetim Kurulu Başkanlığına Refik (Koraltan) Bey atanmıştır.²⁵² Şirket Eskişehir'de de küçük bir tesis kurarak Hava Kuvvetlerinde bulunan Junkers uçaklarının tamirini yapmaya başlamıştır.²⁵³ Junkers Şirketi mali sorunlarına rağmen projenin ilk aşamasını planlanan sürede tamamlamış ve Kayseri Uçak Fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.²⁵⁴

249 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9, s. 110, 17.04.1926.

250 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 16.67.6, 25.10.1925.

251 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 16.68.16, 04.11.1925.

252 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 25.

253 Raşit Por, *Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı Tarihçesi*, Kayseri, Haziran 1983, s. 1.

254 Koçak, s. 71.



Fotoğraf 27: Türk-Alman Ortak Şirketinin Logosu²⁵⁵

255 2'nci HBFM Arşivi.

طیاره و موتور تورک آنونیم سركتی

Türkische Flugzeug- u. Motoren A.-G.

هر مقصده خادم تمامیه مدنی طیاره لر
Ganzmetall - Flugzeuge für alle Zwecke

حرب طیاره لر

KRIEGS - FLUGZEUGE

سپور طیاره لر

SPORT - FLUGZEUGE

مناقلات طیاره لر

VERKEHRS - FLUGZEUGE

دنیاده اك اسكى مدنی طیاره فابریقه سی صاحبك اختراع برانندن

Alleiniger Lizenznehmer in der Türkei der

تورکیده یكانه استفاده حققی حائز

Patente des Inhabers der ältesten Metall-
Flugzeug-Werke der Welt.

دسساوده پروفیسور دوكتور ه . ت . هوغو یونكرس

Prof. Dr. h. c. Hugo JUNKERS DESSAU

تماماً مدنی انشا اصولی و

DIE GANZMETALL - BAUART UND

قنادی

یونكرس

سربست

DER FREITRAGENDE JUNKERS - FLUGEL

اك آز احكام ابه اك اوزون قابلیت حیاتیه عرض

Sichern überlegene Flugeigenschaften

ومتفوق اوچوش مزیتلری تأمین

und vereinigen grosse Wirtschaftlichkeit

واك بویوك فواید اقتصادی ابه اك بویوك امنیت جمع وتالیف

mit grosser Sicherheit bei grosser Lebensdauer und

ایدولر

einfachster Wartung .

آقره بوسه قوطوسی نومروسی : ۱۳۷

Angora , Postfach 137

Fotoğraf 28: TOMTAŞ Reklam Afişisi²⁵⁶

2.4.4. Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketine Ait Şartname ve Sözleşme Metinleri İçerisinde Yer Alan Diğer Detaylar²⁵⁷

Kayseri’de kurulacak uçak fabrikası için Junkers Şirketiyle antlaşma metni imzalanmıştır. Genelkurmay, Şirketin sermayesinin 9.000.000 lira olmasını ve Junkers’in bu sermayeye, sermayenin yarısı olan 4.500.000 Türk lirası karşılığı uçak vermek suretiyle katılacağını belirtmiştir. Şirket, uçak teklif ederken her bir uçağı, 1.500.000 lira değerinde olarak üç taksitle ödemeyi teklif etmiştir. Sermaye altın kıymetinde hesaplanacak, sözleşmenin imzalanmasıyla birlikte peşin 15 milyon Türk lirası ödenecektir. Junkers, 15 milyon lira kıymetinde irsaliye düzenleyecek, buna mukabil 1,5 milyon hisse senedi alacaktır. Hisse senetleri %9 kâr payı getirecektir.²⁵⁸

Hâlbuki Hükûmetin hissesine isabet eden sermaye, gelecek iki sene zarfında 1,5 milyon liralık taksitlerle ödeneceğinden, Junkers Şirketi uçakların gönderiminde hesaplanan miktarın yarısını hisse senedi olarak alacak ve diğer yarısını da 1,5 milyona kadar olan miktarı, birinci sene; kalan 1,5 milyonu da ikinci sene altın kıymeti oranında kabul edecektir. Junkers Şirketi vereceğı uçakların fiyatını, önceki talep ettiği fiyatlardan daha fazla olarak talep etmemeyi kabul eder.

Junkers Şirketi sermayeye %50 ortak olduğundan, paranın ancak ufak bir kısmı nakde döner böylece uygun ve ucuz olur. R-42 gibi savaş uçaklarını taşımacılıkta kullanmak mümkün değildir. Taşımacılık için bütün aksamaları R-42 tiplerine uyan, G-23 uçakları bulundurulmalıdır. Bu makinelerin siparişi hakkında, G-23 uçakları Dessau’da Junkers Fabrikasına, R-42 orta kısımlarının TOMTAŞ’a sipariş edilmesi, millî sanayimiz için doğru olacaktır.²⁵⁹

Junkers, Dessau’da harp makineleri inşa etmekte olup R-42 uçaklarına özel olan orta kısımlar, adı geçen Şirketin yalnız İsveç ve Rusya’da bulunan fabrikalarında inşa edilmektedir. Bu fabrikalarda inşa edilecek olan orta kısım fiyatı, TOMTAŞ’ta inşa edilecek olan orta kısımlardan pek de aşağı olmayacaktır. Üç sene zarfında Junkers Şirketine ödenecek miktara razıyız.²⁶⁰ R-42 bomba uçaklarının L-5 motoruyla donanmış olan ve Genelkurmayca onaylanmış olanları gelecektir.²⁶¹

Uçaklar, Avrupa memleketlerinde kullanılan nakliye uçaklarının içerisinde en mükemmel olan Junkers modellerinden olacaktır. Bilimsel gelişmeleri adım adım takip eden ve uygun olan uçaklar kabul edilecektir. Sivas-Erzurum-Kars-Diyarbakır-Van hatları inşaatları da mecburi hava hatlarına ila-

257 Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi ile yapılan görüşmelere dair belgelerin orijinalleri toplam 146 sayfa olup Osmanlı Türkçesiyle yazılmış olan bu metinler, tarafımızdan transkripsiyonu yapılarak günümüz Türkçesine aktarılmıştır. Verilen bilgiler, bu belgelerden derlenerek hazırlanmıştır.

258 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.5.

259 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.6.

260 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.7.

261 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.8.

ve edilmiştir. Şirket bu hatların birincisini bu antlaşmanın onaylanmasının ikinci yılından itibaren, ikincisini ise yine aynı tarihten itibaren açmaya mecburdur.²⁶²

Üretim kaynakları ve aletlerin muhafazası için çıkan masraflar da dâhil olmak üzere çıkacak işletme masrafı düzenlenecektir. Şirket tarafından nakit veya hisse senedi olarak konulan sermayenin yüzde on hesabıyla faizleri toplamları azaltılacaktır.²⁶³

Şirketin sermayesi ile hasılatı üzerine hiçbir tarzda vergi konulmayacaktır. Sigorta teşkilinin merkezi Türkiye’de olacaktır. Söz konusu arazide vücuda getirilmiş imalat, alet, edevat ve uçaklara usulen fiyat konduktan sonra Hükûmet ile fiyat konusunda uyuşmazlık meydana gelirse sözleşmenin 17. maddesi esas alınacaktır.²⁶⁴

Şirketin sermayesi ile hasılatı üzerinden hiçbir vergi kesilmeyeceği maddesi Vekiller Heyetinde tartışmaya yol açmıştır. Israr edilirse vergi vermenin Şirket tarafından da kabul edileceği ifade edilmiştir; Hükûmet, Şirketin açığını ödemek esasını kabul ettiğine göre genel masraflar üzerinden bu verginin kesilmesi gerekecektir. Sermaye ve hasılatı üzerinden vergi alınması sermayenin memlekete girmesini sağlayacaktır.²⁶⁵ Fabrikalar, tamirhaneler ve bunlara bağlı makineler ve bütün gayrimenkuller,²⁶⁶ belirlenen kıymet hususunda uyuşmadığı takdirde 17. madde esas alınacaktır.²⁶⁷ Hükûmetin onayı kabul edilmiştir. Uçak ile nakliye yapanlar ayrı ayrı bilet almaya razı olacaktır.²⁶⁸

Tesisin ilk vazifesini vücuda getirmek için Şirket tarafından nakden veya hisse senedi olarak konulan sermayenin her sene zarfında 1/40 olarak ifade edilen akçe miktarı ve sermayenin %9 hesap edilerek hasılatın toplamı, gayrihasılatın fazla olursa farkı açık kabul edilecektir. Şirket hasılatı, sermayenin %15’inden fazla kâr elde ettiği takdirde, fazlası Şirketin açığını kapamak için Hükûmete ait olacaktır.²⁶⁹ Uçak posta ücreti, her yirmi gram ve küsurat için 20 kuruş, taahhütlü posta 5 kuruştur. Uçak posta paketi ücreti mıntıkalarla tayin edilmiştir. Birinci mıntıka için her kilo veya küsurdan 100 kuruş, ikinci mıntıka için her kilo ve küsurda 90 kuruş, üçüncü mıntıka için her kilo ve küsurdan 80 kuruş, üçten fazla mıntıka için her kilo ve küsur için 70 kuruş posta ücreti alınacaktır.²⁷⁰

Posta teslimatı, Şirketin imtiyaz sınırları içerisinde posta ve telgraf idaresince verilecek adi ve taahhütlü haberleşme evrakı, kartpostal, gazeteler,

262 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.

263 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.10.

264 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.11.

265 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.12.

266 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.13.

267 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.14.

268 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.17.

269 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.18.

270 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.19.

dergiler, basılı kâğıtlar, ticari eşya numuneleri, matbu evrak ve kıymetsiz paketlerin uygun görülecek tarifeler üzerinden nakliyesi belirli zamanlarda hareket eden uçaklarla yapılmak zorundadır.

Her seferinde posta çantalarının azami ağırlığı yüz kilo olacaktır. Boyutu kırk santimetreyi geçmeyecektir. Hava yoluyla sevk olunacak postalar için her şehirde yalnız bir postane olacak Şirket tarafından tayin edilen memur, imza ile postaları teslim alacaktır. Evraklar üç nüsha olarak düzenlenecektir. Nüshalardan biri postanede kalacak diğer ikisi teslim edilerek diğer postanelere verilecektir.²⁷¹

Posta ve telgraf idaresiyle Şirket arasındaki antlaşma müddeti, Şirketle devlet arasındadır. Şirket, ayrı ayrı üç defa ya da bir ayda beş defa görevini ertelediği takdirde posta idaresi kayıtsız şartsız uçak posta talimatından vazgeçebilir.²⁷² Mektupların 20 gram ve üstü ağırlığından, her kartpostalından, gazetelerin 50 gram ve üstü ağırlığından, posta paketlerinin her kilo ve fazlasından;

Tarife 1: İstanbul-Ankara her kilo 12/20, Ankara-İzmir 21/30, Ankara-Sivas her kilo 18, Ankara-Adana her kilo 21/30,

Tarife 2: Sivas-Diyarbakır-Musul her kilo 24, İstanbul-Sivas-Diyarbakır-Musul 24, Ankara-Diyarbakır-Musul 24, İzmir-Sivas 24, İzmir-Diyarbakır-Musul 24, transit veya fevkalade hizmet için ücret talep ederse bu, zam olarak kabul edilecektir.²⁷³

Şirket, ücretsiz yetiştireceği pilot ve makinistlerden istenilen şartlar dâhilinde yetiştirmedeği takdirde, Şirkete devir ve teslim edilecek miktar Hükûmete ödenecektir. Posta ve yolcu eşyaları ve sigortalarına ait hava seferleri ücreti, projenin başladığı tarihten en geç iki ay sonra, ikisi Hükûmetten, ikisi Şirketten ortak kurulacak bir tarife komisyonu tarafından belirlenecektir. Hükûmetin onay vermediği ücret uygulanmayacaktır.²⁷⁴

Şirketin tahsis edeceği uçak hangarlarının, depo, tamirhane ve hava meydanlarının tesisi projelerini;

Sözleşmenin millî irade ile imzalandığı tarihten itibaren dört ay zarfında, Yine sözleşmenin millî irade ile imzalandığı tarihten itibaren yedi ay zarfında,

Yine sözleşmenin millî irade ile imzalandığı tarihten itibaren dokuz ay zarfında, Bayındırlık Bakanlığına bırakmaları gerekmektedir.

Bu projeler, Bayındırlık Bakanlığına bırakıldıkları tarihten itibaren bir ay süreyle ya kabul veya tadilatı tasdik olunacaktır. Bu sürenin bitiminde, projelerin Bakanlıkça ya kabulü ya da onarımı bildirilmediği takdirde Şirket, projeler kabul edilmiş sayıp inşaata başlayabilecektir. Şirket, arızalanan askerî uçakları, ücret karşılığında her türlü noksanlarını istasyonda

271 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.20.

272 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.21.

273 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.22.

274 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.23.

tamir edecektir. İki yıl zarfında, Türkiye Hava Kuvvetleri hizmetine talip olacak pilot ve makinistler, Hava Kuvvetleri makamından mezun olmadıkça hizmete kabul edilmeyecektir. Şirket, günün belirli zamanlarında günün hava mesaisini Hükûmet komiserine bildirecektir. Şirket, kendi hava mesaisinde çalıştırmak üzere yetiştireceği pilotların lise, makinistlerin ortaokul mezunu olmalarını kabul eder. Şirket, Türk Hava Kuvvetleri için, altı pilot ve beş makinisti ücretsiz yetiştirecektir. Pilotlar, iki kişilik keşif uçağı ile hiç inmedikleri iki meydana inebilecek seviyede olacaklardır. Makinistler, uçak motoru hakkında mükemmel yakın bilgiye sahip olacak ve uçakların montajı hakkında en mükemmel bilgiye sahip olacaklardır.²⁷⁵

Hava meydanları: Şirket, memleket dâhilinde tesis edeceği hava meydanlarını 600x600 metre boyutunda olmasını garanti eder. Bu meydanlardan, Musul çevresindeki hat ve Adana'dakilerin lüzum görüldüğü takdirde 1.000x1.000 metre ebadında yapılmasını kabul eder. Şirketin Ankara'daki meydanı, Büyük Millet Meclisi binası merkez olmak üzere on kilometrelik daire içerisinde olacaktır. Ankara'da tesis edilecek 600x600 metre ebadındaki meydan bir buçuk sene içerisinde 800x800 metreden aşağı olmamak üzere dönüşümünü garanti eder. Şirketin hava sınırları içerisinde kullanacağı uçaklar, askerî bakımdan şu şartlara tabi olacaklardır: Asgari yüz elli kilometrelik sürat, asgari dört bin metre irtifada uçuş, asgari emniyet emsali dört buçuk olacaktır. Şirket işletmeye başladığı tarihten itibaren malzeme depolarında altı ay yetecek tamirat malzemesi ve düzenli hava seferi cetvellerine göre bir aylık yakıt bulunduracaktır. Uçaklar, Avrupa'da hava taşımacılığında kullanılan en iyi Junkers uçakları olacaktır. Düzenli olarak sefer yapacak uçaklar, asgari dört yolcu alabilecek hacimde ve altı yüz kilo taşıyacak kabiliyette olacaktır.²⁷⁶

Postalar, yolcu, eşya ve sigorta ücretine ait tarife cetvelleri, hava seferlerinin başladığı tarihten iki ay sonra, ikisi Hükûmet ikisi Şirketten oluşan tarife komisyonunca belirlenecektir. Hükûmetçe onaylanmayan ücret uygulanamayacaktır.²⁷⁷

Hava Taşımacılığı Sözleşmesi'ne Ait (B) Eki, İşletme masrafının hesabı:

Örnek 1: Bir senelik uçuşta 215.000 kilometre katedilmiştir.

Masraf: 2.102.402 TL

Gelir: 861.865 TL

Fark: 1.240.537 TL'dir.

İşletme avansı olup Hükûmet tarafından bankaya konulan 1.100.000 TL, Şirket lehine olarak baki kalan fark 140.537 TL'dir.²⁷⁸

Örnek 2: Bir sene zarfında 231.000 kilometre uçuş yapılmıştır.

Masraf:

1.992.002 TL

275 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.24.

276 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.25.

277 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.26.

278 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.27.

Gelir: 1.544.725 TL

Fark: 447.277 TL'dir.²⁷⁹

Bundan başka Genelkurmay Başkanlığı ve Millî Savunma Bakanlığına 130.273 Türk lirası iade olunacak, gelecek yıl hesabına kayıt edilecektir.²⁸⁰

Hava Taşımacılığı Sözleşmesi'ne Ait (A) Eki:

Türkiye Millî Hava Taşımacılığı Anonim Şirketinin ihtiyacına ve Sofya-İstanbul-Ankara-Tahran hattında yapılacak uçuşlarda, her kilometrenin neye mal olacağına dair listedir. Motorlu uçaklar kullanılacaktır.

Birinci uçuş günü:

Sofya-İstanbul: 494 kilometre-247 dakika=Takriben 4 saat

İstanbul-Ankara: 364 kilometre-182 dakika= Takriben 3 saat

Ankara-Kayseri: 264 kilometre-132 dakika= 2 saat 15 dk.

Toplam: 1.122 kilometre-561 dakika= 9 saat 15 dk.

İkinci uçuş günü:

Kayseri-Diyarbakır: 446 kilometre-223 dakika= Takriben 3 saat 45 dk.

Diyarbakır-Tebriz:: 512 kilometre-256 dakika= Takriben 4 saat 15 dk.

Toplam: 958 kilometre-479 dakika= Takriben 8 saattir.²⁸¹

Üçüncü uçuş günü:

Tebriz-Tahran 528 kilometre = 264 dakika = Takriben 4 saat 15 dk.

Toplam 2.608 kilometre = 1.304 dakika = Takriben 21 saat 45 dk.

Kayseri'nin esas istasyon olarak kurulması tasarlanmış zira motorların gerek tamirinin gerekse elden geçirilmesinin burada nispeten en ucuz olması imkânı mevcuttur. Kayseri tren hattının yakın bir zaman zarfında tamamlanacağı farz edilmiştir. Belirlenen hava hattı üzerinde haftada bir defa gidiş dönüş uçuşu yapılması farz ve kabul edilmiştir. Bu takdirde senelik 271.232 kilometre uçulacaktır. Kış aylarında müsait olmayan hava şartları dolayısıyla, düzenli uçuşların %75 olacağı kabul edilmiştir. Bu nedenle senede icra olunacak uçuşlar kesin olarak 200.000 kilometre=100.000 dakika=1.666,5 saate denk gelecektir. Bir G makinesinin senelik uçuş süresi 400 ile 450 saat olarak kabul edilebilir. Bundan dolayı Sofya-Tahran hattı, haftada birer defa yapılacak uçuş için dört adet G makinesi kullanılması gereklidir.

Birinci Şık:

Hava taşımacılığı ulaştırmaya ait uçaklarla yapılır. Bu takdirde:

I) Sermaye ihtiyacı

A) Bir adet orta motoru L-55 ve yan motorları da LV olan G-31 makinesi 250.000 Türk lirası²⁸²

L II motorları 3 adet G-24 makinesi, beheri 180.000 liradan; 540.000 Türk lirası

279 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.28.

280 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.29.

281 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.30.

282 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.31.

L II motorları 1 adet F-13 uçağı;	40.000 Türk lirası
Takriben %50 nispetinde aşağıdaki yedek motor:	
5 adet L II her biri; 8.000 liradan	80.000 Türk lirası
2 adet L V her biri; 10.000 liradan	
1 adet L 55 her biri; 20.000 liradan	

Yedek parça ve alet ve edevat için gövde ve motorlar kıymetinin takriben:

137.000 Türk lirası
1.047.000 Türk lirası

Telsiz, telgraf masrafı bu fiyata dâhil edilmiştir. Bu fiyatlar için uçakların, motorların ve yedek parçaların gümrüksüz olarak ithal edilmiş olmaları şarttır.

B) Hava meydanlarının teçhizi için de şunlar lazımdır:

7 adet uçuşa mahsus telsiz mahalleri 7.000 liradan	49.000 Türk lirası
7 adet telsiz telgraf cihazı (saha tesiri asgari 1.000 kilometre) her biri 25.000 liradan	175.000 Türk lirası
7 adet hava gözetleme istasyonu her biri 1.000 liradan	7.000 Türk lirası
7 adet uçuş için kamyon her biri 3.000 liradan	21.000 Türk lirası
7 adet uçuş için binek otomobil her biri 5.000 liradan	35.000 Türk lirası

7 adet uçuş için her biri 1.000 liradan	7.000 Türk lirası
Toplam:	294.000 Türk lirasıdır.²⁸³

C) Bahsedilen bütün masrafa ayrıca şunlar ilave edilecektir:

1 müdüriyet binası:	70.000 Türk lirası
1 adet müdüriyete mahsus binek otomobil:	6.000 Türk lirası
Müdüriyet binasına mahsus:	5.000 Türk lirası
Toplam:	81.000 Türk lirası

Bütün masraf toplanırsa:

Uçak ve motor parkı:	1.047.000 Türk lirası
Uçuş memuru ve telsiz telgraf vesaireye mahsus:	294.000 Türk lirası
Müdüriyet binası vesaire:	81.000 Türk lirası
İşletmeye mahsus sermayesi ile evvelden tahmin edilemeyen masraf fevkalade:	278.000 Türk lirası
Toplam:	1.700.000 Türk lirası

Bu suretle sermaye ihtiyacının 1.700.000 Türk lirası olduğu anlaşılır.

Her Kilometrenin Neye Mal Olacağı:

A) Mevâdd-ı İhrâkiye (Akaryakıt Kanunları):

G-24 uçaklarının akaryakıt sarfiyatı, (Prova işletmeleri dâhil) saatte 150 kilogram olup bu da her bir kilometrede, 1,25 kilogram eder. G-24 uçaklarının yağ sarfiyatı, (Prova işletmeleri dâhil) saatte 7,5 kilogram olup bu da her bir kilometrede 0,0625 kilogram eder. Benzinin, her kilogramının fiyatı

283 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.32.

30 kuruş ve uçak motorlarına mahsus yağın fiyatı da 0,535 olarak kabul edilmiştir. Buna nazaran her kilometrede sarf edilen miktarın 0,408 kuruşa denk olduğu anlaşılıyor.²⁸⁴

B) Uçak ve motor parkının iyi korunması için gerekli sarfiyat: Dört yüz saatlik faaliyetini müteakip uçağın ve yaklaşık 150 saatlik faaliyetten sonra da motorun esaslı bir surette elden geçirilmesi gereklidir. Daha doğrusu, her bir uçak yılda bir defa, motor da yılda 36 defa elden geçirilmesi lazımdır.

4 adet G-24 uçağının esaslı bir surette elden geçirilmesi 30.000 Türk lirası

1 adet F-13 uçağının esaslı bir surette elden geçirilmesi 9.000 Türk lirası

36 defa motorun esaslı bir surette elden geçirilmesi 1.500 Türk lirası

Bu da senelik 273.000 liralık bir miktara denk olmakta, bu miktarı senelik kat edilen 200.000 kilometreye göre hesap edersek uçak ve motor parkının iyi korunması için yapılacak masrafta kilometre başına 1.365 Türk lirasına denk olur. Beş adet pilot ile beş adet uçak makinistinin senelik maaşları, 45.000 Türk lirası, bunların bir sene zarfındaki ikamet yevmiyeleri olan 416 Türk lirasının ilavesi lazım gelir. Buna nazaran bütün masraf: Her kilometre başına 0,227 Türk lirası olur. Kilometre başına verilen paralar; Pilot ve makinistler için: Kilometre başına 0,120 Türk lirasıdır.²⁸⁵

Uçuş idaresi için gerekli olan personelin nitelik özellikleri ve o iş için kaç kişi gerektiği belirtilmiştir. İstasyonlarda, ilgili personelin bulunmadığı durumlarda yerine kimin vekâlet edeceği ve senelik ücretlerinin ne kadar olacağı kayıt altına alınmıştır.²⁸⁶ Kasko sigortası, uçaklar için motor da dâhil olduğu hâlde (yedek motorlar hariç) %15 hesap edilirse kilometre başına 0,623 Türk lirası eder. Uçak gövdeleri beş senede, otomobiller iki senede, binalar ve diğer demirbaş eşya masrafı on senede inha edilecektir.

%20 uçak gövdelerinin masrafının inhası için (750.000 lira) 150.000 Türk lirası

%25 motorların masrafının inhası için (160.000 lira) 40.000 Türk lirası

%50 otomobillerin masrafı için (62.000 lira) 31.000 Türk lirası

%10 bina vesairenin masrafı için (313.000 lira) 31.300 Türk lirası

Toplam: 252.300 Türk lirası²⁸⁷

Uçulan her kilometrede, uçuşun ne kadar miktara denk geldiği hesaplanmıştır. Genelkurmay, nakliye uçak parkının bir an harp parkına dönüştürülmesini arzu ederse sermaye ve her kilometredeki uçuş fiyatı fazlaşır.²⁸⁸

K-30 uçağının (Prova işletmeleri de dâhil olduğu hâlde) benzin sarfiyatı, saatte 216 kilogram olup bu da her saatte 64,8 Türk lirası, yağ sarfiyatı, (Prova işletmeleri de dâhil olduğu hâlde) saatte 10 kilogram olup bu da be-

284 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.33.

285 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.34.

286 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.35.

287 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.36.

288 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.37.

her saatte 5,35 Türk lirasıdır. Diğerlerinde olduğu gibi K-30 uçaklarının da talim için uçtuklarından dolayı nakliye²⁸⁹ uçaklarına nispetle, daha fazla bir derecede kullanıldıkları cihetle, esaslı bir surette elden geçirilmeleri lazım gelecektir. Bir K-30 uçağının elden geçirilmesi, 20.000 liradan 30.000 Türk lirasına; altı motorun elden geçirilmesi, 1.500 liradan 9.000 Türk lirasına yükselmektedir.²⁹⁰

Kasko sigortası, bir K makinesinde, %25 derecesinde hesap edilmek lazım olup meydana gelecek kasko zararlarına karşılık olarak ya sigorta mevcut olmalı veyahut böyle bir durum ortaya çıktığında sarf etmek üzere öteden beri ayrılmakta olan meblağdan istifade etmelidir. Senelik sigorta bedeli veyahut bu gibi hasara karşı senelik ayrılmakta olunan meblağ miktarı her sene için 56.250 liraya denk olur.²⁹¹

Bir harp meydana geldiğinde Genelkurmay emrinde şunlar olacaktır:

4 adet K uçağı, her biri 225.000 liradan 900.000 Türk lirası, 1 adet hasta nakliye uçağı, 250.000 liradan 250.000 Türk lirası, yedek motorlar (1 L-55 ve sekiz LV) 100.000 Türk lirası, yedek parça 178.000 Türk lirası olacaktır.²⁹²

Savaş uçakları masrafı 4 sene süresince inha edildiğinden bu dört senenin sonunda ayrıca sermaye artırımına gerek kalmaksızın yeniden K uçakları tedarik olunabilir. Bundan başka K makinelerini kullanmak hususunda yetişmiş olan pilot ve makinist elde mevcut olacaktır.²⁹³

Fosfor, Türkiye’de mevcuttur ve kıymetli ticari eşyalardandır. Kibrit yapımında kullanılacak bir üründür. Brom ve iyot, Türkiye’de mevcut tuzlu göller ve hatta denizlerden üretilebilecek durumdadır. Klor, tuzlu göl ve deniz suyundan elde edilebilir.²⁹⁴ Türkiye’nin hâlihazırda, mümkün olduğu kadar kısa bir müddet zarfında ve mümkün olduğu derecede yabancı memleketlerden talep etmeyecek biçimde gazla mücadele etmesi lazımdır. Fakat böyle bir işin sulh zamanlarında, mümkün mertebe memleket dâhilinde üretilen kimyevi bir fabrikada yapılması gerekmektedir.²⁹⁵ Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Junkers Şirketi arasında, Türkiye’de mevcut madenî eşyaların elde edilmesi ve imali için Türk şirketi tesis edilecektir. Fenni bir laboratuvar tesis edilecek, sondaj çalışmaları için bir heyet kurulacak ve gizli tutulacaktır. Her türlü gaz, taş kömürü, linyit kömürü, petrol yağı, fosfor ve fosfat üretimi yapılacaktır.²⁹⁶

289 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.38.

290 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.39.

291 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.40. Kasko beynelmil bir sigorta tabiri olup uçakların gövde ve motorundaki arıza ve tahribata mukabil yapılacak sigortadır, diyerek özel bir not düşülmüştür.

292 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.41.

293 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.42.

294 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.44.

295 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.45.

296 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.46.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Junkers Şirketi arasında yapılan anlaşmaya göre savaş ve ticaret uçakları imal etmek üzere bütün teferruatıyla birlikte [Dessau'da Junkers Fabrikalarında olduğu gibi] bir uçak ve motor fabrikası vücuda getirmek üzere bir anonim şirketi tesis etmişlerdir. Şirketin ismi Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirkettir. Bu fabrika, [Yahşihan] demir yolu köprüsü ile [Kayseri] arasında Hükûmet tarafından belirlenecek yerde inşa edilecektir. Şirketin sermayesi A ekinde gösterildiği şekilde "3.360.000" Türk lirasından ibarettir. Junkers, tesis edilecek şirkete en son teknolojik teknikleri kullanacaktır. Junkers'in sonradan aldığı patentlerde, Şirketin iştirak hakkı olacaktır. Junkers Şirketinin Almanya ve diğer ülkelerde kurduğu tesisleri, Türk Hükûmetinin kurduğu bir komisyon inceleme yetkisine sahip olacaktır. Kurulacak olan fabrikada günlük çalışma saati sekiz saatten aşağı olmayacak ve senede 250 uçak imal edecektir. Yedi bin saatlik bir iş gücüyle bir uçak üretildiği düşünülerek Şirketin senede 250 uçak üretebilecek biçimde sistemini kurmasını istemiştir. Fabrikalar bir sene sonra eldeki mevcut uçakların tamiri ve malzeme tedariki ile uçak imal edebilmelidir. Azami iki sene sonra da tamamen uçak imal edebilmelidir.²⁹⁷

Junkers, uçak fabrikasını tesis ettikten sonra hesabına yatırılan 500.000 liralık masraf teminatı, Hükûmet tarafından geri alınabilir. Bundan sonra teminat akçesi yerine, Junkers'in fabrikadaki malzemeleri yeterli olacaktır. Bu teminat tarzı kabul edilmezse 500.000 liralık kredi fabrika inşaatı bitene kadar kalır. Fabrika kurulduktan sonra Hükûmet, bilumum (bütün) uçak ve motor ihtiyacını [Hükûmetin elinde bulunan sair sistem uçakların muhtaç bulunduğu yedek malzeme hariç] özellikle işbu Şirketten tedarik edecektir. Şayet Şirket, Hükûmetin imalatını temin edemezse o hâlde Hükûmet ihtiyacını başka yerden temine serbesttir.

Hükûmet, fabrika tesis edip faaliyete geçinceye kadar, uçak ve motor siparişlerini özellikle Junkers'e vermekle yükümlüdür. Şirketin fennî ve iktisadi direktörleri Junkers tarafından gösterilen adaylar, Hükûmet tarafından tayin edilecektir. Fabrika, Türkiye hava filosunun ihtiyacını temin maksadıyla tesis edildiğinden, Hükûmet hiç olmazsa fabrikanın masrafına karşılık gelecek derecede fabrikaya sipariş vermekle yükümlüdür.

Şirket en son sistem [uçak yağ motoru] ve her türlü teferruatını bizzat yapabilecek surette bir motor fabrikası inşa edecektir. Ancak Türkiye'de veya fabrikada şimdilik imali mümkün olmadığında, Şirket, yönetim kurulunun kanaat getirdiği motor malzemesini dışarıdan almaya izinlidir. Alüminyum, demir ve petrol gibi ürünlere, Junkers ilgi göstermediği takdirde, diğer girişimcilerden temin etmeyi garanti eder. Şirket, Hükûmetin ihtiyacını karşıladıktan sonra dışarıya uçak imal edebilir. Junkers, Hükûmetle

297 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.47.

birlikte sermaye koymak şartıyla, Türkiye dâhilinde hava taşımacılığını icra edebilir.²⁹⁸

Junkers ile imzalanan bu antlaşma imza tarihinden itibaren kırk yıl geçerlidir. Bu sürenin sonunda Şirket kurallara uygun şekilde feshedilecektir.

Ne Hükûmet ne de Junkers, bu kırk sene boyunca hisse senetlerini başkasına satamaz. Junkers ve Hükûmet birlikte sermaye koymak şartıyla, ortak olarak gaz anonim şirketi tesis edecektir. Junkers Şirketi, Türkiye’de işleyecek ticaret ve savaş uçaklarının sevk ve idaresine, pilot makinist ve fabrikada çalışacak mühendis-usta ve amele yetiştirmek üzere Hükûmet tarafından belirlenecek sayıda kişiyi kendi kurumlarına kabul etmeye ve eğitmeye mecburdur. Bunların eğitim ve öğretim masrafları Junkers Şirketine ait değildir. Şirket gerek fabrikalarda ve gerek hava taşımacılığında kullanacağı bütün amele, mühendis, pilot ve makinistleri -özetle bütün kişileri- altı yıl sonra, Türklere almaya mecburdur. Ancak yönetim kurulunun varlığına gerek göreceği bazı büyük uzman memurlar bundan müstesnadır. Şirket, savaş uçakları ve her türlü cephanesi için Hükûmetten alacağı talimat doğrultusunda, silah fabrikasıyla antlaşma imzalayarak gerekli malzemeyi tedarik etmeye mecbur ve yetkilidir. Hükûmetle Şirket arasında çıkacak sorunlara, taraflarca tayin edilen iki hakem, çözüme kavuşturmak için ilgilenecektir. Antlaşma sağlanmazsa Türkiye Temyiz Mahkemesi (Yargıtay) birinci başkanı tarafından atanacak, üçüncü bir hakem tarafından kesin çözüme kavuşturulacaktır. Antlaşma, Hükûmet ve Profesör Junkers arasında imzalandıktan sonra yürürlükte olacaktır. Hükûmet adına sözleşmeyi imzalama yetkisi Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Bey’dedir.²⁹⁹

Fabrika inşası için lazım olan sermaye 3.360.000 Türk lirasıdır. Fabrikada, fazla amele istihdam edilmemesini teklif ederiz. Açıklamalardan anlaşılacağı üzere işçinin bir kısmı Türkiye’de, diğer bir kısmı da Almanya’da yetiştirileceklerdir. Türkiye’de ve Almanya’da yetiştirilecek işçilerin masrafları ve malzeme masrafları da 821.000 Türk lirasıdır.³⁰⁰

Türkiye’de yaşayacak Alman vatandaşlar için ve Almanya’da yaşayacak Türk vatandaşları için kira ücretleri hesaplanarak ödenekler tespit edilmiştir.³⁰¹ Alman ve Türk ustaların yaşayacağı şehre göre de masraf ve kira bedelleri hesaplanmıştır.³⁰² Hava meydanlarının ölçüsü hakkında bilgiler verilmiş, bunun yanında uçakların cinsi, miktarı, yedek parçası hakkında bilgiler verilmiştir.³⁰³ Sözleşmenin nasıl işletileceği ve inşaata ne zaman başlanacağı bildirilmiştir. Şirket, arızalanan askerî uçakların tamirini ücret karşılığında kendi istasyonlarında yapmayı taahhüt etmiştir. Şirket uçakları

298 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.48.

299 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.49.

300 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.50.

301 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.51.

302 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.52.

303 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.53.

müstahkem mevki ve askerî sanayi bölgelerinden geçerken belirlenen irtifa-
da uçmaya mecburdur.

Hükûmet tarafından izin verilmedikçe uçaklarda ve taşınan yolcularda fotoğraf makinesi bulunmayacaktır. Şirket işe başlama tarihinden itibaren 2 yıl içinde Türk Hava Kuvvetlerinden ayrılarak Şirkette işe başlamak isteyen pilotları Türk Hava Kuvvetlerinin en yüksek makamı izin vermedikçe işe almayacağını taahhüt etmiştir. Şirket; hava taşımacılığında çalıştıracağı bütün pilot ve makinistlerden pilotların %60'ını, makinistlerin %50'sini beş yıl içinde Türk-İslam vatandaşlardan yetiştirmeye ve bu suretle kullanmaya mecburdur.³⁰⁴

Şirket imal ettiği uçaklar veya tedarik edilmiş aletler için Şirket ve Bayındırlık Bakanlığı iş birliğiyle altı ay müddetle ihaleye çıkar. İhalede sonuç alınmazsa üç ay süreyle ikinci defa ihaleye çıkılır. Eğer bu defa da sonuç alınmazsa Şirket haklarını kayıtsız olarak Hükûmete devreder. Hükûmetçe kabul edilmedikçe imtiyazlar kısmen veya tamamen terk edilemez. Kurala uyulmadığı takdirde hakeme başvurulur. Şirket, Hükûmet komiserine mahsus olmak üzere üç odalı ve döşemeli daire tahsis etmek zorundadır. Şirket, sözleşmede belirtilen kişilere bir adet paso vermek zorundadır. Bayındırlık Bakanlığının izni olmadıkça Şirket kimseye paso veremez. Uçak ile yolcu nakli yapılırken alanın yarısı eşya nakline ayrılır.³⁰⁵

Şirketin bütün çalışanları Türk-İslam olacaktır. Lüzum görülen yabancı personel için Bayındırlık Bakanlığından onay alınacaktır. Konuşmalar, yazışmalar ve muhasebe Türkçe olacaktır. Şirket, Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına uymayı kabul eder. Seferberlik zamanında Şirket bütün yetki ve eşyaları seferberlik devam ettiği sürece Hükûmete bırakacaktır. Seferberlik bittiğinde bir komisyon kurulacak komisyon Şirket ve Hükûmet arasında görüşmeleri sağlayacaktır. Görüşmeler sonuç vermezse hakeme başvurulacaktır. Şirket, arzu eden yolcuları ve eşyayı seyahat ve nakil süresince sigorta etmeye mecburdur. Şirket, Hükûmet müsaade ederse havai eğlence düzenleyebilir. Şirket, Türkiye'de transit nakliyat yapabilir. Şirket, Hükûmetin izni doğrultusunda topoğrafya haritası alabilir.³⁰⁶

Sözleşme, Türkiye Cumhuriyeti namına hareket eden İstanbul Mebusu ve Bayındırlık Bakanı Süleyman Sırrı (Aral) Beyefendi ile diğer taraftan tam yetkili Junkers Şirketi nam ve hesabına hareket eden Şirket müdürlerinden Mösyö Hans Sachsenberg arasında kararlaştırılmıştır. Sözleşmede bundan sonra Türkiye Cumhuriyeti yerine "Hükûmet" tabiri kullanılacaktır. Junkers Şirketi yerine de Junkers denilecektir. Uçak nakliyesi için imtiyazlar Şirkete verilmiştir. Şirket antlaşma gereği;

- 1) İstanbul-Ereğli-İnebolu-Samsun-Trabzon
- 2) Antalya-Mersin

304 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.54.

305 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.55.

306 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.56.

3) Samsun-Sivas-Erzurum-Kars hatlarını sekiz ay süresinde teşkil edip temeyeceğini bildirecektir. Hatların tesisini kabul ederse bir buçuk senede birincisini, iki senede ikincisini ve iki buçuk sene içinde üçüncüsünü yapacaktır.

Şirket en son sistemle donatılmış uçaklarla nakliyatı temin edecek, uçakların tamiri için alet edevatı bulunduracaktır.³⁰⁷ Sözleşme gereği, Türkiye, millî hava nakliyesi anonim şirketi adıyla ve sermayesi yarı yarıya iki taraftan konmak üzere ortaklaşa bir anonim şirketi kurmayı taahhüt etmiştir.³⁰⁸ İmtiyaz süresi sözleşme tarihinden itibaren kırk yıldır.³⁰⁹

Hükûmet, Şirketin çeşitli mevkilerde kuracağı tesisler için lazım olan araziyi Şirkete ücretsiz temin eder. Şirketin tesis kuracağı arazi sahipli ise satın alınarak veya istimlak edilerek alınır. Şirket, sermaye hasılatı gümrükten muaf tutulacak ancak ürettiği ürünlerden damga vergisi alınacaktır. Şirket, şahıs ve eşyanın nakliye ve sigorta ücretlerine ait tarifeleri belirlerken Bayındırlık Bakanlığından bir kişi ve kendi bünyesinden bir kişiden oluşan komisyonla ücreti belirler. Tarifeler altı ay geçerlidir. Her altı ayda bir komisyon, evvelki hesabı inceleyerek yeniden düzenleme yapar.³¹⁰ Bayındırlık Bakanlığı, Şirketin taahhütlerini yerine getirip getirmediğini komiseri aracılığıyla denetler. Şirket, teftiş masrafı olarak Bayındırlık Bakanlığına senelik 3.600 Türk lirası verecektir. Şirketin fennî ve iktisadi müdürleri, Junkers tarafından aday gösterilirken yanlarında birer Türk-İslam yardımcıları olacaktır. Dil olarak Türkçe kullanılacaktır.³¹¹

Şirket, Hükûmetin teklif veya onayı ile hava araştırması, arazi, topoğrafya, bahriye, zirai icrası, haşerat mücadelesi, orman ve maden yangınlarının keşfi gibi uçak, balon ve uçurtmaya ihtiyaç görülen hususta iştirak edebilir.³¹² Şirket, garanti ettiği para olan 20.000 Türk lirasını Ankara İş Bankası şubesine yatıracaktır. Şirket, uçaklar için lazım olan tamir ve alet edevat listesini üç nüsha olarak Bayındırlık Bakanlığına onaylatmak zorundadır. Belirtilen hatlar üzerinde, seferlerin düzenli ve emniyetli yapıldığını ve vaktinde hareket edildiğini listelerle Bakanlığa bildirecektir.

Fesih Muamelesi; şirket belirlenen süre zarfında inşaat projelerini yapamaz veya 1 ve 2'nci maddelerdeki müddetlerde açılış yapmazsa veya sözleşme şartlarına uymazsa önce üç ay müddetle ihtar çekilecektir. İhtarnameye uyulmaz yine muhalefet yapılırsa azami yirmi gün devam edilecek ve her gün için 100 lira ceza kesilecektir. Yirmi gün içinde yine bir şey yapılmazsa sözleşme feshedilir, depozito akçesine Hükûmet zapt koyar.³¹³

307 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.57.

308 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.58.

309 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.59.

310 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.60.

311 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.61.

312 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.62.

313 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.63.

Tamir işleri, Şirket tarafından ihmal edilirse zarar ve ziyanlar Şirket hesabından kesilir. İmal edilen ürünler ihaleye çıkarılır; Şirket ikinci ihale sonucunda da netice alamazsa imalat, alet ve levazım ücretsiz olarak Hükûmete ait olur.³¹⁴

Tesislerin kuruluşundan yirmi sene sonra Bayındırlık Bakanlığı genel imtiyaza sahip olma hakkına sahiptir. Uçak ile nakil olunacak kişi ve eşyalar için Şirket hava meydanına kadar nakliye için yetkilidir. Petrol işleri için Junkers Şirketi ortaklaşa işletmeyi kabul eder.³¹⁵

İmtiyaz bitiminde, imalatın imtiyazı içindeki bütün gayrimenkul inşaat ve tesisat Hükûmete bedelsiz geçer. Yalnız tesisin bedelinin henüz inha edilmiş kısmı için Şirkete tazminat verilecektir. Hükûmetin Şirkete ödeyeceği para miktarı belirtildiği şekilde ödenecektir.³¹⁶

Söz konusu projeler Bayındırlık Bakanlığınca tasdik olunmadıkça Şirket inşaata başlayamaz.³¹⁷ Şirket, ücretsiz yetiştirilecek pilot ve makinistleri istenilen şartlar dâhilinde yetiştirmedeği takdirde, Şirkete devir ve teslim edilecek olan miktar, imtiyaz bitene kadar her sene Hükûmete ödenecektir.³¹⁸

Çeşitli erteleme ve her türlü kaza ve hasardan, posta idaresi en seri yol ile haberdar edilecek ve buna ait diğer rapor gönderilecektir. Uçaklarda meydana gelecek sakatlık vesaire gibi zorunlu sebepler dolayısıyla karaya inmek zorunda kalınırsa Şirket, posta çantaları ve posta paketlerinin naklini kendi mesuliyeti altındaki güzergâhta, en seri şekilde müsait posta şirketine kadar sevkle yükümlüdür. Zorunlu sebepler dışında posta tesliminde gecikme ve ihmal gösterilirse 25 lira para cezası uygulanacaktır. Şirketin telsiz-telgraf memurları posta nakliyesini teftiş etme hakkına sahiptir. Şirketin en büyük uçak merkezi Ankara'da bulunacaktır. Şirket, Ankara'ya lüzumu kadar sabit hangarlarını, uçakların tamirine özel bir tamirhane, bir uçak okulu, bir makinist okulu, hava gözetleme istasyonu kurmak zorundadır.³¹⁹

Bunlardan bir uçak okulu, Şirketin faaliyete başladığı tarihten itibaren bir buçuk sene zarfında, tamamen Ankara'da tesis edilecek ve Hükûmetçe öğrenci verildiği takdirde, kararlaştırılan ücrete göre eğitim başlamış olacaktır. Şirket aynı zamanda pilot ve makinist yetiştirmek için masrafı kendine ait olmak üzere İstanbul'da bir okul açabilecektir. Şirket açacağı okullarda kendi pilot ve makinistlerini yetiştirebilecektir. Türk Hava Kuvvetleri bu okullarda yetiştirilmek üzere öğrenci verirse ayrıca bu konu için müzakere ve özel anlaşma yapılacaktır. İstanbul'da Yeşilköy'de bulunan Millî Savunma Bakanlığına ait Yeşilköy Köprüsü yakınındaki Bahri Tayyare Mektebi meydanı ve hangarları ile eski Tayyare Okulu tesisatı hariç

314 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.64.

315 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.65.

316 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.66.

317 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.67.

318 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.68.

319 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.69.

olmak üzere tayyare tesisatı ve meydanı, Şirkete ücretsiz kırk yıl süreyle verilmiştir. Şirket buna karşılık yılda altı pilot ve beş makinisti Türkiye için ücretsiz yetiştirecektir. Askerî olarak Şirketin hava sahası sınırları içinde asgari bin, azami iki bin kilometrelik sınırlara askerî hat komiseri tayin edilir.³²⁰

Komiser, Şirketin gelirine herhangi bir şekil veya surette müdahale edemez. Şirket, Lozan Antlaşması'nın yüz kırkinci maddesinin on üçüncü fıkrasına göre, Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen uluslararası antlaşma şartlarına uyarak Türkiye, hava seferleri kanunlarına uymayı kabul eder. Barış döneminde askerî uçaklar, Şirket meydanlarından ve boş kalacak hangarlardan ücretsiz faydalanabilecektir.³²¹ Hava meydanları, Şirket tarafından askerlik hizmetleri için gerekli olmayanlardan seçilecektir.³²² Şirket, arızalanan askerî uçakların her türlü eksikliğini ücret karşılığında kendi istasyonlarında tamamlamayı taahhüt etmiştir.³²³

Şirket, işletmeye başladığı tarihten itibaren her zaman malzeme depolarında altı ay yetecek kadar tamirat malzemesi ve düzenli hava trafiği cetvellerine göre bir ay yetecek yakıt bulunduracaktır. Ancak bu yakıt miktarı işletmenin açılış tarihinden itibaren elli tondan eksik olmayacaktır.³²⁴ Şirket uçakları, müstahkem mevki ve askerî sanayi üzerinden geçerlerken belirlenen hat üzerinde ve kabul edilen irtifada uçmak zorundadır.³²⁵

Şirket, en son sistem makinelerle donanımlı uçaklarla hava taşımacılığını temin edecektir. Bayındırlık Bakanlığı, Şirketin taahhüdünü yerine getirip getirmediğini Bakanlığa bağlı komiserler kanalıyla teftiş edecektir.³²⁶ Şirket, tamir için alet edevat listesini Bayındırlık Bakanlığına üç nüsha olarak verecektir.³²⁷ Şirket, yurt içinde bulamayacağı uzmanları isim ve uyruklarıyla birlikte önceden Bayındırlık Bakanlığına bildirip çalışma izni alabilirler.³²⁸ Türk iktisadi nakit parası, altına nazaran %10 oranından fazla meydana gelecek bedel artışı oranında iki buçuk lira arttırılacaktır.³²⁹ Şirket, hava taşımacılığı için kabul ettiği hatların kademeli olarak açılışını kabul etmiştir.³³⁰ Hava taşımacılığı için Şirkete verilen imtiyaz süresi kırk yıldır. Şirket, antlaşma imzalandıktan bir ay sonra Türkiye için anonim millî hava nakliyatı kurmaya mecburdur.³³¹

320 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.69.

321 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.70.

322 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.71.

323 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.72.

324 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.74.

325 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.75.

326 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.77.

327 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.78.

328 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.79.

329 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.80.

330 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.81.

331 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.82.

Şirket, teşkilat ve tesislerin kişi, eşya nakliyesi ve sigorta ücretlerine ait tarife fiyatını Bayındırlık Bakanlığına verir; inceleme on gün içerisinde, biri Bakanlıktan biri Şirketten oluşan komisyon tarafından yapılır. Bakanlık bir ay içinde tarife fiyatlarına itiraz etme hakkına sahiptir. Bir ay sonuna kadar itiraz edilmezse tarife fiyatı kabul edilmiş olur.³³²

Seferberlik süresinde yetkiler Hükûmete devredilecek, seferberlik bitiminde Şirketin sermayesine ait inha ve faiz hesabı senelik bilanço dikkate alınarak Şirkete ödenecektir.³³³

Şirket, nakliye yapılacak hatlar üzerinde seferlerin düzenli ve emniyetli yapıldığını Bayındırlık Bakanlığına tasdik ettirecektir.³³⁴ Hükûmetçe kabul edilmedikçe Şirket imtiyaz haklarını kısmen veya tamamen terk ve feragat edemez.³³⁵ İmtiyaz bitiminden sonra bütün inşaat ve gayrimenkuller ücretsiz olarak Hükûmete devredilecektir.³³⁶ Hükûmet, imtiyazların kendine devredilmesinden sonra Şirketin alacaklarını altı ay içinde ödeyecek ve bu hususta dikkatli davranmaya özen gösterecektir.³³⁷

Düzenli olarak yapılacak seferlerde uçaklar, asgari dört yolcu alabilecek hacme sahip olacak ve 600 kilo yük taşıyabilecek kapasitede olacaktır.³³⁸ Şirket, hava taşımacılığında bütün pilot ve makinistleri Türk-İslamlardan yetiştirmeye ve o amaçta kullanmaya mecburdur.³³⁹

Şirket kendi içinde çalıştırdığı pilotların lise, makinistlerin ise ortaokul mezunu olduklarını garanti edecektir.³⁴⁰ Junkers ve Hükûmet imzaladıkları antlaşma ile iki tarafında yarı yarıya sermaye koymasıyla anonim şirket kurmayı taahhüt etmişlerdir.³⁴¹ Şirket, bütün tesis, alet ve edevatına ait projeleri onaylatmak üzere dört nüsha olarak şartnamenin dokuzuncu maddesinde yazılan süre zarfında Bayındırlık Bakanlığına sunmak zorundadır.³⁴² Bayındırlık Bakanlığı, Şirketin taahhüdünü yerine getirip getirmediğini Bakanlığa bağlı komiserlerin yardımıyla inceleyecektir.³⁴³ Hükûmetten izin alınmak kaydıyla yabancı uyruklu kişilerin çalışmasına Şirket karar verecek ve ne kadar süre ile çalıştırılacakları Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanacaktır.³⁴⁴ Uçakların süratleri, emniyetli olup olmadıkları Bayındır-

332 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.83.

333 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.84.

334 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.85.

335 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.86.

336 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.87.

337 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.88.

338 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.89.

339 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.90.

340 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.91.

341 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.92.

342 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.93.

343 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.94.

344 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.95.

lık Bakanlığı tarafından kontrol edilecektir.³⁴⁵ Şirket, tamirat konusunda hatalı davranırsa Hükûmetçe zararı Şirketten tahsil edilecektir.³⁴⁶

İmtiyaz süresi dolduktan sonra Hükûmet, Şirketin alacaklarını her taksiti altı ayda bir ödenmek şartıyla beş taksitte öder ve bütün imtiyaz Hükûmete geçer. On beş sene boyunca Hükûmet, uçakların her kilometre kat ettiği mesafe için Şirkete 2,5 lira ödeme yapacaktır.³⁴⁷ İmtiyaz süresinin son on beş senesi zarfında inşa edilen tesislerin imtiyaz süresi bittiğinde, belirlenen masrafların inha edilmemiş kısmı Şirkete ödenecektir.³⁴⁸ Askerî bir pilot yetiştirmek üç devre ile mümkün olur:

Çifte kumandalı mektep uçağı monitörü ile yirmi saat uçmak, motoru yüz beygir kuvvetinde uçak ile yere inmek, sevk ve idare etmek. 200 metre yükseklikte bir saat motor hareket etmeksizin yere konduktan sonra önceden belirlenen bir noktada başka bir pilot 200 metrede sekiz defa uçarak yere inmelidir. Böylece tecrübe kazanmış olur.

180 beygir bir uçak üzerinde on beş saat uçmak, 300 metreye yükselmek ve on beş dakika irtifada kalmak, 150 kilometreden 300 kilometreye kadar iki defa seyahat etmek tecrübe kazandırır.

Askerî ehliyetname ise 180 veya 300 beygir kuvvetinde mükemmel bir uçak ile on beş saat uçmak, 400 metreye kadar yükselmek ve 100 beygir kuvvetinde bir uçak ile bir gece uçuşu gerçekleştirmek askerî pilot olması için gereklidir.

Senede 50 pilot yetiştirecek bir mektep tahsis edilecek, bu pilotlar çifte kumandalı, münasip markalı, 100-180-300 beygir kuvvetinde; motorlu ve yedek olarak altı motoru havi 90/7032 RSV, yedek dört motoru bir arada 180/36 RSV, yedek olarak dört motoru havi 18/23 RSV uçaklarını sevk ve idare edebileceklerdir.

Hangarlar: Her türlü tesisatı için 2 çıkış olmak üzere biri 24x30 diğeri 24x60 metrelik 2 hangar yeterlidir. Madenî hangar inşası uzmanı olmak üzere Brüksel'de tanınmış birtakım fabrikalar vardır.³⁴⁹

Ambarda İhtiyat Olarak Bulunması Gerekenler Şunlardır:

Ahşap kısmı için: 1 doğramacı ustası, 10 doğramacı, 1 modelci.

Madenî aksam için: 1 baş makinist, 2 tornacı, 12 tesviyeci makinist, 6 işçi.

Makineleri takmak için: 1 makineleri kuracak usta, 2 maâdin.

Monitör montajı için: 2 makinist.

Döşemek, kaplamak için: 2 döşemeci, 2 nakkaş.

Kaplama için: 2 işçi, 1 ambar memuru.

345 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.96.

346 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.97.

347 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.98.

348 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.99.

349 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.100.

RS-70 tipinde üç uçak ile çok miktarda uçağın yalnız Türkiye’de inşa edilmesine müsaade edilir. Her tipte, ayrı ayrı aksamı ayrılmış, motorsuz üç uçak takdim edilmiştir. Göndereceğiniz memurlara, inşaat tezgâhlarımız hakkında malumat verilecektir. Uçakların memleketimizde kurulmasını yakından takip ve 9 uçağın teslimine nezaret edeceğiz.³⁵⁰

Mektep için lazım olan arazi 64 hektar olmalıdır. Memur olarak bir pilot müdür, üç müzakereci ve kalem vazifesini görecek kadar memur gereklidir. İnşaat, mektebin yanında yapılacaksa ameleye ihtiyaç yoktur. Aksi takdirde iki makinist, bir doğramacı ve sekiz işçi istihdam edilecektir. Sene-de 50 uçak inşa edilir. Ahşap aksamı için: Büyük torna makinesi, küçük torna makinesi, küçük parçalara ait torna makinesi, tesviye makinesi, büyük matkap (delik makinesi), küçük matkap, oksijenli lehim makinesi, zımpara, yuvarlak taş, cila yapan makine, 12 adet mengene, mütekatı testere, makinistlere ait küçük aletlere ihtiyaç vardır.³⁵¹

Lüzum görüldüğü takdirde masrafı size ait olmak üzere fabrikamız mütehasıslarından birini size göndereceğiz. Bu suretle 9 uçak sahip olarak ve en son model olarak 3 uçak tipinin inşası müsaadesini elde etmiş olacaksınız. Hem de mektep ve fabrika inşasına ait aksam da yola çıkmış olacaktır. 90/32 RSV işaretli makinelerimiz hakkında ilgililere teminat veririz. Bu makinelerden dört tanesi ile hiçbir kısmı kısmi bir hasara uğramaksızın 70 öğrenci yetiştirdik, böyle olmakla beraber makineler mükemmeliyette olup daha bir o kadar müddet iş görebilirler. 180/26 RSV tipi, en asgari bir tehlikeye maruz kalmamak şartıyla kuvvetli makineleri sevk ve idareye, (100 metreyi 2 saat 50 dakikada) kat edecek sürate, tam emniyet ile pilotları seyahat etmeye alıştıtır. 180 beygir kuvvetinde bir motorla donanmış olan RSV-23 uçağı, arzuya göre bir veya birkaç kişilik olabilir. 300 beygir kuvvetinde bir motorla donanmış olan makine saatte 240 kilometre mesafe kat eder. Birkaç kişilik bir avcı uçağı mükemmel olabilir. Uçaklar, ahşap ve madenî olmak üzere iki çeşittir. Nakliye masraflarını karşılamanız durumunda parçaları gönderebiliriz. Ya da bir pilot ve mühendisi göndermeniz durumunda, imalatın kolay olduğu hakkında fikir edinirler. Küçük hacimdeki askerî uçakların ahşaptan yapılması ekonomiktir. Ahşap ve metal uçaklar için fiyat listemizi yakında size göndereceğiz.³⁵²

Ankara-İstanbul-Sofya; Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Tebriz-Tahran hatları tesis edilecektir. Devletin menfaati, fennî ve iktisadi imkânlar nispetinde tesis edilecektir. Şirketin sermayesi Türk lirası üzerinden esas alınır. Ankara-İstanbul hattı antlaşmadan üç ay sonra, geriye kalan bütün hatlar bir yıl içinde açılacaktır.³⁵³ Şirket, hava taşımacılığında yük ve yolcu kapasitesinin üçte birini Türkiye Hükûmetine ayırmayı taahhüt eder. Karşılığında Hükû-

350 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.101.

351 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.102.

352 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.103.

353 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.104.

met, ödemeyi Türk lirası üzerinden yapacaktır.³⁵⁴ Taraflar kendi aralarında antlaşma sağlayamazlarsa Temyiz Mahkemesi reisinin atayacağı hakeme başvurulacaktır.³⁵⁵ Türkiye Hükûmeti ve Junkers Şirketi arasında savaş ve ticaret uçakları imal etmek üzere antlaşma imzalanmıştır. Fabrika, Kayseri'de Hükûmetin belirleyeceği yerde kurulacaktır.³⁵⁶ Fabrika, Türkiye hava filosunun ihtiyacını karşılamak için kurulacağından, Hükûmet hiç olmazsa fabrikanın masrafına denk gelecek şekilde fabrikaya sipariş vermekle sorumludur. Şirket, en son sistem [uçak yağ motoru] ve bütün teferruatını bizzat yapabilecek surette bir motor fabrikası inşa edecektir.³⁵⁷

Fabrikada çalışacak mühendis, usta, amele yetiştirmek üzere, Hükûmet tarafından belirlenecek sayıda kişiyi kendi kurumlarına kabul etmeye ve eğitmeye mecburdur. Bunların eğitim-öğretim masrafları Junkers Şirketine ait değildir. Şirket, fabrikalarda kullanılacağı bütün amele, mühendis, pilot ve makinist özetle bütün kişileri ve müstahdemini altı sene sonra Türklerden istihdama mecburdur. Ancak yönetim kurulunun varlığına gerek göreceği bazı büyük uzman memurlar bundan müstesnadır. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, yıllık 149 veya daha az uçak üretmesi durumunda bütün üretim ve onarımın satış değerinin %15'ini, yıllık 149-249 uçak üretmesi hâlinde %10'unu ve yıllık 250 ve daha fazla uçak üretilmesi durumunda ise %7'sini Junkers verecektir.³⁵⁸

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, Junkers Uçak Şirketi ile birlikte eşit oranda (%50- %50) sermaye koymak şartıyla, Türkiye'de hava yolu taşımacılığı yapmak üzere bir anonim şirket kurulmasını üstlenirler. Söz konusu şirketin kuruluş biçimi ve faaliyeti ayrıca taraflar arasında görüşülüp kararlaştırılacaktır.³⁵⁹ Edirne-İstanbul-Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul hattı için sermaye ve masraf, üç hâle göre tertip edilmiştir. Şöyle ki:

- 1- Her istikamette haftada bir kere nakliyat,
- 2- Her istikamette haftada üç kere nakliyat,
- 3- Her istikamette cumadan gayrı her gün nakliyat.

Sermaye İhtiyacı: Birinci hâle göre bir adet G-23 ve üç adet F-13 uçakları, altı ihtiyat motoruyla birlikte hesap edilmiştir (Toplam 13 motor). İkinci hâle göre iki G-23 ve altı F-13 (ihtiyat motoruyla birlikte) 24 motor. Üçüncü hâle göre üç G-23 ve on F-13 (ihtiyat motoruyla birlikte) 38 motor hesap edilmiştir. Fiyat: G-23 motorsuz 155.000 lira, F-13 motorsuz 28.000 lira, bir adet L III motoru 8.000 liradır.³⁶⁰

354 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.105.

355 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.106.

356 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.107.

357 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.108.

358 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.109.

359 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0.8, Yer No.: 28.1.9.110.

360 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.111.

Bundan başka hava meydanı idare binası, tayyare idare malzemesi, müesses malzemesi, hangarlar, idare-i umumiyeler [Mesela İstanbul, Ankara, Diyarbakır merkezleri] boru malzemesi, otomobiller, telsiz kara istasyonları, telsiz uçak istasyonları, yedek malzeme ve işletme sermayesi olarak başka sermayeye ihtiyaç vardır. İhtiyaçlar tablodaki gibidir:

Tablo 03: İşletme Sermayeleri Haftada Bir Gün, Haftada Üç Gün ve Cuma Günleri

	Türk lirası	Haftada bir gün Türk lirası	Haftada üç gün Türk lirası	Cuma hariç her gün Türk lirası
G-23 Motorsuz Uçak	155.000	155.000	310.000	365.000
F-13 Motorsuz Uçak	28.000	84.000	168.000	280.000
Motorlar	8.000	96.000	192.000	304.000
Toplam		335.000	670.000	949.000
Hava Meydanı İdare Binaları		38.000	38.000	38.000
Hava Meydanı İdare Binası Malzemeleri		5.500	6.100	7.000
Fabrika Malzemeleri		26.500	35.000	44.000
Genel İdare Malzemeleri		4.500	6.500	8.700
10 Adet Otomobil		44.000	44.000	44.000
5 Adet Kara İstasyonu		154.500	154.500	154.500
Telsiz Telgraf İstasyonları Binası ve Montaj Masrafları		33.000	33.000	33.000
Uçak Telsiz Telgraf İstasyonları		13.000	26.000	42.000
Yedek Malzemeler		202.000	331.000	380.000
İşletme Sermayesi		44.000	55.900	99.400
		900.000	1.400.000	1.799.600

Cuma hariç haftanın her gününe göre hesap edilmiştir.³⁶¹

³⁶¹ BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.112.

Tablo 04: Junkers Şirketinden Beş Senelik Nakliyatın Masraf Listesi³⁶²

	Haftada bir gün Türk lirası	Haftada 3 gün Türk lirası	Cuma hariç her gün Türk lirası
Yakıt Maddeleri	22.970	68.911	138.823
Uçak Pilot ve Motor Makinisti Maaşları ve Kilometre Ücretleri	37.259	89.169	161.381
Uçakların İyi Vaziyette Korunması, Tamir, Bakım ve Yedek Malzeme İhtiyacı	39.565	118.261	236.957
Kasko Sigortası	22.826	45.652	71.739
Merkezî Yönetim Giderleri	161.739	238.261	339.565
Yıpranma Masrafı	34.304	102.900	205.796
İşletme Sermayesinin Faizle Verilmesi	90.000	140.000	190.000
Kurucuların %10 Kâr Hisseleri	45.407	89.239	149.251
	454.070	892.393	1.493.512

Şirket, tesisi bitirene kadar yabancı memleketlerden tedarik edeceği alet, edevat, uçak ve motorlarından fabrika kuruluncaya kadar vergi alınmayacaktır.³⁶³ Şirket bütün uçak merkezlerinde uçakların hâl ve faaliyette bulunabilmesi için tamirat alet ve edevatı bulundurmaya mecburdur.³⁶⁴

Bütün uçakların yolcu nakline mahsus kısımların yarısı ve eşya nakline ait kısımların yarısının imtiyazı Hükûmete aittir. Karşılığında, Hükûmet her kilometre için 2,5 lira ücret ödeyecektir.³⁶⁵

Kanunen kabul edilen şartlar dolayısıyla Şirket taahhüdünü belirlenen süre zarfında yerine getiremeyeceğini anladığı takdirde durumu en kısa zamanda Bayındırlık Bakanlığına bildirecektir.³⁶⁶ Şirketin hesabı Hükûmet tarafından kontrole tabi tutulmak şartıyla her sene sonunda bilançolar kontrol edilecek, açık olursa Hükûmet açığı temin edecektir. Şirketin hasılatı %15'ten fazla kâr temin ettiği takdirde fazla kısım Şirket açığını kapatmak üzere Hükûmetin kullanımında olacaktır.³⁶⁷

Hükûmet, bütün imtiyazlar kendine geçtikten sonra dilerse hisse senetlerini iki taraf arasında taksim edebilir.³⁶⁸ Şirket, Hükûmetin izniyle hava meydanlarına kadar vesait ile yapacağı taşıma için yolculardan ayrıca bilet

362 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.113.

363 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.114.

364 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.115.

365 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.116.

366 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.117.

367 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.118.

368 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.119.

ücreti alabilir.³⁶⁹ Antlaşmanın bir sureti İstanbul İkinci Ticaret Mahkemesine de verilmiştir.³⁷⁰ Sekizinci madde, “*Şirket sermayesiyle hasılatı üzerine bir çeşit vergi tarh olunmayacaktır.*” fıkrasının değiştirilmesi kabul edilmiştir.³⁷¹ Şirket, bütün tesisin alet ve edevatına ait projeleri tasdik olunmak üzere dördüncü nüsha olarak şartnamenin³⁷² sekizinci maddesindeki değişiklik kabul edilmiştir.³⁷³ Şirketin tesisatına lazım olan sahipli gayimenkullerin satın alınması veya bedelinin miktarı hususlarında Şirket sahipleriyle uyuşmadığı takdirde masrafları ve bedelleri Şirket tarafından ödenmek şartıyla söz konusu gayrimenkul hakkında Hükûmetçe istimlak Kanunu’na göre muamele olunur.³⁷⁴ Şirketin seferberlik sonunda bilançosu hesaplanırken ikisi Hükûmetten, ikisi Şirketten ve bir kişi de Temyiz Mahkemesi reisi tarafından atanan beş kişilik hakem heyetince hesaplanır ve çözüme kavuşturulur.³⁷⁵

Sevkiyat sigorta işlemleriyle meşgul olmak üzere imtiyaz sınırları içerisindeki müdafaa miktarını Bayındırlık Bakanlığına bildirmek üzere şubeler açacaktır.³⁷⁶ Tedarik edilen arazi üzerine yapılan tesisin mal olduğu bedel sermaye sayılarak imtiyaz antlaşmasının bitiminde Hükûmetin öncülüğünde pay edilecektir.³⁷⁷ Şirketin hesabı düzenli olarak Hükûmet tarafından kontrol edilecektir.³⁷⁸ Şirketin, seferlerin düzenini ihlal ettiği durumlarda, Bayındırlık Bakanlığı bütün masrafı Şirkete ait olmak üzere her türlü tehlikenin önünü almak üzere icap eden tedbiri alacaktır.³⁷⁹ %10 nispetinden fazla miktarda meydana gelecek değişiklik durumunda, Şirket, bilançosuna iki buçuk lira olarak indirecek veya yükseltecektir.³⁸⁰

Şirket, Hükûmetin onayıyla hava meydanına yolcu ve eşya taşımak için ücret alacaktır.³⁸¹ Yabancı memleketlerle Türkiye arasında nakliyat yapacak şirketlere verilmiş ve bu hattın haricinde verilecek imtiyazlardan dolayı Türkiye Millî Anonim Şirketi çeşitli isteklerde bulunmayacaktır.³⁸² Şirket tarafından hava taşımacılığında kullanılacak uçak, Junkers’in Genelkurmayaya teklif etmiş olduğu R-42 tipinde L motorlu uçakların özellikleri ve kabiliyetinde olacaktır.³⁸³ Hatlarda uçuş yolları ve uçakların irtifa ve iniş

369 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.120.

370 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.121.

371 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.124.

372 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.125.

373 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.126.

374 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.127.

375 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.128.

376 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.130.

377 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.131.

378 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.132.

379 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.133.

380 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.134.

381 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.135.

382 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.136.

383 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.137.

mahalleri Genelkurmay tarafından tespit edilecektir. Bu hatlarda uçak kullanılacak mürettebat, özellikle Türk ve Alman olacaktır. Makinist ve pilotların %100'ü, onuncu sene nihayetinde Türklerden mürekkep olacaktır. Şirket, Ankara ve Diyarbakır merkezlerinde daima uçaklarda kullanılmış 15 ton benzini ve 2 ton yağı depo etmiş bir hâlde bulunduracaktır.³⁸⁴ Hatlar arasında uçak ile nakliyat imtiyazı Junkers Şirketine verilmiş, Şirket tarafından bu imtiyaz kabul edilmiştir.³⁸⁵ İmtiyaza ait bütün hukuk ve taahhüt adı geçen Şirkete intikal edecek ve Şirket, imtiyaz sahibi makamı yerine geçecektir.³⁸⁶

Bayındırlık Bakanlığı Şirketin taahhüdünü yerine getirip getirmediğini Bakanlığa bağlı komiserler vasıtasıyla teftiş edecektir.³⁸⁷ Şirket yolcu ve eşyaları isteğe bağlı olarak sigortalayacak ve Bayındırlık Bakanlığı sigorta ücreti konusunda belirleyici makam olacaktır.³⁸⁸ Şirket, uçaklar için dördüncü madde hükümleri uyarınca bulundurmaya mecbur olduğu tamir alet ve edevatının listelerini Bayındırlık Bakanlığı komiserine üçer nüsha olarak tasdik ettirmeye mecburdur.³⁸⁹ Şirket, Hükûmet komiserine mahsus olmak üzere merkez idaresinde 3 odalı döşeli bir daire tahsisine mecburdur.³⁹⁰ Bayındırlık Bakanlığı tesislerin kurulmasından yirmi yıl sonra genel imtiyazı üzerine alma hakkına sahiptir.³⁹¹ İmtiyaz edilen ürünler için her bir sene için on beşte bir oranında indirim yapılacaktır.³⁹²

Sözleşme maddelerini genel olarak değerlendirdiğimiz zaman Türkiye hem iktisadi bakımdan hem de millî değerler bakımından ulusal çıkarlarını ön planda tutmuştur. Tesislerin ne şartlarda kurulacağı, yukarıdaki maddelerde belirtilmiştir. Hangi tesis kaç yılda kurulacak, Şirket sözleşme şartlarına uymazsa Türkiye ne gibi yaptırımlar uygulayacak, bilanço hesaplamaları sonucunda ortaya çıkan kâr zarar durumunda tarafların tutumu nasıl olacak? Hepsi ayrıntılı olarak yazılmıştır. Askerî ve nakliye uçaklarının cins ve özellikleri ayrıca belirtilmiştir. Çalıştırılacak personelin belirli bir süreden sonra tamamının Türk-İslam kişilerden olması, dil olarak Türkçenin esas alınması Hükûmetin hassasiyetini gözler önüne sermektedir.

384 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.138.

385 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.139.

386 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.140.

387 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.141.

388 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.142.

389 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.143.

390 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.144.

391 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.145.

392 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.146.

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞIVI

صحة

ساره ۵
رودکی عاده و ذکر ایجاب فتنه امولید استفعال ایچیم با یایر صحه انسان اید لزوم کورولک بوسرک ایچیم کورولک

ساره ۶
سریط آ. روضه کوشتمه بانی رفت زغانبد امره اداره بولور بیهقهده .
ناریق ناسه انیکه مرکز قهرقه بالمهم طیاره دلیاره برورک اجتهایق [قهرقه کوره برهله سار سنیم طیاره لاک
تمایج بولورونجی یک سارر حاجی] نهدا اشو شرکته نزلک و بایم اید قهرده . بفعال شرکته دمی عول
طیاره ر اهل ایچیم نی . مسکون طیاره نهدا نهمه کورنه اهلون اارده انیکه کلهده . سنیه شرکته قهرقه
طیاره نامل اهلون نایم اید نرس اولده قهرقه اجتهایق بقه بروره نمانده سربسده .

ساره ۷
قهرقه ناریق ناسیاییم نهدا کجه قار طیاره دلیاره برورک سبوسدی نهدا برورک دریکه کلهده .
برط نهای برورکشی اشو سبوسرک ساهه نیایم اطلسی زنا وایات ایچیم نریدون سار ارازی نقل اید .
سایه برورکشی قهرقه طب انیکه اوصاف و قهرده طیاره اهل و سبیل قار دریکه قهرقه بو اجتهایق
قهرده نایمده سربسده .

ساره ۸
شرکت فی واقفان برورکشی برورکشی طرفنده ارا اولور صحه نازدر بایخته رساوی رأسا قهرقه طرفنده
نیمه اید قهرده شرکته صحه اولور اضار طریقه ناهقه اتخاب اید جهت و صحه اولور بایسته کورجه افقا
قهرقه طرفنده اتخاب اید جهت و سادو آرا و قهرده سبیل رأی آرازی نایم اید قهرده .

ساره ۹
ناریق ، ترکیه عول فیوضت اجتهایق نایم مقصد اید نایمده صحه صهی اولور صهی ناریق نایم
صهار مستورند تقابل اید جهت و بروره ناریق سبوسه دریکه کلهده .

ساره ۱۰
شرکت عول سنیم [طیاره باغ بوزک] دگانه قهرقه بالان باغ بدهج صوره برورک ناریق
انسا اید قهرده . آخمه ترکیه دریا ناریقده سنیلک اهل نعال اولور صهی شرکته صهی اولور سنیلک ناهقه
کریکه بوزک سارر سنیم قهرده نازک ساررود [بوضه ن]

ساره ۱۱
طیاره ورتور ناریق نایم افق سنیلک طرفنده باغی با تمایم ایچیم [اوسیم ، برورک بوزک] که سارر نایم ای
برایشلک اجتهایق قار نهدا دشتنگا برورکشی اید انیکه دبا صوه برورکشی بو ایسترا ایچیم بدهده
کوشتمه کلهده بیکر سنیمه قورای انیکه نهد اید . عاقده مطا بقدر که ایستورده اطاک
صده قانونک استاه صهییه و حکیمیه صهی انیکه نوری دانسیل استفعال صهی اهلون ایچیم

ساره ۱۲
شرکته قهرقه اجتهایق نهمه انیکه عورده طیاره و آفره طیاره اهل و قهرده اید بیلیر .

ساره ۱۳
اشو مقدره ناریق اضاده اعتباراً قهرده سنیم و عورده . برورکشی قهرده شرکته عول عول نهمه اید بیلیر
شرکته صهی سنیمه ناه کورده . نهمه قهرقه نهمه کورده برورکشی صهی سنیم ایستورده سنیم طرفنده آفره

ساره ۱۴
صده برجهده .
برورکشی شرکته ترکیهده ایستورده نهدا درجه طیاره نریک سوه اولورده صهی بیلون و ناکسیته

102

Fotoğraf 30: Antlaşma Metninden Örnek³⁹⁴

2.4.5. Kayseri Uçak Fabrikasının (TOMTAŞ) Açılış Süreci

Bir ülkenin ağır sanayisinin en son aşamasını oluşturan uçak sanayisi, teknolojik üstünlük, tasarım ve mühendislik bilgisi yönüyle çok ciddi girdilere sahiptir. Çünkü uçak sanayisinin birçok yan sanayi dalını da harekete geçirmesi ülkenin kalkınması için önemli bir dinamik oluşturur.³⁹⁵ Yeni Türkiye Devleti, Cumhuriyet'in ilanından sonra her alanda modernleşmeye yönelik adımlar atmıştır. Bu kapsamda millî bir hava harp sanayisi kurulması için Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşundan 8 ay sonra, Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın direktifi ile çalışmalara başlanmıştır.³⁹⁶

1925 yılında Alman Junkers Şirketi ile uçak üretimi ile ilgili müzakereler yapılmıştır. Bu çerçevede Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas (Gürer) Bey ve aynı yıl Berlin Büyükelçiliğine atanan İstiklal Savaşı komutanlarından Kemalettin Sami Bey'in gayretleri ile ortak uçak üretimi konusu olgunlaştırılmıştır.³⁹⁷ Türkiye Cumhuriyeti ile Junkers Uçak ve İnşaat Anonim Şirketi arasında 15.08.1925 tarihinde ortak bir anonim şirket kurulmuş ve Türkiye'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası inşasına karar verilmiştir.³⁹⁸ Antlaşmada, Hükümet tarafından fabrikanın inşa edileceği yerin belirtilmesinden bir yıl sonra fabrikanın kısmen faaliyete geçmesi ve en fazla 2 yıl içinde uçak üretebilecek şekilde tamamlanması öngörülmüştür. Antlaşmaya göre fabrikanın Kayseri'de kurulmasına karar verilmiş ve başlangıç tarihi olarak 6 Ekim 1925 tarihi seçilmiştir.³⁹⁹

Uçak fabrikasının kurulacağı yer olarak Kayseri; Anadolu'nun merkezi, kritik bir yerinde olması, bu bölgenin eskiden beri süregelen askerî faaliyetler ve lojistik bakımından büyük bir öneme sahip olması sebebiyle seçilmiştir.⁴⁰⁰ Kayseri'ye askerî fabrikaların kurulması daha önce de gündeme gelmiş, 3 Eylül 1909 tarihli telgrafta Kayseri ve Sivas civarında uçak fabrikası kurulması için keşif yapıldığı bildirilmiştir.⁴⁰¹ Millî Mücadele Dönemi'nde de ordunun cephe ve diğer ihtiyaçlarını karşılamak için Kayseri'de askerî fabrika kurulması düşünülmüştür. Balkan Savaşı sonucunda, Rumeli'deki askerî fabrikalar ve silah depoları düşmanın eline geçmiştir. Böyle bir durumun bir daha yaşanmaması için askerî ve stratejik önemi olan fabrikaların Anadolu'da kurulması uygun görülmüştür. Bunun için bir komisyon kurulmuş, komisyon Kayseri'de Bünyan ve Kızılırmak çevrelerinde incelemeler yapmıştır. Fakat Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla yapılması düşünülen

395 Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s. 116.

396 Kaymaklı, s. 351.

397 Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık...*, s. 217.

398 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9, 17.04.1926.

399 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.27.7.2, 13.04.1926.

400 Sarısır, s. 54.

401 Suat Akgül, "Millî Mücadele'de Kayseri ve Civarında Askerî Faaliyetler ve Lojistik", *II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan) 1998*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi, Kayseri, 1998, s. 26-40.

fabrikalar gerçekleştirilememiştir. 13 Ocak 1921 tarihinde İmalat-ı Harbiye Fabrikalarının kurulacağı yer olarak Kayseri'nin uygun olduğuna dair Genelkurmay Başkanı Fevzi (Çakmak) Paşa tarafından olumlu rapor verilmiştir. 18 Nisan 1921'de kurulacak askerî fabrikaların su ihtiyacını karşılayacak kadar akarsuyun olması, enerji ihtiyacını karşılayacak kadar kömür madeni, bakır, kurşun ve barut ihtiyacını karşılayacak kadar da güherçile gibi ham maddelerinin bulunması istenmiştir. Kayseri halkının çalışkan ve sanata meraklı olması sebeplerinden dolayı da fabrikanın burada kurulması gündeme gelmiştir.⁴⁰²

Fabrikanın Philipp Holzman und Co. Firmasına inşaatı ihalesi, Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'in onayıyla kabul edilmiş ve inşaat hemen başlamıştır. Geri kalan sevk antlaşmalarının ihaleleri de Kemalettin Sami Bey'in girişimleri ile yapılmış, söz konusu ihaleler inşaatın devamı süresince Junkers tarafından karşılanmıştır. Antlaşmaya göre yapılacak inşaat sırası şu şekildedir: Hangarlar, su kuyuları, depolar, antrepolar, memur ve işçi lojmanları. Fabrikanın donanımı için de şunlar öngörülmüştür: Dizel motor tesisi, jeneratör tesisi, oksijen tesisi, asetilen tesisi, tazyikli hava üretimi, elektrik tesisleri, kalorifer tesisi, telefon ve telefon sayacı tesisi, yangını itfaiyeye bildirmeye mahsus telefon tesisi, yangın söndürme tertibatı, atölyelerin donanımı, nakil araçları, inşaat tesisleri, özel atölye makineleri, madenî levha işleyebilen makineler, tahta işleyebilen makineler, uçak yapımı için genel atölyeler, ham materyal, büro makineleri, fabrikaların ve büroların genel donanımı.⁴⁰³

Öngörülen tüm bu tesislerin kurulması için gerekli olan malzemeler, Hamburg'dan gemilerle Mersin'e, Mersin'den tren ile Ulukışla'ya, Ulukışla'dan Kayseri'ye kadar kağrı ve develerle taşınmıştır. Fabrikanın kurulması ve işletmeye açılması için gerekli olan kalifiye insan gücü Almanya'dan getirilen 5 mühendis, 120 Alman işçisi ve 240 Türk işçi ile karşılanmıştır. Bir yıl içinde tezgâhlar monte edilmiş, biri 100 kW, ikisi 200 kW olan Junkers dizeli faaliyete başlamıştır.⁴⁰⁴

Junkers Şirketiyle fabrika inşaatı devam ederken birtakım anlaşmazlıklar çıkmış ve bu anlaşmazlıklar hemen müdahale edilerek çözülmeye çalışılmıştır. Millî menfaatlerimizi korumak için Junkers Şirketi ile ilgili işler çok sıkı bir şekilde takip edilmiştir. 22 Ocak 1926 tarihli belgede Başbakan İsmet Paşa, Bayındırlık Bakanlığına gönderdiği yazıda Junkers Şirketinin teminat akçesinin iade edilmesi gerektiğini bildirmiştir.⁴⁰⁵

402 *Türk İstiklal Savaşı*, C VII, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmî Yayınları, Seri No.: 1, Ankara, 1975, s. 116-117.

403 Koçak, s. 68.

404 ATASE, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, 1. Cilt, Fihrist No.: 1-265, 1973.

405 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 19.112.6.1, 20.01.1926.

Bakanlığın 23 Ocak 1926 tarihli cevabında, Şirkete ait teminat akçesinin reddedilmesi hakkında işlem yapıldığı belirtilmiştir.⁴⁰⁶ 22 Şubat 1926 tarihinde teminat parası ile ilgili belgeler, Bayındırlık Bakanlığına sunulmuştur. 15 Ağustos 1925 tarihinde Junkers Şirketi ile Maliye Bakanlığı arasında antlaşma imzalandığından tekrar hava taşımacılığı için Junkers Şirketi ile Ticaret Bakanlığı arasında bir antlaşma yapılmasına gerek olmadığı ifade edilmiş ve teminat parasının reddedilmesine karar verilmiştir. Antlaşma maddelerindeki anlaşmazlık dolayısıyla teminat bedeli iade edilmiştir.⁴⁰⁷ Antlaşmayla ilgili yapılan ilk görüşmeler, Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey ve Hans Sachsenberg arasında sürmüş, son yapılan teklifin Hükümetçe uygun görülmesinden sonra Ankara'ya Junkers tarafından yetkili bir kişinin gönderilmesi istenmiştir.⁴⁰⁸

4 Mart 1926'da Junkers ile millî bir Türk anonim şirketi kurulması için mukavele şartnamesi hazırlanmış ancak şartnamede bazı konularda anlaşmazlıklar çıkmıştır. Durumu Başbakanlık Vekili Refik (Saydam) Bey, Başbakan İsmet Paşa'ya sunmuştur. 3 Mart'ta yazılan tezkereye göre toplam 100 uçağa sahip olmak istenilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti bu uçakların savaş amacıyla kullanılmasını istemektedir. Fakat Junkers Şirketi, sözleşmede böyle bir konuya değinmemiş ve bu uçakların sadece hava taşımacılığı için olduğunu ve böyle bir amaca hizmet edemeyeceğini bildirmiştir. Refik (Saydam) Bey, böyle bir sözleşmenin savaş maksadımızı içermediği için imzalanmasına karşı çıkmakta ve bu uçakların yarardan çok zarar getireceğine inanmaktadır. Hatta bu durumun Genelkurmay'a bildirildiğinden bahsetmiştir. Vatan savunması için şartnamede değişiklik yapılmasını ve bunun içinde Genelkurmay Başkanlığından bir komisyon oluşturulmasını istemiştir. Komisyonun kararından sonra Junkers ile bir görüşme yapılması gerektiğini bildirmiştir. Konu hakkında Millî Savunma ve Bayındırlık Bakanlıklarının da bilgilendirildiğini Başbakan İsmet Paşa'ya iletmiştir.⁴⁰⁹

Fabrika inşaatı sürerken Berlin Büyükelçiliğimizden gelen bilgiye göre Junkers Şirketi, işleri hızlandırmak için Türkiye Hükümetinin almayı taahhüt ettiği 250 uçağı satın almasını beklemiştir.⁴¹⁰

Junkers Şirketi ile finansman konuları üzerinde tartışmalar yaşandığı gibi Junkers Şirketi mali sıkıntılar yaşamaya başlamıştır. Junkers'in mali sıkıntıları, uçak fabrikası projesine başladığında daha da artmıştır. Junkers'in borçlarıyla ilgili Berlin Büyükelçiliğinden bilgi istenmiştir.⁴¹¹ Almanya'nın İstanbul Büyükelçiliğinde görevli Moltke, 21 Mayıs 1926 tarihli raporunda, Junkers'in içinde bulunduğu durumu değerlendirmiştir. Junkers'in iflas

406 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 19.112.6.2, 20.01.1926.

407 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.27.5, 20.02.1926.

408 T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 9624644-1, 19.06.1925.

409 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 12.71.15.1, 12.71.15.2, 04.03.1926.

410 T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 7886020-2, 27.03.1926.

411 T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 4672583-1, 27.12.1926.

etmesi durumunda Kayseri Uçak Fabrikası projesinin tamamlanmasının mümkün olmadığına dikkat çekerek Türk-Alman ortaklığı ile kurulan ve projenin yürütücülüğünü üstlenen Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin mali olarak güçlük içinde bulunduğunu bildirmiştir. Raporda, projenin başarısız olması hâlinde Türk-Alman ekonomik ilişkilerinde sıkıntılara neden olacağı belirtilmiştir. Devam etmekte olan güçlükler nedeniyle Millî Savunma Bakanlığı, Alman firmaları ile iş birliğinden kaçınmış ve Bakanlık 1926-1927 bütçesinde artık Almanya'dan askerî malzeme ithal etmeme kararı almıştır. Alman sanayisine karşı büyük bir güvensizlik oluşmuş ve diğer bakanlıkların da Alman sermaye gruplarının mali kapasitelerine karşı duyduğu kuşku ve güvensizlik artmıştır. Bu durumun düzeltilmesi için Junkers'in devlet desteğiyle iflastan kurtarılması gerekiyordu.⁴¹² Adı geçen rapordan yaklaşık bir ay sonra 15 Haziran'da, Alman Ulaştırma Bakanı Krohne tarafından Alman Dışişleri Bakanı Steresman'a gönderilen raporda, Junkers'le Alman Hükûmeti arasındaki anlaşmazlık belirtilmiştir. Bu anlaşmazlığın sebebi, Krohne'un Junkers'in Alman Hükûmetinin talimatlarına uymadığı ve kendi başına buyruk hareket etmesi olarak gösterilmiştir. Krohne, bu durumun Alman dış politikasını olumsuz etkilediğini vurgulamıştır.⁴¹³ Bu bağlamda Krohne, Junkers'in uçak fabrikasının yapım giderlerine eşit oranda ortak olmasını eleştirmiş ve Alman Hükûmetinin bu duruma tepki gösterdiğini belirtmiştir. Sonuçta Krohne, Junkers'in katılım payını karşılayabilecek imkâna sahip olmadığına işaret ederek antlaşmanın değiştirilmesini talep etmiştir.⁴¹⁴ Krohne birkaç ay sonra 9 Aralık'ta yazdığı başka bir raporda, Steresman'a, Junkers'in Türkiye'de uçak fabrikası kurmak için yaptığı antlaşmanın bütün Alman bakanlıkları tarafından onaylanmadığına dikkat çekmiştir. Daha açık bir ifadeyle antlaşmanın Dışişleri Bakanlığı tarafından onaylandığını, Millî Savunma ve Ulaştırma Bakanlıklarının antlaşmaya karşı oldukları gerekçesiyle antlaşmanın iptalini istemiştir. Ayrıca bu durumdan yalnız Junkers'in değil Türkiye'de faaliyet gösteren bütün Alman firmalarının zarar göreceğini ve bu firmaların varlıklarının bile tehlikeye düşeceğine itina ile dikkat çekilmiştir.⁴¹⁵

Alman Dışişleri Müşaviri Richthofen, Kemalettin Sami Bey ile 25 Haziran'da yaptığı görüşmede inşaatı devam eden Kayseri Uçak Fabrikası ile ilgili verdiği raporda Junkers'in projeyi tamamlayamayacağını söylemiştir. Richthofen, bu görüşmeden sonra yazdığı raporda, Fransa'nın aylardır Junkers hakkında olumsuz çalışmalar yapması nedeniyle Türkiye'de Junkers aleyhine söylemlerin arttığına işaret etmiştir. Junkers gerçekten de yükümlülüklerini yerine getirebilecek durumda değildir. Bununla birlikte Türkiye, Şirkete karşı eski güvenini kaybetmiştir. Richthofen ayrıca Jun-

412 Koçak, s. 69.

413 Dervişoğlu, "İstikbalini Göklerde...", s. 75.

414 Koçak, s. 69.

415 Dervişoğlu, "İstikbalini Göklerde...", s. 75-76.

kers'in mali bunalımının devam ettiğini ve Alman Hükûmetinin de Şirkete kredi verip vermeme konusunda karar veremediğini ifade etmiştir. Alman Büyükelçisi Nadolny, 18 Eylül tarihli raporunda, Kayseri Uçak Fabrikasının yakın zamanda tamamlanacağını ancak Türk Hükûmetinin fabrikaya yapılmasını istediği ek kısımların tamamlanamayacağına açıklık getirmiştir. Nadolny, Alman Hükûmetinin desteği olmadan projenin tam olarak bitirilemeyeceğini belirterek Alman Hükûmetinin Junkers'e Türkiye'deki tüm faaliyetlerinde destek olması gerektiğini vurgulamıştır. Raporda, bu projenin Türk-Alman siyasi ve ekonomik ilişkilerinin sürekliliği açısından öneminden bahsedilmiş ve Türk Hükûmetinin taleplerine olumlu yaklaşılmasını istemiştir. Richthofen, 1926 yılında yazdığı raporların birinde, Junkers'in iflas edeceğini belirtmiştir. İflas durumunda Almanya'nın Türkiye ve İran'daki ekonomik ve politik çıkarları zarar göreceğinden Alman Dışişleri Bakanlığı iflas durumunda Junkers'in yükümlülüğündeki işlerin gizlenmesini, uçak fabrikasının tamamlanmasını gereken fiyatın (2,2 milyon Alman markının) Bakanlık tarafından karşılanmasını istemiştir.⁴¹⁶

Nadolny'nin ve Alman Dışişleri Bakanlığının çalışmaları doğrultusunda Almanya, Türk-Alman iktisadi ilişkilerine zarar vermemek için Junkers Şirketinin iflasını geciktirmiştir.⁴¹⁷ Richtrofen'in 1926 yılı sonlarında yazdığı bir başka rapora göre Junkers 1925 yılı Ağustos ayında Alman Dışişleri Bakanlığının gizli bütçe tahsisatından aldığı yardıma ek olarak Deutsche Orient Bank'tan aldığı 2 milyon Alman markı kredi ile inşaatı tamamlayabilmiştir.⁴¹⁸ "*Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)*" adı verilen Türk-Alman ortak projesinin ilk aşaması planlandığı şekilde yapılarak fabrika 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.⁴¹⁹

416 Koçak, s. 69.

417 Koçak, s. 69.

418 Dervişoğlu, "*İstikbalini Göklerde...*", s. 78.

419 Koçak, s. 70-71.



Fotoğraf 31: Temel İnşaatı⁴²⁰

2.4.5.1. Açılışın Ulusal Basına Yansımaları

Kayseri, değişik uygarlıkların birbiriyle kucaklaştığı Anadolu'nun en eski yerleşim alanlarından biridir. 1067'de Türk hâkimiyetine giren Kayseri; Selçuklu Devleti, Eratna Beyliği, Dulkadiroğulları, Kadı Burhanettin, Karamanoğulları ve Osmanlı Devleti dönemlerini yaşamış ve başta Selçuklular olmak üzere her dönemde önemli bir Türk kültür merkezi olmuştur. Medine-i Kayseriyye, Cumhuriyet'in kurulmasını müteakip "*Kayseri ili*" olmuştur. Kayseri, Anadolu'nun kalpgâhında ömürlü ve umurlu bir şehir olup aynı zamanda "*makarr-ı ilim*", yani ilim merkezi olarak ünlenmiştir. Bazı kaynaklarda "*bender-i ticaret*" (ticaret merkezi) diye zikredilen Kayseri'nin ana özellikleri bunlardır. Şehrin ticaretteki şöhreti, sakinlerinin girişimciliği ve çok daha önemlisi tevazu ve alçakgönüllülükte kararlılığı, toprağının verimsizliğinden olmalıdır. "*Coğrafyadan Vatana*" yazarı, Türk arkeolojisinin seçkin temsilcisi Remzi Oğuz Arık'a göre Kayseri'nin hiç olmazsa 5.000 yıldır ve her türlü ırk ve rejim elinde büyük, gerekli bir merkez

420 2'nci HBFM Arşivi.

kalması, dört taraftan akan yolların düğüm yerinde bulunmasından ileri gelmektedir. Ülke her ne zaman dara düşecek olsa tezgâhlarını çalıştıran Anadolu şehridir. Kayseri'nin girişimciliğinde, farklı inanç ve soy mensuplarının yarattığı rekabet de çok önemli bir yere sahip olmalıdır. Kayseri, tarihî İpek Yolu'nun önemli bir kolu üzerinde bulunmakla dünya ile kesintisiz ilişkide bulunan, bütün zamanlarda önemli olmuş bir şehirdir. XIX. yüzyılda bile tahıl ihtiyacını komşu şehirlerden sağlayan Kayseri'nin neden bir kültür, ticaret ve sanayi üssü olduğu kolayca anlaşılabilir. Tarih boyunca Kayseri, Anadolu'nun merkezî ve kritik bir yerinde olması münasebeti ile askerî faaliyetler ve lojistik bakımdan büyük bir öneme sahip olmuştur.⁴²¹

Nitekim Kayserililer, uçak fabrikasının vücut bulması için büyük gayret göstermişlerdir. Büyük bir azim ve hamiyetle yapımına başlanan uçak fabrikasının kısa bir süre içinde inşaatının büyük bir kısmı tamamlanmıştır. İlk Türk uçak fabrikasının açılışı, Kayserililer tarafından sevinçle karşılanmıştır. 6 Ekim 1926 günü saat 13.00'te açılış töreni yapılmış; açılış öncesi hava meydanında kadın, erkek, memur esnaf ve tüccar binlerce Kayserili toplanarak bu gururu hep birlikte coşkuyla paylaşmışlardır. Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey'e devlet erkânının saat 10'u beş geçte geleceği telgrafla haber verilmiştir. Yılanlı Dağı'nın üzerinden 2 uçağın görülmesiyle halk heyecanlanmıştır. Biri büyük, diğeri küçük iki uçak alkışlarla meydana inmiştir. Uçaktan inenler arasında; Millî Savunma Bakanı Recep (Peker) Bey ve eşi, Konya milletvekili ve Kayserililerin fahri hemşehrîsi Refik Bey, İstiklal Mahkemesi Müddei Umumi (Savcı) Necip Ali (Küçük) Bey, Ordu vekili Recai (Baykal) Bey, İzmit vekili Süreyya (Yiğit) Bey, Tayyare Fabrikası yönetim kurulu üyelerinden Ohrili Kemal (Ohri) Bey, Jandarma Komutanı Albay Zeki (Soydemir) Bey, Telgraf ve Posta Müdürü Umumi Fahri Bey, Dışişleri Bakanlığında Müfit Bey, Millî Savunma Bakanlığında Ordu Dairesi 1. Şube Müdürü Binbaşı Mümtaz Bey, Millî Savunma Bakanlığı Hava Şubesi Müdürü Cemil Bey vardır. Gelenler belediyeye davet edilmiştir. Mülkiye, askeriye ve esnaf tarafından kabul edilmişlerdir.⁴²²

Açılışa devlet erkânından birçok kişi davet edilmiştir. Junkers Şirketi'nin Ankara'da bulunan büyük yolcu uçakları, yolcuları taşımak için tahsis edilmiştir. 6 Ekim sabahı davetliler Ankara Tayyare Meydanı'nda uçaklara binmişlerdir.⁴²³

421 Neslihan Altuncuoğlu, "Türkiye Cumhuriyeti'nin 28 Ekim 1927 Tarihli İlk Genel Nüfus Sayımına Göre Kayseri'nin Demografik Yapısı", *International Social Sciences Studies Journal*, Vol: 6, Issue: 69; pp: 3836-3849.

422 Kayseri Vilayet Gazetesi, 7 Ekim 1926, s. 2.

423 *Türk Hava Mecmuası*, "Kayseri Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi", s. 4, 5.



Fotoğraf 32: Açılıştta Hazır Bulunanlar⁴²⁴

Açılış sırasında önce Konya milletvekili ve Tayyare Motor Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Refik (Koraltan) Bey bir konuşma yapmıştır:

“Umumi hayat arasında her şubede olduğu gibi süratle inkişaf eden, Türk hizmet hissiyatı arasında deruhte ettiği vazifenin ehemmiyet ve azimetiyle mütenasip olarak hiç şüphesiz en büyük istikbale namzet olan bu fabrikanın kapılarını açarken bu fabrikanın ve büyük eserin amil ve sahiplerinden biri olan Müdafaa-i Milliye Vekili muhterem Recep Beyefendi’yi ve bu mesut içtimaa iştirak eden zevatı âliyeyi en büyük hürmet ve muhabbet duygularıyla selamlarım.

Almanya’da ve Alman sanayi âleminde yüksek bir şahsiyet olarak tanınmış olan idealist Profesör Junkers ile müştereken vücuda gelen Türk Tayyare ve Motor Şirketi müessesesi hayatı faaliyete atıldığı andan itibaren her taraftan ve bilhassa makamâtı âliyeden gördüğü en yüksek itimat ve teslihata layık olmak için bütün mesai ve kudretini sarf etmiştir. Bugün heyeti muhteremeye arz edeceğimiz bu mesainin naçiz bir semeresini göstermekle mübahi olacağımız büyük bir itimad-ı nefisle şimdiden vaad ederiz ki fabrikanın diğer kısmını önümüzdeki senenin bu aylarından evvel hâli faaliyete getirmiş olmakla vazifemizi deruhte ettiğimiz mesuliyeti ispat etmiş olacağız. Muhterem efendiler! Biraz evvel maruzatta bulunurken necip Türk milletinin bir ferdi sıfatıyla Türk’ün seçeyasının bir misalini kaydetmiş ve bu hususta kabil olduğu kadar mahviyyetkar ve mütevazı olmaya çalışmışım. Huzur-ı istimalinizi ihlal etmezse bu kelime üzerinde biraz izahat etmek mecburiyetindeyim. Efendiler! Türk milleti mütevazıdır, mahviyetkârdır. Fakat bu tevazu ve mahviyeti iş sahasında mukadderata

424 2’nci HBFM Arşivi.

boyun eğen milletlere bıraktığımızı söylemek mecburiyetindeyim. Çünkü heyetiniz benimle beraber müştereken kabul edersiniz ki biz dört taraftan düşman çemberi arasında sıkışmış bir hâldeyken *en muannit düşmanlarımızın dahi nihayet teslim ettikleri veçhile mevcudiyet ve istiklalini korumak için azami fedakârlığı yapmış ve bütün dünyaya Türk'ün mevcudiyetini, ihraz ettiğimiz en yüksek zaferle ispat etmiş bir milletiz.* Bu itibarla iş sahasında mahviyyet ve mütevazı değil gayesine her neye de mal olsa erişmeye azmetmiş bir millet olmak üzere ebediyen iftihar eden bir millete mensup olmakla bahtiyarız. (alkışlar)

Efendiler! Türk, her şeyi yapan her şeyi yapmaya kadir olan bir millettir. Yetişir ki Türk'e ve necip ırkımıza arzu ettiği hedefi işaret eden rehber bulsun hepimizce malumdur. Bilhassa cihan tarihini okuyanlar teslim ederler, milletleri itila ve tekâmüle sevk eden asırlar ortasında yüksek mürşitler yetişmiştir. Milletleri arz ettiğim veçhile itila ve tekâmüle sevk eden mürşitlerin, rehberlerin ve dâhilerin hiç şüphesiz en kudretlisine malik olmakla bahtiyarız. Bu rehber, bu münci-i muazzez ve dâbi Reisi Cumhurumuz Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleridir. Dün zaferi yaratan bugün medeniyet yolunda en geniş manasıyla milleti refah ve saadete isal edecek olan umdeleri hazırlayan ve yarın milleti refaha ve servet ü tekâmüle mazhar kılacak olan büyük dâhinin debakâr bir işaretidir. Hayatın her şubesinde gençler ve ihtiyarlar bu aziz müncinin, başlı başına bir tarih olan büyük ve mukaddes dâhinin irşad-ı ilhamıyla pek yakın bir zamanda milletimize has olan en yüksek kabiliyeti gösterecek ve şimdiye kadar Türk'ün müzaya ve mevcudiyetini anlamış olanlara dahi basiret arasında azim ve irade ile yüksek kabiliyet ve müzayayı gösterecek bir millet olduğunu cihan bir kere daha anlayacaktır. (şiddetli alkışlar)

Muhterem efendiler! Bize bu mesut hayatı hazırlayan milletin mümtaz ve yüksek kabiliyetini cihana göstermek için en büyük irşatları ile bizi tenvir eden büyük dâhiyi bu mesut içtimamız münasebeti ile en kalbi ve prestijikâr bir hürmetle kemal-i tazimle selamlarım. ("İştirak ederiz." sesleri)

Efendiler! Yakın senelere kadar ümrandan, refaftan mahrum olan bel-delerimizi Cumhuriyet Hükûmeti ve milletimize saadet bahşeden Cumhuriyet idaresi yukarıda kısmen işaret ettiğim gibi yakın zamanda milleti naili refah ve saadet etmek için en geniş bir programla çalışmaktadır. Bu büyük programın başında her ne vakit yüksek bir iş deruhte etmişse behemehâl millet ve memleketin nefîne olarak intaç eden işadamı büyük rehberlerimizden İsmet Paşa ve onun idare ettiği Hükûmet vardır. Hepiniz kemal-i itminan ile bilirsiniz ki milletin saadetini, milletin refahını ve nihayet bu saadet ve refahı temini hadim olan milletin servetini her an artırmak için gece ve gündüz yorulmak bilmez ve bilmeyen bir say ile çalışan bir Hükûmetimiz vardır. İsmet Paşa Hükûmeti laftan ziyade işe ehemmiyet veren hayalden ziyade hakikat üzerinde yürüyen en kuvvetli bir idareyi hepimizin

nazarında tecelli ettiren bir heyettir. Vazifesini her manası ile idrak eden Hükümetimiz milleti itila ve saadete sevk eden çok esaslı programın an be an kuvveden fiile çıkarmakla meşguldürler. Muhterem Başvekilimizin yeni eserine de şuracıkta kemal-i hürmetle şahit olmaktayız.

Muhterem Kayserililer! Başınızı çevirdiğiniz vakit karada milletimize sadet ve servet vadeden hayat damarlarını görüyoruz. Karşınıza baktığımız zaman yine o muhterem şahsiyetin bir sözünü hatırlayarak ifade edebileceğim. Bu aziz toprakların havasına sahip olmadıkça bizim için hakkı hayat ve teneffüs yoktur.

En büyük bir irşadı lisanlarından duymuştuk. İşte bu karşımızdaki görülen Tayyare Fabrikası büyük devlet adamının çizdiği yüksek programın ana hatlarından birisini teşkil etmektedir. Hiç şüphesiz dün temeli atılan ve bugün faal bir hâl gelen ve yazın şekli mütekâmilini alacak olan bu müessesese aziz yurdumuzun her tarafını herhangi bir mütearıza karşı muhafaza etmek için lazım olan vesaiti ihzar edecek bir müessesedir. Bu itibar ile bu müessesese hiç şüphesiz Cumhuriyet Hükümetinin, o Hükümetin riyasetinde bulunan Muhterem Başvekilinin en büyük eserlerinden biri olmuştur. Efendiler! Tafsilatına geçmeyerek ehemmiyetle işaret ettiğim bu müessesese vücuda gelinceye kadar memleketin müdafaa ve muhafazasına, milletin saadet ve refahına hadim olan her işi akamete uğratmak için çalışan hasımlarımız bu müesseseyi her iki şekilde akamete uğratmak için akıl ve hayale gelmeyen şekillerle faaliyete koyulmuşlardır. Malum maksatlarla yürütülen bu propagandayı asla ve bir an için nazar-ı dikkate almayan heyetinize ve bütün millete hemen huzur ve rahat temin etmek için mütemadiyen uğraşan yüksek kumandanlarımızdan ve en büyük mürşitlerimizden Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Müşir Fevzi Paşa Hazretlerini bu içtimai münasebetiyle de kemal-i hürmetle selamlamayı vecibeden ad eylerim. Bu eser, samimiyetle ifade edilebilir ki onun yüksek himayeleriyle tekemmül etmiş ve edecektir.

Muhterem Kayserililer! Hepiniz hatırlarsınız sizleri memleketin, bu aziz vatanın en kara günlerinde tanıdım ve o vakit size muvaffak olacağız, düşmanı kovacağız ve milleti yükselterek refah ve saadete yetiştireceğiz. Başımızda bulunan büyük şahsiyetlere itimat ile vaziyete hâkim olarak bakabilirsiniz, demiştim ve siz o vakit benim bütün bu samimi ve kalbi tahsislerimi aynı samimiyetle kabul ederek itimat ile azim ile maksut gayeye doğru yürümekte devam ettiniz. İşte bugün nihayet o mevcut refah ve saadetin kapısında bulunuyoruz. Hemşehrisi olmakla büyük bir iftihar duyduğum Kayseri ve onun halkı için refah temin edecek olan bu müesseseler bir başlangıçtır. Ve bu mesut hadise karşısında, bu müessesenin başında bulunan bir fert gibi değil içinizden bir fert gibi aynı derece zevk ve saadet duymaktayım ve sizin bu eserin vücuda gelmesi için gösterdiğiniz büyük fedakârlıklar karşısında duyduğum minnet ve şükran hislerini sözlerime bir hatime olarak zikretmekle bahtiyarım.

Sözlerime nihayet verirken Kayseri için feyizli bir istikbal hazırlayan ve bu müessese etrafında halkını ve heyetinizi toplamak için büyük bir idrak ile çalışan Kayseri Hükûmetini ve onun başında bulunan Vali Ali Vefa Bey'in himmetlerini minnet ve şükran hisleriyle tekrar ederim."⁴²⁵

Refik (Koralan) Bey, sadece TOMTAŞ yöneticiliğiyle değil her anlamda Kayseri'ye destek olan bir milletvekili olmuştur. Kayseri'nin su, elektrik, mezbaha tesisi için mahalle belediyesince borçlanma antlaşmasına Hükûmetin kefil olması için vekil arkadaşlarıyla kanun tasarısı hazırlamıştır. Kanun teklifi, 16 Mayıs 1927 tarihinde Bütçe Encümenliğine gönderilmiştir.⁴²⁶ Konuyla ilgili 300 bin liralık Hükûmet kefaleti, İçişler, Bayındırlık ve Maliye Bakanlıklarına gönderilmiştir.⁴²⁷

Mili Savunma Bakanı Recep (Peker) Bey açılış öncesinde bir konuşma yapmıştır:

"Hayatta hiçbir dava ve iddia yoktur ki bir müeyyideye istinat etmeden mevcudiyetini ihsas etmek kabil olsun. Bahusus bu davayı bir milletin büyük bir hak ve mevcudiyet davası olursa bu kaide daha ziyade ehemmiyetle tebarüz eder. Bugünkü yüksek medeniyet âleminde herhangi bir iddia dermeyan edilmeden onun müeyyidesini izhar etmemek sade bir mütearife olmuştur. En büyük müeyyide kuvvettir. Fakat aramızda bazılarınca bir galat-ı tefebbüm olarak her meseleyi halle kâfi olacak kuvvetin yalnız kuvve-i meslaha olacağı zannedilmiştir. Bu zihniyet bu asırda ancak bir galat-ı rüiyet ifade eder. Âli snâî ve âli fen bir milletin mevcudiyetini teyit eden anasırı esasiye meyanındadır. Bir memlekette, vatanın göbeğinde bir kurşun kalemi ve bir çivi fabrikasının büyük bir ehemmiyeti vardır. Fakat mesele hem esbab-ı müdafaadan madut hem de aynı zamanda âli sanayinin en derin inceliklerini ihtiva eden bir tayyare fabrikası üzerinde mütalaa ediliyorsa arz ettiğim esasta büyük bir vuzuhla kendini gösterir. Bizim memlekette bir büyük sanat meselesi mesela bir tayyare fabrikası ihdası mevzubahis olduğu zaman öyle tabakat vardır ki bu teşebbüsten bahsetmeyi bile milletimiz için çok görürler. Mesela devlet büyük şimendifer siyasetine başladığı zaman bunun manasız ve hatta bize göre bir teşebbüs olmadığını iddia edenler bulunmuştur. Fakat görüyorsunuz ki bütün müşkülata rağmen fail-i hakikat onları tekzip yolunda yürümüş ve çok mesafede katetmiş bulunuyor.

Efendiler; herhangi bir müşkülât mevzubahis olduğu zaman onu istihfaf etmek, büyük şeylerin kolay yapılacağını zannetmek elbette büyük bir hata olur. Fakat derpiş edilen müşkülattan korkmak en büyük bir felakettir. Müşkülâtı mağlup etmek için onun üstüne yürümek lazımdır. Muvafakiyet bu müşkülattan yılmak da değil belki müşkülâtı istihfaf etmeyerek onun mahiyetini tetkik ve temik eyleyerek onu ref edecek bütün esbab-ı

425 İkdam Gazetesi, 8 Ekim 1926, s. 1, 2.

426 Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, 2. Dönem, C 32, 19 Mayıs 1927, s. 156.

427 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 3.15.22, 19.10.1927.

bulmaktan ibarettir. Mesela düşününüz ki bundan beş altı sene evvel memleketimizde bir taze otomobili idare edebilecek bir liyakatli şoför bulmak bir muzafferiyet addolunurdu. Fakat bugün Anadolu'nun herhangi bir köşesinde elinizi uzattığımız zaman ziraat ve sanayi hayatında bir traktörü ve bir makineyi kullanacak adamı nispeten kolay buluyoruz. Milletın nazarı kabiliyeti ve Cumhuriyet zamanedarasının ahrarı fikir takibi sayesinde müşkülattan tevehhüş edilmeyerek fen ve sanat gayelerinin istihsali elbette mümkündür. Vaziyeti maliyemizin büyük teşebbüsata mâni olacağını iddia edenler de vardır. Biz bugünüümüzü hoş geçiren bir nesil olamayız. Bugün tahatti ettiğimiz babalarımızı ellerinden gelen meblağı yaşadıkları günlere tahsis eylemiş olmakla itham ediyoruz. Eğer bizde kudreti maliyemiz kâfi değildir, diye istihsalat-ı menabimizin hazineye temin eylediği yekûnu ruzmere işlerimize hasredip de yarının ihtiyacatını düşünmezsek insal-i atıye bizi daha ziyade tahatti ve hatta teşni eyler. Onun içindir ki bir taraftan artırabildiğimiz ve behemehâl artırmaya mecbur olduğumuz menabi-i emsali müesseselere tahsis eylemeyi hiçbir suretle ihmal eyleyemeyiz. Bir taraftan kendi menabimizle ileri giderken diğer taraftan da bulacağımız ecnebi menabiinden, ecnebi delaletlerinden azami istifade edeceğiz.

İşte efendiler, bugün kapıları önünde topladığımız bu müessesenin vücuda getirildiği Erciyes Dağı'nın etekleri devletin arz ettiğim her iki yoldaki mesaisinin iltisak eylediği bir noktadır. Bir taraftan yalnız milletin kesesinden ve yalnız memleketin kafasından kuvvet alan Anadolu şimendiferleri de yaklaşıyor. Yakında Kayserililer lokomotifin bacasından çıkan buharın kokusunu duyacaklardır. Diğer taraftan burada bir tayyare ve motor fabrikasının inşaatı bitmiş bulunuyor. Gelecek sene aynı günlerde orada toplananlar fabrikanın tamamen işe başladığını gördükleri zaman çoktan şimendifer şark istikametini aşmış bulunacaktır.

Muhterem efendiler! Bu nokta üzerinde tekrar tevakkuf edeceğim. Bu Tayyare Fabrikası Türk ve ecnebi teşriki mesaisinin faal bir numunesidir. Demek ki biz alelade ecnebi sermayesine ve bahusus bu büyük sanayinin istilzam eylediği derin vukuf ve ihtisasa karşı hodbini ile istihfafla bakan insan değiliz. Yüksek bir Alman firması olan Junkers Müessesesiyle el ele vererek bir seneden beri çalışıyoruz. Mütekabili hüsnüniyet ve tarafeynin mütekabil ve makul menfaat ve hüsnüniyetle elde edilmiş ve bu sayede bir senede bu gördüğünüz eser vücuda gelmiştir. Bu şerait-i esasiye herhangi müşabih bir işte aynı neticeyi verebilir. Memleketin istiklal-i idaresi, adliyesi ve istiklali temyiz ve katiyesi hususunda biz pek kıskanç ve hatta hodbiniz ve bu vesile ile Profesör Junkers Bey'in şahsiyetinden bahsetmek bir kadırşinaslıktır. Bu zat yalnız memleketinin değil, bütün bir cihan medeniyetini nokta-i sükkûn içinde çekildiği hücre-i mesaisinde çalışan ve yeni esaslarda ihtiraatta muvaffak olan bir otoritedir. Onun bizim nezdimizdeki

müessilleri, TOMTAŞ Şirketinde, liyakatli ve faal Türk arkadaşlarımızla çalışan Almanlar müşkül işleri anlayan güzide insanlardır.

Muhterem Kayserililer! Bugün bir günlük misafirleri olduğum Kayserililer bu müessesenin vücut bulması için teshilat göstermişlerdir. Kendilerini sureti mahsusada takdir ve teşekkürler ederim.

Dün Ankara'da müessif bir tayyare kazası olmasaydı. Sözlerim burada nihayet bulacaktı. Bu hadiseyi aksi surette telkin ve mütalaa etmek isteyenler bulunabilir. Bu tayyarenin maruz kaldığı kazaya yakın zamanda hemen aynen bahr-i muhiti atlasıyı geçmek teşebbüsünde bulunan bir Amerika tayyaresi de maruz kalmıştır. Tayyareci Fonek her türlü hazırlığını yaparak uçtuğu hâlde gayri muntazır bir sebepte derhâl yanarak sükût etmiştir. Tayyarecilik bir şövalye mesleğidir. Bir kahramanlık mesleğidir. Hayatı istihkar etmeden vasıl olunacak hedef arayan bu mesleği gözden çıkarmalıdır. Hayatta terakki için mehaliki istihfaf etmeyenler itila kabiliyetinden mahrum olanlardır. Bugün yalnız bir vazifeyi ifa için değil, bir spor için, bir zevk içinde can verenleri bile beşeriyet takdir eder.

Tayyareci Alan Kopneham'dan da bahsetmek isterim. Bu cesur ve kıymetli tayyareci akıllara hayretlik veren bir mesafeyi, elli bin kilometreyi katederek memleketi için değil bütün beşeriyet için medar-ı fahirdir. Mehalîği göze almadan bu büyük neticeyi elde etmek mümkün mü idi? Beşeriyetin muvaffakiyeti bu asıl hissi fedakaride mündemiçtir.

Düşmeyi göze almayanlar yükselmeyecekler ve bilnetice heyeti içtimaiyeleriyle beraber hep birden inhirama maruz kalacaklardır. Her yerde olduğu gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşeceklerdir. Fakat arkadan gelenler de behemehâl yükseleceklerdir. (alkışlar)⁴²⁸

Konuşmalardan sonra fabrika kapısına gerilen kurdelenin kesilmesi geçilmiştir. Kurdelenin kesilmesi, Millî Savunma Bakanı Recep (Peker) Bey'in eşinden rica edilmiştir. Recep Beyefendi'nin eşi tepsiden makası almış ve Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey'e vermiştir. İbrahim Sefa Bey makası teşekkürle almış, kurdeleyi keserek açılışı yapmıştır. Ardından fabrikaya girilmiştir. İlk önce makine dairesine gidilmiş ve makinenin kurdelesini Millî Savunma Bakanı Recep Bey tarafından kesilmiş ve manivelasını da bizzat çevirerek makineleri çalıştırmıştır. Diğer makinenin kurdelesini de Recep Bey'in eşi tarafından kesilmiştir. Makinelerin çalışmasıyla işçiler hemen işe başlamışlardır. Diğer makineler çalışırken iş başında gezilmiştir. Recep Bey, büyük bir ilgiyle fabrikanın faaliyetini takip etmiş ve muhtelif makinelerin çalışmaları hakkında bilgi istemiştir. Şirket Müdürü Mösyö Sachsenberg ve Fabrika Direktörü Mösyö Haze gerekli bilgileri vermişlerdir. Bundan sonra müdüriyet binasının merasimi yapılmıştır. Esas merasimin 6 Ekim 1926 tarihinde yapıldığı hakkındaki kâğıt imza edilerek kutuya ko-

428 Son Saat Gazetesi, 8 Ekim 1926, s. 1, 4.

nulmuş ve muhteşem bir uçak modeli konulmuştur. Heyet şerefine akşam büyük bir ziyafet verilmiştir.⁴²⁹

Akşam Gazetesi Uçak Fabrikasının açılışını verirken Kayseri'ye demir yolunun da seneye gelmiş olacağından bahsetmiştir. Yapılan işin önemini şu sözlerle anlatmıştır: “Biz günümüzü hoş getiren bir nesil olamayız, bugün tahtiye ettiğimiz babalarımızı ellerine geçen menabii yaşadıkları günlere tahsis eylemiş olmakla itham ediyoruz, eğer bizde istihsalatı menabımızı ruzmerre işlere hasreder de yarının ihtiyacatını düşünmezsek ensal-i atiye bizi daha ziyade tahtiye ve hatta teşni eyler.”⁴³⁰

Tayyare ve Motor Fabrikasının açılışı sebebiyle Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa, Başbakan İsmet Paşa ve Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'ya telgraflar çekilmiştir.

“Türk'ün büyük dahi ve rebakârı muazzez Reisicumhurumuz Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerine,

Açtığımız mukaddes tarik-i reha ve itilada yürümekle en büyük fahr ve ibtibaci duyan şirketimiz sevgili Gazimizin işaretine imtisalen bugün Müdafaa-i Milliye vekili muhteremin huzurunda binlerce halkın iştirakiyle Tayyare Fabrikasının resmî küşadını idrak ettiğimizi huzuru celili dahiyanelerine arz etmekle mübahi ve mesuttur. Umarız ki kurulan umde-i istikbal idare-i dâhiyaneniz altında en mesut itilalara esas olacaktır. Her an himaye-i devletlerinden kuvvet alan şirketimiz daima mütehasıs olacağı tazimat ve tevkiratını bu vesile ile takdime cüret eyler.”⁴³¹

Başbakan İsmet Paşa'ya yazılan telgraf:

“Harpte ve siyasette milleti uçurumdan en parlak muvaffakiyetlerle tahlise matuf mesai-i celileleri sulhü müteakip refah ve terakki ve temin i istikbal i millet için masruf olurken bizler bu âli himmetlerin birine naçizane redif ve hadimi bulunmak ve bugün kuva-yı havaiyemizin müttekası olacak Tayyare ve Motor Fabrikamızı açmakla kesb-i şeref eder ve tazimat ve tekerimatı faikamızı takdim eyleriz efendim.”⁴³²

Bu telgrafa cevaben İsmet Paşa şöyle yazmıştır:

“Türk Tayyare ve Motor Şirketi Meclis-i İdare Reisi (Yönetim Kurulu) Refik Beyefendi'ye,

Tayyare ve Motor Fabrikasının küşadını muvaffakiyet-i devletlerini hararetle tebrik ederim. Fabrikanın gelecekteki ürünlerini vatanımızın işlevsel yararlarına esas bir hizmetkârı olacağını temenni ederim efendim.

İsmet

12 Ekim 1926”⁴³³

429 Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926, s. 1, 4.

430 Akşam Gazetesi, 8 Ekim 1926, s. 1, 2.

431 Cumhuriyet Gazetesi, 8 Ekim 1926, s. 2.

432 BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 171.187.7.3, 16.10.1926.

433 BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 171.187.7.1, 16.10.1926.

Kayseri Tayyare Motor Fabrikasının resmî açılışı sebebiyle Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey, Halk Fırkası Başkanı Faik Bey, Türk Ocağı Başkanı Necmettin Bey, Ticaret Odası Başkanı Ömer Hulusi Bey imzalarıyla Kayseri adına telgraflar çekilmiştir.

Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerine,

“Birçok tarihî anularla kuşatılmış bulunan güzel Kayseri’imizde bu defa tesis edilen ve Türklerin medeni-i kemale doğru olan azminin en büyük delilinden birini teşkil eden Türk Tayyare ve Motor Fabrikasının küşadı ve müdüriyet binasının vaz-ı esası resmi dolayısıyla yüksek dehanızın daima prestij-kârı olan Kayserililer namına zatı samilerini en derin hürmetlerle selamlarız.”

Başbakan İsmet Paşa Hazretlerine,

“Cumhuriyet idare ve hükûmetinin bütün aksamı vatana şamil feyyaz mesaisinin kuvvetli eserlerinden birisini Kayseri halkı idrak etmekle gururlandırmıştır. Masum inkılabımızın yüksek anlamını yakından görmekte mesut olan Kayseri halkı bu yüksek eserlerden en mühimi bulunan Türk Tayyare ve Motor Fabrikasının küşadı ve müdüriyet binasının vaz-ı esası resmlerine iştirak ederken duyduğu içten övünç ve sevinci zatı devletlerine arz etmekle bahtiyardır. Sizin gibi vatanın itila ve yükselmesi ve olgunlaşmasını mutarriden takip eden bir devlet ricali ne sahip olmakla mesut olan necip milletimizin bir cüzi saffetiyile zatı âlilerini kemali hürmetle selamlarız.”

İçişleri Bakanı Cemil (Ubaydın) Beyefendi’ye,

“Kayseri Türk Tayyare ve Motor Fabrikasının küşadı ve müdüriyet binasının tesisi merasimi dolayısıyla bütün Kayserililer namına zatı âlilerini selamlamayı büyük bir borç telakki ederiz.”

Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa Hazretlerine,

“Kayseri Türk Tayyare ve Motor Fabrikasının küşadı ve müdüriyet binasının tesisi merasimi dolayısıyla bütün Kayserililer namına zatı âlilerini selamlamayı büyük bir borç telakki ederiz.”

İstiklal Mahkemesi Başkanı Necip Ali Beyefendi’ye bir sureti Kılıç Ali Beyefendi’ye,

“Tayyare Fabrikasının küşadı resmî münasebetiyle teşriflerine dört gözle muntazır iken işlerinizin mâni olduğunun tebliği bizleri sükûtu hayale uğratmış ve fevkalade müteessir etmiştir. Bu teessürümüz münasip zamanda teşrif buyurulacağına tebşiriyle tadil edilecektir. Bütün hemşehrilerin selam ve ihtiramlarını arz eyeriz efendim.”⁴³⁴

434 Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 9 Ekim 1926, s. 1. *Türk Hava Mecmuası*, “Kayseri Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi”, s. 4, 5.



Fotoğraf 33: Açılış Törenine Katılanları Getiren Junkers G-23 Uçağı⁴³⁵

Fabrikanın açılışına gelecekleri taşıyan uçak hareketlendiği sırada cephaneliğe çarparak kaza yapmıştır. Tehlikeli bir duruma sebebiyet vermemek için uçağın benzini boşaltılmış sonrasında uçak yakılmıştır. Pilot, bazı yolcuları yanına alarak başka bir uçakla yoluna devam etmiştir. Bazı yolcularsa otomobille gitmeye karar vermişlerdir.⁴³⁶

435 2'nci HBFM Arşivi.

436 Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 6 Ekim 1926, s. 1.



Fotoğraf 34: İnşaatı Tamamlanan İlk Çatının Görünüşü⁴³⁷

2.4.5.2. Kayseri Uçak Fabrikasının (TOMTAŞ) Faaliyetleri (1926-1928)

Türkiye Cumhuriyeti ve Junkers Şirketi arasında yapılan antlaşmada, Hükûmet tarafından fabrikanın inşa edileceği yerin belirtilmesinden bir yıl sonra fabrikanın kısmen faaliyete geçmesi ve en fazla 2 yıl içinde uçak üretebilecek şekilde tamamlanması öngörülmüştür. Antlaşmaya göre fabrikanın Kayseri’de kurulmasına karar verilmiş ve başlangıç tarihi olarak 6 Ekim 1925 günü seçilmiştir.⁴³⁸ Fabrikanın kurulması ve faaliyete geçmesi için gereken kalifiye insan gücü Almanya’dan sağlanmıştır. Bir yıl içinde 11 hangarın temeli atılmış ve 6 hangarın inşaatı tamamlanmıştır. Bu hangarlara tezgâhlar ve teçhizatlar yerleştirilmiştir.⁴³⁹ Enerji ihtiyacını karşılamak için bir tanesi 100 kW, 2 tanesi 200 kW gücünde olan dizel elektrik santrali faaliyete başlamıştır.⁴⁴⁰ Hangar inşaatları, malzemelerin taşınması ve tez-

437 2’nci HBFM Arşivi.

438 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.27.7.2, 13.04.1926.

439 Por, s. 1, 4.

440 Zeynep Gülten, *Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’tan 1926 2’nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına 2001*, Hava Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2002, s. 6.

gâhların kurulum işleri devam ederken fabrikada çalışan Türk personellerin eğitimine de önem verilmiştir. TOMTAŞ, personel eğitimi için Junkers'in Dessau'daki ana fabrikasına, başlangıç olarak 18 kişilik bir ekip göndermiştir.⁴⁴¹ Eş zamanlı olarak Kayseri'de de bir makinist okulu açılmıştır.⁴⁴² Teknik personel 50 Türk, 120 Alman olmak üzere toplam 170 kişidir. Yönetim kadrosunun büyük çoğunluğu Almanlardan oluşturmaktadır. Fabrikanın ilk müdürü Sachsenberg'dir.

Yönetici kadro ise şu isimlerden oluşmaktadır:

Fabrika Müdürü: Sachsenberg

İşletme Müdürü: Dp. İng. Repird

Motor-Atölye Şefi: Müh. Nuri Bey

Motor-Atölye Başustası: Verbick

Kaporta Atölye Başustası: Wehner

Dizel Başustası: Sehowbel

Tesviye Başustası: Hicta⁴⁴³



Fotoğraf 35: Almanya'dan Gelen Malzemelerin Taşınması⁴⁴⁴

441 Uçar, s. 61.

442 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 26.

443 Por, s. 7, 9.

444 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 36: Malzeme Taşınması⁴⁴⁵

Kayseri Uçak Fabrikasının açılışıyla birlikte Türk Hava Kuvvetlerinde bulunan Junkers A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım, onarım ve revizyon çalışmalarına başlanmıştır.⁴⁴⁶ 1926 yılında, Türk Tayyare Cemiyetinin satın alıp Hava Kuvvetlerine hediye ettiği 30 adet Junkers A-20 uçağının montajı TOMTAŞ'ta yapılmıştır.⁴⁴⁷ Eskişehir Hava Üssü'ne gönderilen bu uçakların test uçuşları, Baştecrübe Pilotu Vecihi Bey tarafından yapılmıştır.⁴⁴⁸ Fabrikada 1926-1927 yılları arasında 3 tane F-13 uçağının da montajı yapılmıştır. Dünyanın tamamı metalden yapılmış ilk yolcu uçağı olan F-13, 4 yolcu taşıyabilmektedir. F-13 uçağı Hava Postalarında 1926-1933 yıllarında, Devlet Hava Yollarında 1933-1935 yılları arasında kullanılmıştır. Türkiye'nin ilk harita uçağı olarak da Haritalar Genel Müdürlüğünde 1936-1937 yılları arasında görev yapmıştır. F-13'ün servis tavanı ve performansı Kayseri Uçak Fabrikasında arttırılmıştır.⁴⁴⁹

Türkiye Hükümeti ve Junkers Şirketiyle yapılan mukavele gereği, Türkiye sınırlarındaki hava yoluyla yük ve posta taşıma işi de Junkers'e veril-

445 2'nci HBFM Arşivi.

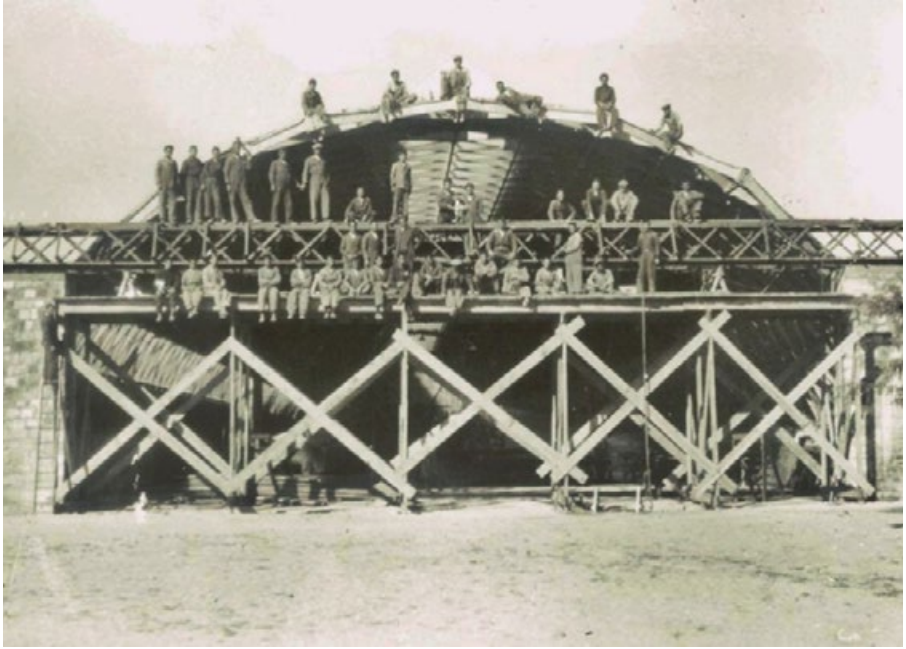
446 Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, s. 123.

447 Gülten, s. 9.

448 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 26.

449 Gülten, s. 12.

miştir. Bu antlaşmanın imzalanmasından sonra Junkers %50 Türk sermayesiyle hava taşımacılığı şirketi kurmayı taahhüt etmiştir.⁴⁵⁰ Antlaşmayla Hükûmet, hava meydanı sağlamayı kabul etmiştir. Şirket posta pulu yapıp satma hakkına sahip olmuştur. Eğer Hükûmet başka bir yabancı şirkete uçuş izni verirse antlaşma gereği aynı hakka Junkers de izinli sayılmıştır.⁴⁵¹ Antlaşmanın 15 yıl geçerli olması ve gerekirse uzatılması kararlaştırılmıştır.⁴⁵² Posta taşımacılığı işinin ücretlerinin net olarak hesaplanması için TOMTAŞ Müdürü Hans Sachsenberg'in ne kadar posta yollandığını bilmek için Posta Genel Müdürlüğünden bilgi almak istediği görülmüştür.⁴⁵³



Fotoğraf 37: Hangar Yapımı ve İşçiler⁴⁵⁴

450 BCA, Fon Kodu: 230.0.0, Yer No.: 8.31.1.5, 27.04.1929.

451 BCA, Fon Kodu: 230.0.0, Yer No.: 8.31.1.6, 27.04.1929.

452 BCA, Fon Kodu: 230.0.0, Yer No.: 8.31.1.7, 27.04.1929.

453 BCA, Fon Kodu: 230.0.0, Yer No.: 8.31.1.4, 27.04.1929.

454 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 38: TOMTAŞ'ta İkmal Edilen İlk Çatı Hatırası⁴⁵⁵

TOMTAŞ büyük beklentilerle açılmış ancak olumlu bir sonuç alınamamıştır. Bu durumun pek çok sebebi vardır. Bu sebeplerin en başında da Junkers Şirketinin ekonomik sıkıntıları gelmektedir.⁴⁵⁶ Alman personele çok yüksek ücret ödenmiş ve bu nedenle onarım ve revizyon çalışmalarının da maliyeti artmıştır. Aynı işi yapan Türk personele ise daha düşük ücretler ödenmiştir. Junkers Şirketi antlaşmadaki yükümlülüklerini tam olarak yerine getirememiştir. TOMTAŞ'ın kuruluş sözleşmesinde Türk tarafı aleyhine olan maddeler de Türk tarafında huzursuzluk meydana getirmiştir.⁴⁵⁷ Junkers'in 1928 yılında sunduğu K-39 ve K-45 tipi uçaklarının denemelerde performansları uygun bulunmamıştır ve TOMTAŞ'la patent, lisans antlaşmaları ve bunların tatbikatı konusunda antlaşmazlık çıkmıştır.⁴⁵⁸ Tüm bu gelişmeler sonucunda, çıkan antlaşmazlık mahkemeye havale edilmiştir. Ankara 1. Asliye Hukuk Mahkemesinde görülen dava sonucunda, Fabrikanın 3 Mayıs 1928 tarihinden itibaren Hava Müfettişliği emrine verilmesi kararlaştırılmıştır. Hava Müfettişliği tarafından gönderilen komisyon tarafından Fabrikada yapılan incelemeler sonucunda antlaşmanın iptal edilmesi yönünde rapor verilmiş⁴⁵⁹ ve Fabrika, 28 Haziran 1928 tarihinde kapatılmıştır.⁴⁶⁰ Vecihi Hürkuş'a göre eğer TOMTAŞ işletilebilseydi Türkiye İkinci Dünya Savaşı'nda hava silahları satarak hazinesini altınla dolduracaktı.⁴⁶¹

455 2'nci HBFM Arşivi.

456 Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, s. 123-125.

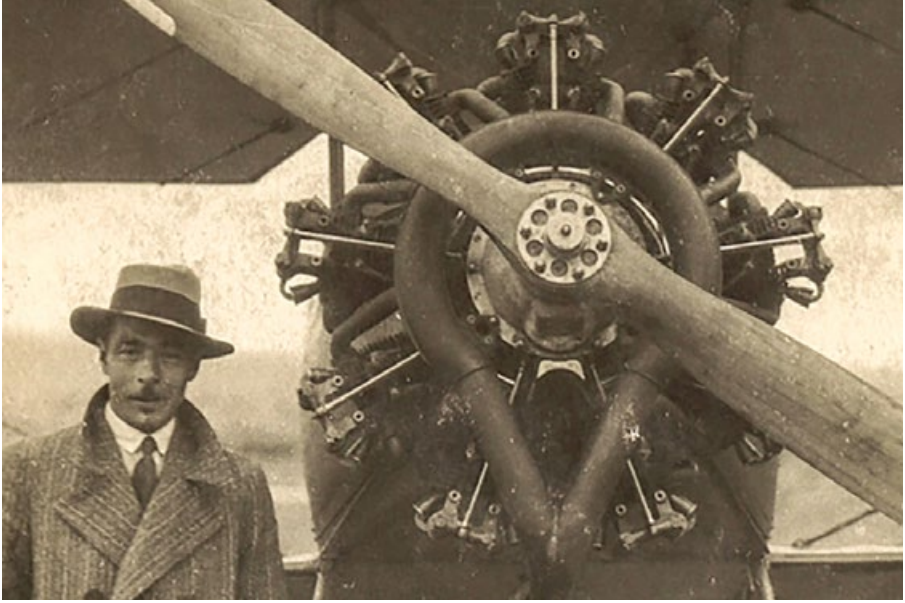
457 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 26.

458 Kaymaklı, s. 352.

459 Sarısır, "*Atatürk Dönemi...*", s. 71.

460 Kilimci, s. 123.

461 Hürkuş, *Bir Tayyarecinin...*, s. 227.



Fotoğraf 39: Vecihi Hürkuş⁴⁶²



Fotoğraf 40: TOMTAŞ'ta Montajı Yapılan Junkers A-20 Uçağı⁴⁶³

462 https://www.thk.org.tr/vecihi_hurkus

463 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 41: Junkers F-13 Uçağı⁴⁶⁴

2.4.5.3. Junkers Şirketiyle Yaşanan Sorunlar ve Şirketin Türk Tayyare Cemiyetine Geçişi

Junkers Şirketi ile Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti arasında daha başlarda sıkıntılar yaşanmış, Şirket ekonomik kriz içinde olduğundan ödemesi gereken 3,5 milyon markı ödeyememiştir. Bu meblağ, Türkiye'ye patent hakkı olarak ödetilmek istenmişse de Başbakan İsmet Paşa bunu kabul etmeyerek patent hakkının %5 olmasını önermiştir.⁴⁶⁵ Junkers Şirketinin Türkiye'deki girişimini olumlu bulan Alman Hükûmeti, Junkers'i desteklemenin yollarını aramıştır. Gelişmeler karşısında Alman Büyükelçisi Nadolny, Alman Hükûmetine Şirketin maddi olarak desteklenmesini aksi hâlde antlaşmanın Fransızlarla yapılacağını ve kredi durumunun Türk Hükûmetinden gizlenmesini önermiştir.⁴⁶⁶ Bu sebeple Junkers Şirketi Dışişleri Bakanlığıyla maddi destek için görüşmüş, Alman Dışişleri Bakanı Steresman, Alman Başbakan'a 8 Temmuz 1925 tarihinde yazı göndererek devletin çıkarları sebebiyle Şirketin desteklenmesini istemiştir. İstemeyerek de olsa Hükûmet, Junkers'e maddi destek vermiştir. Junkers'e devlet destekli kredi garantisi sağlanmasını diğer firmaların duymasını engellemek amacıyla kredinin bir bankadan, örneğin Deutsche Orient Bank'tan Şirket adına alınmış gibi gösterilmesi düşünülmüştür. Banka, alacağı karşılığında güvenceler ile ödemeleri kontrol altına almak istemiştir. Finans Bakanlığının onayı ile Bankadan ve Dışişleri Bakanlığından birer temsilcinin Şirketin yönetim kurulunda yer alması böylece kontrolün sağlanması planlanmıştır. Rohrbach Metalflugzeugbau GmbH, Arnst Heinkel Flugzeugwerke ve Dornier Metalbauten

464 2'nci HBFM Arşivi.

465 Yalçın, "Türkiye Cumhuriyeti...", s. 572. Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık...*, s. 218.

466 Koçak, s. 67.

GmbH isimli Alman uçak firmaları, Junkers'in devletçe desteklenmesine tepki göstermişlerdir.⁴⁶⁷

Alman Hükûmeti maddi konuların gizlenmesinden yana olmamış, Büyükelçi Nadolny'yi uyararak Junkers'in yatırmaya vaat ettiği meblağın tamamı için devlet garantisi verilmediğini Hans Sachsenberg'in Türk yetkililere söylemesini istemişse de Sachsenberg bu konudan bahsetmemiş mali konuları üstü kapalı geçmiştir.⁴⁶⁸

Bu rapordan yaklaşık bir ay sonra 15 Haziran'da, Alman Ulaştırma Bakanı Krohne'den Alman Dışişleri Bakanı Steresman'a gönderilen raporda, Junkers'le Alman Hükûmeti arasındaki anlaşmazlıklardan bahsedilmiştir. Krohne, Junkers'in Alman Hükûmetinin talimatlarına uymadığı ve kendi başına buyruk hareket ettiğinden Alman dış politikasının bu durumdan olumsuz etkilendiğini bildirmiştir.⁴⁶⁹ Raporda Junkers'in Uçak Fabrikasının yapım giderlerine yarı yarıya ortak olması da eleştirilerek bu durumun Alman Hükûmeti tarafından hoş karşılanmadığına işaret edilmiştir. Krohne, Junkers'in bu katılım payını karşılayabilecek imkâna sahip olmadığından antlaşmanın değiştirilmesini talep etmiştir.⁴⁷⁰ Krohne birkaç ay sonra 9 Aralık'ta yazdığı başka bir raporda, Steresman'a, Junkers'in Türkiye'de uçak fabrikası kurmak için yaptığı antlaşmanın sadece Dışişleri Bakanlığı tarafından onaylandığını belirtiyordu. Millî Savunma ve Ulaştırma Bakanlıklarının antlaşmaya karşı olduklarından antlaşmanın iptal edilmesini istiyordu. Çünkü bu durumdan yalnız Junkers'in değil, Türkiye'de faaliyet gösteren bütün Alman firmalarının zarar göreceğine ve bu firmaların varlıklarının bile tehlikeye düşeceğine dikkat çekmiştir.⁴⁷¹ Richthofen, Kemaltin Sami Bey ile 25 Haziran'da yaptığı görüşmede inşaatı devam eden Kayseri Uçak Fabrikası ile ilgili bir rapor vermiş ve Junkers'in projeyi eksik bırakabileceğini söylemiştir. Richthofen, bu görüşmeden sonra yazdığı raporunda, Fransa'nın aylardır Junkers hakkında olumsuz çalışmalar yapması nedeniyle Türkiye'de Junkers aleyhine söylentilerin arttığını yazmıştır. Junkers gerçekten de yükümlülüklerini yerine getirebilecek durumda değildir ve Türkiye, Şirkete karşı eski güvenini kaybetmiştir. Richthofen ayrıca Junkers'in mali bunalımının devam ettiğini ve Alman Hükûmetinin de Şirkete kredi verip vermeme konusunda karar veremediğini ifade etmiştir. Alman Büyükelçisi Nadolny, 18 Eylül tarihli raporunda, Kayseri Uçak Fabrikasının yakın zamanda tamamlanacağını ancak Türk Hükûmetinin Fabrikaya yapılmasını istediği ek kısımların tamamlanamayacağını bildirmiştir. Nadolny, Alman Hükûmetinin desteği olmadan projenin tam olarak bitirilebilmesinin olanaksız olduğunu belirterek Alman Hükûmetinin Junkers'e

467 Deniz, s. 124, 129.

468 Dervişoğlu, "İstikbalini Göklerde...", s. 74.

469 Dervişoğlu, "İstikbalini Göklerde...", s. 75.

470 Koçak, s. 69.

471 Dervişoğlu, "İstikbalini Göklerde...", s. 75-76.

Türkiye'deki tüm faaliyetlerinde destek olması gerektiğini vurgulamıştır. Raporda, bu projenin Türk-Alman siyasi ve ekonomik ilişkileri için çok önemli olduğundan Türk Hükûmetinin taleplerine olumlu yaklaşılmasını istemiştir. Richthofen; 1926 yılında yazdığı raporların birinde, Junkers'in iflas edeceğini belirtmiş, iflas ederse Almanya'nın Türkiye ve İran'daki ekonomik ve politik çıkarları zarar göreceğinden iflas durumunda Junkers'in yükümlülüğündeki işlerin gizlenmesini, Uçak Fabrikasının tamamlanması için gereken 2,2 milyon Alman markının Alman Dışişleri Bakanlığı tarafından karşılanmasını istemiştir.⁴⁷²

Nadolny'nin ve Alman Dışişleri Bakanlığının çalışmaları doğrultusunda Almanya, Türk-Alman iktisadi ilişkilerine zarar vermemek için Junkers Şirketinin iflasını geciktirmiştir.⁴⁷³ Projede Almanlar, isteklerinin tamamına ulaşamamışlarsa da inşaatının tamamlanması gereken ilk kısmını bitirmişlerdir.⁴⁷⁴ 14 Ekim 1926 tarihinde Berlin Büyükelçiliğinden gelen raporda değişen Dışişleri Bakanı'yla görüşüldüğü, Fabrika inşaatı hakkında konuşulduğunu ve Bakan'ın olumlu güvence verdiğini belirtmiştir. Rapora göre Kemalettin Sami Bey, İngilizlerin ve Almanların Cenevre'de, Türkiye'deki hava taşımacılığı işi hakkında konuşma yapıp yapmadıklarını sormuş ve muhatabından olumsuz cevap almıştır. Junkers'in Türkiye'deki hava taşımacılığı işinden zarar edip etmediğini de sormuş ve "*Katiyen yalandır.*" şeklinde karşılık almıştır.⁴⁷⁵ Junkers Şirketinin borçlarından dolayı Alman Hükûmeti, Şirkete el koymuştur. Berlin Büyükelçisi'nin yazdıklarına göre Prof. Junkers, borçlarını ödeyerek Şirketini tekrar almıştır. Kemalettin Sami Bey, Prof. Junkers ile arasında geçen konuşmayı raporunda aktarmıştır. Manevi desteğinden dolayı Türk Hükûmetine ve TOMTAŞ'a teşekkür etmiş, Türkiye'deki çalışmalarına devam etmekte engel kalmadığını da eklemiştir. Bu durum Elçilik tarafından Millî Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay'a bildirilmiştir.⁴⁷⁶

1925 yılında Rusya ve Polonya'da da fabrika açan Junkers Şirketi TOMTAŞ ile ilgili maddi yükümlülüklerinin yerine getiremediğinden Fabrikanın ömrü maalesef kısa olmuştur. Ayrıca Şirket yönetiminin başında bir milletvekilinin bulunması, kurumu siyasi müdahaleye açık hâle getirmiştir.⁴⁷⁷ Bu dönemde hava kuvvetleri için uçaklar, Fransa'dan ve Çekoslovakya'dan alınmaktaydı. Bu şirketlerin Türkiye temsilcileri, o tarihte Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi görevlileri üzerinde etkili olmaktan geri kalmamış, böylece TOMTAŞ'ın işletilmesini engellemeye çalışmışlardır. Ayrıca TOMTAŞ inşa tesislerini kurmuş, gerekli hazırlıklarını yapmış, Hava müsteşarlığından iş

472 Koçak, s. 69.

473 Koçak, s. 69.

474 Özgiray, s. 240.

475 T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 4679851-2, 27.06.1926.

476 T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 10361765-1, 10361765-2, 27.12.1926.

477 Yalçın, "*Türkiye Cumhuriyeti...*", s. 576.

beklemiş fakat iş verilmemiştir. Fabrikanın işlevsiz bırakılmasında rol oynayan diğer bir neden de mükemmeli arama kaygısıdır. Henüz kurulmuş olan fabrikadan kusursuz iş yapması beklenmiştir.⁴⁷⁸

Türk ve Alman personel arasındaki maaş farkının fazla olmasıysa fabrikayı kapanmaya götüren önemli bir etken olmuştur. 3 Mayıs 1928 tarihinde Şirketin faaliyeti sona ermiştir.⁴⁷⁹

Türk Tayyare Cemiyetine terk ettiği yarı hissesini ve bilumum feragat ve ibralarına mukabil olarak Cemiyetin 520.000 lira toplam 1.768.000 lira kararlaştırılarak bu suretle Fabrika ve müstemilata ve bilumum taşınır taşınmaz mallar ve hukukuna sahip olmakla beraber Hükûmetin şimdi ve gelecekte 15 Ağustos 1925 tarihli Antlaşma'nın karşı tarafa temin edileceği bilumum fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve Bakanlar Kurulunun kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra hazırlanan protokol göz önüne alınarak tasvip edildiği takdirde, adı geçen protokolün kabulüne ve içinde Hükûmete isabet eden kısmın feragat ve temize çıkarılmasına karar verilerek bu hususta Millî Savunma Bakanlığı görevlendirilmiştir. Bu teklif Bakanlar Kurulunun 27.11.1929 tarihli toplantısında onaylanmıştır.⁴⁸⁰

28 Haziran 1928'de Fabrika faaliyetini durdurmuştur.⁴⁸¹ Bakanlar Kurulunun 27 Kasım 1929 tarihli toplantısında TOMTAŞ Şirketinin 15 Ağustos 1925 tarihli Antlaşma hükümlerini yerine getiremediğinden ekonomik nedenlerle iflas ettiğinden, TOMTAŞ'ın mal varlığının tamamı Kayseri Uçak Fabrikası da dâhil olmak üzere ve bütün yetkileri Türk Tayyare Cemiyetine devredilmiştir. Fabrikanın kapanması sırasında sürecin nasıl yönetileceğiyle ilgili iki taraf arasında antlaşmazlık çıkınca hakeme başvurulmuştur. Fakat olumlu bir sonuç elde edilemediğinden üçüncü hakemin seçimi esnasında Şirketin iflası gerçekleşmiştir. Kayseri'deki tesis ve içindeki malzemedan Hava Kuvvetleri adına istifade edilmesi lüzumu Genelkurmay Başkanlığından talep edilmiş, Fabrika ve içindekilere sahip olabilmek için uzmanlardan oluşan bir heyete incelemeler yaptırılarak Kayseri'deki mevcut tesisler ve Fabrikayı içine alan her şeye 1.572.373 lira kıymet biçilmiştir. Yapılan müzakereler sonucunda; iflas eden Şirketin tüm mülk ve mal varlığının Türk Hava Kurumunca 1.469.000 liraya satın alması, bu paradan Kurumun Şirketten alacağı olan 221.000 liranın çıkarılarak kalan 1.248.000 liranın borçlara dağıtılmak üzere iflas masasına verilmesi ve bundan başka Junkers'in müflis şirkette mevcut olup Türk Hava Kurumuna terk ettiği yarı hissesine ve bilumum feragat ve aklanmasına mukabil Kurumun 520.000 lira daha toplam 1.768.000 lira vermesi kararlaştırılmıştır.⁴⁸²

478 Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık...*, s. 225.

479 Yalçın, "*Türkiye Cumhuriyeti...*", s. 578.

480 BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No.: 6.57.15.1. BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No.: 6.57.15.2, 27.11.1929.

481 Kaymaklı, s. 352.

482 Sarısır, s. 72. BCA, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No.: 06.57.15.1. BCA, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No.: 06.57.15.2, 27.11.1929.

6 Mayıs 1928 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı; Kayseri'deki Fabrika, Ankara'daki TOMTAŞ merkezi ve Kayseri Valisi arasındaki yazışmaları, Başbakanlığa ileterek Fabrika çalışmasının durdurulmasıyla ilgili görüşme yapılması için İktisat Bakanlığına bilgi verildiğini belirtmiştir.⁴⁸³ Fabrikadaki çalışanların ve Kayseri Valisi'nin durumdan haberdar edilmesi, Ankara'daki TOMTAŞ merkezince Kayseri'deki Fabrikadan istenmiştir.⁴⁸⁴

TOMTAŞ İdare Meclisi, Fabrikadaki çalışanların 1928 yılındaki ücretlerinin ödenerek işlerine son verilmesi, yapılan görüşmeler sonucunda işlere devam imkânı kalmadığından Sachsenberg tarafından Şirketin kapanmasına karar verildiğini 2 Mayıs 1928 tarihli telgrafla Kayseri'ye bildirilmiştir. Bu gibi durumlarda son öneri yazısı yazması gereken İdare Meclisi Heyeti henüz toplamadığından iflas hakkında resmî işlemlerin hızlandırılması Millî Savunma Bakanlığından istenmiştir.⁴⁸⁵ Almanya'da eğitim görenlerin eğitimlerine devam edecekleri Millî Savunma Bakanlığınca belirtilmiştir.⁴⁸⁶ Kayseri Valisi Fuat Bey, Ankara'dan gelen emirle Fabrikanın faaliyetine son verildiğini ve Türk işçilerinin işten çıkarıldığını belirtmiştir. Türk işçiler biriken yevmiyelerinin ödenmediğini Millî Savunma Bakanlığına bildirmiştir.⁴⁸⁷

Genelkurmay Başkanlığı, TOMTAŞ'la ilgili ihtilafli meselelerin Antlaşma'nın 17. maddesine göre çözüldüğünü belirterek Alman Büyükelçisi'yle yapılacak görüşmeden sonuç alınamayacağını düşündüğünü Başbakanlığa yazmıştır.⁴⁸⁸ 15 Ağustos 1925 tarihinde yapılan Antlaşma'nın 16. maddesinde geçen telif bedeliyle ilgili bilgi, Türkiye tarafından Sachsenberg'e iletilmiştir. İlk görüşmede patent bedeli 1.800.000 TL olarak kabul edilmiştir. Türk tarafının isteği ve Kemalettin Sami Bey'in ısrarları neticesinde Firma peşin ödemediği vazgeçmiş, Fabrika 1.000 uçak yapana kadar alınacak uçak ve yedek aksamın fiyatının %15'i, ondan sonra da %12'sinin patent hakkı olarak ödenmesi Junkers tarafından uygun görülmüştür.⁴⁸⁹

Kemalettin Sami Bey, gelecek senelerde uçakların sayısının ve ebadının artacağını göz önüne alarak 250 uçak üretimine peşin olarak öngörülen 1.800.000 TL'nin fazla olduğunu ve Dessau'daki fabrikalardan da ciddi anlamda uçak sipariş edileceğini belirtmiş, patent hakkında orta yol bulmaya çalışmıştır. Sonuçta bütün uçak, motor ve yedek aksam alımında fatura üzerinden ilk zamanlarda %15, sonraları %10 verilmesi uygun görülmüştür. Fabrikada 400 uçak yapılanaya kadar %15'in %5'inin ödeme olarak görülmesi de kararlaştırılmıştır. Eğer Türkiye, mukavelede belirtilen yıllık 250 adet uçaktan daha fazlasını satın alırsa hepsi için %7'lik bir ödeme

483 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.1, 06.05.1928.

484 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.2, 06.05.1928.

485 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.3, 06.05.1928.

486 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.4, 06.05.1928.

487 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.5, 06.05.1928.

488 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.1, 10.05.1928.

489 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.2, 10.05.1928. BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.5, 10.05.1928.

konulmuştur. Junkers Şirketinin sahibi, bu şekilde açıklama yaparak Antlaşma'nın bu maddesinin yanlış yorumlanmasının önüne geçmek istemiş ve ayrıntıları Fevzi Paşa aracılığıyla İsmet Paşa'ya bildirmiştir.⁴⁹⁰ Ayrıca Fabrikanın sahibi Prof. Junkers, Türkiye sanayisinin gelişimi için ellerinden geleni yapacaklarının da teminatını vermiştir. TOMTAŞ'ın çalışmalarıyla Türkiye Devleti'nin selametini emin ve yeterli hâle ulaştırmada Türk yetkililerle aynı hissiyatta olduğunu belirtmiş ve görüşmeler sırasındaki belirsizliğin iki tarafı da memnun edecek hâle gelmesini dilemiştir.⁴⁹¹

Şirket sahibi Prof. Junkers, 27 Mart 1928 tarihinde Fevzi Paşa'ya; Fabrika Müdürü Mösyö Sachsenberg'ten yaşanan olumsuzluklarla ilgili bilgi aldığını bunlar devam ederse Türkiye Hükûmeti ve fabrikaları arasında karşılıklı güven esasına dayanan iş birliğinin bozulacağından endişe ettiğini bildirmiştir. Bu sebeple TOMTAŞ'ın durumunun iki tarafı da memnun edecek şekilde çözülmesi için elinden geleni yapacağını söylemiştir. Hükûmetin istediği ek binalardan vazgeçilerek yeni bir mukavele yapmayı önermiştir.⁴⁹² Ayrıca ortaklıkta Junkers Şirketinin sorumluluğunun teknik kısımlar olduğu, Hükûmetinse maddi giderleri öngörmesi gerektiğini, Türkiye Hükûmetinin senelerce TOMTAŞ'ın müşterisi olacağından Şirketin Hükûmetin tedbirlerine bağlı olacağını ve maddi zararların da Hükûmetçe karşılanmasını söylemiştir. Ayrıca Junkers, patent hakkının da teminat altına alınmasını ve Hükûmetin amacının sanayi müessesesi kurarak zamanla kendi kendini idare etmesi olduğunu belirterek Hükûmetin Şirketi alarak ileride bu amaca ulaşılabilirliğini düşünmektedir.⁴⁹³ Taraflar, TOMTAŞ'ın üretim hacminden bağımsız olduğundan siparişin verilmesi tamamen Türk Hükûmetinin sorumluluğundadır. Junkers, lisans talepleri için ödeme yapmak ve sürekli asgari lisans geliri sağlamak zorundadır.⁴⁹⁴

Prof. Junkers'e göre TOMTAŞ ulusal savunma fabrikası olduğundan çok önemlidir ve kuruluşu, genişlemesi, Türk Hükûmetinin Şirketi tek başına yönetme çabasıyla doğru bir şekilde birleştirmesi gereken endüstriyel bir enstrüman yaratma amacına sahiptir. Bu nedenle TOMTAŞ'ın kârının değerlendirilmesi normal, serbest, rekabetçi bir endüstriyel şirket için geçerli olandan başka, farklı bakış açılarından da yapılmalıdır. TOMTAŞ, Türk niyetlerine uygun bir ulusal savunma aracı olarak işletilecekse teknik ilerleme her zaman uyarlanabilir ve üretim maliyetleri katlanılabilir olacaksa o zaman yeterli istihdam sağlanmalıdır. Bu nedenle uzun vadede sipariş

490 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.3, 10.05.1928. BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.6, 10.05.1928.

491 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.4, 10.05.1928. BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.7, 10.05.1928.

492 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.13, 10.05.1928. BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.8, 10.05.1928.

493 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.14, 10.05.1928. BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.9, 10.05.1928.

494 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.10, 10.05.1928.

verilmeli veya birkaç yıl içinde sabit bir üretim programı oluşturulmalıdır. İşin ilk dönemi için yararlı bir işçi ve memur eğitimi birinci öncelik olmalıdır. TOMTAŞ'ın ekonomik uygulanabilirliği, Türk hava trafiği sorunları da dikkate alınarak değerlendirilmelidir; özellikle askerî ve ulaşım politikası sorunları bağlantılı olduğundan TOMTAŞ'ın üretim kapasitesi sivil Türk hava trafiğinin gerekliliklerini de içermelidir.⁴⁹⁵

Şirket Müdürü Sachsenberg, Ankara'ya dönünce TOMTAŞ ile ilgili tüm durumu tekrar açık ve güvenilir bir zemine oturtmak, böylece bu Şirket gelişimini hızlandırma, aynı zamanda Kayseri'deki Fabrikanın yeterince istihdam edilmesini sağlamak için hazırlık yapılacağı eklemiştir.⁴⁹⁶

TOMTAŞ Mukavelesi'nden dolayı Hükûmet ve Junkers arasındaki anlaşmazlığın çözümü için mahkemeye başvurulmuştur. Şirketin limitede dönüştürülmesi için yapılan görüşmeler, 28 Haziran 1928'de tamamlanmıştır. TOMTAŞ hakkında iflas kararının verilmesi için Şirkete 10 Temmuz 1928 tarihine kadar süre verilmiştir.⁴⁹⁷ TOMTAŞ, Millî Savunma Bakanlığında Philipp Holzman Şirketi tarafından aleyhlerine açılan davada mahkemenin verdiği sürede iflas kararını engelleyecek maddi yardımı talep etmiştir.⁴⁹⁸ 10 Temmuz'a kadar belirtilen meblağın mahkeme veznesine yatırılması veya suçlu bulunulursa kefaretle ödenebileceği, bu sebeplerden gerekli işlerin hemen yapılması TOMTAŞ'ın avukatı Aziz Tahsin Bey tarafından istenmiştir.⁴⁹⁹

Junkers ile yapılan TOMTAŞ Sözleşmesi'ndeki ihtilafları halletmek için görevlendirilen hakemlere verilecek 7.500 TL Millî Savunma Bakanlığınca ödenmiştir.⁵⁰⁰

Junkers Şirketiyle yaşanan ayrılığa rağmen aradaki alışveriş devam etmiştir. Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye savaş gemilerinin mayınlardan korunması için gerekli cihazların pazarlık yoluyla alınması uygun görülmüştür.⁵⁰¹

Uçak Fabrikası işinin yürümemesini, Rudolf Nadolny anılarında; Kayseri'ye demir yolunun olmaması ve yüklerin taşınmasının zor olmasını, Türk tarafının taleplerinin çok olmasıyla birlikte hava hattı imtiyazını Lufthansa'ya vermeye de yanaşmadıkları olarak göstermiştir.⁵⁰² Lufthansa, 1927 yılında Türkiye'yle hava ulaşım ağı için antlaşma yapmak istemiş; Türkiye üzerinden Sofya, İstanbul, Ankara, Kayseri, Sivas, Diyarbakır, Van, Tebriz, Tahran ve Kabil'i de içine alacak büyüklükte bir uçuş sahasını işaret etmişlerdir.⁵⁰³

495 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.11, 10.05.1928.

496 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.15, 10.05.1928.

497 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 207.412.11.1, 03.06.1928.

498 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 207.412.11.2, 03.06.1928.

499 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 207.412.11.3, 18.06.1928.

500 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 29.35.12, 06.06.1928.

501 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 30.57.16, 23.09.1928.

502 Dağlı, s. 74.

503 Koçak, s. 72, 73.

Almanya, Junkers Şirketinin bıraktığı olumsuz imajı değiştirmek için Büyükelçi Nadolny vasıtasıyla 3 Ocak 1931'de Türkiye'ye yazışma yapmıştır.⁵⁰⁴ Konu için Nadolny, 30 Mart 1931'de Türkiye'ye gelmiştir.⁵⁰⁵

Vecihi Hürkuş, Şirketin kapatılma konusunda yönetim zafiyetine ve niteliksizliğe vurgu yapmıştır. Ona göre havacılıktan ve uçak endüstrisinden anlamayan kişiler yönetimde olduğundan, hatta bu kişilerin yönetim kurulu toplantılarına bile katılmadığından kötü gidişattan haberleri olmadığını kitabında yazmıştır. Türk Hava Kuvvetlerine uçak satmak isteyen yabancı uçak firmalarının temsilcileri, Türkiye'deki temsilcileri de (Yılmazlar ve Cudiler diye tanınan iki firma), Savunma Bakanlığı üzerinde etki kurarak Junkers Kayseri Uçak Şirketini kötülemişlerdir. Bunlar uçak ithal edilmesine taraftar olmuşlardır.⁵⁰⁶

İlerleyen yıllarda Junkers Şirketinin ülkedeki yankıları sürmüştür. Junkers Şirketi zamanında bir ürününü geçirirken gümrük vergisini ödemiş, bu sebeple hakkında haciz kararı verilmiş, Junkers Şirketinin adresi bulunmaya çalışılmıştır.⁵⁰⁷ Kanuni ikametgâhı önce İskân Bakanlığına sorulmuştur.⁵⁰⁸ Vergi borcuyla ilgili 1 Haziran 1931 tarihinde Şirketin bilinen adresine tebligat yapılmışsa da ödeme alınmamıştır. Şirketin adresi için Ankara Ticaret Odasıyla da Posta Telgraf Telefon Müdürlüğü ile de yazışma yapılmıştır.⁵⁰⁹ Son olarak Şirket, başka bir isimle faaliyeteyse diye düşünülerek Gümrük Bakanlığına da başvurulmuştur.⁵¹⁰

Kayseri Uçak Fabrikasında yapılan üretim oldukça önemlidir. Uçak üretimi önemli mesuliyettir çünkü yetkili kişiler sorumluluklarını bilinçle yerine getirmeli ve kazanılan millî kabiliyetleri, dış mihraklı oyunlara kurban etmemelidir. Uçak üretimini her devlet yapamazken her ülkenin uçağa ihtiyacı vardır bu sebeple üretilen uçakların pazarlanmasında devletin etkin desteği gereklidir. Bu konuda, muhalefet ve yanlış siyaset yapılmaması önemlidir. Devlet, destek olmak durumundadır. Ülkenin bağımsızlığının sembolü olan hava harp sanayisinde, devletin büyük yatırımlara girmemesi şüphesiz büyük kayıptır. Havacılığın kısa yüz yıllık tarihinde benzer şeyler her ülkede yaşanmıştır. Bazı devletler hatalarından süratle dönüp -Brezilya örneğinde olduğu gibi- dünya havacılığında bir otorite olurken hatalardan ders almayan ülkeler de müşteri olmuşlar ve demode silahları izin verildiği kadar kullanmışlardır. Kayseri Uçak Fabrikasının kapanmasında etkili olan başlıca sebepler şunlar olmuştur:

504 BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.9, 27.09.1931. BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.10, 27.09.1931.

505 BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 230.553.10, 16.04.1931.

506 Hürkuş, *Bir Tayyarecinin...*, s. 226.

507 BCA, 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.1, 06.09.1934.

508 BCA, 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.2, 06.09.1934.

509 BCA, 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.3, 06.09.1934.

510 BCA, 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.4, 06.09.1934.

- a) Uçak üretme faaliyetinin öneminin o gün için yeterince değerlendirilemediğinden sorunlar karşısında duyarsız kalınması,
- b) Almanya'nın devlet olarak ve Junkers'in şirket olarak üzerine düşenleri yapmamaları,
- c) Junkers'in içinde bulunduğu ekonomik bunalım,
- ç) Antlaşma maddelerine olan hassasiyete özen gösterilmemesi,
- d) Şirketin istediği birtakım ayrıcalıkların Türkiye tarafından verilmesi,
- e) Çalışanlar arasında iş ve ücret adaletsizliği sebebiyle çalışma ortamındaki huzursuzluk,
- f) Yönetim Kurulundaki Türk idarecilerin görevlerini yapmamaları, Almanların inisiyatifi ele geçirmeleri sonucu Şirketin kontrol edilemez hâle gelmesi,
- g) Türkiye'nin yeterli sanayi gücünün olmaması da önemli bir etken olmuştur. Uçak sanayisini içeriden destekleyecek bir yan sanayi ihtiyacı kaçınılmazdır. Oysa Kayseri başta olmak üzere Türkiye bu güce sahip bulunmuyordu.
- Bu konuyla ilgili başka sebepler de bulunabilir fakat 1926 yılı koşulları ve ortaya çıkan sorunların bunlar olduğu değerlendirilmiştir.⁵¹¹



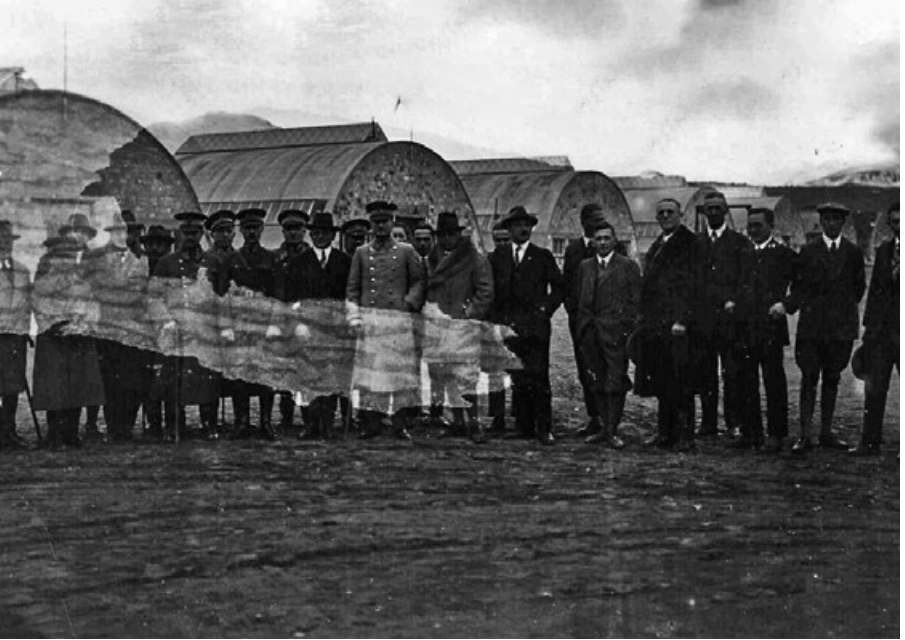
Fotoğraf 42: Fabrika Tesisleri ve Hangarların Görünümü⁵¹²

511 Yalçın, "Türk Hava Harp...", s. 82- 83.

512 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 43: Fabrika Tesisinin Görünümü⁵¹³



Fotoğraf 44: Komisyon Üyeleri ve Firma Yetkilileri⁵¹⁴

513 2'nci HBFM Arşivi.

514 2'nci HBFM Arşivi.

2.4.6. 1930-1938 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikası

Junkers Şirketinin 15 Ağustos 1925 tarihli Antlaşma'nın yükümlülüklerini yerine getirmemesi ve ifade edilen sebeplerden dolayı TOMTAŞ'ın faaliyetlerine 3 Mayıs 1928 tarihinde son verilmiştir.⁵¹⁵ 28 Haziran 1928 yılında Şirket lağvedilmiştir.⁵¹⁶ 17 Kasım 1929 tarihinde TOMTAŞ iflas ettiğiinden Şirketin tüm mal varlığı Kayseri Uçak Fabrikası ile birlikte Türk Tayyare Cemiyetine devredilmiştir.⁵¹⁷ Uçak Fabrikasında TOMTAŞ'a ait olup Türkiye veya Türkiye gümrük depolarında bulunan bütün lisanslı ve patentli tezgâh, kalıp, uçak ve motor malzemelerinin ve tesislerinin Türk tarafına devredilmesi için komisyon oluşturulmuştur. Komisyon 1930 yılı ocak ayında işe başlamış ve Fabrika Mayıs 1930'da tekrar faaliyete başlamıştır. Komisyon şu kişilerden oluşmuştur:

- Başkan: Binbaşı Necip Başak,
- Üye: Binbaşı Murat Başaran,
- Üye: Yüzbaşı Rıfat Bey,
- Üye: Deniz Yüzbaşı Hakkı Bey,
- Üye: Sivil Mühendis Nurettin Neşet,
- Üye: Üsteğmen Şevki Bey,
- Üye: Hesap Memuru Salim Bey,
- Üye: Alay Ustası Lütfi Bey,
- Üye: Sivil Makinist Sıtkı Bey,
- Üye: Sivil Makinist Zeki Bey,
- Üye: Sivil Makinist Kemal Bey,
- Üye: Sivil Makinist Ömer Lütfi Bey,
- Üye: Başçavuş Nuri Bey.⁵¹⁸

Böylesine önemli bir çalışma akamete uğrasa da havacılık alanında önemli bir kilometre taşı olmuştur. Özellikle Batı teknolojik altyapısının Kayseri'ye taşınması ve bu alanda kalifiye elemanların yetiştirilmesi için Almanya'ya gönderilmesi önemli bir gelişmedir.⁵¹⁹ Ayrıca halk; uçağın önemi hakkında bilgilenmiş, uçağı halka tanıtmaya adına kamuoyu çalışmaları devam etmiştir.⁵²⁰ Planlama yapılırken yılda 250 uçak üretmesi düşünülen Fabrikada, 1929'da revizyon yapılmışsa da 1932 yılına kadar sadece on beş Junkers A-20 yapılmıştır.⁵²¹

515 Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık...*, s. 223.

516 Kaymaklı, s. 352.

517 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 6.57.15, 27.11.1929.

518 Por, s. 17.

519 Deniz Akpınar, "Kayseri Tayyare Fabrikası", *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, S 31, Yıl 10, Eylül 2017, s. 219.

520 Akşam Gazetesi, 4 Ağustos 1931, s. 1.

521 Akdemir, s. 91.

Kayseri Uçak Fabrikasında çeşitli uçakların deneme uçuşları sırasında, değişik tarihlerde uçuş kazaları olmuş, bu olayın etkisinde kalan Kayserililer türkülerinde ve manilerinde bu olayı işlemişlerdir.⁵²²

1928 yılında Ankara, İstanbul ve çeşitli yerlere yapılacak uçak seferleri ile Türkiye’de bir uçak fabrikası ve pilot okulu kurulmasına dair Franco-Roumaine Şirketi ile şartname yapılmıştır. Buna göre İstanbul-Ankara arasında yolcu, eşya, posta taşımak için Franco-Roumaine Şirketi adına üç sene zarfında mukavele yapmak, uçak inşaat fabrikasının yapılması, pilot okulu ve makinist okulu yapılması, bir Türk anonim şirketinin üç sene sonunda işin başına geçerek Franco-Roumaine Şirketinin yerine geçmesi ve Fransız pilotların yerine okullarda yetişen pilotların yerleştirilmesi kararlaştırılmıştır.⁵²³

Hisselerin alınmasıyla 1930 yılında Fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır.⁵²⁴ 1931 yılında da Millî Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığına bağlı olarak yeniden açılış yapılmıştır.⁵²⁵ Fabrikanın Türk denetimine geçmesiyle ilk müdür de Hava Binbaşı Murat Başaran olmuştur. 1931 yılından itibaren Kayseri Uçak Fabrikası ismiyle anılan Fabrikada, bu dönemde 265-300 civarında çalışan olmuştur. 1935 yıllarına doğru üretimin artmasıyla bu sayı 500-600 kişiye ulaşmıştır.⁵²⁶ Bu işe ortak olmak isteyen yabancı firmalar da olmuştur. Bunlardan biri Amerikalı şirket Curtiss-Wright’tır. Amerikalılar, 1929 Ekonomik Buhranı’nı atlattıktan sonra havacılık sanayisindeki yatırımlarını arttırmış ve dünya havacılığında ağırlıklarını arttırmışlardır.⁵²⁷ Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey, 31 Mart 1931 tarihinde Dışişleri Bakanlığına Alman Büyükelçisi Nadolny’nin Almanya’ya geldiğinde, Erzurum-Sivas hattını yapacak konsorsiyum işi ve devletin buna vereceği kredi işleriyle ilgilendiğini haber vermiştir. Ayrıca Nadolny, Genelkurmay ve Junkers arasında halledilemeyen uçak fabrikası inşaatı ve hava yolu taşımacılığı için uçak nakliye şirketlerinin bir araya gelerek Türkiye’de çalışmalarını temin etmiştir. Bu durumun Türkiye tarafından bilinmesini kendi istemiştir.⁵²⁸

Türk hava sanayisinin ortaklaşa yapımına yardım edecek grupla Türkiye’nin hava hatlarının müşterek olarak işletilmesi prensipte kabul edilmiştir.

Türk Uçak Sanayisi Canlandırılırken Belirlenen Hedefler:

- Kayseri’de Uçak Fabrikasının motor ve uçak imal edecek şekilde ihya etmek,

522 Sarısır, s. 89.

523 BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.30.10, 1928.

524 Yalçın, “Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin Uçak Fabrikası Kurma...”, s. 578.

525 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 24.72.17, 3.11.1931.

526 Por, s. 19, 21.

527 Akdemir, s. 91.

528 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 230.553.10.2, 16.04.1931.

- Avrupa'daki savaş uçakları gibi uçaklar yapılması,
- Yapılacak uçak motor ve malzemenin satış fiyatının Avrupa'daki fiyatın İstanbul'a kadar taşınması ve sanayiye koruma kanunlarımıza göre düzenlenmesi.⁵²⁹

Kayseri'deki Uçak Fabrikasının yeniden çalışacak şekle getirilmesi ve ülkemiz hava hatları tesisinin yeniden düzenlenmesine dair görüşmeler için Amerikan Curtiss-Wright temsilcisi Mister Hol'a 21 Ağustos'ta, Alman temsilcisi Berlin Büyükelçiliğine 12 Ağustos'ta, Amerikan Siemens Ergraff temsilcisine 25 Ağustos'a tebligat verilmiştir.⁵³⁰

Bu süreçte, Curtiss-Wright Grubunun teklifi öne çıkmıştır. Berlin Büyükelçiliğinden 21 Temmuz 1931 tarihinde gelen bilgiye göre Alman uçak ve motor sanayisini temsil eden birinin Hükümetle görüşmek için geleceği bildirilmiştir. Rekabet ortamı olması ve ülke adına en iyisinin seçilmesi için Millî Savunma Bakanlığının gelecek kişiyle görüşeceği bildirilmişse de sonrasında bu konudan ses çıkmamıştır. Bununla beraber bu ortaklığa aday olan Lufthansa Şirketi, geçen sene Türkiye'de faaliyette olan Sidna ve Aero Espresso Şirketleri gibi İstanbul-Berlin arası posta işi yapmak istemiş, İçişleri Bakanlığıyla görüşmüş, adı geçen şirketlerin Yeşilköy ve Büyükdere'de mukavele gereği tesis yapmaları gerektiğinden Sarıgazi'de meydan yapmayı kabul ederek işe başlamışlardır.⁵³¹ Berlin-İstanbul arası posta taşımak ve Sarıgazi'de hava meydanı yapmak için İçişleri Bakanlığı ile mukavele yapan Lufthansa Şirketi, üzerine düşen sorumlulukları yerine getirmediğinden antlaşmanın iptali için 1932'nin Mayıs ayına kadar süre verilmiştir. Alman Büyükelçiliğine, Şirketin ortaklık isteğiyle ilgili bu şekilde cevap verilmiştir. Bu durum Başbakanlığa da iletilmiştir.⁵³²

Başbakanlık Millî Savunma Bakanlığına konuyla ilgili Alman Büyükelçisi'yle görüşüldüğünü belirtmiştir.⁵³³ Ayrıca ortaklık işiyle ilgili Büyükelçi Nadolny, Başbakan İsmet Paşa'ya bir mektup yazmıştır.⁵³⁴ Mektubunda, Avrupa-Orta ve Kuzey Asya güzergâhında Türkiye'den geçecek hattaki ulaşımı, Türkiye'nin uçak sanayisi işini yapana açacağını belirterek Junkers Firmasıyla başarılı bir çalışma yapılamamışsa da arkasında Alman Hükümeti olan Lufthansa'nın Türkiye üzerinden ulaşım hattını alarak İstanbul'a kadar posta hattını tamamladığını ayrıca Sarıgazi'de hava meydanı yapımına da başlayacağını söyleyerek Lufthansa'yla beraber diğer Alman uçak sanayisi şirketlerinin Türkiye'de uçak sanayisi işini yapmak için istekli olduklarını yazmıştır.⁵³⁵

529 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.3, 27.09.1931.

530 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.4, 27.09.1931.

531 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.5, 27.09.1931.

532 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.4, 27.09.1931.

533 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.1, 27.09.1931; Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.2, 27.09.1931.

534 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.6, 27.09.1931.

535 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.8, 27.09.1931.

Nadolny, bu meseleyle ilgili İsmet Paşa'ya bilgi verdiği, onun da Genelkurmayla görüşüleceğini, Millî Savunma Bakanı'ndan cevap beklediğini söylemiştir. Millî Savunma Bakanlığı, komisyon hazırlanarak Alman temsilcilerle görüşüleceğini bildirmiştir. Fakat bu meselenin bugüne kadar kendine iletilmediğini, Genelkurmayın duruma olumsuz baktığını, bunun için görüşme yaptığını ve Genelkurmayın Lufthansa'nın Sarıgazi Meydanı'nı bitirmesini beklediğini öğrenmiştir. Kendisi, Hükûmetine Türkiye'nin görüşmeye hazır olduğunu bildirdiği için bu bekleminin onu müşkül duruma soktuğunu ve Lufthansa'nın sorumluluklarını yerine getirdiğini bildirmiştir. Ortaklık antlaşması yapılırsa Genelkurmayın hava meydanı işinde daha ısrarcı olabileceğini söylemiş ve Alman temsilcilerle görüşme niyetlerinin olup olmadığının kendisine bildirilmesini istemiştir. Görüşülme yapılmayacaksa da Hükûmetine Asya ulaşımı için başka yol aramasını haber vereceğini eklemiştir. Kendisinin iki ülke arasında uçak sanayisi alanındaki çalışmalarının göz önüne alınmasını istemiştir. Junkers'in kişisel başarısızlığına rağmen her şeyi yaptığından ve iki ülke arasındaki dostluktan bahsetmiştir.⁵³⁶ Meselenin daha önce Başbakan İsmet Paşa'yla konuştuğu gibi hal olacağını ümit ettiğini ekleyerek mektubuna cevap beklediğini belirtmiştir.⁵³⁷

Nihayetinde Amerikan Curtiss-Wright Grubu ile Kayseri Uçak Fabrikası arasında uçak ve motor yapımı ile hava hatları konusunda bir yıl süreli sözleşme yapılması için Millî Savunma Bakanlığına yetki verilmiştir. Uçak ve motor yapımı, hava hatları, bütün hava işleri için 1 senelik antlaşma hazırlanmıştır.⁵³⁸ “*American The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc.*” Firmasıyla yapılan lisans antlaşmasıyla Türkiye, ilk etapta 24 adet Hawk-11 almayı taahhüt etmiş, lisans altında kısmi imalatta bulunulması planlanmıştır.⁵³⁹ Ayrıca Curtiss atış ve temel eğitim amaçlı sekiz adet “*Fledgling 2-CI*” uçaklarının kısmi imalat ve montajını yapacak, gerekirse bu miktar çoğaltılacaktır. Bu arada Curtiss Firması, Kayseri Uçak Fabrikasının faal hâle gelmesi için destek sağlamayı kabul etmiştir. Sözleşme gereği, Hawk uçak fabrikalarında staj görmek üzere 4 makinist bir yıl süreyle Amerika'ya gönderilmiştir.⁵⁴⁰ Amerika'dan gemilerle modüler hâlde 24 Hawk-11 montajının gelmesi, 12 Nisan 1934'te tamamlanmıştır. Bu uçaklar, 1501'den 1524'e kadar seri numaralandırılmış, Fabrikada kısmi imalatı yapılan geliştirilmiş Hawk-11'lerde daha güçlü motor Wright Cylon R-1820F3700hp ve Hamilton standart 3 palli değişebilir hatveli pervaneler kullanılmıştır. Birkaç yeni Hawk'ta ise Curtiss 2 palli pervane kullanılmıştır.⁵⁴¹

536 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.9, 27.09.1931.

537 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.10, 27.09.1931. (Bu mektup 20 Ağustos 1931 tarihinde yazılmıştır.)

538 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 24.72.17, 03.11.1931.

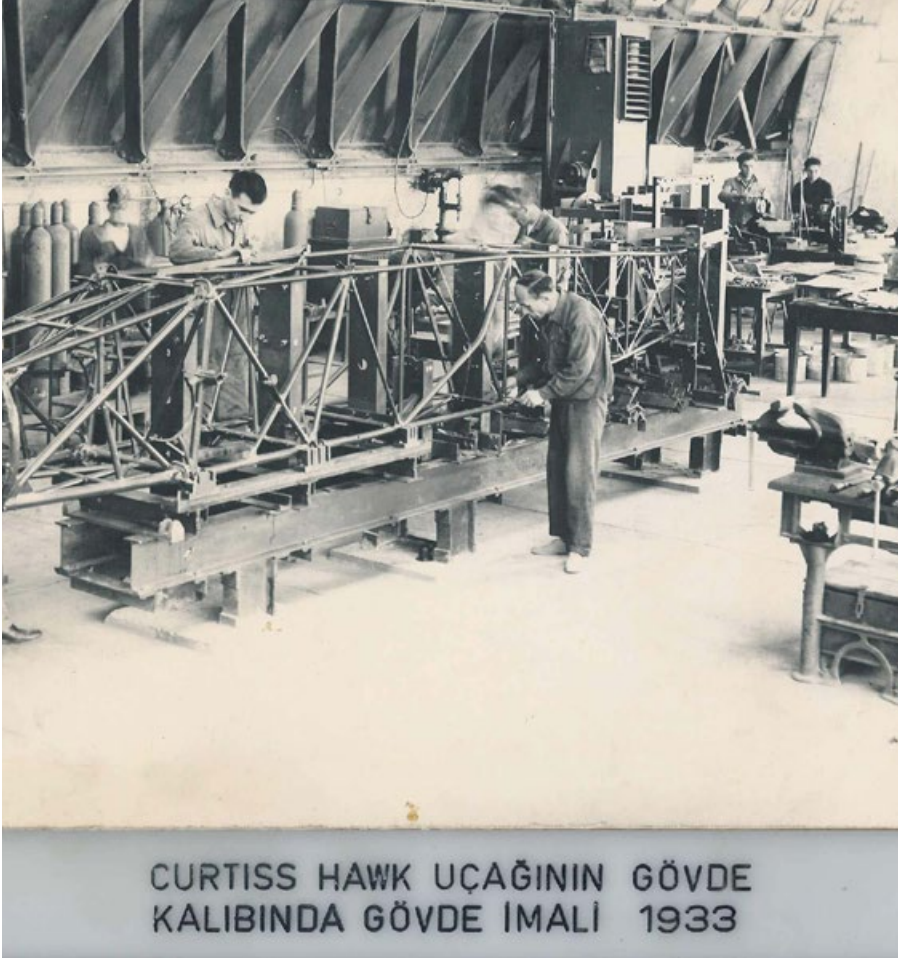
539 Seza Oğuz Çak, “*Türk Havaçılığı ve Kayseri Uçak Fabrikası*”, Van Yüzyüncü Yıl Üniversitesi SBE, Van, 2019, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 53.

540 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 39.65.8, 18.09.1933.

541 Sarısır, “*Atatürk Dönemi...*”, s. 83.

Tablo 05: Curtiss Uçaklar Kayseri Uçak Fabrikası Montajı⁵⁴²

Seri No.	İmal	Adet
1501-1524	Curtiss yapımı KTF montajı	24
1525-1531	KTF kısmi imalatı	7
1532-1546	KTF kısmi imalat geliştirme	15
TOPLAM:		46



Fotoğraf 45: Curtiss Hawk Uçağı Gövde Kalıbında Gövde İmalı⁵⁴³

542 Sarısır, "Atatürk Dönemi...", s. 83.

543 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 46: Kayseri Uçak Fabrikasında Lisansla Üretilen Curtiss Hawk Uçağı⁵⁴⁴

O dönemde fabrika arazisi, bugünkü kadar geniş değildir. Uçuş denemesi yapılacak uygun bir alan olmadığından uçakların kanatları sökülüp atlı arabalarla Çorakçılar mevkesine götürülüp uçuşlar burada yapılmıştır.⁵⁴⁵ Fabrika alanındaki meydanın 1933-1934 yıllarında uçuşa açılmasıyla uçuş denemeleri burada yapılabilmektedir.⁵⁴⁶

3526 sayılı Kanun'la Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarına esaslarını Millî Savunma Bakanlığının belirlemesi kaydıyla Türk Tayyare Cemiyetine, devlete ait daireler ve kurumlar ile dışarıdan sipariş alma yetkisi verilmiştir.⁵⁴⁷ Bu yetki, havacılığın kalkınması için o döneme göre oldukça ileri bir adım

⁵⁴⁴ 2'nci HBFM Arşivi.

⁵⁴⁵ Por, s. 26.

⁵⁴⁶ İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 38.

⁵⁴⁷ Resmî Gazete, 15 Temmuz 1938, s. 10293.

olmuştur. Kayseri’de ilk Türk harp uçağı üretimi büyük bir gurur kaynağı olmuştur. Türk Hava Kuvvetlerinin önemli bir kuvvet olması yolunda atılmış bu adımla dikkatler bir kere daha havacılığa odaklanmıştır. Bu sonucun alınması için vatandaşlar hemen her meslek ve ortamdan ciddi olarak destek vermişlerdir.⁵⁴⁸ Diyanet İşleri Başkanlığı da zekât ve fitrelerinin Tayyare Cemiyetine verilmesi için halkın aydınlatılması çalışmalarına devam ederek halkın havacılığa destek vermesini sağlamıştır.⁵⁴⁹ Fitre ve zekâtın Tayyare Cemiyetinde toplanması için ise halka nasihatte bulunulmuştur.⁵⁵⁰



Fotoğraf 47: Curtiss Uçağı Uçuş Denemesine Götürülüyor⁵⁵¹

14 Ocak 1933 tarihinde, Amerikan Curtis-Wright Grubu ve Kayseri Uçak Fabrikası arasında yapılan uçak motoru yapımı ve hava hatları işleriyle ilgili antlaşmanın 1 sene daha uzatılmasına karar verilmiştir.⁵⁵² 16 Mayıs 1932’de Amerika ve Kayseri’de yapılacak olan 24 adet Hawk av uçakları için yapılan sözleşmenin 6. maddesi değiştirilmiştir.⁵⁵³ 33 tane Cur-

548 Yalçın, *Türk Hava...*, s. 80.

549 BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 12.101.11, 10.11.1934.

550 BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 12.101.19, 27.11.1934.

551 2’nci HBFM Arşivi.

552 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 33.5.7, 14.01.1933.

553 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 28.37.5, 16.05.1932.

tiss Hawk ve 8 Fledgling uçağı imal edildikten sonra bu uçakların üretimi bitirilmiştir.⁵⁵⁴

Ankara-İstanbul-Diyarbakır arasında çalışacak olan F-13 Junkers uçaklarının yedek malzeme ve motor ihtiyaçlarının aciliyetinden dolayı takas ve kontenjane bakılmadan İthalat Kanunu'na göre pazarlıkla alınmasına karar verilmiştir.⁵⁵⁵

Kayseri Uçak Fabrikasında imal edilen Amerikan mektep uçaklarıyla ilgili 2 Şubat 1933 ayına ait rapor, Kayseri Uçak Fabrikası Müdürü Binbaşı Murat Bey tarafından Hava Müsteşarlığına gönderilmiştir.⁵⁵⁶

Tablo 06: Eğitim Uçakları Takım ve Kalıp İşleri Cetveli⁵⁵⁷

Madeni İmalat Kısmı	Kalıp, Takım, Master, Tezgâhlar, vs.
Çeşitli Ayrıntılar İçin Yapılacak Aksam	4.600 Adet
Ağustos, Eylül, Ekim, Kasım Aylarında Bitirilenler	3.163 Adet
Aralık Ayında Bitirilenler	1.129
Ocak Ayında Bitirilenler	206
Toplam (Genel Aksamın Yaklaşık %98'i)	4.498
Geriye Kalan Bitirilecek	108

Tablo 07: Marangoz İşleri Kısmı⁵⁵⁸

Çeşitli Ayrıntılar İçin Yapılacak Aksam	1.100
Ağustos, Eylül, Ekim, Kasım Aylarında Bitirilenler	796
Aralık Ayında Bitirilenler	144
Ocak Ayında Bitirilenler	160
Toplam	1.100

554 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 37.

555 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 33.6.12, 22.01.1933.

556 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.1, 14.02.1933.

557 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.2, 14.02.1933.

558 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.2, 14.02.1933.

Tablo 08: Uçak Aksamı⁵⁵⁹

Uçak Aksamı	Çelik Bağlayıcı, Boru vs. Aksam
5 Adet Eğitim Uçağı İçin Gerekli Yaklaşık İşçi Saati	85.680.00
Kasım Ayına Kadar Düzenlenmesi Yapılan Aksam	1.396.00
Aralık Ayında İlk Düzenlemesi Yapılanlar	287.00
Ocak Ayında İlk Düzenlemesi Yapılanlar	2.235.00
Sarf Edilen İşçi Saati	3.9189.00
Tamamlanması İçin Gerekli Olan İşçi Saati	81.762.00

Tablo 09: İşçi Saati Dağılımı⁵⁶⁰

İşçi Saati Dağılımı	Sarf Edilen İşçi Saati		
	1932 yılı	Ocak Ayı	Toplam
Fabrika Teçhizatı	12.449	680	13.129
Kaynak Öğrencileri	6.131	467	6.598
Takım Resimleri	3.385	364	3.749
Takım Kalıp ve Masterları	24.924	4.838	29.762
Okul Uçak Aksamı	1.683	2.235	3.918
Fabrika İnşaatı	1.308	566	1.874
	49.880	9.149	59.029

Tablo 10: Zayi Edilen İşçi Saati⁵⁶¹

Zayi Edilen İşçi Saati	1932 Senesi Son 4 Ayı	Ocak Ayı	Toplam
Hastalık	1.730	274	2.004
Mezuniyet	830	40	870
Mezun Olmayan Devamsız	319	152	471
Toplam Saat	2.879	466	3.345

559 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.3, 14.02.1933.

560 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.3, 14.02.1933.

561 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.3, 14.02.1933.

Tablo 11: Ağustos-Ocak Listesi⁵⁶²

Müstahdemin	1932 Ağustos-Ocak	Ocak
Müstahsil İşçi	41	46
Gayrimüstahsil	17	16
Amerikalı Uzman Mühendis ve 5 Teknisyen	4	4
	62	66

Tablo 12: İşçi Maliyet Fiyatı⁵⁶³

İşçi Maliyet Fiyatı	Yaklaşık Vasatî İşçi Ücreti	
Müstahsil İşçi	Ağustos-Ocak Saat Ücreti	25 lira 33 kuruş
Gayrimüstahsil	Ağustos-Ocak Aylık Ücreti	79 lira 89 kuruş

Tablo 13: Yaklaşık Aylık Maliyet⁵⁶⁴

Müstahsil İşçi	Hâlihazırda Miktar		
Müstahsil İşçi	Hâlihazırda Miktar	46	2.524.35 L.
Gayrimüstahsil	Hâlihazırda Miktar	16	1.332.00 L.
Amerikalı Müstahsil	Hâlihazırda Miktar	4	2.400.00 L.
Ocak 1933 Toplam		66	6.256.35 L.

Parantez içindeki rakamlar önceki raporlar üzerinde yapılan düzenlemelerdir.

Tablo 14: Madenî İşler Kısmı-Kalıp, Takım, Tezgâhlar ve Mastarlar Yapılan Aksam⁵⁶⁵

Plan ve Numara	Kalıp ve Takım Aksamı	Mecmu Aksam ve Teferruat	Yapılan Aksam ve Teferruat	Bakiye İkmal Edilen Aksam ve Teferruat
43.250	Gövde Bölmeleri No.: 1-12	801	801	—
43.250	Gövde Lonj Ronları	804	104	—
43.250	G. Ön Üst Kısım	253	253	—
43.250	G. Ön Alt	96	96	—
43.250	G. Kuyruk Kısım	157	157	—
43.250	G. Motor Sehpa	72	72	—
43.250	G. Nihai Montaj	508	480	28

562 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.4, 14.02.1933.

563 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.4, 14.02.1933.

564 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.4, 14.02.1933.

565 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.5, 14.02.1933.

Plan ve Numara	Kalıp ve Takım Aksamı	Mecmu Aksam ve Teferruat	Yapılan Aksam ve Teferruat	Bakiye İkmal Edilen Aksam ve Teferruat
43.250	G. Kaplumbağa Sırtı (G. Üst)	132	—	—
44.177	Kanat Goşisman Üst	307	132	—
44.223	Kanat Goşisman Alt	292	307	—
44.251	Amudi Stabilizatör	228	292	—
43.330	İstikamet Dümeni	363	228	—
44.224	İrtifa Dümeni (Kuyruk Goşismanı)	343	363	—
44.227	Ufki Stabilizatör	334	343	—
39.673	Motor Sehpaşı Kavrama Bağlantıları	12	334	—
39.463	İniş Tertibatı	38	8	4
43.236	Kuyruk Beki	18	11	27
43.531	Kanat Dikmeleri	12	14	4
43.563	Uçak Dâhili Dik.	16	—	12
44.201	Kumanda Kol ve Pedalı	60	3	13
43.214	Benzin Deposu	26	54	6
43.210	Yağ Deposu	8	26	—
37.234	Yağ Müberridi Bağl.	5	8	—
39.448	Kaporta Masterları	22	5	—
43.695	Yangın Döndürücü Bağl.	— 5	22 5	—
42.525	El Marşı Bağl.	5	5	—
42.678	Yağ Filtresi	5	5	—

Tablo 15: Kalıp ve Takım Aksamı⁵⁶⁶

Plan ve No.	Kalıp ve Takım Aksamı	Mec. Aks. ve Teferruat	İkmal Edilen Aksam ve Tef.	Bakiye İkmal Edilen Aksam ve Teferruat
39.312	Motor Kumanda Cihazı	17	17	—
44.227	Stab. Ayar Tertibatı	23	15	8
43.287	Tablo Levhaları	8	8	—
48.224	Kuyruk Mont. Tef.	36	36	—
43.250	Gövde İskel. Tef.	78	78	—

⁵⁶⁶ BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.6, 14.02.1933.

Plan ve No.	Kalıp ve Takım Aksamı	Mec. Aks. ve Teferruat	İkmal Edilen Aksam ve Tef.	Bakiye İkmal Edilen Aksam ve Teferruat
43.564	Kanat Montaj T.	198	198	—
39.493	Hama Kum. Tertibatı	20	20	—
		4.600	4.498	102

Tablo 16: Montaj Aksamı⁵⁶⁷

Plan No.	Montaj Aksamı	Mecmu Aksam Teferruatı	İkmal Edilen Aksam Teferruatı
39.448	Kaportalar	100	100
43.564	Kanat Merkez Kaburga	360	360
43.564	Kanat Tazyik Kaburga	288	288
43.564	Kanat Kısa Kaburga	26	26
43.564	Kanat Dış Kaburga	84	84
43.564	Kanat Kaburga Ucu	20	20
43.564	Kanat Kaburga Dikmeleri	26	26
43.564	Kanat Uc Büküm Şekilleri	10	10
43.564	Orta Kısım Orta Kaburga	78	78
43.564	Orta Kısım Kısa Kaburga	26	26
43.564	Orta Kısım Dış Kaburga	82	82
Tamamen Bitmiştir. (%100)		1.100	1.100

567 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.6, 14.02.1933.

Tablo 17: Üzerlerinde İlk Uygulamaya Başlanılan Uçak Aksamı⁵⁶⁸

Kısım İsmi	Beş Uçak İçin Sarf Edilecek Yaklaşık Saat	Harcanan Saat Miktarı	İkmal İçin Toplam Kalan Yaklaşık Saat
Kanat ve Tef.	18.844.00	164.00	18.680.00
Goşismanlar	3.200.00	1.393.00	1.807.00
Uçak Dâhilî Dikm.	1.700.00		1.700.00
Kuyruk Kısmı	5.247.00	1.014.00	4.233.00

Tablo 18: Kısım İsmi⁵⁶⁹

Kısım İsmi	Beş Uçak İçin Harcanacak Yaklaşık Saat Miktarı	Harcanan Saat Miktarı	İkmal İçin Toplam Kalan Yaklaşık Saat
Gövde İskeleti	7.838.00	516.30	7.321.30
Motor Sehпасı	2.013.00		2.013.00
Kuyruk Üst (Kaplumbağa Sırtı)	330.00	138.00	192.00
İniş Tertibatı	2.970.00		2.970.00
Kuyruk Beki	1.026.00	129.30	896.30
Benzin ve Yağ Depo Kumanda Kol, Pedalı ve Frenleri	7.408.00	156.00	7.252.00
Oturacak Koltuk ve Uçak Zemini	3.621.00		3.621.00
Tech. ve Lev. Harbiye	3.086.00		3.086.00
Radio ve Tech.	957.00		957.00
Motor Mont. ve Tert.	4.026.00	87.30	3.938.30
Uçak Askı Çengeli	165.00		165.00
Benzin Yağ ve İştial Tertibatı	3.548.00	31.00	3.517.00
Tablonlar	462.00		462.00
Örtü ve Döşemeler	644.00		644.00
Umumi Montaj	4.884.00	116.30	4.767.30
Kaportalar	8.002.00	2.30	7.999.30
Motor Tecrübesi	990.00		990.00
Çeşitli İşlere Ait Taksim Edilmeyen Saat	1.683.00		1.683.00
Toplam	85.680.00	3.918.00	81.762.00

568 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.6, 14.02.1933.

569 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.7, 14.02.1933.

Fabrikanın açılışından kısa bir süre sonra 22 Ekim 1933 tarihinde, Türk Silahlı Kuvvetleri için ilk defa iki adet uçak üretilmiştir.⁵⁷⁰ Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan Junkers A-20, F-13 ve G-23 uçakları ve bu dönemde envantere giren uçakların revizyon ve onarımları yapılmıştır.⁵⁷¹

Kayseri Uçak Fabrikasında çalışan Alman Uzman Ote Bote'nin mukavelesi 24.02.1933'te biteceğinden 333 lira aylıkla mukavelesi 1 sene daha uzatılmıştır.⁵⁷²

Kayseri Uçak Fabrikasında hem imalatı çabuklaştırmak hem de uzman Türk işçilerini yetiştirmek için birinin maaş ve yol ücreti Şirketçe, ikisinininki Millî Savunma Bakanlığı tarafından karşılanmak üzere 3 uzman getirilmesi Şirketin isteği üzerine ilgili bakanlıklarca kabul edilmiştir. 300 doların karşılığı olan liranın bu uzmanlara verilebilmesi için Bakanlık onay vermiştir.⁵⁷³ 1932 senesinde başlanmış olan bir galvaniz daire ile imalathane ve bir kalorifer binası inşaatının ikmali ve sonradan istimlak edilmiş olan hava meydanının tesviyesi işleri tamamlanmıştır.⁵⁷⁴ Fabrikada çalışan Türk işçilerini eğitmek için Amerika'dan uzman getirtilmiştir. Bu üç uçak uzmanının maaş ve yol parası, Millî Savunma Bakanlığınca karşılanarak ikisine aylık kesintisiz 250 dolar verilmesi için 300 dolar olarak belirlenen ücretler 332 dolar ve 88 cente çıkarılmıştır.⁵⁷⁵

Kayseri Uçak Fabrikası ve Amerikan Curtiss-Wright arasında, uçak-motor imali, hava işleri ve hava hatları için yapılan ve 1 sene uzatılan 23.11.1931 tarihli Antlaşma'nın eski şartlar geçerli olmak üzere 6 ay daha uzatılması uygun görülmüştür.⁵⁷⁶ 22 Ekim 1933 tarihinde ilk defa Amerika Curtiss-Wright Şirketince getirilecek ve Fabrikada yapıldıktan sonra satın alınacak 15 ve yapılmış olarak Amerika'dan gelecek birkaç Ceman, 16 adet Hawk av uçaklarıyla ayrıca yedek olarak alınacak 5 Cyclone ve 2 Vörlvint motorunun İthalat Kanunu'na göre masraflarla birlikte toplam 315.600 dolara kadar pazarlıkla satın alınması sağlanmıştır.⁵⁷⁷ Malzeme bedelleri ve sigorta nakliye bedelleri 46.410 dolar tutmuş, bunların da pazarlıkla satın alınması Millî Savunma Bakanlığınca istenmiştir. Maliye Bakanlığı, 315.600 doların uçakların parası olduğunu, motorlar için ayrıca fiyat belirtilmediğini, Genelkurmaydan alınan bilgilere göre bunların fiyatının 44.000 dolar olarak gösterilmesi, nakliye ve sigorta ücretlerinin de içinde olmasıyla bu fiyatlar üzerinden pazarlık yapılmasını bildirmiştir. Satın alın-

570 Cumhuriyet Gazetesi, 22 Ekim 1933.

571 Por, s. 30.

572 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 34.13.13, 04.03.1933.

573 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 35.26.8, 15.04.1933.

574 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 38.58.13, 02.08.1933.

575 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 40.80.17, 12.11.1933.

576 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 41.92.3, 28.12.1933.

577 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 42.7.12, 18.02.1934. (Uçak isimleri belgelerde ifade edildiği şekliyle yazılmıştır.)

ma işi için gelecek yıla geçici mukaveleye izin verilmesi kararlaştırılmıştır.⁵⁷⁸ Uçak malzemelerinin bir kısmı kliring yoluyla alınırken Amerika'dan alınması lazım gelen malzemeler dövizle ödenmiştir.⁵⁷⁹

4 Şubat 1934 günü 18.00'de Mustafa Kemal Atatürk Kayseri'ye gelmiştir.⁵⁸⁰ Ertesi gün saat 13.00'te Uçak Fabrikasını gezmiştir.⁵⁸¹ Bu dönemde yerli ve yabancı birçok devlet adamı Fabrikayı ziyaret etmişse de konuyla ilgili arşiv belgesi ve fotoğrafa rastlanmamıştır.⁵⁸² Ziyaretlere dair bilgiler, dönemin gazete haberlerinden temin edilmiştir.

Curtiss ile yapılan antlaşma sonucunda 1401-1407 askerî seri numaralı, 8 adet Fledgling-2CI tipi uçak üretilmiştir. Üretilen ilk Fledgling marka ve 1401 kuyruk numaralı uçak Atatürk'ün emriyle Yüzbaşı Enver (Akoğlu) Bey ve Makinist Nihat (Kayalı) Bey tarafından İran Şahı Rıza Pehlevi'ye, Türk Devleti'nin hediyesi olarak götürülmüştür.⁵⁸³ 1934 yılında İran Şahı Pehlevi Türkiye'yi ziyaret etmiştir.⁵⁸⁴ Şah, dostça karşılanmış ve güzel bir şekilde ağırlandı.⁵⁸⁵

578 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 43.13.9., 02.03.1934.

579 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 42.1.7.1., 01.04.1933. BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 42.1.7.2, 01.04.1933.

580 Akşam Gazetesi, 5 Şubat 1934, s. 1.

581 Cumhuriyet Gazetesi, 6 Şubat 1934, s. 1.

582 Por, s. 36.

583 Çak, s. 54.

584 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 45.35.5, 23.05.1934.

585 Cumhuriyet Gazetesi, 26 Haziran 1934, s. 6.



Fotoğraf 48: 1'inci Tayyare Alayı, Eskişehir, 21 Haziran 1934⁵⁸⁶

1935 yılında, Fabrika Müdürü Binbaşı Murat Başaran emekliye ayrılmış, yerine Albay Avni Okar gelmiştir.⁵⁸⁷ Bu dönemde hangarları birbirine bağlayan hangar araları, çatıları yapılmıştır. Senede 2-3 adet yapılmak üzere hangar aralarındaki atölyeler inşa edilmiştir.⁵⁸⁸ Aynı yıl Türkkuşu için 3 farklı tipte 50 planör üretilmiştir.⁵⁸⁹ Rusya'dan sağlanan (US-4, PS-2, G-9) üç tip planör ölçü ve kalıplarıyla 1935'te 1 tane US-4, 11 tane PS-2 ve 6 tane G-9 üretilmiştir. Bunlardan 8 tanesi 1936 yılı sonunda Türk Hava Kurumuna verilmiştir.⁵⁹⁰

1936 yılında, Polonya Panstwowe Zakłady Lotnicze Firması ile lisans antlaşması yapılmıştır.⁵⁹¹ Polonya ile yapılan lisans antlaşmasıyla birlikte PZL-24 adını taşıyan av uçaklarının Millî Savunma Bakanlığı için alınmasına karar verilmiştir.⁵⁹² 40 adet uçak siparişinden 14 adet P-24 A için 2 adet

586 *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, s. 126.

587 Por, s. 36, 37.

588 Por, s. 44.

589 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 38.

590 Gülten, s. 46.

591 Deniz Akpınar, *Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Kayseri'nin İdari ve İktisadi Gelişimi*, Atatürk Üniversitesi SBE, Erzurum, 2013, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 199.

592 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 63.24.4, 30.03.1936.

20 mm'lik Oerlikon top ve 2 adet 7,9 mm'lik Colt-Browning makineli tüfek ve 2x10 kilogramlık kanat altı bomba salan talep edilmiştir. Bu versiyon PZL tarafından P-24 C olarak tanımlanmıştır. PZL uçaklarında bazı teknik sorunlar yaşanması üzerine Millî Savunma Bakanlığı, uçaklarda yaşanan problemlerin en kısa sürede çözülmesini PZL Şirketinden istemiştir. PZL Şirketi, ikinci seri P-24 C'lerde bazı aerodinamik değişiklikler yaparak bu sorunu halletmiş fakat bütün bu değişiklikler teslimatı bir süre geciktirmiştir. 1936 Ekim'i sonunda, PZL Fabrikasının Teknik Heyet Başkanı Wilhelm Cibalka, Kayseri Uçak Fabrikasına gelerek P-24 A'nın üretimini organize etmiştir. Türkiye'de "PZL" ismi ile meşhur olan Kayseri Uçak Fabrikası yapımı ilk P-24 A, 29 Mayıs 1937'de Üsteğmen İrfan Bey'in idaresinde Alidağ'ın eteklerinde havalanmıştır.⁵⁹³ Fabrikada 100 adet P-24 uçağının üretilmesi planlanmış fakat 6 tane P-24 A, 11 tane P-24 C ve 10 tane P-24 G üretilmiştir.⁵⁹⁴ PZL P-24 uçaklarından günümüzde bilinen tek örneği Hava Müze Komutanlığının kapalı hangar bölümünde 67.01.02 envanter numarasıyla sergilenmektedir.⁵⁹⁵



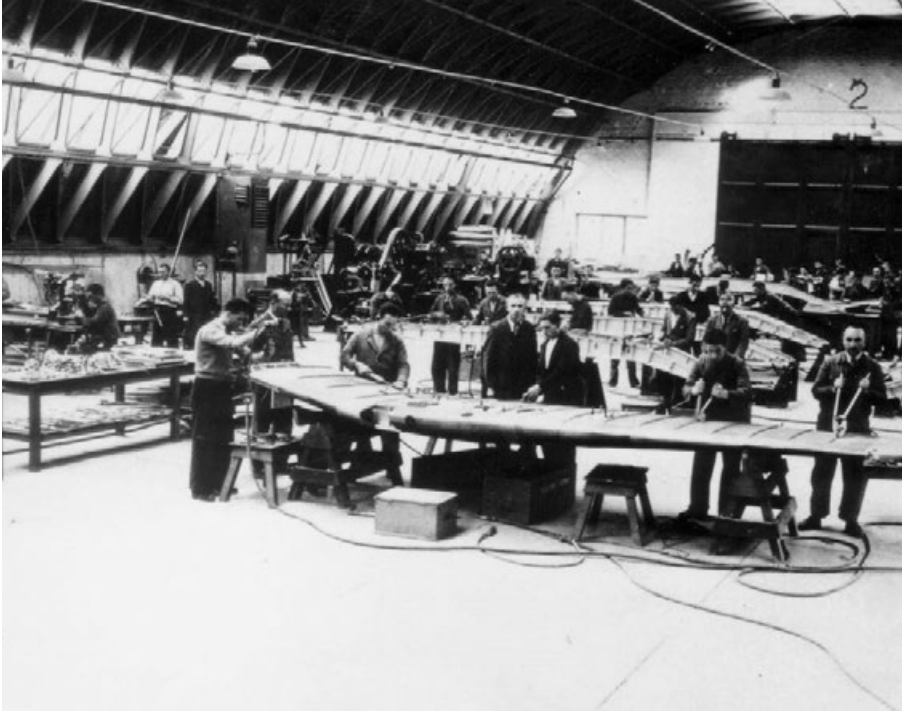
Fotoğraf 49: PZL Uçağı Gövde İmalî⁵⁹⁶

593 Sarısr, *Atatürk Dönemi...*, s. 85.

594 Gülten, s. 29.

595 Gülten, s. 40.

596 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 50: PZL Kanat İmalı⁵⁹⁷



Fotoğraf 51: PZL'nin Son Kontrolleri⁵⁹⁸

Alman Gothaer Waggonfabrik A.G. ile lisans antlaşması yapılmıştır. 3 tanesi kit hâlinde getirilerek monte edilmiş, kalan 43 tanesinin yerli imal edilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece 1936-1939 yılları arasında Gotha 145-A uçağından 46 tane üretilmiştir.⁵⁹⁹ Gotha ve PZL marka uçaklarının yapımına yardımcı olmak ve bilgi edinmek için bazı subay, mühendis, memur ve işçiler; Almanya ve Lehistan'a gönderilmiştir.⁶⁰⁰ PZL uçaklarında çalışması için Polonyalı Mühendis Vilhelm Gibalke gelmiştir.⁶⁰¹ PZL uçaklarına konacak Gnome Rhone motorunun yapılışını görmek üzere Hava Fen Şubesinden Mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri Uçak Fabrikasından İrfan Berkman, Mitat Yılmaz, Mehmed Ali Çöner adındaki üç uçak ustası 6 ay süreyle Fransa'ya gönderilmiştir.⁶⁰²

Staj için gönderilmiş işçiler olduklarından dolayı onlara 2/6856 sayılı Kararname'ye göre aylık yüz elliser lira verildiği anlaşıldığından, 2/6524 sayılı Kararname'nin işçilerin yevmiyeleriyle ilgili düzenlemesine dair Millî Savunma Bakanlığının teklifi, Maliye Bakanlığının onayıyla Bakanlar Kurulunda kabul edilmiştir.⁶⁰³ Uçak Yüksek Mühendisi Fikret Çeltikçi'nin

598 2'nci HBFM Arşivi.

599 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 38.

600 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 66.53.12, 20.09.1936.

601 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 70.94.8, 7.12.1936.

602 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 74.36.17, 05.05.1937.

603 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.52.1, 09.06.1938.

memuriyeti, Temmuz 1938 sonuna kadar uzatılmıştır.⁶⁰⁴ Uçak Fabrikasının 3 numaralı hangarı, Gotha 145-A uçağının üretimi için düzenlenmiştir. 3 numaralı hangar personeline, Almanya'da eğitim alan ekiple birlikte gelen örnek 3 uçak üzerinde montaj eğitimi verilmiştir. Almanya'dan gelen ham malzemenin montaj için hazırlanmasıyla 1936 yılının sonlarında 10 tane uçağın imalatı tamamlanmıştır.⁶⁰⁵

31 Ekim 1936 günü Sovyet Hava Komutanı ve Assaoviakhim Kurulu Başkanı General Eidamann, Kayseri'ye gelerek Uçak Fabrikasını gezmiştir.⁶⁰⁶

1937 yılında, Uçak Fabrikasında çalışmak üzere yeni yabancı uzmanlar getirilmiştir.⁶⁰⁷ Gotha uçaklarının montajı işinde çalıştırılmak üzere Gotha Fabrikasından Uzman Hampol, Fabrikada çalışmaya başlamıştır.⁶⁰⁸

Uçak yapım işleri devam ederken Türk hava ordusunun ihtiyacı, vurucu gücü yüksek bombardıman uçakları olan 40 tane Vultes-V II uçağı dönemin şartları gereği gizlilik dikkate alınarak Amerika'dan 2.900.000 TL'ye alınmıştır.⁶⁰⁹

PZL uçak montajı işinde çalışan Zigmunt Reteleski'nin, 08.10.1937'de bitecek olan mukavelesinin 01.01.1938'e kadar uzatılması ve mukavele gereği aldığı 257 lira 48 kuruşun 350 lira 62 kuruşa yükseltilmesi, mukavelesi bitince ülkesine dönmesi için kendisine 200 lira verilmesi uygun görülmüştür.⁶¹⁰

Kayseri Fabrikasında yapılan Amerikan ürünü Hawk ve Fledgling uçakları için tedarik edilecek yedek malzeme ve Hawk uçağı üzerindeki Cyclone motorlarına ait yedek malzemeye verilecek olan 200 bin Amerikan dolarından, 1937'de yüzde otuzu avans olarak 60 bin Amerikan dolarının serbest dövizle ödenmesi uygun görülmüştür.⁶¹¹ 1937 senesinde İngiltere'den de uçak satın alınmıştır.⁶¹²

01.10.1936'da yapımına başlanan 20 adet PZL av ve 15 adet Gotha mektep uçağının yapımı 31.03.1938'de bitmiştir. Küçük bir seri yapılmasına rağmen her biri dışardan alınmasına kıyasla 4.500 TL daha ucuza gelmiştir. 20 uçak üzerinden 90.000 TL tasarruf yapılmıştır. PZL ve Gotha uçakları yapımında toplam 433.000 TL işçilik ve idare masrafının memlekete kalması sağlanmıştır. Hava Müsteşarlığı daha başarılı işlerin başarıla-acağına inançlarının tam olduğunu bildirmiştir.⁶¹³

604 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.62.16, 7.7.1938.

605 Gülten, s. 26.

606 Ulus Gazetesi, 1 Kasım 1936, s. 1.

607 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 75.47.4, 31.05.1937.

608 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 75.48.2, 03.06.1937.

609 BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No.: 72.16.10, 03.03.1937.

610 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 79.85.15, 07.10.1936.

611 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 79.89.19, 02.11.1937.

612 BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No.: 59.399.6, 11.11.1937.

613 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.399.8, 21.04.1938.

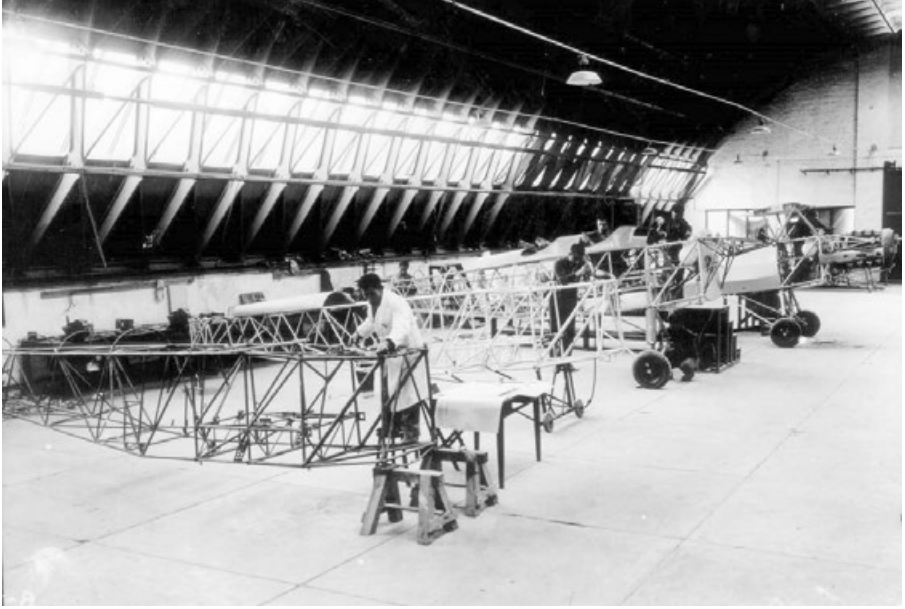
Daha önce lisansı alınarak Kayseri Uçak Fabrikasında yapımı kararlaştırılan Bristol seri bombardıman uçaklarının lisans ve resimlerinin ancak 1938 yılı sonunda verilebileceği anlaşılmıştır. Bu sebeple pazarlıkla satın alınması, bununla birlikte hava programının gerçekleştirilmesi için gerekli olan av uçaklarının lisanslarının pazarlıkla alınarak Kayseri Uçak Fabrikasında yaptırılması ve Bristol uçakları için gerekli 2.250.000 liradan 1.802.545 lirasının 1938 takvim yılı itibarıyla düzenlenen döviz cetvellerine konan tahsisattan serbest döviz olarak verilmesi ve geri kalan 447.455 liralık kısmının da 1939 senesi döviz cetvellerine hava programının tahakkuku için konulacak tahsisattan ödenmesi, Bakanlar Kurulunca onaylanmıştır.⁶¹⁴



Fotoğraf 52: Gotha 145 Kanat Montajı⁶¹⁵

614 BCA, Fon Kodu: 0.30.18.01.02, Yer No.: 83.54.18, 21.06.1938.

615 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 53: Gotha 145 Gövde Montajı⁶¹⁶



Fotoğraf 54: Gotha 145 Uçuşa Hazır⁶¹⁷

Kayseri Uçak Fabrikasında yapılacak uçak tiplerini seçmek ve incelemek üzere 1 ay süreyle İngiltere ve Almanya'ya gönderilen Havacı Yüzbaşı Enver Akoğlu'nun incelemesinin 1 ay daha süreceği anlaşıldığından görevi uzatılmıştır. İngiltere'deki masrafların 1938 yılı döviz cetvellerinin Millî Savunma Bakanlığı kısmına konulan memur harcırahları kısmından serbest dövizle Almanya'ya isabet eden kısmının kliring yoluyla ödenmesi kararlaştırılmıştır.⁶¹⁸

Fabrikada yapılmak üzere lisansı satın alınacak olan av uçaklarından İngiltere Hawker Fabrikasının yaptığı Hurricane av uçakları ile Vickers Fabrikasının Spitfire av uçaklarının nitelikleri uygun görülmüştür. Bunlar arasında tercih yapıp birine karar vermek ve lisans satın alma görüşmelerini yapmak için adı geçen iki uçakla uçuş yaparak silah, vasıf kullanılış yönünden incelemeye Havacı Yüzbaşı Enver Akoğlu, Teğmen İrfan Tansel ve Teğmen Suat Alev seçilmiştir.⁶¹⁹

1937 yılında Fabrikanın kalorifer tesisatları ve giriş kapısı bugünkü yerine alınarak önündeki yol yapılmıştır. Fabrikayla hizmet evleri arasındaki

617 2'nci HBFM Arşivi.

618 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.67.6, 19.07.1938.

619 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.81.9, 12.09.1938.

yoldan halkın geçmesi önlenmiştir. 1938'de, C-47 montaj hangarı ihaleyle müteahhide verilmiştir. Fırın ve üst subay evleri Fabrika tarafından yapılmıştır. Fabrikanın kuzeyinde bulunan Hava Şehitliği, İkmal Subayı Adil Giray tarafından projelendirilmiş ve yeniden inşa edilmiştir.⁶²⁰

Millî Savunma Bakanlığınca belirlenecek esaslar dâhilinde devlet dairelerinden, Türk Hava Kurumundan, sermayeleri devlete ait fabrika ve müesseselerden veya dışardan siparişler almak ve bu siparişler dolayısıyla her türlü ticari işleme ve bunlardan mütevellit taahhüdata girişmek için Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikaları Müdürlüklerine yetki verilmiştir.⁶²¹ Kayseri ve Eskişehir Uçak Fabrikalarına verilecek mütedavi (iyileştiren) sermayeye dair kanun layihası görüşülerek onaylanmıştır.⁶²² Kayseri Uçak Fabrikasında motor hariç uçağın tüm bölümlerinin yapabileceği bir seviyeye ulaşılmıştır. Karabük Demir-Çelik Fabrikasının 1937 yılında faaliyete geçmesinden sonra yurt içinde motor üretimi için çalışmalar yapılmış, Kırıkkale'de kurulacak bir fabrikada uçak motoru imal edilmesi planlanmıştır. Fakat İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'ndaki birçok proje gibi bu proje de maddi imkânsızlıklar ve siyasi tercihler nedeniyle ertelenmiştir.⁶²³

Kayseri Uçak Fabrikasıyla ilgili çeşitli gazete ilanlarına da rastlanmıştır. Bazen eleman alımı için ilan verildiği görülmüştür. Tesviye ve kaporta ustalarının sınavla alınacağı duyurulmuştur.⁶²⁴ Kayseri Fabrikasıyla ilgili Amerikalılarla bir tecrübe mukavelesi yapıldığı gazetede yazılmıştır. Ayrıca Lufthansa Şirketinin Türkiye havalarında sefer yapmak imtiyazına sahip olmadığı, bu hakkın yalnızca Türklere ait olduğu ve Şirketin Avrupa ile İstanbul arasında seyrüsefer yapmak için izinli olduğu eklenmiştir.⁶²⁵ Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi'nde Fabrikayla ilgili şunlar anlatılmıştır: "*Kayseri'de yabancı bir şirketten devir alınan uçak fabrikası iyi bir tamirhane hâlinde çalışmaktadır. Bu fabrikalar sayesinde işlemeyen uçak miktarı azalmış, uçak ve motorlar muayyen saat uçuşlarından sonra fence bir tamirden geçirilerek emniyetli uçuşlar elde edilmiştir.*"⁶²⁶

Kayseri Uçak Fabrikasında açılışın yapıldığı 6 Ekim 1926 tarihinden itibaren şu uçaklar üretilmiştir:

- 1926 yılında 30 adet A-20 L montajı,
- 1926-1927 yılında 3 adet F-13,
- 1933-1934 yıllarında Hawk 11'den 24 adet,
- Fledgling 2C1'den 8 adet,
- 1936 ve 1937 yıllarında 43 adet Gotha 145 A,

620 Por, s. 44.

621 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre 5, C 26, İçtima 3, 28.06.1938, s. 435.

622 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.55.4, 22.06.1938.

623 Cumhuriyet Gazetesi, 5 Mart 1937.

624 Akşam Gazetesi, 11 Ağustos 1936, s. 11. Akşam Gazetesi, 28 Ekim 1933, s. 10.

625 Akşam Gazetesi, 27 Haziran 1932, s. 1.

626 Hâkimiyet-i Milliye, 29 Ekim 1933, s. 23.

- 4 adet PZL-24 A (Seri No.: 2015-2118) ve 21 adet P-24 G,
- 1935 yılında 11 adet US-4, 11 adet PS-2 ve 5 adet G-9 olmak üzere 27 adet planör,
- Fabrikada üretilen son uçaklar İngiliz Miles Magister uçakları olmuştur. Daha sonra antlaşma ile kiralama kapsamında Amerikan uçaklarının bol miktarda ülkeye girişi ile üretimden vazgeçilmiştir.⁶²⁷ Kayseri Uçak Fabrikasında TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yaklaşık 200 adet uçak imal edilmiştir.⁶²⁸



Fotoğraf 55: Fledgling Motor Kontrolü⁶²⁹

627 Yalçın, *Türk Hava Harp...*, s. 81.

628 İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları...*, s. 38.

629 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 56: Fledgling Uçuşa Hazır⁶³⁰



Fotoğraf 57: Bristol Blenheim Revizyonda⁶³¹

630 2'nci HBFM Arşivi.

631 2'nci HBFM Arşivi.



Fotoğraf 58: Bristol Blenheim⁶³²

2.4.7. 1938-1960 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikası

Atatürk, dünyanın yeni bir savaşın eşiğine geldiğinin farkındadır ve Türkiye'ye olası bir savaş için tedbirler aldirmaya başlamıştır.⁶³³ 1937 yılında, Mussolini'nin yayılmacı politikasına karşı Atatürk; Türk ordusunun önemli kısmını Antalya'ya nakletmiş, Hava Kuvvetlerini ve donanmayı da bölgeye göndermiştir. Atatürk, Gülcemal vapuru ile Antalya'ya gelmiş, vapurda çevresindekilerle İtalyan donanmasına ve hava kuvvetlerine, Türk denizciliğinin ve havacılığının gücünü göstermek gerektiği üzerine konuşmalar yapılmıştır. Türk donanma kuvvetleri ve pilotlarına, İtalya Deniz Kuvvetleri ve Hava Kuvvetlerine intihar dalışı yapıp yapamayacakları kişiye özel mektuplarla sorulmuş ve karşılığında evet cevabı alınmıştır.⁶³⁴

Avrupa'da yaklaşan savaşın ayak sesleri duyulmaya başlamıştır. Balkan Paketi Heyeti görüşmeler için Ankara'ya geldiğinde hastalığının ağırlaşması nedeniyle dinlenmesi için İstanbul'da bulunan Atatürk, heyet üeleriyle görüşmek ve düşüncelerini ifade etmek için Ankara'ya gelerek Çankaya Köşkü'nde heyetle görüşmüştür. Atatürk bu görüşmelere Sabiha Gökçen'in katılmasını istemiş, toplantıda Sabiha Gökçen'in uçağıyla Balkan turuna çıkılması önerilmiş ve öneri kabul edilmiştir. Sabiha Gökçen'e, Balkan tu-

632 2'nci HBFM Arşivi.

633 Şevket Süreyya Aydemir, İkinci Adam, C 2, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1967, s. 137.

634 Yalçın, "Atatürk'ün Havacılık Anlayışı...", s. 263-264.

runa çıkmadan önce Atatürk, nasihatlerde bulunmuş ve gazetelere vereceği demeçler hakkında bilgiler vermiştir.⁶³⁵

Havacılık sanayisi, bir ülkenin ağır sanayi sektörünün en önemli ve kilit noktasını teşkil etmektedir. Havacılık sanayisi temelini, bilimsel çalışmalarından ve yüksek teknolojiden almaktadır. 15 Şubat 1938 tarihinde Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Ankara'daki İngiltere Büyükelçisi ile yaptığı görüşmede; modern Türk Hava Kuvvetlerinin kurulmasının zorunluluğundan bahsettikten sonra 300 uçaklık bir hava kuvvetinin yedek kuvvetlerle desteklenerek yapılandırılacağını ve uçakların Türkiye'de üretileceğini belirtmiştir. Türkiye'nin kendi uçağını üretme kabiliyetine sahip olmasının aynı zamanda müttefiklerini de rahatlatacağını söyleyen Aras, İngiltere Hükümetinden destek talep etmiştir.⁶³⁶

Uçak üretiminin teknolojik ve maddi bakımdan önemli bir kıymete sahip olduğu göz önünde tutulursa İkinci Dünya Savaşı eşliğinde, Kayseri Uçak Fabrikasında yapılan üretim oldukça önemlidir. Ancak uçak üretimi önemli mesuliyeti gerektirir. Çünkü böylesine pahalı, ileri teknoloji ve ağır sanayinin son aşamasını gerektiren ve devlet bütçesi kadar yatırımı gerektiren bir sahada ilk müşteri devletin kendisidir. Bunun için yetkili kişilerin sorumluluklarını bilinçle yerine getirmeleri ve özellikle korumacı bir çizgiden hareketle kazanılan millî kabiliyetleri dış güçlerin oyunlarına kurban etmemeleri önemlidir.⁶³⁷ Daha önce lisansı alınarak Kayseri Uçak Fabrikasında yaptırılması planlanan 18 adet Bristol seri bombardıman uçağının lisans ve resimlerinin ancak 1938 yılı sonuna verilebileceği anlaşılmıştır. Bunların pazarlık usulüyle satın alınmasına, lisansı alınan av uçaklarının Kayseri Uçak Fabrikasında yaptırılmasına karar verilmiştir. Bristol uçakları için lazım olan 2.250.000 liradan 1.802.545 liranın 1938 takvim yılı döviz hesabından, geriye kalan 447.455 liranın 1939 yılı döviz hesabından ödemesi kabul edilmiştir.⁶³⁸ Daha önce lisansı alınarak Kayseri Uçak Fabrikasında yaptırılması planlanan 18 adet Bristol seri bombardıman uçağının lisans ve resimlerinin ancak 1938 yılı sonuna verilebileceği anlaşılmıştır. Bunların pazarlık usulüyle satın alınmasına, lisansı alınan av uçaklarının Kayseri Uçak Fabrikasında yaptırılmasına karar verilmiştir. Bristol uçakları için lazım olan 2.250.000 liradan 1.802.545 liranın 1938 takvim yılı döviz hesabından, geriye kalan 447.455 liranın 1939 yılı döviz hesabından ödemesi kabul edilmiştir.⁶³⁹

635 Serap Taşdemir, “Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model: Sabiha Gökçen”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013, s. 274.

636 Hüsnü Özlü, s. 391.

637 Yalçın, “*Türk Hava Harp...*”, s. 82.

638 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.54.18.

639 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.54.18.

Atatürk'ün Cumhuriyet'i emanet ettiği Türk gençliği Atatürk'ün ölümünden dört gün önce 2.000 kişilik izci grubuyla Kayseri Uçak Fabrikasını ziyaret etmiş ve yetkililer tarafından Fabrikada gezdirilmişlerdir.⁶⁴⁰

1938 yılının son aylarına kadar havacılık faaliyetleriyle Mustafa Kemal Atatürk doğrudan ilgilenmiş ve alınan kararların altına Cumhurbaşkanı olarak imza atmıştır. 1938 yılı Atatürk için hastalıkla mücadele ederek geçmiş, buna rağmen yaklaşan İkinci Dünya Savaşı'nı hissettiği için Türkiye Cumhuriyeti'nin istikbalini göklerde görmüş ve hava sanayisine büyük önem vermiştir. 10 Kasım 1938'de hasta yatağında gözlerini son defa açarak başını sağa çevirdikten sonra hayata gözlerini yummuştur.⁶⁴¹ Atatürk'ün ölümünün ertesi günü 11 Kasım 1938'de Türkiye Büyük Millet Meclisi oy birliğiyle İsmet İnönü'yü Türkiye Cumhuriyeti'nin ikinci cumhurbaşkanı seçmiştir. Atatürk'ün öngördüğü İkinci Dünya Savaşı, İnönü'nün cumhurbaşkanlığının birinci yılı dolmadan çıkmıştır.⁶⁴²

12 Kasım 1938'de, Kayseri Uçak Fabrikası memurları için iki çift memur evinin yapılması amacıyla ihaleye çıkmıştır.⁶⁴³ Kayseri Uçak Fabrikası Satın Alma Komisyonunun açtığı ihalenin 28 Kasım 1938 saat 14.00'te yapılması kararlaştırılmıştır.⁶⁴⁴ Ancak ihaleye katılan firma olmadığı için inşaatın yapımını Hükümet üstlenmiştir.⁶⁴⁵

Kayseri ve Eskişehir Uçak Fabrikalarının genişletilmesi için alınacak Alman ürünleri Index marka 14 adet otomatik civata ve somun tezgâhının bedeli 140.000 lirayı geçmemek ve kliring yoluyla ödemek şartıyla pazarlık usulüyle alınmasına izin verilmiştir.⁶⁴⁶ İngiliz Tayyare Alayı, elinde bulunan Blenheim tayyareleri üzerindeki The Havilland pervanelerinde meydana gelen arızaları önlemek üzere Havilland Fabrikasının göndermiş olduğu İngiliz Mühendis Thomas Taryynin üç ay süreyle Tayyare Alayı ve Kayseri Uçak Fabrikasında çalıştırılmasına 6 Eylül 1939'da izin verilmiştir.⁶⁴⁷

27 Aralık 1939'da Cumhurbaşkanı İsmet İnönü Kayseri'ye gelmiştir. Hükümet Konağına uğradıktan sonra ziyaret ettiği ilk yer Kayseri Uçak Fabrikası olmuştur.⁶⁴⁸ Uçak Fabrikasını ziyaret ettikten sonra parti binasına gitmiştir.⁶⁴⁹ Burada, halk mümessillerini kabul etmiş ve dileklerini uzun uzadıya dinlemişlerdir.⁶⁵⁰ Kayseri kadınlarının iş hayatına ve umumi hayata

640 Ulus Gazetesi, 6 Kasım 1938, s. 6.

641 Hasan Rıza Soyak, *Atatürk'ten Hatıralar*, Yapı Kredi Yayınları, 10. Baskı, İstanbul, 2019, s. 730.

642 Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çeviren: Metin Kıratlı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 3. Baskı, Ankara, 1988, s. 293.

643 Ulus Gazetesi, 12 Kasım 1938, s. 11.

644 Ulus Gazetesi, 16 Kasım 1938, s. 9.

645 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 85.120.18.

646 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 86.24.4.

647 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 88.87.9.

648 Akşam Gazetesi, 27 Aralık 1939, s. 1.

649 İkdâm Gazetesi, 27 Aralık 1939, s. 1.

650 Ulus Gazetesi, 27 Aralık 1939, s. 1.

girmekte gecikmemeleri ve kız çocuklarının ilk mektepten sonra tahsile devam etmeleri lüzumu üzerinde ehemmiyetle durmuştur.⁶⁵¹



Fotoğraf 59: İsmet İnönü'nün Kayseri Uçak Fabrikasını Ziyareti⁶⁵²

1939 yılında, Kayseri Uçak Fabrikası için İngilizce mütercime ihtiyacı duyulmuş, 210 liraya kadar aylık ücret verilebileceği ifade edilmiştir.⁶⁵³ Aynı yıl, alanında uzman elektrikçi ustası alımları da yapılmış, 150 liraya kadar aylık ücret verileceği belirtilmiştir.⁶⁵⁴

İki İngiliz, kendi fabrikaları nam ve hesabına Türkiye'ye gelerek İngiltere'den satın alınan savaş uçakları ve motorları üzerinde Kayseri Uçak Fabrikasında çalışmıştır. Fabrikaları ile sözleşmelerine göre hizmetleri bitmiş olan İngiliz Uçak Makinisti Strow ile Uçak Motor Mühendisi James Wybrow'un görünen lüzum üzerine en az bir sene süreyle Kayseri Uçak Fabrikasında çalıştırılmalarına Hükûmetçe 20 Ağustos 1940'ta onay verilmiştir.⁶⁵⁵ İngiliz Tayyare Makinisti Strow ile Uçak Motor Mühendisi James

651 Vakıf Gazetesi, 27 Aralık 1939, s. 1.

652 2'nci HBFM Arşivi.

653 Ulus Gazetesi, 21 Ekim 1939, s. 6.

654 Ulus Gazetesi, 21 Kasım 1939, s. 6.

655 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 92.83.1.

Wybrow'un alacakları ücret Millî Savunma Bakanlığının 1940 yılı bütçesinden ödenmiştir.⁶⁵⁶

James Wybrow'un Kayseri Uçak Fabrikasında açık bulunan uçak ve motor mütehassıslığında çalıştırılmasına izin verilmesini ve Fransız Goubert'e ait kadroların tasdikini Hükûmet kabul etmiştir.⁶⁵⁷

1940 yılında İngiliz Phillips ve Powis Aircraft Limited Firmasıyla lisans antlaşması yapılarak Magister uçağı imalatına başlanmıştır.⁶⁵⁸

Tablo 19: 1937-1941 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikasında İmal Edilen Uçaklar⁶⁵⁹

UÇAK TİPİ	SENELER			
	1937	1938	1939	1941
PZL 24 A-24 C	20	2	2	-
GOTHA 145	15	6	10	-
CURTISS HAWK	-	12	2	-
MAGISTER	-	-	-	5

656 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 92.86.9.

657 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 92.97.4.

658 Por, s. 73.

659 Por, s. 75.



Fotoğraf 60: Magister Gövde Montajı⁶⁶⁰



MAGİSTER UÇAĞI 1939

Fotoğraf 61: Magister Uçağı⁶⁶¹

1940 yılında, Kayseri Uçak Fabrikası Satın Alma Komisyonunun verdiği bilgiye göre Fabrika garnizonu dâhilinde umumi kanalizasyon ve foseptik tesisatı yaptırılmıştır.⁶⁶² Fabrika garnizonu dâhilinde iki pavyon inşa ettirilmesine karar verilmiş, Fabrika teknik kontrol servisine metoloji işlerinde tecrübeli bir kimya mühendisi alınacağı ifade edilmiştir.⁶⁶³

Kayseri Uçak Fabrikası için yaptırılan portatif hangara giden yol için yeniden istimlake lüzum görülmüştür. Sahipli arazilerin Millî Savunma ihtiyaçları için istimlaki ve hazineye ait arazilerin parasız olarak Millî Savunma Bakanlığı emrine terk ve tahsisi 20 Mayıs 1941 tarihinde onaylanmıştır.⁶⁶⁴

Kayseri Uçak Fabrikası hangarlarına giden yolun inşaatında eksik ihale muamelesi fark edildiğinden feshedilmesi gerektiği düşünülmüştür. Ancak inşaatın büyük bir kısmının yapılmış olmasından ve askerî bakımdan bir an önce bitirilmesi uygun olacağından ihalenin geçerli sayılması teklif edil-

661 2'nci HBFM Arşivi.

662 Ulus Gazetesi, 19 Eylül 1940, s. 8.

663 Ulus Gazetesi, 5 Ekim 1940, s. 7.

664 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 95.42.3.

miş ve teklif kabul edilmiştir.⁶⁶⁵ Garaj inşaatına ait ihalenin de eksik ihale muamelesi fark edildiğinden feshedilmesi gündeme gelse de millî menfaatler göz önüne alınarak garaj inşaatı ihalesinin de geçerli sayılması faydalı bulunmuştur.⁶⁶⁶

Sabit ve seyyar meteoroloji istasyonlarında kullanılan hidrojen tüplerinin Kayseri Uçak Fabrikasında doldurulmasına karar verilmiştir.⁶⁶⁷ Devlet Meteoroloji Genel Müdürlüğünün boşalan hidrojen tüplerinin imkân buldukça Uçak Fabrikasında ücret karşılığında doldurulması Fabrika Müdürlüğüne bildirilmiştir.⁶⁶⁸ Tüplerin doldurulması için Millî Savunma Bakanlığına da yazı yazılmıştır.⁶⁶⁹ Kayseri Uçak Fabrikasının tüpleri doldurması durumunda Meteoroloji Genel Müdürlüğü gerekli masrafları karşılayacağını beyan etmiştir.⁶⁷⁰ Tüplerin doldurulması için Millî Savunma Bakanlığına emir verilmesi istenmiştir.⁶⁷¹

1941 yılında, Eskişehir Tayyare Okuluna ait dört uçağı Kayseri'den Eskişehir'e götürürken sis nedeniyle yere çarparak şehit olan Başçavuş Melih Saygı ve İrfan Cengü için ailelerine taziye yapılmıştır. Vârislerine verilecek olan tazminat miktarı belirlenmiştir.⁶⁷² Etimesgut Uçak ve Planör fabrikalarında inşa edilmekte olan Miles Magister mektep uçağına ait resimlerin incelenmesini kolaylaştırmak için Kayseri Uçak Fabrikasında bulunan modelin bir ay kalmak üzere Etimesgut'a gönderilmesi, Türk Hava Kurumu Başkanlığından 4 Ağustos 1941 tarihinde istenmiştir.⁶⁷³ Kayseri Fabrikasında bulunan model uçağın Etimesgut'a gönderilmesi konusunda Millî Savunma Bakanlığına resmî yazı yazılmıştır.⁶⁷⁴ 6 Ağustos 1941'de Türk Hava Kurumu Başkanı tarafından aynı konu hakkında Meclise önerge verilmiştir.⁶⁷⁵

1941 yılında, Motor Fabrikasının mütehassis işçi ve ustabaşı ihtiyacını karşılamak için Maarif Vekilliği ile bir antlaşmaya varılmıştır.⁶⁷⁶ Hava Kurumunun endüstriye ait çalışmalarıyla ilgili Cumhurbaşkanı İsmet İnönü şu tespitlerde bulunmuştur: "*Tayyarecilik dendiği zaman, pilot kadar Türk mühendisinin ve sanatkârının millî malzeme ile kendi fabrikalarımızda yaptığı tayyareyi ve motoru da kastediyoruz.*"⁶⁷⁷ "Uçmak yaşamak şart-

665 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 95.43.11.

666 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 95.43.13.

667 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.1.

668 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.2.

669 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.3.

670 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.4.

671 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.5.

672 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 140.5.13.

673 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.409.20.1.

674 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.409.20.2.

675 BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.409.20.3.

676 Ulus Gazetesi, 19 Kasım 1941, s. 4.

677 Ulus Gazetesi, 20 Kasım 1941, s. 1.

larından biri olmuştur.”⁶⁷⁸ 1941 yılında Vakit Gazetesi’nde, millî üretimin önemi şu şekilde ifade edilmiştir: “*Türk kanadını, Türk ham maddesiyle Türk fabrikalarında vücuda getirmek ülküsü, yıllardan beri bütün memleket aydınlarının gönlünde çarpmaktadır.*”⁶⁷⁹

Uçak ve motor endüstrisinde kullanılan ham maddelerin tamamıyla yurt içinden temini gayesiyle uzmanlara Eskişehir, Kırıkkale, Karabük, Kayseri Fabrikaları tetkik ettirilerek raporlar alınmış; millî fabrikaların üretiminden ve istihdamından mutluluk duyulmuştur.⁶⁸⁰ Eskişehir, Kırıkkale, Karabük, Kayseri Fabrikalarıyla Sivas’taki atölyeler, İstanbul’daki hususi kontrplak fabrikaları ve deniz tezgâhları tetkik ettirilerek raporları alınmıştır. İstih-sallerinden faydalanılabilecek millî fabrikalarla yapılan temaslardan iyi neticeler alınmış, Karabük ve Kırıkkale Fabrikalarına deneme mahiyetinde çelik ısmarlanmıştır. Kırıkkale Fabrikasının, Motor Fabrikasının ihtiyacı olan kıymetli çelikleri temin edebileceği kararına varılmıştır.⁶⁸¹

Kayseri Uçak Fabrikası Satın Alma Komisyonu Başkanlığı, iki adet er gazinosu yapımı için ihale açmıştır.⁶⁸² Kayseri Uçak Fabrikasına yaptırılacak olan 78.811 lira 28 kuruşluk ihaleye katılan firma olmamıştır. Acele olarak inşası gerekli olan er gazinolarının 19 Şubat 1942’de emaneten yaptırılmasına karar verilmiştir.⁶⁸³ Kayseri Uçak Fabrikasının uçuş meydanının genişletilmesi için ihtiyaç duyulan arazinin sahiplerinden istimlak edilmesi, Millî Savunma Bakanlığının teklifi üzerine 11 Mart 1942 tarihinde Hükûmet tarafından kabul edilmiştir.⁶⁸⁴

Mersin ve İskenderun ile Kayseri Uçak Fabrikasında, uçak teçhizatı ve malzemeleri üzerinde İngiltere Hükûmeti nam ve hesabına çalışmak üzere üç personelin Türkiye’ye gelerek adı geçen yerlerde çalışmasına izin verilmesi, Millî Savunma Bakanlığına bildirilmiştir. İngiliz personellere Türk Hükûmeti tarafından herhangi bir ücret ödenmeyeceği de özellikle belirtilmiştir.⁶⁸⁵ Kayseri Uçak Fabrikasında yapılması lüzumlu görülen ve keşif bedeli on bin liradan fazla olduğu anlaşılan genel tamirat işlerinin işçiliğinin askeriyece temin edilmek üzere ve gerekli malzemelerin 2490 sayılı Kanun hükümleri dairesinde temin edilmesi, Millî Savunma Bakanlığının teklifiyle 25 Nisan 1942’de kabul edilmiştir.⁶⁸⁶

Memleket içinde tetkik gezisi yapmakta olan Ankara Meslek Öğretmen Mektebi profesör ve talebelerinden oluşan bir grup Kayseri’ye gelmiştir.

678 Ulus Gazetesi, 22 Ağustos 1941, s. 5.

679 Vakit Gazetesi, 20 Kasım 1941, s. 1.

680 Akşam Gazetesi, 20 Kasım 1941, s. 2.

681 Ulus Gazetesi, 16 Şubat 1942, s. 5.

682 Ulus Gazetesi, 18 Aralık 1941, s. 6.

683 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 97.118.17.

684 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 97.127.14.

685 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 98.29.10.

686 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 98.33.20.

Profesör ve talebeler bu müddet zarfında Sümerbank Bez Fabrikası ile Uçak Fabrikasını ve şehrin diğer görülecek yerlerini gezmişlerdir.⁶⁸⁷

Kayseri Uçak Fabrikasının barıştaki faaliyetinin sefer hâlinde de yürütülebilmesi ve hava taarruzlarından saklı kalabilmesi için Kayseri Uçak Fabrikasının 547.088 lira tahmin edilen keşif bedeli ile yer altı tesis işlerinin pazarlıkla yaptırılması kabul edilmiştir.⁶⁸⁸

Kayseri Uçak Fabrikası Sanat Okulu başöğretmeni ve bahriyenin emektar makine subaylarından Ünyeli Şefik Giray 8 Şubat 1943'te vefat etmiş, cenazesi Tayyare Şehitliğine gömülmüştür. Türk tekniği ve havacılığına çok sayıda öğrenci yetiştirmiştir.⁶⁸⁹

15 Şubat 1943 tarihli Ulus Gazetesi'nde, havacılık sanayisinin önemi şu sözlerle ifade edilmiştir:

*“Havacılık sanayisini kurmak bahis mevzuu edilince bunu vücuda getirecek bütün unsurları ayrı ayrı göz önünde bulundurmak gerektir. Yoksa biri eksik olursa yapılan teşebbüslerin hepsi hareketsiz, verimsiz kalır hatta felce uğrar. Havacılık sanayisini vücuda getirecek unsurların başlıcalarını üç grupta toplayabiliriz: 1- Tayyare mühendis ve teknisyenleri, 2- Tayyare Fabrikası, aletleri ve makineleri, 3- Malzeme ve iptidai madde. Unutmamak lazımdır ki tayyarenin bizde yapılabilmesi kadar tayyare mühendisinin de bizde yetiştirilmesi de mühim bir davadır. Milletçe kuruma karşı beslenen büyük güvenin semereli neticelerinden biri şüphesiz bu davanın başarılması olmuştur.”*⁶⁹⁰

Atölye ve depolarda staj görmek ve tamircilikte yetişmek üzere Mısır'a gönderilmiş olanlardan Kayseri Uçak Fabrikası Marangozhane Şefi Ahmet Tibet, fotoğraf mütehasısı Pilot Yüzbaşı Rüştü Aylan ve Eskişehir Uçak Fabrikasından Seyfettin Somer'e yevmiye verilmesi, 29 Nisan 1943'te Hükûmetçe kabul edilmiştir.⁶⁹¹

Vakıflar idaresine ait olup 1932 yılında Kayseri Uçak Fabrikası uçuş meydanı için tahsis edilmiş olan beş parça arazinin millî savunma ihtiyaçları için istimlak edilmesi, 8 Mayıs 1943 tarihinde kabul edilmiştir.⁶⁹² Kayseri Uçak Fabrikası ile Kayseri Şehir İstasyonu arasında yapılan tren hattının geçtiği yerlere, miktarı ve sahiplerinin isimleri yazılı arazilerin millî savunma ihtiyaçları için istimlakî uygun görülmüştür.⁶⁹³ İngiliz uyruklu Gedikli J. Rees'e, Kayseri Uçak Fabrikası ile Eskişehir Hava Deposu malzeme işlerinde çalışması için 8 Ocak 1944'te izin verilmiştir.⁶⁹⁴ 18.04.1943 tarihli Türk-Alman Ticaret Antlaşması esasları dâhilinde, Devlet Hava Yolları için

687 Ulus Gazetesi, 26 Aralık 1942. s. 1

688 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 98.34.5.

689 Ulus Gazetesi, 9 Şubat 1943, s. 4.

690 Ulus Gazetesi, 15 Şubat 1943, s. 2.

691 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 101.29.2.

692 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 101.31.18.

693 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 102.50.12.


694 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 104.6.23.

satın alınacak Junkers 52 tipinde beş uçağın bedeli olan 1.534.000 liranın temini ve belirlenen diğer malların ihracı için Alman Büyükelçiliği ile nota suretiyle antlaşma yapılmasına karar verilmiştir ve konuyla ilgili Dışişleri Bakanlığına yetki verilmesi, 23 Mart 1944 tarihinde kabul edilmiştir.⁶⁹⁵ Kayseri’de yaptırılacak uçak yer altı atölyeleri için lüzumlu görülen ve miktarları yazılı gayrimenkullerin istimlakı için öneri, 16.10.1944’te kabul edilmiştir.⁶⁹⁶

İstimlak Edilecek Arazi Listesi

Vekâlet yedek teyarelerinin bulunduğu gizli hangar civarındaki sınırlara yapılacak olan yeraltı atölyeleri için istimalâk edilecek gayri menkul cevvelinden.							
Parçesi/Tahriri: L. No:	Cinai No:	İstimlak edilen miktar M ² :	Sahibinin elinde kalan miktar M ² :	Mevkii	Sahibi	İstimlak bedeli Lira K.	
3	2-7704	Müfrez tarla	5000	5000	Karakaya	Göpgözü oğlu Mustafa	100 00
4	110-768	Tanım tarla	4000	....	Meteris Kahye Tontar	Topçu Hasan oğlu Mehmet ve Ömer	40 00
6	107-744	Müfrez tarla	1000	1000	" "	Ekmeççi oğlu Şihoglu Şah Mehmet	15 00
10	117-764	Tanım tarla	2000	....	" "	Hacı Kasım vakfı Molla İbat oğlu Mustafa	20 00
11	116-767	" "	2000	....	" "	Sarraç Ömer Oğulları Hacı ve Ahmet	20 00
12	115-752	" "	2000	....	" "	Hacı Kasım vakfı-Molla İbat oğlu Mustafa	20 00
14	112-749	" "	7500	....	" "	Hamza oğlu Şaban ve Kurdun oğlu Hacı Mustafa	75 00

Aslı gibi



100 00 01 02 106 75 100

Fotoğraf 62: Yer Altı Atölyeleri İçin İstimlak Edilecek Yerler⁶⁹⁷

İngiliz gedikli erbaşlarından J. H. Roberts’in Kayseri Uçak Fabrikasında çalıştırılmasına izin verilmesi, Millî Savunma Bakanlığının teklifi üzerine 16.10.1944’te onaylanmıştır.⁶⁹⁸ Kayseri’de yaptırılacak uçak yer altı atölyeleri için lüzumlu görülen gayrimenkullerden Şeyh Oğlu Galib’in 107-744 tahrir numaralı 8.000 metrekare arazisinin kamulaştırılması Bakanlar Kurulunca 06.02.1945 tarihinde kararlaştırılmıştır.⁶⁹⁹

İngiliz uyruklu D. W. L. Heal’in Kayseri Uçak Fabrikasında çalıştırılmasına izin verilmesi, Bakanlar Kurulunca 02.07.1945 tarihinde kabul edilmiştir.⁷⁰⁰ İngiliz uyruklu Knibbs’in Kayseri Uçak Fabrikasında mal-

695 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 105.21.14.

696 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 106.73.20.1.

697 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 106.73.20.2.

698 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 106.74.3.

699 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 107.97.10.

700 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 108.41.8.

zeme işlerinde çalıştırılmasına izin verilmesi için teklifte bulunmuş ve 09.08.1945'te kararlaştırılmıştır.⁷⁰¹ Kayseri'de yaptırılacak uçak yer altı atölyeleri için lüzumlu görülen gayrimenkullerin kamulaştırılması, 6 Şubat 1945'te kabul edilmiştir.⁷⁰²

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü yurt gezisine çıkmış,⁷⁰³ 8 Mayıs 1946'da Kayseri'ye gelmiştir.⁷⁰⁴ Kendilerini karşılayan halkı selamladıktan sonra sırasıyla Sanat Enstitüsünü, Kayseri Uçak Fabrikasını ve Kayseri Lisesini ziyaret etmiştir.⁷⁰⁵

Kayseri Uçak Fabrikasının uçuş alanının genişletilmesi için kamulaştırılan arazi hakkında 24.07.1947'de karar alınmıştır.⁷⁰⁶

13 Eylül 1947 tarihinde Kayseri'ye uğrayan İnönü, Sanat Okulunu ziyaretle incelemelerde bulunmuş, okul hakkında gerekli malumatı aldıktan sonra⁷⁰⁷ Uçak Fabrikasını ziyaret etmiş ve burada bir süre dinlendikten sonra Halkevine gitmiştir.⁷⁰⁸

Kayseri Uçak Fabrikası eratı için 1949 yılında alınacak 28 ton sığır etine ait ihalenin kabulü Millî Savunma Bakanlığının teklifi ve Maliye Bakanlığının incelemesiyle 23.02.1950 tarihinde Bakanlar Kurulunda onaylanmıştır.⁷⁰⁹ Erbaşa alınacak sığır eti ihalesinde imzası bulunan İnönü, Temmuz 1949'da Kayseri'ye gelmiş ve Uçak Fabrikasını da ziyaret etmiş⁷¹⁰ ve Fabrika hakkında bilgiler almıştır.⁷¹¹

Ortaklarını ev sahibi yapmak ve bu işle ilgili başka teşebbüslerde bulunmak amacıyla merkezi Kayseri olmak üzere 30 yıl süre ve en az 2.000 Türk lirası sermaye ile Kayseri Uçak Fabrikası Mensubini Yardımlaşma Evleri Kooperatifi kurulması gündeme getirilmiştir. Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının yazısıyla gönderilen ana sözleşme Bakanlar Kurulunca 06.04.1950 tarihinde incelenerek Kooperatifin kurulmasına izin verilmiştir.⁷¹²

Kayseri Uçak Fabrikası Mensubini Yardımlaşma Evleri Kooperatifi ana sözleşmesinin bazı maddelerinde değişiklik yapılması teklif edilmiş ve 06.08.1952'de teklif kabul edilmiştir. Belgeye Cumhurbaşkanı Celal Bayar imza atmıştır.⁷¹³

Kayseri Uçak Fabrikasının genişletilmesi için 1952 yılında Millî Savunma Bakanı ve Hava Kuvvetleri Komutanı Kayseri'yi ziyaret etmiş ve konu

701 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 108.48.20.

702 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 109.53.12.

703 Ulus Gazetesi, 9 Mayıs 1946, s. 1.

704 Akşam Gazetesi, 9 Mayıs 1946, s. 1.

705 Vakit Gazetesi, 9 Mayıs 1946, s. 1.

706 BCA, Fon Kodu: 030.18.01, Yer No.: 114.52.8.

707 Vakit Gazetesi, 14 Eylül 1947, s. 3.

708 Ulus Gazetesi, 14 Eylül 1947, s. 1.

709 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 122.19.8.

710 Akşam Gazetesi, 13 Temmuz 1949, s. 1.

711 Ulus Gazetesi, 13 Temmuz 1949, s. 3.

712 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 122.34.5.

713 BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 129.58.17.

hakkında çalışmalar yapmıştır. Millî Savunma Bakanı yaptığı açıklamada, vaziyet umduğumuz gibi çıkarsa gelecek yılda Kayseri Uçak Fabrikasında büyük uçakların montajı yapılabilecektir, demiştir.⁷¹⁴

Türk Hava Kurumu Genel Merkezi tarafından hazırlanan 05.02.1962 günlü 2733 sayılı Rapor'da Kayseri Uçak Fabrikası ve havacılık faaliyetleri hakkında şu ifadeler yer almaktadır:⁷¹⁵

Atatürk'ün uyarı ve işaretleriyle 1925 yılında Türk Hava Kurumu hukuki süreçlerini tamamlayarak hayır kurumu olarak kurulmuştur. Uluslararası Sivil Havacılık Federasyonu nizamname ve talimlerine göre vazife gören bir kurumdur. Kuruma bağlı olarak Türkkuşu Genel Müdürlüğü; 1935 senesinde uçak, planör, paraşüt ve modelcilik gibi 4 kolda sivil havacılık alanında aktif pozisyonda çalışmaya başlamışlardır.

1935-1950 seneleri arasında dört branşta aktif olarak çalışarak bu zamana kadar gelmiş, elindeki malzeme ve vasıtaların eskimiş olması, yerine yenilerinin eklenmemesi yüzünden pek büyük bir varlık gösterememiştir. Hayır yoluyla elde ettiği paralarla ancak Kayseri Uçak Fabrikası ayakta durabilmiştir. Hatta bir ara müessesenin para bakımından geçirdiği bir kriz neticesi ile Uçak Fabrikası, Türkkuşu'nun Tamir ve Bakım Atölyeleri dâhil 4 milyon gibi cüzi bir para ile Makine Kimya Endüstrisi Kurumuna satılmıştır.⁷¹⁶

1960 yılı sonunda, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına üye devletlerde olduğu gibi Amerika, İngiltere, Yunanistan, İsrail, İtalya, İspanya, Yugoslavya ve Rusya'da olduğu gibi teşkilatın başına Hava Kuvvetlerine mensup yüksek rütbeli bir asker getirilmiştir.⁷¹⁷ Amatör gençlere hiçbir masraf karşılığı almadan elliser saat uçuş yaptırılarak uluslararası kimlik taşıyan pilot lisansları verilmiştir.⁷¹⁸ 1960 yılından sonra havacılık faaliyetlerinden tarım alanlarını ilaçlamada da faydalanılmıştır.⁷¹⁹ Havacılığın önemini artırmak için Millî Eğitim Bakanlığı ile Türk Hava Kurumu tarafından birlikte hazırlanmış olan talimatnamesine göre orta dereceli okullarda, Havacılık Kolları kurulmuştur.⁷²⁰ Türkkuşu makinistleri, yeni satın alınan Piper uçaklarında kolay çalışabilmeleri için Kara Ordusu Havacılık Okulunda açılan kursta eğitim almışlardır.⁷²¹ Türk Hava Kurumu Milletlerarası Havacılık Federasyonunun 1960 yılında Barselona'da toplanan konferansına katılmıştır. Komisyon çalışmalarında Türk temsilciler hazır bulunmuştur.⁷²²

714 Milliyet Gazetesi, 23.08.1952, s. 3.

715 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.1.

716 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.2.

717 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.4.

718 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.5.

719 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.6.

720 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.7.

721 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.8.

722 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.9.

*Havacılık sevgisi bütün yurda yaymak ve gençlere aşlamak için radyo konuşmaları, afişler, fotoğraf sergileri, havacılık şiirleri ve hikâyeleri, gazete, dergi gibi propaganda vasıtalarından geniş ölçüde faydalanılmıştır. Her ay 42.000 sayı basılan Köylü Gazetesi köylere parasız olarak dağıtılmıştır.*⁷²³

*Bu gazeteler zamanla kâğıt boyutu büyütülerek ve renklendirilerek 100.000 adete çıkarılmıştır. Uçan Türk Dergisi ile yurt ve dünya havacılığı adım adım takip edilerek gelişmeler halka duyurulmuştur.*⁷²⁴ *Havacılığa hevesli gençlerin ihtiyaçlarını karşılamak için Uçuş Öğrenci El Kitabı adlı eserle havacılık sevgisini yaymak için Işıklar Yolu adındaki şiirler, kitap hâlinde bastırılarak öğrencilere dağıtılmıştır.*⁷²⁵

*Türk gençliğinin havacılık aşkını arttırmak ve Türk göklerini koruyacak personel kaynağını kuvvetlendirmek için sivil havacılığı hızlı geliştirmek yolunda uzun süreli bir plan ihtiyacı ortaya çıkmıştır.*⁷²⁶ *Tayyare sayısı artırılarak zirai ilaçlama, orman yangınları, toprak aşınmalarını önlemek, ilaç ve kan taşınması, havadan fotoğraf çekme, gazete ve gazeteci taşıma gibi çeşitli alanlarda kullanımı artırılmalıdır.*⁷²⁷ *Havacılık faaliyetlerinde, gelişmiş ülkelerle antlaşmalar yaparak her branşta öğretmenler yetiştirmek ve genç elemanları her yıl bu maksatla yurt dışına göndermek önemlidir.*⁷²⁸

*Havacılık faaliyetlerinin başına, 1935'ten sonra yüksek rütbeli bir asker getirilmek istenmiş, çeşitli nedenlerden dolayı gerçekleştirilememiştir. Bu da havacılık faaliyetlerinin zaman zaman pasif hâle gelmesine neden olmuştur.*⁷²⁹ *Havacılık faaliyetlerini Atatürk'ün istediği seviyeye getirmek için çalışmalar yapılmış, özellikle tarım ilaçlamalarında, yurt dışına ödenen dövizlerin önüne geçmek için gerekli malzemeler temin edilerek ilaçlamanın Türkiye tarafından yapılmasına çalışılmıştır. Böylelikle daha verimli tarım ürünü almak ve ekonomik olarak kâr etmek hedeflenmiştir.*⁷³⁰ *Müessese teşkilat, kadro, mahallî istihdam yeniden düzenlenmiştir.*⁷³¹ *Havacılık faaliyetleri sayesinde sosyal yardıma ihtiyacı olan kurum, kuruluş ve fertlere de yardım yapılmıştır.*⁷³² *Hava sanayisi hakkında bu yazışmalardan fikir edinilirse memnun olurum. İcap ederse sözlü olarak da izahat verilebilir. Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Hava Tuğgeneral Adnan Özsoy tarafından düzenlenmiş rapordur.*⁷³³

723 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.10.

724 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.11.

725 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.12.

726 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.13.

727 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.14.

728 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.15.

729 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.16.

730 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.17.

731 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.18.

732 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.19.

733 BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.20.

1 Eylül 1939 tarihinde Almanya'nın Polonya'yı işgal etmesiyle İkinci Dünya Savaşı resmen başlamıştır.⁷³⁴ Yaklaşık 40-60 milyon kişinin ölümü ile sonuçlanan bu savaş kısa sürede yayılmış ve tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Savaşın başlaması ile iç ve dış ticaret durgunlaşmış, Türkiye'nin ekonomik sorunları büyümüş, üretim düşmüştür. Üretici kesimin silahaltına alınması bu durumda etkili olmuştur.⁷³⁵ Türkiye ekonomisinin daha çok tarıma dayalı olması ve tarım sektöründe insan gücüyle üretim yapılması, tarım üretiminde çalışan insan gücünün askere alınması üretimi doğrudan azaltmıştır.⁷³⁶

Japonya, 10 Ağustos 1945'te yenilgiyi kabul ettiğini Amerika Birleşik Devletleri'ne bildirmiştir. Bu olayla da İkinci Dünya Savaşı Müttefiklerin zaferiyle bitmiştir.⁷³⁷

Amerika Başkanı Truman, Amerika Kongresi'ne 12 Mart 1947'de mesaj göndererek Türkiye ve Yunanistan'a askerî yardım yapabilmesi için kendine yetki verilmesini istemiştir. Amerika, 22 Mayıs 1947'de Türkiye'ye 100 milyon dolarlık askerî yardım yapılmasını kabul etmiştir.⁷³⁸

12 Temmuz 1947'de İngiltere, Fransa, Belçika, İtalya, Portekiz, İrlanda, Yunanistan, Türkiye, Hollanda, Lüksemburg, İsviçre, İzlanda, Avusturya, Norveç, Danimarka ve İsveç'in katılımıyla toplanan 16'lar konferansı 22 Eylül'de, Amerika'ya sunulmak üzere bir Avrupa Ekonomik Kalkınma programı hazırladı. Bu program üzerine Amerika 3 Nisan 1948'de Dış Yardım Kanunu'nu çıkardı. Amerika bu kanuna dayanarak daha ilk yılında 16'lara 6 milyar dolarlık bir ekonomik yardım yaptı. Bu yardımlar daha sonraki yıllarda da devam etti.⁷³⁹

1930'lu yıllar boyunca sağlanan ekonomik istikrar sonlanmış, ithalat sıkıntısı ve üretim düşüklüğü sorunları ortaya çıkmış, bu da karaborsacılığın artmasına sebep olmuştur. Bu sıkıntıları gidermek için savaş boyunca ekonomiye yön verecek Millî Korunma Kanunu yürürlüğe konulmuştur.⁷⁴⁰ Ekonomik sıkıntıların baş gösterdiği günlerde, Türkiye'nin ithalatı ve ihracatı durma noktasına gelmiştir. Ordunun silah ve malzeme ihtiyacının karşılanması gerekmiş ancak İkinci Dünya Savaşı sonrası millî imkânlar-

734 Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, Genişletilmiş 11. Baskı, C 1-2, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1999, s. 361.

735 Osman Yalçın, "İkinci Dünya Savaşı'nda İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 47, Bahar 2011, s. 705.

736 Abdullah Erdoğan, "II. Dünya Savaşı Sürecinde Yaşanan Ekmek Karnesi Uygulaması (1942-1946)", *Uzbek 2020 3. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi Tam Metin E-Kitabı*, Kayseri, 2020, s. 840.

737 Özgür Yıldız, "II. Dünya Savaşı'na Genel Bir Bakış", *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 6, S 12, Yıl 2019, s. 68- 69.

738 Armaoğlu, s. 442.

739 Armaoğlu, s. 444.

740 Yağmur Hodancı ve Hikmet Zeki Kapçı, "Millî Korunma Kanunu'nda 1946 ve 1954 Değişiklikleri", *Uluslararası Sosyal Bilimler Akademi Dergisi*, Yıl 2, S 3, Haziran 2020, s. 12, 13.

la bunun yapılması mümkün olamamıştır. Bu bakımdan Rusya'nın Türkiye üzerindeki emelleri de hesaba katılarak Amerika ile ilişkilerin sıcak tutulmasına bakılmıştır. Türkiye, 1939 yılına kadar askerî ve sivil sanayide atılımlar yapmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası, bu atılımların en önemlilerinden biri olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı Devleti'nden kalan dış borçları ödeme sıkıntılarına, bir de İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik sıkıntılar eklenince Kayseri Uçak Fabrikasından savaş yıllarında istenilen verim alınamamıştır.⁷⁴¹

İngilizler İkinci Dünya Savaşı'nın başında, Hurrricane av uçaklarını yardım amaçlı vermektense, lisanslarını satıp, Kayseri'de üretme taraftarı olmuşlardır. Fakat yetkililerin hataları sonucu bu proje hayata geçirilememiştir.⁷⁴²

Savaş sürecinde Türkiye'deki yatırımlar durma noktasına gelmiştir. Sanayi üretiminde daralma yaşanırken halkın tüketim talebinde artışlar meydana gelmiştir. Bu durum enflasyonun yaşanmasına yol açmıştır. Belirtilen bu hususlar yüzünden Türkiye'nin uyguladığı 2'nci Beş Yıllık Kalkınma Planı askıya alınmıştır. Türkiye bu dönemde, üç yıl üst üste ekonomik küçülme yaşamıştır. Belirtilen hususa ek olarak aynı dönem içinde enflasyon oranlarında ciddi artış yaşandığı görülmektedir. Bahsedilen bu problemler, ülkeyi ekonomik anlamda dış yardıma muhtaç hâle getirmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından özellikle Avrupa ülkeleri ekonomik anlamda çöküntü yaşamıştır. Bu süreçte Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa'ya yardım kararı almıştır. Amerika Birleşik Devletleri tarafından yapılan bu yardımların arkasında birçok farklı nedenden bahsedebilmek mümkündür. Söz konusu yardımlar sayesinde Amerika Birleşik Devletleri ticaret yapabileceği yeni pazar elde etmiştir. Bu durum da Amerika Birleşik Devletleri'nin bahsi geçen bu ülkelere daha fazla ihracat yapabilmesi anlamına gelmektedir. Ayrıca Avrupa ülkelerine yapılan bu ekonomik yardım ile birlikte söz konusu ülkelerin komünizm sisteminden uzaklaşmasını amaçlamıştır. Amerika Birleşik Devletleri Dışişleri Bakanı George Marshall, 1947 yılında Harvard Üniversitesinde bir konuşma yapmıştır. Söz konusu konuşmanın içeriğinde, İkinci Dünya Savaşı sonrasında zarar gören dünya ekonomileri konu alınmıştır. Marshall'ın Harvard Üniversitesinde yaptığı bu konuşmanın ardından söz konusu yardım planı "*Marshall Planı*" olarak anılmaya başlamıştır. Marshall Planı kapsamında yapılan bu yardımların Türkiye ekonomisine birçok etkisi bulunmaktadır. Kısa vadede Marshall Planı'nın Türkiye ekonomisini olumlu yönde etkilediği görülmektedir. Buna karşın Marshall Planı'nın uzun vadede Türkiye ekonomisine olumsuz etkilerinin bulunduğu görülmektedir. Adı geçen planın en önemli olumsuz etkisi, Türkiye ekonomisinin dışa bağımlı hâle gelmesidir. Marshall yardımlarının Türkiye'ye yol açtığı

741 Yalçın, "Türk Hava Harp...", s. 164-165.

742 Kaymaklı, s. 354.

başka bir olumsuzluk da döviz kurundaki volatilitenin⁷⁴³ artmasıdır. Ekonomik anlamda daha da dışa bağlı hâle gelen Türkiye’de döviz kurları daha değerli hâle gelmiştir. Marshall yardımları sonucunda ülkedeki dış ticaret serbest hâle gelmiştir. Bu durum da Türkiye’nin ithalat rakamını arttırmıştır. İhracattaki artıştan daha yüksek olan ithalat artışı, ülkenin cari işlemler dengesinde bozulmalara sebebiyet vermiştir.⁷⁴⁴

Bu dönemde, Amerika ile borç görüşmeleri yapılmaya başlanmış ve ikili görüşmeler sonucu sanayi alanındaki yatırımların yerine tarıma ve altyapı sistemlerine yönelik politikalar belirlenmesi, Türkiye’nin “*Amerikan Yardım Programı*”na alınarak özellikle askerî alandaki eksikliklerinin devlet tarafından karşılanması önerilmiştir.⁷⁴⁵

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra dünya, “*İki Kutuplu Düzen*” diye adlandırılan, genel olarak ABD ve Sovyetler Birliği’nin baskısı ile idare edilmeye başlanmıştır. ABD ve Kanada da dâhil olmak üzere Avrupa’dan 10 ülke ile birlikte toplam 12 ülke olmak üzere Kuzey Atlantik Antlaşması (NATO) imzalanmıştır. Türkiye bu birliğe katılabilmek için yoğun bir mücadele sarf etmiştir. Türkiye NATO’nun kurulduğu tarihten itibaren ABD ve İngiltere ekseninde yoğun bir diplomasi çabası sarf ederek 1952 yılında Yunanistan ile birlikte NATO’ya üye olmuştur. Bu durum Türkiye’nin sanayi politikasında değişimlere neden olmuştur.⁷⁴⁶

Marshall Yardım Programı çerçevesinde Türkiye’ye gelen ABD’li bazı uzmanlar; Türkiye’nin devletçi, müdahaleci iktisat politikasını eleştirmiş ve birtakım telkin ve önerilerde bulunarak Hükûmeti iktisat politikası değişikliğine sevk etmiştir. Türkiye’nin Marshall Yardım Programı’na alınması ve dış kaynak kullanabilmesi için devletçilikten vazgeçilmesi ve ekonomide liberalleşmeye gitmesi gerektiği açıkça ifade edilmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında; Türkiye’ye gelen H. G. Hiltz, Max Weston Thornburg ve James M. Barker gibi ABD’li uzmanlar, 1948-1950 yılları arasında hazırladıkları bu raporlar ile ülkenin genel sosyoekonomik yapısını tetkik etmişler ve Türkiye’nin yeni iktisadi kalkınma planının oluşturulmasında etkili olmuşlardır. Türkiye’nin Avrupa’nın yeniden inşasına, tarım ve madencilik sektörleri ile katkıda bulunabileceği görüşünün dış yardım çevrelerinde egemen olması, Türkiye’nin Marshall Planı kapsamına alınmasının temel nedeni olarak

743 Fiyatlardaki değişimin ne kadar yüksek aralıklarla gerçekleştiğini, finansal ürünün fiyat hareketleri arasındaki farkın büyüklüğünü ölçer. Bu durumda, volatilitesi yüksek olan finansal aracın riskinin yüksek, volatilitesi düşük olan finansal aracın ise risk düzeyinin düşük olduğu söylenebilir.

744 Seçil Şenel Uzunkaya, “*İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye Ekonomisi ve Marshall Planı’nın Ekonomiye Etkileri*”, *Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, C 1, S 3, 2019, s. 178-181.

745 Yalçın, “*Türk Hava Harp...*”, s. 166.

746 Mustafa Özalp, “*Fayda ve Zararlar: Çıkmakla Kalmak Arasında Türkiye-NATO İlişkileri*”, *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C 3, S 2, Aralık 2018, s. 405-406.

kabul edilebilir. Nitekim planın kara yolu ağının geliştirilmesi ve traktör temini politikaları, tarım sektörünün geliştirilmesine yönelik olup bu temel nedeni doğrudur niteliktedir. Hilts ve Thornburg Raporlarında olduğu gibi Barker Raporu'nda da Türkiye'nin bir tarım memleketi olduğu ve kalkınmasındaki önceliği tarıma vermesi gerektiği görüşü sürekli telkin edilmektedir. Türkiye'de gerçekleştirilen yatırımlar arasında koordinasyonsuzluk olduğunu iddia eden Barker Raporu, Türkiye'nin zorunlu bir ihtiyacı olmaması, gerekli ham maddesinin ve teknik yetenek ve bilgi birikiminin bulunmamasına rağmen uçak motoru, suni ipek ve yün mensucat fabrikaları gibi çeşitli endüstriler kurduğunu, bunlardan özellikle uçak motor fabrikasının hiçbir şekilde savunulamaz olduğunu belirtmiştir. Raporda her çeşit lüks mallar, ağır makine ve metal işleri endüstrisi, ağır kimya endüstrisi, selüloz ve kâğıt endüstrisi Türkiye'nin şu aşamada geliştirmemesi gereken endüstriler arasında sayılmaktadır. Marshall Planı kapsamında Türkiye'ye gelen Hilts, Thornburg ve Barker gibi uzmanların raporları, Türkiye'de demir yolu ulaşımına karşı kara yolu ulaşımının sanayi sektörüne karşı tarım ve madencilik sektörlerinin geliştirilmesini salık vermiş, özellikle Thornburg ve Barker Raporları, dolaylı olarak Türk havacılık endüstrisinin ortadan kaldırılmasında etken bir rol oynamıştır. Türkiye'nin 1923-1945 arasındaki havacılık endüstrisi alanındaki girişimlerini her şeyden önce başlangıç seviyesindeki beşerî ve fiziki altyapı yatırımları olarak görmek gerekir. Bu dönemde ortaya konan havacılık endüstrisi çıktılarının çok iddialı, uluslararası arenada rekabet gücü yüksek ürünler olduğu çıkarımında da bulunmamak gerekir. Bu bağlamda üretilen uçaklar genellikle başlangıç düzeyinde ve yapımı çok girift olmayan ürünlerdir. Bununla birlikte hem Demirağ'ın hem de THK'nin uçak fabrikalarının ürettiği uçaklara dış talep bulunması altı çizilmesi gereken bir başarıdır.⁷⁴⁷

747 Bocutoğlu, Dinçaslan, s. 169-172.

Türk Hava Kurumunun 5 Nisan 1952 Büyük Kongre Kararları

XII. Kurultay Başkanlığına,

Türk Hava Kurumunun kuruluşundan bugüne kadar geçen çalışma devreleri esaslı şekilde incelendi. Bu arada memlekette uçak ve motor endüstrisinin bütün devlet otoriteleriyle mutabık kalınarak bir çekirdek hâlinde kurulmuş olması yurt savunması bakımından faydalı ve hayırlı bir iş olarak kabul edilmiştir. Bu endüstrinin arzu edilen gelişmeyi göstermemiş olmasının birtakım mali ve iktisadi zaruretlerden ileri geldiği anlaşılmıştır.

Uçak ve Motor Fabrikalarının özellikle millî savunmamızı yakından alakadar eden değerli iki tesis olduğu, uzmanların ve Millî Savunma Bakanlığı yetkili şahsiyetlerinin rapor ve açıklamalarından anlaşılmıştır. Yine bu yetkili şahsiyetlerin memlekete savunması için kati bir ihtiyaç olduğunu belirttikleri bir hava endüstrisinin bu tesislerle gelişimini sağlama yolundaki arzu ve önerileri Komisyonda yapılan uzun ve geniş tartışmalar sonunda aşağıdaki teklif ve esasların Kurultayın onayına sunulması oy birliğiyle kabul edilmiştir:

1) *Türk milletinin emniyeti, vatanda havacılık endüstrisinin kurulması ve zamanla muasır endüstri seviyesine yükselmesini gerekmektedir. Bu millî bir zarurettir. Bu maksatla:*

A) *Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikalarının başta hava endüstrisi olan hedefi, saklı tutulmalı ve bu istikamette gelişmesini sağlayacak tedbirlerin yanında makine endüstrisini ilgilendiren yedek parçaları da üretilmelidir. Gerek görülen üretim ve tamir işlerini yapmak için de resmî kurumlardan düzenli sipariş alması sağlanmalıdır.*

B) *Uçak ve Motor Fabrikalarının sipariş alma işini kolaylaştırmak için de Makine ve Kimya Endüstrisi teşekkülüne tanınmış kanuni hakların bu fabrikalara da tanınması teminat altına alınmalıdır.⁷⁴⁸*

2) *Aşağıdaki üç konunun Sayın Kurultayca kabul olunacak herhangi birisi aynı davanın bir neticeye bağlanmasında faydalı görülmektedir:*

Uçak ve Motor Fabrikaları Türk Hava Kurumuna bağlı kalır. Bu takdirde Bakanlıkların vereceği siparişlerin haricindeki Milli Savunmanın ve diğer bakanlık ve kuruluşların hava ordusu vesair ihtiyaçları için arzu ettikleri tiplerin lisansları ilgililerce satın alınarak fabrikalara bu lisanslarla birlikte siparişler verilmelidir.

Hava endüstrisinin gelişmesi için müstakil bir işletme kurulabilir. Bu işletmeye ya özel olarak THK tesisleri girer veya Kayseri Uçak Fabrikasında ithal edilerek bunların birleşmesinden bir (Hava Endüstri Grubu İşletmesi) kurulur. Böyle bir işletmenin sivil bir idareye bırakılması beklenen faydayı sağlayacak ana esastır.

748 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

Bu takdirde ya devlet böyle bir işletmenin ihtiyacı olan işletme sermayesini sağlamak suretiyle bu işletme, devletle THK'nin ortak hisseli bir işletmesi hâline gelir veya işletme devlet iktisadi teşekkülü olarak ele alınır.

C) THK Fabrikaları bugünkü değerleri üzerinden devletçe satın alınır ve bedeli uygun müddette yıllık taksitlerle ödenir. THK, Hükûmetten alacağı taksit bedellerini THK'nin ana vazifesi olan Türk havacı gençliğini yetiştirmek için gereken vasıtaları bu tesise sipariş için kullanmaya mecbur tutulmalıdır. Devlet iktisadi teşekkülü hâlini alacak müstakil hava endüstri grubu da THK'nin siparişleri için tercih hakkı tanınmalıdır.

3) Memleket savunması ve sivil havacılık davasının başarılı bir yöne bırakılması için THK daha geniş ölçüde çalışmalıdır. Bu maksatla:

A) Yedek hava ordusunu yetiştirmek,

B) Yüksek Planör Kampında ve paraşütçülük için uzun yılların tecrübesi ile vücuda getirilmiş olan tesislerden faydalanılmalıdır. Bunun için ihtiyat ve sivil hava ordusunun talim terbiyesi için Devlet Hava Yolları ve bakanlıkların ihtiyaçlarını karşılamak için Genelkurmay ve Ulaştırma Bakanlığı ile ortak bir ihtiyaç ve eğitim programı tespit olunmalı ve bu Hükûmetçe bir karara, bağlanmalıdır. Bu programın tatbikatı içinde her iki kuruluşun da Türk Hava Kurumuna bütün vasıtalarıyla yardımı kabul etmeleri gerekir.

4) İkinci maddedeki tekliflerden kabul edilecek olan şeklin Türk Havacılık Endüstrisi isimli bir kanunla teminat alınması uygun olur. Üçüncü madde içinde ortak program ve mesai ile yetiştirilecek havacı gençler için mesela: askerî hizmetlerini yedek hava gediklisi veya subayı olarak ve kısa müddetli hizmet yapacakları ve havacılık idmanlarını unutmamak için belirli zamanlarda, belirli yaşa kadar idman ve uzmanlaşma, uçuşlarsa Millî Savunmanın yardımı ile teminat altına alınmalı ve bu husus bir kanunla teyit olunmalıdır. Yukarıdaki esaslara ve diğer ihtiyaçlara borçlanmak için tüzükte yapılması uygun görülen değişiklikler ilişiktir.

5) Türk milletinin çok geniş yardımları ile ve onun bilgisi dâhilinde bulunan Türk Hava Kurumu Tüzüğü'nün ikinci maddesine tamamıyla uygun olarak kurulmuş bulunan Uçak ve Motor Fabrikalarının milletçe Türk Hava Kurumuna emanet edilmiş tesisler olması bakımından ve ayrıca bu tesislerin Hava Kurumuna bağlı kalması hususunda halk saflarından gelen sesleri olduğu gibi aksettiren Kurultaylarca gösterilen kesin istekle beraber uzun seneler bu yoldaki çalışmaları ile önemli tecrübelerle sahip olması gibi esaslar dolayısıyla ikinci maddenin (a) fıkrasında tespit olunan şekil dâhilinde, bu iki Fabrikanın Türk Hava Kurumuna bağlı kalmasını Komisyonumuz sürekli tartışmalardan sonra, en faydalı hâl şekli olarak ve oy birliği ile kabul etmiştir. Yüksek Kurultayın onayına saygı ile arz ederiz.⁷⁴⁹

749 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

DİLEK KOMİSYONU RAPORU

THK XII. Kurultay Sayın Başkanlığına,

Komisyonumuz, Türk Hava Kurumu Genel Merkezinde toplanarak Başkanlığa Edirne ve Uzunköprü Delegatesi Mahmut Nedim Gündüzalp'ı ve sözcülüğe İzmir Delegatesi Dr. Sıtkı Şükri Pamirtan'ı seçtikten sonra çalışmalarına başlamıştır. Yaptığı üç toplantıda müzakere konularını geçen kurultayca görüşülüp kabul edilen dileklerle yeniden görüşülen dilekler olmak üzere iki grupta toplayarak incelemiştir. Komisyon bu husustaki görüşlerini Yüksek Kurultay'ın takdirlerine saygı ile arz eder.

A) XI. Kurultay'da tartışma konusu yapıлып tutanaklardan ve raporlardan çıkarılan dileklerle bunlar üzerinde Genel Merkezce şimdye kadar icra edilmiş olan takiplerin sonuçları aşağıda belirtilmiştir:

1- 1950 yılı yurt gezileri doğu bölgesinde yapılmıştır. 1950 yılında da üç dört uçaklık filolarla tespit olunacak bölgelerde gezilere devam edilecektir.

2- Fabrikalarda Genel Merkez Kurulu raporunda da belirtildiği üzere %48 nispetinde kadro daraltılmaları yapılmıştır.

3- Kurum elindeki bina, arsa ve araziden 1949, 1950 yılları içinde 826.752 lira bedel karşılığında 11 parçası satılabilmemiş diğer fayda getirmeyenlerin satılmasına çalışılmaktadır.

4- Hava Kuvvetleri Komutanlığının 1944 tarihinden beri bünyesi altında bulunan binamıza kira ödenmesi için teşebbüse geçilmiştir. Komutanlıkça yazılan 6.6.1951 tarihli Tezkere'de esas gayesi memlekette havacılığın gelişmesinden başka bir şey olmayan Hava Kurumunu, bu maksatla çalışan Komutanlıktan ve devletten bir kira veya diğer bir menfaat beklememiştir. Binaların başlangıçtan beri bu suretle işgal edilmiş olduğuna ve binaların lüzum görüldükçe gerekli tamirlerin Komutanlıkça yapıldığı belirtilmiştir. Bundan dolayı bir kira talebinin uygun görülmediği ve ancak binaların tamir ve idamelerini ve vergi masraflarını karşılayacak kadar bir kira ödenmesi prensibi üzerinde bir anlaşma yapılabileceği cevabı verilmiştir.

5- Merkez İdare Masraflarından Fabrikalar henüz devredilmemiş olduğu hâlde kısıntı yapmıştır.

6- Genel Denetleme Heyeti, Fabrikalarımızı en son 1948 tarihinde teftiş ederek raporlarını vermiştir.

7- Fabrikaların personel talimatnamesi hazırdır. Yalnız bu talimatnamenin bütçe ile ilgili hükümlerini uygulama imkânları aranmaktadır.

8- Şehit ve malul tazminatlarından vergi kesilmemesi yeni Gelir Vergisi Kanunu ile temin edilmiştir.

9- Eğlencelerden belediye vergisi alınmamasını sağlamak mümkün olmamıştır.

10- Sivil havacılık kanunu tasarısı hazırlanmış olup Hükûmetçe BMM'ye sunulmuştur.

11- Havacılık haftası kanunu tasarısı henüz tamamlanmamıştır.

12- Müfettişlerin merkezde toplanması temenni edilmiş ise de bölge usulü, şubelerle yakından ilgilenmeleri ve gelir kaynakları üzerinde çalışabilmeleri bakımından daha faydalı ve verimli görülmektedir.

13- Özel tesislerce ödenen çocuk zamlarından vergi kesilmekte olduğu için Kurum memurlarının bu yardımdan layıkıyla istifade edemedikleri anlaşılmış ve bu zamlar kaldırılmıştır.

14- Kurum memur ve hizmetlileri 1950 yılı başından itibaren Sosyal Sigortaya bağlanmıştır.⁷⁵⁰

Tüzük'te Yapılacak Değişikliklerin Gerekçesi

A) Kurum endüstri tesislerinin verimli çalışabilmeleri için hava sanayisine devam etmek şartıyla Millî Savunmanın ve memleketin muhtaç olduğu makine ve yedek parça işlerini yapabilmeleri hususunda, On Birinci Kurultay'ın almış olduğu prensip kararının Tüzük'te yer alması lüzumlu ve yerinde görüldüğünden (2) nci maddeye bu hüküm bir fıkra hâlinde eklenmiştir.

B) Genel Merkez Kurulu denetçilerinin yedekleri bulunmaması, bir ayrılma hâlinde vazifenin aksamasına sebep olacağından Merkez İdare Kurulu seçimlerinde iki denetçi yerine (dört denetçi teklifi beşe çıkarılarak) ikisi yedek olmak üzere beş denetçi seçilmesi uygun görülmüş ve (15) inci maddenin (F) fıkrası bu esasa göre düzeltilmiştir.

C) Gayrimenkul alım satımına ipotek tesisinin de eklenmesine ve bu işlerde Genel Merkez Kurulu ile Merkez İdare Kurulunun ve Kurum başkanının vazife ve salahiyetlerinin açıklamasına lüzum görüldüğünden fıkra bu esasa göre tespit edilmiştir.

Uçarken şehit olan veya gazi olanların mirasçılara verilecek tazminat ve maaşlar yeniden hesaplanmıştır. Uçak ve Motor Fabrikaları "genel müdürlük" adı altında birleştirilmesi yerine Fabrikalar Genel Müdürlüğü kurulmuştur. İnşaat işleri bittiğinden dolayı Müşavir Mimarlık kaldırılmıştır. Genel Merkez çalışan personel sayında inceleme yapmış ve ihtiyaç fazlası personel tespit edilerek Kurumda çalışan sayısı azaltılmaya gidilmiştir. Kurum adına davalara şube başkanları katılmakta, katılmadıkları zaman davalar düşmekteydi. Bunun önüne geçmek için bu yetkilerin şube başkanlarına verilmesi uygun görülmüştür.⁷⁵¹

Tüzük'te yapılması teklif edilen değişiklikler incelenerek Komisyonca şu sonuçlara varılmıştır:

Kurumun amacı, Türk gençliğine havacılığı sevdirmek ve memleketin ihtiyaç duyduğu malzeme ve yedek parçayı üretmektir. Kurumun gayrimenkul alım, satım ve ipotek işleri için Genel Merkez Kurulunun yetkilendirdiği başkanın sorumlu tutulması kabul edilmiştir. Kurum davalarına başkan, başkan vekili veya şube müdürü Kurum adına taraf olur şeklinde değişti-

750 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

751 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

*rilmiştir. Şubeler gelirlerinin en fazla yüzde on beşini zaruri ihtiyaçları için harcayabilir.*⁷⁵²

Tüzük'te Yapılacak Değişikliklerin Gerekçesi

Genel Merkez Kurulunda çalışan denetçi personelin ayrılması durumunda işlerin kesintiye uğrayacağı öngörülmüştür. Bundan dolayı denetçi personel sayısının ikiden dörde çıkartılması kararlaştırılmıştır. Daha sonra dört olan sayı ikisi yedek olmak üzere beşe çıkarılmıştır.

*Fabrikalar Genel Müdürlüğü kurulduğu için Merkez teşkilatında kurulan Fabrikalar Şubesi kaldırılmıştır. Fitre, deri ve üye gelirlerinin toplanması için harcanacak masrafların yine aynı gelirlerden edilen miktarın yüzde on beşini geçmemesi Tüzük'e eklenmiştir.*⁷⁵³

Uçak ve Motor Fabrikası hesaplarının ayrı ayrı incelenmesi istenmiş, şimdiye kadar olduğu gibi Türk Hava Kurumu bünyesinde çalıştırılmamasına karar verilmiştir. Kararın alındığı bu toplantıya 16 üye katılmış, Fabrikalar hakkında fikirlerini söylemiştir. Uçak ve Motor Fabrikasının havacılık sahasında daha iyi çalışması için Türk Hava Kurumu bünyesinden ayrılmasında fikir birliğine varılmıştır. Ancak ortaya iki fikir atılmıştır, birinci fikre 13 üye, ikinci fikre 3 üye oy vermiştir. Birinci görüşe göre Uçak ve Motor Fabrikaları mevcut tesislerini kısmen işleterek tarım aletleri, kara yolları motorlu vasıtalar için yedekler, Millî Savunma Motorlu Birlikleri yedekleri siparişleri gibi siparişleri temine çalışmaktadırlar. Bunları imal edebilmek için Makine Kimya Endüstri tesisleriyle ortak hareket etmelidir denilmiştir. İkinci görüşe göre yeni seçilecek Genel Merkez Kuruluna üç aylık bir süre verilmesi suretiyle ve Kurum hesabına daha cazip tekliflerin temini uygundur, denilmiştir.⁷⁵⁴

Fabrikanın 1950 yılı bütçesi incelendiği zaman Alman Firmasında alacaklarını alamadığı ve bu yüzden dolayı bütçe açığının arttığı görülmüştür. Bütçe açığını düşürmek için yurt içindeki kuruluşlardan alacakların alınmış gibi gösterilmesi bütçe açığını aşağı çekmiştir. Alman Firmasına borçlarını ödemesi için yazılı tebliğde bulunulmuştur. Çalışan personelin maaşları ödene memiş bir kısmı bordroya işlenmeden avans olarak ödenmiş, bu da maliyeye ödenecek vergi borcunu arttırmıştır. Hurdaların satışıyla gelir elde edilmeye çalışılmıştır. Fazla personel çalıştırmaktan Fabrikanın zarara uğratıldığı anlaşılmıştır. 28.06.1951 tarihinde Fabrika hakkında yapılan incelemeler sonunda Fabrikanın gerçek zararının bilançoda gösterilenin çok üstünde olduğu tespit edilmiştir. Şu ana kadar yapılan çalışmanın doğru bir sonuç vermeyeceği, bundan dolayı hesapların tekrar incelenmesi ve gerçek bilançonun tespit edilmesi için yeniden komisyon kurulması Kurultay Heyetine bildirilmiştir.⁷⁵⁵

752 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

753 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

754 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

755 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası Hesabatını Tetkike Memur Komisyon Raporu

27-28 Haziran 1951 tarihinde Motor Fabrikası gezilerek çeşitli toplantı ve çalışmalar yapılmıştır. Yapılan toplantı ve çalışmalar sonunda Fabrika'nın genel durumu hakkında şu bilgilere yer verilmiştir: Büyük para ve fedakârlık sonunda kurulan ve örnek olacak tesisin kuruluş amacından uzaklaştığı tespit edilmiştir. Fabrika müdürünün ifadesine göre Uçak Fabrikası senede 200 adet talim uçağı motoru imal etmek amacıyla 1948 yılı Ekim ayında faaliyete geçmiştir. Aradan iki buçuk sene geçmesine rağmen imal ettiği motor 25 adettir. İmal edilen bu 25 adet motorun tamamı da henüz hiçbir uçakta kullanılmamıştır. Beklenen uçak motoru imal siparişleri alınmadığından Fabrika farklı siparişlere yönelmiştir. Kuruluş amacına uygun olarak uçak motor siparişi almaya beklese de alacağı siparişin Fabrika kapasitesinden az olacağı açıktır. Bu bakımdan Fabrika'nın Makine ve Kimya Sanayi Kurumu ile bir iş birliği yapması faydalı ve yerindedir.⁷⁵⁶

Bilanço hakkında da şu bilgilere yer verilmiştir: 1949 yılı bütçe hesaplamasında muhasebe usulüne aykırı hareket edildiği görülmüştür. Masrafların düzgün gösterilmesi sonucunda gerçek kâr-zarar oranının tespit edilmesi lazımdır. 1949 ve 1950 yılları bilançoları genel muhasebe kuralları göz ardı edilerek yapılmıştır. Gerçek kâr-zarar oranının ortaya çıkması için genel muhasebe kurallarına uygun yeniden bilanço oluşturulması önerilmiştir. Yapılan toplantı ve çalışmalar sonunda hazırlanan raporda Motor Fabrika'sının memleketimizde büyük bir boşluğu ve ihtiyacı karşılayacak imkânlarla sahip olduğu görülmüştür. Fabrika'nın kalkındırılması tavsiye edilmiştir.⁷⁵⁷

Konu ile yakın ilgi ve uzmanlıkları olan 15 kişinin Motor Fabrikası Hesap Komisyonuna, 15 kişinin Uçak Fabrikası Hesap Komisyonuna, 15 kişinin Genel Merkez Hesap Komisyonuna seçilmesi arz ve teklif edilmiştir. Motor Fabrikası Hesap Komisyonunda yer alan delegeler arasında Kayseri Milletvekili İbrahim Kirazoğlu da yer almıştır.⁷⁵⁸

1946-1952 Yılları Genel Yönetim Kurulu Kararları Merkez İdare Kurulu Kararı (18 Şubat 1947)

Geçen toplantıya ait karar tasdik edilmiştir. Havacılık Dairesinde ihtiyaç duyulan değişikliklerle yeni kadro incelenerek onaylanmıştır. Doktora eğitimini Amerika'da tamamlamak isteyen Yüksek Mühendis Cemal Eringen'in masraflarının karşılanması kabul edilmiştir. Uçak Fabrikası şoförünün sebep olduğu kaza sonucunda ölen kişinin eşinin açtığı tazminat davası için mahkeme kararına göre hareket edilmesine karar verilmiştir. Çeşitli konularda yapılan masrafların ve iki hava şehidinin ailesine ödenecek tazminat miktarları Merkez İdare Kurulu tarafından onaylanmıştır.⁷⁵⁹

756 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

757 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

758 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

759 Türk Hava Kurumu Arşivi, 1946-1952 Yılları Genel Yönetim Kurulu Kararları.

Merkez İdare Kurulu Kararı (3 Mart 1951)

Geçen toplantıya ait karar tasdik edilmiştir. ASTER Su Saatleri ve Motorları Şirketi temsilciyle Türk Hava Kurumu ve Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu arasında imzalanan anlaşma incelenerek kabul edilmiş ve bazı noktaların hazırlanacak sözleşmede daha açık olarak belirtilmesi için anlaşmanın Başkan Vekili Bay Sahir Kurutluoğlu tarafından incelenmesi uygun görülmüştür. Hava Gazisi Makinist Gedikli Çavuş Reşat Severcan'a tazminat verilmesi kabul edilmiştir. Ankara dışındaki hava kulüplerinde çalışan öğretmen ve makinistlerin mesken bedellerinin ödenmesine dair kanunda değişikliğe gidilmiştir. Memur ve aylık değişiklikleri onaylanmıştır.⁷⁶⁰

Türk Hava Kurumunun genel kurul raporlarından uçak fabrikalarının durumunun hayli konuşulduğu anlaşılmaktadır. Zamanında başarılı şekilde kurulun bu fabrikaların yurt savunması açısından önemli olduğunun Millî Savunma Bakanlığınca da kabul edildiği fakat son zamanlarda yapılan mali incelemelerden anlaşıldığı üzere Fabrikaların çalışanlarının maaşlarını ödeyemediği görülmüştür. Mali bilançoları incelenmiş, görünenden daha fazla borcu olduğu kararına varılmıştır. Öncelikle Uçak ve Motor Fabrikalarının genel müdürlük hâlinde birleştirilmesi dolayısıyla bu iki Fabrika yerine Fabrikalar Genel Müdürlüğü oluşturulmuştur. Hava endüstrisinin gelişmesini sağlayacak tedbirler alınmıştır. Buna göre yedek parça ve lüzumlu vasıtaların tamiri ve resmî dairelerden düzenli sipariş almanın teminat altına alınması kararlaştırılmıştır. Bu işin kolaylaşması için Makine ve Kimya Endüstrisine MKE'ye tanınmış kanuni hakların Fabrikalara da tanınması uygun görülmüştür. Fabrikaların mali durumunu düzeltmek için farklı görüşler ortaya atılmıştır. Sonuçta Fabrikaların THK bünyesinde devam etmesi kararlaştırılmış, Kayseri Uçak Fabrikasının da bulunduğu müstakil bir hava endüstri grubu işletmesi kurulabileceği ifade edilmiştir.⁷⁶¹

29 Haziran 1951 tarihli 21. Kurultay'da şu seçenekler sunulmuş ve oynanmıştır: Birinci teklife göre Uçak ve Motor Fabrikaları kuruluş amacına uygun olarak uçak ve motor siparişi alamamaktadır. Bu durum karşısında kendilerini ayakta tutabilmek ümidiyle mevcut tesislerini kısmen işleterek tarım aletleri, kara yolları motorlu araçları için yedek parçalar, Millî Savunma Motorlu Birlikleri yedekleri siparişlerini temine çalışmaktadırlar. Tamamlanmamış tesisleri dolayısıyla da bu parçaları imal edebilmek için memleket içinden MKE tesisleri ile veya harici fabrikalara başvurmak durumunda kalmaktadırlar. MKE de aynı işi yaptığından her iki teşekkülün rakip olmasındansa iş birliği yapmaları gerekli görülmüş, böylece MKE tesislerini tamamlayacak olan THK Uçak ve Motor Fabrikası, temsil ettiği sermaye kıymeti ile MKE bünyesinde yer almalıdır. Böylece THK de elde edilecek kâr oranına hissesince sahip olacaktır. Bu teklifi 13 üye kabul et-

760 Türk Hava Kurumu Arşivi, 1946-1952 Yılları Genel Yönetim Kurulu Kararları.

761 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

miştir. İkinci teklif ise yeni seçilecek Genel Merkez Kuruluna üç aylık opsiyon verilerek Kurum hesabına daha cazip tekliflerin temin edilmesidir. Bu kararı da üç üye uygun görmüştür. Böylelikle Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları 18.06.1952 tarihinde MKE bünyesine devredilmiştir.⁷⁶²

Askerî fabrikaların MKE bünyesine katılmasından sonra dönemin koşulları içinde Türkiye’de tarımsal faaliyetlere hız verilmesi nedeniyle bu fabrikalarda, ülkemizin ihtiyaç duyduğu ziraat aletleri ile yedek parçaları üretimi düşünülmüş ve uygulamaya başlanmıştır.⁷⁶³ Bu tesisler 1954 yılında Minneapolis-Moline Traktör Fabrikası hâline getirilmiştir.

Büyük ümitlerle açılan Uçak ve Motor Fabrikaları başarısız olmuştur. Zira Türkiye’nin uçak üretmesi başta Batılı devletler ve stratejik ortaklarını rahatsız etmiştir. Basın bu konuda bilerek veya bilmeyerek bu oyunun bir parçası olmuş ve kamuoyuna yanlış bilgiler vermiştir. Türkiye’nin lehine olan çalışmalar anlatılamamış hatta yapılanlar küçük görülmüştür. İstihdam edilen yabancı uzmanlardan yeterince ve gerekli şekilde yararlanılamamıştır. Yönetimde de idealist, istediğini bilen, uzak görüşlü insanlar, maalesef bulunamamıştır ve elden çıkmıştır. Devletin en önemli müşteri olduğu gerçeği de göz ardı edilmiştir.⁷⁶⁴

İkinci Dünya Savaşı sonrasında İngiltere’nin önerisiyle ABD tarafından geliştirilen ve Türkiye ile Yunanistan’a yardımı öngören Truman Doktrini bağlamında gerçekleşen yardımlar kapsamında, ABD’nin envanterden çıkardığı ihtiyaç fazlası bir kısım silah ve malzemelerin alınması, üstelik bakım ve idamesi için yedek parçalarının ABD’den temin edilmesi Türkiye’ye iki güçlük birden yaşatmıştır. Birincisi, bakım ve idame için temin edilen yedek parçalar için her yıl bütçeye ilave bir yük gelmiştir. İkincisi, yedek parçanın yurt dışından gelmesi Türk Silahlı Kuvvetlerini de dışa bağımlı kılmıştır. Nitekim konunun önemi, Türkiye’nin 1960 Kıbrıs geriliminde ABD Başkanı Johnson’un İsmet İnönü’ye hitaben yazdığı bir mektupla bu yardım malzemelerinin Kıbrıs’ta kullanılmayacağını vurgulaması ve 1974 Kıbrıs Harekâtı sonrasında ABD’nin Türkiye’ye uyguladığı ambargo esnasında açık olarak hissedilmiştir.⁷⁶⁵

Cumhuriyet’in mucizevi uçak fabrikaları serüveninde geriye gidiş Atatürk’ün 1938 yılında vefatı ile başlamıştır. Mustafa Kemal’in on beş yıldır sürdürmekte olduğu tam bağımsızlık politikaları cesaretle sürdürülememiştir. Türkiye kendi tasarım uçaklarını imal eder durumda iken siparişlerini

762 Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

763 Hüsnü Özlü, “Türkiye’de Savunma Sanayi Gelişim Tarihi İçinde Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumunun Kuruluş Dönemi Faaliyetlerinin Analizi”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, Mayıs 2019, C 18, S 1, s. 178-216.

764 Yalçın, “Türk Hava Harp...”, s. 109.

765 Levent Kalyon, “Truman Doktrini Üzerine Bir Analiz”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, C 6, S 11, 2010, s. 18.

THK Etimesgut Uçak veya Nuri Demirağ Uçak Fabrikalarına vermeyerek bu Fabrikaları kapatmış, siparişlerini Avrupa ve Amerika'ya verir duruma getirilmiştir. Aslında buradaki önemli husus, yardımları vererek önümüzü kestikleri söylenen yabancı devletler değildir. Aksine bu yardımların kabul edilmesi ve ülkemizdeki gücü görmeyerek yardım alma peşinde koşulmuş olmasıdır. İstiklal Savaşı'ndan hemen sonra kurulan Bomba Fabrikası, politika değişikliğine verilebilecek diğer bir örnektir. Bu Fabrika, 1939 yılında 100, 300 ve 500 kg'lık bombalar ve mayınlar imal etmekte olup yaptığı bombalar Kara, Deniz, Hava Kuvvetlerinde kullanılmıştır. Yurt dışına da satışlar yapmış; Yunanistan, Bulgaristan, Polonya ve Mısır gibi ülkelerden bomba siparişi almıştır. İkinci Dünya Savaşı'na giren Yunan ordusunun bomba gereksinimi karşılamak üzere 1937 yılında Yunanistan'a yapılan tam 1,5 milyon liralık iş sözleşmesi ile Türkiye büyük bir ekonomik zafere o tarihte imza atmıştır. 1945'lerden sonra Amerika'ya sipariş verilen uçaklarla birlikte bomba siparişleri de bu ülkeye verilmiştir. Stratejik önem taşıyan Şakir Zümre Bomba Fabrikası ise işçilerinin maaşını ancak soba üreterek ödeyebilmiştir.⁷⁶⁶

1940'larda İstanbul'da kurduğu fabrikada top, havan, uçaksavar mermi ve tapalarının yanı sıra uçak bombaları imal ederek özel sektörde yerli harp sanayisinin gelişmesine ve Türk ordusunun ateş gücünün arttırılmasına katkı sağlayan ilk girişimcilerden biri olan Türk savunma sanayisinin kurucusu olarak kabul edilen Nuri Killigil, 2 Mart 1949'da, esrarengiz bir kazada hayatını kaybetmiştir. Ürettiği silah ve mühimmatı, Millî Savunma Bakanlığına sattığı gibi yurt dışına da ihraç etmiştir. Dünya silah lobisinin birtakım hamleleriyle Nuri Killigil'in silah üretimi engellenmeye başlamış, fabrika kapanma aşamasına gelmiş, 2 Mart 1949'da sahibi olduğu fabrikada sabotaj olduğu düşünülen büyük bir patlamayla aralarında Nuri Killigil'in de bulunduğu 27 kişi hayatını kaybetmiştir.⁷⁶⁷ Bütün bunlar, bizim için çarpıcı örnekler olduğu kadar aynı zamanda teessür uyandıran durumlardır.

2.4.8. 1960'tan Günümüze Tarihsel Bir Değerlendirme

Amerikan askerî yardımı alınmaya başladıktan sonra Kayseri Uçak Fabrikasında üretim durmuştur. 1950 yılında Fabrikanın ismi İkinci Hava İkmal Bakım Merkezi olarak değiştirilmiştir. Bu dönemde genellikle Hava Kuvvetleri Komutanlığına ait pervaneli uçakların onarım ve fasbatları, çeşitli tipteki taşıt araçları ve yer teçhizat onarım ve revizyonu, imalat, motor ve döner sermaye işleri yapılmıştır.⁷⁶⁸

766 İsmail Yavuz, "1923'ten 2011'e Türkiye'de Uçak İmalat Tarihi", *Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri V*, ed. Mahmut Kiper, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Yayınları, Ankara, 2011, s. 37- 38.

767 Atilla Oral, *Nuri Killigil*, Demkar Yayınevi, İstanbul, 2016.

768 Gülten, s. 49.

1961-1963 yılları arasında C-47, T-6 ve T-34 uçaklarının revizyonu yapılmıştır. R-985, R-1340, R-1830, Continental, Gipsy-Major uçak motorlarının revizyonu yapılmıştır.⁷⁶⁹ 1964 yılında C-47, T-11, T-6, H-19, C-54 uçaklarının revizyonu yapılmıştır. (program 46, uygulama 45) R-985, R-1340, R-1830, Continental, R-1300-3 uçak motoru revizyonu yapılmıştır.⁷⁷⁰ 1969 yılına kadar uçak ve uçak motoru revizyonları bu şekilde devam etmiştir. 1969 yılından sonra HKY 210-1 gereğince yıllık tarihçe raporları, 2. HİBM Komutanlığında tutulmamış merkeze gönderilmiştir.⁷⁷¹

2. HİBM Komutanlığında, 1965 yılında paraşüt atölyesi faaliyete başlamıştır. 1971 yılına kadar Hava Kuvvetlerine ait paraşütlerin bakım onarımları yapılmıştır. 1971 yılında Alman Bruggeman und Brand Havacılık Şirketiyle imalat atölyesi yapılmış, 1972 yılında faaliyete geçilmiş, BA-22 pilot sırt paraşütü yapımına başlanmıştır. 1976 yılında seri üretime geçilerek her tip ve cinsten paraşüt üretimi yapılmıştır.⁷⁷²

1973 yılında kalifiye işçi yetiştirmek amacıyla teknik müdürlük bünyesinde eğitim vermeye başlanmıştır.⁷⁷³ Zamanla dışarıdan yedek malzeme alımı güçleşince Hava Kuvvetlerinin ikmal, bakım ve onarım gücünün devamı için Fabrikada düzenlemeler yapılarak bazı malzemelerin imaline başlanmıştır. Çelik-döküm tezgâhi temin edilerek Erkilet Hava Üssü'nde C-54 ve C-130 fasbatına devam edilmiştir. Hava Kuvvetlerine C-160 uçakları alınınca bunların da bakım ve revizyon işleri başlatılmıştır.⁷⁷⁴

İkinci Hava İkmal Bakım Merkezinin adı daha sonra Kayseri İkmal ve Bakım Merkezi Genel Müdürlüğü olmuş; 1975 yılında Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkez Komutanlığı olmuştur.⁷⁷⁵ Türk Hava Kuvvetlerinin C-130, C-160, C-47, T-11, T-41, S-2A, H-19, T-34 pervaneli uçaklarının fabrika seviyesinde bakım, onarım ve tadilatları yapılmıştır. Konya, Şarkışla, Sivas, Adana, İskenderun, Anamur, Antalya, Merzifon, Ünye, Perşembe, Pazar, Kayseri, Erkilet Hava Birliklerindeki motorlu araçların bakım ve onarımı yapılmıştır. Ayrıca doğu-batı bölgesi esasına göre 35. meridyen dairesinin doğusunda bulunan hava birliklerinin yer destek teçhizatlarının revizyonu yapılmıştır. HKTE 00-25-11'e göre bakım, onarım ve revizyondan gerekli olan yedek parçaları, Hava Kuvvetleri Komutanlığınca istenen malzemelerin ve silahlı kuvvetlerin ihtiyacı olan BA-18, NC-6 sırt, T-10, T-16 kurtarma, BA-20 minder, T-10R göğüs, G-11A, G-12D, G-13 yük, F-100, F-102, F-104 fren tipi paraşütler imal edilmiştir.⁷⁷⁶ 40 mm'lik L-70 ve klasik topların, M-51, M-55 uçaksavar taretlerinin ve bazı yer silahla-

769 Por, s. 100.

770 Por, s. 103.

771 Por, s. 103-120.

772 Gülten, s. 59.

773 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 1. Cilt, Fihrist No.: 1-262, 1973, s. 252.

774 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 1. Cilt, Fihrist No.: 1-266, 1973, s. 256.

775 Gülten, s. 49.

776 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-48, 1974, s. 1007.

rının bakım, onarım ve revizyonu yapılmıştır. 1974 yılında Erkilet'te bulunan 12. Hava Ulaşım Ana Üs Komutanlığına hangar yapılmıştır.⁷⁷⁷ 1974 yılında tamamlanan proje ve etütler şunlardır: J-85 motor taşıma sehпасı, yangın söndürme cihazı, bomba yükleme başlığı, SAS ve QRA bölgelerinin aydınlatılması için cam ve fanus kalıbı, derin su kuyusu fanı, yedek taşıma arabası, toz soda minimaksı imal edilmiştir. 25 Lb'lik bombaların onarımı ve T-41D uçaklarında paraşüt kullanma tadilatı yapılmıştır.⁷⁷⁸

Kayseri İkmal Bakım Müdürlüğü (KİBM), 1974 yılında 1. ve 2. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda faaliyet göstermiştir. Uzun zamandır kullanılmayan 14-32 pistleri hazırlanmış, daha fazla uçağın park edebilmesi için yeni park yerleri yapılmış, pist ve yaklaşım ışıkları onarılmış, meydanın 24 saat pervaneli uçaklara açık olması sağlanmıştır. Harekâta katılan

C-47 uçaklarının, ikinci sorti meydanı olarak KİBM meydanı olması uygun görülmüştür. 17 adet C-47, birinci sorti inişlerini meydana yapmıştır.⁷⁷⁹

M 116 AI napalm tanklarının 116 A2'ye tadili için gerekli tadilat kiti imal edilmiştir. 5 adet C-47 motoru kontrol edilmiş, 8 adet C-47 motoru çalışır hâle getirilmiştir. 57 adet sırt paraşütü Kara Kuvvetlerine senetle verilmiştir. Bunların yanında sevk işleri de yapılmıştır.⁷⁸⁰ Adana'dan gelen 20 ton paraşütün 48 saat içinde kontrolleri yapılmıştır. 2. Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında 2 Ağustos-2 Eylül 1974 tarihleri arasında, meydana toplamda 34 adet uçak iniş ve kalkış yapmıştır.⁷⁸¹ Bu zaman zarfında, her an göreve hazır olacak şekilde önlemler alınmıştır. Petrol Ofisi yetkilileriyle görüşülerek yer altı depoları tamamen doldurulmuş, pistin hasar görmesi durumunda hemen onarılması için Kara Yollarından gerekli malzemeler alınmıştır.⁷⁸²

Birçok paraşütün yıkanma ve tamir işleri yapılmıştır. İran'dan gelen mühimmat merkezlere yerleştirilirken gerekli birliklere mühimmatlar ve 75 adet roket Launcher ile 1.500 adet roket motoru zamanında ulaştırılmış, bu işin yapılmasında Kayseri Valiliğinin önemli yardımları olmuştur.⁷⁸³ Kayseri İkmal Bakım Merkezi; pervaneli uçakların, helikopterlerin ve motorlu araçların bakımlarının ve çelik döküm işlerin yapıldığı yer olarak bilinmiştir.⁷⁸⁴

1975 yılında söndürücü, korkuluk, çalışma sehпасı, kablo başlığı gibi imaller tamamlanırken R-1820-82A motorlarının revizyonu yapılmıştır.⁷⁸⁵ Eğitim bombası, uçak fren paraşütü, treyler, emayit, uçaklarda kullanılan

777 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-49, 1974, s. 1008.

778 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-50, 1974, s. 1009.

779 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-52, 1974, s. 1011.

780 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-53, 1974, s. 1012.

781 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-54, 1974, s. 1013.

782 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-55, 1974, s. 1014.

783 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-56, 1974, s. 1015.

784 ATASE, *Milli Savunma Bakanlığı Tarihçesi*, Kutu No.: 6, Dosya No.: 24-2, Fihrist No.: 1-254, 1974, s. 16.

785 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-68, 1975, s. 929.

perçim, C-130'larda kullanılan yedek parça, F-100 paraşüt yayları, ceraskal L-70 uçaksavar top parçaları, MK-23 tipi manş imalleri devam etmiştir. 2 adet S-2A uçağı, kargo ve VIP uçağına çevrilmiş, Viscount uçaklarının jant revizyonu yapılmış, fosfatlama atölyesi kurulmuştur.⁷⁸⁶

1976 yılında ambargo nedeniyle Amerikan yardımı gelmemiş, mali yıl bütçesinden İkmal Müdürlüğüne 16.537.625 TL para tahsisi yapılmıştır. RE-MO Projesi'ne göre Fabrika Müdürlüğü'nün mayi oksijen üretimi ve Erkiilet'teki ikmal deposu yapım çalışmaları devam etmiştir.⁷⁸⁷ Yer destek teçhizatları bremzesi, motorlu araçlar söküm yıkama ve bremze binası, uçak motorları bremzesi, ikmal deposu, pervane atölyesi ve işçi kapı kontrol idare binası yapım çalışmaları sürmektedir.⁷⁸⁸

1978 yılında balkon katı, mayi oksijen atölyesi, C-160 pervane atölyesi yapılmış, mühimmat depoları düzenlenmiş, uçak durak yeri yapımına başlanmıştır.⁷⁸⁹ 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Türkiye'nin zirai ilaçlama uçağı ihtiyacı, yıllık 20 tane olarak belirlenmiştir.⁷⁹⁰ KİBM Komutanı Tuğgeneral Turhan Emen'in 11 Nisan 1978 tarihli yazılı teklifiyle Hava Kuvvetleri Komutanı'nın onayı alınarak projeye 27 Nisan 1978'te başlanmıştır. Mavi Işık-78 XA ismiyle prototipin dizaynına başlanmıştır. Tamamı Türk işçi ve mühendislerin çalışmasıyla prototipin imali 3 ayda tamamlanmıştır. Yapımda eldeki atıl vaziyetteki malzemeler kullanılmıştır. Projede 478 kalem malzeme kullanılmış bunların %85'i yurt içi olanaklarınca ve HİBK tarafından sağlanmıştır. Mavi Işık-78XA uçağı tek motorlu, alttan kanatlı, kuyruk tekerlekli ve tek kişilik yapılmıştır. Ön gövde ve pilot mahali dural saç, arka gövdenin alt kısmı ile kanatlar emayitlenmiş özel bezle kaplanmıştır. Kanat uçları ve motor ön kaplanması fiberglastan yapılmıştır. Uçağı konacak ilaç deposuyla zirai ilaçlama veya orman yangınlarıyla mücadele uçağı olarak kullanılabilceğı görülmüştür. Küçük gövde tadilatları yapılarak 2-4 kişilik eğitim ve irtibat uçağı olarak kullanılabilceğı öngörülmüştür.⁷⁹¹ 19 Haziran 1979 tarihinde uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş, Hava Kuvvetleri adına tescil edilerek ilaçlama uçağı olması uygun görülmüştür.⁷⁹²

1979 yılından itibaren kask üretimine geçilmiştir.⁷⁹³ 1979 yılı mali programına göre

C-130, C-160, C-40, S-2A/E, T-11, T-34, T-41, H-19, SİAT uçak tiplerinin fasbatı yapılmıştır.⁷⁹⁴ C-47, S-2A/E, T-11, T-34, T-41, SİAT uçak tiplerinin motor onarımı yapılmıştır. 9.307 kalem uçak ve yer teçhizatı yedek

786 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, Fihrist No.: 1-69, 1975, s. 930.

787 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 3. Cilt, Fihrist No.: 1-198, 1976, s. 194.

788 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 3. Cilt, Fihrist No.: 1-198a, 1976, s. 195.

789 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 1. Cilt, Fihrist No.: 1-338, 1978, s. 328.

790 Gülten, s. 49, 50.

791 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, Fihrist No.: 1-71, 1979, s. 832.

792 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, Fihrist No.: 1-72, 1979, s. 833.

793 Gülten, s. 59.

794 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, Fihrist No.: 1-66, 1979, s. 827.

parçası imal edilmiştir. 21 adet L-70, 6 adet 40 mm'lik klasik top ve 5 adet 12,7 mm'lik taret silahının onarım ve revizyonu yapılmıştır.⁷⁹⁵

1999 yılında TRT, 1914 yılında gerçekleştirilen İstanbul-Kahire seferini konu alan belgesel için Hava Kuvvetlerinden yardım istemiştir. Bu uçuşta kullanılan Bleriot tipi uçağın benzerinden Kayseri'de 2 adet üretilmesine karar verilmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde ilk uçağın üretimi 27 Ocak 2001 yılında tamamlanmıştır.⁷⁹⁶

2000 yılında uçaklara VIP konfigürasyonu, ambulans konfigürasyonu, oto pilot ve motor test yazılımı, fren test tezgâhı imalatı, 22 adet Flutter kanat tadilatı yapılmıştır. TRT Altın Kanatlar Projesi için 2 adet uçaktan 1 adedinin imalatı tamamlanmıştır. 39 adet T-41D uçağına Global Position System tadilatı uygulanmıştır. 15 adet CN-235 uçağına Kablo, 16 adet CN-235 uçağına Air-Inlet, 3 adet CN-235 uçağına ise Floresan tadilatı uygulaması yapılmıştır.⁷⁹⁷

Yine 2000 yılında 66 adet YGT üretimi, 200 adet Pleyt Ağı, 85 adet Yük Pleyti, 400 adet paraşütçü kaskı, 740 adet Block Assy, çeşitli adet ve türle paraşüt, 28 adet bomba battaniyesi, 1 adet yangın söndürme kiti, 10 adet Koca Yusuf bomba yükleme aracı, 140 adet emniyet bloku, 500 adet tapa malzemesi imal edilmiştir.⁷⁹⁸ 52 adet L-70 topun revizyonu yapılmıştır. 11 adet radomun boyama işlemi yapılmıştır.⁷⁹⁹

2000'de 94 adet motorlu araç ve iş makinesi ile bunlara ait motor şanzıman ve diferansiyeli revizyonu yapılmıştır.⁸⁰⁰ 2002'de 4 adet C-160, 1 adet C-130, 8 adet T-41D, 7 adet SF-260 D uçaklarının fasbatı yapılarak birliklerine teslim edilmiştir. T-41D uçaklarına ait 4 adet RN, 1 adet KRN motor üretimi gerçekleştirilmiştir. TB-20 uçaklarına ait 2 adet RN, 1 adet KRN motor üretimi gerçekleştirildi.⁸⁰¹ 2 adet F-4 Spar, 5 adet F-16 Lift Dolly imalatı tamamlanmıştır.⁸⁰²

2003'te 1 adet KCR-135R, 4 adet C-160, 7 adet SF-260 D uçaklarının fasbatı yapılarak birliklerine teslim edilmiştir. T-41D uçaklarına ait 5 adet RN, 4 adet KRN motor üretimi gerçekleştirilmiştir.⁸⁰³ 1 adet CN-235 uçağı gözlem ve fotoğraf çekebilecek şekilde, ASA gözlem uçağı hâline dönüştürülmüştür. Çeşitli uçakların da modifiyesi yapılmıştır.⁸⁰⁴

795 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, Fihrist No.: 1-67, 1979, s. 828.

796 Gülten, s. 56, 57.

797 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2000, s. 2652.

798 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2000, s. 2652.

799 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2000, s. 2655.

800 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2002, s. 2863.

801 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2002, s. 2863.

802 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2002, s. 2867.

803 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2003, s. 3084.

804 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2003, s. 3085.

2004 ve 2005'te 11 adet F-4 Spar imalatı yapılmıştır.⁸⁰⁵ C-160 uçakları, maliyeti düşürmek için 2012 yılı planlamasında envanterden düşülmüştür.⁸⁰⁶ 2006'da bariyer ağ kaldırma sistemleri, oksijen-nitrojen üretim cihazı, yangın söndürme fasbatları yapılmıştır.⁸⁰⁷ 2007'de 105 adet Taxan-Target imalatı yapılmıştır. Çeşitli cins ve adetlerde paraşüt, hücum yeleği ve zıpkın çeki halatı imalatı yapılmıştır.⁸⁰⁸ Harm füzesi yükleme eğitimlerinde kullanılmak üzere 1 adet Dummy Harm füzesi ve sandığı imal edilmiştir.⁸⁰⁹

Yıldırım çarpması olaylarında uçağın ve radom içerisindeki teçhizatın zarar görmemesi için burun radomuna yıldırım saptırma özelliği yapılmıştır. Amerika'dan 25.000 dolara mal edilen uygulama, 3.000 ABD doları malzeme kullanılarak uygulanmıştır.⁸¹⁰ 2008'de arama kurtarma uçağı olarak kullanılan uçakların iç donanımları, ASELSAN'dan yardım alınarak geliştirilmiştir.⁸¹¹

2009'da 7 adet uçağa Buza Mani sistemi, 7 adet uçağa Air-İntake tadilatı, 2 adet uçağa Air-İntake tadilatı, 7 adet uçağa Flap Kayıp sistemi, 9 adet uçağa uçak boya yenileme, 10 adet uçağa Gyro sehpa düzeltme, 10 adet uçağa yakıt gösterege yeri değişimi işlemleri uygulanmıştır.⁸¹² 2010'da Miles Magister uçağının ağaç malzemeleri yerine alüminyum malzemeler kullanılarak modifiyesi yapılmıştır.⁸¹³ İHA'ların bakım onarımı için çalışmalar yapılmıştır.⁸¹⁴ 2010-2015 yılları arasında bakım onarım çalışmaları devam etmiş, 28-29 Haziran 2016 tarihlerinde TSK'nin ŞİMŞEK-2016 Alarm Kuvvet Hazırlığı Tatbikatı'na katılarak Alarm Kod İşlem subaylarının yeteneklerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir.⁸¹⁵ 22 Kasım 2017 tarihinde TAYFUN-2017 Alarm Tatbikatı'na katılmıştır.⁸¹⁶

2'nci HBF Müdürlüğünün 2017-2020 Yılları Arası Faaliyetlerine Dair⁸¹⁷

MSB bünyesinde Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğüne bağlı olarak çalışan 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğünün Uçak FASBAT Müdürlüğü altında ulaştırma ve pervaneli eğitim uçaklarının (T-41, SF-260D, CN-235, C-130, C-160, KC-135R ve A400M) depo seviyesi bakım ve onarımları, Yer Sistemleri Müdürlüğü altında Hava Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu yer sistemlerinin (uçak durdurucu sistemler, uçak çalıştırıcılar, jeneratörler ve akaryakıt araçlar, bomba yükleme cihazı, uçak çeker vb.) üretimi ve depo

805 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2005, s. 3378.

806 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 2005, s. 3381.

807 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 6. Cilt, 2006, s. 3850.

808 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 6. Cilt, 2007, s. 4571.

809 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 6. Cilt, 2007, s. 4585.

810 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 6. Cilt, 2007, s. 4588.

811 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 6. Cilt, 2007, s. 4596.

812 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 3. Kısım, 2009, s. 449.

813 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 3. Kısım, 2009, s. 467.

814 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 5. Cilt, 3. Kısım, 2009, s. 472.

815 ATASE, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, 4. Cilt, 4. Kısım, 2016, s. 1001.

816 ATASE, *Millî Savunma Bakanlığı Tarihçesi*, C 11, 2017, s. 56.

817 2'nci HBF Müdürlüğü Faaliyet Raporu.

seviyesi bakım ve onarımları, İmalat Atölyeleri Müdürlüğü altında bütün bu faaliyetler için ihtiyaç duyulan sistem, teçhizat ve malzemelerin imali (yaklaşık 18.000 malzeme), üretim, bakım ve onarım faaliyetlerine ek olarak teknoloji onarım merkezi kabiliyeti altında bahsi geçen ulaştırma ve pervaneli eğitim uçaklarının yanı sıra F-4 ve F-16 uçakları ile Yer Sistemleri Müdürlüğüne ait ana cihazların ünitelerinin onarım kabiliyeti (pervaneler, iniş takımları, pistonlu motorlar, jeneratörler, pompalar, aviyonik sistemler) gibi yaklaşık 6.000 kalem malzeme ürün bulunmakta olup yıllık 10.000 adede kadar onarım kapasitesi bulunmaktadır. Teknik Yönetim Başkanlığı altında bu uçakların ve yer sistemlerinin kullanım ömrü boyunca tüm mühendislik faaliyetlerinin karşılanması anlamına gelen teknik yönetim sorumluluğunu yerine getirilmektedir.

Silah sistemlerinin işletme ve idamesine ve Hava Kuvvetleri Komutanlığının ihtiyacına yönelik olarak imalat teknolojilerini 6 ana başlık altında toplamak mümkündür. Bu teknolojiler:

Talaşlı İmalat Teknolojileri (Torna-Freze-Taşlama),

Sac İşleri Montaj Teknolojileri (Kesme-Bükme-Pres-Montaj-Boru/Hortum),

Sıcak İşler Teknolojileri (Kaynak-Isıl işlem-Döküm-Dövme),

Yüzey Hazırlama Teknolojileri (Kaplama-Boya-Kumlama),

Kompozit Teknolojileri (Lastik-Termo Plastik-Balistik-Vakum),

Tekstil Teknolojileri (Paraşüt-Polyester Esaslı Kumaşlar) (Hava Kuvvetleri Komutanlığında tek paraşüt üretim merkezi).

Belirtilen teknoloji gruplarında yılda yaklaşık 2.000 farklı kalemde 300.000 adet üretim yapılmakta olup malzeme imalat kataloğumuzda yaklaşık 18.000 kalem malzeme bulunmaktadır.

A400M Uçaklarının C-L, C-H Bakımları ile Retrofit Faaliyetleri

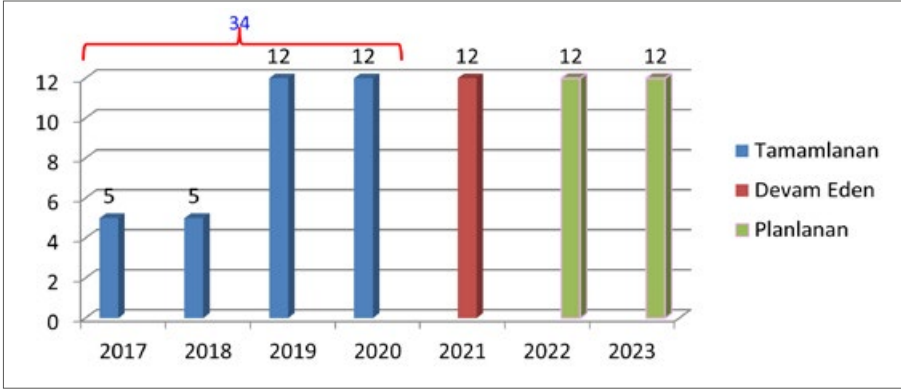
2017 yılından itibaren 8 adet uçağın C-L, 2 adet uçağın C-H bakımları EMAR 145 standartlarında gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda, ilk uçağın bakımı 11 Ekim-29 Kasım 2017 tarihleri arasında 2'nci HBF Müdürlüğü imkân ve kabiliyetleriyle başarı ile tamamlanmıştır. Böylece A400M uçaklarının C Seviyesi (24 ve 48 aylık) bakımları ülkemizde ilk defa 2'nci HBF Müdürlüğü tarafından başarıyla yapılmıştır. Yurt dışında yaklaşık 900.000 avro maliyet ile yapılan CL bakımları yerli imkânlar ile çok daha küçük maliyetlerle yapılmaktadır.

A400M uçakları kullanıcılarının ve Airbus tarafından yapılan tasarım değişikliklerinin uçağa yansıtılması anlamına gelen Retrofit uygulama işlemi ASFAT ve Airbus arasında 3 Ekim 2019 tarihinde imzalanan sözleşme ile 2'nci HBF Müdürlüğüne verilmiştir. İlk retrofit uygulanacak A400M uçağının retrofit işlemleri hâlen devam etmekte olup 30 Haziran 2021 tarihinde ilk uçağın teslimi planlanmaktadır. Retrofit faaliyetlerinin Fabrikamız bünyesinde yapılması ile uçak başına yaklaşık 1.000.000 avro kazanç sağlanacaktır.

Seyit Onbaşı İmalatı (Kocayusuf-2)

Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından ihtiyaç duyulan bomba yükleme aracının yerli imkânlarla tasarımı, imalatı kapsamında 34 adet “*Seyit Onbaşı Bomba Yükleme Aracı*” üretilmiştir. Bu sayede bomba yükleme aracının yerlileştirilmesi ile desteklenebilirlik faaliyetlerinde etkinlik artırılmış ve millî bütçeye katkı sağlanmıştır.

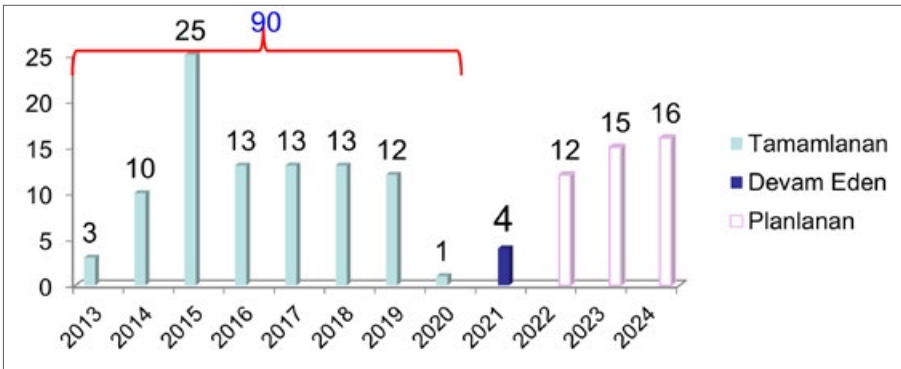
2020 yılında 12 adet olmak üzere toplam 34 adet cihazın üretimi tamamlanmış olup yıllara göre üretim planı aşağıda belirtilmiştir:



Grafik 1. Seyit Onbaşı Bomba Yükleme Aracı Uygulama Durumu

RAHVAN Uçak Çeker Aracının İmalatı

Uçak çekme faaliyetlerinde kullanılmak üzere özgün tasarım uçak çeker aracı imal edilmesi için 47 adet aracın imalatı tamamlanmış olup sistemin desteklenebilirlik faaliyetlerinde etkinlik artırılmış ve millî bütçeye katkı sağlanmıştır.



Grafik 2. RAHVAN Uçak Çeker Aracı İmalatı Yıllara Göre Uygulama Durumu

DEVAM ETMEKTE OLAN DİĞER PROJE/ÇALIŞMALAR

CN-235 Aviyonik Modernizasyon Projesi

Uluslararası havacılık standartlarını karşılayacak şekilde CN-235 uçaklarının seyrüsefer cihazlarının modernizasyonunu kapsayan proje tamamen 2'nci HBF Müdürlüğü tarafından özgün bir tasarımla ve minimum maliyetle bir prototip uçak üzerinde uygulanmış olup yer testleri tamamlanmıştır. CN-235 uçaklarının bölgesel bakım merkezi olunması amaçlanmaktadır.

C-130 Aviyonik Modernizasyon Projesi

Uluslararası havacılık standardı gereksinimlerini karşılayacak şekilde modern aviyonik donanımların entegrasyonu ile TUSAŞ tarafından geliştirilen Erciyes Projesi'nin uygulanması kapsamında yıllara sâri çalışmalar devam etmektedir.

2020 YILI İTİBARIYLA SAHİP OLUNAN KALİTE BELGELERİ

AS 9110 Havacılık Bakım Kalite Yönetim Sistemi

AS 9100 Havacılık İmalat Kalite Yönetim Sistemi

AQAP 2110 Endüstriyel Kalite Güvence Seviye

ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi

SHY-145 Sivil Havacılık Onaylı Bakım Kuruluşu

ISO 45001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi

ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İnsanoğlunun uçma merakı, tarihin farklı zamanlarında çeşitli deneyimlerle kendini göstermiştir. Sanayi Devrimi'yle süreç hızlanmış, uçma merakı adına da ilerlemeler kaydedilmiştir. XVIII. yüzyılda Avrupa'da balonla başlayan çalışmaları, planör ve zeplin takip etmiştir. 1903 yılında ise ilk motorlu uçak yapılmıştır. Hava araçları zamanla, ülkelerin askerî birliklerine de dâhil olmuştur.

1900'lerde başlayan hava endüstrisi ve havacılık 1914'lere gelindiğinde çocukluk çağındadır, Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda olgunlaşmaya başlamış, İkinci Dünya Savaşı ortalarına kadar tam olgunlaşmamış, 1945'ten sonra tam anlamıyla olgunlaştığı dönem olmuştur. Böylece uçak adı verilen kanatlarda meydana gelen aerodinamik kuvvetin hava düzlemine dik bileşimiyle ağırlığını dengeleyerek havada belli yükseklikte tutunarak, motorlarının verdiği çekme veya itmeye geriye doğru olan sürüklenme kuvvetini yenerek ilerleyen hava nakil aracı oluşmuştur.

Avrupa'da balon ve tayyare ile uçuş tecrübeleri başladıktan hemen sonra, Osmanlı Harbiye Nezareti (Millî Savunma Bakanlığı) ve Erkânıharbiyeumumiye Riyaseti (Genelkurmay Başkanlığı) yetkilileri bu yeni teknoloji ile yakından ilgilenmeye başlamışlar ve kamuoyunu da bu yeni teknolojiyle tanıştırmak istemişlerdir. Gerek uçak alımı olsun gerekse Avrupa'ya pilot eğitimi için öğrenci gönderilmesi olsun, askerî anlamda gelişmeler takip edilmiştir. Uçağın savaş aracı olarak kullanılmaya başlaması, Osmanlı Devleti idarecilerini de harekete geçirmiş ve tayyare okulu açılması için girişimler başlatılmıştır. Son dönem maddi imkânsızlıklar sebebiyle yeterli uçak alımı yapılamamış, bu konuda halkın büyük desteği görülmüş, bağışlarla uçaklar alınmıştır. Gazetelerde de bağış kampanyası haberleri yer almış halk bağış için teşvik edilmiştir.

Bu dönemde altyapının yetersiz olması sebebiyle, uçak sanayisine yönelik gerekli adımlar atılamamıştır. Bu durumun sıkıntısı Balkan ve Trablusgarp Savaşlarında kendini göstermiştir. Trablusgarp Savaşı'nda, Osmanlı birlikleri uçak kullanamasa da hava tehdidine yönelik çabalar, hava savunma görevi icrası, hava saldırılarından korunma gibi karşı hamle olarak nitelendirilecek birçok ilklerin içerisinde yer almıştır. Uçağın ve balonların harp harekâtı içerisindeki yeri ve önemini gören Osmanlı devlet adamları, bu yeni savaş aracının temini için uğraş vermiş, askerî havacılık teşkilatının kurulması ve kendi personelini yetiştirmek gibi dönem içerisinde önemli adımlar atmıştır.

Osmanlı ordusunda iş görecek uçak ve pilotlar olsa da bunların nasıl idare edilebileceğini bilen kumandan olmayışı, Balkan Savaşlarında hava gücünün kullanılmasını olumsuz yönde etkilemiştir. Kırklareli ve Selânik'e keşif amaçlı, Osmanlı Devleti tarafından uçak gönderilmiştir. Savaş süresince başarılı keşif uçuşları yapılmış, yapılan keşif uçuşları sırasında 1,5

kilogramlık sahra topları Bulgar birlikleri üzerine atılmıştır. Böylece Türk uçakları ile ilk kez havadan bombardıman yapılmıştır. Türkler, uçaklardan Balkan Savaşlarının ikinci safhasında daha etkin yararlanmışlardır. Osmanlı havacıları, savaş içerisinde özellikle Edirne'nin alınmasında yaptıkları keşif ve gözetleme faaliyetleri ile ön plana çıkmıştır. Harekâtın icrasında yapılan hava keşiflerinin, ordunun yönlendirilmesinde büyük bir etkisi ve yeri olmuştur.

Osmanlı havacılarının yeteneklerini dünyaya göstermek, Osmanlı Devleti vatandaşlarının çoğunluğunu oluşturan Türklerin ve Müslümanların, moral-motivasyonu geliştirmek, Türk havacılığının gücünü Batıya göstermek amacıyla İstanbul'dan Kahire'ye bir sefer düzenlenmesine karar verilmiştir. 1914 yılında, İstanbul-Kahire uzun mesafeli uçuşunun düzenlenmesi, Arap memleketlerinde olumlu bir Osmanlı havası estirmiştir.

Birinci Dünya Savaşı sürecinde, havacılık faaliyetleri için Almanya'dan bir heyet gönderilmiş, uçak tedariki için Türk ve Alman Hükûmetleri arasında çeşitli yazışmalar ve temaslar yapılmıştır. Yeşilköy Hava Uçuş Okulundaki Tayyare Bölüğünde bulunan uçak ve pilotlar harekete hazır duruma getirilmiştir. Savaşın ilk yılında, uçakların en etkin olduğu cephe Çanakkale Cephesi olmuştur. Çanakkale Savaşlarının başından sonuna kadar, harekâtın hemen her safhasında Türk Hava Kuvvetlerinin yapmış olduğu keşif görevleri, Türk ordusuna önemli katkı sağlamış, özellikle düşmanın çıkarma harekâtından evvel verilen keşif raporları, Türk karargâhının, birlikleri savaşa hazır hâle getirmelerine fırsat vermiştir.

Mondros Ateşkes Antlaşması hükümleri gereğince Yeşilköy'deki Tayyare İstasyonu İtilaf devletleri tarafından işgal edilmiş ve Osmanlı Devleti açısından işlevi sona ermiştir. İngiliz ve Fransız kuvvetleri hava meydanı ve tesislerini işgal etmiş, Türk havacılarını buradan çıkarmışlardır. Mütareke şartları gereğince Alman havacı personeli Türkiye'den ayrılmıştır.

Hava gücünün karşılanamayan eksiklikleri İstiklal Savaşı yıllarında ciddi sıkıntılar yaşanmasına neden olmuştur. TBMM Hükûmeti, düzenli orduya geçişte Hava Kuvvetlerinin kuruluşuna, uçak ve uçak malzemesi alımına büyük önem vermiştir.

İstiklal Savaşı'nda hava gücü oluşturma çabaları ve düzenlenen ilk hava harekâtları çok kıt kaynaklarla ve sınırlı bir personelle yapılmış da olsa var olan kapasitenin üzerinde sonuçlar elde edilmiştir. Uçaklar neredeyse yoktan var edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan elde kalanlarla işe başlanmış, zamanla uçak satın alınmışsa da devamlı kullanılabilir durumda olan uçak sayısı, bir elin parmaklarını geçmemiştir. Eldeki uçaklar için yedek parça bulunamamış hatta bakımları iptidai yöntemlerle yapılmıştır. Buna rağmen pilot ve makinistlerin cesaretiyle başarılı uçuşlar yapılmış, hava gücünün zafere önemli katkısı olmuştur.

Mustafa Kemal Atatürk 1910 yılında, Fransa Picardie Manevralarını izlemiş burada uçak hakkında ilk tecrübelerini edinmiştir. Gösteri uçağına binmek istemiş, sonra binmekten vazgeçmiş, binmeyi istediğı uçak bir süre sonra düşmüştür. Bu uçak kazasından kurtulmuş olmanın etkisiyle mi bilinmez ancak Atatürk'ün hayatı incelendiğı zaman uçağı binişine dair hiçbir kayda rastlanılmamıştır. Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan uçaklarının bombardımanı sonucunda, duvardan sıçrayan kireç taşı, gözünden yaralanmasına sebep olmuş ve uçağın savaş aracı olarak önemini bir kez daha kavramıştır. Millî Mücadele için düzenli ordu kurma çalışmalarında Atatürk, hava gücünün oluşturulmasına özel ilgi göstermiştir.

Cumhuriyet kurulur kurulmaz, Atatürk'ün önderliğinde, “*İstikbal göklerde*dir.” felsefesiyle hareket edilmeye başlanmıştır. Atatürk sadece yurt dışından uçak almayı değil, aynı zamanda kurulacak havacılık sanayisi ile bu alanda dünyada söz sahibi bir ülke olmayı hedeflemiştir. Uzun savaş yılları boyunca, uçağın önemini iyi gören Türkiye Cumhuriyeti'ni inşa edenler, bu konuya büyük önem vermişlerdir. Eskimiş teknolojileri satın almak değil, yenisini ülke topraklarında üretmek istemişlerdir. 20 Aralık 1923'te Avrupa'daki havacılık faaliyetlerini incelemek üzere bir kurul oluşturulmuş, oluşturulan kurul, Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'de incelemelerde bulunmuştur. Mustafa Kemal Atatürk'ün direktifiyle, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti açılmıştır. Cemiyet, uçak alımı için ciddi bağışlar toplamış, havacılık için önemli atılımlar yapmıştır.

Atatürk, kuruluş aşamasında bizzat 10.000 lira bağışla, Türk Hava Kurumunun Türk Hava Kuvvetlerine uçak alımı için başlattığı kampanyaya destek olmuştur. “... *Memleket müdafaasından bahsederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, yetkililerin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek istiyorum.*” diyen Atatürk, muhtelif konuşmalarında havacılığın önemine sık sık değinmiştir.

Almanya Versay Antlaşması gereğı, ülke sınırları içinde üretmediğı uçakları bağımsız devletlerin topraklarında üretmek istiyordu. Bu alanda da Birinci Dünya Savaşı'ndaki müttefiki, bağımsız Türkiye uygun bir yerdi. Junkers Firmasının ürettiğı uçaklar metalden yapılmış olup bu özellik, diğerlerine karşı üstünlük sağlamaktaydı. Junkers'in ürettiğı uçakların o dönemde üretilen en modern uçaklardan olması, Türkiye için tercih sebebi olmuştur. Almanya ile yapılan görüşmelerde, Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Bey etkili olmuştur. 1925 yılı yaz aylarında, Türkiye ile Junkers Firması arasındaki görüşmeler tamamlanmıştır. Sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7 milyon mark) olacak şekilde, taraflar arasında eşit katılımlı antlaşma sağlanmıştır.

Sözleşme maddeleri genel olarak değerlendirdiğinde, Türkiye'nin hem iktisadi hem de millî değerleri bakımından ulusal çıkarları ön planda tutulmuştur. Tesislerin ne şartlarda yapılacağı, hangi tesisin kaç yılda kuru-

lacağı, Şirket sözleşme şartlarına uymazsa Türkiye'nin ne gibi yaptırımlar uygulayacağı, bilanço hesaplamaları sonucunda ortaya çıkan kâr-zarar durumunda, tarafların tutumunun nasıl olacağı, hepsi tek tek antlaşma maddelerine yazılmıştır. Askerî ve nakliye uçaklarının cins ve özellikleri ayrıca belirtilmiştir. Çalıştırılacak personelin belirli bir süreden sonra, tamamının Türk-İslam kişilerden olması, dil olarak Türkçenin esas alınması, Hükûmetin hassasiyetini gözler önüne sermektedir.

Fabrika, 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır. Açılış, yerel medya ve ulusal basında da geniş yer bulmuş, açılış konuşmalarının tam metni verilmiştir.

Bir süre sonra Junkers Şirketi, kötü giden maddi durumu nedeniyle antlaşmada üstlendiği maddi yükümlülükleri yerine getirememiştir. Türk ve Alman personel arasındaki maaş farkının fazla olmasıysa, Fabrikayı kapamaya götüren önemli bir etken olmuştur. 17 Kasım 1929 tarihinde TOMTAŞ iflas etmiş olduğundan, Şirketin tüm mal varlığı Kayseri Uçak Fabrikası ile birlikte Türk Tayyare Cemiyetine devredilmiştir.

Hisselerin alınmasıyla, 1930 yılında fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır. 1931 yılında da Millî Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığına bağlı olarak yeniden açılış yapılmıştır. Fabrikanın Türk denetimine geçmesiyle ilk müdür de Hava Binbaşı Murat Başaran olmuştur. 1931 yılından itibaren Kayseri Uçak Fabrikası ismiyle anılan fabrikada, bu dönemde 265-300 civarında çalışan olmuştur. 1935 yıllarına doğru üretimin artmasıyla, bu sayı 500-600 kişiye ulaşmıştır. 1934 yılında, Atatürk'ün imzasıyla, İran Şahı'na Kayseri Uçak Fabrikasında üretilen uçaklardan bir tanesi hediye edilmiştir.

Amerikalılarla yapılan lisans antlaşmasıyla Curtiss-Wright uçağı imal edilmiştir. Daha sonra Polonya ve Almanya'yla lisans antlaşmaları yapılarak PZL ve Gotha uçakları imal edilmiştir. Kayseri Uçak Fabrikasında, 1 Ekim 1936'da imalatına başlanan 20 adet PZL av ve 15 adet Gotha mektep tayyaresinin yapımı 31 Mart 1938'de tamamlanmıştır. Küçük bir seri işlenmesine rağmen, her biri dışardan alınan fiyata kıyasla 4.500 Türk lirası ucuza mal edilmiştir. Bu suretle 20 uçak üzerinden 90.000 Türk lirası tasarruf edilmiş ve PZL ve Gotha uçakları yapımında toplam 433.000 Türk liralık işçilik ve idare masrafının yurt içinde kalması sağlanmıştır.

1940 yılında İngiliz Phillips ve Powis Aircraft Limited Firmasıyla lisans antlaşması yapılarak Magister uçağı imalatına başlanmıştır. Etimesgut Uçak ve Planör Fabrikalarında inşa edilmekte olan, Miles Magister mektep uçağına ait resimlerin incelenmesini kolaylaştırmak için, Kayseri Uçak Fabrikasında bulunan modelin bir ay kalmak üzere Etimesgut'a gönderilmesi Türk Hava Kurumu Başkanlığından 4 Ağustos 1941 tarihinde istenmiştir.

Kayseri Uçak Fabrikasında TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yaklaşık 200 adet uçak imal edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile üretimden ziyade bakım ve onarım işleri ön

plana çıkmıştır. Türkiye, 1939 yılına kadar askerî ve sivil sanayide atılımlar yapmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası, bu atılımların en önemlilerinden biri olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı Devleti'nden kalan dış borçları ödeme sıkıntılarına, İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik sıkıntılar da eklenince Kayseri Uçak Fabrikasından savaş yıllarında istenilen verim alınamamıştır.

Amerika Başkanı Truman Amerika Kongresi'ne 12 Mart 1947'de mesaj göndererek, Türkiye ve Yunanistan'a askerî yardım yapabilmesi için kendine yetki verilmesini istemiştir. Amerika, 22 Mayıs 1947'de Türkiye'ye 100 milyon dolarlık askerî yardım yapılmasını kabul etmiştir. 3 Nisan 1948'de Dış Yardım Kanunu'nu çıkardı. Bu dönemde, Amerika ile borç görüşmeleri yapılmaya başlanmış ve ikili görüşmeler sonucu sanayi alanındaki yatırımların yerine tarıma ve alt yapı sistemlerine yönelik politikalar belirlenmesi önerilmiştir.

ABD'nin Türkiye'ye dayattığı tarım ve madencilik sektörü ağırlıklı kalkınma stratejisinin sonucu olarak sanayileşme politikası gündemden düşürülmüş, ulusal havacılık endüstrisinde, hedeflenen sonuca ulaşılamamıştır.

Kayseri Uçak Fabrikasında yapılan üretim, o günün koşullarıyla değerlendirildiğinde büyük bir kazanım, devam ettirilememesi ise şüphesiz büyük kayıp olmuştur. Türkiye'de havacılık endüstrisinin oluşumunda gerekli altyapı, tecrübe bu Fabrikayla sağlanmış, bu alanda kendisinden sonraki teşebbüslere öncülük ettiği gibi, Kayseri'nin sanayi şehri olması yolundaki en önemli adımı oluşturmuştur. Kayserililer, işçi ve memur olarak bu Fabrikada görev almışlardır. Burada bilgi ve tecrübe kazanan işçiler, Türkiye'nin dört bir yanında, Türk sanayisinin önde gelen kalifiye elamanları olmuşlardır. Fabrikada montaj ve imalatı yapılan çeşitli uçakların deneme uçuşları sırasında bazı kazalar olmuş, bu olayların etkisinde kalan Kayserililer, üzüntülerini türkülerinde, manilerinde dile getirmişlerdir. Uçak Fabrikası Kayseri için, kültürden ekonomiye birçok alanda etkili olmuştur.

Kayseri Uçak Fabrikası, Türk savunma sanayisinin temelini oluşturmuş, kendinden sonraki çalışmalara emsal teşkil etmiş, öncü olmuştur. Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi olarak faaliyete geçen merkezde, Uçak Fabrikasından kazanılan tecrübeyle, Türk uçaklarının modernize edilmesinde kullanılan parçalar burada üretilmiş, üretilen parçalar burada monte edilmeye başlanmıştır. Dönemin şartlarına göre bakım, revizyon ve imal faaliyetleri devam etmiş, bulunduğu alan yeni inşaatlarla genişletilmiştir. 1978 yılında %85'i yurt içindeki malzemelerden sağlanarak Mavi Işık isimli zirai ilaçlama uçağı burada üretilmiştir.

Son dönemlerde, yazılı, görsel ve sosyal medyada, Türk savunma sanayisinin en gizemli olaylarından biri olarak ifade edilen iddiaya göre, 50'ye yakın uçak, Kayseri Eski Havalimanı'nın altında (2. Hava İkmal Komutanlığı ön cephesinde) gömülmüştür.

Bahsi geçen iddia şu şekildedir:

1947'de, ABD'nin Türkiye'ye yardım planı ile bir anda ortadan kaybolan, envanterlerden silinen, 72 adet Focke-Wulf FW-190 tipi uçaklardan 50'si Kayseri Eski Havalimanı'nın altında (2. Hava İkmal Komutanlığı ön cephesinde) gömülüdür. 1941'de Alman Büyükelçisi, eski Şansölye Franz Von Papen'in gayretleri sonucu bir ticaret antlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereği Türkiye, Almanya'ya demir ve krom cevheri satmış, karşılığında da 72 adet FW-190A3 tipi savaş uçağı almıştır. Parçalarının önemli kısmı Anadolu'daki tesislerde üretilen uçaklar, 1943'te Türkiye'ye getirilmiştir. İlk uçuşunu 10 Temmuz 1943'te yapan bu uçaklar, 5 farklı ile dağıtılmış, 50 adet uçak da Kayseri'ye gitmiştir. Türk-Alman yapımı savaş uçaklarının kaderi 1947'de son bulmuştur. Kayseri de gömülü olduğu iddia edilen 50 adet uçak bunlardır. Ortaya atılan iddialara göre olay şu şekilde gelişmiştir: ABD, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından elinde kalan binlerce uçağı müttefiklerine dağıtmak üzere çalışma başlatmıştır. Ankara ile uzun süren görüşmeler gerçekleşmiş, nihayetinde ABD'li yetkililer ile 1947'de antlaşmaya imza atılmış, antlaşma gereği, Türk ordusunun envanterdeki tüm Alman FW-190'ların imha edilmesine karar verilmiştir. O tarihten sonra uçaklar hiç görülmemiştir. Gömülü uçak haberlerinin iddia olarak ortaya atılması, Hasdal Kışlası'na adı verilen komutanın torunu olan Uluhan Hasdal ile yapılan görüşmelere dayandırılmaktadır. İddialara göre ABD kendi uçaklarını ücretsiz vermek istemiş ancak bunun için bir şart koşturmuştur. Şart ise Alman uçaklarının yok edilmesidir. Nihayetinde bu şart kabul edilmiş ve 50'ye yakın uçak Kayseri Havalimanı'na getirilerek envanter dışı bırakılmıştır. Hatta uçaklar yağlı brandalara sarılarak gömülmüş, bu uçaklar korozyona dayanıklı olduğu için, çıkarılması hâlinde uçurulabileceği ifade edilmiştir.

Çalışmamız kapsamında; Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi (Eski ATASE), Türk Tarih Kurumu Arşivi, Türk Hava Kurumu Arşivi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Millî Savunma Bakanlığı Arşivi, Kızılay Arşiv ve Kütüphanesi, Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşiv ve Kütüphanesi ve Kayseri 2. Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü Evrak Kayıt Biriminde araştırma ve incelemeler yapılmıştır. Yapılan araştırma ve incelemelerde, söz konusu iddiaya dair hiçbir kanıtlayıcı bilgi, belge ve kayıt tespit edilememiştir.

Hava İkmal Bakım Merkezi Çıraklık Okulunda eğitim gören ve bir dönem bu kurumda görev yapan Erciyes Üniversitesi eski Rektörü Prof. Dr. Mehmet Şahin ile yaptığımız görüşmede, konu hakkında kendisinden bilgiler alınmıştır.

Prof. Dr. Mehmet Şahin, “1947 yılının şartlarını düşünecek olursak o tarihte Türkiye’de dozer, greyder gibi büyük iş makineleri henüz yoktu. Böyle bir işlemin kazma kürek ile yapılması lazım. Çok devasa çukurların kazılması ve o uçakların gömülmesi için ekip olması gerekir.” diyerek olayın tümüyle mantık dışı olduğunu belirtmiştir.¹

Havacılık Tarihi Araştırmacısı Rıfat Bayrak, 1994 yılında zamanın Hava İkmal Komutanı Ergun Beligen’e müracaat ettiğini dile getirerek Komutan’ın kendisine böyle bir şeyin mümkün olmadığı şeklinde yanıt verdiğini belirtmiştir. Daha sonra Bakım Merkezinde çalışanlarla yaptığı görüşmeler sonucu, söz konusu uçakların hurdalarının 5 adet sandığa konularak korunduğu bilgisine ulaştığını ifade etmiştir.²

İddialarda ileri sürülen ifade, yukarıda belirtildiği üzere şu şekildedir: “... ABD’li yetkililer ile 1947’de antlaşmaya imza atılmış, antlaşma gereği Türk ordusunun envanterindeki tüm Alman FW-190’ların imha edilmesine karar verilmiştir.” Bu anlamda ortaya atılan iddialarda, “12 Temmuz 1947 tarihli Türk-Amerikan Yardım Antlaşması”na atıf yapılmış, uçakların gömülmesinin, bu antlaşmanın bir koşulu olduğu ifade edilmiştir. Çalışmamız kapsamında, Dışişleri Bakanlığı Arşivine müracaat edilmiştir. Bahsi geçen iddianın antlaşmada ya da antlaşmaya dair detaylarda yer alıp almadığı incelenmiş ve böyle bir ifadenin ya da koşulun 12 Temmuz 1947 tarihli Türk-Amerikan Antlaşması’nda yer almadığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla iddiaların dayanak noktası, bu anlamda asılsız kalmıştır.

Türk Savunma Sanayisi günümüzde, NATO standartlarında yüksek teknoloji ürünler yapmaktadır. T129 ATAK Helikopteri, Türk Silahlı Kuvvetlerinin taarruz helikopteri ihtiyacının giderilmesi amacıyla, millî imkân ve kabiliyetler doğrultusunda geliştirilmiş olup yüksek manevra ve performans kabiliyeti ile Türk Silahlı Kuvvetlerinin operasyonlarında etkin bir şekilde görev yapmaktadır. Silahlı insansız hava araçları (SİHA) üretim ve tasarımında dünyada önemli bir yere sahiptir. Hava sistemi modernizasyonu sağlarken uzay konusundaki yatırımlarla tecrübesini arttırmaktadır. Türkiye’nin askerî İHA (insansız hava aracı) ve SİHA alanında dünyanın önde gelen ülkeleri arasına girdiği, çok sayıda savunma endüstrisi analisti tarafından dile getirilmiştir. İHA’lar ihraç edilmeye başlanmış ve bu kapsamda Polonya ile anlaşma imzalanmıştır. Askerî İHA alanında Türkiye’nin imalata başlamasıyla büyüyen sektör, bugün ileri teknolojileri kullanan araçlar üretmeye devam etmektedir.

1 <https://teyit.org/kayseri-valiligi-gomulu-ucaklar-devlet-sirri>, Erişim Tarihi: 13.01.2021.

2 <https://teyit.org/kayseri-valiligi-gomulu-ucaklar-devlet-sirri>, Erişim Tarihi: 13.01.2021.

KAYNAKÇA

Arşivler

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, Dosya: BEO, Fon Kodu: 4013, Yer No.: 300924.

BOA, Dosya: BEO, Fon Kodu: 4017, Yer No.: 301212.

BOA, Dosya: BEO, Fon Kodu: 4019, Yer No.: 301364.

BOA, Dosya: MV, Fon Kodu: 162, Yer No.: 83.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.1.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.10.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.11.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.12.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.13.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.14.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.15.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.16.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.17.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.18.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.19.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.2.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.20.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.3.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.4.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.5.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.6.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.7.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.8.

BCA, Fon Kodu: 030.01, Yer No.: 100.621.3.11.9.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 12.71.15.1, 04.03.1926.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 12.71.15.2, 04.03.1926.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 13.114.26, 13.04.1925.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 140.5.13.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 146.43.14, 18.04.1928.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 171.187.7.1, 16.10.1926.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 171.187.7.3, 16.10.1926.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 178.233.19.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.1.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.2.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.3.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.4.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 188.289.12.5.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 19.112.6.1, 20.01.1926.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 19.112.6.2, 20.01.1926.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 194.330.5, 08.06.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 207.412.11.1, 03.06.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 207.412.11.2, 03.06.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 207.412.11.3, 18.06.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 230.553.10, 16.04.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 230.553.10.1, 16.04.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 230.553.10.2, 16.04.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 3.15.22, 19.05.1927.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 51.330.9.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.1, 15.11.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.19, 04.03.1935.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.1, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.10, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.2, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.3, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.4, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.5, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.6, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.8, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.5.9, 27.09.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.1, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.2, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.3, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.4, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.5, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.6, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.398.9.7, 14.02.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.399.8, 21.04.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 59.399.8.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.16, 04.09.1926.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.20, 10.09.1926.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.21, 27.10.1926.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.23, 16.04.1927.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.31, 11.08.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.34, 02.01.1929.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.403.6, 17.05.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.404.2, 15.01.1930.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.406.2, 27.05.1934.

BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 60.406.3, 26.12.1934.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.408.7, 04.09.1939.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.409.20.1.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.409.20.2.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.409.20.3.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.1, 06.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.2, 06.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.3, 06.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.4, 06.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.1.5, 06.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.1, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.13, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.15, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.2, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.3, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.411.2.4, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.10, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.11, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.14, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.5, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.6, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.7, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.8, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 61.412.2.9, 10.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.10.0.0, Yer No.: 69.454.23.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 10.29.12, 15.06.1926.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 10.41.18, 27.08.1924.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 11.56.12, 26.11.1924.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 13.21.7, 05.04.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 13.29.7, 13.05.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 14.39.11.8, 17.06.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 14.40.10, 21.06.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 14.52.8.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 15.49.13, 05.08.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 15.50.20, 05.08.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 16.67.6, 25.10.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 16.68.16, 04.11.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 16.79.4, 20.12.1925.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 29.35.12, 06.06.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 30.57.16, 23.09.1928.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 83.54.18, 21.06.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No.: 9.26.10, 19.05.1924.

BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 101.29.2.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 101.31.18.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 102.50.12.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 104.6.23.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 105.21.14.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 106.73.20.1.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 106.73.20.2.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 106.74.3.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 107.97.10.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 108.41.8.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 108.48.20.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 109.53.12.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 119.45.3, 11.06.1949.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 122.19.8.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 122.34.5.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 129.58.17.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 24.72.17, 03.11.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 24.72.17, 3.11.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 24.72.3, 03.11.1931.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 25.3.13, 13.01.1932.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 28.37.5, 16.05.1932.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 33.5.7, 14.01.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 33.6.12, 22.01.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 34.13.13, 04.03.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 35.26.8, 15.04.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 38.58.13, 02.08.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 39.65.8, 18.09.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 40.80.17, 12.11.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 41.92.3, 28.12.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 42.1.7.1, 01.04.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 42.1.7.2, 01.04.1933.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 42.7.12, 18.02.1934.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 43.13.9, 02.03.1934.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 45.35.5, 23.05.1934.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 46.45.13, 26.06.1934.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 6.57.15.1, 27.11.1929.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 6.57.15.2, 27.11.1929.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 63.24.4, 30.03.1936.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 66.53.12, 20.09.1936.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 70.94.8, 7.12.1936.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 72.16.10, 03.03.1937.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 74.36.17, 05.05.1937.

BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 75.47.4, 31.05.1937.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 75.48.2, 03.06.1937.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 79.85.15, 07.10.1936.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 79.89.19, 02.11.1937.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.52.1, 09.06.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.54.18.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 83.55.4, 22.06.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.62.16, 07.07.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.62.16.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.67.6, 19.07.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.81.9, 12.09.1938.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 84.82.9.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 85.120.18.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 86.24.4.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 88.87.9.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 92.83.1.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 92.86.9.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 92.97.4.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 95.42.3.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 95.43.11.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 95.43.13.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 97.118.17.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 97.127.14.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 98.29.10.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 98.33.20.
BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No.: 98.34.5.
BCA, Fon Kodu: 051.0.0.0, Yer No.: 4.30.27.
BCA, Fon Kodu: 180.9.0.0, Yer No.: 15.82.1, 1928.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.26.3.3, 18.12.1924.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.27.5, 20.02.1926.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.27.7.2, 13.04.1926.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.1.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.10.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.100.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.101.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.102.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.103.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.104.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.105.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.107.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.108.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.109.

BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.62.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.63.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.64.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.65.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.66.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.67.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.69.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.7.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.70.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.71.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.72.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.73.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.74.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.75.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.76.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.77.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.78.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.79.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.8.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.80.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.81.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.82.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.83.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.84.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.85.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.86.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.87.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.88.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.89.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.106.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.107.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.108.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.109.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.9.110.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.90.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.91.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.92.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.93.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.94.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.95.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.96.

BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.97.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.98.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.28.1.9.99.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.30.10 1.9.28.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.1.4, 27.04.1929.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.1.5, 27.04.1929.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.1.6, 27.04.1929.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.1.7, 27.04.1929.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.1, 06.09.1934.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.2, 06.09.1934.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.3, 06.09.1934.
BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No.: 8.31.4.4, 06.09.1934.
BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 1.2.24, 02.04.1929.
BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 1.3.10, 14.10.1929.
BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 16.82.2, 26.06.1935.
BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer No.: 594.49.1, 12.05.1928.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 12.101.11, 10.11.1934.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 12.101.19, 27.11.1934.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 12.102.7, 01.02.1938.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 2.6.25, 23.05.1927.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 3.17.22, 12.12.1929.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 3.19.4, 01.04.1926.
BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No.: 8.68.26, 29.02.1928.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Arşivi

T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 9624644.1, 19.06.1925.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 7886020.2, 27.03.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 20553700.1, 03.06.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 9623034.2, 25.06.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 9623034.1, 27.06.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 4679851.2, 27.06.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 4672583.1, 27.12.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 10361765.1, 10361765.2, 27.12.1926.
T.C. Dışişleri Bakanlığı Arşivi, 960 846 0,3.

MSB Arşivi ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi

2'NCİ HBF MÜDÜRLÜĞÜ FAALİYET RAPORLARI

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1976, 3. Cilt, Fihrist Nu. 1-198a.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2016, 4. Cilt, Kısım 4, Sayfa Nu. 1001.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2007, 6. Cilt, Sayfa Nu. 4596.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1973, 1. Cilt, Fihrist Nu. 1.265.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1973, 1. Cilt, Fihrist Nu. 1-262.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1973, 1. Cilt, Fihrist Nu. 1-266.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1974, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-49.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1.50, 1974, s. 1009; Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1974, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-52.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1974, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-53.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1974, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-54.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1974, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-55.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1975, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-68.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1975, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-69.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1979, 5. Cilt, Fihrist Nu. 1-71.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1979, 5. Cilt, Fihrist Nu. 1-72.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2003, 5. Cilt, Sayfa Nu. 3084.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2003, 5. Cilt, Sayfa Nu. 3085.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2005, 5. Cilt, Sayfa Nu. 3378.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2005, 5. Cilt, Sayfa Nu. 3381.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2006, 6. Cilt, Sayfa Nu. 3850.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2007, 6. Cilt, Sayfa Nu. 4571.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2007, 6. Cilt, Sayfa Nu. 4585.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2007, 6. Cilt, Sayfa Nu. 4588.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2009, 5. Cilt, Kısım 3, Sayfa Nu. 449.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 2009, 5. Cilt, Kısım 3, Sayfa Nu. 467.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Millî Savunma Bakanlığı Tarihçesi, 1974, Kutu Nu. 6, Dosya Nu. 24-2, Fihrist Nu. 1-254.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Millî Savunma Bakanlığı Tarihçesi, 2017, 11. Cilt, Sayfa Nu. 56.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1974, 4. Cilt, Fihrist Nu. 1-56.

ATASE, Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 2'nci Hv. Bkm. Fb. Müdürlüğü Tarihçesi, Hava Kuv. Kom. Tarihçesi, 1976, 3. Cilt, Fihrist Nu. 1-198.

Faruk Yaman Özel Arşivi

Seyit Burhanettin Akbaş Özel Arşivi

Türk Hava Kurumu Arşivi

Türk Hava Kurumu Arşivi, 1946-1952 Yılları Genel Yönetim Kurulu Kararları.

Türk Hava Kurumu Arşivi, 23-24 Mayıs 1940, Büyük Kongre Kararları.

Türk Hava Kurumu Arşivi, 24 Mayıs 1935, Büyük Kongre Kararları.

Türk Hava Kurumu Arşivi, 5 Nisan 1952, Büyük Kongre Kararları.

TBMM Zabıt Cerideleri

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, C 10, İçtima 1, 1 Kasım 1924.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, 2. Dönem, C 32, 19 Mayıs 1927.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre 2, C 10, İçtima 36.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre 5, C 26, İçtima 3, 28.06.1938.

Resmî Gazete

14 Nisan 1925.

15 Temmuz 1938.

Sürelî Yayınlar

"*İstiklal Savaşı'nda Türk Havacılığı*", Hava Mecmuası, No.: 186, 25 Mayıs 1957, s. 18, 19.

Abidin Daver, "*Hava Bayramı'nın Büyük Manası*", Cumhuriyet, 16 Mart 1937, s. 1, 3.

Akşam Gazetesi, 8 Ekim 1926.
Akşam Gazetesi, 4 Ağustos 1931.
Akşam Gazetesi, 27 Haziran 1932.
Akşam Gazetesi, 28 Ekim 1933.
Akşam Gazetesi, 5 Şubat 1934.
Akşam Gazetesi, 11 Ağustos 1936.
Akşam Gazetesi, 30 Ağustos 1936.
Akşam Gazetesi, 1 Eylül 1936.
Akşam Gazetesi, 27 Aralık 1939.
Akşam Gazetesi, 20 Kasım 1941.
Akşam Gazetesi, 9 Mayıs 1946.
Akşam Gazetesi, 13 Temmuz 1949.
Anadolu Gazetesi, 29 Mayıs 1935.
Cumhuriyet Gazetesi, 8 Ekim 1926.
Cumhuriyet Gazetesi, 1 Eylül 1929.
Cumhuriyet Gazetesi, 22 Ekim 1933.
Cumhuriyet Gazetesi, 6 Şubat 1934.
Cumhuriyet Gazetesi, 26 Haziran 1934.
Cumhuriyet Gazetesi, 18 Ocak 1935.
Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mayıs 1935.
Cumhuriyet Gazetesi, 2 Mart 1937.
Cumhuriyet Gazetesi, 5 Mart 1937.
Cumhuriyet Gazetesi, 30 Ekim 1937.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 6 Ekim 1926.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 9 Ekim 1926.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 28 Ocak 1929.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 10 Ekim 1930.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 1 Eylül 1931.
Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 29 Ekim 1933.
İkdam Gazetesi, 8 Şubat 1914.
İkdam Gazetesi, 8 Ekim 1926.
İkdam Gazetesi, 27 Aralık 1939.
Kayseri Vilayet Gazetesi, 14 Haziran 1926.
Kayseri Vilayet Gazetesi, 7 Ekim 1926.
Kayseri Vilayet Gazetesi, 17 Mayıs 1928.
Kayseri Vilayet Gazetesi, 1 Eylül 1932.
Kurun Gazetesi, 30 Eylül 1936.
Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926.
Milliyet Gazetesi, 23 Ağustos 1952.
Sabah Gazetesi, 9 Şubat 1914.
Sabah Gazetesi, 14 Mayıs 1914.
Son Saat Gazetesi, 8 Ekim 1926.

Peyam Gazetesi, 6 Şubat 1914.
Tanin Gazetesi, 13 Aralık 1909.
Tanin Gazetesi, 11 Şubat 1914.
Tanin Gazetesi, 12 Mart 1914.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 11 Aralık 1909.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 13 Aralık 1909.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 15 Aralık 1909.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 19 Ocak 1914.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 20 Ocak 1914.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 8 Şubat 1914.
Türk Hava Mecmuası, “*Kayseri Tayyare Fabrikasının Küşat Merasımı*”, s. 4, 5.
Ulus Gazetesi, 1 Mayıs 1935.
Ulus Gazetesi, 4 Mayıs 1935.
Ulus Gazetesi, 10 Temmuz 1935.
Ulus Gazetesi, 12 Temmuz 1935.
Ulus Gazetesi, 9 Ağustos, 1935.
Ulus Gazetesi, 10 Ağustos 1935.
Ulus Gazetesi, 13 Ağustos 1935.
Ulus Gazetesi, 17 Ağustos 1935.
Ulus Gazetesi, 30 Eylül 1935.
Ulus Gazetesi, 30 Ekim 1935.
Ulus Gazetesi, 24 Kasım 1935.
Ulus Gazetesi, 30 Ocak 1936.
Ulus Gazetesi, 1 Eylül 1936.
Ulus Gazetesi, 1 Kasım 1936.
Ulus Gazetesi, 30 Ekim 1938.
Ulus Gazetesi, 6 Kasım 1938.
Ulus Gazetesi, 12 Kasım 1938.
Ulus Gazetesi, 16 Kasım 1938.
Ulus Gazetesi, 21 Ekim 1939.
Ulus Gazetesi, 21 Kasım 1939.
Ulus Gazetesi, 27 Aralık 1939.
Ulus Gazetesi, 19 Eylül 1940.
Ulus Gazetesi, 5 Ekim 1940.
Ulus Gazetesi, 22 Ağustos 1941.
Ulus Gazetesi, 19 Kasım 1941.
Ulus Gazetesi, 20 Kasım 1941.
Ulus Gazetesi, 18 Aralık 1941.
Ulus Gazetesi, 16 Şubat 1942.
Ulus Gazetesi, 26 Aralık 1942.
Ulus Gazetesi, 9 Şubat 1943.
Ulus Gazetesi, 15 Şubat 1943.

Ulus Gazetesi, 9 Mayıs 1946.
Ulus Gazetesi, 14 Eylül 1947.
Ulus Gazetesi, 13 Temmuz 1949.
Vakit Gazetesi, 27 Aralık 1939.
Vakit Gazetesi, 20 Kasım 1941.
Vakit Gazetesi, 9 Mayıs 1946.
Vakit Gazetesi, 14 Eylül 1947.

Ansiklopediler

Kültür Ansiklopedisi, Morpa Kültür Yayınları, C 10, İstanbul, 2004, s. 185.

Kültür Ansiklopedisi, Morpa Kültür Yayınları, C4, İstanbul, 2004, s. 142.

Kültür Ansiklopedisi, Morpa Kültür Yayınları, C 8, İstanbul, 2004, s. 172.

Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi, C 2, Meydan Yayınevi, İstanbul, 1969, s. 523.

Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi, Sabah Yayınları, C 20, İstanbul, 1992, s. 475.

Yeni Türk Ansiklopedisi, Ötüken Neşriyat, C 12, İstanbul, 1985, s. 4423.

Telif ve Tetkik Eserler

Adıgüzel, M. Bahattin, *Gökteki Venüs: Emrullah Ali Yıldız*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No.: 8, Ankara, 2007.

Adıgüzel, M. Bahattin, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2006.

Akgün, Seçil Karal ve Uluğtekin, Murat, “*Kuruluşunun İlk Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)*”, Cumhuriyet’in 80. Yılına Armağan, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2004.

Albayrak, Muzaffer, *10 Ağustos Conkbayırı Süngü Hücumu*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Yayınları, Çanakkale, 2015.

Arit, Fikret, *Aldarımı Göklere Yazdırdılar*, Baha Matbaası, İstanbul, 1964.

Armaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Genişletilmiş 11. Baskı, C 1-2: 1914-1995, Alkim Yayınevi, İstanbul, 1999.

Atabey, Figen, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014.

Atatürk, Mustafa Kemal, *Nutuk*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

Atatürk'ün Bütün Eserleri, 3. Baskı, C 17, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2003.

Atatürk'ün Bütün Eserleri, C 27, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2010.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006.

Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006.

Atatürkçülük, Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, Millî Eğitim Basımevi, 1988.

Atay, Falih Rıfkı, Çankaya, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2009.

Aydar, Orhan, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.

Aydemir, Şevket Süreyya, İkinci Adam, C 2, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1967.

Aydemir, Şevket Süreyya, *Tek Adam*, 18. Basım, C 1, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1999.

Aydemir, Şevket Süreyya, *Tek Adam*, C 2, Remzi Kitabevi, Ankara, 1966.

Batur, Zübeyir, *Gökyüzü Savaşçıları Dünya-Türk Havacılık Tarihi*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2019.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Atatürk Hayatı ve Eseri, Doğumundan Samsun'a Çıkışına Kadar*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1990.

Belen, Fahri, *Atatürk*'ün Askerî Kişiliği, Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1963.

Besbelli, Saim ve Göymen, İhsan, *Türk İstiklal Savaşı Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C 5, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1964.

Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harekâtı, C 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969.

Borak, Sadi, *Bilinmeyen Yönleriyle Atatürk*, Akşam Kitap Kulübü Serisi, Bahar Matbaası, İstanbul, 1966.

Borlat, Barış (ed.), *Askerî Kayıtlara Göre Çanakkale Cephesi'nde 19 Mayıs 1915 Türk Taarruzu*, C 2, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2020.

Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri 02.08.1914-02.11.1914, C 1, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2019.

Dervişoğlu, M. Fatih, *Bir Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2007.

Engin, Vahdettin ve Albayrak, Muzaffer, *Tarihin Akışını Değiştiren Savaş Çanakkale 1915*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 2016.

Erickson, Edward J., *Gelibolu Osmanlı Harekâtı*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Çeviren: Orhan Düz, İstanbul, 2015.

Erikan, Celal, *Komutan Atatürk*, 3. Baskı, C 1-2, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001.

Fırtına, H. İbrahim, *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009.

Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık, Hava Kuvvetleri Basımevi, 2020.

Goloğlu, Mahmut, *Millî Mücadele Tarihi IV*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010.

Gökçen, Sabiha, *Atatürk'le Bir Ömür*, (haz. Oktay Verel), Altın Kitaplar Yayınevi, İstanbul, 2007.

Gönüllerden Göklere, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2005.

Görgülü, İsmet, *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922 Balkan Birinci Dünya ve İstiklal Savaşı*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2014.

Gülten, Zeynep, *Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOM-TAŞ'tan 1926 2'nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına 2001*, Hava Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2002.

Gürer, Cevat Abbas, *Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, (drl. Turgut Gürer), Gürer Yayınları, İstanbul, 2007.

Gürer, Turgut, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, 4. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019.

Hall, Richard C., *Balkan Savaşları 1912-1913 I. Dünya Savaşı'nın Provası*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003.

Havacılık Tarihi Balon Tayyare, Türk Tayyare Cemiyeti, Ankara, 1930.

Havacılık Tarihinde Yeşilköy, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Yayın No.: 15, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2010.

Havacılık ve Türk Hava Kurumu, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları: 6, Ankara, 2006.

Higham, Robin, *Hava Gücü Özlü Bir Tarih*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1983.

Hürkuş, Vecihi, *1915-1925 "Havalarıda" Vecihi Hürkuş Tayyareci, Mühendis*, 3. Baskı, TVHMD, İstanbul, 2008.

Hürkuş, Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2020.

İğdemir, Uluğ, *Atatürk'ün Yaşamı*, 1. Cilt 1881-1918, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

İlmen, Süreyya, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947.

İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat-15 Mayıs 1914, haz. Şefik Memiş, Fatih Türkyılmaz, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, İstanbul, 2021.

Kansu, Yavuz-Şensöz, Sermet-Öztuna, Yılmaz, *Havacılık Tarihinde Türkler I*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2006.

Kapucu, Davud ve Korkmaz, Erdal *Osmanlıdan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, Ankara, 2020.

Kaymaklı, Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C 2, Kültür Ofset, Ankara, 1997.

Keyüsk, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

Kilimci, Perihan, *Atatürk Dönemi'nde (1923-1938) Türk Askerî Havacılığı*, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 2004.

Kinross, Lord, *Atatürk Bir Millet'in Yeniden Doğuşu*, 25. Baskı, (çev. Necdet Sander), Altın Kitaplar, İstanbul, 2013.

Kline, Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Havaş Yayınları, İstanbul, 2002.

Kocatürk, Utkan, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, 3. Baskı, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2015.

Kocatürk, Utkan, *Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1992.

Koçak, Cemil, *Türk Alman İlişkileri (1923-1938) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askerî ve Ekonomik İlişkiler*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.

Kurt, Deniz ve Korkmaz, Erdal, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C 1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C 2, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C 3, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C 4, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C 5, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.

Kutay, Cemal, *Trablusgarb'da Bir Avuç Kahraman*, Posta Kutusu Yayınları, İstanbul, 1978.

Lewis, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, 3. Baskı, (çev. Metin Kıratlı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

Mango, Andrew, *Atatürk Modern Türkiye'nin Kurucusu*, 9. Baskı, (çev. Füsün Doruker), Remzi Kitabevi, İstanbul, 2012.

Oral, Atilla, *Nuri Killigil*, Demkar Yayınevi, İstanbul, 2016.

Özcan, Azmi, "Çanakkale Savaşlarını Hazırlayan Siyasi ve Jeopolitik Arka Plan" Mustafa Demir (ed.), Çanakkale Savaşları Tarihi, Cilt IV, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008, s. 1864-1867.

Özdemir, Yaşar, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981.

Özkurt, Fatih, *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Askerî Manevra ve Tattikatlar (1909-1938)*, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2007.

Por, Raşit, *Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı Tarihçesi*, Kayseri, Haziran 1983.

Sanders, Liman Von, *Türkiye'de Beş Yıl*, 6. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

Saral, Muhterem, Orhon, Alpaslan ve Erkal, Şükrü, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, C 5, Kitap 1, 2. Baskı, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2019.

Saral, Muhterem, Orhon, Alpaslan ve Erkal, Şükrü, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-9 Ocak 1916)*, C 5, Kitap 3, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 2012.

Selek, Sabahattin, *Anadolu İhtilali*, C 2, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2010.

Selek, Sabahattin, İsmet İnönü *Hatıralar*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2014.

Soyak, Hasan Rıza, *Atatürk'ten Hatıralar*, 10. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2019.

Şapolyo, Enver Behnan, *Kemal Atatürk ve Millî Mücadele Tarihi*, Berkalp Kitabevi, Ankara, 1944.

Şıvgın, Hale, *1911-1912 Trablusgarp Savaşı*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006.

T.C. Genelkurmay Başkanlığı, "*Türk İstiklal Savaşı 2. Cilt Batı Cephesi 1'inci Kısım*", Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999.

Tanman, Sıtkı, *Türk Havacılık Tarihi (1918-1923)*, C 2, 2. Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953.

Tayhani, İhsan, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001.

Turan, Şerafettin, İsmet İnönü *Yaşamı, Dönemi ve Kişiliği*, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 2000.

Turgut, Hulusi, *Atatürk'ün Sırdaşı Kılıç Ali'nin Anıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005, s. 82-95.

Turgut, Serdar, *Demokrat Parti Dönemi'nde Türkiye Ekonomisi*, Adalet Matbaacılık, Ankara, 1991.

Türk Devrimi ve Kurtuluş Savaşı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.

Türk İstiklal Harbi 2'nci Cilt Batı Cephesi 1'inci Kısım, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999.

Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, II'nci Cilt, 1'inci Kısım, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1994.

Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, II'nci Cilt, 3'üncü Kısım, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1999.

Türk İstiklal Harbi, Doğu Cephesi (1919-1921), III'üncü Cilt, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1995.

Türk İstiklal Harbi, Güney Cephesi, IV'üncü Cilt, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2009.

Türk İstiklal Savaşı, Cilt III, Doğu Cephesi (1919-1921), C 3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1995.

Türk İstiklal Savaşı Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C V, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmî Yayınları, Seri No.: 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964.

Türk İstiklal Savaşı, C VII, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), C 7, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmî Yayınları, Seri No.: 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1975.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920), C 3, Kısım 6, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1996.

Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci Kongre Zabıtları 27-28 Teşrinisani 1932, Ankara: Hâkimiyet-i Milliye Matbaası, 1932.

Türk Tayyare Cemiyeti Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi, Ankara, 1932.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, Ankara Matbaası, 1925.

Vecihi Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Yayınları, İstanbul, 2008.

Verel, Oktay, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C 1*, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985.

Verel, Oktay, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C 2*, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985.

Von, Kress, *Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk*, (çev. Tahir Balaban), Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007.

Wallach, Jehuda, *Bir Yardımın Anatomisi*, (çev. Fahri Çeliker), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985.

Yalçın, Durmuş, Akbıyık, Yaşar, Özkaya, Yücel, Bozkurt, Gülnihal, Akbulut, Dursun Ali, Tokgöz, Erdinç, Turan, Refik, Köstüklü, Nuri, Balcıoğlu, Mustafa, Tural, Mehmet Akif, Eraslan, Cezmi ve Avcı, Cemal, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, Cilt 1*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2012.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, 3. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019.

Yavuz, İsmail, *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)*, 11. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020.

Yıldız, Gültekin (ed.), *Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013

Yücel, Fikret, *Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşme Öyküsü*, Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı Yayınları, Ankara, 2015.

Makaleler

Akman, Erdoğan, “Birinci ve İkinci İnönü Savaşlarının Sovyet Rusya Basımında Yansımaları”, *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 3, S 4, 2014, s. 37-55.

Akpınar, Deniz, “Kayseri Tayyare Fabrikası”, *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, S 31, Yıl 10, Eylül 2017, s. 203-233.

Altuncuoğlu, Neslihan, “Türkiye Cumhuriyeti'nin 28 Ekim 1927 Tarihli İlk Genel Nüfus Sayımına Göre Kayseri'nin Demografik Yapısı”, *International Social Sciences Studies Journal*, Vol: 6, Issue: 69; s. 3836-3849.

Altuncuoğlu, Neslihan-Saydan, İmren Aydın, “Kayseri Vilayet Gazetesi Ekseninde Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Kayseri'de Zafer Bayramı Kutlamaları”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S 39, Yıl: 2015/2, s. 145-162.

Aslan, Demo Ahmet “Tayyare Cemiyetinin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 14, S 3, Yıl 2014, s. 141-150.

Aydın, Abdurrahim Fahimi, “Tayyareden Uçağa: Millî Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S 31, Güz 2011, s. 51-84.

B. O. Celal, “Ankara Tayyare Abidesi Münasebeti ile”, *Mimar*, Sene 2, S 2, Şubat 1932, s. 33-34.

Balci, Meral ve Karadeniz, Yeşim, “Cumhuriyet Modernleşmesinin Genç Kadın Pilotu: Sabiha Gökçen”, *Marmara Üniversitesi Kadın ve Toplumsal Cinsiyet Araştırmaları Dergisi*, C 2, S 1, 2018, s. 1-7.

Bocutoğlu Ersan ve Dinçaslan, Mehmet, “1925-1950 Dönemi'nde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S 7, 2014, s. 157-173.

Deniz, Muzaffer, “Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)”, *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 2, S 1, Haziran 2018, s. 120-132.

Dervişoğlu, Fatih, “İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: TOMTAŞ”, *Cumhuriyet International Journal of Education (CIJE)*, C 3, S 3, 2014, s. 68-82.

Doğanay, Rahmi, “Büyük Taarruz’da Türk Havacılığı”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 13, S 1, Elâzığ, 2003, s. 375-388.

Erdoğan, Haşim ve Öz, Enes “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Kayseri’de Teknik Anlamda Bir Girişim: Kayseri Uçak Fabrikası”, *Turan Stratejik Araştırmalar Dergisi*, C 8, S 32, Sonbahar 2016, s. 158-169.

Erenli, Muhterem, “Atatürk ve Havacılık”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 2, S 4, Kasım 1985, s.215-244.

Eroğlu, Hamza, “İsmet İnönü ve I. ve II. İnönü Muharebelerinin İçerde ve Dışarda Etkileri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S 2, C 4, Kasım 1985, s. 65-84.

Hodancı, Yağmur ve Kapıcı, Hikmet Zeki, “Millî Korunma Kanunu’nda 1946 ve 1954 Değişiklikleri”, *Uluslararası Sosyal Bilimler Akademi Dergisi*, Yıl 2, S 3, Haziran 2020, s. 6-25.

Kalyon, Levent, “Truman Doktrini Üzerine Bir Analiz”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, C 6, S 11, 2010, s. 7-26.

Karacagil, Kürşad, “Balkan Savaşlarında Osmanlı Devleti’nde Havacılık Faaliyetleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S 200, Ekim 2012, s. 73-90.

Karadoğan, Umut Cafer, “Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Dönemi’nde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 34, S 98, Bahar 2018, s. 127-180.

Keskin, Mustafa, “Millî Mücadele’de Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S 2, Kayseri, 1988, s. 215-222.

Kurt, Deniz ve Korkmaz, Erdal, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)” *Savunma Bilimleri Dergisi*, C 17, S 2, Kasım 2018, s. 207-251.

Kurt, Emin, “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S 365, Haziran 2010, s. 46-60.

Kurt, Emin, “Türk Havacılarının Millî Mücadele’ye Katılma Girişimi: Maltepe Firarı (7 Haziran 1920)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 60, Bahar 2017, s. 119-141.

Özalp, Mustafa, “Fayda ve Zararlar: Çıkmakla Kalmak Arasında Türkiye-NATO İlişkileri”, *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C 3, S 2, Aralık 2018, s. 404-421.

Özcan, Azmi, “Çanakkale Savaşlarını Hazırlayan Siyasi ve Jeopolitik Arka Plan”, Mustafa Demir (ed.), *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C IV, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008, s. 1864-1867.

Özlu, Hüsnü, “*Türkiye’de Savunma Sanayi Gelişim Tarihi İçinde Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumunun Kuruluş Dönemi Faaliyetlerinin Analizi*”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, C 18, S 1, Mayıs 2019, s. 177-216.

Özlu, Zeynep, “*Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Hava Sahası Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Olarak Sivil Toplumun Örgütlenmesi: Türk Tayyare Cemiyeti Kongrelerine Bir Bakış (1926)*”, *Atatürk Haftası Armağanı*, ATA-SE Daire Başkanlığı Yayını, S 45, Kasım 2018, s. 1-27.

Öztürk, Tekin, “*Atatürk ve Havacılık*”, *Atatürk Haftası Armağanı*, ATA-SE Daire Başkanlığı Yayını, S 45, Kasım 2018, s. 111-121.

Öztürk, Yücel, “*Tayyare Cemiyetinin Havacılığı Geliştirme Faaliyetleri: Tayyarelere İsim Verme Törenleri*”, *Ankara Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S 61, Aralık 2018, s. 113-132.

Sayılr, Burhan, “*30 Ağustos Zafer Bayramı Kanunu, İlk Zafer Bayramı Kutlaması ve Büyük Taarruz ile İlgili Bazı Bilgiler*”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, S 16, Yıl 12, Bahar 2014, s. 89-114.

Şehidoğlu, Süreyya H., “*İstiklal Savaşı’nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağıışı*”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 8, S 24, Temmuz 1992, s. 601-604.

Şahin, Hülya, “*Atatürk, Cumhuriyet ve Türk Ordusu*”, *Erdem Dergisi*, C 11, S 32, Ankara 1998, s. 587-620.

Taşdemir, Serap, “*Ayvalık Halkının Türk Tayyare Cemiyetine Desteği: Güzel Ayvalık Tayyaresi*”, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl 6, S 11, Bahar 2010, s. 65-85.

Tekin, Abdullah Sami, “*Trablusgarp Harbi ve Havacılık Tarihinde İlkler*”, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, C 3, S 2, Yıl 2020, s. 16-29.

Türkmen, Zekeriya, “*30 Ekim 1918 Tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması’na Göre Türk Ordusunun Kuruluş ve Kadrosuna Bir Bakış*”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, S 11, 2000, s. 615-632.

Uzunkaya, Seçil Şenel, “*İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye Ekonomisi ve Marshall Planı’nın Ekonomiye Etkileri*”, *Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, C 1, S 3, 2019, s. 176-185.

Yalçın, Osman, “*Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası*”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 26, S 78, 2010, s. 561-588.

Yalçın, Osman, “*Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı*”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı (Çanakkale Muharebeleri, 100. Yıl Özel Sayısı)*, Yıl 13, S 18, Bahar 2015, s. 349-383.

Yalçın, Osman, “*Filistin Cephesi Türk Hava Harekâtı*”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S 55, Erzurum, 2016, s. 575-595.

Yalçın, Osman, “Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşı'na Etkisi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 59, Güz 2016, s. 181-236.

Yalçın, Osman, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, *Akademik Bakış*, C 6, S 11, Kış 2012, s. 267-291.

Yalçın, Osman, “Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 44, Güz 2009, s. 743-769.

Yalçın, Osman, “Mütareke Dönemi Türk Askerî Havacılığı”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S 20, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012, s. 71-95.

Yalçın, Osman, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayisi Kurulmasına Tesirleri”, *Akademik Bakış*, C 3, S 6, Yaz 2010, s. 191-212.

Yalçın, Osman, “Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda İki Önemli Gelişme: Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu”, *Turkish Studies*, C 6, S 2, 2011, s. 1033-1062.

Yalçın, Osman, “İkinci Dünya Savaşı'nda İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S 47, Bahar 2011, s. 701- 731.

Yaman, Ahmet Emin, “Kurtuluş Savaşı Basımında Büyük Zafer”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 19, S 30, 1997, s. 239-271.

Yaşar, Selman, “Büyük Taarruz'da Türk Havacıları”, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 1, S 2, s. 77-85.

Yıldız, Özgür, “II. Dünya Savaşı'na Genel Bir Bakış”, *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 6, S 12, 2019, s. 61-75.

Yüceer, Saime, “Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü”, *Atatürkçü Bakış*, Yıl 2, C 2, S 3, 2004, s. 7-42.

Bildiriler

Akgül, Suat, “İstiklal Savaşı'nda Zafere Giden Yolda Hava Keşif Raporlarının Önemi”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Akgül, Suat, “Millî Mücadele'de Kayseri ve Civarında Askerî Faaliyetler ve Lojistik”, *II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 1998)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi, Kayseri, 1998.

Avcı, Cenk, “Çanakkale Hava Savaşlarında Gerçekleşen İlkler, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Aydın, İmren, “*Türk Tayyare Cemiyetine Yapılan Uçak Bağışları ve Pınarbaşı Tayyaresine Ad Konma Merasimi (Kayseri Örneği)*”, I. Pınarbaşı (Aziziye) Sempozyumu, Kayseri, 10-12 Mayıs 2018.

Beyoğlu, Süleyman, “*Türk Havacılığının Doğuş Yılları*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Bozkurt, Abdurrahman, “*Millî Mücadele Dönemi’nde İtilaf Devletleri ile Türkiye Büyük Millet Meclisi Arasında Hava Sahası Tartışmaları*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Çetin, Sabit, “*Büyük Taarruz’da Türk Hava Kuvvetleri*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Çetinkaya, Y. Doğan, “*İstiklal Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri*”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Doğanay, Rahmi, “*Büyük Taarruz’da Türk Hava Kuvvetlerinin Faaliyetleri ve Havacıların Rolü*”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Erat, Muhammet, “*Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Erdoğan, Abdullah, “*II. Dünya Savaşı Sürecinde Yaşanan Ekmek Karnesi Uygulaması (1942-1946)*”, *Uzbek 2020 3. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi*, Tam Metin E-Kitabı, Kayseri, 2020, ISBN: 978-625-400-229-8.

Gürer, Bahadır, “*Türk Havacılığında En ve İlklerin Tek Adamı: “Vecihi Hürkuş”*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Keleşoğlu, Erhan, “*Kafkas Cephesi’nde Hava Harekâtı*”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Keser, Ulvi, “*Türkiye’nin İlk Havacılık Kitabı Vesait-i Tayeran ve Mithat Tuncer Bey Üzerine Bir Değerlendirme*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Korkmaz, Erdal, “*Sakarya Meydan Muharebesi’nde Türk Hava Kuvvetleri*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Kurt, Emin, “*Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar*”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Özgiray, Ahmet, “*Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarı*”, *I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (11-12 Nisan 1996)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları, No.: 1, Kayseri, 1997.

Özlu, Hüsnü “*Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayisinde Resmî ve Yarı Resmî Teşebbüsler (1925-1950)*”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Şimşek, Olcay, “*Kafkas Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Taşdemir, Serap, “*Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model: Sabiha Gökçen*”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Tayhani, İhsan, “*Türk Hava Sanayisinde Özel Girişimler: Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ*”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Türkmen, Zekeriya, “*Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış*”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Ünalp, F. Rezzan, “*İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihî Gerçek*”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Yalçın, Osman, “*Atatürk’ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Dönemi’nde Türk Hava Kuvvetleri*”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Yalçın, Osman, “*Türk Hava Ordusunun Mümtaz Subaylarından Pilot Binbaşı Fazıl Bey*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Yalçın, Osman-Alp, Hayrünnisa, “*Birinci Dünya Savaşı’nda Filistin Cephesi’nde Hava Harekâtı*”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 1911-1923*, İstanbul, 13-14 Aralık 2012, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2015.

Yavuz, İsmail, “1923’ten 2010’a Türkiye’de Uçak İmalat Tarihi”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Yeniçeri, Özcan (ed.), “Birinci Dünya Savaşı’nın Türkiye Yönünden Sonuçları”, 100. Yılında Birinci Dünya Savaşı, Kripto Yayınları, Ankara, 2016.

Yıldırım, Ceylin, “Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebelerinde Hava Gücü”, 100. Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu 28-29 Nisan 2015, Harp Akademisi Basımevi, İstanbul, 2015.

Yıldız, Özgür, “Arşiv Belgeleri Işığında Junkers Uçak Şirketinin Türk Hava Faaliyetlerindeki Yeri”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2013.

Tezler

Agbili, Farag, *Trablusgarp’ın İtalya Tarafından İşgali ve Osmanlı Devleti’nin Tutumu*, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karabük, 2019, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Akdağ, Özgür, *Cevat Abbas Gürer (Hayatı, Askerî ve Siyasi Faaliyetleri)*, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muğla, 2020, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Akdemir, Yılmaz, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Akdoğan, Mahmut, *Türk Tayyare Cemiyeti*, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 1993, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Aydın, Salim, *Osmanlı Basınında Balkan Savaşları (1912-1913)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2012, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Canlı, Aykut, *Osmanlıdan Cumhuriyet’e Askerî ve Sivil Havacılık Eğitimi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2019, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Çak, Seza Oğuz, *Türk Havacılığı ve Kayseri Uçak Fabrikası*, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van, 2019, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Dağlı, Erkan, *Atatürk Dönemi Alman Büyükelçileri 1923-1938*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2013, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Demir, Osman, *Türk Havacılığında Vecihi Hürkuş ve Önemi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2016, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Akpınar, Deniz, *Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Kayseri'nin İdari ve İktisadi Gelişimi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2013, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Genç, Özgür, *Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Güngör, Mehmet, *Cumhuriyet'in Kuruluşundan Bugüne Yerli Uçak Üretimi ve Hava Yolu Taşımacılığı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Kapucu, Davud, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2019, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Konukçu, Celal Kürşat, *Türk Hava Sanayisi Tarihi (1912-1959)*, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Diyarbakır, 2005, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Kurt, Emin, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Orhan, Müge, *Osmanlı Arşiv Vesikalarına Göre Trablusgarp Harbi*, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 2010, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Özgüldür, Yavuz, *1923-1945 Dönemi Türk-Alman İlişkileri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1991, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Sarıkaya, Cevat, *Tarihî Gelişimi İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze, 2005, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Sarısır, Serdar, *Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayisi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 1998, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Sezgin, Birsen, *Türk Havacılık Tarihinde Tayyare Mecmuası (1924-1926)*, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2020, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Tatar, Cengiz, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Millî Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar, 2018, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Tavukçu, İbrahim, *Millî Mücadele'de İnönü Muharebeleri*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2019, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Uçar, Emre, *Türk Havacılık Sanayisinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale, 2008, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Yalçın, Osman, *Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Zeyrek, Suat, *Birinci Balkan Yenilgisinin İç ve Dış Sebepleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

DİZİN

A

- A-20 v, 160, 208, 211, 222, 235, 245, 337
AEG 58, 85, 92, 152
Alay 63, 98, 222
Albatros 66, 67, 69, 72, 81, 87, 89, 94, 100
Alman v, xiii, 31, 44, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 64, 66, 71, 72, 73, 77, 79, 80, 82, 84, 85, 103, 112, 151, 152, 153, 157, 158, 164, 175, 187, 190, 191, 193, 194, 197, 201, 207, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 223, 224, 225, 235, 240, 250, 257, 258, 270, 275, 284, 286, 288, 289, 307, 311, 316, 317, 338, 367
Ankara xv, 27, 28, 29, 30, 33, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 48, 49, 50, 51, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 66, 69, 72, 73, 76, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 107, 111, 112, 114, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 127, 129, 131, 133, 134, 136, 139, 140, 144, 146, 147, 151, 153, 154, 158, 163, 168, 169, 170, 177, 178, 182, 183, 184, 187, 191, 192, 196, 202, 210, 216, 218, 219, 223, 229, 248, 249, 250, 256, 262, 272, 274, 288, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 358, 363
askerî havacılık v, 33, 34, 43, 44, 283
Atatürk, Mustafa Kemal ix, xi, xiv, 28, 30, 32, 37, 38, 42, 45, 50,

- 61, 69, 82, 85, 87, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 129, 130, 131, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 190, 210, 212, 215, 222, 225, 226, 236, 237, 238, 248, 249, 250, 260, 261, 262, 273, 285, 286, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 311, 312, 313, 315, 316, 317
atölye 133, 191

B

- bağış 39, 50, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 130, 131, 132, 135, 149, 283
bakım ve onarım 54, 55, 149, 275, 279, 286
Balkan 34, 42, 45, 46, 47, 48, 50, 55, 56, 148, 190, 248, 283, 284, 306, 311, 316, 318
balon 28, 29, 30, 33, 34, 37, 57, 67, 177, 283
Barker 264, 265
Behçet Bey 92, 93, 97
Birinci Dünya Savaşı ix, xiii, xiv, 29, 30, 33, 35, 52, 55, 56, 57, 60, 61, 66, 69, 76, 84, 85, 87, 88, 94, 108, 148, 150, 151, 157, 190, 283, 284, 285, 308, 311, 313, 315, 316
Blenbeim 247, 248
Bomba 274, 281

Bristol 41, 44, 242, 247, 248, 249
bröve 143, 145

C

Cemiyet şubesi 123
Cevat Abbas Bey 112, 118, 119,
120, 123, 151, 190, 306, 316
Compagnie Franco-Roumaine 153
Curtiss Hawk Uçağı v, 226, 227,
228, 338
Curtiss-Wright 223, 224, 225, 235,
286, 364

D

Demirağ, Nuri v, xiv, 112, 153, 154,
155, 156, 274, 305, 315
deniz uçağı 53, 56, 60, 62, 64, 66,
67, 68, 77, 78, 93, 94, 103,
154
Dessau 153, 157, 159, 166, 174,
207, 216
düşman uçağı 63, 64, 67, 68, 70, 72,
75, 80

E

Edremit 50, 128
eğitim v, xi, 34, 40, 41, 44, 53, 88,
103, 107, 117, 124, 125, 127,
139, 142, 154, 175, 178, 183,
216, 225, 241, 260, 267, 275,
277, 279, 280, 288
Etimesgut 115, 121, 133, 134, 143,
145, 255, 274, 286, 317

F

F-13 v, 171, 172, 183, 184, 208,
212, 229, 235, 245

fabrika v, 112, 133, 151, 153, 154,
158, 159, 160, 174, 182, 185,
190, 191, 194, 202, 214, 227,
245, 274, 275

Fazıl 33, 47, 60, 70, 76, 81, 95, 98,
101, 102, 103, 118, 127, 315

Fesa Bey 58

filo 77, 78

Fledgling v, 225, 229, 236, 241,
245, 246, 247

Franco-Roumaine 152, 153, 223

G

G-9 237, 246

G-23 166, 183, 184, 205, 208, 235

G-24 170, 171, 172

Gazi ix, xi, xiv, 38, 99, 109, 111,
122, 125, 130, 140, 142, 143,
146, 148, 190, 198, 203, 204,
308, 316, 318

Gotha v, 53, 64, 66, 93, 240, 241,
242, 243, 244, 245, 286, 341

Gökçen, Sabiha 113, 136, 139, 140,
143, 248, 249, 310, 315

gösteri uçuşları 47, 123

gövde 34, 86, 89, 146, 171, 173,
277

H

Hakkı Bey 48, 50, 51, 222

hangar 44, 101, 133, 181, 237, 238,
241, 276

Hava Alanı 68, 78, 80, 115

hava birlikleri 55, 79, 82

Havacılık xiv, xv, 27, 29, 30, 31, 32,
33, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43,
45, 46, 47, 50, 55, 56, 59, 61,
69, 75, 76, 84, 85, 86, 88, 94,
97, 98, 101, 103, 104, 105,
106, 108, 110, 114, 116, 122,
124, 129, 132, 134, 136, 137,
138, 139, 140, 147, 148, 149,

151, 153, 154, 155, 156, 157,
158, 237, 248, 249, 257, 260,
261, 267, 268, 271, 275, 282,
289, 305, 306, 307, 308, 310,
311, 312, 313, 314, 315, 316,
317, 318

Havacılık sanayisi 249

Hava Kurumu xv, 27, 28, 103, 112,
116, 118, 120, 121, 124, 130,
131, 132, 133, 134, 135, 137,
139, 140, 142, 145, 146, 147,
153, 154, 155, 255, 260, 261,
266, 267, 268, 269, 270, 271,
272, 273, 286, 288, 301, 304,
306, 308, 309, 313, 317

Hava Kuvvetleri v, xv, 27, 33, 37,
38, 40, 44, 46, 49, 55, 58, 61,
63, 69, 72, 82, 84, 87, 88, 97,
98, 99, 100, 101, 103, 108,
111, 112, 118, 127, 148, 149,
154, 169, 178, 191, 215, 235,
249, 259, 268, 274, 275, 276,
277, 278, 279, 280, 281, 300,
306, 307, 310, 311, 313, 314,
315, 316

Hava Kuvvetleri Komutanlığı v, xv,
27, 37, 44, 49, 58, 63, 69, 72,
82, 88, 98, 99, 100, 111, 112,
149, 191, 249, 275, 276, 277,
278, 279, 281, 300, 306, 307,
313, 314, 315, 316

Hava Kuvvetleri Müfettişliği 100
hava meydanı 85, 184, 209, 224,
225, 284

hava muharebesi 63, 73, 75, 82

Havilland 89, 98, 250

Hawk v, 225, 226, 227, 228, 229,
235, 241, 245, 338

I

I. Dünya Savaşı 46, 306

İ

İkmal v, xix, 53, 79, 88, 163, 206,
210, 231, 232, 233, 234, 245,
274, 275, 276, 277, 287, 288,
289, 306, 308, 356

İnönü, İsmet 92, 93, 94, 95, 96, 99,
100, 102, 119, 120, 125, 129,
130, 139, 149, 154, 191, 192,
198, 203, 204, 212, 217, 224,
225, 250, 251, 255, 259, 262,
273, 308, 311, 313

İstiklal Harbi xix, 50, 86, 88, 89,
90, 91, 93, 94, 97, 99, 100,
101, 108, 109, 110, 148, 190,
191, 274, 284, 301, 305, 306,
308, 309, 312, 313, 314

İzmir xiii, 50, 84, 86, 91, 103, 126,
127, 140, 141, 154, 168, 268

J

Junkers v, 103, 111, 112, 118, 126,
151, 152, 153, 156, 157, 158,
159, 160, 161, 162, 163, 166,
169, 173, 174, 175, 176, 177,
178, 180, 183, 185, 186, 187,
190, 191, 192, 193, 194, 196,
197, 201, 205, 206, 207, 208,
209, 210, 211, 212, 213, 214,
215, 216, 217, 218, 219, 220,
222, 223, 224, 225, 229, 235,
258, 285, 286, 316, 332, 336,
337, 357, 358, 359, 361, 362

K

K-30 172, 173

K-39 210

K-45 210

Kahire Seferi 47, 49, 51, 315

kampanya 98

Kayseri ix, xi, xiii, xiv, xv, xix, 58,
88, 107, 112, 124, 125, 126,
128, 140, 141, 147, 148, 151,

152, 153, 155, 157, 158, 159,
163, 166, 170, 174, 182, 183,
190, 191, 193, 194, 195, 196,
199, 200, 202, 203, 204, 206,
207, 208, 213, 215, 216, 218,
219, 220, 222, 223, 224, 225,
226, 227, 228, 229, 235, 236,
237, 238, 240, 241, 242, 244,
245, 246, 248, 249, 250, 251,
252, 254, 255, 256, 257, 258,
259, 260, 262, 263, 266, 271,
272, 274, 275, 276, 278, 286,
287, 288, 302, 303, 308, 310,
311, 312, 313, 314, 315, 316,
317, 318, 328, 329, 332, 335,
337, 346, 351, 353, 354, 355,
358, 360, 368, 369

Kayseri Uçak Fabrikası ii, vi, ix, xi,
xv, 107, 148, 151, 152, 153,
157, 163, 193, 213, 215, 222,
223, 225, 226, 228, 229, 235,
238, 248, 250, 251, 254, 256,
257, 259, 260, 263, 286, 287,
311, 312, 316, 328, 329, 335,
337, 346, 351, 353, 354, 355,
358, 368, 369

keşif uçağı 71, 72, 75, 89, 94, 97,
103, 169

keşif uçuşları 43, 46, 59, 63, 70, 76,
81, 94, 96, 99, 103, 283

Kongre 118, 125, 130, 132, 134,
140, 147, 266, 267, 269, 270,
271, 272, 273, 301, 309

Krohne 193, 213

Kuvayı Havaiye 86, 100, 103

Kuvayı Havaiye Müfettişliği 86,
100, 103

L

Lozan 149, 152, 179

M

Makinist Mektebi 41, 104, 118

Merkez Idare Kurulu 269, 271, 272

meşdan 97, 110, 143, 169, 224

Miles 246, 255, 279, 286

Miles Magister 246, 255, 279, 286

motor 31, 34, 43, 52, 55, 70, 76,
78, 86, 93, 94, 97, 103, 134,
143, 148, 159, 161, 171, 172,
174, 181, 183, 191, 201, 216,
222, 223, 224, 225, 229, 235,
245, 252, 256, 265, 266, 271,
272, 274, 276, 277, 278

Muavenet-i Milliye uçağı 49

muharebe v, 61, 62, 66, 67, 70, 73,
75, 78, 80, 86

Mustafa Kemal ix, xi, xiv, 37, 38,
42, 45, 59, 66, 87, 90, 91, 95,
96, 99, 100, 101, 104, 107,
111, 112, 118, 122, 125, 130,
134, 135, 138, 140, 148, 150,
163, 190, 198, 203, 204, 207,
208, 210, 227, 229, 236, 237,
240, 246, 250, 273, 285, 304,
308, 310

Müdafaa-i Milliye 119, 197, 203

N

nakliye 54, 59, 62, 63, 66, 67, 68,
73, 158, 166, 167, 172, 173,
177, 178, 180, 187, 223, 235,
286

nizamname 118, 125, 260

O

okul 39, 122, 124, 178, 259

Osmanlı xiii, xv, xix, 33, 34, 35, 37,
38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47,
48, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 59,
60, 69, 73, 76, 77, 79, 81, 82,
83, 84, 85, 88, 107, 108, 112,
148, 166, 195, 263, 283, 284,
287, 288, 291, 305, 310, 311,
312, 316, 317

P

- P-24 v, 237, 238, 246
P-24 A 237, 238
P-24 C 238
P-24 G 238, 246
paraşüt 29, 136, 141, 142, 143,
146, 260, 275, 276, 278, 279,
280
Paşa Bölükleri 81, 82, 83, 84
Philipp 191, 218
Pınarbaşı 125, 128, 314
Picardie 33, 37, 38, 107, 285
pilot 33, 34, 35, 40, 43, 44, 46, 47,
48, 49, 50, 52, 53, 56, 64, 78,
89, 93, 101, 103, 118, 122,
124, 129, 135, 143, 144, 153,
155, 162, 168, 169, 172, 173,
175, 176, 178, 179, 180, 181,
182, 183, 223, 255, 260, 275,
277, 278, 283, 284
planör v, 27, 28, 31, 133, 134, 136,
140, 141, 142, 143, 144, 145,
154, 237, 246, 260, 283
Polonya v, 29, 30, 214, 237, 262,
274, 286, 289
Prens Celaledin 41, 48, 49, 50
PZL 237, 238, 239, 240, 241, 246,
286, 339, 340

R

- rasıt 48, 49, 62, 63, 67, 73, 78, 81,
89, 92, 93, 97
Refik 118, 163, 192, 196, 197, 200,
203, 309
Richthofen 193, 194, 213, 214
RSV 181, 182

S

- Sadık Bey 48, 49, 50, 51
Sakarya 95, 96, 97, 98, 99, 100,
109, 314

- Salim Bey 46, 47, 49, 50, 52, 222,
316
Sanayi xiv, 28, 150, 151, 190, 208,
210, 245, 263, 271, 273, 283,
308, 310, 312, 317, 318
savunma v, vi, xi, xiv, 43, 44, 72,
80, 81, 96, 133, 148, 149,
156, 157, 158, 217, 257, 274,
283, 287, 289
Sivil Pilot 92, 97, 106
sözleşme 40, 112, 159, 162, 163,
177, 187, 225, 259, 280, 286
Spit Fayer 244

T

- taarruz 64, 65, 67, 68, 70, 71, 72,
75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83,
92, 93, 94, 96, 99, 101, 289
Tansel, İrfan 244
tarife 168, 169, 180
tayyare v, vi, 29, 39, 40, 41, 42, 44,
47, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60,
62, 63, 64, 66, 67, 68, 70, 71,
72, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80,
81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89,
93, 94, 95, 97, 99, 100, 101,
102, 103, 110, 111, 112, 113,
115, 118, 119, 120, 121, 122,
123, 124, 125, 126, 127, 128,
129, 130, 131, 134, 135, 136,
140, 143, 144, 145, 146, 149,
151, 152, 153, 154, 157, 159,
162, 163, 174, 178, 179, 183,
184, 190, 193, 194, 196, 197,
199, 200, 201, 202, 203, 204,
206, 208, 212, 215, 222, 227,
228, 237, 245, 250, 251, 255,
257, 261, 283, 284, 285, 286,
303, 304, 306, 309, 310, 312,
313, 314, 316, 317, 332, 359
Tayyare xix
Tayyare Bayramı 125, 126, 127
Tayyare Bölükleri 54, 59, 60, 86, 95
tayyare istasyonu 84
tayyare mektebi 39, 44

Tayyare Müfrezesi 89, 103
teknik personel 54, 55, 58, 103
Telefunken 152
Thornburg 264, 265
TOMTAŞ i, iii, v, xix, 151, 152,
153, 157, 163, 165, 166, 190,
194, 200, 202, 206, 207, 208,
209, 210, 211, 214, 215, 216,
217, 218, 222, 246, 286, 306,
310, 311, 312, 332, 360, 361
tören 49, 127, 128, 136
Trablusgarp 42, 43, 44, 45, 107,
108, 148, 283, 285, 308, 312,
316, 317
Türk Hava Kurumu xv, 27, 28, 103,
112, 116, 118, 120, 121, 124,
130, 133, 134, 135, 139, 140,
142, 145, 146, 147, 153, 154,
155, 255, 260, 261, 266, 267,
268, 269, 270, 271, 272, 273,
286, 288, 301, 304, 306, 308,
309, 313, 317
Türkiye Cumhuriyeti xi, xv, 39, 40,
87, 112, 115, 137, 148, 149,
152, 153, 157, 158, 159, 161,
162, 163, 173, 174, 176, 179,
183, 190, 192, 196, 206, 212,
214, 215, 223, 250, 263, 285,
287, 288, 291, 299, 306, 309,
310, 312
Türkkuşu 115, 130, 132, 135, 136,
138, 139, 140, 141, 142, 143,
144, 145, 147, 237, 260
Türk ordusu xiii, 83, 92, 96
Türk Tayyare Cemiyeti 29, 111,
112, 118, 119, 120, 121, 123,
124, 126, 127, 129, 131, 134,
135, 136, 154, 190, 285, 304,
306, 309, 312, 313, 316

U

uçak gemisi 34, 61, 66
uçak malzemesi 64, 88, 284

uçak motoru xiv, 31, 101, 158, 159,
161, 169, 190, 228, 245, 265,
271, 275
uçuş 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 37,
38, 39, 40, 44, 49, 68, 74, 77,
79, 81, 87, 89, 92, 93, 95,
102, 103, 120, 136, 139, 140,
142, 143, 144, 146, 153, 169,
170, 171, 172, 186, 209, 218,
223, 227, 244, 256, 257, 259,
260, 283
Uçuş Okulu 54, 55, 76
Umuru Havaiye Deposu 86
Uşak 87, 91, 92, 95, 99, 101, 102,
103, 121, 128, 132, 313

V

Vecihi Bey v, xiv, 31, 70, 87, 92, 93,
94, 98, 105, 106, 109, 112,
118, 120, 123, 131, 132, 135,
153, 154, 156, 208, 210, 211,
219, 306, 309, 314, 315, 316

W

Wright Cylon 225

Y

Yahşihan 159, 174
Yeşilköy 40, 42, 47, 48, 49, 55, 56,
70, 71, 84, 85, 86, 95, 104,
114, 118, 129, 155, 178, 224,
284, 306
Yeşilköy Tayyare İstasyonu 42, 85

Z

zeplin 30, 34

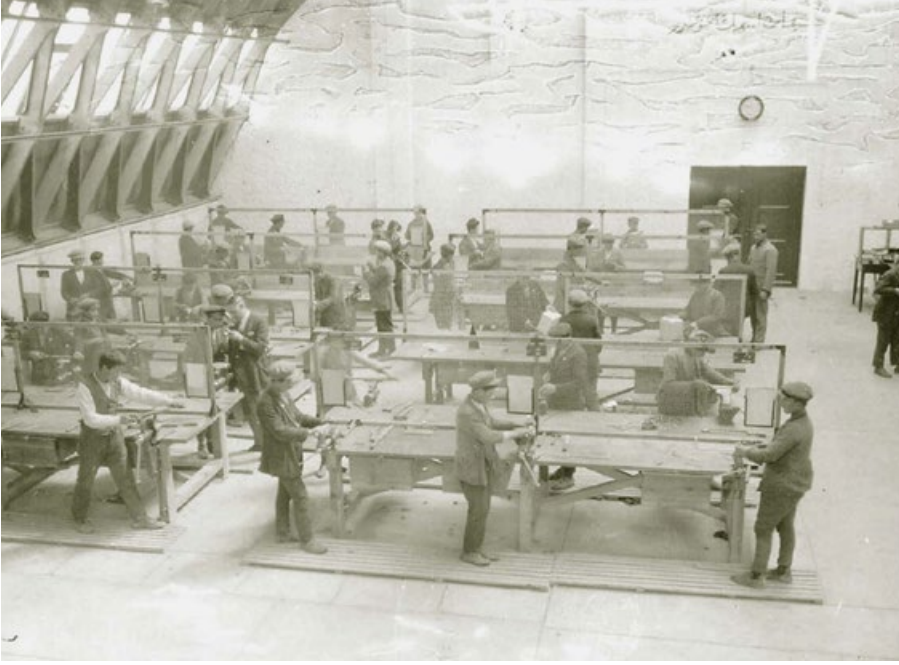
FOTOĞRAFLAR



Fotoğraf 63: Uçak Fabrikası Temel Atma: Talas, Vaz-1 Esas Merasimi



Fotoğraf 64: Temel Atma ve Kurban Kesimi



Fotoğraf 65: Tesfiye Atölyesi



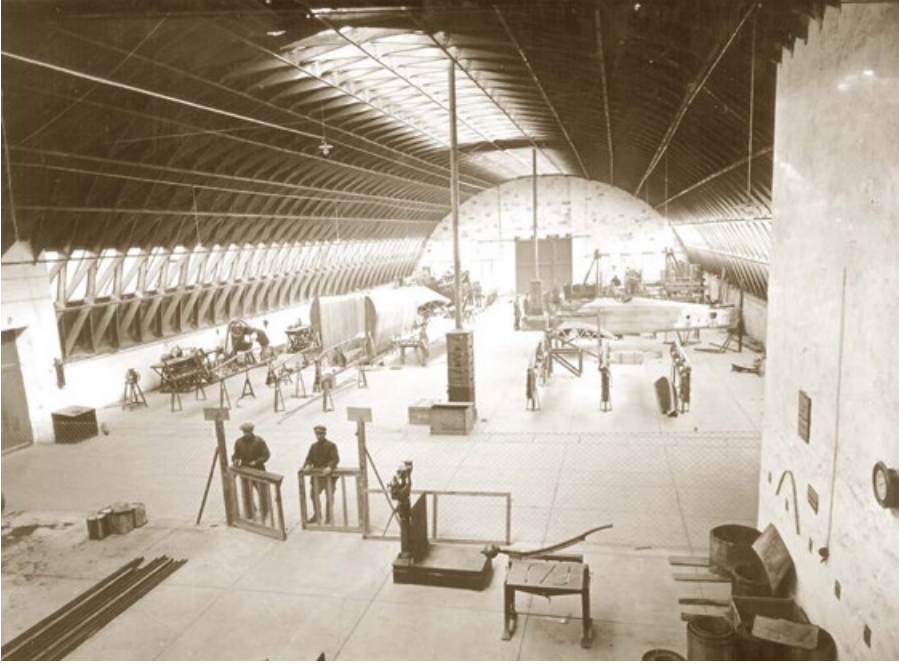
Fotoğraf 66: Uçak Piste Çekim



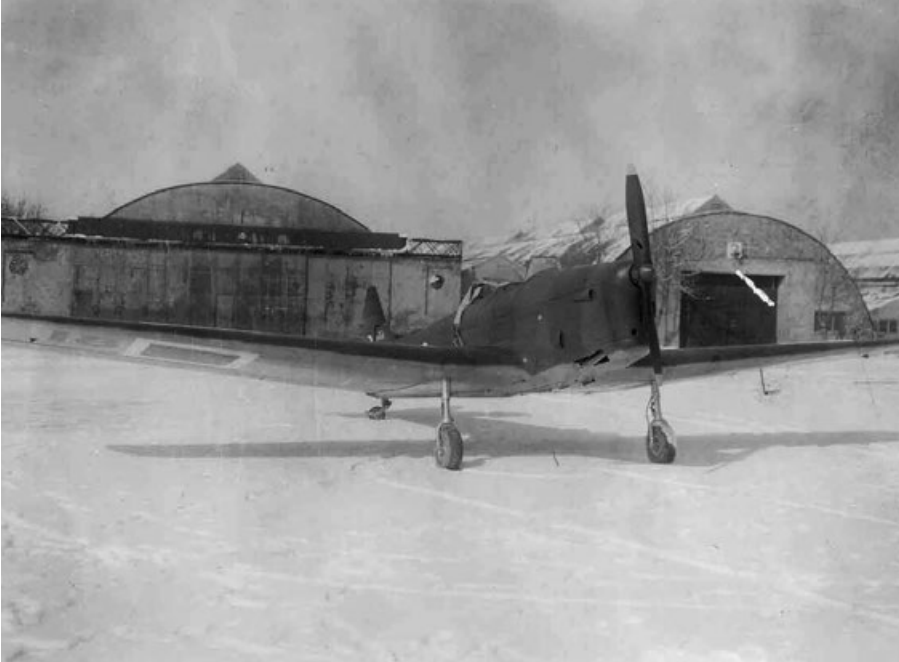
Fotoğraf 67: Uçaklar Pistte



Fotoğraf 68: Uçak Fabrikası Hangar İnşaatında Sıva Makinesi



Fotoğraf 69: Kayseri Uçak Fabrikası Atölye



Fotoğraf 70: Kayseri Uçak Fabrikası



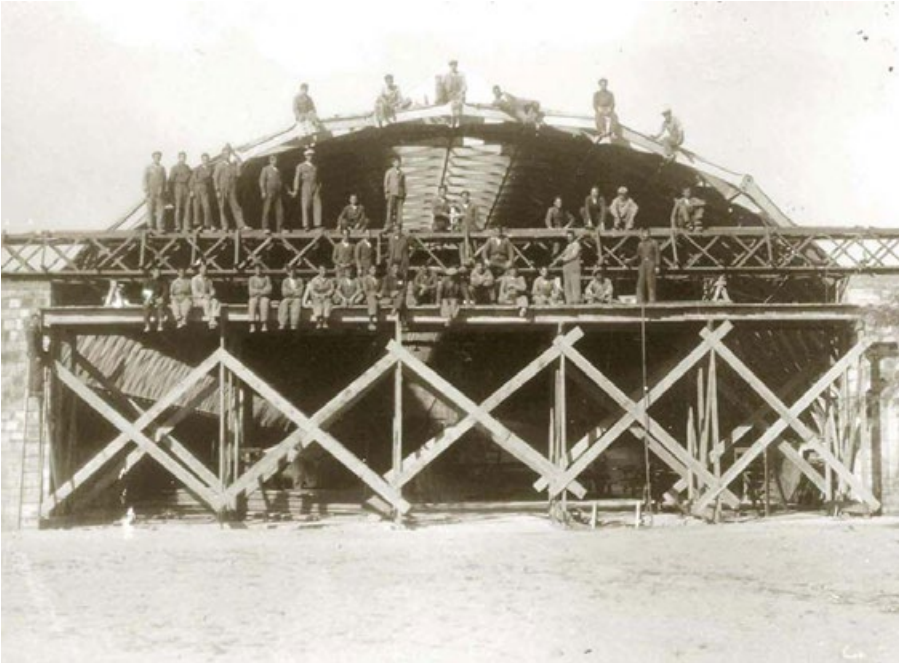
Fotoğraf 71: Kayseri Uçak Fabrikası



Fotoğraf 72: Hangarların İnşaattı



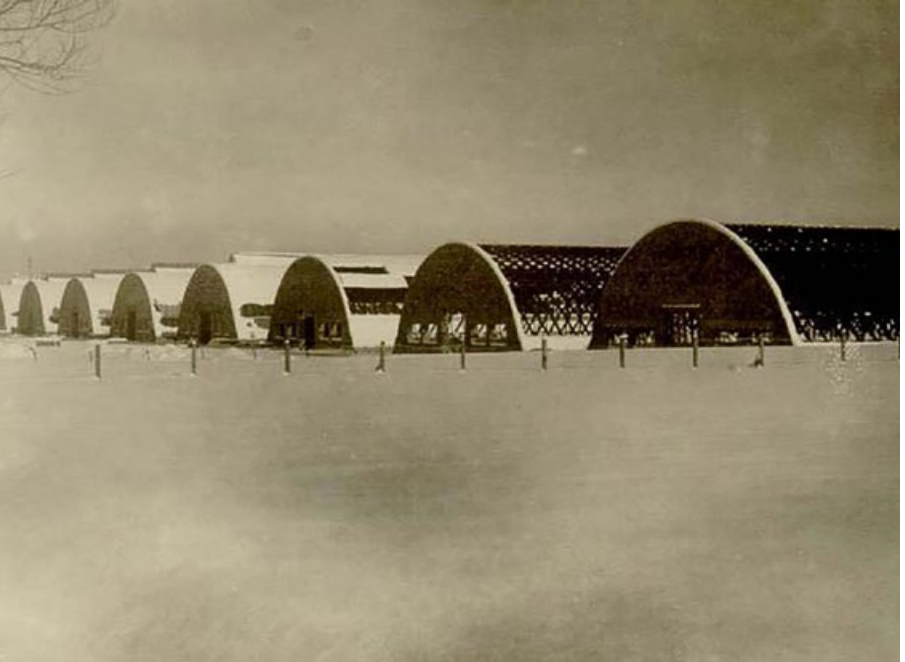
Fotoğraf 73: Hangarların İnşası



Fotoğraf 74: Hangarların İnşası



Fotoğraf 75: Hangarlar Toplu Hâlde



Fotoğraf 76: Hangarlar



Fotoğraf 77: Hangarların İnşası



Fotoğraf 78: TOMTAŞ Tayyare Fabrikasında Üretilen Junkers A-20
Uçağı, Kayseri, 1927



Fotoğraf 79: Fabrikanın Tayyareden Görünüşü



Fotoğraf 80: Hangarların Görünümü, 1925



Fotoğraf 81: Hangarların Görünüşü

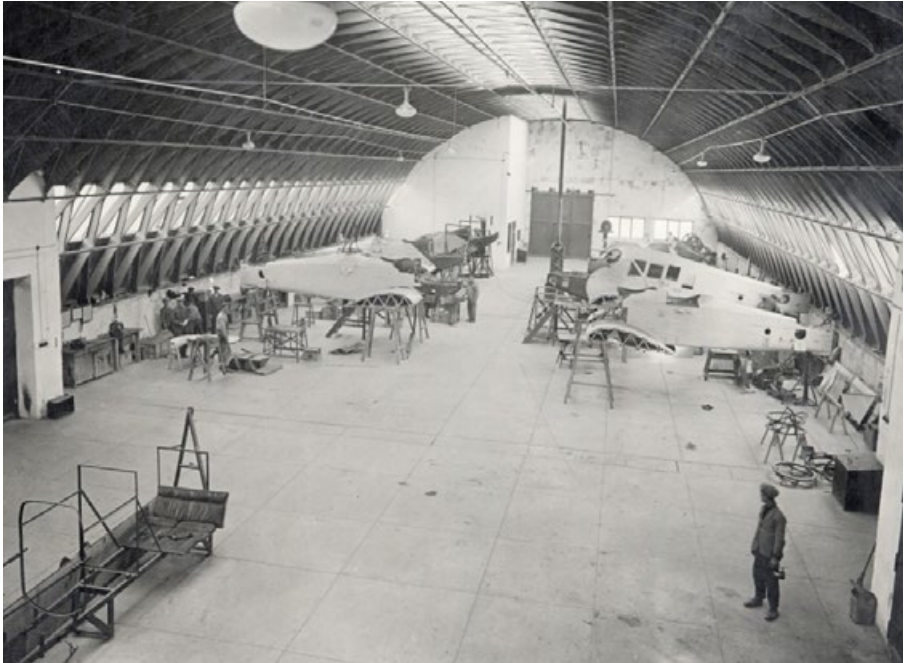


Fotoğraf 82: Taş Bina Müdürlük Karargâhı

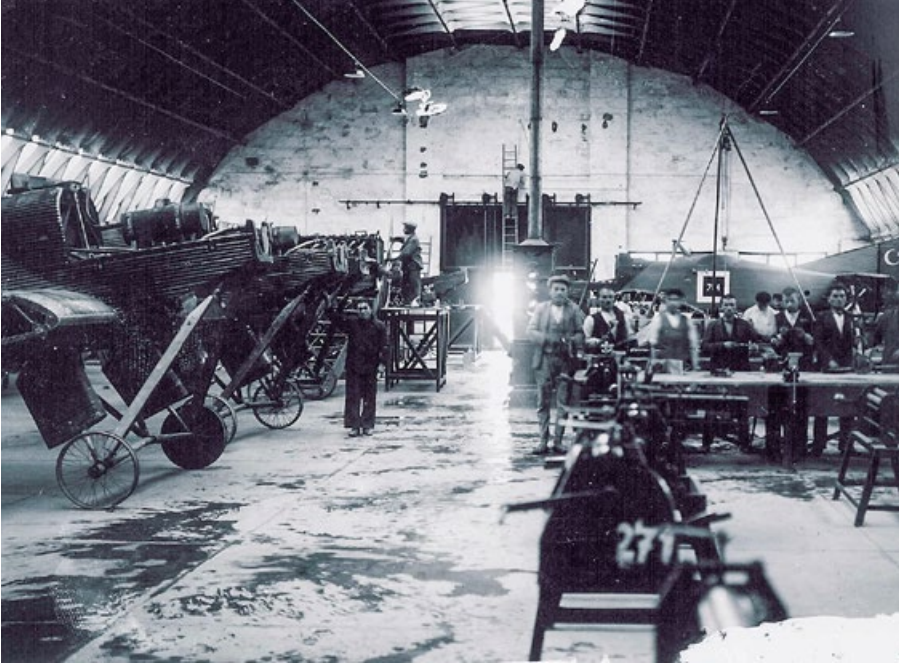


KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI

Fotoğraf 83: Kayseri Uçak Fabrikası



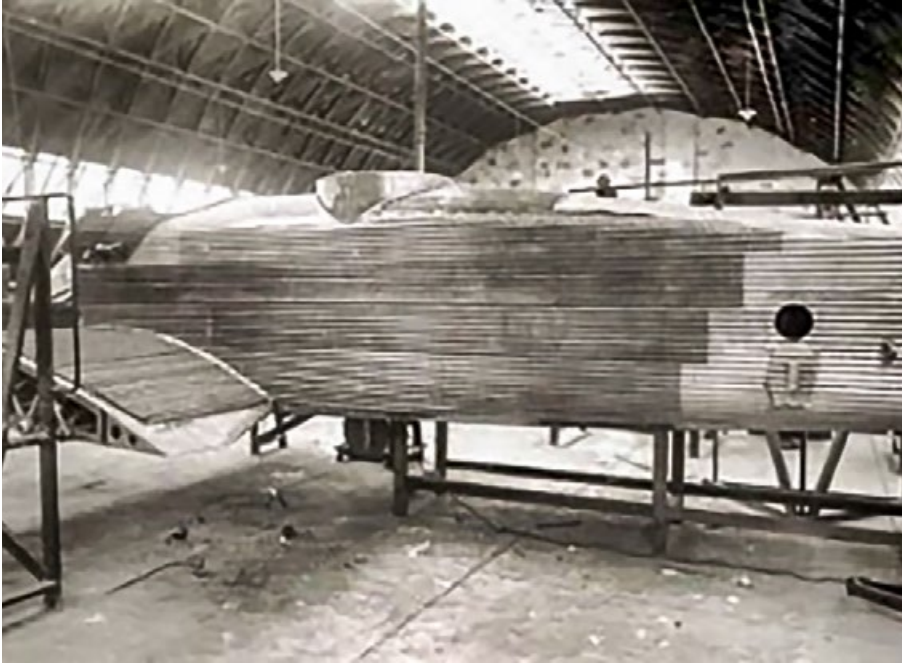
Fotoğraf 84: Revizyon ve Onarım Atölyesi



Fotoğraf 85: Revizyon, Onarım-Bakım



Fotoğraf 86: Junkers Kanat Kalıbı



Fotoğraf 87: Junkers A-20 Revizyonda



Fotoğraf 88: Kayseri Uçak Fabrikası A-20 Uçakları



Fotoğraf 89: Alman İşçiler



Fotoğraf 90: Curtiss Hawk Gövde Montajı



P.Z.L. XXIV UÇAĞI İSKELET İMALATI

Fotoğraf 91: PZL Uçağı İskelet İmalatı



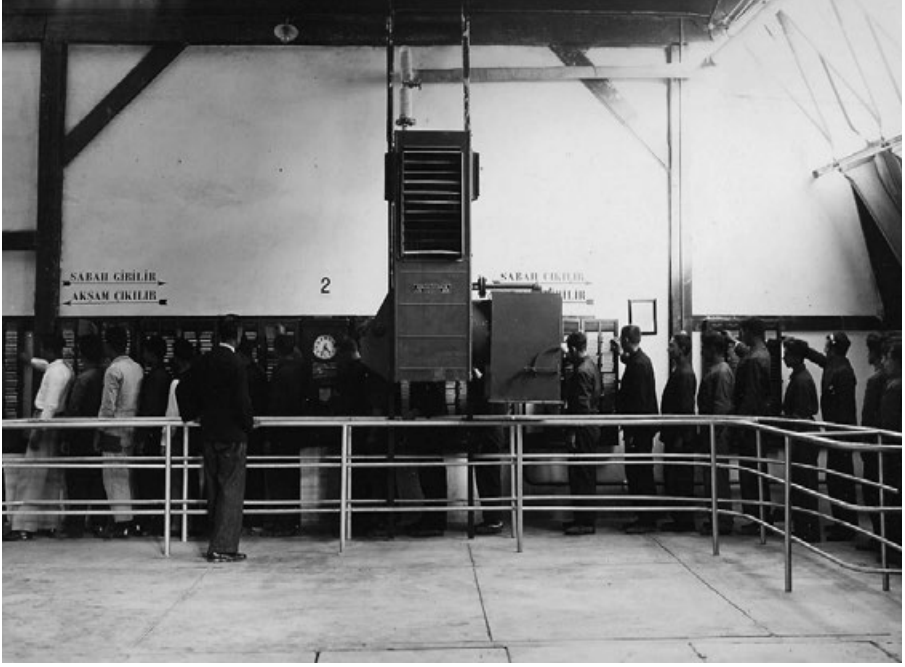
Fotoğraf 92: PZL Aksesuar Montajı



Fotoğraf 93: PZL Atölyede Uçuşa Hazır



Fotoğraf 94: Genel Görünüm



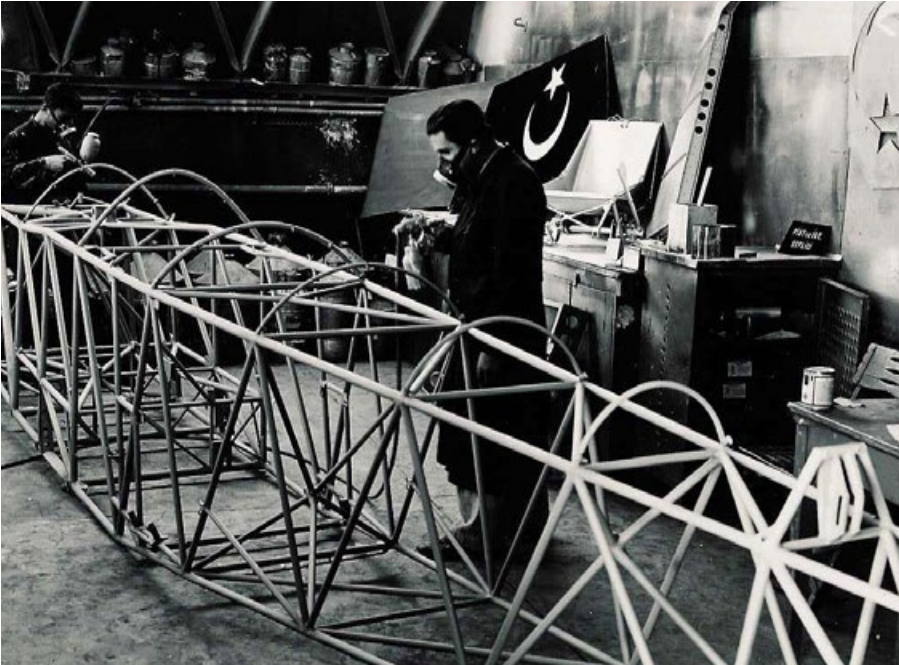
Fotoğraf 95: İşçilerin Fabrikaya Girişi 1938-1939



Fotoğraf 96: Gotha 145 Kanat İmali



Fotoğraf 97: Fabrika Yöneticileri ve Eşleri Şehitlik Önünde



Fotoğraf 98: 1938-1939 Boya Atölyesi



Fotoğraf 99: Magister Kanat Montajı



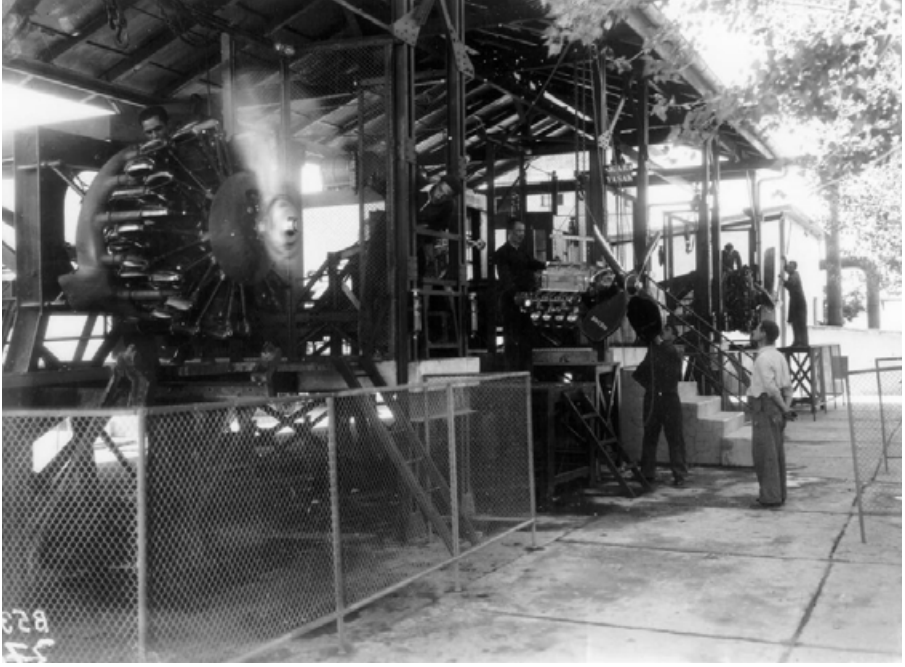
Fotoğraf 100: Magister Gövde İmali



Fotoğraf 101: F-47 Thunderbold Revizyonda



Fotoğraf 102: B-26 Revizyonda



Fotoğraf 103: Motor Bremze



Fotoğraf 104: Focke Wulf 58 Revizyonda



Fotoğraf 105: Paraşüt Atölyesi



Fotoğraf 106: Kayseri Uçak Fabrikası, Dizel Atölyesi



T-11 EĞİTİM UÇAĞI 1947

Fotoğraf 107: T-11



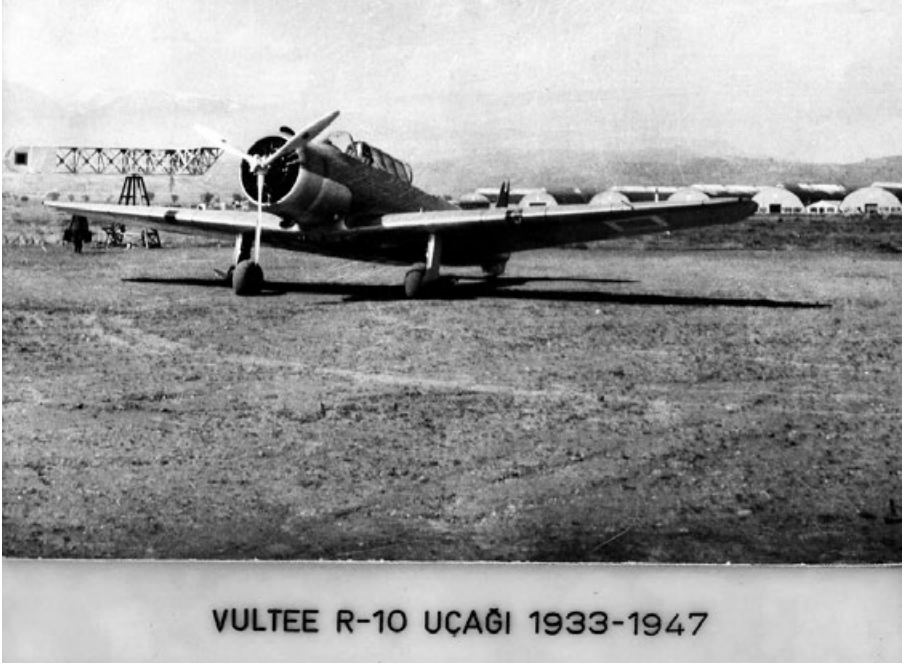
Fotoğraf 108: T-11 Atölyede



Fotoğraf 109: T-34 Mentor Uçakları



Fotoğraf 110: S-2 E Deniz Uçağı



Fotoğraf 111: Vultee R-10 Uçağı



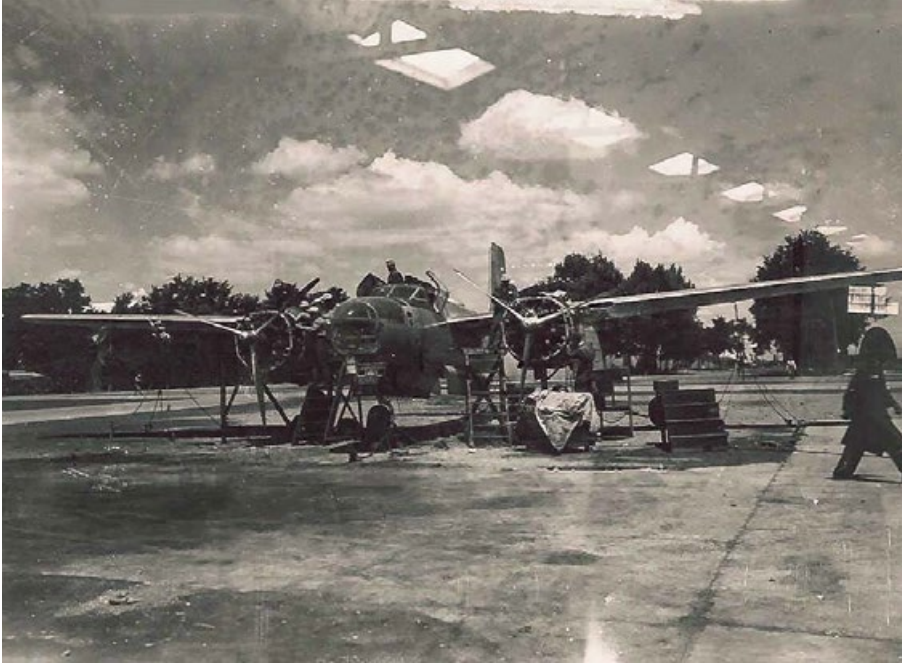
Fotoğraf 112: Vulte Revizyon



Fotoğraf 113: Celal Bayar'ın Ziyareti



Fotoğraf 114: Çıraklık Okulu Öğrencileri Eğitim Sırasında



Fotoğraf 115: Kayseri Uçak Fabrikası



Fotoğraf 116: Kayseri Uçak Fabrikası, 1936



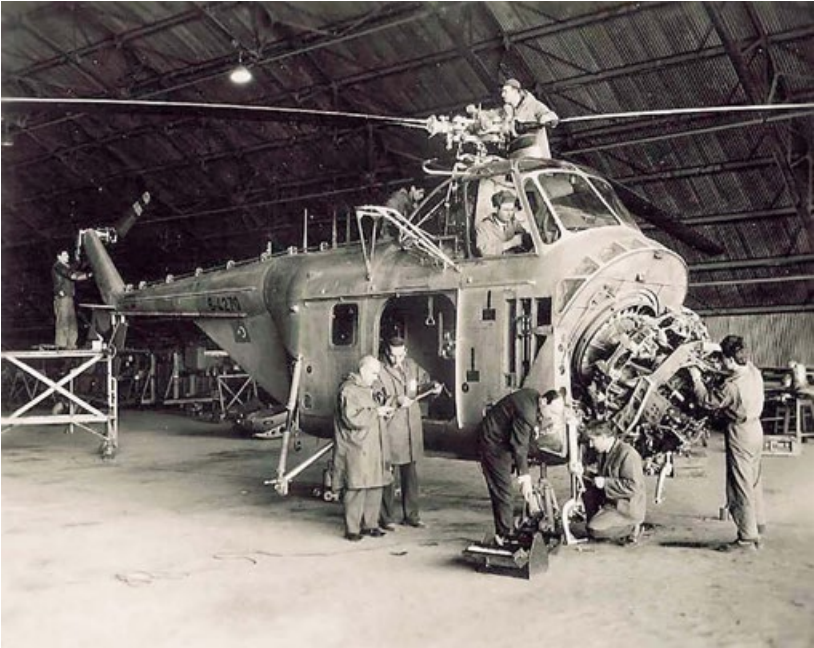
Fotoğraf 117: Hangarların Ön Tarafı



Fotoğraf 118: Fabrika Ziyareti



Fotoğraf 119: Kayseri Uçak Fabrikası, 1932



Fotoğraf 120: Kayseri Uçak Fabrikası



Fotoğraf 121: Kayseri Uçak Fabrikası (Ziyarete Gelenler), 1932



Fotoğraf 122: Kayseri Uçak Fabrikası, 1932



Fotoğraf 123: Kayseri Uçak Fabrikası, 1939



Fotoğraf 124: Hava Meydanı'nı Ziyarete Gelen Kayserililer



Fotoğraf 125: 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğü



Fotoğraf 126: 2'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı

تورکيه جمهوريتي

باسم دولت
قلم مخصوص مديريت
عدد

156

۸۹۱

مجلسه نهمه مورخه ۱۹۰۸/۸/۲۷
ايشمه وکيلت هتا وکيله نك ۱۹۰۸/۸/۲۷
وييبرك افاکوره بوجاب تقييلايليرک او زوره
بالدشوف مرفعه تورکيه اولرين بايه
تارقيلو ايرانک باليقه توجونک تفتل نظر قيله
عائله اولاد کانه تقييات ايداسر قرره ايشمه

۱۹۰۸/۸/۲۷

تورکيه جمهوريتي
مخبر

مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي
مديره کاتيبي

جواباً بوزارت حق اولادک ا جواب اوله بي محرداتک تاريخ و نوم و مستک دوجي دجا اولتور

18 01 01 010 41 18 1

Fotoğraf 127: Türkiye’de Hava Nakliyat ve Uçak Fabrikası Kurulması Hususunda Junkers ve Franko-Romen Şirketlerinin Tekliflerinin Değerlendirilmesi

يونكرس - انقرة

JUNKERS-ZENTRALE-ANGORA

ANGORA, TAHTA-KALE

STBOX: 84 TAHTA-KALE

LEGRAMM: „IZA“

LEFON: 242

ANKEN: ISCH BANKASSI

BANQUE OTTOMANE

انقره : ۲۳ - ايلول - ۱۹۲۲



06/11/22
21

انقره - تحت قلمه

سنة قوطیسی ۸۴

راف آدرهسی : میجا

ون : ۲۴۲

نه ارتباطی : تورکیا اینش بانقسی

عناصل بانقسی

تا فعه وکالت جلیله سنه

۲۰۸۲

عرض عاجزیدر :

قیصری فابریقه سنه سانگ بعض مهم اوداق و مالزومهیی کتیمک اوزره اوج
موتورلو بویوک طیاره مزک ۲۵ - ۹ - ۹۲۶ جمعه کونی استانبوله حرکت و اغلب
احتمال پدایوتسی کونی هودت ایتدیریله جکنسی کمال حرمت و تعظیم ایله عرض
ایلرم افندم .



بوندر برصدنم ادرهسی باه
تا دوشم دیر
۲۰۸۲
ایسکون سوغندیم ۱۹۱۸ ۱۹۱۹ ۱۹۲۰ ۱۹۲۱ ۱۹۲۲

Fotoğraf 128: Junkers Şirketinin İstanbul-Ankara Arasındaki Nakliyatın Daha Hızlı Hâle Getirilmesi İçin İncelemeler Yapılmasına Dair Teklifi ve Kayseri Uçak Fabrikası İçin Gereken Malzemenin İstanbul'dan Getirileceği

آثار
۱۲۲۸ / ۵ / ۱۶

63
1

تاریخ
۸۵۴
۹۱۹۷

T. C.
SASBAKANKLİK
CUMHURİYET ARŞİVİ

بازو و کالنجلیله به

تومناش مجلس اداره اعطاسدن تاریخ طرفندن مورده ۹۲۸ / ۵ / ۳ تاریخ و ۳ نومرولو اولوب قیری فابریکه
سک و آذوره تومناش مرکزیک تعلیل فعالیتی حنده کی تذکره صورتیله هر ساقه نبرخ طرفندن قیری فابریکه
بازو و کالنجلیله و کالنجلیله کوندر یکی شفره و ویریلن جواب جور توری منطور سامیلری
بیورلشن اوزره مربوطاً عرض و تقدیم کلتی. بو وضعیت مواجهه منده اعماذ قرار ایبون تومناش همیشه خصوصیتیک
اجتماعه دعوتی لزومیک اقتصاد و کالنجلیله سنه عرض اولوندیق معروضدر اقدام .

مدافعیلیله وکیل
مطهره

تقسیم
۹۵۸-۵-۱۰

030 10 61 411 7-1

وریه بک جوایزه شیه اسبه تاریخ و نوسورلریک دوس موجود

Fotoğraf 130: Kayseri'de Bulunan TOMTAŞ Uçak ve Motor Fabrikasının Üretimi Durdurularak Türk İşçilerin İşlerine Son Verilmesi

Türkiye Hava Kuvvetleri

Nafعه وکالتی

دوبه نومروسی		وارده قید نومروسی	
تاریخ هوق	مادده نومروسی	تاریخ تصیی	میزه
P. O. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI		موقوفات	30

واقعده وندک شرایط انکسیده کی :

- ۱- آفده ایلد اشانجا آفنده ارج نه طرزده فرانکو - رومنه شرکتی نانه
برله باشبا و پوننه تیفران دیرتیمه آری برضای قیدانیت حوزده
پوننه تعلیماتی اجری و تعلیمات وقت حرکت و اجیره جی اولدک نافع
کالتی تصیی
- ۲- قورگه ده بر طیاره انشا خار تیسی و حوزده کورک
بلیت مانی تاسی و نیشیر بیلده طیاره ده هر تصییه ادره
- ۳- کورگه ده طیاره ایلدک ۱۰۰ لایا تا دیک
- ۴- مانیته مانی تاسی . نیشیر بیلده طیاره ایلدک کورگه خلوق
۱۰۰ لایا اکر بر لری
- ۵- بر قورگه آتورم شرکتی قیلدک و بر کورگه ۳ - حیده فرانکو -
رومنه شرکتی شانه قائم اوله هر کورگه ده نیشیر بر طیاره فرانکو -
رومنه شرکتی فرانکو طیاره جی برینه اقامه ایلدک تورکیانیت بود
سازمسی ایلدک حله : آفده - حاسونه - طرزیه و آفده - قورگه
۱۹۴۰ ده آفده - تصیی - طیاره - حوزده و ۱۹۴۷ ده
۱۹۴۰ ده آفده - تصیی - طیاره - حوزده و ۱۹۴۷ ده
استانچول - ایزیر ۱۹۴۷ ده

۱-۲

Fotoğraf 133: Ankara İstanbul ve Çeşitli Yerlere Yapılacak Uçak Seferleri ile Türkiye’de Bir Uçak Fabrikası ve Pilot Okulu Kurulmasına Dair Franko-Romen Şirketi ile Yapılan Şartname Esasları

Amerikan -Curtiss-VVright Gurubu ile Kayseri Tayyare Fabrika-
sında tayyare ve motör imali ,hava hatları ve alüminum hava işleri xx
için bir seneye mahsus olmak üzere ihzar olunup Millî Müdafaa Vekâle-
tinin 21/10/93I tarih ve 724 numaralı tezkeresiyle teklif edilen mu-
kavele projesi İora Vekilleri Heyetininin 3/II/93I tarihli içtimaında x
bittetkik tadil edilen merbut şekilde akdi için Vekâleti Müşarüniley-
haya selâhiyet verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur.

3/II/93I

REİSİCUMHUR

Gazi M. Kemaly

Bg.V.

İsmail

Ad.V.

Şükrü Kemal

M.M.V.

Koca

Da.V.

S. W. W.

Ha.V.

H. T. B.

Ma.V.

Ali İzzet

Mf.V.

Ali İzzet

Na.V.

İk.V.

Şükrü

S.İ.M.V.

S. İzzet

030 18 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12

Fotoğraf 134: Curtiss-Wright Şirketiyle Yapılan Antlaşmaya Dair

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

Şube :
Sayı : 14185

Millî Müdafaa ve Maliye Vekilliklerinden yazılan 34, I3/4/933 tarih ve 397/3325 ve 5419/200 sayılı tezkerelerde; Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılacak tayyarelerde çalışmak suretile hem imalâtı x cabıklaştırmak ve hem de bu iş için ihtisaslı türk işçilerini ye - tiştirmek üzere birisinin maaş ve yol parası Sirket tarafından diğeri ikisinin maaş ve yol paralarının Millî Müdafaa Vekilli tarafından verilmek üzere üç mütehassis getirilmesi hakkında şirket tarafından yapılan teklifin muvafık görüldüğü bildirilmiş ve 300 dolar aylık x ücretin tutarı olan türk parasile çalıştırılacak bu mütehassislara kullanılabilmesi için 2007 numaralı kanunun 2 inci maddesinin A fıkrasına göre bir karar verilmesi istenilmiştir.

Bu iş icra Vekilleri Heyetinin 15/4/933 toplanışında görü - şülerek teklife göre muamele yapılması kabul edilmiştir.

15/4/933

REİSİCÜMHUR

Gazi M. Kemal

Bğ. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

İsmail

Şükrü Kaya

Levânî

S. İsmail

Ha. V.

Ma. V.

Mi. V.

Na. V.

S. İsmail

Mehmet Akif

S. İsmail

S. İsmail

R. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

M. Cevat

S. İsmail

M. Rıza

M. İsmail

030 18 01 02 35 26 8

Fotoğraf 135: Yurt Dışına İşçi Gönderilmesine Dair Belge



GİZLİLİĞİ 20/06/1994 tarih ve
03371 sayılı Onayla KALDIRILDI

Hava programının tahakkuku için Kayseri Fabrikasında yeniden yaptırılmakta olan Amerikan mamulâtı Hök ve Filegig Tayyareleri için tedarik edilecek yedek mâlzeme ve Hok Tayyaresi Üzerindeki Şayklon motörlerine yedek motör ve yedek mâlzeme ve Vörivint motörlerine âit yedek mâlzemeye verilecek olan 200.000 Amerikan dolarından 937 senesinde yüzde otuzu avans olarak tediyesi icab eden 60.000 Amerikan dolarının serbest dövizle ödenmesi, Millî Müdafaa Vekillîğinin 9/10/937 tarih ve 5867/II325 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi ve Maliye Vekillîğinin 7/10/937 tarih ve 15664 sayılı mutalânamesi üzerine icra Vekilleri Heyetince 2/II/937 tarihinde onanmıştır.

2/II/937

REİSİCUMHUR

K. Atatürk

Bş. V.

C. Bayazıt

Ad. V.

F. Şenay

M. M. V.

V. Özalp

Da. V.

S. Kay

Ha. V.

S. R. Özas

Ma. V.

S. Özalp

Mf. V.

S. Özalp

Na. V.

A. Çelikkaya

İk. V.

H. Şahin

S. İ. M. V.

S. H. Alalâir

G. İ. V.

Rana Sarıca

Zr. V. V.

H. Şahin

030 18 01 02 79 89 19

Fotoğraf 136: Malzeme Alımına Dair Belge

Türkiye Cumhuriyet
Hariciye Vekâleti
III nci Daire Umum Müdürlüğü
II nci Şube

Ankara 18 / 4 / 1911

Habâsı

725
196



Leffen - 1.

Yüksek Başvekâlete.

Alman Sefiri Kösyö Nadolny'nin Türkiyeye
taahhüt eden bazı işlerin tesviyesi hususunda ahiren
Berlinde bulunduğu esnada sebkeeden ve muvafık şekilde
neticelenen faaliyetine dair Berlin Büyük Elçiliğimizden
vurut eden tahrirat sureti leffen arz ve takdim kılındı
Efendim.

Hariciye Vekili.

[Signature]

Takdim
18.4.11

J.

T.C. HARİCIYE VEKÂLETİ		
16.4.11	4000	Lef
2221	1	

030	10			230	553	10
-----	----	--	--	-----	-----	----

Özel mahremiyetle ilgili daire ve şube ile ilgili olarak yazıldığına ve umumî ve hususî mahremiyetinin dâimî olduğunu

Fotoğraf 137: Alman Büyükelçi Nadolny ile İlgili Belge

15808

Kararname

22 Mayıs 1941

GİZLİLİĞİ 20/06/1934 tarih ve
03371 sayılı Onayla KALDIRILMIŞ

3/2158



Kayseri tayyare fabrikasında yaptırılan Portatif Hangara giden yol için yeniden istimlâkine lüzum görülen iliğik (1) numaralı listede miktarı ve sahipleri yazılı arazinin Millî müdafaa ihtiyaçları için istimlâki ve (2) numaralı listede yazılı bulunan ve hazineye ait olduğu anlaşılan arazinin de parasız olarak Millî Müdafaa Vekillîği emrine terk ve tahsisi; Millî Müdafaa Vekillîğinin 12/5/1941 tarih ve 36387 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine, 3887 sayılı kanunun birinci maddesine tevfikeyen İcra Vekilleri Heyetince 20 Mayıs 1941 tarihinde kabul olunmuştur.

REİSİ CUMHUR

İsmet İnönü

Bş. V.

S. R. M. G. Ö. Ö.

Ad. V.

S. M. M. M. M.

M. M. V.

S. A. K. M. M. M. M.

Da. V.

Ha. V.

S. S. S. S.

Ma. V.

S. S. S. S.

Mf. V.

S. S. S. S.

Na. V.

S. S. S. S.

İk. V.

S. I. M. V.

S. S. S. S.

G. İ. V.

S. S. S. S.

Zr. V.

S. S. S. S.

Mü. V.

S. S. S. S.

Ti. V.

S. S. S. S.

030 18 01 02 95 42 3

Fotoğraf 138: Kayseri Uçak Fabrikası Hangar Yollarının Yapılması İçin Gerekli İstimlak Belgesi

Karar sayıs
3
15387

3/II066 sayılı ve 6/4/1950 tarihli kararla kurulmasına izin verilmiş olan "Kayseri Tayyare Fabrikası Mensubini Yardımlaşma Evleri Kooperatifi" Anasözleşmesinin 3, 5, 10, 11, 13, 14, 16, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 40 ve 46 ncı maddelerinin ilgilik şekildedeki gibi değiştirilmesi; Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının 2/8/1952 tarihli ve 5688/44868 sayılı yazısı üzerine Bakanlar Kurulunca 6/8/1952 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

C. Beyan

129 58 17
1952 18 04
1952 18 04

Başbakan V.
ve
So. ve So. Y. Bakanı

D. Ustaoglu

Devlet Bakanı
Başbakan Yardımcısı

S. B.

Devlet Bakanı

M. Akar

Adalet Bakanı

A. M. M.

Millî Savunma Bakanı

M. K. Köprülü

İçişleri Bakanı

H. Müezzinoğlu

Dejleri Bakanı

F. Köprülü

Malîye Bakanı

M. S. Köprülü

Millî Eğitim Bakanı

D. Ustaoglu

Beynâlmillî Bakan

R. K. Köprülü

Ek. ve Ticaret Bakanı

A. Köprülü

Sa. ve So. Y. Bakanı

C. ve Tekel Bakanı

D. Ustaoglu

Tarım Bakanı

M. Köprülü

Ulaştırma Bakanı

M. Köprülü

Çalışma Bakanı

M. Köprülü

VE İşletmeler Bakanı V.

M. Köprülü

Fotoğraf 139: Kayseri Uçak Fabrikası Çalışanları Kooperatifiyle İlgili Belge

R. Neslihan ALTUNCUOĞLU DİKLATİNGİ

T.C.
DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI
Diplomatik Arşiv Dairesi BaşkanlığıSayı : E-79910398-405.02.05-32356466
Konu : Arşiv Araştırması

19.02.2021

MILLİ SAVUNMA BAKANLIĞINA
(Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü)

İlgi: 28.01.2021 tarihli ve 54349 sayılı yazınız.

Genel Müdürlüklerinizden alınan ilgilide kayıtlı yazılarında bahsi geçen "İkinci Hava Bakım Fabrikası Müdürlüğü'nün Kuruluşu ve Tarihçesi" araştırması kapsamında talep edilen, "12 Temmuz 1947 Tarihli Türk-Amerikan Yardım Anlaşması" incelenmiştir. Bu anlaşmanın maddelerinin 05.09.1941 tarihli ve 6699 sayılı Resmî Gazete'de 5123 sayılı kanunla yayımlandığı tespit edilmiştir. Resmî Gazete nüshası ile arşivimizde mevcut anlaşma metni arasında farklılık görülmemiş ve ileri sürülen iddialara dair herhangi bir ibareye rastlanmamıştır.

Saygılarımla arz ederim.

Engin YÜRÜR
Bakan
Büyükelçi, Genel Müdür
ANGM

MSB GELEN EVRAK	
YARIR TARİHİ	19 Şubat 2021
YARIR KİMLİK	

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
 Bu belgeyi güvenli elektronik imza ile imzalamıştır: **Engin YÜRÜR**
 T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Bakanlığı, Ankara
 Ankara, Türkiye
 Telefon: 0312 212 1460
 Faks: 0312 212 1460
 E-posta: iletisim@ddbb.gov.tr
 Web sitesi: www.ddbb.gov.tr

Anlaşım ve İletişim Biriminde Kurulmuş Şifreli
 Protokol
 E-Posta Kodu: 4444444444444444

13.2.2021

Fotoğraf 140: Gömülü Uçaklar İddialarına Referans Gösterilen Türk-Amerikan Yardım Antlaşması'nın İddiaları Desteklemediğini Gösterir Belge

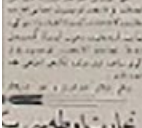
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

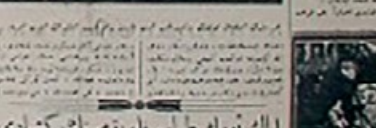
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler



İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler

İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler
İktisadi Şerhler

Fotoğraf 142: Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926

۳۰	۳۰
۳۰	۳۰
۳۰	۳۰
۳۰	۳۰

اقتصاد

شماره یک - شماره یک - روزنامه
 شماره یک - شماره یک - روزنامه
 شماره یک - شماره یک - روزنامه

اقتصادی تهران

توجه به کارهای ساختمانی و تعمیراتی
 در تهران توجه به کارهای ساختمانی و تعمیراتی
 در تهران توجه به کارهای ساختمانی و تعمیراتی

معنادر استعفا

استعفا از سمت
 استعفا از سمت
 استعفا از سمت



استعفا از سمت

فهرست طیاره نابریختگ رسم کشیدی پهلوی بر سرزمین امرا ایریدی

کلیه جنگنده طیاره و موتور دار بنامی غلاما ایشه باشلابدی زمان
 شندوفور خطی ده جو فو قند فیسری بی گیمت پوله بقندر

در کورن حون بکین و لین فلابدر و کورن کله ایچکون پلار سونو هر کس کله پاره پاره ایچکون کورن
 کسین کسین کله فو قند فیسری بی گیمت پوله بقندر



استعفا از سمت

استعفا از سمت
 استعفا از سمت
 استعفا از سمت

استعفا از سمت
 استعفا از سمت
 استعفا از سمت

غازی پاشا و اووردی

سیرت سلطان مرک جیتر پر
 وزیر امنا شیر بیک

سیرت سلطان مرک جیتر پر
 وزیر امنا شیر بیک

سیرت سلطان مرک جیتر پر
 وزیر امنا شیر بیک

فره و زکوه فرط طرد

فره و زکوه فرط طرد
 فره و زکوه فرط طرد

فره و زکوه فرط طرد
 فره و زکوه فرط طرد

درد گریح کاپور

درد گریح کاپور
 درد گریح کاپور

درد گریح کاپور
 درد گریح کاپور

سایر تفسیر بریال

سایر تفسیر بریال
 سایر تفسیر بریال

سایر تفسیر بریال
 سایر تفسیر بریال

جمهورية

تاریخچه
سیاسی
اقتصادی
فرهنگی

رک - یونان ائتلافی

یونان و ترکیه بین دو کشور است که در گذشته با هم دشمنی داشته اند. اما در حال حاضر این دو کشور با هم ائتلاف شده اند. این ائتلاف به نفع هر دو کشور است. یونان و ترکیه با هم همکاری می کنند و با هم متحد شده اند. این ائتلاف به نفع هر دو کشور است. یونان و ترکیه با هم همکاری می کنند و با هم متحد شده اند.

قصد برهه تأسیس ایرین طیاره فابریکسک رسم کشادو پاپائیسو و فینس کیده سوکره رجب بک چوچ سهر بر تان سورسدر



رسم کشادو پاپائیسو و فینس کیده سوکره رجب بک چوچ سهر بر تان سورسدر

آلمانیا و حکمدارلق

پاسد فرما خنده آگرتیز
استطفا ایتدی



استطفا ایتدی



اینجا یک تصویر آناتومیکی از بدن انسان است که نشان می دهد چگونه بدن ما با هم مرتبط است. این تصویر به ما کمک می کند تا بفهمیم چگونه بدن ما با هم مرتبط است. این تصویر به ما کمک می کند تا بفهمیم چگونه بدن ما با هم مرتبط است.

حیات طرزنی تعقیل ایدله حکمی؟

در این مقاله به بررسی زندگی و تعقیبات می پردازیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم.

نواصربلرک دکل، فرمیا ایتک ماغورا استاسونو!

این مقاله به بررسی نواصربلرک دکل می پردازد. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم.



این تصویر یک ساختمان بزرگ و باشکوه است که احتمالاً یک ساختمان دولتی یا آموزشی است. این ساختمان به نواصربلرک دکل تعلق دارد.

مرب بک لغتسده ا

در این مقاله به بررسی لغتسده ا می پردازیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم.

آلمانیارسه ائتلافی

در این مقاله به بررسی آلمانیارسه ائتلافی می پردازیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم.

نورک عراق حدودده

در این مقاله به بررسی نورک عراق حدودده می پردازیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم.

صالون قیزی

در این مقاله به بررسی صالون قیزی می پردازیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم. ما می خواهیم ببینیم چگونه می توانیم زندگی خود را بهتر کنیم.

Advertisement for a shop or business, including a logo and text.

Fotoğraf 144: Cumhuriyet Gazetesi, 8 Ekim 1926

وقت

پوسه نغمه

شماره ۱۳۵۰

شهر رادابلیس

تاریخچه و تاسیس بنیادین در سال اول و پانزدهم
تاسیس روزنامه در ۱۳۱۷ شمسی ۱۹۳۸ - تهران
مقر چاپ در تهران و اداره چاپ در تهران
تاسیس در تهران در ۱۳۱۷ شمسی ۱۹۳۸

روزنامه سه

شماره ۱۷۰۰ - ۱۷۰۰ - ۱۷۰۰
تاسیس در تهران در ۱۳۱۷ شمسی ۱۹۳۸
مقر چاپ در تهران و اداره چاپ در تهران

شماره ۱۳۵۰ - ۱۳۵۰ - ۱۳۵۰
تاسیس در تهران در ۱۳۱۷ شمسی ۱۹۳۸
مقر چاپ در تهران و اداره چاپ در تهران

انگلیرک بر اعزاق

موتور بنامه (۳۰۰۰ کیلوگرم)،
سخت رجه (۱۰۰ کیلوگرم)،
موتور (۱۰۰ کیلوگرم) و سایر اجزا
در این موتور، موتور (۱۰۰ کیلوگرم)
در این موتور، موتور (۱۰۰ کیلوگرم)
در این موتور، موتور (۱۰۰ کیلوگرم)
در این موتور، موتور (۱۰۰ کیلوگرم)

فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی

مدافعه ملیه و کلموز رجب بکک ایراد ایندکری نطق
شکت مجلس اداره رسمی باس و کلموز بک بر سوزنی خاطر دوتیر
طورا فریزک هاله صاحب ادوار دفریزم امین من میات و نقش یوقدر



طیاره شکت ایک ایراد، سوزنی فریزم، ایک ایراد و فریزم، ایک ایراد

آلان اردوسی قوماندانانک مقصدی

سوک مانوره کرده سابق و لهریک بک یوزور
فریزک حاضر یوزور سوسی بر مشور امدات این



آلان اردوسی، سوسی، فریزک، مانوره کرده

پاریسی لکشمه

ادوار بکک شکت و دوتیر
فریزک



پاریسی لکشمه، سوسی، فریزک

صوبوق فتنیس

تسبوق فریزم یوزور سوسی



صوبوق فتنیس، سوسی، فریزم

تسبوق فتنیس

تسبوق فریزم یوزور سوسی



تسبوق فتنیس، سوسی، فریزم

مطرحه شکت ایک ایراد



مطرحه شکت ایک ایراد، سوسی، فریزم

مطرحه شکت ایک ایراد



مطرحه شکت ایک ایراد، سوسی، فریزم

فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی

مبارزه شکت ایک ایراد، سوسی، فریزم



فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی، سوسی، فریزم

فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی

مبارزه شکت ایک ایراد، سوسی، فریزم



فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی، سوسی، فریزم

فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی

مبارزه شکت ایک ایراد، سوسی، فریزم



فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی، سوسی، فریزم

فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی

مبارزه شکت ایک ایراد، سوسی، فریزم



فلیده کی ایک مسابقه ناصیل اولدی، سوسی، فریزم

فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی

مدافعه ملیه و کلموز رجب بکک ایراد ایندکری نطق
شکت مجلس اداره رسمی باس و کلموز بک بر سوزنی خاطر دوتیر
طورا فریزک هاله صاحب ادوار دفریزم امین من میات و نقش یوقدر



فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی، سوسی، فریزم

فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی

مدافعه ملیه و کلموز رجب بکک ایراد ایندکری نطق
شکت مجلس اداره رسمی باس و کلموز بک بر سوزنی خاطر دوتیر
طورا فریزک هاله صاحب ادوار دفریزم امین من میات و نقش یوقدر



فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی، سوسی، فریزم

فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی

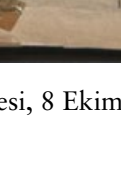
مدافعه ملیه و کلموز رجب بکک ایراد ایندکری نطق
شکت مجلس اداره رسمی باس و کلموز بک بر سوزنی خاطر دوتیر
طورا فریزک هاله صاحب ادوار دفریزم امین من میات و نقش یوقدر



فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی، سوسی، فریزم

فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی

مدافعه ملیه و کلموز رجب بکک ایراد ایندکری نطق
شکت مجلس اداره رسمی باس و کلموز بک بر سوزنی خاطر دوتیر
طورا فریزک هاله صاحب ادوار دفریزم امین من میات و نقش یوقدر



فصلنامه ایک طیاره نابینا رنگ رسم کشادی، سوسی، فریزم

ساعتنامه

ساعت	دولت	مجلس	مجلس	مجلس	مجلس	مجلس	مجلس	مجلس	مجلس
۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱
۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲
۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳
۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴
۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵
۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶
۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷
۱۸	۱۸	۱۸	۱۸	۱۸	۱۸	۱۸	۱۸	۱۸	۱۸
۱۹	۱۹	۱۹	۱۹	۱۹	۱۹	۱۹	۱۹	۱۹	۱۹
۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰
۲۱	۲۱	۲۱	۲۱	۲۱	۲۱	۲۱	۲۱	۲۱	۲۱
۲۲	۲۲	۲۲	۲۲	۲۲	۲۲	۲۲	۲۲	۲۲	۲۲
۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳
۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴	۲۴
۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵
۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶
۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	۲۷
۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸
۲۹	۲۹	۲۹	۲۹	۲۹	۲۹	۲۹	۲۹	۲۹	۲۹
۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
۳۱	۳۱	۳۱	۳۱	۳۱	۳۱	۳۱	۳۱	۳۱	۳۱

صدک ساعت

انتشاری

شماره ۵۵۸
 روزنامه صدک ساعت
 تهران - روزنامه صدک ساعت
 شماره ۵۵۸
 ۸ آذرماه ۱۳۲۶
 ۱۳۲۶

صومعه و مردم اسکسری
 ایدانک ملتباری منورسی
 شرکت نیون انتظار صالونی پیام و روش
 دودم و صومعه و صومعه و صومعه و صومعه
 اوج و ابورک بوزولدننی شرکتی اعراض ایدوبور



شاه صومعه ایدانک ملتباری صومعه و صومعه و صومعه و صومعه

شاه صومعه ایدانک ملتباری صومعه و صومعه و صومعه و صومعه
 صومعه و صومعه و صومعه و صومعه و صومعه و صومعه

نوربانک کی خطر نده
 سابق اما پناهک استاسوله صولک سنن زلکی
 یکی مقاصره اقطار نقفبان بانودی اما قریبا یا
 خلفه بوی به یکی منقی بیات باره س ابور



شاه صومعه ایدانک ملتباری صومعه و صومعه و صومعه و صومعه

شاه صومعه ایدانک ملتباری صومعه و صومعه و صومعه و صومعه
 صومعه و صومعه و صومعه و صومعه و صومعه و صومعه

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده
 سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده و سوریه ده

تورکیا، بزمینه سوکر هوا معانه
 وار بلرینی بانثات کنرسی یا باقه در
 هر بزکی نور کیاده ده طیار رضضاری اولاجق، دوشنلر
 دوشه جک، فقط آره دن کلنلر همه حال بو کسه جکر در
 بر طبقه کنسی منابیزر ایلر بلرکی ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز



ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز

مائل برانک ایزدگی جنات
 برلوسه خجیع اضطراب ایمنده اولدی
 بنیمه ایلمی دورکن هر دورلوسی شرافت عارمنده
 اسمیه یاچازانک بویو مینن مینوریه واردر

ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز
 ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز
 ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز

ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز
 ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز
 ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز



ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز

آقای روسی پاسه فرمانانک استفساری
 جبرال قون سهفت وظیفه سندن آبرلدی
 حربی استاسوله فرارلرله همومیزک اسلله حربی بیات
 نایسنده یوزنانه برادامک میب انفصالی زور؟

ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز
 ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز
 ایمنی روللنلر شده، استفاده ایلر هاز

Fotoğraf 146: Son Saat Gazetesi, 8 Ekim 1926

لورستان
خط و پناه : ننگ آباد میانه و نازکی محمود
ایران غربی (و به حال بدی است) باور

مهرماه سال ۱۳۲۶
شماره ۳۰۰
۲۳ شهریور

ایچون سوز

مقتدری بی رمی غزته *

سایه انبوی احمدی

ایران شمال

سویز کان کریمین جنوب غربی
کرمانشاه ۱۰ فروردین

شماره ۹
۹ مرداد سال ۱۳۲۶
۱ ربیع الاخر ۱۳۲۴

۹ شهریور ۱۳۰۰

محمد اماما هرگون نشر اوزار

۹ شهریور ۱۳۰۰

انگیزه های ایرانی آفرین
انگیزه بخت طریقه ...
سود زودتر بود اینها ...
استیلا و استیلا ...
سود زودتر بود اینها ...
استیلا و استیلا ...
سود زودتر بود اینها ...
استیلا و استیلا ...

رسای تبلیغ
براسته اشراق اساس انجمن
موفق گروهی
فرمانه - آنکه مفا کرای
برای ۱۰ (۱۰) - لورستان
این روزها کما فی الامکان ...
این روزها کما فی الامکان ...
این روزها کما فی الامکان ...

استیلا بکنار
غاز ننگ همگی
چون استیلا هر دور
و همیشه محسوس و معتمد ...
مرکز کار خود و تیرها ...
یکدیگر به سواول نفس این ...
برای ۱۰ (۱۰) - لورستان
این روزها کما فی الامکان ...
این روزها کما فی الامکان ...
این روزها کما فی الامکان ...

قصری طیاره فاریقه سی
ویم کتای ساینده دامنه و کازیک مهم نقلی
قصری ۹ (۹) - طیاره بوزر کرکات ...
فاریقه سی و یکم ...
فاریقه سی و یکم ...
فاریقه سی و یکم ...
فاریقه سی و یکم ...

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی
استیلا بیسی

Fotograf 147: Açıköz Gazetesi, 9 Ekim 1926

Cenevre ve Lozanda
teydetler arasında temas-
ar devam ediyor.

A K Ş A M

Almanyada komünist-
lerle faşistler arasında
müsademeler oldu.

Şeniz 14 — No: 4925 — Fiyatı her yerde 5 kuruş

PAZARTESİ — 27 Haziran 1932

Telefonlar: Tabiri 21686 — İdare 21434 — Kışpa 20113

Cenevrede Akşam Amerikanın, yeni terki teslihat teklifleri

M. Litvinof: "Biz, Leman gölü
sahillerinde gezmeğe gelmiş
seyyahlar mıyız?," diye sordu...
Herkes kaskı güldü...

Cenevre 23 —
İki bakılmıyın
te hadise... Ame-
rika Reisinçuburu
& Hoover'ın beyan-
namesi terki tesli-
hat konferansına
spesye kuvvetli
bir müdahale tesli
rapı.

Bir kez gündüzleri
pugilleri, Amerika,
Fransa marabhası-
ları arasında husus
temas ve müza-
kereler cereyan
ediyor, bu
temasların mesnet neticelerini
istisnâ konferans bir sevi
meçhûri takti devresi geçiyor.
Dünâdenberi, gerek Leman'ın
temasnet meselesi, gerek terki tesli-
hat konferansları hakkında bedbin
haberler yayı olmaya başlamıştı.
Temsilât içinde, İngilizler bütün
kurşun ve akımları temasnet
güdüden bir alıncı geçirmişler
sıtıyor, Fransızlar, Almanya'yı
hürçürse bırakılmak için yalnız
sünn müddetli bir moratoryuma
raz oluyorlar...

Terki teslihat içinde de, İngilizler
ve bilhassa amerikâhalar esnaslı bir
geç yapmakt istiyorlar, fransızlar
sadece sâhib bazı kararlarla hüfâ
edilmeyecek (bütçelerin teslihi
gibi) uzar ediyorlar...

Hattâ, dün akşam Amerika
marabhasının fransızlara bir meset
sılımatını verdiği bile söylendi.
Bu üç devlet marabhasları
Amerika gücü ve hususit konuşma-
lar devam ederken, aşıkta her-
kulan ve "bir" şeyden habersiz
olmayan diğer marabhaslar, sâhibi
büğürlerini, mevlî mahsus be-
kâşip ve hübbâli sınırlanıyorlardı.
Aht marabhası, dün konferans reisi
M. Henderson gibeler: "Yahu, ne
sıyıyor, ne hübbü? Konferans ne
amâsı toplanacak?," diye soruyorlar.
M. Henderson cevabını: "Valâhî
ben de bilmiyorum. Ben de sizin
gibi, bu işlerde aşıkla ilvâşırım.
Zannediyim temasnet hüfâsı
kadar bu hususit müzakereci
hüfâ, o zaman toplanacak, demiş."
Reisin bu beyanatı bu sabâhki



Cenevrede tahlihi teslihat konferansının
içinâna tahsis edilen hüfâ



Rus hariciye komiseri Litvinof

gazetelerde resmen işler ederek,
sünni komiyonun bir temasneti
toplancak hüfâ edilince,
sâhibinin ceriden hüfâli
marabhasılarına güdüden devlet-
namesinde, komiyonun hüfâli
öğleden sonra işleme edeceği
kâşip hüfâli. Yani Reis hâbe bu
işleme gece yarısına kadar
bilinmiyor. Amerika marabhası
geç vakit gelmiş, Reisinçubur
M. Hoover'ın terki teslihat
konferans hakkında beyan-
namesini olgusunu sâhibiyerek
sünni komiyonun işleme
istemi...

Sünni komiyon öğleden sonra
işleme etti. Konferans hüfâsı
çıkınca güdülenmiş bir manzara
arzediyor. Sâhibi spesye müddet
(Devamı dördüncü sahifede)

Seyrisefain

Memurların tekaütüğü
hakkındaki lâyiha
Meclise verildi

Ankara, 27 (Telefon) — Seyri-
sefain memurların tekaütüğü
hakkındaki husus lâyiha Meclis
meclisine terki edilmiştir. Bu
lâyiha göre meset müddet tahsil
kayması Seyrisefain idaresi me-
murlarına da temâli olacaktır.
Bu husus âhâkından istifade
ederek cular hâdiselele tele-
fon ve tahlihat memurları haric
olmak üzere idare sâhibinde me-
kâşip olarak kadro dâhilinde me-
mas alan memurlardır.

Kaptan ve makineci gibi deniz
üzerinde filan yirmi sene hizmet
ifa edenler tekaütüğüne istiyen-
bileceklerdir. Yirmi iki sene deniz
fâsâ hizmet edenlerin üç sene
yapısına müddet hizmet filânesine
ilâve edilerek sâhibine hususâti
tekaütüğüne ifâ edilecektir.
(Devamı ikinci sahifede)

Muallimler

Kidem zamları etrafında
Mecliste bir münakaşa

Ankara 26 — Mecliste mual-
limlerin kudem zamları etrafında
münakaşalar cereyan etmiştir.
Bütçe hususunda muallimlere
verilen kudem zamlarının yarım
sâhibinde sâhibinâsına tahlihat
eden müddetinde müzakerelede
mesret hüfâli, bu tahlihatın ancak
iki yıl muallimî istifade ede-
ceğini sâhibine. Hakkâ Tarkî bey
bu müddetle tayyın istemiştir.

Bütçe encümeni reisi Hasan
Fehmi bey tahlihatın yetmişyüzü
enâşip hüfâsı, göre, az muallimî
tam tahlihat verilmeyeceği fâsâ
muallime yarım tahlihat verilme-
sini muvâhik olacağını sâhibine.
Neticede müddet kabul edilmiştir.

Adliye tetkikat encümeni

Ankara, 27 (Telefon) — Adliye
tetkik encümeni temmuz işleminde
Ankara'da toplanacaktır. İstisnâ
encümeninin de temmuz ortalan-
ışmasını muvâhik eder.

Vapur ihbarı

Ankara 26 — Vapurcular hay-
atı, firka tarafında bu işle me-
şuk olmak üzere teğhî edilen
komiyona isahat vermiştir. Seyri-
sefain sünni müddetinde mu-
zahâre de olacaktır.

İzmir belediyesinin bir kararı

İzmir 26 — İzmir belediyesi
yapmak marafatı sâhibinâsına
işle pazar yerlerinde sâhibinâsına
maddelerinden olkuvra alınması
karar vermiştir. Bu karar mem-
niyetle kararlaştırılmıştır.

Şarklarımız L.

Millî müdafaa bütçesi Anadoluda mühim sanayi hayatı teessüs ediyor Tayyare fabrikasından başka çelik, mermi ve saire fabrikaları yapıldı



Kayseri tayyare fabrikası

Ankara, 27 — Millî Meclis
dün Kırım paşasını ziyâret hüfâsında
toplancaktır. İçinâda millî mü-
dafaa vakîli bütçesi müzakere
olacaktır. Millî müdafaa vakîli
Zekâî bey bu müzakere hüfâsında
beyanname bilmüşdür. Zekâî bey
denmiştir ki:
— 1932 senesi için hazırlanan
Millî müdafaa bütçesi, 40,200,000
lirasıdır. Geçen seneki bütçesinin
evvelki seneye nazaran 11 milyon
sokandı. Bu seneki bütçemizde de
fâsâ geçen senekinden 5 milyon
lira sokandı.
(Devamı ikinci sahifede)

Bora ve toz yağmuru



Dün ve evvelki gün şehrimizde oldukça şiddetli bir bora hüfâsı
sürmüştür. Bora gâbir haricinden topladığı tozları getiriyor, ortaklı
toz toprak içinde hareketliyor. Bilhassa evvelki gün öğleden sonra
tozlar hüfâsında bir âle tahâkım gücü kaplıyor, ortaklı eğilme kararmıyor.
Rüzgâr dün öğleden sonra hâfifleşmiştir. Resmînin evvelki günkü
bora esnasında marabhasından emanen bir manzaranın güdüyor.
İlimizde yalnız beyaz boyak Komanya vapuru seçilmiştir.



"Koca'nın yarı,
Yarı yarım yarı,
Bulmuş sâhibi..."

"Taki reşidine bir gün lütfen meset,
O güdüden sâhibine hüfâsına
meset..."

"Adâletin meset tozlu yollar,
Beyanname kadî yarı kâlar..."

"Arasın aydî hüfâsı meset,
Bâkî ay âşık beyan meset..."

"Öğün yarı,
Kur yarı..."

Fotoğraf 148: Akşam Gazetesi, 27 Haziran 1932

SON HABERLER : TELGRAF - TELEFON - RADYO MEMLEKET İÇİNDEN:

Sovyet Rusya-Japonya harbi mukadder mi?

Londra, 5 (A.A.) — Uzak gelecekteki hükümetin bahaduru Neza Çimen'in gazetesi, diye ki: "Japonya Başbakanı M. Hirota'nın Moskova'ya gittiği ve Japonya'nın Sovyet Rusya'ya karşı savaşta ne kadar güçlü olduğunu öğrenmek için görüşmeler yapıldığı" diye yazıyor...

Mevimsiz bir haber Balkan birliği için merkez?

Balkan birliği için (VTR) geçen Pazartesi, 2 — Radyo İstanbul bir teklifi için bir hafta önceki meclis oturumunda meclis üyesi İsmail Hakkı İnan'ın konuşması üzerine...

Gazi Hz. Kayseriden Niğdeye hareket ettiler

Kayseri, 5 (A.A.) — Gazi Hz. Kayseri'nin Niğdeye hareket etmesi için Niğde'de bulunan askerler ve sivil halkın büyük ilgiyle karşılaştığı görülmektedir. Gazi Hz. Kayseri'nin Niğdeye hareket etmesi için Niğde'de bulunan askerler ve sivil halkın büyük ilgiyle karşılaştığı görülmektedir.

Paris sokaklarında nümayişler oluyor

Paris, 5 (A.A.) — Yaxın müb'arız seçimleri için nümayişler oluyor. Paris sokaklarında nümayişler oluyor. Paris sokaklarında nümayişler oluyor.

Maarif vekilinin sözleri

Ankara, 5 (A.A.) — Son zamanlarda gazetelerde istisna eden yasa tasarıları hakkında Maarif vekilinin sözleri.

Kayseriden hareket

Kayseri, 5 (A.A.) — Kayseri'den hareket eden askerler ve sivil halkın büyük ilgiyle karşılaştığı görülmektedir.

Paramızın kıymetini koruma

Ankara, 5 (A.A.) — Paramızın kıymetini koruma. Paramızın kıymetini koruma.

Bursada bir haydut iki kişiyi öldürdü, altı kişiyi yaraladı

Bursa, 5 (Telefon) — Bursa'da bir haydut iki kişiyi öldürdü, altı kişiyi yaraladı. Bursa'da bir haydut iki kişiyi öldürdü, altı kişiyi yaraladı.

Barut ihbarının bittesi

Ankara, 5 (Haber) — Barut ihbarının bittesi. Barut ihbarının bittesi.

Bir ölüm

Ankara, 5 (Haber) — Bir ölüm. Bir ölüm.

Soyalsizler kararı

Cerment-Feriz, 5 (A.A.) — Soyalsizler kararı. Soyalsizler kararı.

Büççe tetkikleri

Ankara, 5 (Haber) — Büççe tetkikleri. Büççe tetkikleri.

Yeni açılacak Halkevleri

Ankara, 5 (Haber) — Yeni açılacak Halkevleri. Yeni açılacak Halkevleri.

Yarım metre kar

Kütahya, 5 (A.A.) — Yarım metre kar. Yarım metre kar.

ŞİŞİRETLİ Hüsni'nin Kafi değ

Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ. Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ.

Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ. Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ.

Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ. Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ.

Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ. Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ.

Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ. Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ.

Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ. Şişiretli Hüsni'nin Kafi değ.

Fotograf 149: Vakıf Gazetesi, 6 Şubat 1934

Yeni sayı

Propaganda

B. T. Demirel, kitabsızın dala...
Bütün bu yazılarda...
Propaganda...
Kısa yazılar...
Yeni sayı...
Propaganda...

İÇ HABERLER

İSTANBUL TELEFONLARI

Kâzım Dirik teftişlere başladı

İstanbul, 2 - Teftiş Genel İpekeri General Kâzım Dirik...
Teftişlere başlandı...

Şark demiryollarının satını alınması

İstanbul, 2 - Şark demiryollarının...
Satını alınması...

Şark demiryollarının sucu tarifi

İstanbul, 2 - Şark demiryollarının...
Sucu tarifi...

İstanbul avukatları

İstanbul, 2 - Avukatlar...
İstanbul avukatları...

Bir orman yangını oldu

İstanbul, 2 - Üsküdar'da...
Orman yangını...

Habeşistan girmek isteyen İtalyanlar

İstanbul, 2 - İtalyanlar...
Habeşistan girmek isteyen İtalyanlar...

Gümrük salığı geliyor

İstanbul, 2 - Avrupa gümrük...
Gümrük salığı geliyor...

Evkafın işleri bütçesi

İstanbul, 2 - Evkafın işleri...
Evkafın işleri bütçesi...

Suları kirleten mazot dubaları

İstanbul, 2 - Birkaç gün önce...
Suları kirleten mazot dubaları...

İstanbul'un çok ve iyi tipli bir...
İstanbul'un çok ve iyi tipli bir...

Fakat bütün bu gibi mülahazalar...
Fakat bütün bu gibi mülahazalar...

Burhan BELGE

Namık İsmail'e vapurdaki ilâhlarla bakıldı

İstanbul, 2 - Bugün Akay...
Namık İsmail'e vapurdaki ilâhlarla bakıldı...

İstanbul, 2 - İstanbul'daki...
İstanbul, 2 - İstanbul'daki...

İstanbul, 2 - Sizi mümin...
İstanbul, 2 - Sizi mümin...

İstanbul, 2 - Yarı İstanbul...
İstanbul, 2 - Yarı İstanbul...

İstanbul, 2 - Varlık...
İstanbul, 2 - Varlık...

İstanbul, 2 - Lânet ve ortalık...
İstanbul, 2 - Lânet ve ortalık...

İstanbul, 2 - Ekonomi...
İstanbul, 2 - Ekonomi...

Uşak kurtuluş günü

Uşak, 2 (A.A.) - Dün öğle...
Uşak kurtuluş günü...

Eskişehirin kurtuluş yıldırımını

Eskişehir, 2 (A.A.) - Kurtuluş...
Eskişehirin kurtuluş yıldırımını...

Gümrük hamalları için tarife yatıyor

Ottobahri yüklenen ve...
Gümrük hamalları için tarife yatıyor...

Okullarda sınıclar

Şehrimizdeki orta okullarda...
Okullarda sınıclar...

Şehrimizdeki orta okullarda...
Şehrimizdeki orta okullarda...

Dün şehrimizdeki orta okullarda...
Dün şehrimizdeki orta okullarda...

Şehrimizdeki orta okullarda...
Şehrimizdeki orta okullarda...

Şehrimizdeki orta okullarda...
Şehrimizdeki orta okullarda...

Burhan BELGE

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

İstanbul, 2 - Amiral Kondoryovitsin...
Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları...

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

Amiral Kondoryovitsin ölümü dolayısıyla baştağı telgrafları

İstanbul gazetelerini basıyoları

Cumhuriyet

İstanbul gazetelerini basıyoları...
Cumhuriyet...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...

İstanbul gazetelerini basıyoları...
İstanbul gazetelerini basıyoları...



Bir Holanda uçağı şehrimize geldi

Bir Holanda uçağı şehrimize geldi...
Dün şehrimizdeki orta okullarda...



ISBN: 978-605-9117-56-2

