

SİNAN MEYDAN : CUMHURİYETİN KANATLARI “ATATÜRK’ÜN UÇAK FABRİKALARI”



SİNAN MEYDAN: CUMHURİYETİN KANATLARI “Atatürk’ün uçak fabrikaları”



“Bu yıl içinde denizaltı gemilerimizi ülkemizde yapmayı başardık... Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program büyük milletimizin yakın ve bilinçli ilgisiyle şimdiden başarılmış sayılabilir. Bundan sonrası için bütün uçaklarımızın v motorlarının ülkemizde yapılması ve savaş sanayimizin bu temele göre geliştirilmesi gerekir. ” (Atatürk 1 Kasım 1937)



TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikası (1926)

Malumunuz yeni bir havalimanı yapıyor. Atatürk Havalimanı yıkılacak. Yeni havalimanına *“Abdülhamit Han”* adının verileceği söyleniyor. Belli ki birileri Türkiye'nin en büyük havalimanında Atatürk'ün adını görmek istemiyor. O birileri utanmasalar Türkiye'de havacılık sanayini Atatürk'ün değil Abdülhamit'in kurduğunu söyleyecekler. İşte bu yazımda 2018'de saman ithal edenlere 1926'da uçak üretenlerin gerçek öyküsünü anlatacağım. Kim bilir belki yeni havalimanına neden *“Atatürk”* adının verilmesi gerektiğini anlarlar!

KIRIK KANATLAR MUCİZESİ

Sakarya Savaşı'nda Yunan ordusundaki 18 uçağa karşılık Türk ordusunda sadece 2 uçak vardı. Bu iki uçaklık Türk hava gücünün üssü Polatlı-Ankara demiryolu üzerinde Malıköy'dü.

Nafiz adlı uçağı Erzurumlu Nafiz Bey İtalya'dan satın alıp orduya armağan etmişti. Nafiz Bey orduya daha sonra üç uçak daha hediye edecekti. Fakat Nafizbozuktuktu. Sürekli tamir gerektiriyordu. Pilot Behçet Bey yanında kibrit taşıyordu: Düşman eline geçmesin diye gerekirse uçağı yakacaktı. Nafiz bir gün havada ateş alıp yanarak düştü.

Diğer uçağın adı İsmet'ti. Yanlışlıkla Kuşadası'na inen İngiliz yapımı çift kanatlı bir Yunan uçağıydı. Uçak parçalara bölünüp Muğla'ya taşınmış bu sırada çok hasargörmüştü. Muğla'da Pilot Vecihi (Hürkuş) ve birkaç arkadaşınca onarılmıştı. Uçaktaki Yunan bayrağı kazınip arka kuyruğa yağlı boyayla büyük bir ay yıldızı yapılmıştı. Vecihi Bey uçağa *“İsmet”* adını vermişti. Nazar değmesin diye de kanat tellerine kocaman bir mavi boncuk bağlamıştı.

Atatürk Büyük Taarruz öncesinde Fransızlardan 10 adet Bregue ve İtalyanlardan 21 adet Spat XIII uçağı aldı. Büyük Taarruz'da bu hava gücü çok işe yaradı.

Vecihi (Hürkuş) anılarında şöyle diyor: *“O kutsal davada nasıl derme çatma uçaklarla düşmanla boğuşmuştuk. Yerde çürüyen ve havada yırtılan kanat bezlerini paça jelatini ve nişasta karışımından yapılan madde ile gererek uçuruyorduk...”*

Bu nedenledir ki Cumhuriyetin ilk yıllarında 30 Ağustos *“Zafer ve Tayyare Bayramı”* olarak kutlanıyordu.

ATATÜRK VE GÖKTEKİ GENÇLİK

Tarih 10 Eylül 1910

Yer: Paris

Kurmay Yüzbaşı Atatürk birkaç arkadaşıyla birlikte Picardie Manevralarını seyretti. Gelecekte savaşların en etkili araçlarının uçaklar olacağını o gün anladı. Daha sonra 1911'de Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların 1912'de Balkan Savaşları'nda Bulgarların Osmanlı'ya karşı uçak kullandığını gördü. 1918'de Suriye-Fi

Atatürk cumhuriyetin ilanından sonra havacılık çalışmalarını başlattı.

1 Kasım 1924'te Meclis açış konuşmasında yurt savunmasından söz ederken *“Hava Kuvvetlerine Yüce Meclis'in özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim”* dedi.

3 Mayıs 1935'te Türk Hava Kurumu'nda yaptığı konuşmada da şöyle dedi: *“Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte seni bekleyen yerini az zamanla dolduracaksın...”*

Atatürk Türkiye'de havacılığı geliştirmek için çok uğraştı: Yurt dışından uçak aldirarak hava kuvvetlerini güçlendirdi. Havacılık eğitimi için yurt dışına öğrenciler gönderdi. Havacılık sanayinin temellerini atmak için 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti'ni (Türk Hava Kurumu'nu) kurdu. 10.000 lirabağış yanında Nutuk'un telif gelirini de bu kuruma bıraktı. Herkesi bu kuruma yardıma çağırdı. Yapılan yardımlarla THK birçok uçak aldı. 1933'te Devlet Hava Yolları'nı 1935'te Türk Kuşu'nu kurdu. Manevi kızlarından Sabiha Gökçen'inpilot olmasını sağladı.

Uçak fabrikalarının kurulmasını istedi.

TAYYARE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİ (TOMTAŞ) VE KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI
Atatürk *"Uçağımızı paraşütümüzü yedek parçalarımızı kendimiz yapacağız..."* diyordu. (Sabiha Gökçen Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti s. 192-193).

7 Eylül 1925'te Bakanlar Kurulu kararıyla 3.5 milyon TL sermayeli TOMTAŞkuruldu. Hisselerin %51'i Türk Milli Savunma Bakanlığı'nın % 49'u Alman Jankers Uçak Fabrikası'nındı. THK da 125.000 TL sermaye ile TOMTAŞ'a katıldı. TOMTAŞ Kayseri'de ve Eskişehir'de birer uçak fabrikası kuracaktı. Kayseri'de üretim Eskişehir'de tamir onarım yapılacaktı.

Kayseri Uçak Fabrikası için gereken malzeme Almanya'dan getirildi. 6 Ekim 1926'da devlet töreniyle açılan fabrika 6 hangarda 50 Türk 120 Alman işçiyle üretime başladı. Türk personel Almanya'da eğitim aldı. Fabrika kurulduğunda dünyanın büyük uçak fabrikalarından biriydi.

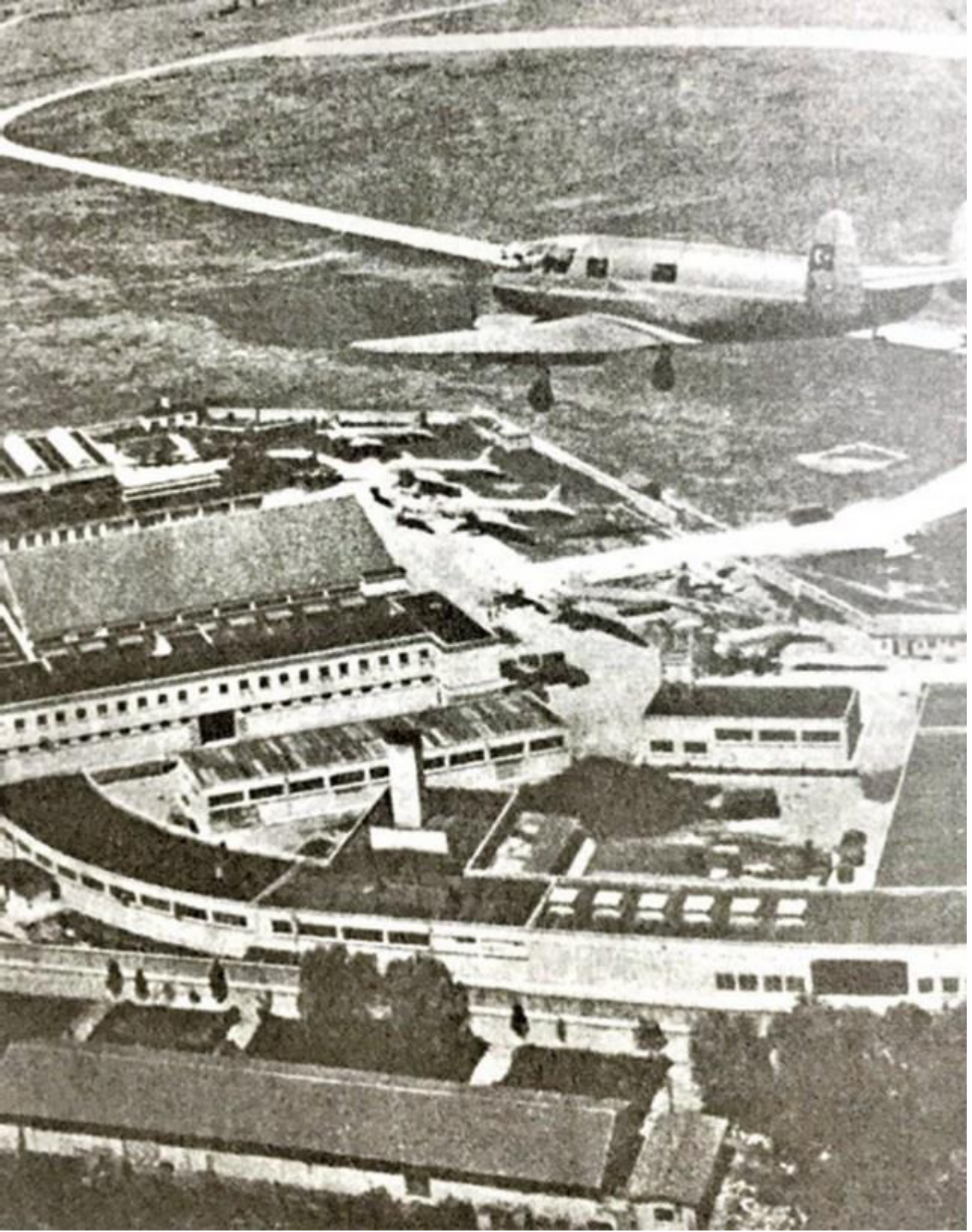
Fakat Alman Jankers'in bazı sözlerini yerine getirememesi yönetim sorunları Türk ve Alman personel arasındaki anlaşmazlıklar vb. nedenlerle TOMTAŞ 1928 yazında çalışmalarını durdurdu. 21 Ekim 1928'de Jankers hisselerini 520.000 TL karşılığında THK'ya devretti.

Kayseri Uçak Fabrikası 1930'da tekrar açıldı. 1931'de Milli Savunma Bakanlığı'na devredildi. 1931'de Amerikan Curtis Uçak ve Motor Company İncile 1936'da Alman Gother Waggonfabrik AG ve Polonyalı Panstwowe Zaklady Lotnicze ile birer sözleşme imzalandı. 1940'ta da İngiliz Philips and Powis Aircraft Ltd ile bir lisans antlaşması yapıldı.

Kayseri Uçak Fabrikası'nda 1926-1942 arasında 7 ayrı modelde toplam 212 uçak üretildi. Burada üretilen ilk Fledgling marka uçak Atatürk'ün emriyle 1932'de İran'ahediye edildi. 1932'de de Eskişehir Tayyare (Tamir) Fabrikası kuruldu. Bu fabrikada 1933'teSelahattin Reşit Alan Milli Müdafaa Vekâleti-1 (MMV-1) kodlu bir eğitim ve keşif uçağı yaptı. Selahattin Alan çift kanatlı iki kişilik tek motorlu bu uçağa amblem olarak bir kağı figürü koydu. Dün kağıyla kamyonu yenenlerin bugünüçak yapacak hale geldiklerini herkese göstermek istiyordu.

Demem o ki 1923'te üç beyaza; una beze şekere muhtaç olan Türkiye Cumhuriyeti 1926'dan itibaren uçak üretmeye başladı.

THK ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI



THK Etimesgut Cumhuriyet 4 Mayıs 1935 Uçak Fabrikası (1942)

THK Etimesgut Cumhuriyet 4 Mayıs 1935 Uçak Fabrikası (1942)

Atatürk 1 Kasım 1937'deki Meclis açış konuşmasında şöyle dedi: *"Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program büyük milletimizin yakın ve bilinçli ilgisiyle şimdiden başarılı sayılabilir. Bundan sonrası için bütün uçaklarımızın ve motorlarının ülkemizde yapılması ve savaş sanayimizin bu temele göre geliştirilmesi gerekir..."*

1941'de Ankara'da THK Etimesgut Uçak Fabrikası kuruldu. Burada daha önce kurulmuş atölyeler genişletilerek fabrikaya dönüştürüldü. Fabrika 1942'de 113 mühendis 221

teknisyen ve işçiyle üretime başladı. Fabrikada Türklerin yanında 35 Polonyalı mühendis ve teknisyen de görev aldı. Fabrikanın yerli ve yabancı toplam personel sayısı 878'di. 1948'den sonra yabancılar ülkelerine dönecek ve fabrika tamamen Türk personelden oluşacaktı.

THK Uçak Fabrikası'nda yurt dışından alınan patentli uçakların üretimi ve montajı dışında tamamen yerli tasarım uçaklar da geliştirildi. Bu iş için 21 kişilik bir birim oluşturuldu. Bu birim 1942-1952 arasında 16 farklı tip uçak tasarladı. Fabrikada 1942-1952 arasında 126 adet Türk tasarım uçak üretildi.

Bu projeler arasında özellikle öncü teknolojiye ve tasarıma sahip "THK-13" kodlu "Uçan Kanat" adlı deneysel planör ve ambulans uçağı olarak tasarlanan "THK-5A" adlı uçak çok dikkat çekiciydi. 1951'de 1 adet THK-5A uçağı Danimarka'ya satıldı... Danimarka 1953'te 26 uçak siparişi daha verdi. Ayrıca Avrupa'dan 30 adet sipariş daha alındı. Ancak bu siparişler –değişik nedenlerle- teslim edilemedi. THK-13 ve THK-5A tasarımları Paris Havacılık Fuarı'ndasergilendi ve büyük ilgi gördü. (Osman Yalçın Türk Hava Harp Sanayi Tarihi s. 149-151) Bu fabrikada 1949'dan itibaren THK-15 "Uğur" adlı eğitim uçağı seri üretilmeye başlandı. Bu uçaklardan toplam 84 adet üretildi.

THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1952'de Makine ve Kimya Endüstri Kurumu'na (MKEK) devredildi.

THK GAZİ UÇAK MOTORU FABRİKASI

Atatürk 1 Kasım 1937'deki Meclis konuşmasında sadece "uçaklarımızın" değil "motorlarının" da ülkemizde yapılmasını istemişti. Bu doğrultuda 1945'te Gazi Orman Çiftliği'nde THK Gazi Uçak Motoru Fabrikası kuruldu. Fabrika 30 Ekim 1948'de açılıp üretime başladı. İlk açılışta fabrikada toplam 141 personel görev aldı. Fabrika bina makine ve tüm teçhizatlarıyla birlikte 9 milyon liraya mal oldu. Makineler İngiltere Amerika ve İsviçre'den alındı. Fabrika "Gipsy Major-10" uçak motoru üretti. 1948-1949'da bu fabrikada Yüksek Mühendis Şükrü Er ve ekibince ilk yerli Türk motoru yapıldı. Fabrika 1952'de Makine ve Kimya Endüstri Kurumu'na devredildi.

Atatürk Cumhuriyeti'nde sadece devlet değil özel teşebbüs de uçak fabrikaları kurdu. Vecihi Hürkuş'un kurduğu "Vecihi Faham Tayyare İnşa Fabrikası (1930-1942)" ve Nuri Demirağ'ın kurduğu "Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası (1936-1943)" çok sayıda özgün tasarım uçak üretti.

Cumhuriyet

Onbirinci yıl sayı: 3938

İSTANBUL - CAĞALOĞLU

Telgraf ve mektup adresi: Cumhuriyet, İstanbul . Posta kutusu: İstanbul No, 246
Telefon: Başmuharrir ve evi: 22356. Tahrir heyeti: 24298. İdare ve matbaa kısmile Matbaacılık ve ...

TARİHSEL BİR GÜN: TÜRK SİVİL HAVACILIĞI KURULDU

Türk kuşu kurumunun açılışını kıymetli bir söylevle Atatürk yaptı

Başbakan İsmet İnönü de güzel bir söylev söylediler

Açılış resmi çok parlak oldu, uçak alanında bütün Bakanlar, Sovyet elçisi, ve on binlerce halk bulunuyordu. Muvaffakiyetli tecrübeler yapıldı



THK Etimesgut Cumhuriyet 4 Mayıs 1935

THK Etimesgut Cumhuriyet 4 Mayıs 1935

ANKARA RÜZGAR TÜNELİ

THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda yapılan uçakların aerodinamik testleri için 1947-1949 arasında Ankara Rüzgâr Tüneli (ART) kuruldu. Dönemine göre dünya ölçeğinde bir teknolojiye sahip olan Ankara Rüzgâr Tüneli 1950'de kullanıma hazırıldı. Ancak 1950'lerde uçak fabrikaları kapatılınca rüzgâr tüneli de uzun yıllar işlevsiz kaldı

UÇAK SANAYİ NASIL YOK EDİLDİ?

Türkiye II. Dünya Savaşı'ndan sonra 1947'de Truman Doktrini 1948'de Marshall Planı ile ABD etkisine girdi. ABD II. Dünya Savaşı sonrasında elinde kalmış savaş araç ve gerecini

uygun fiyatla Türkiye'ye satmaya ve hibe etmeye başladı. 1946-1952 arasında 1905 adet Amerikan uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girdi. (İsmail Yavuz Mustafa Kemal'in Uçakları s. 191 193). Bu süreçte ABD Türkiye'yi ağır sanayiden ve uçak üretiminden vazgeçirmek için elinden geleni yaptı. Örneğin ABD Dışişleri Bakanlığı Petrol Danışmanı M. W. Thornborg'un 1949'da hazırladığı raporda bu yönde telkinler vardı. THK Motor Fabrikası'nda çalışan Şükrü Er'in aktardığına göre dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı *“Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken uçak fabrikanıza parayla sipariş verirsem yarın bu millet beni asar”* dedi.

Bir takım güç odakları Türkiye'nin kendi uçağını kendisinin üretmesine karşı ittifak yaparak harekete geçmişti.

Türk uçak sanayinin yok edilmesinde dünyada jet motorların yaygınlaşmasıyla Türkiye'deki pistonlu uçak motor sanayinin önemini yitirmesinin de etkili olduğu söylenir. Fakat 1948 tarihli bir raporda belirtildiği gibi buna önlem alınabilir ve fabrikalar kapatılmayabilirdi.

Özetle Hava Kuvvetleri'nin 1946-1947'den itibaren yerli uçak fabrikalarından uçak almak yerine Amerikan uçaklarına yönelmesiyle yerli uçak fabrikaları kapanma sürecine girdi. Kayseri Uçak Fabrikası 1950'de Hava İkmal Merkezi'ne dönüştürüldü. THK Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları ise 1954'te traktör fabrikasına dönüştürülüp kapatıldı. (Yalçın s. 158 166 257 Yavuz s.130).

Devletin uçak fabrikalarının yaşamadığı bir ortamda özel teşebbüsün uçak fabrikalarının yaşaması pek mümkün değildi: Vecihi Hürkuş'un bürokratik engellerle karşılaşması Nuri Demirağ'ın ise ürettiği uçakların devletçe satın alınmaması onların da kendi uçak fabrikalarını kapatmalarına neden oldu.

Atatürk'ün isteğiyle Genç Cumhuriyet 1926-1949 arasında biri onarım olmak üzere üç uçak fabrikası bir uçak motoru fabrikası ve bir de rüzgâr tüneli kurdu. Ancak bu fabrikalar II. Dünya Savaşı sonrasında ABD etkisiyle tamamen kapandı. Böylece aslında cumhuriyetin kanatları kırıldı.

Demem o ki Türkiye'de havacılık ve uçak sanayi Atatürk'ün teşvik yönlendirme ve destekleriyle gelişti. Türkiye'nin en büyük havalimanına donanmayı Haliç'te çürüten Abdülhamit'in değil Kayseri'de uçak üreten Atatürk'ün adı yakışır.

[status draft]

[nogallery]

[geotag on]

[publicize off|twitter|facebook]

[category güvenlik]

[tags MİLLÎ SAVUNMA DOSYASI, SİNAN MEYDAN, CUMHURİYET, KANAT, ATATÜRK, UÇAK, FABRİKA]