

# Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu

## Turkish Air Institution up to now since the day it was founded

Osman Yalçın\*

### Özet

*Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu yıllarda ülkenin mevcut sanayi potansiyelinin oldukça iptidai ve ümit vaat etmeyen hali bilinen bir gerçektir. Kısa süre içinde batılı ülkelerde üç-dört asırlık gelişme sonrası oluşabilen ağır sanayinin son aşaması sayılan uçak sanayine yönelik atılımların birisi de Türk Tayyare Cemiyeti'nin bizzat Mustafa Kemal Paşa'nın emri ile kurulmuş olmasıdır. Mustafa Kemal Paşa, "İstikbal Göklerde" demiştir. Burada kast edilen şüphesiz havacılığın geleceğinden ziyade milletin geleceğiydi. İki kelimeyle özetlenen günümüzdü. Son yıllarda göklerden gelen tehlikelerle devletlerin başına gelenlere hep birlikte şahit olmaktadır. Kurum kurulduğu yıllarda gelir kaynaklarının da güçlü olmasına itina edilmiştir. Kuruluş yıllarındaki gelir kaynakları yirmi bir kalemden oluşmaktaydı. Zamanla gelir kaynakları 8'e düşürülmüştür. Kurum büyük idealler ile kurulmuş, 1925-1940 yılları arasında Türk hava gücüne 350 civarında uçak alacak kadar paranın başış yoluyla toplanmasına aracı olmuştur. Türk Hava Kurumu tarihinde önemli bir faaliyet alanı da pilot yetiştirmek olmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında, askeri havacılığın pilot ihtiyacının artması ile astsubay pilotlar burada yetiştirilmiştir. Kurum Türkiye'nin büyük bir bölümünde şubeleri bulunmaktadır. Günümüzde daha ziyade sportif havacılıkla uğraşmakta ve Orman Yangınları ile mücadele etmektedir. Günümüzde sivil kurumlara pilot yetiştirilmesi kapsamında eğitim verilmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** Atatürk, havacılık, uçak, Türkiye, Endüstri, Türk Hava Kurumu

### Absrtact

*That the state of undeveloped and hopeless industry potential of the country in the years when Turkish Republic was formed is a common truth. In a short time, one of the thrusts the foundation of Turkish Aircraft Community with the order of Mustafa Kemal Pasha towards to aircraft industry which was thought as the last level of heavy industry which occurred after three-four centuries of development in western countries was. Mustafa Kemal Pasha said "The future is in the sky!". What was meant there is undoubtedly the future of the nation rather than the future of aviation. The thing that was summarized in two words is our today. We all witness the things that happen to states which stems from the threats coming from the skies. It was greatly cared that the institution's income resources were powerful when the institution was formed. Income resources included twenty one items in the times when it was founded. Over time, income resources were decreased to eight. The institution was founded with big ideals; it helped to save the money through donations which was enough to buy about 350 aircrafts between years of 1925-1940. In the history of Turkish Air Institution another application area was to train pilots. Especially in Second*

\* Dr., Hava Harp Okulu, Askeri ve Sosyal Bilimler Bölümü, e-mail: oyalcin@hho.edu.tr

*World War, with the increasing needs of pilots of military aviation, non-commissioned officer pilots were trained here. There are many agencies of the institution in Turkey. It is interested in sportive aviation and fighting against the forest fire. Today, education is given for training pilots to civilian institutions.*

**Key Words:** Atatürk, aviation, aircraft, Turkey, Industry

## Giriş

Bu çalışmada Ülkenin semalarının milli imkanlarla korunması için devlet tarafından bir idealin gerçekleşmesi olarak bakılan ve büyük ümitler bağlanan ama Türk halkının zaman zaman tereddütle baktığı bir kurumun öyküsü incelenecektir. Çalışmada telif ve tetkik eserler yanında devletin resmi arşivlerinden yararlanılacak, Kurum yetkilileri ile yapılan görüşmeye yer verilecektir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulduğu zaman şüphesiz Osmanlı Devleti'nin manevi ve maddi bir çok mirasını da devralmış bulunuyordu. Lozan Antlaşması'nda görüşülen dış borçlar konusu da bu hususlardan biridir. İnkılap hareketi yapıldığı dönemlerde ise bir çok kurum şekil değiştirmiş, bazı kurumlar tamamen kaldırılmış bir takım kurumlar ise ilk defa teşkil edilmiştir. Cumhurbaşkanlığı, Türk Dil Kurumu, Türk Tarih Kurumu ve Türk Hava Kurumu ilk defa teşkil edilen kurumlar olarak Türk devlet hayatında dahil olmuşlardır. Cumhuriyet'in ilk dönem yöneticileri yeni kurulan devletin hemen her alanda kendine yetebilen, başka güçlere dayanmadan ayakta durabilen müstakil bir devletin varlığına büyük önem vermekteydiler. Dolayısıyla Türkiye'nin son 3 asırdır en önemli sorunlarından olan teknolojik geriliğin de yeni dönemde çözümlenmesi gerekiyordu. Türk Hava Kurumu ya da 1925-1935 tarihleri arasında Türk Tayyare Cemiyeti bu bakımdan ayrı bir ehemmiyete haizdi. Bu kurum Türk semalarının uçaklarla doldurulması, uçan bir Türk gençliğinin hazırlanması için önemli görevler yüklenecek ve teknolojiyi takip eden bir ülke olmanın yanında 20. Asrın en önemli silahları olan uçakların da üreticisi olabilecekti.



**THK'nın İlk Amblemi**

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu yıllarda ülkenin mevcut sanayi potansiyelinin oldukça iptidai ve ümit vaat etmeyen hali bilinen bir gerçektir. Kısa süre içinde batılı ülkelerde üç-dört asırlık gelişme sonrası oluşabilen ağır sanayinin son aşaması sayılan uçak sanayine yönelik gelişmelerin kısa sürede elde edilmesi imkansızdı. Ancak geride kalınmış olmakla birlikte ne kadar

Gazi

Akademik

Bakış

268

Cilt 6 Sayı 11

Kış 2012

erken başlanırsa ol kadar iyi olacağı aşıkardı. İşte Türk devletinin havacılık alanında kaybettiği zamana bakılmadan ve ülkenin oldukça sıkıntılı olduğu bir zamanında Türk Tayyare Cemiyeti bizzat Mustafa Kemal Paşa'nın emri ile kurulmuştur.<sup>1</sup>

### **Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)'nin Kurulması**

Kurucu Üyeleri; Pilot Şakir Hazım, Pilot Vecihi Hürkuş eski rasıtlardan Hasan İskender Beylerdir<sup>2</sup>. Havacılık sanayi, 20. Yüzyılın ilk çeyreği sonlarında toplumların hayatında vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Bunun içindir ki, Mustafa Kemal Paşa, Batının hızla kendini yenilediğini ve bunun da önemli göstergelerinden birinin bacası tüten fabrikalar olduğuna inanıyordu<sup>3</sup>.

İngiltere, Birinci Dünya Savaşı'nı uçaklarla kazanmamış mıydı? Curzon'un Lozan görüşmelerinde İsmet Bey'e söylemiş olduğu talihsiz sözlerinin gerçekleşmemesi için yapılacak tek şey milli kaynaklarla imal edilen, Türk gençliği tarafından benimsenen ve sahip çıkılan askeri, sivil ve endüstriyel havacılığın meydana getirilmesi gerekirdi. Bunun ilk hamlesi olarak da 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur<sup>4</sup>. Mustafa Kemal Paşa, "*İstikbal Göklerde*" sözünü Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılışında söylemiştir. Burada kast edilen şüphesiz havacılığın geleceğinden ziyade milletin geleceğiydi. Bu nedenle bu alanın devlet-millet işbirliği ile ve milli imkanlarla harekete geçirilmesi bir zorunluluk olarak görülmekteydi.

İstanbul'da 1919 yılı sonunda Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti (Türk Nakliye Cemiyeti) adlı bir kuruluş meydana getirilmiştir. Cemiyetin tüzüğü Yzb.Fazıl, Ütğm. Şakir Hazım, Plt. Fehmi Yemenli, Mazlum ve Vecihi Hürkuş tarafından hazırlanmıştı. Zamanın Posta Bakanı Refik Halil Türk havacılığının, Posta Nakliye işleri ile kurtulacağına inanmıştı. Bu amaçla çalışmalar yapılmışsa da netice alınamamıştır<sup>5</sup>. Hava Kurumu'nun nizamnamesi 1919 yılında İstanbul'da oluşturulan bu cemiyetin, Cumhuriyet dön-

- 1 Osman Yalçın, *Türk Havacılık Tarihinde Başlı Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri*, Gazi Akademik Bakış, c 3, S 6, s.19, Ankara 2010
- 2 Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Kültür Ofset Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), Ankara, 1997, s.165.
- 3 İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923-1950*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001, s.212.
- 4 Kaymaklı, *a.g.e.* s. 327; M. Bahattin Adıgüzel vd., *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, Türk Hava Kurumu Yay.6, Ankara, 2006 s.22; Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv.Bsm., Ankara, 1981 s.22; Mustafa Zeren, "Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır", *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C.II*, THK Yay.:4, İstanbul, 1985, s.137,138; İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu,, "Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Milletin Müdafası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri", *Türk Kültürü*, Sayı 116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972 s.646.
- 5 Vecihi Hürkuş,, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000 s.51;M. Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İki Birakanlar*, THK Kültür Yay. No:7, Ankara, 2006, s.59; Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi ¼ Asır 1915-1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942 s.1.

Gazi

Akademik  
Bakış

269

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012

minde yeniden derli-toplu ele alınması ile hazırlanmıştır. İşgallere karşı hava kuvvetlerini korumak için sivil amaçlı oluşturulan cemiyetin nizamnamesi Türk Hava Kurumu Nizamnamesine de temeli olmuştur.

### **Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)'nin Atatürk Tarafından Tespit Edilen Kuruluş Amacı**

Devlet eliyle kurulan ve ülkenin savunması için çok önemli olan havacılığın büyük beklentilere cevap vermesinin hedeflenmesi kaçınılmazdır. Çünkü bu dönemde Türkiye, bağımsız ve milli bir devlet olarak varlığını kabul ettirmiş olmasına rağmen hala Lozan Antlaşması ile çözüme kavuşmamış pek çok sorunu olan bir ülkedir. Musul Meselesi, Boğazların Türkiye'nin istediği gibi bir sonuca ulaşmaması bunlardan en önemlileridir<sup>6</sup>. Bu durum karşısında güçlü ve milli imkânlarla desteklenen bir ordunun teçhiz edilmesi gerekiyordu. Esasen müstakil devlet olmanın ve egemen olmanın temel şartı da muktedir bir orduya sahip olmaktır. Kaldı ki Türkiye, büyük devletlere sınır durumunda bulunması nedeniyle de savunmasına önem vermek zorundaydı.

Bu sebeple Atatürk, havacılığın güçlenmesi için Türkiye'nin kendi uçaklarını üretmesine önem veriyordu. Türk Hava Kurumu da böyle bir düşüncenin sonucu olarak kurulmuş ve kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından tespit edilmiştir. Bu amaçlar;

- a) Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek,
- b) Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasi önemini anlatmak,
- c) Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- d) Gerekli araç ve gereci hazırlamak,
- e) Personel yetiştirmektir,
- f) Uçan bir Türk gençliği meydana getirmektir<sup>7</sup>.

Türkiye'de toplu iğnenin bile yapılamadığı otomobil sayısının yüzölçümüyle ifade edildiği bir ülkede uçak üretme yönünde devletin kararlı bir duruş göstermesi çok dikkate değer bir tavidir. Kurumun adı 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir<sup>8</sup>. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zaman 1929 yılına kadar kapitülasyonların olumsuz etkilerini de üzerinden atamamıştı. Öte yandan Osmanlı'dan 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 hale getirilmesi zordu. Halkın ianeleri bu nedenle önem arz ediyordu. Bunun da suiistimale uğramadan bir resmi kurumca yapılması gerekiyordu. Halktan toplanan yardımlar ile uçak

6 Durmuş Yalçın, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I-II*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000, C.I, s.385-387.

7 Adıgüzel vd., *a.g.e.*, s.23; Zeren, *a.g.e.*, s.138; Kayabalı, Arslanoğlu, *a.g.e.*, s.646,647; Kaymaklı, *a.g.e.*, s.165.

8 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak ismi değiştirilen kurum çalışmamızda bundan böyle Türk Hava kurumu olarak geçecektir.

alınmaya başlanmış ve bu uçaklar millet adına Türk Hava Kuvvetlerine bağışlanıyordu. Mustafa Kemal kuruluş aşamasında bizzat 10.000 lira bağışla Türk Hava Kurumu'nun Türk Hava Kuvvetleri'ne uçak alınması için başlattığı kampanyaya destek olmuştur<sup>9</sup>. Türk Milletinin bağımsızlığının korunmasının ancak göklere hâkimiyetten geçtiğinin farkında olan Cumhuriyet'in kurucuları havalarda yalnız Türk Hava Kuvvetlerinin değil tüm gençliğin var olmasını istemişlerdir. İşte Türk Hava Kurumu bunun ilk başlangıcı olmuştur.

### **Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)'nin Kurulduğu Yıllardaki Gelir Kaynakları**

Türk Hava Kurumu iki yaşını bile henüz tamamlamamış olan genç Türkiye Cumhuriyeti için en önemli kuruluşlardan birisi olarak büyük beklentiler ve ideallerin gerçekleşmesi için kurulmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri'nin başında Alman Subay Serno bulunuyordu. Osmanlı Ordusu'nda Alman 301, 302, 303 ve 304 Numaralı Paşa Bölükleri görev yapıyordu. Alman pilotların emniyetli bulmadığından kullanmadığı uçakları ise Türk pilotları hiç itiraz etmeden kullanmaktaydı. Hava gücümüz Almanlara emanet edilmişti. İstiklal Harbi yıllarında ise Almanlardan kalan birkaç uçak, Yunanlılardan istirdat edilen uçaklar, Fransa ile anlaşma yapıldıktan sonra alınan az miktardaki uçaklar, zenginlerin katkıları ve İtalyanlardan silahsız olarak alınan 21 adet Spat-13 uçakları ile harp yıllarındaki uçak ihtiyacı büyük zorluklarla çözümlenmeye çalışılmıştır. Türk Hava Kurumu'ndan beklentilerin çok olmasının nedeni biraz da buradan kaynaklanıyordu. Bu nedenle Kurum'un gelir kaynaklarının da güçlü olmasına itina edilmiştir. Kuruluş yıllarındaki gelir kaynakları yirmi bir kalemden oluşmaktaydı. Bunlar;

- a) Halkın bağışları,
- b) Tayyare Piyangosu,
- c) Fitre-zekat ve kurban derileri,
- d) Tayyare Pulu(Tutkallı makbuz),
- e) El ve duvar ilanları imtiyazı,
- f) Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti,
- g) Uşak Şeker Fabrikası'nın ilk mahsulü,
- h) Mevcut domuzların istismarı,
- i) Eski pulların devri,
- j) Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar,
- k) Üye aidatları,
- l) Tutkallı Makbuz (Yardım Pulu),
- m) Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar,
- n) Kira gelirleri,
- o) İştirakler gelirleri,
- p) Faiz gelirleri,

9 Tayhani, a.g.e., s.189.

- q) Makara ve iplik fabrikası tesis hakkı,
- r) Askeri terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması,
- s) Ödemiş Balyanbolu Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki civa madeni-  
nin işletilmesi,
- t) Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin Kuruma Bağışlanması,
- u) Bulgaristan'dan kıslamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine  
verilecek kefaletnamelerin telif haklarıdır<sup>10</sup>.
- v) Bazı ürünleri ihraç işlemlerinin % 1'i Türk Hava Kurumun gelirlerine dâhil  
edilmiştir<sup>11</sup>.

Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynaklarının doğru ve kanuna uygun olarak toplanması konusunda da oldukça titiz davranılmıştır. Gelirlerin toplanmasına yönelik olarak istisnai de olsa suiistimaller yaşanmıştır. Hataların giderilmesi için konu başbakana kadar aktarılmış ve soruşturma açılarak ilgililer hakkında yasal işlem yapılmıştır<sup>12</sup>. Bu gün bile bir kısım insanlar Kurum için olumsuz intibalar içindedir. Bu intiba Atatürk Dönemi'nde de yaşanmış ve konu ile ilgili Diyanet İşleri Başkanlığı'nın da dâhil olduğu bilgilendirme vaazları ile halkın doğru bilgilendirilmesi amaçlanmıştır. Doğrusu Türkiye'nin kendi uçağını yapması bir kısım çevreleri her zaman rahatsız etmiştir. Bunu engellemek için de pek çok yöntemler ile halkın temiz duyguları kullanılmıştır.

Kuruluş yıllarındaki 21 kalemi tutan kaynaklarla, Türk Hava Kurumu kurulduğu yıllarda oldukça güçlü ve geleceğe yönelik hedefleri olan bir kurum haline getirilmiştir. Mustafa Kemal Paşa, her zaman sürekli Kurum ile ilgilenmiş ve 1927 yılında 36 saatten fazla bir sürede irat ettiği Nutuk'un gelirini de kuruma bağışlamıştır. Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynakları bazı kesimlerden tepki almış, daha önce de ifade edildiği gibi halkın saf düşüncesi ve temiz vicdanı suiistimal edilmek istenmiştir. Özellikle kurban derileri ile ilgili yapılan dedikodu ve şüphelere açıklık getirmek için Diyanet İşleri Başkanlığı müftülüklerine bir yazı göndererek derilerin Türk Hava Kurumu'na verilmesinin caiz olduğunu ve halkın aydınlatılmasını istemiştir<sup>13</sup>. Yine İçişleri Bakanlığı, Türk Hava Kurumu ve Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından Başbakanlığa yazılan 1933 yılına ait muhtelif tarihli yazılarda fitrelerin, zekâtın ve kurban sadakalarının; Himaye-i Etfal, Kızılay ve Tayyare Cemiyetlerinin ortaklaşa paylaşmak üzere Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması konusu gündeme getirilmektedir. Başbakan adına müsteşar verdiği cevapta yetkinin Türk Hava Kurumu olduğunu bildirmektedir. İçişleri Bakanlığı da bu doğrultuda işlem yapılması için konunun vilayetlere yazıldığını Başbakanlığa bildirmiştir<sup>14</sup>.

10 Kayabalı, Arslanoğlu, *a.g.e.*, s.649; Tayhani, *a.g.e.*, s.190; Adıgüzel vd., *a.g.e.*, s.23,73

11 BCA,Tarih: 20.7.1930, Dosya :6238, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 60.404.5

12 BCA,Tarih: 27.04.1929,Dosya :77A26, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 69.454.23

13 BCA,Tarih: 16.10.1947, Fon Kod No: 051.0, Yer No : 4.30.27

14 BCA,Tarih: 9.12.1933, Dosya :20338, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 178.233.19

2011 yılı itibariyle, kurumun gelirlerinin ve desteklerinin kuruluş yıllarına göre oldukça sınırlandığı görülmektedir. İlerleyen yıllarda siyasal hesaplar ve yönetim anlayışları nedeniyle, Atatürk'ün vasiyeti niteliğindeki bu gelir kaynakları, dönem dönem Kurum'un elinden alınmış ve gelişimin duraklamasına neden olmuştur. Hatta 90'li yılların sonunda olduğu gibi, yönetmelik değişiklikleri ile Kurum'un etkinliği kaynakların azalması ile ilintili olarak düşmüştür.

### **Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)'nin Kuruluş Yıllarında Kurumdan Beklentiler**

Bugün olduğu gibi Atatürk döneminde de Türk Hava halka doğru anlatıldığını söyleyebilmek şüphesiz mümkün değildir. Eksik ve yanlış bilgilenme ise bazı insanların Kurum'a olan inancını sarsarken, Kurum'un üstleneceği misyondan rahatsızlık duyan bazı çevrelerin de kötü propaganda yapması kaçınılmazdır. Cehalet, yanlış yönlendirme, menfi iç ve dış mihraklı propaganda, ülkenin gerçeklerini bilememe ve dünyadaki gelişmeleri okuyamama erdemsizliği Türk Hava Kurumu'na her zaman zarar vermiştir. Saldırı ve rahatsızlıklara rağmen o günün sorumlu kişileri başta Cumhurbaşkanı olmak üzere Kuruma sahip çıkmışlardır. Sergilenen tavrı Atatürk şu sözlerle açıklamaktadır: *"...Bizim Ulusumuz bir kere inanmaya görsün... Ona yaptıramayacağınız, benimsetemeyeceğiniz şey yoktur. Türk Hava Kurumunu kurduğumuz zaman bunun ana gelir kaynağını bir yandan devlete, bir yandan da ulusumuzun yardımsever duygularına yükledik. Fitre ve zekâtın yanı sıra kurban derilerinin kuruma verilmesi için Bakanlar Kurulu karar çıkardık. Bu karara karşı çıkmak isteyen yobazlarla, siyaset gereği bu uygulamadan vazgeçmemizi isteyenler oldu. Üstü kapalı ya da açık, gazetelerde yazılar bile çıktı. Oysa bu iki gelir de çok yanlış yerlere gidiyor, ülke yararına değil, kişilerin, grupların yararına hizmet eder hale geliyordu. Devletin erişemediği yerlere halkın erişmesi kadar doğal ne olabilir. Bu topraklarda yaşayan herkese düşen kutsal bir takım görevler vardır. Yoksul bütçesi olan ülkelerde devlet kadar halk da bazı sorumluluklar yüklenmelidir. Hava Kurumu batıya yönelik hamlelerimizden biridir...<sup>15</sup>"*

Türk Hava Kurumu, Batılılaşmanın bir göstergesiydi. Ama aynı zamanda Batılı emperyalizme karşı bir kale olarak görülüyordu. Başbakan İsmet Paşa da THK'nın 19.10.1925 tarihli 1. Büyük Kongresi'nde; *"...Biz tayyarecilik denildiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından en kaba aksamına kadar vatandan çıkarılması ve sağlanmasını, özetle meydana gelecek tayyarenin teknik bir tarzda yapılması için makineden ve teknikten anlar uzmanları ve bu tayyareleri tam bir yetkinlik ve cesaretle kullanacak yürekli tayyarecileri (pilot) hep beraber meydana getirmeyi amaçlıyoruz<sup>16</sup>"*. açıklamasını yapmıştır.

15 Tayhani, a.g.e.,s.191

16 Havacılık ve Spor, *İsmet İnönü ve Türk Havacılığı*, C.X, Ankara, 1938, s.1898 Tayhani, a.g.e., s.193; Oktay

*görsel*

Akademik  
Bakış

273

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012



1921 yılında yapılan II. Büyük Kongre'de THK Başkanı Fuat Bulca, tayyare yapımı için laboratuvarların inşaatından bahsediyordu. Türk Hava Kurumu'nun (Tayyare Cemiyeti) Beşinci Kongresinde havacılık alanındaki gelişmeler tartışılmış, bütün milletlerin hava tehlikesinden korunmak için havacılığı ileri götürmek amacıyla yaptıkları yoğun çalışmalar değerlendirilmiştir. Başbakan İsmet İnönü, kongre sonrası yayımladığı tamim ile Türk Hava Harp Sanayinin geliştirilmesi için Türk Hava Kurumu'nun en az kazanan fertten başlamak üzere tüm fert ve devlet kurumlarının yardım etmesinin önemine temas etmiş ve Kurum'un bu konuda gerekli tedbirleri almasını istemiştir<sup>17</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti kurulduğu yıllarda ihtiyaç duyulan kanuni alt yapının da kurulmasına özen gösterilmiştir. Bu konuda 1926 yılında çıkarılan kanunların içeriği şöyledir. Donanma Cemiyeti'nin lağv edilmesi ile Cemiyetin varlıkları çıkarılan 689 No'lu kanunla Türk Tayyare Cemiyeti'ne devre edilmiştir<sup>18</sup>. 710 sayılı kanun ile Türkiye'de piyango keşidesinin munhasıran Tayyare Cemiyetine ait olduğu kabul edilmiştir<sup>19</sup>. 723 sayılı kanunla Türk Tayyare Cemiyeti posta ücretlerinden muaf tutulmuştur<sup>20</sup>. 751 sayılı kanunla İstanbul Laleli'de bulunan Harikzedegan Apartmanları, Cemiyet'e terk edilmiştir<sup>21</sup>. Türk Tayyare Cemiyeti'nin icra edeceği konser, eğlence ve benzeri faaliyetlerden vergi alınmayacağı 928 No'lu kanunla yasalaşmıştır<sup>22</sup>. 1934 tarihli 2459 sayılı yasa ile tapu senetleri, eğlence mekânlarından, gramofon plaklardan, mahkeme evraklarından, evlenme ve noter işlemlerinden ve pek çok işlemde Türk Tayyare Cemiyeti'ne geliri verilmek üzere yasalaştırılmıştır. 1927 tarihinde çıkarılan 1037 sayılı kanunla elde kalmış bir kısım eski pulların Türk Tayyare Cemiyeti'ne sattırılması uygun görülmüştür<sup>23</sup>. Tayyare Piyangosu 1950'li yıllara kadar önemini korumuştur. 21.06.1939 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesi ile Devlet piyangosu haline getirilmiştir<sup>24</sup>.

Her yeni kongrede daha büyük projelerin yapılması için heyecanlı konuşmalar yapılmıştır. 1935 yılı 6. Büyük Kongresinde Türk Hava Kurumu ismi benimsenmiş ve Türkkuşu'nun kurulması kararlaştırılmıştır. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal bu kongre vesilesi ile bir konuşma yaparak havacılığın önemine değinmiş ve Türk gençliğine tavsiyelerde bulunmuştur. Türk Hava Kurumu'nun 6. Büyük Kongresine dönemin Başbakanı İsmet İnönü de katılmış ve havacılı-

Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimidir C.I-II*, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985, s.17.

17 BCA, Tarih:4.1.1933, Dosya: 6241, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.8

18 *Kavanin Mecmuası*, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:689, s.34

19 *Kavanin Mecmuası*, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:710, s.75

20 *Kavanin Mecmuası*, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:723, s.91

21 *Kavanin Mecmuası*, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:751, s.277

22 *Kavanin Mecmuası*, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:9285, s.1051

23 *Kavanin Mecmuası*, TBMM,Yıl: 1934, Cilt.XIII, Kanun No:2459, s.368-370; *Kavanin Mecmuası*, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1037, s.184; *Kavanin Mecmuası*, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1047, s.241

24 BCA, Sayı:2/11322, Tarih:21.06.1939, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 87.59.10



ğın geliştirilmesi, sorunların çözümüne yönelik bir konuşma yapmıştır<sup>25</sup>. Burada amaç uçucu bir nesil yetiştirmek olarak tanımlanmıştır. İlk kuruluşunda 200 üyesi ile Türkkuşu çalışmasına başlamıştır. 1940 yılındaki 7. Genel Kurul'da Kurum'un faaliyeti; Planörcülük, Motorlu Tayyarecilik, Paraşütcülük ve Modelcilik olarak dört ana kolda toplanmıştır. Geçen 15 yıllık süre içinde Kurum elde ettiği 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirasını Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarmıştır<sup>26</sup>. Türk Hava Kurumu marifetiyle 1925–1935 yılları arasındaki kampanyalarda toplanan 54 milyon liraya 350 civarında uçak alınmıştır<sup>27</sup>. Büyük Zafer'in 10. yılında 40 uçak Türk Hava Kuvvetleri'ne armağan edilmiştir. Şahıslar ve halk da bu girişime büyük bir heyecan ve özveriyle destek olmuştur.

Alınan uçaklara bağış yapan belde, ilçe, il, dernek, meslek grupları ve şahıs adları verilmiştir. Aslında Erzurumlu Nafiz Bey, İstiklal Savaşı yıllarında dört uçak olarak büyük bir hizmette bulunmuştu. Bu süreçte azınlık statüsünde bulunan Ermeni ve Musevi vatandaşlarımız da kendi aralarında bağış toplayarak bu güzel kampanyada yer almışlardır.

Türk Hava Kurumu tarihinde önemli bir faaliyet alanı da pilot yetiştirmek olmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında, askeri havacılığın pilot ihtiyacının artması ile astsubay pilotlar burada yetiştirilmiştir.

Türk Hava Kurumu'nun köklü bir kuruluş haline gelmesi için ciddi gayret gösterilmiş ve Kurum gündelik siyasetin üstünde tutulmuştur. Bir taraftan suistimallerin önlenmesi için Jandarma subayları konunun dışına çekilirken, üye kaydının azalması sorununun çözümü için de Cumhuriyet Halk Fırkası kongrelerinde parti müfettişlerinin yakından ilgilenmesi istenmiştir<sup>28</sup>. Türk Hava Kurumu'nun kurulduğu yıllarda ülkenin her tarafında tanıtılması ve gelirlerinin arttırılması için Genelkurmay Başkanlığı tarafından Jandarma Subaylarının manevi nüfuzlarından istifade edilmesine lüzum görülmüştür. Jandarma Subaylarının bu işlerle ilgilenmemeleri gündeme gelmiştir. Türk Hava Kurumu Başkanı, Jandarma subaylarının sistemden alınmalarını ısrarla talep etmiştir. Ancak Jandarmanın; askeri, adli ve idari görevlerinin yoğunluğu nedeniyle iş yükünün fazla olması ve subayların para işleri ile uğraşmalarının uygun görülmemesi nedeni ile Tayyare Cemiyeti ve diğer hayır cemiyetleriyle ilgilenmemeleri İçişleri Bakanlığı tarafından kat'i olarak yasaklanmıştır<sup>29</sup>.

Türkkuşu'nun kurulması ile Kurum envanterinde bulunan uçak ve planörlerin bakım ve onarımı için bir tamirhaneye ihtiyaç duyulmuştur. Yapılacak

25 BCA, Tarih:26.6.1935, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No: 16.82.2

26 Verel, *a.g.e.* s.17-21.

27 Kaymaklı, *a.g.e.*, s.253, 329; Behçet Kemal Çağlar, Cemal Kutay, "15 Yıl", *Havacılık ve Spor*, C.XII, Ankara, 1940, s.2403. Uçak sayısı farklı kaynaklarda farklı miktarda geçmektedir. 1925–1940 Yılları arasında halkın bağışlarıyla 350 civarında uçak alınmış ve Türk Hava Ordusuna bağışlanmıştır. EK-28 (1925-1940 Yılları Arasında Bağış Uçakları)

28 BCA, Tarih:14.10.1929, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No : 1.3.10

29 BCA, Tarih:4.2.1931, Dosya: 6239, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.6

tamirhaneden Hava Yolları ve Türk Hava Kuvvetleri'nin kendi fabrikalarında iş yükünün fazla olması halinde Türk Hava Kuvvetleri'nin de yararlanması hedeflenmiştir. Bu şekilde Kurum'un imkânları daha da gelişecek ve gündemi takip eden bir teknik alt yapı kurulmuş olacaktı. Bu yıllarda Ankara'da bu amaca hizmet edecek başka bir tesis de bulunmuyordu. Konu ile ilgili olarak Türk Hava Kurumu, Bayındırlık Bakanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı arasında görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler sonucunda alınan kararlar yazı ile Başbakanlığa sunulmuştur. Yine dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla Başbakanlığa yazılan yazıda ortak amaca hizmet edecek bir büyük bir ana tamir atölyesinin bu alanda çalışan tüm birimlere hizmet etmesinin kaynak ve personelin etkin kullanımı yönüyle uygun olacağı belirtilmiştir. Ancak konunun detaylı bir değerlendirmesinin yapılabilmesi için bir komisyon kurulmasının önemi de yazıda açıklanıyordu<sup>30</sup>.

Kurumdan beklentiler olduğu için sürekli bir gelişme ve değişim de yaşanmaktaydı. Ancak yönetimlerin dirayet ve uzak görüşlülüğü de kuruluş amacında belirtilen hedeflerini yakalamakta doğrudan etkiliydi. İlk Genel Başkan olan Atatürk'ün yaveri Cevat Abbas'tan sonra Fuat Bulca yönetime gelmiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zamanlar dünyanın en gelişmiş devletleri ile sınır komşusuydu. Üstelik bu ülkeler büyük sömürge imparatorluklarıydılar. Suriye'de Fransa, Irak ve çevresinde ise İngiltere, Kuzeyde Sovyet Rusya'nın varlığı da büyük tehlikeydi. Ege Denizi'nde İtalyanların varlığı ve yayılmacı emeli de ayrıca Türkiye için büyük tehditti. Burada konumuz Türk Hava Harp Sanayi olduğu için kurumun uçak üretme konusunu çalışacak diğer faaliyetleri kapsam dışında bırakılacaktır.

### **Arşiv Belgelerine Göre 1935–1962 Arasında Türk Hava Kurumu**

Türk Hava Kurumu'nun kuruluş amaçlarından bir de hava Sanayii alanında çalışma yapmaktı. Ne var ki, bu alanda faaliyet göstermesi İkinci Dünya Savaşı yıllarında mümkün olmuştur. Bunun birçok sebebi bulunmaktadır. Ancak konumuz burada bu olmadığından üzerinde durulmayacaktır. Şu kadarını söylemek ile iktifa edilecektir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık sivil, askeri ve Sanayii üç ayağı üzerine bina edilmiştir. Askeri havacılık tamamen Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti marifetiyle yürütülmüştür. Sanayii bölümü ise sivil girişimler, TOMTAŞ, Kayseri Tayyare Fabrikası ile Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü bağlısı fabrikalar vasıtasıyla yürütülmüştür. Sivil havacılık denildiğinde Devlet Hava Yollarının faaliyeti yanında eğitim, gençliğin yetiştirilmesi ve sportif havacılık anlaşılmaktadır ki, bu alandaki boşluğu Türk Hava Kurumu yürütmüştür. THK'nın Sanayii alanına kuruluş amacında yer olmasına rağmen 1942 yılına kadar dahil olmaması önemli bir boşluk doğmasına neden olmuştur. 2 Mareşalin hayatta ve etkin olduğu bir zamanda bu alandan uzakta durulması Kurum adına büyük bir kayıp olarak değerlendirilmektedir.

30 BCA, Tarih:9.5.1939, Dosya: 6272, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.408.2

Görüş

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde Türk Hava Kurumu ile ilgili oldukça fazla miktarda belge bulunmaktadır. Bu belgeler içerisinde bazıları oldukça kabarcık raporları oluşturmaktadır. Özellikle 1947 yılında hazırlanan ve 16 sayfa yekunu tutan rapor Türk havacılık sektörünün neden gelişemediğini gösteren hususları belirtmektedir<sup>31</sup>. Burada özetle birçok kurum ve bakanlıkların uçak ihtiyacı olduğu ama aralarında koordinesizlik sebebiyle Türkiye'nin yıllara yayılmış bir ihtiyaç tablosunun çıkarılmadığından bahsedilmektedir. Bu birimlerin ihtiyaçlarını yurtdışına sipariş verdikleri tenkit edilmektedir. Yine raporda Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak motor fabrikalarının iş bulamadığı, burada istihdam edilen yüzlerce mühendis ve kalifiye personelin kendilerini geliştiremediği, maşlarının ödenmesinde güçlüklerle karşılaşıldığı ifade edilmektedir. Uçak kullanan bir çok birim bir araya gelerek bir planlama ile Kurum'un fabrikalarına iş istihdamı sağlama imkânı varken yurt dışını tercih ettikleri ifade ediliyordu. Bu durumun ise her şeyden önce 1940'ların dünyasında özel bir yeri olan uçak üretme iradesinin elden çıkmasına neden olduğu belirtilmekteydi<sup>32</sup>.

Sorunun çözümü için rapor dönemin Başbakanına gönderilmiştir. Zira Başbakan THK'nın fahri başkanı statüsündeydi. Rapordan 4 yıl sonra ise büyük yatırımlar yapılan bu fabrikalar değerinin altında bir fiyatla elden çıkarılırken Türk Hava Kurumu'nun hava endüstrisi alanındaki yatırımları başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu sürece nasıl gelinmiştir şüphesiz bunun çok iyi ve doğru bir şekilde bütünü görerek analiz edilmesi günümüzde de önem arz eder. Belki de THK'nın endüstriyel yatırımlarının heba olmasına neden olan virüsler günümüzde de varlığını sürdürmektedir. Dolayısıyla bu virüsün tespit edilip bün-yeden atılması gerekir. Bazen yanlış teşhis sorunu çözmek bir tarafa daha da büyük sorunlara neden olabilmektedir.

Türk Hava Kurumu ile ilgili 1940'lı yıllarda bir çok rapor düzenlenmiştir. Bu raporlarda Kurum'un kan kaybetmekte olduğu açık olarak deklere edilirken, gerekli çözümün üretilmediği görülmektedir. Konu ile ilgili tespiti yapılan iki önemli rapor 1948 ve 1962 yılına aittir<sup>33</sup>.

Bu iki arşiv belgesinden 1948 tarihli olan 52 sayfadan oluşmaktadır. Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından hazırlanmıştır. Raporun önsözünde Kurum'un uçaklarını MSB ve Türk Hava Yolları tarafından alınmadığından Kurum'un ekonomik bakımdan çok sıkıntılı durumda olduğu belirtilmektedir<sup>34</sup>. Arşiv Belgesinde yer alan İdare ve Teşkilat başlığı altında Fabrika'nın koyu bir merkezîyetçilikle yönetildiği, salahiyet ve mesuliyetlerin dağıtılmamış olduğu İdari ve teknik bütün hususiyetlerin bir elden yürütülmeye çalışıldığı, bir fab-

31 BCA, Fon Nu.:030.01.100, Yer Nu.:619.02., Tarih: 26.09.1947

32 BCA, Fon Nu.:030.01.100, Yer Nu.: 619.02, s.1-16

33 BCA, Fon Nu.:030.01.100, Yer Nu.: 619.6,EK-1, Tarih: 1948; BCA, Fon Nu.: 030.01.100, Yer Nu.:621.3,EK-2, Tarih:05.02.1962

34 BCA, Fon Nu.:030.01.100, Yer Nu.: 619.6

rikanın işletme sistemi için gerekli olan yeterli branştan personelin de THK bünyesinde bulunmamasının önemli bir eksik olduğu görülmüştür. Üretimi yapılan sistemlerin analizi yapılmış ve bir ürünün maliyetinin normal fiyatının 3 katına maliyetinin elde edildiği anlaşılmıştır. Bu tarihte üretilmiş olan ürünler ise 98 uçak ile 83 planör olarak kayda geçmiştir. Motor Fabrikasının da aynı durumda olduğundan işletmecilik vasfı bulunmayan THK'nın endüstriyel işlerle uğraşmasının uygun görülmediği kanaatine varılmaktadır<sup>35</sup>. Raporun sonunda Türkiye'de sivil havacılık sanayinin bir nüvesini teşkil etmesi için kurulan bu tesislerin mali imkanları ile orantılı olarak varlığını sürdürebileceği gerçeğinden hareketle Eskişehir ve Kayseri Uçak Fabrikaları da göz önünde tutularak memleketin ihtiyaçları ile havacılık sanayinin tesis ve gelişmesine müsait olup olmadığı hususu daha fazla gecikmeden bir prensip kararına varılması önerilmektedir. Fabrikaların bir an evvel ya müstakil olarak ilgili bakanlıklara bağlanması ama her halükarda THK ile bağlarının bir an evvel alakalarını kesilmesi gerektiği belirtilmektedir<sup>36</sup>. Raporda hesapların nasıl tutulduğu da incelenmekte ve en önemli sıkıntının hesaplardaki yanlışlar ve hesaplara yönelik bir işlem ve incelemenin yapılmadığı tespiti yapılmaktadır<sup>37</sup>. Yılda 200 eğitim uçağı üretebilecek şekilde techiz edilen 11.000.000 milyon lira sabit sermayesi bulunan fabrikanın mevcut haliyle yıllık 1.500.000 lira masrafı olduğu dikkate alındığında bir an evvel karar verilmesi tavsiye edilmektedir<sup>38</sup>.

Fabrikanın 1948 yılı arasında yapmış olduğu işlerin analizi yapılmış ve şu sonuçlar elde edilmiştir. Kurum adına 28 uçak 24 motor, MSB adına 94 uçak 154 motor, Devlet Hava Yolları adına 28 uçak 10 motor olmak üzere toplamda 158 uçak ve 188 motorun tamiri yapılmıştır. Fabrikada 1943-1948 yılları arasında; oto tamiri, diğer tamirler, kimyevi maddeler istihsalı, sabit kıymet mahiyetinde imal, malzeme ve yarı mamul ürün imalatı yapılmıştır<sup>39</sup>. Rapora göre istatistiki bilgiler esas alınmış ve fabrikanın bir an evvel elden çıkarılması ve Kurum'un bu işlerle uğraşmaması ısrarla tavsiye edilmiştir. Hatta karar verilinceye kadar üretimin durdurulması, bilançonun karlı olmasına bakılmaması, amortisman giderleri ile zararda olduğu kanısına varılmıştır. Raporda heyette yer alanlara ait isimler ve uzmanlık alanları yer almamaktadır. Türkiye'nin hava harp sanayii alanında tek fabrikası olan THK uçak ve uçak motor fabrikalarının istatistiki bilgiler ile derhal elden çıkarılması ama her halükarda işletilmemesi kararının ısrarla ve defalarca vurgulanması oldukça düşündürücüdür.

5 Şubat 1962 tarihli rapor THK'nın kuruluş amacını belirterek başlar ve 1935 yılında uçak, planör, paraşüt ve modelcilik gibi 4 temel alanda faaliyet göstermeye başladığı belirtilir. Kurum'un elinde bulunan malzemeler, 1935-

35 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 619.6,s.49

36 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 619.6,s.50

37 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 619.6, s.28

38 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 619.6, s.19

39 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 619.6, s.24-30

1950 yılları arasında yenilenmemiş ve 1950-1960 yılları arasında ise Kurum pasif kaldığından tamamen atıl duruma düşmüştür<sup>40</sup>. 1947 yılında hazırlanan ve yukarıda özetle içeriği verilen rapor, Kurum'un adeta çılgılığı olmuştur. Bu rapordan sadece bir yıl sonra hazırlanan rapora bakıldığında ise artık uçak ve uçak motor fabrikalarının elden çıkarılması için düğmeye basıldığına açık emareleri görülmektedir. Yukarıda incelemiş olduğumuz 1948 tarihli Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti Raporunun teknisyen mantığı ile hazırlanmış olduğu anlaşılmaktadır. Bir ülke için uçak fabrikasının faydalarına temas edilmemektedir. Raporda bu fabrikaların elden çıkarılmasının mahzurları da yer almamaktadır. Bunun nedeninin 2. Dünya Savaşı sonundan itibaren Türkiye'nin dış yardımlara ağırlık vermesi kapsamında; Truman Doktrini ve Marshall Yardımı projeleri ile benimsenen değişim olduğu değerlendirilmektedir. Diğer taraftan NATO üyeliği ile kolektif güvenliğin şemsiyesi altına girilmesi ve ülkenin son yıllarda yaşamış olduğu büyük ekonomik sıkıntının etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Konu ile ilgili Başbakanlık Cumhuriyet Arşivinde yer alan bir başka rapor ise Türk Hava Kurumu'nun kuruluşundan 1962 yılına kadar olan sürecini özetleyen 5 Şubat 1962 tarihli rapor, THK Genel Merkezi tarafından hazırlanmış ve bizzat dönemin Başbakanı tarafından görülmüştür. Dönemin Başbakanı tarafından, konunun görevlendirdiği bir bakan tarafından incelenerek kendisine arzı emredilmiştir. Rapor kapak sayfası ile birlikte 21 sayfadan oluşmaktadır. Raporda THK'nın kuruluş gayesi ve 1935-1950 arası faaliyeti ile 1950-1962 arası faaliyeti özetlenmektedir<sup>41</sup>. Arşiv Belgesinin 2. Sayfasında yer alan ifade "... Hatta bir ara bu müessesenin para bakımından geçirdiği bir kriz neticesi gelmiş, personeline maaş verebilmesi için tesis ettiği tayyare fabrikasını, Türkkuşu'nun Tamir ve Bakım Atölyeleri dahil 4 milyon gibi cüz'ü bir para ile ( ki bu para bunların karşılığı olmadığı gibi mevcut arazi parçasının karşılığı bile değildir.) Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na def'i bela kabilinden satılmıştır. Bu da başlı başına bir hikayedir.<sup>42</sup>" şeklindedir. 1952 yılı başında fabrikalar önce MKEK'e kiralanmış 6 ay sonra ise kati satışı yapılmıştır.

1962 tarihli rapora göre THK'nın 1950-1960 yılları arasında sistemlerini yenileme adına yapılan değişiklik 20 adet paraşüt alınması ile sınırlı kalmıştır. Yine bu dönemde yönetime havacılıktan anlamayan heyetlerin seçilmesinden duyulan rahatsızlık ifade edilmektedir<sup>43</sup>. Arşiv Belgesinden anlaşıldığına göre 1959-1962 yılları arasında Kurum'un yapmış olduğu önemli faaliyetler şu başlık altında yer almıştır.

- a) MSB-THK arasında yapılan mutabakat sonucu Kara Havacılık mensubu 37 subayın 75'er saat ilk eğitimlerinin burada yaptırılması,

40 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s. 1

41 BCA, Fon Nu.: 030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.1,2

42 BCA, 030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.1

43 BCA, Fon Nu.: 030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.3

Görüş

Akademik  
Bakış

279

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012

- b) 13 amatör gence uluslar arası geçerliliği olan pilotaj lisansının kazandırılması,
- c) Türkkuşu Tayyare Uçuş Okulu 15 faal uçağı ile 1960'da 5191 saat, 1961 yılında 4143 saat uçuş yapmıştır.
- d) 1960-1961 yıllarında 125 öğrenci planör kursuna katılır, yine 8 Kıbrıslı öğrenciden 6'sı planör brövesi almaya hak kazanır,
- e) Paraşüt kursu açılır ve katılımcılara Milli Paraşüt Sertifikası eğitimi verilir,
- f) Bir diğer ilgi alanı olarak bir çok modelcilik kursu açılır ve burada gençliğin havacılığa ilgi duyması için çalışmalar yapılır.

Türk Hava Kurumu 1960'lı yılların Amerika Birleşik Devletleri'nden 15 adet Piper tipi uçak alınarak zirai ilaçlama sahasında çalışmalar yapılmış ve bu alanda dönemin şartlarına göre Kurum adına yapılan bağışlar ile yüksek sayılabilecek bir kazanç elde edilmiştir. Türk Hava Kurumu tarafında bu yıllarda karşılıklı gezi kapsamında Amerika, Balkanlar ve Avrupa ülkeleri ile karşılıklı ziyaretlerde bulunulmuştur<sup>44</sup>. Milletlerarası Havacılık Federasyonu üyesi olması sebebiyle Türkiye açısından dışarıya açılımın olmadığı bir dönemde Türk gençliğinin diğer ülkeleri tanıması fırsatı yakalanmıştır.

1960'lı yıllarda THK'nın ilgilendiği bir diğer önemli saha basın ve yayım ile propaganda işleri olmuştur. Uçantürk Dergisi Kurum'un yayın organı olarak neredeyse Kurum tarihi kadar eski bir tarihe sahiptir. Bunun yanında Kurum tanıtım faaliyeti kapsamında başka yayınlar da çıkarmak suretiyle halka ulaşmaya özen göstermiştir. Her ay 42.000 adet 1960'lı yılların başında 100.000 adet bastırılan "*Köylü Gazetesi*" köylere parasız olarak dağıtılmıştır. Bu yıllarda NATO tanıtımını yapmak için üye ülkelerin dilinde NATO Dergisi çıkarılmıştır. Bu kapsamda Türkiye'de Nato Dergisi Uçan Türk Dergisinin eki olarak çıkarılmıştır. Bu dönemde Köylü Gazetesi'nde de bir NATO Köşesi açılarak her sayıda çıkacak bir yazı karşılığı NATO Enformasyon'dan yılda 7.200 liralık bir yardım sağlanmıştır<sup>45</sup>.

Türk Hava Kurumu her 15 Mayıs'ta havacılığı mesleğini icra ederken şehit olan personelini anılmasına büyük önem vermiştir. Hatta şehitleri anma gününün düzenlenmesinden onların ruhunu yaşatacak anma günlerinin daima tertipçisi olmaya özen göstermiştir. Kurum gelir kaynaklarını artırabilmek için geliri yüksek olan mahallerden bina almayı 1960'lı yıllarda sürdürmüştür. Kurumun önemli bir kaynağı da kuruma bağışlanan bina ve araziler olmuştur<sup>46</sup>. Bu kapsamda; Adana Mirzaçelebi Mahallesinden Şaziye Morkaya ölümünden sonra verilmek üzere bütün eşyalarıyla evini, mücevherlerini ve bankalardaki parasını ve bir arsasını, İzmir'de emekli öğretmen Hatice Kuman ölümünden sonra verilmek üzere 15.000 lira değerindeki evini, Adana Yumurtalık Ayvalık

44 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.8

45 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.10,11

46 BCA, Fon Nu.:030.01,Yer Nu.: 100.621.3, s.12

Köyünden Ali Kütük vasiyet yoluyla 10.000 lira değerinde bir ev arsayı, Mene-men Kesik Köyünden Emine Biçer 10.818 lira değerindeki üç tarlasını, Kuşadası Caferli köyünden Mehmet Gülcan 2.000 lira değerindeki tarlasını havacı yetişmesi için Kurum'a bağışlamışlardır. Bu hayırseverlerin mezarları THK tarafından yaptırılmaktadır. Kurum parasını Kredi Bankası'nda değerlendirmektedir. Hatta ikramiye çekilişinde Kurum'a İstanbul-Erenköy'den bir apartman dairesi isabet etmiş 25.000 lira kıymetinde olduğu tespiti ile tapusu alınarak kiraya verilmiştir<sup>47</sup>.

Arşiv Belgesinden anlaşıldığına göre THK, Uzun Süreli Plan kapsamında yeniden bir yapılanma içerisine girmek istemektedir. Bu amaçla Türk gençliğine havacılığı sevdirmek üzere bir takım faaliyet içine girileceği, Hava Kuvvetleri ile temas edilerek burada envanter dışına çıkarılan T-16 ve C-47 gibi uçaklara talip olunacağı, satın alınan yeni uçaklarla uçak tipi ve sayısının artırılacağı havadan ilaçlama işlerinin çok yönlü geliştirileceği öngörülmektedir. Kurum'un ekonomik olarak kendini toparlayabilmesi için kuruluş yıllarındaki zengin kaynaklarına yeniden sahip olabilmek için çalışma yapacağı da planlamalar arasında yer almaktadır<sup>48</sup>.

Sonuç olarak 1962 yılına ait arşiv belgesinde elde edilmek istenen neticeler şu şekilde belirlenmiştir. Kurum'un ülke çapındaki tüm şubeleriyle birlikte tarafsız, dürüst ve hayır işlerinde feragatle ve fahri olarak çalışacak insanlarla yeniden yapılandırılması, siyasi etkiden uzak kalması hedeflenmiştir. Dedikodudan arındırılması önemli bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Kurum'un netice olarak bir havacılık sevgisini geliştirmeyi amaç edinmesi nedeniyle gerek Genel Başkan'ın gerekse Türk Kuşu Müdürü'nün havacı bir subay olmasının önemli olduğu belirtilmiştir. Kurum'un bir diğer önemli hedefi ise zirai ilaçlama için mevcut 15 uçağın 45-60 civarına yükseltilerek bu alanda yeterli etkinliği ve verimliliği sağlaması olarak belirtilmiştir. Raporun sonunda ısrarla üzerinde durulan husus ise Kurum'un siyasal etkinliğin dışında ve Hava Kuvvetleri ile koordineli kuruluş amacına uygun faaliyetini yürütmesine imkân verilmesini istemek olmuştur<sup>49</sup>.

## 1960'lardan Günümüzde Türk Hava Kurumu

Uluslararası ilişkilerde yaşanan süreçler ülkelerin iç dinamiklerini de yakından etkilemektedir. Türk Hava Kurumu'nun tarihinde de bunu görmek mümkündür. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarında kurulan ve hava endüstrisine de yatırım yapması öngörülen THK'nın bu misyonu 1950'lerde tamamlanmıştır. Bu dönemin şartları dikkate alındığında NATO üyesi olan Türkiye'nin ordusunu Batı standartlarında yeniden reorganizasyona tabi tutması milli harp sanayinin Batı endüstrisinden oldukça geride olması nedeni ile gözden düşmesine sebep olmuştur.

47 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.12,13

48 BCA, Fon Nu.:030.01.100,Yer Nu.: 621.3, s.15

49 BCA, Fon Nu.:030.01.100, Yer Nu.: 621.3, s.15



Batı 1950'lerde artık jet motorları olan savaş uçaklarını vazgeçilmez unsur olarak görürken Türkiye de bu trendde yer almaya özen göstermiştir. Bununla birlikte daha geri bir teknolojiye sahip milli fabrikaların göz ardı edilmesi yerine yeni bir dönüşüm yapılarak sivil havacılığa yönlendirilmesi gibi bir seçenek kendi haline terk edilmesinden çok daha etkili olabilirdi. İşte bu sürecin yaşandığı dönemde Türk Hava Kurumu da planör, model uçakçılık, sportif havacılık gibi alanlarda etkinliğini sürdürmeye çalışmıştır. İrade ve mali desteklerini kaybeden Kurum'un esasen fazla bir seçeneği bulunmuyordu.

Kıbrıs sorununun olumsuz bir seyir izlemesi Türkiye'nin bir hareket yapmasını zorunlu hale getirmişti. *"THK'nin yetiştirdiği havacı gençler, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında gerçekleşen Hava İndirme Harekâtı'na paraşütçü olarak katıldı. Harekât sırasında kurumun uçak ve pilotlarına da önemli görevler verildi. Özellikle 1980'li yıllardan sonra THK, sportif havacılık konusunda, 1990 yılından sonra da uluslararası ilişkilerinde büyük gelişmeler kaydetti. FAI Genel Kurul ve Komisyon toplantılarında etkili bir politika izlenerek THK ve Türkiye ön plana çıkarıldı. Mevcut olan planör, paraşüt, uçuş okulu ve model uçak okuluna ilave olarak 1996 yılında bünyesinde balon, yelkenkanat ve yamaç paraşütünün bulunduğu Çok Hafif Hava Araçları Okulu kuruldu<sup>50</sup>."*

Kurum 1990'lı yıllarda uçak üretmek için bir takım çalışmalar içine girmiştir. Dünyadaki gelişmeler Türkiye'de yeniden bir milli harp sanayine yönelmeyi gerektirmiştir. THK da bu değişimden etkilenmiş ve Kurum'un kuruluş amacında yer alan hava endüstrisinin gelişmesine destek olma misyonunu yeniden harekete geçirmek için faaliyette bulunmuştur.

1992 yılında başlayan proje kapsamında İngiliz EPA Firmasıyla anlaşma yapılmıştır. Danışmanlık hizmeti Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi tarafından yürütülecekti. 1950'li yıllarda THK Uçak Fabrikası'nın Tesisleri yeni uçak üretim merkezi olarak düzenlenmiş, 10 uçağın üretimine yetecek kadar 5.000 kalem malzeme alımı yapılmıştır<sup>51</sup>. Proje THK tarafından TAYSU (Tarımsal Havacılık ve Yangın Söndürme Uçağı) olarak adlandırılmıştı. Burada birinci yıl 12, ikinci yıl 18 ve 3'üncü yıl her ay iki uçak üretecek şekilde planlama yapılmış ilk uçak 28 Ekim 1997 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İkinci uçak ise 28 Ağustos 1998 tarihinde uçurulmuştur. Uçaklara TC-ZBD kodu verilmiştir. Planlamada 14. Uçaktan itibaren üretimin % 90'ı yerli hale getirilecekti. Bu gelişmeler olurken THK yönetimi 22 Ekim 1999 tarihinde görevden alınmış proje yarım kalmıştır. Bu gelişme üzerine yerli uçak üretim bir kere daha gerçekleştirilememiştir. THK'nın yangın uçak ihtiyacı ise 25 Ekim 2001'de imzalanan anlaşma ile Polonya üretimi M-188 Dromader'in alınmasının karara bağlanması ile sonuç-

50 [http://www.msxslabs.org/forum/uzay-bilimleri/13802-turk-hava-kurumu\\_\\_\\_\\_\\_tarihcesi.html](http://www.msxslabs.org/forum/uzay-bilimleri/13802-turk-hava-kurumu_____tarihcesi.html), 29.07.2011

51 Tuncay Deniz., *Türk Uçak Üretimi-Turkish Aircraft Production*, Ertem Matbaa, Türkiye, 2004, s.48-50

lanmıştır<sup>52</sup>. Ne var ki, Türkiye 1960'ların sonlarından itibaren savunma Sanayii alanında bir çok girişimi başlatmış olduğundan başka seçenekleri de bulunuyordu. TUSAŞ'ın gelişme ve montaj alanında faaliyeti bu yıllara rastlamaktadır.

Günümüzde Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynakları oldukça küçülmüş ve kurumun hedeflerine ulaşması için gerekli mali kaynakları karşılamaktan uzak kalmıştır. Türk Hava Kurumu 2008 yılı kaynakları ile kıyaslandığında, kuruluş yıllarındaki pek çok kaynaklarını kaybetmiştir. Bu gün için kurumun kaynakları şunlardır;

- a) Fitre-zekat ve kurban derileri,
- b) Bağışlar,
- c) Yardım Pulu (Tutkallı makbuz),
- d) Üye aidatları,
- e) Kira gelirleri,
- f) İştiraklerden elde edilen gelirler,
- g) İşletmeler (Hava taksi, Basımevi) olarak 7 kaleme gerilemiştir.

Fitre ve Zekat kuruluşundan günümüze Kurum'un gelirleri arasında yer almıştır. Diyanet İşleri Başkanlığı da bu uygulamaya destek vermiştir<sup>53</sup>. Kaldı ki, fitre-zekat ve kurban derilerinin tüm gelirleri de kuruma kalmamakta ve diğer kurumlar ile paylaşılmaktadır. Toplanan derilerin % 10'u toplama masrafı olarak düşüldükten sonra kalanların dağılımı Yardım Toplama Yönetmeliği'nin 22. maddesi gereği; % 50'si deri ve fitrelerin toplandığı mahallerin mülki amirinin denetiminde bulunan Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı (STDF)'nin hesaplarına nakit olarak gönderilmektedir. % 40'ı Kuruma kalmakta, % 4'ü Kızılay'a, % 3 pay da Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu (SHÇEK) ile Diyanet Vakfı'na verilmektedir<sup>54</sup>.

Kuruluş yıllarında havacılık alanında bir ilk olması yönüyle çok daha büyük beklentilerin de olduğu bir gerçektir. Ancak çağın çok ilerisinde bir öngörüyle kurulan bir kurumun aynı amaçlarla muhafaza edilmesi ve heyecanını koruması şüphesiz Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin hedeflerinin korunması açısından da oldukça önemlidir. Çünkü Cumhuriyet'in fikri yapısını oluşturan kavramların altını doldurmak için yeni müesseseler kurulmuş ve bunlardan biri de ülkenin istikbalinin güvencesi olacak, Türk semalarını koruyacak uçakların bu topraklarda yapılması ve bu toprakların insanları tarafından uçurulması fikriydi. İtalya ile yapılan Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin kiralık pilot aradığı unutulmamalıdır<sup>55</sup>.

52 Deniz, *a.g.e.*, s.48-50

53 Diyanet İşleri'nin Muhtelif Yıllarda Fitre ve Zekat'a Destek Fetvası ve Yazısı

54 Adıgüzel vd., *a.g.e.*, s.77,78

55 Ergüder Gediz., *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C.I 1911-1918*, Tarihçe Şb. Md. lüğü, Ankara s.24

*Görüş*

Akademik  
Bakış

283

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012

Kuruluşundan günümüze Türk Hava Kurumu'nun tüzüğünde bir madde hariç pek değişiklik olmamıştır. Değişen; "*Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek*" maddesidir. Bu konu bu gün için çok önemli olmayabilir. Çünkü bu amacın gerçekleştirilmesi için; TEİ, TAİ, HAVELSAN gibi kuruluşlar kurulmuştur. Ancak devir olayı 5 Nisan 1952 Olağanüstü Kurultay ile kararlaştırılırken yeni müesseselerin kuruluşuna kadar geçecek 30–35 yıllık süreç ve ambargo dönemi Türk Devleti adına tam bir kayıp olmuştur<sup>56</sup>. 1930'lu yıllarda yapılanlardan 1950'li yıllarda vazgeçilmesi Türkiye'yi daha sonraki yıllarda ciddi olarak sıkıntıya sokmuştur. Başta Kıbrıs Meselesi olmak üzere Amerika, Güneydoğu Anadolu'da yaşanan terör olaylarında ise Almanya tarafından, kendi menşeli silahlarını kullanmada Türkiye'nin dikkatli olması konusunda uyarımları ciddi bir ibret vesikasıdır. Her şeye rağmen Türk Hava Kurumu belki kuruluş amacının en önemli hususu olan uçak üretme amacından uzaklaşmış da olsa Türk gençliğine havacılığı sevdirmeye, sportif havacılık alanında faaliyetini sürdürmektedir. Diğer yandan yaz aylarında Türkiye için en büyük risk olan Orman yangınlarında görev üstlenmesi de Kurum için önemli bir sorumluluk olmaya devam etmektedir. Kuruluş yıllarında halktan aldığı yardımlar ile Türk Hava Kuvvetlerine 350 civarında uçak alıp Türk Milleti adına teslim eden kurum 2007 yılında da açmış olduğu kampanya ile elde ettiği bağışların da kısmi katkısıyla aldığı yangın uçakları ile Türkiye'nin ormanlarının korunması ve yangınların en az zararla söndürülmesi için mücadele etmektedir<sup>57</sup>. Kurum'un bu hususta kendini halka yeterince anlatma başarısını gösterdiğini söylemek pek mümkün olmamaktadır.

Kurumun faaliyet alanı uçak üretimi dışında devam etmektedir. Türkkuşu'nun faaliyet alanındaki yoğunluk devam etmektedir. Hali hazırda 2006 Ocak tarihinde % 35 azaltma ile çalışan personel sayısı 877 personeldir. Dağılımı; Genel Başkanlık 129, Türkkuşu Uçucu Personel 102, Türkkuşu Teknik Personel: 123, Türkkuşu Destek Personeli 91, Saymanlar (Ek görevli 155-Göstergeli-101-Asgari Ücretli-148) 404, İnönü Eğitim Merkezi 12, Selçuk Eğitim Merkezi 16 personeldir. Alınan bazı tedbirlere rağmen Türkiye genelinde yaygın şubeleri bulunan Kurum, mali yönden özellikle gelir kaynaklarının kısıtlanması sebebiyle bir takım imkanlarını kaybetmiş durumdadır. Kuruma yönelik sürdürülen bazı olumsuz kampanyalar da ciddi zararlar vermektedir.

THK, Cumhuriyet'in çağdaş ve etkili bir güç olma yolunda kurulan ilk kurumlarından biridir. Kurum, varlığını günümüze kadar sürdürmüş ve son zamanlarda bazı önemli gelişmeler sağlamıştır. 2011 yılında Hava Üniversitesi'nin açılması ile önemli bir proje hayata geçirilmiştir. Günümüz dünyasında bilginin geleceğin teminatı olduğu anlaşılmıştır. Bilginin ise kurumsallaşmış sistemlerle edinilmesi oldukça önemli hale gelmiştir. Havacılık son yıllarda başta

<sup>56</sup> Verel, a.g.e. s.37

<sup>57</sup> Konu ile ilgili 9 Nisan 2007 Tarihli Türk Hava Kurumu'nun Yazısı.

sivil havacılık olmak üzere Türkiye’de büyüyen bir sektör haline gelmeye başlamıştır. Hızlı bir gelişme gösteren bu sahada kalıcı olunabilmesi için eğitim, teknik ve kurumsallaşmanın sürmesi gerekir. Bu bakımdan THK tarafından havacılığın üniversitesinin açılması olumlu bir gelişme olmuştur.

Havacılık pahalı bir sektör olması sebebiyle kurumsallaşma önem arz etmektedir. Birikimlerle kültürün oluşması gerekir. Bu anlamda THK 86 yıllık geçmişi ile Türk havacılık tarihi bakımından önemli bir yere sahiptir. Bu kazanımların modernleşmeye uyumlu olarak ülkenin gelişmesine katkı sağlayacak bir hüviyet kazanması ile anlamlı olacağı açıktır. Bu nedenle havacılığın son gelişmelerinin Türkiye’de de hayata geçirilmesi için havacılık ile alakadar olan tüm kurum ve kuruluşların işbirliği içinde hareket etmeleri gerekir. Aksi halde son asırda görüldüğü üzere her birimin bir dönem ses getiren bir faaliyet içine girip bir süre sonra çağın gerisinde kalarak varlığını sona erdirmesi kaçınılmaz hale gelmektedir. TOMTAŞ, Nuri DEMİRAĞ, Vecihi HÜRKUŞ ve THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları buna ait hüzünlü örneklerdir.

Uçak üretmek oldukça stratejik ve ülkelerin gelişmesinde önemli bir sahadır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş yıllarında TOMTAŞ bir ortaklık olarak ortaya çıkarken Türk Tayyare Cemiyeti tamamen milli ve topyekün havacılığa yönlendirilen bir kurum olarak kurulmuştur. Dönemine göre oldukça ileri öngörüye sahip bir diğer açıdan ise tamamen millidir. Ne var ki, uygulamalar ile amaçlanan şeyler aynı noktada toplanmamıştır.

## Sonuç

Türk Hava Kurumu, Türkiye Cumhuriyeti’nin kurmuş olduğu ilk ve köklü kurumlardan biridir. Atatürk bu kurumu kurarken Türk göklerinin Türk yapımı uçaklarla Türk gençlerince korunmasını arzu etmiştir. Bir de hedef göstermiştir. *“İstikbal Göklerdedir”*. Nitekim 3 Mayıs 1935 tarihinde TTC’nin 6’ncı Olağan Kurultay’nda Başbakan İsmet İNÖNÜ’nün *“Uçaksız bir yurt, damsız bir eve benzer”* sözü dönemin devlet idarecilerinin hava gücüne bakışını göstermek bakımından önemlidir.

Avrupalılardan ve Amerika’dan çok daha ileri görüşlü olan Türk idarecilerinin hava gücünü kuramamasının nedenleri ciddi olarak sorgulanmalıdır. Uçaklar bir ülkenin önemli güvencesidir. Pahalı bir silah olması ile üretilmesi halinde önemli bir milli güç unsuru, dışa bağımlı olunması halinde ise milli gelirin daralmasına yol açan harcama alanıdır. Bugün bir F-16 uçağının 35-40 milyon dolar, F-35 (JSF) uçağının 100 milyon dolar olduğu günümüzde uçak üretmenin yada Hava Harp Sanayinde söz sahibi bir güç olmanın ülke ekonomisine olan katkısı yadsınamayacak kadar fazladır. Türkiye’de bu görev 1920’li yıllarda Türk Hava Kurumu’na verilmiştir. Kurum bazı sebeplerle bu misyonunu yerine getirememiştir. Kurumun faaliyet alanı daha ziyade sportif havacılığa yönelmiştir. Oysa ilk kuruluş yıllarında küçük bir hesap hatası dönemin Başbakanı’nın saatlerce konu üzerinde çalışmasına ve hatanın sonuçlandırma-

Gazi

Akademik  
Bakış

285

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012

sına kadar mesai yapmasına sebep oluyordu. Mustafa Kemal Paşa'nın kurum ile ilgili olarak hassasiyetini ve milletin güvenini ifade eden: "...*Bizim Ulusumuz bir kere inanmaya görsün... Ona yaptıramayacağınız, benimsetemeyeceğiniz şey yoktur.*" sözleri de Kurum'u millete mal etme düşüncesinin ifadesidir. Bugün dünyada etkili havacılık firmalarının olmadığı bir dönemde THK faaliyetini sürdürüyordu. Kurum'un tarihinin derinliği kadar havacılık alanında da derinlik ve önemli gelişmelere liderlik etmesi kuruluş maksadının gerçekleşmesi için önemli adımlar olacaktır.

Günümüz dünyasında havacılığın eğitim boyutu yanında hava endüstrisini kurmak, burada üretmek ve üretileni de dünyaya pazarlamak önemlidir. Zira pahalı bir sektör olan havacılıkta yurtdışına bağımlı kalmak telafisi mümkün olmayan bir hata olduğu genel bir kabul olmuştur.

## **Kaynaklar**

### **Arşiv Belgeleri**

BCA,Tarih: 20.7.1930, Dosya :6238, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 60.404.5

BCA,Tarih: 27.04.1929,Dosya :77A26, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 69.454.23

BCA,Tarih: 16.10.1947, Fon Kod No: 051.0, Yer No : 4.30.27

BCA,Tarih: 9.12.1933, Dosya :20338, Fon Kod No: 030.10, Yer No : 178.233.19

BCA, Tarih:4.1.1933, Dosya: 6241, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.8

BCA, Sayı:2/11322, Tarih:21.06.1939, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 87.59.10

BCA, Tarih:26.6.1935, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No: 16.82.2

BCA, Tarih:14.10.1929, Dosya: 1. Büro, Fon Kodu: 490.1, Yer No : 1.3.10

BCA, Tarih:4.2.1931, Dosya: 6239, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.404.6

BCA, Tarih:9.5.1939, Dosya: 6272, Fon Kodu: 30.10, Yer No : 60.408.2

BCA, Fon Kodu: 030.01.100, Yer No :619.02,

BCA, Fon Kodu:030.01.100, Yer No :619.6

BCA, Fon Kodu:030.01.100, Yer No:621.3

**Resim:** Tarihçe Ş.Md.lüğü, Arşivinden alınmıştır.

### **Resmi Yayınlar**

Kavanin Mecmuası, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:689, s.34

Kavanin Mecmuası, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:710, s.75

Kavanin Mecmuası, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:723, s.91

Kavanin Mecmuası, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:751, s.277

Kavanin Mecmuası, TBMM,Yıl: 1926, C.IV, Kanun No:9285, s.1051

Kavanin Mecmuası, TBMM,Yıl: 1934, Cilt.XIII, Kanun No:2459, s.368-370;

*Görüş*

Akademik

Bakış

286

Cilt 6 Sayı 11

Kış 2012

Kavanin Mecmuası, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1037, s.184;

Kavanin Mecmuası, TBMM, Yıl: 1927, C.V, Kanun No:1047, s.241

### **Telif ve Tetkik Eserler**

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

ADIGÜZEL, M.Bahattin, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, THK Kültür Yay. No:7, Ankara, 2006

ÇAĞLAR, Behçet Kemal, KUTAY, Cemal; "15 Yıl", *Havacılık ve Spor*, C.XII, Ankara, 1940

DENİZ, Tuncay, *Türk Uçak Üretimi-Turkish Aircraft Production*, Ertem Matbaa, Türkiye, 2004

GEDİZ, Ergüder, *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C.I 1911-1918*, Tarihçe Şb. Md. lüğü, Ankara

Havacılık ve Spor, *İsmet İnönü ve Türk Havacılığı*, C.X, Ankara, 1938, s.1898

HÜRKUŞ, Vecihi, *Havada Vecihi ¼ Asır 1915-1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942

HÜRKUŞ, Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000

KAYABALI, İsmail-ARSLANOĞLU, Cemender, "Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türü Teşekküllerin, Vatan ve Milletın Müdafaası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri", *Türk Kültürü*, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972

KAYMAKLI, Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Kültür Ofset Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), Ankara, 1997

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

TAYHANI, İhsan, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923-1950*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001

YALÇIN, Osman, *Türk Havacılık Tarihinde Başış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri*, Gazi Akademik Bakış, c 3, S 6, s.19, Ankara 2010

YALÇIN, Durmuş - AKBİYİK, Yaşar - AKBULUT, DursunAli - ALCIOĞLU, Mustafa - KÖSTÜKLÜ, Nuri - SÜSLÜ, Azmi - TURAN, Refik - ERARSLAN, Cezmi - TURAL, Mehmet Akif, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I-II*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000

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

ZEREN, Mustafa, "Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır", *İstikbal Göklerin Gökler Bizimidir, C.II*, THK Yay.:4, İstanbul, 1985

<http://www.msxlabs.org/forum/uzay-bilimleri/13802-turk-hava-kurumu-tarihcesi.html>, 29.07.2011

Gazi

Akademik  
Bakış

287

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012

İ Ç İ N D E K İ L E R

I. Ön Söz	1
II. İdare ve Teşkilât	2
III. İşletme Faaliyetleri	3
A) Personel ve işçi meseleleri	3
B) Tedarik işleri	7
C) Satışlar	11
D) Etüd ve Prototip işleri	15
E) Seri İmalât işleri	18
F) Tamir atelyesi işleri	23
IV. İşletme Neticesi	25
V. Bilâncunun Tetkik ve Tahlihi	27
VI. Netice	48

030 01 100 619 6



Vİ - N E T İ C E

Yılda 1.000 adet pilot yetiştirmek ve buna nazaran her yıl ihtiyaç hasıl olacak 200 adet uçak bizzat imâl etmek maksadıyla Türk Hava Kurumu tarafından, sırf kendi görüş ve kaynaklarına dayanılarak tesis edilmiş bulunan Etmesğüt Uçak Fabrikası hâlen hemen tamamen meflûc ve muattal bir vaziyette bulunmakta ve ilerisi için de limit verici bir manzara arz etmektedir.

Kuruluş tarihinden 1946 yılı sonuna kadar Kurumun havacılık dairesi için bir kısım uçak ve plânör imâl edilmiş ise de bilhassa bunu takip eden devrede bir taraftan Kurum gelirinin muhtelif sebepler altında azalması ve esasen Kurumun elinde bugün için ihtiyacından çok fazla uçak ve plânör bulunması, diğer taraftan Millî Savunma Bakanlığı ve Devlet Hava-yolları ile işbirliği yapılamaması neticesi tahaddüs eden bu vaziyet karşısında gerek uçak ve gerekse motör fabrikalarının Hava Kurumuna yük olmaları kurterilerle bir an evvel müstahsil duruma getirilmesi bir zaruret hâlini almış bulunmaktadır.

Sabit kıymetler, mütedavil sermaye ve imalât masrafları namı altında Kurumca yalnız bu fabrikaya, bugüne kadar ödenen paraların yekünü 22milpon lirayı geçmiştir. Ayrıca motör fabrikası için Kurumca ihtiyar edilen tesis ve işletme masrafı yekünü olan 10.000.000,- lira da ilâve edildiği takdirde bu miktar 32.000.000,- lirayı aşmaktadır. Buna mukabil şimdiye kadar elde edilen bakiye - ki 98 uçak ve 85 plânörden ibarettir - bu mekâtiple ihtiyar edilen masrafla mukayese edilemeyecek kadar azdır, ve şimdiye kadar

./.

*Gazi*

Akademik  
Bakış

289

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012

tesis ve gelişmesine müsaait olup olmadığı hususunda daha fazla geçikmeden bir prensip kararına verilmesinde zaruret görmekteyiz.

Mevcut şartlar bu fabrikaların kuruluş gayelerine uygun olarak faaliyette bulunmalarına müsaait görüldüğü takdirde buna göre vechelendirilmesi, aksi hâlde ise yıllardanberi müstahsil olmaktan ziyade müstehlik bir vaziyette çalışmakta olan bu işletmelerin ya doğrudan doğruya veya birer müstakil müessesce hâlinde ilgili Bakanlıklara bağlanması ve her hâlde Hava Kurumu ile bir an evvel mülkalarının kesilmesi gerektiğini belirtmek isteriz.

Gazi

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C. BAŞVEKÂLET HUSUSİ KALEM MÜDÜRLÜĞÜ	Yazan memur	Dosya No. E/14
	Yazı tarihi	Gidiş No. 47
	Bevaz tarihi	Gidiş tarihi 9.4.1962
		Eklere 1

Seyin C. fer Toğay  
Tarım Bakanlığı Hususî Kalem Md.  
A n k a r a

Türk Hava Kurumu Genel Merkezinden alınan 5.2.1962 günlü 2733 sayılı raporun, neticeler ve düşünceler bölümünün 9.maddesi örneği ilişik olarak gönderilmiştir.

Seyin Başbakan, mezkûr mevzuun seyin Bakan tarafından tetkikiyle neticesinin kendilerine arzını emir buyurmuşlardır.

Cereği saygılarımla rica olunur.

Necdet Galp  
Hususî Kalem Müdürü

-20-

030 01 100 621 3

Gör

Akademik  
Bakış

291

Cilt 6 Sayı 11  
Kış 2012