

ETİMESGUT'UN TÜRK HAVACILIĞINDAKİ YERİ VE HAVACILIK EĞİTİMİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Aykut CANLI

*Yüksek Lisans Öğrencisi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim
Dalı, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Ankara*

Özet

1 Haziran 1911 tarihinde oluşturulan “Tayyare Komisyonu” Türk Havacılık tarihinin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Tayyare Komisyonu oluşturulduğunda; pilot yetiştirme, uçak temini, hava okulunun açılması ve muharip birliklerin yani hava ordusunun oluşturulması temel amaçlar olarak belirlenmiştir. İstanbul Yeşilköy’de havacılık teşkilatımızın adımları atılmış ve devam eden günlerde de havacılık eğitimi için teşkilatlanma çalışmaları tamamlanmıştır. Havacılık eğitimi noktasında ki teşkilatlanma fikri yurtdışına gönderilen askerlerin masraflarının çok fazla olması ve aynı para ile çok daha fazla iş yapılacağı ve ülke içinde bir eğitim teşkilatı oluşturulabileceği fikrinden hareketle ortaya çıkmıştır. Bu konuda dönemin şahitlerinden Süreyya İlmenin; Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi” adlı çalışması bu konu hakkında detaylı bilgileri bize vermektedir.

Etimesgut yöresi, Cumhuriyetin ilanından sonra Batı Trakya'dan gelen göçmen Türkler için 1924-25 yıllarında Atatürk'ün emri ile 50 haneli bir köy olarak kurulmuştur. 1928 yılında iskâna açılarak belde olarak yeniden yapılandırılmıştır. Bu yapılandırma dâhilinde gerçekleşen önemli çalışmalardan birisi de Etimesgut ilçesinde Türkkuşu yapılanması ve 1930’lu yılların sonunda açılacak olan ve Türk Hava Kurumu’na ait olan uçak fabrikasıdır. Yıllar içerisinde hem Hava Kuvvetlerinin hem de genel anlamda Türk Silahlı Kuvvetlerinin merkezi olan bu ilçe, içerisinde aynı çevrede bir de askeri havalimanını da barındıracaktır. Günümüzde ise, Havacılık Müzesi, Havacılık Hastanesi, Türk Hava Kurumu Üniversitesi bu ilçenin sınırları içerisinde yer almaktadır.

Amacımız tarihi süreç içerisinde Etimesgut’un yerini detaylı bir şekilde ele almak ve hem eğitim hem de Türkiye’de sivil-askeri havacılığın gelişimi

sürecinde Etimesgut'un önemini gözler önüne sermektir. Bu gerçekleştirilirken hatıralar, süreli yayınlar ve arşiv belgeleri ele alınacak tarih yazımı ilkelerinden hareketle 1912'de Türk hava gücünün oluşumundan 1930'lu yıllarda Etimesgut'un arz ettiği sürece kadar gelinecek ve son olarak ta günümüze kadar gelen durum ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Etimesgut, Havacılık, Türkkuşu, Türk Hava Kurumu*

ETİMESGUT'S PLACE IN TURKISH AVIATION AND IMPORTANCE IN AVIATION EDUCATION

Abstract

The "Tayyare Commission" created on June 1, 1911 is regarded as the beginning of Turkish Aviation history. When the Tayyare Commission was established; pilot training, aircraft design, air school opening, and the formation of combat units, ie the air force, have been identified as the main objectives. The steps of our aviation organization in Yeşilköy in Istanbul have been taken and organizational studies for aviation education have been completed in the following days. The idea of organizing at the point of aviation education is based on the idea that the costs of soldiers sent abroad are too high and that there will be much more work to be done with the same money and an education organization within the country. Among the witnesses of this period, Süreyya İlmenin; History of aviation brooks and ballooning in Turkey, "says study gives us more information about this topic.

The Etimesgut region was established as a 50-dynasty village by the order of Ataturk in 1924-25 for immigrant Turks coming from Western Thrace after the declaration of the Republic. It was rebuilt in 1928 as a settlement. One of the important works carried out within this structure is the airplane factory belonging to Turkish Aeronautical Association, which will be opened at the end of the 1930s and the construction of Türkkuşu in the town of Etimesgut. This district, which is the center of both the Air Force and the Turkish Armed Forces in the years, will also have a military airport in the same area. Today, Aviation Museum, Aviation Hospital and Turkish Aeronautical University are located within the borders of this county.

Our aim is to take place in the historical process of Etimesgut in a detailed manner and in both education and to reveal the importance of Sincan in the development process of civil-military aviation in Turkey. With this in mind, memories, periodicals and archival documents will be handed down from the formation of the Turkish air force in 1912 to the period of 1930 's offering by Etimesgut, and finally the situation will be discussed.

Keywords: *Etimesgut, Aviation, Türkkuşu, Turkish Aeronautical Association*

Giriş

Havacılık Osmanlı Devletinin çöküş yılları içinde ortaya çıkmış yeni bir gelişmedir. Daha önce balonla uçuş denemeleri gerçekleştirilmişti. Ama bundan yıllar önce Osmanlı Devletinin duraklama ve gerileme dönemlerinin içerisinde İstanbul'da motorsuz ve balonsuz uçuş denemeleri gerçekleştirilmekteydi. Hazerfen Ahmet Çelebi kuşların uçuş mantıklarından hareketle kendisine bir kanat tasarlayarak İstanbul semalarında uçuş gerçekleştirmişti. Kardeşi Lagari Hasan Çelebi ise kardeşinden farklı olarak gözünü daha yükseklerle çevirmiş Ay'a uçuş gerçekleştirmek için füze denemeleri gerçekleştirmekteydi. Lagari'de füze mantığını oturtarak havalanmayı başarmış fakat hedefine ulaşmadan yakıtı bittikten sonra denize düşmüştü. Bu denemeleri yapan isimlerin uzak dönem torunları da bütün olumsuzluklar ve sıkıntılar içerisinde Osmanlı Devletini havacılıkla tanıştırmıştı. Hem de çağdaşı birçok Avrupa devletinden önce teşkilatlanmasını tamamlayarak. Dikkat çekici olan nokta Osmanlı Devletinin birçok şeyde geri kalmışken ve modernleşme tarihimizde tabelacılık zihniyeti olarak adlandırdığımız sadece binayı kurmanın ötesine geçememe şanssızlığını II. Abdülhamit döneminin de etkileriyle kırmayı ve göklerde modernleşmeyi çok erken yakalaması olmuştur. 1911-1912 yıllarında teşkilatlanma tamamlanmış hatta okullaşma çalışmalarında dahi başlanarak onun teşkilatlanması oluşturulmuştur. Yurtdışında belli merkezlerde; Fransa, İngiltere ve Almanya gibi ülkelerin etkisiyle eğitim noktasında da tecrübelenilmiş ve okullaşma oradan görülenlerle sağlanmıştır. Bu yurtdışı tecrübesi ve literatürde tıpkı uzak ataları Hazerfen ve Lagari Çelebiler gibi deli olarak adlandıracağımız isimlerin cesaretleri devlet etkisiyle beraber sivil

havacılığı da ülke topraklarımıza getirmiştir. Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ Beyler ülkemizde sivil havacılığın öncü isimleri olmuşlardır.

Ülkemizin yakın tarih içerisinde havacılık noktasında ki en büyük şansı Mustafa Kemal Atatürk olmuştur. Atatürk havacılıkla henüz genç bir subayken katıldığı Picardie Manevralarında tanışmıştır. Havacılığımız için çok önceden edindiğimiz ama Mustafa Kemal Atatürk'ün Türk Hava Kurumu toplantılarında üstüne basarak bize ezberlettiği "İstikbal göklerde" sözü havacılığımızın sloganı olmuştur.

1930'lu yıllara girerken genç cumhuriyet dış politika da Lozan'dan kalan birçok meseleyi halletmiş ve önünü daha net görür hale gelmiştir. Bu etkiyle birlikte çağdaş dünyada yakalanması gereken ne kadar gelişme varsa hepsinin peşine düşülmüş ve birçok yeniliğin peşine düşülmüştür. Çok erken tanıştığımız havacılık 1930'lu yıllarda altın çağını yaşamış Türk kamuoyunu, devleti ve basını en çok ilgilendiren konu haline gelmiştir. Hem askeri hem de sivil kanatta eğitim, sanayi ve saha noktasında gelişmeler kaydedilmiştir. Türkiye'nin ilk sivil havacılık okulu devlet destekli hava okulları uçak üretim tesisleri bu dönemin içerisinde açılmıştır. Mustafa Kemal Atatürk topluma örnek teşkil etmek için kızı Sabiha Gökçen'i yurtdışı eğitimiyle beraber Türkkuşu'na emanet etmiştir. Bu okuldan yetişen Sabiha Gökçen cumhuriyet tarihinin ve hatta Türk tarihinin savaş uçağı kullanan ilk kadın pilotu olmuştur. Mustafa Kemal Atatürk'ün 1920'li yıllarda Türk toplumunun başöğretmeni unvanını alması gibi Vecihi Hürkuş'ta 1930'lu yıllarda Türk havacılık eğitiminin başöğretmeni olmuştur. Nuri Demirağ'da Türk havacılığının ilk sivil uçak fabrikasını açmıştır. 1933 yılı içerisinde İsmet İnönü Türk Hava Kurumu'nun beşinci kongresine bir telgraf göndermiş ve gönderdiği telgrafında Türkiye'nin havacılıkta gelişmesi için Türk halkının kuruma destek olması gerektiğini ve ancak milletle birliktelikle bu yükselişin gerçekleştirileceğini belirtmiştir.

Havacılık tarihimizin ve hava ordumuzun kendisini çok fazla geliştirmesinde ki etkenlerden bir tanesi de teşkilatın içerisinde bulunanların kararlılıkları ve yılmamaları olmuştur. Vecihi Hürkuş hem sivil hem de devlet havacılığımız da; Nuri Demirağ'da sivil havacılığımız da önemli isimlerdir. Bu kişiler faaliyetlerini gerçekleştirirken gerek bürokratik

gerekse de yönetsel olarak birçok engelle karşılaşmışlardır ama kesinlikle vazgeçip küsmemişler ve hayallerinin peşinden koşmuşlardır.

Konu makalemiz içerisinde 3 temel başlıkta ele alınacaktır. İlk önce 1912-1950 yılları arasında Türk havacılığının genel durumuna ve tarihi seyrine değinilecek, ardından esas konumuz olan Etimesgut'un havacılığımızda ki yerine uçuş okulu ve uçak fabrikası özeline değinilecektir. Sonuç kısmında ise konu değerlendirilerek eldeki bilgiler ortaya çıkacaktır.

1.Osmanlı'dan Cumhuriyete Havacılık ve Havacılık Eğitimi

Lale Devri ile başlayan Batıyı örnek alan Osmanlı modernleşme tarihi içerisinde karşımıza çıkan en temel sorun gerçekleştirilen yeniliklerin özümsemeyerek tabelacılık zihniyetiyle birlikte sadece kurumları yapmak ve açmakla sınırlı kalmıştır. Aydınlanma devri, Fransız İhtilali ve Sanayi devriminin etkileri içinde batı doğu dünyası ve Osmanlı karşısında büyük bir üstünlük kurmuş ve Osmanlı Devleti de bu çağdaşlaşma-modernleşme yarışının içerisinde geri kalmış, takip edemez bir konuma düşmüştür. Modernleşme dönemi içerisinde III. Selim ve II. Mahmut dönemlerinde daha önce yapılan yeniliklerden çok farklı bir yol izlenerek tamamen batı dünyasının örnek alındığı ve köklü değişikliklerin temelini atıldığı dönemdir. II. Abdülhamit dönemi veya meşrutiyet dönemi olarak adlandırdığımız dönem içerisinde hem modernleşmenin en yüksek noktaya çıktığı hem de gerçekleştirilecek modernleşme hareketlerini algılayacak ve bu kurumları kullanacak toplumun ortaya çıktığı dönemdir. 1876-1878 yılları arasında I.Meşrutiyet devri yaşanmış bundan 30 sene sonra 1908'de II. Meşrutiyet ilan edilmiştir. Genel olarak bütün Osmanlı modernleşmesinin ve II. Meşrutiyet devrinin bizi ilgilendiren özelliği toplumun ve devletin basın-yayın faaliyetlerinin de etkisiyle bütün yenilikleri takip etmesidir. İşte böyle bir ortam içerisinde Osmanlı Devleti dünyada ki havacılık faaliyetlerinden kendisini uzak tutamamış, İstanbul semalarında ki paraşüt, balon gösterilerinin ardından yapılan gösteri uçuşları da hem halkın hem de Osmanlı entelektüelinin dikkatini çekmiştir. Daha önce dünyada gerçekleşen modern faaliyetlerdekinden farklı bir reaksiyonla Osmanlı Devleti kendisini 1909 yılının içerisinde havacılık teşkilatı kurma çabalarının içerisinde bulmuştur ve ilk adımlar atılmaya başlamıştır. (Alkan, 2015, s. 1-14)

Dünyada havacılık gelişmelerinin ortaya çıkmasıyla beraber 1909 yılında Hüseyin, Hüsnü ve Cemil yüzbaşılarda; İzzet binbaşının hazırladığı bir raporda bu gün olmasa dahi ileride uçakların yeni harp tekniklerinin içerisinde yer almasıyla beraber Osmanlının da hava kuvvetlerine ihtiyaç duyacaktır düşüncesi yer almıştır. (Kural, 1974, s. 8-9)

Süreyya İlmen Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi isimli eserinde Türk havacılığının ilk resmi makamı olan Tayyarecilik Komisyonunun nasıl oryaya çıktığını şu şekilde anlatmaktadır. “Erkanıharbiyei Umumiye İkinci Şubesine memur benim gibi bir zabıt tarafından ifası kabul olmayacağından ve bu gibi işlerle de Erkanıharbiyei Umumiye Dairesi edemeyeceğinden tayyarecilik işleri ile meşgul olmak üzere Kıtaatıfenniye Müfettişi Umumiliğine merbut bir komisyon teşkilini teklif ettim. Bu teklifim de kabul edildi. Kıtaatıfenniye ve Mevkii Müstahkem Müfettişi Umumiliğinin İkinci Şubesini teşkil eden Kıtaatıfenniye Şubesinde yine benim riyasetim altında bir komisyon teşkili tensip edildi. Bu komisyonda Kıtaatıfenniye Şubesi reisi İstihkâm Kaymakamı Refik, İstihkâm Binbaşılardan Mehmet Ali ve Zeki beylerle teşriki mesaiye başladık.” (İlmen, 1947, s. 2) Havacılık teşkilatı oluşturulduktan sonra ortaya çıkan düşünce teşkilat içerisinde; pilot-havacı yetiştirilmesi olmuştur. Yurtdışına eğitim için gönderilen adayların eğitim masraflarının fazlalığı yeni hesapların yapılmasına neden olmuştur. Teşkilatın ortaya çıktığı yıllar için 40 pilotun yetiştirilmesi için yapılan masraf yaklaşık 20.000 liradır. Bu paranın hesabı yapıldığı zaman aynı parayla hem Osmanlı toprakları içerisinde açılacak bir havacılık okullarının masrafları karşılanmakta hem de eğitim için neredeyse 20 uçak satın alınabilmektedir. (Yalçın, 2015, s. 233)

Günümüzde Atatürk Havalimanının bulunduğu bölge olan Yeşilköy mevkiinde rüzgârın esiş yönü, arazinin durumu ve demiryoluna yakınlıktan dolayı havacılık okulunun bu bölgede açılmasına karar verilmiştir. Bu bölge aynı zamanda Türk havacılık teşkilatının da merkezi konumuna gelmiştir. Teşkilatlanma çalışmalarının tamamlanmasının ardından 3 Temmuz 1912 tarihinde Yeşilköy Havacılık Okulu faaliyetlerine başlamış Eylül 1912’de de okulun resmi açılışı yapılmıştır. Havacılık teşkilatı ve eğitim kurumunun ortaya çıkmasından sonra daha önce planlandığı gibi Türk öğretmenlerle birlikte gayrimüslim öğretmenlerinde yer aldığını görmekteyiz. Birinci Dünya Savaşı öncesinde İngiliz ve Fransız etkisinin hâkim olduğu görülürken, savaş

süreci ve Osmanlı Devletinin Almanlarla ittifak kurmasıyla beraber havacılığımızda da bir Alman etkisi gözlenmektedir. Okul 1912’de faaliyete başladığında 24 kişilik bir kadroya sahipken 1914’e gelindiğinde 31 subay, 417 astsubay, sanatkâr ve er teşkilatın içerisinde yer almaktadır. Yukarıda belirttiğimiz havacılık teşkilatı içerisindeki Alman etkisinin en bariz örneği Almanya’dan gelen çift kişilik uçaklardır. Bu uçaklarla birlikte eskiden eğitmenin şifahen anlatımıyla beraber eğitime çıkan adaylar artık yanlarında eğitmenleriyle birlikte uçuşa çıkacaklardır. Eğitimin kalitesinin ve güvenilirliğin yükselmesi adına önemli bir gelişme olarak karşımıza çıkar. (Gülten, 2010, s. 11)

Osmanlı Devleti 1.Dünya Savaşı içerisinde savaştığı cephelerde aldığı ender ama büyük zaferlere rağmen topyekün bir yenilgiden kurtulamamış ve savaşın ardından Mondros Mütarekesi imzalanmıştır. İmzalanan Mondros Mütarekesinden sonra İstanbul İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmiş ve bu işgalin ardından 1919 yılı içerisinde Yeşilköy boşaltılarak Hava Kuvvetleri Maltepe bölgesine taşınmıştır. 25 Haziran 1920’de Mondros’un bir gerekliliği olarak Osmanlı Devleti diğer ordu birimlerine yaptığı gibi Hava Kuvvetlerini de muharip ve eğitim teşkilatı bir arada dağıtmak zorunda kalmıştır. (Gülten, 2010, s. 14)

Kurtuluş Savaşı’nın silahlı mücadelesinin başladığı yıllarda hem hava kuvvetleri hem de havacılık okulu lağvedilmiş bir konumdaydı. Ancak milli mücadele döneminde işe sıfırdan başlamak yerine eldeki kaynaklardan en iyi şekilde faydalanılma yoluna gidilmiş, Konya ve Adana’da ki filolar önemli birer kaynak olmuştur. Eğitim noktasında kurumsal veya eğitim diliyle formal bir teşkilatlanma yerine informal bir teşkilatlanma tercih edilmiş, Avusturyalı eğitmen Yüzbaşı Hawkman Hari ve Vecihi Hürkuş eğitim noktasında önemli isimler olmuşlardır. Türk Kurtuluş Savaşında demiryolu ile beraber düşman keşifleri noktasında Osmanlı’dan kalan hava kuvvetlerinin külleri TBMM’ye yardım etmiştir. Özellikle Sakarya Savaşları ve Başkomutanlık Meydan Muharebelerinde uçaklarımız önemli etkiler yaratmıştır. (Anıtkabir Komutanlığı Müze Bilgilendirme Kitapçığı, 2010, s. 3)

Milli mücadele zaferle sonuçlandıktan sonra Atatürk önderliğinde cumhuriyet ilan edilmiştir. Cumhuriyetin ilanı sonrasında Türk Havacılık

tarihi de farklı bir yöne doğru yol almıştır. Atatürk döneminde Türk havacılığı 3 temel üzerine oturtulmuştur; Sivil havacılık, askeri havacılık ve havacılık sanayi. Bu doğrultuda cumhuriyet dönemi için öncelikle askeri havacılık noktasına bakacak olursak; 1925 yılında İstanbul Yeşilköy'de bulunan Havacılık okulunun benzeri konumunda Eskişehir Hava Okulu açılmış ve bu okul Hava Harp Okulu'nun da temellerini oluşturmuştur. 23 Nisan 1926'da havacılık teşkilatına teknik personel yetiştirmek adına Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi açılmıştır. 1932 yılında bir kanun çıkarılmış ve Genel Kurmay Başkanlığının bünyesinde bulunan hava kuvvetleri ayrı bir muharip sınıf olarak ortaya çıkmıştır. Yine bu kanunla beraber gökleri temsilen havacılarımızın mavi renk kamufraj giymelerine karar verilmiştir. Türk hava kuvvetlerinin bir pilotu olmak için eğitim süreci şu şekilde işlemektedir; okula girdikten sonra altı aylık er rütbesinde kıta stajı, iki yıllık Kara Harp Okulu eğitimi ve eğitimin sonunda subay olarak mezuniyet. Bir yıllık piyade rütbesiyle kıta stajı. Stajın tamamlanmasından sonra iki yıllık hava okulu eğitimi. Bu eğitimin ilk bir yılında rasat eğitimi verilir, devamında ki bir yılda ise pilotaj eğitimi verilir. Yaklaşık altı yıllık bu eğitimin sonucunda pilot olarak mezun olunur ve göreve başlanır. (Yalçın, Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci, 2015, s. 238-239) Hava Okulları Komutanlığı yapısı içerisinde yer alan bu okullar, 1950 yılından sonra Hava Harp Okulu adını almış ve günümüze kadar da bu şekilde gelmiştir.

Sivil havacılık noktasına baktığımız da bu alanda atılan ilk adım 16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) olmuştur. Cemiyet Pilot Şakir Hazım, Vecihi Hürkuş ve Hasan İskender Bey tarafından kurulmuştur. Kurumun Atatürk tarafından belirtilen kuruluş amaçları şu şekildedir;

- I. Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek
- II. Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasi önemini anlatmak
- III. Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak
- IV. Gerekli araç ve gereci hazırlamak

V. Personel yetiştirmek

VI. Uçan bir Türk gençliği meydana getirmek (Yalçın, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu, 2012, s. 270)

Türk Hava Kurumu bir sivil toplum kuruluşu olmakla beraber arkasına Mustafa Kemal Atatürk'ün de desteğini almıştır. Mustafa Kemal Atatürk "İstikbal göklerde" sözünü bu kurumun toplantılarında dile getirmiştir. 27 Eylül 1932'de Vecihi Hürkuş tarafından İstanbul'da Türk havacılığının ilk sivil okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi açılmıştır. Bu okulda ikisi bayan olmak üzere 12 kişi eğitim görmüştür. 3 Mayıs 1935'te Ankara Etimesgut'ta Türk Hava Kurumunun öncülüğü ve Mustafa Kemal Atatürk'ün de destekleriyle Türkkuşu açılmıştır. Başlangıçta paraşüt ve balon eğitimi vermekle beraber ilerleyen süreçte uçuş eğitimi de verilmiştir. Makalemizin devamında bu okulla alakalı bilgiler verilecektir. Türk havacılığı için önemli isimlerden birisi olan Nuri Demirağ tarafından 1941 yılında Gök Okulu kurulmuştur. Bu okul 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirmiştir. Atatürk dönemi ve sonrasında Türk havacılığının sanayi kolunda yapılan faaliyetlere bakacak olursak karşımıza çıkan ilk kurum TOMTAŞ Kayseri uçak fabrikası olacaktır. Genç cumhuriyetin ilk fabrikalarından olan bu fabrika hem devletin havacılık politikasına verdiği önemi görmek açısından hem de ekonomide devletçiliğin uygulanmasını görmek açısından önemlidir. Devlet girişimlerinin dışında özel girişimlerde uçak sanayi noktasında karşımıza çıkar. Nuri Demirağ ve Vecihi Hürkuş'un girişimleri ve gerçekleştirdikleri üretimler; başarılı-başarısız tartışmaları bir yana o yıllar için sadece girişim için dahi bizce takdire şayan bir konumdadır. Vecihi Hürkuş 1925 yılında İzmir Seydiköy Tayyare Mektebinde Yunanlılardan ele geçirilen motordan yararlanarak ilk uçağı olan "Vecihi K VI"yı imal etmiştir ve 28 Ocak 1925 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Nuri Demirağ ise ilk özel havacılık sanayisinin temellerini atmıştır ve 1936 yılında İstanbul Beşiktaş'ta "Tayyare Etüt Atölyesi"ni kurmuştur. Bu atölyeye Türk Hava Kurumu tarafından 10 okul uçağı ve 65 planör sipariş edilmiştir. Ayrıca bu atölyede Türkiye'nin ilk yolcu uçağı olan "Nu: D.38" üretilmiştir. Bunların dışında Türk Hava Kurumu ve diğer taraftan da devlet desteğiyle beraber

Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motor Fabrikası kurulmuştur. Etimesgut uçak fabrikasıyla alakalı bilgilere makalemizin devamında değinilecektir.

2.Etimesgut'ta Bir Havacılık Okulu: TÜRKKUŞU

29 Ekim 1923 tarihinde cumhuriyet ilan edildikten sonra Ankara'da çok farklı bir çehre kazanmaya başlamıştır. Şehrin görünümü ve yapısı da tamamen değişmeye başlamıştır. Ankara'nın doğu ve batı yönlerinde gelişmesi ve güzelleştirilmesiyle beraber yeni bölgeler yeni ilçeler yeni mahallelerde kente kazandırılmaya başlamıştır. Etimesgut yöresi, Cumhuriyetin ilanından sonra Batı Trakya'dan gelen göçmen Türkler için 1924-25 yıllarında Atatürk'ün emri ile 50 haneli bir köy olarak kurulmuştur. 1928 yılında iskâna açılarak belde olarak yeniden yapılandırılmıştır. Bu yapılandırma dâhilinde gerçekleşen önemli çalışmalardan birisi de Etimesgut ilçesinde Türkkuşu yapılanması ve 1930'lu yılların sonunda açılacak olan ve Türk Hava Kurumu'na ait olan uçak fabrikasıdır.

Türkkuşunun açılış merasimine dair ilk gazete haberi 1 Mayıs 1935 tarihli Ulus gazetesinde yer almaktadır. İlan şeklinde yer alan haberde yer alan bilgiler şu şekildedir; Türkkuşunun açılış merasimi 3 Mayıs Cuma günü saat 15.00'da gerçekleştirilecektir. Ayrıca ilandan arda kalan bilgilerde Sovyet Rusya'dan gelen bir heyetin de törene katılacağı ve bir takım uçuş-havacılık gösterileri yapacakları belirtilmektedir. Devlet erkânı, yabancı konuklar ve havacılık teşkilatında yer alan isimlerle beraber sivil halkında törene katılacağı ve gelmek isteyenlerin biletlerini 2 Mayıs Perşembe gününe kadar almaları bildirilmekte ve Etimesgut'a ulaşımında Ankara Garı üzerinden trenle olacağı belirtilmektedir. (Ulus, 1935, s. 2) (Gazete haberi için bkz. EK 1)) Bahsettiğimiz bu ilan takip eden günlerde de üzerine yeni eklemeler yapılarak yayınlanmaya devam etmiş, yapılan güncellemelerde tren seferlerinin birden ikiye çıkarıldığı görülmekte ve aynı zamanda Kızılay Zafer Meydanından da (Zafer Heykelinin bulunduğu bölge) otobüslerin Etimesgut'a gideceği de görülmektedir. 3 Mayıs 1935 tarihinde gerçekleştirilen açılışta Mustafa Kemal Atatürk'ün yaptığı konuşmada ön plana çıkan ilk vurgu bir devletin güçlü olabilmesi için kara deniz ve hava sahalarında modern

dünya ile eş değer gitmesi gerekliliğidir. 1925 yılında Türk Hava Kurumu açılırken yapılan “İstikbal Göklerdedir” vurgusuyla beraber burada söylenen Türk çocuğunun göklerde yani havacılıkta da en üst düzeye ulaşmalıdır ve bu en kısa zamanda gerçekleştirilecektir vurgusu cumhuriyet dönemi havacılık tarihimizi açısından önemli vurgulardır. Konuşmanın tam metni şu şekildedir;

“Bayanlar, Baylar; Bizim dünyamız topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da temel unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozukluğu hayatı imkânsız kılar. Hayatı hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasını da ilgisini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilgi, saydığım hayat organlarına egemenlikle olur. Tabiat insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak insanların dünyada yaşayabilmeleri için, onların tabiat egemenliğini de şart kıldı. Tabiata egemen olmasını bilemen yaratıklar varlıklarını koruyamamalarıdır. Tabiat onları kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten asla çekinmemiştir. Türk, bu büyük gerçeği ezelden tanımak yeteneğini göstererek, kapsamlı bir kararlılıkla toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa verimli kılmış; büyük denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak, insanlığa refah veren kültür yolları açmıştır. Ancak, yaşadığımız bu çağda artık insanlar yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının da içine daldılar. Hayat için, havayı yalnız solumanın yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan, hava egemenli olduğu açık olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük kararlılıkla üzerinde çalıştıkları bu cephede, Türk ulusu da kuşkusuz yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti hükümeti kara ordumuzun yanında donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da en son hava araçları düzenlenirken geri kalmadı. Kendileriyle onur duyduğumuz hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar. Pilotlarımız her zaman ve her durumda, 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 hükümeti; havacılığı, bütün ulusun işi yapmak kararında idi. Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor., dolaşıyorsa yurdun havasında da aynı surette dolaşabilmelidir. Bu ise Türk’ü çocukluğundan, vatan kuşları ile, vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar. İşte bugün burada bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayınıdır.

Havacılık çalışmalarına ciddi sarılmalarından dolayı, hükümete, Genel Kurmay Başkanı Sayın Mareşal'e (Fevzi Çakmak) ve Türk Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuad'a (Fuad Bulca) burada özel minnetlerimi sunarım. 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." (Ulus, 1935, s. 1-3)

Başbakan İsmet İnönü'nün konuşmasında ise dikkat çeken iki nokta Türkkuşunun topluma ve havacılığa katkısıyla birlikte; bu okulun Türk-Sovyet ilişkilerine vereceği katkıdır. Başbakan İnönü; sportmen bir toplum yaratmak için bu okulun veya merkezin önemli bir durak olduğunu söylemiş ve Türkkuşunun havacılık teşkilatımız ve Türklerin havadaki imzası adına önemli bir kurum olduğunu belirtmiştir. Türk eğitmenlerle birlikte Sovyet eğitmen ve uzmanların da bu kurumun içerisinde yer alması savaşa giden dünya içersinde dış ilişkiler adına önemli bir adım olarak görülmüş ve oradan gelen eğitmenlerin bize çok şey katacağı vurgusuyla beraber Rus elçi Karahan'ın da etkilenilmesi sağlanmıştır. (Ulus, 1935, s. 3)

Açılış töreninin detayları ve basına yansımaları noktasında o günlerde çıkan iki gazete olan Ulus ve Cumhuriyet gazetelerini irdeleyeceğiz. Törene dair Ulus gazetesinde dikkatimizi çeken ilk detay kalabalığa dair yapılan yorumdu; gazeteye göre o günkü kalabalık eşine ancak Cumhuriyet bayramı törenlerinde rastlanılacak nitelikteydi. Açılış töreni Başbakan İsmet İnönü'nün konuşmalarıyla başlamış ve ardından kürsüye gelen Atatürk'ün gençlere verdiği direktiflerle coşku en üst seviyeye ulaşmıştır. Türk Hava Kurumu başkanı Fuat Bulca'da ev sahibi unvanıyla bir konuşma yapmıştır. Hem Atatürk'e hem de İsmet İnönü'ye ayrı ayrı teşekkürlerini sunan Fuat Bulca devletin de destekleriyle birlikte Türk Kuşunun üye sayısının daha açıldığı gün 150 olduğunu belirtmiştir. Türk halkının açılan yeni kuruma nasıl bir teveccüh gösterdiğini bu rakamlarla birlikte daha açık bir şekilde görmekteyiz. Cumhuriyetin kuruluşundan günümüze miras kalan önemli kurumlardan olan Türk Hava Kurumunun havacılık eğitimindeki payı ve öncülüğü bu günde yadsınamaz bir konumdadır. (Ulus, 1935, s. 3)

İki Sovyet uzman Anohin ve Romanof'un önderliğinde Türk gençleriyle birlikte gösteri uçuşları hazırlanmış uçaklarla akrobatik hareketler ve

paraşütle akrobatik atlamalar gerçekleştirilmiştir. 3 Mayıs günü açılışa ki halkın ilgisi Ulus gazetesine “keşke her yıl Ankara’da bir havacılık bayramı düzenlense” temennisiyle yansımıştır. (Ulus, 1935, s. 3) Ayrıca Ulus gazetesinde bu açılış törenine dair fotoğraflarda yayınlanmıştır.(Gazetede yer alan fotoğraflar için bkz. EK 2)

Cumhuriyet gazetesinin 4 Mayıs 1935 tarihli nüshasında Türkkuşunun açılışı; *“Tarihsel bir gün: Türk sivil havacılığı kuruldu”* başlığıyla verilmiştir. Daha önce 1932 yılında havacılık tarihimizde Deli Vecihi olarak bilinen Vecihi Hürkuş tarafından İstanbul’da Vecihi Sivil Tayyare Mektebi açılmıştı. Bundan dolayı bu söylenenin doğru bir tespit olmadığını belirtmemiz gerekmektedir. Türkkuşundan 3 yıl önce ilk defa devlet dışında sivil anlamda Vecihi Hürkuş tarafından bir okul denemesi olmuş Vecihi Hürkuş kendi imkânlarıyla bir deneme girişiminde bulunmuştur. Diğer bir taraftan Türkkuşu için sivil değerlendirmesini yapmakta doğru bir tespit olmayacaktır çünkü hükümetin ve Mustafa Kemal Atatürk’ün katkılarıyla geniş bir destek bulunmuş ancak devlet imkânlarıyla sağlanabilecek yabancı uzman imkânından faydalanılmıştır. (Cumhuriyet, 1935, s. 3)(Gazete için bkz. EK 3)

3.Havacılık Sanayinde Bir Adım: Etimesgut Uçak Fabrikası

Mustafa Kemal Atatürk yaşarken uçak üretimi noktasında sivil veya devlet noktasında birçok adım atılmış ve çeşitli fabrika ve atölyelerde uçak üretimi gerçekleşmiştir. Gelişmesinde Atatürk’ün katkısının çok fazla olduğu Türk Hava Kurumu kendi bünyesinde eğitim ve askeri amaçla uçak üretmek için bir fabrika açma girişiminde Atatürk vefat ettikten sonra başarılı olmuştur. Takip ettiğimiz basın haberleri, anılar, dönemi anlatan kitaplar ve milletlerin hafızaları olan arşivler Türk havacılık tarihinde 1930’lu yılların altın yıllar olduğunu göstermektedir. Giriş bölümünde bahsi geçen İsmet İnönü’nün 1933’te THK’na çekmiş olduğu telgrafta bu düşüncenin en önemli göstergelerinden birisidir. Askeri-sivil havacılık noktasında birçok isim ön plana çıkmış, birçok çalışma gerçekleştirilmiştir. Esas konumuz havacılık eğitimi olmakla beraber, eğitimin tamamlayıcısı ve hatta olmazsa olmaz noktalarından birisi olan sanayi noktasında da önemli adımlar atılmıştır ve Türkiye’de havacılık eğitimi dediğimizde

sanayiye dışarıda tutmamız mümkün gözükmemektedir. Bu ortam içerisinde Etimesgut'ta açılan Türkkuşunu tamamlayıcı bir gelişme olarak 1930'lu yılların sonunda Etimesgut sınırları içerisinde bir uçak fabrikası fikri ortaya çıkmıştır.

İkinci Dünya Savaşının başladığı yıllarda içinde yabancı uzmanlarında bulunduğu bir heyet Türkiye'nin uçak çalışmaları yapılan atölye ve tesislerini gezmiş, Türkiye'nin artık uçak üretimi çalışmalarında fabrikalaşması gerektiğini belirtmiştir. Uçak üretimine Akköprü'de başlanmış, 1942 yılında günümüzde Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası dediğimiz kurum 13.970 metrekarelik alanda kurulmuştur. Bu fabrika Türkiye'de devletçilik politikası dâhilinde ortaya çıkmış olan ikinci uçak fabrikasıdır. (Yalçın, Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, 2008, s. 96) Etimesgut uçak fabrikası Türk Hava Kurumu tarafından yılda 1000 adet pilot yetiştirmek ve buna bağlı olarak ta yılda 200 adet uçak üretmek amacıyla açılmıştır. Fabrika açıldığı zaman; 129 teknik personel, 143'ü memur ve 606'sı işçi olmak üzere 878 kişi burada istihdam edilmekteydi. Fabrikanın kapanmasına yakın yıllarda yani 1948 yılında bu rakam yarından fazla bir düşüş göstererek 406 kişiye kadar düşmüştür. Dikkat çekici detaylardan birisi de fabrikada çalışan yabancı personel sayısında yer alan düşüştür. Dünya 1939-1945 yılları arasında sıcak savaşın içerisindeyken Türkiye kendisini uzun bir süre bir takım ekonomik tavizler ve sıkıntılar içinde olsa da savaşın dışında tutmayı başarmış ve Avrupa'dan gelen yabancıların yaşam merkezi haline gelmiştir. Türkiye'nin nitelikli bir çok yabancıyı kendi bünyesinde barındırması iskan politikasının bir başarısıdır. Türkiye'de bulunan yabancı uzmanların demografik-sosyokültürel durumu ayrı bir mesele olmakla beraber bizi ilgilendiren konu savaş öncesi ve savaş sonrasında ki ülkeye etkileridir. Savaş devam ederken Etimesgut Uçak Fabrikalarında 27 yabancı nitelikli personel istihdam edilirken savaşın bitiminde bu sayı 4'e düşmüştür. Arşiv belgelerinden faydalanarak ulaştığımız 1948 yılı rakamlarına göreyse fabrikada bulunan yabancı uzman sayısı sıfırdır. (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, İef 6; Yalçın, Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları, 2013, s. 143)(1948 yılında Etimesgut uçak fabrikasında ki personel sayısı için bkz. EK 4)

Uçak Modeli	Kullanım Amacı	Taşıdığı Kişi Sayısı
Miles Magister	Okul Başlangıç Uçağı	2
T.H.K. 1	Nakliye Planörü	12
T.H.K. 2	Talim ve Akrobasi Uçağı	1
T.H.K. 3	Akrobasi Planörü	1
T.H.K. 4	İlköğretim Planörü	1
T.H.K. 5	Sihhi İmdat Uçağı	5
T.H.K. 5 A(10)	Tarım Uçağı	6
T.H.K. 7	İleri Öğretim Planörü	1
T.H.K. 9	Talim Planörü	2
T.H.K. 11	Yolcu Uçağı	4
T.H.K. 12	Yolcu Uçağı	12
T.H.K. 13	Uçan kanat araştırma planörü	1

Tablo 1: Etmesgut Uçak Fabrikası Tarafından Üretilen Uçaklar (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 17)

Üretilen 12 uçaktan Miles Magister okul başlangıç uçağı yurt dışından lisansı alınarak üretilmiştir. T.H.K. 3, T.H.K. 4, T.H.K. 7 ve T.H.K. 9 modelli planörler benzer yurtdışı kökenli modeller kopya edilerek üretilmiştir. Bunun dışında kalan yedi uçak türü tamamen yerli modeller olarak karşımıza çıkmıştır. (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 17)

Başbakanlık Umumi Murakabe Heyetinin 1948 yılında fabrikayla alakalı hazırladığı rapora göre üretilen uçakların akıbeti şu şekildedir; yurtdışından lisansı alınarak üretilmeye başlanan Miles Magister uçağı Milli Savunma Bakanlığı tarafından emsallerine göre motor durumundan dolayı reddedilmiştir. Tek kişilik talim ve akrobasi uçağı olarak planlanan THK-2 uçağı içerisinde sadece bir kişi barındırabilmesinden dolayı eğitim uçağı olarak kabul görmemiştir. Yolcu uçağı olarak planlanan THK-11 ve 12'de Devlet Havayolları tarafından irtifalarının yani yükselme durumlarının düşük olması ve ülke hava sahasına uygun olmamasından dolayı kabul görmemiştir. Hazırlanan raporda bu reddedilme sebepleri sıralandıktan sonra heyet tarafından; planlanan uçakların kurum veya ülke şart ve isteklerine göre değil personelin istek ve arzusuna göre üretildiği eleştirisi yapılmıştır. 1948 Murakabe Heyeti raporu sivri olmakla beraber içerisinde doğru tespitleri barındırmaktadır. Bahsedilen bu etken sadece

üretilen uçakların elde kalmasına sebep olmamış aynı zamanda bir güven eksikliğini de doğurarak işbirliği içerisinde olunması gereken Milli Savunma Bakanlığı ve Devlet Havayolları gibi kurumlardan da uzak kalmıştır. (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 18)

Etimesgut'ta 1945-1948 yılları arasında prototiplerin ardından 172 tane uçak üretilmiştir. En çok üretilen uçak Miles Magister eğitim uçaklarıdır. Fabrika en çok üretimini 129 uçakla 1945 yılında gerçekleştirmiştir. Dikkat çekici detay ise 1948 yılı içerisinde hiç üretimin olmamasıdır. (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 20)(1945-1948 yılları arasında ki uçak üretim tablosu için bkz. EK 5)

Türk Hava Kurumunun isteğiyle daha önce defalarca tekrarlandığı gibi 1948 yılı içerisinde Etimesgut Uçak Fabrikasıyla alakalı bir rapor hazırlanmıştır. Raporla en çok şikâyet edilen nokta da fabrikanın en çok işbirliği yapması gereken Milli Savunma Bakanlığı ve Devlet Hava Yollarıyla iş birliği yapmaması olmuştur. Raporun doğrudan Türk Hava Kurumu tarafından hazırlanmış olması kurumunda kendi elleriyle açtığı fabrikanın yalnız bırakıldığı düşüncesinde olduğunun bir göstergesidir. 1948 yılında hazırlanan raporun özünde bu işbirliği eksikliği düşüncesiyle beraber fabrikanın akibetinin de ne olacağı tartışılmaktadır. Hazırlanan rapora göre fabrika bir an önce Türk Hava Kurumunun bünyesinden çıkarılmalı ve kaderi ekonomiye faydası dokunacak bir şekilde devlet tarafından tayin edilmelidir. (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 3) Fabrikanın en önemli kısmı olan sipariş ve satış şefliğinin gerekli reklam ve ilanlarla fabrikada imal ve tamir edilebilecek işler hakkında piyasaya bilgi vermesi ve memleketin ihtiyacı olan mamulleri imal için gerekli etüt ve araştırmaları arttırması yoluyla fabrikanın verimli bir hale getireceği raporda tavsiye niteliğinde dile getirilmiştir. Raporun bu kısmının başta belirtilen devlet kurumlarıyla işbirliğinin olmaması açığının kapatılması için bir yöntem olarak ortaya atıldığı düşünülmektedir. (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 13)

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından dünyada yeni düzen kurma çabalarının içerisinde Türkiye Birleşmiş Milletlerin kurucu üyeleri arasında yer almış soğuk savaş dönemine girilirken safını Amerika'nın yanında tutmuştur. Savaş sürecinde ve savaşın ardından ortaya çıkan gelişmeler neticesinde bozulan ekonomileri düzeltmek ve Avrupa'da bulunan ülkeleri yanına

çekmek amacıyla öncelikle Amerika sadece Türkiye ve Yunanistan odaklı Truman Doktrinini devreye sokmuş; sonra da içlerinde Türkiye'nin de bulunduğu 16 Avrupa ülkesini kapsayan Marshall Planını devreye sokmuştur. İçeriğinde tarım ve sosyal hayatla birlikte savunma ve askeri yardımları da içeren yardımlar Tek Parti iktidarının son yıllarında etkisini çok fazla göstermese de ülke de çok partili hayatın başlaması ve iktidarın değişmesiyle yıkıcı etkilerini göstermeye başlamıştır. Atatürk döneminde Türkiye devletçilik politikası dâhilinde tarımda kendi kendisine yetebilen bir ülke ve bununla birlikte sanayileşen bir ülke konumundadır. İsmet İnönü döneminde de savaş şartları ve savaş sonrası dünya şartlarında az çok bu politika uygulanmaya çalışılmıştır. 14 Mayıs 1950 seçimlerinin ardından Türkiye'de 27 yıllık CHP tek parti iktidarı sona ermiş ve Demokrat Parti ülkede iktidar olmuştur. Bu aynı zamanda gerçek anlamda demokrasiye geçişimizin de temel taşı olmuştur. Demokrat Parti iktidarında Marshall ve Truman yardımları kendisini tarım alanında göstermeye başlamış, ülkede tarım ve çiftçi politikaları daha fazla ön plana çıkmıştır. 1940'lı yıllarda Türk havacılığı hakkında sürekli hazırlanan raporlar neticesinde Etimesgut Uçak Fabrikası 1952 yılında Türk Hava Kurumundan alınarak MKE'ye devredilmiştir. MKE'ye devrin ardından fabrika UĞUR IV adlı bir uçak tasarlamış ve bu uçak Türk Hava Kurumu tarafından 100 adet sipariş edilmiştir. Amerikan yardımlarının neticesi ve Demokrat Parti'nin de genel politikasının doğal bir sonucu olarak 1950'lerin ortasında Etimesgut Uçak Fabrikası kapatılmış fabrikanın bulunduğu arazi Türk-Amerikan ortaklığında traktör fabrikası olarak yapılması için bir Amerikan şirketine satılmıştır. Çalışmaların ardından bölgeye Türk Traktör Fabrikası kurulmuştur. Devlet tarafından kurulan ikinci ve en uzun süre yaşayan uçak fabrikası olan Etimesgut Uçak Fabrikası bu olayla birlikte tarihin tozlu sayfalarına karışmış, Ankara ve Etimesgut halkının bir anısı olarak kalmıştır. (Yalçın, Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları, 2013, s. 160)

Sonuç

Çalışmamızın genelinde 1912-1955 yıllarında Türk havacılığının tarihi seyrini ve bu süreçte ortaya çıkan figürleri ele almaya çalıştık. Dünya da ilk kez Trablusgarp savaşı içinde kullanılan uçakların geleceği ve ileride nasıl bir

şekilde kullanılabilceği yönünde varsayımlar Osmanlı Devleti'nde de yapılmaktaydı. 1909 yılında hazırlanan bir raporda gelecek yıllarda tayyarelerin yani uçakların nasıl kullanılacağı kestirilememektedir ancak olası bir savaş tekniği olarak ortaya çıkması durumunda Osmanlı devletinin buna hazırlıksız yakalanmaması ve mutlaka teşkilatlanması gerekliliği belirtilmiştir. 1911 yılında kurulan Tayyare Komisyonu Türk havacılığının başlangıcı olmuştur ve havacılığımız günümüzde 100 yıldan fazla geçmişe sahip bir kurum haline gelmiştir. En başından itibaren hep yeniliği takip eden ve kendini güncelleyen bir kurum olan havacılığımız 1912-1920 yılları arasında başarılı çalışmalar gerçekleştirmiş Mondros'un ardından İstanbul'un işgaliyle birlikte de hava kuvvetlerimiz önce yer değiştirmiş sonra da kendisini lağvetmek zorunda kalmıştır. Milli mücadele dönemi havacılığımız açısından hem acıklı hikâyeleri doğurmuş hem de bizi gururlandıran olayları getirmiştir. 1923'te cumhuriyetin ilanı Türk havacılığı içinde eski günlere dönüşün bir sinyali olmuştur. Geçmişten gelen alışkanlıklarla beraber İzmir, İstanbul, Eskişehir ve Konya havacılığımızın merkezi konumundayken 1930'larla beraber devlet askeri havacılığı Ankara'ya çalışmamızın çıkışı olan Etimesgut'a yönlendirmeye başlamıştır. İstanbul daha çok sivil havacılığın merkezi olurken İzmir ve Eskişehir askeri okullaşmanın merkezi olmuştur.

1920'li yıllarda yeni gelişmeye başlayan Ankara için yeni yaşam merkezleri oluşturmak insanlara yaşayacak yer bulmak doğal bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. 1923-1938 arası gerçekleştirilen birçok yenilikte halk için ve halka örnek olmak şiarıyla yola çıktığı için Etimesgut'ta örnek bir köy-kent olarak ortaya çıkmıştır. Ankara'nın bu yeni bölgesinde geniş boşlukların olması yeni ortaya çıkacak teşkilatların burada kurulmasını sağlamıştır. Bu nokta da önce Türkkuşu açılmış, demiryolu bağlantısı sağlanmış, bir askeri-sivil havalimanı açılmış ve en son olarak ta uçak fabrikası açılmıştır. İlerleyen yıllarda Türk Hava Kuvvetleri personelinin konaklaması için lojmanlar, sağlık işleri için havacı hastanesi Etimesgut'ta açılmıştır. 1925 tarihinde kurulan Türk Hava Kurumu da merkezini Etimesgut'a taşımıştır.

Türk havacılık tarihi için önemli olan birçok ismin yolu Etimesgut'tan geçmiş, burada eğitim görmüşler, öğretmenliklerine yeni tecrübeler katmışlardır. Sabiha Gökçen burada tecrübelenmiş, Vecihi Hürkuş

Etimesgut Türkkuşu okulunun başöğretmeni olmuştur. Kendisinin daha önce açtığı Vecihi Sivil Tayyare Mektebi ve hemen akabinde yaşadığı yurtdışı eğitim tecrübesi Türkkuşuna katkılarını daha da kaliteli hale getirmiştir. Açılan uçak fabrikasında 12 uçak tasarlanmış bunların büyük bir kısmı seri olarak üretilmiştir. Fakat kurumun ve fabrikanın yalnız bırakılması, desteklemesi gereken kurumların destek vermemesi uçak fabrikasının sonunun kötü bitmesine Ankara ve Etimesgut'un hafızasında bir hatıra olarak kalmasına sebep olmuştur.

Etimesgut Uçak Fabrikası kendinden önce açılan TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikasıyla aynı sonu paylaşmış, ihtiyacın karşılanması gereken yer olması lazımken eleştirilen ve sürekli açığı aranan bir yapı haline gelmiştir. 1940'li yılların Türkiye'sinde sadece 12 prototip uçak ortaya çıkarmak başarı sayılması gerekirken fabrika bu 12 uçaktan bazılarının seri üretimine geçmiştir. Türkkuşu ise günümüzde isminin dışında varlığını devam ettirmektedir. Eskişehir ve Ankara'da yapılan kamplar ve eğitimler Türk havacılığının geleneği olarak devam etmektedir.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

- BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 3.
BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 6.
BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 13.
BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 17.
BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 18.
BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 20.

Sürelî Yayınlar

- Cumhuriyet, 4 Mayıs 1935
Ulus, 2 Mayıs 1935
Ulus, 4 Mayıs 1935

Telif Eserler

- Alkan, N. (2015). Karikatürlerle Oryantalizm Avrupanın Türk ve Türkiye Algısı. İstanbul: Selis Kitaplar.
Anıtkabir Komutanlığı Müze Bilgilendirme Kitapçığı. (2010). Ankara.
Gülten, Z. (2010). Havacılık Tarihinde Yeşilköy. Ankara: Hava Harp Okulu Müzesi Yayınları.
İlmen, S. (1947). Türkiye'de Tayarecilik ve Balonculuk Tarihi. Ankara.
Kural, F. (1974). Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913). Ankara.

Tezler

- Yalçın, O. (2008). Türk Hava Harp Sanayi Tarihi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı Doktora Tezi.

Makaleler

- Yalçın, O. (2012, Kış). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu. *Gazi Akademik Bakış*, 6(11), 267-291.
Yalçın, O. (2013, Temmuz). Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 29(86), 135-180.
Yalçın, O. (2015, Kış). Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci. *Gazi Akademik Bakış*, 9(17), 229-260.

Ekler

EK 1: Türkkuşunun Açılış Töreni Programı, 1 Mayıs Tarihli Nüsha (Ulus, 1935)

(Türk Kuşu) nun açılma merasimi

1) Mayısın (3) üçüncü cuma günü, saat on beşte, (Tayyare Meydanı) nda, (Türk Kuşu) nun açılma merasimi yapılacaktır.

2) Bu merasimde, Sovyet kuryadan gelen muallimler tarafından motörsüz tayyare ve paraşütlerle uçuş ve atılış tecrübe ve gösterişleri yapılacaktır.

3) İstiyenleri uçuş meydanına götürmek üzere, cuma yünü saat on dört buçukta Ankara İstasyonundan bir tiren kalkacaktır. Herkes bu merasimde bulunabilir.

4) Tiren biletleri perşembe günü akşamına kadar alınmalıdır.

5) Türk Kuşunun uçucu üyeleri cuma günü saat on dörtte tayyare cemiyeti merkezinde toplanacaktır. Ve uçuş meydanına topluca gidecekler.

EK 2: Türkkuşu Okulu Açılışında Çekilen Fotoğraflar, 4 Mayıs Tarihli Nüsha (Ulus, 1935)



EK 3: Türkkuşu Okulunun Cumhuriyet Gazetesine yansımı, 4 Mayıs Tarihli Nüsha (Cumhuriyet, 1935)

Cumhuriyet

Gazetemiz bugün
16
sayfededir

Onbirinci yıl sayı: 3938 İSTANBUL - CAGALOĞLU
Ticaret ve Mektup adresi: Cumhuriyet, İstanbul - Posta kutusu: İstanbul, No. 548
Yayın: haftada bir defa, 12308. Tülay sayı: 34106. İktisat ve Mülkiyet Bakanlığı Matbaası ve Matbaası No: 21000 - 24000
Cumartesi 4 Mayıs 1935

TARİHSEL BİR GÜN: TÜRK SIVİL 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



Şişli'de 3 (Tetris) — Türk Kuşu Kurumu bugün saat on beşte Eski meydanında açıldı. Bütün Ankara'da dikkatle beklenen meydana gelen önemli Milli emel güvencesi bir halk yurdu, yalnız sahneyi değil, sahneyi çevreleyen yerleri de kaplamıştı. Daha önce en güzel gününe başka bir sahneye veren bu manzara yapılan marşınla harika bir sahneye. Bu marşın düzenlenişinde de Büyük Atatürk'ün

Atatürk'ün söylevi

«Hayatı, hele, ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen, yurdunun havasını da ilginliğini, hergün biraz daha çoğaltmalıdır.»

Karstaki zelzele

Sarsıntılar fasılalarla hâlâ devam ediyor

Digor nahiyesine 15 kilometre mesafedeki bütün köylerde yıkılmayan bir tek ev kalmadı

Kar 3. (İstanbul mahabirinin den) — Zilzile hakkında ilk gelen malumatlar da bildirmişim. Vilâyet makamına gelen son malumat da böyle bildiriyorum. Marşın içinde karlı bir yerlerde fasılalar devam etmekte. Sarsıntılar yer aldıkları çökmüşler halinde geliyor ve tahribat her köyde olmaya başlamıştı.

Sarıyerin merkezinde Digor nahiyesinde. Sarıyerin merkezinde 15 kilometre mesafesindeki köyler arasında hasar olmuyor. Tahribat daha bu mertebe içinde. Bunun haricindeki köylerde evler kısmen yıkılmış, bazı köylerde çullamak suretiyle hasara uğramış. Bu köylerden Digor nahiyesi de.

(Ayrıca 12 sayı sayfasında)



Karstaki bir manzara

Rumen partileri karınun esasının tadilini istiyor

Talebe arasında Yahudi aleyhdarlığı artmaktadır
Yahudilere verilen hakkın kaldırılması isteniyor

EK 4: 1948 Tarihli Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Personel Sayısını Gösteren Belge (BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 6)

BAŞBAKANLIK UMUMİ MURAKABE HEYETİ

Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti

Sayfa : 4

Fabrikanın normal imalâta geçinceye kadar daha dün bir kadro ile idare olunması tavsiyeye değer görülmüştür .

	Aylıklar			Saat Ücretleri		
	Yıl başı	Yıl içi ortal.	Yıl sonu	Yıl başı	Yıl içi ortal.	Yıl sonu
Yüksek mühendis ve mühendisler	21	18	16	3	-	-
Esnek uzmanlar	1	-	-	-	-	-
Memurlar	54	49	47	-	-	-
Teknisyenler	20	26	26	-	-	-
Müstağemler	8	8	8	45	40	45
Ustabaşlıklar	26	20	19	-	4	-
Ustabaşı yardımcıları	-	-	-	-	2	1
Postabaşlıklar	-	-	-	-	27	52
Ustalar	-	-	-	214	161	151
Usta yardımcıları	-	-	-	40	47	48
Çıraklar	-	-	-	25	18	15
	130	121	116	325	299	290

1948 yılında mühendis, memur, ustabaşı ve işçilere muhtelif nesnelere altında ödenen istihkaklar aşağıda müfredatıyla gösterilmiştir :

EK 5: Etimesgut Uçak Fabrikasında Üretilen Uçak Sayısı (1945-1948)
(BCA, 30-1-0-0/100-619-6, lef 20)

Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti

Şube : 18

E. Seri İmalât İşleri :

Uçak Fabrikasının kuruluş tarihinden bugüne kadar seri hâlinde imal ettiği uçak ve plâncırlarla bunların imali senelerini gösterir bir cetvel aşağıda arz ediyoruz :

T i p i	A d ı	1945	1946	1947	1948	Yekûn
		yapılan Adet	yapılan Adet	yapılan Adet	yapılan Adet	
Miles Magister	Okul başlangıç uçağı	64	10	-	-	74
T.H.K.2	Talim ve akrobasi uçağı	-	12	-	-	12
T.H.K.3	Akrobasi plâncırlı	-	6	-	-	6
T.H.K.4	İlk öğretim plâncırlı	25	-	-	-	25
T.H.K. 5A	Turizm Uçağı	-	-	5	-	5
T.H.K.7	İleri öğretim plâncırlı	40	-	-	-	40
T.H.K.9	Talim plâncırlı	-	10	-	-	10
Yekûn		129	38	5	-	172

Bunlardan T.H.K.5A turizm uçağına 1947 de başlanmış ise de henüz imâl edilmiş değildir.

Bu cetvelin tetkikinden de anlaşılacağı veçhile fabrikanın kuruluş gayesiyle uygun bir şekilde çalıştırılabilmesi mümkün olmaması ve ihtiyaç olmadığı hâlde, sırf fabrika personelinin boş kalmaması ve melekelerini kaybetmemeleri bakımından 1946 sonuna kadar Hava Kurumunca bir kısım sipariş verilmiş ve fakat Hava Kurumunun gittikçe azalan geliri son yıllarda buna da imkân bırakmamıştır. 1947 yılında Bursa belediyesinden alınan bir mektup üzerine 5 adet T.H.K. 5A turizm uçağına başlanmış ise de böyle bir uçağı gerçek-ten ihtiyaç bulunmadığından imâlât işleri de sürüncemede kalmıştır.

/.