

TAYYAREDEN UÇAĞA: MİLLİ HAVA SANAYİNİN KURULUŞUNDA TÜRK HALKININ YAPTIĞI BAĞIŞLAR

Abdurrahim Fahimi Aydın*

Özet

Batılılar 20. Yüzyılın başından itibaren havacılık alanında önemli başarılar sağlamıştır. Türkler de her türlü maddi imkânsızlığa rağmen, havacılık alanındaki gelişmelerin uzağında kalmamıştır. Osmanlı devleti ve Genç Cumhuriyet, ülkenin içinde bulunduğu şartlar ve halkın yaşadığı ekonomik sıkıntılar nedeniyle hava kuvvetlerinin uçak ihtiyaçlarını yeterli miktarda karşılayamamıştır. Kahramanlık ve fedakârlığın timsali olan Anadolu halkı, ülkenin kalkınması ve hava gücünün yapılanması için mücadele vermiş bu mücadelede ordusu ile bütünleşmiştir. Toplumun her kesimi büyük bir katılımı ile hava gücünü desteklemek için bağış kampanyasına dâhil olmuştur. Türk Kadını, köylüsü, işadami, sanayicisi, askeri, içtenlikle hava kuvvetlerini desteklemenin milli ve dini bir vecibe olduğu bilinciyle bu sektörü kuvvetlendirmek için bilinçli adımlar ile planlı bir şekilde çalışmalara başlamıştır. Türk hava sanayi bu süreç sonunda Dünyada saygın bir konuma gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tayyare, Bağış, Hava Kuvvetleri, Hava Sanayi, Atatürk

Abstract

Since the beginning of 20 century, the West led to significant achievements in the field of aviation. All kinds of physical impossibility, even though the Turks did not stay away from developments in the field of aviation. Problems of the Young Republic and Ottoman Empire's economy are severe. For this reason, the air force does not have enough aircraft. Air force needed aircraft in a significant amount. Symbol of heroism and sacrifice of the people of Anatolia, the country's development and restructuring of air power struggle with providing integrated army. Especially during the first years of the republic, a large participation of the society has been involved in campaign donations in support of air power. Turkish women, peasants, businessmen, industrialists, military, air forces to sincerely support the national and religious obligation to strengthen the awareness that this sector has started to work in a planned way with deliberate steps. Turkish air industry in the world at the end of this process has become respectable.

Key Words: Plane, Donation, Air Force, Air Industry, Ataturk.

Giriş

Osmanlı Devleti; kapitülasyonların etkisi, sermaye yetersizliği, teknoloji geriliği, bilgisizlik, istikrarlı bir yönetimin kurulamaması ve sürekli savaşlar nedeniyle ekonomik açıdan dışa bağımlı hâle gelmişti. Trablusgarp Sa-

* Yrd. Doç. Dr. İnönü Üniversitesi İİBF, Malatya. abdurrahim.aydin@inonu.edu.tr.

vaşı'ndan itibaren Türk Ordusu ve halkı neredeyse aralıksız devam eden savaşlar silsilesiyle çalkalanıyordu. Balkan ve Birinci Dünya Savaşı ise Osmanlı ekonomisine önemli zarar vermiştir. Hemen her alanda ekonomik sorunlar baş göstermeye başlamıştır. Bu yıllarda Osmanlı'nın maddi ve mali durumunun yetersizliği, ekonomisindeki tikanıklık ve darlık bütçeyi olumsuz yönde etkilemişti. Anadolu halkının büyük çoğunluğunun aç ve sefil yaşadığı, tarlalarda ancak dul, yetim ve ihtiyarların çalıştığı, hazinenin bomboş olduğu, borçlanma yolu ile para temininde bile güçlük çekildiği bu dönemde; Türk milleti içinde bulunduğu tüm bu olumsuz şartlara rağmen elindeki en son imkânları ile orduyu ve hava kuvvetlerini ikmal etmesi son derece fedakârca bir davranıştır. Dünyanın ilk askeri havacılık teşkilatlarından biri olan Türk Hava Kuvvetlerinin hemen hemen Avrupa devletleri ile aynı sene zarfında tüm olumsuz şartlara rağmen kurulması Türk toplumunun milli karakterinden ve vatan sevgisinden kaynaklanmaktadır. Amaç, Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, Türkiye'de yepyeni Türk yapımı bir tayyare vücuda getirebilmektir. Bu hedefe varmak için de, bağış kampanyaları düzenlenmiştir. Milli hava sanayinin kurulması için hem devlet hem de özel müteşebbisler gayret göstermişlerdir. O zamanın imkânlarıyla kahvelerde, halkın toplu olarak bulunduğu yerlerde, müsamere ve eğlencelerde sürekli olarak para toplanmıştır.

Devletin elini yeterince uzatamadığı havacılık alanında halkın gönüllü maddi destek vermesi ve yurdun dört bir tarafından gelen bağışlar Türk milletinin konuya verdiği önemin göstergesiydi. Bütün halk büyük bir duygu seline kapılarak, ellerinde ne varsa, yiyecek, giyecek, para gibi varlıklarını, kadınlar, kızlar kampanyalara katılıp altın bileziklerini, küpelelerini ve ziynet eşyalarını seve seve vermişlerdir. Kutsal bir gaye için; büyük fedakârlıklarla orduya tayyare hediye edebilmek için bağış kampanyaları düzenlemişlerdir. Bu kampanyalar aynı zamanda sosyal bütünleşmenin sağlanması yönünde olumlu etkiler sağlamıştır. Osmanlı döneminden beri devam eden bu bağış kampanyaları Cumhuriyet döneminde daha organize olmuştur. Başta Mustafa Kemal Paşa olmak üzere Milli Mücadelenin öncüleri halkın desteği ile ordumuzu ve hava sanayini her türlü maddi yoksulluklara rağmen çağdaş araç ve gereçlerle donatma azmi ve gayretinde olmuşlardır. Hava Kuvvetlerimizi güçlendirmek amacıyla başlatılan kampanyalar çerçevesinde toplanan yardımlarla satın alınan uçaklar Türk Hava Kuvvetlerine hediye edilmiştir. Hava gücünü kuvvetlendirme kampanyası kapsamında ağırlıklı olarak 1925-1935 yılları arasında toplam 250 uçak satın alınmıştır. Yurdun dört bir köşesinden yapılan gönüllü katılımlarla alınan uçaklara içinde bulunulan yılın 30 Ağustos tarihinde "İsim Konma Töreni" düzenlenmiş ve bu uçaklara, bağışta bulunan il ve ilçelerin isimleri verilmiştir. Sonraki adım ise ilk uçak fabrikalarını hizmete sokmak olmuştur.

I. DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ GENEL GÖRÜNÜM

1911 yılında İtalya Osmanlı devletine savaş açmıştır. Savaş'ta uçak kullanan ilk millet İtalyanlar olmuştur. Trablusgarp Savaşı Osmanlı İmparatorluğu'nun en zayıf zamanında ve büyük imkânsızlıklar içinde girdiği bir savaştır. İtalya; acil kuvvetlerle birlikte uçuş bölüğüne dokuz uçak iki hava gemisi göndermiştir. Bu İtalyan bölüğü keşif uçuşu yapmış ve Türk mevzilerine bombalı saldırılarda bulunmuştur.¹ Savaşta Türk mevzilerinin üzerine, yaklaşık iki kiloluk dört bombayı atmış ve ilk hava bombardımanını gerçekleştirmişlerdir.² İtalya tayyarelerinden Trablusgarp ve Bingazi'deki Hilal-i Ahmer çadırlarına bile bomba atılmıştır.³ Bombalar Osmanlı birliklerine maddi bir zarar verememiş ancak psikolojik etkisi olmuştur.⁴ Trablusgarp Savaşı başladığında, İtalyanların elinde yirmi sekiz uçak ve iki yönlendirilebilir balondan oluşan bir hava gücü olmasına karşın, Osmanlı Devletinin elinde uçak veya balon bulunmamaktadır. Fesa ve Kenan Beyler Paris'te öğrenimlerine devam ettiğinden pilot eksikliği nedeniyle Harbiye Nazırlığı Trablusgarp için uçak ve yabancı pilot temini için girişimlerde bulunmuştur.⁵ Bununla birlikte 1911 yılında Libya'daki İtalyan-Türk savaşı; askeri havacılıkta bir dizi kuşku ilkler özelliğine sahiptir. Keşif, havadan çekim, bombardıman, düşen ilk uçak gibi havacılık alanında ilkler bu savaşta yaşanmıştır.⁶

Bu dönemde; İtalyanların savaş uçaklarını Türklere karşı yoğun bir şekilde kullanmalarına rağmen General Foch tarafından ifade edilen genel askeri görüşe göre; uçmanın iyi bir spor olduğu fakat ordu için uçakların değersiz olduğudur⁷. Romancı Herbert Strang, ise imparatorlukların gelecekteki kaderi ne denizlerde ne de karalarda belirlenecektir geleceğin hava hâkimiyetine sahip olanların olacağı görüşünü "The Air Patrol" isimli eserde bahsederek, dönemin önde gelen askeri stratejistlerden geleceği daha iyi görebilmiştir.⁸

Türkiye'de tayyare teşkilatı kurulması çalışmaları hemen hemen Avrupa hükümetleri ile aynı sene zarfında başlamıştır. Osmanlı topraklarında uçakla ilk uçuşu, Baron De Catters gerçekleştirmiştir. Voison isimli uçağı ile 2 Aralık 1909'da İstanbul'da uçuş yapan Baron, Harbiye Nazırı Mahmut

¹ Michael Paris, "Air Power and Imperial Defence 1880-1919", *Journal of Contemporary History*, Vol. 24, No:2, Apr., 1989, pp. 221.

² Harvey, A.D, "Bombing and the Air War on the Italian Front 1915-1918", *Air Power History*, Vol: 47, Issue 3, Fall 2000.

³ Akgün, Seçil-Murat Uluğtekin, "Trablusgarp ve Hilal-i Ahmer", *OTAM*, sayı: 3, 1992, s. 42.

⁴Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde Türkler 1 En Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşına*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., 1971, s.122.

⁵ İrfan Sarp, *Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Md.Yay, 1986, s.4.

⁶ David Killingray, "A Swift Agent of Government: Air Power in British Colonial Africa, 1916-1939", *The Journal of African History*, Vol: 25, No. 4, 1984, pp. 429-430.

⁷ Liddell Hart, *History of The First World War*, Pan Books, London 1972, p.355.

⁸ Bkz, Herbert Strang, *The Air Patrol*, London 1913 .

Şevket Paşa'yı ziyaret etmiş, Paşa da bir komisyon kurarak uçuşların incelenmesini istemiştir.⁹ 1910 senesinde tayyarecilikte büyük bir inkişaf devresi açılmıştır. Artık bütün hükümetler ordularına bir de hava kuvveti teşkili lüzumuna kani olarak bu hususta çaba harcamıştır.¹⁰ Türkiye'de, havacılık alanında ilk kesin adım 1911'de atılmıştır. Avrupa'da askeri amaçla kullanılmaya başlayan yeni hava araçlarından yararlanmak Türkler için de gerekli hale gelmiştir. Bütün Balkan hükümetlerinden ve Rusya'dan daha önce tayyarecilik faaliyetleri başlamıştır.¹¹ 1909-1912 yılları arasında gelişmiş devletlerin hava unsurunu ordu teşkilatına dâhil ettikleri görülmektedir. Kısa sürede hızlı bir gelişme kaydeden havacılık çalışmaları başta keşif, daha sonraları ise beyanname atma, bomba atma ve yıldırma amacıyla askerî hedefler için kullanılmaya başlamıştır. Türk Genelkurmayı; Avrupa ordularının, uçaklardan askerlik bakımından faydalanma yoluna gitmeleri üzerine 1911'de iki subayını Avrupa'ya göndererek bu konuda gerekli bilgiyi elde etmek istemiştir. Havacılığın temelini kurmak amacıyla Türk Genelkurmayı orduyu bilgilendirmiştir. Mahmut Paşa da havacılıkla ciddi bir şekilde uğraşacağını açıklamıştır. Bu amaçla Genelkurmay Başkanlığının 2 nci Şubesinde görevli bulunan Kurmay Yarbey Süreyya (ilmen) bu işin teşkilatlandırılmasına memur edildi.¹² 1 Haziran 1911'de "Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliği"nin (Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları Müstahkem Genel Müfettişliği) kurulmasıyla, Türk Silahlı Kuvvetleri içinde Hava Kuvvetleri'nin ilk temeli atılmıştır.¹³ Fakat maddi imkânsızlıklar yüzünden hava kuvvetleri yeterince desteklenememiştir. Süreyya Bey; "Orduyu Osmanide tayyarecilik ve balonculuk teşkilatının ciddi bir semere göstermesi arzu ediliyor ise en evvel yapılacak şey fedakârlıktır. Fedakârlıkta para ile olur. Bütçede tahsilâtı olmayan bir sınıf silah tabii terakki edemez."¹⁴ Diyerek havacılığa bütçeden yeterli destek sağlanamadığını söylemektedir.

1912 yılında hükümet ordu görevleri için keşif uçakları sipariş etti. Bu uçaklar ilk Türk uçakları olmuştur.¹⁵ İlk Türk uçağının Türk semalarından uçuş tarihi ise 27 Nisan 1912 dir. O gün uçak gösterisi töreninde gerek donanma ve gerek uçak için yardım propagandası yapılmıştır. Bakırköy Müftüsü tarafından bir dua okunmuştur. Balkan Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin elinde iki Deperdüsen, beş REP(Fransız), Bileryo, iki adet Bristol

⁹ Kansu, a.g.e, s.114.

¹⁰Süreyya İlmen, *Türk Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul: Hilmi Kitapevi, 1947, s.8.

¹¹ Süreyya, a.g.e, s.8.

¹² Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi III ncü Cilt 6 nci Kısım (1908-1920)*, Ankara: ATASE Yayınları, Genelkurmay Basım Evi, 1996, s.298.

¹³<http://www.hykk.tsk.tr/PageSub/Calismalarimiz/100yil/100%20YIL%20ETK%C4%B0NL%C4%B0KLER%C4%B0.htm>

¹⁴ Süreyya, a.g.e. s.123.

¹⁵Selma Otçu, "İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi" *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, Ocak 2010, sayı. 403, s.94.

(İngiliz), ve iki adet Mars DFWs (Alman), ve Nieuports ve Harlan'dan oluşan bir hava gücü bulunuyordu.¹⁶ Bu uçakların tamamı yabancı pilotlar tarafından kullanılmıştır. Bu kuvvette İngiliz, Alman ve Fransız ithalatının temsil edilmesi sürpriz sayılmamalıdır. Çünkü henüz havacılık teknolojisinde hiçbirinin açık ve seçik bir üstünlüğü yoktur. Bu durumda Osmanlı Devleti'nin belli bir ülkeye bağlanmadığı görünmektedir.¹⁷ Uçakları kullanabilmek içinde Albay Süreyya Bey komutasında İstanbul yakınlarındaki Yeşilköy de bir askeri havaalanı kuruldu. Avrupa'ya subay göndermektense pilotların İstanbul'da yetişmeleri uygun görülmüştür. Yeşilköy'de 1912 yılında inşaata başlanmıştır. Daha sonra, Yeşilköy Tayyare Okulu'nun genişletilmesi istenmiş fakat bunun için maddi imkân bulunamamıştır. Bu nedenle Tayyare komisyonu milletin vatan sevgisine başvurulması gerektiğini teklif ederek bağışlarla ihtiyaçların karşılanmasını istemiştir. Yarbay Süreyya'nın Ceride-i Askeriye adlı askeri dergisinde 21 Mart 1912'de makale yayınlamış bu yolla birçok bağış yapılmıştır.¹⁸

Hükümet Ekim'de, iki Bristol "bi Planes" bombalama 'aygıtları' ve Almanya'dan iki "torpil şeklinde bomba" ve iki Alman eğitimci ile birlikte 6 lb el bombası sipariş etti. İki Alman eğitimcinin yardımı ile sekiz pilot eğitildi. Fakat bu silahların savaşta kullanmak için herhangi bir girişimin var olduğuna dair bir kanıt yoktur.¹⁹ Ordu'ya yeni dahil edilen hava kuvvetleri kısa zamanda büyük gelişmeler kaydetmesine rağmen; bu dönemde, tasarım ve üretim teknolojisi yerine sadece pilot yetiştirilmesine önem verilmiştir. Balkan Savaşı da havacılıkla uğraşanların dağıtılmasına sebep olmuştur. Pilotlar uçuş yeteneklerini kaybetmişlerdir.1911'den 1913'e kadar geçen süre zarfında hava teşkilatı tam anlamı ile hazırlanmamıştır. 1913 yılından sonra havacılıkta gelişmeler kaydedilmiştir.²⁰ 1912 Balkan Harbi'nde Osmanlı Devleti'nde ancak, Fransa'da eğitilmiş iki pilot ve yurtdışından satın alma ile tedarik edilmiş 17 uçaktan daha fazlası bulunamamıştır.²¹

Balkan Savaşı sırasında Edirne sivil halka karşı yapılan ilk hava saldırısına maruz kalmıştır. Melikzade Fuat, "Edirne Müdafaası Yahut Şükrü Paşa" isimli eserinde saldırının vahşetini anlatmaktadır.²² Amerikalı mace-raperest ve paralı asker olan Bert Hall'in, Türk ordusu tarafından keşif

¹⁶ Süreyya, a.g.e, s.9; Kansu, a.g.e s.129.

¹⁷ Jonathan Grant, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914", *The Journal of Military History*, Vol. 66, No. 1, (Jan., 2002), p.32.

¹⁸Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi, s.300.

¹⁹ Michael Paris, "The First Air Wars - North Africa and the Balkans, 1911-13" *Journal of Contemporary History*, Vol. 26, No. 1, (Jan., 1991), p.102.

²⁰ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi III ncü Cilt 6 nci Kısım (1908-1920)* Ankara: ATASE Yayınları Genelkurmay Basım Evi, 1996 s. 304.

²¹ Murat Arda Çakmak, "Teknoloji Aktarımı ve Türk Havacılık Sanayine Getirdikleri" 2. *Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*, Eskişehir, 10 Mayıs 2003

²²Eyal Ginio, "Mobilizing the Ottoman Nation During The Balkan Wars (1912-1913): Awakening from the Ottoman Dream" *War in History*, Vol 12 (2), 2005 , p. 163.

yapmak ve topçulara yardımcı olmak için işe alındığı iddia edilmiştir. Ancak maaşının ödenememesi üzerine, Bulgar tarafına uçağı ve Fransız makinist ile geçmiştir. Edirne'yi bombalayan pilotlardan biri olduğu iddia edilmiştir.

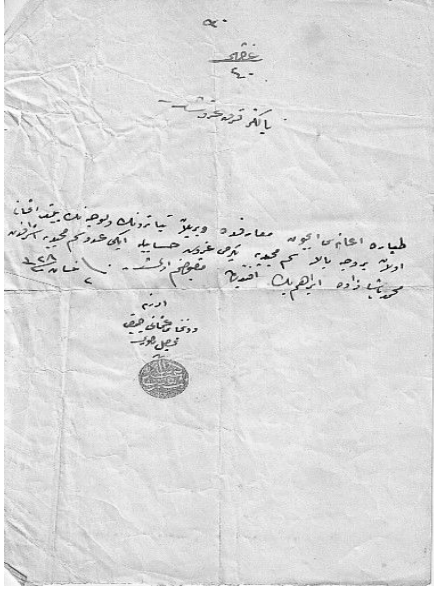
23

OSMANLI TAYYARE İANESİ

Savaş halinde olan Osmanlı Devleti'nin bütçesi de oldukça zayıflamıştı. Bu nedenle Hava Kuvvetlerini güçlendirmek için Mahmut Şevket Paşa, o zamanki deyimle "Tayyare İanesi" kampanyası açmış ve bağışta bulunan vatanperverlere altın, gümüş ve bronz madalyalar vermiştir. Mahmut Şevket Paşa en başta kendisi örnek olmak üzere 30 altın lira kampanyaya hediye eder. Ardından Sultan Reşat aynı kampanyaya bin altın lira vermiştir. Bu parayla alınan uçağa "Osmanlı" adı verilmişti. Serasker Rıza Paşa ise orduya kendi parasıyla aldığı ve ismini "Vatan" koyduğu Blériot XI tipi uçağı armağan eder. Aynı şekilde Mısırlı Prens Celâlettin ise Depardussin tipi bir uçak alır; uçağa "Prens Celâlettin" adı verilirken, diğer yardım paralarıyla alınan ilk uçaklara da "Meşrutiyet" ve "Ordu" adları konulur. Öte yandan Rüşumat müdür ve memurları (Bir çeşit vergi ve gümrük idaresi), "Gümrük", Telgraf Dairesi memurları "Telgraf", Maliye memurları "Maliye" ismini taşıyacak uçakların alınması için yardım toplamışlardı.²⁴ Türk ordusu 1913 yılına kadar, Kuzey Afrika'da daha önceki deneyimine rağmen hava teçhizatı edinmede yavaş ilerleme kaydedilmiştir. Bu amaçla Ordumuzu güçlendirmek için bağışlar devam etmiştir. Temmuz ayında halkın bağışları ile Blériot X tipi uçak alınarak bu uçağa, "Muavenet-i Millîye" adı verilmiştir. Bu uçaktan iki adet daha siparişe verilmiş bedeli olan 103.483 Frank 26 Ağustos 1913'te Paris Ataşe militerliği namına Osmanlı Bankası'na yatırılmıştır.

²³ Michael Paris, "The First Air Wars - North Africa and The Balkans, 1911-13". *Journal of Contemporary History*, Vol. 26, No. 1, Jan., 1991, p102.

²⁴ Osman Gazi Baykal, "Orduya Uçak Alımı Yardım Kampanyaları", <http://www.airkule.com/default.asp?page=yazar&id=436> erişim 10 01 2011 .



Edirne Tayyare Cemiyeti, Tayyare İanesi için Edirne’de oynanan bir tiyatrodan oyununu gelirlerini Donanma-yı Osmanî Cemiyeti’ne teslim etmişlerdir.²⁵

Erzurum polis Mektebinden de Tayyare İanesi’ne katılım olmuştur. Mektebin bir ve ikinci devre öğrencilerinin eğitim-öğretimlerinin devam ettiği dönemde öğrencilerden ve mektep kadrosundan Tayyare İanesi adıyla belirli miktarda para toplanmıştı. 17 Nisan 1912 (4 Nisan 1328) tarihinde, Emniyet-i Umumîye Müdüriyeti’ne gönderilmek üzere yaklaşık 800 kuruş civarında yardım toplanmıştır.²⁶

Osmanlı Müdafaa-i Hukuk Nisvan Cemiyeti; Cemiyet kadınların hayatın içinde yer almalarını sağlamak, müteşebbis kadınları desteklemek, Cemiyet kadınlarının hukuki statülerini yükseltmek, kadınlar arasındaki işbirliğini artırmak ve eğitimi yükseltmek amacı için kurulmuştur.²⁷ Cemiyet üyelerinden olan Belkıs Şevket Hanım 1 Aralık 1913’te, pilot Fethi Bey’in kullandığı uçakla İstanbul semasında uçmuştur. Bu uçuş ile dernek yalnızca Türk kadınının hakları için propaganda yapmakla yetinmeyip aynı zamanda orduya bir uçak hediye edebilmek için para yardımı sağlayabilme amacını da düşünmüştür. Bu amaçla bir sepet dolusu kart bastırılmıştır. Kartlarda şu cümleler vardı; Osmanlı ve İslam kadınlığı namına havada tayrân ederken (Uçarken) “Kadınlar Dünyası” ismi ile muhterem ordumuza bir tayyare ihdasını (Hediye edilmesini) bilâ tefriki cins ve mezhep (İrk ve mezhep ayrımı gözetmeksizin) Osmanlı kadınlığından bekler.”²⁸ Ne yazık ki bu gayret arzu edilen meyveyi verememiş, üç hafta sürebilen bağış kampanyasında ancak 2622 Kuruş toplanabilmişti. Hâlbuki o tarihlerde bir tayyarenin fiyatı 1000 Lira civarındaydı. Türk kadınları, fırsat verildiği takdirde her türlü işi hakkıyla yerine getirebileceklerini ispat etmiş ve Belkıs Şevket Hanım bu cesur girişimiyle gelecek

²⁵ Edirne Tayyare Cemiyeti, *Tayyare İanesi yardım geliri makbuzu*.

²⁶ Erkan Cevizliler, “Erzurum Polis Mektebi”, *A.Ü.Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Yıl:2010: sayı:44, s.237.

²⁷ Vuslat Devrim Altınöz, “The Ottoman Women’s Movement: Women’s Pres, Journals, Magazines and Newspapers From 1875 to 1923” p.18-20 http://etd.ohiolink.edu/view.cgi/translate-redirect.cgi?lang=tr&acc_num=miami1060799831 erişim 01 01 2011.

²⁸Bkz. Fikret Arıt, *Havalarıda İlk Türk Kadınları*, İstanbul: Baha Matbaası, 1967, ss.7-9.

nesil Türk Kadınlarına en büyük mesajı vermiştir.²⁹ Bu uçuş Osmanlı kadınlarının dikkatini ordunun ihtiyaçlarına çevirdi. Bu haber Osmanlı ve İslam dünyasına hızla yayılarak bir heyecan oluşturdu. Anadolu'dan ve Osmanlı'nın diğer coğrafyalarından yardımlar gelmeye başladı. Hatta Hind Müslümanları da bu yardımlara katıldı.



Göklere yükselen ilk Türk kadını olarak havacılık tarihimize geçen muharrir Belkıs Şevket Hanım ve Türk havacılık tarihinin ilk şehitlerinden Tayyareci Fethi Bey'in Osmanlı" adını taşıyan tayyarede uçuş öncesi çekilmiş fotoğrafları

İSTANBUL-KAHİRE SEFERİ BAĞIŞLARI

1. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Devleti vatandaşlarının çoğunluğunu oluşturan Türklerin ve diğer Müslümanların, moral-motivasyonunun geliştirilmesi, Türk havacılığının gücünün batıya gösterilmesi amacıyla İstanbul-Kahire yolculuğuna karar verilir. Ocak 1914'te uçuşun yapılacağı ilan edilir. Uçuş için halkın bağışları ile alınan "Muavenet-i Milliye" isimli Bleriot tipi uçakla Plt.Yzb. Fethi ve Rasit Yzb. Sadık Bey'in, "Prens Celalettin" isimli Deperdussin tipi uçakla ise Edirne-İstanbul ilk uzun mesafe uçuşunu gerçekleştiren, Plt.Ütğm. Nuri Bey ve Raşit Yzb. İsmail Hakkı Bey'in uçuşu planlanır. Seferin tamamlanması için planlanan "Ertuğrul" isimli üçüncü uçak, *Rasit Yzb. Kemal Bey, Plt.Yzb. Salim İlkuçan*'dan oluşan bir ekiple farklı bir rota takip ederek Çanakkale ve Edremit üzerinden devam eder. Uçak, hava muhalefeti nedeniyle Küçükkuşu yakınında ormanlık bir alanda ağaç üzerine düşer. Bu durum üzerine Edremit halkı kendilerine gelen ama kırım geçiren bu uçağın yerine, bağışlar ile yeni bir Bleriot tipi uçak satın alır. Bu uçağa "Edremit" adı verilir. Sefer sonunda piramitler üzerinden uçan Edremit uçağı, halk arasında o denli coşkulu bir heyecan dalgasına yol açmıştır ki, hakkında kartpostallar çıkartılmış ve sonuçta halkın dikkatini havacılığa çekmeyi başarmıştır. İstanbul-Kahire Seferi süresince büyük miktarda bağış top-

²⁹ Türk Hava Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumu-muz/Tarihce/TarihtenYansimalar.aspx?pid=031.119.824> erişim01022011.

lanmış ancak bu bağışlar ile yeni uçaklar alınmamış, kaybedilen uçakların yerine yenisi konmamıştır. 16 Ocak 1914'te İstanbul'dan Kahire'ye uçuş yapılırken Toros dağlarının aşılması dünya havacılığına bir rekor olarak geçmiştir. Fakat İstanbul-Kahire Seferi; en yetenekli ve tecrübeli pilotlar ile uçakların kaybedilmesine neden olmuştur.³⁰

I. DÜNYA SAVAŞI

1914 yılına gelindiğinde askeri uçakların savaşta kullanım oranı oldukça cılızdır. Kullanım oranları ise İtalyanların iki yıl önce kullandıklarına göre daha sınırlıdır.³¹ Dünya Savaşı uçak teknolojisi kullanımını hızlandırmış ve aynı zamanda da askeri kullanımını yaygınlaştırmıştır. Orduların imhasında hava silahları savaş organizasyonunda taktik yerini kesin olarak almıştır.³² Hava sahalarının ve hava trafiğinin kenar denizlerinde boğazlarda körfezlerde ve iç denizlerinde nasıl düzenleneceği meselesinin de çözümlenmesi gerekmiştir.³³

İngiltere, 84 uçakla katıldığı savaşta, Savaş sonunda İngiltere ayda 3500 uçak üretme kapasitesine sahip olmuştur. İtalya, başlangıçta 84 olan uçak sayısını, savaş sonunda 1758'e çıkarmıştır. Fransa, cephede 3600 uçak çalışır durumda tutulmuştur. Almanya, savaşın başında 258 uçağa sahip iken, 1918 sonbaharında cephede 5.000 uçağa ulaşmıştır. Rusya, 190 uçağa ilave olarak Fransız lisansı ile uçak üretmiş ve başlangıçta 145 olan pilot sayısını arttırmıştır. Avusturya, toplam 70 uçağı ve 36 pilotu ile katıldığı savaşta, 5431 uçak imal etmiştir. Belçika, başlangıçta 30 olan uçak sayısını, dört yıl sonra 127'ye çıkarmıştır. Amerika Birleşik Devletleri, 740 uçağı ve 800 pilotu ile 1917 yılında savaşa girmiş, savaş süresince 4846 bombardıman uçağı üretmiştir.³⁴ 1. Dünya Savaşı'nda Alman subayları Türk Hava Kuvvetleri'nin yönetimini üstlenmiştir. Savaşa girdiği sırada Osmanlı Ordusu'nda, 1 Rumpler, 1 Ponnier(tamirde), 3 Bleriot(biri tamirde), 1 Deperdessin ve 2 Nieuport deniz uçağı ile 10 pilot bulunmaktaydı. 1915 yılı sonlarında 40, sonraki yıllarda 100 uçağa ulaşılmış, savaş süresince Osmanlı topraklarında 450-460 uçak görev yapmıştır. Bu rakamlara, 150 uçak, 150 pilot ve 1500 teknisyen ile görev yapan Alman bölükleri de dahildir. Osmanlı Ordusu savaş sonunda 100'e yakın pilota sahip olmuştur.³⁵

³⁰http://www.hvkk.tsk.tr/pagesub/kurumumuz/tarihce/istanbul_kahire_seferi.doc.

³¹ Liddell Hart, a.g.e., p.355.

³² A.D. Harvey, "The Royal Air Force and Close Support, 1918 - 1940", *War in History*, Vol 15 (4), 2008, p.476.

³³ J. E. G. de Montmorency, "Air-Space above Territorial Waters", *Journal of the Society of Comparative Legislation*, Vol. 17, No. ½, 1917, pp. 172-173.

³⁴ Kansu a.g.e. s.166. 171.

³⁵ Mustafa Keskin, "Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması" *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl:1988, Sayı: 2, s. 216.

KURTULUŞ SAVAŞI DÖNEMİ

Anadolu'da Türk kuvvetleri, muharebe gücünü kaybetmiş ve enterne edilmiş bir kısım deniz ve hava birliklerinden oluşmaktaydı ³⁶ İzmir'deki istasyonda, Gaziemir'de tayyare bölüğü ve Güzelyalı'da iki-üç tayyareden ibaret bir deniz tayyare bölüğü bulunuyordu. Konya'daki İstasyonda; Filistin ve Suriye'den çekilebilen 3. ve 4. tayyare Bölükleri vardı. Bu bölükler de 1919 yılının ilk aylarında "17" tayyare bulunmakta ise de çoğu uçamaz durumda idiler. Erzincan'dan, Elazığ'a çekilebilen altı tayyareli 2 nci Bölük'ün teşkiline çalışmış ise de, bölük teşekkül edemedi lağvedilmişti. Bu İstasyonlar dışında, Erzurum'da, Doğu Cephesi'nden çekilebilen 7 nci ve 8 nci Tayyare Bölüklerinin işe yaramaz durumda olan av ve keşiften mürekkep "13" tayyaresi vardı.³⁷

1919 yılı başlarında, Harbiye Nezareti emrinde olmak üzere yeni bir "Kuvayı Havaiye Müfettiş-i Umumiliği" kuruldu. Teşkilatın kuruluşunda İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da teşkil edecek tayyare istasyonları bulunacaktı. Bu istasyonların tayyare ve malzemeleri de Filistin, Irak, Kafkas cephelerinden çekilebilen Konya ve İstanbul'da depo edilen tayyareler ve malzemelerden sağlanacaktı. İstanbul'daki İstasyonda eğitim, keşif ve av tayyaresi olmak üzere "45" tayyare bulunuyordu. Ancak bunların büyük bir kısmı uçamaz durumda idiler. İçlerinden sadece 4 tanesi, kısa bir zamanda uçurulabilecek halde idi. Elde hava sınıfı personelinin az bulunuşundan, teşkilatın başına kara sınıfından subaylar getirilmişti. Batı Cephesi'ne ayrılan uçak istasyonlarından ikisi Eskişehir, diğer ikisi Afyonkarahisar'da olmak üzere çalışır durumda 4 uçak vardı.³⁸

Hükümet kurulduktan sonra düzenli ordu kurulması kapsamında, 13 Haziran 1920'de, 328 sayılı emir ile Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesine bağlı olarak kurulan Hava Kuvvetleri Şubesi, T.B.M.M. ordularının ilk Hava Kuvvetleri Teşkilatı olmuştur.³⁹ T.B.M.M.'nin açılışında, halkın moralini yükseltmek için Konya'dan gelen bir AEG uçağı ile Ütgm. Avni gösteri uçuşu yapmıştır.⁴⁰

Hava Kuvvetleri Şubesinin, Eskişehir'deki Birinci Sınıf Uçak İstasyonu ile Erzincan'daki İkinci Sınıf Uçak Bölüğünden oluşması düşünülmüştür. Elazığ'daki uçak ve teçhizatın Erzincan'a, Konya'daki Uçak İstasyonunun da Eskişehir'e intikal etmesi kararlaştırılmıştır. Sonradan Milli Savunma Ba-

³⁶ Adnan Sofuoğlu, *Kuva-yı Milliye Döneminde Kuzeybatı Anadolu 1919-1921*, Ankara: T. C. Genelkurmay Başkanlığı Yay, 1994, s.23.

³⁷ T. C. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk İstiklal Harbi II nci Cilt Batı Cephesi 1 nci Kısım*, Ankara: Genelkurmay Askeri tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları 3 ncü Baskı, 1999, ss.28-29.

³⁸ T. C. Genelkurmay Başkanlığı, *a.g.e*, s.34.

³⁹ Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları," *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Yıl: Haziran 2002, Sayı:341, s.10.

⁴⁰ "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," *Hava Mecmuası*, Yıl: 1957, Sayı:186, ss.17-22; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.II, Ankara: Kültür Ofset, 1997, ss.42-43.

kanlığının emri ile Konya Uçak İstasyonunun nakli durdurulmuş ve doğrudan Batı Cephesi Komutanlığı emrine verilmiştir.⁴¹

M.S. B.lığının 14 Haziran 1920 tarihli emri ile Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonları yerinde bırakılmış, Batı Cephesinde kullanılmak üzere, Eskişehir'de I. Uçak Bölüğü, Uşak'ta II. Uçak Bölüğü kurulmuştur. I.Bölükte üç av ve iki keşif uçağı, II. Bölükte iki av uçağı bulunmaktaydı. İki bölüğe birer kamyon tahsis edilerek, tamirhane kısımları oluşturulmuştur. Sarıköy-Polatlı ve Afyonkarahisar-Dumlupınar arasında birer yedek meydan hazırlanmış, uçak ve malzeme ikmalinin Konya İstasyon Komutanlığından sağlanması kararlaştırılmıştır. Konya Tayyare İstasyonunda malzeme yönünden büyük sıkıntılar çekilmesine rağmen 1920 yılının Temmuz ayına kadar on bir uçak onarılarak, I. ve II. Bölüğe verilmiştir.⁴²

Birinci İnönü Savaşı'nda Türk ordusu envanterinde mevcut 2 uçak ile savaşa Türk hava unsuru da iştirak etmiştir. İkinci İnönü Savaşı'nda yine Türk Hava Kuvvetleri oldukça yetersiz uçaklar ile harbe katılmışlardır. Sakarya Savaşı sonuna kadar Hava Kuvvetleri'nin 9-10 uçağı vardı, ancak bunlardan cephede ikisi kullanılabilmiştir. Bunun ikisi Yunanlılardan ganimet olarak alınmıştı. İki uçak ise hamiyetli vatanperver iş adamı olan Erzurumlu Tüccar Nafiz Bey (Kotan), 1920 yılında Ulusal Kurtuluş Savaşı'nda İta1yanlardan satın aldığı 4 adet Fiat-1 uçağını Türk ordusuna hediye etmiş, ayrıca 2 uçaklık da para vermiştir Uçaklar, İstanbul'dan uçurularak gizlice Anadolu'ya getirilecekti. Uçak ve uçak malzemesi alımıyla önceleri "Muharib" adını taşıyan "Felah Grubu" ilgilenmiştir.⁴³ İnebolu üzerinden Eskişehir'e getirilmesi planlandığı için Bolu yakınlarında bir alan yapılması gerekiyordu. Bu nedenle Ütgm. Sıtkı (Tanman) ile makinist Ferit görevlendirildi. Birinci uçak İtalyan pilot tarafından gizlice İstanbul'dan havalandırılarak İnebolu üzerinden Bolu'ya getirildi ise de burada arızalandı. İkinci uçak ise, hava koşullarının elverişi olmaması nedeniyle Bolu'ya ancak on günde gelebilmiştir. Bolu'da deneme uçuşu sırasında iniş takımı ile pervanesi kırılmıştır. Bu iki uçak karadan Polatlı'ya sevk edilmişler, gemiyle getirilen yedek parçalarla onarıldıktan sonra 1921 Haziran'da Erzurumlu Nâfiz Bey tarafından İtalya'dan alınarak Millî Orduya bağışlanmış ve bu iş adamının ismi verilmiştir.⁴⁴

Sakarya Zaferi'nden sonra, mevcut askeri kuvvetler mühimmat bakımından düşmanı takibe ve kesin sonuç alacak durumda değildi. Sakarya Savaşı'ndan Büyük Taarruz'a kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede, hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için Ankara Hükümeti'nin iki elemanı, Saffet Arıkan ve Nuri Conker Beyler halkın bağışlarıyla savaş uçağı alabilmek için Almanya'ya giderler. Almanya'daki Türkler de önemli miktarda bağışta

⁴¹ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.125; Kaymaklı, s.43-44.

⁴² Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, ss.127-128; Kaymaklı, a.g.e., s.46.

⁴³ Keskin, a.g.e, s.217.

⁴⁴ Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, İstanbul: 2000, ss.99-102 .

bulunur. Burada 21 adet kullanılmış Albatros C-15 bulurlar. Ancak hurda halindeki uçaklardan iki faal uçak meydana getirebilirler. Bu uçaklar Batı cephesi komutanlığı emrine verilir ve Büyük Taarruz'da görev alırlar. ⁴⁵ Büyük Taarruz öncesinde büyük fedakârlıklarla faal uçak sayısı 17'ye çıkarılmıştır.⁴⁶

CUMHURİYET DÖNEMİ

Mustafa Kemal Paşa, Trablusgarp Harbi, Balkan Savaşları ve Çanakkale'de uçakların nelere muktedir olduğunu görmüştü. En önemlisi ise 1917 yılında atanmış olduğu 7. Ordu Komutanlığı zamanında Suriye Cephesi'nde 4. ve 8. Ordunun İngilizler karşısında uçaklarla başlayan taarruzlar ile nasıl eridiğine şahit olmuştur. Ayrıca, Avustralya ve Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin 21 Eylül 1918 Filistin'de Osmanlı Ordusuna yaptıkları hava saldırısının etkisi de havacılığın önemi hakkındaki düşüncelerin oluşmasını etkilemiştir.⁴⁷ Atatürk'ün devlet adamı olarak havacılığa önem vermesini perçinleştiren özellikle bu gibi önemli olaylar önemlidir. ⁴⁸

Cumhuriyet'in ilk yıllarında savunma sanayine ilişkin ciddi bir altyapı devralınmamıştır. Fakat halkın hava sanayinin kurulması için büyük bir istek ve şevk sahip olduğu görülmektedir. Örneğin, Kurtuluş savaşının sona ermesinden sonra, 17 Şubat 1923 Cumartesi günü toplanan İzmir İktisat Kongresinde 200 Türk kadını kongredeki Türk ürünleri ile birlikte bir uçağın maketini sergilemişlerdir. Türk hava kuvvetinin hızlı gelişmesine ihtiyaç olduğunu vurgulamak için görsel görüntüler kullanmışlardır. ⁴⁹ Uçak yapımından bakımına, uçuculuktan hava sporlarına, paraşütçülüğe kadar bu alanla ilgili dallarda eğitim ve örgütlenme ile havacılığın sağlam, kalıcı temellere oturtulması, uzmanların yetiştirilmesi bir zorunluluktur. Bunların gerçekleştirilmesinin hem bürokratik, hem de akçalı boyutu vardı. Böylesi büyük bir girişimin parasal boyutunun karşılanması, gerekli araçlarla donatılması ve bunları kullanacak nitelikli, yetkili kimselerin yetişmesi için olanaklarının sağlanması, en öncelikle ele alınması gereken konulardı. Fakat uzun yıllar süren savaşlarda, yurt içinde silah üretilmemesinin neden olduğu sıkıntıları değerlendiren hükümet, diğer sanayi yatırımlarının yanı sıra savunma sanayine yönelmek istemiştir. 1923 yılındaki 111 271 945

⁴⁵ Rahmi Doğanay, "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı" *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:2003, Cilt: 13, Sayı: 1, s.379 ; www.tayyareci.com/bagisucak/nigde.asp.

⁴⁶ Bkz, Selman Yaşar, "Büyük Taarruz'da Türk Havacıları", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:2008, Sayı:2

⁴⁷ A.D. Harvey, "The Royal Air Force and Close Support, 1918-1940", *War in History*, 2008, 15 (4), p. 473

⁴⁸Bkz Osman Yalçın *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi* Doktora Tezi Ankara , 2008.

⁴⁹ Michael M. Finefrock, "Laissez-Faire, the 1923 Izmir Economic Congress and Early Turkish Developmental Policy in Political Perspective", *Middle Eastern Studies*, (Jul., 1981), Vol. 17, No. 3, pp. 375-392.

milyon liralık genel bütçede savunma sanayine pay ayırlamamıştır.⁵⁰ Mustafa Kemal Pasa, 1 Kasım 1924 günü Büyük Millet Meclisi'nin ikinci Donem ikinci Toplantı Yılı'nı açarken yaptığı konuşmada ulusal savunmadan söz ederken, hava kuvvetlerinin ülke için öneminin de altını çizmiş ve Meclis'ten Hava Kuvvetlerine özel özen gösterilmesini istemişti.⁵¹

Devletin içinde bulunduğu zor mali şartları çok iyi bilen Atatürk, halkın desteğini almadan havacılıkta ilerlemenin zor olacağını değerlendirmiştir. Havacılığın sadece askeri yönde değil, modern batılı ülkelerde olduğu gibi sivil alanlarda da gelişmesini istemiş, milli havacılık sanayisini kurmayı hedeflemiştir. Düşüncelerini gerçekleştirmek için verdiği emirle, Cumhuriyetin ilanından 15 ay sonra, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmuştur. Cemiyet, Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Havacılığının ilerlemesinde en temel adımlardan birisi ve itici gücü olmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin 15 Mayıs 1925'deki açılış töreninde, "... *İstikbal göklerde-dir; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın.*" diyerek ulusa havacılıktaki hedefini göstermiştir⁵²

1926-1939 yılları arasında çok zor ekonomik şartlara rağmen uçak fabrikaları kurularak yurt dışı temaslar ile önemli mesafeler kat edilmiş ve bu dönemde Balkan devletleri içinde en güçlü hava kuvvetlerine sahip olunmuştur.⁵³ İkinci dünya savaşı öncesi gelişmeleri çok iyi değerlendiren Atatürk halkın desteği ile oluşturulan hava kuvvetlerini de stratejik bir plan eşliğinde konumlandırmıştır. Türk güvenliğini kesinlikle sağlamak için, Atatürk'ün hükümeti en azından, Türk Ordu'sunu büyüklük olarak artırmak ve bir dereceye kadar modernize ederek bölgesel hasımları bozguna uğratabilmektir. Böyle bir Ordu'da hava saldırılarına karşı koyabilecek güçte hava gücüne sahip olmalıdır. Bu tehditler ise 12 adalardan İtalyan saldırısı ile Bulgaristan'da Almanların sahip olduğu hava üstlerinden yapılacak saldırılardır. 1937 yılında Türk silahlanma planı bittiğinde Türkler herhangi bir Balkan ülkesinin sahip olduğundan daha büyük ve daha iyi bir kara silahlı gücüne sahip olmuştur.⁵⁴ Bu arada Türklerin en iyi Hava Kuvvetleri'de İzmir, İstanbul ve Ankara'ya e eşit uzaklıkta olan Eskişehir ve Kütahya'da

⁵⁰Bkz. İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, Ankara: Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:1, 2004, s.219-220 .

⁵¹ Bkz. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Cilt I, Ank. 1961, s. 334.

⁵² "Atatürk ve Havacılık," Hava Kuvvetleri Dergisi, Yıl:1988, Sayı::301,ss.74-78; Verel, a.g.e., s.14.

⁵³ Hüsnü Özlü; "Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayi Girişimi Örneği: TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim şirketi)'ın Kuruluş ve Gelişimi", *Atatürk Haftası Armağanı*, 10 Kasım 2004, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, Ankara, 2004, s. 213.

⁵⁴ Brock Millman, "Turkish Foreign and Strategic Policy 1934-42" *Middle Eastern Studies*, (Jul., 1995, Vol. 31, No. 3), p. 493.

üstlenmiştir. Böylece Oniki Ada'da bulunan İtalyan üstlerinden yapılabilecek saldırılarına karşı koyabilecek, Trakya'daki harekâtları destekleyebilecek ve ülkenin en önemli şehirlerini müdafaa edebilecek bir planda yerleştirilmiştir.⁵⁵ Bu planın uygulanmasında bağışlarla alınan uçakların katkısı önemlidir.

Atatürk, şu ifadeleri ile havacılık stratejimizi belirlemiştir. Birinci olarak; "Göklerine sahip olmayan ülkeler, geleceklere sahip olamaz" sözleri ile güçlü Hava Kuvvetlerini vurgulamıştır. İkinci olarak ise; "Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder." sözü ile milli harp sanayine dayalı bir hava kuvvetine ihtiyaç olduğunu vurgulamıştır. Stratejinin üçüncü temeli ise "Havacılığı milletin işi yapmak" sözüdür. Atatürk, millet desteğinin gerekli olduğunu böylece ifade etmiştir. Millet; havacılık sanayine olan desteğini Birinci Dünya Savaşı döneminde "tayyare ianesi" uygulamasıyla verirken, Atatürk döneminde ise; bağış uçaklar kampanyasında vermiştir.⁵⁶

TAYYARE CEMİYETİ

Kurumun gelişebilmesi için asil parasal desteğe ihtiyaç vardı ki devlet, bunun için de türlü imkânlar sağlamakta gecikmedi. Örneğin, Cevat Abbas Bey kurtuluş törenindeki söyleviyle valilikleri, halk arasında kampanyalar başlatarak illerin adını taşıyan uçaklar satın almaya yönlendirdi. 5 Ağustos tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Kurum, Cemiyetler Kanunu'nun 17. maddesi çerçevesinde kamuya yararlı dernek haline getirilerek vergi ödeme yükümlülüğünden kurtarıldı. Bu gelişme, gazetelerde "Türklük Kuva-yi Havaiye'ye Ehemmiyet Veriyor" başlığı altında halka duyuruldu.⁵⁷ Tayyare Cemiyeti'nin mal varlığını, ulusun servet ve gönenciyle doğru orantılı olduğuna da vurgu yapıldıktan sonra Cemiyet'in ekonomik açıdan güçlenmesinin, yeni Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığın bir göstergesi olduğuna dikkat çekiliyordu.⁵⁸

Cemiyet gelirini arttırabilmek amacıyla türlü sosyal etkinlikler düzenlemiştir. Bu tür etkinliklere bir örnek, at yarışlarıdır.⁵⁹ Sivas ve ilçelerinde yapılan at yarışlarının gelirleri Tayyare Cemiyeti ile Türk Ocakları arasında paylaşılmıştır.⁶⁰ Cemiyete sağlanan düzenli gelirlere bir başka örnek de,

⁵⁵ Millman ,a.g.e.,s.499.

⁵⁶<http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Calismalarimiz/Faaliyetler/innerPages/sempozyumkapanis.aspx>

⁵⁷ Seçil Karal Akgün' Murat Uluğtekin " Kuruluşunun İlk Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)" *Cumhuriyetin 80. Yılına Armağan*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü yay, Ankara, 2004, s.30.

⁵⁸ Akgün- Uluğtekin,a.g.e. s.32.

⁵⁹Akgün- Uluğtekin, a.g.e. s.37.

⁶⁰ Osman Yıldız, "Kızılırmak Gazetesi ve Türk Ocakları" *TÜBAR*, XIX- Bahar, 2006, s. 531.

damga harçlarından bir kısım gelirin kurum'a ayrılmasıydı. Tekel maddesi olan tütün-sigara gelirleri devletin kasasına girerken, her sigara paketinden bir sigaranın bedelinin, Türk Tayyare Cemiyeti'ne verilmesi de ayrıca kararlaştırıldı. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk sanayi kuruluşlarından biri olan Uşak'taki şeker fabrikasının her yıl ürettiği ilk parti şekerin bedeli, askerlik terhis belgelerinden küçük bir yüzde, Ödemiş (İzmir)'in Küre ve Bağcılar köylerinde bulunan iki cıva madeninın işletme gelirleri de bu Kurum'a ayrıldı.⁶¹

HAVA GÜCÜNÜ KUVVETLENDİRME KAMPANYASI

Cumhuriyet'in kurucuları, Türk Milleti'nin bağımsızlığının teminatının ancak göklere hakim olmaktan geçtiğinin farkındaydı. İşte Türk Tayyare Cemiyeti bu gayenin gerçekleşmesi için önemli bir adım olmuştur.⁶² Çok pahalı olan havacılığın devlet imkânları ile güçlü hâle getirilmesi zordu. Halkın ianeleri bu nedenle önem arz ediyordu. Bunun suiistimale uğramadan bir resmî kurumca yapılması gerekiyordu. Mustafa Kemal kuruluş aşamasında bizzat 10.000 lira bağışla Türk Tayyare Cemiyeti'nin Türk Hava Kuvvetleri'ne uçak alınması için başlattığı kampanyaya destek olmuştur.

Hava gücünü kuvvetlendirme kampanyası 1925 yılında Türk tayyare cemiyeti tarafından başlatılmıştır. Kampanya dâhilinde bir gösteri uçağı ile şehir ve kasabalarda gösteriler düzenlenmiştir. Örneğin, üçer yolcu taşıyan bir deniz tayyaresi İstanbul üzerinde uçuşlar yapmıştır. Halkın bu uçuşlara büyük bir rağbet gösterdiği görülmektedir.⁶³ Havacılarımız geçtikleri yerlere Kurumun bazı kâğıtlarını dağıtmaktadırlar. Bu ilanlarda, hava kurumunun göklerin egemenliğini sağlayacağı, Uçaksız ordunun köre benzeyeceğı, Uçakların ülkemizin göklerinin bekçileri olduğunu ifade eden cümleler vardır.

Kahraman ve fedakâr Türk Milleti bu kampanya'ya dört elle sarılmıştır. Elindeki imkânları zorlayarak önce vatan demiştir. Toplanan paralarla uçak satın alarak ordumuza hediye etmiştir. Fakir ve kimsesiz bir dul kadın bile iki keçisinden birini bu kampanyaya bağışlamıştır. Kampanyaya zengin-fakir, köylü şehirli, doğulu- batılı, asker- sivil ayrımı yapılmadan toplumun her kesiminden katılımlar sağlanmıştır. Musevi ve Ermeni vatandaşlarımızda kampanyaya kurdukları dernekler aracılığı ile katılmışlardır. İnsanlar elde ettiği ürünün bir kısmını, canlı hayvanını, arazisini, tarlasını, bağını, bahçesini, maaşını, evlenme yüzüklerini bağışlamışlardır.⁶⁴

⁶¹Akgün- Uluğtekin,a.g.e., s.39; Hakan Uzun, "Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: "Fitre, Zekât ve Kurban Derileri Üzerine" *ÇTTAD*, VI/15, (2007/Güz) s.167.

⁶²Bkz. Osman Yalçın, "Türk Hava Harp Sanayi Tarihi" Gazi Ü. SBE., Ankara, 2008 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

⁶³ Cumhuriyet, 9 Ağustos 1926.

⁶⁴ Bkz, Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube.Müdürlüğü, *Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005

Halkın bağışları ile uçak alınmakta ve alınan uçağa da bağış yapan yerin adı verilmektedir. Bu çerçevede, Türk Tayyare Cemiyeti'ne peşin 30 lira veya taksitle 50 lira bağışlayanlara bronz, 75 lira peşin veya bir yıl düzenli taksitlerle 100 lira bağışlayanlara gümüş, 200 lira veya düzenli taksitlerle bir yılda 250 lira bağışlayanlara altın ve 5000 lira peşin veyahut 7000 liradan fazla bağışlayan kişi, aile veya kurumlara değerli taşlarla bezenmiş olmak üzere dört çeşit madalya verilmesi öngörülmüştür. Ayrıca, madalya sahiplerine Kurum'un hava araçlarında bronzlara yüzde 10, gümüşe yüzde 15, altına yüzde 20, murassaya yüzde otuz olmak üzere indirim de yapıyordu.⁶⁵ 10.000 TL bağışlayanın adı da alınacak uçağa ad olarak verilecekti.⁶⁶ Madalyaların üzerinde Vecihi Bey'in yaptığı Vecihi K.VI olan ilk Türk Uçağının resmi yer almıştı.⁶⁷



Türk Tayyare Cemiyetine ilk yardım Ceyhan ilçesinden gelmiş, Ceyhan ilçesinin yaptığı 10.000 TL'lik bağışın karşılığı yaklaşık 2.000 cumhuriyet altınıdır. Ceyhan'dan toplanan bağışlarla Bağışlarla alınan ilk uçak, İtalya'dan 25 Mayıs 1925'de, deniz yolu ile İstanbul'a getirilen ANSALDO A-300,4'dür.

Ceyhan Uçağı Yeşilköy hangarlarında monte edilerek 5 Haziran 1925'de uçar duruma getirildi. Hürkuş'un uçakla yurtiçi bağış gezileri de bu uçakla başlamıştır. Bağışlarla, 1925 yılında her yıl 250 olmak üzere dört yılda 1000 uçağa sahip olmak hedefleniyordu.⁶⁸

⁶⁵ Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, Ankara, 1926.

⁶⁶ Vecihi Hürkuş, *Havada 1915 - 1925*, 3. Baskı 2008, s.5. On bin lira teferruatta bulunan memleket, aile, zat ve şirketlerin isimleri bir tayyareye izafe olunur." Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi, Madde 20,1925.

⁶⁷ Vecihi Hürkuş, *a.g.e.* s. 177.

⁶⁸ Saime Yüceer, "Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti- Bursa Örgütü", *Atatürkçü Bakış*, Yıl:2, Cilt:2, Sayı:3, 2004, s.11.

CEYHAN UÇAĞI

Mal ve para bağışlarıyla, yatırımları ile milli yardımların akışı ve uçakların gövdelerinde yazılı il ve ilçe adlarını taşıyan uçak filolarının çoğalışı dikkat çekicidir. Satın alınan uçaklar ise: Junkers- 20, Coudron-27, Rohrbach, Bre-guet -19, Savoia-16, Dewotine, Morane, Smolik(Letov s 16), Nieuport – De-lage markalı uçaklardır.

Atatürk 8 Haziran 1926'da Bursa'da, Öğretmenler Birliği'nin toplantısında; "Türk ulusunun, hava kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini anlayıp değerli yardımlarda bulunması, siyasî uygarlığa erişmesinin en büyük kanıtıdır."⁶⁹ Diyerek; havacılık sanayinin önemini vurgulamışlardır. Ankara Uçağına isim verme töreninde Nazif Hakkı Bey Dünya milletleri arasında çok haysiyetli ve çok alımlı yaşayabilmek için çok kuvvetli ve o kuvveti temin edebilmek içinde çok fedakâr olmak lazımdır diyerek ülkemiz için hava gücünün oluşmasının ne kadar önemli olduğunu belirtmiştir.⁷⁰ Uçağı halka tanıtmak ve havacılığı sevdirmek için 2 Eylül 1931'de İç Anadolu ve Karadeniz, 9 Kasım'da Akdeniz ve Ege bölgelerini kapsayan memleket turu düzenlenmiştir. Düzenlenen kampanyalar sayesinde 1931-1932 yıllarında yetmiş iki şehir ve kasaba birer uçak almıştır.⁷¹ Beşinci büyük kongrenin yapıldığı 1932 yılına gelindiğinde, kurumun topladığı yardım 40.000.000 liraya yaklaşmış, 30 Ağustos törenlerinde, alınan kırk uçak orduya hediye edilmiştir.⁷² Bu uçaklara isim koyma şenlikleri yapılarak Türk Tayyare Cemiyetine bağışlandı. 1926-1937 yılları arasında Türk edebiyatında Halide Nusret Zorlutuna, Aka Gündüz, Serveri Ziya, Hikmet Şevki, Celâlettin Sait gibi yazarlar büyük fedakârlıklarla uçak alımı için yardımı öven değişik yazılar yayımlamışlardı⁷³...

Kampanya Çerçevesinde İl ve Kasabaların Hava Kuvvetlerine Armağan Ettikleri Uçaklar.

Miktar	İl veya İlçe
2 uçak	Ankara Kemalpaşa Balıkesir Edirne Muğla Eskişehir Menemen Keşan Burdur Orhaneli Torbalı Afyon Çine Bakırköy Görele Geyve Milas Pınarbaşı Beşiktaş Düzce Sındırgı Çarşamba Ayancık Bafra
3 Uçak	Bartın Akhisar İnegöl Uşak Konya Zonguldak Giresun Bursa Ereğli Fatsa Sürmene
4 Uçak	Adana Trabzon İstanbul Samsun Ödemiş Edremit
6 Uçak	Manisa
9 Uçak	İzmir

Kaynak: Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü, *Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005.

⁶⁹ Muhterem Erenli, "Atatürk ve Havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı 4, Cilt: II, Kasım 1985

⁷⁰ Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü, *Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005,s.14 .

⁷¹ Verel,a.g.e, s.20; Kline, a.g.e .,s.179-180.

⁷²Verel, .a.g.e.,s.20.

⁷³Bkz. Osman Gazi Baykal a.g.e.

1925–1935 yılları arasında Hava Kuvvetlerine hediye edilen uçaklar

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

Kaynak: Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü, *Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005,

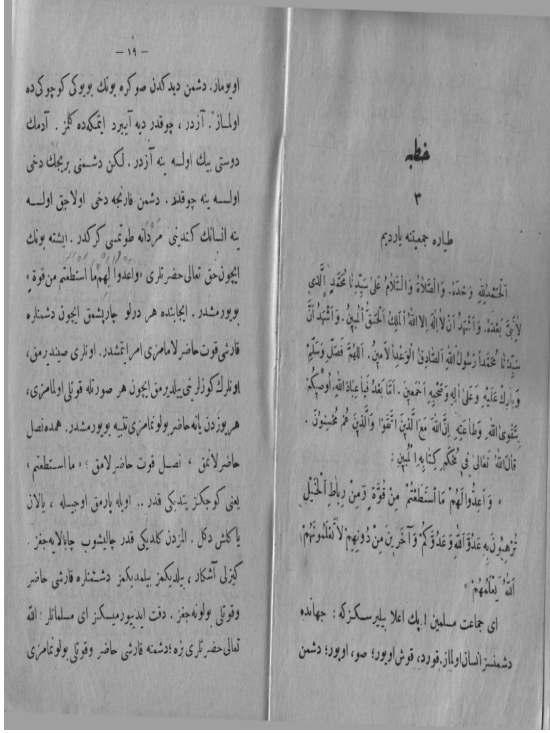
Nuri Demirağ ise 1935 yılında kampanyaya uç avcı uçağı hediye etmiştir. Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasıyla Atatürk, Türk ulusunun güvenliğini güçlendirecek projelerinden birini daha gerçekleştirmiş oldu. Cemiyet, kısa sürede bir sivil toplum hareketi haline dönüştü. Böylece en küçük yerleşim birimine kadar halkın Cemiyete maddi ve manevi katkısı sağlandı. 1925–1935 yılları arasında Türk Halkı 50 milyon TL bağış yapmıştır. Bu paralarla 250 uçak satın alınmıştır.

BAĞIŞ KAMPANYALARINA KATILMANIN DİNİ VECİBE OLARAK GÖRÜLMESİ

Dinimiz ülke savunması için gerekli tedbirlerin alınmasını emretmiştir. Tayyare Cemiyetine bağış yapmanın dini bir vecibe olduğunu bildiren görüşler özellikle hutbelerde halka ifade edilmiştir. Ayrıca, Dini açıdan tayyare piyangosuna katılmanın uygun olduğu bildirilmiştir. Piyango tertiplerinin kösteklemeye kalkanların cezai yaptırımın göreceğine ilişkin resmi görüşlere de başvurulmuştur. Gazetede ki yardım çağrılarında fitre ve zekât ile kurban derilerinin bağışlanması istenmiştir. Bu konuda halkın kesin bir yardımı beklenmiştir. “... *Fitre yurdumuzu kurtaracak olan tayyarenin hakkıdır. Çünkü tayyare olmazsa, tayyare kuvvetlenmezse hiç kimse bu toprakta yaşayamaz. Geçirdiğimiz zor günleri unutmayalım...*” cümleleri ile yardımların gitmesi gereken adres açıkça belirtilmiştir.⁷⁴ Diyanet işleri Reisliği de camilerde Tayyare Cemiyetine yardım yapılması hususunu hutbelerinde belirtmiştir.

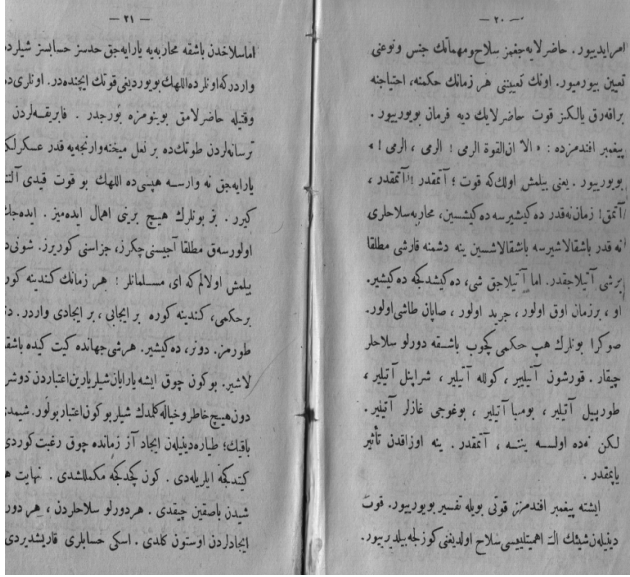
⁷⁴Köylünün Gazetesi, No.47(10 Kanunisanı 1931), s.4.

Türkçe Hutbe, Diyanet İşleri Reisliği



.....İnsan uyumaz kurd, kuş uyur, su, uyur; düşman uyumaz büyüğü küçüğü olmaz. Azdır çoktur diye ayırt etmeye gelmez. Adamın dostu bin olsa yine azdır. Lakin düşmanı biricik dahi olsa yine çoktur. Düşman karınca olacak dahi olsa yine insanın kendisini merdane tutması gerektir. İşte bunun için hak teali hazretleri... icabında her türlü çarpışmak için düşmanlara karşı kuvvet hazırlamamızı emir etmiştir. Onları sindirmek onların gözlerini yıldırma için her suretle kuvvetli olmamızı, her yüzden hazır bulunmamızı tembih buyur-

muştur. Hem de nasıl hazırlanmak, nasıl kuvvet hazırlamak? Gücünüz yettiği kadar yalan yanlış değil. Elimizden geldiği kadar çalışıp çabalayacağız. Gizli aşikâr, bildiğimiz bilmediğimiz, düşmanlara karşı hazır ve kuvvetli buluna-
cağız. Dikkat ediyor musunuz ey Müslümanlar Allah teali hazretleri düşmana karşı hazır ve kuvvetli bulunmamızı emrediyor. hazırlayacağımız silah ve mühimmatın cins vei tayin buyurmuştur. Onun tayinini her zamanın hük-
müne ihtiyacına bırakarak yalnız kuvvet hazırlayın diye buyuruyor. Bilmiş olunki; kuvvet atmaktır! Atmaktır, zaman ne kadar başkalaşırsa başkalaşsın yine düşmana karşı mutlaka bir şey atılacaktır. Ama atılacak şey, de değişir bir zaman ok olur, cirit olur, sapan taş olur. Sonra bunların hükmü geçer baş-
ka türlü silahlar çıkar. Kurşun atılır, şarapnel atılır. Torpil atılır, bomba atılır, boğucu gazlar atılır. Lakin nede olsa yine atmaktır. Yine uzaktan tesir yap-
maktır.



İşte Peygamber efendimiz kuvveti böyle buyuruyor. Kuvvet denilen şeyin en ehemmiyetli silah olduğunu güzelce bildiriyor. Ama silahlardan başka muhabereye yarayacak şeylerde Allahın buyurduğu kuvvet içindedir. Onları da vaktiyle hazırlamak boynumuza borçtur. "Fabrikalarda, tersanelerden, tutunda bir nal mihına varıncaya kadar

askerliğe yarayacak ne varsa hepside bu kuvvet kaydı altına girer. Biz bunların hiç birini ihmal edemeyiz. Edecek olursak mutlaka acısını çekeriz. Cezasını görürüz. Şunu da bilmiş olalım ki ey, Müslümanlar! Her zamanın kendisine göre hükmü, kendisine göre bir icabı, bir icadı vardır. Dünya durmaz. Devir, değişir. Her şey cihanda git gide başkalaşır. Bugün işe yarayan şeyler yarın itibardan düşer. Dün hiç hatıra ve hayale gelmeyen bugün itibar bulur. Şimdi bakın; tayyare denilen icat az zamanda çok rağbet gördü. Gittikçe ilerledi. Gün geçtikçe mükemmelleşti. Nihayet her şeyden baskın çıktı. Her türlü silahlardan her türlü icatlardan üstün geldi. Eski hesapları karıştırdı. Muhabere usullerini değiştirdi. Bütün milletler bunu kapışıyorlar. Bu uğurda verilen emekler, edilen masrafların hattı ve hesabı yoktur. Bizim hükümetimizde tayyare işine çok ehemmiyet veriyor. Bunun için ne yapmak mümkün ise yapıyor, asla kusur etmiyor. Lakin gayet zaruri olan bu tayyare işi pek çok paraya pek çok himmete muhtaçtır. Böyle şeyler az para ile olamaz. Böyle bu kadar ehemmiyetli işlere karşı millet de yabancı kalamaz. O da haline göre ianeler vererek hükümetin işini kolaylaştırır. İşte Allahın emrine göre gizli aşikâr düşmanlara karşı bizim hazırlayabileceğimiz kuvvetin en ehemmiyetlisi bu gün tayyaredir, tayyareciliktir. Bu uğurda meydana atılan tayyare cemi-yetimize yardım etmek boynumuza borçtur. Sakın bu işe ehemmiyet vermezlik etmeyin. Aydan aya, yıldan yıla mutlaka bir şeyler verin. Böylelikle tayyarecilüğümüzün ilerlemesine sebep olun. Tayyare filolarımız olsun. Bizimde gökyüzünde çarpışacak kahramanlarımız bulunsun. O zaman hiç kimse bize

fena gözle bakamaz".⁷⁵ Denilerek yardımların önemi belirtilmiştir.. Bağışlar dinî vecibe ve vatan hizmeti olarak görülmüştür. Diyanet İşleri Başkanlığı da halkın desteğinin havacılığa yönlendirilmesi konusunda destek vermiştir.

Halkın, dini yükümlülüklerinin mali boyutunu yerine getirirken, tercihlerini ulusal güvenliği güçlendirme yolunda kullanmaları için devlet kanalıyla bir takım girişimlerde bulunulmuştur.Bu bağlamda Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bey, Diyanet İşleri Başkanlığına gönderdiği 3 Kasım 1934 tarihli yazıda: *"Yaklaşmakta olan Ramazanda halkımızın zekât ve fitrelerini her sene olduğu gibi bu sene de memleketin hava müdafaasına lazım olan silahları çoğaltmaya çalışan cemiyetimize vermeleri saygılarımla arz ve rica ederim efendim"* denilmekteydi. Halkın Cemiyete genel desteğinin önemli bölümü bu kanalla sağlanıyordu. Bu konuda siyasilerin yanında aydın din adamlarının aktif rol oynadığı bilinmektedir.⁷⁶

TAYYARE CEMİYETİ PİYANGOSU

Cumhuriyet'in başlarında (16 Şubat 1925 'te) kurulan ve on yıl sonra (24 Mayıs 1935'te) adı Türk Hava Kurumu'na çevrilen Türk Tayyare Cemiyeti, Hava kuvvetlerine pilot yetiştirmesi ve uçak alması (sonraları, uçak yapması) için birçok gelir kaynağıyla donatılmıştır. Bu kaynaklardan en önemlilerinden biride Tayyare Cemiyeti Piyangosudur. Osmanlı'da, Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti, çeşitli bağış yollarıyla gelir sağlamayı amaçlarken, piyangodan da yararlanmayı düşünmüştür. Daha sonra, Donanma Cemiyeti'nin elinde kalan 600.000 kadar tahvil de, Damat Ferit Paşa hükümetince Cemiyeti fesheden 2 Mayıs 1919 tarihli Heyet-i Vekile Kararnamesiyle Hazineye devredilmiştir. Cumhuriyet döneminde 12 Aralık 1925 tarih ve 689 sayılı kanunla eski Donanma Cemiyeti'nin Hazineye intikal eden parası ve gayrimenkulleri dışındaki hakları Türk Tayyare Cemiyeti'ne verilmiştir. Genellikle sanıldığı gibi, 1926 yılında başlayan Tayyare Piyangosunun Cumhuriyet döneminin ilk nakit para ödüllü piyangosu olduğu doğru değildir. Ondan bir yıl önce, 1925'te Türkiye Tayyare Cemiyeti Mektepleri yararına üç ayda bir para ödüllü piyangolar düzenlenmiş ve aynı yıl içinde (1 Temmuz, 15 Eylül, 15 Aralık tarihlerinde) üç çekiliş yapıldıktan sonra, kurulan sistem yeni bir örgütlenmeyle Tayyare Piyangosuna dönüştürülmüştür.

Tayyare Cemiyeti'ne nakit piyangosu tekeli veren 9 Ocak 1926 tarihli kanunun 2'nci maddesi, bilet ve ikramiyelerden kazanç, belediye vergileri ve damga resmi alınmamasını öngörüyordu. Bununla birlikte, ilk tertiplerde Cemiyet, ödüllerden yüzde 10 kesinti yapmaktaydı. 14 Mayıs 1927'de, ikramiyeler Veraset ve İntikal Kanunu'nun 20. maddesi hükmünden istisna

⁷⁵ Türkçe Hutbe, Diyanet İşleri Reisliği Neşriyatı 3. Şehzadebaşı, 1927, s.17-24 .

⁷⁶ Saime Yüceer, a.g.e., s.16.

edildi. Böylelikle, verdiği ödülünden hiçbir kesinti yapmayan tek örgütlenme Tayyare Piyango'su oldu. 1927 yılına ait 6 aylık düzenlemelerde 447,000 bilet sattığı saptanan tayyare piyangosu bedelleriyle gelirini iki katma çıkarmış, üye sayısı da yurdun her köşesine yayılan şubelerinde 300.000'i aşmıştı.⁷⁷ Basında Tayyare piyangosunun halka tanıtılması amacıyla yaygın bir tanıtım faaliyetlerine başlanılmıştır.

Tayyare Piyangosunun Birinci Keşidesi



Türk Hava Mecmuası, 1 Mart 1927 tarihli nüshasında; Tayyare Piyangosunun Birinci Keşidesinde Türk Tayyare Piyangosunun, Avrupa'daki benzerleri ile karşılaştırıldığında, en az memurla çalışan ve en muntazam işleyen milletlerarası öneme haiz bir müessese olduğu Tayyare Piyangosunun pek fazla rağbet gördüğü bildirilmiştir. Oluşan yoğun ilgi nedeniyle Adana ve Ankara'da biletler bitmiş bu nedenle, talebi karşılayabilmek için yeniden bilet getirilmiştir.

Türk Hava Mecmuası, Sayı 19,1 Mart 1927, s. 16

⁷⁷ Akgün Uluğtekin, a.g.e., s.45.

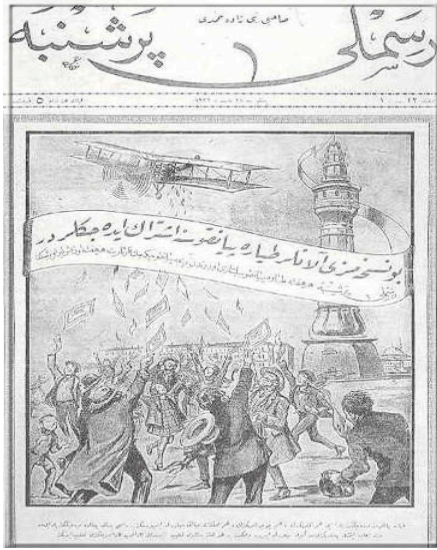
Tayyare Dergisi

Tayyare dergisi 15 Şubat 1926, tarihli nüshasında; Tayyare Cemiyeti'nin ilk büyük piyangosuna iştirak etmek hem talihe hem vatana hizmettir" denilerek tayyare piyangosunun milli bir vazife yerine getirdiği önemle belirtilmektedir.



Tayyare, sayı 16(22), 15 Şubat 1926, Kapak 1

Resimli Perşembe Dergisi



Resimli Perşembe Dergisi "11 Mart 1926 nüshasında ise, Bu nüshasını alanların Tayyare Piyangosuna iştirak edeceği ve her hafta Tayyare Piyango Biletleri üzerinden ayrıca piyango çekileceği, karilerine her hafta 15 lira vereceği bildirilmektedir. Ayrıca; Resimli Perşembe dergisi halkı piyangoya katılmaya davet etmektedir. "Tayyare piyangosuna vereceğiniz paralarla hem kendinizin, hem çocuklarınızın, hem memleketin hayatını sigorta edebilirsiniz. Resimli Perşembe biletlere vereceğimiz parayı da size iade etmeyle, biletlerinizi de ayrıca sigorta ediyor demektir. Her hafta Perşembeyi takip ederek kazanıp kazanmadığınızı takip ediniz." denilmektedir.

Resimli Perşembe 11 Mart 1926 Numara 1- 42

VECİHİ HÜRKUŞ

Birinci Dünya Savaşında ve Kurtuluş Savaşında büyük yararlılıklar gösteren Astsubay Pilot Vecihi(Hürkuş), 'Vecihi K-6' adını verdiği ilk uçağının projesini 1918'de çizmiştir. Osmanlı Genelkurmayının ilgi göstermemesi üzerine projesini hayata geçirememiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra, İzmir'deki uçuş birliğinde göreve başlayan Vecihi, küçük bir atölyede imal etmeyi başardığı 'Vecihi K-6' uçağı ile 28 Ocak 1925'te başarılı bir deneme uçuşu yapmıştır.⁷⁸ Vecihi'ye, teknik denemesi yapılmamış aletle başkalarının hayatını tehlikeye atmak suçundan on beş gün ev hapsi cezası verilmiştir. Vecihi, cezayı haksız bularak Hava Kuvvetlerinden istifa etmiştir.⁷⁹ Türk Hava Kurumunun ilk uçağıyla 25 Haziran 1925 tarihinden Ceyhan'dan tanıtım çalışmaları başlatılmıştır⁸⁰ Vecihi Hürkuş ve İtalyan pilot Lovadina tarafından Ankara'ya uçurulan bu uçak, THK bağışlarıyla alınan ilk uçak olması nedeniyle büyük coşkuyla karşılandı. Türk Hava Kurumu yeni bir turne planlar. Ankara'dan başlayan uçuş Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Aydın, Denizli, Uşak, Eskişehir, Adapazarı, İzmit ve Yeşilköy'de tamamlanır.⁸¹ İstanbul'da bir atölye kurmuş, VECİHİ-14 adını verdiği ikinci uçağını 18 Eylül 1930'da yapmıştır. Basın mensuplarının önünde on beş dakika gösteri uçuşu yaptıktan sonra 30 Eylül'de uçarak Ankara'ya gitmiştir.⁸² Vecihi'nin, uçağını imal ederken gerekli mercilere bilgi vermemesi ve muayene ettirmeden uçarak Ankara'ya getirmesi, "Seyrü Sefer-i Havai Kararnamesi" hükümlerine aykırı görülmüş, test ekibi bulunmaması bahane edilerek uçağa, seyrüsefer vesikası(Uçuş İzni) verilmemiştir. Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava İşleri Genel Müdürlüğünden 14 Ekim'de Vecihi'ye gönderilen yazıda gerekçe şu şekilde açıklanmıştır: *"Vecihi XIV tipi tayyare, her ne kadar tecrübe uçuşlarında ve takiben İstanbul'dan kalkarak Ankara'ya kadar hava yoluyla yaptığı uçuşlarla uçuş kabiliyetinin yerinde olduğu anlaşılmış ise de, tayyarenin aerodinamik vasıflarını tespit edecek elimizde hiçbir vasıta bulunmadığından fennen muayenesine imkân görülmemiş ve bu suretle icap eden seyrüsefer vesikası verilmemiştir."*

Vecihi uçağını sökerek trenle İstanbul'a oradan da Prag'a götürmüş ve Çek Hükümetinin havacılık dairesinden görevlendirilen teknik komisyona uçağı inceletmiştir. Komisyon Vecihi'nin uçağının uluslar arası havacılık kurallarına uygun iyi bir spor ve eğitim uçağı olduğuna karar vermiştir. Vecihi buradan aldığı diploma ile uçarak İstanbul'a gelmiştir.⁸³ Genelkurmay Başkanlığının onay vermesi üzerine, 27 Eylül 1932'de Türkiye'nin ilk

⁷⁸ Hürkuş, a.g.e., s.4.

⁷⁹ Kline, a.g.e., s.145.

⁸⁰ Esat Arslan, Ceyhan, Vecihi Hürkuş ve THK 20.07.2009. http://www.adanayorum.com/kose_yazisi.asp?yazi=1194

⁸¹ Hürkuş a.g.e., s.7.

⁸² Hürkuş, a.g.e., s.166.

⁸³ Bkz. Gediz Ergüder "Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi," uçantürk, 1988.

sivil uçuş okulunu (Vecihi Sivil Uçak Okulu), Kadıköy'de açmıştır.⁸⁴ Okulu açtığında elinde kendi yapısı, V-14 ve V-15 tipi iki uçağı olmasına karşın faaliyette kaldığı iki yılda altı uçak daha yapmayı başarmıştır. Uçakların yalnızca motorları dışarıdan alınmış, diğer bütün aksam atölyelerde yapılmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Vecihi'ye, kadro dışı bırakılmış iki Goudron-27 uçağını vermiştir. Yeterli sayıda öğrencinin bulunamaması ve devlet desteğinin sağlanamaması nedeniyle maddi yetersizlikler yüzünden 1934 yılı sonlarına doğru okul kapanmıştır.⁸⁵

Vecihi Hürkuş, TOMTAŞ'ta şef pilot (test pilotu) olarak göreve başlar. Almanya'da Dassault firmasının üretim ve uçuş hattında, uçaklar üzerinde şahsen değişiklik, öneri ve uygulamaları olur. Örneğin TOMTAŞ'ın siparişi olan Ju A-20 uçağında, Almanya'da V. Hürkuş'un katkılarıyla yapılan değişiklikler sonucu Ju A-35 tipi üretilir. V. Hürkuş, Tomtaş'ın sözleşmesindeki 64 adet Ju-A20 uçağı yerine, yeni ve daha iyi performansla sahip Ju A-35 uçaklarının alınarak üretilmesini önerirse de, bu hiçbir zaman gerçekleşmez.

NURİ DEMİRAĞ

Başarılı bir müteahhit olan Nuri Bey'e demiryolu ve fabrika inşaatlarında gösterdiği başarıdan dolayı Atatürk tarafından 'Demirağ' soyadı verilmişti.⁸⁶ Savunma sanayisindeki yatırımları yetersiz görerek 1936'da havacılık sektörüne girmeye karar vermiştir.⁸⁷ O yıllarda devlet bütçesi 200 milyon liradır. Milletın himmetine müracaat edilerek, devrin zenginlerinden para toplanarak uçak alınmak istenir. Silahlı kuvvetler tayyare ihtiyacını bağışlarla karşılar. Uçağın kuyruğuna, yardım yapan zenginın ya da para toplayan vilayetin adı yazılır. Mesela, Vehbi Koç kampanyaya 5 bin lirayla katılırken "Abdurrahman Bey 120 bin lirayı çıkarıp önlerine koyar".⁸⁸ Nuri Demirağ'dan da bu amaç için para istenir. Nuri Bey "Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet, tayyaresiz yaşayamaz, öyle ise bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfünden beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim" der ve hazırlıklara başlar.⁸⁹ Dost meclislerinde "Göklerine hakim olamayan milletler, değil zeminde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkumdurlar", "Zafer kartalı süngünün ucundan kalktı, tayyare ka-

⁸⁴ Arıt, a.g.e., s.21.

⁸⁵ Arıt, a.g.e., s.22-24.

⁸⁶ Bkz.Fatih M. Dervişoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2007.

⁸⁷ Tayhani, a.g.e s.230.

⁸⁸ İrfan Özfatura, "Kırgın Havacı" *Türkiye Gazetesi*, 22 Ocak 2006 .

⁸⁹ Muhittin Şimşek, "Endüstrileşmemizin Engelleri ve Demirağ Olayı", *Dünya Gazetesi*, 03.07.2004.

nadının üstüne kondu”⁹⁰ gibi parlak vecizeler söyleyen Nuri Demirağ’ın ilk işi birkaç iş bilen mühendis ve becerikli teknisyeni peşine takıp Avrupa’daki fabrikaları gezmek olur. Almanya, Çekoslovakya ve İngiltere’ye uzanan turdan sonra kaliteli bir tayyare yapabileceklerine adları gibi inanırlar. Türk gençlerine havacılığı sevdiren, uçuş eğitiminin yanı sıra teknik bilgilerle de donatırlar.

Nuri Bey’e göre lisans alıp kopyacılıkla oyalanmaktansa kendi tasarımlarını ortaya koymalı ve “marka” olmalıdırlar. Zaten Batılılar teknolojik modelleri sır gibi saklar, sadece demode tiplerin montajı için işbirliğine yanaşırlar. Montaj sanayi mantığına karşı çıkarak, kendi teknolojimizle birlikte kendi sanayimizi de kurmamız gerektiğini söyleyerek, ne kadar ileri görüşlü olduğunu gösteren Nuri Demirağ şöyle konuşuyordu: “Avrupa’dan, Amerika’dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa ve Amerika’nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir” İstanbul-Beşiktaş’ta tasarım ve ilk örnek çalışmaları yapacak büyük bir atölye ile Sivas-Divriği’de seri imalat yapacak bir uçak fabrikası kurmayı planlayan Demirağ, 1937 yılında Selahattin Alan’ın ve Alman uzmanların yardımıyla Beşiktaş-Hayrettin İskelesi’nde Etüt Atölyesi’ni kurmuştur. Atölye zamanla genişleyerek fabrika haline gelmiştir⁹¹ Türkiye’de havacılık sanayinde kullanılacak bir eleman bulunmamaktadır. Bu iş için sadece makine ve ham maddeyi değil, aynı zamanda insan gücü nü’de dışardan getirmek gerekti. Buna rağmen her şeyi Türk’ün yapması yolundaki kuvvetli imanı kısa bir zamanda kendi kesesinden yetiştirdiği kocaman bir teknik eleman kurmasına yardım etti.⁹² Bazı gençleri Amerika’ya uçak mühendisliği eğitimine yollamış ve bazı Alman mühendis ve teknisyenlerini sözleşme ile Türkiye’ye getirtmiştir.⁹³ Bu teşebbüs Batılı sanayicileri telaşlandırır, Alman ve İngilizler tedbirlerini alırken, Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği Başkanı Mr. Todd eteğini tuttuğu gibi İstanbul’a koşar. Yabancılar ziyaretleri sonunda Türkiye’yi terk ederken Nuri Demirağ uçak fabrikasını ziyaret etmektedirler. Geleceğe hükmedecek bir sanayinin kuruluş ve gelişmesini sinsi bir şekilde takip eden misyonerler, gelecekte kendilerine rakip olacak bu fabrikaların nasıl kapanması gerektiğinin planlarını sinsi bir şekilde yapmışlardır. Yabancılar Türkiye’deki gelişmeleri yakından takip etmişlerdir.⁹⁴

⁹⁰Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağ’ın hayat ve mücadeleleri*, Nu D Matbaası, 1957, s. 25.

⁹¹Deliorman, a.g.e., s.230-231. Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir? İş hayatında Muvaffak Olan Müteşebbislerimizin Serisi: 1*, Kenan Matbaası, İstanbul 1947 s.56.

⁹²Deliorman, a.g.e. s. 21.

⁹³Hürkuş, a.g.e. s, 64; Kansu, s. 83.

⁹⁴*Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, THK Kültür Yayınları:6, Ankara, 2006, s.28.

Türk Hava Kurumu, Beşiktaş'taki fabrikaya ilk olarak altmış beş planör, sonrasında on başlangıç eğitim uçağı sipariş etmiştir. Planörler, 1937–1938 yıllarında tamamlanarak teslim edilmiştir.⁹⁵ Eğitim uçağı üretmek için, Alan'ın MMV-1 uçağını geliştirme çalışmalarına başlanmış ve 1940 yılında Nuri Demirağ uçak fabrikası tarafından NUD36 eğitim uçağı 24 adet imal edilmiştir.⁹⁶ Ürettiği uçakları Türkkuşu Uçuş Okuluna satmayı planlayan Demirağ; Kurumun uzlaşmaz tutumu nedeniyle satış gerçekleşmemiştir. Nuri Demirağ Türk Hava kurumunun satın almadığı bu uçaklarla Yeşilköy'de bir uçuş okulu kurdu ve arzu eden gençleri ücretsiz olarak pilot olarak yetiştirmeye başladı. Geliştirilen uçağı tanıtmak için yurt gezisine çıkan Selahattin Alan'ın İnönü Meydanına inişte geçirdiği kaza sonucu şehit olması, ikinci büyük darbe olmuştur.⁹⁷ Onun ölümünden sonra Nuri Demirağ, kendine ait fabrikasında Alman teknisyenlerin yardımıyla Selahattin Alan'ın geliştirdiği bu uçaktan bir miktar daha üretti. ⁹⁸ Bu sırada Hava Kuvvetleri Nuri Demirağ'ın fabrikasını yaşatmak amacıyla fabrikaya Lysander uçaklarının kanat, gövde ile bazı parçalarının onarım işlerini verdi. Bu siparişler 1942 yılına kadar devam etti. Nuri Demirağ'ın tamamen yerli mühendis ve işçilerle yaptığı ilk Türk Nu/D-38 tipi yolcu uçağı "Avrupa A Klasi" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir.⁹⁹ İkinci Dünya Savaşı sonunda coşkuyla girdiği havacılık sanayiinde, devlet kurumlarından destek göremeyen Nuri Demirağ, fabrikasını kapatmış, uçaklar dahil elinde kalan malzemeyi hurdacıya satmıştır.¹⁰⁰

TAYYARE OTOMOBİL VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİ (TOMTAŞ)

1910–1924 yılları arasında havacılık ve uçak sanayini ordu bünyesinde geliştirmeye çalışan Türkiye, Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde, uçak sanayinin kurumsallaşarak üretime geçmesi için özellikle havacılık sanayinde gelişmiş olan ülkelerle işbirliğini sağlamak istemiştir. Atatürk'ün "Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayiinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder," sözleriyle belirttiği dönemin havacılık politikası doğrultusunda 1925 yılında Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu.¹⁰¹ 1925 yılında, Alman şirketi ile ortaklığında, TBMM'den çıkarılan üç milyon liralık taahhüt yasası ile mali imkân oluşturulmuş ve görüşmelerin tamamlanması üzerine 7 Eylül 1925'te Junkers firması ile uçak, motor ve otomobil ürete-

⁹⁵ Kaymaklı, a.g.e s.353–356.

⁹⁶ <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/savunmaSanayiimiz/Sayfalar/tarihce2.aspx>.

⁹⁷ Kaymaklı, a.g.e s.354-355.

⁹⁸ Kansu, a.g.e, 83.

⁹⁹ Vildan Korul Hatice Küçükönel, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi" *Ege Akademik Bakış*, 2003, s. 25.

¹⁰⁰ Kansu, a.g.e, s.84 Tayhani, s.230–232.

¹⁰¹ Bkz. Zeynep Gülten, İlk Uçak Sanayiimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi Tomtaş'tan"1926", 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2001.

cek komple bir fabrika kurulması konusunda anlaşma yapılmıştır. ¹⁰² Kayseri’de uçak ve Eskişehir’de bakım amacıyla yapılan tesisler ilk hava sanayi kurma teşebbüsleri olmuştur.¹⁰³ Sadece ülke imkânları ile girişim yapılamayacağı için ortaklık kurulacak yabancı firma aranmıştır.¹⁰⁴ Başlangıçta model olarak Ju A-20 askeri uçağı seçilmişti. 250 adet uçak üretimini hedeflemiştir. Daha sonra Ju F-13 Limosine tipi yolcu uçağı da üretilecektir. Sözleşmenin ana maddelerine göre TOMTAŞ, Hava Kuvvetleri’nin ihtiyacı olan her çeşit uçak ve motoru üretip, bunların yenileme işlemleri ve bakımlarını da yapacaktı... Bunun dışında şirket Türkiye’de havayolu taşımacılığı ve işletmesi yanında petrol aramaları da yapabilecektir. ¹⁰⁵ Üretime geçtikten sonra gerekli alüminyum ve demir, ortak açılacak işletmelerle Türkiye’den sağlanacaktır.¹⁰⁶ Yaşadığı ekonomik kriz nedeniyle payına düşen parayı ödeyemeyen Junkers firması ile sorunlar yaşanmış, firma tüm hisselerini 3 Mayıs 1928’de Türk Hava Kurumu’na devretmiştir. Olumsuzluklara rağmen, hazırlıklar tamamlanarak, 6 Ekim 1928’de resmen üretime geçilmiştir. Fabrika ertesi yıl Hava Müfettişliği’nin emrine girmiştir¹⁰⁷.

1932’den sonra ilk anlaşma Amerikan Curtis- Wright grubuyla yapıldı. Anlaşmada Curtis’den av yolcu ve Fledgling uçakları alınması planlandı. Bununla beraber Curtis-Wright uçaklarının montajının Kayseri’de yapılmasına karar verildi iki yıllık sürede otuz üç Curtiss ve sekiz Fledgling uçağı imal edilmiştir. Üretilen eğitim uçaklarından birini Atatürk, İran Şahına hediye etmiştir.¹⁰⁸ Türk yapımı savaş uçağı ilk uçuşunu Mayıs 1934’te gerçekleştirmiştir. Türkiye’de büyük sevinçle karşılanmıştır. Fakat yeterli destek verilmediği için uçağın seri üretimine geçilememiştir.¹⁰⁹ Fabrika, II. Dünya Savaşı’na kadar içlerinde Alman Gotha 145, İngiliz Miles-Magister gibi uçaklarında bulunduğu 112 adet uçak imal etti. 1939’da fabrikanın uçak üretim, bakım ve yenileme hakkı Türk Hava Kuvvetleri’ne verildi.¹¹⁰

¹⁰²Bkz, “Türkiye’de Havacılık Sanayinin Tarihçesi,” Hava Dergisi, No.229(Mart 1969), 54-57.

¹⁰³ Özhan Öksüz, Gelişmekte Olan Ülkelerin Teknoloji Stratejileri ve Yaratıcılık Ağları, *I.Ulusal Uçak, Havacılık Ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Eskişehir, s.13,12 Mayıs 2001,

¹⁰⁴ Gediz, a.g.e s.29-32.

¹⁰⁵ Bilge İmamoğlu, “Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları”, *TMMOB Mimarlar Odası*, Ankara, 2007 s. 37-50.

¹⁰⁶Nesrin Yıldırım, Atatürk’ün *İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma politikaları “İlk hedef: Akdeniz’de İkinci Hedef: İktisat*, Ankara, 2006, s.429.

¹⁰⁷ Yıldırım a.g.e. s.432, Kline, a.g.e s.155.

¹⁰⁸ Yıldırım, a.g.e., s. 433; Tayhani, a.g.e., s.224; Cumhuriyet Gazetesi, 19 Kanunisanı 1932.

¹⁰⁹ Havacılık ve Spor, No.119(15 Mayıs 1934).

¹¹⁰ Barış Albayrak vd; “Tayyare’den “Uçak”a: Bir Montaj Öyküsü” *Mühendis ve Makine*, Cilt: 41, Sayı: 491, Aralık 2000, s.45-46

SONUÇ

Osmanlı Devleti, Askeri havacılık teşkilatını kurma girişimlerine batılı ülkelerle aynı zamanda başlamasına rağmen, ekonomik ve sınaî tabana sahip olmadığı için zorluklarla ilerlemiştir. Batılı ülkeler yüzlerce uçağa sahipken, uçak üretemeyen Osmanlı, halktan topladığı yardımlarla birkaç uçak alabilmiştir. Batılı devletler, başlangıcından itibaren havacılık sektörüne gereken önemi vermişlerdir. Devlet girişimlerinin yanı sıra özel sektör yatırımlarını da desteklemişler, sivil ve askeri havacılık alanında büyük gelişmeler sağlamışlardır. Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşlarında komutanlık yapan, yürüttüğü Kurtuluş Mücadelesinde ön saflarda yer alan Atatürk, hava kuvvetlerinin savaşta oynadığı rolü ve havacılığın önemini çok iyi kavramıştır. Osmanlı'yı yıkılışa götüren nedenleri çok iyi tahlil eden, özellikle sanayileşme konusunda geri kalmışlığı bir türlü kabullenemeyen Atatürk ve Cumhuriyet idaresi, savunma sanayi projelerine ayrı bir önem vermiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra halka havacılığı sevdirmeyi, halktan sağlanacak destekle güçlü bir hava kuvveti oluşturmayı amaçlamış, bu düşüncesinde oldukça başarılı olmuştur. Halktan toplanan yardımlar, uçak alımı, personel yetiştirilmesi ve havacılık sanayine yapılan yatırımlarda kullanılmıştır.

Yeni doğan bir çocuğu emeklemeden koşamayacağı gibi, yeni kurulan havacılık sanayinde zamana ihtiyacı olduğunu çok iyi bilen Atatürk, sonuna kadar yerli sanayinin destekçisi olmuştur. Mustafa Kemal Atatürk 1 Kasım 1937 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin beşinci dönem üçüncü toplanma yılını açarken yaptığı konuşmada..... Bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre geliştirilmesi gerekir."¹¹¹ Diyerek harp sanayimizin geldiği düzeyi açıklamaktadır. Atatürk'ün ölümü ile Türk Havacılık Sanayi en büyük destekçisini yitirmiştir. İkinci Dünya Savaşının olumsuz şartları ve sonrasında Amerika'dan hibe adı altında gelen silah yardımları, tüm savunma sanayi dallarını olduğu gibi, havacılık sanayini de olumsuz etkilemiştir.,

¹¹¹ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri; s. 858.

KAYNAKÇA

- "Türkçe Hutbe", *Diyanet İşleri Reisliği Neşriyatı 3*, Şehzadebaşı 1927.
- AKGÜN Seçil Karal -Uluğtekin Murat " Kuruluşunun İlk Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)" *Cumhuriyetin 80. Yılına Armağan*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yay, Ankara, 2004.
- AKGÜN, Seçil- Uluğtekin Murat, "Trablusgarb ve Hilal-ı Ahmer", *OTAM*, sayı: 3, 1992.
- ALBAYRAK Barış vd; "Tayyare'den "Uçak"a: Bir Montaj Öyküsü" *Mühendis ve Makina* , Cilt: 41, Sayı: 491, 2000.
- ARIT Fikret, *Havalarıda İlk Türk Kadınları*, Baha Matbaası, İstanbul 1967.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Cilt I, Ank. 1961.
- DELİORMAN Necmettin, *Nuri Demirağ'ın hayat ve mücadeleleri*, Nu D Matbaası, 1957.
- DERVİŞOĞLU Fatih M., *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, THK Kültür Yayınları:6, Ankara, 2006.
- , *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2007.
- DOĞANAY Rahmi, "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı" *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 13, Sayı: 1, 2003.
- ERENLİ Muhterem, "Atatürk ve havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı 4, Cilt: II, Kasım 1985.
- ERGÜDER Gediz, "Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi," *uçantürk*, No:313, 1988.
- ERSOY Ergin, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları," *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No.341, Haziran 2002.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *Türk İstiklal Harbi II nci Cilt Batı Cephesi 1 nci Kısım*, Genelkurmay Askeri tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları 3 ncü Baskı, Ankara1999.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi III ncü Cilt 6 nci Kısım (1908-1920)* ATASE Yayınları Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1996 .
- GINIO Eyal, "Mobilizing the Ottoman Nation During The Balkan Wars (1912-1913): Awakening from the Ottoman Dream" *War in History*, Vol 12 (2), 2005 .
- GRANT Jonathan, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914", *The Journal of Military History*, Vol. 66, No. 1, Jan., 2002.
- GÜLTEN Zeynep, *İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi Tomtaş'tan"1926"* İstanbul Hava M. Kom. Yayını 2001.
- FINEFROCK Michael M., "Laissez-Faire, the 1923 Izmir Economic Congress and Early Turkish Developmental Policy in Political Perspective", *Middle Eastern Studies*, Vol. 17, No. 3, Jul., 1981.
- HARVEY A.D., "Bombing and the Air War on the Italian Front 1915-1918", *Air Power History*, Vol: 47, Issue 3, Fall 2000.

- , "The Royal Air Force and Close Support, 1918 – 1940", *War in History*, Vol 15 (4), 2008.
- HERBERT Strang, *The Air Patrol*, London 1913 .
- HÜRKUŞ Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul 2000.
- , *Gönüllerden Göklere*, Hava. Kuvvetleri. Komutanlığı, Tarihçe Ş.Md. lüğü Ankara, 2005.
- , *Havalarında 1915- 1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul 1942.
- İLMEYEN Süreyya, *Türk Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitapevi, İstanbul 1947.
- İMAMOĞLU Bilge, "Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları" *TMMOB Mimarlar Odası Bülteni*, sayı 45, Kasım 2006.
- KANSU Yavuz vd., *Havacılık Tarihinde Türkler 1 En Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşına*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., Ankara 1971.
- KAYMAKLI Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.II, Kültür Ofset, Ankara 1997.
- KESKİN Mustafa, "Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması" *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 2, 1988.
- KILLINGRAY David, "A Swift Agent of Government: Air Power in British Colonial Africa, 1916–1939", *The Journal of African History*, Vol: 25, No. 4, 1984.
- KLINE Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, HAVAŞ, İstanbul 2002.
- KORUL Vildan- Hatice Küçükönel, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi" *Ege Akademik Bakış*, Volume 3, Number 1-2, 2003.
- LIDDELL Hart, *History of The First World War*, Pan Books, London 1972.
- MILLMAN Brock, "Turkish Foreign and Strategic Policy 1934-42" *Middle Eastern Studies*, Vol. 31, No. 3 , Jul., 1995.
- MONTMORENCY J. E. G. de, "Air-Space above Territorial Waters", *Journal of the Society of Comparative Legislation*, Vol. 17, No. ½, 1917.
- OTÇU Selma, "İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi" *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, Ocak 2010, sayı 403.
- ÖZLÜ Hüsnü, "Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayi Girişimi Örneği: TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim şirketi)'in Kuruluş ve Gelişimi", *Atatürk Haftası Armağanı*, 10 Kasım 2004, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, Ankara, 2004.
- PARIS Michael, "Air Power and Imperial Defence 1880–1919", *Journal of Contemporary History*, Vol. 24, No:2, Apr., 1989 .
- , "The First Air Wars - North Africa and the Balkans, 1911–13" *Journal of Contemporary History*, Vol. 26, No. 1, Jan., 1991.
- SARP İrfan, *Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hv. Bas. ve Neş. Md.Yay, Ankara 1986.
- SOFUOĞLU Adnan, *Kuva-yı Milliye Döneminde Kuzeybatı Anadolu 1919–1921*, T. C. Genelkurmay Başkanlığı Yay, Ankara 1994.

- ŞAKİR Ziya, *Nuri Demirağ Kimdir? İş hayatında Muvaffak Olan Müteşebbislerimizin Serisi: 1*, Kenan Matbaası, İstanbul 1947.
- TAYHANİ İhsan, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:1, Ankara 2004.
- UZUN Hakan, "Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: "Fitre, Zekât ve Kurban Derileri Üzerine" *ÇTTAD, VI/15, Güz.2007*.
- , "Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi," Hava Dergisi, No.229, Mart 1969.
- VEREL Oktay, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, THK, İstanbul 1985.
- YALÇIN Osman, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri" *Gazi Akademik Bakış*, cilt 3, Sayı 6, Yaz 2010.
- , "Türk Hava Harp Sanayi Tarihi" Gazi Ü. SBE., Ankara, 2008 (Yayınlanmamış Doktora Tezi)
- YAŞAR Selman, "Büyük Taarruz'da Türk Havacıları", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:2, Yıl:2008
- YILDIRIM Nesrin, *Atatürk'ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma politikaları*, İlk hedef: Akdeniz'di İkinci Hedef: İktisat, Ankara 2006.
- YILDIZ Osman, "Kızılırmak Gazetesi ve Türk Ocakları" *TÜBAR*, XIX- Bahar, 2006.
- YILMAZ Akdemir, "Atatürk Dönemi Türk Havacılığı" Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara,2005 (Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi)
- YÜCEER Saime, "Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti- Bursa Örgütü", *Atatürkçü Bakış*, Yıl:2, Cilt:2, Sayı:3, 2004.

İnternet

- <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Calismalarimiz/100yil/100%20YIL%20ETK%C4%B0NL%C4%B0KLER%C4%B0.htm>
- <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Calismalarimiz/Faaliyetler/innerPages/sempozyumkapanis.aspx>
- Esat Arslan, Ceyhan, Vecihi Hürkuş ve THK 20.07.2009
http://www.adanayorum.com/kose_yazisi.asp?yazi=1194
- Osman Gazi Baykal, "Orduya Uçak Alımı Yardım Kampanyaları",
<http://www.airkule.com/default.asp?page=yazar&id=436> erişim 10 01 2011
- Vuslat Devrim Altınöz, "The Ottoman Women's Movement: Women's Pres, Journals, Magazines and Newspapers From 1875 to 1923" p.18-20
http://etd.ohiolink.edu/view.cgi/translate-re-dir.cgi?lang=tr&acc_num=mi-ami1060799831 erişim 01 01 2011
- Türk Hava Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/TarihtenYansimalar.aspx?pid=031.119.824> erişim01022011

A. Fahimi Aydın

<http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/savunmaSanayiimiz/Sayfalar/tarihce2.aspx>

http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/ISTANBUL_KAHIRE_SEFERI.DOC

www.tayyareci.com/bagisucak/nigde.asp

Tebliğ

ÇAKMAK Murat Arda, "Teknoloji Aktarımı ve Türk Havacılık Sanayine Getirdikleri" 2. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, Eskişehir, 10 Mayıs 2003

Gazete

Köylünün Gazetesi, No.47(10 Kanunisanı 1931), s.4.

Türkiye'nin ilk sponsoru: Atatürk", Radikal, 8 Aralık 2003

Cumhuriyet, 9 Ağustos 1926

Özfatura İrfan, "Kırgın Havacı" *Türkiye. Gazetesi*, 22 Ocak 2006

Şimşek Muhittin, "Endüstrileşmemizin Engelleri ve Demirağ Olayı", *Dünya Gazetesi*, 03.07.2004