

“İSTİKBAL GÖKLERDEDİR”

Atatürk döneminde uçak sanayii

Nazmi KAL | nazmikal@yahoo.com

Türkiye'nin kendi uçağını üretmesi batılı sanayicileri ve uçak fabrikası üreticilerini endişelendiriyordu. İngiliz ve Almanlara göre Amerika'nın endişesi daha büyüktü. Başlangıçta başaracağımıza inanmıyorlardı, başarınca telaşa düştüler yerli işbirlikçilerini devreye sokarak üretimi engellemeye başladılar. “Biz verelim boşuna uğraşmayın” dediler.



Fotoğraflar: Dünya Gazetesi Fotoğraf Arşivi ve TOBB Fotoğraf Servisi

Ulu Önder Atatürk gelecekte dünyada havacılığın ne kadar önem kazanacağını sezmişti. Cumhuriyetin kurulmasından hemen sonra Havacılık Sanayi için kollarını sıvadı. Atatürk havacılık çalışmalarına, Atatürk 16 şubat 1925 de sonraları adı Türk Hava Kurumu (THK) olarak değiştirilen Türkiye Tayyare Cemiyetini kurarak başladı. Uçak sanayini kurmak ve uçak imal etmek konusunda ilk ve en önemli adım Kayseri’de kurulan uçak fabrikasıydı. Fabrika Türk-Alman işbirliğiyle kuruldu.

I. Dünya Savaşı’ndan yenilgiyle ayrılan Almanya’nın Versaille Antlaşması’yla uçak üretimi kısıtlanmıştı. Elindeki birikimlerini eski müttefikleri olan Türklere aktararak havacılık çalışmalarına devam etmek istiyorlardı. Bu amaçla ülkemize destek oldular.

Fabrika için gerekli malzemeler Hamburg’dan gemilere yüklenerek Mersin Limanı’na getirildi. Oradan da Ulukışla’ya trenle gelen malzemeler manda arabaları ve develerle (Kayseri’ye demir yoluyla 29 Mayıs 1927’de ulaştı) Kayseri’ye getirildi. Almanya’dan gelen mühendis, teknisyen ve Türk

işçileriyle inşaaata başlandı. O günkü gazeteler fabrikanın kuruluş haberini şöyle verdi:

“Kayseri tayyare fabrikasının küşatı yapıldı. Ameleler işbaşı yaptı.”

6 Ekim 1928’de resmen üretime geçen fabrikada Türk ve Alman ekipleri birlikte çalıştı. İlk olarak çift motorlu Junkers A-20 model uçak üretilmeye başlandı. Bir süre sonra Junker firması tüm hisselerini Tayyare Cemiyeti’ne devretti. Türk Tayyare Cemiyeti üretime devam etti.

Kayseri uçak fabrikasında 1932 yılına kadar Junkers A-20 tipi telsiz donanımlı 15



“*Madem ülkemizin tayyareye ihtiyacı var, bunu dışarıdan almak yerine fabrikasını kurar, Türk tipi uçağı üretirim.*”
Nuri DEMİRAG

fabrikası kuruldu. Bu fabrikada teknisyen olarak çalışan Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi Hürkuş “Vecihi 14” adıyla bir uçak geliştirdi.

1930’da Fransa’da eğitimini tamamlayarak yurda dönen Selahattin Alan MMW-1 tipi bir uçak projesi yaptı. 1932’de tamamlanan projenin bazı parçaları Kayseri’de üretildi. 200 kilometre sürat yapabilen ve havada 2,5 saat kalabilen uçak yapıldı.

Özel sektör de uçak sanayiine girdi

Kayseri ve Eskişehir’deki uçak fabrikalarının kuruluşundan bir süre sonra uçak sanayiine özel sektör de girdi. Bu alanda ilk atılımı demir yolu inşaatındaki başarıları nedeniyle Atatürk’ün soyadını verdiği Nuri Demirağ adlı iş adamı yaptı.

1930’lu yıllarda devletin ihtiyacı olan uçaklar halkın yardımıyla alınabiliyordu. Kampanya düzenleniyor ve her ilden toplanan paralarla uçak alınıyor ve uçağın kuyruğuna o ilin adı yazılıyordu. Zengin iş adamları da uçak olarak devlete bağlıyorlardı.

Nuri Demirağ’a da bu öneri yapıldı, “Ben sadece bir uçak almak yerine fabrikasını yaparım. Kendi teknolojiğimizle kendi sanayimizi kurmalıyız, Avrupa’dan, Amerika’dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktır, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir” dedi ve kolları sıvadı. Yanına mühendislerini alarak Avrupa’da bir inceleme gezisine çıktı.

1936 yılında uçak fabrikası için hazırlıklara başladı. Çekoslovak firmasıyla anlaşarak bugün İstanbul Beşiktaş’ta Deniz Müzesi olarak kullanılan binanın yanında fabrikayı kurdu. Fransa’da uçak mühendisliği eğitimi gören ve Eskişehir Uçak Fabrikası’nda çalışan Selahattin Alan ile birlikte çalışmaya başladı. Beşiktaş’taki atölyede uçak dizayn ve prototip çalışmaları başladı.

Selahattin Alan’ın prototipini Eskişehir’de yaptığı NuD36 rumuzu ile 24 adet uçak imal edildi. 1938 yılında NuD-38 ru-

muzlu çift motorlu ve madeni gövdeli altı kişilik yolcu uçağının dizaynına başladı.

Aynı anda pilot ve teknisyen yetiştirecek havacılık okulu kurma girişiminde bulundu. Pilot yetiştirmek amacıyla Yeşilköy’de GÖK Okulu adlı eğitim tesislerini kurdu. 290 pilot yetiştirdi.

THK Beşiktaş’taki fabrikaya 65 adet planör, 10 adet eğitim uçağı sipariş etti. Hepsini bitirildi ve teslim edildi.

Nuri Demirağ’ın yaptığı uçaklar Türkiye’de olduğu kadar yurt dışında da yankılar uyandırdı. Türklerin kendi uçaklarını kendilerinin yapması dünyanın belli başlı uçak fabrikalarını endişelendirdi. Engellemeler başladı.

Hele çift motorlu, barışta yolcu uçağı, savaşta bombardıman uçağı olarak kullanılacak 5 bin 500 metre yüksekliğe çıkabilen saatte 270 kilometre yapabilen NuD 38 dünya uçak sanayicilerinin dikkatini Nuri Demirağ’ın fabrikasına çekti. THK 24 adet eğitim uçağı sipariş etti. Uçaklar tamamlandı.

Yugoslavya’dan teknik lise mezunu olarak İstanbul’a gelen, ülkemizin sayılı soyut ressamlarından Ferruh Başağa bu fabrikada çalışanlardandı. Şunları anlattı:

“Ben Çekoslovakya’da planörcülük üzerine eğitim görmüştüm. Türkiye’ye gelince beni o fabrikaya tayin ettiler. O yıllarda askeriye devretmek üzere planörler yapıyordu. İlk uçağı o mühendis yaptı (Selahattin Alan) ve Beşiktaş’taki atölyede uçak bitirildi, ‘Artık bu uçağı Eskişehir’e teslim edeceğiz’ dedi.

O zaman başka vasıta yoktu herhalde. Eski mavnalar vardı. İmalathanedan alınan uçak mavnanın üstüne yerleştirildi. Yeşilköy Havaalanına götürüldü. Ertesi gün Yeşilköy’de tecrübeler yaptılar, bindiler Eskişehir’e gittiler, havaalanının üzerinde dolaştıktan sonra alana inerken karşısına bir köpek çıkıyor. Pilot köpeğı ezmek için yeniden havalanıyor ve yeniden inerken tekerlek bir çukura giriyor, kaza oluyor pilot ölüyor...”

Kaza üretim hatası değil, günümüzde bile olabilen tamamen pilotaj hatasıydı ama Türkiye’nin sanayileşmesine karşı olan, üretmek yerine ithal etme yanlıları için bu olay bir fırsat oldu.

Hemen kara propagandaya başladılar. THK uçakları almaktan vazgeçti, Hükümet de uçakların yabancı ülkelere satışını yasakladı. Nuri Demirağ güç duruma düştü

Ferruh Başağa: *“Almanlar o uçağı çok benimsedi o yüzden bütün projelerini kaçır-*

adet uçak üretildi. Ardından aynı fabrikada Amerikan Curtis-Wright uçaklarının montajına başlandı.

Bu fabrikada 1938 yılına kadar 145 Alman gotha, 112 adet İngiliz Miles-Magister tipi uçak üretildi.

1939 yılında fabrika Türk Hava Kuvvetleri’ne devredildi. 2. Dünya Savaşı’ndan sonra Amerikan yardımı başlayınca, “Siz yapmayın biz ucuza verelim” diyen Amerikan teklifine “evet” diyen iktidarlarca üretim durdu. Fabrika hava bakım ve ikmal merkezi oldu.

1926 yılında Eskişehir’de de bir uçak

mak istediler. Almanlar evrakları toplayıp kaçırmaya çalıştılar. Hazik Bey isminde bir mühendis mücadele etti, evrakları yani planları vermedi. Merdivenden aşağı attılar Almanlar. Almanlar gene alıp kaçırmak isterken Hazik Bey merdiven başına 5-6 kişiyle geldi, aldı projeleri, kavga mavga derken Almanlar gitti...”

Nuri Demirağ'ın ürettiği Nu.D 38 adlı çift motorlu altı kişilik yolcu uçağı 1944 yılında dünya havacılığı yolcu uçakları A sınıfına alındı. Aynı yıl Türk yapımı bu uçakla Nuri Demirağ İstanbul'dan Divriği'ne uçtu.

Bütün bu başarılarına rağmen Nuri Demirağ desteklenmedi, kişisel ve siyasi çekişmeler, asılsız dedikodularla engellendi. Nuri Demirağ 1950'de fabrikalarını kapatmak zorunda kaldı.

Uçak sanayisinde büyük atılım

Atatürk'ün ölümünden sonra da havacılık çalışmaları durmadı.1940'larda yeni gelişmeler oldu. 1940 yılında Eğitim ve spor tipi uçaklarının üretimi amacıyla Ankara Etimesgut uçak fabrikası kuruldu. Fabrikada önce İngiltere'den lisans alınarak Miles-Magister eğitim uçaklarının üretimine başlandı. Fabrika Türk Hava Kuvvetleri uçaklarının revizyon ve onarım faaliyetlerini üstlendi. 1944 de 30 Magister uçağı tamamlanarak THK'ya teslim edildi.

Fabrikada altı yüksek mühendis, dört mühendis ve iki ressam çalışmaktaydı. Fabrikada dizayn tasarım ve prototip çalışmaları yapılıyordu. YHK-1 Ulaştırma planörü,



THK-2 akrobatik eğitim uçağı, YHK-3 akrobasi, THK-5 ambulans ve turizm uçağı gibi pek çok planör ve uçak üretildi.

Etimesgut Uçak Fabrikası'nda çalışanlardan biri de yüksek mühendis Şükrü Er'di. Şükrü Er ile 2009 yılında da konuştum.

Şükrü ER: Fabrikada motor hariç komple uçak yapılıyordu. Talim uçağı yapılıyordu. Yapılan uçaklar iki kişilik talim uçağı, bir pilot bir de öğrenci. Ayrıca hasta nakliye ve ambulans uçağı yaptık. İlk uçuşunu da ben yaptım pilot yardımcısı olarak uçtum, pilot ise Ali Yıldız'dı. 12 adet yapılan hasta nakliye uçağını Danimarka'ya sattık. Uçağın resmi burada, çift pervaneli...

Yolcu uçağı da yapıldı. Halen meydan da askeri uçaklar var c-47'ler... c-4' leri Amerika bedava vereceğim dedi. Harp gör-

müş uçakları bedava verdi. İki tane uçak verdi bedava. Biz o uçakları aldık yeniledik. Nakliye uçağından da yolcu uçağına çevirdik, 22 kişilik yolcu uçağı oldu. Hava yollarına altı tanesini verdik.

Nazmi KAL: O gün başlayan çalışmalar kesintiye uğramasaydı, Türkiye'de bu gün nasıl bir uçak sanayi olurdu?

Şükrü ER: Yolcu uçağı da yapardık avcı uçakları da yapardık.

Nazmi Kal-Neden durduruldu bu çalışmalar. Şükrü Er- Ne yazık ki Ahmet Emin Yalman gibi Curtis'in mümessili olan bir adam kancayı taktı fabrikaya. Vatan gazetesinde her hafta aleyhimizde yazdı. "Demode uçak aldılar böyle uçaklarla gençlerimize emanet edemeyiz" bilmem ne gibi yazılar. Sonra Ahmet Emin Yalman'ın hatıralarından öğrendim ki Ahmet Emin Yalman Curtis'in Türkiye mümessili imiş. Curtis'i Türkiye'ye sokmak istiyor ve bizim fabrikayı da baltalamak istiyor.

1944 yılında daha büyük bir atılım yapıldı ve uçak motor fabrikası kuruldu. Gazi Orman Çiftliği'nde kurulan ve bu gün trak-



1954 yılında MKE'de üretilen uçak Uğur 44 Kuş.

“ Bu ülkede her şey bulunuyor diye öğrenen siyasilerimiz bu ülkede her şey üretiliyor diye övünmeyi tercih etselerdi bu gün ülkemiz kalkınmış ülkeler safında olurdu. ”
Nazmi KAL



tör üretilen fabrikada Gipsy Majör uçak motoru üretildi.

2. Dünya Savaşı sonunda, ABD hükümetinin ekonomik yardım çerçevesinde uçak ve uçak motoru vermesi, Türkiye'nin uçak ve motor üretimini terk etmesi sonucunu doğurdu. Fabrikalar yerli sipariş alamadı. THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın üretim faaliyetlerini sekteye uğrattı.

Şükrü ER: İki sene sonra öğrendim ki, bizim uçaklar İsrail'e bakıma gitmiş. Biz uçağı yapmışız uçağı bakıma, revizyona İsrail'e gönderiyorlar. İsrail yeni kurulmuş ve uçak fabrikası da yok. Sirk çadırında uçak tamiri yapıyorlar. 48'de İsrail kuruldu olay da 49'da oldu. Hava Yolları Umum Müdürü ile kavga etmeye gittim. "Niye uçakları bizim fabrikaya getirmiyorsunuz. Bizim fabrika kapalı sipariş alamıyoruz siz İsrail'e gönderiyorsunuz" dedim.

1952'de uçak fabrikası, 1954'te uçak

motoru fabrikası MKEK'e devredildi, daha sonra tekstil fabrikasına dönüştürüldü.

"Biz verelim boşuna uğraşmayın..."

Türkiye'nin kendi uçağını üretmesi batılı sanayicileri ve uçak fabrikası üreticilerini endişelendiriyordu. İngiliz ve Almanlara göre Amerika'nın endişesi daha büyüktü. Başlangıçta başaracağımıza inanmıyorlardı, başarınca telaşa düştüler yerli işbirlikçilerini devreye sokarak üretimi engellemeye başladılar. "Biz verelim boşuna uğraşmayın" dediler. Dönemin hükümetleri hibe almayı kabul edince ülkemizde Atatürk'ün direktifleriyle cumhuriyetten hemen sonra filizlenen ve 1940'larda meyvelerini veren havacılık sanayi yok edildi.

Atatürk'ün **"Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder"** sözü unutuldu.

Savaş sanayinde kurulan silah fabrikasından tank fabrikasına kadar hepsi bir bir kapandı. Ülkemiz yabancıların vereceği silahla ülkesini müdafaa eder duruma geldi. Atatürk'ün başlattığı sanayileşme, demir yolu ve eğitim politikası terk edildi.

Atatürk'ten sonra gelen iktidarlar üretmek yerine satın almayı tercih ettikleri için ülkemiz hâlâ geri kalmış ülkeler sınıfında anılıyor.

Tüm bu gelişmeler olurken İsmet İnönü Başbakan hatta Mili Şefi. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Amerika ile bugün bile zararlarını gördüğümüz ikili anlaşmalar yapmıştı. İsmet İnönü gibi ülkesine büyük hizmetler yapmış, ülkesini seven, büyük başarılarla imza atan, hiçbir kişisel çıkar sağlamayan bir devlet adamının bana göre yaptığı bu hatayı anlamak zor. ⁽¹⁾

İnönü yaptığı bu hatasını 1964 Kıbrıs'ta soydaşlarımızın katledilmesi üzerine yasalardan doğan haklarımıza dayanarak yaptığımız müdahale sonrasında ABD Başkanı Johnson mektubundan sonra anlayacaktır. ⁽²⁾

İsmet İnönü Johnson'un bu mektubuna büyük tepki göstererek, "Yeni bir dünya kurulur, Türkiye'de o dünya içinde yerini alır" diyecek, ama o zamana kadar ülkemizin her kurumuna nüfuz etmiş, hükümetler kurup devirecek kadar güce ulaşmış ABD yine kirli oyununu oynayacaktı. Nitekim İsmet İnönü, Başbakan olarak gittiği Amerika'dan Ekrem Alican'ın başında olduğu Yeni Türkiye Partisi'nin girişimiyle başbakanlıktan düşürülerek ve milletvekili olarak yurda döndü.



D-38 tipi yolcu uçağı tamamen Türk mühendis ve işçilerinin ortaya çıkardıkları bir uçaktır.

DİPNOTLAR:

1) İsmet İnönü'de bazı insanlara inanma zafiyeti olduğunun örneklerine yukarıda adını yazdığım kitabımın hazırlığı sırasında rastladım. Bu hatasını da Amerikalılara aşırı güvenmesine bağlıyorum. Bu güven duygusunu Amerika'da okuyan oğlu Erdal İnönü'ye yazdığı mektuptan da anlıyoruz. Bir mektubunda "Bu Amerikalılar iyi insanlar" diyor. Karşındakinin kötü niyetini sezmem mümkün olmuyor.

2) "... Aynı zamanda Bay Başkan askeri yardım alanında Türkiye ile ABD arasında mevcut iki taraflı anlaşmaya dikkatinizi çekmek isterim. Türkiye ile aramızda mevcut Temmuz 1947 tarihli anlaşmanın 14'üncü maddesi mucibince askeri yardımın verilmiş amaçlarından ayrı gayelerle kullanılması için hükümetinizin Birleşik Devletlerin onayını alması gerekmektedir. ... Mevcut şartlar altında Türkiye'nin Kıbrıs'a yapacağı bir müdahalede Amerika tarafından temin edilmiş olan askeri malzemenin kullanılmasına Birleşik Devletlerin muvafakat edemeyeceğini size bütün içtenliğimizle bildirmek isterim. ... Johnson ABD Başkanı"

KAYNAK:

"1923-1939 Kalkınma mucizesi-Atatürk'ün Diktiği Ağaçlar" Nazmi Kal.