

II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TÜRK HAVA KURUMU ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI (1939-1945)

Gönderilme Tarihi (Received Date) 10.08.2017
Kabul Tarihi (Accepted Date) 04.10.2017

Doğan ÖZER¹

Özet

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde uçakların savaşlardaki önemi net bir şekilde görülmüştür. Türkiye, Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren hava harp sanayiine büyük önem vermiş, 1928 yılında Kayseri Uçak Fabrikası ve 1936 yılında özel teşebbüs kapsamında Nuri Demirağ Uçak Fabrikası kurulmuştur. II. Dünya Savaşı'nda da Türkiye'nin bu alandaki faaliyetleri devam etmiş, savaşın o zor şartlarında dahi ciddi bir altyapı gerektiren Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası kurulmuştur. Dolayısıyla savaş yıllarında modern harp ve eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak amacıyla milli imkânlar dâhilinde faaliyetler gerçekleştirilmiş, böylece son derece önemli bir alanda dışa bağımlılık mümkün olduğu kadar azaltılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda savaş yıllarındaki Türk hava harp sanayiinin gelmiş olduğu düzeyin ve bu alandaki çalışmaların, THK Etimesgut Uçak Fabrikası temel alınarak tetkik edilmesi amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: THK Etimesgut Uçak Fabrikası, Türk hava harp sanayii, II. Dünya Savaşı.

II. WORLD WAR IN YEARS TURKISH AIR INSTITUTION ETİMESGUT AIRPLANE FACTORY (1939-1945)

Abstract

With the development of technology World War I and During the National Struggle the importance of aircraft in wars has been clearly seen. Turkey has given great importance to the air war industry since the first years of the Republic, In 1928 Kayseri Airplane Factory and in 1936 Nuri Demirağ Airplane Factory was established within the scope of private enterprise. Turkey's activities in this area continued in World War II, Serious infrastructure even in those difficult conditions of war requiring Turkish Air Institution Etimesgut Airplane Factory It was established. Therefore, in order to meet the need for modern warfare and training aircraft during the war, activities were carried out within national possibilities, so that it is an extremely important in the area external dependency has been tried to be reduced as much as possible. In this context, the level of Turkish air war industry and this area of work, THK Etimesgut Aircraft Factory to be examined on the basis of.

Keywords: THK Etimesgut Aircraft Factory, Turkish air harp industry, II. World War.

1. GİRİŞ

Uçak sanayii, bir ülkenin ağır sanayi faaliyetlerinin son aşamasını teşkil etmektedir. Bu açıdan bilime ve bilimsel çalışmaların ürünü olan yüksek teknolojiye dayalıdır. Uçak sanayii dalında geniş ölçekli yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Diğer taraftan da uçak sanayiini besleyecek olan diğer sanayi kollarını aktif hale getirmek gerekmektedir (Tayhani, 2001: 206). Dolayısıyla uçak sanayiinde ihtiyaç duyulan yüksek teknolojiye bağlı olarak makine mühendisliği, aerodinamik teknoloji, malzeme ve elektronik teknolojisi alanlarında da istihdam ve gelişim zorunluluğu bulunmaktadır (Özlü, 2013: 391).

Türkiye, II. Dünya Savaşı yıllarında modern harp ve eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak amacıyla milli imkânlar dâhilinde önemli faaliyetlerde bulunmuştur. Öyle ki savaş uçaklarını dost veya ticari münasebetlerin bulunduğu ülkelerin birinden tedarik etmek imkân dâhilinde olsa bile bunların en son modellerini Türkiye'ye seri halinde vereceklerini düşünmek doğru değildir. Havacılıkta ticaret malı olan uçaklar, genel olarak eskimiş olan modellerdir. Hâlbuki havacılıkta her yeni icat, bir öncekinin modasını çabucak geçirmektedir (Ulus, 14 Şubat 1943). Bu çerçevede Türk havacılığına önemli katkıları olan Nuri Demirağ'ın şu sözleri oldukça anlamlıdır: "*Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak bir kopyacılıktan ibarettir. Çünkü demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise, bir sır halinde, büyük bir kıskançlıkla muhafaza edilmektedir. Binaenaleyh kopyacılıkta devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yeni tip bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.*" (Tuna, 2010: 49) Üstelik dışarıdan satın alınan uçakların, ülke içi üretime kıyasla maliyeti çok daha fazla olmaktadır. Dolayısıyla ülke içi uçak sanayii son derece önemli bir konumda yer almaktadır.

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, doganozer08@gmail.com

Savaş yıllarında ülke içi olanaklar ile uçak üretim çalışmaları, dönemin birçok gazetesinde kaleme alınan yazılar ile desteklenmiştir. Örneğin, İstanbul milletvekili ve köşe yazarı Abidin Daver, 6 Eylül 1941 tarihli İkdam gazetesindeki “*Kıracağız, Düşeceğiz Fakat Yüzde Yüz Türk Tayyaresi İle Uçacağız*” başlıklı yazısında, bağımsızlığını korumak için göklere yükselen bir milletin, öncelikle havacılıkta bağımsızlığını temin etmesi gerektiğini ifade ederek ülke içi hava harp sanayiinin önemi üzerinde durmuştur (İkdam, 6 Eylül 1941).

Hangi sanayi dalında olursa olsun hiç kuşkusuz en önemli faktörlerden biri de ham maddedir. Uçak sanayiinde kullanılan ham maddelerin başında alüminyum ve magnezyum karışımları, demir-çelik gibi madeni ve elektrik-elektronik aksam vb. maddeler gelmektedir (Tayhani, 2001: 208).

Diğer taraftan savaş uçağı ve motor imalinde gerekli olan ham maddenin ülke içinden temin edilmesini sağlamak amacıyla hafif maden fabrikasının kurulması planlanmıştır. Bu kapsamda fabrikanın kurulmasını öngören Milli Savunma Bakanlığı'nın 27 Aralık 1938, 23 Ocak 1939 tarih ve 512, 39/103 sayılı tezkereleriyle yapılan teklifi, Maliye Bakanlığı'nın 9 Ocak 1939 tarih ve 13163/218 sayılı yazısı üzerine Bakanlar Kurulu tarafından 28 Ocak 1939 tarihinde kabul edilmiştir. Dolayısıyla savaş uçakları ve motorları için gerekli olan ham maddenin ülke içi imkânlar ile karşılanması yoluna gidilerek son derece önemli bir adım atıldığı görülmektedir (BCA, 030.18/85.119.11). Bu şekilde tam ve ileri bir hava harp sanayii kurabilmek ve ülke içi kaynakları başka ülkelerin pazar durumundan kurtarabilmek için uçak ve motor sanayiinde kullanılan ham maddelerin yurt içinden elde edilmesi yönündeki faaliyetler önemli bir seviyeye ulaşmıştır. Öyle ki Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda üretilen 10 ton kadar levha ve yuvarlak çubuk şeklindeki demirler dayanıklılık testlerinden geçirilmiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir (Verel, 1985: 24).

Öte yandan ABD'nin Ankara Büyükelçiliğı tarafından 3 Kasım 1944 tarihinde Washington'a, Karabük çelik işlerinde yaşanan zorluklar konu başlıklı yazı gönderilmiştir. Yazıda, Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda 8 Ekim 1944 tarihinde bir işçinin ana gaz borusu üzerinde kaynak çalışması yaptığı, çalışma sırasında şiddetli bir patlamanın yaşandığı ve bunun sonucunda da fırınlar için gerekli olan gazın yetersiz hale geldiğı belirtilmiştir. Böylece fabrikada bulunan iki fırından biri büyük oranda işlevsiz kalmıştır. Ayrıca yazıda, Türkler tarafından fırının tekrar aktif hale getirilebilmesi için yoğun bir şekilde çalışmaların yapıldığı, ancak bunun başarılıp başarılamayacağı konusunun kesin olmadığı ifade edilmiştir. Yazıda kullanılan “*iki fırından birinin durması nedeniyle üretimin büyük oranda azalması ihtimalinin var olduğunu bildirmekten onur duyuyorum*” ifadeleri son derece dikkat çekicidir. ABD'nin Ankara Büyükelçiliğı tarafından fırının tekrar tam olarak çalıştırılmaması durumunda Türkiye'nin yurt dışından, yani ABD ve İngiltere'den çelik üretimi için yardım talep edebileceğı düşünülmüştür. Büyükelçiliğın yazısında fırınla ilgili yaşanan zorlukların Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'yü büyük ölçüde rahatsız ettiği bilgisi de paylaşılmıştır. Dolayısıyla ABD'nin, Türkiye'nin sanayi alanındaki faaliyetlerini yakından takip ettiği ve Türk uçak sanayisi için gerekli olan ham maddelerin bir kısmının temin edildiğı Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda meydana gelen patlamadan ve üretimin azalmasından memnun kaldığı anlaşılmaktadır (Central File, 3 November 1944).

Hava harp sanayiinde yerli ham madde kullanımı yönündeki faaliyetler yardımcı endüstri alanında da kendini göstermiştir. Bu kapsamda 1942 yılında gerçekleştirilen çalışmalar ile uçak imalinde kullanılan emait, boya, vernik ve yapıştırıcı maddelerle yardımcı kimyevi maddelerin ülke içinde üretilmesi girişimleri olumlu sonuçlanmıştır. Ayrıca kimya laboratuvarında plastik malzeme üzerinde de çalışmalar yapılmıştır (Verel, 1985: 24).

16 Şubat 1925 tarihinde Türk havacılığının gelişmesinde büyük katkıları olan Türk Tayyare Cemiyeti (TTC) kurulmuştur. Cemiyetin adı 1935 yılında Türk Hava Kurumu (THK) olarak değiştirilmiştir. THK tarafından hava gücünün artırılması, bu amaçla da uçak alımı için bağış kampanyasının başlatılması gibi çok ciddi faaliyetler yürütülmüş, tanıtımlar yapılmıştır. Çalışmalar sonucunda THK, on beş yıllık süre içinde elde ettiği 72 milyon liralık gelirin 54 milyon lirasını Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarmıştır. 54 milyon lira ile 1925-1940 yılları arasında 350 civarında uçak alınmıştır (Yalçın, 2009: 126). THK aynı zamanda kendi bünyesinde Etimesgut Uçak Fabrikası'nı da kurmuştur. Fabrikada değişik tiplerde üretilen birçok uçak Türk Hava Kuvvetleri tarafından kullanılmıştır. Öte yandan savaş yılları boyunca Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası haricinde Kayseri Uçak Fabrikası ve Nuri Demirağ Uçak Fabrikası da aktif bir konumda idi.

2. TÜRK HAVA KURUMU ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI'NIN KURULUŞU

Savaş yıllarında Türkiye'deki diğer uçak fabrikalarına nazaran THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın daha aktif bir konumda yer aldığı görülmektedir. THK Genel Merkez Heyeti, 22 Mart 1941 tarihinde yaptığı toplantıda söz konusu fabrikanın inşa çalışmaları için 500.000 liralık kaynak ayırma kararı almıştır (Ulus, 23 Mart 1941). THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın, 14.000 m2 yüzölçümü ve 8 milyon TL değerle kurulmasından sonra önemli somut çalışmalar yapılmıştır. Kurulduğu yıl olan 1941'de 113 mühendis, 221 teknisyen ve işçi ile faaliyetlerini yürüten fabrika, (Yavuz, 2013: 33) yılda 5 milyon TL değerinde uçak imal edebilecek kapasiteye ulaşmıştır (Özlü, 2013: 399). Personeli, boyutları ve iş kapasitesi açısından ele alındığında THK Etimesgut Uçak Fabrikası, zamanın ölçülerine göre Avrupa'daki benzerleri ayarında bir fabrika niteliğine sahiptir (Demir, 1977: 138).

Diğer taraftan kurulan fabrikanın personel ihtiyacını karşılama faaliyetleri de gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda uçak mühendisi yetiştirmek amacıyla Türk Hava Kurumu bünyesinde bulunan Yüksek Mühendis Okulu'nda bir uçak mühendisliği şubesinin açılması, Türk Hava Kurumu Başkanlığı'nın 5 Haziran 1941 tarihli ve 1010-12058 sayılı tezkeresi ile Başbakanlık'a teklif edilmiştir. Söz konusu teklifte Türkiye'de kurulan uçak fabrikalarındaki mühendislerin çoğunun yabancı ülkelerden geldiği, bu durumun Türkiye'nin yeteri kadar mühendisinin olmayışından kaynaklandığı ifade edilmiştir. Dolayısıyla çok sayıda uçak mühendisine ihtiyaç olduğu, bu ihtiyacın uçak mühendisliği şubesinin biran önce faaliyete geçilerek karşılanabileceği ve bu hususta Bayındırlık Bakanlığı ile ortak bir çalışma yürütülmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bütün bunlar dikkate alındığında uçak fabrikalarında çalışacak olan Türk mühendislerinin yetiştirilmesi hususu çabuk karşılanması gereken önemli bir ihtiyaç olarak görülmüştür. Türk Hava Kurumu Başkanlığı'nın teklifi 10 Haziran 1941 tarihinde Başbakanlık tarafından kabul edilmiştir. Başbakanlık, bu konuda ortak bir inceleme yapılması hususunu Bayındırlık Bakanlığı'na bildirmiştir.

Çalışmalar sonucunda uçak mühendisi yetiştirmek amacıyla gerçekleştirilecek olan eğitim faaliyetlerinde takip edilmesi gereken program; aerodinamik, uçuş mekaniği, uçak inşaatı (statik, mukavemet ve uçak planları), motor geliştirilmesi, hava seyruşeferi ve meteoroloji, borda aletleri, teçhizat (telsiz, silah, fotoğraf vs.) ve havacılık malzemeleri teknolojisi olarak planlanmıştır. Ayrıca konferanslar dışında öğrencilerin uygulamalı eğitimlere de katılmaları ve bu eğitimler sırasında kursları vermekle görevli olan kişilerin gözetimi altında uçak hesaplamaları ve resimleri yapmaları uygun görülmüştür. Bu şekildeki genel bir çerçeve üzerinde yapılandırılacak olan kurslar, Türk Mühendis Okulu'nda havacılık şubesinin başlangıcı olarak kabul edilmiştir. Böylece söz konusu program çerçevesinde eğitim görecektir olan öğrencilerin, iki yıl sonunda uçak fabrikalarında çalışabilecek düzeye gelmeleri ve yabancı mühendislerin yerini Türk mühendislerin alması öngörülmüştür (BCA, 030.10/61.409.15).

Şüphesiz ki Dünya Savaşı içerisinde, uçak sanayiini kurmak oldukça zor bir işti. Çünkü her ulus kendi derdine düşmüş, bu nedenle de önce kendi gereksinimlerini karşılamaya yollarını aramaya başlamışlardı (Tayhani, 2001: 232).

3. SAVAŞ YILLARINDA TÜRK HAVA KURUMU ETİMESGUT UÇAK FABRİKASI

Fabrikanın uçak inşaatı konusunda yapmış olduğu faaliyetlerde ilk olarak uçak sanayiinde yerli ham maddelerden istifade etmenin imkânları aranmış ve bunda da başarılı olunmuştur. Bu durum sadece havacılık sanayii için değil, Türk sanayisinin bütünü için önemli bir aşama niteliğindedir. Bu alandaki faaliyetler sonucunda 1944 yılının Haziran ayına kadar 45.000'i aşkın parça üretilmiştir (Tayhani, 2001: 234).

Etimesgut Uçak Fabrikası'nda oluşturulan projeler kapsamında; THK-1, THK-2, THK-3, THK-4, THK-5, THK-6, THK-7, THK-8, THK-9, THK-10, THK-11, THK-12, THK-13, THK-14 ve THK-15 modelleri imal edilmiştir. Mehmetçik adı verilen THK-16 jet eğitim uçağı projesi ise, üretilemeden proje bazında kalmıştır. Fabrikanın 1945 yılı itibarıyla toplam 957 kişilik personeli bulunmaktaydı. Tüm bu projeler II. Dünya Savaşı'nın başında başlamış olup, 1940'lı yılların sonuna kadar sürmüştür (Yavuz, 2013: 33).

THK-5 uçağı, Danimarka'ya ihraç edilmiştir. Danimarka ve İsveç bu uçaklardan daha fazla istemiş, ancak yeni bir satış gerçekleştirilmemiştir (Kline, 2002: 261).

THK-5, hava ambulans ve hafif nakliye amaçlarıyla 1945 yılında üretilmeye başlanmıştır. Geleneksel alttan kanatlı ve ahşap bir gövdeye sahip olan uçakta, toplanabilir iniş takımları mevcuttur. THK-5'i Türk Hava Kurumu'nun ürettiği tüm uçaklardan ayıran en önemli özelliği ihraç edilen ilk Türk uçağı olmasıdır (Güleren vd., 2013: 58-59).

1940'lara kadar yapılan girişimler havacılık alanında Türk Hava Kurumu'na belirli oranlarda altyapı sağlamakla birlikte savaş koşullarında Türkiye'ye sığınmış olan yabancı teknik uzmanlar, yeni projeler için itici bir güç oluşturmuşlardır (İmamoğlu, 2006: 54). Bu kapsamda THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda, ülkeleri Almanya tarafından işgal edilmesi nedeniyle İngiltere ve Türkiye işbirliğiyle, Türkiye'ye gelen Polonyalı mühendislerin de çalışmalarında önemli payları bulunmaktadır. Polonyalı mühendis olan Wedrychowski'nin Fransa'dan getirdiği Andrzej Anczutın, Franciszek Janik, Zbigniew Arndt ve Jerzy Belkowski adlı bazı mühendislerle, Vichy Fransa'sından çıkış yapabilmeleri ve Türkiye'ye kadar sorunsuz seyahat edebilmeleri için İngiltere ile temas halinde bulunularak Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlığı verilmiştir. Mühendisler 1 Mayıs 1941 tarihinde Ankara'ya gelmişlerdir. THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın müdürlüğü görevi Wedrychowski'ye verilmiştir. Türk yetkililer bu sayede genç Türk mühendislerin de tecrübe sahibi olacaklarını ve çalışmaların daha nitelikli bir şekilde sürdürülebileceğini düşünmüşlerdir. Polonyalı mühendisler 1941-1946 yılları arasında büyük çaba harcayarak, o zamana değin bir tamir ve bakım atölyesi olarak kullanılan THK tesislerini, Türk Hava Kurumu Tayyare Fabrikası olarak örgütlemişlerdir. Polonyalı tasarımcılar Türkiye'de beş yıl içinde altı uçak gövdesi projelendirerek inşa etmişlerdir (Baş, 2014: 38-39).

Türk Hava Kurumu, Polonyalı mühendislerin de içinde bulunduğu proje kapsamında, İngiliz uçak şirketiyle yapmış olduğu sözleşme çerçevesinde de uçak imali konusunda önemli adımlar atmıştır. 1940 yılında İngiltere ile yapılan anlaşma çerçevesinde Magister uçaklarının üretimine ilk olarak Kayseri Uçak Fabrikası'nda başlanılmıştır. Ancak daha sonra üretime Türk Hava Kurumu tesislerinde devam edilmiştir. Magister uçaklarının üretim lisansı Kayseri Uçak Fabrikası'na verilmesinden dolayı, Türk Hava Kurumu uçağın üretim lisansını Phillips and Powis Aircraft Ltd. Şirketi'nden (daha sonra şirket Miles adını alacaktır) tekrar satın almak zorunda kalmıştır (Deniz, 2004: 38). Öte yandan THK Başkanlığı'ndan alınan 4 Ağustos 1941 tarih ve 1299-16690 sayılı tezkere kapsamında Etimesgut Uçak Fabrikası'nda imal edilmekte olan Miles Magister eğitim uçaklarına ait resimlerin tetkiklerini kolaylaştırmak amacıyla, Kayseri fabrikasında bulunan Magister modelindeki uçak, Etimesgut fabrikasına bir ay süre için gönderilmiştir (Özlü, 2013: 400). Uçaklar için gerekli olan motor borda aletleri ile bazı parçalar İngiltere ve ABD'den temin edilmiştir (İkdam, 20 Kasım 1941). Bu kapsamdaki çalışmalar sonucunda Türk Hava Kurumu tesislerinde 80 adet Magister uçağı imal edilmiştir. İmal edilen uçakların 20 adedi Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiş, 60 adedi ise Türk Kuşu'na teslim edilmiştir (Deniz, 2004: 38). Magister uçakları tek motorlu, iki kişilik, okul başlangıç uçaklarıdır (Yavuz, 2013: 34).

Savaşın bitiminden sonra Türkiye'den ayrılacaklarını bilen Polonyalı mühendisler, yoğun bir çalışmayla harekete geçirdikleri fabrikayı kendilerinden sonra tecrübeli mühendislere devretmek istemişlerdir. Aynı düşüncüyü paylaşan Türk tarafı da yabancı uzmanlardan bağımsız bir havacılık sektörü kurmayı hedeflemiştir. Bu amaçla, yine Polonyalı mühendislerin öncülüğünde, İstanbul Teknik Üniversitesi'nde bir tayyare bölümü kurulmuştur. 1941 yılının sonbaharında İstanbul Teknik Üniversitesi'nde uçak inşaatı ihtisas dalı faaliyete geçirilmiştir. İki haftada bir birkaç günlüğüne Ankara'dan İstanbul'a giden mühendisler St. Rogalski ve J. Teisseyre tasarım ve uçak oluşturma derslerini; uçak motorları teorisi ve inşası derslerini ise Mühendis J. Belkowski Fransızca olarak vermişlerdir. Havacılık tasarımları dayanıklılık ders notları Fransızca olarak mühendisler F. Janik ve L. Duleba tarafından kaleme alınmıştır. Dersler daha sonra Türkçeye tercüme edilerek üniversitenin bir Türk hocası tarafından okutulmuştur. Söz konusu havacılık kursunun mezunu genç birçok Türk mühendis, önce THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın tasarım ofisinde kısa bir staj görmüşler, daha sonra ise 1945'te KA Birleşik Devletler Boeing Uçak Fabrikası'na staja gönderilmişlerdir. Bir yıl sonra THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda görev yapmak üzere Türkiye'ye dönmüşlerdir (Baş, 2014: 41).

18 Kasım 1941 tarihinde Türk Hava Kurumu tarafından Etimesgut Uçak Fabrikası'nın genişletilmesine karar verilmiştir (Binark, 2004: 24).

Öte yandan uçaklar için motor geliştirilmesi amacıyla Türk Hava Kurumu tarafından fabrika kurulması düşünülmüştür. Ancak kurulması düşünülen fabrikada imal edilmesi planlanan motorların 145 beygir gücünde olması ve bu güçteki bir motorun da savaş uçaklarından ziyade sadece eğitim uçaklarında kullanılabilecek olmasından dolayı Milli Savunma Bakanlığı'nca projeye sıcak bakılmamıştır (BCA, 030.10/61.409.24). Bu kapsamda en iyi motor imal eden fabrikalar araştırılarak, İngiliz Bristol Motor Fabrikası ile işbirliği yapılması üzerinde durulmuş ve söz konusu fabrika ile genel çerçeveli bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre şirket fabrikayı Türkiye'de kuracak, bir müddet işletecek ve İngiltere'de imal edilen niteliklere sahip motorların Türkiye'de kurulacak olan fabrikada da imali sağlanacaktır. Ancak anlaşma imzalanmasına rağmen yapılan görüşmelerde Bristol Motor Fabrikası'nın bu konuyu üstlenmekte isteksiz davrandığı anlaşılmıştır. Bu duruma bir çare bulmak amacıyla İngiliz Hükümeti nezdinde siyasi kanallardan girişimlerde bulunularak Bristol Şirketi'nden bir heyetin Ankara'da görüşmelere devam etmesinin sağlanması, Dışişleri Bakanlığı kanalıyla 2 Ağustos 1939 tarih ve 33409 sayılı yazı ile Londra Büyükelçiliği'nden istenmiştir (BCA, 030.10/61.411.12). Ancak girişimler sonuç vermemiş, bunun üzerine Amerikan motor şirketleri ile anlaşma zemini aranmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede kurulması düşünülen motor fabrikası tezgâhlarının ABD'den temin edilmesi düşünülmüşse de ABD'nin kendi ihtiyaçlarının çoğalması ve Uzak Doğu savaşlarının şiddetlenmesi nedeniyle, söz konusu taleplerin gerçekleşmesinin bir hayli zaman alacağı üzerinde durulmuştur (BCA, 030.10/61.412.31). Ayrıca Türk Hava Kurumu tarafından kurulması düşünülen motor fabrikasının savaş uçaklarının motorlarını imal edebilecek seviyede olması da dönemin savaş koşulları içinde pek mümkün görülmemiştir.

Milli Savunma Bakanlığı tarafından kurulması planlanan motor fabrikası ile ilgili olarak 1 Aralık 1941 tarihinde Başbakanlık'a yazı gönderilmiştir. Buna göre Milli Savunma Bakanlığı, 145 beygirlik motorlar yerine savaş uçaklarında kullanılabilecek olan daha güçlü motorların geliştirilmesini savunmuş, ancak uzun süre gerek İngiltere nezdinde, gerekse ABD nezdinde sürdürülen teşebbüslerden bir sonuç alınamamıştır. Dolayısıyla dönemin koşulları içerisinde motor fabrikası kurulmasının mümkün olmayacağı göz önünde bulundurularak, fabrika projesi rafa kaldırılmıştır (BCA, 030.10/61.409.24).

Türkiye'de üretilen uçakların daha iyi koşullarda testlerinin gerçekleştirilebilmesi amacıyla Türk Hava Kurumu tarafından aerodinamik tünel inşa edilmesi planlanmış, bu plan doğrultusunda 5 Mart 1942 tarihinde Başbakanlık'a izin verilmesi hususuyla ilgili olarak yazı gönderilmiştir. Kurumun söz konusu planı Başbakanlık'ın 28 Mart 1942 tarihli kararı ile uygun görülmüştür. Aerodinamik tünelin, Ankara'da Milli Eğitim Bakanlığı tarafından Yüksek Teknik Okulu'na tahsis edilen arazi üzerinde inşa edilmesi düşünülmüştür. Bunun için Türk Hava Kurumu, Milli Eğitim Bakanlığı'ndan izin talebinde bulunmuş, söz konusu talep bakanlık tarafından uygun görülmüştür. Bu kapsamda aerodinamik tünelin inşası için İsviçre'den 440 bin İsviçre Frangı değerinde makine ve malzemeler ithal edilmiştir. Söz konusu ücret nakit olarak ödenmemiş, 440 bin İsviçre Frangı değerindeki bakırın İsviçre'ye ihraç edilmesi suretiyle karşılanmıştır (BCA, 030.10/61.410.5). Ayrıca İngiltere'nin Holst firması ile 19 Eylül 1944 tarihinde aerodinamik tünel inşası konusunda sözleşme imzalanmıştır. 1944 yılının sonu itibarıyla Milli Eğitim Bakanlığı tarafından Ankara'da tünel binalarının inşasına başlanılmıştır (Verel, 1985: 26).

Türk uçak mühendisleri zaman zaman yurtdışındaki önemli uçak fabrikalarını gezerek çeşitli gözlemlerde bulunmuşlardır. Örneğin, 1943 yılının Ocak ayında Türk teknik heyeti, İngiltere'nin başkenti Londra'da bulunan bir uçak fabrikasında incelemelerde bulunarak, imalatı ve hazırlanmış olan parçaların bir araya getirilip uçakların tamamlanma sürecini gözlemlemişlerdir. Bu gözlemler sonucunda elde edilen bilgiler, Etimesgut Uçak Fabrikası gibi ülke içi diğer uçak fabrikalarında da değerlendirilmiştir (Ulus, 17 Ocak 1943).

1 Mart 1942 tarihinde Etimesgut Uçak Fabrikası'nda, Türk Hava Kuvvetleri envanterindeki PZL uçaklarının yenilenme ve onarım faaliyetlerine başlanılmıştır (Özlu, 2013: 400).

THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen uçaklara yurtdışından da talep olmuştur. Bu kapsamda Türk Hava Kurumu'nun 28 Haziran 1944 tarihinde Başbakan Şükrü Saracoğlu'na gönderdiği yazıdan Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen eğitim uçaklarından Yakın Doğu Fransız Hava Kuvvetleri için 100 adet talep edildiği anlaşılmaktadır (BCA, 030.10/61.410.24).

Savaşın önce olduğu gibi savaş yıllarında da halk, Türk Hava Kurumu'na maddi anlamda yardımda bulunmuştur. Yardım faaliyetleri çerçevesinde 3 Ocak 1941 tarihinde Diyanet İşleri Başkanlığı kurban derileri ve bağırsaklarının Türk Hava Kurumu'na bağışlanması konusunda fetva vermiştir. Bu kapsamda 1941 yılının Mart ayında Türk Hava Kurumu'na yapılan yardımların ayrıntılarına baktığımızda İstanbul'da kereste tüccarlarından ismini vermek istemeyen bir kişi kuruma 2.500 lira, Anesti Keşişoğlu 1.000 lira, Aziz Karsan, Pandeli Dügüncüoğlu, Lokman Kuriş beş yüzer lira, Gümüšoğlu kardeşler ve Mehmet Eriş yüzer lira vermişlerdir. Ayrıca Elazığ Harput'ta halk ve köylüler tarafından kuruma 113 lira, Bursa Yenişehir'de bakkal Süleyman Ahi 20 lira, Afyonkarahisar Emirdağ'da Aşağı Piribeyli köyünden Fadime Duru, hayata gözlerini yumarken 50 lira bağışta bulunmuşlardır (Ulus, 22 Mart 1941). 1941 yılının Mayıs ayında Elazığlı vatandaşlardan kuruma 480 lira, Manisa'dan 325 lira, Mudanya'dan 497 lira yardım yapılmıştır. Bunların dışında savaş yılları boyunca bu tür yardımların Türk Hava Kurumu'na pek çok defa yapıldığı görülmektedir (Cumhuriyet, 2 Mayıs 1941). Sadece Ankara tarafından 1942 yılı içinde kuruma gerçekleştirilen bağış 104.000 liradır (Ulus, 8 Ocak 1943). Ayrıca savaş yıllarında, Türkiye genelinde halk tarafından kuruma yapılan yıllık bağış ise ortalama üç milyon liradır (Cumhuriyet, 24 Ağustos 1941). Halkın yardımıyla elde edilen kaynaklar, Etimesgut Uçak Fabrikası'nda değerlendirilmiştir. Dolayısıyla bu durum savaşın getirmiş olduğu o zor şartlara rağmen Türk halkının havacılık alanında yapılan çalışmalarını ciddi anlamda önemsedini göstermektedir.

THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın dizayn ofisi olarak adlandırılan ARGE bölümünde, 1945 yılında altı yüksek mühendis, dört mühendis ve iki ressamın görev yaptığı bilinmektedir (Yavuz, 2013: 644).

1945 yılı sonu itibariyle Etimesgut Uçak Fabrikası'nda 129'u teknik personel, 143'ü memur ve 606'sı işçi olmak üzere toplam 878 kişi çalışmaktaydı. Fabrika, mevcut alt yapısı ve teknik donanımıyla Avrupa'daki benzeri fabrikalar ile eşdeğer bir vaziyettedir (Tayhani, 2001: 234-235). Fabrika 1945 yılında 13.790 m²'lik bir tesis haline gelmiştir (İmamoğlu, 2006: 54).

Savaşın sona ermesiyle birlikte THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın Polonyalı çalışanları Türkiye'den gruplar halinde ayrılmaya başlamışlardır. 1946 yılının Haziran ayında fabrikada sadece birkaç Polonyalı mühendis kalmıştır (bunların arasında Mühendis J. Wedrychowski de vardır), onlar da tesisin Türk mühendislerle aşamalı olarak devredilmesi amacıyla, fabrikada 1948 yılına kadar kalacak, fabrikayı Türk mühendislerle teslim ettikten sonra Türkiye'den ayrılacaklardır (Baş, 2014: 41-42).

Kurulduğu günden beri son derece önemli ve başarılı çalışmalara imza atan Türk Hava Kurumu, 1950'li yılların başında maddi zorluklar nedeniyle uçak inşa çalışmalarına son vererek, uçak fabrikasını 1952 yılının Haziran ayında Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na (MKEK) devredecek ve daha sonra da kapatılacaktır (Deniz, 2004: 36).

4. SONUÇ

Türkiye, savaş yıllarının o zor şartlarında, uçak sanayii gibi büyük bir altyapı gerektiren konuda ciddi adımlar atmasını bilmiş, bu kapsamda THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nı kurmuştur. Burada üretilen değişik tipteki savaş uçakları Türk Hava Kuvvetleri envanterine dâhil edilerek aktif olarak kullanılmıştır. Diğer taraftan savaş uçakları yurt dışına da ihraç edilmiştir. Söz konusu uçaklar dönemin en modern uçakları olacak şekilde imal edilmiştir.

Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk, hava harp sanayiinin milli imkânlar dâhilinde geliştirilmesine büyük önem vermiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'deki hava harp sanayiinin kurulmasında Atatürk'ün girişimleri etkili olmuştur. Hiç şüphesiz ki kendine yetebilen bir hava harp sanayiinin varlığı Türkiye'nin caydırıcılık gücünü önemli ölçüde artıracak bir faktördür. Türk Ordusu ve onun bünyesinde yer alan Türk Hava Kuvvetleri tam bağımsızlık için gerekli olan temel unsurların başında gelmektedir. Buradan hareketle ülke içinde hava harp sanayiinin kurulması ve bunun zamanla geliştirilerek dış ülkelere muhtaç olmadan uçakların üretilmesi son derece önemli bir husustur. Savaş yıllarında THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren diğer uçak fabrikaları marifetiyle hava harp sanayii alanında atılan adımlar bu amacın gerçekleştirilmesi açısından önemli bir temel oluşturmuştur.

Ancak havacılığı tahkim etmek ve korumak için sarf edilen malzeme, servet ve insan enerjisi çabucak heba olup gidebilir. Ne yazık ki bu durum Türkiye’de gerçekleşmiş, savaş sonrasında özellikle Amerikan Askeri Yardımı ve çeşitli nedenlerle havacılık sanayiine gereken ilgi gösterilmemiştir. Bunda yönetsel faaliyetlerin payı büyüktür. Bunun yanında uçak sanayiindeki durgunlaşmanın en önemli nedenlerinden biri de ABD ile yapılan ikili anlaşmalardır. Anlaşmalar çerçevesinde ABD, Türkiye’ye savunma maddelerini, savunma hizmetlerini ve savunma bilgilerini vermeye devam edecektir. Bu anlaşmalar Türkiye’nin hava harp sanayiinde rehavete kapılmasına neden olmuştur. Amerikan yardımları nedeniyle 1940’lı yılların sonunda THK Etimesgut Uçak Fabrikası’nda uçak üretimi büyük oranda durmuş, yeni projeler hayata geçirilmemiş, sadece bakım faaliyetleriyle yetinilmiştir. Türk yetkililerin yanlış bir yaklaşımla bu duruma rıza göstermeleri bin bir zorlukla kurulmuş olan ve önemli çalışmalar gerçekleştiren THK Etimesgut Uçak Fabrikası’nın 1950’li yılların başında kapatılmasına neden olmuştur. Şüphesiz ki bu tip projeler devam ettirilip geliştirilseydi, Türkiye bugün uçak sanayii alanında çok daha farklı bir konumda olabilirdi. Fakat günümüzde uçak sanayii alanında meydana gelen gelişmeler, Türkiye’nin bu konuda çok daha iyi konumlara gelebileceğini göstermektedir.

KAYNAKÇA

1) Arşiv Belgeleri

ABD Dışişleri Bakanlığı Arşivi: Central File: Decimal File 867.248, Internal Affairs Of States, Equipment And Supplies., Turkey, Aircraft. Accidents. Landing Fields. Stations., November 29, 1944. Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1930-1944

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

2) Gazeteler

Cumhuriyet

İkdam

Ulus

3) Kitaplar, Makaleler ve Tezler

Baş, O. F. (2014). “Türk Uçak Fabrikası ve Polonyalı Mühendislerin Rolü”. *Mühendis ve Makina Dergisi*, 55 (659), 38-39-41-42.

Binark, İ. (2004). *Türk Parlamento Tarihi TBMM - VI. DÖNEM (3 Nisan 1939-15 Ocak 1943)*. (Birinci Cilt). Ankara: TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No.: 36, TBMM Basımevi Müdürlüğü, 19-24.

Demir, A. (1977). *Havacılık ve Uzay Endüstrisinin Yapısı, İşleyişi ve Türkiye’de Gelişme Olanakları Üzerinde Bir Araştırma*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No. 404, 138.

Deniz, T. (2004). *Türk Uçak Üretimi*. (Birinci Baskı). Ankara: Ertem Matbaa, 36-38.

Gülören, K. M., Sülümbaz, M. (2013). “Türk Hava Kurumu Uçak Tasarımları”. *Mühendis ve Makina Dergisi*, 54 (638), 58-59.

İmamoğlu, B. (2006). “Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları”. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 03, Bülten 45, 54.

Kline, S. (2002). *Türk Havacılık Kronolojisi*. (Birinci Baskı). İstanbul: Dönence Yayınları, HAVAŞ, 261.

Özlu, H. (2013). Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmi ve Yarı Resmi Teşebbüsler (1925-1950). *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu* (8-10 Şubat 2011). Ankara: Ayrıntı Basımevi, 391-399-400.

Tayhani, İ. (2001). *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*. Ankara: Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No: 1, 206-208-232-234-235.

Tuna, E. (2010). *Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimci Örneği: Nuri Demirağ*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 49.

Verel, O. (1985). *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*. (İkinci Cilt). İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları: 4, 24-26.

Yalçın, O. (2009). *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*. Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü’nün 45 Sayılı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 126.

Yavuz, İ. (2013). 1923’ten 2010’a Türkiye’de Uçak İmalat Tarihi. *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu* (8-10 Şubat 2011). Ankara: Ayrıntı Basımevi, 644.

Yavuz, İ. (2013). “THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950”. *Mühendis ve Makina Dergisi*, 54 (636), 33-34.