

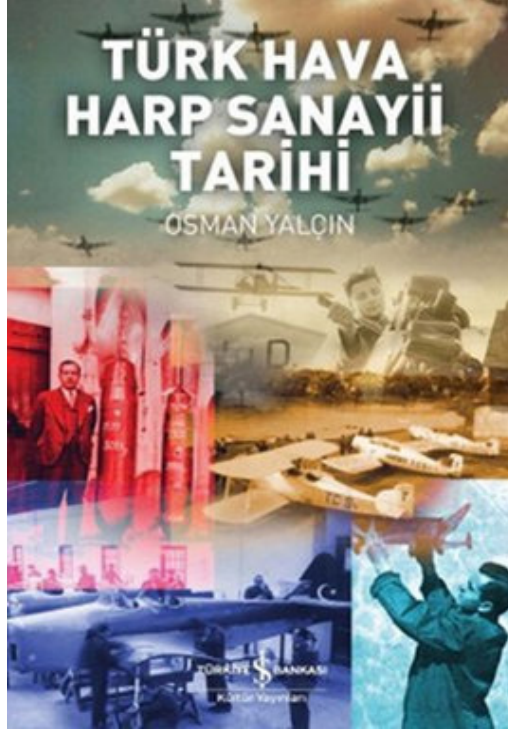
PAPER DETAILS

TITLE: Türk Hava Harp Sanayii Tarihi

AUTHORS: Feyza SEKERCİ

PAGES: 179-184

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/689962>



Türk Hava Harp Sanayii Tarihi

Osman Yalçın

İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, 578 Sayfa ISBN:978-605-360-888-2

Feyza ŞEKERCİ*

Havacılık tarihi, devletlerin gündeminde her zaman mühim bir yere sahip olmuştur. İnsanlar, karayı kontrol edebilmek için havaya hakim olmak gerektiği üzerine teoriler geliştirilmiştir. Türk Hava Harp Sanayii Tarihi isimli eser, dünyada havacılığın önemini ilk kavrayan devletlerden olan Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin 1910'lu yıllardan, 2000'li yıllara kadar uzanan süre zarfında yaptığı hava sanayiine yönelik çalışmaları ortaya koyar. Eserde hava harp sanayiinin gerek devlet eliyle, gerek kamudan toplanan bağışla gerekse sivil müteşebbisler sayesinde gelişmesi kronolojik olarak aktarılmaktadır. Dünyadaki silahlanma yarışının gittikçe hızlandığı yakın tarihte Türklerin hava sanayiinde nasıl bir noktada olduğunu anlatan bu eser, siyaset sahnesinin başat güçleri arasındaki dengelerin değişmesi sonucunda Türkiye Cumhuriyeti'nin hava sanayii teşebbüslerini gerçekleştirirken hangi devletlerden teknoloji transferi yaptığını ve nasıl sanayii ortaklıklarına girdiğine sonrasında ise bu sanayiın ne ölçüde milli bağımsızlığını kazandığına değinir. Eser ortaya konulurken dönemin siyasi zemininden bağımsız bir anlatı sunulmamış iç ve dış politikadaki

* ATASAREN, Milli Savunma Üniversitesi Yüksek Lisans Öğrencisi, Harp Tarihi feyzasekerici@gmail.com

gelişmeler ve bu gelişmelerin Türk havacılığı üzerindeki etkileri ele alınmıştır.

Kitap kısımlandırılırken önemli siyasi dönüşümler gözetilerek kronolojik bir sıra takip edilmiştir. Kitap; Modern Havacılığın Doğuşu ve Havacılık Alanında Önemli Gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu Tarihinde Askeri Havacılık ve Hava Harp Sanayii Alanındaki Teşebbüsler, İstiklal Harbi ve Cumhuriyet'in İlk Döneminde Askeri Havacılık, Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem: 1923-1950 Döneminde Hava Harp Sanayi Alanında Yapılan Çalışmalar, İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türk Hava Harp Sanayiinin Durumu, 1980 Sonrası Türk Hava Harp Sanayii Tarihi olmak üzere altı bölümden müteşekkildir. İlk bölüm olan Modern Havacılığın Doğuşu ve Havacılık Alanında Önemli Gelişmeler kısmında , Avrupa'da havacılığın ordu teşkilatlanmasında nasıl varolduğunu ve Birinci Dünya Savaşı'nda Havacılığın genel durumu hakkında alt başlıklar bulunmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu Tarihinde Askeri Havacılık ve Hava Harp Sanayii Alanındaki Teşebbüsler bölümünde ise alt başlık olarak; Osmanlı'da ilk uçak fabrikası kurmaya yönelik teşebbüsleri ve kurulamamasının nedenleri ve Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşında'ki Osmanlı hava kuvvetleri bulunmaktadır. Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem: 1923-1950 Döneminde Hava Harp Sanayi Alanında Yapılan Çalışmalar bölümünde; Atatürk'ün havacılığa önem vermesinin sebepleri, Atatürk döneminde Türkiye'nin durumu ve yayılmacı güçlere karşı hava gücü oluşturma gerekliliği, 1923-1950 yılları arasında Türk hava harp sanayiinin kurulması için devletin çalışmaları, TOMTAŞ ve Kayseri Tayyare Fabrikası, Türk Hava Kurumu'nun kurulması ve faaliyetleri, Türk Hava Kurumu'nun Etimesgut Uçak Fabrikası, Gazi Uçak Motor Fabrikası, Türkiye'de hava harp sanayiinin kurulması için özel teşebbüs çalışmaları, Vecihi Hürkuş'un çalışmaları, Nuri Demirağ'ın çalışmaları, Mühendis Selahattin Raşit Alan'ın çalışmaları alt başlıkları bulunmaktadır. İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türk Hava Harp Sanayiinin Durumu bölümünde; Türkiye'nin güvenlik endişeleri ve yeni arayışlar karşısında hava harp sanayiinin durumu, Soğuk Savaş döneminin başlaması ve Türkiye açısından önemli gelişmeler, Sovyet tehdidi ve Türkiye'nin yeni arayışlara girmesi, Amerikan yardımı, Truman Doktrini, Marshall Planı ve Türkiye, Amerikan Yardımı'nın Türk harp sanayiine etkileri, jet uçakların envantere girişi, Türkiye'nin NATO'ya girişi ve NATO'nun Türk hava harp sanayiine tesiri, Türkiye'nin savunma politikasında karşılaştığı güçlükler, ve yeni arayışlara girmesi, Kıbrıs sorununun ortaya çıkması ve Başkan Johnson'ın mektubu, 1964-1974 döneminde Türk hava harp sanayii alanında gelişmeler, Amerikan ambargosu (1975-1978) ve Türk hava harp sanayiinin yeniden doğuşu, milli hava harp sanayiine yeniden yöneliş, Türk siyasal hayatında hava harp sanayii, siyasi partilerin programlarında hava harp sanayii, BMM ve Cumhuriyet hükümetlerinin programlarında hava harp sanayii, Türk hava harp sanayiini olumsuz etkileyen gelişmeler alt başlıkları bulunmaktadır. 1980 Sonrası Türk Hava Harp Sanayii bölümünde; hava harp sanayiine yönelik kurum ve kuruluşlar, askeri kurum ve fabrikalar, sivil kurum ve kuruluşlar, TUSAŞ, ASELSAN, ROKETSAN, HAVELSAN,

günümüzde Türk Hava Kurumu, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı gibi alt başlıklar bulunmaktadır.

Müellif, eserin bölümlerini organize ederken kronolojik bir düzen takip etmiştir. Ayrıca siyasi ve askeri olaylara paralel giden bir anlatı sunmuştur. 1980 sonrası dönemde Hava harp sanayii kurumlarını tanıtarak bu kurumların Türk havacılığı konusundaki faaliyetlerini ele almıştır.

Eserde kullanılan kaynaklar, arşiv vesikaları olarak; Genelkurmay Askeri Tarih Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Milli Savunma Bakanlığı Arşivi, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şubesi, Hava Müze Komutanlığı'dır. Yazar, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şubesi'nin resmi arşiv hüviyeti olmadığını belirtmektedir. Resmi yayınlar olarak; Ayın Tarihi, Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, Hükümetler ve Programları, Kavanin Mecmuası, Kanunlar Dergisi, Türkiye'de Marshall Planı, TBMM Tutanak Dergisi, Refah Partisi 1986 Programı, Doğru Yol Partisi 1985 Programı, Doğru Yol Partisi 1988 Programı, Milli Selamet Partisi Programı, M.P. Millet Partisi Programı, Millet Partisi Programı 1994, Milliyetçi Hareket Partisi Parti Programı, Mİlletçi Hareket Partisi 2000 Programı, Anavatan Partisi Programı 1983, Cumhuriyet Halk Fırkası Nizamnamesi ve Programı 1931, Demokrat Parti Tüzük ve Programı 1951 kullanılmıştır. Süreli yayınlardan; Akşam, Cumhuriyet, İktidar, Ulus, Havacılık ve Spor Dergisi, Hava Mecmuası, Hava Kuvvetleri Dergisi kullanılmıştır. Ayrıca araştırma eserlerden bolca faydalanılmıştır. Hava harp sanayii tarihini bütüncül olarak ele almayı hedefleyen eserde amacına uygun bir şekilde kapsamlı literatür taraması yapılmıştır. Zengin bir kaynak kullanımı görülmektedir. Ancak ilk iki bölüm (Modern Havacılığın Doğuşu ve Havacılık Alanında Önemli Gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu Tarihinde Askeri Havacılık ve Hava Harp Sanayii) kaleme alınırken Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nin neredeyse hiç kullanılmamış olması, bu bölümleri eksik bırakmıştır.

Birinci bölümde, havacılıkla ilgili ilk çalışmalardan bahsedilmiş, havayla ilgilenen Türklere değinilmiştir. Osmanlı'da balonun ilk defa görülmesi ve 19. yüzyıla gelindiğinde artık savaşlarda ilkel de olsa hava gücünün kullanılıyor olmasına dikkat çekilmiş bunun örnekleri verilmiştir. Sanayi Devrimi'yle beraber gelişen teknolojinin hava sahasında da makineleşme olarak meydana çıkmasını yani ilk uçakları ele alan eserde Avrupa'da havacılığın ordu teşkilatına dahil edilmesini anlatılır. 1911'de Osmanlı Devleti ve İngiltere, 1912 yılında ise Almanya ve Avusturya'nın askeri teşkilatlanmasında artık uçak mevcuttu. 1914-1918 yılları arasında yaşanan 1. Dünya Savaşı'nda devletlerin uçak üretimleri pilot sayıları gibi bilgiler verilmektedir.

İkinci bölümde ise, hava harp sanayiinin ortaya çıkmasıyla beraber Osmanlı İmparatorluğu'nda askeri havacılık nasıl teşekkül ettiğini anlatır. Osmanlı 1910 yılında Picardie manevralarını gözlemlemek için bir heyeti Fransa'ya göndermiştir. Mustafa Kemal Paşa'nın bu heyette olması ileride Türk

Havacılığı'nın edineceği vizyon bakımından önem teşkil etmektedir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Kurmay Yarbey Süreyya (İlmen)'nin girişimleri ile Osmanlı Devleti hava tatbikatlarına başlanmış, 1911 yılında bir Tayyare Komisyonu kurulmuş, Tayyare Mektebi, Tayyare Bölükleri Teşkilatları oluşturulmuş, 1914 yılında Deniz Uçak Okulu açılmış, hatta uçak fabrikası kurmak konusunda teşebbüslerde bulunulmuştu. Savaş meydanında ilk kez Trablusgarp'ta uçakla karşılaşan Osmanlı, burada İtalyanlara karşı ilk hava savunmasını gerçekleştirmiş oldu. Balkan Savaşları'na gelindiğinde Osmanlı'da hem yeterli miktarda uçak hem de yetişmiş pilot bulunmamaktaydı, dolayısıyla hava gücünden yeterince istifade edilemedi. Birinci Dünya Savaşı çıktığında hava tayyare bölükleri bulunmaktaydı, ancak yine pilot ve uçak yetersizliğinden etkili bir hava gücü varlığı gösterilememiştir.

Üçüncü bölümde, İstiklal Harbi döneminde havacılık incelenmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1920 yılında lağvedildi. Bu dönemde İstiklal Harbi organize edilmiş Milli Mücadele teşkilatlanmıştır. Milli Hükümet uçaklara önem vermiş Yunanlarla girilen çarpışmalar sonucunda elde edilen uçaklar ganimet sayılıp ordunun envanterine girmiştir, yine bu dönemde uçaklar için tamirhane açılmıştır. Kuvayı Milliye Fransa, İtalya, Almanya gibi ülkelere uçak siparişinde bulunmuştur. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde Birinci Dünya Savaşı'ndan ders alınmış, hava gücüne yatırım yapmanın gerekliliği üzerine karara varılmış ve 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurumsallaştırılmıştır.

Dördüncü bölümde, Atatürk'ün havacılığa vermiş olduğu önem kapsamında 1923-1950 yılları arasında hava harp sanayii alanında yapılan çalışmalar anlatılmıştır. Atatürk'ün 1910 yılında bizzat gözlem heyetiyle bulunduğu Picardie Manevraları, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşları ve Çanakkale Cephesi'nde görmüş olduğu uçakların bir savaşta neleri sağlayabileceği hususu vizyonunu şekillendirmesinde etkili olmuştur. Buna göre Türk Hava Kuvvetleri'nin en modern silahlarla ve uçaklarla donatılması için dünyadaki gelişmiş sistemlerin envantere alınması ve bunların askeri fabrikalarda onarım, revizyon ve fabrika seviyesi bakımlarının yapılması, Kayseri'de uçak fabrikasının kurulması, Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması, Türkkuşu'nun kurulması, Türk Sivil Havacılığı'nın (Devlet Hava Yolları) kurulması almış olduğu kararlardandır. Devletin bu hususta yaptığı çalışmaların en başında Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi'nin Alman Junkers firmasının girişimiyle kurulması gelir. Kayseri'de uçak fabrikası açılır. Junkers Türkiye'deki madenlerin işletilmesi hakkını da talep ettiği için Türk hükümeti ile arasında anlaşmazlıklar çıkmıştır. Junkers'in ödeme yapmamasını müteakip, Junkers'in hisseleri Türk Tayyare Cemiyeti tarafından alınmıştır (1931). Kayseri Uçak Fabrikası tamamen Milli Savunma Bakanlığı'na devredilip tekrar bir açılış yapmıştır. Türk Hava Kurumunun kurulması da devlet eliyle yapılan bir hamle olmuştur bu kurumun kuruluş amacı Atatürk tarafından; havacılık sanayiinin temellerini atmak ve geliştirmek, havacılığın askeri,

ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak, askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak, gerekli araç ve gereci hazırlamak, personel yetiştirmek olarak belirlenmiştir. Bu kurumun gelir kaynakları halkın bağışları ve devletin çeşitli ürün ve hizmetlerinden alınan vergiler, bazı madenlerin işletilmelerinin gelirleri, Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirlerinin bağışlanması gibi kalemlerdi. Türk Hava Kurumu'nun Etimesgut Uçak Fabrikası İkinci Dünya Savaşı esnasında 1942 yılında bir atölye durumundayken, bir fabrikaya dönüştürülmüştür. Gazi Uçak Motor Fabrikası da yine devletin hava harp sanayiine yapmış olduğu yatırımlardandır. Sanayii için motorun önemi anlaşılmış ve müstakil bir üretim kompleksi yapılmıştır. Uçakların test sürüşüne çıkabilecekleri rüzgar tünelleri hazırlanmıştır. Türkiye'de hava sanayiinin kurulması için özel teşebbüsün çalışmaları kapsamında ise Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ göze çarpmaktadır. Vecihi Hürkuş, kendi ismini taşıyan Vecihi K-VI uçağını imal etmiştir. Uçak gidebildiği hız bakımından döneminin teknolojisinin ilerisinde bir seviyede olmasına rağmen bu değerlendirilememiştir. Bu uçak Vecihi Bey'in elinden alınmasından sonra ikinci uçağı kendisi imal etmesine rağmen yine de devlet nezdinde bu girişiminin bir karşılığını bulamamıştır. Vecihi Bey ayrıca Türk Sivil Tayyare Mektebi'ni kurmuştur (1932). Nuri Demirağ ise geniş serveti olan bir iş adamıdır. Uçak fabrikası kurulması için adımlar atmış Beşiktaş'ta bir uçak fabrikası kurulmasını sağlamış ve Türk patentli uçaklar üretilmesinin gerekliliğini savunmuştur. Yeşilköy'de bir çiftliği satın alarak Gök Stadyumu adındaki ilk sivil hava meydanını faaliyete geçirmiştir. Kurmuş olduğu Gök Okulu'nda pilot ve uçak onarımı esnasında ihtiyaç duyulacak teknik ekibin yetiştirilmesini sağlamıştır. Yeşilköy'de hava meydanını havaalanı olarak kurumsallaştırılmasının akabinde Nuri Demirağ iflas etmiştir. Üretmiş olduğu uçaklar muayeneden geçememiştir.

Beşinci bölümde, İkinci Dünya Savaşı sonrası Türk hava harp sanayiinin durumu anlatılmaktadır. Harbi takip eden yıllarda bilhassa Avrupa'da görülen ekonomik bunalımlar konusunda Amerika belirli ülkelerin ekonomik kalkınmalarını sağlamak için Marshall yardımı yapmaya karar vermiştir. Yardım alan ülkelere biri de Türkiye idi. Marshall Planı uygulama sahasında Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarını etüt etmek için 1952 yılında Amerikalı uzmanlar Türkiye'ye gelmiştir. Ancak bu durum Türkiye'nin savunma sanayiinin iflası olmuştur. Amerikalı uzmanların tavsiyesiyle Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları 1952'de Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilmiştir. Türkiye'nin NATO'ya girmesiyle beraber hava harp sanayii alanında uzun yıllar yatırım yapılmamıştır. 1940'lı yıllarda Türkiye kendisini Sovyetler Birliği'nin tehdidine karşı korumak için Amerika'dan jet motorlu uçak talebinde bulunmuştur. Türkiye'den pilotlar eğitim almak için Amerika'ya gönderilmiş ve Türkiye'de Jet Üs Komutanlıkları açılmıştır. Türkiye'nin NATO'ya dahil olmasının hava harp sanayii üzerindeki etkileri incelenmiştir. Kıbrıs'ta yaşanan meselelerin akabinde 1975-1978 yılları arasında Türkiye Amerikan Ambargosu'na maruz kalmış hava harp sanayiinde dışa bağlı olmanın olumsuzluklarını bizzat yaşayan Türkiye milli ve bağımsız sanayiinin önemini daha iyi kavramıştır. Kıbrıs Barış Harekati'nin takip eden yıllarda milli hava harp sanayiine

yeniden yöneliş başlamıştır. Bunun sonucu olarak da 1987 yılında F-16 uçakları Ankara-TAI tesislerinde üretilmeye başlanmıştır.

Altıncı Bölümde 1980 sonrası Türk hava harp sanayii incelenmiştir. Harp sanayiine yönelik kurum ve kuruluşların tesisinde askeri kurum ve fabrikalar şunlardır: 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi (1'inci HİBM) Komutanlığı, 2'inci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı, 3'üncü Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı. Sivil kurum ve kuruluşlar TUSAŞ çevresinde Motor Sanayii (TEI), Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.dir. Türk Silahlı Kuvvetleri ve Savunma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, TCDD, Türk Hava Yolları, HAVELSAN, ASELSAN TUSAŞ'ın ulusal müşterileridir. TUSAŞ'ın aynı zamanda uluslararası müşterileri de vardır. Bunun dışında eğitim faaliyetleri ve personel için sertifikalandırma programları da mevcuttur. F-16 üretim programı, Cougar AS-532 Arama Kurtarma (SAR) helikopteri, CN-235 Deniz Gözetleme Uçağı gibi üretimler yine TUSAŞ bünyesinde gerçekleştirmiştir. Ayrıca A400M ulaştırma uçağı üretim programı da TUSAŞ'ın tasarımdan üretme vizyonu ile örtüşmektedir. TUSAŞ dışında Savunma Sanayii Müsteşarlığı, ASELSAN, HAVELSAN, ASPILSAN gibi kuruluşlar da hava sanayiinin gelişmesine destek olmuşlardır. Sürekli değişen ve yenilenen teknolojiyi takip eden savunma sanayii kuruluşları Türkiye Havacılığı'nı diğer devletlerin seviyesine çıkarmak için ar-ge ve projeler üretmeye halen devam etmektedirler. Osman Yalçın bu eseri hazırlarken doktora tezine eklemeler yapmak suretiyle okuyucuyla buluşturmuştur. Türk hava harp tarihiyle alakalı büyük bir boşluğu dolduran bu eserde bütüncül bir yaklaşım sunmasıyla hava gücünün ilk nüvelerinin atılmasından günümüze değin gerçekleşen gelişmeler çeşitli kaynaklar kullanılarak bir araya getirilmiştir. Yazar dönemin politik zeminini de konuya dahil ederek hava harp sanayii hamlelerinin neden başarısız olduğunu açıklamıştır. Meslekten asker olması bakımından sahip olduğu ayrıcalıklarla sivil araştırmacının ulaşamayacağı verilere ulaşip bunu tarihi, politik ve teknik alanların harmanlanmasıyla beraber okuyucuya sunmuştur. Alanında bu tip bütüncül bir çalışma daha evvel yapılmamış olması sebebiyle literatürde önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Ancak ikinci baskısı olmasına rağmen kitapta, ardı ardına gelen bölümlerin sonlarının, bir sonraki bölümün başlarında tekrar aynı şekilde anlatılması gibi düzenlenmeye ihtiyaç duyan bir durum göze çarpmaktadır. Bölümlerin içerisinde birbirini tekrar eden bilgiler ve bazı bölümlerin birbirinden kopuk olması aralara ham yazı dışında başka makalelerin eklendiği ancak yazının bütünüyle entegre edilmediğini hissettirmektedir. Siyasi arka plan ve savunma sanayii kurumları anlatılırken ise hava harp sanayiinden bağımsız olmak üzere yoğun ve ayrıntılı, konunun odak noktasından uzaklaşarak bir anlatı sunulmuştur. Uçakların çalışma prensiplerine göre değişen teknolojilerden bahsedilirken ise bu çalışma prensipleri konuyla alakalı teknik anlamda ön bilgisi olmayan okuyucu için gelişmeler havada kalabilecek düzeyde altı doldurulmamıştır. Sonuç olarak, kitabın bir sonraki baskısı yapılmadan evvel yeniden bir düzenlemeye ihtiyaç duyduğu düşünülmektedir.