

THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950

İsmail Yavuz¹

Sevgili okurlar çeşitli dergi ve kitaplarda daha önceki yazılarımda TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi), Kayseri ve Eskişehir Uçak Fabrikaları ile Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ özel teşebbüsleri hakkında bilgiler sunmuştum [1].

Mühendis ve Makina dergisinin bu Havacılık özel sayısında yakın tarihimizde kurulmuş olan Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası ve bu fabrikada özgün projelerle imal edilen THK-1'den THK-16'ya kadar uçak serilerini işlememin en doğrusu olacağına karar verdim. Bu bilgiler ne yazık ki tarihimiz içerisinde görmezlikten gelinmiş adeta yok sayılmıştır. Bugün birçok kişi 1924 yılında ilk uçağı yaptığımızdan habersiz, hala ilk Türk uçağı yapma derindedir. Oysa Türk Havacılığında 1950 yılına kadar yapılan büyük işler vardır ve bu göz yarıcı bir tarihtir.

THK Etimesgut Uçak Fabrikası, Nuri Demirağ Uçak Fabrikaları ile 1930 ve 1940'lı yıllarda esas olarak Türkiye'de havacılığın başladığı yer ve zamandır diyebiliriz. Çünkü İstanbul Teknik Üniversitesinden mezun olan genç mühendisler ile Yeşilköy ve Kayseri Makinist Mekteplerinde yetişen genç makinistler çalıştıkları Eskişehir ve Kayseri Tayyare Fabrikalarında tecrübeli mühendis ve teknisyen kadrolarını oluşturmuşlardı. Artık kendi öz kaynaklarıyla uçak yapabilir duruma gelmişlerdi.

1 Kasım 1937 tarihinde TBMM'nin açılışında Mustafa Kemal Atatürk, yaptığı konuşmasında bu öngörüsünü açık olarak işaret etmektedir; "...Bu yıl içinde,

denizaltı gemilerini memleketimizde yapmayı başardık. Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve şuurulu alakasıyla, şimdiden başarılı sayılabilir. Bundan sonrası için bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder..." (geliştirilmesi gereklidir) [2].

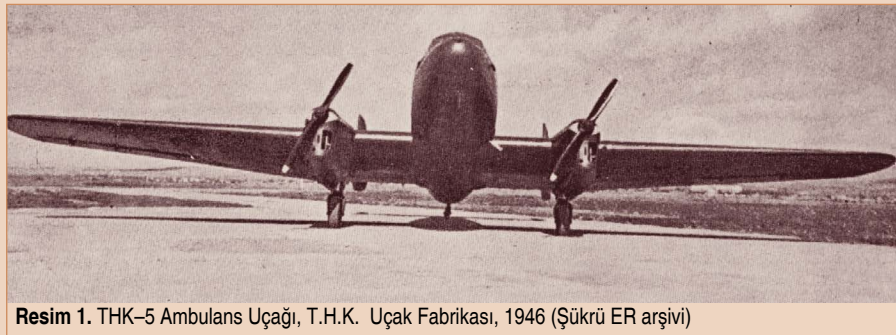
Atatürk, bu yönlendirmeyi yaptığı tarihte Türkiye, 1931 yılında yapılan sanayi planı çerçevesinde ve tam bağımsız bir yapı içerisinde gelişmektedir. 1924 yılında yapılmaya başlayan demiryolları 3500 km'yi aşmış, 1931 yılında kurulan Sümerbank, 1935 yılında Etibank ve Şeker fabrikaları ve 1937 yılında temeli atılan Karabük Demir-Çelik fabrikaları ile sanayide dev hamleler atılmıştır.

İşte 1937 yılı sonunda Atatürk'ün yönlendirmesi artık kendi uçağımızı ve motorunu yapmamız yönündedir. Bu çerçevede planlanan Etimesgut Uçak Fabrikası 1939 yılında, Gazi Uçak Motor Fabrikası 1941 yılında ve 1945 yılında Ankara Rüzgâr tüneli, Başbakan Şükrü Saraçoğlu, Milli Eğitim Bakanı

Hasan Ali Yücel tarafından bir kombine olarak planlanmış ve yapılmaya başlanmıştır. Müthiş bir planlamadır; uçak fabrikası, uçak motor ve tasarım testleri için rüzgâr tüneli, kulağa ne kadar hoş geliyor.

1941 yılında THK Etimesgut Uçak Fabrikası, 1947 yılında THK Gazi Uçak Motor Fabrikası faaliyete geçmiş, 1950'de ise Ankara Rüzgâr Tüneli(ART) tamamlanmıştır. Fakat 1950 yılında THK fabrikaların kapatılması ile Rüzgâr Tüneli uzun yıllar işlevsiz kalmıştır. Aynı yıllar içerisinde kendi uçağımızı yapma alanında bir ilerleme de özel sektörden gelmiştir. Nuri Demirağ, Beşiktaş ve Yeşilköy'de kurduğu fabrikalarda 1936 ile 1942 yılları arasında NuD-36 ve NuD-38 kodu ile iki tip (eğitim ve yolcu-bomba) uçaklarını motor haricinde tamamen yerli olarak yapmıştır.

Bugün yıllar içerisinde unutulmuş olan bu yapıtlardan Ankara Rüzgâr Tüneli elimizde kalan tek kanıttır. ART, kurulduğu 1950 yılında uçak fabrikalarının kapatılması nedeni ile neredeyse 1994 yılına kadar kapalı kalmıştır. 1994-1998



Resim 1. THK-5 Ambulans Uçağı, T.H.K. Uçak Fabrikası, 1946 (Şükrü ER arşivi)



Resim 2. THK Etimesgut Uçak Fabrikası, Etüt Bürosu (AR-GE) 1941-1950 (Şükrü ER arşivi)

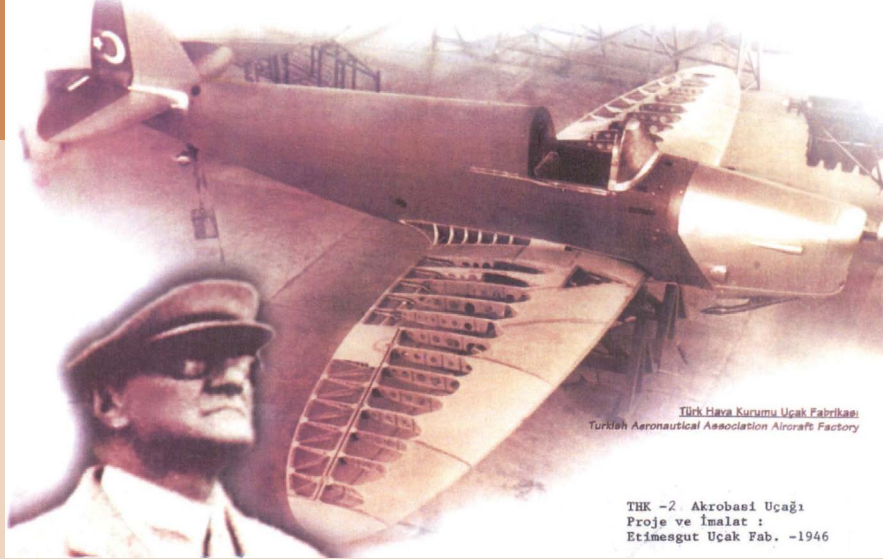


Resim 3. Türk Hava Kurumu, Etimesgut Uçak Fabrikası, Havacılık günü sergisi, 1949 (Şükrü ER arşivi)

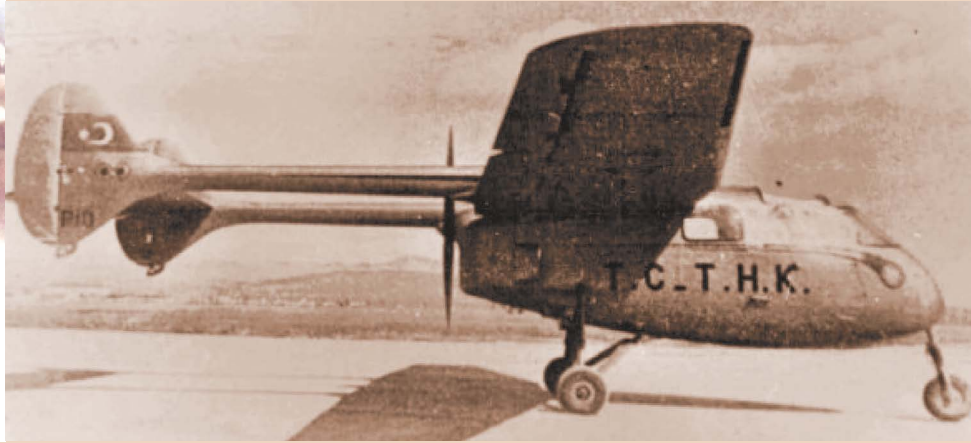
yıllarında yapılan revizyondan sonra, TÜBİTAK-SAGE tarafından başarıyla işletilmektedir. THK Uçak Motor fabrikası 1954'te traktör fabrikasına çevrilmiş olan bugünkü Gazi'de bulunan Türk traktör fabrikasıdır. THK Uçak Fabrikası ise günümüzde sadece terk edilmiş bina halindedir.

1939-1940 yıllarında inşaatı tamamlanan THK Etimesgut Uçak Fabrikası, 14.000 m2 yüzölçümü ve 8 milyon TL değerle kurulmasından sonra, 1942 yılında 113 mühendis, 221 teknisyen ve işçi ile çalışmaktaydı. 1945 yılında toplam 957 kişilik çalışanı bulunmaktaydı [3]. Oluşturulan projelerden; THK-1, THK-3, THK-4, THK-6, THK-7, THK-8, THK-9 ve THK-13 planör, THK-2, THK-5, THK-10, THK-11, THK-12, THK-14, THK-15 Uçak olarak imal edilmiştir. THK-16 jet eğitim uçağı projesi ise, üretilmeden proje bazında kalmıştır. Dizayn ofisi olarak adlandırılan AR-GE bölümünde, 1945 yılında 6 yüksek mühendis, 4 mühendis ve 2 ressamın çalıştığı bilinmektedir. Dizayn

¹ Uçak Mekanik Sistemler Öğretmeni, TUSAŞ-Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.(TAI) - iyavuz@tai.com.tr



Resim 4. THK-2 Uçağı, Etimesgut Uçak Fabrikası 1946 (Şükrü ER arşivi)



Resim 5. THK-11 Uçağı, T.H.K. Etimesgut Uçak Fabrikası, 1947 (Şükrü ER arşivi)



Resim 8. THK-15 "UĞUR" Başlangıç Eğitim Uçağı, 1949 (Şükrü ER arşivi)

ofisinin ilk çalışması olan, 12 kişilik THK-1 ulaştırma planöründen bir adet yapılmıştır.

Fabrikada 1941-1950 Yıllarında Yapılan İşler ve Projeler [4]

Fabrika uçak imalinde aşağıdaki projeler üzerinde çalışmıştır:

Miles Magister Uçağı: Tek motorlu, iki kişilik, okul başlangıç uçağıdır. De Havilland (İngiltere) lisansı ile ve seri olarak 30 adet imal edilmiştir. Hava Kuvvetlerinde ve Türk Kuşunda uzun süre kullanılmıştır.

THK-1 Askeri Taşıt Planörü: 12 kişilik, fabrika tarafından projelendirilmiş ve prototip olarak bir tane imal edilmiştir. Kullanışsız bulunmuştur. Çok büyük olarak imal edildiğinden, çekim yapabilecek kapasitede uçak bulunamadığı için test uçuşu yapılamamıştır.

THK-2 Akrobasi Eğitim Uçağı: Tek kişilik ve tek motorlu olup, 1946 yılında THK-2 tip numarası ile akrobasi eğitim uçağı olarak tasarlanmış ve üç adet prototip olarak imal edilmiştir [4]. 130 BG gücünde, 4 silindirli, Gipsy-Major motoru ile donatılmış olan uçağın azami servis tavanı 4950 m ve azami hızı ise 250 km/saat idi. Tecrübe uçuşunu THK Test pilotu E.Ali Yıldız yapmıştır. Fabrika MKEK'ye devredildikten sonra 1952 yılında MKEK-2 adı altında üretime devam edilmiştir. Toplam olarak 12 adet imal edilmiştir.

THK-3 Tek Kişilik Akrobasi Planörü: Türk Kuşu için çok sayıda imal edilmiştir.

THK-4: Tek kişilik ilköğretim planörüdür.

THK-5 Ambulans Uçağı: İki motorlu hasta taşıma uçağıdır. İki hasta, bir dok-

tor, iki pilot taşıyabilir. 1945 yılında tasarımına başlanan THK-5 Ambulans uçağı, iki adet Gipsy Major motorlu, iki dümenli, yarı monokok ahşap gövdeli, ahşap pervaneli uçak, uçuşa elverişlilik belgesi almıştır. 1950 yılında Danimarka'ya satılan tek uçaktır. Tecrübe uçuşu, THK Test pilotu E.Ali Yıldız ve Y. Müh. Şükrü ER tarafından yapılmıştır. Uzun yıllar THK İnönü kamp Müdürlüğü yapan E.Ali Yıldız, THK'da birçok uçağın test pilotluğunu yapmıştır [5].

Milli Savunma Bakanlığı'ndan sertifika almıştır. Birkaç tane imal edilmiş ve bir tanesi de Danimarka'ya satılmıştır. Sonradan İsveç ve Danimarka yeniden sipariş vermek istemişler fakat fabrika MKEK'ye devredildiğinden ve fabrika kadrosu değiştirildiğinden olumlu cevap verilememiştir.

THK-5A Turizm Uçağı: Altı kişilik

olup, Milli Savunma Bakanlığı'ndan sertifika almıştır. 5 adet imal edilmiştir.

THK-7 İleri Öğretim Planörü: Tek kişilik olup, Türk Kuşu için imal edilmiştir.

THK-9 İki kişilik eğitim planörü olup, Türk Kuşu için imal edilmiştir.

THK-10 Hafif Nakliye Uçağı: Çift motorlu olup, 3 adet imal edilmiştir. Ayrıca değiştirilerek THK-5A tipine çevrilmiştir.

THK-11 Turizm Uçağı: Tek motorlu, üstten kanatlı, burundan tekerlekli ve itici tip pervaneli orijinal bir uçaktır. 4 kişilik turizm uçağı olarak projelendirilmiş ve bir adet imal edilmiştir. Motoru arkada olduğundan, soğutma zorlukları ile karşılaşmıştır.

THK-12 Yolcu Uçağı: On iki kişilik, çift motorlu yolcu uçağıdır. Projeleri tamamlanmış, fakat imalata geçilememiştir.

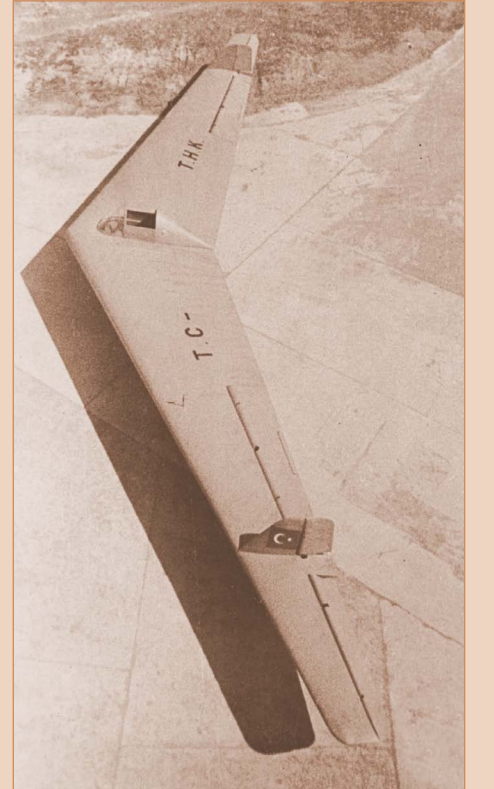
THK-13 Uçan Kanat Planörü: Tek kişilik prototip planör, 1948 yılında THK-13 uçan kanat projesi Y.Müh. Yavuz Kansu tarafından tasarlanmış ve planör olarak imal edilmiş, test uçuşları Pilot Kadri Kavukçu ve Pilot Cemal Uygun tarafından yapılmıştır [6]. Projede başarı sağlanmış fakat test uçuşu için alınan yanlış kararlar neticesinde planör düşmüş ve proje sonlandırılmıştır. Oysa aynı tarihlerde Amerika'da Northrop YB-49 Flying Wing adında aynı proje üzerinde çalışılmış ve başarılı olunamamış proje 1980'li yıllara ertelenmişti. Bugün ABD Hava Kuvvetlerinde bulunan B-2 uçağı aynı projedir. Paris Havacılık Sergisine katıldı ve ilgiyle karşılandı. Sonradan Fransızlar motorlusunu projelendirdiler.

THK-14 İki kişilik, ilköğretim planörüdür. Projeleri yapılmış, fakat imalata geçilememiştir.

THK-15 "Uğur" Eğitim Uçağı: İki kişilik, madeni gövdeli ilk eğitim uçağıdır. Bu uçaktan fazla miktarda imal edilmiştir. Yakın zamanlara kadar da Hava Kuvvetlerimizde kullanılmıştır.

1946'lı yıllarda THK Etimesgut Uçak Fabrikasının en önemli projelerden biri olarak imal edilen, madeni gövdeli eğitim uçağı THK-15 "UĞUR" adı ile Türk Hava Kuvvetlerinde yıllarca kullanılmıştır. Fabrika MKEK'ye devredildikten sonra MKEK-4 kodu ile üretilmiştir. Oldukça iyi bir eğitim uçağıdır. "Uğur" uçakları için alınan 100 adet sipariştten, 60 adedi teslim edilmiş ve 1956'da üretimi durdurulmuştur [7].

THK-16 Jet Motorlu "Mehmetçik" Eğitim Uçağı: İki kişilik, madeni gövdeli ilk eğitim için projelendirilmiş jet uçağı olup, proje safhasında kalmıştır. Bugün çizimlerine dahi ulaşamadığımız THK-16 uçağının çizimlerinin Almanya'ya kaçırıldığı söylenmektedir. Y.Müh. Şükrü Er, THK fabrikasında 1944-50 yıllarında eski bir çalışan olarak üzerinde çalıştığı THK uçaklarının çizimlerine ulaşamadığını kitaplarında yazmış, birkaç sefer de bana anlatmıştır. Belki de birgün THK-16 dâhil tüm uçaklara ait çizimler THK arşivlerinden çıkacaktır. Burada şunu da vurgulamak isterim ki, 20 yılın üzerinde F-16 uçağında çalışan biri olarak; 1950 yılında THK-16 jet uçağının tezgâhtan indirilerek 1987 yılında F-16 uçağının 37 yıl sonra tezgâha binmesi çok ilginç bir benzerliktir. Her halde tarihin kara cilvesidir.



Resim 9. T.H.K. Etimesgut Uçak Fabrikası 1948 THK-13 Uçan Kanat Planörü bitmiş hali 24 Ağustos 1948

1941-50 Yıllarında Etimesgut Uçak Fabrikasında Yapılan Diğer İşler [8]:

DC -3 Douglas askeri taşıt uçaklarından 12 adedi yolcu uçağı haline çevrilmiş ve Devlet Hava Yolları tarafından uzun süre kullanılmıştır.

1947-1949 yılları arasında Fabrikada ayrıca Milli Savunma Bakanlığı için 263 adet ve T.H.K Havacılık Dairesi için 48 adet uçak onarılmış ve revizyondan geçirilmiştir.

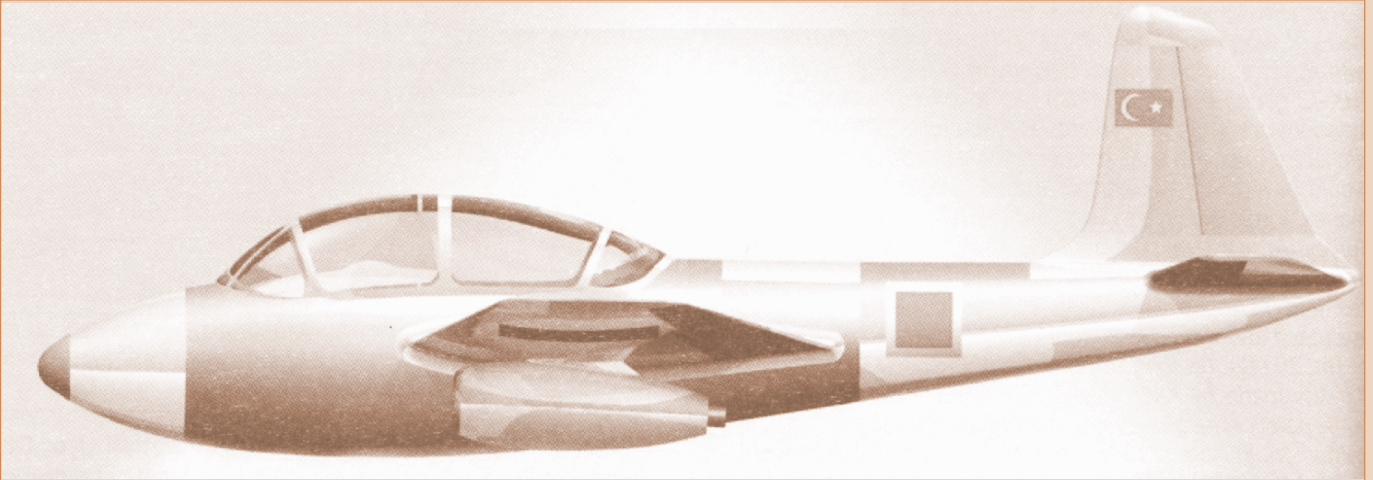
Devlet Havayolları için D.H.-89 ve Do-



Resim 6. THK Etimesgut Uçak Fabrikası, Etüt Bürosu (AR-GE) 1941-1950 (Şükrü ER arşivi)



Resim 7. Türk Hava Kurumu, Etimesgut Uçak Fabrikası, 1939-1950 (Şükrü ER arşivi)



Resim 10. THK-16 "Mehmetçik" Jet Motorlu Eğitim Uçağı, 1950 [12] (Modelleme: Özkan Türkler)

uglas DC-3, Türk Hava Kuvvetleri için de Magister ve Oxford eğitim uçaklarının büyük bakımları yapılmıştır.

Bir Dönem Nasıl Kapanıyor?

Türkiye’de uçak imalinde en çok başarı sağlayan ve direnen Yeşilköy Nuri Demirağ Uçak Fabrikası’ndan sonra, Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motoru Fabrikası da 1951 yılında bir kanunla MKE Kurumuna devredilmişlerdir. Böylece Atatürk’ten sonra Türk Uçak imali birkaç sene içinde tarihe karışmıştır.

Yaptığım görüşmelerde Uçak Yüksek Mühendisi Mehmet Kum, buradaki sebebin devletin kurumunun sipariş verdiği halde üretilen uçakları satın almaması olduğunu, 1942 yılında Nuri Demirağ’ın fabrikalarının kapatılmadığını ve Nuri Demirağ’ın uçak fabrikalarında dünya standartlarında uçak imal edildiği halde iflas ettirildiğini anlatıyordu.

Uçak Yüksek Mühendisi Şükrü Er de 1950 yılında kapatılan THK uçak fabrikaları için aynı şeyi söylemekteydi. *"Aslında fabrikalar kapanmadı. Sipariş alamayan fabrika ne olur. İflas eder. Fabrikalar iflas ettirilmiştir."* Şükrü Er, özellikle 1947 yılından sonra Türkiye’nin, ihtiyacı olan uçakların siparişlerini, THK uçak fabrikası yerli uçak imal ettiği halde yabancı ülkelere verdiğini o tarihte bir fabrika çalışanı olarak kırık kalbinin derinliğinden göz yaşları ile söylemektedir.

Biraz daha derinlere indiğimizde Doğan Avcıoğlu’nun 1968 yılında yazdığı "Türkiye’nin Düzeni" adlı kitabında 1939 yılından sonra Türkiye’nin bağımsızlıkçı politikalarından vazgeçerek nasıl değiştiğini, 1950’den sonra ise

özelleşmelerin başlaması ile yokluklar içinde kurulan fabrikalarımızın yabancılar tarafından nasıl ele geçirilmeye çalışıldığı anlatılmaktadır. Uçak fabrikalarımızın kapanmasında büyük etkisi olan Thornburg raporları bu konuda çok dikkat çekicidir [9]. Max Weston Thornburg tarafından 1948 ve 1950 yıllarında hazırlanan raporlar, esas olarak Türkiye’nin ekonomik durumuna ilişkindir. Birincisi "Türkiye nasıl yükselir?" ikincisi de "Türkiye’nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi" başlığını taşıyan bu raporları sözde Türkiye’nin gelişimi için hazırladığı söylenir [10]. Fakat Thornburg raporuna göre Türkiye uçak, makine, motor projelerini iptal etmeli, bu tür yatırımlara yönelmemelidir. Yerli endüstrinin gerekli olmadığı, ihtiyaç duyulan makine, uçak, dizel motor gibi araçların Avrupa ve Amerika’dan satın alınabileceği yazmaktaydı. Daha da ilerisi *"Türkiye, basit tarım araçları imali ile yetinmeli, bunların bile bir kısmı montajdan öteye gitmemelidir."* denmekteydi [11].

Ne var ki, 1945 yılında İkinci Dünya Savaşı’ndan galip çıkan Rusya, Kars bölgesinden toprak ile Boğazların kontrolünü istemiştir. Bunun üzerine önce İngiltere sonra da Amerika’dan yardım istenmiş ve Türkiye kendi eliyle Thornburg raporunu uygulamaya koymuştur. Ancak bu gerçekleri bugün baktığımızda görebilmekteyiz. İşte neden yerli otomobilimiz ve yerli uçağımızın olmadığının cevabı da burada yatmaktadır.

Aslında Mustafa Kemal, 6 Mart 1922’de Birinci T.B.M.M’deki konuşmasında bu durumu net bir biçimde açıklamıştı. *"Artık vaziyeti düzeltmek için mutlaka Avrupa’dan nasihat almak, bütün işle-*

ri Avrupa’nın emellerine göre yapmak, bütün dersleri Avrupa’dan almak gibi bir takım zihniyetler belirdi. Hâlbuki hangi istiklal vardır ki, ecnebilerin nasihatleri ile ecnebilerin planlarıyla yükselebilirsin? Tarih böyle bir hadiseyi kaydetmemiştir!"

Bugün içinde bulunduğumuz uçak sanayimizde özgün projelerle kendi uçaklarımızı yapmamızın gerekliliği açıkça ortadadır. Sahip çıkarak çok çalışmak zorunluluğumuz vardır.

KAYNAKÇA

1. TAI’nin Sesi Dergisi Sayı 88’den 93’e, TMMOB Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri – 5, TÜBİTAK Bilim Teknik Dergisi Eylül - 2012
2. Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997, s.421
3. Er, Ş. 1978. Teşebbüs Hürriyeti, MESS Yayınları, Ankara, s.45, 47
4. Er, Ş. 1972. Mühendis ve Makina / cilt 6, sayı 185, Ağustos, s.291
5. Adıgüzel, B. 2004. Gökteki Venüs THK Basımevi, Ankara, s.99,s.114
6. Kılıç, M. 2009. Uçan Kanat, THK Basımevi, Ankara, s.5
7. HvKK Uçak Albümü, Hava Basımevi, Etimesgut - Ankara, 2009, s.122
8. Er, Ş. 1978. Teşebbüs Hürriyeti, MESS yayınları, Ankara, s.48
9. Yetkin, Ç. 2009. Karşı Devrim, Y.A.R. Müdafaa-i Hukuk Yayınları, Antalya, s.386
10. Avaroğlu, N. 2008. Marshall planı, Amerikan Dış Kredileri, Ankara, s.7
11. Avcıoğlu, D. 1968. Türkiye’nin Düzeni, Bilgi Yayınevi, Ankara, s.271
12. Deniz, T. 2004. Türk Uçak Üretimi, Ertem Matbaa, İstanbul, s.48