

T. C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE
YEŞİLKÖY HAVAALANI
(1912-1985)

Yüksek Lisans

Fatih UĞUR

ANKARA

2021

T. C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
Yüksek Lisans Programı

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE
YEŞİLKÖY HAVAALANI
(1912-1985)

Hazırlayan
Fatih UĞUR

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Necdet AYSAL

ANKARA

2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE
YEŞİLKÖY HAVAALANI (1912-1985)

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Necdet Aysal

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmza

Prof. Dr. Mesut ÇAPA (Başkan)

.....

Doç. Dr. Necdet AYSAL (Danışman)

.....

Doç. Dr. Efdal AS (Üye)

.....

Tez Sınavı Tarihi 05/07/2021

Prof. Dr. Temuçin Faik ERTAN

Enstitü Müdürü

ÖZET

Türkiye’de askeri ve sivil havacılık tarihi hakkında yapılan araştırmalarda Yeşilköy Tayyare İstasyonu her zaman ele alınan bir konu olmuştur. Ancak yapılan bu çalışmalarda Yeşilköy Tayyare İstasyonu’nun genellikle askeri yönü ele alınmıştır. Bu nedenle bu tez çalışmasında Yeşilköy Tayyare Mektebi ile başlayarak askeri boyuttan sivil bir boyuta yani Yeşilköy Havaalanı’na dönüşümü ve Türk havacılık tarihinde günümüze kadar oynadığı rol ele alınmıştır. Birinci bölümde Osmanlı Devleti’nde başlayan havacılık faaliyetlerinden, Yeşilköy Tayyare Mektebi’nin kuruluş sürecinden bahsedilmiştir. Devamında Yeşilköy Tayyare Mektebi’nin savaşlarda ordu teşkilatı için askeri bir merkez haline gelmesi ve savaş sonrası dönemde Yeşilköy Havaalanı’nın kuruluş süreci ele alınmıştır. Tezin ikinci bölümünde Türkiye Cumhuriyeti’nin de taraf olduğu uluslararası hava hukuku antlaşmaları kapsamında oluşturulan standartların neler olduğu ve bu standartlar ile birlikte Yeşilköy Havaalanı’nın uluslararası bir boyut kazanması kapsamında yaşanan dönüşümler bu bölümün içeriğini oluşturmuştur. Tezin üçüncü bölümünde ise gelişen jet motor teknolojisinin uluslararası hava yolcu trafiğine etkilerinin yanı sıra bölgesel sorunlar ve Avrupa’ya işçi göçü ile birlikte Yeşilköy Havaalanı’nın bölgesel hava trafiğinin önemli merkezlerinden biri haline gelmesi üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda Yeşilköy Havaalanı’nda artan hava trafiğine yönelik alınan tedbirler kapsamında 1960’dan itibaren pist ve tesislerin revize işlemleri ve 1968’de yapımına başlanan Master Plan dâhilinde Yeşilköy Havaalanı’nın modern bir görünüm kazanma sürecinden bahsedilmiştir. Akabinde Yeşilköy Havaalanı’nın isminin 1985’de Atatürk Havaalanı olarak değişme süreci ve günümüze kadar genel durumuna kısaca değinilmiştir. Nihayet Yeşilköy Havaalanı’nın Türk ve dünya sinema tarihindeki önemi, burada yaşanan kazalar, siyasi olaylar, terör saldırılarına değinilerek popüler kültürdeki yeri ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık, Yeşilköy Havaalanı, Tayyare Mektebi, Master Planı.

ABSTRACT

In researches on the history of military and civil aviation in Turkey, Yeşilköy Aeroplane Station has always been an issue that has been discussed. However, in these studies, the military aspect of Yeşilköy Aeroplane Station is generally discussed. For this reason, in the thesis, starting with the Yeşilköy Aeroplane School, the transformation from a military dimension to a civilian dimension, the namely Yeşilköy Airport and the role of it has played in Turkish aviation history until today is discussed. In the first chapter, aviation activities that started in the Ottoman Empire and the establishment process of the Yeşilköy Aeroplane School were mentioned. Subsequently, The Yeşilköy Aviation School became a military center for the army in the wars and the establishment process of Yeşilköy Airport was discussed in the post-war period. In the second part of the thesis, what the standards established within scope of international air law agreements to which the Republic of Turkey is a party and the transformation experienced within a scope of these standards and Yeşilköy Airport gaining an international dimension constitute the content of this section. In the third part of thesis, the effects of developing jet engine technology on international air passenger traffic, as well as regional problems and migration of workers to Europe, emphasized that Yeşilköy Airport has become one of the important centers of regional air traffic. In this context, within scope of measures taken for increased air traffic at Yeşilköy Airport, the revised operations of the runways and facilities since 1960 and process of acquiring a modern appearance of Yeşilköy Airport were mentioned within the scope of the Master Plan, which was started in 1968. Subsequently, the process of changing the name Yeşilköy Airport to Atatürk Airport in 1985 and its general situation to date were briefly mentioned. Finally, the importance of Yeşilköy Airport in Turkish and world cinema history, accidents, political events, terrorist attacks were mentioned and its place in popular culture was discussed.

Key words: Civil Aviation, Yeşilköy Airport, Aeroplane School, Master Plan.

ÖNSÖZ

Yeşilköy Tayyare Mektebinde çok sayıda pilot, rasıt, teknisyen ve öğretmen subaylar yetiştirilmiştir. Dolayısıyla bu kurum Türk askeri havacılığında çok önemli bir yere sahiptir. Özellikle Yeşilköy'ün Cumhuriyet sonrası sivil bir havaalanına dönüşmesi ve burada Türk Tayyare Cemiyeti, Devlet Hava Yolları İdaresi gibi çok sayıda sivil havacılık kurumuna yapmış olduğu ev sahipliği Yeşilköy'ün önemini daha da artırmıştır. Yeşilköy Havaalanı'nın önemini artıran bir diğer neden ise burada başlayan sivil havacılık faaliyetlerinin zaman içerisinde yaşanan bazı dönüşümler ile günümüze kadar sürdürülmüş olmasıdır. Dolayısıyla bu çalışmada askeri amaçlarla başlayan Türk havacılığının sivil havacılığa evirilme sürecini Yeşilköy Havaalanı özelinde ele alarak Yeşilköy Havaalanı'nın Türk havacılık tarihindeki önemini ortaya koymaya çalıştık.

Bu tez çalışmasına pek çok kıymetli insanın katkı ve desteği oldu. Bunların başında tezin yazım sürecindeki yol göstericiliği ile danışmanım Doç. Dr. Necdet AYSAL gelmektedir. Özellikle belirtmem gerekir ki danışman hocamın hoşgörüsü olmasaydı, tarih bilimi ile sonradan tanışmış biri olarak bu teze başlamak konusunda yeterli cesareti kendimde bulamazdım. Kendilerine teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca danışman hocamın yanı sıra tez konusunun belirlenmesi sürecinde verdiği tavsiyeler için Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Temuçin Faik ERTAN'a, çalışma esnasında yönlendirmeleri ve değerli eleştirileri için Prof. Dr. Mesut ÇAPA ve Doç. Dr. Efdal AS hocalarıma teşekkürü borç bilirim. Bu zorlu süreç boyunca her zaman yanımda olan ailem ve arkadaşlarıma da ayrıca teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	vi
GİRİŞ	1

I. BÖLÜM

TAYYARE MEKTEBİNDEN HAVAALANINA YEŞİLKÖY

(1910-1940)

1.1. Dünyada Havacılığın Gelişimine Dair	6
1.2. Osmanlı Devletinde Havacılığın Gelişimi (1909-1910)	9
1.3. Yeşilköy’de İlk Havacılık Faaliyetleri	13
1.3.1. Yeşilköy Tayyare Mektebinin Kuruluş Süreci (1911-1912)	13
1.3.2. Savaşlarda Yeşilköy Tayyare Mektebi (1912-1920)	19
1.4. Yeşilköy Havaalanının Kuruluşu ve Sonrası (1920-1940)	24
1.4.1. Yüklenici Şirketlerle Mutabakat ve Alt Yapı Çalışmaları	24
1.4.2. Cumhuriyet Dönemi Türk Havacılığının Ev Sahibi Yeşilköy	31

II. BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVAALANINA DÖNÜŞÜM SÜRECİNDE YEŞİLKÖY

(1940-1953)

2.1. Uluslararası Hava Hukuku Antlaşmaları ve Türkiye (1919-1945)	37
2.1.1. İlk Uluslararası Hava Hukuku Antlaşmaları ve Türkiye (1919-1930)	37
2.1.2. Türkiye’nin 1944 Şikago Konvansiyonuna Taraf Olması (1945)	41
2.2. Uluslararası Yeşilköy Havaalanı Projesi Kapsamında Çalışmalar (1945- 1953)	46
2.2.1. Yüklenici Şirketlerle Mutabakat	46
2.2.2. Kamulaştırma İşlemleri	49
2.2.3. İnşaat Çalışmaları	55

2.3. Uluslararası Yeşilköy Havaalanının Açılışı (1953)	58
--	----

III. BÖLÜM

MODERN HAVACILIKTA YEŞİLKÖY

(1953-1985)

3.1. Dünyada ve Yeşilköy Havaalanında Uçuş Trafiğinin Artışı (1953-1960) ..	61
3.2. Yeşilköy Havaalanı Sistemlerin Revize Edilmesi (1959-1968)	68
3.3. Yeşilköy Havaalanı Master Plan Kapsamında Çalışmalar (1968-1983)	72
3.3.1. Pistin Uzatılması	72
3.3.2. Alt Yapı Çalışmaları	74
3.3.3. Yeni Terminal Binası I. Ünitesi Çalışmaları.....	78
3.3.4. Terminal Binası I. Ünitesinin Hizmete Açılması.....	82
3.3.5. Terminal Binasının Genel Özellikleri	85
3.4. Yeşilköy'den Atatürk Havaalanına Dönüşüm ve Sonrası (1983-1985).....	89
3.5. Popüler Kültürde Yeşilköy Havaalanı (1953-1985)	100
SONUÇ	111
KAYNAKÇA	116
GÖRSELLER.....	131
TABLolar	132
EKLER.....	133
ÖZGEÇMİŞ	144

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı Geçen Eser
a.g.m.	Adı Geçen Makale
a.g.t.	Adı Geçen Tez
AEI	Aero Espresso Italiana S.A
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
ATASE	Genel Kurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Arşivi
BCA	Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
bkz.	Bakınız
BOA	Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı
BOAC	İngiliz Deniz Aşırı Havayolu Şirketi
C.	Cilt
CFRNA	Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne
DHMI	Hava Meydanları İşletmesi
DİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
G.	Gömlek
HATİR	Bayındırlık Bakanlığı Havaalanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği
IATA	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IFALPA	Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu
IGA	İstanbul Grand Airport
ILS	Aletli İniş Sistem
Kt.	Kutu
No.	Numara
REP	Robert Esnault-Pelterie
S.	Sayı
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
T.Ta.C.	Türk Tayyare Cemiyeti
TALPA	Türkiye Havayolu Pilotları Derneği

TAV	Tepe Akfen Vie Yatırım Ortaklığı
THK	Türk Hava Kurumu
THY	Türk Hava Yolları
TİTEA	Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi
VOR	Yüksek Frekanslı Dağılma Sistemi
YİD	Yap-İşlet-Devret



GİRİŞ

20. yüzyılın başında Wright kardeşler ile başlayan modern havacılık faaliyetleri kısa bir zaman içerisinde devletler tarafından büyük önem atfedilen bir alan haline gelmiştir. Dünyada başlayan havacılık faaliyetleri, içinde bulunduğu ekonomik buhran ve siyasal problemlere rağmen elde bulunan imkânlarla rağmen Osmanlı Devleti tarafından da diğer devletlerle eş zamanlı olarak ele alınmaya, havacılık alanında araştırmalar yapılmaya başlanmıştır. Öncelikli olarak uçucu personelin yetişmesi kapsamında Türk havacı subayları yurt dışındaki uçuş okullarında eğitim almaya gönderilmiştir. Eğitimlerini tamamlayan personelin yeteneklerini kaybetmemeleri için İstanbul'da bir tayyare mektebinin açılması kararlaştırılmıştır. Kurulan Yeşilköy Tayyare Mektebinde Türk milletinin yardımseverliği ve havacılığa tutkun devlet adamları sayesinde tayyareci, makinist, öğretmen ve havacılığın farklı alanlarında çok sayıda personel yetiştirilmiştir. Ancak bu tez çalışmasında incelendiği üzere askeri niteliği öne çıkan Yeşilköy'deki havacılık faaliyetleri Cumhuriyetin ilanı sonrası Yeşilköy Havaalanının kurulmasıyla birlikte sivil bir boyut kazanmış ve havaalanında yaşanan dönüşümlerle birlikte Yeşilköy adeta Türk sivil havacılığının merkez üssü olmuştur.

Bizi bu araştırmaya teşvik eden en önemli husus, mevcut çalışmalarda hissedilen bazı yaklaşım ve perspektif biçimleri olmuştur. Zira Yeşilköy Havaalanının Türk havacılığının gelişimindeki rolüne dair tez, kitap, makale gibi çalışmalar yapılmış olmakla birlikte, bunların ekseriyetle askeri havacılığa ve Cumhuriyet döneminde açılan havacılık kurumlarına yoğunlaştığı görülmektedir. Öte yandan Türk sivil havacılığının gelişiminde başat role sahip Yeşilköy Havaalanına dair herhangi bir çalışmaya tarafımızca tesadüf edilmemiştir. Dolayısıyla bu çalışma Yeşilköy Havaalanı'nın Türk askeri havacılığındaki yeri ve önemine dikkat çekerken diğer yandan Cumhuriyet sonrası Türk havacılığının uluslararası sivil havacılık taşımacılığına evrilme sürecini ele almıştır. Bunlara ilaveten bu çalışma Yeşilköy Havaalanı'nın Türk sivil havacılığının küresel havacılığa entegrasyonundaki rolünün ve Türkiye'nin siyasal, ekonomik ve popüler kültürüne etkilerini Yeşilköy Havaalanı özelinde kapsamlı bir şekilde ele alarak bu alandaki boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır.

Bu tez çalışmasında başta Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi ve Osmanlı Arşivi olmak üzere Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi ve Salt Araştırma Fonlarından yararlanılmıştır. Arşiv kaynaklarında Türk havacılığının kuruluş yıllarında yapılan çalışmalar, raporlar, fotoğraflar ve kurumlar arası yazışmalar tespit edilmiştir. Bunların yanı sıra Yeşilköy Tayyare Mektebinin kuruluş süreci ve Yeşilköy'ün Havaalanı olma sürecinde yürütülen çalışmalara dair bilgilere rastlanılmıştır. Yeşilköy Havaalanının dönüşüm sürecinde geçirdiği restorasyon çalışmaları ve Master Planı kapsamında gerçekleştirilen çalışmalar hakkında Salt Araştırma Fonlarında yer alan proje mimarı Hayati Tabanlıoğlu'na ait fotoğraf ve arşiv belgelerinden çalışmada yararlanılmıştır. Arşiv kaynaklarında yer alan Yeşilköy'ün kurulduğu yıllardan 1980'li yıllara kadar geçirdiği dönüşümü gösteren fotoğraf, kurumlar arası yazışmalar ve alınan Bakanlar Kurulu kararları çalışmada kullanılmıştır. Ayrıca dönem gazeteleri ve dergilerinde yapılan incelemeler sonucunda Yeşilköy Havaalanında yaşanan gelişmelerin basın tarafından da yakından takip edildiği anlaşılmıştır. Sinema, sanat, siyaset ve popüler kültürde Yeşilköy'ün önemi gazete ve dergiler aracılığıyla tespit edilmiştir. Bu doğrultuda gazete ve dergilerden elde edilen bilgiler ışığında Yeşilköy Havaalanında gerçekleşen uçak kazaları, yaşanan terör saldırıları, siyasi olaylardan, Yeşilköy'ün ev sahipliği yaptığı insanlardan ve sinema tarihindeki öneminden bahsedilmiştir.

Çalışmada Türk askeri havacılık tarihi hakkında yazılmış Ajun Kurter'e ait **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt I, II, III ve IV** kitapları, Osman Yalçın'a ait **Türk Havacılık Tarihi ve Türk Hava Gücünün Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi** ve Deniz Dağlılar, Ali Osman Yılmaz ve Kubilay Tankurt'a ait **İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi** adlı kitaplardan faydalanılmıştır. Bunlara ek olarak Havacılık Komisyonu hakkında Deniz Kurt ve Erdal Korkmaz tarafından ele alınan **Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu** adlı makaleden elde edilen bilgilere çalışmada yer verilmiştir. Yeşilköy Tayyare Mektebinin kuruluş sürecinden havaalanına dönüşümü esnasında yaşananlar hakkında İsmail Taş, Zeynep Gülten ve Emin Kurt'a ait **Havacılık Tarihinde Yeşilköy** adlı çalışmadan ayrıntılı bir şekilde

yararlanılmıştır. Tayyare Mektebi'nin kurulmasında öncü olan Süreyya İlmen'e ait **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi** adlı eserden detaylı bir şekilde faydalanılmıştır. Cumhuriyet dönemi Türk havacılık tarihi hakkında Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan ve Erdal Korkmaz'a ait **Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık**, İhsan Tayhani'ye ait **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi(1923-1950)** ve **Yılmaz Akdemir tarafından yapılmış Atatürk Dönemi Türk Havacılığı** adlı tez çalışmasından yararlanılmıştır.

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte sivilleşen havacılık faaliyetleri ve bu kapsamda Yeşilköy'de yabancı şirketler aracılığıyla gerçekleştirilen alt yapı çalışmaları hakkında Nedime Tuğba Yusifoğlu'na ait **İstanbul'un İlk Sivil Uluslararası Havalimanı: Fransız Havayolu Cfrna/Cidna Şirketinin Rolü** adlı makale ve Kıvanç Hürtürk, Gökhan, Sarıgöl, Stuart Kline tarafından kaleme alınmış **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909-1967 Pervaneli Uçaklar Devri** adlı eserlerden yararlanılmıştır. Dönem havacılığı hakkında yazılan diğer kitap, makale ve tez çalışmaları ayrıca incelenerek bu tez çalışmasında kullanılmıştır. Çalışmada uluslararası hava hukuk anlaşmaları orijinal metinlere bağlı kalınarak değerlendirilmiş ve Türkiye'nin de taraf olduğu **Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi** ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Burada **Resmi Gazete, Meclis Zabıtları** ve sözleşmenin orijinal metinlerinden yararlanılmıştır. Uluslararası hava hukuk sözleşmelerinin daha kapsamlı bir şekilde kavranabilmesi için bu konuda yazılmış yerli ve yabancı kitaplar incelenmiştir.

1953'te Yeşilköy Havaalanının uluslararası bir statü kazanmasının ardından dünyada ve bölgede yaşanan gelişmeler sonucu artan trafiğinin karşılanması amacıyla Yeşilköy'de yapılan revize işlemleri ve Master Planı hakkında Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği tarafından yazılmış **Yeşilköy Havalimanı Master Planı**, Hayati Tabanlıoğlu'na ait **Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Binası** kitabı ve Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, **Yeşilköy Havalimanı İstanbul-Türkiye İşletme Raporu** detaylı olarak incelenmiştir. Bunlara ilaveten **Bayındırlık Bakanlığı Bülteni** dergisi ve dönem gazete haberlerinden yararlanılmıştır. Türk Hava Kuvvetleri, Türk Hava Kurumu, Devlet Hava Meydanları

İşletmesi, Uluslararası Sivil Havacılık kurumları ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü internet sitelerinde yer alan bilgilerin yanı sıra Türk Havacılık Tarihi hakkında yapılmış belgesel filmler ve havacılık tarihi sempozyumları ayrıntılı olarak ele alınarak gerek Türk havacılığı gerekse Yeşilköy Havaalanı hakkında son derece önemli bilgilere ulaşılmıştır.

Tezin birinci bölümünde dünya havacılığı hakkında genel bilgilere yer verilmiştir. Burada havacılık alanında yapılan ilk çalışmalar ve yapılan denemelerden bahsedilmiş ve sonrasında modern havacılığın gelişim süreci ele alınmıştır. Birinci bölümün ikinci kısmında havacılık faaliyetlerinin Osmanlı Devleti'ndeki gelişim süreci ve bu süreçte yapılan çalışmalar incelenmiştir. Birinci bölümün üçüncü kısmında Yeşilköy Tayyare Mektebinin kuruluş süreci ve bu süreçte yaşananlar ele alınmıştır. Kuruluşunun ardından Yeşilköy Tayyare Mektebinin savaşlarda askeri bir merkez haline gelişinden bahsedilmiştir. Birinci bölümün son kısmında Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Yeşilköy'de sivilleşen havacılık faaliyetleri sonucu Yeşilköy'ün istasyondan bir havaalanına dönüşümü, bu süreçte yabancı şirketler aracılığıyla yapılan alt yapı çalışmaları ve Yeşilköy Havaalanının Cumhuriyetin ilk havacılık faaliyetlerine yaptığı ev sahipliği ele alınmıştır.

Tezin ikinci bölümünde Yeşilköy Havaalanının uluslararası bir havaalanına dönüşüm süreci ele alınmıştır. Bu bağlamda havacılığın gelişmeye başladığı yıllardan itibaren oluşturulan uluslararası havacılık sözleşmeleri orijinal metinleri incelenerek tez çalışmasında yer almıştır. Osmanlı'dan itibaren Türkiye Cumhuriyeti'nin de taraf olduğu uluslararası havacılık anlaşmalardan en önemlisi olan 7 Aralık 1944'de Şikago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ayrıntılı olarak incelenmiştir. Yeşilköy Havaalanında Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi kapsamında yaşanan dönüşümler, bu süreç içerisinde yabancı uzman firmalardan alınan yardımlar ve yapılan çalışmalar bu bölümün konusunu oluşturmuştur. Yeşilköy Havaalanının uluslararası bir statü kazanmasında sözleşmenin önemli rolü ve havaalanının açılışı bu bölümde ele alınarak ortaya konmuştur. Bu bağlamda meclis zabıtları, alınan Bakanlar Kurulu kararları, bu alanda yazılan makaleler ve kitaplar ayrıntılı olarak incelenmiştir. Dönem

basını Yeşilköy Havaalanında yaşanan gelişmeleri yakın takip etmiştir. Bu nedenle bu çalışmada dönem basınında yer alan haberlerden istifade edilmiştir.

Tezin son bölümü olan üçüncü bölümünde ise uçak teknolojisi alanında yaşanan gelişmeler ile doğru orantılı olarak artış gösteren uluslararası hava trafiği ele alınmıştır. Hava trafiğindeki yaşanan artışta teknolojinin payının yanı sıra etkili olan politik ve ekonomik etkenler de incelenmiştir. Bu kapsamda artan hava ve yolcu trafiği sonucu Yeşilköy Havaalanında ortaya çıkan eksiklikler ele alınmış ve bu eksikliklerin giderilmesi amacıyla 1960'lı yılların başından itibaren başlayan Yeşilköy Havaalanı revize çalışmaları ayrıntılı olarak üçüncü bölümde yer almıştır. Devamında 1960 sonrası başlayan revize çalışmalarının 1968'de Master Planı kapsamında birleştirilmesi ve bu proje sürecinde yaşananlar ayrıntılarıyla incelenmiştir. Burada Master Planı kapsamında yapılan pistin uzatılma işlemi, havaalanı alt yapı sistemlerinin yenilenmesi gibi konular ele alınmıştır. Artan yolcu trafiğini karşılayabilmek amacıyla inşa edilen Yeşilköy Havaalanı yeni terminal binası I. ünite çalışmaları fotoğraflarla değerlendirilmiştir. Daha sonrasında yeni terminal binasının açılışı ve hizmete girişi hakkında önemli bilgilere yer verilmiştir. Üçüncü bölümün son kısmında Yeşilköy Havalanının isminin Atatürk Havaalanı olarak değiştirilmesi sürecinde etkili olan dönem siyaseti ve basınının payı değerlendirilmiştir. Yeşilköy Havaalanının isminin Atatürk Havaalanına dönüşmesinin ardından 21. yüzyıl havacılığındaki konumundan bahsedilmiş ve güncel bilgilere çalışmada yer verilmiştir. Çalışmasının en son kısmında Yeşilköy Havaalanı'nın Türk Havacılık tarihindeki önemli yeri vurgulanarak ev sahipliği yaptığı olaylardan bahsedilmiştir. Bu bölümde Yeşilköy'ün Türk ve dünya siyasetindeki önemli isimlere, sporculara, sanatçılara ev sahipliği yaptığı ve Yeşilköy'de yaşanan terör saldırıları yer almıştır.

I. BÖLÜM:

TAYYARE MEKTEBİNDEN HAVAALANINA YEŞİLKÖY (1910-1940)

1.1. Dünyada Havacılığın Gelişimine Dair

İnsanoğlu, kimi zaman merakının peşinde koşmak, kimi zaman da ihtiyaçlarını karşılamak için ilkel aletlerden gelişmiş teknolojik araçlara kadar farklı tasarımları ortak akılla hayata geçirmiştir. Bir bireyin ortaya attığı bir fikir, buluş veya girişim başka bir birey tarafından bir adım öteye taşınmış; aynı amaç uğruna verilen uğraşlar tüm insanlığın faydalanacağı icatların geliştirilmesini sağlamıştır. Havacılık da bu ortak çabanın bir sonucu olarak ortaya çıkan alanlardan biridir. İnsanoğlunun uçmaya karşı duyduğu heyecan zamanla kuşların taklit edilebileceği düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Bu düşünceden hareketle dünyanın muhtelif bölgelerinde insanlar birbirlerinden habersiz uçmanın yollarını araştırmış, hatta bu hayal uğruna hayatlarını bile kaybetmişlerdir. Dünyada havacılığın gelişimine katkı sağlayan toplumlardan biri de şüphesiz Türklerdir.

Havacılık alanında yaptığı çalışmalarla Türk havacılık tarihinde öne çıkan ilk isim İmam İsmail Cevheri'dir. XI. yüzyılda bugün İran sınırlarında yer alan Nişabur şehrinde yaşayan ve döneminin önemli bilim insanlarından olan İsmail Cevheri, havacılık alanındaki ilk çalışmalarını kuşların uçuş prensiplerini ortaya koymak üzere gerçekleştirmiştir. Cevheri çalışmalarından elde ettiği bilgiler ışığında insanların da tıpkı kuşlar gibi uçabileceğine inanmış ve bu doğrultuda kuşların kanatlarına benzer bir mekanizma geliştirmiştir. Cevheri kollarına yerleştirdiği bu mekanizma ile 1002'de Nişabur'da bulunan Ulu Camiden aşağı atlamıştır. Bu uçuş denemesiyle bir süre havada süzölmeyi planlayan Cevheri bunu gerçekleştirememiş ve kuvvetli bir rüzgâr sebebiyle yere çakılarak can vermiştir.¹

¹ Lynn White, Jr. "Eilmer of Malmesbury, an Eleventh Century Aviator: Case Study of Technological Innovation, Its Context and Tradition", **Technology and Culture**, Vol. 2, No. 2, (Spring 1961), pp. 97-111.

İsmail Cevheri'nin gerçekleştirdiği bu deneme başarısızlıkla sonuçlanmasına karşın kendisinden sonra gelen havacılığa meraklı kişilerin çalışmalarına ışık tutmuş ve uçuşmanın yeni yollarının denenmesine öncü olmuştur. Bu denemelerden biri de 1159'da Doğulu Siracettin tarafından gerçekleştirilmiştir. Bizans İmparatorunun düzenlediği bir şenlikte kendi geliştirdiği kanat düzeneği ile bugünkü Sultan Ahmet meydanında yer alan Hipodrum Kulesinden atlayış gerçekleştiren Doğulu Siracettin, gökyüzünde kısa bir süre süzölmeyi başarsa da yere iniş yapamadığı için akıbeti İsmail Cevher gibi olmuştur.²

Zaman geçtikçe bu tarz uçuş denemelerinin sayısı artmıştır. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde bahsettiği bu tarz denemelerden bir diğeri de Hazerfan Ahmet Çelebi'ye aittir. Hazerfan, kendinden öncekiler gibi geliştirdiği kuş kanatlarına benzer bir mekanizma ile uçuş denemesi gerçekleştirmiştir. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde Hazerfan Ahmet Çelebi'nin bu mekanizma ile İstanbul boğazını geçtiği ve Üsküdar bölgesine inerek uçuşunu sonlandırdığı belirtilir.³ Yine aynı dönemde, barut ve roket sistemleri alanında çalışmalar yürüten Lagâri Hasan da bir uçuş denemesi gerçekleştirmiştir. Öte yandan Lagâri Hasan uçmak için diğerklerinden farklı bir yol izlemiş ve bir yerden atlamak yerine barut sistemi ile çalışan roket kullanmıştır. Lagâri Hasan hazırladığı roket sistemine binerek havalanmış ve kanatlar yardımıyla denize inerek uçuşunu sonlandırmıştır.⁴

Farklı zamanlarda gerçekleştirilen bu uçuş denemelerinden çıkarılan dersler sayesinde insanlığın havacılık alanına dair bilgi birikimi artmıştır. Devletlerarası savaşlar, ticaret, sosyal ve kültürel etkenler ise bu bilgi birikiminin yayılmasını daha da kolaylaştırmıştır. Mevcut bilgi birikimini kullanarak ve geliştirerek kendi çalışmalarını yürüten havacılık tutkunları öğrendikleri her yeni bilgiyi alanın ilerlemesine katkıda bulunacak projelere dönüştürmüşlerdir. Sanat, tıp, matematik, astronomi gibi farklı

² Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.I, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1941, s.18.

³ Mustafa Kaçar, "Hazerfen Ahmed Çelebi", **DİA**, C. 17, 1998, s. 297.

⁴ Mustafa Kaçar, Hasan Çelebi, Lagari, **DİA**, cilt. 16, 1997, s. 315-316, Ayrıca bkz. Winter, Frank H. (1992). "Who First Flew in a Rocket?", **Journal of the British Interplanetary Society**, Vol. 45 (July 1992), pp. 275-80.

birçok alanda modern bilimin izlerini taşıyan çalışmaları bulunan Leonardo Da Vinci, havacılığa dair geliştirdiği projelerle alanın ilerlemesine katkıda bulunan önemli isimlerdendir. Da Vinci, kuşların uçuş prensiplerini inceleyerek aynı mantığa dayalı mekanik araçların geliştirilebileceği fikrini ortaya atmış ve bunların ayrıntılı çizimlerini yapmıştır. İşlevselliklerini ortaya koymak üzere günümüzde bile hayata geçirilmeye değer görülen bu çizimler modern havacılığın da yapı taşlarını oluşturmaktadır. Nitekim günümüzde kullanılan uçuş teknolojilerinin önemli bir kısmının bu çizimlerden esinlendiği bilinmektedir.⁵

Kanatlar vasıtasıyla gerçekleştirilen uçuş denemeleri ve bu denemelerden elde edilen bilgiler doğrultusunda günümüz uçaklarının temeli olan uçak tipleri geliştirilmeye başlanmıştır. Kanatla uçuş fikrinin yanı sıra havacılığın gelişimine önemli katkılar sunan bir diğer tasarı ise havadan hafif araçlarla, diğer bir deyişle balonlarla uçuş denemeleri olmuştur. Daha önceleri bu alanda birçok araştırma ve deneme yapılmasına karşın başarıyla sonuçlanan ilk uçuş, 5 Haziran 1783'te Fransız Montgolfier kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Montgolfier kardeşlerin tasarıları benzer çalışmaların önünü açarak havacılığın gelişiminde dönüm noktası olmuştur.⁶ Diğer taraftan makineli tüfeğin mucidi olan İngiliz Maxim Hiram da balonlarla uçuş çalışmalarına eş zamanlı olarak gerçekleştirdiği rüzgâr tüneli denemeleri ile uçak teknolojisinin ilerlemesine önemli bir katkı sunmuştur.⁷ Aynı tarihlerde havacılık teknolojisi alanında çalışma yürüten isimlerden biri de Alman Otto Lilienthal'dır. Lilienthal uzun yıllar süren çalışmaların ardından 1891'de planörü icat ederek çok sayıda uçuş denemesi yapmıştır. Gerçekleştirdiği başarılı denemelerle hafif araçların yanı sıra ağır bir araçla da uçuş yapılabileceğini göstererek uçmaya ilişkin fikirlere yeni bir boyut kazandırmıştır.

⁵ Da Vinci, "Kuşların Uçuşu üzerine Kodeks" adlı eserinde ilgili çizimlerine yer vermiştir. Bkz. Nicholl, Charles, **Leonardo da Vinci: The Flights of the Mind**, England: Penguin, London, 2005.

⁶ Konuya dair kapsamlı bir çalışma için bkz. Charles Gillispie, **The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784: With a Word on the Importance of Ballooning for the Science of Heat and the Art of Building Railroads**, Princeton University Press, Princeton, NJ, 1983.

⁷ Harald Penrose, **British Aviation: The Pioneer Years**, London: Putnam. 1967, pp.22-23.

Dolayısıyla planörün icadı, insanların ilkel yöntemlerle başladıkları uçuş macerasını modern bir zemine taşıyarak yeni araştırmaların temelini atmıştır.⁸

Otto Lilienthal'ın yaptığı planör ile gerçekleştirilen uçuş denemelerinden elde edilmiş en önemli bilgi bir uçağın uzun mesafe yapabilmesi için güçlü bir motora sahip olması gerektiğiydi. Bu bilgi doğrultusunda havacılık alanındaki çalışmalar uçakları havada uzun süre tutabilecek motorların geliştirilmesine odaklanmıştı.⁹ Nitekim 17 Aralık 1903'te Wright kardeşler geliştirdikleri 12 beygirlik motoru planörlerine yerleştirerek motorsuz bir planöre kıyasla daha uzun süre havada kalmayı başarmışlardı. Fakat planörle gerçekleştirilmesi hedeflenen uçuş süresi ve mesafesine hala ulaşamamıştı. Bu nedenle elde ettikleri başarılı netice sonrası çalışmalarına devam eden Wright kardeşler, 1905'te ilk motorlarına nazaran daha kuvvetli olan 25 beygirlik bir motor tasarlamış ve bu motor sistemi ile gerçekleştirdikleri ilk uçuş denemesinde elde ettikleri havada kalma süresini 59 saniyeden 38 dakika gibi bir süreye çıkarmayı başarmışlardı. Gerçekleştirdikleri bu başarılı uçuş denemeleri ile modern havacılığın temellerini de Wright kardeşler atmıştır.¹⁰ Wright kardeşlerin başarılı çalışmalarının duyulmasıyla birlikte birçok ülke havacılık alanındaki araştırma-geliştirme faaliyetlerinde motor teknolojisinin geliştirilmesine öncelik vermiş ve günümüz modern uçak ve havacılık teknolojilerinin temellerini oluşturan çalışmalar hız kazanmıştır.¹¹

1.2. Osmanlı Devletinde Havacılığın Gelişimi (1909-1910)

Havacılık alanındaki başarılı çalışmalar devletleri, uçak teknolojisinin askeri alanlarda kullanılabilirliğini araştırmaya yöneltmiştir. Birçok devlet, ordularında askeri havacılık birliklerine yer vermeye ve bu birliklerin teçhizatının temini ve uçuş

⁸ Wright kardeşler temelde Otto Lilienthal'dan esinlenmişlerdir. Bkz. Crouch, Tom D. *The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright*. New York: W. W. Norton & Company, 1989, pp. 226-228.

⁹ Göksel Keskin, Seyhun Durmuş, Muharrem Karakaya, Atanur Teoman, Melih Cemal Kuşhan, *Motorsuz Uçuş Prensipleri: Planör*, **Mühendis ve Makina Dergisi**, C.60, S. 695 (2019), s.165-177.

¹⁰ Wright kardeşlere pek çok kapsamlı çalışma vardır. Bunlardan bazıları için bkz. John D. Anderson, **Inventing Flight: The Wright Brothers and Their Predecessors**, Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004; Tom D. Crouch, **The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright**, W. W. Norton & Company, New York, 1989.

¹¹ Gökhan Taşkesen, **Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya, 2016, s. 38; Arthur Gordon, **History of Flight**, New York, 1962.

personelinin yetiştirilmesi gibi gerekli hazırlıklar yapmaya başlamıştır. Bu doğrultuda gelişen havacılık teknolojilerini devletler ordularına katabilmek için yapılacak araştırmalara ve üretime kayda değer düzeyde maddi kaynak ayırmışlardır. Özellikle büyük devletlerin eş zamanlı olarak gerçekleştirdikleri bu atılımlar, havacılıkta büyük bir rekabet ortamı oluşmasını beraberinde getirmiştir. Dünyada bu gelişmeler meydana gelirken Osmanlı Devleti de havacılık alanındaki gelişmelerden geri kalmamıştır.¹² Wright kardeşler tarafından ilk başarılı uçuşun gerçekleştiği 1903'ten yaklaşık 6 sene sonra 1909'da Osmanlı Devleti de kendi ordusunda bir havacılık teşkilatı kurmak amacıyla çalışmalara başlamıştır.¹³

1909'da uçak teknolojisi henüz geliştirilme aşamasında olduğu için devletler askeri envanterlerine öncelikli olarak balonları katmaya başlamışlardır. Bu dönemde dünyada balonculuk konusunda ileri bilgi ve teknik güce sahip olan devletlerden birinin Almanya olması ve iki ülke arasında yakın ilişkiler kurulması, Osmanlı devletinin balonculuk alanında Almanya'nın birikim ve deneyimlerinden yararlanmasını sağlamıştır. Bu doğrultuda Harbiye Nezareti, dönemin Almanya Ataşemiliteri Enver Bey'den balonculuk ve havacılık faaliyetleri hakkında Almanya'da bilgi toplanılmasını ve bu konuda rapor hazırlanmasını istemiştir.¹⁴

26 Eylül 1909'da Harbiye Nezareti'nin talebiyle Yüzbaşı Enver Bey tarafından hazırlanan rapor doğrultusunda orduda kullanılmak üzere balonların satın alınması, gerekli diğer teçhizat ve malzemelerin temin edilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.¹⁵ Osmanlı Devleti içinde bulunduğu zor koşullara rağmen havacılık faaliyetlerini diğer büyük devletlerle eş zamanlı olarak yürütme gayretini göstermiştir. Bu dönemde uçak teknolojisi alanında önemli atılımlar gerçekleştiren bir diğer devlet ise Fransa'dır.

¹² Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri için bkz. Arif Emre Gündüz, **Türk Kartallarının Doğuşu Osmanlı'da Havacılığın Kısa Tarihi**, Ketebe Yayınevi, İstanbul, 2018.

¹³ Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı resmi internet sayfası, <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> (Erişim Tarihi: 26.10.2020); 19.yüzyıl Osman havacılığı ve tarihi için bkz. Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, Ankara, TTK Basımevi, 1997

¹⁴ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt I 1910-1914**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009,s.39; “*Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarını*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No:255, (1975), s.3-19.

¹⁵ İsmail Taş, Zeynep Gülten, Emin Kurt, **Havacılık Tarihinde Yeşilköy**, Hava Basımevi, Etimesgut, Ankara, 2010, s.11.

Fransa'nın uçak teknolojisinin gelişmesi ve uçuş personelinin yetişmesi için yürüttüğü çalışmalar sonucunda uçuş eğitimleri alarak Manş Denizi'ni aşan ilk pilot Fransız Louis Bleroit olmuştur.¹⁶ Bunun akabinde ise Kasım 1909'da Fransız pilot Bleroit tarafından İstanbul'da bir uçuş gerçekleştirileceği *Tasvir-i Efkâr* gazetesinde ilan edilmiştir.¹⁷

Fransız pilot Bleroit'in İstanbul'da bir uçuş gerçekleştireceği haberinin ardından yine başka bir Fransız pilot olan Baron de Catter tarafından 2-5 Aralık 1909 tarihleri arasında iki uçuş denemesi gerçekleştirilmiştir.¹⁸ Louis Bleroit tarafından gerçekleştirilmesi planlanan uçuş denemesi ise 11 Aralık 1909'ta gerçekleşmiştir. Ancak uçuş sırasında çıkan ani ve kuvvetli rüzgâr pilotun bir evin çatısına çarparak inmesine neden olmuştur. Bu başarısız denemenin ardından Osmanlı makamları tarafından bu uçuş hakkında bir rapor hazırlanması talep edilmiştir.¹⁹ Nitekim uçuşu izlemekle görevlendirilmiş heyet tarafından hazırlanan raporda öncelikli tayyarenin nasıl bir araç olduğu; gövde, kuyruk, makine gibi bölümlerinin özellikleri ile ilgili bir tanıtım yapılmış ve uçma prensibinden bahsedilmiştir. Devamında ise kazanın nasıl gerçekleştiğiyle ilgili teknik bilgilere yer verilerek kazanın yaşandığı dönemde tayyarelerin henüz gelişim aşamasında olduğu; ancak yakın bir gelecekte bu araçların geliştirilerek daha etkin ve sık kullanılacağı ifade edilmiştir.²⁰

Hazırlanan raporlar ve gerçekleştirilen uçuş denemeleri bütün devletler için yeni olan bir teknolojinin Osmanlı Devleti tarafından da büyük bir ilgi ile karşılandığını ve gelişmelere ayak uydurmak için çeşitli girişimlerde bulunulduğunu göstermektedir. Türk havacılığının gelişiminde özellikle havacılığın gelecekte askeri alanda önemli avantajlar sağlayacağını düşünen ileri görüşlü devlet adamları büyük rol oynadığı bilinmektedir. Bu isimlerden biri Mahmut Şevket Paşa'dır. 28 Aralık 1909'da Osmanlı hükümetinin

¹⁶ C. H. Gibbs-Smith, **A History of Flying**, Batsford, London 1953, p. 259.

¹⁷ Uçuş ilanı hakkında ayrıca Kansu, **a.g.e.**, s.115-116; Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi'ndeki Pilot Bleroit'in uçuş gösterisi bileti için ayrıca bkz. Taş, Gülten, Kurt, **a.g.e.**, s. 11.

¹⁸ Baron de Catter, Mısır'da ilk uçuşu gerçekleiren pilot olarak da bilinir. Bkz. Garry Leiser, "The First Flight Above Egypt: The Great Week of Aviation at Heliopolis, 1910" **Journal of the Royal Asiatic Society**, Vol. 20, No. 3, (2010), pp.267-294.

¹⁹ Cengiz, Tatar, **Türk Havacılık Tarihi 1909-1954 Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı**, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018, s. 8-12.

²⁰ Kurter, **a.g.e.**, s. 40.

istifası üzerine kurulan yeni hükümette Mahmut Şevket Paşa, Harbiye Nazırlığı görevini üstlenmiştir.²¹ Göreve geldiği günden itibaren havacılık alanına dönük girişimlerde bulunan Mahmut Şevket Paşa, Edirne Kalesi'ne balon satın alınabilmesi için çalışmalar başlatmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda balon ve tayyare hakkında bilgi toplanması amacıyla Paris ve Almanya'ya heyet göndermiş ve bu heyet Almanya'dan balon satın almak üzere "Riedinger" firması ile antlaşma sağlamıştır.²²

Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu birçok probleme rağmen havacılık alanında gerçekleşen gelişmeleri yakından takip etmeyi sürdürmüştür. 17 Eylül-21 Ekim 1910'da Fransa'nın kuzeyinde bulunan "Picardie" bölgesinde gerçekleştirilen ve yönlendirilebilen balonlar ile tayyarelerin kullanıldığı bu tatbikata dünyanın birçok ülkesinden devlet adamları ve askeri gözlemciler katılmıştır. Osmanlı Devleti ise Binbaşı Selahattin Bey, Yüzbaşı Ali Fethi (Okyar) ve Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) gibi isimlerin yer aldığı bir heyeti gözlem ve tetkik yapmaları için görevlendirmiştir. Tatbikat Mustafa Kemal'in havacılıkla ilk teması olmuş; gerçekleştirdiği gözlemler havacılığa olan ilgi ve merakını artırmıştır. Tatbikat sonrasında heyet tarafından hazırlanan raporda üzerinde en çok durulan husus, havacılık faaliyetlerinin yakın bir gelecekte dünyanın birçok ülkesinde askeri alanda kullanılacağı; özellikle savaşlarda devletlerin hava güçlerinin etkin görevler alacağı vurgusu olmuştur.²³

Heyetin hava araçlarının savaşlarda kullanılacağına ilişkin öngörüsü kısa bir zaman sonra yaşanan gelişmelerle doğrulanmıştır. Farklı devletlerin gözlemcileri tarafından izlenen tatbikatın ardından bu devletler çok hızlı bir şekilde ordu

²¹ Mahmut Şevket Paşa Dönemi Havacılığı için bkz.; Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s. 28.

²² Mustafa Kaçar, "Mahmut Şevket Paşa (1856-1913)", **DİA**, cilt. 27, 2003, s. 384-386; Ali Fethi Okyar, **Üç Devirde Bir Adam**, Tercüman Yayınları, İstanbul, 1980, s. 125-126.

²³ Osman Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, Birem Şube, İzmir, 2009, s.78; Mustafa Gökhan Erdemli, **Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir**, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2011, s.7; Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", **Akademik Bakış**, S.6, Ankara 2010, s.21; Osman Yalçın, "Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda iki önemli gelişme: Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu", **Turkish Studies**, C.6, S.2, (2011), s. 1033-1062.

envanterlerine hava araçlarını katmak için çalışmalara başlamıştır. Bu gelişmeler sürerken Osmanlı Hariciye Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne gönderilen yazıda komşu ülkelerden Bulgaristan ve Yunanistan'ın da ordularına hava araçlarını katmak için girişimlerde bulundukları bilgisi iletilmiştir. Hava teknolojisinin askeri alana dâhil edilmesine dönük çalışmaların hız kazanmasıyla oluşan rekabet ortamı, Osmanlı Devleti'ni de kısa sürede bir adım atmaya yöneltmiş; böylece hava araçlarının ve yetişmiş personelin ordu bünyesine katılması için gerekli çalışmalara başlanmıştır.²⁴ Bu doğrultuda ilk adım ise Paris ve Berlin Ataşeliklerinden Fransa ve Almanya'nın havacılık çalışmalarına dair tahkikat yapılması yönünde talimat olmuştur. Bu süre zarfında Osmanlı Harbiye Nezareti tarafından bir genelge yayınlanarak her ordudan pilot yetiştirilmesi maksadıyla aday çıkarmaları istenmiştir. Ordular tarafından seçilerek sınava tabii tutulacak adayların yabancı dil bilmeleri ve bazı fiziksel özellikleri sağlamaları gibi şartlar aranmıştır. Diğer yandan Ataşeliklerde görevli personelin yaptığı tahkikat sonucunda Fransız okullarının Alman okullarından daha düşük maliyetle pilot yetiştirdiği, bu sebeple personelin buralarda eğitim görmesinin uygun olduğu belirtilmiştir.²⁵ Akabinde yetiştirilecek pilot adaylarının seçimi, sınav süreci ve havacılık faaliyetlerinin takibi amacıyla Havacılık Komisyonu kurulması kararlaştırılmıştır. Bu komisyon sayesinde Osmanlı ordusunun havacılık faaliyetlerinin düzenli bir şekilde ve tek bir merkezden yönetilmesi amaçlanmıştır.²⁶

1.3. Yeşilköy'de İlk Havacılık Faaliyetleri

1.3.1. Yeşilköy Tayyare Mektebinin Kuruluş Süreci (1911-1912)

1 Haziran 1911'de kurulması kararlaştırılan Havacılık Komisyonu Türk havacılık tarihinin teşkilatlanma sürecinin başlamasını sağladığı gibi Türk Hava Kuvvetleri'nin de

²⁴ Kurter, **a.g.e.**, s.43.

²⁵ Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, “*Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu*”, **Savunma Bilimleri Dergisi**, C.17, S.2, (Kasım 2018), s. 208-251; **ATASE, BHK**, K: 328, D: 23/2319, F: 2-9.

²⁶ Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı resmi internet sayfası, <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> (Erişim Tarihi: 16.11.2020); **ATASE, BHK**, K: 328, D: 2319, F: 2-15.

kuruluş tarihi olarak kabul edilmektedir.²⁷ Bu noktada havacılık komisyonu hakkında önemli bir bilgiyi belirtmek uygun olacaktır. Bugüne kadar yapılan çalışmalarda raporlar, arşiv belgeleri ve kendi kitabı kaynak gösterilerek Kurmay Albay Süreyya (İlmen) Bey'in bu komisyonun başkanı olduğu belirtilmiştir. Ancak güncel bir çalışma, Erkân-ı Harbiye Umumi Dairesi 2. Şubesinde Kurmay Yarbey İsmail Bey'in komisyon başkanı olduğunu ortaya koymaktadır. Zira Avrupa'ya eğitim için gönderilecek subayların ilan edildiği ve havacılık komisyonunun üyelerinin bulunduğu 13 Şubat ve 29 Haziran 1911 tarihli arşiv belgelerinde İsmail Bey'in imzası vardır. Nitekim bahsi geçen belgede Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) Bey'in 92 puan alarak, İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Bey'in ise 91 puan alarak Avrupa'ya pilotluk eğitim almak için gönderilmeye hak kazandıkları belirtilmiştir.²⁸

Öte yandan Kurmay Albay Süreyya Bey, komisyonun kurulduğu tarihlerde yürüttüğü faaliyetleriyle Osmanlı havacılığında gerçekleşen birçok çalışmanın içinde başrolde yer almıştır. Süreyya Bey'in Osmanlı havacılığına en büyük katkılarından biri ise bu tezin konusu olan Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nun kuruluşu sürecindeki çalışmaları olmuştur.²⁹ Havacılık Komisyonu gerçekleştirdiği sınavın ardından pilot adayları Fransa'daki sivil bir tayyare mektebi olan Robert Esnault-Pelterie (REP)'e eğitim almak üzere gönderilmişlerdir. Fransa'ya gönderilen uçuş personelin pilotaj eğitimini aldığı sırada, 29 Eylül 1911'de Osmanlı'ya savaş ilan eden İtalya, tarihte ilk defa uçakları savaş alanında kullanmıştır. Böylece havacılığın savaşlarda kullanılabileceği düşüncesi gerçeğe dönüşmüştür. Osmanlı Devleti ise tayyaresi ve yetiştirilmiş pilotu olmadığı için havacılık teknolojisini Trablusgarp Savaşı'nda

²⁷ Emin Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2018, s. 26.

²⁸ Komisyon başkanın Süreyya İlmen Bey olmadığını yeni arşiv belgeleriyle ortaya koyan çalışma için bkz. Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal, “*Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu*”, **Savunma Bilimleri Dergisi**, C.17, S.2, (Kasım 2018), s. 216; Süreyya İlmen Bey tarafından hazırlanmış rapor ve kitabı için ayrıca bkz. ATASE, BHK, K: 179, D: 92, F: 1-8, 9-15; Süreyya İlmen, **Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947; Avrupa'ya gönderilecek pilotların belirlenmesi ile ilgili bkz. ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-7; Gönderilecek personelin sınav sonuçları ve havacılık komisyonu üyelerinin isimlerinin yer aldığı belge için; ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

²⁹ Deniz Dağlılar, Ali Osman Yılmaz, Kubilay Tankurt, **İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2007, s. 36.

kullanamamıştır. Ancak en kısa sürede tayyare ve yetişmiş personele sahip olunması gerektiği fark edilmiş ve bu yöndeki çalışmalar hızlanmıştır. Avrupa'ya eğitime gönderilen personelin memleketlerine döndüklerinde edindikleri yeteneklerini kaybetmemeleri amacıyla tayyare satın alınması planlanmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu savaş hali ve ekonomik problemlerden dolayı Mahmut Şevket Paşa öncülüğünde başlatılan yardım kampanyasıyla elde edilen gelirler sayesinde Fransa'dan iki adet eğitim tayyaresi satın alınabilmıştır.³⁰

Süreyya Bey, Paris, Viyana ve Berlin Ataşeliklerinden tayyarecilik gelişmeleri hakkında bir rapor hazırlanmasını talep etmiştir. Hazırlanan raporların neticesinde İstanbul'da bir tayyare mektebi açma fikri ortaya çıkmıştır. Bu fikrin temelinde pilotların eğitim masrafları, kaza-kırım tazminatları, yol ve günlük harcamaların Osmanlı hazinesine büyük bir yük olması; yani maddi olanaksızlıklar bulunmaktaydı. Ayrıca bir uçağın bedelinin yaklaşık 1000 lira olması İstanbul'da bir tayyare mektebinin açılmasını gerekli kılmıştır. Böyle bir okulun açılması durumunda yurt dışında aldıkları eğitimden dönen pilotların bu okulda öğretmen olarak görev yapabileceği; böylece hazineye yük olmadan uçuş personelinin yetiştirilebileceği düşünülmüştür. Dahası bu okulun *Osmanlı Tayyare Bölükleri* için bir merkez olması ve pilot, makinist ve teknisyen gibi personelin yetiştirilmesi planlanmıştır.³¹

Harbiye Nezareti tarafından gerekli incelemelerin yapılmasının ardından 5 Mart 1912'de tayyare mektebi açılması konusunda mutabakata varılmıştır. Ayrıca bu okulunun açılış işlemlerinin icrası için bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır. Süreyya Bey başkanlığında kurulan bu ikinci komisyon, tayyare mektebinin açılışı için vakit kaybetmeden gerekli hazırlıklara başlamıştır.³² Öncelikle uçuş personelinin gönderildiği REP tayyare mektebiyle temas sağlanmış, ardından okulun müdürü Simone Bey İstanbul'a gelerek burada Havacılık Komisyonu ile bir sözleşme imzalamıştır. Sözleşmede açılacak tayyare mektebinin ihtiyacı olan on pilot ve on beş makinistin

³⁰ Gülten, **a.g.e**, s. 17-20; Kansu ve diğerleri, **a.g.e**, s.124.

³¹ Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı resmi internet sitesi, <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> (Erişim Tarihi: 16.11.2020)

³² Zeynep Gülten, "Havacılık Tarihinde Yeşilköy", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s. 74-78.

ücretsiz olarak eğitilmesi ve Fransa'dan bir mühendisin gönderilmesi konusunda antlaşmaya varılmıştır. Ayrıca okulun üç ay gibi bir süre içinde kurulması ve ardından Türk subaylara teslim edilmesi taahhüt edilmiştir.³³

Gerekli antlaşmaların yapılmasının ardından yeni gündem, kurulacak hava istasyonunun yerinin belirlenmesi olmuştur. Yapılan araştırmalar sonucunda tayyare okulu ve istasyonunun kurulacağı bölgenin düz bir alana sahip olması, boyutlarının ise dört-beş dönüm civarında olması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca uçakların güvenli iniş kalkış yapabilmeleri için yeterli uzunlukta bir piste ihtiyaç duyulduğu ve istasyon kurulurken bölgede esen rüzgâr yönünün hayati bir öneme sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda istasyonun kurulacağı alan rüzgâr yönü dikkate alınarak seçilmiştir. Tüm bunların yanında kalkış ve iniş yapacak uçakların herhangi bir engelle karşılaşmaması için bölgenin açık bir arazi olması ve etrafında uçuşu engelleyecek veya kaza-kırma sebep olabilecek dağ gibi engellerin, yani mânîa bulunmaması gerektiği bilgisi önemle vurgulanmıştır.³⁴

İstasyon kurmaya uygun özellikte bir arazinin belirlenmesi için Süreyya Bey gerekli çalışmaları yürütürken Mahmut Şevket Paşa istasyonun İstanbul'un Anadolu yakasında kurulmasını talep etmiştir. Ancak Anadolu yakasında bahsi geçen özelliklere sahip bir arazi bulunamamıştır. Diğer taraftan İstanbul'un Avrupa yakasında belirlenen şartlara uygun Dudullu ve Safraköy gibi bazı bölgeler tespit edilmiştir. Ancak geniş düzlükleri ve etrafında uçuşu engelleyecek herhangi bir mânîa bulunmaması, Ayestefanos (Yeşilköy) bölgesinin kuzeyinde yer alan Safraköy'ün arazi seçiminde öne çıkmasını sağlamıştır. Bölgedeki rüzgâr yönü ise pistin yönünün tespit edilmesinde belirleyici olmuştur. Bu bölgenin kurulacak tayyare okulu için seçilmesinde etkili olan stratejik nedenlerden biri de, bölgede yer alan ve İstanbul-Edirne arasındaki ulaşımı sağlayan tren yoludur. Nitekim okulun yakınında bir tren yolunun olmasının, gerekli personelin ve teçhizatın nakliyesindeki sağlayacağı kolaylık göz önüne alınarak yer

³³ Yalçın, Osman, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.12-13.

³⁴ Havacılık literatüründe bu tarz uçuşu engelleyici etkenleri tanımlayan “mânîa” kavramı için bkz. SHGM resmi internet sitesi, <http://web.shgm.gov.tr/tr/havaalanlari> (Erişim Tarihi: 16.11.2020).

seçimi konusunda verilecek kararda etkili olmuştur.³⁵ Tüm bu değerlendirmelerin ardından Süreyya Bey seçilen arazinin sahibi olan Sabuncuzade ailesiyle bir görüşme gerçekleştirmiş ve okulun burada kurulması için gerekli izinleri almıştır.³⁶ Akabinde REP tayyare mektebi ve havacılık komisyonu arasında görüşmeler gerçekleştirilerek inşaat planı ve ayrıntıları belirlenmiş ve hazırlanan plan ve projeler 18 Mart 1912’de Harbiye Nezareti’ne sunulmuştur. Böylece tayyare mektebinin inşaat çalışmaları başlamıştır.



Görsel 1. Yeşilköy Tayyare İstasyonu 1912³⁷

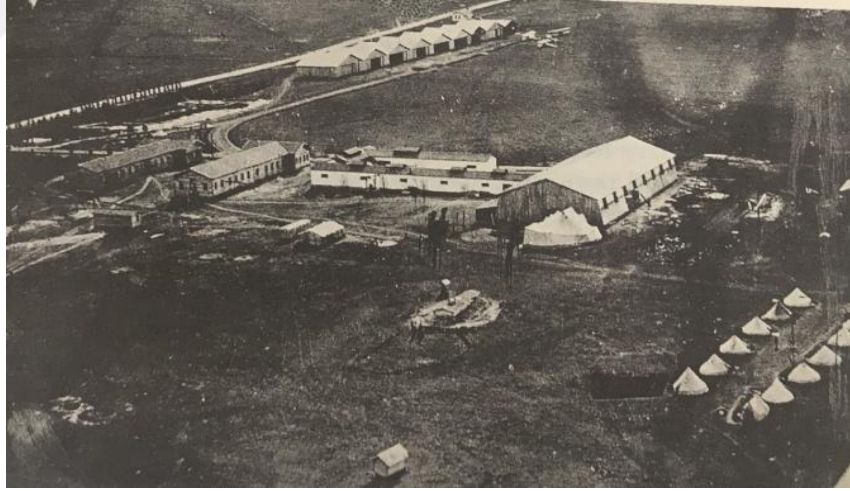
Tayyare Mektebi’nin yanı sıra aynı bölgede onarım ve bakım istasyonları için tesisler inşa edilmesi ve bu tesislerde diğer tayyare bakım bölükleri, teknisyen, makinist gibi teknik personel yetiştirebilecek bir kapasiteye ulaşılması hedeflenmiştir. İnşaatın devam ettiği süreçte REP tayyare mektebi ile yapılan antlaşma gereği gönderilecek olan uçaklardan birinin Padişahın tahta çıkış töreninde gösteri uçuşu yapması planlanmış ve bu sebeple fabrikadan bir uçağın ivedilikle gönderilmesi istenmiştir. Fransa’dan sipariş edilmiş 2 adet Deperdussin uçağı 20 Nisan 1912’de Fransa’daki uçuş eğitimlerini tamamlayan Mehmet Fesa ve Yusuf Kenan Beylere İstanbul’da teslim edilmiştir. Teslim

³⁵ Gülten, a.g.e, s. 18-19.

³⁶ Süreyya İlmen, **Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947, s. 22.

³⁷ Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, **Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarih Şube Müdürlüğü, Ankara, 2020, s. 28.

alınan uçaklar Tayyare Mektebi'nin henüz yapım aşamasında olması dolayısıyla sandıklarda muhafaza edilmiş ve 27 Nisan'da gerçekleşecek törene yetiştirilmesi amacıyla montaj işlemlerine başlanmıştır. Montaj işlemleri tamamlanan uçak ile törenden bir gün önce bir uçuş yapılması planlanmıştır. Uçuştan önce Mahmut Şevket Paşa ve beraberinde Havacılık Komisyonu üyeleri Yeşilköy Tayyare Mektebi'ni gezmişlerdir. Planlanan uçuşu ise montajı tamamlanan uçak ile pilot Gordon Bell gerçekleştirmiştir. Yanı sıra ilk Türk pilot unvanına sahip olan Fesa (Evrensev) Bey de 26 Nisan'da tek kişilik eğitim tayyaresiyle bir uçuş provası yapmıştır.³⁸ Türk bir pilot tarafından gerçekleşen bu uçuş ile 26 Nisan Türk havacılığı için önemli bir tarih haline gelmiştir. 2013 yılında Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu (IFALPA) tarafından düzenlenen kongre'de Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) tarafından 26 Nisan gününün dünya pilotlar günü olarak kutlanması teklif edilmiş ve bu teklif kabul görmüştür.³⁹



Görsel 2. Yeşilköy Tayyare Mektebi Hava Fotoğrafı⁴⁰

27 Nisan 1912'de padişahın tahta çıkış töreninde pilot Gordon Bell tarafından REP uçağı ile komisyon üyeleri, devlet yetkilileri ve ahalinin önünde bir uçuş gerçekleştirilmiştir. İzleyicilerin havacılığa olan ilgi ve meraklarını artıran bu uçuşun

³⁸ Dağlılar, Yılmaz, Tankurt, **a.g.e.**, s. 39.

³⁹ Kurter, **a.g.e.**, s. 83; Gülten, **a.g.e.**, s. 20; Dünya Pilotlar günü hakkında bkz. TALPA resmi internet sitesi, www.talpa.org (Erişim Tarihi: 25.10.2020)

⁴⁰ Avni Okar, **Türkiye'de Tayyarecilik, 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2010.

ardından Mahmut Şevket Paşa tayyare mektebi için gerekli bilgilerin ve teçhizatın temini için Süreyya Bey ve Binbaşı Mehmet Ali Bey'i Avrupa'ya göndermiştir. Heyet Almanya, İngiltere ve Fransa'daki araştırma gezileriyle elde ettikleri tecrübeyle Tayyare Mektebi için gerekli bütün teçhizatın sağlanmasına yönelik çalışmalara başlamıştır.⁴¹ Nihayetinde teknik personel ve teçhizat ihtiyacı karşılanmasıyla 3 Temmuz 1912'de Türk Havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olan Yeşilköy Tayyare Mektebi açılmıştır.⁴²

1.3.2. Savaşlarda Yeşilköy Tayyare Mektebi (1912-1920)

Osmanlı Devleti, havacılık teşkilatının faaliyetlerinin yürütülmesinde büyük bir görev üstlenecek olan Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin açılışı ile havacılıkta dışa bağımlılığı kısmen de olsa azaltmıştır. Ancak Yeşilköy tayyare mektebinin açıldığı dönemde Osmanlı Devleti ile İtalya arasındaki savaş devam etmesine karşın bu savaşta mevcut teknolojinin kullanılması mümkün olmamış; Mahmut Şevket Paşa ellerindeki uçakları Trablusgarp'a göndermek istese de bu istek gerçekleştirilememiştir. Diğer taraftan İtalyanlar bu savaşta hava gücünün keşif ve saldırı amacıyla etkin olarak kullanılabileceğini tüm dünyaya göstermiştir. İtalyanlar 22 Ekim 1911'de Trablusgarp'ta bulunan Aziziye bölgesinde bir keşif uçuşu gerçekleştirmiş ve bu uçuştan elde ettikleri verilerle belirledikleri bölgelere bomba atışı düzenlemişlerdir. Ayrıca uçaklarını keşif ve saldırının yanı sıra önceden hazırlanmış propaganda bildirilerini dağıtmakta kullanarak Osmanlı Devleti'ne karşı psikolojik bir harekât da yürütmüşlerdir. Tüm bunlara karşılık Osmanlı Devleti ise yerden açtığı ateşle bir İtalyan uçağını düşürebilmiştir.⁴³

İtalyanların uçakları Trablusgarp savaşında kullanmasıyla devletlerin hava teşkilatlanması ivme kazanmış; bu bağlamda Osmanlı Devleti de teşkilatlanma sürecini hızlandırarak envanterindeki uçak sayısını artırmıştır. Nitekim Balkan Savaşları döneminde orduya ait 14 uçağı bulunan Osmanlı Devleti bütün uçaklarını Yeşilköy

⁴¹ Gülten, a.g.e, s. 21.

⁴² Orhan Aydar, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s. 11-13; İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)**, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2001, s. 158-159.

⁴³ Robin Higham, **Hava Gücü (Özlü Bir Tarih)**, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1983, s.22; Osman Yalçın, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", **Gazi Akademik Bakış**, C.9, S.17, (Kış 2015), s. 235.

Tayyare Mektebi'nde konuşlandırarak burada muhafaza etmiştir. Yeşilköy Tayyare Mektebinde bulunan uçaklar Deperdessin, Bleriot, REP, Bristol, Harlan firmalarına ait Fransa, İngiltere ve Almanya menşeli, iki veya tek kişilik uçaklardı.⁴⁴

Balkan Savaşları öncesinde gerçekleşen kabine değişikliği havacılık faaliyetlerinin savaş dönemindeki ilerleyişini sekteye uğratmıştı⁴⁵. Buna göre Mahmut Şevket Paşa'nın yerine Harbiye Nazırlığına havacılığa ilgisi olmayan Nazım Paşa getirilmiştir. Bunun yanı sıra havacılık faaliyetleriyle ilgili birçok çalışmada bulunan Süreyya Bey de görevinden alınarak Genel Karargâh İkinci Şubesi'nde görevlendirilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetlerinin gelişiminde büyük roller oynayan Mahmut Şevket Paşa ve Süreyya Bey'in Balkan Savaşları gibi kritik bir dönemin öncesinde görevlerinden alınmaları büyük sorunlara yol açmıştır.⁴⁶

Yeşilköy Tayyare Mektebi inşaat çalışmalarının aksaması bu sorunların başında gelmektedir. Yeşilköy Tayyare Mektebi, bu dönemde sadece 2 adet hangar inşa edilebildiği için pilotluk eğitimi çadırlarda icra edilmiştir. Uçuş eğitimini almış olan Fesa Bey'in yanı sıra Yeşilköy Tayyare Mektebinde eğitimini tamamlayanlar arasında Yüzbaşı Refik, Kolağası Cemal, Yüzbaşı Salim, Yüzbaşı Fevzi, Teğmen Nuri gibi isimler yer almıştır. Öte yandan İngiltere'de Bristol okulunda eğitim gören pilot adayları eğitimlerini tamamlayamadan Yeşilköy Tayyare Mektebine gelmişlerdir. Dolayısıyla Balkan Savaşları döneminde eğitimlerini tamamlamış ve yeterli uçuş saatine ulaşmış yetişmiş pilot sayısı oldukça azdı. Mevcut ihtiyaç ise savaş döneminde yabancı devletlerden pilot kiralama yolu ile giderilmeye çalışılmıştır. Balkan Savaşlarının ilk safhasında Bulgaristan'ın gerçekleştirdiği hava keşifleri ve elde ettiği bilgiler doğrultusunda yaptığı saldırılar karşısında Osmanlı Devleti Çatalca bölgesine çekilmek zorunda kalmıştır. Bulgar hava gücü Balkan Savaşları sürecinde Osmanlı devletine karşı etkili bir şekilde kullanılmış; tıpkı Trablusgarp savaşında İtalya'nın yaptığı gibi

⁴⁴ Kansu Yavuz, Sermet Şenöz ve Yılmaz Öztuna. **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006, s. 129.

⁴⁵ Ökkeş Kürşat Karacagil, "Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.123.

⁴⁶ İlmen, **a.g.e.**, s.104-108.

Bulgaristan da uçaklarıyla propaganda bildirileri dağıtmıştır. Nitekim Bulgar saldırılarının etkinliği, 3 Aralık 1912’de ateşkesle sonuçlanmıştır.⁴⁷

Ateşkes sürecinde 23 Ocak 1913’de hükümete yapılan darbe sırasında Nazım Paşa öldürülmüş ve yerine Harbiye Nazırlığına yeniden Mahmut Şevket Paşa getirilmiştir.⁴⁸ Mahmut Şevket Paşa’nın göreve gelmesiyle birlikte havacılık alanında çalışmalar yürüten Süreyya Bey de tekrar eski görevine getirilmiş ve böylece havacılık alanında yapılan çalışmalar yeniden hız kazanmıştır. Görevine dönen Süreyya Bey Yeşilköy Tayyare Mektebi’nde çalışmalara başlayarak az sayıdaki hava personelinin teşvik edilmesi amacıyla pilotlarla ve teknik personelle yakından ilgilenmiştir. Ayrıca 25 Şubat 1913’de bir rapor hazırlayarak hem Yeşilköy Tayyare Mektebinin hem de havacılık alanında görev alan personelin her türlü ihtiyaçlarının karşılanması ve bu alana verilen önemin artması gerektiğini vurgulamıştır. Ancak raporun gönderilmesinin üzerinden henüz bir gün geçmişken Süreyya Bey görev yeri yeniden değiştirilmiştir.⁴⁹

Süreyya Bey’in görevden alınması havacılığın gelişiminde önemli roller üstlenen isimlerin, havacılık alanında bilgisiz muhtelif memurlar tarafından bazı engellemelere maruz kalmasına neden olmuştur. Ancak Balkan Savaşlarının ikinci safhasında keşif uçuşları artırılmış ve yapılan bu keşif uçuşlarına dair düzenli raporlar hazırlanmıştır. Ayrıca Yeşilköy Tayyare Mektebinin ihtiyaçlarının karşılanması, arızalı ve savaş sırasında zarar görmüş uçakların tamir edilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Her ne kadar Osmanlı Devleti Balkan Savaşlarının ilk safhasında hava gücünü kullanma şansı bulamamış olsa da, savaşın ikinci safhasında elde kalan uçaklarla sınırlı düzeyde hava gücünün kullanılması mümkün olmuştur.⁵⁰

Balkan Savaşları sırasında uçma fırsatı bulan pilotlar sayesinde deneyimli pilot sayısı az da olsa artış göstermiştir. Bütün bunların yanı sıra savaş sonrasında zarar görmüş uçakların tamir edilmesine dönük çalışmalar devam ettirilmiş; hem uçakların

⁴⁷ Kurter, **a.g.e**, s.113; Richard C. Hall, **Balkan Savaşları 1912-1913 I. Dünya Savaşı’nın Provası**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003,s.91.

⁴⁸ İlmen, **a.g.e**, s.110; Cevdet Küçük, “*Babıali Baskını*”, **DİA**, C. 4, 1991, s. 389-390.

⁴⁹ Kurter, **a.g.e**, s.134-135.

⁵⁰ Ö. Kürşat Karacagil, “*Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri*”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, S. 200, (Ekim 2012), s. 73-90.

tamiri için gerekli hem de Yeşilköy Mektebinin ihtiyacı olan teçhizat Fransa'dan temin edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu alışverişte Fransa'ya yönelmesinde, Fransız havacılığının ileri bir düzeyde olması ve Osmanlı'nın Fransa'dan aldığı borçtan kaynaklı mecburiyet etkili olmuştur.⁵¹ Alınan bu teçhizatın yanı sıra Yeşilköy Mektebi'nin geliştirilmesi sürecinde de Fransız uzmanlardan yararlanılması planlanmıştır. Bu doğrultuda Fransa'dan pilot Yüzbaşı Markim De Goys De Mazeryac 4 Mayıs 1914'de İstanbul'a getirilmiştir.⁵² Fransız pilot Osmanlı Devletine ait Yeşilköy Tayyare Mektebindeki yenileme çalışmaları, pilot adaylarının eğitimi ve uçak tedarik süreçlerinde etkin roller üstlenmiştir.⁵³

Yeşilköy'de yürütülen tamir ve bakım çalışmalarında Osmanlı donanması personeli de görev almıştır.⁵⁴ Donanma personelinin teknik bir alt yapıya sahip olması, Yeşilköy okulunun eksiklerinin giderilmesi ve uçakların tamir, bakım, onarım gibi çalışmalarının yapılması sürecinde hızı ve etkililiği artırmıştır. Bu süreçte Bahriye Nezaretindeki, Osmanlı donanmasında bir hava gücünün bulunmasının kıyı ve donanma güvenliğinin sağlanması açısından faydalı olacağı fikri ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda Haziran 1914'te Yeşilköy'de Bahriye Tayyare Mektebi kurulmasıyla Osmanlı Devleti donanmaya ait bir hava gücüne de sahip olmuştur. Fransız uzman De Goys'un yaptığı çalışmaların bir parçası olarak Osmanlı donanması için on beş adet uçak siparişi verilmiştir. Ancak I. Dünya Savaşının patlak vermesi Yeşilköy Tayyare Mektebinde onarım ve yenileme çalışmaları dâhil uçak siparişleri de sekteye uğratmıştır.⁵⁵

I. Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Devleti sahip olduğu uçak sayısı açısından diğer devletlere kıyasla oldukça geriydi. Ancak savaş sırasında Alman uçaklarının

⁵¹ **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s. 198.

⁵² Osman Yalçın, **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri Ve Yükselişi, 1911-1950**, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2018, s.51.

⁵³ İrfan Sarp, **Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Genel Kurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, 1986, s.40; 1914 Yeşilköy Tayyare Mektebi Kadrosu için bkz. Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **a.g.e**, s.160.

⁵⁴ 27 Nisan 1913'de Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği Tarafından Bahriye Nezaretine teknik personel hakkında gönderilen yazı için bkz. Dağlılar, Yılmaz, Tankurt, **a.g.e**, s.44.

⁵⁵ Gülten, **a.g.e**, s. 33-34; **Türk Havacılık Tarihi**, s. 198-199.

Osmanlı ordusuna katılmasıyla uçak sayısı artmıştı.⁵⁶ I. Dünya Savaşında Osmanlı havacılığının merkezi Yeşilköy Tayyare Mektebi olmuş ve cepheler için gerekli tayyarelerin, malzemelerin gönderilmesi gibi bütün ikmal işlemleri bu merkez tarafından gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Yeşilköy’de pilot ve rasit yetiştirilmesinin yanı sıra savaşa gönderilecek hava birliklerinin teşkilatlanma çalışmaları da yapılmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında havacılık faaliyetlerindeki çeşitliliğin artmasıyla havacılığın merkezi haline gelen Yeşilköy Tayyare Mektebi, 12 Ekim 1916’dan itibaren Yeşilköy Tayyare İstasyonu adıyla anılmaya başlanmıştır.⁵⁷ Savaş boyunca Yeşilköy Tayyare İstasyonundan gönderilen uçak ve ekipmanların yanı sıra Alman uçaklarının da katılımıyla birçok cephede keşif uçuşu gerçekleştirilmiştir. Ancak 30 Ekim 1918’de imzalanan Mondros Mütarekesi sonrası Osmanlı ordusunun terhis edilmesi ve birlik sayısının azaltılması gibi gelişmelerin ardından ülke genelinde başlayan işgallerle Osmanlı havacılığı da büyük bir darbe almıştır.⁵⁸

Öyle ki işgal edilen kurumlardan biri de Yeşilköy Tayyare İstasyonu olmuştur.⁵⁹ 1 Mart 1919’da İngilizler, Osmanlı Devletine havacılığın merkezi olan Yeşilköy’ün üç gün içinde boşaltılması talimatını vermiştir. Bu süre zarfında Yeşilköy’de bulunan uçak ve teçhizatların bir kısmı Yeşilköy vapur iskelesine indirilerek vapurlar aracılığıyla Maltepe’de bulunan İdealtepe bölgesine nakledilmiştir.⁶⁰ Nakledilemeyen bütün ekipmanlarla birlikte Yeşilköy Tayyare İstasyonunun tesisleri mütareke dönemi boyunca itilaf devletleri tarafından kullanılmıştır.⁶¹

⁵⁶ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt II 1914-1916**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006, s. 38-39.

⁵⁷ Gülten, **a.g.e.**, s.23.

⁵⁸ Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı resmi internet sitesi, <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> (Erişim Tarihi: 01.12.2020)

⁵⁹ Mütakere döneminde İngilizlere ait tayyare malzemelerinin Yeşilköy’e gönderildiğini bildiren 21/10/1338 tarihli istihbarat raporu için bkz. **EK-1**

⁶⁰ Kurtuluş Savaşı öncesi Türk Havacılığı hakkında ayrıca bkz. Gaye İnan, **Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s.77-78.

⁶¹ Mütakere döneminde İngilizlere ait Yeşilköy’de bulunan uçak ve uçak bomba mühimmatlarıyla ilgili istihbarat raporları için bkz. **TİTEA**, Kt:52, G: 177; **TİTEA**, Kt:52, G:164; Yılmaz Akdemir, **Atatürk Dönemi Türk Havacılığı**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005, s.38.

İtilaf devletlerinin işgalleri Osmanlı Devletinin bütün bölgelerine yayılırken Mustafa Kemal önderliğinde Anadolu'da işgallere karşı başlatılan direniş hareketinde havacı subaylar da yerlerini almışlardır. Ancak geçmişte gerçekleşen savaşlarda merkezi bir konumda olan Yeşilköy'ün Kurtuluş Savaşı yıllarında itilaf devletlerinin kontrolünde olması nedeniyle direnişin havacılık faaliyetleri farklı merkezlerden yönetilmiştir. 23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasının ardından Ankara hükümeti tarafından düzenli ordunun kurulması için çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda havacılığın da düzenli bir şekilde yönetiminin sağlanması için 13 Haziran 1920'de Hava Kuvvetleri şubesi açılarak elde kalan uçak ve uçuş personeli ile itilaf devletlerine karşı mücadele verilmiştir. I-II. İnönü savaşları ve Sakarya savaşında hava gücü keşif ve saldırı amacıyla kullanılmıştır. Kurulan Hava Kuvvetleri asıl başarısını ise Büyük Taarruz'da göstermiştir. Savaş sırasındaki hazırlık süresince düşman keşif ve saldırı uçaklarının Türk cephelerinin üzerinde uçuşu engellenerek taarruz için yapılan hazırlıkların gizliliği sağlanmıştır. Dolayısıyla keşfin yanı sıra stratejik amaçlı etkin bir şekilde kullanılan hava gücüyle Kurtuluş Mücadelesi kazanılmıştır.⁶² Nitekim Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nun Kurtuluş Savaşı sonrasında İngilizlerden geri alınmasıyla buradaki havacılık faaliyetlerinin kaldığı yerden devam etmesini sağlamıştır.⁶³

1.4. Yeşilköy Havaalanının Kuruluşu ve Sonrası (1920-1940)

1.4.1. Yüklenici Şirketlerle Mutabakat ve Alt Yapı Çalışmaları

I. Dünya Savaşı ve sonrasında havacılığın askeri alanda etkinliğini ispatlanması bütün dünyada havacılığa ilgiyi hiç olmadığı kadar artırdı. Aynı durumu özellikle Kurtuluş Savaşı ve sonrasında Türk havacılığı için de geçerliydi. Bu dönemde havacılıkta askeri alanın yanı sıra sivil alanda da bir atılım gerçekleşmekteydi. Bu ise dünya devletlerinin kurdukları havayollarının faaliyetleri sonucu ülkeler arası uçuşlar ile yolcu taşımacılığının başlamasıydı. Bu durum İstanbul'un Asya ve Avrupa'yı birbirine

⁶² Mehmet Köçer, **Türk Havacılığı (1911-1922)**, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 1997, s. 87-100.

⁶³ Ahmet Emin Yaman, "Milli Ordudan Düzenli Orduya", **Atatürk Yolu Dergisi**, C.2, S.6, Ankara, 1990.s.377-401.

bağlayan coğrafi ve stratejik konumundan dolayı Türk havacılığının gelişimine de önemli bir etkiye bulunmuştur. Zira Ortadoğu ve Asya ülkelerine gerçekleştirilmesi planlanan sivil havacılık uçuşlarının rotaları belirlenirken İstanbul, transit nokta olarak öne çıkmıştır. Ancak bu noktada ticari uçuşların yapılabilmesi için havaalanlarının belirli sistemlere donatılarak alt yapılarının sağlanması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla 1920'nin başlarında birçok yabancı sivil havacılık şirketi, Türkiye'de havacılık faaliyetlerini yürütebilmek için Yeşilköy'de gerekli havacılık tesislerinin kurulması yönünde çalışmaları üstlenmek istediklerini bildirerek izin alma girişiminde bulunmuştur. Bu yabancı şirketlerden ilki İtalyan AEI (Aero Espresso Italiana S.A) şirketi, ikincisi ise Fransız CFRNA (Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne) şirkettir.⁶⁴

1921'de CFRNA şirketi bu hizmetleri yapabilmek maksadıyla resmi olarak başvuruda bulunmuş; ancak Osmanlı yetkilileri Yeşilköy'ün askeri bir tesis olduğunu, dolayısıyla burada herhangi bir uçuş faaliyetinin yürütülebilmesi için yerli bir şirkete hak sağlanabileceğini bildirmiştir. Ayrıca böyle bir durumun uluslararası antlaşmalara aykırı olduğunu, bir ülkenin kendi hava sahasının yabancı şirketler tarafından kullanmasının ev sahibi ülkenin haklarına müdahale anlamına geldiğini ve böyle bir faaliyetin ülkenin milli çıkarlarına aykırı olduğunu vurgulayarak bu teklifi geri çevirmişlerdir. Böylece şirketlerin bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır.⁶⁵

Buna karşın Fransız CFRNA şirketi 1921'in sonlarında Yeşilköy'de hem devlet görevlilerinin hem de halkın merakla izlediği bir deneme uçuşu gerçekleştirmiş; böylece dikkatleri üzerine çekerek yeniden izin talebinde bulunmak için bir fırsat yaratmıştır. Bunun üzerine Fransız hükümet yetkilileri Osmanlı yetkilileri ile temasa geçmiş ve neticesinde CFRNA şirketi ülke içindeki uçuşlar hariç tutularak dış hatlarda uçuş

⁶⁴ Fransız CFRNA şirketi için ayrıca bkz. Nedime Tuba Yusufoglu, "İstanbul'un İlk Sivil Uluslararası Havalimanı: Fransız Havayolu Cfrna/Cidna Şirketinin Rolü", **Turkish Studies**, C. 13, S.1, 2018, s. 137-162; Aero-Espresso ve CFRNA şirketlerinin Brindis- Bükreş istikametlerinde gerçekleşecek uçuş emniyetinin Yeşilköy Hava Rasat İstasyonunca sağlanacağıyla ilgili 25 Ekim 1926 tarihli belge için bkz. BCA, 230-0-0/56-4-17.

⁶⁵ Kıvanç Hürtürk, Gökhan, Sarıgöl, Stuart Kline, **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi-1909/1967 Pervaneli Uçaklar Devri**, D Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 86.

yapabilmek için izin almayı başarmıştır.⁶⁶ Alınan bu izin doğrultusunda Fransız ve Türk yetkililer bir araya gelerek 3 Ekim 1922’de Hava Nakliyat Antlaşması’nı imzalamıştır. Bu antlaşmasının anlam ve önemini bildiren birer anıt, rota üzerindeki bütün yerlere dikilmiş; Yeşilköy Havaalanındaki ise Kasım 1922’de yapılmıştır.⁶⁷ Öte yandan 29 Ekim 1923’de Cumhuriyet’in ilanı Türk havacılığı ve daha özelde Yeşilköy Havaalanı’nın gelişiminde dönüm noktası olmuştur. Nitekim Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal’in (Atatürk) 1 Kasım 1924 tarihli TBMM açılış konuşmasında ülkede havacılığın geliştirilmesine yaptığı vurgu, bu alanındaki çalışmalara kayda değer bir ivme kazandırmıştır. Mustafa Kemal (Atatürk) konuşmasında şu sözlere yer vermiştir:

“Efendiler, Deniz Kuvvetlerimiz köklü ve önemli bir yenileştirmeye ihtiyaç göstermektedir. Bu konuda ilk önce özellikle seçkin elemanları çok iyi yetiştirip, onlardan ülkenin acil gereksinmesinde yararlanmak ve bu arada ülkenin gücü üstündeki hayallerden kaçınmak gereklidir. Ülkenin korunmasından söz ederken, askerlik dünyasında önemli ve etkili bir yeri olan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin özel ilgisini ve dikkatini çekerim.”⁶⁸

Nitekim 1925’e gelindiğinde Fransız şirket (Beynelmilel Hava-i Nakliyat Şirketi, Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne) ile Nafia Vekâleti arasında Bükreş-İstanbul rotasında yolcu, posta ve kargo taşımacılığı için bir antlaşma yapılmıştır.⁶⁹ Antlaşma gereği şirket Bükreş-İstanbul rotasında haftada üç gün gidiş geliş uçuş yapmayı taahhüt etmiştir. Ayrıca antlaşmayla şirket tarafından gerekli alt yapının kurulacağı tesisin arazisi belirlenerek Yeşilköy Havaalanında alt yapı çalışmalarına başlanmıştır.⁷⁰ Bu doğrultuda şirket, Yeşilköy Havaalanı için gereken radyo istasyon merkezi ve havaalanının ihtiyacı olan diğer sistemleri kurmak için de izin almıştır. Havacılık faaliyetlerinin aksamaması için tesislerin zamanında yapılmasının gerekliliği

⁶⁶ Hürtürk, Sarıgöl, Kline, **a.g.e**, s.25.

⁶⁷ Gülten, **a.g.e**, s.79; Fransızlar, Ayastefanos'taki (Yeşilköy) tayyare istasyonunu satma teklifinde bulunmuşlardı. 06.09.1923 tarihli belge için ayrıca bkz. BOA. HR.İM. 20/211.

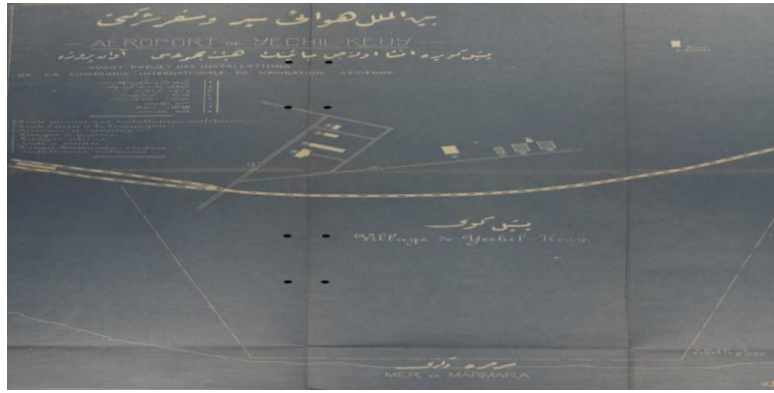
⁶⁸ 1 Kasım 1924 tarihli (Cumartesi Günü) TBMM açılış konuşması için bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Cilt: 10, 01.10.1924

⁶⁹ Ayrıca Hava ulaşım imtiyazı alan şirketler için Yeşilköy şimendifer istasyonunun kuzeyindeki askeri uçak meydanında bir arazi ayrılmasının uygun görüldüğüne dair 17 Mayıs 1926 tarihli Nafia Vekâleti belge için bkz. BCA, 230-0-0/56-4-8.

⁷⁰ İstanbul-Bükreş rotasını da yapılacak 29 Temmuz 1925 tarihli hava yolcuğu antlaşması tasdiki hakkında bkz. BCA, 30-18-1-1/14-47-15; Ayrıca Yabancı ülkelerden Türkiye hava sahasına girecek olan nakliyat ve ticaret uçaklarının inmeye mecbur oldukları Ayastefanos, Adana, Mardin kapılarında hava meydanı inşası 10 Mart 1926 tarihli Nafia Vekâleti belgesi için bkz. BCA, 230-0-0/56-4-4.

vurgulanarak plan ve proje ait bilgilerin bir ay içinde hazırlanarak Türk hükümetine sunulması gerektiği belirtilmiştir. Antlaşmada vurgulanan bir diğer husus ise on yıl sonra tesisin yönetim hakkından iki tarafın da vazgeçebileceği olmuştur. Ancak daha da önemlisi antlaşmanın 7. ve 10. maddelerinde Türkiye Cumhuriyeti hükümetinin istemesi halinde Beynelmilel Hava-i Nakliyat şirketine ait bütün varlıkları satın alabileceği ifadesi olmuştur. Böylece Yeşilköy Havaalanında yapılan tesis ve teknolojilerin Türkiye'ye ait olabileceğinin garantisi sağlanmıştır.⁷¹

1926'da şirkete ait yönetim binası ve havaalanında gerçekleştirilecek tamir-bakım işlemleri için gerekli atölye inşası tamamlanmıştır. Ayrıca uçakların yakıt ikmalini başka bir kaynağa bağlı olmadan giderebilecekleri bir yer altı deposu yapılmış; uçakların ve tamir atölyelerinin ihtiyacı olan yedek parçaların muhafaza edilmesi için ek binalar oluşturulmuştur.⁷² Bu binalara ait proje çizimlerine ise Türk hükümetine sunulan dosyada yer verilmiştir. Buna göre şirket tarafından hazırlanan Yeşilköy Havaalanının proje planı bulunmaktadır.



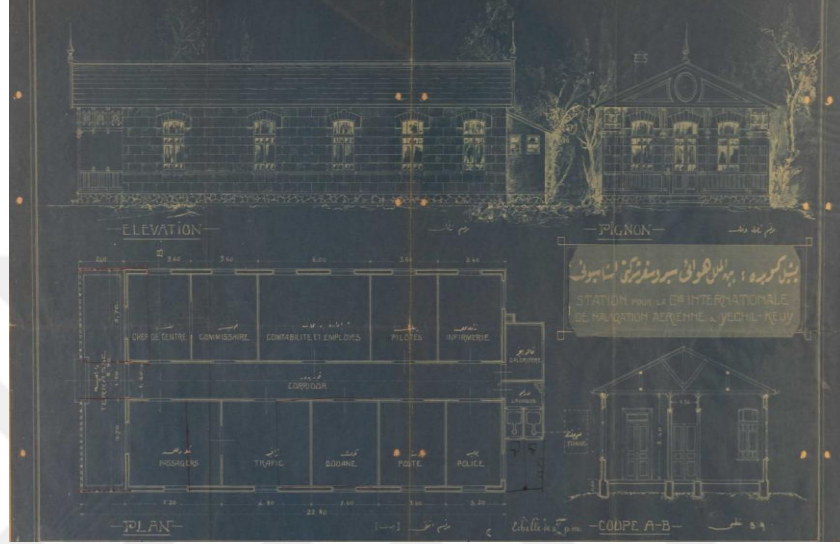
Görsel 3. Proje Planı⁷³

⁷¹ Türkiye Cumhuriyeti dâhilinde hava nakliyatı yapacak şirketlerin tabi olacakları 9 Şubat 1927 tarihli talimatname için bkz. BCA, 30-18-1-1/58-12-2; Bu dönemde Beynelmilel Nakliyat-ı Havaiye Şirketinin Yeşilköy'de inşa edeceği hangar, inşaat için gerekli malzemenin gümrük vergisinden muafiyeti ve mukavele şartlarında değişiklik yapılmasına dair 11 Ekim 1926 tarihli Nafia Vekâleti belgesi için bkz. BCA, 230-0-0/56-4-15; Nitekim Yeşilköy Tayyare meydanına gelen askeri ve gayr-i askeri tayyarelerden alınması icap eden meblağın belirlenmesi konusu da ilgili kurumlar arasında ele alınmıştır. 28 Kasım 1926 ve 15 Mart 1927 tarihli belgeler için bkz. BOA. HR. İM. 200-45; 213-38.

⁷² Gülten, **a.g.e.**, 80.

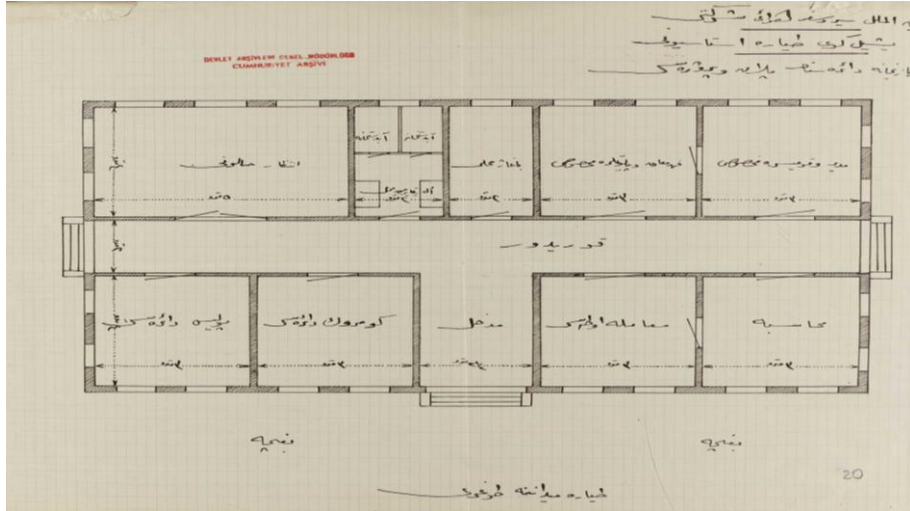
⁷³ Nafia Vekâleti 1927 tarihli belge için bkz. BCA, 230-0-0/58-12-2/54.

İstasyon binasında bulunan bürolar ve bekleme salonu, abdesthane, gümrük dairesi, muhasebe, polis dairesi gibi farklı amaçlarla kullanılacak bölümler yer almaktadır.



Görsel 4. Yeşilköy İstasyon Binası Büroları⁷⁴

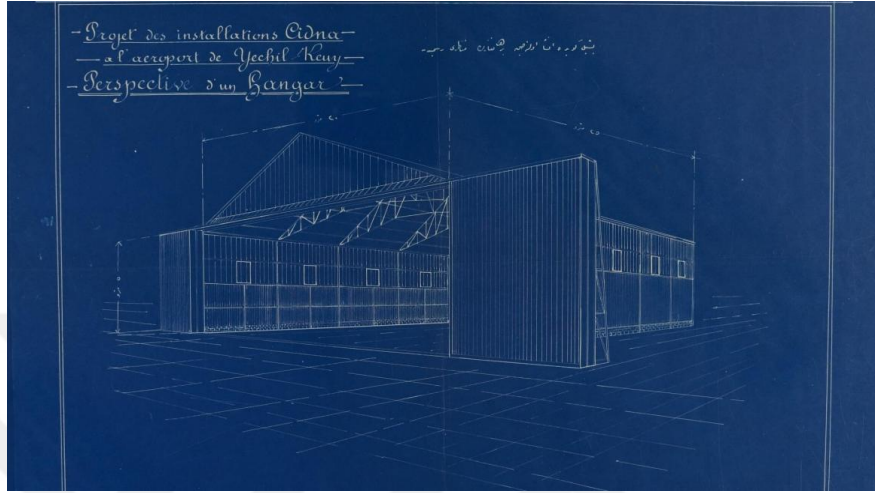
Planın güncellenmiş hali ise başta teras olmak üzere sol yukarıdan başlayarak müfettişlik, komiserlik, idare ve muhasebe, pilot büroları; sol aşağıdan başlayarak bekleme yeri, trafik, gümrük, posta ve polis büroları bulunduğu görülmektedir.



Görsel 5. İstasyon Binası Güncellenmiş Proje Çizimleri⁷⁵

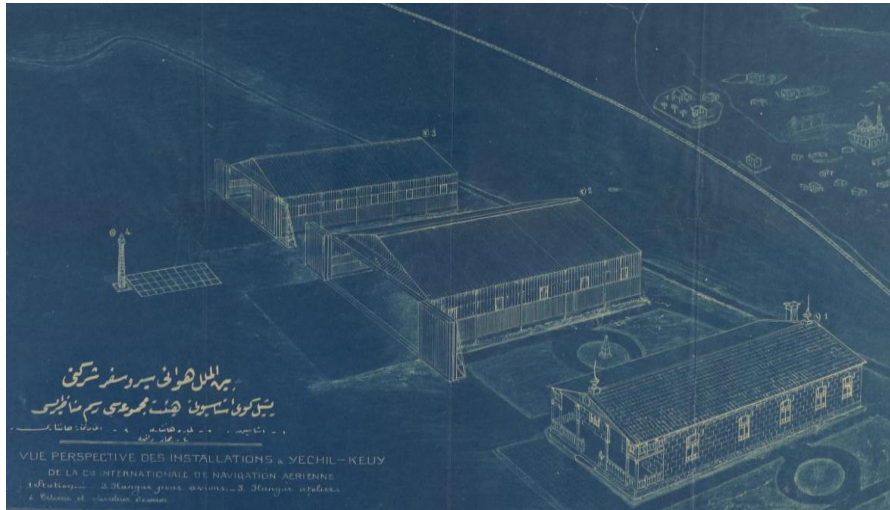
⁷⁴ Nafia Vekâleti 1927 tarihli belge için bkz. BCA, 230-0-0/58-12-2. sayfa 46.

Bunların yanı sıra planda kalorifer, lavabo ve lağım çukuru gibi bölümlerin yanı sıra şirkete ait tamir ve uçak hangarlarının perspektif çizimine yer verilmiştir.



Görsel 6. İstasyon Binası, Tamir ve Uçak Hangarları Proje Çizimleri⁷⁶

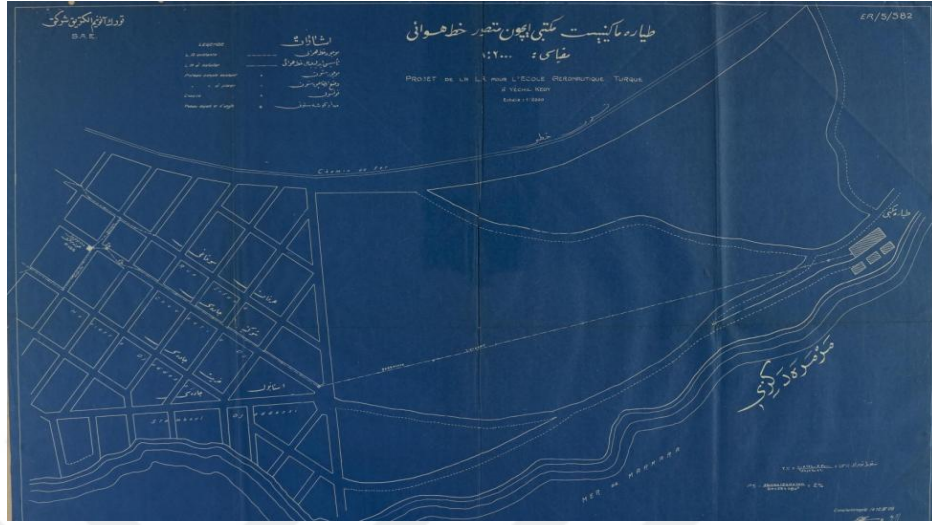
İstasyon binası, uçak hangarı ve tamirhane hangarı olmak üzere üç adet binanın bulunduğu çizimlerde ise anten görünümündeki cihaza (yükselticiye) de yer verilmiştir.



Görsel 7. İstasyon, Uçak ve İmalat Hangarları ve Yükseltici Cihaz Çizimleri⁷⁷

⁷⁶ Nafia Vekâleti 1927 tarihli belgeler için bkz. BCA, 230-0-0/58-12-2/46; BCA, 230-0-0-0/60-22-1/27.

⁷⁷ Nafia Vekâleti 24 Aralık 1928 tarihli belge için bkz. BCA, 230-0-0-0/60-22-1-25.



Görsel 8. Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi için yapılacak Hava-i Hat⁷⁸

Tesislerin yapımının tamamlanmasıyla Türkiye Cumhuriyeti, sivil havacılık taşımacılığı için dönemin şartlarına uygun gerekli alt yapı ve teçhizatla donatılmış bir havaalanına sahip olmuştur. Tesislerinin tamamlanmasıyla birlikte Yeşilköy bürosunda faaliyetlerine başlayan Fransız şirket, buradan ilk uçuşu 15 Mart 1926'da İstanbul-Bükreş arasında gerçekleştirmiştir. Bu uçuşun ardından Fransız şirket Sofya-İstanbul rotasında uçuş gerçekleştirebilmek için Türkiye Cumhuriyetine başvuruda bulunmuş ve 14 Aralık 1927'de izin için gerekli sözleşme imzalanmıştır.⁷⁹ Yeşilköy Havaalanında faaliyetleri sırasında bünyesinde Türk vatandaşlarını istihdam eden Fransız şirket, havacılık alanında Türk teknik personelinin yetişmesi ve tecrübe kazanmasını da doğal olarak sağlamıştır. Ancak bu durum şirket yetkilileri ile yaşanan bir takım sürtüşmeleri de beraberinde getirmiştir. Nitekim 13 Aralık 1917'de Fransız şirkette makinist olarak çalışan Ethem, Ziya, Celil, Mehmet Şükrü, Ali Kasım isimlerindeki Türk görevlilerin, ustabaşları Busan Gaspar adındaki Fransız yetkiliyi kendilerine karşı nefret dolu davranışları ve Türk düşmanı olduğu gerekçesiyle şikâyet ettikleri görülmektedir.⁸⁰

⁷⁸ Nafia Vekâleti 12 Mayıs 1926 tarihli belge için bkz. BCA, 230-0-0-0/39-55-1.

⁷⁹ Kararlar Daire Başkanlığı 14 Aralık 1927 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-1/26-69-10; Hürtürk, Sarıgöl, Kline, **a.g.e.**, s.92.

⁸⁰ Nafia Vekâleti 13 Mart 1927 tarihli belge için bkz. BCA, 230-0-0/57-5-4.

Bunlara ek olarak Türk havacılığının gelişme sürecinde Fransız şirketlerin yanı sıra Türkiye Cumhuriyeti'nin Amerikan Curtiss Wright şirketi ile de temasları olmuştur. Bu temaslar neticesinde Türk Tayyare heyeti Amerika Birleşik Devletlerine bir ziyaret düzenlemiştir. Ziyaret sonrasında Türk heyetinin gördüğü ilgi ve alaka hakkında Türkiye Cumhuriyeti'nin Washington elçiliği tarafından Başbakanlığa bir yazı gönderilmiştir.⁸¹

Türkiye Cumhuriyeti'nin Amerikan Curtiss Wright şirketi ile kurduğu temaslarının sürdüğü bir dönemde Fransa'dan 12 adet Birege 19 ve Çekoslovakya'dan 8 adet Simolik 16 uçağının satın alınması 23.03.1930'da kararlaştırılmıştır.⁸² Mustafa Kemal Atatürk'ün havacılığa verdiği önem doğrultusunda sadece uçakların satın alınması değil yerli imkânlarla Türk havacılık endüstrisinin geliştirilmesi ve Türkiye'de uçak ve uçak motorlarının üretilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa tarafından incelemeler başlatılmıştır. Yapılan incelemeler sonucu Türkiye Cumhuriyeti ile Alman Junkers şirketi arasında Türk savunma sanayinin geliştirilmesinde önemli rol oynayacak Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin kurulduğunu gösteren bir sözleşme imzalanmıştır.⁸³

1.4.2. Cumhuriyet Dönemi Türk Havacılığının Ev Sahibi Yeşilköy

Gazi Mustafa Kemal (Atatürk) 1924 yılı meclis açılış konuşmasında havacılığın önemini vurgulayarak ve akabinde havacılığa dair birçok kurumun açılmasını sağlayarak Türk havacılığın gelişiminde büyük bir rol oynamıştır.⁸⁴ Bu kurumlardan en önemlisi, 16 Şubat 1925'de kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'dir.⁸⁵ Bu kurum aracılığıyla Türkiye'de havacılığın askeri alanın yanı sıra sivil alanda da ilerlemesini amaçlanmıştır. Türk askeri

⁸¹ Hariciye Vekaletinden Başvekalâlete 29.08.1929 tarihli yazı için bkz.BCA, 30-10-0-0/267-801-7; Amerikan Curtiss-Wright şirketi ile yapılan işbirliği süreci hakkında ayrıca bkz . Abdullah Nergiz, **Devlet Hava Yolları: Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu 1933-1956**, VakıfBank Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.100-102.

⁸² Kararlar Daire Başkanlığı, 23.03.1930 tarihli belge için bkz. 30-18-1-2/ 9-15-2

⁸³ 20.11.1927 tarihli sözleşme için ayrıca bkz. Kararlar Daire Başkanlığı 30-18-1-1/26-63-2.

⁸⁴ 1 Kasım 1924 tarihli (Cumartesi Günü) TBMM açılış konuşması için bkz. **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Cilt: 10, 01.10.1924.

⁸⁵ T.Ta.C. hakkında bkz. Mehmet Bahattin Adıgüzel, Songül Akkuş, Candan Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2006, s.22-27; Tuncer Dinçeller, **Atatürk Döneminde Havacılık Faaliyetleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2004, s.99-101; Osman Yalçın, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi**, C.6, S. 11, 2012, s.269.

ve sivil havacılığında önemli faaliyetlerde yer alan Vecihi Hürkuş⁸⁶ Türk Tayyare Cemiyetinin sivil havacılığın gelişimini sağlayacak önemli kurumlardan bir tanesi olduğunu vurgulamıştır. Vecihi Hürkuş bu kurumun Türk halkı tarafından yapılan bağışlarla, devlet hazinesine herhangi bir yük olmaksızın faaliyetlerini sürdüreceğini ve Türk halkının yurt severliği, emeğiyle gelişeceğini ifade etmiştir.⁸⁷ Nitekim Yeşilköy Havaalanı'nın sivilleşmesi süreci ile aynı tarihlere denk gelen Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşu, Türkiye'de askeri olarak başlayan havacılık faaliyetlerinin gerçek manada sivil bir boyuta taşınmasını sağlamıştır.⁸⁸ Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşunun ardından havacılık alanında gerçekleşen bir diğer önemli olay ise Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin altıncı kuruluş yıl dönümünde Yeşilköy'de Tayyare Makinist Mektebi'nin açılması olmuştur.⁸⁹ Türk Havacılığının gelişiminde ve sivilleştirilmesinde etkili olan kurumlardan biri de 1936'da Nuri Demirağ tarafından İstanbul Beşiktaş bölgesinde açılan uçak fabrikası olmuştur.⁹⁰ Demirağ, bu fabrikada üretilecek olan uçakların tamiri, bakımı ve diğer ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla Yeşilköy Havaalanında tamir-bakım atölyesi, uçuş pisti ve gerekli diğer tesisleri de kurmuştur.⁹¹

⁸⁶ 6 Ocak 1896'da İstanbul'da doğan Vecihi Hürkuş çocukluk yıllarından itibaren havacılığa büyük bir ilgi duymuştur. 21 Mayıs 1916'da pilotluk eğitimine başladığı Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden 15 Kasım 1916'da mezun olarak Balkan Savaşı, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşında çok önemli görevlerde bulunmuştur. Cumhuriyet'in ilan edilmesinin ardından 1925 'de açılan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşunda büyük rol oynayan Hürkuş 25 Haziran 1926'da ilk sivil uçağı üretmiş olup uçuş denemelerini gerçekleştirmiştir. 21 Nisan 1932 ilk Türk Sivil Havacılık Okulunu, 1933'de Kadıköy'de uçak fabrikasını ve 29 Kasım 1954'de Hürkuş Havayolları kendi imkânları doğrultusunda kurmuştur. Türk askeri ve sivil havacılığında büyük hizmetleri olan Vecihi Hürkuş 16 Temmuz 1969'da vefat etmiştir. Ayrıntılı biyografisi için bkz. Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2016.

⁸⁷ Hürkuş, **a.g.e.**, s.206-207.

⁸⁸ Mahmut Akdoğan, **Türk Tayyare Cemiyeti**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1993.

⁸⁹ Gülten, **a.g.e.**, s.28; Türk Hava Kurumu Tarihçesi için bkz. <http://www.thk.org.tr/> (Erişim Tarihi: 08.12.2020)

⁹⁰ Türk Havacılığına büyük katkıları bulunan isimler için ayrıca bkz. Adıgüzel, M.Bahattin, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Ankara, THK Yayınları, 2001; Beşiktaş Uçak Fabrikası umumi planı için bkz. **EK-2**; Tuba Yusufoglu, *Aviation Facilities of Nuri Demirağ in Beşiktaş and Yeşilköy*, **GRID Mimarlık Planlama ve Tasarım Dergisi**, S.1, C. 1, (2018), s.101-138.

⁹¹ Yeşilköy'de Nuri Demirağ tarafından kurulan tamir, atölye ve hangar tesislerine ait çizimler için bkz. **EK-3**

Ayrıca Yeşilköy’de Gök Okulu adında bir okul ve okulda okuyacak öğrencilerin barınma ihtiyaçlarını gidermek maksadıyla bir yurt kurmuştur.⁹²

Türk havacılığında sivilleşme faaliyetlerinin hızlandıran bir diğer kurum 20 Mayıs 1933’te Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi isimli devlete ait hava yolu şirketi olmuştur.⁹³ Günümüzdeki adı Türk Hava Yolları olan Hava Yolları Devlet İdaresi’nin yönetimine ise havacılık alanında birçok görevde bulunan Fesa Evrensev Bey getirilmiştir.⁹⁴ Kurulduğu yıllarda Hava Yolları Devlet İdaresi 180 bin liralık bir bütçeye sahipti. Bunun yanı sıra kurulan bu işletme 7 pilot, 8 makinist, 8 memur ve 1 telsiz görevlisinden oluşan 24 kişilik bir kadro ile hizmet vermekteydi. 1933’de Hava Yolları Devlet İdaresi envanterinde 2 adet Amerikan menşei 5 yolcu kapasiteli King Bird uçağı, 2 adet 4 yolcu kapasiteli Alman menşei Junkers F-13 uçağı ve 1 adet 10 yolcu kapasiteli ATH-9 tipi uçak bulunmaktaydı.⁹⁵ Hava Yolları Devlet İdaresi sahip olduğu bu uçaklar aracılığıyla ülke içerisinde ve ülke dışında yolcu taşıma faaliyetleri gerçekleştirmeyi amaçlamıştır. Böylece Türkiye’de sivil havacılığın gelişmesi amacıyla kurulan Hava Yolları Devlet İdaresi ülke içinde seferler düzenleyebilecek, sivil havacılığın gelişimine katkı sağlayabilecektir. Bu doğrultuda Hava Yolları Devlet İdaresi tarafından Ankara-Eskişehir-İstanbul rotasında bir uçuş yapılması planlanmıştır. Planlana bu rota doğrultusunda ilk uçuş 1933’de gerçekleşmiştir. Bu uçuşla birlikte Türkiye Cumhuriyetinde ilk defa ticari uçuşlar başlamıştır. Ankara- İstanbul arasında yapılan düzenli uçuşların başlaması ise 1936 yılına denk gelmektedir. Yapılan bu tarifeli uçuşların haftanın üç gününde yapılması yönünde karar alınmıştır.⁹⁶

⁹² Osman Yalçın, "*Mühürzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)*", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, **Atatürk Yolu Dergisi**, S.44, 2009, s.743-769; Ayrıca Nuri Demirağ’a dair kapsamlı bir eser için bkz. Fatih M. Dervişoğlu, **Nuri Demirağ: Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, Ötügen Neşriyat, İstanbul, 2007.

⁹³ “2186 Sayılı Kanun”, **T.C. Resmi Gazete**, 27.05.1933, S. 2411, s. 2507; Türk Hava Yolları resmi sitesi için bkz. <https://www.turkishairlines.com> Tarihçe (Erişim Tarihi: 08.12.2020)

⁹⁴ Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı 3 Haziran 1933 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/37-42-5.

⁹⁵ Türk Hava Yolları Tarihçesi: <https://www.turkishairlines.com> (Erişim Tarihi: 08.12.2020)

⁹⁶ Nuran Taşlıgil, “*Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi*”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Öneri **Dergisi**, C.2, S.7, (Haziran 1997), s.90; Ufuk Çevik, **Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1996, s.22.

1933’de Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan Hava Yolları Devlet İdaresi 1935’de Bayındırlık Bakanlığına 1938’de ise Devlet Hava Yolları İşletmesi adını alarak Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.⁹⁷ Havacılık faaliyetlerinde büyük gelişimlerin yaşanması, insanların yolcu taşımacılığında hava yolunu tercih etmeye başlamasıyla birlikte envantere bulunan uçaklar yetersiz hale gelmiştir. Bu nedenle 1936 yılından itibaren İngiltere ‘de bulunan Havilend şirketi ile antlaşmalar yapılarak daha fazla yolcu kapasiteli, daha modern uçaklar satın alınmıştır.⁹⁸

Havayolları Devlet İşletme İdaresinin kurulmasıyla birçok devletin kendi bayrak taşıyıcısı olan devlet hava yollarını kurması bir paralellik göstermiştir. Benzer şekilde Fransa’da 1932’de ülkede faaliyet gösteren beş farklı sivil havacılık şirketini tek bir şirket çatısı altında birleştirme kararı almıştır. Bu doğrultuda 30 Ağustos 1933’de bu beş şirket Air France adıyla tek bir kurum altında faaliyetlerine devam etmiştir. Birleşen şirketlerin içinde Yeşilköy Havaalanı tesislerinin inşasını üstlenen Beynelmilel Hava-i Nakliyat Şirketi (Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne) de yer almıştır. 16 Şubat 1935’e gelindiğinde ise Air France şirketinin 1925’teki sözleşmeden doğan fesih hakkını kullanmak istemesi üzerine, Nafia Vekâleti tarafından Yeşilköy’de bulunan Air France tesisleri satın alınmıştır.⁹⁹ Nitekim 1937’de Air France şirketinden satın alınan Yeşilköy tesislerindeki şirkete ait tabelaların yerini T.C. Nafia Vekâleti Hava Yolları tabelaları asılmıştır.

⁹⁷ Türk Hava Yolları Tarihçesi: <https://www.turkishairlines.com> (Erişim Tarihi: 08.12.2020); Nadir Yurtoğlu, “Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)”, **Hacettepe Üniversitesi Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, C.12, S.23, (2016), s.303-336.

⁹⁸ Londra’ya Ismarlanan Üç Yolcu Tayyaresi, (1936,12 Mayıs), **Ulus Gazetesi**, s.1.

⁹⁹ Hürtürk, Sarıgöl, Kline, **a.g.e**, s.96



Görsel 9. T.C. Nafia Vekâleti Tabelalarının Asılması¹⁰⁰



Görsel 10. İstanbul, Yeşilköy 6 Eylül 1937¹⁰¹

¹⁰⁰ Kaynaklar: Hürtürk, Kıvanç, Sarıgöl, Gökhan., Kline, Stuart, **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi-1909/1967 Pervaneli Uçaklar Devri**, D Yayınevi, İstanbul, 2009; Stuart Kline, **Türk Havacılık Kronolojisi**, Dönence Yayınları, İstanbul, 2002.

¹⁰¹ Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, **a.g.e**, s.194.

Böylece Yeşilköy Havaalanı, tesisleri ve işletmesiyle milli bir havaalanına dönüşmüştür. Devir teslim sonrası havaalanının diğer eksik olan alt yapı çalışmalarının tamamlanması doğrultusunda Yeşilköy Tayyare istasyonu ve telsiz istasyonu için gerekli elektrik tesisatının alt yapı çalışmalarına devam edilmiştir.¹⁰² Nitekim havaalanının radyo ve meteoroloji sistemlerinin temini için İngiliz Markoni Firması ile sağlanan antlaşmayla istasyon 1939'da inşa edilmiştir.¹⁰³ Yeşilköy'de inşası tamamlanan meteoroloji istasyonu binasının ihtiyacı olan suyun tren istasyonlarından temin edilmesi amacıyla bazı yazışmalar gerçekleştirilmiştir.¹⁰⁴ Böylece Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olan Yeşilköy Havaalanının sivilleşme süreci tamamlanmıştır.

¹⁰² Yeşilköy Havaalanının ihtiyacı olan elektriğin sağlanması için yapılan 4 Haziran 1938 tarihli yazışmalar için bkz. BCA, 230-0-0-0/33-39-5.

¹⁰³ Gülten, **a.g.e.**, s.84.

¹⁰⁴ Muamelat Genel Müdürlüğü 23 Haziran 1939 tarihli belge için bkz. BCA, 30-10-0-0/188-288-7.

II. BÖLÜM:

ULUSLARARASI HAVAALANINA DÖNÜŞÜM SÜRECİNDE YEŞİLKÖY (1940-1953)

2.1. Uluslararası Hava Hukuku Antlaşmaları ve Türkiye (1919-1945)

2.1.1. İlk Uluslararası Hava Hukuku Antlaşmaları ve Türkiye (1919-1930)

Amerika’da Wright kardeşler ile başlayan havacılık faaliyetleri, büyük devletler tarafından askeri boyutuyla ele alınarak savaş dönemlerinde etkili bir şekilde kullanılmıştır. Ancak savaş sonrası dönemlerde sivil amaçlar doğrultusunda gelişen uçak teknolojisi ile havacılıkla uluslararası yolcu taşımacılığı ortaya çıkmıştır. Devletler, uluslararası yolcu taşımacılığının gelişmesi ve bu ulaşım sistemin devamlılığı için hava yolu şirketleri, havaalanları gibi kurumları oluşturarak sivil havacılığın gelişimine katkı sağlamışlardır. Dünyada gelişen havacılık faaliyetlerinin devletler tarafından askeri amaçlı kullanılması ve savaş sonrası dönemlerde sivil havacılığın gelişimi hava trafiğinde büyük oranda artışa neden olmuştur. Hava trafiğinde yaşanan bu artış bazı problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ülkeler arası hava sahalarının ihlal edilmesi, belirli hava hukuk kuralının mevcutta bulunmaması gibi nedenler ve uluslararası havacılık alanında gerçekleşen yenilikler havacılık faaliyetlerinin yürütülmesinde bazı kuralların oluşmasını gerektirmiştir. Bu kurallar dünyada havacılık faaliyetlerinin emniyeti ve güvenliği açısından büyük bir önem arz etmiştir. Bu ise doğal olarak uluslararası ulaşım sisteminin düzenli bir şekilde yürütülmesi, herhangi bir problem yaşanmaması için belirli kuralların, bir başka ifadeyle hava hukukunun oluşturulmasını zorunluluk haline getirmiştir.¹⁰⁵

¹⁰⁵ II. Dünya Savaşı öncesi Uluslararası Havacılık hukukuna dair kapsamlı bilgi için bkz. P. H. Sand, J. de S. Freitas, G. N. Pratt, “*An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War*”, *McGill Law Journal*, Vol: 7, No: 1, (1960), pp.24-42.

Bu doğrultuda oluşturulan uluslararası antlaşma niteliği taşıyan önemli hukuki alt yapı 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu ile sağlanmıştır.¹⁰⁶ Bu konvansiyon kapsamında taraf devletlerin kendi münhasır hava sahaları üzerindeki haklarının korunması hedeflenmiştir. Konvansiyonda hava sahası hâkimiyeti, seyrüsefer belgeleri ve yabancı devlet hava sahaları hakkında hükümler yer almıştır. Bu doğrultuda devletlerin barış dönemlerinde diğer taraf devletlere hava sahalarını kullanmaları için geçiş hakkı tanınması ve bazı durumlarda hava sahalarını korumak amacıyla askeri uçuşlara yasak getirebilmeleri konusunda antlaşmaya varılmıştır. Konvansiyon uluslararası hava ulaşımında hukuki bir dayanak olarak görülmüştür.¹⁰⁷ Ayrıca bu antlaşmada ek madde olarak yer alan hava taşıtlarının tescili, uçuşa elverişlilik ve yeterlilik belgeleri hakkında düzenlemelerin bulunması, sivil havacılık faaliyetlerinin işleyişinde belirli bir çerçevenin oluşmasını sağlamıştır.¹⁰⁸

Oluşturulan bu çerçeve ile birlikte uluslararası hava seyrüseferi bu kurallar dahilinde sürdürülmüştür. Paris Konvansiyonunun dışında, bu konvansiyona üye olmayan İspanya, Portekiz gibi devletler başta olmak üzere 19 Güney Amerika ülkesi bir araya gelerek 25-30 Ekim 1926 tarihleri arasında Madrid Antlaşmasını imzalamışlardır.¹⁰⁹ İmzalanan bu antlaşma, Paris Konvansiyonu ile benzer özellikler taşımakla beraber bu antlaşmanın da temel amacı uluslararası hava seyrüseferinin güvenliği olmuştur.¹¹⁰ 20 Şubat 1928’de Madrid Antlaşmasını takiben imzalanan Havana Sözleşmesi kapsamında ise uluslararası ticari hava yolculuğu hakkında gerekli düzenlemeler yer almıştır.¹¹¹

¹⁰⁶ Antlaşma detayları için ayrıca bkz. Manley, O Hudson, “*Aviation and International Law*, **Air Law Review**, Vol.1, (April 1930), pp. 183-199; M. Bahattin Adıgüzel, **Hava Hukuku ve Havacılık Yayınları**, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2000, s.7.

¹⁰⁷ Uluslararası Hava Hukuku Antlaşmaları için bkz. <https://www.icao.int> (Erişim Tarihi: 10.12.2020)

¹⁰⁸ Uluslararası Antlaşmalar için bkz. <http://mevzuat.shgm.gov.tr> (Erişim Tarihi: 11.12.2020)

¹⁰⁹ Brower, V. , York, “*International Air Law in the American Republics*”, **Journal of Air Law and Commerce**, Vol.3, (1932), pp .411-444.

¹¹⁰ Tatar, **a.g.t.**, s. 369-370; “4749” Sayılı Kanun”, **T.C. Resmi Gazete**, 12. 06.1945, S. 6029, s. 8868.

¹¹¹ Cassidy, Louis C, “*Does The Havana Aerial Convention Fulfill A Need?*, **Air Law Review**, 1931, pp.39-43; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Sanal Müzesi. (Erişim Tarihi 11.12.2020)

12 Ekim 1929'da ise hava seyrüseferini yönlendirecek bir diğer çok uluslu antlaşma olan Varşova Konvansiyonu imzalanmıştır.¹¹² Bu konvansiyon uluslararası hava taşıyıcılarına belirli sorumluluklar yüklemiştir. Bu sorumlulukların başında konvansiyonun 17. maddesinde belirtilen bir yolcunun uçuş öncesi ve sonrasında veya uçuş esnasında başına gelebilecek ölüm, yaralanma, herhangi bir zarara uğraması durumunda ortaya çıkabilecek olaylara yönelik hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Konvansiyon 18. maddesinde yolculara ait kaybolan veya imha edilmiş olan bagajlar ve yükler hakkında düzenlemeler, bu konvansiyon kapsamında yer alarak havacılık faaliyetlerinde güvenliğin sağlanması amaçlanmıştır. Konvansiyon yolculukta veyahut bagaj taşıma esnasında meydana gelebilecek gecikmenin sorumluluğunu hava taşıyıcısına yüklemiştir.¹¹³ Varşova Konvansiyonunun bir diğer amacı ise hava taşıyıcısının sorumluluğunu sınırlandırarak, havacılık faaliyetlerinde ortaya çıkabilecek çelişkili sonuçların önlenmesi ve farklı kuralların oluşmasının önüne geçilmesi olmuştur. Nitekim bu kurallar başlangıçta bir devletin kendi münhasır egemenlik bölgesindeki haklarını korumak için belirlenmiş olsalar da zamanla uluslararası antlaşmalar haline gelerek dünya havacılık sisteminin programlı ve düzenli bir şekilde yürütülmesinde büyük bir önem arz etmişlerdir.¹¹⁴ Böylece ülkeler arasında oluşabilecek anlaşmazlıkların önlenmesi amaçlanarak uluslararası hava taşımacılığında hukuki bir alt yapı oluşturulmuş, bu sayede uçuş güvenliği ve emniyeti sağlanmıştır.¹¹⁵

Osmanlı Devleti'nde havacılığın ilk yıllarında herhangi bir uluslararası hava kuralının bulunmaması, yabancı ülke uçaklarının izne tabi olmadan Osmanlı hava sahasında uçuş gerçekleştirmelerine zemin oluşturmuştur. Nitekim egemenlik hakları ihlal olan Osmanlı Devleti, bir daha bu tür ihlallerle karşılaşmamak için uçuşa yasak

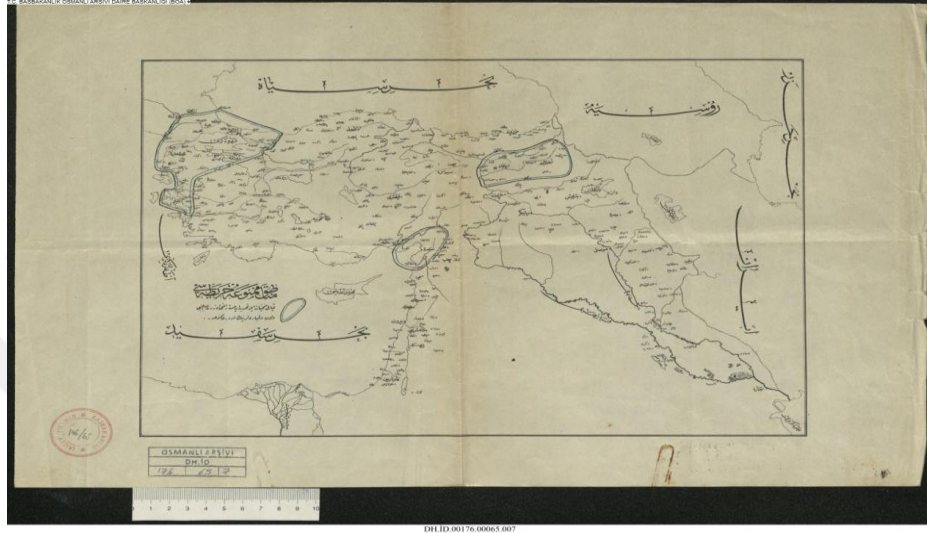
¹¹² Tory A. Weigand, "Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention", **American University International Law Review**, Vol:16, No:4, pp. 1-79.

¹¹³ K. Kuhn, Arthur, "The Warsaw Convention On International Transportation By Air", **The American Journal of International Law**, Vol:24 (October 1930), pp.746-748.

¹¹⁴ Uluslararası Havacılık Hukuku Kuralları hakkında bkz. Servet Başol; "Havacılık Hukuku ve Kavramı", III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, (16-18 Eylül 2010), <http://www.servetbasol.com/Articles/UHUK-2010-076.pdf> (20.02.2021).

¹¹⁵ Dilek Funda Kurtuluş, **Hava ve Uzay Hukukunda Ticari Hizmetlerden Doğan Hukuki Sorumluluk**, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019, s. 10-14; **Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)** Sanal Müze Uygulaması.

bölgeler ilan etmiştir. Bu doğrultuda Süreyya İlmen tarafından yabancı devletlerin Osmanlı hava sahasında uçuş sınırlarını gösteren bir harita çizilmiş, bu harita elçiliklere gönderilerek uçuşa yasaklı bölgeler belirtilmiştir.



Görsel 11. Osmanlı’da Yabancı Askeri Tayyare ve Balonları İçin Uçuşa Yasaklı Olan Bölgeleri Gösteren Harita¹¹⁶

Osmanlı Devleti’nin kendi münhasır hava sahasını korumak amacıyla oluşturduğu uçuşa yasaklı bölge haritası ile birlikte belirtilen alanlarda uçuş izne tabi olmuştur. Belirtilmiş olan yasaklı bölgelerde uçuş gerçekleştiren uçaklara ateş açılabilir, Osmanlı makamlarınca izni tabi olan uçaklar ise herhangi bir ateşe maruz kalmadan Osmanlı hava sahasını kullanabilecek duruma gelmiştir. Ancak savaş döneminde sık sık Osmanlı hava sahası ihlal edilmiş ve itilaf devletleri tarafından kullanılmıştır. Sevr Antlaşmasının maddeleri gereğince itilaf devletleri Osmanlı hava sahasını serbest bir şekilde kullanma hakkını elde etmiştir. Ancak başlatılan Kurtuluş Savaşıyla birlikte tekrardan oluşturulan hava teşkilatı Osmanlı hava sahasının kontrolünü ele almak için büyük bir mücadele vermiştir. Nitekim 24 Temmuz 1923’de

¹¹⁶ Harbiye Nezaretinden Dahiliye Nezaretine 24 Mart 1330 tarihli belge için bkz. BOA. DH. İD. 176-65, 13.

imzalanan Lozan Antlaşmasıyla Türkiye hava sahasının münhasır egemenliği güvence altına alınmıştır.¹¹⁷

Uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin gelişimiyle birlikte devletler tarafından oluşturulan Türkiye Cumhuriyetinin de taraf olduğu 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu ve 20 Şubat 1928 tarihli Havana Sözleşmesi Türkiye'nin 5 Haziran 1945'de Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine taraf olmasıyla birlikte yürürlükten kalkacaktır. Diğer bir uluslararası sözleşme olan 12 Ekim 1929'da imzalanıp 13 Şubat 1933'de yürürlüğe giren Varşova Konvansiyonuna Türkiye Cumhuriyeti katılımı ise 1 Mart 1977'de "2073" sayılı kanunla kabul edilecek ve 13 Mart 1977'de Resmi Gazete'de yayınlanacaktır.¹¹⁸

2.1.2. Türkiye'nin 1944 Şikago Konvansiyonuna Taraf Olması (1945)

Uluslararası havacılık antlaşmaları ile oluşturulan hukuki alt yapı, hava yolu şirketleri, havaalanları ve hava ulaşım sisteminin içerisinde yer alan birçok kurumun güvenliğini ve emniyetini sağlamıştı. Havacılığın gelişimiyle paralel olarak bu antlaşmalarla değişiklik ve güncellemeler yapılarak uluslararası hava seyrüseferinin yürütülmesinde kuralların yaşanan zamana uyumu sağlanmıştı. Böylece uluslararası sivil havacılık faaliyetleri 1920'den 1940'lı yıllara kadar büyük bir ilerleme kat etmeyi başarmıştı. Ancak her ne kadar dönemde ülkelerin hava sahalarının güvenliği için uluslararası anlaşmalar imzalanmış olsa da II. Dünya Savaşı döneminde önüne geçilemeyen saldırganlığın sonucu, çoğu devletin hava sahası egemenliği ihlal edilmiştir. Nitekim bu güvensizlik ortamı neticesinde savaş sonrası dönemde ülkelerin hava sahalarının güvenliği için havacılıkta bazı yeni kurumların teşkili zorunlu hale gelmiştir.

¹¹⁷ Abdurrahman Bozkurt, "Türk Hava Sahasının Belirlenmesi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (Haziran 2013), C.15, S.1, s.251-278; Ayhan Sorgucu, "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi", Genel Kurmay Başkanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, "Basılmamış Yüksek Lisans Tezi", İstanbul, 2005.

¹¹⁸ "2073 Sayılı Kanun ", T.C. Resmi Gazete, S. 15877, s. 1-2-3, 13 Mart 1977; "4749 Sayılı Kanun", T.C. Resmi Gazete, 12.06.1945, S.6029, s.8868.

Devletlerarası antlaşmaların savaş sürecinde yok sayılması, egemenlik haklarının ihlali gibi konular savaş sonrası dönemde birinci öncelik haline gelmiştir.¹¹⁹ Bunun yanı sıra havacılığın gelişimi ile birlikte çok sayıda özel hava yolu şirketi kurulmuş ve bu şirketler sayesinde dünyanın bir ucundan diğer ucuna ulaşmak daha kolay hale gelmiştir. Ancak şirket sayılarının artışı uçak sayılarında da büyük bir artışa neden olmuştur. Böylece çok sayıda insan bu ulaşım sistemini kullanamaya başlamış ve hava trafiğinde büyük bir yoğunluk oluşmuştur. Oluşan bu trafik yoğunluğu beraberinde bazı sıkıntıların doğmasına sebep olmuştur. Bu sıkıntıların başında uçakların iniş kalkış yapabileceği belirli donanımına sahip havaalanlarının olmayışı ve mevcutta bulunan hava hukuk kurallarının yetersizliği gelmiştir.¹²⁰

Bu etkenler beraberinde yeni kuralların ve yeni standartların oluşturulmasını zorunluluk haline getirmiştir. Gelişen teknolojiye karşı yeni kurallar oluşturulamaz ise yoğun hava trafiğinin üstesinden gelinemeyecek ve uluslararası havacılıkta çok büyük problemler ortaya çıkabilecektir. Bu sebeplerden dolayı uluslararası hava ulaşımının güvenliği ve emniyeti için Amerika Birleşik Devletlerinin çağrısı üzerine 1 Kasım 1944'de Şikago'da bir konferans düzenlenmiştir. Konferans sonrasında 7 Aralık 1944'de Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşma ile birlikte uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin belirli kurallar çerçevesinde yürütülmesi, savaş sonrası dönemde ortaya çıkan güvensizlik ortamının giderilmesi amaçlanmıştır.¹²¹

Antlaşmasının maddeleri incelendiğinde İstanbul Yeşilköy Havaalanının geleceğine dair bazı gözlemler elde edilebilir. Antlaşma maddeleri havacılık alanında, havaalanlarında, havayolu şirketlerinde ve sistemlerinde belirli standartların sağlanmasını amaçlamıştır. Yeşilköy Havaalanı da Şikago'da imzalanmış olan

¹¹⁹II. Dünya Savaşı sırasında askeri niteliği ön plana çıkan havacılığa dair gelişmeler için bkz. Herbert, P. LePore, "Eyes in the Sky: A History of liaison Aircraft and their use in World War II", **Army History**, No.3, 1990/1991, pp.30-39; Sarah Jane Fox, "The Evolution Of Aviation in The Times Of War And Peace: Blood, Tears, And Salvation", **International Journal on World Peace**, Vol.31, No.4, (December 2014), pp.49-79.

¹²⁰Savaş sonrası uluslararası hava hukukunun oluşum sürecine dair kapsamlı bir çalışma için bkz. H.A. Wassenbergh, **Post-War International Civil Aviation Policy And Law Of The Air**, Springer, 1962.

¹²¹Şikago Konferansı için ayrıca bkz. Necdet Köktürk, "Havayolları Antlaşmaları", **İktisadi Yürüyüş**, C.9, S.210, 1948, s.9-15; Şikago Antlaşması için bkz. <https://www.icao.int> (Erişim Tarihi:10.12.2020); Ayrıca bk. İslam Sefa Kaya, "Şikago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.7, S:2, s.188-189.

Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması doğrultusunda dönüşümler geçirecek havaalanlarından bir tanesi olmuştur. Antlaşma maddeleri arasında havacılığın birçok alanını ilgilendiren hükümler yer almıştır. Antlaşmanın, Türkiye'nin egemenliği ve hava seyrüseferiyle ilgili hükümlerinden olan 1. maddesi, ülkelerin kendi hava sahaları üzerindeki hâkimiyetleriyle ilgilidir ve bu madde ile taraf olan devletlerin hava sahasının güvenliğinin sağlanması hedeflenmiştir. Buna göre:

“Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyete haiz olduklarını kabul ederler.”

Antlaşmanın 2. maddesinde Türkiye'yi de ilgilendirecek şekilde ülke kavramını açıklanmıştır. Buna göre:

“Bu konvansiyon anlamında, bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükümlerliği, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır.

Antlaşmanın 3. maddesinde sivil hava nakil vasıtaları ile devlet hava vasıtalarının neler olduğu, hangilerinin bu kurallara tabi olduğu ve uçuş emniyeti hakkında hükümler yer almıştır. Buna göre:

“Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup devlet hava nakli vasıtalarına tatbik olunmaz. Askerî Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları Devlet hava nakil vasıtası sayılır. Akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir antlaşma veya sair suretle salâhiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu salâhiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir. Hususi bir antlaşma veya diğer suretle salâhiyet verilmiş olmadıkça akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçamaz veya o devlet ülkesine iniş yapamaz, bu uçuş ve iniş verilen salâhiyet şartları dairesinde cereyan eder. Akit Devletler, Devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmaya taahhüt ederler.”

Antlaşmanın 4. maddesi kötü amaçlı veya amacının dışında oluşabilecek faaliyetlerin önlenmesi bir başka ifadeyle sivil havacılığın suiistimal edilmesinin önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Buna göre:

“Akit Devletlerden her biri sivil havacılığı bu konvansiyonun gaye ve hedefleriyle kabili telif olmayan maksatlar için kullanmamayı kabul ederler”.

Antlaşmanın 14. maddesi ile günümüzde de örneklerinin görülebileceği taraf devletlerden her birinde meydana gelebilecek salgın hastalıklarda, devletlerin hastalığın yayılışını engellemek için tedbirler alabilecekleri belirtilmiştir. Buna göre:

“Akit devletlerden her biri kolera, salgın halinde tifüs, çiçek, sarıhumma, veba ve akit devletlerin zaman zaman tasrihini kararlaştıracakları diğer sâri hastalıkların hava seyrüseferi yoluyla yayılmasını önlemek için müessir tedbirler almayı taahhüt eder ve bu maksatla akit devletler hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olan sıhhi tedbirlere müteallik beynelmilel nizamlara alâkalı makamlarla sıkı istişarede bulunurlar. Bu gibi istişareler bu mevzua müteallik olmak üzere mevcut olup akit devletlerin de imza etmiş bulunabilecekleri beynelmilel konvansiyonların tatbikine engel teşkil etmez.”

Antlaşmada uluslararası hava trafiğinin sağlanmasında önemli rol oynayan havaalanlarıyla ilgili hükümler de yer almıştır. Bu hükümler, Türkiye’nin havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olan Yeşilköy Havaalanı ve açılacak olan diğer uluslararası havaalanlarıyla alakalı olmuştur. Türkiye Cumhuriyetinin antlaşmaya taraf olması ile birlikte Yeşilköy Havaalanında, antlaşma şartlarındaki belirli standartların sağlanması amaçlanmıştır. Standartların sağlanmasının ardından Yeşilköy Havaalanının uluslararası bir boyut kazanacağı belirtilmiştir. Antlaşmanın 28. madde hava seyrüseferlerinin kolaylaştırılması ve belirli standart sistemlerin temin edilmesiyle alakalıdır. Ayrıca maddede hava seyrüseferinin kolaylaştırmak için Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından bazı tavsiyelerin verilebileceği belirtilmiştir. Bu standartlaşma ile birlikte uluslararası havacılıkta birlik sağlanması ve teknolojik olarak üye devletlerin eşit sistemlere sahip olması amaçlanmıştır. Buna göre:

“Akit Devletlerden her biri kabili tatbik buldukları nispette, Beynelmilel hava seyrüseferini kolaylaştırmak üzere ve bu konvansiyonu müteakip zaman zaman tavsiye veya tesisi muhtemel olan standart ve tatbikatta uygun olarak ülkesi dahilinde hava limanları, radyo servisleri, meteorolojik servisler ve sair hava seyrüseferi kolaylıkları teminini, bu konvansiyonu müteakip zaman zaman tavsiye veya tesisi muhtemel olan muhabere usullerine, kodlara, İşaretlere, alâmetlere, ışık ve sair işletme tatbikat ve kaidelere müteallik standart sistemleri kabul ve tatbik etmeyi, bu konvansiyonu müteakip zaman zaman tavsiye veya tesisi muhtemel olan standartlara uygun olarak hava harita ve plânlarının neşrini temine matuf beynelmilel tedbirlere iştirak etmeyi, taahhüt eder.”

Antlaşmanın 37. maddesinde ise taraf devletlerin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün tavsiyelerine uyacağı bu sayede hava ulaşımında düzen ve güven ortamının oluşacağı belirtilmiştir. Buna göre:

“Akit devletlerden her biri hava nakil vasıtasına personele havayollarına ve yardımcı servislere müteallik olup tevhit etmeleri halinde hava seyrüseferini kolaylaştıracak ve ıslah edecek olan bütün hususlara ait nizamlarda, standartlarda, usullerde ve teşkilâtta mümkün olan azami vahdeti temin etmek üzere teşrikimesai etmeyi taahhüt eder. Beynelmilel Sivil Havacılık Teşkilâtı bu maksatla lüzum oldukça zaman zaman aşağıdaki mevzulara müteallik olmak üzere beynelmilel standartlar kabul ve tadil ve tatbikat ve usuller tavsiye edecektir.”

37. maddesinde hava trafiğinin denetlenmesi, uçuş bilgi sistemi, uyarı sistemi, arama kurtarma gibi sistemler aracılığıyla uçuş güvenliğinin sağlanması amaçlayan uluslararası havaalanı standartlarına dair hükümlere de yer verilmiştir. Buna göre:

“Yer işaretleri dahil olmak üzere muhabere sistemleri, Havalimanları pist hususiyetleri, Uçuş kaideleri ve seyrüsefer kontrol usulleri, İşletme personeli ve teknisyen personele ait lisanslar, Hava nakli vasıtalarının havaya elverişliliği, Hava nakil vasıtalarının tescili ve alameti farikalari, Meteorolojik malumatın toplanması ve teatisi, Borda defterleri, Hava harita ve planları, Gümrük ve muhaceret usulleri, Tehlikede bulunan hava nakil vasıtaları ve kazaların tahkiki, Bundan başka hava seyrüseferinin emniyet, intizam ve kıyafetle cereyan edebilmesiyle ilgili olup zaman zaman lüzumlu görülen diğer bütün meseleler.”

Tüm bu kuralların oluşturulmasının temel amacı uluslararası hava seyrüseferin başlangıcından sonuna kadar güvenli bir şekilde yürütülmesidir. Bu standartlar sayesinde antlaşmaya taraf olmuş herhangi bir ülkenin havaalanından kalkış yapan bir uçağın diğer taraf devletin havaalanına varana kadar geçen süre içerisinde güvenli bir uçuş hizmeti alması amaçlanmıştır. Bu konvansiyonun ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin faydalarından bir diğeri ise taraf devletler arasında oluşturulan güven ortamı olmuştur. Gerek hukuki gerekse ekonomik olarak devletlerin zarara uğramasının önlenmesi, birbiriyle alakasız kuralların uygulanmasının önüne geçilmesi ve makul olmayan bir rekabet ortamının oluşması bu konvansiyon sayesinde engellenmiştir. Bütün bu kuralların taraf devletlerce kabul edilmesi ve uygulanmaya başlamasının ardından devletlerarasında herhangi bir fark gözetilmeksizin uluslararası hava seyrüseferinde uçuş

emniyeti ve hava güvenliği sağlanması ve bu güven ortamında ülkeler arasında turizm, ticaret, sosyal, ekonomik, kültürel birçok farklı alanda etkileşimin gerçekleşebilmesinin önü açılmıştır. Nitekim 1933’de Devlet Hava Yolları İşletmesinin kuruluşu ile birlikte hava yolcu taşımacılığına başlayan Türkiye Cumhuriyeti, birçok uluslararası antlaşmanın yanı sıra 5 Haziran 1945’de Şikago Konvansiyonuna da taraf olmuştur. Antlaşma, Türkiye’de “4749” sayılı kanunla kabul edilerek 12 Haziran 1945’de Resmi Gazetede ilan edilmiştir.¹²²

2.2. Uluslararası Yeşilköy Havaalanı Projesi Kapsamında Çalışmalar (1945-1953)

2.2.1. Yüklenici Şirketlerle Mutabakat

Türkiye Cumhuriyeti’nin Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine taraf olması, ülkedeki havaalanlarının uluslararası statü kazanması için bazı standartların sağlanmasını zorunlu hale getirmişti. Bu nedenle başta Yeşilköy Havaalanı olmak üzere Türkiye’de bulunan havaalanlarının sözleşme kapsamında standart sistemlere sahip olması için gereken çalışmalar başlatılmıştı. Ancak ilgili sistemlerin maliyeti düşünüldüğünde bu sistemlerle donatılacak havaalanlarının belirlenmesinde seçici olma zorunluluğu ve elbette dönemin ekonomi anlayışı düşünüldüğünde milli havacılığın korunması hususu ortaya çıkmıştır. Bu konular, Bakanlıklar arası tesis edilen komisyonun toplantılarında ele alınmıştır. Buna göre 6 Aralık 1945’de Bakanlıklar arası komisyonun havacılık hakkında gerçekleştirdiği ikinci toplantısında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğünün milli havacılığın korunması doğrultusunda talebi olmuştur. Burada Devlet Hava Yolları, yabancı havayolu şirketlerinin iki meydandan yolcu alabilmelerini ancak tek bir meydana iniş yapabilmeleri gerektiği üzerinde durmuştur. Bu talep üzerine İçişleri Bakanlığından Selahattin Korkut, yabancı devletlere tek bir meydan için ticari uğrayış izninin verilmesi, ancak Ankara’da bulunan havaalanının bu iznin dışında kalması teklifinde bulunmuştur. Bunun üzerine Türkiye’den geçiş yapacak herhangi bir devlet

¹²² Kararlar Daire Başkanlığı 21 Nisan 1945 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/108-23-20; “4749 Sayılı Kanun”, **T.C. Resmi Gazete**, 12.06.1945, S.6029, s.8862-8868; Resmi Gazete için bkz. **EK-4**; Şikago Sözleşmesi maddeleri için bkz. <https://www.icao.int> (Erişim Tarihi:10.12.2020); Ayrıca bkz. <http://mevzuat.shgm.gov.tr>.

hava yoluna verilecek izin kapsamının genişleyeceği, dolayısıyla geliş istikametlerine göre çeşitli meydan göstermenin gerekli olduğu belirtilmiştir. Türkiye'nin birden fazla meydan için iniş hakkı vermesinin hükümeti maddi olarak büyük masraflara sokabileceği bu durumun ise milli havacılığın gelişimine engel olabileceği vurgulanmıştır. Şikago Konvansiyonu kapsamında uluslararası hava yollarına, Türkiye'nin bir hava meydanı göstermekle mükellef olduğu, bu sebeple yabancı hava yollarının başkent olması dolayısıyla Ankara'ya, ticari merkez olması dolayısıyla da İstanbul Yeşilköy'e inmelerinin uygun olacağı, başka herhangi bir meydana iniş izni verilmesinin uygun bulunmadığı belirtilmiştir.¹²³

Böylece uluslararası standartların sağlanacak hava meydanları olarak İstanbul Yeşilköy ve Ankara havaalanları belirlenmiştir. Bu kapsamda Yeşilköy Havaalanının ihtiyacı olan sistemlerin belirlenmesinin ardından bu sistemlerin temini için gereken alt yapının oluşturulması amacıyla çalışmalar başlatılmıştır.¹²⁴ Çalışmalar kapsamında yabancı devletlerle kurulan temaslar da yer almıştır. Özellikle havaalanının alt yapı ihtiyacının karşılanması amacıyla Amerika Birleşik Devletleri ile temaslar sağlanmış, bu temaslar neticesinde Amerikan Hava Nakliyat Servisi ile 1947'de bir antlaşma yapılmıştır. Yapılan antlaşma doğrultusunda Amerikan Hava Nakliyat Servisi, Yeşilköy Havaalanı dahil olmak üzere Türkiye'deki bazı havaalanlarında ihtiyaç duyulan meteoroloji ve muhabere istasyonlarının yapılması için gereken çalışmaları başlatmıştır. Bu çalışmalar arasında başta Yeşilköy Havaalanı pistinin tamir işleminin gerçekleştirilmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur. Tamir işi için altı ile sekiz hafta arasında bir sürenin gerektiği ayrıca bu işlemin maliyetin yaklaşık 176.000 dolar civarında tutabileceği ve bu masrafların Birleşik Devletler hükümetine ait olduğu ifade edilmiştir.¹²⁵

Hava Nakliyat Servisinin gerçekleştireceği teknik çalışmaların içerisinde hava meydanı, pist, hangar ve işletme binalarının yapılması ve Yeşilköy Havaalanının ihtiyacı

¹²³ Genel Kurmay Başkanlığından Yüksek Başbakanlığa 15 Ocak 1946 tarihli belge için bkz. BCA, 30-10-0-0/61-410-35.

¹²⁴ Maliye Bakanlığından Başbakanlık Yüksek Makamına 18 Ocak 1946 tarihli belge için bkz. BCA, 30-11-1-0/180-2-15.

¹²⁵ Dışişleri Bakanlığından Başbakanlığa 29 Eylül 1945 tarihli belge için bkz. BCA, 30-10-0-0/61-410-33.

olan diğer alt yapı çalışmalarının tamamlanması sözleşme doğrultusunda planlanmıştır.¹²⁶ Bu amaçla Yeşilköy Havaalanı alt yapı çalışmalarında çalışacak olan 34 yabancı personel için gerekli izinlerin verilmesi Ulaştırma Bakanlığınca istenmiştir. Ulaştırma Bakanlığının 25 Temmuz 1947 tarihli yazısı üzerine “2007” sayılı kanunun 2. maddesinin B fıkrasına dayanarak Bakanlar Kurulunca, yabancı personelin belirtilen alanlarda çalışabilmeleri için 2 Ağustos 1947’de karar alınmıştır.¹²⁷

Yeşilköy’e kurulacak olan telsiz tesisatı için havaalanının yaklaşık 2,5 mil kuzeydoğusunda ve kuzey-doğu, güney-doğu pistinin merkezinde elektrik sistemlerinin bulunacağı bir binanın inşa edileceği, bunlara ilaveten anten direkleri için gereken temelin atılacağı ve radyofar (Havada taşınan yön bulucularla bağlantılı olarak çalışan her yönde elektro manyetik enerji gönderen yer istasyonlarına denir) sistemleri için de bir binanın oluşturulacağı belirtilmiştir. Yanı sıra hava trafik kontrolünün sağlanması amacıyla kontrol istasyonu, hava yolları hangarlarının yanında bir meteoroloji istasyonunun ve bu sistemlerin kurulması için gereken diğer inşaat çalışmaların yapılacağı bildirilmiştir. Tüm bu işlemlerin yapılabilmesi için Amerikan Hava Nakliyat Servisi tarafından teknik teçhizat, motorlu araçlar, yakıt, yağlar, büro ve kırtasiye gereçleri gibi gereken tüm malzemelerin gümrük vergisinden muaf tutularak ithaline Türkiye Cumhuriyetinin müsaade etmesi istenmiştir. Bunların yanı sıra bu malzemelerin trenle nakledilmesi ve bu iş için herhangi bir ücret alınmaması amacıyla bir antlaşma yapılması gerektiği yine Amerikan şirketince belirtilmiştir. Ayrıca bu inşaatta çalışacak teknik ve askeri personel için gerekli izinlerin sağlanması da arzu edilmiştir.¹²⁸

Hava Nakliyat Servisinin bu istekleri üzerine Başbakanlığa Ulaştırma Bakanlığı tarafından 29.09.1945 tarihli bir yazı yazılmıştır. Bu yazıda Yeşilköy’de meteoroloji istasyonu, telsiz istasyonu ve radyofar tesisatı işinin Hava Nakliyat Servisine verildiği

¹²⁶ Kararlar Daire Başkanlığı, 02 Ağustos 1947 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2 /114-56-5; Ahmet Sani Erdoğan, **Atatürk Havalimanının Tarihsel Gelişimi ve Dış Hatlar Terminalinin İncelenmesi**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005. s.107.

¹²⁷ Yüksel Bekir Hoş, **Atatürk Havalimanı**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003. s.20; **Havaalanı tarihçesi**: <https://www.dhmi.gov.tr> (Erişim Tarihi: 12.12.2020) ; Gülten, **a.g.e**, s.86.

¹²⁸ Dışişleri Bakanlığından Başbakanlığa 29 Eylül 1945 tarihli belge için bkz. BCA, 30-10-0-0/61-410-33.

ancak işin bitmesinin ardından tesislerin hükümetçe devir alınacağı belirtilmiştir. Yazıda tesisat sistemlerinin kurulacağı yerler gösterilmiş ve burada çalışacak olan Amerikalı er ve subaylardan oluşan 36 kişinin fotoğrafları gönderilmiştir. Bu kişilerin havaalanına ait yasaklı bölgelerde çalışmaları için gereken müsaade istenmiştir. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ise Ulaştırma Bakanlığının burada çalışacak olan 36 Amerikan subay ve erin fotoğrafları ve bilgilerine haiz olmaları şartıyla bu kişilerin yasaklı bölgelerde çalışmalarına izin verilmesi yönünde 11 Ekim 1945 tarihli yazılı bir cevap göndermiştir.¹²⁹

2.2.2. Kamulaştırma İşlemleri

Amerikan Hava Nakliyat Servisi ile 1947’de yapılan sözleşme ve akabinde Bakanlar Kurulunca alınan karara istinaden havaalanının mevcut pistinin genişletilerek Yeşilköy Havaalanının en kısa sürede istenen uluslararası standartlara kavuşturulması için gereken arazilerin kamulaştırma işlemleri gündeme gelmiştir. Bu maksatla Milli Savunma Bakanı Hüseyin Hüsnü Çakır tarafından Başbakanlığa 18 Mart 1949’da bir yazı yazılmıştır. Yazıda Yeşilköy’ün uluslararası standartlara ve askeri maksatlara uygun bir şekilde inşası için arazinin kadastral haritalarının yapılmasının en az altı ay süreceği bu sebeple kamulaştırma işlemlerin yapılmasına başlamak gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca alt yapı faaliyetlerini yerine getirecek olan Amerikan heyetine inşaat alanının gösterilerek en kısa sürede inşaat faaliyetlerinin başlaması gerektiği bildirilmiştir. Bu amaçla Yeşilköy’de bulunan arazilerin “3887” sayılı kanun doğrultusunda kamulaştırılma kararının alınması istenmiştir.¹³⁰ Milli Savunma Bakanlığının bu yazısı üzerine Bakanlar Kurulunca “3887” sayılı kanunun birinci maddesine dayanılarak 24 Mart 1949’da karar alınmıştır. Buna göre İstanbul Yeşilköy uçak alanının genişletilmesi için lüzum görülen ve umumi haritada meydan içine giren

¹²⁹ Ulaştırma Bakanlığından Başbakanlığa 9 Eylül 1945 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/109-61-7.

¹³⁰ Milli Savunma Bakanlığından Başbakanlığa 18 Nisan 1949 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/119-25-1, sayfa 21.

araziden kişilere ait olanların kamulaştırılması ve Hazineye ait olanların ise Milli Savunma Bakanlığına tahsis edilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹³¹

Öte yandan Yeşilköy Havaalanının inşaatı için gereken arazinin kamulaştırma sürecinde bazı sorunlar ortaya çıkmıştır. Bakanlar Kurulu tarafından alınan karar doğrultusunda Yeşilköy arazisi içerisinde bulunan arazinin kişilere ait olan kısımlarının istimlak edileceği belirtilmiştir. İstimlak edilecek olan bu arazinin bir kısmı Türk sivil havacılığına önemli katkıları olan Nuri Demirağ'a aittir. Burada Nuri Demirağ tarafından oluşturulmuş olan Gök Okulunun arazileri ve ayrıca bir pist bulunmaktadır. Alınan kararlar doğrultusunda Gök Okulu arazisinin de içinde yer aldığı Nuri Demirağ'a ait arazi istimlak edilmiştir. Bu süreçte Nuri Demirağ'ın torunu Adnan Nur Baykal Yeşilköy'de dedesine ait arazide bulunan tayyarelerin de o bölgeden çıkarılmasının istendiğini belirtmiştir. Tayyarelerin oradan çıkarılması gerçekleşmez ise bu işin devlet imkânı ile gerçekleşeceği ve bu iş için gereken masrafın kendilerinden tahsil edileceğini torunu Adnan Nur Baykal tarafından konuk olduğu bir belgesel filminde ifade edilmiştir. Bu süreçte çok sıkıntılı günler yaşadıklarını belirten Adnan Nur Baykal, uçakları hibe etmek istediklerini ancak kimsenin bu hibeyi bile almadığını vurgulamıştır.¹³²

Bu olayın yanı sıra Yeşilköy inşaat arazisinin tahsis edilmesi konusunda devlet kurumları arasında da bazı sorunlar ortaya çıkmıştır. Özellikle Yeşilköy Havaalanı içerisinde yer alan Tarım Bakanlığına ait araziler sorunun çözülmesi amacıyla konusunda Milli Savunma Bakanlığı, Tarım Bakanlığı, Bayındırlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve Başbakanlık arasında bazı yazışmalar gerçekleşmiştir. Öncelikli olarak dönemin Tarım Bakanı Ali Cavit Oral tarafından Başbakanlığa 9 Mayıs 1949'da arazinin kamulaştırılması kararı hakkında bir yazı yazılmıştır. Yazıda Tarım Bakanlığına ait Yeşilköy Tohum İslah ve Deneme İstasyonunun ve buna bağlı olarak tohum üretme çiftliğinin 1925'te kurulduğu, bu tesislerin milli ziraatın kalkınması için hizmet verdiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla bu tesislerin tekrardan başka bir yerde kurulmasının maliyetli olacağı ancak yine de Yeşilköy uçak alanı projesinin bozulmaması maksadıyla

¹³¹ Milli Savunma Bakanlığından Başbakanlığa 23 Mayıs 1949 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2119-25-1, sayfa 14.

¹³² **TVNET**, Anlamak İçin: Nuri Demirağ Belgeseli. İstanbul, 2012.

Tarım Bakanlığı tarafından bazı yerlerin tahsis edilebileceği bildirilmiştir. Bu maksatla çiftlik binalarının en kuzey noktasından piste en yakın mesafenin 300 metreden fazla olduğu, bu mesafe içinde kurulacak uçak pistinde herhangi bir emniyet sorunu yaşanmayacağı, bu sebeple binaların en kuzey noktasından piste paralel olarak çizilecek bir hattın kuzey kısmının tahsis edilebileceği ifade edilmiştir. Ayrıca pist arazisi üzerine denk gelen Ayamama Çiftliği binalarının bulunduğu alanın da Tarım Bakanlığınca terk ve tahsis edileceği böylece hem uçak alanı projesinin devam edebileceği hem de bu eski ilim müessesinin çalışmalarını sürdürebileceği belirtilmiştir.¹³³

Bu yazı üzerine 25 Mayıs 1949'da Milli Savunma Bakanı Hüseyin Hüsnü Çakır tarafından Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıklarına bu konu hakkında bir yazı yazılmıştır. Yazıda Tarım Bakanlığından 9 Mayıs 1949'da uçak arazisi hakkında gönderilen yazının Milli Savunma Bakanlığı tarafından incelendiği Yeşilköy'de bahse konu olan uçak alanı projesinin Amerikalı uzmanların da katılımıyla uluslararası standartlara uygun olarak Bayındırlık Bakanlığı tarafından hazırlandığı ifade edilmiştir. 17 Ağustos 1948'de Bakanlar Kurulunda görüşülerek bu bölgenin kamulaştırma işlemlerinin Milli Savunma Bakanlığı tarafından yapılmasının kararlaştırıldığı vurgulanmıştır. Bu nedenle kamulaştırma işlemleriyle görevli olan kuruluşun, Milli Savunma Bakanlığı olduğu belirtilmiştir. Burada inşaat işlemlerinin Bayındırlık Bakanlığına devredildiği, dolayısıyla Tarım Bakanlığının isteklerinin ne derece gerçekleştirilebilir olduğunun Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığınca tespit edilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹³⁴

Milli Savunma Bakanlığı ve Tarım Bakanlığı yazıları üzerine dönemin Bayındırlık Bakanı Hasan Şevket Adalan tarafından 7 Temmuz 1949'da Başbakanlığa bir yazı yazılmıştır. Yazıda Yeşilköy uçak alanının genişletilmesi için kamulaştırılacak araziler içinde bulunan Tohum Islah ve Deneme İstasyonu ile Tohum Üretme Çiftliği arazisinin hangi bölgelerinin işgal edileceği hakkında Tarım Bakanlığı ve Üretme

¹³³ Milli Savunma Bakanlığından Başbakanlığa 23 Mayıs 1949 tarihli belge için bkz BCA, 30-18-1-2/119-25-1, Sayfa 14.

¹³⁴ Milli Savunma Bakanlığından Başbakanlığa 23 Mayıs 1949 tarihli belge için bkz BCA, 30-18-1-2/119-25-1, sayfa 14.

Müdürlüğü ile antlaşmaya varılarak işin yürütüldüğü ifade edilmiştir.¹³⁵ Bunun üzerine 12 Temmuz 1949'da dönemin Ulaştırma Bakanı Kemal Satır tarafından Başbakanlığa kamulaştırma işlemleriyle alakalı bir yazı gönderilmiştir. Yeşilköy uçak arazisi içinde yer alan Tohum Islah İstasyonu binalarının inşa olunacak kuzeydoğu- güneybatı kör uçuş pistinin güney batı ucunda ve pistin güneyinde yer aldığı ifade edilmiştir. Buna ek olarak piste yakın olan binaların 300 metre mesafede olduğu her ne kadar bu mesafenin emniyet sınırları içerisinde bulunsa da arazinin halen kullanılmakta olan 3 adet uçuş pistine hâkim rüzgâr yönünde olması ve ileride kullanılacak olan kuzey doğu – güney batı pistinin içine rast geldiği belirtilmiştir. Dolayısıyla uçakların iniş kalkış manevraları sırasında karşılaşılabilecekleri kontrol dışı hareketlerinde pist arazisinin dışına çıkmasının muhtemel olduğu, böyle bir durum olması halinde Tohum İstasyonu arazisine gireceği belirtilmiştir. Bu durumun yaşanması halinde Tohum İstasyonu tarafından oluşturulacak hendek, bina veyahut dikilmiş bir ağaç gibi engellerin uçuş güvenliği ve uçaklar açısından tehlike oluşturabileceği üzerinde durulmuştur.¹³⁶

Tehlike oluşturma potansiyeli olan bu tarz engellerin havaalanı inşaatı sürecinde dikkate alınması, ileride oluşabilecek kaza-kırım durumlarına karşı önlem alındığını göstermektedir. Havacılık alanında alınan bu tarz önlemler hayat kurtarıcı nitelik taşıdığı göz önüne alınarak Ulaştırma Bakanı Kemal Satır'ın yazısının devamında bahsi geçen tehlikeli engellerin oluşmasını önlemek alınması gereken önlem üzerinde durulmuştur. Buna göre Tarım Bakanlığınca kuzeydoğu güneybatı pistinin güneybatı ucundan itibaren pist hizası boyunca 300 metre mesafede ve pist etrafında 75 metreden 150 metreye kadar olan genişlik boyunca hiçbir engel oluşturulmaması istenmiştir. Tarım Bakanlığının Devlet Hava Meydanları Müdürlüğünden herhangi bir izin almadan hiçbir yeni bina, kanal, yol gibi inşaat yapmaması gerektiği vurgulanmıştır. Bu şartlar doğrultusunda yeni inşa edilecek olan kuzeydoğu- güneybatı pistinin güney tarafına düşen kısımdan itibaren 300 metre mesafede geçmek üzere paralel olarak çizilecek hattın kuzey kısmında yer alan kısımların terk edilmesi istenmiştir. Ayrıca taksirut (uçakların pist ve

¹³⁵ Bayındırlık Bakanlığından Başbakanlığa 07 Temmuz 1949l tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2 /119-25-1, sayfa 11.

¹³⁶ Ulaştırma Bakanlığından Başbakanlığa 12 Temmuz 1949 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/ 119-25-1, sayfa 8.

apron kısımları arasında gidiş gelişlerini sağlamak amacıyla düzenlenmiş ve standart ölçülerde oluşturulmuş yollar) üzerine isabet eden Ayamama Çiftliği binalarının bulunduğu yerlerin de havaalanı inşaatı için tahsis edilmesi suretiyle Tohum İstasyonun şimdilik bulunduğu yerde bırakılabileceği belirtilmiştir.¹³⁷

Ancak özellikle yeni yapılan havaalanı pistinin hakim rüzgâr istikametinde tek pist olması sebebiyle uçakların aletli iniş ve kalkışları için kullanılacağı ve yakın gelecekte pistin ihtiyacı karşılamaının mümkün olmayacağı, dolayısıyla alanın genişlemesinin gerekeceği belirtilmiştir. Bu nedenle Tarım Bakanlığından Tohum İslah ve Deneme İstasyonunun iki sene zarfında daha uygun bir yere nakli için gereken önlemlerin alınması istenmiştir. Nihayetinde Ulaştırma Bakanı Kemal Satır'ın dikkat çektiği nokta meydanın inşaat projeleri ile radyo, navigasyon telsiz, sair teknik projelerinin J.G. White ve Westinghouse firmalarına hazırlattırıldığı ve bu işlerin yürütülmesinin Bayındırlık Bakanlığının görevlendirildiğidir. Nitekim Amerikan şirketi ile yapılan görüşmelerde 300 metrelik emniyet mesafesinin yetersiz görülmesi halinde arazinin durumu hakkında Bayındırlık Bakanlığının alacağı karar doğrultusunda hareket edileceği belirtilmiştir.¹³⁸

Yeşilköy Havaalanı projesi için gereken arazinin terk ve tahsis edilmesi amacıyla Bakanlıklar arasında gerçekleşen yazışmalar 1950 yılı boyunca da devam etmiştir. Bu süreç içerisinde Milli Savunma Bakanlığı tarafından 12 Ocak 1950'de Başbakanlığa tekrar bir yazı yazılmıştır. Yazıda arazinin kamulaştırma işlemleri kapsamında sadece araziden bahsedildiği ancak arazi üzerinde mevcut bulunan bina ve tesislerinde "3887" sayılı kanun gereğince kamulaştırmaya dahil edilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹³⁹ Bu yazıya karşılık olarak 24 Ocak 1950'de Tarım Bakanlığı tarafından Başbakanlığa bir yazı daha gönderilmiştir. Gönderilen yazıda Yeşilköy Havaalanının uluslararası şartlara ve askeri maksatlara uygun olarak genişletilmesinin memleket açısından lüzumlu olarak

¹³⁷ Ulaştırma Bakanlığından Başbakanlığa 12 Temmuz 1949 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/ 119-25-1, sayfalar 8-9.

¹³⁸ Ulaştırma Bakanlığından Başbakanlığa 12 Temmuz 1949 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/ 119-25-1, sayfa 9.

¹³⁹ Milli Savunma Bakanlığından Başbakanlığa 12 Ocak 1950 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/119-25-1, sayfa 6.

görüldüğü, ancak Tohum Islah ve Deneme İstasyonuna ait daire binası, atölyeler, ambar gibi tesislerin ve bu tesislerin etrafında bulunan parsellerin bütünüyle terk edilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Bu sebeple Tarım Bakanlığına ait bahsi konu olan tesis binalarının ve bunları çevreleyen deneme parsellerinin Tarım Bakanlığına bırakılması istenmiştir.¹⁴⁰

Tarım Bakanlığının 24 Ocak 1950 tarihli yazısının ardından Milli Savunma Bakanlığı 24 Mart 1949'da Bakanlar Kurulu tarafından alınan karar doğrultusunda fiilen inşaat çalışmalarına başlandığını belirtmiştir.¹⁴¹ Buna ek olarak 24 Ocak 1950 tarihli yazı ile bir kısım arazinin Tarım Bakanlığına bırakılmasına dair talep ve itirazların uygun bulunmadığı, Milli Savunma Bakanlığı tarafından bildirilmiştir. Bu nedenlerle Milli Savunma Bakanlığı kamulaştırma kararının gerçekleşmesi için Başbakanlıktan müsaade istemiştir.¹⁴² Tüm bu yazışmaların ardından Bakanlar Kurulunca 2 Şubat 1950'de karar alınmıştır.¹⁴³ Karara göre Yeşilköy uçak alanının genişletilmesi için 3/9000 sayılı kararla kamulaştırılması kabul edilen arazi üzerinde bulunan bina ve tesislerden Tarım Bakanlığına ait olanlar hariç olmak üzere kişilere ait olanların kamulaştırılması, Hazineye ait olanların Milli Savunma Bakanlığına terk ve tahsisinin sağlanması kabul edilmiştir.¹⁴⁴

Yeşilköy Havaalanının uluslararası standartlara kavuşturulması amacıyla başlayan çalışmalar, arazi konusunda yaşanan bazı problemler yüzünden gecikmeli olarak başlatılmıştır. Buna göre öncelikle Yeşilköy Havaalanının toprak tesviyesi ve drenaj inşaatı işleri için gereken meblağ, 3.200.000 lira olarak hesaplanmıştır. Nitekim Bayındırlık Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı arasında yapılan yazışmalar sonucunda “2490” sayılı kanunun 50. maddesinin E fıkrasına göre 13 Mayıs 1949'da Bakanlar

¹⁴⁰ Tarım Bakanlığından Başbakanlığa 24 Ocak 1950 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/119-25-1, Sayfa 4.

¹⁴¹ 24 Mart 1949 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı için ayrıca bakınız. BCA, 30-18-1-2/119-25-1. Ayrıca bkz. **EK-5**.

¹⁴² Milli Savunma Bakanlığından Başbakanlığa 02 Şubat 1950 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/119-25-1, Sayfa 2.

¹⁴³ 2 Şubat 1950 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için ayrıca bkz. BCA, 30-18-1-2/121-101-8. **EK-6**.

¹⁴⁴ 2 Şubat 1950 tarihli Başbakanlık Kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/119-25-1, Sayfa 1.

Kurulu tarafından bahsi geçen inşaat faaliyetlerinin emaneten yaptırılması kararlaştırılmıştır.¹⁴⁵

2.2.3. İnşaat Çalışmaları

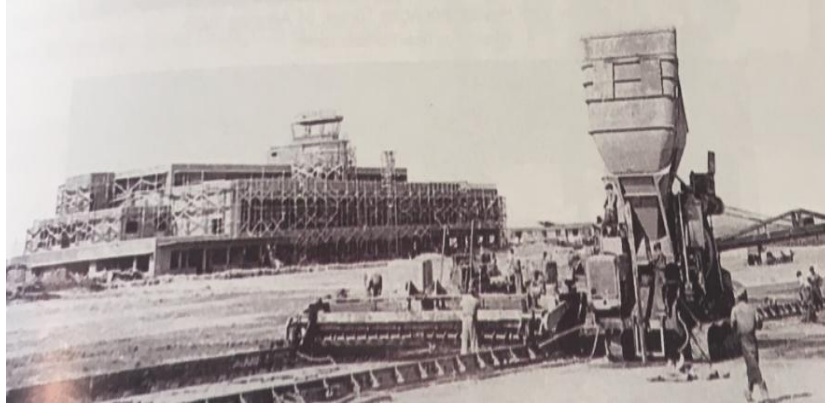
Her ne kadar Yeşilköy Havaalanı genişletme çalışmaları 1949'da başlamış olsa da yapılması planlanan yeni pistin temellerinin atılması 1950 yılına denk gelmiştir. Bu süreçte Türkiye'de ilk defa 14 Mayıs 1950'de uygulanan tek dereceli, gizli oy ve açık tasnif sisteminin kullanıldığı seçim sonucunda iktidar el değiştirmiştir. Seçim sonucu yaşanan iktidar değişikliği, Yeşilköy Havaalanı inşaat çalışmaları sürecine de etki etmiştir.¹⁴⁶ 29 Haziran 1950'de İstanbul Valisi, Belediye Başkanı, Bayındırlık Bakanlığı görevlileri, Amerikan Konsolosu, Amerikan Hava Ataşesi ve yabancı uçak şirketleri temsilcilerinin katılımıyla temel atma töreni yapılmıştır. Törende yeni meydanın inşaat işlerinde kullanılmak üzere Amerika'dan getirilen taş kırma, toprak kaldırma ve toprak tesviye makinelerinin yer almıştır. Temel atma işlemlerinde bu makineler kullanılmış ve Yeşilköy'de bulunan uçak alanında inşaat çalışmalarına başlanmıştır. Temel atma işlemleri sırasında İstanbul Valisi Fahrettin Kerim Gökay kısa bir konuşma yapmıştır. Konuşmada şu ifadeler yer almıştır:

“Burada bizimle bulunan muhtelif milletler bizim sevincimize iştirak ettiklerini görüyorum. Bunu ifade ettiği mana pek büyüktür. Memleketimiz, ilme milletler arası refah ve terakkiye istinad eden her tesise katılmaktan büyük bir zevk duymakta ve milletler arası işbirliğini kendine şiar edinmektedir. Bu muazzam meydan hakkında aşağıdaki teknik malumat verilmiştir. Beton dökülecek pistin tülü 2300, genişliği 60 metre olacak ve pistin kalınlığı 40 santimetreyi bulacaktır. Meydan inşaatının hangarlar, telsiz cihazları, binalar gibi tesisleri de pist inşaatına paralel olarak yürütülmesine bütün dikkat ve gayret sarf edilmiş ve edilmektedir. Bu yıl bütün tesisatın merkez binası hariç diğerlerinin binaları bitirilecek önümüzdeki yıllarda da meydanın diğer noksanları tamamlanarak 1952 yılında tam olarak işletmeye açılacaktır”.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Kararlar Daire Başkanlığı 13 Mayıs 1949 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/ 119-36-20.

¹⁴⁶ Süleyman Güngör, “14 Mayıs 1950 Seçimleri ve CHP’de Bunalım”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.2010, S.21, 2010, s.193-208.

¹⁴⁷ “Yeşilköy Havaalanı İnşaatı”, (1950, 30 Haziran), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1-3; Yeni Havaalanı, (1950, 30 Haziran), **Milliyet Gazetesi**, 2.



Görsel 12. Yeşilköy Havaalanı İnşaatı Çalışmaları (1949)¹⁴⁸

Tüm bu çalışmalar boyunca havaalanı inşaatında meydana gelen gelişmelerden toplumun haberdar olması amacıyla gazeteciler inşaat alanında gezdirilmiş ve bu konuda bilgilendirilmişlerdir. Bu doğrultuda 24 Temmuz 1950’de havaalanı çalışmaları gazeteciler tarafından gözlemlenmiştir. Gazetecilerin gözlemlerine göre inşaat çalışmalarının son derece modern makinelerle devam ettiği ve yapılmakta olan meydana birçok Türk mühendis ve işçinin yer aldığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra inşaat işlerinde bazı kısımların tamamlanması görevini alan G. G. White adlı firmanın bir kaç sene milyarlarca doları haksız elde ettiğinin anlaşıldığı bu nedenle işin onlardan devir alınarak Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapıldığı belirtilmiştir. İşlerin yabancı firmadan devir alınmasıyla beraber senede asgari 1.000.000 liranın tasarruf edildiği ve yapılan inşaatın Türk işçilerinin bir eseri olduğu vurgulanmıştır. Gazetecilerin havaalanı inşaatına yaptıkları bu gezi esnasında Bayındırlık Bakanlığı Meydan Bürosu Müdürlüğünden inşaat şefi yüksek mühendis Süreyya Serez, inşaat çalışmaları hakkında gazetecileri bilgilendirmiştir. Süreyya Bey gazetecileri inşaat alanında gezdirerek onlara inşaat faaliyetlerinde kısa bir süre içerisinde nasıl bir ilerleme sağladıklarını göstermiş ve ayrıca Yeşilköy Havaalanının Yakın ve Orta Şarkın en büyük havaalanı olacağını ifade etmiştir.¹⁴⁹

1950’nin son aylarına gelindiğinde Yeşilköy Havaalanının toprak tesviye işlemlerinin yüzde doksan oranında tamamlanmış ve kör uçuş pistinin 1550 metrelik

¹⁴⁸ Hürtürk, Sarıgöl, Kline, **a.g.e.**

¹⁴⁹ “Yeşilköy Havaalanı inşaatı ilerliyor”, (1950, 25 Temmuz), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1-4.

kısının beton işlemleri bitmiştir. Bunlara ek olarak büyük bakım ve küçük depo hangarlarının ve yolcu salonunun çelik iskeletinin montajı tamamlanmıştır. 1951'in sonunda tamamlanmasının ardından işletmeye açılacak olan bu meydanın 2350 metre uzunluğunda, 60 metre genişliğinde ve 90 tonluk uçaklara dayanabilecek bir betondan oluşacağı vurgulanmıştır. Gece uçuşları için ise pist alanının aydınlatılacağı ve meydana her zaman iniş-kalkış yapılabilmesi için gereken cihazların konulacağı belirtilmiştir.¹⁵⁰

Öte yandan hava meydanı kırma taş işi, müteahhit Süleyman Karacehennemoglu ve ortağı Reşat Azbay'a 249.500 lira karşılığında 3 Temmuz 1951'de Bayındırlık Bakanlığı tarafından ihale ile vermiştir. Müteahhit ile yapılan sözleşme kapsamında işin sözleşmenin başlangıç tarihinden yani 11 Temmuz 1951'den itibaren sekiz gün içinde başlaması ve 110 gün içinde yani 29 Ekim 1951'de bitmesi hususunda anlaşılmıştır. Yeşilköy civarında bulunan Cebeci ocaklarından çıkarılan taşlar Yeşilköy'e getirilmiş ve kırma işlemleri orada bulunan makinelerle gerçekleştirilmiştir. Ancak ağustos ayında başlayan yağmurların eylül ayına kadar aralıklı olarak devam ettiği 21, 22, 26 Ağustos ve 21 Eylül tarihlerinde yaşanan şiddetli yağış nedeniyle işlerin tamamen durmuştur. Yine 3 Ekim 1951'de tekrar başlayan yağmurlar, sözleşmenin bitiş tarih olan 29 Eylül 1951'e kadar devam etmiştir. Bu sebeple müteahhit işlerin gecikme olasılığını dikkate alarak 27 Ekim 1951'de bir dilekçe ile Bakanlıktan ek süre talebinde bulunmuştur.¹⁵¹ Meteoroloji raporlarının incelenmesinin ardından Ağustos 1951'de meydana gelen yağışların son beş senedeki yağış miktarından çok fazla olduğu dolayısıyla nakliyat işlerin gecikmesinde müteahhitin herhangi bir kusurunun bulunmadığı belirtilmiştir. Böylece Bayındırlık Bakanlığı sözleşme süresinin 9 Ağustos 1952'e uzatılması ve bu tarihe kadar geçen 224 günlük gecikmenin bedeli olan 89600 liranın müteahhitten alınmaması yönünde karar almıştır.¹⁵² Nihayet Yeşilköy Havaalanının diğer eksik

¹⁵⁰ "Hava meydanı inşaatı ilerliyor", (1950, 27 Kasım), **Milliyet Gazetesi**, s.2.

¹⁵¹ Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı 03Ağustos 1953 tarihli belge için bkz. BCA, 30-11-1-0 /239-24-19

¹⁵² BCA, 30-11-1-0 / 233-22-12.

kısımlarının ve genişletme işlerinin tamamlanması gecikmeli de olsa 1953'de tamamlanmıştır.¹⁵³

2.3. Uluslararası Yeşilköy Havaalanının Açılışı (1953)

Yaşanan gecikmelerin ardından Uluslararası Yeşilköy Havaalanının açılışı, 1 Ağustos 1953'de gerçekleştirilmiştir.¹⁵⁴ Cumhuriyet ve Milliyet gibi dönemin önemli gazetelerinde havaalanının açılışına dair haberlere manşetlerde yer verilmiştir. Bu haberlere göre saat 11.00'de bando takımının çaldığı İstiklal Marşı ile başlayan açılış töreninde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin, İstanbul'da bulunan milletvekilleri, İstanbul Valisi, Belediye Başkanı, sivil havacılık şirketleri temsilcileri, yerli ve yabancı basın mensuplarını davetli olarak yer almışlardır. İstiklal Marşının ardından Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, uluslararası standartları sağlayan Yeşilköy Havaalanının genişleyen kapasitesine dair bir konuşma gerçekleştirmiştir. Bakan konuşmasında, üç senelik çalışma ve gayretler sonucunda 22 milyon liraya mal olan inşaat işlerinin tamamlanmasıyla havaalanının, her bir buçuk dakikada bir uçağın kalkmasını veya inmesini temin edebilecek ve en ağır uçakları bile taşıyabilecek bir piste, taksi yoluna ve durak yerlerine sahip olduğu belirtilmiştir. Bunlara ilaveten konuşmada, 10 bin metre kare üzerine inşa edilmiş olan yolcu salonunun bir saat içerisinde dış ülkelerden gelen 80 yolcunun gümrük işlemlerinin ardından yurda giriş ve çıkışını sağlayabileceği, 200 yolcunun transit olarak geçişini ve saatte 400 yolcunun iç hatlarda gelip gitmesine imkân sağlayabileceği, salonun bu amaçlara uygun olarak inşa edildiği belirtilmiştir. Havaalanının 12 bin metre karelik bir hangara sahip olduğu, radyo alıcı ve verici tesislerin yapıldığı ve kör uçuş için gereken cihazın yer aldığı belirtilmiştir. Bakanın açıklamalarında havaalanının yeni teknik alt yapısı olarak; elektrik enerjisinin ulaşımı için 16 kilometrelik hava-i hattı, 122 kilometrelik yer altı kabloları, 225 kilowatt gücüne sahip yedek elektrik santrali, 200

¹⁵³ DHMİ resmi internet sitesi: <https://www.dhmi.gov.tr> (Erişim Tarihi: 12.12.2020); “Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

¹⁵⁴ DHMİ resmi internet sitesi: <https://www.dhmi.gov.tr> (Erişim Tarihi: 12.12.2020)

abonelik bir telefon santrali ve nihayet bazı bölgelerde yer almak üzere 12 adet alıcı verici radyo postası sıralanmıştır.¹⁵⁵

Bayındırlık Bakanının sıraladıklarının yanı sıra Yeşilköy Havaalanı, genellikle gece uçuşlarında kazaların meydana gelmesi engellemek için gelişmiş yeni teknolojik cihazlarla da donatılmıştı. Yerden Kontrol ile Yaklaşma (Ground Control Approach) adı verilen bu cihazlar, uluslararası standartlara sahip havaalanlarında tesis edilerek, uçuş güvenliğinin sağlanması amaçlanmıştı. Benzer bir diğer cihaz olan Aletli İniş Sistemi (ILS- Instrument Landing System) ise uçaklarda bulunarak kör uçuş esnasında meydana gelebilecek kazaları önlemek amacıyla geliştirilmişti. Havaalanlarında tesis edilen radyo prensibi ile çalışan bir diğer cihaz olan Yüksek Frekanslı Dağılma Sistemi (VOR- Very High Frequency Omni Range) sayesinde havada gerçekleşebilecek kazaların önlenmesi büyük oranda sağlanmıştır. Yeşilköy Havaalanı, 1953'ten itibaren çok pahalı ve hassas olan bu cihazlarla donatılarak pervaneli uçaklara uygun olarak inşa edilmiş olsa da dünyanın en modern havaalanlarından biri haline gelmişti.¹⁵⁶



Görsel 13. Cumhuriyet Gazetesinde Yeşilköy Havaalanının Açılış İlanı¹⁵⁷

¹⁵⁵ “Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1-3;

“Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s. 1.

¹⁵⁶ “Uçak Seyahatleri En Emin Yolculuk Haline Geldi”, (1953, 17 Kasım) **Milliyet Gazetesi**, s. 6.

¹⁵⁷ “Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı,” (1953, 2 Ağustos), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1-3.

Törende Bayındırlık Bakanının konuşmasının ardından Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin de bir hitapta bulunmuştur. Ulaştırma Bakanı konuşmasında, Yeşilköy Havaalanının dünyanın kilit noktalarından biri olan Karadeniz Boğazında yer aldığını ve uluslararası standartlara kavuşturulduğunu belirtmiştir. Ayrıca havayollarının dünyada çok büyük bir rol oynadığına dikkat çeken Bakan konuşmasında şu ifadelere yer vermiştir:

“Meydanın süratle inşası ve işletmeye açılması hususunu sağlayan Bayındırlık Bakanlığına ve bu Bakanlığın meydan inşaatı müdürlüğüne ve bu sahada hizmet ve gayreti geçen bütün vazifelilere huzurunuzda hararetle teşekkür etmeyi zevkli bir vazife sayarım. Türk havacılığının güvenilir ellerde layık olduğu daha büyük bir inkişafa mazhar olmasını diler meydana ve tesisata uğur ve hayırlı iş günleri temenni ederim.”¹⁵⁸

Ulaştırma Bakanının konuşmasının ardından Vali ve Belediye Başkanı da havaalanının inşasından dolayı hükümete teşekkürlerini iletmışlerdir. Konuşmaların tamamlanmasıyla birlikte Yeşilköy Havaalanında inşa edilen bina ve tesisler davetliler tarafından gezilmiştir.



Görsel 14. 1953-1954 Yıllarına Ait Yeşilköy Havaalanı Temalı PTT Pulları¹⁵⁹

Böylece Türk Havacılığın başladığı yer olan Yeşilköy, uluslararası bir boyut kazanmasıyla Türk Sivil Havacılığında yeni bir sayfa açılmıştır. Yeşilköy Havaalanının standartizasyonu ve 1950’li yıllarda uluslararası uçuşların, tren yolcuğu kadar güvenli hale gelmesiyle, uluslararası ticaret, turizm ve birçok alanda yeni gelişmeler ülke ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır.¹⁶⁰

¹⁵⁸ “Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1-3; “Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

¹⁵⁹ Bunlar, tarafımıza ait koleksiyondan pulların fotoğraflanmış halidir.

¹⁶⁰ Yeşilköy Havaalanının uluslararası bir boyut kazanmasının ardından işletmesinde yapılan organizasyon değişikliği hakkında ayrıca bkz. Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, **Yeşilköy Havalimanı İstanbul- Türkiye İşletme Raporu**, Bayındırlık Bakanlığı, Arset Matbaacılık, İstanbul, 1978.

III. BÖLÜM:

MODERN HAVACILIKTA YEŞİLKÖY (1953-1985)

3.1. Dünyada ve Yeşilköy Havaalanında Uçuş Trafiğinin Artışı (1953-1960)

Ülkeler arasında siyasi, ekonomik, toplumsal, ticari alanlarda gerçekleşen etkileşimler sayesinde ortaya çıkan yeni teknolojiler, diğer pek çok alanda olduğu gibi havacılık alanında da büyük ilerlemeyi beraberinde getirmiştir. Bu ilerleme sürecinde dünyada meydana gelen savaşların etkisi göz ardı edilemeyecek kadar büyüktür. Nitekim II. Dünya Savaşı öncesinde başlayan teknoloji yarışı, savaş dönemi ve savaş sonrası dönemde de hızla devam etmiştir. Devletler, savaş alanında daha hızlı ve etkin kullanılabilecek uçak tasarımları yaparak bu uçakları birbirlerine karşı kullanmayı amaçlamışlardır. Yapılan çalışmalar doğrultusunda daha önceleri sahip olunan pervaneli uçak motorlarının yerini daha fazla itme gücüne sahip olan jet motorlar almıştır. Jet motor teknolojisi alanında ilk çalışmalar, 1930'lu yıllarda İngilizler tarafından yapılmıştır. Ancak jet motorların ağırlığı nedeniyle takılacağı uçakların bu motorların kaldıramayacağı düşünülmüştür. Dolayısıyla farklı türde motorların geliştirilmesi için çalışmalar yürüten Alman Heinkel şirketi 27 Ağustos 1939'da üretmiş olduğu jet motorlu Heinkel He-178 uçağını test etmiştir. Bu uçuş ile birlikte havacılıkta, motor teknolojisi alanında yeni bir sayfa açılmıştır. Heinkel şirketi aynı yılın temmuz ayında roket motora sahip Heinkel He-176 uçağının da deneme uçuşlarını gerçekleştirmiştir.¹⁶¹

Her ne kadar bu uçaklar seri üretime geçirilememiş olsa da jet motor teknolojisinin gelişiminde çok önemli bir görev üstlenmişlerdir. Savaş sonrası dönem için jet motorların yolcu uçaklarında kullanılabileceği fikri ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar sonucunda jet motorların yolcu uçaklarına entegre edilebileceği, böylece bu uçakların, pervaneli motorlardan daha fazla itme gücüyle

¹⁶¹ Mano Ziegler, **Hitler's Jet Plane The Me 262 Story**, Greenhill Books, London, 2004, pp. 20-24; Sterling Michael Pavelec, **The German Jet Program 1939-1945**, University of Calgary, Department History, March, 1999, pp. 34-35.

uluslararası yolcu taşımacılığında kullanılabileceği öngörülmüştür. Yine II. Dünya Savaşı yıllarında jet motor teknolojisinin geliştirilmesinde Almanya'nın yanı sıra Amerika, İngiltere gibi birçok devlet etkin rol oynamıştır. Özellikle İngiltere jet motorlu uçaklar alanında çalışmalar yürütmüştür. İngiliz De Havilland şirketi savaş sırasında bombardıman amaçlı kullanmak için De Havilland Mosquito isimli uçağı geliştirilmeye başlamıştır. Öncelikli olarak savaş alanında saldırı amacıyla kullanılmak için geliştirilen bu uçağın daha sonraki yıllarda keşif harekâtlarında daha etkin kullanılabileceği anlaşılmıştır.¹⁶²

II. Dünya Savaşı döneminde De Havilland şirketi tarafından geliştirilen jet motor teknolojileri savaş sonrası dönemde yolcu uçaklarına uygun olarak geliştirilmeye devam edilmiştir. Özellikle sivil havacılık faaliyetlerinin gelişmesi ve uluslararası hava yolcu taşımacılığının artması ile birlikte pervane motorlu uçaklarda bazı yetersizlikler ortaya çıkmıştır. Özellikle bu uçakların taşıma kapasitelerinin azlığı ve uzun mesafeli uçuşlar gerçekleştirememeleri bu yetersizliklerin başında gelmiştir. Dolayısıyla bu yetersizliklerin giderilmesi amacıyla yapılan çalışmalar önem kazanmıştır. Bu çalışmalar arasında İngiliz De Havilland şirketinin çalışmaları dönem şartlarına göre ileri bir düzeyde yürütülmüştür. Şirketin üzerinde çalıştığı jet motorlu yolcu uçağı dünya havacılığının konumunu farklı bir boyuta taşımıştır. Şirket üretmiş olduğu Comet Mark 1 isimli jet uçağının ilk deneme uçuşunu 27 Temmuz 1949'da gerçekleştirmiştir. Uçak aerodinamik bir yapıya sahip olup, itme gücünü 4 adet jet motorundan almıştır. De Havilland şirketine ait üretilen ilk jet motorlu yolcu uçağı olan bu uçak, pervaneli motora sahip uçaklara nazaran daha sessiz ve daha konforlu bir kabin ortamına sahiptir.¹⁶³

Uçak ilk ticari uçuşunu İngiliz Deniz Aşırı Havayolu Şirketi (BOAC - British Overseas Airways Corporation) bünyesinde 2 Mayıs 1952'de İngiltere'nin başkenti Londra'dan Güney Afrika'da bulunan Johannesburg şehrine gerçekleştirmiştir. İngiliz Deniz Aşırı Havayolu Şirketinin gerçekleştirdiği bu uçuş 23 saat 34 dakika sürmüştür.

¹⁶² Bill Gunston, **The Illustrated Encyclopedia of Combat Aircraft of World War II**, Tiger Books, London, 1990, pp.93-96.

¹⁶³ Graham M. Simons, **Comet: The World's First Jet Airliner**, Pen&Sword Book, 2013, pp.6-10.

Dönem havacılığında aynı mesafede uçuş gerçekleştiren diğer pervaneli uçaklara nazaran uçuş süresi daha da kısalmıştır. Böylece jet motor teknolojisi dünya havacılığında yeni bir çağ başlatmıştır. Pervaneli uçaklarla karşılaştırıldığında jet motorlu uçaklar gövde yapıları, motor güçleri ve konfor özellikleriyle büyük bir fark yaratmışlardır. Özellikle daha önceleri uçak yolculuğu boyunca yolcular tarafından en çok şikâyet edilen konulardan biri kabin içi ses problemi olmuştur. Ancak yeni uçakların gövde ve kabin tasarımları ve jet motorları sayesinde uçaklar artık daha sessiz bir yapıda hizmet vermeye başlamışlardır. Bunlara ek olarak jet motorlu uçaklar sayesinde uçuş süreleri kısalmış, gidilebilecek mesafe uzunluğu artmıştır.¹⁶⁴

Jet motor teknolojisinin geliştirilmesi ve bu sistemlerin yolcu uçaklarına uyarlanmasıyla beraber Jet Çağı başlamıştır. Artık havayollarında bulunan eski pervaneli uçakların yerini yeni jet motorlu uçaklar almıştır. Uçak üretici firmalar artık jet motorlu daha geniş gövdeli, daha uzun mesafeler gidebilecek, daha konforlu uçaklar üretmeye ve pazarlamaya başlamışlardır. 1950’li yılların ortalarından itibaren çoğu havayolu şirketi bünyesinde jet motorlu uçaklara yer vermeye başlamıştır. Üretilen geniş gövdeli jet motorlu uçaklar sayesinde taşıma kapasitesi de büyük oranda artmıştır. Böylece uzun mesafelerde çok kısa zamanda ve çok fazla sayıda insanın bir ülkeden başka bir ülkeye seyahat etmesi kolaylaşmıştır.¹⁶⁵

Öte yandan uluslararası hava yolcuğu taşımacılığında önemli bir yere sahip olan Yeşilköy Havaalanı özellikle II. Dünya Savaşı sonrası dünya havacılığında büyük bir merkeze dönüşmeye başlayacaktır. Bunda hâlihazırda Yeşilköy Havaalanının, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün belirlemiş olduğu standartlara sağlayarak 1953’de “Uluslararası Havaalanı” statüsünü elde etmesinin önemli bir rolü olmuştur. Öyle ki Yeşilköy Havaalanı, kuzeydoğu-güneybatı yönünde 60 metre genişliğinde 2300 metre uzunluğunda bir pist ve bu pistin iki ucunu apron kısmına bağlayan yardımcı pistler, dış hatlar terminali, Türk Hava Yollarına ait hangarlar ve dönem şartlarına uygun hava trafik yardımcı cihazlarla donatılmıştı. Dahası hava yolcu taşımacılığında her geçen

¹⁶⁴ Colin Higgs, **De Havilland Comet: The First Commercial Jetliner**, Pen&Sword Book, 2018, p.4.

¹⁶⁵ **Kanada Havacılık ve Müze Dokümanları**: <https://documents.techno-science.ca/documents/CASM-Aircrafthistories-deHavillandComet.pdf> (Erişim Tarihi:21.01.2021)

gün yaşanan yeni gelişmeler doğrultusunda gerekli alt yapı ve sistemler gelişmelere uygun olarak yeni tesisler ilave edilecekti. Böylece Yeşilköy Havaalanı dünyanın modern sivil havacılık tesislerinden biri haline gelmişti.

Görsel 15. 1953'ten İtibaren Yeşilköy Havaalanında Bulunan Mevcut Tesisler¹⁶⁶

¹⁶⁶ **Yeşilköy Havalimanı Master Planı**, Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, DSİ Matbaası, Ankara, 1971, s.2.

dengelerin değişmesine neden olmuştur.¹⁶⁸ Dolayısıyla Arap-İsrail sorunu ve Süveyş Krizi özelinde Ortadoğu’da meydana gelen bölgesel olaylar havacılık rotalarının yön değiştirmesinde etkili olmuştur.¹⁶⁹ Bu olaylardan önce Ortadoğu havacılığının merkezi konumunda olan Beyrut ve Kahire havaalanları, bölgesel çatışmaların ardından uçuşa kapatılmıştır. Bu da doğal olarak uçuş rotalarının Yeşilköy Havaalanına kaymasına neden olmuştur.¹⁷⁰

Yeşilköy Havaalanında hava trafiğinin artmasına neden olan bir diğer etken ise işçi göçleri olmuştur. II. Dünya Savaşı sırasında özellikle Batı Avrupa’da meydana gelen yıkımın ortadan kaldırılması amacıyla başta sanayi olmak üzere çok farklı alanlarda çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmaların sürdürülmesi için gereken iş gücüne sahip olmayan Avrupa devletleri, bu iş gücü açığını kapatmak amacıyla Türkiye de dahil olmak üzere Avrupa’nın güneyinde bulunan devletlerle işgücü antlaşmaları imzalamışlardır.¹⁷¹ Bu bağlamda Türkiye ile Federal Almanya Hükümeti arasında 30 Ekim 1961’de imzalanan işgücü antlaşması kapsamında 1960’lı yıllardan itibaren Almanya’ya işçi göçleri başlamıştır. 1960’lı yıllarda başlayan işçi göçleri sadece Almanya devleti ile sınırlı kalmayıp Avrupa bulunan diğer bazı devletlerle de karşılıklı anlaşmalar imzalanarak çok sayı işçi Avrupa’da çalışmak üzere göç etmiştir. Bu ise

¹⁶⁸ 1956 Süveyş Krizi hakkında detaylı bilgi için bkz. M. Bürkan Serbest, “Süveyş Kanalı’nın Ulaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı”, *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.6, S.4, s.689-711.

¹⁶⁹ Ortadoğu’da II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan bölgesel meselelerin havacılığı ve yolcu taşımacılığı üzerinde etkilerine dair detaylı bilgi için bkz. Baskın Oran, *Türk Dış Politikası Cilt 1 1919-1980*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003; Oral Sander, *Siyasi Tarih (1914-1994)*, İmge Kitabevi, Ankara, 2018, s.301. ; Armaoğlu Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, 1914-1995, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2007, s.246-256; Aptülâhat, Akşin, *Türkiye’nin 1945’den Sonraki Dış Politika Gelişmeleri Orta Doğu Meselesi*, İsmail Akgün Matbaacılık ve Kitapçılık Müesseseleri, İstanbul, 1959. ; Uçarol, Rıfat, *Siyasi Tarih (1789-1999)*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000; A. Haluk Ülman, “Ortadoğu Bunalımı”, *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.13, S.4, Aralık, 1958, s.232-261.

¹⁷⁰ TRT Haber, “Yeşilköy’den 3. Havalimanına”, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/yesilkoyden-3-havalimanina-391522.html> (Erişim Tarihi: 10.02.2021); Sabit Duman, “Ortadoğu Krizleri ve Türkiye”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S.35-36, Mayıs – Kasım 2005, s.313.332.

¹⁷¹ Birsan Şahin Kütük, *Türkiye’den Batı Avrupa’ya İşçi Göçünün Sosyolojik Çalışmalarla Yansımaları*, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Konferansları Dergisi*, S.52, 2015-2, s.609-654.

Yeşilköy Havaalanı hava ve yolcu trafiğinde belirgin bir artışı da beraberinde getirmiştir.¹⁷²

Tablo 1. 1975-1990 Yılları Arası Almanya'daki Türk Vatandaşlarına Ait Sayısal Veri¹⁷³

Yıl	Toplam Türk Vatandaşı Sayısı	Erkek	Kadın
1975	1.077.097	669.995	407.102
1980	1.462.442	876.154	586.288
1985	1.401.932	808.468	593.464
1990	1.694.649	940.948	753.701

1950'li yılların ortalarından itibaren havayollarının uçak filolarında büyük oranda jet motor teknolojisine geçiş yaşanması, Ortadoğu'da yaşanan olaylar ile birlikte uçuş rotalarının değişmesi ve nihayet Avrupa'ya işçi göçleri, Türk sivil havacılığını etkileyen unsurlar olarak öne çıkmaktaydı. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak Yeşilköy Havaalanı hava trafiğinde hem iç hatlar hem de dış hatlar uçuşlarında büyük oranda artış gözlemlenmişti. Yolcu trafiğinin artmasına neden olan gelişmeler doğal olarak havayolları arasında rekabet ortamı oluşmasını ve havayollarının uçak filolarını yenileyerek kar marjlarını artırmaya çalışmalarını beraberinde getirmişti. Bu rekabete Türk sivil havacılığı yolcu taşımacılığında bayrak taşıyıcısı olan ve II. Dünya Savaşı sonrasında jet motorlu uçakları filosuna dâhil eden Türk Hava Yolları da katılmıştı.¹⁷⁴ Bu bağlamda Türk Hava Yollarının uçak filosunda gözlemlenen jet motorlu uçak sayısındaki artış diğer devlet havayolları ve özel havayolları filolarındaki artış ile paraleldi. Bu da hâlihazırda dünyada artan hava trafiği sonucu uluslararası havacılığın kavşak noktası haline gelen Yeşilköy Havaalanının konumunu daha da etkilemiştir.

¹⁷² Aile ve Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı,

<https://ailevecalisma.gov.tr/media/1341/isgucuanlasmalari.pdf> (Erişim Tarihi:12.02.2021)

¹⁷³ Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2011, https://www.destatis.de/DE/Home/_inhalt.html (Erişim Tarihi:12.02.2021)

¹⁷⁴ Türk Hava Yolları Uçak Filosu için bkz. Bayındırlık Bakanlığı Verileri **EK-7**.

Nitekim bu durum, Yeşilköy Havaalanının 1956-1970 yılları arası yıllık yolcu trafiği verileri incelendiğinde daha iyi anlaşılmaktadır.

Tablo 2. Yeşilköy Havaalanı 1956-1970 Yılları Arası Yıllık Yolcu Trafiği Verileri¹⁷⁵

Yıl	İç Hatlar Yolcu Sayısı	Dış Hatlar Yolcusu Sayısı	Transit Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
1956	217.466	111.780		329.246
1957	274.186	129.012	109.162	512.360
1958	283.339	142.100	95.154	520.593
1959	278.339	150.049	81.875	510.563
1960	224.960	135.634	95.281	455.875
1961	217.306	144.738	90.295	452.269
1962	207.990	180.932	153.623	542.545
1963	210.005	177.721	152.945	540.671
1964	195.076	192.632	210.605	598.313
1965	214.979	232.634	195.199	642.812
1966	271.394	294.111	172.105	737.613
1967	338.721	320.305	184.387	843.413
1968	460.958	419.395	192.765	1.073.118
1969	549.138	519.454	185.486	1.254.078
1970	731.680	829.291	161.601	1.722.572

Tablodaki verileri incelendiğinde Yeşilköy Havaalanı iç hatlar yolcu sayılarının 1956'den 1964'a kadar dış hatlar yolcu sayılarından fazla olduğu gözlenmiştir. Ancak 1964 yılından itibaren hem iç hatlar hem de dış hatlar yolcu sayılarında gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Ayrıca 1956-1961 yılları arasında Yeşilköy Havaalanından transit uçuş yapan yolcu sayılarının 1964'teki transit yolcu sayısından az olduğu gözlenmiştir. Bu da Yeşilköy Havaalanının gerçekten uluslararası yolcu taşımacılığının önemli bir kavşağı haline geldiğini göstermektedir.

¹⁷⁵ **Yeşilköy Havalimanı Master Planı**, Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, DSİ Matbaası, Ankara, 1971, s.4.

3.2. Yeşilköy Havaalanı Sistemlerin Revize Edilmesi (1959-1968)

Türkiye'nin dünyaya açılış kapısı olan Yeşilköy Havaalanının dönem şartlarına uygun modern sistemlerle donatılması, cumhuriyet yönetiminin havacılığa verdiği önemi ortaya koymuştur. Ancak her ne kadar dönem şartlarına uygun sistemler tesis edilmiş olsa da II. Dünya Savaşı sonrası dönemde gelişen jet motor teknolojisi bu durumu tersine çevirmiştir. Jet motor teknolojisinin yolcu uçaklarında kullanılmasıyla Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından belirlenmiş olan standartlarda büyük oranda değişiklikler yaşanmıştır. Pervaneli uçaklara uygun olarak inşa edilen havaalanlarında bulunan pist, taksit, apron ve diğer havaalanı bölümleri artık bu yeni teknolojiye sahip uçaklara hizmet verebilecek konumda olmadığından bu sistemlerin gelişen teknolojiye uyumlu bir şekilde revize edilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir.¹⁷⁶

Bütün bu gelişmelere istinaden 1956'dan itibaren Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından havaalanı pistlerinin belirli standartlara uygun olarak revize edilmesi tavsiye edilmiştir. Bu revize işleminin gerçekleşmesinde İngiliz Hava Bakanlığının belirlediği Yük Sınıflandırma Numarası (LCN) belirleyici bir unsur olmuştur.¹⁷⁷ 1959'a gelindiğinde Yeşilköy Havaalanında bulunan mevcut pistin turbo-jet motorlu uçaklara kısa gelmesi büyük bir problem oluşturmuştur. Özellikle havayolları filo tiplerinde meydana gelen büyük değişimler bu durumun oluşmasında etkili olmuştur. Yeşilköy'de mevcut pistlerin, ağırlıkları 100 tonu geçen Boeing 707, Convair 880 gibi uçaklara kısa geldiği dolayısıyla kuzey-güney istikametindeki pistin kuzeye yani Safraköy civarlarına uzatılabileceği düşünülmüştür. Londra asfaltına kadar olan mesafenin ihtiyacı karşılamaması durumunda üstten köprüyle geçişin sağlanabileceği, bu konuda kısa bir zaman içerisinde gereken müracaat işlemlerinin yapılabilmesi belirtilmiştir.¹⁷⁸

Yeşilköy Havaalanında 1953'ten itibaren tesis edilmiş olan uçuş güvenliği cihazlarının da yeni teknolojiyle beraber revize edilmesi de bir zorunluluk haline gelmiştir. Sisli ve kapalı havalarda uçakların iniş yapabilmelerini sağlamanın yanı sıra

¹⁷⁶ Kararlar Daire Başkanlığı 9 Kasım.1960 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/157-26-17.

¹⁷⁷ Nurten Ürünay, "Havaalanı ve Uçaklarının Değerlendirmesiyle İlgili ACN/PCN Sistemi", *Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Bakanlık Bülteni*, C.15, S.75, (Mart 1983), s.60-63.

¹⁷⁸ "Yeşilköy Alanı Pisti Uzatılacak", (1959, 16 Eylül), *Milliyet Gazetesi*, s.2.

kazaların önlenmesinde önemli görevler üstlenerek hava trafiği güvenliğini sağlayan ILS (Aletli İniş Sistemi), VOR (Yüksek Frekanslı Dağılma Sistemi) gibi cihazların yenileriyle değiştirilmesi, Yeşilköy Havaalanı ve uluslararası sivil havacılığın güvenliği için büyük bir önem arz etmiştir. Bu doğrultuda Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü tarafından 13 Temmuz 1959'da Maliye Bakanlığına bir yazı gönderilmiştir. Yazıda uluslararası sivil havacılığın emniyeti için Yeşilköy Havaalanında uçakların sisli havalarda ve kör uçuşlarda iniş yapabilmelerini sağlayan bir adet ILS cihazı, buna ilaveten iki adet VOR cihazının satın alınması gerektiği bildirilmiştir. Bu cihazların temin edilme sürecinde muhtelif firmalardan teklifler alındığı, alınan bu tekliflerinin incelenmesinin ardından Alman (LORENZ) firmasının teklifinin uygun görüldüğü belirtilmiştir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğünün yazısının ardından Maliye Bakanlığı tarafından Ulaştırma Bakanlığına bir yazı gönderilmiştir. Yazıda Yeşilköy Havaalanı için gerekli ILS ve VOR cihazlarının Alman LORENZ firması kanuni vekili ile sözleşme edilmesi şartıyla satın alınması gerektiği belirtilmiştir. İcra Vekilleri Heyetinden karar alınması konusunda herhangi bir mahsur görülmediği ancak Türk parası kıymetini koruma kanununun 14 sayılı kararına göre ve 34 sayılı tebliğ gereğince ithalat dairesi hükümleri doğrultusunda, belirlenen tarihlerde ithalat yapılmasının zaruri bulunduğu belirtilmiştir. Döviz Tahsisleri Şubesinin 3 Nisan 1959 ve 15 Haziran 1959 tarihli yazıları üzerine 131.404 dolar ve 45.000 dolar toplamda 176.404 doların tahsis edildiği belirtilmiştir. Bakanlıklar arası gerçekleşen yazışmaların ardından 28 Temmuz 1959'da İcra Vekilleri Heyeti tarafından Yeşilköy Havaalanı için gereken ILS ve VOR cihazlarının araya komisyoncu girmeksizin doğrudan LORENZ firmasından alınmasına 6246 sayılı kanunun 1. maddesine göre karar verilmiştir.¹⁷⁹

Yeşilköy Havaalanı için gereken cihazların temin edilmesi için çalışmalar devam ederken Yeşilköy Havaalanında her yıl artan yolcu sayıları dikkate alınarak tesis binalarının da genişletilmesi söz konusu olmuştur.¹⁸⁰ Bu kapsamda öncelikli olarak transit yolcu salonunun artan yolcu trafiğine uygun olarak, ihtiyaçları karşılayacak hale getirilmesi hedeflenmiştir. Transit yolcu salonu genişletme çalışmalarının ardından iç

¹⁷⁹ Kararlar Daire Başkanlığı 28 Temmuz 1959 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/153- 40- 16.

¹⁸⁰ "Yeşilköy Alanının Genişletilmesi Şart", (1966, 25 Kasım), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

hatlar yolcu salonu, malzeme deposu ve garaj inşaatlarının başlatılması planlanmıştır. Belirtilen tadilat işlemlerinin bitirilmesiyle 5 Yıllık Kalkınma Planı kapsamına alınmayan Yeşilköy Havaalanı pisti genişletme inşaatının yeniden ele alınacağı ayrıca belirtilmiştir.¹⁸¹

Pist çalışmalarının yanı sıra Yeşilköy Havaalanında dünyanın muhtelif havaalanlarında bulunan gümrüksüz satış yapılan bir mağazanın 1965’de açılması ve kısa bir zaman içerisinde hizmete girmesi planlanmıştır. Böylece yerli ve yabancı yolcuların her türlü ihtiyaçlarının karşılanması hedeflenmiştir. Açılacak olan bu mağazada içki, parfüm, sigara, radyo, fotoğraf makineleri gibi çok farklı ürünlerin satılacağı, işletmesinin ise Ankara’da kurulmuş bir kooperatif tarafından yapılacağı belirtilmiştir.¹⁸²

Yeşilköy Havaalanının devam eden alt yapı çalışmalarından apron kısmı ile alakalı olanların ortaya çıkardığı problemler sebebiyle bu alandaki sıkıntıların ivedilikle giderilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Başkanlığı, Yeşilköy Havaalanı apron kısmının aydınlatılması için projektörlere ve bu sistemde kullanılacak olan uzaktan kumanda kablo su malzemelerine ihtiyaç duyulduğunu Başbakanlığa bir yazıyla bildirmiştir. Maliye Bakanlığının değerlendirmesinin ardından Bakanlar Kurulu tarafından 14 Mart 1966’da 6246 sayılı kanunun 1. maddesine göre apron aydınlatılması için gereken projektör ve malzemelerin satın alınmasına karar verilmiştir.¹⁸³

Havaalanı genişletme inşaatı için istimlak edilmiş arazinin “6830” sayılı kanunun 23. maddesi uyarınca kullanılmasını sağlamak ve ileride doğabilecek hukuki anlaşmazlıklara engel olmak amacıyla Bayındırlık Bakanlığı tarafından bahsedilen arazinin etrafının tel örgüyle çevrilmesi istenmiştir. Bu amaçla 21 Ekim 1966’da Bayındırlık Bakanlığından gönderilen yazıda arazinin etrafının çevrilmesi projesinin zaruri olduğu belirtilerek 500.000 TL keşif bedelli bu projenin uygulanması için

¹⁸¹ “Havaalanı Binası Genişletiliyor”, (1963, 15 Ekim), **Milliyet Gazetesi**, s.2

¹⁸² “Havaalanı’da Gümrüksüz Satış Yapan Bir Mağaza Açılacak”, (1965, 16 Ocak), **Milliyet Gazetesi**, s.2.

¹⁸³ Bayındırlık Bakanlığından Başbakanlığa 14.03.1966 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2 /193-17-13

müsaade istenmiştir. Yüksek Planlama Kurulu raporuna göre yapılan inceleme sonucunda onarılması ve genişletilmesi sonucunda mevcut pistin ihtiyacı karşılayacağı düşünüldüğünden Yeşilköy’de yeni bir pistin yapılmasından vazgeçilmiş olmasına rağmen istimlak edilmiş arazinin ilerde farklı maksatlarla kullanılabileceği vurgulanmıştır. Nitekim bu sebeple ortaya çıkabilecek herhangi bir ihtilafın önüne geçilmek amacıyla Yeşilköy Havaalanı etrafının telle çevrilmesi işinin 1966 yılı programına alınması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda proje finansmanın 1966 yatırım programında yer alan her biri 150.000 TL proje bedelli 2 adet UHF- VHF istasyonları yapımı ve 300.000 TL bedelli VOR-VHF yolları asfalt yolu projeleri bütçelerinden finansman edilmesi uygun görülmüştür. Yapılmasından vazgeçilmesi sebebiyle buralara ayrılan bütçenin, Yeşilköy Havaalanı etrafının telle çevrilmesi projesi için kullanılmasının uygun olacağı belirtilmiştir. Nihayetinde 22 Aralık 1966’da Bakanlar Kurulu tarafından Yeşilköy Havaalanı etrafının tel çit ile çevrilmesi projesinin 1966 yılı programına alınması kararlaştırılmıştır.¹⁸⁴

Gelişen teknoloji ve siyasi olaylar neticesinde Yeşilköy Havaalanında özellikle 1964’ten itibaren artan dış hatlar trafiği, mevcut pistin yetersiz hale gelmesine neden olduğu için genişletilmesi planlanan pistin biran önce tamamlanması ve Yeşilköy Hava Meydanı Tevsi (Genişletme) inşaatının yapılması için Bayındırlık Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı arasında yazışmalar gerçekleşmiştir. Bakanlıklar arası yazışmaların ardından Yeşilköy Havaalanı tevsi inşaatı ve mevcut pistin onarımı işinin “2490” sayılı kanunun hükümlerine bağlı kalınmaksızın teklif alma suretiyle pazarlıkla yaptırılmasına Bakanlar kurulunca 6 Mart 1967’de karar verilmiştir.¹⁸⁵

1967’de Yeşilköy Havaalanı için zaruri bir ihtiyaç olan bir diğer sistem ise havaalanı paratoner sistemi olmuştur. Bu sistemin bir an önce kurulup işler hale gelmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Öncelikli olarak bu konuda uzman yabancı firmalarla görüşülmüş, bu görüşmeler neticesinde Yeşilköy Havaalanının ihtiyacı olan paratoner

¹⁸⁴ 29 Kasım 1966 tarihli Yüksek Planlama Kurulu Raporu ve 22 Aralık 1966 tarihli alınan karar için bkz. BCA, 30-18-1-2/ 201-86-1.

¹⁸⁵ Kararlar Daire Başkanlığı 6 Mart 1967 tarihli kararname için bkz. BCA, 30-18-1-2/ 204-18-17; Mevcut pistin onarım işi hakkında alınan karar için ayrıca bakınız. **EK-8**

tesisatı için gerekli 3 adet radyoaktif uyarıcı malzemenin araya herhangi bir komisyoncu girmeksizin satın alınması planlanmıştır. Görüşülen firmalar arasında Belçika menşei Societe Anonyme de Constructions Mecaniques Electriques et de telephonie CETEL firması ile antlaşma yapılması ve gerekli malzemelerin satın alınması için Bakanlar Kurulunca 20 Haziran 1967’de karar alınmıştır. Yeşilköy Havaalanı sistemlerinin revize edilme sürecinde Bakanlar Kurulu tarafından alınan kararlarda araya herhangi bir komisyoncunun girmemesi maddesine özellikle yer verilmiştir. Bunun sebebi ise havaalanı ihtiyacının en kısa süre içerisinde, herhangi bir sorun yaşanmadan temin edilmesini sağlamak olmuştur.¹⁸⁶

3.3. Yeşilköy Havaalanı Master Plan Kapsamında Çalışmalar (1968-1983)

3.3.1. Pistin Uzatılması

Uçak teknolojisinde kısa süre içerisinde yaşanan gelişmeler, uluslararası hava trafiğinin artışı, komşu ülkelerde yaşanan siyasi ve ekonomik meseleler sonucu Yeşilköy Havaalanının daha da artan önemi, 1960’lı yıllarda başlayan revize işlemlerinin yetersiz kalmasına neden olmuştu. Yeşilköy Havaalanında yetersizliklerin giderilmesiyle ilgili olarak 1965’de Bayındırlık Bakanlığı Havaalanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği (HATİR) tarafından pistin uzatılması ve yük taşıma gücünün artırılması amacıyla bir projenin oluşturulması gerektiği bildirilmişti. Her sene yıllık programların hazırlık sürecinde HATİR tarafından Yeşilköy ile alakalı olarak taleplerin değişmesi ve ortada herhangi bir projenin olmaması dolayısıyla 1967’de konunun daha anlamlı bir şekilde ele alınmasını sağlamak için Yeşilköy Havaalanının bütün ihtiyaçlarını karşılayacak, kapsamlı bir projenin hazırlanması istenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti için büyük bir öneme sahip olan Yeşilköy Havaalanıyla ilgili yapılacak projenin her sene yatırım programlarına girmesi ancak projenin HATİR tarafından oluşturulmaması ve diğer yandan inşaat çalışmalarına devam edilmesi sebebiyle Yeşilköy Havaalanı Projesinin

¹⁸⁶ Kararlar Daire Başkanlığı 20 Haziran 1967 tarihli kararname için ayrıca bkz. BCA, 30-18-1-2/ 207-45-2.

Devlet Planlama Teşkilatı koordinatörlüğünde yürütüleceği belirtilmiştir.¹⁸⁷

Yüksek Planlama Kurulu tarafından hazırlanan 28 Ekim 1967 tarihli raporda Yeşilköy Havaalanı projesinin 1967 yılı programına alınması ve İkinci Beş Yıllık Plan¹⁸⁸ dönemi içerisinde (1968-1972) çalışmalara başlanılması gerektiği belirtilmiştir.¹⁸⁹ Proje bedelinin ise 270 milyon lira olduğu, inşaat çalışmalarına 1968’de başlanılması gerektiği ve en kısa sürede hizmete açılmasının zaruri olduğu vurgulanmıştır. Bu kapsamda öncelikli olarak yeni yapılacak olan pisti kesen Londra asfaltının kaydırılması amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğünün yol inşaatı için etüt çalışmalarının tamamlanmak üzere olduğu ve 1968’de meydan yapımına başlanmasının planlandığı belirtilmiştir. 1967 yatırım programında yer alan 10 milyon liralık Yeşilköy Havaalanı ıslah işlerinden taahhüde bağlanmış olan 700 bin liralık kısmı hariç diğer işlerin yeni proje dolayısıyla yapılamayacağından bahsedilmiştir. Nitekim geriye kalan 9 milyon 300 bin liranın Yeşilköy Havaalanı projesi ile ilgili 270 milyon liralık proje bedeline dahil edilerek Kara Yolları Genel Müdürlüğü bütçesine aktarılması, 67.E.04.19 numaralı proje adının Yeşilköy Havaalanı İnşaatı Dolayısıyla Ortaya Çıkan Karayolu Varyantının Yapımı şeklinde değiştirilmesi istenmiştir. Nihayetinde Yüksek Planlama Kurulu tarafından hazırlanan raporun incelenmesinin ardından Yeşilköy Havaalanı inşaatı projesinin 1967 yılı programına alınması hususunda 30 Kasım 1967’de Bakanlar Kurulunca karar alınmıştır.¹⁹⁰

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında yapılması planlanan İstanbul Yeşilköy Havaalanı İnşaat projesinin yanı sıra İstanbul Boğaz Köprüsü ve Bonn Büyükelçilik binalarının da yapılması planlanmıştır.¹⁹¹ Yapılacak olan bu inşaatlar konusunda teknik bilgilerin toplanılması ve temasların sağlanması amacıyla Bayındırlık

¹⁸⁷ Devlet Planlama Teşkilatından Başbakanlığa 13 Nisan 1972 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/287-66-18, sayfa 24.

¹⁸⁸ “Kalkınma Planı İkinci Beş Yıl (1968-1972)”, **T.C. Resmi Gazete**, S. 12679, s.166-168, 21 Ağustos 1967.

¹⁸⁹ **Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı**, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı**, <https://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/> (Erişim Tarihi: 20.02.2021)

¹⁹⁰ Kararlar Daire Başkanlığı 30 Kasım 1967 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/213-83-14.

¹⁹¹ İkinci Kalkınma Planı Kapsamında yapılması planlanan işler için alınan kararlar ayrıca bakınız, **EK-9**.

Bakanlığı, Bakanlık Yüksek Mühendisi Orhan Göncüoğlu'nu görevlendirmiştir. Bu doğrultuda yüksek mühendisin İngiltere, Danimarka, Fransa ve Almanya'ya gönderilmesi amacıyla 1 Haziran 1968'de Bakanlar Kurulu tarafından karar alınmıştır.¹⁹² Alınan teknik bilgiler doğrultusunda Yeşilköy Havaalanı alt yapı inşaatının tamamlanma sürecinde yabancı firmalardan yararlanılması gerektiği belirtilmiştir. Ön hazırlık çalışmalarının ardından (18L36R) kuzey güney pisti ve taksirut şebekesi alt yapı işleri 7 Haziran 1968'de 84.425.900 lira bedelle ihale edilmiştir.¹⁹³ Bu kapsamda inşaatla kullanılacak makinelere ait kira veya amortisman olarak verilecek döviz tahsis işlemlerinin ise Maliye Bakanlığı tarafından verilen talimatlar doğrultusunda yapılması Bakanlar Kurulunca 28 Ağustos 1968'de kararlaştırılmıştır.¹⁹⁴

3.3.2. Alt Yapı Çalışmaları

Proje kapsamında 30 Eylül 1968'de başlayan ilk çalışmaların yanı sıra Yeşilköy'de daha geniş kapsamlı bir havaalanı dönüşüm projesi olan Yeşilköy Havaalanı Master Planı ile birlikte hava trafiğinde yaşanan artışa uygun bir şekilde planlama ve değerlendirme yapılması amaçlanmıştır. Yapılan bu değerlendirmeler sonucunda mevcut tesislerin, arazilerin olanakları maksimum şekilde kullanılarak, uluslararası standartlar doğrultusunda uzun yıllar havacılığa hizmet verilebilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Yeşilköy Havaalanı için bir adet deniz ambulansı Gölcük Deniz Fabrikasında inşa ettirilmiştir. Bahsi geçen deniz ambulansının motorunun ise Amerika'dan alınması hususunda 14 Ocak 1970'de Bakanlar Kurulunca karar alınmıştır.¹⁹⁵ Bu süreçte ayrıca havaalanı ihtiyacı olan aletli indirme sisteminin (ILS) yurt dışında bulunan yabancı firmalardan pazarlıkla satın alınması için 26 Haziran 1970'de karar alınmıştır.¹⁹⁶ Alınan bu karar üzerine Yeşilköy Havaalanı için gerekli aletli indirme cihazının (ILS) İngiltere'de bulunan Standard Telephones and Cables firmasından satın alınması 15

¹⁹² Kararlar Daire Başkanlığı 1 Ağustos 1968 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/221-46-4.

¹⁹³ Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, **a.g.e.**, s.26.

¹⁹⁴ Kararlar Daire Başkanlığı 28 Ağustos 1969 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/239-58-18.

¹⁹⁵ Kararlar Daire Başkanlığı 14 Ocak 1970 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2 /244-4-10.

¹⁹⁶ Kararlar Daire Başkanlığı 26 Haziran 1970 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/252-45-4.

Temmuz 1970’de kararlaştırılmıştır.¹⁹⁷

1970 ve 1971 yıllarının ilk aylarında DPT Koordinasyon Daire Başkanlığı tarafından Yeşilköy Master Planı hakkında toplantılar yapılmıştır. Bu toplantılara master planı kapsamında görevli bütün Bakanlıklar, Müdürlükler ve HATİR katılım sağlamıştır. Yapılan toplantılarda ve Master Planı sürecinde kurumlar arası bazı anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Özellikle Bayındırlık Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı arasında çıkan bazı anlaşmazlıklar, çalışmaların büyük ölçüde aksamasına neden olmuştur. Yüksek Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan raporda Türkiye Cumhuriyeti ve Türk havacılığı için son derece büyük bir öneme sahip bu proje kapsamında anlaşmazlıkların oluşmasının, bu düzeyde büyük işleri yapacak ve uygulamaya konulmasını sağlayacak gerekli teknik düzeyin henüz oluşmadığının bir göstergesi olduğu belirtilmiştir. Ancak buna karşın kamu yönetiminin ve onun çeşitli düzeylerinde görevli teknisyenlerinin bu izlenimin doğru olmadığı kanıtlamak için gereken çalışmaları yapacağı vurgulanmıştır.¹⁹⁸

Yeşilköy Havaalanında inşaat çalışmalarının devam ettiği süreçte de bazı sorunlar yaşanmıştır. Buna göre mevcut hizmet veren pist ve tesislerde artan yoğun hava trafiği sebebiyle arızaların ve yetersizliklerin ortaya çıktığı T.C. Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği tarafından 13 Şubat 1971’de Başbakanlığa bildirilmiştir. İnşaat çalışmalarının devam ettiği pistin 1972’den önce hizmete giremeyeceği, yolcu tesislerinin de 1974’te ancak hizmete açılabilceği ayrıca bildirilmiştir. Bu sebeple Yeşilköy Havaalanı pist ve tesislerine ait 1.900.000 lira keşif bedelli bakım ve onarım işlerinin emaneten yaptırılması istenmiştir. Bu talebin üzerine 26 Şubat 1971’de Bakanlar Kurulunca karar alınmıştır.¹⁹⁹ Nitekim 1 Temmuz 1971’e

¹⁹⁷ Kararlar Daire Başkanlığı 15 Temmuz 1970 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/253-48-3.

¹⁹⁸ Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, **a.g.e.**, s.26; Yeşilköy Havaalanı alt yapı inşaat işleri hakkında Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı 25 Mart 1971 tarihli belgeler için bkz. BCA, 30-11-1-0 /363-14-14.

¹⁹⁹ Bayındırlık Bakanlığından Başbakanlığa 26 Şubat 1971 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2 /262-13-7.

gelindiğinde pist çalışmalarının %74,3'ü tamamlanmıştır.²⁰⁰

Pist inşaatının geriye kalan kısmının tamamlanmasının ardından Yeşilköy Havaalanı yeni pisti 14 Kasım 1972'de törenle açılmıştır. Açılış törenine dönemin Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay, Başbakanı Ferit Melen, Bayındırlık Bakanı Mukadder Öztekin gibi isimlerin yanı sıra diğer Bakanlıklardan gelen temsilciler ve davetliler katılım sağlamıştır. Yeşilköy Havaalanı 18/36 yeni pistinin uzunluğunun 3000 metre, genişliğinin ise 45 metre olduğu belirtilmiştir. Piste ait taksirut şebekesinin uzunluğunun 8000 metre ve pist beton kalınlığının 55 santimetre olduğu, pist için toplam 101 milyon lira harcandığı ayrıca ifade edilmiştir. Yeni açılan 18/36 pistinde ilk uçuş THY'ye ait Haliç isimli uçakla gerçekleştirilmiştir.²⁰¹

Her ne kadar Yeşilköy Havaalanı pisti açılmış olsa da pistin ışıklandırılması için gerekli elektrik ve elektronik projesi, yaşanan anlaşmazlıklar dolayısıyla ihaleye çıkarılamamıştır.²⁰² Ancak proje kapsamında çalışmalara devam edilmiştir. Yeşilköy Havaalanı Proje Mimarı Hayati Tabanlıoğlu proje kapsamında ilk bölüm çalışmalarının herhangi bir bürokratik engel çıkmaması durumunda 1978'de biteceğini, Başbakan Süleyman Demirel tarafından bu yönde talimat aldıklarını belirtmiştir. Tabanlıoğlu projenin tamamlanmasının ardından Yeşilköy Havaalanında 2000 yılında yaklaşık 40-50 bin civarında personel çalışacağını belirtmiştir.²⁰³ 1968'de yapımına başlanıp 1972'de tamamlanan pistin yanı sıra proje kapsamında terminal grubu üniteleri, Türk Hava Yolları tesisleri ve meydan alt yapı tesislerinin bulunacağı belirtilmiştir. 400 metre çapında bir çember çevresine inşa edilecek 4 terminalin her birinin yılda 5 milyon yolcuyu ağırlayabileceği, önüne 10 adet normal uçağın park edilebileceği 1973'e kadar yatırım miktarının 1 milyar lirayı bulacağı ifade edilmiştir.²⁰⁴

²⁰⁰ Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, **a.g.e.**, s.26. ;Yeşilköy Havaalanı alt yapı inşaat işleri hakkında bkz, BCA, 30-11-1-0 /363-14-14.

²⁰¹ “Yeşilköy’ün Yeni Pisti Bugün Açılıyor”, (1972, 14 Kasım), **Milliyet Gazetesi**, s.2.; “Yeşilköy’ün Yeni Pisti Açıldı”, (1972, 15 Kasım), **Cumhuriyet Gazetesi**, s. 1.

²⁰² Devlet Planlama Teşkilatından Başbakanlığa 6 Haziran 1972 tarihli belge için bkz. BCA, 30-18-1-2/287-66-18, sayfa 26.

²⁰³ “Milyarlar Harcanan Çağın Bütün Teknik Gelişimlerini İçeren Tesiste 50 Bin Kişi Çalışacak Yeşilköy’de”, (1977, 8 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**, S.17.

²⁰⁴ “13 Yıl Sonra Yeşilköy Havaalanı Böyle Olacak”, (1972, 6 Aralık), **Milliyet Gazetesi**, s.1.



Görsel 16. 1970’li Yıllarda Yeşilköy Havaalanı²⁰⁵

Yeşilköy Havaalanında bir yandan havaalanı hizmetlerinin verilmeye çalışılması diğer yandan inşaat çalışmalarının sürmesi havaalanında çok büyük aksaklıkların yaşanmasına sebep olmuştur. Dış hatlar terminal binasının genişletilmesi için başlatılmış olan çalışmaların uzun sürmesi nedeniyle ortaya çıkan aksaklıklar yolculara bazı zorluklar yaşatmıştır.²⁰⁶

Yeşilköy’de inşaat çalışmalarının devam ettiği bir dönemde hava trafiğinin artması trafik hizmetlerinde de aksaklıklar oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu süreçte havaalanı trafiğinin yönetilmesinde az sayıda personelin görevli olması, uçakların iniş kalkışları esnasında uzun gecikmelere sebep olmuştur. Uçak yakıtının pahalı olması ve artan gecikmeler nedeniyle havayolları büyük maddi kayıplar yaşamıştır. Bu konu hakkında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü Selahattin Atay, personel takviyesinin yapıldığını belirtmiştir. Ayrıca 1973-1974 yıllarında Master Projesi kapsamında havaalanı için radar sisteminin alınmasının ardından uçakların iniş kalkışları esnasında aksilikler yaşanmasına ihtimal olmayacağını ifade etmiştir.²⁰⁷ Bu doğrultuda Bayındırlık Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğüne Yeşilköy Havaalanı hava trafik güvenliğinin sağlanması için 7 adet dağ tipi VOR cihazının araya komisyoncu girmeksizin Alman Standart Elektrik Lorenz A.G.

²⁰⁵ Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, **a.g.e**, s.29.

²⁰⁶ “Uçak yolcularından özür dleniyor”, (1972, 17 Haziran), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁰⁷ “Yeşilköy’de 250 Uçağın İniş Kalkışını Sadece İki Kişi Yönetti”, (1972, 24 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

firmasından pazarlıkla satın alınması için 3 Şubat 1973’de Başbakanlığa bir yazı yazılmıştır. Bu yazı üzerine Maliye Bakanlığınca yapılan değerlendirmelerin ardından Bakanlar Kurulunca 23 Şubat 1973’de Yeşilköy’ün ihtiyacı olan cihazların satın alınması kararlaştırılmıştır.²⁰⁸

3.3.3. Yeni Terminal Binası I. Ünitesi Çalışmaları

Yeşilköy Havaalanı dış hatlar üst çıkış salonu genişletilerek 17 Ağustos 1973’de hizmete açılmıştır. Ancak açılışın ardından dış hatlar yolcu salonunda inceleme yapan Ulaştırma Bakanı Sabahattin Özbek, yolcu izdihamının devam ettiğine şahit olmuştur. Bu durum karşısında Bakan, dünyanın bütün havaalanlarında belirli aylarda bu tür yoğunlukların yaşanabileceğini ifade etmiştir. Bakanın açıklama yaptığı sırada yolcuların salonda aralarında “danışma nerede”, “tuvalet nerede” gibi soruları dikkat çekmiştir. Bu durum üzerine yetkililer inşaat işlerinin tam olarak tamamlanmadığını, tüm inşaat tamamlandığında bir ferahlama sağlanabileceğini belirtmişlerdir.²⁰⁹ Yeşilköy Havaalanı Master Projesi kapsamında devam eden çalışmaların yol açtığı aksaklıklar yabancı ülkeler tarafından da yakından gözlemlenmiştir. 1974’de günlük olarak 10 bin yolcuğun ülkeye giriş veya çıkış yaptığı Yeşilköy Havaalanında büyük yoğunluklar yaşanmıştır. O yıllarda Atina’dan Yeşilköy’e bir yolcunun yaklaşık 55 dakikada geldiği, ancak Yeşilköy Havaalanından çıkmasının 1 saat sürdüğü belirtilmiştir. Bu yoğunluğun sebebi olarak gelen yolcu sayısının fazla olmasına karşın az sayıda görevlinin bulunması gösterilmiştir.

Turizm mevsiminin başlaması, Türk işçilerin tatil amaçlı Türkiye’ye dönüş yapmaları gibi nedenler Yeşilköy Havaalanı yolcu trafiğinde artışa neden olmuştur. Bu durum havaalanında yolcular ile görevliler arasında sık sık tartışmaların çıkmasına da sebebiyet vermiştir. Amerika CBS Televizyonu Turizm ve Tanıtma Bakanlığının izniyle Türkiye’yi tanıtmak amacıyla hazırladığı bir programda, Türkiye’ye gelen bir turistin Yeşilköy Havaalanında karşılaştığı zorlukları anlatan bir yazıya yer vermiştir.²¹⁰ Tüm bu

²⁰⁸ Kararlar Daire Başkanlığı 23 Şubat 1973 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2 /295-14-20.

²⁰⁹ “Yeşilköy Dış Hatlar Terminali Açıldı Amma...”, (1973, 18 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²¹⁰ “Yeşilköy Havaalanı Yabancılar Konu Oldu”, (1974, 16 Nisan), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

yoğunlukların arttığı dönemde pist için gerekli elektrik tesisatının döşenmemiş olması, pistte tekrar çalışmaların başlamasına, hava trafiği hizmetinin tek pist üzerinden verilmesine neden olmuştur. Bu durum Yeşilköy’de artan yoğunluğun daha kötü bir hal almasına yol açmıştır.²¹¹ 1974’de Yeşilköy Havaalanı Master Planı kapsamında havaalanının ihtiyacı olan meteoroloji cihazlarının temin edilmesi amacıyla çalışmalar yürütülmüştür. Bu doğrultuda gereken meteoroloji cihazlarının Alman Siemens, Fransız Slumberger ve Amerikan Overseas Development Corporation firmalarından temin edilmesi amacıyla Bakanlar Kurulunca karar alınmıştır.²¹² Havaalanının ihtiyacı olan cihazların alınmasına ilaveten Ulaştırma Bakanı Ferda Güley’in isteği üzerine Yeşilköy Havaalanı Charter işçi terminalinde bebek emzirme odası ve namazgâh açılmıştır.²¹³

Yeşilköy Havaalanında 1977’de havaalanı ana pisti olan 06/24 pisti ve taksirut inşaat işlerinin başlaması için hazırlıklar yapılmıştır. Öncelikli olarak pistin inşaat işi 10 Şubat 1977’de ERG İnşaat Kolektif Şirketi Sani Müfit Erbilgin ve ortağına 132.815.130,08 TL bedel üzerinden ihale edilmiştir. Yeşilköy Havaalanı 06/24 pisti ve taksirut şebekesi inşaatı işi 22 Nisan 1977’de Sayıştay Başkanlığınca tescil edilerek yürürlüğe girmiştir. Yeşilköy Havaalanı ana pisti olan bu pistin önemi dikkate alınarak inşaat çalışmalarının en kısa sürede başlamasına yönelik çalışmalara da gereken önem verilmiştir. Bu doğrultuda alanın, 15 Nisan 1977’de inşaatı yapacak olan firmaya teslim edilmesi planlanmıştır. Ancak Suudi Arabistan Havayollarına ait DC-10 uçağının mevcutta bulunan ILS (Aletli İndirme Sistemi)’e çarpması sebebiyle 06/24 pisti hava trafiğinin 18/36 pistine kaydırılması gecikmiştir. Bu nedenle 06/24 pisti sözleşmede belirtilen tarihlerde müteahhite teslim edilememiştir. Pistin trafiğe kapatılmasının ardından yapılan arazi etütlerinde pistte standart dışı bozukluklar tespit edilmiştir. Bu sebeplerden ötürü pistin uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi amacıyla yürütülen projenin hazırlanışı ve tasdik edilmesi 19 Aralık 1977’de kesinleşmiştir. Yeni yapılan incelemeler neticesinde ortaya çıkan işlerin sözleşme kapsamında yapılacak işlerden farklı ve daha fazla olması nedeniyle müteahhitin taahhüdünü yerine

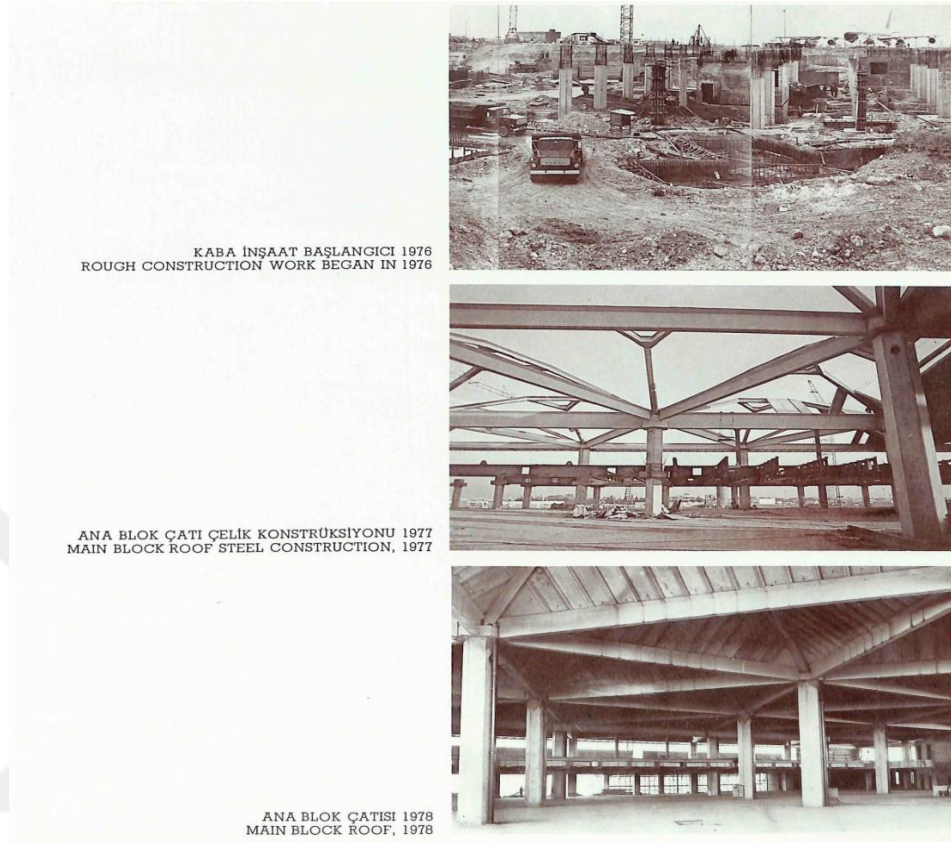
²¹¹ “Yeşilköy Hava Trafiği Tek Piste Kaldı”, (1974, 19 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**, s.8.

²¹² Kararlar Daire Başkanlığı 26 Şubat 1974 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/311-11-2.

²¹³ “Namazgâh Açıldı”, (1974, 27 Eylül), **Milliyet Gazetesi**, s.3.

getirmesinin imkânsız olduğu belirtilmiştir. Projede meydana gelen değişikliklerin, satın alınacak malzeme miktarını da artırması müteahhit için mali bir sıkıntı oluşturmuştur. 06/24 pistinin geçici olarak hizmete kapatılması esnasında 18/36 pistinde meydana gelebilecek herhangi bir aksaklık oluşması Uluslararası Yeşilköy Havaalanının servis dışı kalmasına sebep olacağı bildirilmiştir. Böyle bir durumun oluşmasının Yeşilköy Havaalanı ve uluslararası havacılığa olumsuz etkilerinin olabileceği ifade edilmiştir. Mevcut sözleşme hükümlerinin sürdürülmemesi halinde yeni bir ihaleye gidileceği ve inşaat süresinin uzayacağı belirtilmiştir. Uluslararası öneme sahip Yeşilköy Havaalanında yapılacak bu işin sulh ile çözülmesi amacıyla Danıştay 3. Dairesinin değerlendirmesi uygun görülmüştür. Anlaşmazlığın sulh ile çözülmesi “4353” sayılı kanunun 31. maddesine dayanılarak 23 Ocak 1979’da uygun bulunmuştur. Alınan kararların Maliye Bakanlığı ve Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütüleceği ayrıca belirtilmiştir.²¹⁴

²¹⁴ Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı 23 Ocak 1979 tarihli belge için bkz. BCA, 30-11-1-0/495-8-10.



Görsel 17. Yeşilköy Havaalanı İnşaat Çalışmaları (1976-1978)²¹⁵

Yeşilköy Havaalanı pist inşaatının yanı sıra havaalanı terminal binası II. kısım inşaatı işi Bayındırlık Bakanlığınca 11.04.1949'da "5367" sayılı kanuna göre Arı İnşaat A.Ş. ve Alarko Sanayi Ticaret A.Ş. Müşterek Teşebbüsü Ortaklığına 447.481.472,57 TL bedel üzerinden ihale edilmiştir.²¹⁶ İhale edilen işin sözleşmesi 29 Mart 1977'de imzalanmış, sözleşmenin Sayıştay Başkanlığı tarafından tescil edilmesi 12 Nisan 1977'de gerçekleşmiştir.²¹⁷ Bu doğrultuda şirket tarafından ilk çalışmalar 22 Nisan 1977'de başlatılmıştır. Sözleşmenin 18. maddesine göre ihale bedelinin %20'sine tekabül eden 89.496.294,51 TL artış tutarı ile birlikte 536.977.767,08 TL tutarında iş yapılabilmesi sağlanmıştır. 28 Şubat 1983 itibariyle düzenlenmiş olan hakediş

²¹⁵ Hayati Tabanlıoğlu, **Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Binası**, T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Cem Ofset Yayınları, 1983, İstanbul, 53.

²¹⁶ "5367 Sayılı Kanun", **T.C. Resmi Gazete**, S. 18106, s. 2, 16 Temmuz 1983.

²¹⁷ Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı 22 Mayıs 1979 tarihli belgeler için bkz. BCA, 30-11-1-0/502-35-6.

sözleşmesinin 507.285.524 TL olduğu geriye kalan işlerin tamamlanması için %20'lik artışın aşılabacağı belirtilmiştir. 29 Ekim 1983'te açılması planlanmış olan Yeşilköy Havaalanı tesislerinde yarım kalan işlerin tamamlanması, herhangi bir aksiliğin yaşanmaması için %20'lik artışın %30'a çıkarılması Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanları Akaryakıt Tesis İnşaat Genel Müdürlüğünce talep edilmiştir. Ancak bu işin “5367” sayılı kanunla ihale edilmiş olduğu “2490” sayılı kanundan yararlanmanın mümkün olmadığı, bu sebeple ek sözleşme yapılmasının zorunlu olduğu ifade edilmiştir. Bu konu hakkında “4353” sayılı kanunun 31. maddesi gereğince Danıştay Başkanlığına müracaat edildiği ancak ihalenin “5367” sayılı kanunla ihale edilmesinden ötürü uygun görüş alınamadığı belirtilmiştir. Bu sebeple işin planlanan süre içerisinde bitirilmesi için Bakanlar Kurulunca karar alınması istenmiştir. Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapılan bu talep üzerine 17 Haziran 1983'te Yeşilköy Havaalanı Yeni Terminal Binası II. Kısım İnşaatı işinin %20 artış ile bitirilemeyeceği anlaşıldığından %30 artışla geriye kalan işlerin tamamlanması Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.²¹⁸

3.3.4. Terminal Binası I. Ünitesinin Hizmete Açılması

Yeşilköy Havaalanı Master Planı kapsamında 16 Ekim 1975'te başlayan terminal binası I. ünite inşaatı çalışmalarında 1976'da yaşanan döviz darboğazı nedeniyle bazı sorunlar yaşanmıştır. Nitekim havaalanı inşaatı için dış ülkelerden temin edilmesi gereken yaklaşık 6,5 milyon dolar tutarındaki teçhizatlar temin edilememiştir. Bu nedenle inşaat çalışmalarının tamamlanması gecikmiştir. Ancak 1980'de Türkiye ile Suudi Arabistan arasında sağlanan ekonomik temaslar neticesinde Suud kredisi alınmıştır.²¹⁹ Böylece Yeşilköy Havaalanının ihtiyacı olan ithal malzemelerin alınmasının önündeki engel kalkmıştır. Bahsi konu olan malzeme ve teçhizatlar 13 Mart 1981'de temin edilmiştir.²²⁰

²¹⁸ Kararlar Daire Başkanlığı 17 Haziran 1983 tarihli Bakanlar Kurulu kararı için bkz. BCA, 30-18-1-2/482-80-1.

²¹⁹ Mustafa Bostancı, “*Türk Suud İlişkilerine Katkısı Bakımından Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in Suudi Arabistan Ziyareti (21-24 Şubat 1984)*”, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Sosyal Bilimler Metinleri Dergisi**, C.2017, S.1, 2017, s.105-119.

²²⁰ Recep Sarı, “*Yeşilköy Havalimanı'nın Dünü Bugünü ve Yarını*”, **Bayındırlık ve Bakanlık Bakanlığı Bülteni**, C.15, S.74, Ocak, 1983, s.111-116. ; Ortadoğu –Türkiye ilişkileri için ayrıca bakınız, Baskın



Görsel 18. Cumhurbaşkanı Kenan Evren ve Beraberindeki Heyet (16 Ocak 1983) ²²¹

Nihayet 16 Ocak 1983’de Cumhurbaşkanı Kenan Evren ve beraberindeki heyet tarafından, havaalanı terminal tesislerini yerinde gözlemlemek amacıyla bir ziyaret düzenlenmiştir. Yapılan bu ziyaret esnasında Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaatı Bölge Müdürü Recep Sarı tarafından Yeşilköy Havaalanı inşaat çalışmaları hakkında gerekli bilgiler verilmiştir. Öncelikli olarak o tarihe kadar bitirilmiş olup işletmeye açılan yatırımlardan bahsedilmiştir. Ziyaretin ilerleyen aşamalarında Recep Sarı tarafından Cumhurbaşkanı Kenan Evren’e devam eden yatırımlar hakkında bilgiler verilmiştir. Burada Yeşilköy Havaalanı projesi kapsamında Türk mimar, mühendis ve diğer teknik çalışanlardan yararlanıldığı ifade edilmiştir. ²²²

Oran, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşı’ndan Bugüne olgular, belgeler ve yorumlar**, 1980-2001, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s.9-14-43.

²²¹ Aynı yer.

²²² “Cumhurbaşkanımız Sayın Kenan Evren Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Tesislerini Ziyaret Ettiler”, **Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Bakanlık Bülteni**, C.15, S.75, Mart, 1983, s.17-21.



Görsel 19. Cumhurbaşkanı Kenan Evren ve Mimar Hayati Tabanlıoğlu Yeşilköy Havaalanının Açılışında (7 Ekim 1983)²²³

Bu ziyaretten sonra Yeşilköy Havaalanında 1975’de başlayan terminal binası I. ünite inşaat çalışmaları tamamlanarak, 7 Ekim 1983’de Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından törenle hizmete açılmıştır.²²⁴ Tören açılışında Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı Yüksek Mühendis Hasan Bora tarafından bir açılış konuşması gerçekleştirilmiştir. Hasan Bora konuşmasında Yeşilköy Havaalanının kuruluşundan itibaren yaşanan gelişmelere değinmiştir. Konuşmada Yeşilköy Havaalanının uluslararası standartlara kavuşturulması için Bayındırlık Bakanlığı tarafından uzun yıllar boyunca yoğun çalışmalar yürütüldüğü ve sonunda I. terminal ünitesinin tamamlandığı ifade edilmiştir. Projenin başlangıcından tamamlanmasına kadar, tesisi işletecek ve hizmet verecek olan başta Ulaştırma Bakanlığı olmak üzere ilgili bütün Bakanlıklar ve Kuruluşlarla iş birliği ve koordinasyon sağlandığı belirtilmiştir. Konuşmanın devam eden kısmında uluslararası havacılık için büyük bir öneme sahip olan Yeşilköy Havaalanının kazandırılmasında büyük katkılar sağlayan proje mimarı Doç. Dr. Yüksek Mühendis Mimar Hayati Tabanlıoğlu’na duyulan şükran ifade edilmiştir. Bunlara ilaveten yeni terminal binasının I, III, IV ve V inci kısım inşaatlarını yapan İstanbul İmar Limited Şirketine, II. kısım inşaat işlerini

²²³ Salt Araştırma Fonları, Hayati Tabanlıoğlu Arşivi, 7 Ekim 1983, THTH040

²²⁴ Yeşilköy Yeni Terminal Binası Bugün Açılıyor, (1983, 7 Ekim), **Milliyet Gazetesi**, s. 1-14. ; Evren: Yapmak Değil Korumak Önemli, (1983, 8 Ekim), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.12.; Cumhurbaşkanı Kenan Evren’in Yeşilköy Havaalanı Hakkında Açıklaması için bkz. **EK-10**.

yapan Arı İnşaat Anonim Şirketi ile Alarko Sanayi ve Ticaret Şirketlerine, yaklaşım yolları, giriş yapısı ve otopark işlerini yapan müteahhit Ahmet Nihat Özsan'a şükran dile getirilmiştir. Ayrıca inşaat işlerinin tamamlamasında görevli mühendis, işçi, taşeron ve bu işin tamamlanma sürecinde katkısı olan herkese katkılarından dolayı teşekkür edilmiştir. Yeşilköy Havaalanının tamamlanması için dış kredi ve finansman sağlayan Suudi Kalkınma Fonu da unutulmamış katkılarından dolayı duyulan şükran, konuşma sırasında dile getirilmiştir.²²⁵

1953'de Türkiye'nin dünyaya açılış kapısı olan Yeşilköy Havaalanı uluslararası bir boyut kazanması, havacılık tarihindeki önemini daha artmıştır. Artan bu önem doğrultusunda dünyada yaşanan gelişmelere uygun olarak havaalanı kapasitesi, pistleri, alt yapı sistemleri ve diğer teknik sistemleri revize edilmiştir. 1953'den itibaren başlayan çalışmalar uzun yıllar devam etmiş 1983'de Yeşilköy Havaalanı modern dünya havacılığındaki yerini almıştır.

3.3.5. Terminal Binasının Genel Özellikleri

1983'de Yeşilköy Havaalanı I. ünite inşaat çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte havaalanına ulaşımında kolaylaşmıştır. İstanbul'a uzaklığı 20 km olan Yeşilköy Havaalanına Londra Asfaltı, Boğaziçi Köprüsü ve şehir merkezinden geçen Marmara Sahil yolu ile ulaşım sağlanmıştır. Ayrıca havaalanı merkezine ulaşım sağlanması amacıyla şehir yeraltı trenine bir demiryolunun bağlanması planlanmıştır. Genel yerleşme planı içerisinde yer alan eski 1 numaralı 06/24 pist uzunluğunun 2300 metre uzunluğunda ve 60 metre genişliğinde olduğu, 2 numaralı 18L-36R yeni pistin uzunluğunun ise 3000 metre, genişliğinin ise 45 metre olduğu ve pistin her iki yanında 7,5 metrelik emniyet payının bırakıldığı belirtilmiştir. Bunlara ilaveten yeni piste paralel olarak 22,5 metre genişliğinde bir yardımcı pistin ve THY uçak bakım tesislerine bağlantı sağlayan diğer bir yardımcı pistin yapıldığı ifade edilmiştir.²²⁶

²²⁵ Hasan Bora, "Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı Hasan Boran'ın Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Ünitesinin Hizmete Girmesi Dolayısıyla Yaptığı Konuşma", **Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Bülteni**, C.15, S.79, 1983 s.8-11; Salt Araştırma Fonları, **Hayati Tabanhoğlu Arşivi**, THTDOC147.

²²⁶ Sarı, **a.g.m**, s.111-116.



Görsel 20. Yeşilköy Havaalanı (1983)²²⁷

Pistlerin yanı sıra iki pist arasındaki bölgede yer alan terminal binalarının her birinin yıllık yaklaşık 5 milyon yolcu kapasiteli 4 ünite olarak düzenlendiği, terminal binaların çevrelediği 428 metre çapında dairesel bir alanda 6000 araçlık çok katlı bir otoparkın planlandığı belirtilmiştir. Ayrıca THY uçak bakım tesisleri için 9800 m²'lik ana hangar olmak üzere 44.000 m²'lik inşaat alanında atölye ve büroları içeren tesislerin yer aldığı, bu tesislerin modern uçakların bakımını yapabilecek kapasitede olduğu belirtilmiştir.²²⁸ Ek olarak Yeşilköy Havaalanında gerçekleştirilecek hava trafiğinin hizmetinin uluslararası standartlarda verebilmesi için gerekli radar sistemlerinin, ILS, VOR, AFTN otomatik mesaj alma sisteminin yanı sıra otomatik telefon santrali ve meteoroloji tesislerinin kurulduğu belirtilmiştir. Ayrıca Yeşilköy Havaalanında bulunan bütün tesislerinin elektrik ihtiyacını karşılayacak olan kuvvetli akım elektrik sistemlerinin yapıldığı, uçak bakım tesisleri ile terminal bölgesi arasında D.H.M.İ, PTT binaları, yemek hizmeti sağlayacak olan ikram ve konuk ağırlama binalarının yapıldığı

²²⁷ Tabanlıoğlu, **a.g.e.**, 20-21.

²²⁸ THY uçak bakım tesisleri inşaat çalışmaları hakkında yapılan sözleşmeler için bkz, BCA, 30-11-1-0 /416-48-9; THY Bakım Tesisleri Projesi YPT Raporları için bkz, BCA, 30-18-1-2/ 274-85-10

ifade edilmiştir.²²⁹



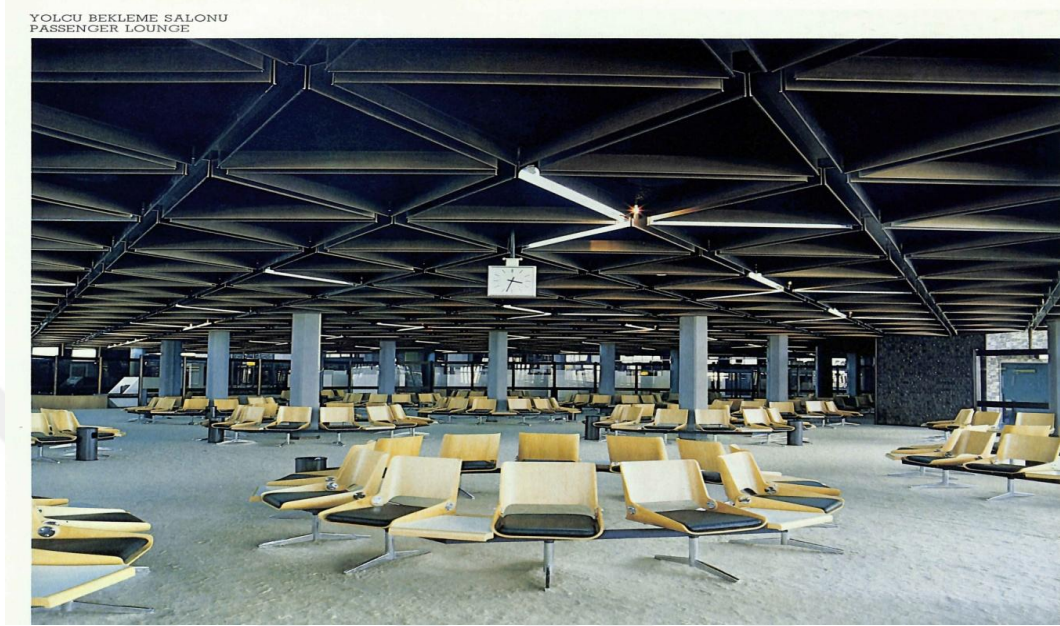
Görsel 21. Yeşilköy Havaalanı Kuzey-Güney Pisti (1983)²³⁰

Yeşilköy Havaalanı Master Planı kapsamında yapımı tamamlanan terminal üniteleri uluslararası havacılık standartlarına uygun olarak hazırlanmıştır. Bu kapsamda I. Terminal üniteleri de dahil olmak üzere hazırlanan tesislerin 14 milyar lira maliyetle yapıldığı, yapımı devam eden tesislerin yapım maliyetlerinin ise 11 milyar lirayı aşacağı belirtilmiştir. Dış tarifeli ve charter uçuşlar olmak üzere yıllık 5 milyon yolcuya hizmet edecek kapasitede olan I. terminal ünitesinin apron kısmına doğrudan yolcu köprüleriyle bağlandığı ve 5 adet Boieng 747, 2 adet DC 10, 2 adet Boeing 727 olmak üzere 9 adet uçağın burun kısmından terminale yaklaşabileceği belirtilmiştir. Ayrıca 10 adet tarifesiz veya charter uçuşları için uçakların apronda bulunan alanlara park edebileceği belirtilmiştir. Yeşilköy Havaalanı terminal ünitesi önünde giden yolcuların araçları için gerekli yanaşma ve kısa süreli park alanları düzenlenmiştir. Bunlara ilaveten giden yolcu tarafında danışma, 4 grup şeklinde 64 check-in kontuarı, özel bagaj kontuarları, uçak şirketlerine ait bilet gişeleri, operasyon büroları, güvenlik, pasaport gümrük kontrol hizmetleri, posta, banka, ilk yardım, kafe - bar, çocuk bakım gibi hizmetlerin yer aldığı

²²⁹ Tabanlıoğlu, **a.g.e**, 9-11.

²³⁰ Tabanlıoğlu, **a.g.e**, s.10.

belirtilmiştir.²³¹



Görsel 22. Yeşilköy Havaalanı Yolcu Bekleme Salonu (1983)²³²

Yeşilköy Havaalanı terminal binası giden yolcu bölümünde yolcuların uçaklarının bağlandığı kapılara geçmek üzere hazırlanmış 5 ayrı bekleme salonu yer almıştır. Yeşilköy Havaalanı terminali gelen yolcu tarafında ise terminal köprülerinden çıkan yolcuların gerekli pasaport ve sağlık kontrollerinin tamamlanmasının ardından bagaj teslimi holüne ulaşmaları, transit yolcularının da transit holüne geçebilmeleri amacıyla yürüyen merdivenler inşa edilmiştir. Havaalanı gelen yolcu tarafında ise yolcuların gerekli işlemlerinin tamamlanmasının ardından bagajlarını teslim almaları amacıyla, her birinin uzunluğu 40metre olan 5 adet bagaj konveyörü yer almıştır. Toplam 2750 m²'lik bu holde posta, banka, duty freeshop ve gümrük büroları yer almıştır.²³³

Yeşilköy Havaalanı'nın 1 Ağustos 1953'de uluslararası bir statü kazanmasının ardından 1959'da başlatılan revize çalışmaları 1968'de Master Planı kapsamında genişletilmiş ve bu kapsamda gerçekleştirilen uzun yıllar devam eden çalışmalar

²³¹ a.g.e, s. 13-22-23, 27.

²³² a.g.e, s. 31.

²³³ a.g.e, s.32-34.

1983’de tamamlanarak Yeşilköy Havaalanı modern bir görünüm kazanmıştır. Böylece Yeşilköy artık dünyadaki uluslararası diğer havaalanlarından farkı olmayan bir havaalanı haline gelmiştir. 1983’den itibaren geriye kalan işlerin tamamlanması Türk Sivil ve Askeri havacılığının merkezi olan Yeşilköy’ün 21. yüzyıl havacılığına hazır bir konuma getirilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda gereken bütün çalışmalara devam edilmiştir.

3.4. Yeşilköy’den Atatürk Havaalanına Dönüşüm ve Sonrası (1983-1985)

Yeşilköy Havaalanı ismini havacılığın doğduğu topraklar olan Yeşilköy bölgesinden almıştır. Yeşilköy bölgesi tarihte Ayestefanos olarak ta bilinmektedir. Bölgenin Ayestefanos olarak adlandırılmasında birçok farklı görüş mevcuttur. Evliya Çelebiye göre bölgenin Ayazdifanaz olarak adlandırıldığı, böyle bir adlandırmanın yapılmasında İstanbul’un kurucusu Madyan oğlu Yanko’nun etkili olduğu ifade edilmiştir. Yanko’nun İstanbul şehrini oğlu Aye İstefan için yaptırdığı bu sebeple şehrin Meşhur Galatı ve Ayezdifanaz olarak adlandırıldığı ifade edilmiştir.²³⁴ Diğer bir görüş ise bölgenin isminin tarihi kaynaklarda adı geçen Hristiyan Aziz Stephanus adına yapılan bir kiliseden aldığıdır. Ancak bu görüşlerin doğruluğu kesin olmayıp söylenti niteliğinde oldukları için görüşler tartışmalıdır.²³⁵ Ayestefanos olarak adlandırılan bu bölge cumhuriyet ile birlikte yer adlarının Türkçeleştirilmesine yönelik çalışmalar sonucunda 1924’ten itibaren Yeşilköy olarak adlandırılmıştır.²³⁶

Türk havacılık tarihinin başladığı yer olan Yeşilköy İstasyonu kurulduğu yıllarda askeri havacılığa büyük hizmetler vermiştir. Savaşlarda bir harekât merkezi haline gelen Yeşilköy İstasyonu savaş sonrası dönemde sivil havacılığın gelişimiyle sivil bir havaalanına dönüşmüştür. 1953’de uluslararası bir boyut kazanan Yeşilköy Havaalanı bu tarihten itibaren uluslararası belirlenen standartlar doğrultusunda dönüşümler geçirmiş, 1983’de modern bir havaalanına dönüşmüştür. Özellikle dünyada yaşanan

²³⁴ Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi: Bursa-Bolu- Trabzon- Erzurum-Azerbaycan- Kafkasya- Kırım- Girit**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2005, s.70.

²³⁵ Yeşilköy ve İstanbul’un tarihi bölgeleri hakkında bkz. Lale Yılmaz, “*Anna Komnena’nin Alexiad’ında İstanbul Surdışı Yerleşmeleri*”, **Sanat Tarihi Dergisi**, C.26, S.2, s.295-313.

²³⁶ Nezih Başgelen, **Tarihte Yeşilköy**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008, s.7

gelişmeler, siyasi olaylar havaalanının gelişiminde etkili olmuştur. Böylece Yeşilköy Havaalanı uluslararası öneme sahip havaalanlarından biri haline gelmiştir.

29 Ekim 1983’de modern bir görünüm kazandırılmasının ardından işletmeye açılan Yeşilköy Havaalanı 1983-1985 yılları arasında siyaset ve kamuoyunun gündemi haline gelmiştir. Böylece 1980 sonrası Türk siyasi hayatında yaşanan gelişmelerin de etkisiyle Yeşilköy’ün isminin değiştirilmesine yönelik gazetelerde çeşitli haberler yapılmaya başlanmıştır. Öyle ki Yeşilköy Havaalanının ismiyle alakalı henüz herhangi bir tartışma söz konusu değilken Tercüman Gazetesi tarafından havaalanının ismiyle alakalı olarak kamuoyu oluşturma çalışmaları başlatılmıştır. 11 Kasım 1983 Tercüman Gazetesi manşetinde “Yeşilköy’ün Adı ‘Atatürk Havalimanı’ olmalıdır” ifadesi yer almıştır.²³⁷ Böyle bir haberin Atatürk’ün ölümünün 45. yıl dönümü olan 10 Kasım 1983 tarihinin ertesi gününde yapılması ise dikkat çekicidir.



Görsel 23. Tercüman Gazetesinin 11 Kasım 1983 Tarihli “Yeşilköy’ün Adı ‘Atatürk Havalimanı’ Olmalıdır” Manşeti²³⁸

²³⁷ Ulvi Yenal, “Yeşilköy’ün Adı Atatürk Havalimanı Olmalıdır”, **Tercüman Gazetesi**, (1983, 11 Kasım), s.1-10.

²³⁸ Aynı yer.

Haberde o tarihe kadar şehirlere, caddelere, meydanlara, okullara, hastanelere ülkeye büyük hizmetler vermiş kişilerin isimlerin konulduğu, son zamanlarda dünyada birçok ülkenin, havaalanlarına milli kahramanlarının ismini verdiği böylece milli değerlerin yaşatıldığı ifade edilmiştir. Örnek olarak Amerikalıların Başkan Kennedy'yi, Fransızların Gaulle'ü, İtalyanların Vinci'yi, Suudilerin Kral Abdulaziz'i ve Cezayirliilerin Bumedyan'ın isimlerini havaalanlarına vererek bu isimleri ebedileştirdikleri ifade edilmiştir. Türkiye'de İstanbul, Ankara ve İzmir'de üç tane büyük meydanın bulunduğu ancak bunlardan en büyük olan İstanbul Yeşilköy Havaalanına neden Atatürk'ün isminin bu zamana kadar verilmediği sorulmuştur. Bunun sebebi olarak ise havaalanının bu zamana kadar tam olarak tamamlanmadığı, perişan bir halde olduğu ancak yeni yapılan tesislerle artık Yeşilköy'ün modern bir görünüm aldığı belirtilmiştir. Havaalanına Atatürk isminin verilmesiyle Türk sivil havacılığının gelişimine büyük önem veren Atatürk'e olan saygı, bağlılık ve değer gösterileceği ayrıca ifade edilmiştir.²³⁹

Tercüman Gazetesinin Yeşilköy Havaalanı ile alakalı olarak böyle bir haber yapmasının altında yatan sebeplerden en önemlisi dönem siyasetiydi. O dönem Tercüman Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni görevinde bulunan Hakkı Öcal bu konuda dönem gazetelerinin sık sık kapatıldığını, gazetelerinin kapatılmaması amacıyla Kenan Evren ile görüştiklerini havaalanının isminin değiştirilmesi kampanyası başlattıklarını ifade etmiştir. Daha sonraki Tercüman Gazetesi manşetlerinde Yeşilköy Havaalanıyla alakalı haberler yer almıştır. Haberlerde “Atatürk Havalimanı adı benimsendi”, “Geç bile kalındı” gibi ifadeler kullanılmış, dönem havacılık uzmanları, sporcular, sivil toplum kuruluşları, ticaret odaları ve siyasiler haberlerde yer almıştır.²⁴⁰

Yeşilköy Havaalanı isminin değiştirilme yönelik gazete manşetleriyle oluşturulan kamuoyu kampanyası 1983 yılı sonlarında başlamasına rağmen isim değişikliği 1985'e kadar gerçekleştirilememiştir. Bunun sebebi ise Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası

²³⁹ Aynı yer.

²⁴⁰ **Salt Araştırma Fonları Proje Sunumları**, Akansel Yalçınkaya, Yeşilköy'den Atatürk'e Hava Meydanından Havalimanına: Bir Havaalanının Tarihi, 2019.

Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)²⁴¹, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü kuruluşları tarafından dünya havacılığının yürütülmesinde kullanılmak üzere havaalanlarına bazı kodlar verilmiş olmasıdır. Bu kodlar sayesinde dünyadaki bütün havayolları, rezervasyonlarını ve uçuş operasyonlarını gerçekleştirebilmiştir. Bu nedenle havaalanı isim değişikliği kod değişikliğini ve beraberinde bazı düzenlemeleri getirmiş, bu durum sürecin uzamasına sebep olmuştur.²⁴² Nitekim 1985’de Yeşilköy Havaalanının isminin Atatürk Havaalanı olacağı, bu maksatla törenle açılış yapılacağı Ulaştırma Bakanlığınca bildirilmiştir.²⁴³

29 Temmuz 1985’de Cumhurbaşkanı Kenan Evren, Başbakan Turgut Özal, Ulaştırma Bakanı Veysel Atasoy, diğer devlet görevlilerinin ve basının katılımıyla isim değişikliği töreni saat 10.30’da öncelikle saygı duruşu ve ardından İstiklal Marşıyla başlamıştır. Cumhurbaşkanı Kenan Evren törende bir konuşma yapmıştır. Evren konuşmasında Ege hava sahasının kontrolü hakkında bazı açıklamalar yaptıktan sonra Atatürk’ün adının bir kurum veya kuruluşa verilirken çok dikkatli olunması gerektiğini, Atatürk adı verilmiş bir tesisin Atatürk’ün ismine layık olması gerektiğini vurgulamıştır. Cumhurbaşkanı konuşmasında Yeşilköy Havaalanı isim değişikliğiyle alakalı olarak şu ifadelerle yer vermiştir:

“Dış hatlar terminali açılış töreninden sonra bir gün basında bir teklif gözüme ilişti. “Acaba bu meydana Atatürk adı verilemez mi” deniliyordu. Nitekim Atatürk Barış Ödülü verilmesi teklifi de bir basın mensubu tarafından bana iletili. Basının bir görevi de budur. Bu teklifi hükümete ilettim ve kısa sürede bu meydanın adı Atatürk Meydanı olarak düzenlendi.”²⁴⁴

Cumhurbaşkanı Kenan Evren’in konuşmasının ardından Ulaştırma Bakanı Veysel Atasoy ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmelerden bahsetmiştir. Devamında Başbakan Turgut Özal’da bir konuşma yapmıştır. Başbakan konuşmasında Türkiye’nin hava ulaştırma sektöründe hızla geliştiğini, Türk Hava Yollarının kar eden bir kuruluş durumuna geldiğini ve yakında halka açılacağını ifade etmiştir. Başbakan ayrıca Atatürk

²⁴¹ (IATA) hakkında bkz. <https://www.iata.org/en/youandiata/airports/> (Erişim Tarihi:25.03.2021)

²⁴² ICAO düzenlemeleri için bkz. <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (Erişim Tarihi:25.03.2021)

²⁴³ Ahmet Baydar, Yeşilköy’ün Adı Atatürk Oluyor, **Milliyet Gazetesi**, (1985, 27 Temmuz), s.12.

²⁴⁴ Yeşilköy’ün Adı Törenle “Atatürk Havalimanı”Oldu, **Cumhuriyet Gazetesi**, (1985, 30 Temmuz), s.1-8.

Havaalanının Türkiye'nin turizmine çok büyük katkısı olduğunu, bu sebeple yeni dış hatlar terminal binalarının inşa edileceğini ifade etmiştir. Törende yapılan konuşmaların ardından katılımcılar Türk sivil havacılığının tarihini gösteren resim sergisine katılmış ve dış hatlar terminal giriş katında Türk Tanıtma Vakfı tarafından yaptırılan bronz Atatürk Maskı Kenan Evren tarafından açılmıştır.²⁴⁵

Yaklaşık 73 yıl boyunca Türk havacılığının merkezi konumunda bulunan Yeşilköy'ün isminin Atatürk Havaalanı olarak değiştirilmesi Türk basınında kendine geniş yer bulmuştur. Daha önceleri Yeşilköy Havaalanıyla alakalı olarak basına yansıyan olumsuz manşetlerin etkisinin yapılan bu isim değişikliği sayesinde giderilebileceği ifade edilmiştir.²⁴⁶ Ayrıca yapılan bu isim değişikliğinin çok daha önceden yapılması gerektiği, Atatürk adının özellikle yabancılar tarafından hatırlanılmasında bu isim değişikliğinin büyük katkıları olacağı dönem köşe yazarları tarafından ifade edilmiştir.²⁴⁷

1985'ten itibaren Atatürk Havaalanı ismiyle hizmete devam eden Yeşilköy Havaalanı, dünyada uluslararası ticaretin ve taşımacılığın gelişmesinden doğrudan etkilenererek sadece Türkiye ve çevre coğrafyasında değil dünyada da havacılığının önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Özellikle Türkiye'de 1984'den itibaren ithal ikameci politikaların terk edilmesiyle başlayan dışa açılım süreci, zamanla Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında ilişkilerin canlanmasını sağlamış ve bu durum taraflar arasında uluslararası ticaret ve turizm gibi alanların gelişmesine zemin hazırlamıştır. Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında 12 Eylül 1963'te imzalanarak 1 Aralık 1964'te yürürlüğe giren Ortaklık Antlaşması kapsamında devam eden ilişkiler geliştirilmiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğu ile gümrük birliğinin tamamlanması amacıyla 1995'de çalışmalar başlatılmıştır. Bu doğrultuda başlayan

²⁴⁵ “Yeşilköy Havalimanı'nın İsmi Değişti: Atatürk Havalimanı”, **Milliyet Gazetesi**, (1985 30 Ağustos), s.8.

²⁴⁶ Haluk Durukal, “Yeşilköy Atatürk Olurken”, **Milliyet Gazetesi**, (1985, 9 Ağustos), s.2.

²⁴⁷ Talat Halman, “Atatürk Havalimanı”, **Milliyet Gazetesi**, (1985, 12 Ağustos), s.8.

çalışmaların ardından 1 Ocak 1996'da Türkiye Gümrük Birliğine²⁴⁸ girerek Avrupa Ekonomik Topluluğu ile olan ilişkilerde yeni bir boyuta geçilmiştir.²⁴⁹

1980'li yıllardan gelişen ticaret ve kargo taşımacılığının yanı sıra Türkiye'de hava ulaşımının gelişiminde 14 Mart 1983'te "2920" sayılı kanunla yürürlüğe giren Sivil Havacılık Kanunun²⁵⁰ payı büyük olmuştur.²⁵¹ Yeni havayolu şirketlerinin kurulmasının önünü açan bu kanun ile birlikte çok fazla sayıda havayolu şirketi kurulmuş ve hizmet vermeye başlamıştır. Bu gelişmelerin yanı sıra nüfus oranlarında yaşanan artış, havaalanı kapasitelerinin artırılmasında etkili olmuştur. Bu nedenle Atatürk Havaalanında yeni tesis ve terminal binaları inşa edilmesi planlanmıştır. Bu kapsamda Yap-İşlet-Devret (YİD) esasına dayanılarak Atatürk Havaalanı tevsi (genişletme) ve yenileme çalışmaları 1990'da Tepe Akfen Vie Yatırım Ortaklığı (TAV) firmasına ihale edilmiştir. Bunun yanı sıra Atatürk Havaalanında yapılması planlanan yeni terminal binası üniteleri ihalesini yine TAV firması 1997'de kazanmıştır.²⁵² Firma ile yapılan antlaşma doğrultusunda 17 Şubat 1998'de çalışmalara başlanmıştır.²⁵³

Çalışmaların tamamlanmasının ardından İstanbul Atatürk Havaalanı dış hatlar yeni terminal üniteleri 3 Ocak 2000'de Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, Meclis Başkanı Yıldırım Akbulut, Başbakan Yardımcısı Hüsamettin Özkan, Ulaştırma Bakanı Enis Öksüz ve diğer devlet yetkililerinin katıldığı törenle açılmıştır. Aynı anda 30 uçağın inebileceği, yıllık 14 milyon yolcuya hizmet verecek olan bu tesislerin yapım maliyetinin 306 milyon dolar olduğu ifade edilmiştir. Çalışmalarda 356 mühendis ve 3050 işçinin görev aldığı, tesislerin depreme dayanıklı olduğu ayrıca vurgulanmıştır.

²⁴⁸ Türkiye AB ilişkilerinin Tarihçesi; AET, **Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Başkanlığı** İnternet Sitesi: <https://www.ab.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 28.03.2021)

²⁴⁹ Kemal Başlar, "Gümrük Birliği Antlaşmasının 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın Hukuksal Niteliği, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, C.4, S.1, 2004, S.151-198. ; Ali İhsan Şençalar, **Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne Geçiş ve Gümrük Birliği'nin Türk Dış Ticaretindeki Yansıması (1990-2009)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013, s.22-36.

²⁵⁰ "2920" Sayılı Kanun", T.C. Resmi Gazete, S.18196, s. 1-20, 19 Ekim 1983; Sivil Havacılık Kanunu Hakkında bkz, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> (Erişim Tarihi: 05.05.2021)

²⁵¹ Vildan Korul, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", **Ege Akademik Bakış Dergisi**, C.3, S.1, 2003, s.24-38.

²⁵² Yeni bir Terminal, Yeni Bir Türkiye, **TAV Raporu**, s.19.

²⁵³ Yapılan Çalışmalarla ilgili ayrıca bkz. TAV, **Beyond construction**, İstanbul, 2003.

Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tesislerin yapımı için 6 yıl görüşüldüğünü ve 22 ay gibi kısa bir sürede tamamlandığını ifade etmiştir. Cumhurbaşkanı Demirel ayrıca “*Dünya devleti Türkiye dünya kenti İstanbul’a bir dünya kapısı koyuyor*” ifadelerine konuşmasında yer vermiştir.²⁵⁴ Törenin ardından 10 Ocak 2000’de terminal üniteleri yolcu hizmetine açılmıştır. Terminalin hizmete açılmasıyla beraber Hollanda Kraliyet Havayollarına ait Boeing 737-300 tipi uçak alana iniş yapan ilk uçak olmuştur. Alanda yolcu yoğunluğu nedeniyle bazı eksikliklerin bulunduğu, bu eksikliklerin zamanla giderileceği TAV Yönetim Kurulu Üyesi Sani Şener tarafından ifade edilmiştir.²⁵⁵

Atatürk Havaalanı yeni inşa edilen dış hatlar terminal üniteleri ve tamamlanan diğer bölümleriyle birlikte 21. yüzyıl dünya havacılığındaki yerini almıştır. 2000 yılında hizmete açılan bu tesislerin yıllık 14 milyon yolcuya hizmet vermesi planlanmıştır. Ancak zamanla Atatürk Havaalanında yapılan genişletme ve yenileme çalışmaları, yolcu kapasite sayılarının artışında etkili olmuştur. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar sayesinde Atatürk Havaalanı kapasitesi yıllık dış hatlarda 25.500.000 ve iç hatlarda 12.800.000 olmak üzere 38.200.000 yolcuya çıkarılmıştır.²⁵⁶ Dünyada havacılığın gelişimi, hava ulaşımında rekabetçi bir ortamın oluşmasını da sağlamıştır. Oluşan bu rekabet ortamında yeni havayolu şirketleri kurulmuş ve bu sayede hava ulaşımı daha ucuz bir hale gelmiştir. Böylece insanlar bir yerden başka bir yere gidişlerinde bu ulaşım sistemini tercih etmeye başlamışlardır. Bu eğilim özellikle Türkiye’de 2000’li yıllardan itibaren hava yolcu taşımacılığının gelişmesinde etkili olmuştur. Bu sayede 2002-2010 yılları arasında hava yolcu taşımacılığında büyük artışlar yaşanmıştır.

²⁵⁴ “Uç Türkiye Uç”, (2000, 4 Ocak), **Milliyet Gazetesi**, s.1; Serhat Oğuz, Demireli Uçuran Terminal, (2000, 4 Ocak), **Milliyet Gazetesi**, s.9.

²⁵⁵ Sinan Toros, “Milenyum Terminaline İlk Yolcular Geldi”, (2000, 11 Ocak), **Milliyet Gazetesi**, s.13.

²⁵⁶ **DHMI** İnternet Sitesi: <https://www.dhmi.gov.tr> (Erişim Tarihi:01.04.2021)

Tablo 3. 2002-2010 Yılları Arası Atatürk Havaalanı Yolcu İstatistikleri²⁵⁷

Yıl	İç Hatlar Yolcu Sayısı	Dış Hatlar Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
2002	2.851.487	8.506.204	11.357.691
2003	3.196.045	8.908.268	12.104.332
2004	5.430.925	10.169.676	15.600.601
2005	7.512.282	11.781.487	19.293.769
2006	9.091.693	12.174.281	21.265.974
2007	9.595.923	13.600.306	23.196.229
2008	11.484.063	17.069.069	28.553.132
2009	11.393.645	18.363.739	29.757.384
2010	11.800.999	20.344.620	32.145.619

Tablo verileri incelendiğinde 2002-2010 yılları arasında hem iç hatlar hem de dış hatlar yolcu sayılarında gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Özellikle dış hatlar yolcu sayıları artışı Atatürk Havaalanının turizm ve ticaret açısından ne derece önemli olduğunu göstermiştir. Yolcu sayılarında her yıl meydana gelen bu artış zamanla Atatürk Havaalanında bazı yetersizliklerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. İstanbul’da hali hazırda iki adet havaalanı bulunmasına karşın yolcu sayılarındaki artış yeteri kadar karşılanamamıştır. 30 Ekim 2010’da Türk Hava Yollarının filosuna kattığı yeni uçakları teslim alma töreninde dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, bu konuyla alakalı bazı açıklamalarda bulunmuştur. Başbakan Erdoğan, Sabiha Gökçen ve Atatürk Havaalanlarının ihtiyacı karşılamadığını belirterek yakın bir tarihte İstanbul’a üçüncü bir havaalanı yapılabileceğini ifade etmiştir.²⁵⁸

Yapılması planlanan yeni havaalanıyla alakalı olarak dönem Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, havaalanının Avrupa yakasında bir yerde yapılacağını ancak yerinin kesin olarak belirlenmediğini ifade etmiştir. Ulaştırma Bakanı ayrıca yeni yapılacak olan havaalanının yıllık yolcu kapasitesinin en az 60 milyon olacağını, yapım maliyetinin 5

²⁵⁷ DHMİ Yolcu İstatistikleri, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 03.02.2020); Ulaştırma Bakanlığı, **2002’den 2008’e Sivil Havacılık**, Ankara, 2009.

²⁵⁸ Başbakan Recep Tayyip Erdoğan’a ait açıklama için bkz., <https://www.milliyet.com.tr/siyaset/erdogan-ucuncu-bir-havalimani-gorurseniz-sasirmayin-1308060> (Erişim Tarihi: 02.04.2021)

milyar doları bulabileceğini ve inşaat işlerinin Yap-İşlet- Devret (YİD) modeliyle yapılacağını belirtmiştir.²⁵⁹ Bu doğrultuda İstanbul'a yapılması planlanan üçüncü havaalanının ihalesi 03 Mayıs 2013'de gerçekleştirilmiştir.²⁶⁰ İhaleyi Cengiz- MAPA- Limak-Kolin-Kalyon ortak girişim grubu kazanmıştır. İhaleyi kazanan konsorsiyum İGA (İstanbul Grand Airport) ismini alarak, 7 Ekim 2013'de İGA Havalimanı A.Ş.'yi kurmuştur.²⁶¹ Üçüncü havaalanının inşaat çalışmalarına 7 Haziran 2014'de başlanmıştır. Avrupa yakasında Karadeniz sahil şeridinde yaklaşık 76,5 milyon metre kare bir alana inşa edilen havaalanı, Atatürk Havaalanından 35 km uzaklıkta ve Arnavutköy ilçesinde yer almaktadır. İnşaat çalışmalarının tamamlanmasının ardından 21 Haziran 2018'de Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan TC-ANK adlı uçak ile İstanbul Havalimanı'na ilk inişi gerçekleştirmiştir. 29 Ekim 2018'de Cumhuriyetin 95. yıl dönümünde İstanbul'un üçüncü havalimanı açılmıştır. Böylece Türk sivil havacılık tarihinde Atatürk Havaalanından sonra açılan en büyük havalimanı olan üçüncü havalimanı dünyanın da sayılı büyük havalimanlarından biri haline gelmiştir. Açılış töreninde Cumhurbaşkanı Erdoğan havalimanına İstanbul isminin verildiğini açıklamıştır.²⁶² Cumhurbaşkanı Erdoğan konuşmasında İstanbul Havalimanının tam kapasiteyle hizmet vermeye başladığında Atatürk Havaalanının ticari seferlere kapanacak olduğunu ancak havaalanı vasfını koruyacağını ve burada bir millet bahçesinin açılacağını ifade etmiştir.²⁶³

Böylece Türk sivil havacılığının merkezi olan İstanbul şehri Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanlarının yanı sıra yeni bir havalimanına daha kavuşmuştur. İstanbul Havalimanından ilk ticari uçuş ise 31 Ekim 2018'de Türk Hava Yollarına ait Boeing 777 tipi uçağıyla İstanbul-Ankara arasında gerçekleştirilmiştir. İstanbul Havalimanında

²⁵⁹ Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın açıklamaları için bkz., <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbul-a-3-uncu-havalimani-5-milyar-dolara-yapilacak-60-milyon-yolcuya-acilacak-16408511>(Erişim Tarihi: 02.04.2021)

²⁶⁰ Doğan Kılıç, Muhammed Turgut, "Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi", **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C.21, S.2, (2019), s.148-157.

²⁶¹ İGA hakkında bkz, <https://www.igairport.com/tr/iga-hakkinda/biz-kimiz> (Erişim Tarihi: 05.04.2021)

²⁶² **Bir Zafer Anıtı, İstanbul Havalimanı Belgeseli**, <https://www.youtube.com/watch?v=nk30SiXAWkk> (Erişim Tarihi:04.04.2021)

²⁶³ "İstanbul Havalimanı'nda Ticari Uçuşlar Başladı: İlk Uçak Ankara'ya Kalktı", <https://tr.euronews.com/2019/04/07/istanbul-havalimani-ticari-ucuslar-basladi-ilk-ucak-ankara-ya-kalkti-tarifeli-seferler> (Erişim Tarihi: 10.04.2021)

havacılık faaliyetlerinin başlamasının ardından Atatürk Havaalanında bulunan tüm donanım sistemlerinin yeni havalimanına taşınması için çalışmalar başlatılmıştır. Tüm bu taşınma süreci “Büyük Göç” olarak adlandırılmıştır. Türk Hava Yolları Basın Müşavirliği tarafından yapılan açıklamada Atatürk Havaalanından İstanbul Havalimanına gerçekleşecek olan bu taşınma operasyonunun dünya havacılık tarihinde eşi benzerinin bulunmadığı ve taşınmanın yaklaşık 45 saat süreceği ifade edilmiştir. Bu doğrultuda taşınma operasyonunun 5 Nisan 2019’da başlamasının planlandığı bildirilmiştir. Planlandığı üzere 5 Nisan 2019 saat 03.00’de taşınma operasyonu başlatılmıştır. Taşınma işleminin gerçekleştiği 6 Nisan 02.00-14.00 arası Atatürk ve İstanbul Havalimanlarında uçuş trafiği durdurulmuş, 45 saat sürmesi planlanan taşınma operasyonu 6 Nisan 2019 saat 10.00’da toplamda 33 saatte tamamlanmıştır. Taşınma işleminin tamamlanmasıyla birlikte İstanbul Havalimanından ilk uçuş Türk Hava Yollarına ait TC-JSY kuyruk numaralı uçakla Ankara Esenboğa Havalimanına, saat 14.00’da gerçekleştirilmiştir.²⁶⁴ Türk sivil havacılık tarihinin başladığı yer olan Atatürk Havaalanı ise 6 Nisan 2019 saat 02.00’da düzenlenen İstanbul-Singapur uçuşu ile ticari uçuşlara kapatılmıştır. Böylece sivil havacılık faaliyetlerine 1933’de Ankara-İstanbul arası gerçekleştirilen uçuşla başlayan Atatürk Havaalanı 86 yıl boyunca Türk sivil havacılığına ev sahipliği yaparak Türk havacılık tarihine adını yazdırmıştır.

Atatürk Havaalanı’nın ticari uçuşlara kapatılmasının ardından 2019’da dünyada ortaya çıkan salgın nedeniyle havaalanının kullanım amacı değişmiştir. 2019 yılının aralık ayında Çin’in Hubei Eyaleti Wuhan kentinde ortaya çıkan virüs kaynaklı hastalık 11 Şubat 2020’de Covid-19 ismini almıştır. Dünya Sağlık Örgütü tarafından Covid-19 virüsü 12 Mart 2020’de pandemik bir hastalık olarak ilan edilmiştir.²⁶⁵ Türkiye Cumhuriyetinde salgın dolayısıyla ilk vaka 11 Mart 2020’de, ilk virüs kaynaklı ölüm ise 15 Mart 2020’de gerçekleşmiştir. Kısa bir süre içerisinde dünyada hızlı bir şekilde yayılan virüse karşı önlemler artırılmıştır. Bu doğrultuda 6 Nisan 2020’de

²⁶⁴ Atatürk Havaalanı Hakkında Ayrıca Bkz, Sarıgöl, Gökhan, **Asırlık Yolculuk**, Tav, 2019; Faik Kaptan, **Atatürk Havalimanı’nda 40 Yıl**, Şahıs Yayını, 2018.

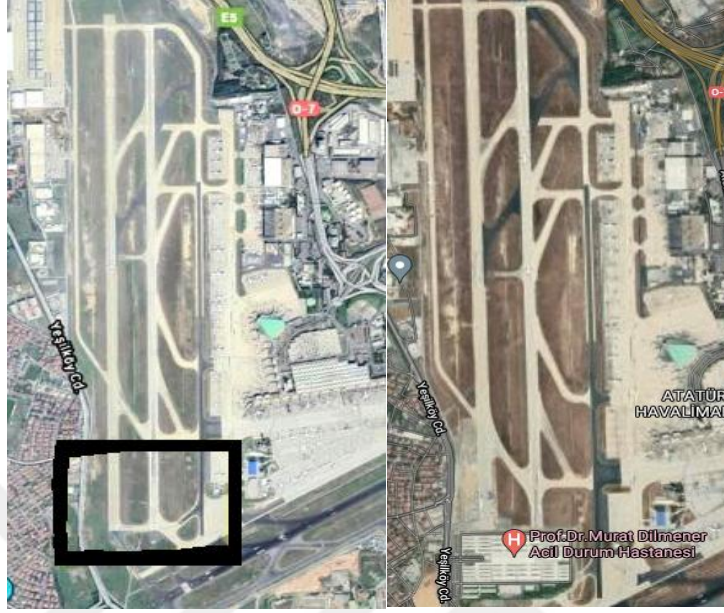
²⁶⁵ “Korana Virüs Nedir: Covid19’a Karşı Hangi Önlemler Alınmalı, Virüsün Özellikleri Neler?”, **BBC News**, (2020, 20 Ocak), <https://www.bbc.com/Turkce/Haberler-Dunya-51177538> (Erişim Tarihi: 15.04.2021)

Cumhurbaşkanı Erdoğan, Avrupa Yakasında Yeşilköy Atatürk Havaalanına ve Anadolu yakasında ise Sancaktepe’de olmak üzere virüsle mücadele kapsamında 1000 yataklı iki hastane inşa edileceği haberini vermiştir.²⁶⁶ Atatürk Havaalanında inşa edilmesi planlanan acil durum hastanesinin yeri olarak ise havaalanında bulunan pistlerden ikisinin baş kısımları tercih edilmiştir. Bu amaçla 8 Nisan 2020’de inşaat çalışmalarının başlamasıyla birlikte Atatürk Havaalanına inşa edilen hastanenin ismi Yeşilköy Çok Amaçlı Acil Durum Hastanesi olmuştur.²⁶⁷ Hastanenin ismine daha sonra korona virüs dolayısıyla hayatını kaybeden Prof. Dr. Murat Dilmener’in ismi verilmiştir. İnşaat çalışmalarının tamamlanmasının ardından Yeşilköy Prof. Dr. Murat Dilmener Acil Durum Hastanesi 31 Mayıs 2020’de Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, Sağlık Bakanı Fahrettin Koca ve diğer devlet görevlilerin ve misafirlerin katılımıyla açılmıştır.²⁶⁸ Günümüzde Atatürk Havaalanı ticari uçuşlara kapalı ancak havacılık fuarı ve benzeri havacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü, devlet uçaklarının, kargo uçaklarının ve özel jet uçaklarının iniş kalkış yaptığı bir bölge olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

²⁶⁶ “Sahra Hastanesi Nedir: İstanbul’da Nerelere Kurulacak?”, **BBC News**, (2020, 14 Nisan), <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-52279421> (Erişim Tarihi: 15.04.2021); Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın 6 Nisan 2020 tarihli konuşması için bkz, **TRT Haber**, <https://www.youtube.com/watch?v=mRzEc4GqxuA> (Erişim Tarihi:15.04.2021)

²⁶⁷ “Atatürk Havalimanındaki Hastanenin Tabelası Asıldı”, **TRT Haber**, (2020, 16 Mayıs), (Erişim Tarihi:15.04.2021)

²⁶⁸ Cumhurbaşkanı Erdoğan: Acil Durum Hastaneleri ülkemizin yüz akı olacaklardır, **Anadolu Ajansı**, (2020, 31 Mayıs), <https://www.aa.com.tr/tr/koronavirus/cumhurbaskani-erdogan-acil-durum-hastaneleri-ulkemizin-yuz-aki-olacaklardir/1859727> (Erişim Tarihi:16.04.2021)



Görsel 24. Atatürk Havaalanında İnşa Edilen Yeşilköy Prof. Dr. Murat Dilmener Acil Durum Hastanesinin Yeri²⁶⁹

3.5. Popüler Kültürde Yeşilköy Havaalanı (1953-1985)

Yeşilköy Tayyare İstasyonu olarak kurulan hava meydanı Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı olmak üzere Türk askeri havacılık tarihinde önemli görevler üstlenmiştir. Askeri bir merkez olan Yeşilköy, cumhuriyetin ilanından sonra Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşu ile birlikte sivil havacılık faaliyetleriyle sivilleşme sürecine girmiştir. Sivilleşen havacılık faaliyetleri havayolu şirketlerinin kurulmasında, havacılığın gelişiminde büyük bir rol oynamıştır. Böylece kuruluşundan itibaren Türk askeri havacılığının merkezi olan Yeşilköy Havaalanı, sivilleşen havacılık faaliyetleriyle beraber uluslararası havacılıktaki yerini alarak birçok tarihi olaya da ev sahipliği yapmıştır.

Dünya havacılığının gelişimine paralel olarak 12 Şubat 1947’de Atina rotasında ilk yurt dışı uçuşun²⁷⁰ gerçekleştiği Yeşilköy Havaalanı 1953’te uluslararası statü

²⁶⁹ Google Haritalar uydu görüntüleri.

kazanmıştı. Böylece Yeşilköy’de artan hava trafiği bazı kazaların oluşmasına da sebep olmuştur. 25 Mart 1950’de Yeşilköy Havaalanından kalkış yapan Devlet Hava Yollarına ait TC-BAL kuyruk tescil kodlu uçak Ankara Etimesgut Havaalanına inişi esnasında bir kaza geçirmiştir. Kazada 4’ü mürettebat ve 11’i yolcu olmak üzere 15 kişi hayatını kaybetmiştir.²⁷¹

Türk sivil havacılığı ve siyasi tarihine damga vuran bir diğer kaza ise 17 Şubat 1959’da Londra Gatwick havaalanında gerçekleşmiştir.²⁷² Dönemin Başbakanı Adnan Menderes ve beraberindeki heyet Kıbrıs’ta yaşanan sorunların çözümü için 17 Şubat 1959’da yapılması planlanan konferansa gitmek üzere, Ankara Esenboğa Havaalanından sabah 9.30’da TC-SEV tescil kodlu uçak ile yola çıkmıştır. İtalya’nın başkenti Roma şehrinde yakıt ikmal edilmesi amacıyla durulmuş; saat 13.02’de yakıt ikmalinin ardından tekrar hareket edilmiştir. Uçuş planına göre²⁷³ uçağın Londra merkezine yakın bir konumda bulunan Heathrow Havalimanına inmesi planlanmıştır. Ancak saatler 15.50’ye yaklaşırken Heathrow Havalimanı hava trafik kontrol kulesi personeli aşırı sis yönünden inişin zorluğu sebebiyle uçağı Londra’nın diğer bir havalimanı olan Gatwick Havalimanı’na yönlendirmiştir. Havada birkaç tur dönüş manevrası yapıldıktan sonra dönemin Ulaştırma Bakanı olan ve aynı zamanda uçakta bulunan Arif Demirel, Londra’nın çok sisli olduğunu ve risk almamaları gerektiğini belirterek Paris’e inilmesi ve buradan trenle devam edilmesi teklifini sunmuştur. Ancak teklif değerlendirildikten sonra yine Gatwick havalimanına iniş kararı alınmıştır. Hava koşulları neticesinde uçak saat 17.00 sularında, Gatwick havalimanına yaklaşık 12 km mesafedeki Sussex bölgesi, Newdigate köyü yakınlarında bulunan ve “Jordan’s Wood, Rusper” olarak adlandırılan ormanlık alana düşmüştür.²⁷⁴

²⁷⁰ <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakimizda/hikayemiz> (Erişim Tarihi:12.03.2021); Taşkesen, **a.g.t.**, s.180.

²⁷¹ <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19500325-0> (Erişim Tarihi:12.03.2021)

²⁷² Ahmet Gülen, “*İnönü Hükümetlerinin Kıbrıs Politikası*”, **Atatürk Yolu Dergisi**, C.13, S.50, (Güz 2012), s. 389-428.

²⁷³ Uçuş Planı için bkz. NA. PRO. 219-258

²⁷⁴ Paris kararıyla ilgili ayrıca bkz. <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/menderesin-ucaginin-dusmesine-neden-olan-paris-karari-1394564> (Erişim Tarihi: 12.03.2021)

Kazada uçuş personeli de dahil olmak üzere uçakta bulunan 24 kişiden 14'ü hayatını kaybetmiştir. Dönemin Başbakanı Adnan Menderes kazayı yaralı bir şekilde atlatmıştır.²⁷⁵ İngiliz Devlet Başkanı Harold Macmillan ve Yunanistan Başbakanı Konstantinos Karamanlis Adnan Menderes'i London The Clinic'te ziyaret etmişlerdir. Adnan Menderes'in kendisine gelmesinin ardından yapılması planlanan görüşme London The Clinic hastanesinde 19 Şubat 1959'da yapılmış ve bu doğrultuda Londra Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşma hastane yatağında imzalandığı için anlaşmaya "Başucu Antlaşması" da denilmektedir.²⁷⁶

17 Şubat 1959'da gerçekleşen kazadan 8 gün sonra Başbakan Adnan Menderes 25 Şubat 1959'da hastaneden taburcu olarak Türkiye'ye dönmüştür. Öncelikle İstanbul Yeşilköy Havaalanına inen Menderes burada büyük bir kalabalık tarafından coşkuyla karşılanmıştır. Yeşilköy Havalimanı'ndan Taksim'deki Park Otel'e gidişi esnasında yine coşkulu insan kalabalığıyla karşılaşmış ve kalacağı otele 4 saat gibi bir sürede varabilmiştir. Adnan Menderes trenle Ankara Garı'na geldiğinde ise dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Ana Muhalefet lideri İsmet İnönü gibi birçok siyasetçi tarafından törenle karşılanmıştır.²⁷⁷

Başbakan ve beraberindeki heyetin Kıbrıs meselesi gibi önemli bir konuyu çözümlmek için Londra'ya seyahat ettikleri sırada uçak yolcuğunun kaza ile sonuçlanmış olması olayın sabotaj olup olmayacağı düşüncelerini ortaya çıkarmıştır. Fakat incelemeler sonucu olayda herhangi bir sabotaj olmadığı olayın kötü hava şartları yüzünden pilotaj kaynaklı olduğu tespit edilmiştir.²⁷⁸ Bu kazaların yanı sıra 1960'lı yıllarda Yeşilköy Havaalanında ölümcül olmayan bazı kazalar da gerçekleşmiştir. 2 Ekim 1960'da bir Fransız uçağı kalkışı esnasında tekerlek freninin patlaması üzerine

²⁷⁵ Kaza ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz, Sırat Kesici, Türkiye'de Sivil Havacılıkta Uçak Kazalarının Analizi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2000; Kerem Gök, **Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları**, Türkiye, 2020.

²⁷⁶ ²⁷⁶ Süleyman İnan, "İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası", **Belgi Dergisi**, C.II, S:19, 2020, s.1884-1909.

²⁷⁷ İnan, **a.g.m.**, s.1888.

²⁷⁸ Emekli Büyükelçi Şefik Fenmen'in açıklamaları için bkz. **BBC Türkçe Arşiv Odası Programı**, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/02/160218_arsiv_odasi_adnan_menderes (Erişim tarihi: 12.03.2021) ;

pistten çıkarak hendeğe saplanmıştır.²⁷⁹ Yine 21 Ocak 1965’de Yeşilköy Havaalanında iki İngiliz uçağı çarpışarak hasara neden olmuştur.²⁸⁰

Bu olayların yanı sıra Yeşilköy Havaalanı Türk popüler kültüründe de önemli bir simge haline gelmiştir. Türkiye Cumhuriyetinin yurt dışına açılış kapısı olan Yeşilköy sadece havacılık tarihinde değil Türk ve dünya sinema tarihine de ev sahipliği yapmıştır. Yeşilçam filmlerinin veda ve karşılama sahneleri Yeşilköy Havaalanında çekilmiştir. 1965 yapımı Yönetmenliğini Nejat Saydam’ın yaptığı başrollerde Türkan Şoray, Reha Yurdakul, Fikret Hakan, Nedret Güvenç gibi ünlü oyuncuların yer aldığı Siyah Gözler filminde Londra’dan gelen bir yolcunun karşılanma sahnesi Yeşilköy’de çekilmiştir. Filmin sahnelerinin büyük çoğunluğu Yeşilköy Havaalanı transit salonunda çekilmiş, sahnelerin çekimleri yerli ve yabancı yolcuların dikkatlerini çekmiştir.²⁸¹

1966 yapımı yönetmenliğini Nejat Saydam’ın yaptığı başrollerde Hülya Koçyiğit, Cüneyt Arkın, Reha Yurdakul, Ajda Pekkan gibi ünlü isimlerin yer aldığı bir diğer film olan Dişi Düşman’ın bazı sahnelerine yine Yeşilköy Havaalanı ev sahipliği yapmıştır. Yeşilköy’ün yurt dışı uçuşlarında bir merkez olması yönetmenlerin dikkatini çekmiş olmalı ki bu filmlerin yanı sıra başka filmlerde de Yeşilköy Havaalanı sahnelerde yer almıştır.²⁸² 1968 yapımı Mehmet Dinler’in yönettiği, başrollerde Hülya Koçyiğit, Kartal Tibet, Leman Akçatepe ve diğer ünlü isimlerin yer aldığı Funda filminin yanı sıra, 1971 yapımı Sezercik Yavrum benim filmi Yeşilköy’de çekilmiştir. Bu filmlere ek olarak 1981 yapımı, Zeki Alasya, Metin Akpınar, Adile Naşit gibi isimlerin başrol oynadığı Şaka Yapma filmi de Yeşilköy ‘de çekilmiş filmler arasındadır.

Görüldüğü üzere Türk sivil havacılık tarihinin unutulmaz bir simgesi olan Yeşilköy Havaalanı Türk sinema tarihine de damgası vurmuştur. Yeşilköy’ün Yeşilçam filmlerinin sahnelerinde yer alması önemli bir durum olmuştur. Türk sinemasının yanı

²⁷⁹ “Yeşilköy’de Bir Uçak Hendeğe Saplandı”, (1960, 2 Ekim), **Milliyet Gazetesi**, s.5.

²⁸⁰ “Yeşilköy Havaalanında 2 İngiliz Uçağı Çarpıştı”, (1965, 22 Ocak), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁸¹ “Yıldızlar Yeşilköydeydi”, (1966, 3 Ocak), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁸² “Hülya Koçyiğit, Cüneyt Arkın, Reha Yurdakul, Ajda Pekkan, Atıf Kaptanın Oynadığı Konusu Kıbrıs Müceahhitleri olan Dişi Düşman Filminin Yeşilköy’de sahneleri dün çekildi”, (1966, 15 Haziran), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

sıra konumu itibariyle Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan, dünyanın önemli durak noktaların biri olan Yeşilköy Havaalanı yabancı sinema film sahnelerine de konu olmuştur. 1963 yapımı, Terence Young tarafından yönetilen başrollerde Sean Connery, Daniela Bianchi, Pedro Armendariz gibi birçok ismin yer aldığı, günümüzde serileri hala devam James Bond: Rusya'dan Sevgilerle filminin bazı sahneleri Yeşilköy Havaalanında çekilmiştir. Filmde Yeşilköy Havaalanına iniş yapan James Bond karakteri ve İstanbul'un birçok tarihi yeri yer almıştır.²⁸³

Dünya ve Türk sinema tarihine, oyuncularına, yönetmenlerine ev sahipliği yapan Yeşilköy Havaalanı Türk Milli Takımlarına da yıllarca ev sahipliği yapmıştır. Yurt dışında gerçekleştirilen turnuvalara, yarışmalara katılarak Türkiye Cumhuriyetini temsil eden farklı dallarda sporcuların yolu daima Yeşilköy Havaalanından geçmiştir. Avrupa Şampiyonasında Türkiye Cumhuriyetini temsilen katılan Greko-Romen Milli Takımı ve takım yöneticileri Yeşilköy Havaalanına uğrayan sporculardan bazıları olmuştur.²⁸⁴ Yine Dünya Şampiyonluğunu kazanan Serbest Güreş Milli Takımının yolu 29 Haziran 1966'da Yeşilköy Havaalanından geçmiştir. Milli Takım, Milli Talebe ve Spor Teşkilatı tarafından düzenlenen törenle Yeşilköy Havaalanında karşılanmıştır.²⁸⁵ Milli Güreş takımlarının yanı sıra Rusya'yı 2-0 yenerek mağlup eden Türkiye Milli Futbol Takımı da 19 Ekim 1966'da Yeşilköy Havaalanında karşılanmıştır. Yeşilköy'e iniş yapan sporcular büyük bir kalabalık tarafından, tezahüratlar eşliğinde coşkuyla Türkiye'ye dönmüşlerdir.²⁸⁶

Yeşilköy Havaalanı sadece Türk sporcuların değil yabancı ülkelere gelen sporculara da ev sahipliği yapmıştır. 1964'de Hollanda Şampiyonu D.W.S. takımı Yeşilköy Havaalanına inen yabancı futbol takımlarından biri olmuştur. Hollanda Takımı Yeşilköy Havaalanında Fenerbahçeli yetkililer tarafından çiçeklerle karşılanmıştır. Takım 200 taraftarıyla birlikte Yeşilköy'e gelmiştir. Hollanda takımın yanı sıra İngiltere

²⁸³ <https://www.sozcu.com.tr/hayatim/kultur-sanat-haberleri/sean-connery-ilk-007-bir-sinema-efsanesi/> (Erişim Tarihi: 14.03.2021)

²⁸⁴ "Avrupa Şampiyonasında Altıncı Olan Greko -Romen Milli Takımı Dün Memleketimize Dönmüştür", (1966, 18 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**, s.8.

²⁸⁵ "Güreşçiler Törenle karşılandı", (1966, 30 Haziran), **Milliyet Gazetesi**, s.8.

²⁸⁶ "Milli Takım Tezahüratlarla Karşılandı", (1966, 20 Ekim), **Milliyet Gazetesi**, s.8.

Kupa Şampiyonu Everton Takımı da Yeşilköy'e yolu düşen futbol takımlarından biri olmuştur. Takımın 6 Haziran 1966'da Fenerbahçe ve daha sonrasında Beşiktaş Futbol takımı ile maç yapacağı yetkililer tarafından bildirilmiştir. Futbol takımlarının yanı sıra Basketbol ve diğer branşlardan yerli yabancı çok sayıda sporcu Yeşilköy Havaalanında bulunmuştur.²⁸⁷

Yeşilköy Havaalanı uluslararası bir havaalanı olmasının yanı sıra İstanbul'un konumu itibariyle kavşak bir noktada olması, Avrupa'dan Asya'ya Ortadoğu'dan Afrika'ya çok farklı ülkelerden insanların buraya gelmesine ve kültürel turizmin gelişmesine büyük katkılar sağlamıştır. Yeşilköy Havaalanı dünya siyaseti için de her zaman önemli bir konumda olmuştur. Ülkeler arası gerçekleşen görüşmeler, antlaşmalar ve diğer siyasi gelişmelere ev sahipliği yapan İstanbul şehri ve Türkiye'nin yurt dışına açılış kapısı olan Yeşilköy bu özellikleri nedeniyle dünya havacılığında her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Yeşilköy'e uğrayan siyasi isimlerden biri İran Şahı Muhammed Rıza Pehlevi olmuştur. 16 Şubat 1965'de Londra'ya gitmek üzere yola çıkan İran Şahı, İstanbul Yeşilköy Havaalanına transit geçiş yapmak amacıyla inmiştir. İran Şahı Dışişleri Bakanı Feridun Cemal Erkin tarafından tören kıtası ile karşılanmıştır. Şaha Kıbrıs sorunuyla alakalı sorular sorulmuştur. Sorulara cevaben İran Şahı Kıbrıs konusunda ilk günden beri Türkiye'nin yanında bulunduklarını ifade etmiştir.²⁸⁸ İran Şahının yanı sıra İran İmparatoriçesi Farah Pehlevi 25 Eylül 1966'da Paris'ten Tahran'a dönüşü esnasında Yeşilköy Havaalanına transit olarak uğrayan isimlerden biri olmuştur. İmparatoriçe Vali Vefa Poyraz tarafından karşılanmış ve Yeşilköy'de güneş batışını izlemiştir.²⁸⁹ 1972'de Yeşilköy Havaalanı önemli bir misafiri daha ağırlamıştır. Tarihte ilk defa Çin'i Türkiye Cumhuriyeti'nde temsil edecek olan Büyük Elçi Liu Chun beraberindeki iki ataşe ve 5 kişilik memur kadrosuyla 12 Mayıs 1972'de İstanbul Yeşilköy Havaalanına iniş yapmıştır.²⁹⁰ Nitekim uluslararası havaalanı olmasının ardından birçok devlet Başkanı, Bakanları, siyasi temsilcileri, yabancı oyuncular, şarkıcılar ve çok farklı alanda insan Yeşilköy Havaalanına benzer şekilde uğramıştır.

²⁸⁷ "Everton İstanbul'da", (1966, 31 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**, s.8.

²⁸⁸ "İran Şahı Türkiye'nin Daima Yanındayız Dedi", (1965, 17 Şubat), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁸⁹ "İran İmparatoriçesi Yeşilköy'de Gurubu Seyretti", (1966, 26 Eylül), **Milliyet Gazetesi**, s.1

²⁹⁰ "Kıta Çini'nin İlk Büyük Elçisi Dün Türkiye'ye Geldi", (1972, 13 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

Yeşilköy Havaalanında 15 Şubat 1967’de gerçekleşmesi planlanan olaylardan biri Yeşilköy Havaalanında çalışan işçilerin haklarını alamamaları dolayısıyla Hava İş Sendikası tarafından düzenlenecek grev olmuştur. Planlanan bu grevin, uluslararası öneme sahip olan Yeşilköy Havaalanı faaliyetlerinde aksamalara neden olabileceği öngörülmüştür. Bu öngörü üzerine işçilerle antlaşmaya varılarak grevden vazgeçilmiştir.²⁹¹ Yeşilköy Havaalanına uğrayan ünlü isimlerden biri de şarkıcı Ajda Pekkan olmuştur. Ajda Pekkan ve beraberindeki ekip Yunanistan’ın başkenti Atina’da düzenlenecek olan Melodi Festivaline katılmak amacıyla Yeşilköy Havaalanına gelmiştir. Müzik festivalinin tamamlanmasının ardından Selçuk Başarın bestelediği Özleyişi seslendiren Ajda Pekkan dördüncü olmuştur. Yeşilköy Havaalanına dönen ekipten Selçuk Başar üçüncülüğü 1,5 puanla kaçırdıkları için üzüldüklerini, Ajda Pekkan ise gelecek sene birinci olacağını ifade etmiştir.²⁹²

Öte yandan Yeşilköy Havaalanından ilk hac seferi Türk Hava Yolları tarafından 1969’da düzenlenmiştir. 31 Ocak 1969 sabah saat 7.30’da başlayan sefer 110 kişilik Boğaziçi isimli dev jet uçakla gerçekleşmiştir. Uçuş öncesi kurbanlar kesilmiş, hacı adayları dostları ve yakınları tarafından dualarla uğurlanmıştır. Uçuş esnasında giyilmek üzere hacı adabına uygun olarak hosteslere özel kıyafetler hazırlanmış ve uçakta din görevlileri yer almıştır.²⁹³

²⁹¹ “Yeşilköy Havaalanında Yarın Grev Başlıyor”, (1967, 14 Şubat), **Milliyet Gazetesi**, s.1; Grevden Vazgeçildi ve Uzlaşıldı, (1967, 15 Şubat), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁹² “Ajda Pekkan Seneye Birinci Olacağım”, (1968, 31 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁹³ “Hacı Adayları İçin Özel Kıyafetli Hostes”, (1969, 1 Şubat), **Milliyet Gazetesi**, s.1.



Görsel 25. Türk Hava Yolları Hac Seferi İlanı²⁹⁴

Havacılığın, küresel ulaşımın merkezinde yer alması, dünyanın herhangi bir yerinde havacılıkla alakalı bir haberin hızlı yayılmasını beraberinde getirmiş; bu ise havaalanı ve havayolu şirketlerini terör eylemleri için cazip birer araca dönüştürmüştür. Havacılık ve uluslararası hava trafiği güvenliğinin sağlanması için her ne kadar önlemler alınmışsa da önlemlerin yetersizliği, bazı terör olaylarının yaşanmasına engel olamamıştır. Nitekim 1970'li yıllarda terör örgütleri tarafından küresel havacılık faaliyetlerini kendi siyasal fikirlerini duyurmak veya tutuklu bulunan diğer teröristlerin serbest bırakılması sağlamak için kanlı eylemler gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda terör örgütlerinin eylemleri, uçak kaçırarak seslerini duyurmaya yoğunlaşmıştır. Her ne kadar uçak kaçırma eylemlerinin tarihi 1930'lu yıllara dayansa da 1950'li yıllarda jet motorlu, geniş gövdeli ve fazla yolcu kapasiteli uçakların havacılık sektörüne girmesi terörist saldırılarının ve uçak kaçırma eylemlerinin artmasına neden olmuştur. 1953'den itibaren uluslararası uçuşların artması ve Türkiye'nin stratejik konumu sebebiyle Yeşilköy Havaalanından kalkan bazı uçaklar bu tarz kaçırma saldırılarına hedef olmuştur. Türkiye'de bu tarz uçak kaçırma girişimlerinden ilki 16 Eylül 1969'da akıl hastası Sadi Toker isimli bir kişi tarafından gerçekleştirilmiştir. Türk Hava Yollarına ait Ankara-İstanbul seferini gerçekleştirecek uçak beraberinde 55 yolcu ve 6 mürettebatıyla

²⁹⁴ "THY Hac Seferi İlanı", (1969, 14 Ocak), *Cumhuriyet Gazetesi*, s.3

Sofya'ya kaçırılmıştır. Sadi Toker adlı kişinin bu eylemi sırasında oyuncak tabanca kullandığı ifade edilmiştir. Benzer şekilde 3 Mayıs 1972'de Ankara-İstanbul seferini gerçekleştirecek olan Türk Hava Yollarına ait Boğaziçi isimli uçak içerisindeki 61 yolcu ve 5 mürettebatıyla birlikte hava korsanları tarafından Sofya'ya kaçırılmıştır. Bu eylem Sefer Şimşek, Aynullah Akça, Mehmet Yılmaz ve Yaşar Aydın adlı hava korsanları tarafından, haklarında idam kararı verilmiş olan arkadaşları Deniz Gezmiş, Hüseyin İnan ve Yusuf Aslanın serbest bırakılmaları için siyasi amaçlarla yapıldığı ortaya çıkmıştır. Yapılan görüşmeler sonucu hava korsanları Bulgar yetkililere teslim olmuş ve Bulgaristan'a iltica talebinde bulunmuşlardır.²⁹⁵

Öte yandan 22 Ekim 1972'de İstanbul-Ankara rotasında uçuş gerçekleştirecek Türk Hava Yollarına ait Truva isimli uçak hava korsanlarınca siyasi amaçlarla kaçırılmıştır.²⁹⁶ Her ne kadar bu eylemler havada gerçekleşmiş olsa da bu tarz terör saldırılarında havaalanları da hedef olmuştur. Özellikle Arap-İsrail devletleri arasında yaşanan siyasal ve bölgesel problemler bu tarz terör olaylarının yaşanmasının sebebi olmuştur. Teröristler tarafından 22 Temmuz 1968'de İsrail Havayolları EL-Al'a ait uçak Cezayir'e kaçırılmıştır. Ayrıca Roma ve Atina havaalanlarına da saldırılar düzenlenmiştir. 30 Mayıs 1972'de Arap teröristler adına hareket ettiklerini bildiren Japon Kızıl Ordusu tarafından İsrail'in Lod Havaalanına kanlı bir terör saldırısı düzenlenmiştir. Saldırıda 26 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu saldırının yanı sıra 5 Ağustos 1973'de Atina Havaalanına bir kez daha saldırı düzenlenmiştir. Saldırının Arap teröristler tarafından Yunan Hükümetinde tutuklu olan diğer teröristlerin serbest bırakılması ve iki Arap elçinin rehin alınması amacıyla gerçekleştirildiği anlaşılmıştır. Saldırı sonucunda 3 kişinin öldüğü 50'den fazla kişinin yaralandığı ifade edilmiştir.²⁹⁷

²⁹⁵ Celil Anıl Korkmaz, "Türkiye'de Gerçekleşmiş Uçak Kaçırma Eylemleri ile İlgili Kavramsal Bir Araştırma", **Havacılık Araştırmaları Dergisi**, C.3, S.1, (2021), s.68-69; Celil Anıl Korkmaz, Erhan Bütün, "Havacılık Güvenliği İçin Güvenlik Mülakatı Uygulaması", **Journal of Aviation**, C.2, S.1, 2018, s.56-63; Öte yandan Haklarında idam kararı olan Deniz Gezmiş, Hüseyin İnan ve Yusuf Aslan 6 Mayıs 1972'de idam edilmişlerdir. "Gezmiş, Aslan ve İnan İdam Edildi", (1972, 7 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁹⁶ Korkmaz, **a.g.m.**, s.69.

²⁹⁷ "Kanlı Olaylar Atina Havaalanında Başlamıştı", (1973, 19 Aralık), **Milliyet Gazetesi**, s.6 ; Cem Başar, "Atinalılar Uçağın İntihar Uçuşu Yapmasını Bekledi", (1973, 19 Aralık), **Milliyet Gazetesi**, s.7.

Dünyada havaalanlarına ve uçaklara yönelik gerçekleşen terör saldırılarının ardından havaalanlarında ve uçaklarda güvenlik tedbirleri alınmaya başlanmıştır. Yeşilköy Havaalanında da Roma ve Atina'da gerçekleşen kanlı terör saldırılarının sonrasında güvenlik önlemleri artırılmıştır. Yetkililer yolcu ve uçak güvenliğinin sağlanması için Yeşilköy Havaalanı iç ve dış hatlar terminallerinde geçiş kontrollerinin hassasiyetle yapıldığını, nöbetçi devriye sayılarının artırıldığını, bavulların ve yolcu üstlerinin arandığını ifade etmişlerdir.²⁹⁸ Ancak Yeşilköy Havaalanında alınan tüm önlemlere rağmen 11 Ağustos 1976'da 2 Filistinli terörist tarafından havaalanına saldırı düzenlenmiştir.²⁹⁹ Saldırının Bükreş'ten kalkış yapan İsrail Havayollarına ait, içinde yaklaşık 200 yolcunun bulunduğu uçağa yapılmak istendiği anlaşılmıştır. Saldırının gelişimi şu şekilde olmuştur. Pasaport ve transit işlemlerinin tamamlanmasının ardından Tel-Aviv'e gidecek yolcuların uçağa davet işlemlerinin başladığı esnada transit yolcu salonunda bekleyen iki terörist çıkış kapısına yönelmiş bu sırada havaalanı güvenlik polis birimleri 2 şüpheliyi kontrol etmek istemiştir. Teröristlerden biri kontrol kapısından peron kısmına geçiş yapmalarını kolaylaştırmak amacıyla bir bomba atmıştır. Olay yerine gelen diğer polislerin patlama alanını çembere almasının ardından, kaçamayacaklarını anlayan teröristler iki adet bombayı yolcu salonuna atarak, otomatik silahlarla yayılım ateşine başlamışlardır. Daha sonrasında köşeye sıkışan teröristler teslim olmak zorunda kalmışlardır. Çatışma sonrasında 4 kişi hayatını kaybetmiş, 20 kişi de yaralanmıştır. Teröristler Türkiye'de böyle bir olaya neden oldukları için üzgün olduklarını, asıl amaçlarının Yeşilköy'e inen İsrail uçağına saldırmak olduğu ifadelerinde belirtmişlerdir. Olayın ardından Yeşilköy Havaalanı saat 20.00-23.00 arası hava trafiğine kapatılmıştır.³⁰⁰ Olay sonrası 2 terörist Bakırköy Nöbetçi Sulh Ceza Mahkemesinde tutuklanmış ve sıkı güvenlik önlemleri eşliğinde Sağmacılar Cezaevine gönderilmiştir.³⁰¹

²⁹⁸ "Yeşilköy'de Güvenlik Tedbirleri Artırıldı", (1973, 22 Aralık), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

²⁹⁹ Yeşilköy Havaalanı saldırısı hakkındaki haber için bkz. **EK-11**.

³⁰⁰ "2 Filistinlinin Yeşilköy'de Giriştiği Eylemde 4 Kişi Öldü. 20 Yaralı Var", (1976, 12 Ağustos), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1. ; Filistin Gerillaları Yeşilköy'ü Bastı, (1976, 12 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

³⁰¹ "Yeşilköy'ü Basan İki Gerilla Tutuklandı", (1976, 17 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

Yeşilköy Havaalanında yaşanan saldırının ardından güvenlik önlemleri en yüksek seviyeye çıkarılmasına karşın 30 Mayıs 1977’de Sirkeci Garı ve Yeşilköy Havaalanına tekrar bombalı saldırı düzenlenmiştir. Yeşilköy Havaalanında bir kişi olay yerinde, 4 kişi de kaldırıldıkları hastanede hayatlarını kaybetmiş ve 51 kişi de olaylarda yaralanmıştır. İlk patlama saat 16.00 sularında Sirkeci Garında gerçekleşmiş olay sırasında gara gelen ve giden bir tren olmadığından can kaybının olmadığı, 9 kişinin yaralandığı ve maddi hasarın büyük olduğu belirtilmiştir. Sirkeci Garında meydana gelen patlamanın 15 dakika sonrasında Yeşilköy Havaalanı dış hatlar girişi önündeki emanet bagaj kısmında büyük bir patlama meydana gelmiştir. Patlama sonrasında dış hatlar terminal bölümü başta olmak üzere birçok bölüm çok büyük zarar görmüştür. Patlama çok büyük bir şiddetle gerçekleşmiş olmalı ki otoparkta bulunan araçların camlarının bile kırıldığı ifade edilmiştir. Olay sonrasında hava trafiği geçici olarak aksamıştır. Hava trafiğinin açılmasının ardından yabancı havayolları seferleri Charter terminalinden THY seferleri ise iç hatlar terminalinden yapılmıştır. Yaşanan bu saldırının ardından giriş ve çıkışlar kapatılmış, havaalanı çevresinde geniş önlemler alınmıştır.³⁰²

Yeşilköy Havaalanında yaşanan bu olayın ardından gerekli soruşturma işlemleri polis tarafından başlatılmıştır. Olay yerinde bulunan valizler patlayıcı uzmanlar tarafından ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Ancak valizlerin patlamanın etkisiyle parçalandığı, içerisindeki eşyaların dağıldığı görülmüştür. Yaşanan bu olaya Bakırköy Savcılığının el koyduğu ayrıca ifade edilmiştir.³⁰³ Yeşilköy Havaalanı ve Sirkeci garı saldırılarının ardından alınan önlemler artmıştır. Yeşilköy Havaalanının etrafı panzerlerle korunmuştur. Polis ekiplerine sık sık yasadışı örgütler tarafından uçak kaçırmaya ve sabotaj saldırılarının yapılabileceğiyle alakalı ihbarlar gelmeye devam etmiştir.³⁰⁴

³⁰² “Yeşilköy Havaalanı ile Sirkeci Garında Bombalar Patladı”, (1977, 30 Mayıs), **Cumhuriyet Gazetesi**, s.1-11.

³⁰³ “Yeşilköy ve Sirkeci’de Patlama oldu 5 ölü 41 yaralı”, (1977, 30 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**, s.1-14.

³⁰⁴ “Yeşilköy Havaalanı Panzerlerle Korunuyor”, (1977, 30 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**, s.1.

SONUÇ

20. yüzyıl başlarında Wright kardeşler tarafından başlatılan modern havacılık faaliyetleri, devletler tarafından öncelikle askeri amaçlarla kullanılmak üzere ele alınmıştır. Bu doğrultuda devletlerin ordu teşkilatlarında hava birlikleri kurulmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti de ekonomik, siyasi ve benzeri birçok problemle mücadele ettiği bir dönemde dünyada havacılık alanında yaşanan gelişmelere kayıtsız kalmamıştır. Ordu teşkilatında hava birliğinin kurulması, gerekli personelin yetiştirilmesi ve ihtiyaç duyulan alet, teçhizat gibi malzemelerin temin edilmesi amacıyla gerekli çalışmaları başlatmıştır. Bu doğrultuda havacılık faaliyetlerini çağdaş devletlerle eş zamanlı olarak yürütmüştür. Yurt dışında bulunan uçuş okullarında eğitim alan personelin yetiştirilmesinin maliyetli olması ve bu personellerin Türkiye'ye geri döndükleri zaman yeteneklerini kaybetmemeleri adına Mahmut Şevket Paşa ve Süreyya İlmen öncülüğünde Osmanlı 'da bir tayyare mektebinin açılması kararlaştırılmıştır.

Alınan bu karar ve yapılan araştırmalar doğrultusunda İstanbul'da Avrupa yakasında bulunan Ayastefenos (Yeşilköy) bölgesinin kuzeyinde yer alan düz arazilere sahip, etrafında uçuşa engel olabilecek maniâların bulunmadığı Safraköy bölgesi tercih edilmiştir. Yapılan hazırlık çalışmalarının ardından Osmanlı ordu teşkilatında havacılık faaliyetlerinin yürütüleceği Yeşilköy Tayyare Mektebi 1912'de açılmıştır. Burada çok sayıda pilot, rasıt, teknisyen, öğretmen gibi Türk subayları yetiştirilmiştir. Türk havacılık faaliyetlerin başladığı yer olan Yeşilköy Tayyare Mektebi zamanla savaşlarda askeri bir harekât merkezi haline gelmiştir. Trablusgarp Savaşında her kadar tayyareler kullanılmak istense de o dönemde Osmanlı ordu teşkilatında herhangi bir tayyarenin ve yetişmiş uçucu personelin olmayışı bu durumu engellemiştir. Ancak Balkan Savaşlarının ikinci evresinde Osmanlı'da tayyareler keşif amaçlı kullanılmıştır.

Savaşlarda tayyarelerin etkinliği bütün devletler tarafından anlaşılmış olacak ki bu alana yapılan yatırımlar artmıştır. Osmanlı Devletin de zamanla uçucu, teknik ve diğer yetişmiş personellerin ve tayyarelerin sayısında yaşanan artış Osmanlı hava gücünün savaşlarda kullanılmasını sağlamıştır. Savaşlarda kullanım fonksiyonları genişleyen Yeşilköy Tayyare Mektebi 1916'dan itibaren bir istasyon haline gelmiştir. I.

Dünya Savaşı sonrası imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması³⁰⁵ ile Osmanlı havacılığının merkezi olan Yeşilköy Tayyare İstasyonu Kurtuluş Savaşı boyunca İngilizlerin hava harekât merkezi haline gelmiştir. Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nun Kurtuluş Savaşı sonrasında İngilizlerden geri alınması havacılık faaliyetlerinin kaldığı yerden devam etmesini sağlamıştır.

29 Ekim 1923'de Cumhuriyetin ilanının ardından Mustafa Kemal Atatürk havacılığa verilen önemi ortaya koymuştur. Bu doğrultuda 1925'de Mustafa Kemal Atatürk ve Türk Milletinin katkılarıyla Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşu Osmanlı'da askeri olarak başlayan havacılık faaliyetlerinin savaş sonrası dönemde sivil bir boyut kazanmasında büyük bir önem arz etmiştir. Kurulduğu yıllardan itibaren Türk askeri havacılığının merkezi olan Yeşilköy Türk Tayyare Cemiyeti ve 1933'de kurulan Hava Yolları Devlet İdaresinin de etkisiyle sivil havacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü bir merkez haline gelmiştir. Zamanla gelişen uluslararası hava yolcu taşımacılığının etkisiyle Yeşilköy Tayyare İstasyonu, yabancı uzman şirketlerden alınan destekle belirli standartlara sahip bir havaalanı haline getirilmiştir.

1940'lı yıllardan itibaren uluslararası yolcu trafiğinde yaşanan artış, hava trafiğinde bazı aksaklıkların oluşmasına neden olmuştur. Dönem hava hukuk kurallarının yetersizliği uluslararası bazı antlaşmaların yapılmasını bir zorunluluk haline getirmiştir. Bu doğrultuda 7 Aralık 1944'de Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması imzalanmıştır. Türkiye Cumhuriyetinin de 5 Haziran 1945'de antlaşmaya taraf olmasıyla Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün belirlediği bazı standartların sağlanması planlanmış ve bu doğrultuda Yeşilköy Havaalanında çalışmalar başlatılmıştır. Türk havacılık faaliyetlerinin başladığı yer olan Yeşilköy Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından belirlenen standartların sağlanmasının ardından 1 Ağustos 1953'de uluslararası bir statü kazanmıştır. Böylece Türkiye Cumhuriyeti ilk uluslararası havaalanına kavuşmuştur.

³⁰⁵ Mondros Dönemi Türk Havacılığı hakkında ayrıca bkz; Osman Yalçın “*Mütakere Dönemi Türk Askeri Havacılığı*”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, C.10, S.20, (2012), s.71-97.

1950’li yıllardan itibaren jet motor teknolojisi alanında yaşanan gelişmeler dünya havacılığında yeni bir çağ başlatmıştır. Jet çağı olarak adlandırılan bu dönemde artık hava yolları eski pervaneli, gürültülü ve daha az yolcu kapasiteli uçakların yerine daha fazla sayıda yolcu taşıyabilen geniş gövdeli, jet motorlu uçakları filolarına dahil etmişlerdir. Bu yeni teknolojiye sahip uçakların iniş kalkış yapabileceği havaalanlarının olmayışı, mevcutta bulunan havaalanlarında bazı dönüşümlerin gerçekleştirilmesini zaruri hale getirmiştir. Nitekim Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü hava yolcu taşımacılığının güvenli bir şekilde sürdürülebilmesi için havaalanlarında bazı standartların oluşturulmasını hedeflemiştir. Bu duruma Ortadoğu’daki bölgesel sorunlardan dolayı hava trafiğinin Yeşilköy’e kayması ve Türkiye’den Avrupa’ya işçi göçü de eklenince Yeşilköy Havaalanının pist ve tesislerinde güncel standartların oluşturulması için çalışmalar başlatılmıştır.

1960’lı yıllarda başlayan pist ve tesislerin revize edilme çalışmaları 1968’de Yeşilköy Havaalanı Master Planı kapsamında genişletilmiştir. Yeşilköy’ün Master Planı kapsamında dönüştürülmesi sürecinde gerçekleştirilen kamulaştırma işlemleri ve bu süreçte yaşanan kurumlar arası koordinasyon sorunları inşaat çalışmalarında bazı gecikmelere neden olmuştur. Bu gecikmelere yeni terminal tesis ünitelerinin inşaat çalışmalarında yaşanan bazı ekonomik sıkıntılar da eklenince inşaat süresi daha da uzamıştır. Ancak 1980’li yıllarda Türkiye ile Suudi Arabistan arasında sağlanan ekonomik temaslar ve neticesinde alınan Suud kredisi aracılığıyla yurt dışından terminal inşaatı için gereken malzemeler ithal edilmiştir. 1983’te tamamlanan inşaat çalışmalarının ardından I. ünite terminal binası 7 Ekim 1983’te Cumhurbaşkanı Kenan Evren’in ve devlet görevlilerinin katılımıyla açılmıştır. 1983’ten itibaren modern bir görünüme kavuşan Yeşilköy Havaalanının ismi 1983-1984 yılları arasında başlatılan kamuoyu oluşturma çabalarının ardından 1985’de Atatürk Havaalanı olarak değiştirilmiştir. Kamuoyu oluşturma çalışmalarının 1983’de başlamasına rağmen isim değişikliğinin 1985’de gerçekleşmesinin nedeni ise Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalardır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği tarafından her bir havaalanına kod verilmekte ve havayolları uçuş rezervasyonları ve diğer operasyonlarını bu kodlar aracılığı ile sürdürmektedir. Dolayısıyla isim

değişikliği bu kodlarda bazı prosedürlerin değiştirilmesine neden olmuştur. Bu sebepten ötürü Yeşilköy Havaalanı'nın ismi 1985'de Atatürk Havaalanı olarak değiştirilmiştir.

1985'ten itibaren uluslararası ticaretin gelişmesi ve yolcu sayılarında yaşanan artış Atatürk Havaalanında yeni tesis ve binaların inşa edilmesini gerektirmiştir. 1990'de Yap-İşlet-Devret modeliyle TAV firmasına ihale edilen Atatürk Havaalanı inşaat çalışmaları tamamlanmış, 3 Ocak 2000'de Başbakan Süleyman Demirel ve devlet görevlilerinin katılımıyla törenle açılmıştır. Tesisler 10 Ocak 2000'den itibaren yolcu hizmetine açılmıştır. 2002-2010 yılları arasında yolcu sayılarında büyük artışlar yaşanmıştır. 2010'da Başbakan Recep Tayyip Erdoğan İstanbul'da bulunan Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanlarının ihtiyacı karşılamadığını belirtmiş yeni havaalanının inşa edileceği haberini vermiştir. Haberin ardından 2013'de Yap-İşlet-Devret modeliyle ihale edilen üçüncü havalimanı projesi inşaat çalışmalarına 2014 başlanmıştır. Çalışmaların tamamlanmasının ardından 29 Ekim 2018'de Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, devlet görevlileri ve davetlilerin katılımıyla İstanbul'un üçüncü havalimanı törenle açılmıştır. İsminin İstanbul Havalimanı olduğu belirtilen üçüncü havalimanının açılışının ardından 6 Nisan 2019'da Atatürk Havaalanı İstanbul-Singapur arası son seferini gerçekleştirerek ticari uçuşlara kapatılmıştır. Böylece Türk havacılık tarihinin başladığı yer olan ve Türk havacılığında bir sembol haline gelen Atatürk Havaalanı sivil hava yolcu taşımacılığındaki görevini sonlandırarak bayrağı İstanbul Havalimanına teslim etmiştir.

Öte yandan kuruluşundan itibaren Türk askeri havacılığının merkezi olan Yeşilköy Havaalanı, sivilleşen havacılık faaliyetleriyle beraber uluslararası havacılıktaki yerini alarak birçok tarihi olaya da ev sahipliği yapmıştır. 1953'ten itibaren uluslararası bir statü kazanmasıyla birlikte yerli ve yabancı sporcu, sanatçı ve devlet görevlisi olmak üzere birçok insanın yolu Yeşilköy Havaalanından geçmiştir. İstanbul'un jeopolitik konumu ve Türkiye'nin yurt dışına açılış kapısı olan Yeşilköy Havaalanı yerli ve yabancı film yönetmenleri tarafından set olarak kullanılmış, birçok filmin veda ve karşılama sahneleri Yeşilköy'de çekilmiştir. Ancak her ne kadar Yeşilköy, havacılık

tarihinde güzel olaylarla anılmış olsa da 11 Ağustos 1976 ve 30 Mayıs 1977’de Yeşilköy terör saldırılarına hedef olmuştur.



KAYNAKÇA

ARŞİVLER

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA, İstanbul)

Dahiliye Nezareti İdare

Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı.

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA, Ankara)

Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı

Kararlar Dairesi Başkanlığı

Muamelat Genel Müdürlüğü

Nafia Vekâleti

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE, Ankara)

Balkan Harbi Koleksiyonu

The National Archive (NA, Londra)

Public Record Office

Records of the Board of Trade

Submission of Report

Turkish Document

Wreckage Examination and Photographs

Salt Araştırma Fonları

Hayati Tabanlıoğlu Arşivi

Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTEA, Ankara)

RESMÎ YAYINLAR

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıtları (TBMM, Ankara)

Zabıt Ceridesi, Cilt: 10, 01.10.1924.

T.C. Resmi Gazete

“2073” Sayılı Kanun ” , **T.C. Resmi Gazete**, S. 15877, s. 1-2-3, 13 Mart 1977.

“2186 Sayılı Kanun ” , **T.C. Resmi Gazete**, S. 2411, s. 2507, 27 Mayıs 1933,

“2920 Sayılı Kanun” , **T.C. Resmi Gazete**, S.18196, s. 1-20, 19 Ekim 1983
“4749 Sayılı Kanun” , **T.C. Resmi Gazete**, S.6029, s.8868, 12.06.1945
“5367 Sayılı Kanun ”, **T.C. Resmi Gazete**, S. 18106, s. 2, 16 Temmuz 1983.
“Kalkınma Planı İkinci Beş Yıl (1968-1972)”, **T.C. Resmi Gazete**, S. 12679, s.166-168, 21 Ağustos 1967.

KİTAPLAR

Adıgüzel, M. Bahattin, Akkuş, Songül, Kula, Candan; **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara,2006.

Adıgüzel, M. Bahattin; **Hava Hukuku ve Havacılık Yayınları**, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2000.

Adıgüzel, M.Bahattin; **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Ankara, THK Yayınları, 2001.

Akşin, Aptülâhat, **Türkiye’nin 1945’den Sonraki Dış Politika Gelişmeleri Orta Doğu Meselesi**, İsmail Akgün Matbaacılık ve Kitapçılık Müesseseleri, İstanbul, 1959.

Armaoğlu, Fahir; **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi** (1789-1914), Ankara, TTK Basımevi, 1997

Armaoğlu, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**; 1914-1995, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2007.

Armaoğlu, Fahir; **Filistin Meselesi ve Arap-İsrail Savaşları (1948-1988)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1994.

Atatürk, Mustafa Kemal; **Nutuk**, Yapı Kredi Yayınları, 2011.

Aydar, Orhan; **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.

Başgelen, Nezih; **Tarihte Yeşilköy**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008, s.7

Crouch, Tom D. ; **The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright**. New York: W. W. Norton & Company, 1989.

Dağlı, Yücel, Seyit Ali Kahraman; **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi: Bursa- Bolu- Trabzon- Erzurum-Azerbaycan- Kafkasya- Kırım-Girit**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2005.

Dağlılar, Deniz, Yılmaz, Ali, Osman, Tankurt, Kubilay; **İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2007

Dervişoğlu, Fatih M.; **Nuri Demirağ: Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2007.

Ergüder, Gediz; **Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi (1911-1918)**, C.I, Tarihçe Müdürlüğü, Ankara, 1981.

Gibbs-Smith, C. H. **A History of Flying**, Batsford, London 1953.

Gillispie, Charles; **The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784: With a Word on the Importance of Ballooning for the Science of Heat and the Art of Building Railroads**, Princeton University Press, Princeton 1983.

Gordon, Arthur; **History of Flight**, New York, 1962.

Gök, Kerem; **Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları**, Türkiye, 2020.

Gunston, Bill **The Illustrated Encyclopedia of Combat Aircraft of World War II**, Tiger Books, London, 1990.

Gülten, Zeynep; “Havacılık Tarihinde Yeşilköy”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.

Gündüz, Arif Emre; **Türk Kartallarının Doğuşu Osmanlı’da Havacılığın Kısa Tarihi**, Ketebe Yayınevi, İstanbul 2018.

Hall, Richard C. ; **Balkan Savaşları 1912-1913 I. Dünya Savaşı’nın Provası**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003.

Higgs, Colin; **De Havilland Comet: The First Commercial Jetliner**, Pen&Sword Book, 2018.

Higham, Robin; **Hava Gücü (Özlü Bir Tarih)**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1983.

Hürkuş, Vecihi; **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2016.

Hürkuş, Vecihi; **Havalarıda**, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1942.

Hürtürk, Kıvanç, Sarıgöl, Gökhan, Kline, Stuart; **Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi-1909/1967 Pervaneli Uçaklar Devri**, D Yayınevi, İstanbul, 2009.

İlmen, Süreyya; **Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947.

John D. Anderson; **Inventing Flight: The Wright Brothers and Their Predecessors**, Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004.

Kansu, Yavuz, Şenöz, Sermet, Öztuna, Yılmaz; **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.I, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1971.

Kaptan, Faik; **Atatürk Havalimanı’nda 40 Yıl**, Şahıs Yayını, 2018.

Kline, Stuart; **Türk Havacılık Kronolojisi**, Dönence Yayınları, İstanbul, 2002.

Kural, Fethi; **Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Ankara, 1974.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz, Korkmaz, Erdal; **Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarih Şube Müdürlüğü, Ankara, 2020.

Kurter, Ajun; **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt I 1910-1914**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006.

Kurter, Ajun; **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt II 1914-1916**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006.

Nergiz, Abdullah; **Devlet Hava Yolları: Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu 1933-1956**, VakıfBank Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.100-102.

Nicholl, Charles; **Leonardo da Vinci: The Flights of the Mind**, Penguin, London, 2005.

Okar, Avni; **Türkiye’de Tayyarecilik, 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2010.

Okyar, Fethi Ali; **Üç Devirde Bir Adam**, Tercüman Yayınları, İstanbul, 1980.

Oran, Baskın; **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşı’ndan Bugüne olgular, belgeler ve yorumlar, 1980-2001**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

Oran, Baskın; **Türk Dış Politikası Cilt 1 1919-1980**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

Ökkeş Kürşat Karacagil; “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.

Penrose, Harald; **British Aviation: The Pioneer Years**, Putnam, London, 1967.

Sander, Oral; **Siyasi Tarih (1914-1994)**, İmge Kitabevi, Ankara, 2018.

Sarıgöl, Gökhan; **Asırlık Yolculuk**, Tav, 2019

Sarp, İrfan; **Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Genel Kurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, 1986.

Simons, Graham M; **Comet: The World’s First Jet Airliner**, Pen&Sword Book, 2013.

Tabanlıoğlu, Hayati; **Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Binası**, T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Cem Ofset Yayınları, 1983, İstanbul.

Tanman, Sıtkı; **Türk Havacılık Tarihi 1918-1923**, Hava Basımevi, 1953, Eskişehir

Taş, İsmail, Gülten, Zeynep, Kurt, Emin; **Havacılık Tarihinde Yeşilköy**, Hava Basımevi, Etimesgut, Ankara, 2010.

TAV, **Beyond construction**, İstanbul, 2003.

Tayhani, İhsan; **Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)**, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2001.

Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, **Yeşilköy Havalimanı İstanbul- Türkiye İşletme Raporu**, Bayındırlık Bakanlığı, Arset Matbaacılık, İstanbul, 1978.

Türkmen, Zekeriya; “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.

Uçarol, Rifat, **Siyasi Tarih (1789-1999)**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000

Ulaştırma Bakanlığı, **2002’den 2008’e Sivil Havacılık**, Ankara, 2009.

Yalçın, Osman; **Türk Hava Gücü: Kuruluşu, İlk Seferleri Ve Yükselişi, 1911-1950**, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2018

Yalçın, Osman; **Türk Havacılık Tarihi**, Birem Şube, İzmir, 2009.

Yeni bir Terminal, Yeni Bir Türkiye, **TAV Raporu**.

Yeşilköy Havalimanı Master Planı, Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanı ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği, DSİ Matbaası, Ankara, 1971.

Ziegler, Mano; **Hitler’s Jet Plane The Me 262 Story**, Greenhill Books, London, 2004.

MAKALELER

“Cumhurbaşkanımız Sayın Kenan Evren Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Tesislerini Ziyaret Etttiler”, **Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Bakanlık Bülteni**, C.15, S.75, (Mart1983), s.17-21.

Başlar, Kemal; “Gümrük Birliği Antlaşmasının 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı’nın Hukuksal Niteliği”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, C.4, S.1,(2004), s.151-198.

Bora, Hasan; “Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı Hasan Boran’ın Yeşilköy Havalimanı Yeni Terminal Ünitesinin Hizmete Girmesi Dolayısıyla Yaptığı Konuşma”, **Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Bülteni**, C.15, S.79, (1983), s.8-11.

Bostancı, Mustafa; “Türk Suud İlişkilerine Katkısı Bakımından Cumhurbaşkanı Kenan Evren’in Suudi Arabistan Ziyareti (21-24 Şubat 1984)”, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Sosyal Bilimler Metinleri Dergisi**, C.2017, S.1, (2017), s.105-119.

Bozkurt, Abdurrahman; “Türk Hava Sahasının Belirlenmesi”, **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (Haziran 2013), C.15, S.1, s.251-278.

Brower, V. , York; “*International Air Law in the American Republics*”, **Journal of Air Law and Commerce**, Vol.3, (1932), pp. 411-444.

Cassidy, Louis C; “Does The Havana Aerial Convention Fullfill A Need?, **Air Law Review**,(1931), pp. 39-43.

Demircan, Necati; “Yahudi Devletinin İnşası ve Arap İsrail Çatışmasının Başlangıcı”, **Uluslararası Çalışmalar Dergisi**, C.1,S.2,(2020), s.215-226.

Duman, Sabit; “Ortadoğu Krizleri ve Türkiye”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S.35-36, (Mayıs-Kasım 2005), s.313.332.

Fox, Sarah Jane; “ The Evolution Of Aviation İn The Times Of War And Peace: Blood, Tears, And Salvation”, **International Journal on World Peace**, Vol.31, No.4, (December 2014), pp.49-79.

Gülen, Ahmet; “İnönü Hükümetlerinin Kıbrıs Politikası”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, C.13, S.50, (Güz 2012), s. 389-428.

Güngör, Süleyman; “14 Mayıs 1950 Seçimleri ve CHP’de Bunalım”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.2010, S.21, (2010), s.193-208.

Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarını”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No:255, (1975), s.3-19.

Herbert, P. LePore; “Eyes in the Sky: A History of liaison Aircraft and their use in World War II”, **Army History**, No.17, (1990/1991), pp.30-39.

İnan, Süleyman; “İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes’in Uçak Kazası”, **Belgi Dergisi**, C.2, S.19, (2020), s.1884-1909.

Karacagil, Ökkeş Kürşat; “Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, S.200, (Ekim 2012), s. 73-90.

Kaya, İslam Sefa; “Şikago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.7, S.2, (2016) s.188-189.

Keskin, Göksel Durmuş, Karakaya, Seyhun, Muharrem Teoman, Atanur, Kuşhan, Melih Cemal; “Motorsuz Uçuş Prensibi: Planör”, **Mühendis ve Makina**, C.60, S.695, (2019), s.165-177.

Kılıç, Doğan, Turgut, Muhammed; “Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı’nın Değerlendirilmesi”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C.21, S.2, (2019), s.148-157.

Kline Kuhn, Arthur; “The Warsaw Convention On İnternational Transportation By Air”, **The American Journal of İnternational Law**, Vol:24 (October 1930), pp.746-748.

Köktürk, Necdet; “Havayolları Antlaşmaları, **İktisadi Yürüyüş**, C.9, S.210, (1948), s.9-15.

Korkmaz, Celil Anıl, Bütün, Erhan; “*Havacılık Güvenliği İçin Güvenlik Mülakatı Uygulaması*”, **Journal of Aviation**, C.2, S.1, (2018), s.56-63.

Korkmaz, Celil Anıl; “*Türkiye’de Gerçekleşmiş Uçak Kaçırma Eylemleri ile İlgili Kavramsal Bir Araştırma*”, **Havacılık Araştırmaları Dergisi**, C.3, S.1, (2021), s.68-69.

Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal; “*Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu*”, **Savunma Bilimleri Dergisi**, C. 17, S. 2, (Kasım 2018), s. 208-251.

Kütük, Birsen Şahin; “*Türkiye’den Batı Avrupa’ya İşçi Göçünün Sosyolojik Çalışmalara Yansımaları*”, **İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Konferansları Dergisi**, S.52, 2015-2, s.609-654.

Leiser, Garry; “*The First Flight Above Egypt: The Great Week of Aviation at Heliopolis, 1910*”, **Journal of the Royal Asiatic Society**, Vol. 20, No. 3, 2010, s. 267-294.

Lynn White, Jr. “*Eilmer of Malmesbury, an Eleventh Century Aviator: Case Study of Technological Innovation, Its Context and Tradition*”, **Technology and Culture**, Vol. 2, No. 2, (Spring 1961), s. 97-111.

Manley, O Hudson; “*Aviation and International Law*, **Air Law Review**, Vol.1, (April 1930), 183-199;

Sand, P. H., Freitas, J. de S. ve Pratt, G. N; “*An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War*”. **McGill Law Journal**, Vol: 7, No: 1, (1960), pp. 24-42.

Sarı, Recep; “*Yeşilköy Havalimanı’nın Dünü Bugünü ve Yarını*”, **Bayındırlık ve Bakanlığı Bakanlık Bülteni**, C.15, S.74, (Ocak 1983), s.111-116.

Serbest, Murat. Bürkan; “*Süveyş Kanalının Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı*”, **Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C.6, S.4, (2017), s.689-711.

Taşlıgil, Nuran; “*Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi*”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Öneri Dergisi**, C.2, S.7, (Haziran 1997), s.89-97.

Tory A.Weigand; “*Accident , Exclusivity, and Passanger Disturbances Under the Warsaw Convention*”, **American University International Law Review**, Vol:16, No:4, pp. 1-79.

Turgay, Murat; “*İsrail Devletinin Kuruluşu ve Türk Basınına Yansımaları*”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.29, S.2, s.449-468

Ülman, Ahmet Haluk; “*Ortadoğu Buhranı*”, **Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C.13, S.4, (Aralık 1958), s.232-261.

Ürünay, Nurten; “*Havaalanı ve Uçaklarının Değerlendirmesiyle İlgili ACN/PCN Sistemi*”, **Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Bakanlık Bülteni**, C.15, S.75, (Mart 1983), s.60-63.

Vildan Korul; “*Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi*”, **Ege Akademik Bakış Dergisi**, C.3, S.1, (2003), s.24-38.

Wassenbergh, Henry Abraham; **Post-War International Civil Aviation Policy And Law Of The Air**, Springer, (1962).

W. M. Sheehan; “*Air Cabotage and the Chicago Convention*”, **Harvard Law Review**, Vol.63, (May 1950), s.1157-1167.

Winter, Frank H; “*Who First Flew in a Rocket?*”, **Journal of the British Interplanetary Society**, Vol. 45, (July 1992), s. 275-80.

Yalçın, Osman; “*Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi*”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, C.15, S.59, (Güz 2016), s.181-236.

Yalçın, Osman; “*Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu*”, **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi**, C.6, S. 11, (2012), s.267-291.

Yalçın, Osman; “*Mühürzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)*”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S.44, (2009), s.743-769.

Yalçın, Osman; “*Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci*”, **Gazi Akademik Bakış**, C.9, S:17, (Kış 2015), s.229-260.

Yalçın, Osman; “*Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri*”, **Gazi Akademik Bakış**, C.3, S.6, (Yaz 2010), s.1-22.

Yalçın, Osman; “*Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda iki önemli gelişme: Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu*”, **Turkish Studies**, C.6, S.2, (2011), s.1033-1062.

Yalçın, Osman; “*Mütakere Dönemi Türk Askeri Havacılığı*”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, C.10, S.20, (2012), s.71-97.

Yaman, Ahmet Emin; “*Milli Ordudan Düzenli Orduya*”, **Atatürk Yolu Dergisi** , C.2, S.6, Ankara, 1990, s.377-401.

Yılmaz, Lale; “*Anna Komnena'nın Alexiad'ında İstanbul Surdışı Yerleşmeleri, Sanat Tarihi Dergisi*”, C.26, S.2, s.295-313.

Yurtoğlu, Nadir” “*Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)*”, **Hacettepe Üniversitesi Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, C.12, S.23, (2016), s.303-336.

Yusufoğlu, Nedime Tuba, “*Aviation Facilities of Nuri Demirağ in Beşiktaş and Yeşilköy*”, **GRID Mimarlık Planlama ve Tasarım Dergisi**, S.1, C. 1, (2018), s.101-138.

Yusufoğlu, Nedime Tuba; “*İstanbul'un İlk Sivil Uluslararası Havalimanı: Fransız Havayolu Cfrna/Cidna Şirketinin Rolü*”, **Turkish Studies**, C. 13, S.1, (2018), s. 137-162.

SÜRELİ YAYINLAR

Milliyet Gazetesi

“Yeni Havaalanı”, (1950, 30 Haziran), **Milliyet Gazetesi**.

“Hava meydanı inşaatı ilerliyor”, (1950, 27 Kasım), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

“Uçak Seyahatleri En Emin Yolculuk Haline Geldi”, (1953, 17 Kasım), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Alanı Pisti Uzatılacak”, (1959, 16 Eylül), **Milliyet Gazetesi**.

“Havaalanı Binası Genişletiliyor”, (1963, 15 Ekim), **Milliyet Gazetesi**.

“Havaalanında Gümrüksüz Satış Yapan Bir Mağaza Açılacak”, (1965, 16 Ocak), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Alanının Genişletilmesi Şart”, (1966, 25 Kasım), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’ün Yeni Pisti Bugün Açılıyor”, (1972, 14 Kasım), **Milliyet Gazetesi**.

“Milyarlar Harcanan Çağın Bütün Teknik Gelişimlerini İçeren Tesiste 50 Bin Kişi Çalışacak Yeşilköy’de”, (1977, 8 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**.

“13 Yıl Sonra Yeşilköy Havaalanı Böyle Olacak”, (1972, 6 Aralık), **Milliyet Gazetesi**.

“Uçak yolcularından özür dileniyor”, (1972, 17 Haziran), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’de 250 Uçağın İniş Kalkışını Sadece İki Kişi Yönetti”, (1972, 24 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Dış Hatlar Terminali Açıldı Amma...” , (1973, 18 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Havaalanı Yabancılar Konu Oldu”, (1974, 16 Nisan), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Hava Trafiği Tek Pistte Kaldı”, (1974, 19 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**.

“Namazgâh Açıldı”, (1974, 27 Eylül), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Yeni Terminal Binası Bugün Açılıyor”, (1983, 7 Ekim), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’de Bir Uçak Hendeğe Saplandı”, (1960, 2 Ekim), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Havaalanında 2 İngiliz Uçağı Çarpıştı”, (1965, 22 Ocak), **Milliyet Gazetesi**.

“Yıldızlar Yeşilköydeydi”, (1966, 3 Ocak), **Milliyet Gazetesi**.

“Hülya Koçyiğit, Cüneyt Arkın, Reha Yurdakul, Ajda Pekkan, Atıf Kaptanın Oynadığı Konusu Kıbrıs Müceahhitleri olan Dışı Düşman Filminin Yeşilköy’de sahneleri dün çekildi”, (1966, 15 Haziran), **Milliyet Gazetesi**.

“Avrupa Şampiyonasında Altıncı Olan Greko –Romen Milli Takımı Dün Memleketimize Dönmüştür”, (1966, 18 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**.

“Güreşçiler Törenle karşılandı”, (1966, 30 Haziran), **Milliyet Gazetesi**.

“Milli Takım Tezahüratlarla Karşılandı”, (1966, 20 Ekim), **Milliyet Gazetesi**.

“Everton İstanbulda”, (1966, 31 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**.

“İran Şahı Türkiye’nin Daima Yanındayız Dedi”, (1965, 17 Şubat), **Milliyet Gazetesi**.

“İran İmparatoriçesi Yeşilköy’de Gurubu Seyretti”, (1966, 26 Eylül), **Milliyet Gazetesi**.

“Kıta Çini’nin İlk Büyük Elçisi Dün Türkiye’ye Geldi”, (1972, 13 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Havaalanında Yarın Grev Başlıyor”, (1967, 14 Şubat), **Milliyet Gazetesi**.

“Grevden Vazgeçildi ve Uzlaşıldı”, (1967, 15 Şubat), **Milliyet Gazetesi**.

“Ajda Pekkan Seneye Birinci Olacağım”, (1968, 31 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**.

“Hacı Adayları İçin Özel Kıyafetli Hostes”, (1969, 1 Şubat), **Milliyet Gazetesi**.

“Gezmiş, Aslan ve İnan İdam Edildi”, (1972, 7 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**.

“Kanlı Olaylar Atina Havaalanında Başlamıştı”, (1973, 19 Aralık), **Milliyet Gazetesi**.

Cem Başar, “Atinalılar Uçağın İntihar Uçuşu Yapmasını Bekledi”, (1973, 19 Aralık), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’de Güvenlik Tedbirleri Artırıldı”, (1973, 22 Aralık), **Milliyet Gazetesi**.

“Filistin Gerillaları Yeşilköy’ü Bastı”, (1976, 12 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’ü Basan İki Gerilla Tutuklandı”, (1976, 17 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy ve Sirkeci’de Patlama oldu 5 ölü 41 yaralı”, (1977, 30 Mayıs), **Milliyet Gazetesi**.

Ahmet Baydar, “Yeşilköy’ün Adı Atatürk Oluyor”, (1985, 27 Temmuz), **Milliyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Havalimanı’nın İsmi Değişti: Atatürk Havalimanı”, (1985 30 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

Haluk Durukal, “Yeşilköy Atatürk Olurken”, (1985, 9 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

Talat Halman, “Atatürk Havalimanı”, (1985, 12 Ağustos), **Milliyet Gazetesi**.

“Uç Türkiye Uç”, (2000, 4 Ocak), **Milliyet Gazetesi**.

Serhat Oğuz, “Demireli Uçuran Terminal”, (2000, 4 Ocak), **Milliyet Gazetesi**.

Sinan Toros, “Milenyum Terminaline İlk Yolcular Geldi”, (2000, 11 Ocak), **Milliyet Gazetesi**.

Cumhuriyet Gazetesi

“Yeşilköy Havaalanı İnşaat”, (1950, 30 Haziran), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Havaalanı inşaatı ilerliyor”, (1950, 25 Temmuz), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, (1953, 2 Ağustos), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’ün Yeni Pisti Açıldı”, (1972, 15 Kasım), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“Evren: Yapmak Değil Korumak Önemli”, (1983, 8 Ekim), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“THY Hac Seferi İlanı”, (1969, 14 Ocak), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“2 Filistinlinin Yeşilköy’de Giriştiği Eylemde 4 Kişi Öldü. 20 Yaralı Var”, (1976, 12 Ağustos), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“Yeşilköy Havaalanı ile Sirkeci Garında Bombalar Patladı”, (1977, 30 Mayıs), **Cumhuriyet Gazetesi**.

“Yeşilköy’ün Adı Törenle “Atatürk Havalimanı”Oldu”, (1985, 30 Temmuz), **Cumhuriyet Gazetesi**.

Ulus Gazetesi

“Londra’ya Ismarlanan Üç Yolcu Tayyaresi”, (1936, 12 Mayıs), **Ulus Gazetesi**.

Tercüman Gazetesi

Ulvi Yenal, “Yeşilköy’ün Adı Atatürk Havaliamanı Olmalıdır”, (1983, 11 Kasım), **Tercüman Gazetesi**.

Dergiler

Uçantürk

Hava Kuvvetleri Dergisi

TEZLER

Akdemir, Yılmaz; **Atatürk Dönemi Türk Havacılığı**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005.

Akdoğan, Mahmut; **Türk Tayyare Cemiyeti**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1993.

Çevik, Ufuk; **Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1996.

Erdemli, Mustafa Gökhan; **Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir**, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2011.

Erdoğan, Ahmet Sani; **Atatürk Havalimanının Tarihsel Gelişimi ve Dış Hatlar Terminalinin İncelenmesi**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005.

Diñçeller, Tuncer; **Atatürk Döneminde Havacılık Faaliyetleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2004.

Hoş, Yüksel Bekir; **Atatürk Havalimanı**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003.

İnan, Gaye; **Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005.

Köçer, Mehmet; **Türk Havacılığı (1911-1922)**, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 1997.

Kurt, Emin; **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2018.

Kurtuluş, Dilek Funda; **Hava ve Uzay Hukukunda Ticari Hizmetlerden Doğan Hukuki Sorumluluk**, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019.

Michael Pavelec, Sterling; **The German Jet Program 1939-1945**, University of Calgary, Department History, March, 1999.

Sırat Kesici; **dündeTürkiye’de Sivil Havacılıkta Uçak Kazalarının Analizi**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2000.

Sorgucu, Ayhan; **“Türkiye’nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye’nin Dış Sorunları Çerçevesinde**

İncelenmesi”, Genel Kurmay Başkanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, “Basılmamış Yüksek Lisans Tezi”, İstanbul, 2005.

Şençalar, Ali İhsan; **Türkiye’nin Gümrük Birliği’ne Geçiş ve Gümrük Birliği’nin Türk Dış Ticaretindeki Yansıması (1990-2009)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013.

Tatar, Cengiz; **Türk Havacılık Tarihi 1909-1954 Milli Mücadele Dönemi Öncesi Ve Sonrası Türk Havacılığı**, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018.

Yalçın, Osman; **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004.

ANSİKLOPEDİLER ve SÖZLÜKLER

Atatürk Havalimanı, **Ana Brittanica**, s.260.

Türkmen, Zekeriya, “*Mahmut Şevket Paşa (1856-1913)*”, **DİA**, cilt. 27, 2003, s. 384-386.

Küçük, Cevdet, “*Babıali Baskını*”, **DİA**, C. 4, 1991, s. 389-390.

Kaçar, Mustafa, “*Hazerfen Ahmed Çelebi*”, **DİA**, C. 17, 1998, s. 297.

Kaçar, Mustafa, “*Hasan Çelebi, Lagarı*”, **DİA**, cilt. 16, 1997, s. 315-316.

“Yeşilköy Havalimanı”, **Meydan Larousse**.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, **Havacılık Terimleri Sözlüğü**

İNTERNET KAYNAKLARI

<https://istanbulhavamuze.hvkk.tsk.tr/> (Yeşilköy Hava Kuvvetleri Müzesi) (Erişim Tarihi: 03.07.2020.)

<https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> (Erişim Tarihi: 26.10.2020)

<http://www.thk.org.tr/> (Erişim Tarihi: 08.12.2020)

<https://www.turkishairlines.com> (Erişim Tarihi: 08.12.2020)

https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk_konusma/2d2yy.htm(Erişim Tarihi:08.10.2020)

<https://www.icao.int> (Erişim Tarihi:10.12.2020)

<http://mevzuat.shgm.gov.tr> (Erişim Tarihi: 11.12.2020)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Sanal Müzesi (Erişim Tarihi: 11.12.2020)

www.talpa.org (Erişim Tarihi: 25.10.2020)

<https://www.dhmi.gov.tr> (Erişim Tarihi: 12.12.2020).

<https://documents.techno-science.ca/documents/CASM-Aircrafthistories-deHavillandComet.pdf> (Erişim Tarihi:21.01.2021)

<https://www.trthaber.com/haber/gundem/yesilkoyden-3-havalimanina-391522.html> (Erişim Tarihi: 10.02.2021)

<https://ailevecalisma.gov.tr/media/1341/isgucuanlasmalari.pdf>(Erişim Tarihi:12.02.2021)

<https://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/> (Erişim Tarihi: 20.02.2021)

<https://www.youtube.com/watch?v=Wwaaervunlo> (Erişim Tarihi: 25.02.2021)

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19500325-0>(Erişim Tarihi:12.03.2021)

<https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/menderesin-ucaginin-dusmesine-neden-olan-paris-karari-1394564> (Erişim Tarihi: 12.03.2021)

https://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/02/160218_arsiv_odasi_adnan_menderes (Erişim tarihi: 12.03.2021)

<https://www.sozcu.com.tr/hayatim/kultur-sanat-haberleri/sean-connery-ilk-007-bir-sinema-efsanesi/> (Erişim Tarihi:14.03.2021)

<https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (Erişim Tarihi:25.03.2021)

<https://www.iata.org/en/youandiata/airports/> (Erişim Tarihi:25.03.2021)

<https://www.ab.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 28.03.2021)

<https://www.milliyet.com.tr/siyaset/erdgan-ucuncu-bir-havalimani-gorurseniz-sasirmayin-1308060>(Erişim Tarihi: 02.04.2021)

<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbul-a-3-uncu-havalimani-5-milyar-dolara-yapilacak-60-milyon-yolcuya-acilacak-16408511> (Erişim Tarihi: 02.04.2021)

<https://www.igairport.com/tr/iga-hakkinda/biz-kimiz> (Erişim Tarihi: 05.04.2021)

<https://www.youtube.com/watch?v=nk30SiXAWkk> (Erişim Tarihi:04.04.2021)

<https://tr.euronews.com/2019/04/07/istanbul-havalimani-ticari-ucuslar-basladi-ilk-ucak-ankara-ya-kalkti-tarifeli-seferler> (Erişim Tarihi: 10.04.2021)

<https://www.youtube.com/watch?v=1YQnYijJYvE> (Erişim Tarihi: 10.04.2021)

<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-51177538> (Erişim Tarihi: 15.04.2021)

<https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-52279421> (Erişim Tarihi: 15.04.2021)

<https://www.youtube.com/watch?v=mRzEc4GqxuA> (Erişim Tarihi:15.04.2021)
<https://www.trthaber.com/haber/gundem/ataturk-havalimanindaki-hastanenin-tabelasi-asildi-485227.html> (Erişim Tarihi: 15.04.2021)

<https://www.aa.com.tr/tr/koronavirus/cumhurbaskani-erdogan-acil-durum-hastaneleri-ulkemizin-yuz-aki-olacaklardir/1859727> (Erişim Tarihi:16.04.2021)

<https://www.youtube.com/watch?v=QGAo3o-nkzQ> (Erişim Tarihi: 11.12.2020 Flying Years Documentary)

<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> (Erişim Tarihi: 05.05.2021)

AJANSLAR

“Atatürk Havalimanındaki Hastanenin Tabelası Asıldı”, **TRT Haber**, (2020, 16 Mayıs), (Erişim Tarihi: 15.04.2021)

“Cumhurbaşkanı Erdoğan: Acil Durum Hastaneleri Ülkemizin Yüz Akı Olacaklardır”, **Anadolu Ajansı**, (2020, 31 Mayıs)

“Korana Virüs Nedir: Covid19’a Karşı Hangi Önlemler Alınmalı, Virüsün Özellikleri Neler?” , **BBC News**, (2020, 20 Ocak)

“Sahra Hastanesi Nedir: İstanbul’da Nerelelere Kurulacak?”, **BBC News**, (2020, 14 Nisan)

BELGESELLER

The Flying Years- History of Aviation

TRT Haber, Yeşilköyden 3. Havalimanına, İstanbul.

TVNET, Anlamak İçin: Nuri Demirağ Belgeseli. İstanbul, 2012.

Salt Araştırma Fonları Proje Sunumları, Akansel Yalçinkaya, Yeşilköy’den Atatürk’e Hava Meydanından Havalimanına: Bir Havaalanının Tarihi, 2019.

BBC Türkçe Arşiv Odası Programı, Emekli Büyükelçi Şefik Fenmen’in Açıklamaları.

Bir Zafer Anıtı, İstanbul Havalimanı Belgeseli

Büyük Göç Belgeseli

GÖRSELLER

Görsel 1. Yeşilköy Tayyare İstasyonu 1912	17
Görsel 2. Yeşilköy Tayyare Mektebi Hava Fotoğrafı	18
Görsel 3. Proje Planı	27
Görsel 4. Yeşilköy İstasyon Binası Büroları	28
Görsel 5. İstasyon Binası Güncellenmiş Proje Çizimleri	28
Görsel 6. İstasyon Binası, Tamir ve Uçak Hangarları Proje Çizimleri	29
Görsel 7. İstasyon, Uçak ve İmalat Hangarları ve Yükseltici Cihaz Çizimleri	29
Görsel 8. Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi için yapılacak Hava-i Hat	30
Görsel 9. T.C. Nafia Vekâleti Tabelalarının Asılması	35
Görsel 10. İstanbul, Yeşilköy 6 Eylül 1937	35
Görsel 11. Osmanlı'da Yabancı Askeri Tayyare ve Balonları İçin Uçuşa Yasaklı Olan Bölgeleri Gösteren Harita	40
Görsel 12. Yeşilköy Havaalanı İnşaatı Çalışmaları (1949)	56
Görsel 13. Cumhuriyet Gazetesinde Yeşilköy Havaalanının Açılış İlanı	59
Görsel 14. 1953-1954 Yıllarına Ait Yeşilköy Havaalanı Temalı PTT Pulları	60
Görsel 15. 1953'ten İtibaren Yeşilköy Havaalanında Bulunan Mevcut Tesisler	64
Görsel 16. 1970'li Yıllarda Yeşilköy Havaalanı	77
Görsel 17. Yeşilköy Havaalanı İnşaat Çalışmaları (1976-1978)	81
Görsel 18. Cumhurbaşkanı Kenan Evren ve Beraberindeki Heyet (16 Ocak 1983)	83
Görsel 19. Cumhurbaşkanı Kenan Evren ve Mimar Hayati Tabanlıoğlu Yeşilköy Havaalanının Açılışında (7 Ekim 1983)	84
Görsel 20. Yeşilköy Havaalanı (1983)	86
Görsel 21. Yeşilköy Havaalanı Kuzey-Güney Pisti (1983)	87
Görsel 22. Yeşilköy Havaalanı Yolcu Bekleme Salonu (1983)	88
Görsel 23. Tercüman Gazetesinin 11 Kasım 1983 Tarihli “Yeşilköy’ün Adı ‘Atatürk Havalimanı’ Olmalıdır” Manşeti	90
Görsel 24. Atatürk Havaalanında İnşa Edilen Yeşilköy Prof. Dr. Murat Dilmener Acil Durum Hastanesinin Yeri	100
Görsel 25. Türk Hava Yolları Hac Seferi İlanı	107

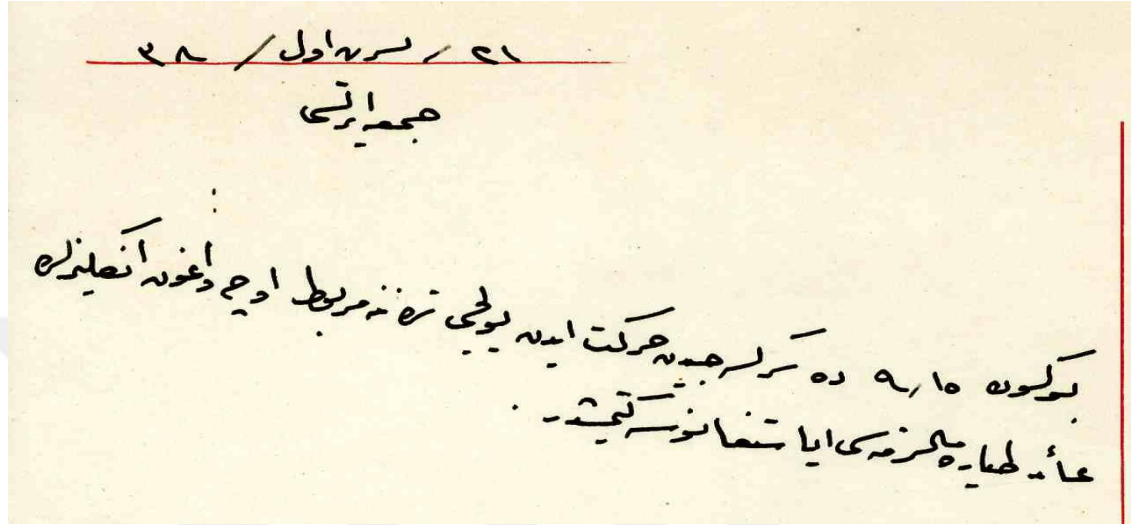
TABLÖLAR

Tablo 1. 1975-1990 Yılları Arası Almanya'daki Türk Vatandaşlarına Ait Sayısal Veri.	66
Tablo 3. Yeşilköy Havaalanı 1956-1970 Yılları Arası Yıllık Yolcu Trafiği Verileri.....	67
Tablo 4. 2002-2010 Yılları Arası Atatürk Havaalanı Yolcu İstatistikleri.....	96

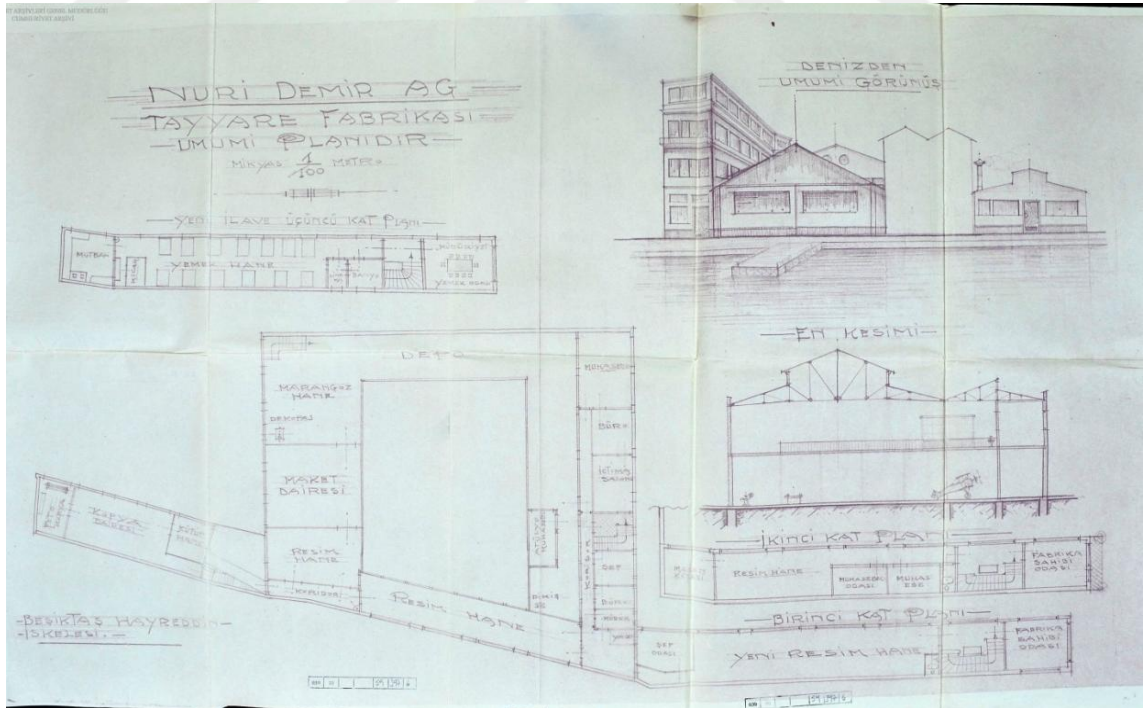
EKLER

Ek 1. Mütakere Döneminde İngilizlerin Yeşilköy Tayyare İstasyonuna Tayyare Malzemesi Gönderdiğine Dair 21 Aralık 1922 Tarihli İstihbarat Raporu	133
Ek 2. Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki Tayyare Fabrikasının Umumi Planı	133
Ek 3. Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'deki Tamirat Montaj Atölyesi ve Hangarı Çizimleri	134
Ek 4. T.C. Resmi Gazete'de Yayınlanan Milletler Arası Sivil Havacılık Antlaşmasının Onanması Hakkında Kanun	135
Ek 5. Yeşilköy Havaalanı Genişletilmesi İşi İçin Kamulaştırma Kararı	136
Ek 6. Yeşilköy Havaalanı Kamulaştırma Kararı.....	137
Ek 7. Bayındırlık Bakanlığı Verilerine Göre THY Uçak Filosu (1946-1971).....	139
Ek 8. Yeşilköy Havaalanı Pist ve Tevsi İnşaatı Hakkında Alınan Karar.....	140
Ek 9. İkinci Kalkınma Planı Kapsamında Yapılacak İşlerle İlgili Alınan Kararlar	141
Ek 10. Cumhurbaşkanı Kenan Evrenin Yeşilköy Havaalanı Hakkında Açıklaması	142
Ek 11. Cumhuriyet Gazetesinde Yeşilköy Havaalanındaki Patlamaya Dair 30 Mayıs 1977 Tarihli Haber	143

EKLER

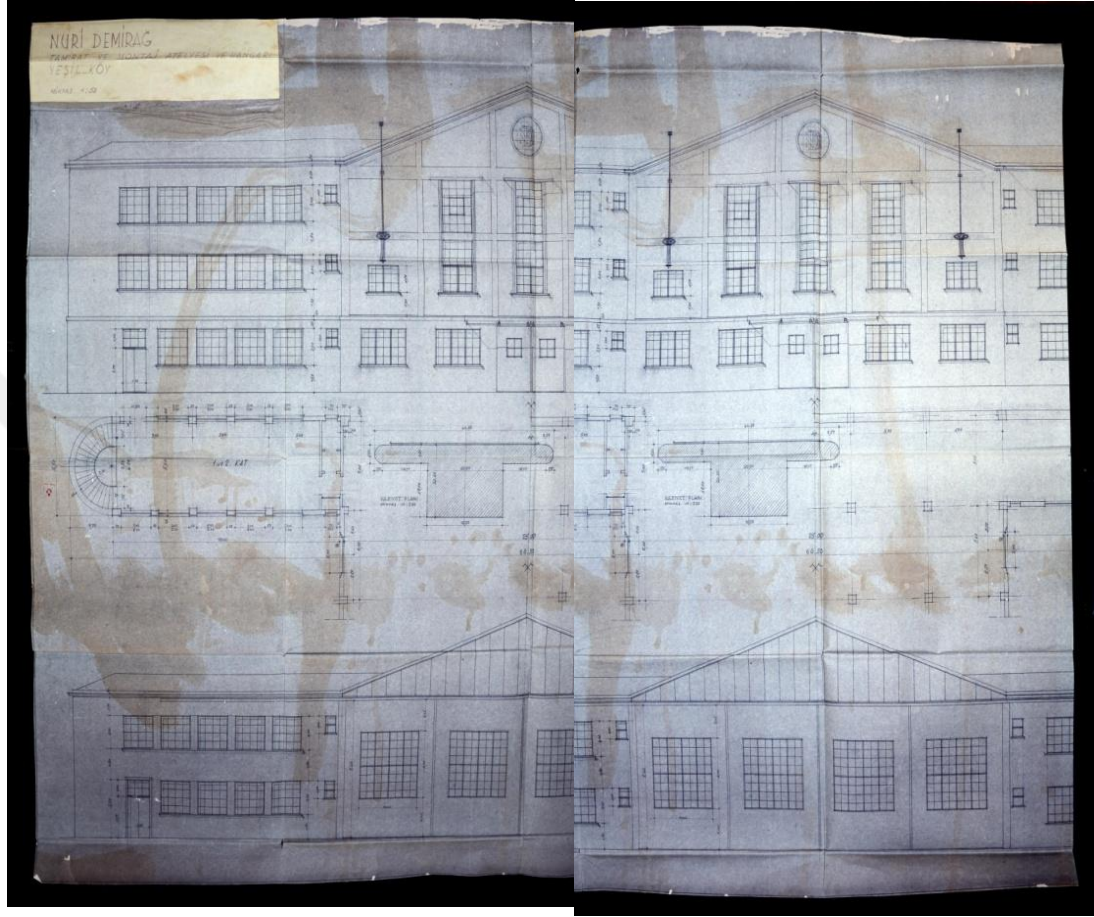


Ek 1. Mütakere Döneminde İngilizlerin Yeşilköy Tayyare İstasyonuna Tayyare Malzemesi Gönderdiğine Dair 21 Aralık 1922 Tarihli İstihbarat Raporu³⁰⁶



Ek 2. Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki Tayyare Fabrikasının Umumi Planı³⁰⁷

³⁰⁶ TİTEA; Sıra No.: 2398, Kt: 53, G:25



Ek 3. Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'deki Tamirat Montaj Atölyesi ve Hangarı Çizimleri³⁰⁸

³⁰⁷ BCA, 30-10-0-0/59-397-6

³⁰⁸ BCA, 30-10-0-0/59-397-6

T.C. Resmî Gazete

Kuruluş tarihi : 7 Ekim 1336 - 1920

<i>İdare ve yam işleri için Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğüne mâruzat olunur</i>	12 HAZİRAN 1945 SALI	SAYI : 6029
--	-------------------------	-------------

KANUN

Şikago'da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan
Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil
Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların
eklerinin onanması hakkında kanun

Kanun No: 4749

Kabul tarihi 5/6/1945

Madde 1 — Şikago'da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması, Milletlerarası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi, Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesi, Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi ve nihai senet onanmıştır.

Madde 2 — Yapılacak iki tarafın Anlaşma ve Sözleşmelerde Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesinin 5.inci serbestisine ilişkin hükümlerin geçici süreler için kabulüne ve uygulanmasına Hükümet yetkilidir.

Madde 3 — Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 4 — Bu kanun Bakanlar Kurulunca yürütülür.

6/6/1945

Beynelmilel Sivil Havacılık Konferansı

Nihai mukarrerata ek No II

Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması

BİRİNCİ KISIM

HAVA SEYRÜSEFERİ

Faail : I

Umumi esaslar ve konvansiyonun tatbiki

MADDE — 1

Hâkimiyet

Âkit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahaları üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.

MADDE — 2

Ülke

Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükûmeti, himayesi veya emandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır.

MADDE — 3

Sivil hava nakil vasıtası ve Devlet hava nakil vasıtası

a) Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup Devlet hava nakil vasıtalarına tatbik olunmaz,

b) Askerî, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları Devlet hava nakil vasıtası sayılır,

c) Âkit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususî bir anlaşma veya sair suretle salâhiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu salâhiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir.

«c) Hususî bir anlaşma veya diğer suretle salâhiyet verilmiş olmadıkça Âkit Devletlerden birine ait bir Devlet hava nakil vasıtası diğer bir Devletin ülkesi üzerinden uçamaz veya o Devlet ülkesine iniş yapamaz, bu uçuş ve iniş verilen salâhiyet şartları dairesinde cereyan eder.»

d) Âkit Devletler, Devlet hava nakil vasıtaları için mızamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini gözönünde bulundurmayı taahhüt ederler.

MADDE — 4

Sivil havacılığın sulûsî emali

Âkit Devletlerden her biri sivil havacılığı bu konvansiyonun gaye ve hedefleriyle kabili telif olmıyan maksatlar için kullanılmayı kabul ederler.

Faail : II

Âkit Devletlerin ülkesi üzerinden uçuş

MADDE — 5

Tarifatsız uçuş hakkı

Âkit Devletlerden her biri diğer Âkit Devletlere ait olup tarifetk milletlerarası servislere çalıştırmıyan hava nakil vasıtalarının bu konvansiyon abkâmina riayet şartıyla önceden müsaade alınmasında lüzum kalmaksızın ülkesi dâhiline girmek veya ülkesi üzerinden durmadan uçmak ve seyrüseferden gayri maksatlarla iniş yapmak hakkını tanırlar. Şu kadar ki, ülkesi üzerinden uçulan Devletlerin iniş talebinde bulunmak hakkı mahfuzdur. Bununla beraber Âkit Devletler uçuş emniyeti mülahazalarıyla, muvasalatı mühtel olan veya ikâfi seyrüsefer teshîlatı bulunmıyan mıntakalar üzerinden uçacak olan hava nakil vasıtalarına muayyen yollar takip etmelerini veya hususî müsaade istisnai eylemelerini talep etmek hakkını muhafaza ederler.

Ek 4. T.C. Resmi Gazete'de Yayınlanan Milletler Arası Sivil Havacılık Antlaşmasının
Onanması Hakkında Kanun

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
9000

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

KARAR SURETİ

19

İstanbul'da Yeşilköy uçak alanının genişletilmesi için
lüzumlu bulunan ve umumî haritada meydan içine giren araziden kişilere ait olanların kamulaştırılması ve Hazineye ait olanların Millî Savunma Bakanlığına terk ve tahsisî adı geçen Bakanlığın 18/3/1949 tarihli ve 31120/2647 sayılı yazısı üzerine ,3887 sayılı kanunun birinci maddesine göre Bakanlar Kurulunun 24/3/1949 tarihli toplantısında kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

İsmet İnönü

Başbakan	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı	Devlet Bakanı	Adalet Bakanı
Ş. GÜNALP	N. ERİM	N. SUMER	F. SİRMEN
Millî Savunma Bakanı	İçişleri Bakanı	Dışişleri Bakanı	Maliye Bakanı
H. ÇAKIR	E. ERİŞİRGİL	N. SADAK	I. R. AKSAL
Millî Eğitim Bakanı	Bayındırlık Bakanı	Eko. ve Ticaret Bakanı	Sa. ve So. Y. Bakanı
T. BANGUOĞLU	Ş. ADALAN	C. S. BARLAS	Dr. K. BAYIZIT
G. ve Tekel Bakanı	Tarım Bakanı	Ulaştırma Bakanı	Çalışma Bakanı
Dr. F. Ş. BÜRGE	C. ORAL	B. K. SATIR	R. Ş. SİRER

309

Ek 5. Yeşilköy Havaalanı Genişletilmesi İşi İçin Kamulaştırma Kararı³⁰⁹

³⁰⁹ BCA, 30-18-1-2/ 119-25-1

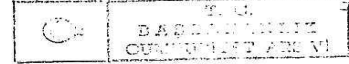
T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü

Karar sayısı

3

10529

KARAR



İstanbul'da Yeşilköy uçak alanının genişletilmesi için 24/3/1949 tarihli ve 3/9000 sayılı kararla kamulaştırılması ve Millî Savunma Bakanlığına terk ve tahsisi kabul edilmiş olan arazi üzerinde bulunan (Tarım Bakanlığına ait olan binalar hariç) bina ve tesislerden kişilere ait olanların kamulaştırılması ve Hazineye ait olanların Millî Savunma Bakanlığına terk ve tahsisi; adı geçen Bakanlığın 12/1/1950 tarihli ve 482133 sayılı yazısı ve Tarım Bakanlığının 24/1/1950 tarihli ve 4434 sayılı mütalâası üzerine, 3887 sayılı kanunun birinci maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 2 / 2 /1950 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

İsmet İnönü

Başbakan
J. G. İnönü
Devlet Bakanı
Başbakan Yardımcısı
M. K. İnönü
Devlet Bakanı ve
Dışişleri B.V.
E. S. İnönü
Adalet Bakanı
T. İnönü
Millî Savunma Bakanı
M. İnönü
İçişleri Bakanı
E. İnönü
Dışişleri Bakanı
M. İnönü
Millî Eğitim Bakanı
T. İnönü
Bayındırlık Bakanı
S. İnönü
Eko. ve Ticaret Bakanı
E. İnönü
Sa. ve So. Y. Bakanı
E. İnönü
C. ve Tekel Bakanı
E. İnönü
Tarım Bakanı
E. İnönü
Ulaştırma Bakanı
E. İnönü
Çalışma Bakanı
E. İnönü
İşletmeler Bakanı
E. İnönü

Ek 6. Yeşilköy Havaalanı Kamulaştırma Kararı³¹⁰

³¹⁰ BCA, 30-18-1-2/121-101-8.

Yıl	Uçak Tipi	Adet
1946	Junkers	2
	De Havilland	33
1954	DC-3 (24-28 Koltuk)	23
1955	DC-3	21
	Heron (7-14 Koltuk)	7
1958	DC-3	21
	Viscount 700 serisi (57 koltuk)	5
1960	DC-3	21
	Viscount	4
	Fokker F-27 (40 koltuk)	5
	Fairchild F-27 (40 Koltuk)	5
1963	DC-3	21
	Viscount	4
	F-27	8
1967	DC 9-10 (Kiralık Uçaklar)	1
	Viscount 700 serisi	4
	Fokker F-27	4
	Fairchild F-27	4
1968	DC 9- 10 (Kiralık Uçaklar)	1
	DC 9-30	2
	Viscount	4
	Fokker F-27	4

	Fairchild F-27	4
1969	DC 9-10 (Kiralık Uçaklar)	1
	DC 9-30	4
	Viscount	4
	Fokker F-27	4
	Fairchild F-27	4
1970	DC 9-10 (Kiralık Uçaklar)	1
	DC 9-30	6
	Viscount	3
	Fokker F-27	3
	Fairchild F-27	4
1971	DC 9-10 (Kiralık 70 koltuk)	1
	DC 9-30 (103 Koltuk)	8
	F-27 (40 Koltuk)	7
	Boeing 707 -321(189 koltuk)	3

Ek 7. Bayındırlık Bakanlığı Verilerine Göre THY Uçak Filosu (1946-1971)



T. C.
B A Ş B A K A N L I K
KANUNLAR VE KARARLAR TETKİK DAİRESİ
K A R A R N A M E

Sayı: 6/7854

Ekl

Hava Ulaştırma ihtiyacı için "Yeşilköy Hava Meydanı Tevsi İnşaatı ve mevcut pistin onarımı" işinin 2490 sayılı Kanunun hükümlerine bağlı kalınmaksızın teklif alma suretiyle pazarlıkla yaptırılması; Maliye Bakanlığının uygun mütalâasına dayanan Bayındırlık Bakanlığının 13/2/1967 tarihli ve 7100/1348 sayılı yazısı üzerine, 5367 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 6 / 3 /1967 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

204 18 17
030 18
5-142
274

Dosya No:
5-142
274

Başbakan

S. Demirel

Devlet Bakanı

Karun

Devlet Bakanı

İmran

Devlet Bakanı

İmran

Adalet Bakanı

Şen

Millî Savunma Bakanı

Şen

İçişleri Bakanı

Şen

Dışişleri Bakanı

Şen

Maliye Bakanı

Şen

Millî Eğitim Bakanı

Şen

Bayındırlık Bakanı

Şen

Ticaret Bakanı

Şen

Sağ. ve Sos. Y. Bakanı

Şen

Çim. ve Tekel Bakanı

Şen

Tarım Bakanı

Şen

Ulaştırma Bakanı

Şen

Çalışma Bakanı

Şen

Sanayi Bakanı

Şen

Enerji ve Tabii Kay. Bakanı

Şen

Turizm ve Taniıtma Bakanı

Şen

İmar ve İskân Bakanı

Şen

Köy İşleri Bakanı

Şen

Ek 8. Yeşilköy Havaalanı Pist ve Tevsi İnşaatı Hakkında Alınan Karar³¹¹

³¹¹ BCA, 30-18-1-2/ 204-18-17

T. C.
BAŞBAKANLIK
KANUNLAR VE KARARLAR TETKİK DAİRESİ

KARARNAME

Sayı : 6/10230

Milî

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yapılması kararlaştırılan İstanbul Boğaz Köprüsü ile Yeşilköy Hava Alanı İnşaat Projesi ve Bonn Büyükelçilik binası inşaatı konusunda ilgililerle Hükümetimizi temsil eden temaslarda bulunmak üzere Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı Yüksek Mühendis Orhan Gönçüoğlu'nun İngiltere, Danimarka, Fransa ve Almanya'ya gönderilmesi; Bayındırlık Bakanlığının 23/5/1968 tarih ve 45/3-27 60/6067 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 1 / 6 /1968 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

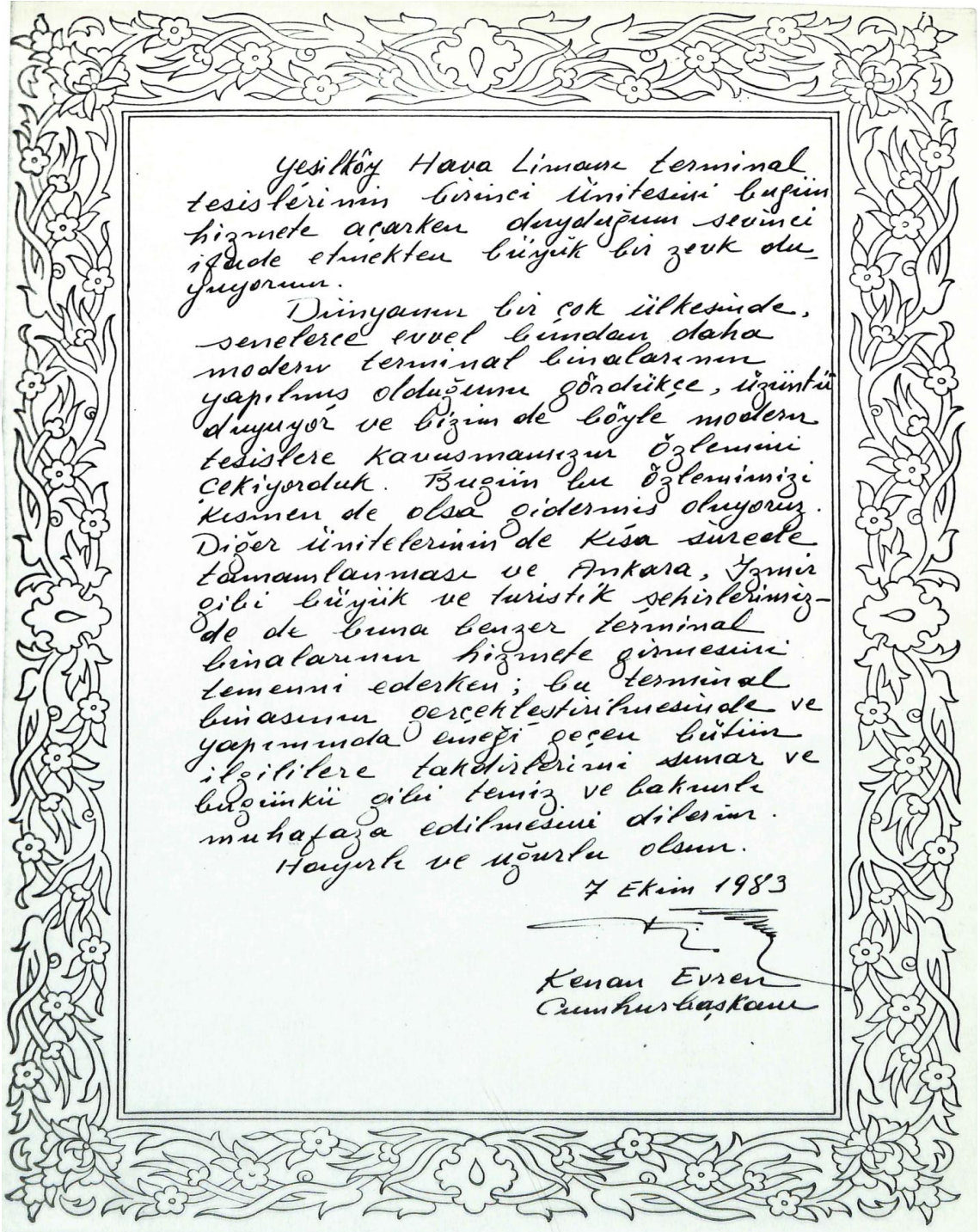
4
46
221
02
01
13
C30

Dosya No :
5-229
933

Başbakan S. Demirel
Devlet Bakanı
Devlet Bakanı
Devlet Bakanı
Devlet Bakanı
Adalet Bakanı
Millî Savunma Bakanı
İçişleri Bakanı
İçişleri Bakanı
Maliye Bakanı
Millî Eğitim Bakanı
Bayındırlık Bakanı
Ticaret Bakanı
Sağ. ve Sos. Y. Bakanı
Cum. ve Tekel Bakanı
Tayın Bakanı
Ulaştırma Bakanı
Çalışma Bakanı
Sanayi Bakanı
Enerji ve Tabii Kay. Bakanı
Tuzum ve Tanıtma Bakanı
İmar ve İskân Bakanı
Köy İşleri Bakanı

Ek 9. İkinci Kalkınma Planı Kapsamında Yapılacak İşlerle İlgili Alınan Kararlar³¹²

³¹² BCA, 30-18-1-2/ 221-46-4.



Ek 10. Cumhurbaşkanı Kenan Evrenin Yeşilköy Havaalanı Hakkında Açıklaması³¹³

³¹³ Salt Araştırma Fonları, Hayati Tabanhoğlu Arşivi, THTDOC148.

ÖZGEÇMİŞ

Lise öğrenimini Eskişehir’de tamamladı. 2013’de Atılım Üniversitesi Havacılık Yönetimi bölümünde lisans eğitimine başladı. 2016’da öğrenci değişim programı ile yurt dışında bulundu. Aynı yıl TAV Ankara Esenboğa Havalimanında ve 2017’de Devlet Hava Meydanları İşletmesinde Havacılık Yönetimi bölümü zorunlu stajını tamamladı. 2018’de Havacılık Yönetimi bölümünden mezun oldu. Aynı yıl Türk Hava Yolları A.O. Ankara Esenboğa Havalimanında 6 ay süreli yarı zamanlı memur olarak işe başladı. 2019 yılında Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsünde başladığı yüksek lisans eğitimini “Türk Havacılık Tarihinde Yeşilköy Havaalanı (1912-1985)” başlıklı tez çalışması ile 2021’de tamamladı.