

TÜRK HAVACILIK KRONOLOJİSİ [1002 - 2000]

1002 : İmam İsmail Cevheri'nin Nişabur'da (Türkmenistan) kollarına yerleştirdiği tahta plakalarla minarenden atlayışı (Yazılı kaynaklara geçen ilk havacılık olayı).

1159 : Bizans'ta bir Türk'ün (Sıraceddin) uçma çabası. (Anadolu Sultanı II.nci Kılıçarslan'ın İstanbul'u ziyareti esnasında verilen şenliklerde bir Türk at meydanındaki kuleye çıktı. Bu Türk bütün meydanı uçarak dolaşacağını iddia etti. Gayet uzun ve geniş beyaz bir elbise giymişti. Etekleri rüzgardan yelken gibi şişiyordu. Adam rüzgarın eteklerini doldurmasını tamamlamak için bir süre kol ve ellerini açtıktan sonra kendini boşluğa bıraktı, fakat kısa bir süzülüşten sonra düşerek öldü. Vücudunun ağırlığını ince ve hafif kanatları taşımamıştı.

1248 : Memluk Türkleri'nin Haçlı Seferlerine karşı koymak için roket esaslı silahlar kullanması.

1453 : Osmanlı Devleti'nin İstanbul'u Fethi sırasında gemileri batırmak için roket esaslı silahlar kullanması.

1630 :IV. Murat döneminde Hezarfen Ahmed Çelebi'nin Galata Kulesi'nden Üsküdar- Doğançılar meydanına kadar olan 3200 m'lik mesafeyi kendi yapımı planör kanatlarıyla kat ederek 51 km/saat hıza ulaşması ve 5 dakika havada kalması. (Dünya tarihinde uçan ilk insan olarak yerini aldı. Bu uçuş aynı zamanda ilk kıtalararası uçuş olarak da bilinmektedir)

1633 : Lagari Hasan Çelebi'nin roket esaslı (fışek) aracıyla (20 saniyede 1000 feet yüksekliğe çıkması ve 125 km/saat hıza ulaşması) kanat kullanarak Sarayburnu'ndan havalanıp denize inmesi.

(Saltanat bu girişimleri desteklemek yerine Hezarfen ve Lagari'yi imparatorluğun merkezden uzak bölgelerine sürgüne gönderdi.)

1785 : Türkiye'de ilk balon uçuşu.

1789 : Balonla uçan ilk Türk (Polonya Elçisi İbrahim Paşa).

19. yy : Kişisel uçma denemelerinin hız kazanması. Oflu Uzun Hasan ve Oflu **Veli Direko** kuşlardan esinlenerek tasarladıkları planörlerle kısa mesafeli uçuşlar gerçekleştirdiler.

26 Haziran 1861 : Bebek'te 'in uçuş denemesi. (Bebek'li **Atıf Bey** tasarımını yaptığı kanat, kuyruk ve pervane donanımlı uçakla başarısız bir denemede bulundu.)

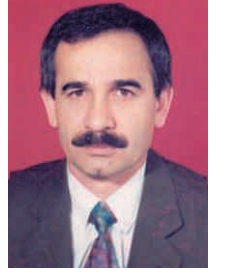
01 Haziran 1911 : Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu.

01 Haziran 1911 : Yurt dışına Pilotaj eğitimine gidecek personel sınavının yapılması.

1911 : Süvari Yüzbaşı Fesa Bey ve İstihkam Teğmeni Yusuf Kenan Fransa'daki Bleriot okuluna pilot olmak üzere yollandı.

1911 : Havacılık işleri ile uğraşmak üzere Genelkurmay'dan Süreyya Bey memur edildi.

Hazırlayan
Hamdullah AKTAŞ
Mak.Müh.



1911 : İtalya dünyanın ilk hava saldırısını gerçekleştirip, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde yer alan Trablusgarp'ı bombaladı.

Trablusgarp Savaşı'nda dikkat çeken havacılık olayları.

22/23 Eylül 1911 : Yzb. Piazza, Bleriot uçağıyla tarihte ilk kez Aziziye üzerinde hava keşfi yaptı.

29 Eylül 1911 : Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanlar tarihte ilk kez uçağı savaş aracı olarak kullandı.

25 Ekim 1911 : Türkler tüfeği ilk kez uçaksavar silahı olarak kullandı ve Yüzbaşı Moizzo'nun Nieuport uçağını kanadından yaraladı.

28 Ekim 1911 : Yzb. Piozza havadan ilk kez topçu ateşini yönlendirdi.

Kasım 1911 : Yzb. Gavotti, Türk mevzilerine ilk havadan yere bomba atışını yaptı.

15 Aralık 1911 : Türkler ilk kez Yb. Roberti'nin uçağına karşı topçu ateşi açtı.

15 Ocak 1912 : İtalyanlar Araplara beyanname atarak ilk psikolojik hava muharebesini yaptı

31 Ocak 1912 : Havada ilk vurularak yaralanan ilk kişi Yzb. Carlo Montu oldu.

Mart 1912 : Yzb. Piazza ilk hava keşif fotoğrafını çekti

11 Haziran 1912 : Yzb. Marengo ilk gece bombardımanını yaptı.

25 Ağustos 1912 : Atğm. Manzini uçağıyla denize düşerek ilk hava harp kurbanı oldu.

10 Eylül 1912 : Savaşta ilk tayyare kaybı. Türk-İtalyan Savaşı.(Trablusgarp Aziziye) İtalyan Yüzbaşı Riccardo Moizo'nun Nieuport tayyaresi yerden vuruldu.

(Moizzo'nun uçağı Nieuport tarihte Türkler tarafından ele geçirilen ilk düşman uçağı oldu.)

Mecburi iniş yapan pilot esir alındı.(Moizo daha sonra Hava Generali oldu)

10 Eylül 1912 : Türkler tarafından tutsak edilen Yzb. Moizzo, tarihin ilk hava esiri oldu.

Şubat 1912 : Süvari Yüzbaşı Fesa Bey ve İstihkam Teğmeni

Yusuf Kenan Fransa'daki Bleriot okulunu bitirerek pilot olup yurda dönmüşlerdir. (Yüzbaşı Fesa Bey Fransa hava kulübününün 780 numaralı brövesini almıştı. Türk Ordusunun da 1 numaralı brövesini taşımaktadır. Yusuf Kenan Bey de Fransa Hava Kulübününün 797 Nolu brövesi ile okuldan mezun olmuştur.)

1912 :Ermeni bir vatandaşın uçak fabrikası kurma teklifi geri çevrilirken Fransa'dan Deperdesin, Almanya'dan Harlan, İngiltere'den Bristol uçakları alındı. (Bu olay Osmanlı'dan günümüz Türkiye'sine kadar süregelen, dışalımın yerli üretime tercih edilmesine ilk örneği teşkil eder.)

15 Mart 1912: İlk Osmanlı tayyareleri 2 adet Deperdesin alındı.

26 Nisan 1912 :İlk defa bir Türk pilotu Türk tayyaresi ile Türk toprakları üzerinde uçtu. (**Fesa Bey**)

Aralık 1912 : Osmanlı'da 4 eğitim, 10 keşif ve bombardıman tayyaresi faal.

Şubat 1913 : Balkan savaşında ilk hava keşifi. **Ütgm. Fethi**, Bnb. Sedat (Doğruer)

1913 : Temel eğitimini tamamlayan pilot Ord. Prof. Dr. Ali YAR dünyanın ilk üç uçak mühendisinden biri oldu.

15 Temmuz 1913 : HH 3 uçak Bleriot Mars REP. Bu uçaklar ile Fesa, Nuri, Salim, Fazıl, Fethi Beyler uçtular.

24 Ekim 1913: İki Türk pilotu (Tgm. Nuri, Tgm. Hami) bir Türk tayyarecisi olarak 3 saat 5 dakikalık ilk uzun uçuşlarını yaptı ve 10 altınla mükafatlandırıldı.

26 Ekim 1913: Fransa'ya ısmarlanan 2 Bleriot uçağı Yeşilköy'e geldi.

29 Ekim 1913 : Pilot Salim Raşit ve Yzb. Kemal Bleriot uçağı ile Kırklareli-Yeşilköy uçuşunu yaparken, sis yüzünden bilmeden Marmara'yı ilk defa geçtiler ve Manyas'a indiler. Ertesi gün Bandırma üzerinden tekrar Marmara'yı geçtiler.

30 Kasım 1913 : İlk uçan Türk kadını Belkis Şevket Hanım. Uçuran Fethi Bey.

10 Kasım 1913 : İlk uçan Türk gazeteci; Vehbi Bey.

1914 : İlk hava postası taşındı,

1914 : Tayyareci Üsteğmen Mithad Nuri, "Vasıta-i Tayyare" isimli ilk Türkçe teknik havacılık kitabını yazdı.

1914 : Rıza Bey ve Hayri Bey isimli otomobil teknisyenleri Tophane Askeri Fabrikası'nda basit bir uçak yaptılar ama bu uçak uçurulamadı.

1914 : Türk uçaklarının İstanbul - **Kahire Seferi** 2500 km.

14 Şubat 1924 : İstanbul'dan kalkan deneme uçağı 3 saatte Ankara'ya vardı.

16 Şubat 1925 : ATATÜRK'ün emriyle, daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan, Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu.

1925 : Ankara'da THK planör fabrikası kuruldu. **ATATÜRK'ün "Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayiinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder,"** sözleriyle belirttiği dönemin havacılık politikası doğrultusunda 1925 yılında "**Tayyare Otomobil ve**

Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu."

1925 : Kayseri'de "**Tayyare ve Motor Türk A.Ş**" (TOMTAŞ) adıyla havacılık sanayi ile ilgili bir şirket kuruldu. (Ancak şirket 1928'de kapatıldı ve bir devlet kuruluşu olarak "**Kayseri Uçak Fabrikası**" adı altında faaliyetlerine başladı.) Alman Junkers firması ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin ortak girişimi olan bu şirketin kuruluşunda I.Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle ayrılan Almanya'nın Versay Antlaşması ile kısıtlanmış uçak imalatları sonucu elindeki birikimlerini eski müttefikleri olan Türkler'e aktararak havacılık çalışmalarına devam etme istekleri büyük etken oldu. Yapılan antlaşma sonucu Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru üreterek bunların revizyonunu yapacak ve her türlü makine aksamı Junkers firması tarafından karşılanacak olan Kayseri Uçak ve Eskişehir Bakım Tesisleri kuruldu.

1926 : Eskişehir'de Uçak Bakım Fabrikası kuruldu. "**Bu dönemde (1926-1928), fabrikada teknisyen olarak çalışan, Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi HÜRKUŞ tarafından Vecihi-14 adıyla bir uçak geliştirildi ama başarılı olunamadı."**

1928 : TOMTAŞ'ın lağvedilmesiyle beraber Eskişehir Uçak Fabrikası da Hava Müfettişliği'ne devredildi.

3 Mayıs 1928 : Alman Junkers firması TOMTAŞ'daki tüm hisselerini THK'ya devretti. (Fabrika sonradan Hava Müfettişliği'nin emrine verildi)

6 Ekim 1928 : Kayseri'deki Uçak Fabrikası (TOMTAŞ) üretime başladı,

1928 : THK'nın görüşleri ve amaçları doğrultusunda Tayyare Makinist Mektebi açıldı. Fransa ve Almanya'ya uçak mühendisliği öğrenimi için öğrenciler gönderildi. Kurumun planör ve motorlu uçaklarının onarım ve revizyonu amacıyla 1925 yılında Ankara-Akköprü'de kurulan marangoz atölyesi daha sonra planör imalathanesi haline aldı. Burada 1938-1939 yılları arasında 150 planör inşa edildi. Kurum, uçaklarının üretim ve bakımı için çeşitli tesisler kurdu.

1928-1932 : 6 Ekim 1928 tarihinden 1932 yılına kadar Kayseri Uçak Fabrikasında (TOMTAŞ) 15 adet Junkers A-20 imal edildi. (Bunlar tamamen metal yapım olup Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk telsizli uçaklarıydı.)

1929 : TOMTAŞ tesisleri onarım ve revizyondan geçti.

1930 : TOMTAŞ Uçak Fabrikasında, Fransa'da eğitimini tamamlayarak yurda dönen Selahaddin Reşit (ALAN) Bey'in tasarımını yaptığı MMW-1 tipi eğitim uçağının üzerinde çalışıldı.

1932 : TOMTAŞ' uçak fabrikasında MMW-1 Eğitim uçağının prototipi tamamlandı. (Hızı 200 km/saat, havada kalma süresi 2,5 saat olan ve bazı parçaları Kayseri Fabrikası'nda imal edilen uçağın uçuş testleri tamamlanmadan proje yarıda kesildi.)

1933 : İstanbul Üniversitesi'nde Astronomi Enstitüsü kuruldu. Enstitü halen Astronomi ve Uzay Bilimleri Bölümü olarak faaliyetlerini sürdürmekte.

1933 : Amerikan Curtis-Wright grubuyla anlaşma yapıldı. Anlaşmada Curtis'den av, yolcu ve Fledgling uçakları alınması planlandı. Bununla beraber Curtis-

Wright uçaklarının montajının Kayseri’de yapılmasına karar verildi.

NOT : Bu anlaşma sonrasında yapılan anlaşmalarla fabrika, II.Dünya Savaşı’na kadar içlerinde Alman Gotha 145 ve İngiliz Miles-Magister gibi uçaklarında bulunduğu 112 adet uçak imal etti.

1933 : Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ) kuruldu.

25 Mart 1934 : Türk Uçaklarının Atina Seyahati. (Yunan ulusal bayramı kutlamalarına katılmak için İzmir Tayyare Alayı’ndan 5 adet “**Letov Smolik**” uçağıyla 10 havacımız P1t.Yb.Şefik ÇAKMAK komutasında Atina’ya gittiler. Bu gezide uçaklanımız İzmir-Atina Selanik İstanbul İzmir rotasını izleyerek 1821 km’lik uçuşu 9 saat 30 dakikada tamamladılar. Uçuş ekibi; P1t.Yb.Şefik ÇAKMAK, Plt. Bnb. Fevzi UÇANFR, Plt. Yzb. İlhami, Plt. Yzb. Zekeriya, Plt. Ütgm. Remzi BERKER, Plt. Tgm. Kamil YASA, Plt. Astsb. İsmail HAKKI, P1t.Gd.Sb.Reşit KAPŞAN, Gd. Sb. Adil GEZENER ve Başmak. Cevat DUMLUPINAR’dan oluşmuştur.)

20 Nisan - 19 Mayıs 1934: Türk Uçaklarının Moskova Seyahati. (Sovyetler Birliğinin ulusal bayramı 1 Mayıs törenlerine katılmak üzere Eskişehir 1.Alay 2.Bölük’ten beş adet Breguet XIX-7 uçağı ile sekiz subay 2 makinist Moskova’ya gitti)

9 Mayıs-19 Mayıs 1934 :09 Mayıs 1935’te Moskova’dan ayrılan Türk uçakları 5080 km.lik mesafeyi 28 saatte uçarak havacılarımız 19 Mayıs 1934’te Eskişehir’de törenle karşılandılar.

1935 : Türkkuşu hizmete girdi.

1935 : 1933 yılında kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ), Türkiye’de sivil havayolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirildi.

1936 : İş adamı Nuri DEMİRAG, İstanbul-Beşiktaş’ta dizayn ve prototip çalışmaları yapacak büyük bir atölye ile Sivas-Divriği’de seri imalat yapacak bir uçak fabrikası ve havacılık okulu kurma girişimde bulundu.

1937 : Nuri DEMİRAG; Selahattin ALAN ve Alman Uzmanların yardımıyla Beşiktaş-Hayrettin İskelesi’nde Etüt Atölyesi’ni kurdu.

(Etüt Atölyesi; montaj atölyesi, dökümhane, motor ve pervane imalathanesi, malzeme muayene ve teknik laboratuvarları olan uçak imalat fabrikası haline getirildi.)

1937 : THK Nuri DEMİRAG’ın fabrikasına ilk olarak 65 adet planör ve sonrasında 10 adet başlangıç eğitim uçağı sipariş etti.

1937-1938 : THK’nun sipariş ettiği 65 adet planörler tamamlanarak teslim edildi.

1937-1938 : Bu dönemde Beşiktaş’taki fabrikada Selahaddin ALAN’ın Eskişehir’de prototipini yaptığı MMW-1 çift kişilik başlangıç uçağı geliştirilerek ALAN-2 prototipi hazırlandı ve NuD-36 rumuzuyla 24 adet imal edildi.

1937-1938 : Nuri DEMİRAG Yeşilköy’de, şimdi Atatürk Hava Limanı olarak kullanılan arazide uçuş sahası yaptırdı. Yine Yeşilköy’de tamir atölyesi ve hangarlar kurdurdu, deniz uçakları için sahile kızak döşettirdi. İlk paraşüt

imalatı da DEMİRAG’ın çalışmaları arasında yerini aldı. **1938** : Ankara-Akköprü’de kurulan marangoz atölyesi daha sonra planör imalathanesi halini aldı. Burada 1938-1939 yılları arasında 150 planör inşa edildi. Kurum, uçaklarının üretim ve bakımı için çeşitli tesisler kurdu.

1938 : Nuri DEMİRAG’ın fabrikasında Alman uzmanların yardımıyla, NuD-38 rumuzlu, çift motorlu ve madeni gövdeli, 6 kişilik yolcu uçağının dizaynına başlandı.

1939 : THK, Nuri DEMİRAG’a sipariş ettiği uçakların imal edilen prototipe uygun olmaması, uçakların akrobasi kabiliyetinin bulunmaması ve zamanında teslimat yapılmaması gerekçeleriyle sözleşmeyi feshetti.

1939 : Kayseri Uçak Fabrikası, Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi haline dönüştürüldü. Bu tesislerde 2. Dünya Savaşı öncesi 112 adet uçak imal edildi. **1939** : Nuri DEMİRAG’ın THK’ya açtığı davada bilirkişinin DEMİRAG hakkında olumlu rapor vermesine rağmen mahkeme THK’nın lehinde karar verdi ve bu karar DEMİRAG’ın havacılık konusundaki faaliyetlerine büyük ölçüde sekte vurdu. Fakat; Nuri DEMİRAG çalışmalarına bir süre daha devam etti.

1939-1946 : II.Dünya Savaşı sırasında Nuri Demirağ’ın fabrikasına Westland Cysander tipi keşif/irtibat uçaklarının onarım ve yedek parça üretimi verildi.

1939 : TOMTAŞ Fabrikasının uçak üretim, bakım ve revizyon hakkı Türk Hava Kuvvetleri’ne verildi. II.Dünya Savaşı’ndan sonra başlayan Amerikan yardımı sebebiyle uçak üretimi durduğundan yeni projeler devreye konulmadı, tesisler uçak bakım ve onarımı amacıyla 1950’de Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi oldu

1940 : 1940 yılı sonlarında THK’nın eğitim ve spor tipi uçaklarının üretimi amacıyla THK Etimesgut Uçak Fabrikası açıldı. Fabrikada ilk olarak İngiltere’den lisans alınarak Miles-Magister eğitim uçaklarının imalatına başlandı.

1940 : 1940 yılı sonlarında THK Etimesgut Uçak Fabrikasının kuruluş aşamasında oluşturulan dizayn ofisi orijinal tasarım ve prototip çalışmaları yaptı. Bu ofiste 1945 yılında altı yüksek mühendis, dört mühendis ve iki ressamın çalıştığı bilinmektedir. THK-1 ulaştırma planörü, THK-2 akrobatik eğitim uçağı, THK-3 akrobasi planörü, THK-4 okul planörü, THK-5 ambulans ve turizm uçağı, THK-7 ve THK-9 eğitim planörleri, THK-10 ve THK-11 turizm uçakları, THK-13 uçan kanat araştırma planörü, THK-14 eğitim planörü, THK-15 eğitim uçağı bu ofisin çalışmaları sonucunda üretildi.

1941 : Nuri DEMİRAG Divriği’de çok sayıda pilot ve teknisyenin yetişeceği Gök Uçuş Okulu’nu kurdu.

1941 : Nuri DEMİRAG’ın fabrikası faaliyetlerini durdurdu. DEMİRAG’a İspanya, Irak ve İran’dan gelen teklifler hükümet tarafından engellendi. Gök Okulu kapatıldı. Yeşilköy’deki tesisler havaalanı yapılmak üzere istimlak edildi. Elde kalan uçaklar ise devredilemeyip hurdacıya satıldı.

1942 : Ankara Etimesgut’ta THK tarafından bir uçak

fabrikası kuruldu.

01 Mart 1942 : Hava Kuvvetleri'ndeki PZL uçaklarının revizyon ve onarım faaliyetlerini THK Etimesgut Uçak Fabrikası üstlendi.

1942-1950 : THK Etimesgut Uçak Fabrikasında uçak üretimi, revizyon ve onarım faaliyetleri yapıldı.

1944 : THK Etimesgut Uçak Fabrikasında ilk 30 Magister uçağı tamamlanarak THK'ya teslim edildi.

1944 : THK Uçak Motoru Fabrikası Gazi Orman Çiftliği'nde kuruldu.

1948-1952 : THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın üretim faaliyetlerinin sekteye uğraması.

II.Dünya Savaşı sonrasında; 1948-1952 yılları arasında ABD hükümetinin, Marshall planı adı altında, Türkiye'ye uyguladığı ekonomik yardım çerçevesinde uçak ve motor vermesi THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın üretim faaliyetlerini sekteye uğratmıştır. THK fabrikalarının yeterli sipariş alamamasında dönemin yöneticilerinin yerli üretime olan güvensizliği büyük rol oynamıştır. Fabrikada Gipsy Major uçak motoru imalatı, Valentine motoru onarımı yapıldı. Kapasitesinin çok altında çalışan fabrika, adıyla bağdaşmayan pek çok üretimde (musluk, piston, kuyu tulumbası vb.) bulunmuştur.

1950 : Ankara Hava Tüneli (AHT) kuruldu. 1956 yılında Genelkurmay'a devredildi ve bir süre için depo olarak kullanıldı. AHT günümüzde TÜBİTAK-SAGE bünyesinde hizmet vermektedir.

1952 : THK Uçak Fabrikası (Etimesgut) MKEK'e (Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu) devredildi.

1954 : THK Motor fabrikası (Gazi Orman Çiftliği) MKEK'e devredildi. Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK) THK'nın tesislerini devraldığı zaman havacılık alanına uzak olduğu için Türk Hava Kuvvetleri'yle birlikte çalıştı. Bu fabrikalarda THK tarafından eskiden dizayn edilmiş olan MKEK-1/MKEK-7 isimlerinde 7 uçak modeli

projelendirdi. MKEK-4 ve MKEK-7 eğitim uçakları, MKEK-6 temel eğitim planörü üretildi.

1955 : MKEK'nun THK'dan devraldığı Uçak motor fabrikası Traktör imalatına geçerek Traktör fabrikası haline getirildi.

1959 : MKEK'na devredilen uçak fabrikasının üretimi durduruldu.

1959-1965 : MKEK Uçak Fabrikası uçak üretimi durdurulduğu için sadece uçak bakım ve tamir işlemlerini yaptı.

1962 : MKEK Etimesgut Uçak Fabrikasının uçakla ilgili faaliyetleri durduruldu.

1963 : MKEK uçak fabrikasında Traktör üretimine başlandı.

26 Kasım 1966 : Türk Pilotlarının ilk defa Atlantik'i Uçarak Geçmesi.

(Amerikan Askeri Yardımından alınan F-5 uçaklarını Türkiye'ye getirmek için 6'nci Ana Jet Üs Komutanlığı Bandırma'dan 6 Türk pilotu görevlendirildi. 26 Kasım 1966 sabahı Türk pilotları California eyaletindeki Maclellan Üssünden iki ayrı grup olarak havalandılar ve Grosland, İzlanda, İngiltere, Almanya, İtalya, rotasını izleyerek Türkiye'ye indiler. Böylece birinci gruptaki Bnb. Adnan , Yzb. Tolga CELTEK ile ikinci gruptaki Yzb. Doğan PERK, Yzb. Zeki KIYAK, Yzb. Haydar 15.000 km.lik uzaklığı 29.000.-37.000 ft. irtifadan 21 saatte uçtular ve bu jet pilotları DÜNYA'da ilk kez F-5 uçaklarıyla ATLANTİK'i geçen havacılar oldu.)

1968 : MKEK Uçak Fabrikası traktör imalatını da bırakarak MKEK Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürüldü. (Bu fabrika da daha sonra kapatıldı.) Eskişehir fabrikası, uçak bakım faaliyetlerine 1960'lı yıllardan sonra jet uçak ve motorlarının bakımlarını üstlenerek devam etti.

GÜNÜMÜZDE HAVACILIK SEKTÖRÜ

1970-1973 : Türkiye'de uçak imalatı "**Kendi uçağını kendin yap**" sloganıyla tekrar gündeme geldi.

1973 : Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi (TUSAŞ) kuruldu ve 1976'da faaliyete geçti.

1973 : Hava Kuvvetleri'nin desteğiyle Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi (TUSAŞ) kuruldu.

1975 : Ankara'da "**Avionik**" alanında faaliyet göstermek üzere Askeri Elektronik Sanayi (ASELSAN) kuruldu.

Nisan 1977 : Bursa Hava Yolları (BAL) kuruldu ve Ağustos 1977 de ilk uçuşunu yaptı.

Haziran 1981 : Bursa Havayolları (BHY) uçuşlarını durdurdu.

1982 : Ankara'da ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümü ve Eskişehir Anadolu Üniversitesi'nde Sivil Havacılık Yüksekokulu açıldı.

1983 : Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu (BTYK) kuruldu. Bugün %55 hissesi Savunma Sanayii



Müsteşarlığı'na, %45'i Türk Silahlı Kuvvetleri'ni Güçlendirme Vakfı'na (TSKGV) aittir. Kıbrıs Barış Harekati nedeniyle 1974 ve sonrası yıllarda uygulanan ABD ambargosu sonucu Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı aracılığı ile halktan toplanan bağışlar ve ayrılan savunma bütçeleri Türkiye'de uçak fabrikasının kurulmasını mümkün hale getirdi.