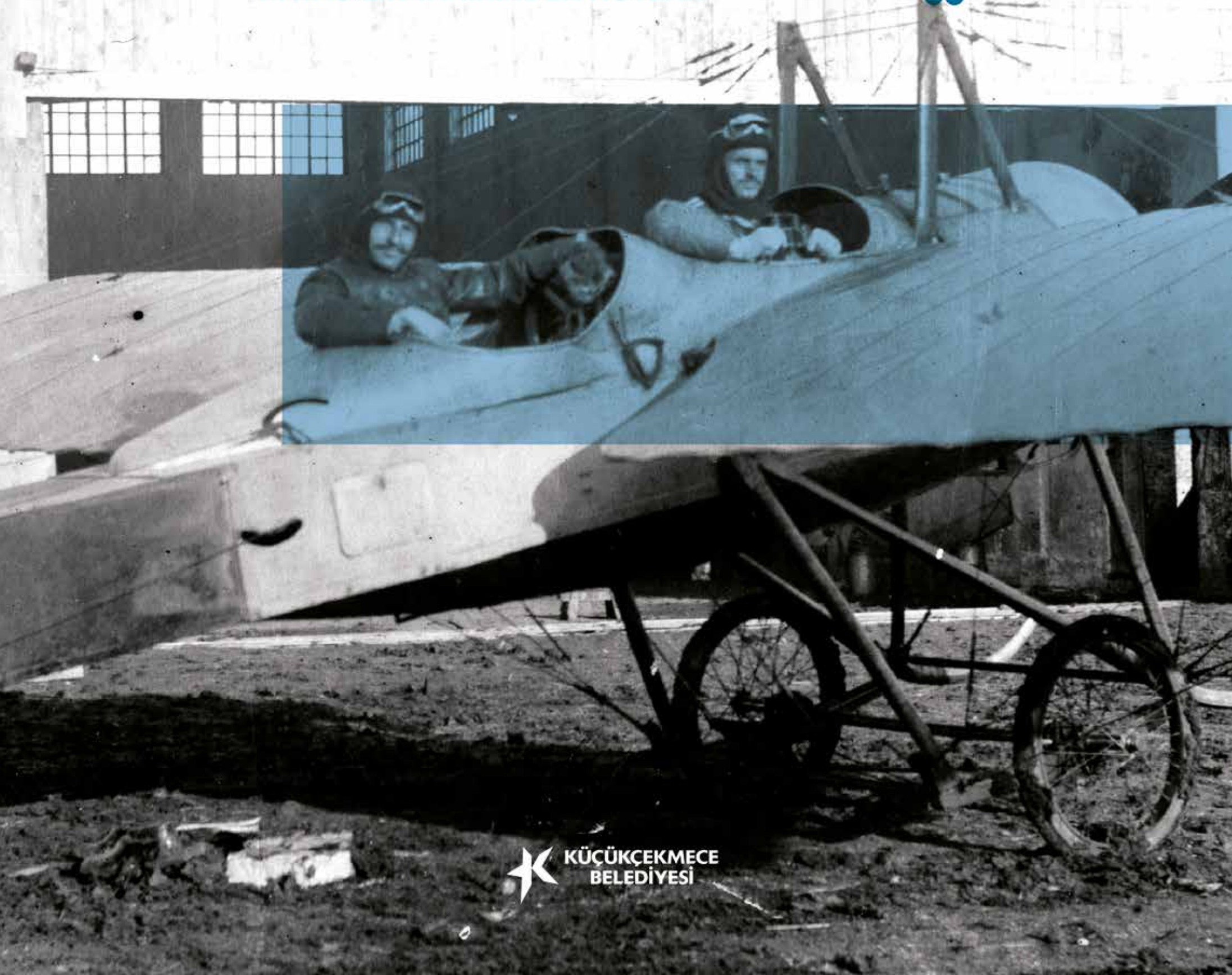


“
kanatlarımdaki cesaret
”
HAVACILIK TARİHİNDEN NOTLAR



KÜÇÜKÇEKMECE
BELEDİYESİ

kanatlarımdaki cesaret
HAVACILIK TARİHİNDEN NOTLAR

İmtiyaz Sahibi

Küçükçekmece Belediye Başkanı Kemal ÇEBİ

Hazırlayan

Deniz DALKILINÇ

Yayın Yönetmeni

Güney ÖZKILINÇ

Yayın Danışmanı

Yasemin BEKTAŞ

Sanat Yönetmeni

Erkan DOĞANAY

Yayın Editörü

Suat Hayri KÜÇÜK

Teknik Koordinatör

Halil İbrahim SARP

Basın ve Halkla İlişkiler

İlker ÇETİNKAYA

Grafik Tasarım Koordinatörü

Duygu YENİCİ

Grafik Tasarım

Ahmet Erkin GÜRLER

Fotoğraflar

Florya Havacılık Müzesi, Yalçın YÜKSEK

Proje Asistanları

Deniz Aslan – Murat Sefa DİNÇ

Bütün hakları sınırlıdır.
Yapılacak alıntılar ve görsel kullanımlar
Küçükçekmece Belediyesi ve eser/hak sahiplerinin ancak
yazılı izinlerine tabidir.

1. Baskı

Birinci Baskı Matbaacılık ve Reklamcılık
2021, İstanbul

Küçükçekmece Belediyesi Kültür Yayınları

www.kucukcekmece.istanbul

444 4 360



Teşekkürler

Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı
Hava Kuvvetleri Komutanlığı
İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi

Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı
Bahadır Gürer

Ahmet Ağaoğlu

Ahmet Şahin

Ali Tokat

Ayşen Daver

Erdoğan Menekşe

Mehmet Günyeli

Murat Özkaldım

Mustafa Kılıç

Müzehher Kurçer

Namık Artan

Nesrin Özsoy

Sadık Sinder

İÇİNDEKİLER

12 SUNUŞ / KEMAL ÇEBİ

17 HAVACILIK EFSANELERİ VE İLK UÇUŞ DENEMELERİ

- 25 Türklerde Uçuş Denemeleri
- 26 Havadan Hafif Araçlarla Uçuş
- 30 Türklerde İlk Balon Uçuşları
- 35 Uçaklar

40 OSMANLI HAVACILIĞININ DOĞUŞU VE İLK PİLOTLARIMIZ

- 45 Mehmet Fesa Evrensev
- 51 Uçuş Eğitimi İçin Avrupa'ya Subay Gönderilmesi: İlk Pilotlarımız
- 55 Yeşilköy Tayyare Mektebi

65 KANATLARIMDAKİ CESARET

- 65 İlk Uzun Mesafe Uçuşu
- 67 Marmara'yı Geçiş
- 68 İstanbul-Bursa Uçuşu
- 71 Göklere Uçan İlk Türk Kadını: Belkıs Şevket Hanım
- 81 İstanbul-Kahire Kıtalararası Uçuşu ve İlk Hava Postası
- 93 Beyazıt Meydanı'na İniş

97 BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI

- 97 Çanakkale Cephesi
- 104 Çanakkale Tayyare Harbinin Hazin Hikâyesi
- 111 Bağdat Cephesi: “Beni öldüremezler. Beni öldürmek kolay değil.”

117 KURTULUŞ SAVAŞI

- 117 İstanbul'un İlk Hava Savunması
- 124 Kurtuluş Savaşı Öncesi Anadolu'ya Kaçış
- 131 Kurtuluş Savaşı'nın İlk Uçuşunu Yapan Tayyare: “Güzel Bursa”

137 TÜRK TAYYARE CEMİYETİ (TÜRK HAVA KURUMU)

145 BAĞIŞ UÇAKLAR

151 VECİHİ HÜRKUŞ

167 NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI

171 GÖKYÜZÜNDEKİ EN PARLAK YILDIZ: EMRULLAH ÂLİ YILDIZ

193 GÖKLERİN KIZI: SABİHA GÖKÇEN

- 204 Bursa Semalarında Mini Mini Bir Yavru: Nesrin Özsoy

206 TÜRKİYE’NİN İLK HAVA KORSANI: FEVZİ GÖKDENİZ

211 TÜRKİYE’NİN İLK JET PİLOTLARINDAN NECATİ ARTAN

218 ABDÜLHALİM CANKO ADI YAŞATILMALIDIR

220 ŞEHİT UÇMAN AVNİ YAYKIN

224 HOCALARIN HOCASI; CEMAL UYGUN

227 NASA’DA BİR TÜRK; İRFAN MAVRUK

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

1911-1971

475
KURUS





SUNUŞ

Kanatlarımdaki Cesaret

“İstikbal göklerde dir. Göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar.”

Mustafa Kemal Atatürk

Her zaman ileri görüşlü olan ve vizyonu ile dünyayı kendine hayran bırakan Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk havacılık alanındaki gelişmeleri yakından takip etmiş, Türkiye’nin havacılığın önde gelen devletleri arasında yer alması için çalışmalar yapmıştır.

Havacılığın hızla gelişeceğini gören Atatürk, Türk havacılığının geri kalmaması ve güçlenmesini sağlamak adına Cumhuriyet’imizin kuruluşundan bir yıl sonra 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti’ni kurmuş ve hizmete geçmesini sağlamıştır.

Atatürk’ten aldığımız ilham ile Küçükçekmece Belediyesi olarak “Kanatlarımdaki Cesaret - Havacılık Tarihinden Notlar” sergimizi hazırladık. Sergide İkarus’tan, Leonardo da Vinci’ye, Wright Kardeşler’den Türk havacılık tarihine bir yolculuk yapacağız. Lâgarı Hasan Çelebi, Hezârfen Ahmed Çelebi, Çanakkale Savaşı ve Kurtuluş Savaşı’nda havacılık gibi birçok durağı olan sergimizde Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’ün havacılığa verdiği önem ve gelişimindeki rolüne de tanıklık edeceğiz.

Deniz Dalkılıç’ın danışmanlığını yaptığı sergimize Türkiye Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Başkanı Bahadır Gürer, Ahmet Şahin, Sadık Sinder, Erdoğan Menekşe, Mehmet Günyeli, Mustafa Kılıç ve Ali Tokat gibi çok kıymetli kurum ve isimler destek olmuştur. Sergimizin kalıcı olması için hazırlanan bu kıymetli çalışmaya emek veren, destek olan başta Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğümüz olmak üzere, tüm kurum, kuruluş ve kişilere ayrı ayrı teşekkür ederim.

Kemal ÇEBİ
Belediye Başkanı

**İstikbal göklerde dir.
Göklerini koruyamayan
uluslar, yarınlarından asla
emin olamazlar.**

K. Atatürk



Ikarus'un düşüşünü anlatan 17. yüzyıla ait kabartma
(Musée Antoine Vivenel, Fransa)

Havacılık Efsaneleri ve İlk Uçuş Denemeleri

Deniz Dalkılnç

Gökyüzü, özgürlüğü ifade eden hayaller ülkesidir. Hayaller ülkesinde özgürce uçan kuşlara öykünen insanlığın ortak birikimiyle doğan havacılığın ilk ilham kaynağı da efsane ve mitler olmuştur.

Dünyanın neresinde yaşarsa yaşasın, insanlığın göklere olan tutkusu efsane ve mitolojilerine yansımıştır. İlkçağlarda yapılan bir nesneyi uçurma ve insanların uçma girişimleri hakkında pek fazla bilginin bulunmamasına karşın Çin, Mısır ve Yunan'da planör benzeri araçların yapıldığı bilinmektedir. Eski efsane ve masallarda kanatlı ilahların, kuşlarla uçan canlıların ve araçların kuşlarla çekilerek uçurulması gibi olayların var olduğu görülmektedir.



Heykeltıraş Rebeca Matte Bello (1875-1929) imzalı İkarus ve Daidalos'u anlatan muhteşem heykel (1922) Şili, Santiago Museo Nacional Bellas Artes girişi

Yunan mitolojisiinde Atinalı mimar Daidalos ve oğlu İkarus'un uçuşunu anlatan efsane en ilgi çekenidir: "Kral Minos tarafından labirentin planlarını Theseus'a vermekle suçlanan Daidalos ve oğlu İkarus kendi yaptıkları labirentteki kuleye hapsedilir. Daidalos ve İkarus'un aklına tek çıkış yolu olarak gökyüzü gelir. Kuşların pencerenin önüne bıraktığı tüyleri balmumuyla birleştirerek birer çift kanat yaparlar. Bu inanılmaz ka-

çış planından önce Daidalos, oğluna, çok alçak uçmasını, yoksa denizin neminden kanatların ağırlaşacağını, çok yüksek de uçmamasını, bu sefer de güneşin ısısından balmumunun eriyip kanatların dağılacağını söyler. Giritlilerin hayret dolu bakışları arasında kanatları kullanarak özgürlüğe uçar baba oğul. Ancak İkarus takma kanatları ile havalandıktan sonra altındaki dünyanın ve daha da özgürleşmenin büyüüne



Merry - Joseph Blondel, *Güneş Altında İkarus'un Düşüşü* (1819) Louvre Müzesi, Paris, Fransa



Jacob Peter Gowy *Daedalus ve İkarus*, tuval üzerine yağlıboya
(1610-1644) Museo del Prado, Madrid, İspanya



İkarus'un düşüşü, Antik Yunan Vazo,
The Metropolitan Museum of Art,
New York, Amerika



Asurbanipal tabletlerinde çoban kral Etana'nın yakaladığı ve bir kartalın sırtına binerek yükselişini gösteren kabartma

kaptırır kendini. Özgürlük ve uçuş coşkusu babasının öğüdünü unutturarak daha da yükselmesini sağlar. Aydınlığı ve ardındaki gerçeği biraz daha yakından görmek ister. Güneşe fazla yaklaşıncı eriyen balmumu ile kanatları dağılır ve İkarus Ege Denizi'ne düşüp boğulur.”

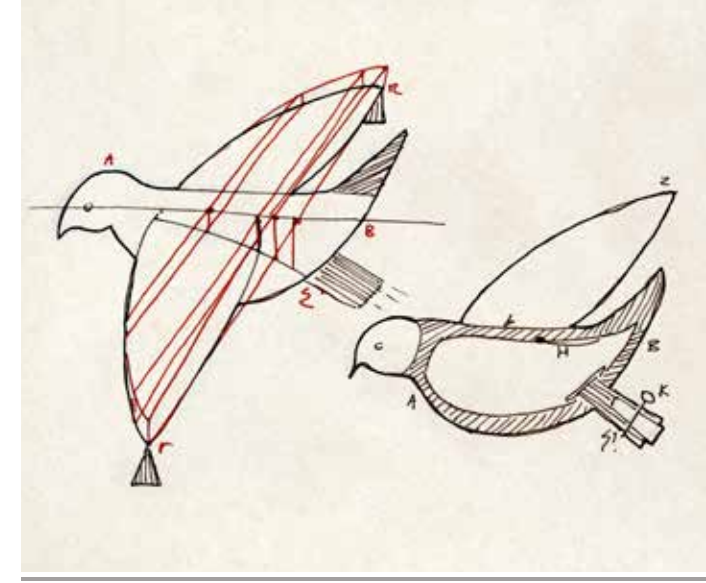
MÖ 626 tarihli Ninova'daki Asurbanipal tabletlerinde çoban kral Etana'nın yakaladığı bir kartalın sırtına binerek yükselişi anlatılmaktadır.



Yunan matematikçi, devlet adamı ve filozof Archytas'ı gösteren bir gravür.

En önemli Hint destanlarından Ramayana'da, ilah Vişnu'nun reenkarne ettiği Shri Rama anlatılırken büyük binaları aşarak efendisinin aklından geçen yere inen Puşiaka isimli hava arabasından bahsedilir.

Tarih sahnesine Çinliler tarafından çıkarıldığı bilinen uçurtma, uçabilen ilk alet olarak bilinir. MÖ 5. yüzyılda, kuş şeklinde uçurtmalar yapan Kungshu Pan (Lu Ban) ve 3 yıl uğraşarak ahşaptan şahin



Yunan Filozof Archytas'ın yaptığı mekanik kumru.

benzeribir uçurtma yapan Mo Zi, geleneksel Çin efsanelerinde yer almaktadırlar. Antik kayıtlarda ve efsanelerde uçurtmaların mesafe ölçümlemesinden rüzgâr hızını tespit etmeye ve orduların manevraları sırasında iletişim kurmaya kadar pek çok farklı alanda kullanıldığı görülür.



Doğu Wei İmparatoru'nun oğlu Yuan Huangtou gösteren bir minyatür.

MÖ 4. yüzyılda Yunan matematikçi, devlet adamı ve filozof Archytas, ahşaptan ve kanatlarını çırparak uçabilen mekanik bir kumru yapmıştır. Bu aletin 200 metre uçtuğu rivayet edilmektedir.

MS 559 yılında Çin'de mecburi ama başarılı bir uçuş gerçekleşir. Doğu Wei İmparatorunun oğlu Yuan Huangtou, bir savaş sonunda Kuzey Qi imparatoruna esir düşer. İmparator, hayvanların fırlatılmasını içeren Budist geleneklere düşkündür. Yerel geleneklere bağlı kalmak için de esirleri alaycı bir şekilde cezalandırmak ister. Yuan Huangtou ve birkaç esir, kuş şeklindeki uçurtmalara bağlanarak Altın Anka kulesinden fırlatılır. Havacılığın bu isteksiz öncülerinden sadece Yuan Huangtou havada 2,5 kilometre kadar süzülerek yere inmeyi başarmıştır. Ancak kısa bir süre sonra infaz edilir.



Abbas ibn Firnas'ın Bağdat'ta bulunan heykeli

İnsanlığın gökyüzüne olan merak ve tutkusu zamanla bilimsel alanda yapılan çalışmalarla şekillenmeye devam eder. İlk dönem çalışmalar daha çok kas gücüne dayanan uçuşlardır. Yaptığı hava aracıyla uçmayı başaran Endülüslü Abbas ibn Firnas (810-887), havacılık tarihinde önemli bir yer tutmaktadır. Kendine özgü bir sistemle geliştirdiği aletin her yerini kumaşla kaplayan Abbas ibn Firnas, hava aracının kanat kısmına da kuş tüyleri yapıştırır. Kurtuba Camisi'nden atlayarak, uzun süre kuşlar gibi süzülür.

Türklerde Uçuş Denemeleri

Türklerin de gökyüzü ile ilgili çok erken bir dönemde çalışmalar yaptıkları ve astronomiye büyük katkı sağladıkları bilinmektedir. Büyük kuşların kanat çırpma-dan yükseklerden süzülerek uçuşlarını inceleyen ve Gazneliler döneminde yaşayan Türk bilgin İmam Cevheri de tasarladığı araçla Nişabur'da uçuş denemesi yapmıştır. 1002 yılında Nişabur'daki caminin damına çıkarak halka şöyle seslenir İmam Cevheri: "Ey ahalî, benim yaptığım buluşu şimdiye kadar kimse yapmamıştır. Sizin gözlerinizin önünde şimdi uçacağım. Dünyada yapılacak en mühim şey göklere uçmaktır. Ben de onu yapacağım." İmam Cevheri, vücuduna iplerle bağladığı iki büyük tahta kanatla kendini boşluğa bırakır. Ancak kısa bir süre uçtuktan sonra kanatlar Cevheri'yi taşımaz ve şiddetle yere çarparak hayatını kaybeder. İmam Cevheri, Türk Havacılık tarihinde ilk Türk hava şehidi olarak kabul edilmektedir.

İstanbul, Bizans döneminde 1159 yılında ilk uçuş denemesine tanık olacaktır. Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan'ın ittifak anlaşması için İstanbul'da bulunduğu sırada onuruna bir şenlik düzenlenir. Sultanahmet Meydanı'nda yapılan şenliklerde Doğulu Siraceddin adında bir Türk uçma denemesi yapmak için surlara çıkar. Uzun beyaz bir elbise giyer, eteklerini rüzgârın şişirmesi için sazlarla kaldırmıştır. Kollarına bağladığı kanatlarını da kaldırarak kendini boşluğa bırakır.

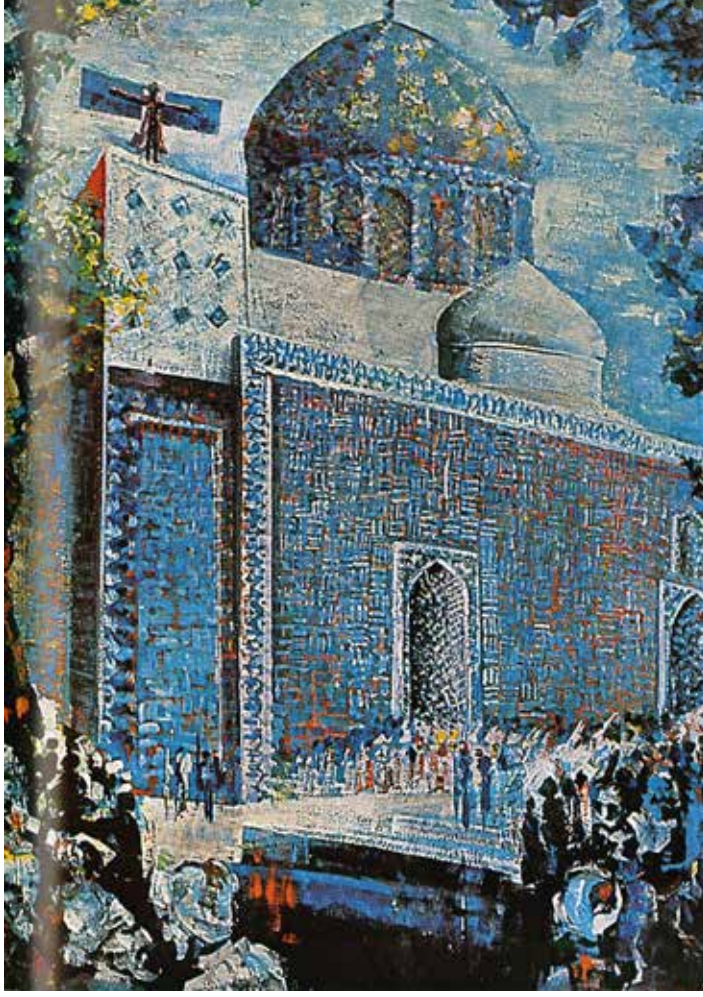
Ancak denemesi başarısızlıkla sonuçlanır ve Doğulu Siraceddin yere çakılarak hayatını kaybeder.



Lagari Hasan Çelebi'nin göğe yükselişi

Evliya Çelebi Seyahatname'sinde, İstanbul'da gerçekleşen iki başarılı uçuş denemesinin yapıldığı kaydedilmektedir. Hezârfen Ahmed Çelebi ve Lagâri Hasan Çelebi'nin uçuş denemeleri. Hezârfen Ahmed Çelebi, IV. Murad (1623-1640 yılları arasında saltanat sürmüştür) döneminde kuvvetli lodos rüzgârının estiği bir gün, kendi yaptığı kartal kanatlarıyla Galata Kulesi'nden boşluğa atlamış ve uçarak Üsküdar'daki Doğancılar Meydanı'nda yere inmiştir. Fakat ne yazık ki, bu başarılı uçuş denemesinden sonra teşvik edilmek yerine Cezayir'e sürülmüş ve orada ölmüştür.

Lagâri Hasan Çelebi ise kendi tasarladığı ve büyük bir kafesle ona bağlı konik biçimli ve yedi kollu bir fişek yardımıyla kendisini havaya fırlatır. Fişeginin barutu kalmayıp yere doğru düşerken de ellerindeki kartal kanatlarını açıp denize iner.



İmam Cevheri, 1002 yılında Nişabur'daki caminin damına çıkarak kendini boşluğa bırakır

19. yüzyılın başlarında Of kasabasında yaşayan Veli Direko ile Ahmet Hoca martıları seyrederek ve vurdukları bir kartalı inceleyerek kösele, tahta ve yaylardan bir kanat yaparlar. Amaçları, yokuş ve kötü bir yolu olan medreseye kolay yoldan varmaktır. Veli Direko kanatları takar ve 400 metre yükseklikten kendini boşluğa bırakır. Ancak hedefi tutturamaz ve 200 metre aşağıdaki yere güçlüklerle iner.

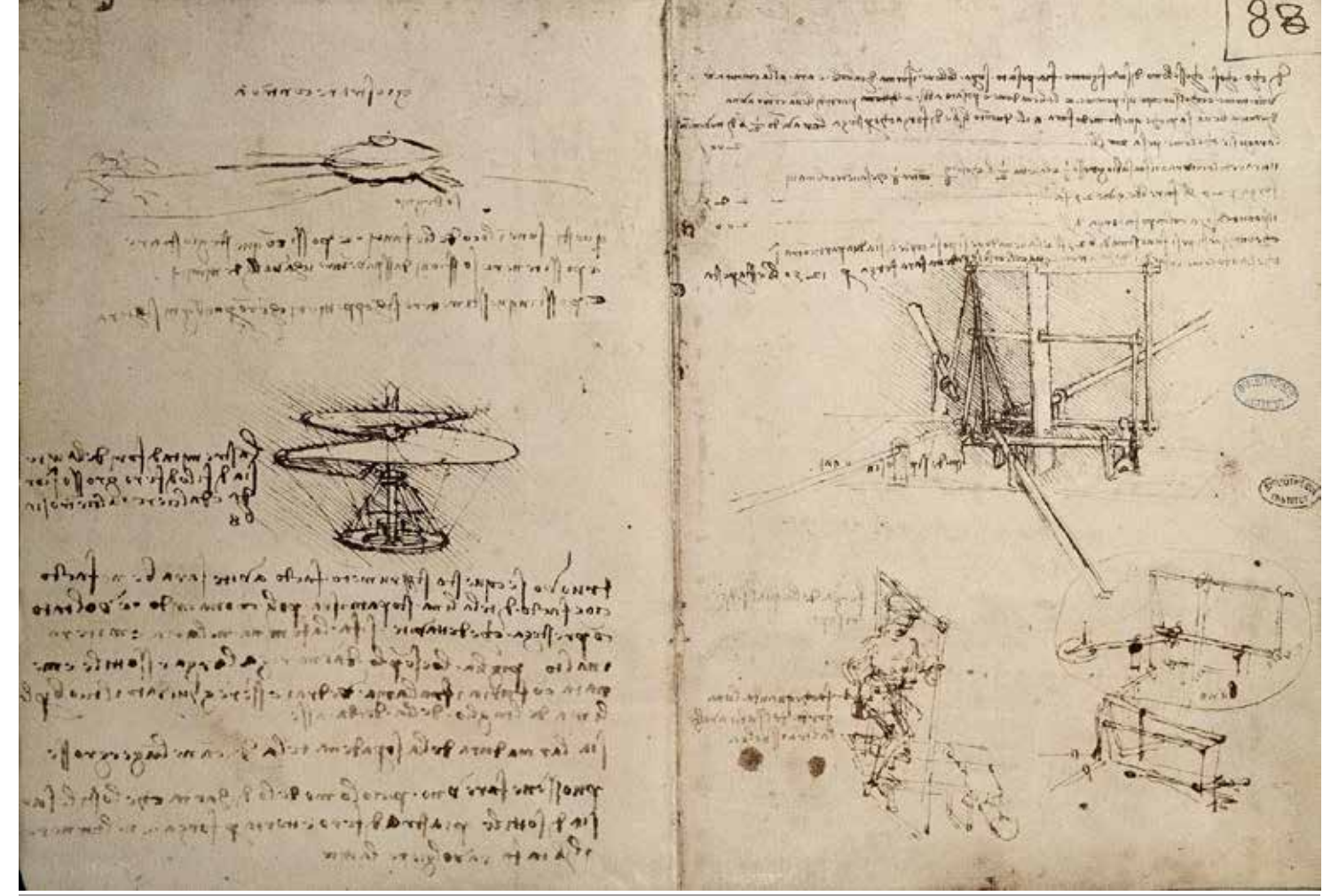
Bebekli Atıf Bey, Sultan Abdülaziz'in tahta çıktığı 26 Haziran 1861 tarihinde Bebek halkına uçacağını ilan eder. Teknik araçlara meraklı olan Atıf Bey, aksamalarının bazıları mukavva inceliğinde olan gürgen ağacı ve ince sacdan yaptığı aletle Protestan Bahçesi'ndeki (kolejin bahçesi) setin üzerine çıkar. Kollarını kanatlara, ayaklarını kuyruğa geçirir ve pervaneleri döndürmeye başlayarak kendini boşluğa bırakır. 10 metre süzülür fakat daha fazla yükselmez ve düşerek yaralanır.

Havadan Hafif Araçlarla Uçuş

Farklı coğrafyalarda bulunmalarına ve birbirlerinden haberdar olmamalarına rağmen insanlar aynı zaman diliminde uçmaya yönelik çalışmalar yapmıştır.

İnsanların ayaklarının yerden kesilebileceği düşüncesi tarihsel süreç içinde bilimsel gelişmelere bağlı olarak değişikliğe uğrar ve ilerleme kaydeder. İlk denemelerde kas gücü ile havalarda uçabilmek için çalışılır fakat bilimsel gelişmenin ışığında daha sonraları baruttan da yararlanılmıştır.

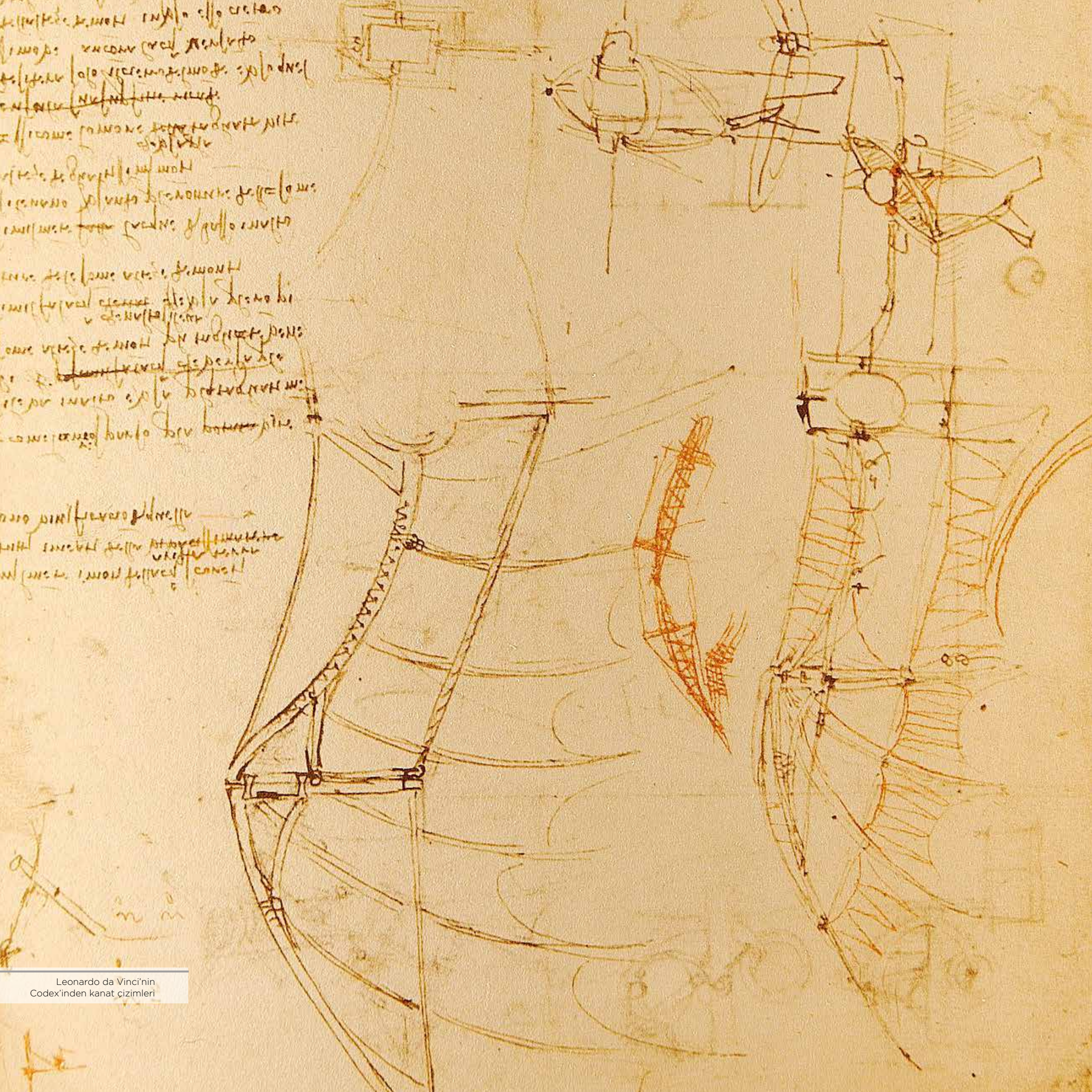
Modern anlamda uçuşla ilgili ilk bilimsel araştırmaların Leonardo da Vinci (1452-1519) tarafından yapıldığı bilinmektedir. Da Vinci, kuşların uçuşlarını inceler ve uçuşla anatomileri arasındaki bağlantıyı ortaya koymaya çalışır. Mekanik uçuş ile



Leonardo da Vinci'nin kanat çizimleri Avrupa'da uçuş denemelerinde etkili oldu

ilgili bilimsel araştırmalar yaparak insanın mekanik bir araç olmadan uçamayacağını ileri sürer. Bu yoldan hareketle kuşa benzeyen uçan makine tasarımları yapmıştır. Kuşların uçmasını sağlayan farkın kanatlarındaki can olduğuna inanmış ve kanatlara insan gücünü aşan can verildiği takdirde tüm dünyayı hayrete düşürecek gelişmelerin yaşanacağını belirtmiştir.

Leonardo da Vinci'nin çizimlerinden etkilenen birçok insan Avrupa'da uçuş denemeleri yapmıştır. Bu düşüncenin etkisi havacılık alanındaki çalışmaları Sanayi Devrimi'yle birlikte başka bir boyuta yönlendirir. 1760'lardan itibaren Sanayi Devrimi, sosyal ve siyasal bakımdan bütün dünyayı etkiler. Özellikle buharın ve elektriğin kullanılmaya başlanması ile kas gücünün yerini makinelerin alması havacılık alanında da ilerleme sağlamıştır.



Leonardo da Vinci'nin
Codex'inden kanat çizimleri



Jean-François Pilâtre de Rozier'in
balon uçuşu (1783)

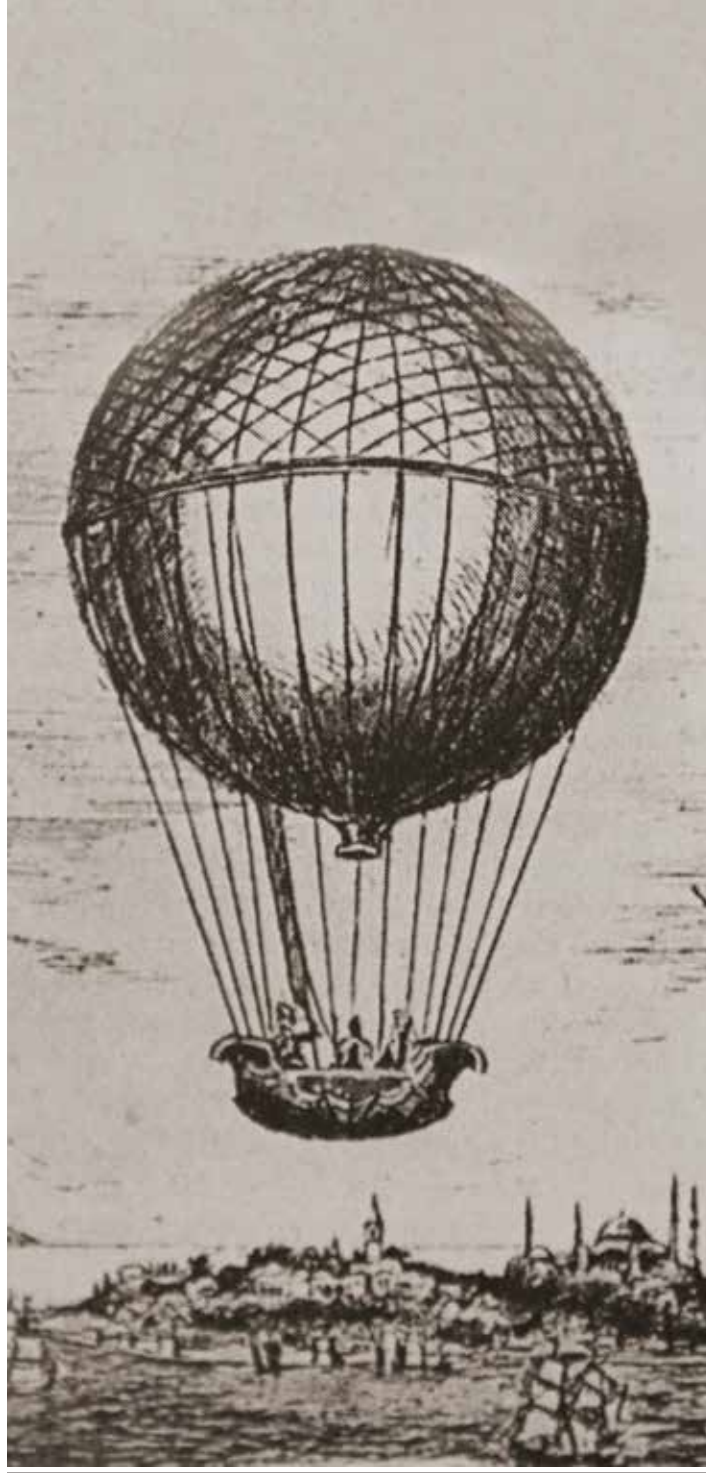
Modern anlamda havacılık ise havadan daha hafif bir araçla başlar: Balon. 1766'da Henry Cavendis-
h'in hidrojenin havadan daha hafif olduğunu gör-
mesi ve 1767'de Joseph Black'ın, hidrojenle doldu-
rulan hafif bir aracın uçabileceğini öne sürmesiyle
balon fikri doğar.

Ancak ilk balon hidrojenle değil sıcak havayla dol-
durularak uçar. Fransız kâğıt üreticisi Jacques ve
Étienne Montgolfier Kardeşler, Haziran 1783'te çapı
10,5 metre olan ketenden bir torbayı sıcak havayla
doldurarak uçurmayı başarırlar. Montgolfier kardeş-
ler sonraki denemelerini balonla ilk canlı uçuşuyla
gerçekleştirirler. 19 Eylül 1783 tarihinde, Paris'teki
uçuşta balonun sepetine bir koyun, bir horoz ve bir
de ördek koyarlar.

İlk insanlı balon uçuşu ise 20 Kasım 1793 tarihinde,
sıcak hava balonu ile Jean-François Pilâtre de Rozier
ve Marquis d'Arlandes tarafından gerçekleştirilir. Ba-
lon, yerini havadan ağır araçlarla uçmaya bırakıncaya
kadar 18. ve 19. yüzyıl boyunca etkisini sürdürecektir.



Jean-François Pilâtre de Rozier'in balon uçuşu (1783)



Osmanlı'da ilk balon uçuşu (1785)

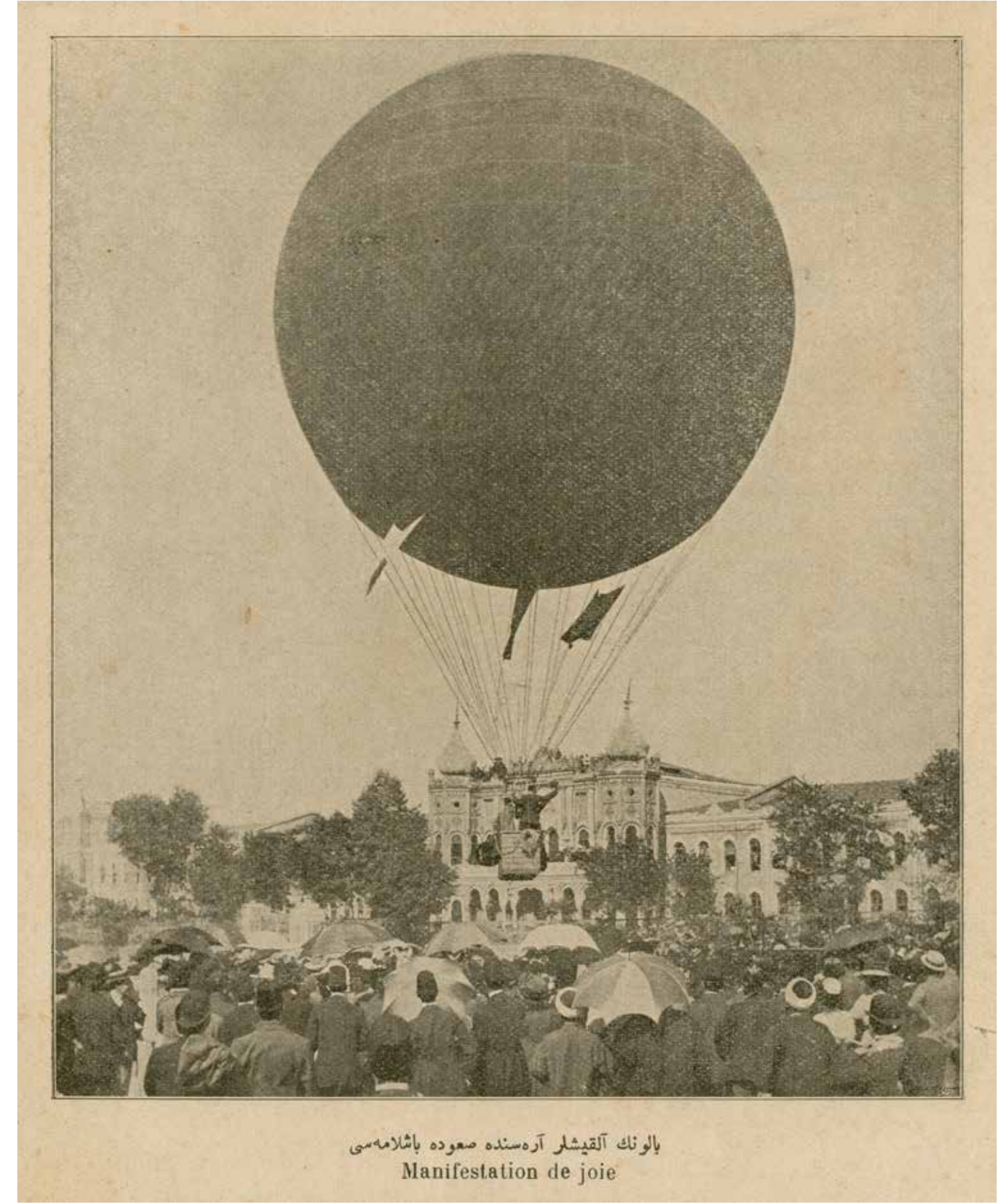
Türklerde İlk Balon Uçuşları

1785 yılının mart ayında İstanbul Topkapı'dan gökyüzüne bir balon yükselir. İranlı bir hekim ve ona yardım eden iki saray bostancısının içinde olduğu balonun rotası Bursa'dır.

Daha iki yıl önce Montgolfier kardeşler tarafından Fransa'da ilk balon uçuşu gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti'nde ilk balon uçuşu ise 1785 yılında İstanbul-Bursa arasında yapılır. Topkapı Sarayı'ndan havalanan balon Bursa'ya indiğinde Bursalılar büyük bir telaşa kapılır ve işledikleri günahların karşılığında cezalandırılacaklarından korkarlar. Bursa'ya inen baloncular yetkililerle görüştükten sonra İstanbul'a dönerler.

Abdülhamid döneminde gerçekleştirilen havacılık tarihimizin ilk balon uçuşu dönemin İngiliz gazeteleleriyle dünyaya duyurulacaktır. Olay, 16 Mayıs 1785 tarihli *The Daily Universal Register* gazetesinde (1788 yılında *The Times* adını alır) 26 Mart 1785 tarihini taşıyan, İstanbul'dan gönderilmiş bir mektuba yer verilerek duyurulur. Gazete haberinde Osmanlıların her ne kadar diğer milletlere göre bilim ve sanatta geri kaldıkları düşünülse de, ilk havacılık denemesinin başarı ile gerçekleştirildiği bildirilmektedir:

“Hiçbir yardım görmeksizin bir İranlı hekim ve kendisine yardım eden iki saray bostancısı, yaptıkları



بالونك آلقیشلر آره سنده صعوده باشلامه سی
Manifestation de joie

Fransız baloncu Barbotte'un
6 Haziran 1909 tarihinde Taksim'den, Osmanlı adlı balonla havalanışı

büyük bir balonla uçmak için padişah'tan izin istediler. İsteklerini büyük bir memnuniyetle kabul eden padişah, bu gösteriyi bizzat kendisi ve diğer sultanlar en gösterişli elbiselerini giyerek, bu maksatla muhteşem bir şekilde süslenmiş büyük terasta hazır bulundular. Müslüman ve Avrupalı, çok sayıda seyirci terasın etrafında toplanmıştı. Uçuştan önce bu üç cesur baloncu izin almak için padişaha yaklaştıklarında padişah her birine nefis birer kürk hediye etti. Hemen dönüp balonun sepetine bindiler ve iplerini kestirttiler. Balon gösterişli bir şekilde havalandı. Kısa bir müddet sonra kalkış yerinden otuz fersah uzaklıkta Busia'da (Bursa) yere indiler. Balonun inişine şahit olan yerli ahali büyük bir dehşete kapılıp, günahlarının büyüklüğü karşısında Peygamber'in kendilerini cezalandırmaya geldiğinden korktular. Baloncular mahallin paşasıyla görüştüktan sonra İstanbul'a döndüler. Padişah tarafından büyük bir hoşnutlukla kabul edildiler. Onlara bahşişler veren padişah iki bostancıyı ilk boşalacak iki tuğla paşalığa tayin



Fransız baloncu Barbotte'un 6 Haziran 1909 tarihinde Taksim'den, Osmanlı adlı balonla havalanışı

etti. İranlı hekim ise saraya hekimbaşı olarak tayin edildi ve kendisine maaş olarak yıllık 24 kese akçe tahsis edildi. Padişah bu günün hatırasına balonun Ayasofya Camii'ne asılmasını emretti."

Bu haber, bazı küçük farklılıklarla *The Morning Chronicle* ve *Gentleman's Magazine's* gazetelerinde de yayımlanmıştır.

1785'teki ilk balon uçuşundan sonra Osmanlı'da 1872 yılına kadar çeşitli balon uçuşları gerçekleşir.

1900'lerin başında Osmanlı Devleti Harbiye Nazırlığı makamına Mahmud Şevket Paşa getirilmişti. Osmanlı Ordusunu güncelleştirme hareketi başlatan Mahmud Şevket Paşa, Fransa'da bulunan havacıları gösteriler

yapmak için İstanbul'a davet eder.

Avrupa'da yeni gelişmekte olan havacılık endüstrisi kendisine yeni pazarlar aramakta, hükümetlere yapılan tekliflerin yanı sıra, potansiyel pazar olarak görülen ülkelerde de gösteri uçuşları düzenlenmektedir.

Osmanlı adlı balonun havadaki manzarası

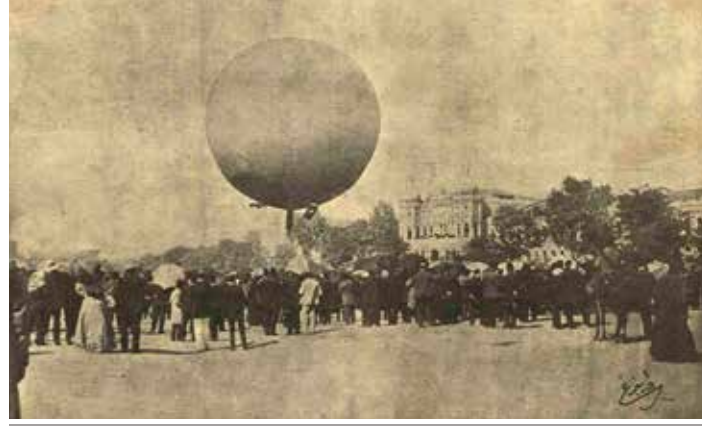
Osmanlı'da başlayan yenileşme ve modernizasyon çalışmaları, ülkeyi potansiyel bir pazar durumuna sokmuştur. 1909 yılı Mayıs'ında Fransız baloncu Ernest Barbotte (1871-1930), balonuyla İstanbul'a gelir.

Barbotte, Taksim'de Talimhane Kışlası önündeki meydana uçacağını ilan eder. 1.200 m³'lük sarı

renkteki küresel ve altında yolcu sepeti bulunan balonuna Barbotte, “Osmanlı” adını vermişti. Amaç, ilgi çekebilmek ve belki de satış kolaylığı sağlamaktı.

28 Mayıs'ta *Le Figaro* muhabiri Turot, mühendis Mahmud Şükrü ve I. Ordu Komutanı'nın yaveri Muhtar Bey birlikte havalandılar. Alemdağ'a kadar uçuşu planlanan balon, Kabataş-Paşalimanı-Çamlıca'ya doğru uçar fakat teknik bir arıza nedeniyle Bulgurlu'da Yalnızselvi mevkiinde yere iner.

Büyük ilgi gören bu uçuşun ardından Barbotte, 4 Haziran 1909'da ikinci uçuşunun ilanını verir. Bu kez rota Bursa-Mudanya'dır. Taksim'den havalanan balon, Dol-



Osmanlı adlı balon Taksim'deki Topçu Kışlası'nın önünden havalanmış ve bütün İstanbul halkı seyre gelmiş.

mabahçe-Galata Köprüsü-Beyazıt rotasında uçarken sert bir rüzgâr nedeniyle Topkapı surları dışında Rami Kışlası'na inmek zorunda kalır.

Barbotte'un İstanbul'daki üçüncü balon uçuşunda da talihsizlik yakasını bırakmaz. 6 Haziran 1909'da Taksim'den, yanında Şehzade İbrahim Tevfik Efendi, Kurmay Yüzbaşı Hayri Bey'le birlikte havalanan Barbotte'un balonu Beyazıt'ı geçtikten sonra Yenikapı civarında arızalanır. Balon balıkçılarca atılan halat yardımıyla zorlukla yere indirilir.

20 Haziran 1909'da bu kez İzmir'de gösteri uçuşu yapan Fransız baloncu Barbotte, 1 saat 45 dakika havada kalırken yaklaşık 1.000 metre yükselir. Sepe-tinde Doktor Tevfik Rüştü, Miralay Lütfü Bey, Süleyman Bey'in de bulunduğu balon Buca yakınlarında bir bağa başarılı bir iniş yapar. Ancak Osmanlı hükümeti balonu almaktan vazgeçince, Fransız baloncu ülkesi-ne geri dönmek zorunda kalır.



Ernest Barbotte (1871-1930)

Uçaklar

Modern havacılık balonlar ve uçaklarla başlamıştır. Günümüzde her insanın yaşamına dokunan, insanlık tarihinde iz bırakan ve çok büyük etkilere yol açan olay ise uçaklardaki gelişme olmuştur. Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903'te havadan ağır, kontrol edilebilir motorlu uçakla ilk başarılı uçuşu havacılık tarihinin miladı olarak kabul edilir. Orville Wright, “Flyer” adlı uçukla Kuzey Carolina eyaletindeki Kity Hawk'da 40 metre kadar uçar. Bu uçuş sadece 12 saniye sürmüştür.

Havacılık alanındaki hızlı gelişme hemen her ülkede eşzamanlı olarak ilerlemiştir. 1905'te havacılık çalışmalarının tüm dünyada yoğunlaşması sonucunda, merkezi Fransa'da olmak üzere “Uluslararası Havacılık Federasyonu” kurulur.

Brezilyalı Alberto Santos-Dumont'un 50 beygirlik bir motor gücü ile yerden 220 metre yükselmesi 1906 yılında gerçekleşir.

Motorlu bir uçakla uçabilen ilk Fransız olan Charles Voisin, 1907'de kendi yaptığı uçağı ile 60 met-



Louis Blériot'un Manş Denizi'ni geçişini gösteren bir kartpostal (25 Temmuz 1909)



Wright Kardeşler'in
Kitty Hawk ile uçuş denemeleri,
Kuzey Carolina, 17 Eylül 1903

relik bir mesafeye uçmayı başarır. O tarihe kadarki tüm uçuş denemelerinde motorlu uçaklar 1 dakikadan fazla havada kalamıyorlardı. 1908 yılında yoğun çalışmaların sonucu olarak, Léon Delagrang, bir Blériot uçağı ile 29 dakika 53 saniyelik bir uçuş ger-

çekleştirir. 1908'de ise Henri Farman 27 kilometreyi 20 dakikada uçmayı başarır.

Amerika'da Wright Kardeşler 1908'de 1 saat 15 dakika 20 saniye havada kalmışlardır. O dönemde havada kalma süreleri ve uçuş mesafeleri baş döndürücü bir hızla artmakta ve Avrupalılar ile Amerikalılar kıyasıya rekabet etmektedirler. Orville Wright, 30 Aralık 1908 tarihinde Fransa'da yapılan bir uçuş yarışmasında 2 saat 20 dakika 23 saniyelik bir uçuş süresinde 700 metre yükseklikte 124 kilometre yol almıştır.



Blériot uçuşu için satılan bilet, Kasım 1909

uyandırır ki artık havacılık haftaları düzenlenmekte, uçak yapımı için fabrikalar kurulmakta ve pilot yetiştirmek üzere havacılık okulları açılmaktadır.

1911 yılına gelindiğinde uçak artık çok yaygınlaşmış bir hava aracı durumundadır ve gelişmiş ülkelerde bir havacılık endüstrisinin kurulmaya

başlanmasına yol açmıştır. Balon ve uçakların teknolojik olarak gelişmesi ve performanslarının artırılmasıyla askeri amaçlı kullanılması konusu da gündeme gelmeye başlayacaktır.



Wright Kardeşler, 1907

Louis Blériot kendi geliştirdiği uçağı ile 25 Temmuz 1909'da Fransa'dan havalanır ve 100 metre yükseklikte seyrederek İngiltere kıyılarına ulaşır. Blériot'un Manş Denizi'ni geçmesiyle havacılıkta yeni bir döneme girilir. Bu tarihten itibaren havacılık öyle merak



COPYRIGHT 1909 — M. ROL, PARIS

94. — Des enfants matinaux suivent le vol de BLÉRIOT vers la côte anglaise.

(25 juillet 1909)

Louis Blériot'un uçuşuna adanan albüm (1905 - 25 Temmuz 1909)

Osmanlı Havacılığının Doğuşu ve İlk Pilotlarımız

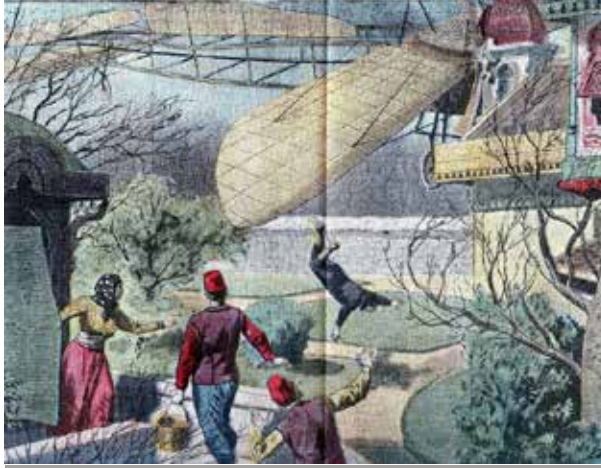
Havacılık alanında çalışmalar yapan girişimciler, ilk uçuş-tan sonraki yıllarda geliştirdikleri uçakları Avrupa, Amerika ve Osmanlı'da gösterime sunmaya başlarlar. Balon ve uçağın etkinlik ve faydalarının tartışıldığı bir yıl olan 1909'un Aralık ayında Baron de Caters ve Louis Blériot, uçakları ile İstanbul'a gelerek uçuş gösterileri yaparlar.

Belçikalı Baron de Caters, sarı renkli, Voisin model, çift kanatlı tayyaresiyle İstanbul'da ilk defa tayyare uçu-

şu gerçekleştirir. Rüzgâr ve yağmurlu havalardan yüzünden bir kaç gün ertelenen uçuş 2 Aralık 1909'da Hürriyeti Ebediyye tepesinden gerçekleşir. Bu ilk uçuşta 50 metre yükselen Baron de Caters, Bomonti'ye doğru uçtuktan sonra Bulgar Hastanesi'nin önüne sert bir iniş yapar. 5 Aralık 1909'da ikinci uçuşunu gerçekleştiren Baron de Caters,

halk üzerinde bir saatten fazla uçtuktan sonra istikamet dümeni kumanda teli koptuğundan Kasımpaşa deresine mecburî bir iniş yapar. Uçağın kanatları hasar görmüştür. Baron, bunun üzerine gösteri uçuşunu sonlandırır ve İstanbul'dan ayrılır.

Manş Denizi'ni aşan ilk havacı olarak bilinen Fransız Louis Blériot'un uçuşu ise 11 Aralık 1909 tarihinde uçuşu izlemek için binlerce kişinin toplandığı Taksim Talimhane Kışlası'nda gerçekleştirilir. 40 metre kadar yükseklikten halk üzerinden uçan Blériot, şiddetli rüzgârın etkisiyle Tatavla'da (Kurtuluş) bir çatıya çarparak evin bahçesine düşer. El ve bacağından yaralanır ve Fransız hastanesine kaldırılır, uçak ise büyük hasara uğramıştır.



Louis Blériot'nun İstanbul'da geçirdiği kazayı anlatan bir çizim

İstanbul'da yapılan bu uçuşlar askerî makamları tatmin etmese de 20 Aralık 1909'da Blériot'un uçuşunu değerlendirmek üzere bir askerî komisyon oluşturulur. Komisyon raporunda; havacılığın ileride büyük gelişme göstereceği, dayanıklı uçakların yapılmasıyla insanların güvenle havada

dolaşabilecekleri, yakın zamanda askeri amaçla kullanılmalarının mümkün olacağından ve ordunun bunlardan yararlanması gerektiğinden bahsedilir. Bu raporda, ilk defa bir yazılı belgede "tayyare" deyimi kullanılmıştır.



Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal, gözlemci sıfatı ile Picardie Manevraları'nda, Fransa, 10 Eylül 1910

28 Aralık 1909 tarihinde Osmanlı hükümeti istifa etmiş, yeni hükümet Ocak 1910'da kurulmuştur. Yenilikçi ve güçlü bir kişiliğe sahip olan Mahmut Şevket Paşa yeni hükümette Harbiye Nazırlığına getirilmiştir. Ordunun yeniden düzenlenmesi ve güçlendirilmesi maksadıyla iki kurmay subay havacılıktaki gelişmeleri incelemek üzere Avrupa'ya gönderilir. Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) Fransa'ya, Kurmay Binbaşı Enver Paşa ise Almanya'ya gönderilmiştir.

12-18 Eylül 1910'da Fransa'da yapılan Picardie Manevraları'na ise Ali Fethi (Okyar) ve Mustafa Kemal Bey'in katılacaktır. Uçakların etkisinin büyüklüğü Osmanlı gözlemci heyeti tarafından takdirle karşılanır. Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal, Picardie manevralarından sonra Osmanlı Devleti yöneticilerinin konuyla ilgilenmelerini sağlamıştır. Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa ve Yüzbaşı Süreyya İlmen'in gayretleri sonucu Avrupa'daki havacılık gelişmeleri yakından izlenmeye başlanır.



Mustafa Kemal, Picardie Manevraları'nda, Fransa

Balon ve uçakların içinde bulunulan yüzyılın kaderini değiştirecek bir gelişme olacağının farkına varılmış ve askeri havacılığımızın kuruluş çalışmaları bu dönemde hız kazanmıştır. Subay ve personelin yetiştirilmesine öncelik verilerek gelecek yıl birkaç subayın Avrupa'ya gönderilmesine karar verilmiştir.

14 Şubat 1911'de 1, 2 ve 3. Ordu'ya gönderilen genelde Avrupa'da tayyarecilik eğitimine gönderilecek adayları seçmek üzere, her ordudan ikişer subayın belirlenmesi istenmektedir.

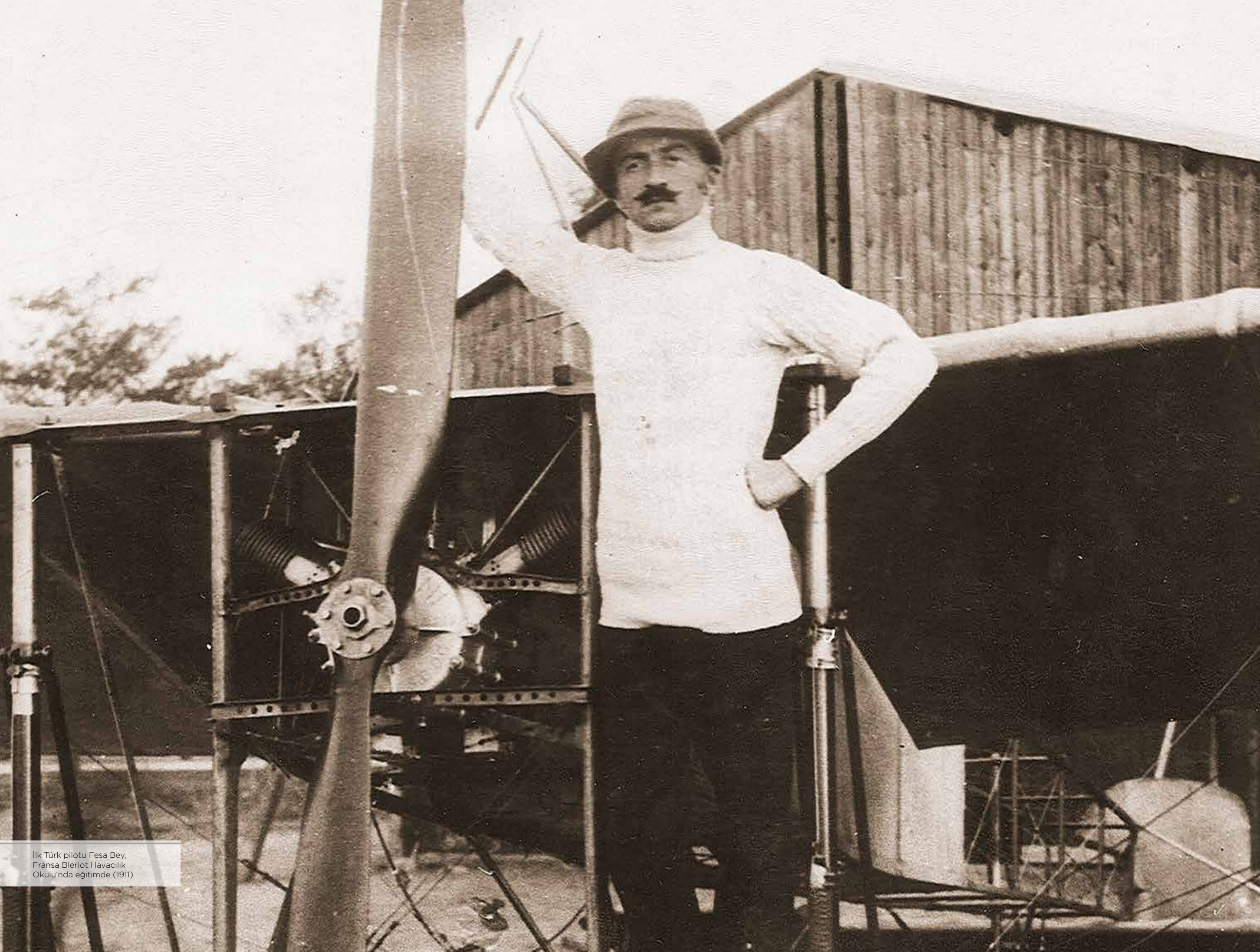
Bu subaylarda aranan nitelikler ise; salıncak ve denizden başlarının dönmemesi, cesaret ve sebat sahibi olmaları, tabiye bilgilerinin iyi olması ve bunların

yanında Fransızca veya Almanca dillerine de yabancı olmamaları gerektiğidir. Bu nitelikleri taşıyan Teğmen ve Yüzbaşı rütbesindeki ikişer kişi ordularca seçildikten sonra, Genelkurmay aralarından 2 subayı sınava tabi tutarak Avrupa'ya gönderecektir.

Osmanlı askerlerinin havacılık konusunda bilgisi git-tikçe artmaktadır. Uçak alımı, Avrupa'ya pilotaj eğitimi için öğrenci gönderilmesi ve uçuş mektebinin açılması işleriyle uğraşmak üzere Süreyya İlmen'in önerisiyle İstihkâm Müfettişliği'ne bağlı bir "Havacılık Komisyonu" kurulur. 1 Haziran 1911'de kurulduğu kabul edilen "Havacılık Komisyonu", Türk ordusunda havacılığın kuruluş günü olarak kabul edilmektedir. Havacılık Komisyonu başkanlığına Yarbey Süreyya İlmen atanmıştır.



İtalyan Ressam Fausto Zonaro'nun fırçasından Mahmud Şevket Paşa portresi



İlk Türk pilotu Fesa Bey,
Fransa Blériot Havacılık
Okulu'nda eğitimde (1911)



Mehmet Fesa Evrensev

İlk Pilotumuz

İstanbul Gedikpaşa'da 1878'de doğan Mehmet Fesa Bey, ilk ve orta öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 1887'de Galatasaray Lisesine, daha sonra da askerî liseye devam etti. 2 Mart 1897 tarihinde girdiği Harp Okulu'ndan 5 Şubat 1899 yılında, süvari teğmeni olarak mezun oldu.

Genelkurmay Başkanlığının havacılık öğrenimi ve pilotaj eğitimi görecek 2 subayın belirlenerek Avrupa'ya gönderileceği sınava girdi. 29 Haziran 1911 tarihinde yapılan sınavda en yüksek notları alan Süvari Yüzbaşı Fesa Bey ile İstihkâm Teğmeni Yusuf Kenan Bey tayyareci adayı olarak seçildi. Temmuz 1911'de, Fransa'daki Blériot Uçak Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderildi.

Mehmet Fesa Bey o günleri anılarında şöyle anlatır:

“Tayyarecilik olaylarının Avrupa’da gelişmekte olduğunu Harbiye yıllarında biliyorduk ancak ayrıntılarına vakıf değildik. Balonculuk olayları daha çok gündemdeydi. Bu arada, tayinim İškodra Divan-ı Harbi’ne çıktı. Aynı tarihlerde Almanya’da balon eğitimine müracaatlar başladı. Kısa bir müddet sonra balondan vazgeçilerek, daha çok Fransa’daki uçak eğitiminden bahsedilir oldu. Ben ona da müracaat ettim. Tayyarecilik konusunu memleketimize en iyi anlatan kişi Fethi (Okyar) Bey’dir. 1908-1911 yıllarında Paris’te Ataşe Militer olarak bulunduğu yıllarda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’ya yazdığı raporlar sayesinde, bu önemli yeniliğe dikkat çekerek Türk subaylarının da Fransa’ya pilot olarak yetiştirilmek üzere gönderilmelerini sağlamıştır.

Art arda yapılan imtihanlarda başarı gösterdiğim hâlde gerek birinci gerek ise ikinci imtihanın neticeleri bir türlü tebliğ edilmedi. Derken, üçüncü imtihana da girdik ve sayımız her seferinde azalarak devam etti. İlkın 80 kişi iken ikincisine 20 kişi katılmıştık. Son sınavda ise 10 kişiydik.

Sonunda, benimle beraber, Kenan Bey de Fransa’ya pilot eğitimine gitmeye hak kazandı. Kenan Bey’in daha sonraki tarihlerde tayyareciliği bıraktığını ve Çanakkale Muharebesi’nde şehit olduğunu öğrendim. Kenan Bey ile birlikte takriben 25 lira maaş, 50 lira yolluk ve elbise parası ile Paris’in yolunu tuttuk.

1911 yılının Temmuz ayı başlarında önce, gemi ile İstanbul’dan Köstence’ye vardık. Oradan tren ile Bükreş, Budapeşte ve Viyana üzerinden Zürih’e ve Paris’e ulaştık. Almanya’dan geçerken tren kondüktörünü Alman

subayı zannetmiştim. Lacivert elbisesi, parlak düğmeleri, şapkası ve diğer süsleri ile aklımda yer etti. Seyahat esnasında özellikle Viyana’da çok güzel bir hafta geçirdim çünkü İstanbul’da ataşelik yapan Kurmay Binbaşı Edmon Black ile Viyana’da tesadüfen karşılaştım ve iki gün kалаığımız bu şehirde 1 hafta kalmamız gerekti. Beni evine davet

etti. Gündüz gezide, gece ise gece kulüplerinde geçti günlerim. Otelde kalan arkadaşlarımla sıkıştırmamı ile ancak 1 hafta sonunda elinden kurtulabildim. Paris’teki günlerin hikâyesi ise daha uzun...”



Fesa Bey Fransa’da (1912)

Mehmet Fesa ve Yusuf Kenan Beyler, Uluslararası Havacılık Federasyonu’nun kurallarına göre yapılan 8 aylık temel eğitimi tamamladıktan sonra 21 Şubat 1912’de yurda dönerler. Fesa Bey, Fransa Havacılık Kulübü’nün 780, Yusuf Kenan Bey ise 797 numaralı brövelerini alırlar. Fesa Bey’e Türk ordusunun bir numaralı brövesi verildi ve 26 Nisan 1912’de ilk uçuşunu, Deperdussin tayyaresiyle Yeşilköy semalarında gerçekleştirdi.

Yüzbaşı Fesa Bey, Balkan Savaşı başlarında, Batı Cephesi müfreze komutanı olarak Çatalca, Edirne ve Trakya’nın çeşitli bölgelerinde görevlerde bulundu.

Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey ile beraber Çorlu üzerinde yaptıkları keşif uçuşları ile ordunun Çatalca Muharebesi’ni kazanmasında büyük pay sahibi oldular. Trakya ve Edirne’nin alınması sonrasında ilk kol uçuşu, 14 Kasım 1913’de Mehmet Fesa Bey liderliğinde Fethi ve Fazıl Beyler tarafından İstanbul Yeşilköy ile Edirne arasında gerçekleştirildi.

Mehmet Fesa Bey, Birinci Dünya Savaşı başladıktan hemen sonra, Kafkas Cephesi’ne atandı. Göreve katılmak üzere bindiği gemi, bombardımandan dönmekte olan Rus filolarınca Karadeniz’de batırıldı. Rusların sağ olarak ele geçirdikleri kişiler arasında bulunan Fesa Bey’de esir alınarak Sibiry’a götürüldü. Sibiry’a’daki esir kampının ağır şartlarına karşın kendisi ve orada bulunan esirler için de hayatta kalmanın ve hayatı kolaylaştırmamın yollarını araştırmaya başlayan Fesa Bey, kampa gönderilen yar-

dım malzemelerinin sarıldığı, Amerikan bezi denen torbalardan, elbise sıkıntısı çeken insanlara, gömlek ve pantolon gibi giysiler dikmeyi öğreterek soğuğa karşı korumalarını sağladı. 5 yıl 8 ay Sibiry’a’da esir kalan Fesa Bey, 1917 yılında başlayan Sovyet Devrimi’ndeki halk hareketinin yarattığı kargaşadan yararlanarak, kamptan kaçtı. Çoğu zaman yük trenlerinin altında ayakları ve kolları ile demirlere tutunarak, zaman zaman da dilenerek, ağır ve mücadele dolu bir yolculuğun sonunda Moskova’ya ulaştı.

Kızıl Meydan’da dilencilik yaparken tesadüf eseri askerî heyetimizi gören Fesa Bey, bu karşılaşmayı şöyle anlatır:

“Gözlerime inanamadım, hayal görüyorum sandım. Kıyafetleri Türk’tü. Başlarında kalpakları vardı. Kendimi çimdikledim. Canımın yanmasından hayal görmediğimi anladım. Onlara koştum. Paşanın atının üzengisini tutarak konuşmaya başladım. Ancak askerler bana engel olmaya çalıştılar fakat Heyet Başkanı Halil Paşa, Türk olduğumu ve ismimi duyunca kendimi tanıtmaya fırsatı doğdu. Paşa, ‘Böyle bir şey olamaz, biz sizin öldüğünüzü sanıyorduk’ diye şaşıracak kadar derin bir üzüntüyle başımdan geçenleri dinledi ve ‘Bu çocuğu götürün, saçını sakalını kesin, banyo yapsın. Temiz bir elbise giydirin ve karnını doyurun. Yarın da bana getirin’ talimatını verdi. Ben böylece üç hafta boyunca Moskova’da bu heyete sekreterlik yaptım. O esnada, ülkemize gönderilecek emanetler söz konusu oldu. Ben de paşanın karşısına çıkarak,

Kırım'a kadar gidebilirsem, bir taka ile Karadeniz kıyılarına çıkabileceğimi belirttim. Bana güvenin, ben kendime güveniyorum, çünkü ben yelkenciyim dedim. Sonunda ikna oldular ve kurye olarak verilen emanetlerle birlikte Kırım'dan çok küçük bir takaya binerek, tek başıma azgın Karadeniz'i kuzeyden güneye geçip, Trabzon sahillerine ulaşmayı başardım."

14 Haziran 1920'de Trabzon'a gelen Fesa Bey, Kurtuluş Savaşı'nda yüzbaşı ve binbaşı rütbesiyle Batı Cephesi'nde görev yaptı. Gümüş İlyakat, Mecidiye, Hicaz ve İstiklal madalyaları sahibi olan Mehmet Fesa Bey, 1923 yılında tayyare alma komisyonunda yer alarak Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'de bulundu ve 1925 yılında binbaşı rütbesinde iken sağlık sorunları nedeniyle 47 yaşında emekliye ayrıldı.

Fesa Bey, 1925-1933 yılları arasında, Hava Müsteşarlığı'nda çalıştı ve aynı zamanda, Türk Hava Yolları'nın kuruluşunda, oldukça etkin roller üstlendi. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulur kurulmaz da ilk genel müdür olarak atandı.



Fesa Bey REP tayyaresiyle Yeşilköy'de, 08 Ağustos 1912

Mehmet Fesa Evrensev, esaret yıllarında yaşadığı kötü koşullar nedeniyle baş gösteren sağlık sorunlarıyla uğraştığı sıralarda bile dünyadaki havacılık faaliyetlerini yakından takip ederek çalışmalarına ömrünün sonuna kadar devam etti.

1942-1950 yılları arasında Türk Hava Kurumu'nda, o tarihlerde çalışan Polonyalı mühendis ve Rusya'dan kaçan Türk asıllı teknisyenlerle, kurumu ziyaret eden yabancı heyetlere, tercümanlık yaptı ve Türk Hava Kurumu için pek çok dilde, ülkeler arası önemli yazışmalar gerçekleştirdi.

1943 yılında sağlığı iyice bozularak Heybeli Sanatoriyumu'nda akciğer tüberkülozu teşhisiyle 3 ay yatan Fesa Evrensev'in, tedavisine daha sonra askerî hastanede devam edildi. 15 Eylül 1947 tarihinde zayıflık, çabuk yorulma, halsizlik, öksürük gibi şikâyetlerle hava değişimine gönderilen Fesa Bey, yaş haddinden kurumdan ayrıldı.

Havacılığımızın ilk yıldızı olan Mehmet Fesa Evrensev, Türk Hava Kurumu'ndan ayrıldıktan 4 yıl sonra 9 Nisan 1951 tarihinde hayatını kaybeder.



Fesa Bey REP tayyaresiyle Yeşilköy'de



Mehmet Fesa Bey

Uçuş Eğitimi İçin Avrupa'ya Subay Gönderilmesi İlk Pilotlarımız



Yusuf Kenan Bey

Pilotaj eğitimi için Avrupa'ya öğrenci gönderilmesi için çalışmaya Şubat 1911 tarihinde başlanır. 29 Haziran'da yapılan sınavda başarı gösteren Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) ve Teğmen Yusuf Kenan'ın Fransa'daki Blériot Okulu'nda pilotaj öğrenimi görmelerine karar verilir. Temmuz başlarında Paris civarında Étampes'te bulunan Blériot Okulu'na gönderilen iki pilot adayı eğitimlerini tamamlayarak 21 Şubat 1912'de yurda dönerler.

Fesa Bey, Fransa'nın 780 numaralı brövesini Türk Ordusunun ise 1 numaralı brövesini taşıyarak ilk Türk pilotu unvanını alacaktır. Yusuf Kenan Bey ise 797 numaralı brövenin sahibi olmuştur.

İki subayımızın uçuş öğrenimlerini tamamlamasından daha önce Fransa'dan sipariş edilen Deperdussin tipi 2 uçak 12 Mart 1912 tarihinde İstanbul'a getirilir. Uçaklardan biri 70 beygirlik Gnome motorlu, 2 kişilik askeri uçak, diğeri ise 35 beygirlik Anzani motorlu, tek kişilik okul uçağıdır.

Uçak alımı ve pilot yetiştirme girişimleri bununla sınırlı kalmayacaktır. Paris'te bulunan R.E.P. uçak fabrikasından iki uçak alımı ile pilot adayı sekiz subayın öğrenim görmek üzere Paris'e gönderilmeleri karara bağlanmıştır. 15 Nisan'da Paris yakınındaki Bucq'da öğrenimlerine başlayan pilot adayları şunlardır: İstihkâm Kolağası Cemal, Piyade Yüzbaşı Refik, Piyade Yüzbaşı Fevzi, Topçu Üsteğmen Nuri, İstihkâm Üsteğmen Salim (Batur), Topçu Yüzbaşı Salim (İlkuçan), Topçu Üsteğmen Mitat (Tuncel), Süvari Üsteğmen Mehmet Şükrü Bey.

Okulda büyük bir başarı gösteren Yüzbaşı Refik ve Üsteğmen Nuri Beyler 26 Haziran 1912'de diploma alarak yurda dönerler. Öğrenimlerini değişik zamanlarda tamamlayan diğer pilotlarımızın dönüşü ise ağustos, eylül ve ekim aylarında gerçekleşir.

Üçüncü subay kafilesi ise temmuz ayı sonlarında İngilte-



Salim Bey (Batur)

re'deki Bristol fabrikası uçuş okuluna gönderilir. Kafilde bulunan pilot adayları Mehmet Ali (Kurçer), Saffet, Abdullah, Fazıl, Sabri Beylerdir. İki çarkçı deniz subayı Fethi ve Teğmen Aziz Bey ise makinist yetiştirilmek üzere seçilmiştir. Pilotluğa çok hevesli ve kabiliyetli olan Fethi Bey de sonradan pilotluk öğrenimine geçecektir.

Ancak Balkan Savaşları'nın başlaması üzerine brövelerini alamadan İngiltere'den geri çağırılan pilotlarımız çalışmalarına Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde devam edeceklerdir. Savaşın başlarında Ayastefanos'ta tayyare mektebi olarak faaliyet gösterilen yerde, sadece iki hangar ve 4 eğitim uçağı bulunmaktadır.



Salim İlkuçan

Balkan Savaşının başladığı Ekim ayında Yeşilköy hem tayyare mektebi hem de havacılık merkezi durumunu alır.

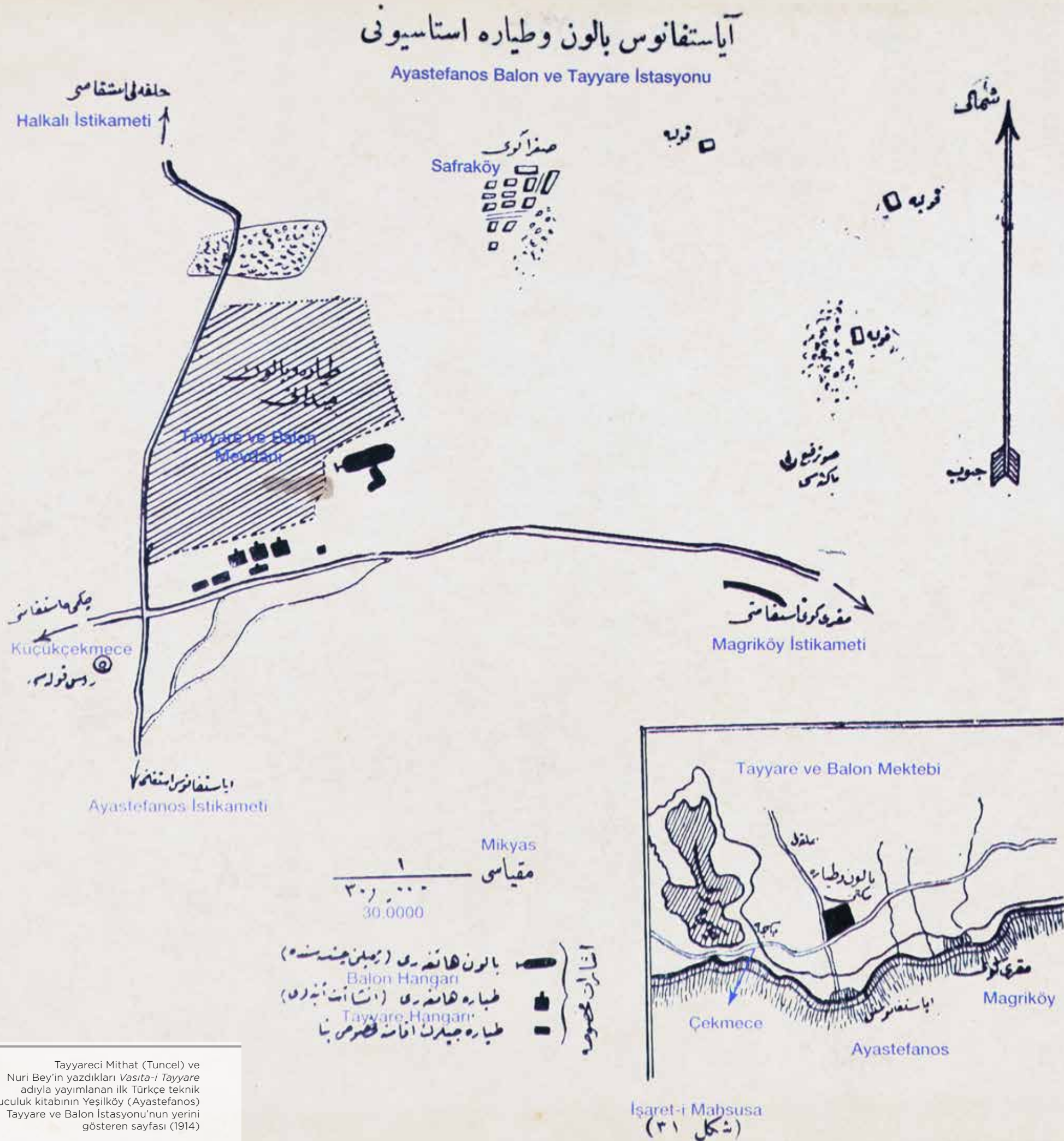
Balkan Savaşları'na Türk askeri havacılığı henüz kuruluş aşamasında ve çok hazırlıksız bir şekilde girmiştir. Eldeki uçak-



Bristol uçak okuluna giden Türk havacılar İngiliz havacılarla. Orta sırada, soldan altıncı Mehmet Ali Bey, yedinci Fazıl Bey, sağ arkasında Aziz Bey, sol arkasında Fethi Bey, uçak üzerinde oturan şapkasız Saffet Bey (1912)

ları uzun mesafelere uçuramayacak kadar deneyimsiz pilotlar ve bröve alamadan, acele ile İngiltere'den getirtilmiş öğrenci-pilotlarla harekâta katılmak zorunda kalmıştır. Bu savaşta yapılan keşif uçuşları ile pilotlarımızın deneyimleri ve özgüvenleri artmıştır.

Ağustos 1913'te sona eren Balkan Savaşları'nda 8 uçağımız tahrip ve kırım sonucu kaybedilmiş, ancak uçakların hiçbirisi düşman tarafından düşürülemedi. Havacı kaybımız olmamasına karşın sadece bir pilotumuz esir düşmüştür.



Yeşilköy Hava Meydanı Hangarları, İstanbul

Yeşilköy Tayyare Mektebi

Yarbay Süreyya (İlmen) Bey başkanlığındaki Tayyare Komisyonu İstanbul'da bir tayyare mektebi ve buna bağlı bir merkezin kurulması için ön çalışmalara başlamıştı. Harbiye Nazırı Mahmut şevket Paşa tarafından Bakanlar kuruluna Tayyare mektebinin kurulmasına ilişkin esasların yer aldığı yasa tasarısının sunulmasıyla da daha net adımlar atılır.

Avrupa'da çeşitli tayyare fabrikalarıyla görüşmeler yapılır ve bu görüşmeler sonunda Fransız REP (Robert Esnault-Pelterie) Tayyare Fabrikası'yla sözleşme imzalanır. Tayyare Komisyonun REP Fabrikasıyla imzalamış olduğu sözleşmeye göre, tayyare mektebinin ihtiyaçları olarak on tayyareci, on beş de tayyare makinistini ücretsiz olarak yetiştirmeyi ve İstanbul'a bir havacı mühendis göndererek mektebi üç ay içerisinde kurmayı, ayrıca mektebin kısa sürede Türk subayları eliyle tam olarak idare edilebilecek düzeye getirilmesini yüklenir. Şimdi artık sıra mektebin ve hava meydanının kurulacağı yerin belirlenmesi çalışmalarına gelmiştir.

Mahmut Şevket Paşa, hava meydanının Anadolu yakasında inşa edilmesini istemektedir fakat uygun bir yer bulunamadığından arayış Avrupa yakasına yöneltilir. Komisyon, REP Fabrikası müdürü Mösyö Simone ile birlikte yapılan aramalar sonucunda en uygun yer olarak bugünkü Florya'nın gerisinde Şenlikköy'ün yerinde bulunan Kalitarya köyü ile Ayama-ma çiftliği arasında kalan arazi belirlenir.

Yeşilköy'ün birkaç kilometre kuzeyinde yer alan Safraköy, herhangi bir engebese bulunmayan, yaklaşık 4-5 dönüm düz bir alana sahip olduğundan en uygun yer olarak düşünülmüştür. Ayastefanos'ta (Yeşilköy) nisan başlarında tayyare mektebinin ve iki hangarın inşasına başlanmıştır. İnşaat devam ederken Fransa'dan ilk satın alınan iki kişilik Deperdussin tayyaresi ile bir kişilik mektep tayyaresi 12 Mart 1912 tarihinde İstanbul'a sandıklar içerisinde getirilerek Hasköy'deki Piri Paşa ambarlarına konur. 20 Nisan 1912 tarihinde Fesa ve Yusuf Kenan Beylere sandıklar içinde teslim edilen uçaklar Ayastefanos'a taşınır. Montajı yapılan

Tayyareci Mithat (Tuncel) ve Nuri Bey'in yazdıkları *Vasita-i Tayyare* adıyla yayımlanan ilk Türkçe teknik uçuculuk kitabının Yeşilköy (Ayastefanos) Tayyare ve Balon İstasyonu'nun yerini gösteren sayfası (1914)



Yeşilköy Tayyare Karargâhı'nda ilk Osmanlı uçağını ziyaret, 26 Nisan 1912. Sağdan sola: Ahmet Zeki Bey, M. Gardiya, Pertev Bey, Gordon Bell, Süreyya Bey, M. Poffa, Binbaşı Refik Bey, Fesa Bey, Binbaşı Mehmed Ali Bey, Yusuf Kenan Bey, Ali Hıfzı Bey, Telgrafçı Abdullah Efendi.

uçaklardan iki kişilik Deperdussin uçağına “Osmanlı”, diğer uçağa da “Ordu” adı verilir.

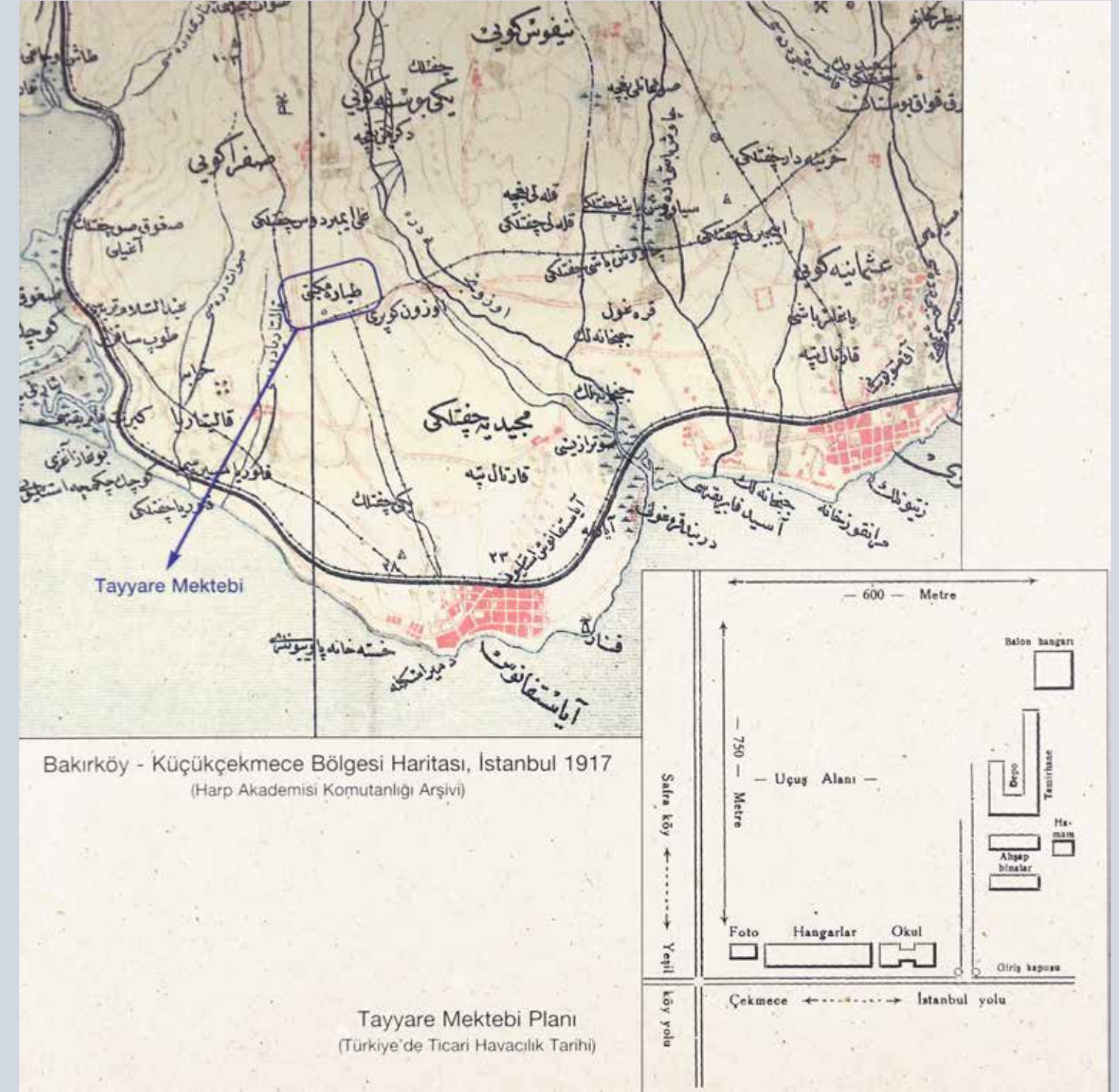
R.E.P. uçağı da Paris'ten yola çıkarak 19 Nisan 1912 günü İngiliz pilot Gordon Bell tarafından İstanbul'a getirilir. Uçağın montajından sonra, 26 Nisan 1912 günü deneme uçuşu gerçekleştirilir. Bu uçuş sonrasında, Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, Ayastefanos'a gelerek inşaatı devam eden hangarları inceler. O sırada hangarların önünde 2 Deperdussin ve 1 R.E.P. uçağı bulunmaktadır. Mahmud Şevket Paşa'nın Ayastefanos'ta bulunduğu sırada R.E.P. uçağı ile Gordon Bell, tek kişilik Deperdussin ile Fesa Bey deneme uçuşları gerçekleştirir. 26 Nisan 1912, Türk uçak ve pilotlarının gökyüzüyle tanıştığı gün olarak tarihe geçecektir.

Mahmut Şevket Paşa tayyarecilik ve balonculuk konusunda olayın yerinde incelenmesi, en yararlı ve kullanışlı sistemlere sahip olunması için inceleme ve tedarik gezi-

si düzenlenmesi gerektiğini düşünerek, Yarbay Süreyya Bey ile İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali Bey'i görevlendirir.

Heyet Almanya, İngiltere ve Fransa da yaptığı inceleme gezisini Temmuz 1912 tarihinde tamamlayarak Yeşilköy Tayyare Mektebinin alt yapısını büyük ölçüde tamamlar. Okula üç tayyare, okul araç gereçleri, meteoroloji aletleri ve motorlu tayyareler tedarik edilir. Ağustos ayı içerisinde Yeşilköy Hava Meydanı'nda, inşaatı bitirilmiş olan iki uçak hangarı ile birkaç çadır-dan ibaret idari ve onarım kısmı ile ikişer adet Deperdussin, REP, Harlan ve Bristol uçakları bulunmaktaydı.

Tayyare Mektebi'nin açılması, Türk askeri havacılığının gelişmesinde ve güçlenmesinde en önemli aşamalardan birisidir. Bundan sonra Türk Ordusu'nda havacılık çalışmaları hızlanır personel sayısı çoğalır ve kısa zaman içerisinde birliklerde havacı bölükleri kurulmaya, böylece de havacılar aktif kıta görevi yapmaya başlarlar.



Tayyare Mektebi Planı, Bakırköy ve Küçükçekmece Bölgesi Haritası, İstanbul 1917. İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi



Türk semalarında Türk uçaklarıyla ilk uçuş sonrası
Fesa Bey (solda) ve Yusuf Kenan Bey (sağda), 26 Nisan 1912



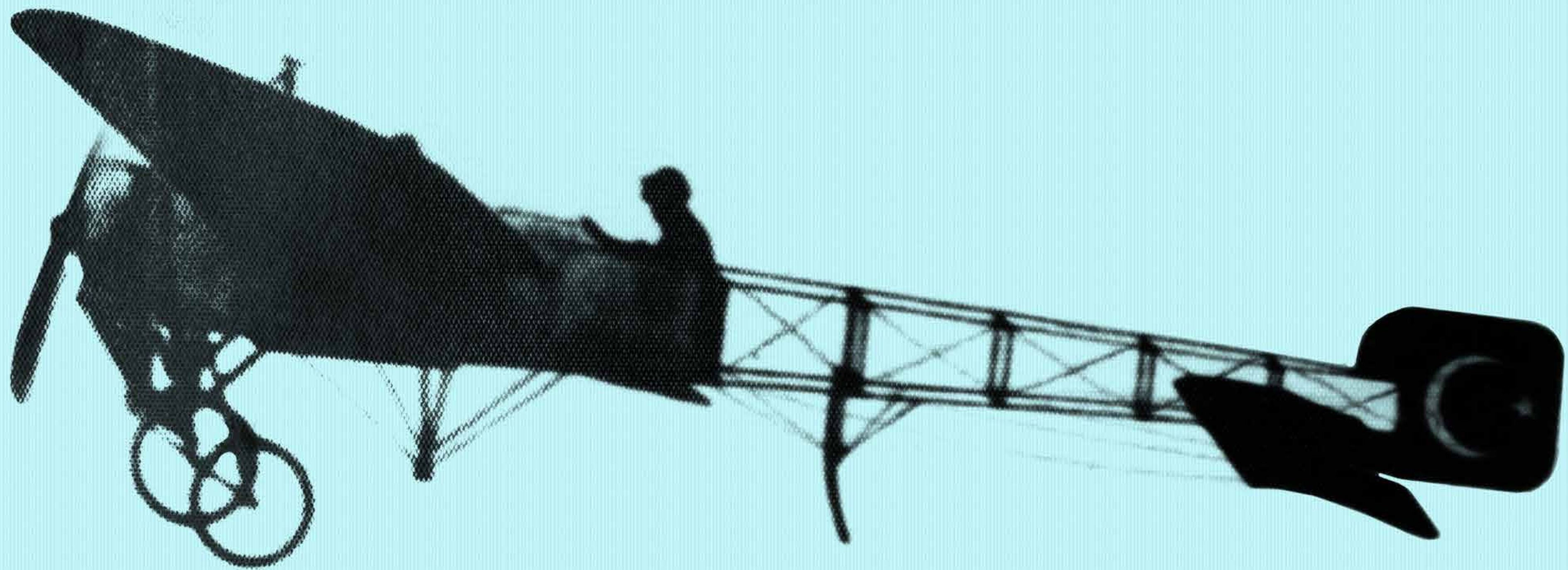
Yeşilköy Makinist Mektebi

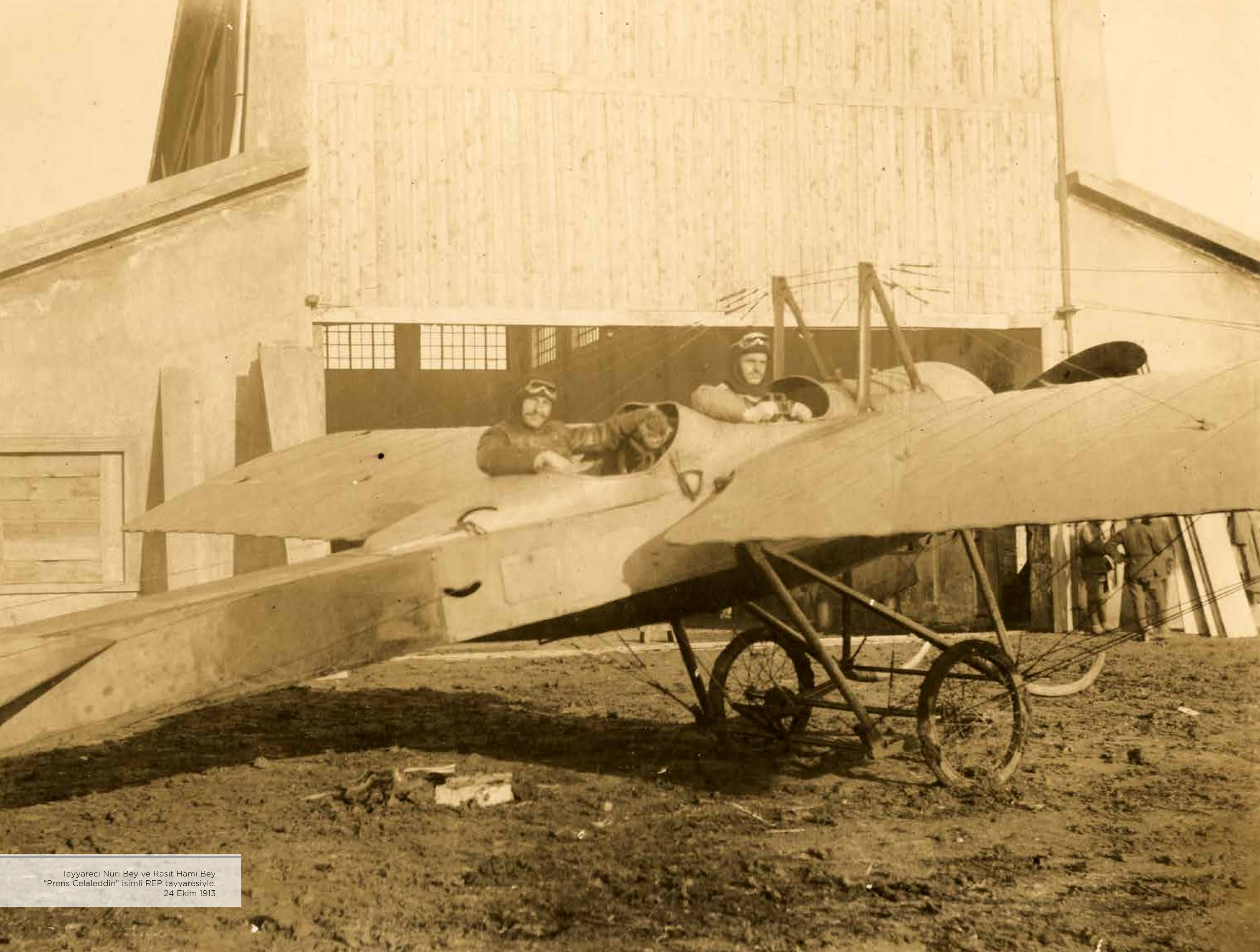


Yeşilköy Makinist Mektebi



Yeşilköy Makinist Mektebi





Tayyareci Nuri Bey ve Rasit Hami Bey
"Prens Celaledin" isimli REP tayyaresiyle.
24 Ekim 1913

Kanatlarımdaki Cesaret

İlk Uzun Mesafe Uçuşu

Balkan Savaşları sonrası Trakya'da bulunan havacılarımızın uçuş deneyimleri artmış ve kendilerine güvenleri yerindedir. Bu sıralarda, Fransız havacıları Türkiye üzerinden Kahire uçuşu gerçekleştirmek üzereydiler ve havacılardan birinin İstanbul'a gelmesi bekleniyordu. Genelkurmay Başkanlığı, yapılacak karşılama töreninde bulunmak üzere, Edirne Uçak Müfrezesi Komutanı Üsteğmen Nuri Bey ile Kırklareli uçak müfrezesi komutanı Yüzbaşı Salim Bey'i İstanbul'a çağırmıştır.



Nuri Bey dönemin pilot giysisi ile.
Sol kolundaki saat, göğsündeki pusuladır

Tayyareci Nuri Bey ve rasıdı Teğmen Hami Bey “Prens Celalettin” adlı uçakla 24 Ekim 1913 tarihinde Edirne’den havalanırlar. Babaeski-Çorlu-Çatalca rotasını takip ederek Ayastefanos’a inmeleri Tayyareci Nuri Bey’in hesaplamasına göre 2 buçuk saat sürecektir. O zamanki Deperdussin uçaklarında pusula, altimetre, hız göstergesi ve motor devir saati yoktu. Uçuşlar görerek yapılıyor, rasıt haritaya bakmak suretiyle geçtiği yerleri tanıtan işaretleri buluyor ve pilota yol gösteriyordu. Uçak bir süre uçuştan sonra kalın bir sis içerisine girer ve rasıdın harita üzerinden yolu izleme şansı kalmaz. Sisten çıkabilmek için 800 metreye yükselirler. Çorlu üzerindeyken sis daha da yoğunlaşır ve bu sırada motorun bir pistonu da arızalanır. Sisi yenebilmek için iyice alçalmak zorunda kalırlar. Sonunda 3 saat 5 dakikalık bir uçuşun ardından tayyare meydanına inmeyi başarırlar.

Tayyareci Nuri Bey ve Hami Bey’in dar imkânlarla ve şartları zorlayarak gerçekleştirdiği 240 kilometrelik bu uçuş ilk uzun mesafeli uçuşumuz olarak tarihe geçecektir.

Yüzbaşı Mehmet Salim (İlkuçan) ve rasıdı Kurmay Yüzbaşı Kemal Beyler, Kırklareli’den İstanbul’a gelmek üzere “Tarık Bin Ziyad” adlı uçakla havalanırlar. Hava kapalı ve sislidir. Görüş mesafesinin kısıtlı olmasından ve pusuladaki 15 derecelik sapmadan dolayı farkında olmadan Mar-

Marmara’yı Geçiş

mara Denizi’ni aşarak Manyas’a inerler. Ertesi gün Bandırma’ya inip ikmal yaptıktan sonra, bu defa bilerek Marmara Denizi’ni aşıp, Ayastefanos’a inerler. 29-30 Ekim 1913 tarihinde gerçekleştirilen bu uçuş ile 185 kilometrelik bir mesafe aşılmış ve ilk defa bir deniz geçişi yapılmıştır.



Marmara Denizi’ni aşan Kemal ve Salim Beyler

Yeşilköy hava okulunda uçuş eğitimlerine devam eden Tayyareci Mehmet Ali (Kurçer) Bey, okul komutanına ve öğretmeni Fesa Bey'e haber vermeden, Nafia adlı REP eğitim tayyaresiyle bir saatlik uçuş sonrasında Bursa'ya ulaşmıştır. 11 Ocak 1914 tarihinde Bursalılar gökyüzünde ilk defa bir tayyare görürler. Bir kuş gibi süzülen tayyare Atıcılar'a indiğinde halk büyük bir merakla oraya koşar. Yağmurlu havaya rağmen tayyarenin etrafını sarak meraklı gözlerle incelerler. Tayyare daha sonra Belediye binası önüne getirilerek sergilenecektir. Şimdiki Tayyare Kültür Merkezi binasının batısındaki alanda tayyarenin üzerine çıkan tayyareci Mehmet Ali Bey, Bursalıların gösterdiği ilgiden duyduğu gururla poz verecektir.

İstanbul-Bursa Uçuşu

ise yaptığı izinsiz uçuş sonucu üç gün hapis cezasına çarptırılır.

Dönemin basınında da yer bulan bu olayı *Şehbal Mecmuası* iki adet fotoğrafla birlikte "Bursa'da Tayyareciliğe Gösterilen Alaka" başlığıyla şöyle verecektir:



Mehmet Ali Kurçer, 11 Ocak 1914'te REP tayyaresiyle indiği Bursa Atıcılar'da

"Ahiren Bursa semaları bir tayyarenin tıkırtılı tayeranlarına zemin ve şahit olmuştur. Tayyareci Mehmed Ali Bey'in idare ettiği tayyareyi yukarıdaki resimde Atıcılar Meydanı'nda manevra icra ederken görüyoruz. Bursa'daki muhabirimiz halkın bu vasıta-i nakliyyeye ne kadar alaka gösterdiklerini müsbet bir diğer resmi de göndermiştir

ki onu da şuraya derc ediyoruz. Bir vakitler dedelerimizin uzaklara fırlatmaya muvaffak oldukları gürzleri, şesperleri şimdi yerinden bile kımıldatamayacak kadar inhitata uğrayışımızdan sonra idman ve harekete ihtiyacımız o kadar kat'i ve inhimakimiz o kadar meşrudur ki bunu futbol şeklinde olsun, tayyarecilik şeklinde olsun, daima şayan-ı sena buluruz."

Bursalıların yoğun ilgisiyle karşılaşan Mehmet Ali Bey, yaklaşık bir hafta Bursa'da kalır ve Bursalılara hava gösterileri yapar. Mehmet Ali Bey bir haftalık Bursa seyahatinden sonra İstanbul'a döndüğünde



Mehmet Ali Bey (Kurçer), Bursa Tarihi Belediye Binası önünde sergilenen REP tayyaresinin üzerinde. 11 Ocak 1914 (Ahmet Ağaoğlu Arşivi)



Belkis Şevket Hanım ve Fethi Bey
uçuş öncesinde.

Göklerde Uçan İlk Türk Kadını Belkis Şevket Hanım

Havacılığın ülke gündeminde olduğu bu günlerde Müdafaa-i Hukuk-u Nisvan Cemiyeti (Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti) kadınların da tayyarecilikle ilgilenmelerini tartışmaya açmıştır. Bu tartışmalar sırasında cemiyet üyelerinden Belkis Şevket Hanım tayyareye binmeye talip olduğunu açıklar. İngilizce bilen, okullarda çocuk eğitimi ve müzik dersleri veren Belkis Şevket Hanım aynı zamanda cemiyetin yayın organı olan Kadınlar Dünyası adlı derginin de yazarları arasındadır.

Belkis Şevket Hanım'ın uçuş isteği yetkililer tarafından olumlu karşılanmış ve havanın müsait olduğu takdirde 30 Kasım 1913 tarihinde (Pazar) uçuşuna izin verilmiştir. Fakat hava muhalefeti sebebiyle uçuş 1 Aralık 1913 tarihinde gerçekleşecektir.

Müdafaa-ı Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti merkezi olan Kadınlar Dünyası gazetesinde toplanan cemiyet üyeleri ve Belkis Şevket Hanım, hazırlanan otomobillerle Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne gelirler.

İstanbul semalarında uçarak, kadınların cesaret ve soğukkanlılığını göstermeyi arzulayan Belkis Şevket Hanım, aynı zamanda İstanbul üzerinde uçarken aşağıya, orduya yeni uçak alınması kampanyasını destekleyen propaganda kartları atacaktır. Bu kartların üzerinde şu ifadeler yer alır:

“Osmanlı Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti azasından ve *Kadınlar Dünyası* muhabirlerinden Belkis Şevket Osmanlı ve İslam kadınlığı namına havada tayerân ederken: Kadınlar Dünyası ismiyle muhterem ordumuza bir tayyare ihdasını bila tefrik-i cins ve mezhep Osmanlı kadınlığından bekler.”

Belkis Şevket Hanım'ı ordunun deneyimli

tayyarecilerinden Fethi Bey uçuracaktır. Osmanlı adlı Deperdussin tipi uçakla Fethi Bey ve Belkis Şevket Hanım Beyoğlu, Pangaltı, Hürriyet-i Ebediyye Tepe-

si, Boğaziçi ve Üsküdar üzerinden belli irtifada 15 dakikalık bir gezinti yapıp, Ayastefanos'a geri dönmüşlerdir. Göklerde uçan ilk Türk kadını unvanı alan

Belkis Şevket Hanım uçuşunu Kadınlar Dünyası gazetesinde şöyle anlatacaktır:

“Uçuş esnasında şiddetle çarpan rüzgâr-dan sakınmak için pilot beylere mahsus yeni bir tayyareci muşambasını ve başıma da büyük bir başlık giydim; gözlerimi korumak için de gözlük taktım. Beni, bu halimle gören arkadaşlarım gülüyorlardı. Uçuş vakti yaklaştığından erler, tayyarenin etrafında muntazam dizildiler. Bir kumanda ile tayyarenin her iki tarafından posta teşkil ettiler. Gayur (becerikli) ve cesur Fethi Bey ar-

kadaşımız, atlayarak yerine geçti. Tayyare yerden yüksekçe olduğundan ben de bir iskemle ile pervanenin arkasında rasit subaylarına mahsus örme ağaçlı ufak



13 Aralık 1913, Sayı 20, *Kadınlar Dünyası*

bir iskemleye ayaklarımı ileri doğru uzatarak ve içi kart dolu sepeti alarak oturdum. Tayyarenin hareketi için bir erimiz pervaneyi eliyle ve Fethi Bey kumandası ile çeviriyordu. Makinenin vazifesini hakkıyla yapacağına ait malûmatı veren Fethi Bey, oturduğum yerin arkasında ve benden yüksekçe olan yerinde, yanında ve önünde bulunan dereceli aletlere bakıyor ve elinde, otomobillerde olduğu gibi daire şeklindeki kumanda aletini tutuyordu. Bir anda şiddetli gürültülerle pervane müthiş bir şekilde dönme-ye başladı. Alet sabırsızlandı, olduğu yerden fırlamak istiyor, fakat askerler tarafından tutuluyordu.

Nihayet, gayur Fethi pilot beyin kumandasıyla bıraktılar ve biz otomobil gibi yirmi otuz metre kadar yerde bir

müddet gittikten sonra alkışlar arasında yavaş yavaş yükselmeye başladık. Gittikçe yükseliyor ve Makriköy istikametini takip ediyorduk. Buradan geri dönerek okula ve oradan da İstanbul cihetine doğru uçuyor uçuyorduk. Uçuş hızımız her dakika artıyordu. Yeşil tarlalar, ufak köyler, derecikler. Hakikaten güzel manzaralar.

İstanbul'umuzun üzerinden uçarken sepetten kartları aşağıya atıyordum. Harbiye nezaretini, yangın kulesini, daha bazı büyük binalarımızı gördükçe gülüyordum. Minareler, şamdanlar içindeki mumlar gibi görünüyör; binalar fennî çocuk eğlencelerindeki küçük evler gibi göze çarpıyordu. Koyu mavi canfes atlaslar gibi kıvranarak uzanan Boğaziçi ve iki tarafındaki zümrüt gibi Anadolu ve Rumeli kıyıları ve bütün bunların havadan kuşbakışı görünüşü hakikaten çok güzeldi...

O kadar sür'atle uçuyorduk ki, kartları attıkça kolumu tekrar yanıma getirmek için epeyce müşkülât çekiyordum. Bazen benzin, gözlüklerimin üstüne sıçırıyor, etrafımı görmek

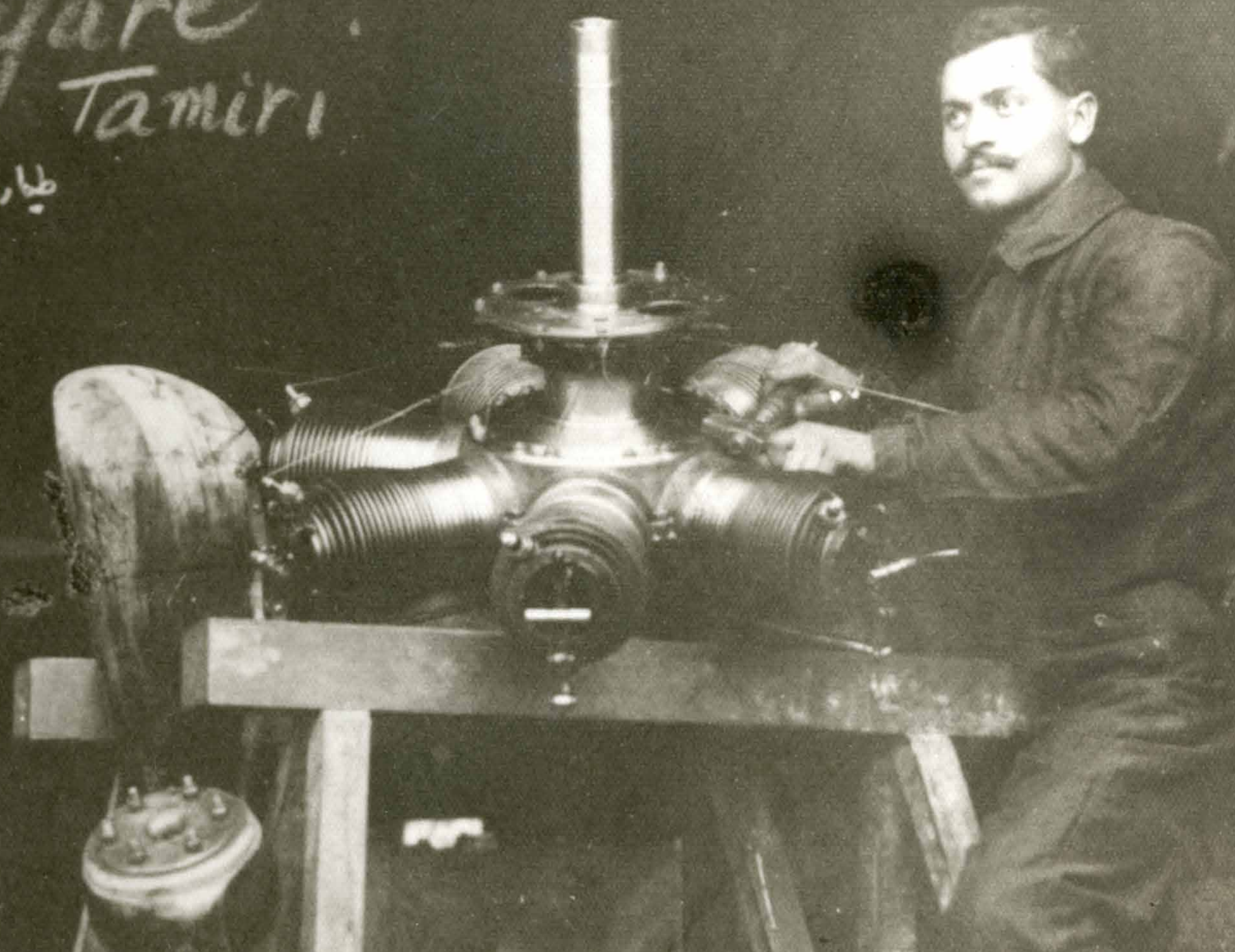


Resimli Kitab, 1913

için tekrar siliyordum. Dört tane yün fanilâ ile üşüyordum. Başım daha çok üşüyordu. İstanbul'dan ayrıldıktan beş on dakika sonra karargâha döndük, yere indiğimiz zaman gönlümde bir mahzunluk vardı. Kalbim, ruhum daha çok gezmek, hatta uzaklara, ötelere gitmek istiyordu. Evet, keşke bu seyahat daha çok devam etseydi.”

Tayyare
Tamiri

طیارہ تعمیر





Kadınlar Dünyası
29 Kasım 1913 Sayı 18



Kadınlar Dünyası
13 Aralık 1913, Sayı 20, Sayfa 3



بلقیس شوکت خانم قیزم از اوچدی

خانم! اسلام‌فرمانی موجودیت ملیسی ، کالات و جارات‌مدنیسی اظهارارندک‌مسور اولماق و تیار وختان اولماق قایلدر . تر قاریشه قان‌ساقاره حال اولان حسانات‌باری . حسانات دایم‌قاری قورمه عریض باشل کورسنت لورق تشوق ایضایی قهر جانیت قیورایلیه ییودی . شیمیز خان اولادلارین و عزمه مسکله‌تشریز ری و یز خانل سلام قاریشیک کورسنگه اولمیس . جارات مدنیسی . جیمی سرور ایله ، انصار ایله الفیلازار و پودو خویلیاره . بنیم افکارلر ایله وفایری خایع ایتمک

کوریلودی . اون و عیلمه‌دوآش . کادونلای سوتش‌مهرین! کام متاسیه خلق مدنی و انسانیستن هررم هاش بر سوت

حالوکه قاریشک هیچ بر شیمیز کوی قانز ایله و ارکاکلر انصار ایتکده اولدقلری . آیم ایضای کل‌سجارت اختیاریدولاره ملت لایق ایله و قانسی و خای‌سیاسی و انصاریسی بایر ایله . بوی و بو سیمپ حقیقی ادرک ایتمکله ، پانه قورسنت‌کوتلی کورسنت‌مککوز . بوگون اوورده‌قاریش ارکاکلر کوی قانوروز . هر قورسنتوروز

حسیف اولسون آیم اولسون ، ارکاکلره انشاک ایلیوروز . ویانترک مسای قورسنت خلق ساینلرینه دخی تال اولیوروز . بوی ز خانل قاریشلی ارکاکلریزک ادرک ایتکده اولدقلری مطولشدن اکلاوروز . حق اطلس‌سوانک رستلری سنی عهده‌م کوروز .



و قاریش ایلیوروز و حسانات ایلیور یز بر شیارلی جوجمیزه . ووز اندلی وحتلی وودمارق‌ودم‌کوتله ترسیج ایلهن یوسامل وارووم . آجیورا چورسین اوتلا انشال ایمن مسکلهک سانی اولدیلای کورسنگه منگرا اولوروز . ایتله یو ییدی .

کله! قهرمان خانل خادیرک و عترم جیور قورسنتک ا استیقام واندق‌قزک بوخته عارون و اوتسند کورسنگری جارات مدنیسه !

بر ایکیسی حسانت اولق اوورده ایلیخ‌تشرک یون عزم‌قاری بوخته‌عترم خانل وده‌ماحق‌قزسوان عیلمه انصاشدن و قزق‌مهر هرورک‌تشرقهرمان بلقیس شوکت خانم‌اندلی قزق‌تشرک‌اندن ایلم‌طهر‌اندن جارات‌مدنیستدن عزم ایستیلر و معلقلری درجه‌سند قسبلات اریورلر ا آتیشلاییش لیکلر ایدوز .

اوتلا مای حلق‌اون‌دخی کل‌ارارایری کوی خانل مدامیه سوتلی نسون جات‌تشرک مرکز کومیس اولان قاریش دنیاسی و اتره خصوصه‌سند ارکان جیمه . قهرمان بلقیس شوکت خانم اندلی قزق‌مهر یز برارلریمه اولدیلای حلقه اولوم‌سیلرله داکا دوللی صاحب اون برده ایلد خایویه متوجیه حرکت ایستیلر .



و قاریش ایلیوروز و حسانات ایلیور یز بر شیارلی جوجمیزه . ووز اندلی وحتلی وودمارق‌ودم‌کوتله ترسیج ایلهن یوسامل وارووم . آجیورا چورسین اوتلا انشال ایمن مسکلهک سانی اولدیلای کورسنگه منگرا اولوروز . ایتله یو ییدی .

کله! قهرمان خانل خادیرک و عترم جیور قورسنتک ا استیقام واندق‌قزک بوخته عارون و اوتسند کورسنگری جارات مدنیسه !

بر ایکیسی حسانت اولق اوورده ایلیخ‌تشرک یون عزم‌قاری بوخته‌عترم خانل وده‌ماحق‌قزسوان عیلمه انصاشدن و قزق‌مهر هرورک‌تشرقهرمان بلقیس شوکت خانم‌اندلی قزق‌تشرک‌اندن ایلم‌طهر‌اندن جارات‌مدنیستدن عزم ایستیلر و معلقلری درجه‌سند قسبلات اریورلر ا آتیشلاییش لیکلر ایدوز .

و قاریش ایلیوروز و حسانات ایلیور یز بر شیارلی جوجمیزه . ووز اندلی وحتلی وودمارق‌ودم‌کوتله ترسیج ایلهن یوسامل وارووم . آجیورا چورسین اوتلا انشال ایمن مسکلهک سانی اولدیلای کورسنگه منگرا اولوروز . ایتله یو ییدی .

کله! قهرمان خانل خادیرک و عترم جیور قورسنتک ا استیقام واندق‌قزک بوخته عارون و اوتسند کورسنگری جارات مدنیسه !

بر ایکیسی حسانت اولق اوورده ایلیخ‌تشرک یون عزم‌قاری بوخته‌عترم خانل وده‌ماحق‌قزسوان عیلمه انصاشدن و قزق‌مهر هرورک‌تشرقهرمان بلقیس شوکت خانم‌اندلی قزق‌تشرک‌اندن ایلم‌طهر‌اندن جارات‌مدنیستدن عزم ایستیلر و معلقلری درجه‌سند قسبلات اریورلر ا آتیشلاییش لیکلر ایدوز .



و قاریش ایلیوروز و حسانات ایلیور یز بر شیارلی جوجمیزه . ووز اندلی وحتلی وودمارق‌ودم‌کوتله ترسیج ایلهن یوسامل وارووم . آجیورا چورسین اوتلا انشال ایمن مسکلهک سانی اولدیلای کورسنگه منگرا اولوروز . ایتله یو ییدی .

کله! قهرمان خانل خادیرک و عترم جیور قورسنتک ا استیقام واندق‌قزک بوخته عارون و اوتسند کورسنگری جارات مدنیسه !

بر ایکیسی حسانت اولق اوورده ایلیخ‌تشرک یون عزم‌قاری بوخته‌عترم خانل وده‌ماحق‌قزسوان عیلمه انصاشدن و قزق‌مهر هرورک‌تشرقهرمان بلقیس شوکت خانم‌اندلی قزق‌تشرک‌اندن ایلم‌طهر‌اندن جارات‌مدنیستدن عزم ایستیلر و معلقلری درجه‌سند قسبلات اریورلر ا آتیشلاییش لیکلر ایدوز .



بلقیس شوکت خانم افندی طیاره اوزرنده ایراد نطق ایدرکن



Kıtalararası uçuş öncesi tayyarecilerimiz.
Soldan: Sadık Bey, İsmail Hakkı Bey,
Fethi Bey, Nuri Bey
(8 Şubat 1914)



İstanbul-Kahire Kıtalararası Uçuşu ve İlk Hava Postası

Trablusgarp ve Balkan Savaşları sonrasında topraklarının ve nüfusunun önemli bir kısmını kaybetmişti. Kayıpların halk üzerindeki olumsuz etkisini gidermek ve Türk havacılığının gücünü dünyaya göstermek amacıyla 1914 yılı başlarında İstanbul'dan Kahire'ye kadar sürecek uzun mesafeli bir uçuş planlanır. Projenin mimarı Harbiye Nazırı Enver Paşa'dır.

Uçuş için halkın bağışları ile alınan Muavenet-i Milliye isimli Bleriot tipi uçakla Tayyareci Fethi Bey ve Rasit Sadık Bey, Prens Celaleddin isimli Deperdussin tipi uçakla Tayyareci Nuri Bey ve Rasit İsmail Hakkı Bey'in uçması planlanır. Toplam mesafe 2.515 kilometredir.



8 Şubat 1914'te Ayastefanos'ta (Yeşilköy) yapılan törenle İstanbul-Kahire uçuşu başlar. Saat 09.10'da Tayyareci Nuri Bey, iki dakika sonra da Tayyareci Fethi Bey havalanır.



Tayyareci Nuri Bey anısına hazırlanan kart

Havanın çok sisli olmasından dolayı Tayyareci Nuri Bey

Adalar üzerinden Ayastefanos'a geri dönmek zorunda kalır. Öğleden sonra tekrar havalanan Tayyareci Nuri Bey, yine yoğun sis ve ufak bir motor arızası nedeniyle İznik'e iner. İznikliler daha önce 18 Aralık 1913'te Fransız pilot Marc Bonnier'in inişine tanık olmuşlardı. Şimdi ise bir Osmanlı tayyaresinin İznik'e gelişini büyük bir coşkuyla karşılarlar. Motordaki ufak arızanın giderilmesi ve bazı tamiratların yapılmasıyla Nuri Bey bir an önce Eskişehir'e ulaşmak için İznik'ten havalanır. İznikliler Tayyareci Nuri ve İsmail Hakkı Bey'i büyük bir ilgiyle uğurlar. İznik Belediye Başkanı Ömer Hilmi Efendi'nin teşvikiyle İznikliler bir uçak satın alınması için bağış toplamaya başlamıştır bile.

Tayyareci Nuri Bey daha sonra Eskişehir'deyken seyahatin bu aşamasını şöyle anlatacaktır:

“İkinci defa olarak Ayastefanos'tan uçtuktan sonra yoğun bir sis tabakası arasında yolumuza devam ediyorduk. Bu esnada makinede cüzi bir bozukluk hissettiğimiz için İznik'e indik ve orada makineyi düzelttikten sonra tekrar uçarak Lefke'ye geldik.”

İznik'ten havalandıktan

bir süre sonra Nuri ve Hakkı Beylerin içinde bulunduğu Prens Celaleddin tayyaresi pervane arızası nedeniyle Lefke'ye (Osmaneli) inmek zorunda kalır. Eskişehir'den yedek pervanenin getirilmesi akşamı bulur. Yolculuğa ertesi gün devam etme kararı alan Nuri ve Hakkı Beyler geceyi Lefke'de geçirdikten sonra 9 Şubat sabahı Bilecik halkından bir davet telgrafı alırlar. Bilecikliler Ertuğrul adını taşıyacak bir tayyare satın alarak orduya hediye etmeyi düşünmektedir. Lefke'den ayrılmadan önce Tayyareci Nuri Bey'in İstanbul'a gönderdiği telgraf şöyledir:

“Ertuğrul adını taşıyacak olan bir uçak satın alarak orduya hediye etmeyi taahhüt eden Bilecik halkının daveti üzerine ilk defa olmak üzere hava yolu ile biri Bilecik ve diğeri Eskişehir'e ait iki posta paketi taşıyarak adı geçen yere doğru hareket ettim. Bu sabah uçağımızın hafif bir arızasını tamir ettik.”

Tayyareci Nuri ve Hakkı Beyler, 9 Şubat 1914 tarihinde Lefke'den aldıkları iki adet posta paketiyle havalanırlar. Bu posta paketlerinden biri Lefke Posta ve Telgraf Müdürü tarafından Tasvir-i Efkâr gazetesine Bilecik vasıtasıyla gönderilen sembolik bir mektuptur. Osmanlı'nın ilk hava postası olan bu mektubun zarfının üzerinde Bursa Posta İdaresi'ne bağlı olan Lefke Posta Müdürlüğü'nün Lefke (Brousse) damgası bulunur.

Nuri Bey Bilecik'e indiğinde mektubu Bilecik Posta Müdürlüğü'ne verir. Mektup 15 Şubat 1914 tarihinde Tasvir-i Efkâr gazetesine ulaştırılır. Zarfın ve içinden çıkan mesaj kâğıdının fotoğrafları gazetenin 16 Şubat 1914 tarihli sayısında ilk sayfadan yayımlanır. Zarfın üzerinde, “Bilecik vasıtasıyla İstanbul'da *Tasfir-i Efkâr* Ceride-i Muhteremesi'ne” yazılıdır. Zarfın içinden çıkan Lefke Posta ve Telgraf Müdürlüğü antetli kâğıtta ise şu kısa mesaj vardır:

“Osmanlı tayyarelerine postanemizden Bilecik ve Eskişehir postanelerine ilk hava postası tesis olunarak posta çıkarılmıştır efendim.”

Tayyareci Fethi Bey ve Rasit Sadık Bey ise havalandıkları gün Eskişehir'e varmış ve bir gün sonra da



Fethi Bey

ayrılan Tayyareci Fethi ve Sadık Beyler Taberiye Gölü civarında Cehennem Vadisi denilen yerdeki kayalıklara düşerek hayatlarını kaybederler.

Tayyareci Nuri ve İsmail Hakkı Beyler uçağın sürekli arıza yapması nedeniyle sefere geriden devam etmektedirler. 19 Şubat'ta Tarsus'a, ertesi gün Adana'ya varırlar. 23 Şubat'ta Halep'e, 27 Şubat'ta ise Şam'a ulaşırlar. Arkadaşlarının şahadet haberini orada alırlar. İlk Türk askeri hava şehitleri olan Fethi ve Sadık Beylerin cenazesi 28 Şubat 1914'te Şam'da yerli halktan yaklaşık 100.000 kişilik bir topluluk ile Süleymaniye Camii'nde, Nuri ve İsmail Hakkı Beylerin de katıldığı tören ile yapılır.



Muavenet-i Milliye isimli Bleriot tipi uçağın önünde Tayyareci Fethi Bey ve Rasit Sadık Bey



Salim ve Kemal Beyler Kudüs'te

Bu olaydan sonra Harbiye Nezareti, üçüncü bir tayyarenin aynı seyahate çıkması kararını alır. Tayyareci Nuri Bey'in seferi tamamlayamama riski göze alınmamıştır. Seferin yarım bırakılmaması ve tamamlanması artık onur meselesi olmuştur. 6 Mart 1914'te Tayyareci Nuri Bey ve İsmail Hakkı Bey Şam'dan Beyrut'a inerken, aynı gün Tayyareci Salim ve rasıdı Kemal Bey İstanbul'dan Ertuğrul isimli Bleriot tipi uçakla yolculuğa başlarlar. Kalkışlarından bir iki dakika sonra da Tayyareci Fazıl Bey Tarık bin Ziyad adlı Bleriot tipi uçağıyla ve Tayyareci Mehmet Ali (Kurçer) Bey de REP tayyaresiyle birbirinin ardından havalanırlar. Tayyareci Salim ve Kemal Bey'i batı yönünden uğurlayarak geri dönerler.

9 Mart'ta Yafa'ya ulaşan Tayyareci Nuri Bey ve İsmail Hakkı Bey ise 11 Mart günü Kudüs'e uçmak üzeredirler. Rüzgâr, kalkış istikameti olan denize doğru esmektedir. Binlerce insanın tezahüratlarıyla havalandıran Prens Celaleddin tayyaresi denizin üzerine doğru kalkışını gerçekleştirmiş ve 100 metre kadar ilerlemişken birden yükselmeye başlar. Nuri Bey, tayyareyi rüzgârın estiği yöne doğru çevirmek isterken zaten deniz seviyesine yakın olduklarından hızla denize düşerler. Tayyare düşer düşmez yüzlerce kişi denize atlar. Bazıları ise sandallarla tayyarecilerle yardıma giderler. İsmail Hakkı Bey yüzmeye bilmediğinden bir süre uçağın su yüzünde kalan kısmında kalır. Nuri Bey ise batmaya başlayan uçağın rasıdı ile kendisini taşımasının zor olacağını düşünerek kıyıya yüzmeye karar verir. Çok iyi yüzmeye bilen Nuri

Bey kısa bir süre yüzdükten sonra vazgeçerek tekrar arkadaşına ve tayyaresine doğru yüzmeye başlar. Elbisesinin ağırlığından ve yüzüne taktığı örtü su içinde ağızını ve burnunu kapattığından nefessiz kalıp kendinden geçer. Kıyıda gelenler tarafından iki tayyareci de kıyıya çıkarılır. İsmail Hakkı Bey sağ salim kıyıya ulaştırılmıştır. Fakat Nuri Bey bütün müdahalelere rağmen hayatını kaybeder...

Tayyareci Fethi Bey ve rasıdı Sadık Bey'in hayatını kaybetmesinden sonra oluşturulan üçüncü ekip 6 Mart 1914'te başka bir yol izleyerek seferi tamamlamak üzere yola çıkmışlardı. Önce hava yoluyla Çanakkale, Ayvalık ve İzmir'e gideceklerdi. İzmir'de uçak iki üç parçaya ayrılarak sandıklara yerleştirilecek ve vapura yüklenerek Beyrut'a ulaştırılacaktı. Daha sonra Yafa'dan havalanarak Kahire ve İskenderiye'ye uçacaklardı.

Tayyareci Salim ve rasıdı Kemal Beyler Çanakkale'den sonra Edremitlilerin uçak bağışlayacaklarını bildirmeleri ve Edremit'e davet edilmeleri üzerine 13 Mart'ta oraya doğru hareket ederler. Edremit Körfezi üzerinde 1.700 metre yükseklikte yoğun sisle karşılaşır. Bu olumsuzluğun yanında motorun durması tayyarecilerin durumunu daha da tehlikeye sokar. Tayyareci Salim Edremit yakınlarındaki engebeli bir araziye inmeyi başarır. Ancak iniş esnasında meydana gelen ani çarpma sonucunda tayyare parçalanır, Salim ve Kemal Beyler kazadan sağ salim kurtulur. Ve tayyareciler İstanbul'a dönerler. İstanbul-Kahire



1914 Kahire seferinin güzergâhı

seyahati için yola çıkan üçüncü tayyarenin Edremit yakınlarında düşmesi sonucu Edremit halkı bir Bleriot tayyaresi satın alır. Edremit isimli tayyare parçaları halinde vapurla 11 Nisan'da İstanbul'dan Beyrut'a yola çıkar. Tayyareci Salim ve rasıdı Kemal Beyler Edremit tayyaresi ile 19 Nisan'da Beyrut'a ulaşır. Orada sandıklardan çıkarılan tayyarenin parçaları kurulur ve deneme uçuşlarına başlanır.

Deneme uçuşları ve havanın da uygun olması sonucunda sefere devam edilir. Kudüs, El-Ariş, Port Said rotası izlenerek 9 Mayıs 1914'te Kahire'ye ulaşırlar. Oradan da 15 Mayıs'ta İskenderiye'ye inen Tayyareci Salim ve rasıdı Kemal Beyler böylelikle İstanbul-Kahire-İskenderiye seyahatini tamamlamış olurlar. Tayyareciler daha sonra gemi ile 24 Mayıs 1914'te İstanbul'a dönmüşlerdir.



Salim Bey (önde) ve Kemal Bey
Edremit adlı uçakla Kahire'de
(09 Mayıs 1914)



Mehmet Ali Bey'in (Kurçer) Beyazıt Meydanı'na inişi.
14 Nisan 1914

Beyazıt Meydanı'na İniş

Beyazıt Meydanı'ndaki İstanbul Üniversitesi o yıllarda Harbiye Nezareti olarak kullanılmaktadır. Enver Paşa kurmaylarına birkaç kere “Beyazıt Meydanı'na uçak inebilir mi?” diye sormuş ve cevap alamamıştır. Paşa'nın yaveri Tayyareci Mehmet Ali (Kurçer) Bey'in yakın arkadaşıdır. Yeşilköy Hava Okulu'nu arayarak, “Mehmet Ali bu işi başarabilirsen Enver Paşa çok sevinecek. Kimseden olumlu cevap alamadı” diye haber verir.

Üzeri telefon ve telgraf hatları ile ağ gibi örülü ve çok dar olan Beyazıt Meydanı'na inebilmek tehlikelidir. Aynı zamanda elde bulunan tayyarelerin sayısı çok azdır. Mehmet Ali Bey'in kullandığı REP tayyaresi o günlerde ancak eğitim tayyaresi olarak kullanılmaktadır. Tayyarenin çok az ömrü kaldığını gören ve hiç olmazsa bu önemli işi yaptıktan sonra kullanılamaz hale gelsin diye düşünen Mehmet Ali Bey, 14 Nisan 1914 tarihinde uçuşa karar verir. REP tayyaresini elden geçirir, yeteri kadar benzin alarak Yeşilköy'deki hangardan çıkar. Çıkmadan önce de yaveri aratarak inişi gerçekleştireceğini bildirir ve meydanın boşaltılmasını ister. Bu konuşmayı duyan okul müdürü Fesa (Evrensev) Bey, “Ne? Harbiye Nezareti önüne inmek üzere tayyare mi gidiyor?” diye koşarak Mehmet Ali Bey'i durdurmaya çalışır.

Havacılığımızın gözü pek tayyarecisi Mehmet Ali Kurçer, o anları ve Beyazıt Meydanı'na inişini şöyle anlatır:

“‘Mehmet Ali, delirdin mi?’ diye bağırarak bana doğru koşuyordu. Yanıma gelerek beni menedeceğini bildiğim için motora daha fazla gaz vererek ve görmemezlikten gelerek yerden kalktım. Çünkü azmettiğim şeyi mutlaka yapmalıyım.

Beyazıt üzerine geldiğimde irtifam 1.500 metreyi bulmuştu. Burada motoru durdurarak dik aşağı dönerek alçaldığımı gören İstanbul halkını telaş almış ve tayyarenin düştüğünü zannetmeye başlamışlardı.

İrtifam 50 metreye düştüğünde, beni de bir heyecan aldı. Telgraf ve telefon tellerinin arasından geçip yere inecek bir delik göremiyordum. Hemen tekrar motora gaz vererek biraz daha yükseldim ve evlerin damları üzerinden sürünerek bir tur daha yaptım. Beyazıt Camii tarafındaki bakırcılar üzerinden bulduğum bir delikten dalmaya karar verdim.

Fakat bu deliğe gelmeden evvel tayyarenin süratini o kadar kestim ki delikten girer girmez tayyare 40-50 metre yürümeden tam Harbiye Nezareti binasının kapısı önünde durdu. Bu arada Enver Paşa, müstesharları ve daha büyük rütbeli kumandanlar ve zabitan koşarak tayyarenin etrafını sarmışlardı.

Kapılardan İstanbul halkı da hücum ediyordu. Hemen kapılara nöbetçiler konarak ve Hilâl-i Ah-

mer tarafından iane [yardım] kutuları tutularak yüz binlerce kuruş iane toplanmaya başlamıştı. Asker kalabalığı açıyordu. Ne var diye düşünmeye mahal kalmadı. Enver Paşa yanıma geldi ve ‘Merhaba arkadaş’ diyerek elimi sıktı ve ‘Buraya nasıl inebildin?’ dedi.

Ben de, ‘Paşam, bir Türk tayyarecisi için yapılmacak hiçbir iş olmayacağını göstermek için indim’ dedim. O zaman Enver Paşa’nın gözleri yaşardı ve omzumu okşayarak yanımdaki yaverine bir şeyler söyledi.

Beş dakika geçmişti, bir kırmızı atlas kese ile yüz sarı altını cebime koydu. Alkışlar içinde Enver Paşa yanımdan ayrıldı. O zamana kadar İstanbul halkının çoğu yakından bir tayyare görmediklerinden kapılarda iane kutuları dolup boşalıyordu.

Üç gün tayyareyi meydanda alıkoydular, inmek nasıl yüzde doksan dokuz tehlike ise oradan tekrar kalkmak da yüzde yüz tehlike olduğundan üç gün sonra tayyarenin kanatları çıkarılarak ve yanlara bağlanarak bir otomobil ile çekilip Yeşilköy’e nakledildi.”

Mehmet Ali Kurçer’in bu kısa alana inişi Avrupa gazetelerinde yer bulur. Kendisiyle röportaj yapmak için İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya’dan dokuz gazeteci gelir. Kendisiyle görüşen bu gazeteciler bu kısa meydana inişini gazetelerine taşırlar.



Tayyareci Mehmet Ali Kurçer



Birinci Dünya Savaşı

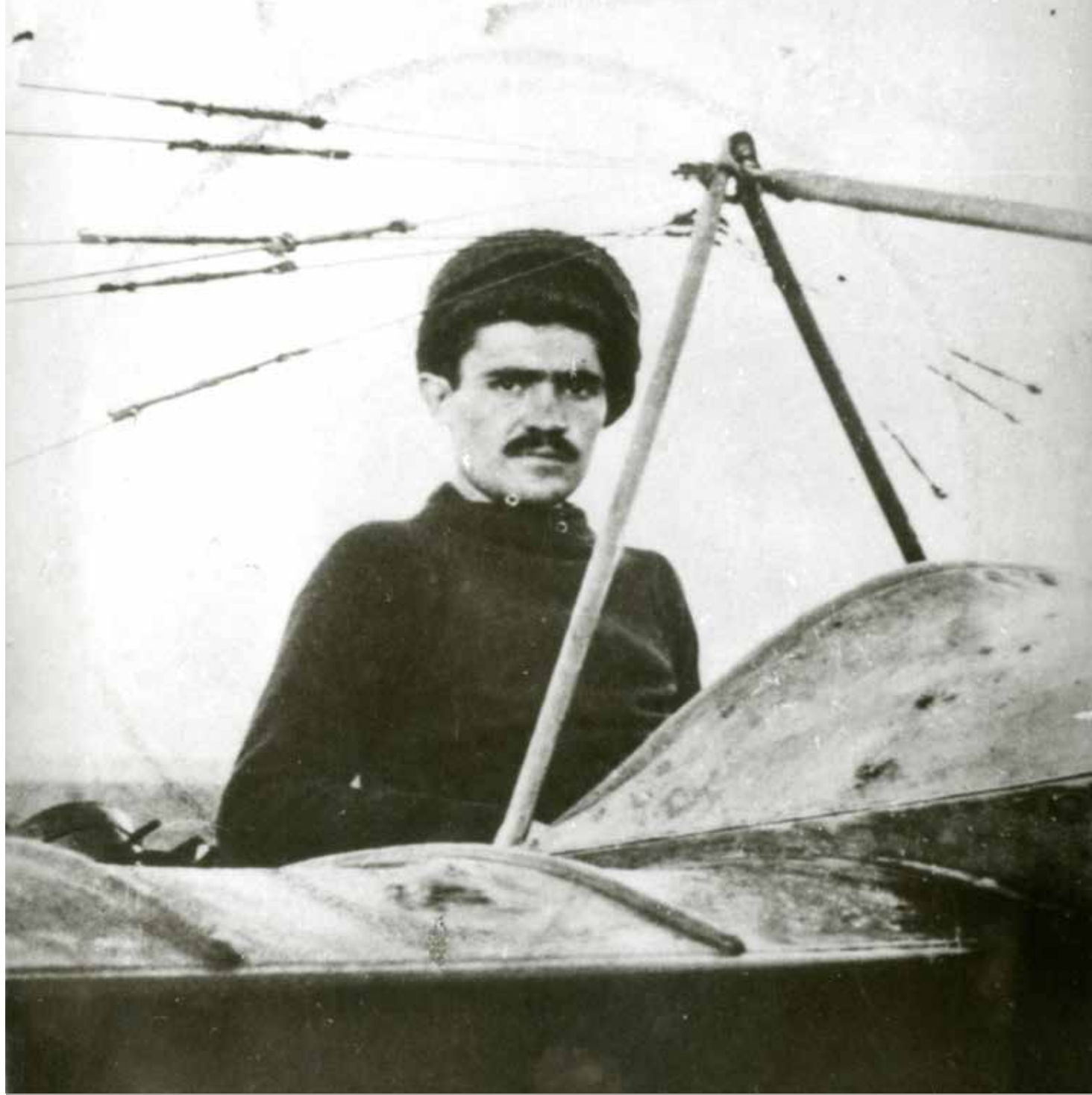
Çanakkale Cephesi

Birinci Dünya Savaşı'nda İngiliz-Fransız ortaklığıyla Çanakkale Boğazı'nı ele geçirme ve İstanbul'u işgal etme harekâtına karşı yürüttüğümüz ve Türk askeri tarihinin en önemli savunma savaşlarından biri olan Çanakkale Savaşları'nda Hava Kuvvetleri zaferin kazanılmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

Savaşın başlangıcında Osmanlı askeri havacılığının elinde az sayıda uçağı bulunmaktadır. Yetişkin pilot sayısı ise 10'u bulmaz. Fakat bunların büyük kısmı, Balkan Savaşları'nda deneyim kazanmış, cesaretli ve yetenekli pilotlardır.

Ordunun emrinde bulunan uçaklar şunlardır:

- Rumpler 4 A/13 (Fethi), Ütğm. Şakir Fevzi
- Deperdussin (Osmanlı), Tğm. Mehmet Ali (Kurçer)
- Bleriot XI-2 (Edremit), Yzb. Salim (İlkuçan)
- Bleriot XI-2 (Tarık Bin Ziyad), Yzb. Fesa (Evrensev)
- Nieuport 6H (Mahmut Şevket Paşa), Ütğm. Fazıl



Tayyareci Fazıl Bey, havacılık eğitimi için gittiği Bristol uçuş okulunda. 1912

Osmanlı Devleti savaşa girdikten sonra Almanya'dan 12 tayyare ve bunları kullanabilecek pilotlar ister. Bununla birlikte Yeşilköy'deki okuldan Ali Rıza, Tahsin, Abdullah ve Mehmet Ali (Kurçer) Bey pilotaj eğitimi için 1914 yılının aralık ayında Almanya'ya gönderilirler. Pilotaj eğitimi alan pilotlar aynı zamanda Almanya'dan temin edilen uçakları ülkeye getireceklerdir.

Ancak bu uçakların Almanya'dan Türkiye'ye getirilmeleri kolay olmayacaktır. Tarafsızlığını ilan etmiş olan Bulgaristan üzerinden trenle geçiş yapılabilmesi mümkün değildir. Almanya'da sandıklara konulan uçaklar trenle Romanya-Bulgaristan sınırına yakın Mehadia kasabasının güneydoğusunda Herkulesbad'daki (Bile Herculane) küçük bir askeri alana getirilir. Burada Alman bakım personeli tarafından uçuşa hazırlanan uçaklar Almanya'da yetiştirilen Türk pilotlara teslim edilerek Bulgaristan üzerinden Edirne'ye getirilir. Alman pilotlar tarafından da aynı yolla Türkiye'ye uçak getirilmiştir.

Müttefiklerce Çanakkale Boğazı'nın deniz yoluyla geçilmesinin kararlaştırılmasından sonra, taraflar saldırı öncesinde ve sonrasında hava gücünden özel-

likle keşif amacıyla faydalanmışlardır. Türk Hava Kuvvetleri, düşman güçlerinden çok daha başarılı şekilde keşif çalışmaları yürütmüştür.

Müttefikler Ekim 1914'ten itibaren Çanakkale Boğazı'na bölgeye önemli oranda kuvvet yığmaya başlarlar. Osmanlı Ordusu Çanakkale'nin zorlanacağını anlaşılmaması üzerine ilk aşamada bombardıman başlamadan önce Boğazın gözetlenmesi amacıyla Çanakkale'ye uçak gönderir. İngiliz filosu öncelikle Limni adasındaki Mondros limanını işgal etmiş ve burayı üs olarak kullanmaya başlamıştır.



Çanakkale cephesinde Türk ve Alman pilotları

Seferberliğin başlangıcında Çanakkale Mevkii Müstahkem Komutanlığı emrine ilk olarak bir adet deniz Nieuport uçağı verilir ve Tayyareci Fazıl

Bey'in kullandığı uçak 17 Ağustos 1914'te Çanakkale'ye ulaşır. Ancak kara uçağı beklendiğinden, uçak sahile bağlanarak deniz kenarında acilen bir hangar inşasına geçilir.

5 Eylül'de Fazıl Bey bir saat on dakika uçarak Çanakkale'de ilk keşfini yapmıştır. Bu keşfe göre, boğazın 10 mil açığında Merkep adası kuzeybatısında Basilic

sınıfı iki torpido, bunlardan üç mil ötede İmroz yanın-
da Veymouth Kruvazörü, bu kruvazörün 4 mil açı-
ğında Limni istikametinde Defence sınıfı bir kruvazör
tespit edilmiştir.

Eylül ve Ekim 1914'te yapılan ilk keşifler, İngiliz kuvvetle-
rinin Çanakkale'ye karşı bir harekât hazırlığını gösterme-
si bakımından önemli olmuştur.

19 Ekim 1914'te deniz Yüzbaşı
Savmi, iki kişilik Nieuport uçağıyla
Çanakkale'ye gönderilmiş, ancak
uçak yolda arızalandığı için denize
inmek zorunda kalmıştır. Bu uçak,
deniz üzerinde 24 saat kaldıktan
sonra bir motorbotla çekilerek
Çanakkale'ye götürülmüştür.

Çanakkale'ye sevk edilen ilk
kara uçağı ise Ocak 1915'te böl-
geye ulaşan Ertuğrul isimli Ble-
riot tipi uçaktır. Ertuğrul, Müt-
tefikler Çanakkale'ye karşı bir
harekât yapıp yapılmayacağını
tartışırken ve İngiliz deniz uça-
ğı ana gemisi Arc Royal gelmeden, bölgede birçok
keşif uçuşu gerçekleştirmiştir. Teğmen Mehmet Ce-
mal (Durusoy) Bey tarafından kullanılan Ertuğrul ile
Çanakkale Boğazı'nın ağzına kadar kısa uçuşlar ya-
pabilmişti. Bu uçuşlardan birinde Majestic zırhlısını
bombalasa da isabet kaydedememiştir.



Yüzbaşı Ali Rıza Bey

03 Şubat 1915 tarihinde Alman ordusunun deneyimli
pilotlarından Üsteğmen Erich Serno, Osmanlı askerî
havacılığını düzenlemek için Türkiye'ye getirilir. Yeşil-
köy Tayyare Mektebi Müdürlüğü ve Osmanlı yüksek
komuta kademesinde Yüzbaşı rütbesi ile havacılık
danışmanı olarak göreve başlar. Yüzbaşı Serno'nun
yaptığı düzenleme ile oluşturulan tayyare bölüğü 5.

Ordu Komutanlığı emrine bağ-
lanır ve "1. Tayyare Bölüğü" adı-
nı alır.

Almanya'dan gelen ilk uçak olan
Rumpler 17 Mart gecesini Çanak-
kale'ye ulaşır. 18 Mart 1915 sa-
bahı Yüzbaşı Serno rasıdı Deniz
Yarbayı Shneider, Bozcaada yö-
nünde keşif için havalanırlar. Bu
uçuş savaşın seyrini değiştirecek
önemli bir keşif uçuşudur. Serno
anılarında bu keşfi şöyle anlatır:

"Sabahleyin erkenden yükseğe
tırmadık. Altımızda Çanakkale
gerisindeki arazi uzanıyordu...
1600 metre irtifada uçtuk. Tay-

yare bundan daha fazlasını yapamazdı. Şimdi eski
Truva üzerinde uçmuş olduğumuzu kolayca anladık.
Bozcaada'da demirlemiş bulunan kırk gemiyi kolay-
ca saydık. Altımızda harp gemileri, hafif kruvazörler
ve cüsseli nakliye gemileri, tamir gemileri ve tayya-
re ikmal gemileri bulunuyordu. Bir denizaltının göl-

gesi hemen altımızda görülebiliyordu. Pervanelerin
dalgalandığı su arkasında beyaz ve intizamsız
çizgiler halinde uzanmaktaydı. Şimdi altı saffı harp
gemisi arka arkaya Çanakkale ağzı yönünde seyret-
mekteydi. Zırhlı kruvazör Inflexible amiral forsunu
taşırmaktaydı. Omurgası üzerindeki birçok parlak be-
nek Flaklands Muharebesi'nde almış olduğu yarala-
rı gösteriyordu. Onu Queen Elizabeth, Lord Nelson,
Agememnon, Majestic ve Tsing-Tao'yu savunurken
giriştiği savaşların izlerini taşıyan Triumph takip et-
mekteydi. Hepsi de Britanya donanmasının kıymetli
gemileriydi. Albion'un savaş bayrağı dalgalanmak-
taydı. Birdenbire çevremizde şarapnel bulutları belir-
meye başladı. Fransız harp gemisi Bouvet bu selamı
göndermişti... Zaten kaybedecek zamanımız yoktu,
rapor vermek üzere geri döndük."

Gemilerden açılan ateş sonucu görevi yarıda kesip
hemen geri döndüklerini de raporlarında belirtmiş-
lerdir. Almanların görev sonu raporu üzerine Pilot
Teğmen Mehmet Cemal (Durusoy), Blériot uçağıyla
havalanarak boğaz civarında keşif görevine başlar.
Müttefik donanmasının boğazın girişine yaklaşmakta
olduğunu görünce o da hemen geri dönerek düşman
donanmasının saldırmak üzere olduğunu raporunda
bildirir.

Düşmanın Çanakkale Boğazı'na saldıracağı kesinleş-
miştir. Bu keşifle elde edilen bilgiler derhal boğazın
savunulmasından sorumlu Çanakkale Müstahkem
Mevki Komutanlığı'na bildirilmiş ve Çanakkale'yi sa-
vunan ve böyle bir taarruzu bekleyen bütün birlikler
hazırlanmaya başlamıştır.

18 Mart 1915'te harekât öncesinde boğaza döşenen
mayınlardan habersiz olan Müttefik Donanması, bü-
yük bir sürprizle karşılaşarak önemli gemilerini bir
gün içerisinde kaybeder. Bu harekât devam ederken
Türk uçakları hava keşif görevlerine devam etmiştir.

Çanakkale Cephesi'nde gerçekleşen ilk hava savaşı
ise 2 Mayıs 1915'te gerçekleşmiştir. Serno komuta-
sında ve Yüzbaşı Hüseyin Sedat rasıdında keşif için
havalanan Türk uçağı, düşman uçağıyla karşılaşınca
havacılarımız tabancalarıyla karşı uçağa ateş açmış
ve bu uçağı püskürtmeyi başarmışlardır.

Müttefiklerin kara harekâtına başlamasından bir gün önce
yurda dönen Tayyareci Mehmet Ali (Kurçer) Bey, 23 Ma-
yıs 1915 günü ilk görev uçuşunu yapar. Çanakkale'den
kalkarak güney cephesinde bulunan Anzak mevzileri, Ka-
batepe ve boğaz girişi üzerinde keşif uçuşunda bulunur.
Mayıs ve haziran ayları boyunca birçok keşif uçuşu yapan
Mehmet Ali Bey'in Çanakkale Cephesi'nde yaptığı son
uçuş 22 Haziran 1915 tarihinde gerçekleşir.

Albatros B-1 tipi uçakla sabah 7.30'da rasıdı Rasit Hü-
seyin Hüsnü Bey ile havalanırlar. Yanlarına aldıkları dört
bomba ve dört tüfek mermisiyle Seddülbahir üzerinde-
ki düşman topçu mevzilerini bombalayacaklardır. Sed-
dülbahir üzerinde 2.000 metre irtifada bulundukları sı-
rada düşman topçu atışıyla karşılaşır. Aynı zamanda
iki düşman uçağının havalandığını görürler. Fransız Voi-
sin tipi uçakla havalandıran İngiliz pilot Yüzbaşı Charles
Herbert Collet ve Rasit Yüzbaşı Rudolph Trower Hogg
ile havadaki mücadeleden sonra havacılarımız ve uçağı-
mız yara alarak yere iniş yapmak zorunda kalır.





Mehmet Ali Bey'e Almany'a'da verilen pilot ehliyeti

Çanakkale Tayyare Harbinin Hazin Hikâyesi

Tayyareci Mehmet Ali Kurçer'in anılarında “Çanakkale Tayyare Harbinin Hazin Hikâyesi” olarak adlandırarak yazdığı bölümü Çanakkale’de gerçekleşen hava mücadelelerine ışık tutması anlamında önem taşır:

“Bir gün bu kötü üç tayyareye bir vazife verildi. Her

üç tayyare dörder bomba olarak Seddülbahir üzerindeki topçu mevzileri üzerine atıp döneceğiz. Sabah saat 7.30’da hazır olduk. Benim rasıdım topçu teğmeni Hüsnü idi. Biz de dört bomba aldık dört adet de tüfek mermisi. Siz diyeceksiniz ki dört mermi ile



Mehmet Ali Kurçer, Almany'a'dan getirdiği Albatros uçağı önünde (05 Şubat 1914)

harbe gidilir mi. Evet. Ama bu mermiler alelade mermi değildi. Düşmanın keşif ve rasat için getirdikleri küçük sabit balonları düşürmek ve yakmak için uçlarında pervanesi olan ve isabet ettiği yerde ıstıal ederek yangın çıkaran, Alman-ya'dan getirilmiş hususi mermiler idi ve mevcudu yalnız elli adet idi. Bunlar ile düşmanın üç balonunu da düşürmüş idik. İşte bizim Rast bunları düşman tayyarelerinde de tecrübe edelim diyerek dört mermi almıştı.

En evvel ben kalktım ve Seddülbahir istikametini tuttum. Arkamda gelen giden olmadığını görünce, yalnız kaldığımı anladım. Eh ne yapalım, biz vazifemizi yapar döneriz dedik ve Seddülbahir üzerinde topçu mevzileri üzerine geldiğimizde iki bin metre irtifa buldum. Düşman topçusunun kesif bir topçu ateşi ile karşılandık. Öyle ki, etrafımızda patlayan şarapnel içinde kaldık. Bu sırada aşağıdan iki düşman tayyaresinin yükseldiğini gördüm. Bunlar bize yetişinceye kadar biz işimizi görür döneriz dedim. Fakat beş dakika sonra, arkama baktığımda düşman tayyarelerinin bize yetiştiğini ve makineli tüfek ateşine tutulduğumuzu gördüm. Önde oturan rasıdım henüz farkında değildi. Seslendim:

'Bombaları çabuk at, arkana bak' dedim. Hüsnü arkaya bakınca şaşırıldı. İki bombası kalmıştı. Onları da atıp tüfeğe sarıldı. Düşman tayyareleri biri soldan biri arkadan bize ateş ediyorlardı. Bu tayyareler yeni gelmiş, makineli ile mücehhez manevra kabiliyeti çok ve seri tayyareler idi. Bize çok sokulduklarından aşağıdan topçu ateşini kesmişti. Ben rasıdın iyi ateş edebilmesi için müsait vaziyetler alıyor, 'Dikkat Hüsnü!' diye sesleniyordum. Heyhat, bizim mermilerin hiçbirisi düşman tayyarelerinde bir hasar veya yangın yapmamıştı. Buna rağmen bizim tayyaremiz delik deşik olmuştu. Rasıdım ensesinden ben de sol kolumdan yaralanmıştık. Kurtulmak imkânı yoktu. Havada çarpışmaktan başka yapacak iş kalmamıştı.

Buna karar vererek üzerlerine hücum ediyordum. Fakat maksadımı anlayan düşman manevra kabiliyetinden istifade ederek

her seferinde kendini kurtarıyordu. Ne çare ki, tayyarenin iki tarafındaki radyatörler delinmiş, sular dışarıya fışkırmış ve diğer bir mermi de motora isabet ettiğinden pervanemiz durmuştu. Bu vaziyet karşısında yapacak yegâne iş düşer görünerek düşmanı aldatmak ve ateşlerin tesirinden kurtulmak idi. Sol kolum çok



Tayyareci Mehmet Ali Kurçer,
16 Şubat 1917, Almanya

ağrıyor, kanlar elimin üzerinden akıyordu. Levveyi sağ elimle idare ederek ve tayyareyi aşağı dikerek 90 dereceye yakın bir meyil ile düşmana düşüş hissini vererek ateşlerinden kurtuldum. Bu arada irtifa aletine baktım, 500 metreye inmişim. Fakat nereye iniyordum? Çanak-kale karşısındaki düşman topçu mevzilerinin önüne ve denize. Bu defa derhal topçu ateşiyle batırılacağım. O zamanki tayyareler bu kadar dik meyile geçtikten sonra katiyen doğrulup düz uçuşa geçmezdi. Fakat o kadar süratle iniyormuşum ki, ya Allah diyerek levveyi çekince birden tayyare yukarıya dikildi. Bu anda o kadar sarsıldım ki irtifa dümen tellerinin kırıldığını zannettim. Allah'ın yardımı ile bir şey olmamıştı ve tayyare bu hızla 300 metre daha irtifa almıştı. Şimdi 800 metreyi bulmuştum. Derhal karaya dönerek bizim tarafta Ali Bey Çiftliği'nin önündeki düzlüğe inmeye başladım. Düşman siperleri üzerinden 50 metre, bizim siperlerin üzerinden 30 metre irtifadan geçerek düzlüğe indim.

Düşman tayyareleri benim düştüğümü zannederek takip etmemiş, indiğimi görünce yine üstümüze geldiler ve ayna ile işaretler vererek topçulara yerimi bildirdiler. Bizim siyah meşin elbise ve kasklarımızla tayyareden indiğimizi görünce, Mehmetçikler düşman zannederek yakın siperlerden çıkıp süngü hücumuna geçtiler ve bir subay çıkıp bunları men etti. Birçok asker de toplandı ve bunlar ile tayyareyi, düşman görmesin diye, binanın arkasına çektik. Meğerse bu bina mesafesi düşmanca malum bir nokta imiş. Bir dakika sonra, topçunun grup ateşine maruz kaldık. Herkes kaçtı, bazı askerler yaralandı. Orada duracak vaziyet kalmamıştı. Biz de kaçacağız. Fakat

yanı başımızda duran bir Alman binbaşısından sıkılıyoruz. Bombardıman devam ediyor. Baktım, göz göre göre öleceğiz. Rasıda sen o tarafa, ben bu tarafa su dökmek bahanesiyle çekilelim dedim ve elli-yüz metre ayrılmış idik ki bir grup ateşi daha oldu. Arkama bakınca binbaşının bacaklarını havada gördüm ve uzaklaştık.

Tayyareye tam isabet yaptıramamışlardı. Akşam karanlığında tayyareyi Gelibolu'ya indirdik ve Yeşilköy'e tamire gönderdik. Kırk beş yerinden delinmişti. Hüsnü'nün ensesindeki yarası hafifti. Benimki ağırca idi ve gelen sihiyeciler lazım gelen tedaviyi yaptılar."

Sol kolundan ve sol kulağından ağır yaralanmasına neden olan bu düşüşten sonra Mehmet Ali Bey, ilk müdahalenin ardından İstanbul'da Avusturya Hastanesi'nde iki aylık bir tedavi görür. Ancak akli cephededir. Doktorlara ısrarla ne zaman cepheye döneceğini sorar:

"Sizden ricam; beni çabuk kaldırın ve Çanakkale'ye yollayın."

Türk askeri havacılık tarihi açısından Çanakkale Cephesi'nde birçok ilk yaşanmıştır. İlk kez havadaki bir Türk uçağı düşman uçağını makineli tüfek atışıyla düşürmeyi başarmıştır. 30 Kasım 1915 tarihinde gerçekleşen olayda Üsteğmen Ali Rıza Bey idaresindeki Albatros Cl tipi uçakta Rasit Teğmen İbrahim Orhan Bey, Kabatepe üzerinde bir Fransız uçağı ile yapılan hava muharebesi sonunda Fransız uçağı İntepe'ye düşürülür. Bir düşman uçağını düşüren ilk Türkler olarak tarihe geçerler.

لوحه جوارحه روننده طياره عتيه

۱۵ آغست ۱۹۱۲

طياره
مدرسه



Aviator
M. Ali
1912

Tayyareci
M. Ali
1912



Soldan sağa:
Fazıl, Aziz, Saffet, C. P. Pizey
(Eğitmen ve okul müdürü),
H.M. Jullerot
(Sorumlu Öğretim Elemanı),
Fethi ve Mehmet Ali (Kurcer) Bey
Bristol Hava Okulunda, 1912

Bağdat Cephesi “Beni öldüremezler. Beni öldürmek kolay değil.”

1915 yılı aralık ayında 2. Tayyare Bölüğü Bağdat’a geldikten sonra ilk uçuşlar Aziziye’de yapılmıştır. Sonradan Kût’ül-Amâre’de hazırlanan alanda uçuşlara devam edilmiştir. Üsteğmen Mehmet Ali Bey de burarlarda gerçekleştirdiği başarılı uçuşlar nedeni ile bir yıl erken terfi edilir. Başkomutanlık vekâletine 23 Kasım 1915 tarihli bir yazı gönderilerek Mehmet Ali Bey’in en eski ve gözü pek pilotlardan biri olduğu, Çanakkale Cephesi’nde elli saatin üzerinde uçuş yaptığı ve kendisine bir yıl kıdem verilmesi teklif edilir. Bu tekliften sonra Mehmet Ali Bey yüzbaşı rütbesine yükseltilir.

2 Şubat 1916 günü, Mehmet Ali Kurçer'in hayatında önemli bir dönüm noktasıdır. Almanya'da kullanılan Parazöl tipi bir uçağın bakımından sonra ilk denemesini yapmak için seçilir. Görev uçuşu olmadığı için arkaya Makinist Başçavuş Vecihi (Hürkuş) oturur. Ancak kalkıştan sonra uçak güç kaybederek dik bir şekilde yere çakılır. Vecihi Bey belinden yaralanır, Yüzbaşı Mehmet Ali Kurçer'in ise her iki bacağı kırılır ve sağ gözünü kaybeder. Mehmet Ali Bey, anılarında şöyle anlatır bu olayı:

“Şimdiki çok kıymetli ve fedakâr tayyarecimiz Vecihi Hürkuş ile cansiperane çalışarak düşman perişan oluyor ve General Townshend kumandasındaki bir fırkası esir oluyor. Fakat ben de ağır surette yaralanıyorum. Cesur ve kıymettar arkadaşım Vecihi de yaralanıyor.”



Vecihi Hürkuş

Vecihi Hürkuş ise Bir Tayyarecinin Anıları adlı kitabının “Havacılık Hayatıma Adım Atarken” başlıklı ilk bölümünde şöyle dile getirecektir aynı olayı:

“Bu şartlar altında ikinci uçuşumu Bağdat'ta hazırladığımız Parazöl tayyaresi üzerinde ve Tay. Yzb.

Mehmet Ali Bey idaresinde tecrübe uçuşuna yükselerek yapıyorduk. Hava güzeldi. Motor, tayyare her şey normal ve iyi idi. Yalnız Mehmet Ali Bey bu tip tayyare ile ilk kez uçuyordu. Aynı zamanda, bu pilot o zamanın en göze çarpan cüretli aslarından idi ki, İstanbul'da Harbiye Nezareti meydanına inmiş ve Yeşilköy'den Bursa'ya kadar uçarak ilk defa Marmara'yı havadan aşmıştı.

O yerine yerleşti, motorun son tecrübesini yaptı. Her şey hazır-
dı, ben de rasit yerine oturmuş-
tum. Harekete geçtikten kısa bir
zaman sonra yerden ayrıldık,
hassas ve hafif tayyaremiz ne
güzel uçuyor ve ne çabuk yük-
seliyordu demeye ve etrafıma
bakmaya vakit bulamadan bir-
denbire tayyaremiz iki tarafına
kısa yapraklanmalar yaptıktan
sonra baş aşağı dikildi ve döne-
rek yere çarptı. Bu sukut o kadar
ani oldu ki, ben kendimi tayya-
re yığınları arasında bulmaktan
başka bir şey anlamamıştım.

Yere çok şiddetle çarpmıştık, ben tahammülü müm-
kün olmayan bir acı içinde mütemadiyen göğsüme
bastırarak teneffüsümü temine çalışıyordum. Belimde
ezici bir ağrı vardı. Bulunduğum yerden kurtulmak ve
kaçmak için büyük bir enerji sarf ediyordum, fakat ne



Mehmet Ali Bey

mümkün! Sanki ayaklarım bir mengeneye sıkıştırılmıştı, vücudum da aynı derecede bir tazyik altında idi.

Etrafıma bakındım, henüz kimse yetişememişti fakat pilotumun acı ve gayri tabii hırıltılarını işitiyordum.

Ani bir gayretle ayaklarımı sıyırarak kendimi enkaz arasından çıkardım ve arkadaşımın yardımına koştum. Karşılaştığım vaziyetle vücudum diken diken olmuştu, zavallı arkadaşımın yüzü ve ayağı parçalanmış, bitkin bir hal almıştı. Ben de ayakta duracak halde değildim. Nihayet yardımcılar vak'a yerine yetiştir ve arkadaşımı da enkaz arasından çıkararak bizi sedyeler üzerinde hastaneye götürdüler.

Hastanede derin bir şefkat ve ihtimam bulmuştuk, ikimiz de tedavi olduk ama ben arkadaşıma nazaran daha kısa bir zamanda iyileştim, fakat şu şartla ki; benim belkemiğim, arkadaşımın da yüzü ve ayağı sakat kalmıştı.

Kısaca ifadeye çalıştığım bu öldürücü kazadan sonra tayyarecilik hevesim sönmek şöyle dursun, aksine olarak daha kuvvetli bir iman halinde benliğimi

sarmıştı. İşte bu sevginin tesiri altında ısrarla yaptığım müracaatlarım üzerine tayyarecilik tahsili yapmak için merkezden aldığım emir üzerine İstanbul'a dönmüştüm."

Revirde yapılan ilk müdahalenin ardından, komada bulunan Mehmet Ali Bey, hastaneye nakledilir. 30 saat kaldığı komadan kurtulur. Haftalar süren tedavi ve bakımdan sonra sargılar içinde çevresindeki Türk ve Alman subaylarla şakalaşacaktır:

"Bu İngiliz silahlarının hiç de gücü yok! Çanakkale'de denediler, öldüremediler. Burada da aynı denemeyi yaptılar, işte yine yaşıyorum!.. Beni öldüremezler. Beni öldürmek kolay değil."

İstanbul'a dönen Mehmet Ali Bey'e yeni nişanlar takılacak ve garnizon içinde yapılan törenle, binbaşı rütbesine yükseltilecektir. Daha sonra tedavisinin devamı için Almanya'da San Jozef Hastanesi'nde dört ay kalacaktır. Burada yapılan başarılı bir ameliyatla takılan protez göz Mareşal Golç'un armağanı olarak ölümüne kadar yerinde kalacaktır.



Golc Paşa



Mehmet Ali Bey



Kurtuluş Savaşı'na katılan tayyarecilerimiz. Soldan üçüncü Fazıl Bey.

Kurtuluş Savaşı

İstanbul'un İlk Hava Savunması

İngiliz tayyareleri savaşın sonlarına doğru –son iki yılda olduğu gibi- İstanbul üzerinde halka baskı yapmak, askerî tesisleri bombalamak ve Türk hava unsurunu etkisiz hâle getirebilmek için sık sık filo gönderilirler.

25 Ekim 1918 tarihinde 5 İngiliz tayyaresinin Çanakkale'den geçerek İstanbul'a gelmekte olduğu 9. Tayyare Bölüğü'ne haber verilir. Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nda konuşlanmış bulunan bölüğün komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'in de aralarında bulunduğu 5 tayyare İngilizleri karşılamak üzere havalanır.

Yüzbaşı Fazıl Bey, Albatros D.III ve Astsubay Vecihi Bey (Hürkuş), Nieuport 17 ile havalanmışlardır. Osmanlı vatandaşları olan Avusturyalı Max Suchin, Halberstadt D.V3; Alman Teğmen Kretzner ve Alman Teğmen Dickmann ise Fokker D.VII tayyareleri ile havalanırlar.

Yüzbaşı Fazıl Bey Marmara Denizi üzerinden Üsküdar'a doğru yönelerek Boğaz'a doğru büyük bir kavis çizer. Türk tayyare filosu dağınık düzende uçmaktadır. İki Alman pilotun uçakları çok süratli olduğundan filodan ayrılır ve Karadeniz istikametine doğru yönelerek gözden kaybolurlar. Avusturyalı Max Suchin, kullandığı Halberstadt D.V ise tehlikeli helezonlar çizerek alçalır. Yeşilköy Tayyare Meydanına inişinde yapılan incelemede, kanat uçlarındaki hareketli yüzeylerin kaplama bezlerinin parçalanmış olduğu görülür.

İngiliz uçaklarının İstanbul üzerinde görüldüğü esnada Astsubay Vecihi Bey'in kullandığı Nieuport 17 uçağının yakıtı biter. Vecihi Bey, yakıt almak için Tayyare Meydanı'na inmek zorunda kalır.

Filodaki dört uçağın ayrılmasıyla Fazıl Bey, havada tek başına kalmıştır. Marmara Denizi üzerinden yaklaşan bombardıman uçaklarından oluşan İngiliz filosunu görür.

Yalnız başına kalan tayyareci Yüzbaşı Fazıl Bey büyük bir cesaretle o esnada Adalar üzerinden Üsküdar'a doğru yaklaşmakta olan düşman tayyarelerine karşı Kızkulesi üzerinden saldırır. Saldırı kararlı ve düşman uçaklarının tamamına yöneliktir. Bu durum İngilizler tarafında bir



Fazıl Bey GATA'da tedavi görürken, 1918

tereddüde neden olurken, 10 makineli tüfek ile Fazıl Bey'e saldırırlar. Fazıl Bey uçağının düşman uçaklara göre daha zayıf olmasına rağmen Yarbey rütbesinde bir rasıdı öldürmüş, bir diğer rasıdı da yaralamıştır.

Fazıl Bey'e yönelen yoğun ateşten dolayı uçağın kumanda teli kopar ve kanat üzerinde bulunan radyatörüne isabet eden bir mermiden dolayı radyatörden sular damlamaya başlar. Fazıl Bey göğsünün sol tarafında, bıçak batışı şeklinde, kuvvetli iki acı hisseder. Yaralanmıştır fakat uçuşa devam etmektedir. Birden yeni bir acıyla gaz kolu üzerindeki sol elinin küçük parmağının bir mermi isabetiyle koptuğunu fark eder. Fazıl Bey fazla dayanamayacağını anlar, kan kaybetmektedir. Bütün mermilerini daha kenarda kalmış bir düşman uçağı üzerine boşalttıktan sonra uçağın başını Yeşilköy tayyare meydanına çevirir. Güçlkle nefes almaktadır, meydana üzerine geldiğini, bulanık bir şekilde gördüğü çayırdan anlar. Küçük bir kavis çizerek inişe geçer ve meydana oldukça iyi bir iniş yapar. Meydan doktorunun kendisine doğru koştuğunu fark ettikten sonra kendinden geçer.

Yakıtı bitince inmek zorunda kalan Vecihi Bey tekrar havalandığında aradaki mesafenin fazla olmasından dolayı yetişemez. Anılarında bu uçuştan şöyle bahseder:



Tayyareci Fazıl Bey



Yüzbaşı Fazıl Bey, Sakarya Savaşı sonrasında
Halide Edip (Adivar) ile Breguet 14 uçağı önünde

“İşte bu anda Üsküdar istikametinden yaklaşan bir tayyaremizin düşman filosu arasına karıştığını gördüm. Aramızdaki mesafe çok uzak olduğu için ne bu hareketi iyice görmek ve ne de tayyarenin tabiiyetini tefrik etmek mümkün olamamıştı. Uzaktan takip edebildiğim, bu grup arasından ayrılan bir tayyarenin şimali garbi istikametinde süzölmeye başladığını gördüm. Kısa bir zaman sonra da ikinci bir tayyare İstanbul üzerinden aynı istikamette inişe geçmişti. Ben henüz kaybettiğim irtifaimi kazanmakla meşgul ve düşmanın ricat hattı üzerinde uçuyordum. Düşman tayyareleri ile aramızda en az 1000 metrelik bir irtifa farkı vardı ve onlar da bu irtifa farkından istifade ederek daha müsait bir mil dâhilinde azami süratleriyle üslerine dönüyorlardı.

Bütün gayretlerime rağmen aramızdaki mesafeyi bir türlü kapatamıyordum. Bu suretle devam eden takip Silivri hizasına kadar uzadı ve nihayet süratler arasındaki büyük farkla yaklaşmanın imkânsızlığına inanarak üssüme döndüm. Yere indiğim zaman yanıma koşan arkadaşlardan Fazıl'ın ağır yaralı olarak hastaneye kaldırıldığını işittim. Derhal tayyaremden atladım. Fazıl'ın tayyaresine yaklaştım. Her tarafı delik deşik olan tayyarenin bu enerjik hücumunda nasıl bir müdafaa ile karşılaştığı açıkça görülüyordu. Gerçi Fazıl yaralanmıştı, fakat düşmanın da bir rasidini ortadan kaldırmıştı ki, sonradan anladık, bu ricatta azami süratin sebebi de bu imiş.”

Fazıl Bey'in inişinde anormal bir durum olduğunu hissedenler derhal koşarak baygın tayyareciyi uçaktan zorlukla çıkarırlar. Meydan doktorunun ilk mü-

dahalesinden sonra otomobille önce Yeşilköy Tren İstasyonuna götürülür. Burada bir süre tren beklendikten sonra ancak saat 20.00 sıralarında Gülhane Hastanesi'ne ulaştırılabildi. Yaralandıktan beş saat sonra hastanede yapılan muayenesinde, mermilerden birisinin ciğerinde kaldığı anlaşılır. Doktorlar ameliyatı riskli gördükleri için mermiye dokunmazlar.

Fazıl Bey uzun süre Gülhane Hastanesi'nde yatar. 30 Ekim 1918 günü Mondros Ateşkes Anlaşması imzalandığında, hâlâ hastanede tedavi görür. Ateşkesten sonra Yeşilköy Hava Meydanı'nda konuşlanan müttefik uçak filoları arasında 25 Ekim hücumuna katılan İngiliz filosu da bulunuyordu. Filo mensupları, kendilerine tek başına hücum eden pilotun cesaret ve kahramanlığını unutmamışlardı. İstanbul'a gelince hemen onun kim olduğunu soruşturdular. Henüz hastanede olduğunu öğrenince ziyaretine gittiler. İngiliz havacılar, çiçek buketiyle Fazıl Bey'in yanına gelir ilk nezaket sözcükleri sarf edildikten sonra onun ateş ettiği uçağın pilotu söz alarak şunları söyler:

“Bayım, bir düşman sıfatıyla sizi takdir ettim. Kahramanlığınız, soğukkanlılığınız hepimizce takdir görmüştür. O gün siz benim yarbay rütbesindeki rasıdımı öldürmüştünüz. Ben onun ölü vücudunu İmroz'a kadar taşıdım. Fakat size bir şey yapamadığımızı zannediyordum. Çünkü siz şayan-ı hayret, sükûnet ve emniyetle tayyarenizi idare ederek bizden ayrıldınız. Üçü ağır olmak üzere dört beş kurşun yediğinizi haber aldıktan sonra hakkınızdaki hürmetim bir kat daha arttı.”



Vecihi Hürkuş,
İstiklal Savaşı'nda
SPAD 13 uçağı, 1920

Kurtuluş Savaşı Öncesi Anadolu'ya Kaçış

Birinci Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Devleti 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalayıp savaş halinin sona ermesini kabul eder. Antlaşmadan sonra ülke parça parça işgal edilmeye başlandığı gibi Yeşilköy Hava Meydanı da işgal güçlerinin denetimi altına girer. Türk havacıları zorlu bir dönem beklemektedir. 8 Kasım 1919 tarihinde İngiliz ve Fransız hava birlikleri burada toplanmış olan Türk Tayyare Bölüklerinin uçuşlarını engeller ve meydanın derhal boşaltılmasını ister. Fransız hava birliği içerisinde yer alan ve daha önce Osmanlı havacılığının ıslah edilmesi kapsamında 1914 yılı Mayıs ayında İstanbul'da görev almış olan De Mazeyraç De Goys'un aracılığı ile Yeşilköy'ün boşaltılması geciktirilmiştir. Ancak bir süre sonra İngilizlerin baskısı artar ve kışın bastırdığı bir zamanda istasyon boşaltılmak zorunda kalınır.

Türk havacıları tayyare ve malzemelerini mavna ve kayıklarla karşı sahildeki Maltepe'ye götürürler. Yeşilköy'de bulunan 61 tayyareden ancak 45'i şimdiki Maltepe va-

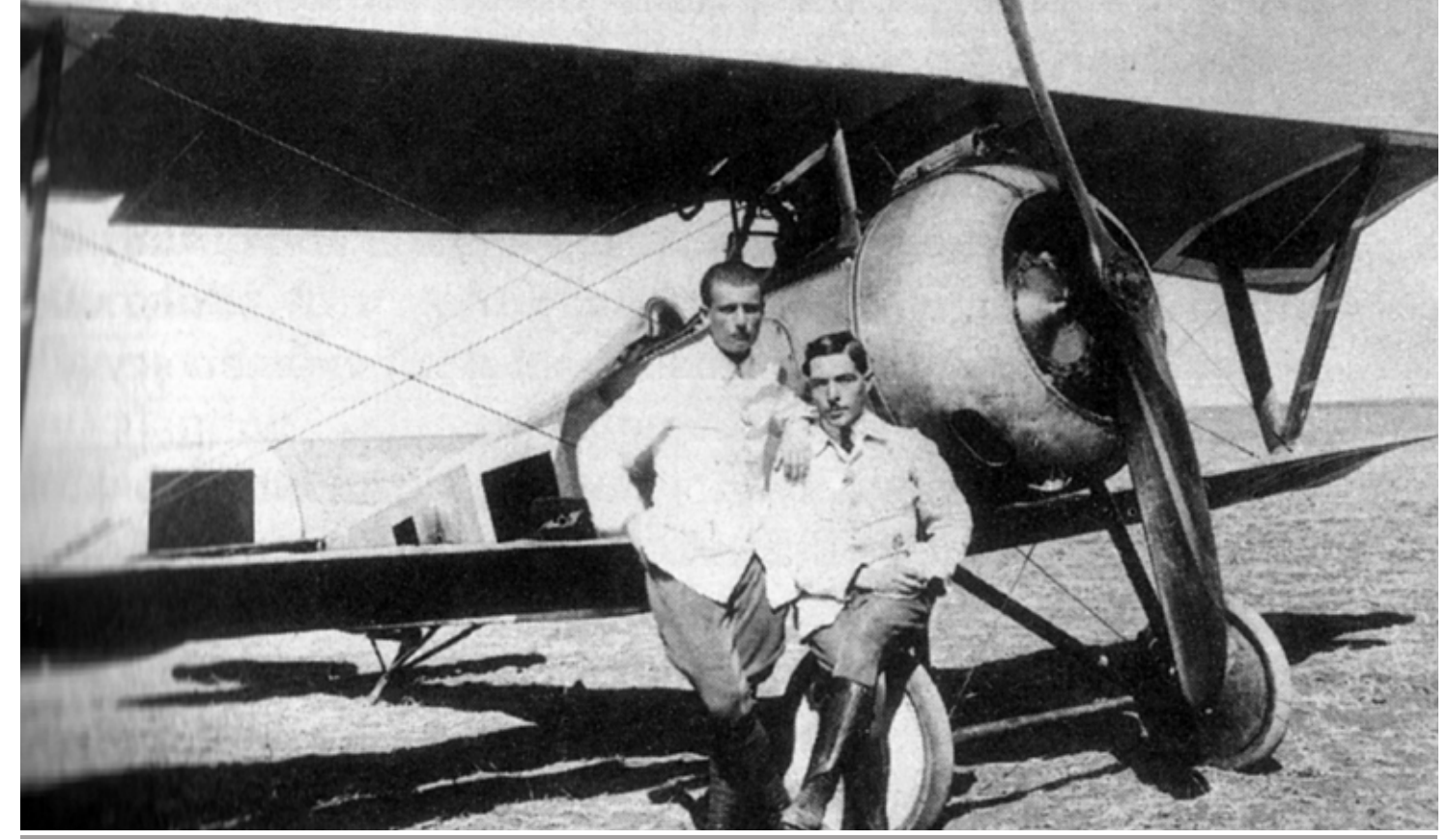
pur iskelesinin hemen doğusunda, İdealtepe civarındaki düzlük sahaya ve depolara yerleştirilir.

Taşınma sırasında malzeme ve tayyarelerin birçoğu hasar görür. Maltepe Tayyare İstasyonu'nda malzemeler birkaç küçük binaya üst üste yığılır. Açık havada harap kalmış, bakım ve onarımı yeterince yapılamamış 31'i av, 3'ü eğitim ve 11'i keşif olmak üzere 45 tayyareyle hava birliği yeniden aktif hale getirilmeye çalışılacaktır. Ancak istasyonda uçuş yapabilme imkânı dahi yoktur.

16 Mart 1920'de İstanbul'un işgali ve sonrasında 23 Nisan 1920'de Ankara Hükümeti'nin kurulması havacılar üzerindeki baskının daha da artmasına sebep olur. Anadolu'ya geçmeleri kaçınılmaz olmuştur. Bir kısmı Bursa üzerinden Eskişehir ve oradan da Konya'ya ulaşmayı başarır. Bir kısmı ise, İstanbul'dan Anadolu'ya geçişlerini, Maltepe meydanındaki tayyareleri kaçırarak gerçekleştirmeyi planlar. Böylece İstanbul'dan kaçıp



1-Vecihi Hürkuş, 2-Esref Bey, 3-Kazım Bey, 4-İhya Bey, 5-Hayrettin Bey, 6-Şakir Hazım (Ergökmen) ve eşi Müzeyyen Hanım Bursa'da



Tayyareci Halil Bey ve Vecihi Hürkuş Nieuport tayyaresi önünde, 1918

Milli Mücadele Kuvvetleri'ne katılacak, aynı zamanda da ilerde çok ihtiyaç duyulacak tayyareleri de Anadolu'ya kazandıracaklardır.

İstasyonda bulunan 45 tayyarenin büyük bir bölümü uçabilecek duruma getirilir. Gizlilik içinde yürütülmeye çalışılan kaçış planından İngilizlerin haberi yoktur. Maltepe'deki hangarlara doğru dürüst nöbetçi bile koymamışlardır. Görevli birkaç kişi de Türk'tür ve zaten gece yapılacak kaçıştan haberleri vardır. Ama bu kısa meydandan tayyareleri uçurmak zordur. Pist çok kısa ve engellerle doludur.

Her şeye rağmen 1920 yılının Mayıs sonlarında kısa pistteki çukur ve tümsekleri onarmak için yaptıkları planı uygulamaya koyulurlar. Yedek Teğmen Makinist Şakir Hazım (Ergökmen), meydanın düzeltilmesi için tayyarecilerden oluşan bir futbol takımı kurar. Takımın formalarını Vecihi Hürkuş'un annesi diker ve bir top bularak idmanlara başlarlar. Her vuruşlarında top ya bir çukura ya da bir tümseğe çarpar. Kuşkusuz ki böyle arızalı bir alanda top oynamanın imkânı yoktur! Tayyareciler tümsekleri düzeltip çukurları doldurarak tayyarelerin kalkacağı alanı hazır hale getirirler.

Kaçış planı ancak gece şartlarında uygulanabilecektir. Faal olan tayyarelerden 1 adet iki kişilik ve 3 adet tek kişilik tayyare seçilir. 6-7 Haziran 1920 gecesi hazırlıklar tamamlandıktan sonra, gece saat 02.00 civarında tayyareler motorlarını çalıştırıp piste doğru ruleye başlarlar.

Tayyareci İsmail Zeki, Fokker ile uçuşa geçer fakat oldukça hızlı olan bu tayyarenin kalkması için kısa meydan yeterli olmaz. İsmail Zeki tayyareyi pistin dışında zorla kaldırmak ister, fakat havada tutunamayarak civarda bulunan tombazlara çarparak parçalanır. Tayyareci İsmail Zeki ufak tefek yaralarla kurtulmuştur.

Havalandırmak üzere hazırlanan diğer tayyare ise motorunda meydana gelen bir yangın sonucu kalkış yapmayı başaramaz.

Tayyareci Kazım, kendisinden önce kalkmaya çalışan ama başarılı olamayan iki tayyareye rağmen her ne pahasına olursa olsun şansını deneyecektir. Kullandığı

Albatros D.III'le hiçbir zorlukla karşılaşmadan kalkışını gerçekleştirebilir ve yönünü Bursa'ya çevirerek meydana uzaklaşmayı başarır. Tayyareci Kazım, millî kuvvetlerin hâlen kontrolü altındaki İznik civarına geldiğinde mecburi inişe geçer. Fakat telgraf tellerine takılır ve önceden tayyare inişi için hazırlanmamış



Tayyareci Vecihi Hürkuş ve Tayyareci Halil, Nieuport 17 uçağında

alandaki bir hendeğe girer. Tayyareci Kazım'a bir şey olmaz ama Maltepe istasyonundan Millî Mücadele'ye kazandırılmak istenen tayyare kullanılamaz hâldedir.

Maltepe İstasyonu'ndan hareket eden son tayyareyi ise Vecihi Hürkuş kullanmaktadır. Ancak AEG keşif tayyaresinin zaten dar olan rasit bölümüne Şakir Hazım'ın eşi ve sivil makinist Eşref de binmek zorundadır. Üstelik tayyarenin boş yerlerine de üç kişinin eşyaları yerleştirilir. Kalkış ağırlığının çok üzerinde olmasına rağmen havalandıran tayyarenin motoru çok geçmeden kesik homurtular çıkararak yere çakılır. Ateş alan tayyareden çıkan Vecihi Hürkuş, baygın hâldeki makinist Eşref'i yaralı olarak dışarı çıkarır. Şakir Hazım'ın eşi Müzeyyen Hanım ise yara almadan kurtulur.

Gece tayyarelerle yapılan bu kaçış girişimi İstanbul'da büyük olay yaratır. Başbakan ve Savunma Bakanı Damat Ferit Paşa olayı aynı gün, bir raporla İstanbul'daki İngiliz İşgal Kuvvetleri temsilcisine bildirir.

İstanbul Hükümeti'nin yayın organı olan Peyam-ı Sabah gazetesinde havacıları suçlayan, İttihat ve Terakki Partisi'ne üye oldukları ve bir an evvel tutuklanmaları gerektiğini belirten yazılar yayımlanır. Bu yazılardan tedirgin olan havacılar her an tutuklanabilecekleri endişesi içerisindeyler.



İstiklâl Harbi'nde VecihiHürkuş, Türk havacılar ve Spad XIII C1 Av Tayyaresi

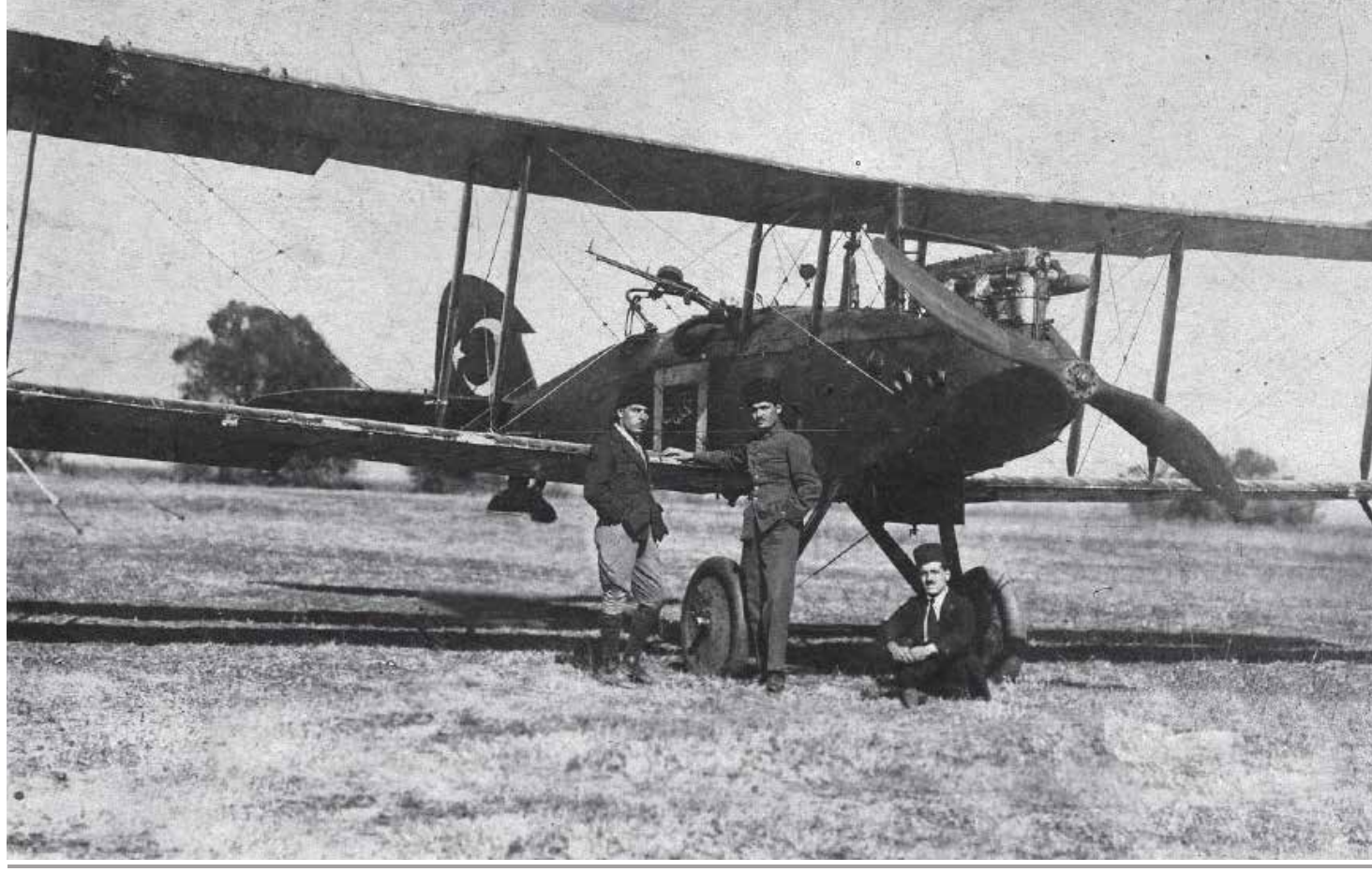
Bölük Komutanı Yzb. Fazıl gizli evrakları ve kasadaki paraları da alarak bir kısım astsubay ve erler ile birlikte Maltepe-Kartal yönünden kaçarak Adapazarı'na geçer.

Vecihi Hürkuş, Şakir Hazım, Emin Nihat (Sözeri), Muhsin (Alpagot), Hayrettin, Eşref, Rafet, Avni (Okar) ve İhya Beyler ise 15 Haziran 1920'de kılık değiştirerek, Selimiye Kışlası'ndan çıkarılan esirlerin arasına karışıp Harem İskeleyi'nden küçük bir istimbota binerler. İstimbota Mudanya'ya, oradan da trenle Bursa'ya geçerler. Kendilerini Muradiye İstasyonu'nda Bursa'da Kuvayı Milliye'yi ilk örgütleyenlerden biri olan 56. Tümen Komutanı Bekir Sami Bey (Günsav) karşılar. Lokantada parasız yemek yemelerini sağlayan vesikalar ve 15'er lira da harçlık verir. Gelenlerin bir kısmı otele, bir kısmı da Nasuhpaşa Hamamı'na yerleştirilir. Bursalı olan Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri) ise evinde dinlenecektir.

Bursa'da tayyaresiyle İznik'e inen Tayyareci Kazım ile buluşurlar. Yaralarının tedavisi ve birkaç gün dinlenmeden sonra tayyareciler Bekir Sami Bey tarafından tutulan bir faytonla Bilecik'e, oradan da trenle Eskişehir'e giderler. Daha sonra da Konya'ya gönderilirler. Anadolu'ya kaçabilen pilot, rasit ve makinist havacılar Konya'da toplanmaya başlamışlardır.

Başbakan Damat Ferit Paşa'nın ihbarı üzerine Maltepe meydanındaki tesislerimiz 17 Haziran 1920 tarihinde İngiliz işgal kuvvetlerince bombalanır. Hangarın içinde bulunan tayyarelerle teçhizat ve malzeme tamamen parçalanır, hangar civarında bulunan diğer tayyareler de bombalarla tahrip edilir.

Bunun üzerine 28 Haziran 1920 tarihinde Damat Ferit Paşa'nın emri ile Osmanlı Devleti'nin son havacılık teşkilatı lağvedilir ve Osmanlı dönemi havacılığı sona erer.



Yunanlardan ele geçirilen ve İsmet adı verilen De Havilland DH9 tayyaresi.
Vecihi (Hürkuş), Fazıl Bey, Makinist Büyük Eşref, Eskişehir, 1921



Kurtuluş Savaşı'nda uçaklarımız ve pilotlarımız



Kurtuluş Savaşı’nın ilk uçuşunu yapan tayyare, “Güzel Bursa”!

8 Temmuz 1920. Yunanlılar Bursa’ya girer. Batı Cephesi’nde ilerleyen Yunan kuvvetlerine karşı, Uşak ve Bursa bölgesindeki Türk kara birliklerini desteklemek için Uşak ve Eskişehir’e tayyare müfrezeleri gönderilmek istenmiş, nitelikli tayyare yokluğundan bu destek sağlanamamıştır. İstanbul’dan Anadolu’ya geçebilen az sayıdaki havacı, Konya Tayyare İstasyonu’nda toplanır, ancak buradaki tayyareler uçamayacak kadar kötü durumdadır. Bir avuç tayyareci gecelerini gündüze katarak tayyareleri tamire girerler. Ama yedek parça sıkıntısı işlerini daha da zorlaştırır. Dönemin bez kaplı tayyarelerinin dış etkenlerden korunmasını sağlayan emaye yoktur. Patates, paça, yumurta akı gibi jelâtinli maddeler kaynatılarak yapılan alaşım ile tayyarelerin bezleri gerdirilmeye çalışılır. Bu alaşım ise içindeki eksik maddelerden dolayı kanat bezlerinin çürümmesine sebep olur ve yağmurda bezler sarkıp parçalanır. Benzin sıkıntısı da cabasıdır. Rusya ve İtalya’dan kaçırılarak at ve eşeksirtinde getirilen benzin o kadar azdır ki tayyareler ancak çok önemli durumlarda havalanırlar.

Konya Tayyare İstasyonu'nda hazırlanan tayyarelerden iki müfreze oluşturulur. Bu müfrezelerden birisi Temmuz 1920 sonlarında 3 av tayyaresini trenle Uşak'a taşıyarak göreve başlar. Diğer müfreze ise birkaç av ve bir keşif tayyaresi ile 22 Ağustos 1920'de Eskişehir'de göreve başlar.

Yüzbaşı Fazıl komutasında faaliyetlere başlayan Uşak'taki Kartal Müfrezesi Vecihi Hürkuş, Halil (Ziver), Behçet ve Hayrettin Bey'den oluşmaktadır. Yüzbaşı Fazıl'ın isteğiyle tayyare gövdesinin her iki yanına pençelerinde bomba taşıyan birer kartal çizilir. Bu müfreze Hava Kuvvetleri'nde amblem kullanan ilk uçuş birliği olur. Müfrezede Albatros D.III, AEG C.IV, Avro 504 ve Pfalz D.III tipi tayyareler bulunmaktadır.

Vecihi Hürkuş, Konya'da çalışır duruma getirdiği Pfalz D.III tipi tayyareyi Bursa'nın işgalinden sonra "Güzel Bursa" diye adlandırır. 15 Ağustos 1920'de 23. Tümen Komutanı Albay İzzettin Bey, Kartal Müfrezesine Kula - Alaşehir yöresinin keşfi emrini verir. Kurtuluş Savaşı'nın bu ilk hava görevini Vecihi Hürkuş Güzel Bursa ile yapacaktır. Saat 8.00'de havalanan Güzel Bursa yarım saat sonra Kula'ya varır. Burayı taradıktan sonra Alaşehir Ovası'na yönelir. Haziran ayından beri Yunan işgali altındaki Alaşehir'deki düşman birliklerine ait küçük kuvvetleri not alan Vecihi Hürkuş, istasyon civarındaki kalabalığı fark eder. Bu kalabalığı daha iyi görebilmek için alçalır. İstasyona yeni gelen bir tabur trenden inmektedir. Vecihi Hürkuş, ardı ardına iki bombayı düşman kuvvetleri üzerine bırakır. Bu

ani baskın karşısında düşman askerleri şaşkına döner. Bu şaşkınlıktan daha fazla yararlanmak isteyen Vecihi Hürkuş 50 metreye kadar alçalarak makineli tüfeğini boşaltmaya başlar. Yere o kadar yakındır ki korku içinde kaçan düşman askerlerini tek tek seçebilmektedir. Makineli tüfeğini boşaltarak üsse dönen Vecihi Hürkuş, Güzel Bursa ile gerçekleştirdikleri ve başarıyla geçen bu ilk görevi arkadaşlarına coşkuyla anlatır.

20 Ağustos 1920'de Güzel Bursa Simav bölgesinin keşfi için tekrar havalanır. Bu uçuşta Vecihi Hürkuş'a arkadaşı Halil Bey de kendi tayyaresiyle eşlik edecektir. Simav bölgesinde iki kol hâlinde yapılan keşifte düşman birliklerine rastlamazlar. Yere inip raporlarını verdikten sonra kumandanlıktan gelen bir telgraf, düşman tayyarelerinin Simav Vadisi'nde denetimimiz altındaki bir alaylık çadırı ordugâha iki bomba attığı haberini bildirir. Bunun üzerine saat 18.00'de Vecihi Hürkuş tekrar havalanır. Demirci'de bulunan düşman birliğini ve birliğin yedek kuvvetlerini bombalar. Yere indiğinde arkadaşları yeni gelen bir telgraf yazısından heyecanla bahsederler:

"Geç vakit Demirci mıntıkasında uçan bir tayyaremiz, yere sürünürcesine, düşmana bomba ve makineli tüfek ateşi ile hücum ederek, birçok noktalarda toplananları dağıtmış ve aynı zamanda kıtalarımız üzerinde büyük bir tesir bırakmıştır."

21 Ağustos 1920 sabahı Güzel Bursa, bir önceki akşam yapılan harekâtın tekrarı için Vecihi Hürkuş'la

havalanır. Bu kez kendilerine Yüzbaşı Fazıl da eşlik edecektir. İki tayyarenin etkisi şüphesiz ki daha büyük olacaktır. 45 dakika sonra hedeflerine ulaşan tayyareciler yerde iki tarafın kıyasıya bir topçu düellosu ile karşılaşır. Tayyarecilerimiz iki koldan Yunan topçu mevzilerine bomba ve makineli tüfek atışında bulunurlar. Bu hücum sonrasında dağılan düşman birlikleri panik içerisinde kaçırlar. Yukarıda iki tayyareci neşe içinde onları seyretmektedir.

Vecihi Hürkuş, kısa bir süre içinde, 13 sorti daha yaparak 20 saatlik muharebe uçuşunu tamamlar. İstanbul'da bulunan yakınları İstanbul Hükümeti'nin rahat vermemesi nedeniyle Eskişehir'e kaçmak zorunda kalmışlardır. Bu haberle izinli olarak Uşak'tan Eskişehir'e gider. Uşak'tan ayrılmasını takip eden günlerde Yunan ordusu çok büyük kuvvetlerle Uşak üzerine yürüyerek 29 Ağustos 1920'de kenti işgal eder. Bunun üzerine Kartal Müfrezesi de elindeki tayyareleri trenle Afyon'a nakletmek zorunda kalmıştır.

Eskişehir'de bulunan Vecihi Hürkuş, İngiliz ve Fransız tayyarelerinin attığı padişah ve şeyhülislamın fetvalarını gördükçe içi sızlar. Eskişehir bölüğüne ait tayyareler henüz hazır değildir. Tayyaresi Güzel Bursa ise Afyon'dadır. Oysa bu günlerde Uşak harekâtından sonra Bursa cephesinde bazı hareketler yapılmış ve bu mıntıkadaki düşman harekâtında değişiklikler sezilmiştir. İşte bu nedenle Batı Cephesi Komutanlığı Bursa ve civarında keşif uçuşlarının yapılmasını ve Bursa üzerine bildiri dağıtılmasını ister. Fakat bölük

tayyare ve malzeme bakımından bu görevi yapacak durumda değildir. Bunun üzerine Vecihi Hürkuş, bölük kumandanına müracaat ederek izinli olmasına rağmen bu görevi yapmak istediğini bildirir. Batı Cephesi Komutanlığı'nın 22 Ağustos 1920 tarihli emri ile 4 tayyarenin trenle Konya'dan Eskişehir'e sevk edilmesi bildirilir.

Tayyarelerin gelmesiyle birlikte 29 Ağustos 1920'de Üsteğmen Avni (Arıkök) ile Rasit Teğmen Sıtkı (Tanman) DFW C.V tipi silahlı keşif tayyaresi ile Bursa'ya bildiri atmak üzere havalanır. Meydandan kalktıktan bir süre sonra tayyarelerin gövde ve kanat bezleri, iki gün önce yağın şiddetli yağmurların etkisiyle açılmaya ve dümen kısımlarındaki bezlerden bir kısmı koparak havada uçmaya başlar. Bunun üzerine meydana dönerek mecburi inişe geçen tayyare 150-200 metre yükseklikten dik bir açıyla düşerek parçalanır. Büyük bir şans eseri Üsteğmen Avni ve Rasit Teğmen Sıtkı yaralı olarak kurtulurlar.

30 Ağustos 1920'de İnegöl-Bursa arasında Ümitalan köyü civarındaki düşman kuvvetlerinin durum tespitinin yapılması ve havada hazırlanacak keşif raporunun, İnegöl'ün doğu ucunda, şehrin girişindeki tek bina olan Gazhane'nin bahçesine atmak üzere görevlendirilen keşif tayyaresi Eskişehir'den havalanır. Bozüyük üzerindeyken, karbüratöre giden benzin borusunun kırılmasından dolayı motoru duran tayyare süzülerek İnönü İstasyonu civarına mecburi iniş yapar.



Kurtuluş Savaşı'nda Afyon hangarındaki havacılarımız
(Cihat Gürel Arşivi)

Bir gün sonra da diğer bir av tayyaresi meydan ci-
varında pilotaj hatasından kırım geçirir. Üç gün üst
üste meydana gelen bu kazalar üzerine, Batı Cephe-
si Komutanlığı, kazaların tamir hatasından meydana
geldiğine hükmederek Konya Tayyare Meydan Ko-
mutanı Yüzbaşı Ahmet Nuri'yi görevden alarak yeri-
ne Yüzbaşı İsmail Hakkı'yı tayin eder.

Albatros tayyaresiyle 30 Ağustos 1920'de havalanan
Vecihi Hürkuş, Bozüyük Vadisi'ni aştıktan sonra, Pazar-

cık Yaylası'nın üzerinden İnegöl Ovası'na ulaşır. Oradan
da Kestel tarafındaki cephe ve kıtaları notlarına alarak
Yenişehir üzerinden dönüşe geçer. Keşif uçuşunu ta-
mamlar ama yeni tayyaresinden pek memnun değildir:

“Hususiyle altımdaki tayyaremin uçuş vaziyetleri de
bana zevk vermiyordu. Bu tayyareyi Uşak'ta bıraktı-
ğım Güzel Bursa adlı tayyaremlle mukayese edersek,
biri için hep, diğeri için hiç kelimelerinin anlamı üze-
rinde durmak ihtiyacını duyuyordum.”

Bu görevden sonra da Vecihi Hürkuş Eskişehir Bölü-
ğü'ne nakledilir.

Çerkez Ethem İsyanı'nı fırsat bilen Yunan ordusu,
6 Ocak 1921'de Bursa-Eskişehir ve Uşak-Afyon böl-
gelerinde ileri harekete geçer. Durumun ciddiyetini
gören Cephe Komutanlığı, Ethem'e karşı Kütahya'da
iki alaylı bir tümenle bir süvari grubu bırakarak, geri
kalan kuvvetleri süratle Batı Cephesi'ne çeker ve İnönü'de mevzilenir.

Aynı gün Vecihi Hürkuş, tekrar kavuştuğu tayyaresi
Güzel Bursa ile havalanarak düşmanın harekât sa-
hasını inceler. Kestel taraflarında dar fakat ilerilerde
İnegöl, Yenişehir, Bilecik hatlarında düşman hatları-
nın daha genişlemiş olduğunu görür.

“Birinci İnönü Muhare-
beleri” (6-11 Ocak 1921)
adıyla anılan harekâtın
en şiddetli günü 10
Ocak 1921'dir. Yoğun
sis nedeniyle sabah
keşif uçuşu yapıla-
maz. Öğleden sonra
ise Güzel Bursa'sıyla
havalanan Vecihi Hür-
kuş, İnegöl, Pazarcık,
Bozüyük civarlarında
düşman kuvvetlerinin
mevzilerini bomba-

layarak İnönü sırtlarına ulaşır. İnönü bölgesindeki
Yunan siperlerini alçak irtifadan makineli tüfek ate-
şine tutar. Yaptığı keşif ve bombardımandan son-
ra notlarını iletmek üzere döndüğü sırada motor
sesi kesilir. Süzülerek yere inmeyi başaran Vecihi
Hürkuş, tayyaresinin birçok yerinde mermi izlerine
rastlar. Bu arada müthiş bir ateş altındadır. Etrafın-
da ince vızıltılar halinde mermiler uçuşur. Mermi-
lerin iki taraftan da geldiğini görünce savaşı iki
kuvvetin arasına indiğini anlar. O sırada bir ses işi-
tir: “Tayyareci çabuk sırta atla!” Bu sese kulak vere-
rek sırta atlar ve ateş hattından uzaklaşır. Ama aklı
“Güzel Bursa”dadır. Tayyaresinin düşman eline geç-
mesini istemez. Son görevini yapmak üzere tekrar
iki ateş arasında koşarak tayyaresine ulaşır. Benzin
kapağını açar ve yaktığı kibriti akan benzine atar.



Güzel Bursa (Pfalz D-III) Tayyaresi

Hafif bir dalga halinde
yükselen alevler biraz
sonra tayyareyi bütü-
nüyle sarar. Tekrar iki
ateş arasında cephe
hattına doğru koşarak
siperlere ulaşır. Son
görevini yerine geti-
ren Vecihi Hürkuş, ra-
porunu kumandanlığa
iletmek üzere oradan
uzaklaşırken Güzel
Bursa'dan yükselen
alev ve dumanlar hâlâ
devam etmektedir.



Vecihi Hürkuş ve Fuat Bulca,
1 Temmuz 1937

Türk Tayyare Cemiyeti

Türk Hava Kurumu

Türk Tayyare Cemiyeti, Gazi Mustafa Kemal önderliğinde 16 Şubat 1925 tarihinde kurulur. Amaçları arasında; havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasi önemini tanıtmak, bu amaçla havacılık için gerekli olan insan gücünü yetiştirmek, ihtiyaç duyulan araç gereci çoğaltmak ve Türk gençliğinde havacılık sevgisi uyandırmak yer alır.

Cemiyetin ilk başkanlığına Bolu milletvekili Cevat Abbas Gürer getirilmiştir. Gürer'den hemen sonra, 1925'te Fuat Bulca cemiyetin başkanı olmuştur. Kurucu üyeleri pilot Şakir Hazım, pilot Vecihi Hürkuş ve eski silah sistem subaylarından Hasan İskender Beylerden oluşmuştur.

19 Ekim 1925'de toplanan Türk Tayyare Cemiyeti kongre heyeti tarafından, müzakere edilerek bir nizamname hazırlanır. Cemiyetin, işleyişinin ve tüzüğünün belirtildiği nizamnamede Cemiyetin amacı ve çalışma prensipleri ilgili mevzuat belirlenir.

Nizamname, Vecihi Hürkuş tarafından, 14 Mayıs 1919'da hazırlanan tasarıdan ilham alınarak oluşturulur. Bu tasarıya göre, İstanbul Yeşilköy Tayyare Meydanı'ndaki tayyareler Anadolu'ya kaçırılmak istenmiş ve bunun için bir cemiyet kurulması kararlaştırılmıştır. Tasarıda Münakalat-ı Havaiye Cemiyeti adına hazırlanan nizamname, Tayyare Cemiyeti Reisi Cevat Abbas Bey tarafından takrire ekli olarak, Büyük Millet Meclisi'ne getirilir. Böylece, 15 Mart 1925'de "Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi", Büyük Millet Meclisi'nin onayı ile yürürlüğe girer.



Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul şubesi idare heyeti

“Türk Tayyare Cemiyeti Madalya Nizamnamesi” de hazırlanmıştır. 7 maddelik bu nizamnamede Tayyare Madalyası'nın kimlere hangi şartlarda verileceği, çeşitleri ve nasıl verileceği (altın, bronz, gümüş ve mürassa), takılacağı yer, madalyaların intikali, cemiyetin hava vasıtaları ile seyahat edecek olan madalya sahiplerinin durumları gibi konular belirlenmiştir. Bu madalyaların üzerinde Vecihi Hürkuş'un yaptığı Vecihi K.VI olan ilk uçağın resmi yer almıştır.

30 Ağustos gününün “30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı” olarak kutlanması kararlaştırılır. Zafer bayramı coşkusunu içine katılan Tayyare Bayramı, cemiyetin bütün şubelerinde merasim ve eğlenceler düzenlenerek edilerek kutlanır. Ayrıca 1926 yılından itibaren her yılın 27 Kasım günü, “Tayyare Şehitlerini Anma Günü” olarak kabul edilir. Türk Tayyare Cemiyeti'nin katkılarıyla, 23 Nisan 1926 tarihinde Türk havacılığının gereksinimi olan teknik personelin eğitilmesi amacıyla Tayyare Makinist Mektebi kurulur.

Uçak sanayisinin ilk adımı olan Kayseri Uçak Fabrikası, 1926 yılında TOMTAŞ (Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi) kurulur.

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 1925'te kurulmasına başlanan Ankara Akköprü'de planör yapım atölyesi 1926'da tam kapasite ile faaliyete geçer. Burada 1938-1939 yılları arasında 150 planör üretilir. Bu başarıdan cesaret alarak ülkemizde uçak yapma olanağının bulunduğu görüşü benimsenmiş ve 1939 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulmasına başlanmıştır.

1929 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu'na (FAI) üye olan Türk Tayyare Cemiyeti, dünya havacılığındaki gelişmeleri izlemek imkânıyla birlikte Tür-

kiye'yi yurt dışında temsil etmeye başlar. Tayyare Cemiyeti, memleketin her köşesinde sevinç ve coşku ile karşılanır. Kadın, erkek, genç, ihtiyar herkes, cemiyete dâhil olmaya, kuruma yardım etmeye koşar. Kurum, halkın desteği ile büyüyüp gelişirken, havacılığı seven ve havacılığa sahip çıkan bir nesil yetişmesindeki rolü de oldukça büyük olur.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin diğer bir etkinlik alanı olan Türkkuşu, Atatürk tarafından, 3 Mayıs 1935 tarihinde Ankara'da kurulur. Türkkuşu, gençler arasında büyük bir coşku yaratır. Bu sayede havacılık etkinlikleri, ülkenin her tarafına büyük bir hızla yayılır. Türkkuşu'nun Etimesgut Hava Alanı'nda yapılan açılış töreninde Atatürk, şu konuşmayı yapar:



Türk Tayyare Cemiyetine bağlı ikinci dönem Tayyare Makinist Mektebi öğrencileri, Yeşilköy, İstanbul, 23 Nisan 1928

“Bizim dünyamız bilirsiniz, topraktan, sudan, havadan oluşmuştur. Hayatın esas unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozulması hayatı imkânsız kılar. Cumhuriyet hükümeti havacılığı bütün milletin işi yapmak kararındadır. Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın, bundan gerçek dostlarımız sevinecek Türk milleti mutlu olacaktır.”

Önce planör okulu, ardından paraşüt okulu faaliyete geçer. Sovyetler Birliği’nden gelen Anohin ve Romanof isimli iki Rus öğretmen planörcülük ve paraşütçülük dersleri vermeye başlarlar.

24 Mayıs 1935’te 6. Büyük Kongresi’nde adı Türk Hava Kurumu’na (THK) çevrilen Türk Tayyare Cemiyeti kısa sürede 300 şubeye ulaşmış ve zaman içerisinde birçok gelir kaynağı sağlamıştır.

(1) Halkın bağışları, (2) Tayyare Piyangosu, (3) Fitre-zekât ve kurban derileri, (4) Tayyare Pulu, (5) El ve duvar ilanları imtiyazı, (6) Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti, (7) Uşak Şeker Fabrikası’nın ilk mahsulü, (8) Mevcut domuzların istismarı, (9) Eski pulların devri, (10) Bakanlar Kurulu kararlarıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar, (11) Üye aidatları, (12) Tutkallı makbuz (yardım pulu), (13) Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar, (14) Kira gelirleri, (15) İştirakler gelirleri, (16) Faiz gelirleri, (17) Makara ve iplik fabrikası tesis hakkı, (18)

Askerî terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması, (19) Ödemiş Balyonbolu Bucağı’nın Küre ve Bağcılar köylerindeki cıva madeninin işletilmesi, (20) Atatürk’ün Büyük Nutku’nun gelirinin THK’ye bağışlanması, (21) Bulgaristan’dan kıslamak üzere Trakya’ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları.

Mustafa Kemal Atatürk havacılığa oldukça önem verdiğini bu sözleriyle de ifade etmişti: “Cumhuriyet hükümeti, havacılığı bütün milletin işi yapmak kararındadır.”

Türk Hava Kurumu, 10 Temmuz 1936’da Eskişehir İnönü’de İnönü Yüksek Planör Kampı’nı açar. Bölgesel kurslarda A brövesi alan yetenekli gençler 1936 Haziran ayında İnönü Yüksek Planör Kampı’na davet edilirler. Türkkuşu’nun, daha fazla gence hizmet verebilmesi amacıyla 1937’de, Ankara ve İzmir’de birer paraşüt kulesi açılır. 1937’de Etimesgut Uçak Fabrikası, 1948’de Gazi Motor Fabrikasının kurulması ile birlikte birçok etkinlikleri de devam ettiren Türk Hava Kurumu, Orta Doğu’nun en güçlü, dünyanın da sayılı kuruluşu hâline gelir.

Cemiyete kaynak sağlamak amacıyla 1926 yılında Tayyare Piyangosu düzenlenmeye başlanmıştır. Tayyare Piyangosu daha sonra Milli Piyango hâline çevirir.

Cemiyet, 1 Haziran 1926 tarihinde Hava Mecmuası adıyla bir dergi çıkarır. Bu dergi daha sonra sırasıyla Havacılık ve Spor ve Uçantürk adını almıştır.



İnegöl Tayyare Cemiyeti’nin 1930’larda hazırladığı bir afiş



Türk Tayyare Cemiyeti tarafından çıkarılan Hava Mecmuası'nın İhâp Hulusi tarafından çizilen kapağı (30 Ağustos 1928)



Türk Tayyare Cemiyetine bağlı Tayyare Makinist Mektebi öğrencileri, Yeşilköy 1926



İsmet İnönü, İstanbul, Beyoğlu adlı bağış uçağında

Bağış Uçaklar

Bugünkü adı Türk Hava Kurumu olan Türk Tayyare Cemiyeti 1925 yılında kurulduğunda amaçlarından biri de Hava Kuvvetleri'ne uçak edinerek daha güçlü olmasına katkıda bulunmaktır. Yurt çapında, "Hava Gücünü Kuvvetlendirme" kampanyası 1925 yılı içerisinde başlatılır. Kampanya yurt geneline duyularak uçak alımında kullanmak üzere halk bağış yapmaya davet edilir.

13 Mayıs 1925 tarihinde Adana Ceyhan'dan Türk Tayyare Cemiyeti'ne gelen telgrafta 10.000 liranın cemiyet hesabına yatırıldığını ve alınacak ilk uçağa "Ceyhan" adının verilmesi isteği belirtilmektedir.



Bursalıların bağışlarıyla alınan Yeşil Bursa uçağı

İtalyan Ansaldo fabrikası yapımı A300-4 tipindeki uçak gemi ile Yeşilköy'e gelir. Montajı ve boyanması tamamlanarak üzerine "Ceyhan" yazılarak uçuşa hazır hâle getirilir. Halkın bağışlarıyla alınan bu ilk uçak firma temsilcisi pilot Lovadina ve Vecihi Bey (Hürkuş) tarafından ilk uçuşunu Ankara'ya yapar.

Vecihi Hürkuş tarafından Haziran ortalarında test uçuşları görkemli bir kalabalık önünde yapılır. Test uçuşu sonrasında yapılan törenle uçağa "Ceyhan" adı ve cemiyet başkanı tarafından Vecihi Bey'e "Türkiye'nin Baş Tayyarecisi" unvanı verilir.

Ceyhan uçağı 20 Haziran 1925 tarihinde Vecihi Bey tarafından gerçek sahiplerine göstermek amacıyla Ankara'dan havalanarak önce Konya ardından da

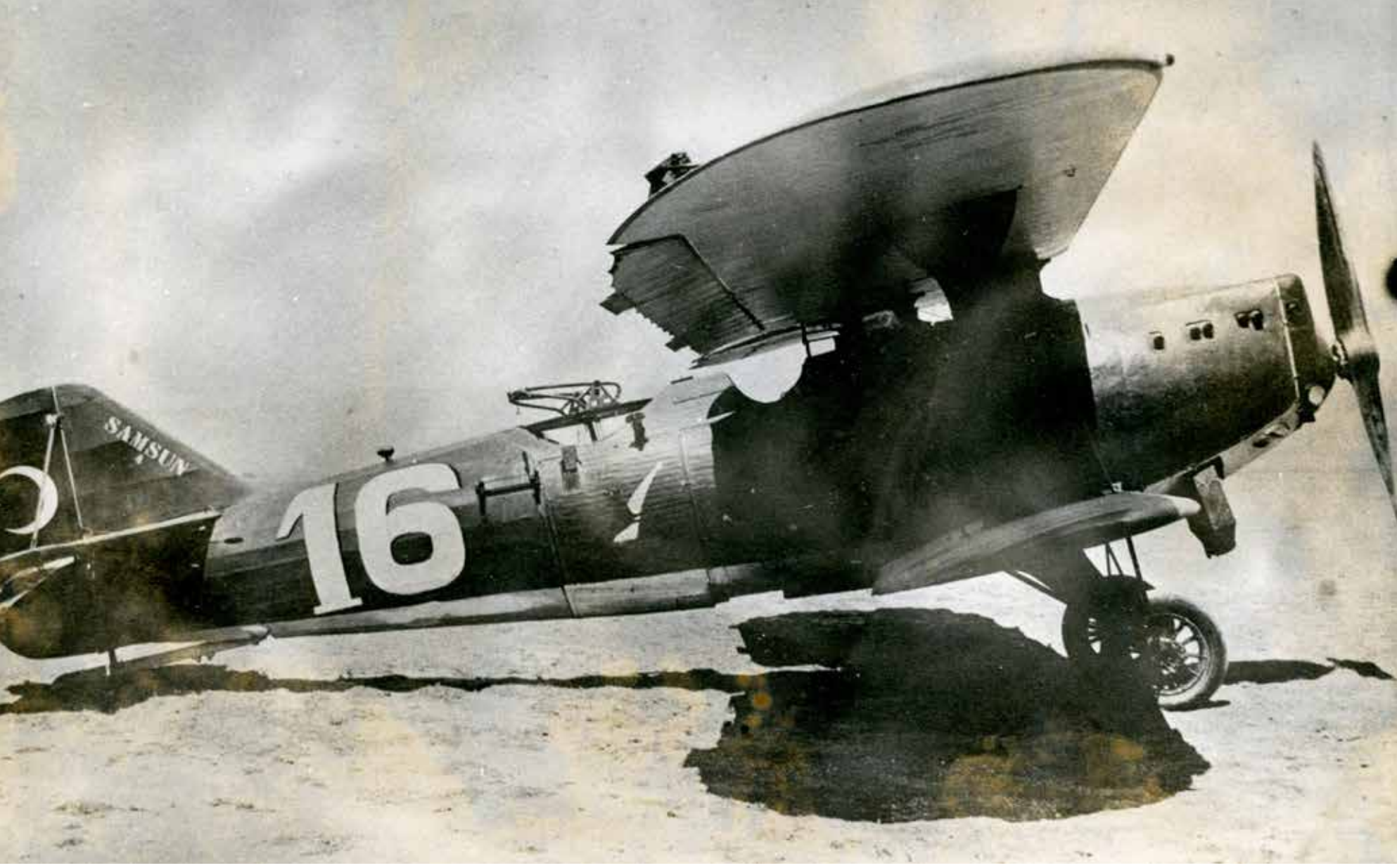
Adana'ya ulaşır. Buradaki beş saatlik ikmal ve bakımından sonra Ceyhan'a ulaşan uçak Ceyhanlılar tarafından büyük bir coşkuyla karşılanır. Halkın sevgi gösterileri arasında gösteriler yapılmış ve halk da hava kararana kadar uçakla uçurulur.

Bu ilk bağıştan sonra ardı ardına gelen bağışlarla alınan uçaklar şehirlerimiz arasında bir yarışa döner. 1925-1935 yılları arasında 10 yıl boyunca aktif olarak sürdürülen kampanyayla 300'e yakın uçak alınacaktır.

Uçaklara isim verme faaliyetleri halkın katılımıyla yapılan törenlerle gerçekleşir. İsmi verilecek şehir veya kasaba meydanlarında, daha da anlamlı olsun diye 29 Ekim Cumhuriyet ve 30 Ağustos Zafer Bayramı günlerinde gerçekleştirilir.



İsmet ismi verilen uçakta İsmet İnönü



Samsunluların bağışlarıyla alınan Samsun uçağı



İstanbul, Fatih isimli
bağış uçağı



Vecihi Hürkuş,
ilk Türk uçağı VECİHİ K-6 ile
(1924)

Vecihi Hürkuş *

Vecihi Hürkuş, 18 Ocak 1896 Cumartesi günü (06 Kanunusani 1311) İstanbul'da (Dersaadet) doğdu. Babası İstanbullu bir aileden Gümrük Müfettişi Ali Feham Bey, annesi Vidin'de doğmuş, üç yaşında İstanbul'a gelmiş Zeliha Niyir Hanım'dır. Üç yaşında iken babası ölmüş. Çok genç yaşta dul kalan annesi ile geniş bir ailenin içinde amcalar, halalar, enişter, yengeler, ağabeyler ve abla-lar ile birlikte büyümüştür.

Bir süre sonra Harbiye'de eskrim ve resim hocaları olan amcası Ahmed Şekür Bey'in yanına sığınmışlar, sonra da annesi ve kardeşleriyle Üsküdar'a yerleşmişler. Üç kardeşin ortancası olan Vecihi çok canlı ve hareketli bir çocuktur. İlkokulu Bebek'te okudu, Üsküdar'da Füyuzatı Osmaniye Rüştiyesi'nde ve Üsküdar Paşakapısı İdadisi'nde okudu, sanata olan ilgisinden Tophane Sanat Okulu'na geçti ve bu mektebi bitirdi.

* *Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği*

1912'de Balkan Harbi'ne eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak katıldı. Edirne'ye giren kuvvetler içinde yer aldı. Balkan Harbi sonunda İstanbul Ordu Kumandanlığı tarafından Beykoz Serviburun'daki esir kampına kumandan oldu.



Tayyareci Vecihi Hürkuş

Tayyareci olmak istiyordu. Yaşı küçük olduğundan makinist mektebine aldılar. Tayyare Makinist Mektebi'nden Küçük Zabit (Gedikli/Astsubay) olarak mezun oldu. Makinist olarak Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat cephesine gönderildi. Orada 2 Şubat 1916 tarihinde bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döndü.

Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek tayyareci oldu.

Pilot olarak ilk uçuşu 21 Mayıs 1916 tarihindedir. 15 Kasım 1916 tarihinde tayyarecilik tahsilini bitirerek pilot diplomasını aldı.



Vecihi Hürkuş, 1917



Vecihi Hürkuş ve VECİHİ K-VI, Ocak 1925

1917 sonbaharında Kafkas Cephesi'ne, 7. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Orada bir Rus uçağı düşürerek Kafkas Cephesi'nde uçak düşüren ilk tayyareci oldu.

8 Ekim 1917 günü bir hava savaşında yaralanarak düşünce, Rus'lara esir olmadan önce uçağını teslim etmemek için yaktı. Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderildi. Azeri Türklerinin yardımı ile adadan yüzererek kaçtı. Nargin Adası'nın karşısındaki Bakü, Rus işgali altında olduğundan, savaşa katılmayan İran'da karaya çıktılar. Birlikte kaçtığı istihkâm Teğmeni Salih Bey ile 2,5 ayda yaya olarak Süleymaniye üzerinden Musul'a geldiler.

İstanbul'a geldiğinde savaşın sonları idi. Başkent İstanbul Hava Müdafa Bölüğü'ne tayin oldu. Vecihi

Bey İstanbul hava müdafaasına katıldı. İstanbul işgal edilince esaretten dönen askerlerin arasında gizlice Harem'den kalkan bir gemiyle Mudanya'ya, oradan Bursa ve Eskişehir üzerinden Konya'ya giderek Kurtuluş Savaşı'na katılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda Vecihi Hürkuş sivil pilottur.

Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan, İzmir/Seydiköy Hava Meydanı'nı işgal eden tayyareci olmuş, TBMM'den üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır.

Kurtuluş Savaşı içinde Akşehir'de Jandarma Komutanı Ratıp Bey'in kızı Hadiye Hanım'la evlendi. İzmir'de Gönül, İstanbul'a döndüklerinde de Sevim isimli iki kızı olmuştur.



Vecihi Hürkuş Çekoslavakya'da. 1931

1917 sonbaharında Kafkas Cephesi'ne, 7. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Orada bir Rus uçağı düşürerek Kafkas Cephesi'nde uçak düşüren ilk tayyareci oldu.

8 Ekim 1917 günü bir hava savaşında yaralanarak düşünce, Rus'lara esir olmadan önce uçağını teslim etmek için yaktı. Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderildi. Azeri Türklerinin yardımı ile

adadan yüzerek kaçtı. Nargin Adası'nın karşısındaki Bakü, Rus işgali altında olduğundan, savaşa katılmayan İran'da karaya çıktılar. Birlikte kaçtığı istihkâm Teğmeni Salih Bey ile 2,5 ayda yaya olarak Süleymaniye üzerinden Musul'a geldiler.

İstanbul'a geldiğinde savaşın sonları idi. Başkent İstanbul Hava Müdafa Bölüğü'ne tayin oldu. Vecihi Bey İs-

tanbul hava müdafaasına katıldı. İstanbul işgal edilince esaretten dönen askerlerin arasında gizlice Harem'den kalkan bir gemiyle Mudanya'ya, oradan Bursa ve Eskişehir üzerinden Konya'ya giderek Kurtuluş Savaşı'na katılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda Vecihi Hürkuş sivil pilottur.

Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan, İzmir/Seydiköy Hava Meydanı'nı işgal eden tayyareci olmuş, TBMM'den üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır.

Kurtuluş Savaşı içinde Akşehir'de Jandarma Komutanı Ratıp Bey'in kızı Hadiye Hanım'la evlendi. İzmir'de Gönül, İstanbul'a döndüklerinde de Sevim isimli iki kızı olmuştur.

Savaş sonrası İzmir'de Seydiköy'de açılan tayyare okulunda yeni tayyarecileri eğitime başlamış, tam o sırada 1923 yılı başlarında İzmit Mintıkası Tayyare Bölüğü'ne atanmış. Üç ay sonra İzmir'de Binbaşı Fazıl'ın eğitim uçuşu sırasında düşüp ölmesiyle yeniden İzmir'e çağırılmış, kara ve deniz okulunda öğretmenliğinden başka fen işleri ile de uğraşmış. Savaşta çekilen yoklukların giderilmesi amacıyla havacılığı millileştirme düşünceleri başlamıştı.

Edirne'ye yanlışlıkla inen bir yolcu tayyaresini almaya görevlendirilmiş. Hizmet karşılığı bu uçağa "Vecihi" adının verilmesi, 1919'dan beri uçak projeleri yapan Hürkuş'ta uçak inşa etmek düşüncesini yeniden canlandırmıştır.

Ganimet olarak Yunanlılardan ellerine geçen pek çok motordan yararlanarak projesini hazırlayıp ilk uçağı Vecihi KVI'yı imal etmiştir. Uçağı için uçuş müsaadesi istemiş, uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuş, ancak teknik heyetin içerisinde tayyareyi uçuracak ve kontrol edecek personel bulunmadığından gecikmiştir. Sonunda teknik heyetten birinin, "Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz; uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar" sözü üzerine Hürkuş, 28 Ocak 1925'de uçağı Vecihi KVI ile ilk uçuşunu yapar.

İzin almadan uçtuğu için cezalandırılınca, istifa ederek hava kuvvetlerinden ayrılıp Ankara'ya gider ve kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne katılır. Cemiyetin Fen Şubesi'ni organize etmekle görevlendirilir. Gazi Mustafa Kemal'in "İstikbal göklerde" yönermesiyle havacı bir kuşak yetiştirmek için kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, halkın bağışları ile yaşayan bir kuruluş olacaktı. Bunun için bir okul açmak, milli bir hava sanayi kurmak amacındaydı. Hürkuş, yaptığı uçağını geri alıp, cemiyetin bağış toplamada faaliyetlerinde kullanarak halka havacılık sevgisini aşilamak istiyordu ama uçağını geri almayı başaramadı.

Bağış toplamak için bir madalya tüzüğü hazırlandı. Bağışa göre bronz, gümüş, altın ve elmaslı madalya verilecek, 10.000 lira bağışlayanın adı da alınacak uçağa ad olarak verilecekti. Türk Tayyare Cemiyeti'ne ilk yardım Ceyhan ilçesinden gelmiş, 10.000 lira telgrafla bağışlanmış, alınan ilk uçağa da Ceyhan adı verilmiştir. Hürkuş'un uçakla yurt içi bağış gezileri de bu uçakla başlamıştır.



Vecihi Hürkuş uçak motorunun üzerinde



İlk sivil Türk uçağı VECİHİ XIV ve Vecihi Hürkuş

Bu arada Avrupa havacılığının incelemek için bir heyetle Hürkuş, ikinci kez Avrupa'ya gider. Almanya'da Junkers ve Rohrbach uçak fabrikalarını ziyaret ederler. Bu fabrikalar Türkiye'de anonim şirket hâlinde tayyare fabrikası kurmak fikrindeydiler. Fransa'da da Breguet, Potez, Hanriot gibi birçok fabrikaları ziyaret etmişler, Hürkuş da bu fabrikaların uçaklarıyla tecrübe uçuşları yapmış, Potez 25 tipindeki rekor tayyaresiyle akrobasi uçuşundan sonra fabrika tarafından Atlantik Okyanus geçiş uçuşu yapması için teklif yapılmış, fakat Fransız Aero Kulübü'nün baskısı ile teklif suya düşmüştür.

Türkiye'ye dönüşte 19 Ekim 1925'de Tayyare Cemiyeti Yönetim Kurulu istifa etmiş, cemiyetin tasarı ve projeleri suya düşmüş, elindeki tayyare, vasıta ve elemanları hava kuvvetlerine verilerek havacılıkla ilgisi kesilmiş oluyordu. Hürkuş'un da tekrar hava kuvvetlerinde görev alması istenince istifa etmiştir.

Milli Savunma Bakanlığı, Kayseri'de Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) adında bir fabrika kurmak için anlaşır. Hürkuş, TOMTAŞ'ın teklifini kabul ederek Almanya'ya gider. Hürkuş, Almanya'da Junkers A.20 tayyarelerinde bazı noksanlıklar bulur, onların düzeltilmesi ile Junkers A.35'lerin yapımını da üstlenir.

18 Temmuz 1926'da telgrafla memlekete çağrılır, Junkers A.35'in satın alınması için tecrübe uçuşu istenir. Junkers bu uçuşun özellikle Hürkuş tarafından yapılmasını, uçağının zamanın en modern ve yüksek ateş kudretinde iki kişilik av tayyaresi, savaşta her tarafta ateş saçabilme gücü olduğunun kanıtlanması için Fransızların gözde uçağı Nieuport Delage ile savaşını ister. 1 Ağustos 1926 da temsili savaş yapılır, savaş Junkers A.35 ile Hürkuş kazanır.

Hürkuş yurda döndükten sonra, TOMTAŞ emrinde biri 14 kişilik 3 motorlu Junkers G.24, diğeri altı kişilik tek motorlu Junkers F.13 yolcu tayyareleriyle Ankara-Kayseri arasında ulaşım uçuşları yapar. Tarih 1927'dir. Hürkuş'un bu uçuşlarının, yurdumuzda ilk hava yolları uçuşları olduğu düşünülebilir.

Hürkuş, TOMTAŞ'a, Junkers A.35'in kanatlarına benzin depoları ilavesi ile havada kalma süresini uzatarak



Vecihi Hürkuş öğrencileri ile, 1933

Ankara-Tahran uçuşunu direkt yaparak, İran devletine uçağı göstermek ve hükümetimizin rızasıyla devletimizin ihtiyacından fazlasının yabancı devletlere de satılabilmesi fikrini açmış. Bu yapılırsa hem devletimiz şereflenecek, hem de TOMTAŞ'a büyük faydası sağlayacaktı. O sırada henüz TOMTAŞ fabrikası teşekkül etmemiş ve Junkers A.35 tayyaresi de TOMTAŞ'a devredilmemiş olduğundan bu uçuşu reddedilmişti. 16 Eylül 1926 tarihinde Türkiye'de ilk paraşüt gösterisi Ankara'da yapıldı. Vecihi Hürkuş'un kullandığı Junkers F-13 uçağından Alman paraşütçü Heinke'nin 700 metre irtifadan yaptığı 178. atlayışı Gazi Mustafa Kemal ve Ankaralılar izlediler. Millî havacılığımız için güzel bir başlangıç olan TOMTAŞ ne yazık ki 1928 yılına kadar çalışmalarına devam edebildi. Kötü yönetimi yüzünden 1928'de iflas etmiş, daha doğrusu iflas ettirilmişti.

Hürkuş, 1925'de Kurtuluş Savaşı öncesi İstanbul'da iken sevdiği, Mustafa Kemal'in yanına Anadolu'ya geçtiği için ailesi tarafından kendisine verilmeyen İhsan Hanım'la anlaşmış, eşinden ayrılarak onunla evlenmiş ve 1927'de Perran isimli bir kızı daha doğmuştur.

Bir yıllık aradan sonra Hürkuş, Türk Hava Kurumu'ndaki eski görev yeri olan Teknik Şube'ye döner.

1930 yılı Sanayi Kongresi Ankara'da toplanmış, Halkevi'nde de "Yerli Mallar Sergisi" açılmıştır. Hürkuş burada yerli malı uçaklarının resim ve maketleri ile üstten kanatlı kapalı kabinli Vecihi KXI tipi uçak modelinin minyatürü-

nü sergiler ve büyük ilgi görür. Kurumda boş durmaz, yeni uçak model ve tiplerini tasarlamaya devam eder.

1930 yılı yıllık iznini iki ay ücretsiz olarak uzatıp Kadıköy'de bir keresteci dükkânını kiralayarak, üç ay içinde ilk Türk sivil uçağını, aslında ikinci uçağı Vecihi XIV uçağını inşa etmiştir. İlk uçuşunu 27 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapmıştır. Uçak iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağıdır. Uçağı ile birlikte uçarak Ankara'ya dönmüş, Ankara üzerinde bir gösteri yapmış, Başbakan İsmet İnönü ve bazı komutanlar tarafından uçağı incelenerek tebrik edilmiş. Uçabilirlik sertifikası verilmesi için İktisat Bakanlığı'na müracaat ederek müsaade istemiştir.

14 Ekim 1930'da, "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir" cevabını almış. Hürkuş, bunun üzerine bakanlık nezdinde yapılan girişimler sonucu uçağa istenen belgenin alınması amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi için müsaade almıştır. Uçak Ankara'da sökülmüş, demiryolu vagonları ile Haydarpaşa'ya, Sirkeci'den de Prag'a gönderilmiştir.

Hürkuş, 6 Aralık 1930'da Prag'a geldiğinde henüz tayyare gelmemişti. Tayyareye ait statik raporu gibi resmi evrak önce Çek diline çevrilmiş, uçak gelince tekrar monte edilerek uçağın malzemeleri ve her türlü teknik kontrolü yapıldıktan sonra uçuşu istenmiş. Her türlü uçuş şekilleri ile uçuşun kontrolü tamamlanmıştır.



Vecihi Hürkuş, 1933

Hürkuş 23 Nisan 1931'de Çekoslovakyalı yetkililer tarafından civardaki bir gazonunda düzenlenen bir törenle, başköşesinde “Yaşasın Türk Tayyareciliği” yazılı bir pankartla onurlandırılarak uçuş müsaadesini almıştır.

25 Nisan 1931'de Çekoslovakya'dan uçarak Türkiye'ye gelmek için yola çıkıp 5 Mayıs 1931'de Türkiye'ye gelmiştir. Hürkuş, uçağının atıl kalmaması için Posta İdaresi ile çeşitli görüşmelerde bulunur. İlk kurulmak istenen posta hattı Ankara-Erzurum ile Ankara-İstanbul arasında düşünülür.

Bu arada Türk Hava Kurumu yeni bir turne planlar. Ankara'dan başlayan uçuş Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Aydın, Denizli, Uşak, Eskişehir, Adapazarı, İzmit ve Yeşilköy'de tamamlanır. Uçuş büyük bir başarıyla tamamlanmıştır. Kurum şubeleri bağışlarla zenginleşmiştir, ama 3 Kasım 1931 tarihli telgrafla büyük yardımcısı makinisti Hamit'in işine son verilir Hürkuş'a ödenen uçuş tazminatı kesilerek Vecihi XIV uçağı uçuştan men edilir. Bundan sonraki uçuşların Millî Savunma Bakanlığı tarafından verilecek uçakla gerçekleştirileceği bildirilir. Bu durum Hürkuş'un kurum'dan tekrar ayrılmasına neden olur.

Gezileri sırasında gençlikte oluşturduğu uçma sevgisi ile bir havacılık okulu açmayı düşünür. 21 Nisan 1932'de ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurar. İki kız olmak üzere 12 öğrenci kaydolur. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun gayesi Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun yedek gücü olmaktır.

Okulun motorlu ve motorsuz iki şubesi vardı. Eğitim teorik ve uygulamalı olarak yapılıyordu. Büyük bir atölyesi vardı. Kalamış'ta bir hangar ve uçuş alanı olarak kullandıkları küçük bir sahası, bir de Fikirtepe-si'nde uçuş alanları vardı.

İlk 12 öğrenci Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Eribe ve Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Bedriye (Gökmen) idi. Öğrencilerin eğitim sırasında hiçbir kazası olmamıştır. Zor koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin Tekel İdaresi'nin ve İş Bankası'nın reklâmlarını yapmış, bazı vatansever yetkili kuruluşların da yardımları olmuştur.

Nuri Demirağ Bey, bir tayyare yapımı için 5.000 lira vermiş, böylece 1933'de adı “Nuri Bey” olan “Vecihi XVI” kapalı kabin uçağı yapılmıştır.

Aynı yıl tek satırlı Vecihi XV uçağını da inşa etmişler ve 30 Ağustos 1933'de iki Vecihi XIV, iki tane Vecihi XV ve Nuri Bey, Vecihi XVI uçakları ile öğrencileri, İstanbul göklerinde gösteri uçuşu yapmışlar. Okulda, bir de Vecihi SK-X adlı, uçak motoru ile çalışan deniz botu yapılmıştır.

Öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan, Muammer Öniz, Osman Kandemir, ilk kadın tayyarecimiz Bedriye Gökmen ve kızı (yeğeni) Eribe yalnız uçmayı başarmışlardır. Vecihi Sivil Tayyare Okulu parasal sorunlardan ve yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik verilememiş olmasından kapanmıştır.

1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, çağrılı olarak Rusya'ya gider. Orada sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşünde Atatürk'e anlatır. Atatürk, gezdiği her yerde kendisini havadan saygıyla izleyen, gazetelerdeki yazılardan izlediği Hürkuş hakkında da Fuat Bey'den bilgi ister. Aldığı cevaplar karşısında Mustafa Kemal Atatürk, "Ya, öyle mi? O hâlde Türkkuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!" emrini verir.

Hürkuş Ankara'ya çağrılır. O da uçağına atlayarak Ankara'ya gelir. Hürkuş bu durumdan çok sevinçlidir. Türkkuşu'nda yapılması düşünülenler, onun gerçekleştirmek istediği şeylerdir.

Başöğretmen olarak amatör gençleri çalıştırmak, Etimesgut hangarlarını yapmak, yaz kampı için uçuş sahası İnönü'nün bulunması ve okulunda yetiştirdiği öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan ve Muammer Öviz'in Rusya'ya eğitime gönderilmesi onun mutluluğu olur. Ne yazık ki 29 Ekim 1936'da yeğeni Eribe'nin paraşütünün açılmaması nedeniyle düşmesi ve 30 Ekim 1936 günü şehit olması onu çok üzmüştür.

Türk Hava Kurumu, 1937 sonbaharında mühendislik eğitimi için Hürkuş'u Almanya'ya gönderir. Vecihi Hürkuş, Weimar Mühendislik Mektebi'ne ihtisas sınıfından başlatılmış, bir buçuk yıl sonra da mezun olmuştur. 27 Şubat 1939'da Tayyare Makine Mühendisliği diplomasını almıştır. Türkiye'ye döndüğünde Bayındırlık Bakanlığına başvurarak, "Tayyare Mühendisliği Ruhsatname-

sini" almak istedi. Ancak yetkililer, "İki yılda mühendis olunmaz" diye bir gerekçeyle kabul etmemişlerdir.

Mühendisliğini Danıştay kararı ile kabul ettirir. Türk Hava Kurumu'nda da yönetim değişmiş, vazifeleri başkalarına verilmiştir. O günkü koşullarda teknik imkânın olmadığı Van'a tayin edilir. Bunun üzerine istifa ederek kurumdan ayrılır.

1942 yılında Vecihi Havada kitabını yayınlar. Bu kitabında, 1915-1925 yılları arasında Birinci Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet'in ilk döneminde yaşadıklarını, ilk uçağını nasıl yaptığını anlatır.

Havacılıktan uzun bir ayrılıktan sonra 1947'de Kanatlılar Birliği'ni kurdu. Gençlerin büyük ilgi gösterdiği bir kuruluş oldu.

1948'de Türk Hava Kurumu'ndan Magister tipi bir öğrenim uçağı temin ettiler. Kızı Gönül'ün Yazı İşleri Müdürü olduğu Kanatlılar adlı aylık bir dergiyi, 12 sayı çıkarttılar. Büyük çoğunluğu üniversite öğrencileri olan Kanatlılar Birliği fazla yaşayamadı.

1951'de beş arkadaşıyla birlikte havadan zirai ilaçlama yapmak üzere Türk Kanadı adı ile bir şirket kurmuş, Sait Bayav ve Muammer Öviz'le İngiltere'ye giderek Auster MK-V tipi üç uçak almışlar. Türkiye'ye döndükten sonra ortaklar arasında çıkan anlaşmazlık üzerine Hürkuş, haklarından vazgeçerek şirketten ayrılır. 1952'de Paro mamasının reklâmını yapmak için tekrar



21 Nisan 1932'de kurulan İlk Türk Sivil Havacılık Okulu'nun Kalamış'taki hangar. Üzerinde "Nuri Bey" yazan "Vecihi XVI" kapalı kabin uçağı (1934)

İngiltere'ye giderek Percival Proctor V tipi dört kişilik hafif turist tipi tayyare alır. Bu tayyare ile değişik müesseselerin reklâmını yaptı. Paro bebek maması, Puro sabunu gibi gıda ve malzemeleri ufak kâğıt paraşütlerle uçaktan dağıtarak, kanatlarına taktığı patiskalar üzerine banka isimlerini yazarak reklâmıcılık yaptı.

6 Ağustos 1954'de 40. hizmet yılını kutlamak için Yeşilköy Uluslararası Havaalanı'nın salonunda "Türk Havacılar Bayramı" adıyla bir jübile yapıldı.

29 Kasım 1954'de Hürkuş Hava Yolları'nı kurdu. Türk Hava Yolları'nın seferden kaldırdığı uçaklardan sekiz tayyare Ziraat Bankası'ndan kredi ile satın alınmıştı. Bir takım güçlüklerle uğraşarak hava yollarının sefer yapmadığı yerlere seferler koyarak, izin vermediklerinde gazete taşıyarak çalışmak istedi, ama kazalar, kaçırımlar, sabotajlar sonunda Hürkuş Hava Yolları'nın uçakları uçuştan men edildi.



Tayyareci Vecihi Hürkuş

Buna rağmen elinde kalan son uçağını (TC-ERK) da Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanarak Güney Doğu Anadolu'da toryum, uranyum ve fosfat arayarak zor doğa koşullarında çalıştı.

Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekmiş, borçlandırılmış, uçamayacak duruma düşürülen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri borcuna eklenmiş, icra takipleri, davalar neden ile vatan hizmet tertibinden kendisine bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz konmuştur.

Ankara'da anılarını yazarken, beyin kanamasından komaya girdi. Gözleri ve kalbi göklerde olan Vecihi Hürkuş, insanların aya ayak basmak üzere dünyadan ayrıldığı gün olan 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askerî Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yumdu ve Cebeci Asri Mezarlığı'na defnedildi.



Tayyareci Vecihi Hürkuş



Nuri Demirağ Uçak Fabrikası

Mühürzade Mehmet Nuri Bey (d. 1886 Divriği, Sivas - ö. 13 Kasım 1957, İstanbul) Türkiye’de birçok ilki gerçekleştirmiş bir iş insanıdır. İlk yerli sigara kâğıdı, ilk paraşüt, ilk seri üretilmiş Türk uçak fabrikası ve uçuş okulu sayılabilir. İstanbul Boğazı üzerine köprü yapılması ve Keban Barajı inşaatı da ilk kez onun gündeme getirdiği projelerdir. Mehmet Nuri Bey Türkiye’nin 10.000 kilometrelik demiryolu ağının 1.250 kilometrelik kısmını gerçekleştirmiş ve Atatürk tarafından kendisine “Demirağ” soyadı verilmiştir. Karabük Demirçelik, İzmit Selüloz (SEKA), Sivas Çimento, Bursa Merinos Tesisleri ile Eceabat Havaalanı ve Haliç kenarındaki İstanbul Hal binası inşaatlarını da yapmıştır. Cumhuriyet döneminin sayılı zenginleri arasına girmiş ve hayırseverliği ile tanınmıştır. 1938 Erzincan depremi sonrası evindeki tüm yiyecek ve giyeceği toplayıp yardıma koşan ilk ekibi kurmuş, evi yıkılanlara prefabrik evler yapmıştır. Yıldız Sarayı önündeki yıkık çeşmeyi ihya etmiş, sonrasında değişik yerlerde 43 çeşme yaptırmıştır. Türkiye’nin çok partili döneminin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi’nin de kurucusudur.



Nuri Demirağ

Devrinin en zengin iş adamlarından biri olan Nuri Demirağ 1936 yılında bir uçak fabrikası kurma girişimine başladı. Ordunun uçak ihtiyacının finansmanı için başlatılan bağış kampanyası sırasında para istenmesi üzerine, “Başkalarına bağımlılığı devam ettirecek yardım yerine, en mükemmelinin imal edilmesine talibim” demiştir. Millî uçak fabrikası kurmanın önemi üzerinde durmuş ve servetinin büyük kısmını bu konuya vakfetmiştir.

Demirağ, uçak fabrikasını memleketi Divriği’de kurmayı planlamıştı. Öncelikle İstanbul’da bir deneme atölyesi kurdu. Beşiktaş’ta Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi yanındaki fabrika binasının temeli 17 Eylül 1936 tarihin-

de atıldı ve inşaatı hızla tamamlandı. Demirağ, deneme uçuşları yapabilmek için Yeşilköy’deki Elmaspaşa Çiftliği’ni satın aldı. Yeşilköy’deki arazi üzerine büyük bir uçuş pisti, hangarlar ve uçak bakım atölyesi inşa ettirdi. Kurulduğunda “Gök Okulu” olarak adlandırılan ve günümüzde Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı olarak kullanılan Yeşilköy tesisleri, döneminde Avrupa’nın en büyük havaalanı olan Amsterdam Havaalanı’ndan daha büyük ölçekte inşa edilmişti.

Uçakları kullanacak Türk pilotların yetiştirilmesi için kurulan Gök Okulu’nda 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirildi. Demirağ, Yeşilköy’deki Gök Okulu’ndan önce

Divriği’de bir Gök Ortaokulu açtı ve 150 yataklı öğrenci yurdu yaptırdı. Sivas’ın hiçbir ilçesinde ortaokul yokken Divriği’deki okulda öğrencilerin her türlü ihtiyacı karşılanıyor, öğrencileri havacılığa özendirmek için İstanbul’a getiriyor ve onlara uçuş dersleri verdiriyordu. Demirağ’ın hedefi Divriği’de bir Gök Üniversitesi kurmaktı ancak devletten yeterli yardımı göremedi. İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde Uçuş Mühendisliği Bölümü kurulması için çaba sarf etti.

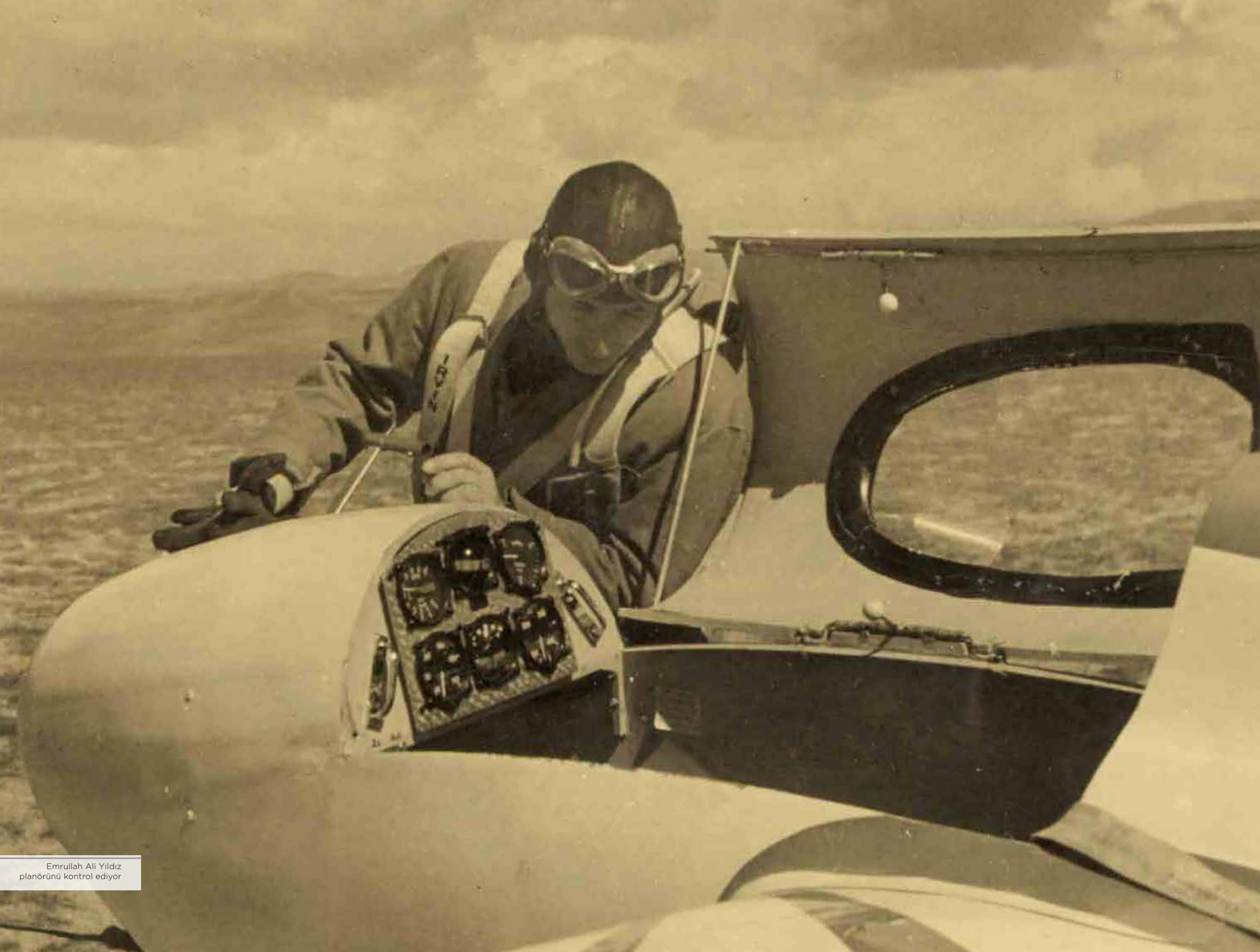
Nuri Demirağ millî uçak modellerinin geliştirilmesi projesine girince, önce uzman ve mühendislerle birlikte dünyanın belli başlı ülkelerindeki uçak fabrikalarını ziyaret etti. Lisans almanın kopyacılıktan ibaret olduğunu, zaten demode modellerin lisanslarının verildiğini, gelişmiş modellerin ise sır gibi saklandığını görünce, son model teknolojiye sahip olmak için yerli modellerin geliştirilmesinin şart olduğunun farkına varıp tüm çalışmalarını bu konuda yoğunlaştırdı. “Kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir” diyordu.

Beşiktaş’taki uçak fabrikasında imal edilecek uçak ve planörlerin planlarını Türkiye’nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan çizdi. 1936 yılında ilk tek motorlu uçak üretildi ve uçağa “Nu. D-36” adı verildi. 1938’de çift motorlu, altı yolcu kapasiteli Nu. D-38 imal edildi. Seri üretimi yapılan Nu. D-38 modeli, 1944 yılında Dünya Havacılık Otoritesi tarafından “A sınıfı Yolcu Uçağı” kategorisine alındı. 325 kilometre hız yapabilen bu uçak 1.000 km mesafeye uçabiliyordu. Fabrikaya

1938 yılından itibaren Türk Hava Kurumu (THK) ve çeşitli Avrupa ülkelerinden uçak siparişleri verildi. Nuri Demirağ uçak fabrikası havacılık konusundaki faaliyetlerine 1939 yılında Türkiye’nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirerek devam etti. Yerli ipek paraşüt imali için Baltalimanı’ndaki arazisine 100 kadar dut ağacı dikti. 1941’de tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul’dan Divriği’ye uçtu. Nuri Demirağ’ın oğlu ve Gök Okulu’nun ilk mezunlarından Galip Demirağ bu uçuşu gerçekleştiren pilot oldu.

Türk Hava Kurumu tarafından sipariş edilen 65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra Nu. D-36 modelinden 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul’da yapılmıştı. THK’nın siparişi olan ve test uçuşları sonrasında İstanbul’dan Eskişehir’e uçan uçakların teslimi için yetkililer tarafından bir kez daha test uçuşu yapılması talep edildi. Bu uçuş sırasında, uçakların planlarını da çizmiş olan mühendis Selahattin Reşit Alan iniş yaparken, çevredeki hayvanların havaalanına girmemesi için pist kenarına açılmış hendeğe düştü ve vefat etti. THK, bu kazayı gerekçe göstererek siparişini iptal etti.

Nuri Demirağ mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir hukuk mücadelesine girdi. Farklı bilirkişilerin uçakları sözleşmeye uygun imal edildiği ve uçuş için yeterli oldukları yönünde raporlarına rağmen mahkeme THK lehine sonuçlandı. Ayrıca, Nuri Demirağ’ın fabrikasında imal edilen uçakların yurt dışına satılması da yasaklandığı için kısa süre sonra fabrikaları ve uçuş okulu kapanmak zorunda kaldı.



Gökyüzündeki En Parlak Yıldız **Emrullah Âli Yıldız**

Emrullah Âli Yıldız, 1909'da Bursa-Orhangazi'de dünyaya gelir. Tuna Nehri kıyısındaki Vidin'den Bursa'ya göçen Yıldızade ailesindendir. Babası Ahmet Kadri Yıldız, Bursa'nın en eski kitapçılarındandır. Annesi Kafkas göçmeni Lütfiye Hanım'dır. Çocukluğundan beri uçuşa hayali kuran Emrullah Âli, 16 yaşına geldiğinde, ülkede ve Bursa'da havacılık adına önemli gelişmeler yaşanmaktadır. 16 Şubat 1925 tarihinde Bursa Türk Tayyare Cemiyeti merkezle aynı gün kurulmuş ve Muallimler Birliği (Setbaşı İlköğretim Okulu'nun bulunduğu yerde) faaliyete başlamıştır. Bu haberle havalara uçan genç Emrullah Âli, Türk Tayyare Cemiyeti'nin 23 Nisan 1926 tarihinde açtığı İstanbul Yeşilköy'deki Tayyare Makinist Mektebi'ne girmekte gecikmez. Makinist yetiştirmek üzere açılan bu Küçük Zabit (Astsubay) okulunu 1927 yılında birincilikle bitirir. Mezuniyetinin ardından Eskişehir Askeri Hava Okulu'nda Tayyare Makinisti olarak göreve başlar. 4 yıllık mecburi görevinin son yıllarında Ağrı İsyanı'nı bastırmak için görevlendirilen tayyare bölümünde yer alır ve 1931'de Eskişehir'e döndüğünde mecburi hizmeti biter bitmez Hava Kuvvetleri'nden istifa eder.



Emrullah Âli Yıldız, kendi yaptığı Bursa Yelkenlisi ile. Bursa, 1935

1930'lu yılların başında gazetelerde, sıklıkla motorsuz tayyare haberleri

çıkıyor. Bu yıllarda ülkede havacılığa ve özellikle motorsuz tayyareye ilgi büyüktür. Bursa ve ilçelerinde Tayyare Cemiyeti'nin çalışmalarında da bir hareketlilik görünmektedir. Aralık 1933'te Emrullah Âli Yıldız'ın girişimleriyle Bursa Halkevi'nin himayesinde Yelkenli Uçuş Kulübü (Motorsuz Tayyare Kulübü) kurulur. Halkevi, Muallimler Birliği binasının yan salonlarından birini kulüp emrine verir. Kulübün kaptanlığını da yapan

Bursa Yelkenlisi

Emrullah Âli, bir yandan ağabeyi Neşet Yıldız'ın "Foto Yıldız" adlı fotoğrafhanesinde çalışmakta, bir yandan da motorsuz tayyaresini yapmak üzere çalışmalarını sürdürmektedir.

Cemiyetin, tayyare iniş meydanı olarak kullanmak üzere satın aldığı Ziraat Mektebi civarındaki değirmen binasının (günümüzde Bosch Evi olarak faaliyette) olduğu yerde geceli gündüzlü çalışmasını sürdürür. Tamamıyla kendi tasarladığı ve emeğiyle meydana getirdiği mo-

torsuz tayyaresine "Bursa Yelkenlisi" ismini verir. Bursa Yelkenlisi, Temmuz 1934 tarihinde iskeleti ve kanatları ile neredeyse hazırdır. Emrullah Âli, Şubat 1935'te tayyarenin gövdesine bez gererek uçuşa hazır hale getirir ve uçuş denemeleri yapmaya başlar. Bu denemeler sırasında Emrullah Âli ve Bursa Yelkenlisi dönemin gazetelerinde haber olacaktır. Akşam gazetesinin 24 Şubat 1935 tarihli sayısında kendisiyle ilgili çıkan haberde şu ifadeler vardır:

"Kendisinin anlattığına göre bu tayyare şimdiye kadar görülen planörlerden, birçok noktalarda ayrılmaktadır. Bildiğimiz planörler, kendiliğinden sevk edilmek kudretinden mahrumdur. Yerden kalkıp uçuşa geçmesi için mutlaka çekilmeğe muhtaçtır. Hava cereyanları olmadıkça planörün havadaki şevki de çok müşkül oluyor.

Hâlbuki Bursa'da yapılan tayyare, hava cereyanı olmasa da havada istediği gibi uçabilecek şekildedir. Hareket etmek için, otomobil vesaire ile çekilmek ihtiyacında değildir. Yerden kendi kuvvetiyle kalkar.

Planörlerde en müşkül iş kanat meselesidir. Âli Yıldız'ın motorsuz yelkenlisi, bu bakımdan muvaffak olmuştur, denilebilir. Bursa yelkenlisinin gövdesi 6, bir kanattan öbür kanada kadar olan uzunluğu ise 12 metredir."

Basına yansıyan haberlerden sonra Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bulca'dan gelen bir mektupla Türkkuşu'na davet edilen Emrullah Âli için yeni bir dönem başlar. Emrullah Âli, o günlerden şöyle bahseder:

"Basına uzun uzun konu olan planörü işte o yıllarda Bursa'da iken inşa ettim. O dönemde Türkiye'de planör yoktu. Planını ben çizmiştim. İlk haberi de Hulusi Ataç isminde bir gazeteci haber yapmıştı. Aslında planörü habersiz haber yaptığı için kendisine sitem etmiştim. Fakat kısa bir zaman sonra Ankara'dan o zamanki adı Türk Tayyare Cemiyeti olan Türk Hava Kurumu Başkanlığı'ndan Fuat Bulca imzalı bir mektup aldım..."

Emrullah Âli Yıldız, Bursa'da yaptığı planörü yeterince test etmeden kendisini Türkkuşu'nda bulacak, proje yarım kalacaktır.

Kuruluşundan 19 gün sonra, 22 Mayıs 1935'te Türkkuşu'na kaydolacak ve 10 Temmuz 1935'te Sabiha Gökçen ve 7 arkadaşının da bulunduğu grupla Rusya'ya havacılık eğitimine gönderilecektir. Odesa'ya kadar dönemin Ticaret Bakanı olan Celâl Bayar ile aynı gemide yolculuk yaparlar. Koktabel'de (Kırım) yedi ay planör eğitimi, Moskova'da da paraşüt ve motorlu uçuş eğitimi aldıktan sonra Temmuz 1936'da yurda döner. Eskişehir Askeri Hava Okulu'nda 6 aylık bir eğitimden sonra İnönü Planör Okulu'nda öğretmenliğe başlar.



Küçük Zabit Emrullah Âli Yıldız

Emrullah Âli Yıldız, 1936-1941 yılları arasında Türkkuşu'nda uçak ve planör pilotluğu ile paraşütçülük/model uçak eğitimleri verir. Buradaki öğretmenliği sırasında tanıştığı Sıdika Hanım'la evlenir. Sıdika Yıldız, Türkkuşu'nda öğrencidir ve evlenme teklifini bir kontrol uçuşu sırasında havada almıştır. Emrullah Âli, bu yıllar arasında iki de dünya rekoru kıracaktır.

1936 yılının Tayyare ve Zafer Bayramı'nda, İnönü-Ankara arasında uçuş, paraşütle atlama ve gösteri uçuşları yapılmaktadır. Rusya'daki havacılık eğitiminden dönmesinden bir ay sonra Emrullah Âli, 29 Ağustos 1936'da planörüyle Eskişehir/İnönü'den sabah saat 08.20'de tek başına havalanır ve gece 02.55'te yere iner. Havada daha fazla kalmak isteyen ama rüzgârın durmasıyla inmeye mecbur kalan Emrullah Âli, yere indiğinde gözyaşlarını tutamaz. Tam 18 saat 35 dakika havada kalmıştır ve bu bir dünya rekorudur.

Diğer dünya rekorunu ise iki kişilik planörle 12 Haziran 1938'de 14 saat 20 dakika havada kalarak kırar. Kranih tipi Alman yapımı planör ile yanında öğretmen adayı 18 yaşındaki Sezai Göksu ile birlikte İnönü

Yıldız'ın Rekorları

Yüksek Planör Kampı'nda C tepesinden 10.20'de havalanırlar. Geniş se-kizler çizerek ve en küçük hava cereyanlarından da yararlanmaya çalışarak geceyi görmüşlerdir. Havanın kararması ve bulutların alçılmasıyla görüş mesafeleri düşmeye başlar. İniş alanında lambalarla T işareti yapılmıştır. 23.20'de alana inen havacıların çevresi kamp personeli tarafından sarılır. İki kişilik planörle havada kalma dünya rekorunu 21 dakika fazlasıyla kırarlar. Planörle ilk dünya rekoru Alman Ernest Jachtmann ve Flossdorf tarafından 26-27 Kasım 1937'de yapılan 13 saat 59 dakikalık uçuştur.

Dünya rekoruna tanık olan Bursalı gazeteci Rıza Ruşen, Bursa gazetesinde “Türk Göklerinin Kanatlı Yıldızları Arasında” başlığıyla bir yazı dizisi kaleme alır. 10, 12 ve 13 Eylül 1938 günleri yayımlanan yazının konu ile ilgili kısımları şöyledir:

“Bir şeyi gözle görmekle dinlemek arasındaki farka bir daha inandım. İnönü'deki havacılık kampına gitmeseydim, Türk havacılığının yakın ve çabuk inkişafı hakkındaki kanaatim, inancım ve ümidim, belki şimdiki kadar kuvvetli olmayacaktı.

Bursa'dan sabah karanlığı yola çıkmak üzere hazırlanmıştık. Fakat erken davranamadık. Onun için İne-göl'de bir çay içimi kalarak Ahırdağı'na doğru yollandık. Vakit öğleye yaklaşırken Bozüyüğü geçmiş, İnönü Şehitler Abidesi önünden kısa bir ihtiram duruşundan sonra, Akpınar Köyü'nün köprüsünden itibaren meşhur İnönü Meydanı'na girmiştik.

Bizim Mudanya yolundaki köylü çocukların, ‘Gazete, gazete’ diye bağrımarlarına mukabil, Akpınar çocukları, ‘Uğurlar olsun’ diye yolcuları selamlıyor ve selametliyorlar. Yolda kaç çocuğa rastladıysak yüksek sesle hep aynı temennide bulundular.

Kampın genç ve değerli öğretmeni Bursalı E. Âli Yıldız, Habig sistemi planörüyle havalanmıştı. Sevimli bir artıyı andıran bu şık, üstü kırmızı şeritlerle süslü beyaz planör, usta binicisinin elinde en güç marifetleri kolaylıkla yapan bir cambazhane tayı gibi, gökyüzünün boşluğunda hızlanıp yavaşlıyor, üst üste takla atıyor, 450 kilometre süratle kurşun gibi tepesi aşağı yukarı iniyor ve bizi heyecandan heyecana, hayranlıktan hayranlığa düşürüyordu. Hepimiz, başlar enselere yapışık, gözler maviliğin enginliklerine dalmış, bu akrobatik hareketleri seyrediyoruz. Motorsuz bir teknenin insan iradesinde nasıl canlandığını, nasıl umulmaz hareketler yaptığını takdirle, hayretle birbirimize anlatıyoruz.

Az sonra, Âli'yi aramızda görüyoruz. Sevimli, vakur ve mütevazı yüzüyle, hiç bir şey yapmamış gibi sükûnetle aramızda dolaşıyor. Onu, misafirlere, bilhassa gazete-

cilere tanıtıyorlar. Bayan Suat Derviş soruyor: ‘Hiç yorgun görünmüyorsunuz?’ E. Âli, belli bir mahcubiyetle gözleri yere inik, ‘Aman efendim, ne yaptım ki!..’ diye mukabele ediyor!..

O zaman, Âli'nin menkıbelerini anlatıyorlar. Geçenlerde 18 saat 35 dakikalık rekoru kırdığı zaman Âli, sevineceği yerde ağlamış. Havada daha fazla kalmak istediği halde, rüzgâr durunca inmeğe mecbur olmuş. Fakat aksiliğe bakın ki o yere indikten sonra çıkan rüzgâr, inatçı bir esişle tam kırk saat devam etmiş.

Orada yaşayan ve çalışanların, havacılık ülküsüne nasıl canla başla bağlı olduklarını belirtmek için, sadece bu gözyaşları hikâyesini dinlemek kâfidir. Hâlbuki bu ülkü çocuklarının hemen hepsinin böyle bir hikâyesi var.” Bu rekor büyük yankılar uyandırır. Dönemin köşe yazarları Emrullah Âli'yi bu başarısından dolayı kutlar ve övgüler yağdırırlar. Kendisi de hemşerileri Bursalı gençlere biraz da sitem ederek havacılığı tanıtan bir makale kaleme alır. Bursa gazetesinin 2 Ağustos 1938 tarihli sayısında yayımlanan yazısı şöyledir:

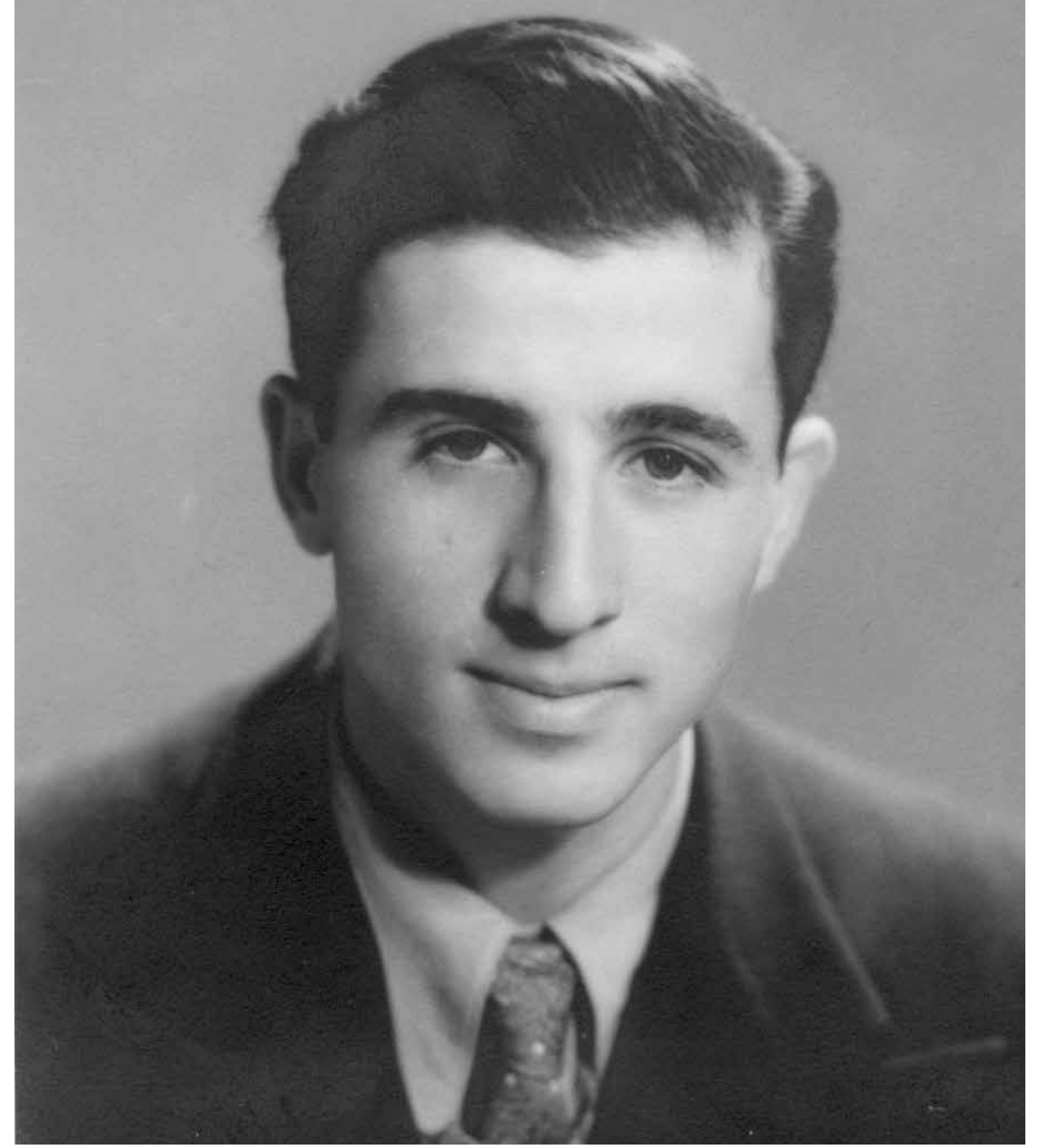
“Yaptığım ufak bir zaman rekoruna gösterdiğiniz alakaya güvenerek, size bir kaç ağabey öğüdünde bulunmaya karar verdim. Türkiye'deki planör faaliyetinin ilk ve ikinci senelerinde büyük bir alaka göstererek ön safı tutan sizler, bu sene ne için bu alakanızı kaybetmiş, ne için bu işte en geri safa geçmiş bulunuyorsunuz?



Ulus, 1 Eylül 1936.



Sabiha Gökçen ve Emrullah Âli Yıldız paraşüt ve planör eğitimi için gittikleri Koktabel'de (Rusya) arkadaşlarıyla
(Temmuz 1935)



Emrullah Âli Yıldız

Bursa gençliğinin merkezi sıklığı ve Türkiye'nin tanınmış mekteplerinden biri olan Bursa Lisesi, bize bu sene, öğretmenlerinin kuvvetli teşviklerine rağmen ancak bir talebe vermiştir. Koca Bursa'dan gelen ve üç beş kişiden ibaret olan bir gruptan bir arkadaş, henüz kampa gelişinin ikinci günü, gözleri dolu dolu olmuş, 'Efendim bir annem var, arkamdan ağlıyor, ben gitmek istiyorum!' diyerek kamptan ayrılmıştır.

Tahsili ilerlemiş ve olgunlaşmış bir Türk çocuğunun ideali, bu mu olacaktı? Bizim annelerimiz birkaç adet daha mı fazla? Yoksa Vatan müdafaasına olan vazifemiz onunkinden daha mı çok?

Omuzlarını pamukla doldurup kasketini burnuna kadar düşürerek caddeleri ütölemek gaye yolu değildir. Cedit cenkçi bir neslin çocuklarından bu beklenmez.

Adana çocukları kampın yarısını teşkil ederken ne için İstanbul beş on kişi ve Bursa hiç vermesin? Beyaz perdenin hayallerini kovalayan, başkalarını taklit ederken, hüviyet ve şahsiyetini kaybeden genç, Türk genci olamaz. Onun ateşi, yalçın kayalarda doludizgin at sürmüş, onun atası, yumruk kadar kitleyi titretir bir varlık yapmıştır.

Şimdi bu kadar çekiştığımız yetişir. Gelin size bu zevkli sporu tanıtayım: Bir şehrin güzelliğini anlamak için o şehre yüksek bir tepeden bakmak, ciğerlerini temiz hava ile doldurmak için yüksek mesire yerlerine koşmak, insanın karakterinde vardır. Futbol maçlarına, at yarışlarına bir heyecan için koşarız. Hâlbuki uçuş, heyecanı kendisinden yapılmış, heyecanın içinde yoğrulmuş ideal bir spordur.

Yalnız, söylemiş olduğum, ölüm korkusundan mütevellit değil, sadece sportif bir heyecan, inanın ki bugün uçuculuğun futbol ve bisiklet kadar gelişmemesi, tehlikesinden değil, çok pahalı olup ferdi teşebbüslerle yapılamamasındandır.

Bunun istikbale vatan müdafaası bakımından çok verimli olacağını açık bir şekilde gören elemanlarımız, bugün için hiç faydası olmadığı halde, masrafı milyonları bulan bu sporu bizlere tattırmak zevkini bahşetmiştir. Bu organize dünyanın hiç bir yerinde yoktur. Bir tayyareci, milletine binlerce liraya mal olur. Bu iş tahmin ettiğiniz gibi tehlikeli, korktuğunuz kadar ölüme yakın olsaydı, hemen ölecek bir tayyareciye bu kadar fedakârlığı, dünyanın hiç bir tarafında yapamazlardı.

1928 senesinde uçuculuğa henüz başladığım bir sırada, bir merasim dolayısıyla İnönü'ye gelmiştim. Bu fırsattan istifade ederek İnönü'nün yalçın inlerine kafil halinde çıktık. Ovanın atlas gibi görünüşü, kayaları yalayarak uçurumlara gömülüp giden kırlangıçların zevkli uçuşları, nedense benim üzerimde sonsuz bir heyecan uyandırmıştı.

O zaman bana heyecan veren bu kayalar üzerinde üç senedir beş yüzün üzerinde talebe uçurmuş, birisinin burnu bile kanamamıştır.

Dün iğne ile oya ören başı örtülü Türk kızı, bugün o yalçın kayaların üzerinde kartalları pusturan muazam planörleriyle dünya rekorlarına koşuyor. Ne için rekorlarımız birkaç tane iken birkaç yüz, niye uçucularımız birkaç yüz iken birkaç bin olmasın? Vesait mi? Hayır, bugün dünyanın en modern planör ve tayyarelerine malikiz.

Cesaret mi? Asla: Türkün cesareti, dünyanın hiç bir ferdiinde yoktur.

Şu hâlde, bu işi tanımıyoruz. Bu işe başlayan arkadaşlarımız, size en yakın ve en canlı bir misaldir. Onlara sorun, içlerinde bu işe şüpheli ve isteksiz başlayanlar bile, bugün uçuşun esiri olmuşlardır."

Ağacın Üzerine İnen Planör

Türk Hava Kurumu'nun halka tanıtılması amacıyla 26 Şubat 1937-16 Mart 1937 tarihleri arasında Batı Anadolu gezisi planlanır. 26 Şubat'ta Ankara'dan havalanan iki motorlu tayyare ve bir G-9 planöründen oluşan Türkkuşu filosu Eskişehir/İnönü'de konakladıktan sonra 27 Şubat 1937'de Bursa'ya gelir. Yüzbaşı Zeki, Vecihi Hürkuş, Ferit Orbay, Tefik Aytan ve makinist Faruk'la birlikte Türkkuşu filosunda Bursalı genç havacı Emrullah Âli Yıldız da vardır. Hacılar, Atıcılar Meydanı'nda toplanan Bursalılar tarafından yoğun ilgiyle karşılanır. Araçların yetersiz kalması nedeniyle Atıcılar'a binlerce kişi yürüyerek gelmiştir.



Emrullah Âli Yıldız

Türkkuşu havacıları, Bursa'daki Türkkuşu üyeleriyle hem uçuş gösterileri hem de paraşütle atlamalar yapar. Yüzlerce kişinin uçuş isteğine kayıtsız kalamayan havacılarımız kura ile belirlenen 25 kişiyi Bursa üzerinde uçurur. 25 şanslı Bursalı ilk defa uçağa biner ve şehri havadan görür. Filonun Bursa'daki gösterilerini 25 bin kişinin izlediği gazete sayfalarına yansımaktadır.

Bursa'da gösteri uçuşları yapan filo 1 Mart'ta İzmir'e gitmek üzere sabah 08.50'de yine büyük bir kalabalığın katılımıyla şehirden ayrılır. İzmir ve ilçelerinde gösteri uçuşları yapan filo tekrar Bursa'ya ve oradan da 9 Mart 1937'de İstanbul'a ulaşır. Yeşilköy'de 14 Mart 1937'de büyük hava gösterilerinin olacağı "Türkkuşu Bayramı" yapılacaktır.

Gösterilerden bir gün önce Türkkuşu tayyareleri şehre bildiriler atarak İstanbul halkını yapılacak hava bayramına davet etmek üzere havalanır. Vecihi Hürkuş'un kullandığı tayyareye bağlı olarak havalanan 2 numaralı planörde Emrullah Âli Yıldız bulunmaktadır. Halk, Ayasofya ile Gülhane Parkı arasında daireler çizen iki tayyarenin manevralarını büyük bir merakla izlemektedir. Bir süre sonra iki tay-

yareyi birbirine bağlayan çelik halat kopar ve Emrullah Âli Yıldız'ın kullandığı planör tek başına havada kalır. Emrullah Âli, planörü büyük bir soğukkanlılıkla kullanarak halkın şaşkın bakışları arasında Gülhane Parkı'ndaki ağaca bir kuş gibi kondurur.



Ağacın üzerine kuş gibi konan planör itfaiyenin yardımıyla indirilir (13 Mart 1937)

Bu başarılı iniş esnasında Emrullah Âli'nin sadece göz-lüğü kırılmıştır. Sırtındaki ceket ve paraşütü çıkararak yere atar ve ağacın dallarına tutunup halkın meraklı bakışları arasında alkışlarla yere iner. İki kanadında delikler oluşan planör ise itfaiye tarafından yere indirilip Eskişehir'e gönderilir. Emrullah Âli Yıldız inişini şöyle anlatır:

“Bakırköy üzerinden köprü istikametine uçuyorduk. Yerden yüksekliğimiz 70-100 metre arasında idi. Birdenbire nasıl oldu, bilmiyorum. Planörümü, tayyareye bağlayan tel, bir sağanak neticesinde kopuverdi.

Beni, ileriye doğru çeken kuvvetin birdenbire kesildiğini hissettim. Havada tayyaresiz kalmıştım. İşin asıl kötü tarafı, tel tayyarenin aşağı yukarı on santim kadar yakınından kopmuştu. Büyük kısmı bende idi. Bu koca tel, tayyareden ayrılınca büyük bir sarsıntı yaparak plânörümün gövdesine geçti ve dolaştı.

Öyle bir yerde idim ki önümde deniz, sağımda Gülhane Parkı, solumda devlet demiryolları Avrupa hattı garı vardı. Evvelâ istasyona inmeği düşündüm. Fakat belki bir kaç vatandaşı ezebilirdim. Sonra denize inmeği düşündüm. Kalabalık olan limanda ya bir motora veya bir sandala çarparak batırsaydım? Bu ihtimaller, bir saniye içinde birbirini kovaladı. Nihayet kararımı verdim; Gülhane Parkı'nın üzerindeki ağaçlardan birine inecektim.

Evvelâ havada bir dönüş yaptım ve yere iniyormuş gibi yaparak ağaçların üzerine doğru süzüldüm. Daha yere inmeye 20-30 metre mesafe varken tel bir ağaca takılmaz mı? Tabii bu vaziyet planörü baş aşağı getirdi. Düşmeyi süratlendirmekten başka çare yoktu. Tam ağacın üzerine yerleşirken bir darbe ile teli kurtardım

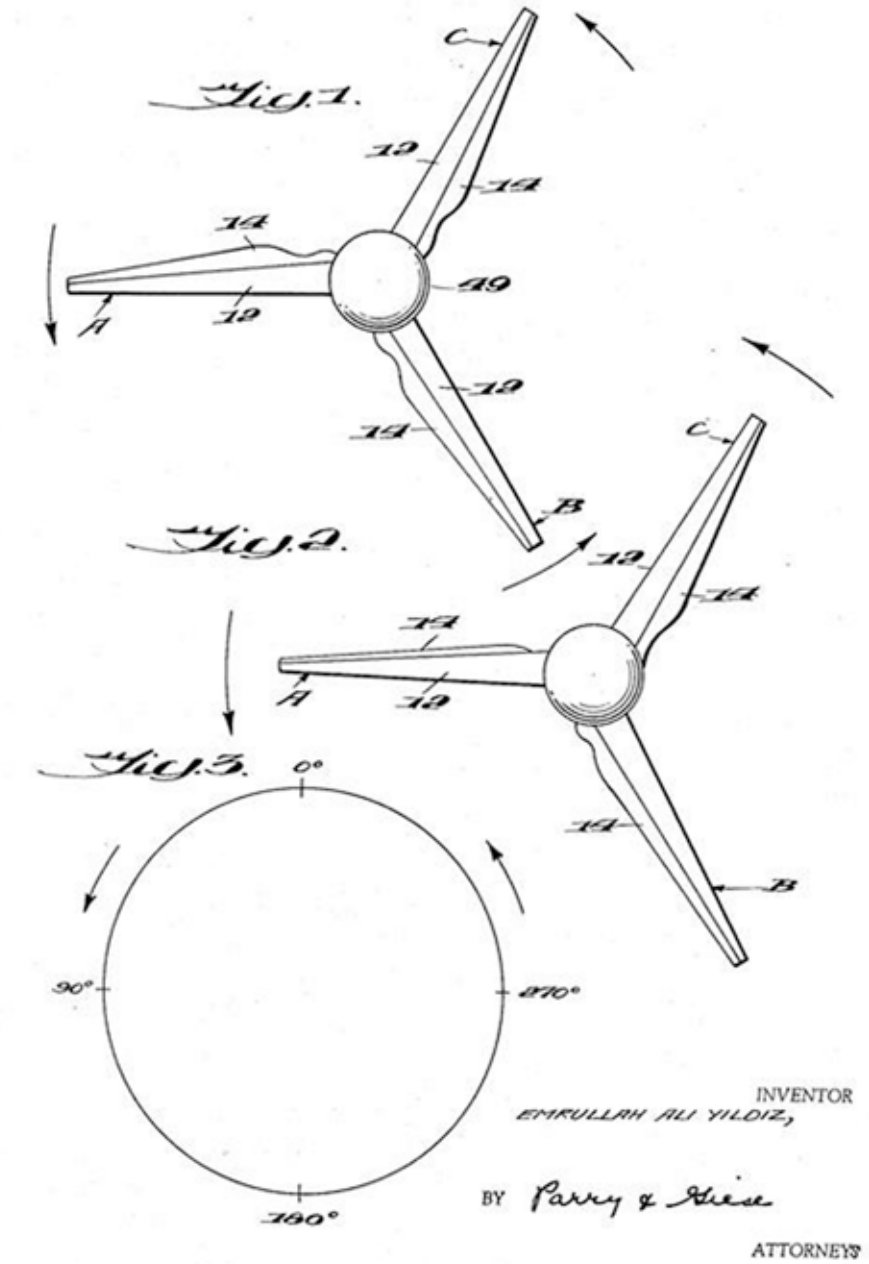
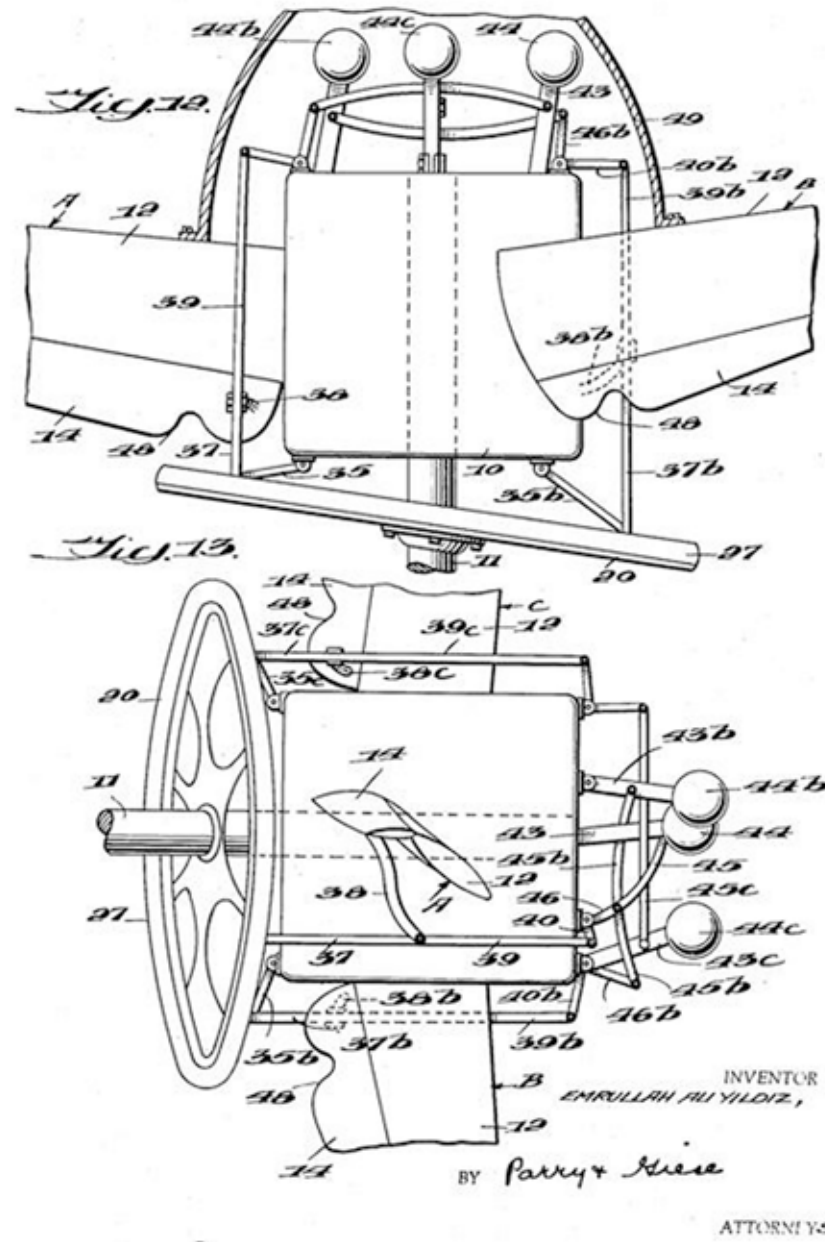
ve planörü iki dalın arasına, sanki yerden havalanır gibi, aşağıdan yukarıya doğru yerleştirdim.

Bu benim başıma gelen iş, plânörün bir hususiyetini daha meydana koydu: Planörün yalnız şekli kuşa benzemez. O biraz da bir kuş gibidir ve eğer başı sıkıya gelirse, bir ağaç dalının üstünde de kendine bir yer bulur. Tıpkı kocaman bir kartal gibi...”

Türkkuşu, 1939 yılının Haziran ayında 11 uçaktan oluşan filoyla bir yurt turuna daha çıkar. Eskişehir, İstanbul, Edirne, Bursa, İzmir, Konya, Adana, Merzifon, Kayseri illerini kapsayan bu turda uğradıkları illerde hem beyannameler atacaklar hem de uçuş gösterileri yapacaklardır. 14 Haziran'da Bursa'daki gösterilerden sonra İzmir'e giden havacılar burada da gösteriler yapacaktır. Bu gösterilere ilaveten paraşütle atlama ve planör gösterisi yapmak üzere Emrullah Âli Yıldız ve Sovyet öğretmen Sergey Nikolaevich Anokhin iki uçakla İnönü'den İzmir'e gitmek için kalkarlar.

Manisa üstünden Kütahya'ya gidecek iken Kütahya'da havanın fırtınalı ve sahanın çamurlu olduğunu görürler. Bunun üzerine Manisa üzerinden doğruca Bursa'ya gelirler ve Tayyare Meydanı'na inerler. Memleketi Bursa'da gazetecilerin sorularını cevaplayan Emrullah Âli Yıldız şöyle açıklama yapar:

“İzmir'den Bursa'ya oldukça yüksek bir irtifai takip ederek gelmek mecburiyetinde kaldık, çünkü hava ekseriyetle rüzgârlı ve fırtınalıydı. Uludağ'ın üstünden geçerek Bursa'ya indik, bununla beraber yolculuğumuz iyi geçti, öğleden sonra da İnönü'ne hareket edeceğiz.”



Projeler ve İcatlar

Emrullah Âli Yıldız, rekorlarının yanında birçok proje ve icada da imza atmıştır. Kendi maddi imkânlarıyla oluşturduğu projelerini patent alma aşamasına geldiği halde hayata geçiremez. Yeterli desteği bulamamıştır.

Günümüzde paraşütçüler tarafından kullanılan modern otomatik açma aletinin ilk örneğini 1940'lı yıllarda o yapmıştır. Paraşütlerin otomatik açılmasını sağlayan aletin nasıl çalıştığını Havacılık ve Spor dergisinin Haziran 1943 tarihli sayısında anlatır:

“Bugünün tayyarelerinin sürati, paraşüt gaye süratinden çok daha fazla olduğundan motoru duran, kapan, kanadı kırılan veya yanan bir tayyarenin pilotu, tayyaresini terk ettikten sonra paraşütünü açmayı geciktirmek mecburiyetindedir. Lazım gelen bu gecikme için pilotun birçok saniyeli atlayışları olan tecrübeli bir paraşütçü olması şarttır. Bugün bunun imkânsızlığı içinde pilotun bir de yaralı olabileceği göz önüne getirilirse paraşütten istifade bir tesadüften ibaret kalmaktadır.

Hâlbuki her pilotun paraşütüne takılabilecek olan bu alet, pilotu hem büyük bir yükten kurtaracak hem de erken veya geç açma gibi hatalardan da koruyacaktır. Alet, pilotun kendi isteği ile paraşütünü açmasına bir mani teşkil etmemektedir. Pilot icap ederse istendiği anda paraşütünü kendi inisiyatifıyla açabilir ve kullanabilir.”

Bu aletin çalışabilmesi için uçuştan önce atlayış yapılacak yerin yüksekliğine ayarlanması gerekmektedir.

Yapılan testlerde de başarılı sonuçlar alınınca Türk Hava Kurumu Emrullah Âli Yıldız'a İhtira Beratı verecektir. Ancak bu buluş kimsenin ilgisini çekmediği ve desteğini alamadığı için hayata geçirilemeyecektir.

Emrullah Âli Yıldız, bu buluşunu gerçekleştirdiği yıllarda İnönü Yüksek Planör Kampı müdürlüğünü yapmaktadır. Müdürlüğü ile birlikte 1 Kasım 1942'den itibaren ise Etimesgut Tayyare Fabrikası'nda 11 yıl tecrübe pilotluğu yapar.

15 Haziran 1943 tarihinde Etimesgut'ta gerçekleştirilen gösterilerde ilginç bir olay gerçekleşir. Gösterilerin paraşütle atlama kısmı her zaman olduğu gibi büyük ilgiyle karşılanmıştır. On paraşütçünün birden birbiri ardına atlamalarından sonra, Emrullah Âli Yıldız önce beyaz bir keçiyi sonra da kendini boşluğa bırakır. Türkiye'de bir hayvanla paraşütle atlamanın ilk defa gerçekleştirildiği bu olay Ulus gazetesiince şöyle anlatılır:

“Keçi, Âli'den daha ağır iniyor ve ayaklarını salladığı bile belli oluyordu. Bütün davetlilerin gözü onda ve herhalde onunki de davetlilerdeydi. Keçi yere konduktan sonra ilk işinin derhal yeşil çimenlere saldırıp otlama olduğunu söylersek geçirdiği büyük heyecanı (!) ifade etmiş oluruz.”

10.000 saat motorlu uçak, 2.700 saat planör uçuşu ve 115 paraşüt atlayışı olan Yıldız, havacılık hayatını kaza-

sız geçiren pilotlarımızdandır. Ama 1943 yılında yaptığı bir paraşüt atlayışı sırasında meteorolojik koşullardan dolayı sağ bileğinde iltihaplanma gerçekleşir. Fizik tedavi yapılsa da eklemdeki şişlik ve hareket sınırlılığı teşhisi konarak, kendisine “Uçuşa mâni değildir. Paraşütle atlaması mahzurludur” raporu verilecektir.

Paraşütle atlayamayacaktır ama İnönü ve Etimesgut arasında mekik dokuyarak yoğun bir çalışma içerisindedir. Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen birçok uçağın ilk test uçuşunu yapacaktır. İlk test uçuşunu yaptığı THK-2 akrobasi eğitim uçağı Etimesgut Uçak Fabrikası'nda tasarlanarak üretilen ilk uçaktır. Yine aynı fabrikada üretilen THK-5 ambulans uçağının da tecrübe uçuşu yüksek mühendis Şükrü Er ve Emrullah Âli Yıldız tarafından 1946 yılında yapılacaktır. Danimarka'ya satılan THK-5, Türkiye'nin tasarlayarak imal ettiği ve yurtdışına sattığı tek uçaktır.

22 Kasım 1947'de Etimesgut Uçak Fabrikası'na bir dilekçe yazan Emrullah Âli Yıldız, beş senedir hem İnönü Yüksek Planör Kampı müdürlüğü yapmanın hem de fabrikada çalışmanın zorluğundan bahseder:

“Kadrom Havacılık dairesinde olduğu hâlde 1942'den beri fabrikanın tecrübe pilotluğunu ek bir vazife olarak görmekteyim. Senenin dört ayında ise İnönü Kampı'nda bulunmak mecburiyetinde olduğumdan ancak haftada bir gün Ankara'ya gelerek tecrübe uçuşlarını yapıyorum. Bugün fabrika tamirat servisinden külliyetli miktarda tayyare çıkarmaktadır. Havacılık Dairesi de yeni

teşkilatlar kurmak yolunu tutmuş olduğundan iki görevi aynı zamanda muhafaza etmek imkânsız hale gelmiştir.

İlkbahara kadar Ankara'da olduğumdan bu şekilde görevime devam etmek imkânı mevcut ise de Haziran başından itibaren bu görevlerden birini bırakmak mecburiyetinde kalacağım. Fazla bir zam beklememekle beraber bugünkü maaşımdan daha az bir para ile geçinmem imkân olmadığından bu iki maaşımı karşılayacak bir ücret verildiği takdirde Havacılık Dairesi'nden istifa ederek fabrikada kalmayı tercih edeceğim.

Beş senedir tecrübe pilotluğunu sigortasız olarak ifa etmekteyim. Ayrıca sigorta edilmem şartlarıma dâhildir. Bu arzumu yerine getirmek imkânı mevcut olmadığı takdirde Haziran başında fabrikadan ayrılmak zorunda kalacağımı teessürle bildiririm.”

Emrullah Âli Yıldız'ın talebi uygun görülür ve 1 Ocak 1948 tarihinden itibaren Etimesgut Uçak Fabrikası'nda tecrübe pilotluğunda çalışmaya başlar. Ancak 1943 yılında geçirdiği rahatsızlık nüksedecektir. Bu rahatsızlık uçuşu engellemese de gelecekte neler yaratacağı bilinmediğinden tedavi olmak ister. 13 Şubat 1948 tarihinde verdiği dilekçe şöyledir:

“Son günlerde kendimi iyi bulmamaktayım. Uykusuzluk ve baş dönmesinden müştekiyim. Okulda iken senelik muayene mecburiyeti vardı. Bugün hu müddet dolmuştur. Hava Heyeti sıhhiyesine muayenemin teminine emir ve müsaadelerinizi derin saygılarımla arz ederim.”

Eskişehir'de yapılan periyodik uçuş muayenesinde, rahatsızlığı ortaya çıkar ve 24 Şubat 1948'de kurul raporuyla iki ay hava değişimi alır. Hava değişiminin sonunda da rahatsızlığının devam etmesiyle yararlı olamayacağı düşüncesi ağır basar. 10 Mayıs 1948'de yazdığı dilekçe inceliklerle doludur:

“1935 Mayıs'ından beri Türk Hava Kurumu emrinde çalışmaktayım. Rusya'da gösterilen planör ve paraşüt tahsilime mukabil altı sene taahhüt vermiş, buna karşılık 12 sene hizmet etmiş bulunuyorum. Bu 12 senelik zaman zarfında sırası ile öğretmenlik, planörcülük kısım şefliği, İnönü Kamp Müdürlüğü ve paralel olarak da altı senedir fabrikamızın tecrübe pilotluğunu yapmaktayım.

Son aylar zarfında kendimde derin bir yorgunluk hissetmekteyim. Altı senedir senelik iznimden istifade etmediğim gibi kamp devreleri zarfında fabrika tecrübe uçuş-

larına gelebilmek için hafta tatili dahi yapmadım. Bu yoğunluğun tesiri ile Eskişehir sıhhi hava heyetinden iki aylık hava değişimi raporu aldım. Bugün bunu bitirmiş bulunuyorum.

Bu geniş işleri ihata edemeyeceğimi bildirdiğim zaman, bana büyük bir teveccüh göstererek her iki yerden aldığım maaşımın fabrikadan verilmesini temin ettiniz. Buna derecesiz minnettarım. Fakat bugünkü durumumla Fabrikanızda bu maaşı hak edecek bir varlık gösteremeyeceğim.

Esasen benim ihtisasım planörcülük ve paraşütçülük olduğuna göre, bugün Hava Kurumu benim bilgimden istifade edememektedir. Fabrikanın tecrübeleri-



Emrullah Âli Yıldız, 1942'de yaptığı model ile

ni ise herhangi bir pilot cüzi bir menfaat mukabilinde yapabilir. Beni bu zor durumdan kurtarmak için istifamın kabulüne delaletinizi saygılarımla arz ederim.”

Emrullah Âli Yıldız, hayatının hiçbir ânında havacılıktan uzak kalamayacaktır. Buluşları otomatik paraşüt açma aletiyle sınırlı kalmaz. Pervaneler üzerine de çalışmalar yapmıştır. 1950'li yılların başında dikey kalkış yapan Harrier'e benzer bir patent çalışması olur. 1952 yılında Amerikalı bir şirketin dikkatini çekecek olan bu pervane çalışmasının patentini satmak zorunda kalacaktır. “Görevlendirme” yazısının ilgili kısımları şöyledir:

“Bendeniz, Emrullah Âli Yıldız, İstanbul'da yaşayan bir Türk vatandaşı olarak Variable Pitch Propeller Mechanism for Winged Aircraft için bir icat yaptım ve 1 Ağustos 1952'de Birleşik Devletler Patent Ofisinde 302.046 seri numaralı başvuru formunu doldurdum.

William P. MacCracken icat ile ilgili üzerimdeki Birleşik Devletler Patent mektubu başvurusundaki icat ile ilgili tüm hak, unvan ve alakamı üzerinde bulundurmaya ve icat ile ilgili herhangi ve tüm gelişmelerden sorumlu tutulmayı kendi isteğimle kabul ediyorum.

Şimdi böylece, burada açıklanan belgeye göre peşin ödenen bir dolar ile ben Emrullah Âli Yıldız, icatla ilgili tüm hak, unvan ve alakamı avukat ve müteveli William P. MacCracken'e satıyor, görevlendiriyor ve transfer ediyorum.”

Yapılan anlaşmada ise dikkat çekici başka bir açıklama yer alır: “İcat eden, deneyimli bir havacıdır ve ‘Yıldız Pervaneleri’ olarak adlandırılacak olan uçak pervanelerinin geliştirilmesi üzerine bir model düşünmüş ve patent alacağına inanarak bunu gerçekleştirmiştir.”

Emrullah Âli Yıldız, kendisiyle yıllar sonra, 1993'te yapılan bir söyleşide bu olayı şöyle anlatacaktır:

“Evet, birçok icatlarımın yanında model uçak motoru imalatım da vardı. Bunlara çok emek verdim. Ama kıymet bilen olmadı.

Helikopter patentini de 1956'da aldım. Ancak ona da ilgi duyan olmadı. Dikey kalkış yapan Harrier'e benzer bir patent çalışmam daha olmuştu. İlgisizlik nedeniyle bunu da değerlendiremedim. Sonraki yıllarda Harrier uçağını görünce içim sızladı!..”

Emrullah Âli'nin icatları havacılık alanında sınırlı kalmaz. Aktif havacılıktan ayrıldıktan sonra bir fotoğraf stüdyosu açar. Fotoğrafçılığı Bursa'da öğrenmiştir. Ağabeyi Neşet Yıldız, 1920'li yılların başında açılan, Bursa'nın ilk fotoğrafhanelerinden Foto Yıldız'ın sahibidir.

Beyoğlu'nda Sait Paşa Hanı'nda (Çiçek Pasajı) 1950'lerin başında açtığı fotoğraf stüdyosu Fikret Kaftanoğlu'nun icat ettiği bir sistemi geliştirerek kurduğu bir stüdyodur. Görçek Fotoğraf Stüdyosu...



Emrullah Âli Yıldız ve eşi Sıdika Yıldız'ın "Görçek"i



Emrullah Âli Yıldız, İnönü'de her uçuş sonrası başlığını taşıyan köpeği ile



Emrullah Âli Yıldız planörüyle İnönü'de

Fotoğraf çektiirmek isteyenler kabine girdiklerinde arkasında objektif olan bir ayna ile karşılaşır. İstedikleri poz verip kordonun ucundaki düğmeye basarak kendi fotoğraflarını çekerler.

“Görecek ve Çekeceksin” Bir gün stüdyoya Bursalı gazeteci arkadaşı Rıza Ruşen gelir. Daha önce Bursa'da çeşitli gazetelerde çalışan, Cumhuriyet gazetesinin de Bursa muhabirliğini yapan Rıza Ruşen, şimdi İstanbul'dadır ve En Son

Haber gazetesinde çalışmaktadır. Emrullah Âli ile uzun bir sohbet gerçekleştiren Rıza Ruşen'in izlenimleri, En Son Haber'in 5 Ocak 1952 günlü sayısında röportaj olarak yayımlanır. Röportajın stüdyo ile ilgili kısmı şöyledir:

“Hazır buraya kadar gelmişken Âli Yıldız'ın fotoğrafçılığını da gözden geçirdim. Zaten laf arasında çalıştığı makinenin yine bir Türk genci tarafından icat edildiğini söylediği zaman hayli meraklanmıştım.

Şimdi şu makineyi göster bakalım deyince, genç planör ustası önüme düştü. Atölyenin küçük odalar, hücreler ve saloncuklarla bölünmüş olan loş kısmını geçtik.

‘Bu makinenin bir eşi Türkiye’de –hatta belki de dünyada– benden başka hiç bir kimsede yoktur’ diye hem beni gezdiriyor, hem de konuşuyordu: ‘Çünkü bu makine bir Türk zekâsının buluşudur ve ihtira patentası bana devredilmiştir.’

Buna bir fotoğraf makinesi demeye imkân yok. Ne körüğü var, ne kocaman objektifi, ne de sehpası. Bu, âdeta bir tesisat. Küçük çapta bir sinema tesisatını andırıyor. Esas teşkilatı ufacık bir hücreye sığdırılmış. Her işi elektrik görüyor. Asıl cihazın üst kısmında beş yüz resimlik küçük film rulosu sarılı.

Resim çekmek için, şuraya buraya konmuş düğmelere basmak kâfi.

Dört beş ayrı hücrede hep aynı otomatik tertibat. Meydanda hiç bir fevkaladelik göze çarpıyor. Duvarlar enine boyuna endam aynalarıyla kaplı. ‘Nedir bu delikler?’ diye soruyorum. Gerçekten de her aynanın tam orta yerinde, fındık iriliğinde birer delik var.

‘Bunlar makinenin gözleri’ diye gülerek izah etti: ‘Yani makinelerde gördüğümüz objektifler.’

‘Peki, resim nasıl alınacak?’

‘Şimdi görürsün. Mesela şu üç numaralı kabineye gireceksin. Kapının açılması için lütfen şu düğmeye basıver.’

Bastık, kapı açıldı. Elektrikler de yandı. Belden yukarı kısmını gösteren büyük bir ayna karşımdayım. Tabii aynanın ortası yine delik.

‘Burada resim çektirmek isteyen müşteri, kendisine en münasip bir poz aynaya bakarak verir. Sonra, şu kordonun ucundaki düğmeye basar. Artık resmi çekmiştir.’

‘Hepsi bu kadar mı?’

‘Evet, görecek ve çekeceksin.’”

Görçek Fotoğraf Stüdyosu’nu 1970’e kadar çalıştıran Emrullah Âli Yıldız, 1996’ta hayatını kaybeder.



Sabiha Gökçen
pilotlarla birlikte

Göklerin kızı **Sabiha Gökçen**

Bursa Vilayet Başkâtibi Hafız Mustafa İzzet Bey ile Hayriye Hanım'ın kızları Sabiha, 22 Mart 1913'te Bursa'da Temenyeri'nde (Hünkâr Köşkü civarı) dünyaya gelir. Babası daha önce Edirne Vilayeti'nde çalışan bir memur iken dönemin padişahı II. Abdülhamid, Hafız Mustafa İzzet Efendi'yi, Jöntürk olduğu gerekçesiyle Bursa'ya sürmüştür. Anne ve babasını küçük yaşta kaybeder, ağabeyi tarafından büyütülür. 1925 yılında henüz 12 yaşındayken Şapka Devrimi öncesinde, dördüncü Bursa gezisini (22 Eylül - 8 Ekim 1925) gerçekleştiren ve evlerinin yakınındaki Hünkâr Köşkü'nde konaklayan Mustafa Kemal'e ulaşmayı başarır. Okumak istediğini ileten küçük Sabiha, Mustafa Kemal tarafından evlat edinilir.

Sabiha Gökçen, kendisiyle yapılan bir röportajda o günleri şöyle anlatır:



Atatürk, 1. Tayyare Alayı'nda hava gösterilerini izlerken (Eskişehir, 1934)

“İstiklâl Savaşı sonunda 1924'te 3. gezi (31 Ağustos - 11 Eylül 1924) Atatürk Bursa'ya gelmişlerdi. O defa kendisini yakından görmek çok istedim, ama bu nasip olmadı göremedim. Ertesi sene 1925'te tekrar geldi Atatürk Bursa'ya. Atatürk'ün misafir edildiği köşk, bizim evimize çok yakındı. Yani, bahçeler hemen hemen birbiri içerisine girmiş durumdaydı. Ben azmettim mutlaka Atatürk'ü yakından görmeye. Onun elini öpmeyi çok istedim. Ben o zamanlar 12 yaşındaydım, ilkokula başlamıştım. Ama Bursa biliyorsunuz işgal edilmişti, ben ilkokulu sonra burada, Ankara'da bitirdim. 12 yaşında ilkokulu bitirmiş olmam lâzım ama şu sebeplerle geç kaldım: Yunanlılar tarafından Bursa işgal edilmiş ve bu

sırada okullar tamamen kapatılmıştı. Her aile gibi beni de ailem okuldan aldı. Ben 3. sınıfa kadar okuyabildim. Bursa'da 1925'de bir sabah Atatürk'ü misafir edildiği köşkün bahçesinde gezerken gördüm. Bizim evimiz de biraz evvel söylediğim gibi bitişikti.”

Sabiha Gökçen, Ankara'ya, Çankaya'daki köşte sonra Atatürk'ün diğer evlat edildiği kızlarla (Rukiye, Zehra) yaşamaya başlar. Köşkün bahçesindeki Çankaya İlkokulu'nda okur. 1927 yılında Arnavutköy Kız Koleji'nde yatılı olarak eğitim görür. Bir yıl burada okuduktan sonra, akciğer rahatsızlığından dolayı Üsküdar Amerikan Kız Koleji'ne nakledilir. Dört

yıl sağlıksız bir dönem geçirdikten sonra, rahatsızlığı nedeniyle öğrenimini yarıda kesip Heybeliada ve Viyana'da tedavi görür. Bir süre Fransızcasını ilerletmek amacıyla Paris'te bulunur. Çankaya Köşkü'nde özel öğretmenlerle eğitimini tamamlar.

1934'te Soyadı Kanunu'nun çıkmasından sonra Atatürk kendisine “Gökçen” soyadını verir. Bu soyadı verildiğinde henüz havacılıkla ilgisi yoktur. Sabiha Gökçen, Atatürk'ün kendisine soyadı vermesini şöyle anlatır:

“Yıl 1934, yani soyadı yasasının kabul edildiği yıl. Atatürk her gece sofrasında bir dostuna, yakınına soyadı bulup veriyordu. O gece sıra bana gelmişti. Atatürk, ‘Eee, söyle bakalım Sabiha, senin soyadın ne olsun’ dedi. Herkes yüzüme bakıyordu; ‘Siz ne emrederseniz, o olsun’ diye kekeleydim, heyecanlanmıştım. Aklımdan bin bir şey geçiyordu, ama bunların hiçbirini söylemeye cesaret edemedim. Atatürk bir süre düşündükten sonra, ‘sana Atatürk kızı soyadını vermek isterdim ama’ dedi. Fakat bu ‘ama’nın sonunu getiremedi. Eline bir kâğıt alıp şunu yazdı: Gökçen. İşte o geceden sonra Sabiha Gökçen oldum. Niçin, ne düşünerek bana bu soyadını vermişti Atatürk, bilmiyorum. Tabii o yıllarda ben henüz havacılığa başlamadığım gibi, havacı olmayı da aklımdan geçirmemişim. Artık bana Sabiha demiyorlar, Gökçen diyorlardı. Çok kimse bu soyadını havacılığa başladıktan sonra aldığımı düşünüyor. Oysa Ata'nın Gökçen soyadını bana vermesinden aşağı yukarı bir yıl sonra göklerle buluşup havacılığa başladım.”

Türk Hava Kurumu'na bağlı Türkkuşu 3 Mayıs 1935 tarihinde açılır. Sabiha Gökçen Türkkuşu'nun açılış töreninde yapılan planör gösterilerinden etkilenerek havacılığa ilgi duyar. Atatürk'ün de destek vermesi ile 1935'te Türk Hava Kurumu'nun Türkkuşu Sivil Havacılık Okulu'na girer, Ankara'da yüksek planörcülük brövelerini alır.

10 Temmuz 1935 tarihinde Gökçen, yedi erkek öğrenciyle birlikte Kırım'a gönderilerek altı aylık yüksek planörcülük eğitimini Koktebel Yüksek Planör Okulu'nda tamamlar. Moskova'ya motorlu uçak okuluna gitmeyi planlarken manevi kız kardeşi Zehra'nın ölüm haberini alması, bir süre dünyaya küsmesine neden olur. Daha sonra Atatürk'ün ısrarları ile yeniden çalışmalara başlar. Eskişehir Havacılık Okulu'nda Sami Uçan ve Muhittin Bey'den özel uçuş eğitimi alır. Sabiha Gökçen'in, uçuş eğitimlerindeki başarısından sonra Atatürk kendisine şunları söyler:

“Beni çok mutlu ettin. Şimdi artık senin için planladığım şeyi açıklayabilirim... Belki de dünyada ilk askeri kadın pilot olacaksın... Bir Türk kızının dünyadaki ilk askeri kadın pilot olması ne iftihar edici bir olaydır, tahmin edersin değil mi? Şimdi derhal harekete geçerek seni Eskişehir'deki tayyare mektebine göndereceğim. Orada özel bir eğitim göreceksin.”

O yıllarda kızlar askeri okullara alınmadığı için özel bir üniforma giyerek Eskişehir Uçuş Okulu'nda, 1936-1937 döneminde 11 ay boyunca özel eğitim alır. Bu

eğitim süresince kendisine ilkokul öğretmeni Nüveyre Özgüç eşlik eder. Gökçen brövesini aldıktan sonra Eskişehir'deki 1. Hava Alayı'nda 6 ay görev yapar, bu sırada Trakya ve Ege manevralarına katılır.

7 Haziran 1936'da Bursalı Sabiha Gökçen, çift kanatlı uçağıyla Yeşilköy'den havalandırarak 35 dakika sonra Atıcılar'a iner. Alanda Mustafa Kemal Atatürk ve Türkkuşu öğrencileriyle birlikte kalabalık bir halk topluluğu tarafından karşılanır.

Bu karşılama 8 Haziran 1936 tarihli Cumhuriyet gazetesinde şöyle anlatılır:

“Saat 17 ye doğru Bayan Sabiha'nın tayyaresi göründü. Atatürk tayyarenin harekâtını dikkatle tetkik buyuruyorlardı. Tayyare meydana iner inmez Büyük önder, refakatindeki zevatla birlikte tayyareye doğru ilerlediler. Bayan Sabiha'nın elini sıktıktan sonra tek-rar bir uçuş yapmasını emir buyurdular.

Sabiha şehir üzerinde güzel bir gezinti yaparak meydana indi. Bu esnada halk tayyarenin etrafını çevirmiş ve ilk kadın tayyarecimizi büyük takdirle alkışlı-yordu. Bayan Sabiha'ya şehir namına Türkkuşu'ndan Neyir isminde genç bir kız bir buket verdi.

Bayan Sabiha erkek ve kadın Türkkuşu'nun uçucu ve paraşütçü arkadaşlar ile konuştu.

Bilâhare Atatürk Bayan Sabihayı otomobillerine alarak

halkın coşkun tezahüratı arasında köşklere avdet buyurdular. Büyük Önder akşama doğru yeni Çelikpalas bahçesini şerefliendirdiler. Ve bir müddet halk arasında oturdular. Atatürk bahçeden ayrılırken gene halkın coşkun tezahürat ile uğurlandılar. Akşam yemeğini de Çelikpalas'ta yediler.”

1937 yılında Tunceli Harekâtı'na katılan Gökçen bu harekâtındaki rolü ile dünyanın ilk kadın savaş pilotu olur. Tunceli dönüşü, Cumhurbaşkanı, Başbakan ve Genelkurmay Başkanı'nın da katılımıyla kendisine Türk Hava Kurumu Murassa (İftihar) Madalyası verilir. 30 Ağustos 1937'de askeri uçuş brövesi alır.

1938'de Balkan devletlerinin çağrısı üzerine tek kişilik uçağıyla bir Balkan hava turu yapar. Aynı yıl Türk Hava Kurumu Türkkuşu'na başöğretmen olarak atanır ve bir yıl sonra da memleketi Bursa'ya bir uçuş daha gerçekleştirir.

1939 yılı haziranında Türkkuşu 11 uçaktan oluşan bir filoyle yurt turuna çıkar. Eskişehir, İstanbul, Edirne, Bursa, İzmir, Konya, Adana, Merzifon, Kayseri illerini kapsayan bu turda uğradıkları illerde hem beyannameler atacaklar hem de uçuş gösterileri yapacaklardır.

Filonun İstanbul ve Eskişehir'den sonraki üçüncü durağı Bursa'dır. Genel Başkan Osman Nuri Baykal idaresinde ve öğretmen Muammerin Öñiz kumandasındaki Türkkuşu tayyare filosunda Sabiha Gökçen de bulunmaktadır.

Filoda Gökçen ile birlikte 4 kadın pilotumuz daha vardır: Muzaffer Sel, Naciye Toros, Sehavet Yılmaz ve Edibe Sayın (Subaşı). Erkekler arasında ise Bursa'nın manevi evladı sayılan Abdurrahman Türkkuşu, Bursalı Şinasi Kavlak ve Kemal Karapas ile Necip Tolga, Saip Gökçe, Hüseyin Uçur, Mehmet Arabacı, İbrahim Göreli, Hikmet Yay bulunurlar.

14 Haziran 1939 tarihinde Yeşilköy'den 8.50'de hareket eden filo 55 dakikada Bursa'da olur. Ziraat Mektebi civarındaki İncirli Kırı denilen tayyare meydanına ilk inen Sabiha Gökçen olur. Sırasıyla diğer uçaklar da Bursalıların alkışları arasında alana inerler.

Bursa Valisi Refik Koraltan ve iki minik çocuk tarafından kadın havacılarımıza çiçekler verildikten sonra Osman Nuri Baykal, genç havacılarımızı birer birer valimize takdim eder. Karşılama töreninden sonra pilotlarımız Ziraat Mektebi'nde öğle yemeğini yerler ve şehre çıkarak dinlenirler. Öğleden sonra gösteri uçuşları yapılacaktır.



Türk Hava Kurumu Genel Merkezi'nde Sabiha Gökçen'e verilen Murassa Madalya törenindeki konuşması (28 Mayıs 1937)

Bir gün önce Türkkuşu Bursa Şubesi, filonun geleceğini bildirerek Bursalıları gösteriye davet etmiştir:

“14.6.1939 Çarşamba günü sabahı şehrimizi Türkkuşu'na mensup (11) Tayyarelik bir filo ziyaret edecek ve Ziraat mektebi yakınındaki meydana inecektir.

Aynı gün (14) de burada yüksek uçuş ve akrobasi gösterileri yapılacaktır.

Genç havacılarımızı karşılamak ve alkışlamak ve yüksek başarılarını görmeğe fırsat vermek için belediyece saat 12 den itibaren Ulucami

durağından hareket etmek meydanla şehir arasında bir otobüs servisi açılmıştır. Gidip gelme (20) kuruştur.

Türkkuşu; göğüs kabartan, sevinç veren bu fırsatı Bursalılara bildirmeği vazife sayar.”

Uçuş saati yaklaşırken Bursalılar müthiş bir ilgiyle alanı doldururlar. Gösteriler saat 15.00'te başlar. Muammer Öñiz, 22 numaralı uçağıyla ilk uçuşu gerçekleştirir. Arkasından üçer gruplar halinde kalkan diğer



Sabiha Gökçen, pilotaj eğitimi aldığı Caudron C.59 uçağıyla
(1935)



Sabiha Gökçen, pilotaj eğitimi aldığı Caudron C.59 uçağının önünde
(1935)

uçaklar filo uçuşu gerçekleştirir. Bu uçuştan sonra Şinasi Kavlak, Kemal Karapas ve Mehmet Arabacı 600 ile 800 metre irtifada akrobasi gösterisi yaparlar.

Gösterilerin yanında pilotlarımız Bursa üzerinde (semalarında) ve gösteri alanının üzerinde beyanname-ler dağıtır. Beyannamelerde şunlar yazılıdır:

“Liseliler ve lise mezunları; Türkkuşu’nda tayyareci subay ve Türkkuşu öğretmeni olunuz. Yurt, semalarının müdafaası için sizi bekliyor. Hepinize kahramanların kahramanı olmak yolu açılmıştır. Hava kurumu ve Türkkuşu başkanlarına müracaatla şeraiti öğrenebilirsiniz.”

Gösterilerden sonra belediye tarafından Çelikpa-las’ta 40 kişilik ziyafet verilir. Vali Refik Koraltan ziyafette yaptığı konuşmada konuklarına şöyle seslenir:

“Türkkuşu teşkilâtının genç, imanlı ve vazife aşkıyla, yürekleri çarpan, memleket işlerinde sevdalı gençlerini çok muhterem müdürleri ve öğretmenler ile birlikte Bursa’nın aziz misafiri olarak selâmlamakla bahtiyarım.

Bunun sebebi şudur: Henüz hayatın şen, neşeli ve coşkun çağında karada vazife alan genç arkadaşları gibi yurt davası için, milli emniyet için yurdun simasını, Türklük havasını masun bulundurmak için vazifeye atılan bu gençler bizlere yalnız neşe değil aynı zamanda gurur veriyorlar.”

Sabiha Gökçen memleketi Bursa’da o geceyi ağabeyinin evinde geçirir. Filo ertesi gün İzmir’e uçacaktır.

Hemşerileri Sabiha Gökçen’in de aralarında bulunduğu bu gösterileri izleyen gazetecilerin yazıları da okunmaya değerdir. Bursa gazetesinde “Sağdıç” imzasıyla yayımlanan “Türk kuşları!” başlıklı yazı şöyledir:

“Onları, İnönü kampında hemen teker teker tanıdığım; kabiliyetlerini, enerjilerini ayrı ayrı bildiğim halde, yine yerimde duramıyorum, sabırsızlanıyorum. Gözlerim, her Bursalı gibi gökyüzünde. Bir sevgili bekler gibi mütehasis; fakat hiç birisini görmemişim, yeni görecekmışim gibi, meraklıyım.

Neden sonra, görünmez bulutlarla örtülü havanın derin kurşuniliğinden sesler duyuldu, makineler göründü. Türk kuşları geliyordu.

Yere ilk inen kocaman çelik kartalın gövdesinden, kumru gibi ufak, fakat çevik ve metin bir Türk kızı çıkıyordu. Bu, Atatürk kızı Gökçendi. Sonra öbür kuşlar indiler. Her biri sekizer yüz kilo ağırlığındaki bu hava devlerinin üstünden, elli atmış kilo hafifliğinde çocuklar, birer kuş çevikliği ile yere atlıyorlar. Kısa bir at gezintisinden dönmüş kadar bile yorgun değil. Mütevazı yüzlerinde gururun yaldızı yerine, vazife yapan insanların temiz ve duru beyazlığı var. Sabiha Gökçen, hava kuşlarımızın bu baş gövercini; akşam dönüşünde kuzularını sayan uyanık ve meraklı bir çoban dikkat ile havada dolaşan, yere inen tayyare-

lere bakıyor ve bu işi, her meşgaleden üstün tutuyor. İniş yerine gelenler arasında; Türk kuşlarının anneleri, kardeşleri, aileleri görülüyor. Belli ki, bu meydanın en bahtiyar, en sevinçli insanları onlardır. Gözlerinde sevinç ve iftiharın incilediği mesut yaşlar var. Fakat sahayı dolduran bu kalabalığın teker teker gözlerine bakınız; hepsinde aynı ifade ve parıltılar yanıyor: büyükler takdir ve gururla, gençler gıpta ve özenle bakıyorlar.

Dün, Türk göklerinden gelen Türkkuşlarını, biz Bursalılar, Türk gönüllerinin heyecan ve sevgisiyle selâmladık.”

Yine aynı gazetede yayımlanan “Havacı Gençlik” başlıklı yazıda Bursa’nın emektar gazetecisi Musa Atas’ın imzasını görürüz:

“Dün, Bursalılar zevkli ve heyecanlı bir havacılık günü yaşadılar. Türkkuşu gençlerinin yaşattığı bu güzel gün gençlere olduğu kadar bizim için de pek istifadeli ve özenli oldu. Türk gencinin bileğinde adeta oyuncak olan levyenin koca bir motorla kanatlara tereyağından kıl çekercesine kolaylıkla hâkim oluşu, insana hemen bu işi yapmağa atılacak bir şevk ve arzu veriyordu. Uçsuz bucaksız bir gökyüzünde alabildiğine uçmak her halde zevklerin en yükseği ve heyecanların en tatlısı olsa gerektir. Tayyareye binmiş olanlar için bu zevki tarif etmek pek güçtür. Tıpkı bizzat tadılan her şeyin anlatılması güç olduğu gibi.

Yüzlerinden kan fışkıracak derecede sıhhatin timsali olan Türkkuşu gençleri gökyüzünün kullanılmamış tertemiz havası içinde uçarak evvelâ sıhhatlerine sıhhat katıyorlar, sporda göklerimize çelik kartallı muhafız yetiştirmeğe çalışıyorlar.

Bu atılgan ve cesur Türk gençler ile biz bihakkın iftihar ediyoruz. Çünkü onların yaptığı vazife koskoca bir vatani korumak kadar büyük ve kutsidir.

Dünkü uçuşlarda tayyarelerine türlü tehlikeli hareketler yaptırarak yüreklerimizi hoplatan, gözlerimizi karartan, fakat bir taraftan da sevinçten gözlerimizi yaşartan bu gençlerin Bursalı olduklarını ve bilhassa motorlu tayyarelerde henüz 4 aylık bir çalışma devresi geçirmiş bulunduklarını öğrendikten sonra Türkkuşu gençlerine ait tahassüslerimiz büsbütün arttı. Bu kadar kısa bir zamanda bu kadar çok ve tehlikeli marifeti öğrenebilmek zaten yalnız bize mahsus bir haslettir. Buna başkalarını inandırmak müşküldür. Fakat biz bu inanla aramızdan daha yüzlerce, binlerce genç yetiştirmeye amade bulunduğumuzu biliyoruz.”

Sabiha Gökçen, Türk Hava Kurumu Türkkuşu’nda başöğretmen olarak 1955’te emekli oluncaya kadar uçacaktır. İstanbul Kurtköy’de yapılan havaalanına adı verilen göklerin kızı Sabiha Gökçen, 22 Mart 2001’de sabaha karşı, tedavi edilmekte olduğu Gülhane Askerî Tıp Akademisi Hastanesi’nde hayatını kaybeder.



Atatürk, Sabiha Gökçen ve Ölkü ile Yeşilköy'de



Sabiha Gökçen

Bursa Semalarında Mini Mini Bir Yavru Nesrin Özsoy



Nesrin Özsoy. İnegöl, 4 Mart 2018

Türk Tayyare Cemiyeti İnegöl Şubesi, 16 Şubat 1925 tarihinde kurulur. Demircizade Ali Rıza Efendi'nin başkanlığında kurulan şube, Doktor Halil Bey, Belediye Reisi Ahmed Efendi ve muhasebeciliğini üstlenen Ahmet Şeref Bey'in üyelikleriyle çalışmalarına hızla başlar.

İki yıl gibi kısa sürede çalışmalarını genişleten Türk Tayyare Cemiyeti İnegöl Şubesi halkın desteğiyle 1927 yılında orduya bir de uçak bağışında bulunacaktır. Uçağın isim koyma töreni ilçenin kurtuluş günü olan 6 Eylül 1927 tarihinde gerçekleştirilir ve

uçağa "İnegöl" adı verilir. Törende bir konuşma yapan cemiyetin muhasebecisi Ahmet Şeref Bey (Özsoy) için 1927 yılı, kızı Nesrin'in de doğum yılına denk gelmektedir.

İnegöl halkı tarafından sevilen ve güvenilirliğiyle tanınan Ahmet Şeref Bey'e "Şeref" ismi arkadaşları tarafından verilmiştir. Tutkuyla bağlandığı Tayyare Cemiyeti'nin gelişmesi için var gücüyle çalışmaktadır. İnegöl halkının tayyareciliğe ilgisinin artırılmasının yanında kızının da tayyarecilikle ilgilenmesini sağlar.

Nesrin Özsoy, daha 4-5 yaşlarındayken arkadaşlarıyla bayramlarda ve kurtuluş törenlerinde Türk Tayyare Cemiyeti yararına rozet satarak bağış toplar. Öyle ki, 30 Eylül 1931 tarihli Havacılık ve Spor dergisinin kapağında İnegöllü bir generalin çocuğu olan Melih ile birlikte yer alacaktır. Küçük Nesrin'in boynunda Türk Tayyare Cemiyeti yararına sattığı rozet çantası, Melih'te ise cemiyetin kumbarası vardır. "Büyük Gayenin Küçük Yardımcıları" başlığıyla çıkan dergide Nesrin ve Melih'in kutularından çıkan 423 kuruşu İnegöl Şubesi'ne teslim ettiklerinden bahsedilmektedir.

İlerleyen yıllarda da babasının tahtadan yaptırdığı tayyare maketinin üzerinde görürüz küçük Nesrin'i. Pilot kıyafetleri içinde törenlerde geçişler yapacak ve halkı selamlayacaktır.

Nesrin Özsoy, 1936 yılında babası Ahmet Şeref Özsoy aracılığıyla Sabiha Gökçen'e bir mektup yazar. Tayyaresiyle İnegöl'e gelmesini ve uçmak istediğini dile ge-

tirir. Sabiha Gökçen küçük Nesrin'i Bursa'nın kurtuluş törenlerine davet eder ve birlikte 12 Eylül 1936'da Bursa semalarında uçarlar. 9 yaşında Sabiha Gökçen ile uçarak "muradına eren mini mini yavru" Nesrin Özsoy, 91 yaşına geldiğinde o anları şöyle anlatacaktır:

"Babamın yaptırdığı uçakla İnegöl'ün kurtuluş gününde ve diğer törenlerde geçişler yaptım. Uçaklara yabancı değildim. Ama Sabiha Gökçen'le uçacağım zaman çok heyecanlıydim. Uçağa bindiğimde hiç korkmadım. Uçak havadayken arkama bakıyordum, yere bakıyordum,

Küçük bir çocuğum işte. Sabiha Gökçen beni uyarıyor ama sonra unutuyorum, tekrar ayağa kalkıp dolanıyordum uçağın içinde. Yere indikten sonra Sabiha Gökçen, 'Nasıl buldun, zevk aldın mı? Nesrin anlat bakalım' dedi. Çok memnun olduğumu, çok duyulduğımı ama arkadaşlarımdan da özendiğini söyledim. Onlar da uçmayı arzu ediyorlardı ama binemiyorlardı. Onlar için üzülmüştüm."



Cumhuriyet, 13 Eylül 1936

Türkiye'nin İlk Hava Korsanı; Fevzi Gökdeniz

1920 yılında Filistin Hayfa'da doğan Fevzi Gökdeniz, 12 Şubat 1941'de Es-kîşehir Askerî Astsubay Okulu'ndan hava pilotu olarak mezun olur. 1949 yılında Hava Kuvvetleri'nde filo ikinci komutanıyken Balıkesir'de yapılan tatbikat sırasında ilk büyük kazasını yapar. 25 uçak tatbikat için sıradadır. İlk sırada Filo Komutanı Yüzbaşı Saim Ertunç, ikinci sırada ise Fevzi Gökdeniz kalkış için hazırdır. Yüzbaşı Saim Ertunç hareket eder ama biraz ilerledik-

ten sonra durur. Havalandığını düşünen ve talimatnameye uymayan Gökdeniz de hareket eder ve uçağın pervanesi Yüzbaşı Saim Ertunç'un ölümüne neden olur. Dikkatsizlikten ölüme yol açmaktan, 8 ay hapse mahkûm edilir. Çıktıktan sonra iş bulmak amacıyla bir süreliğine Suriye'ye, oradan da Ürdün'e geçer ancak aradığını bulamaz.

Fevzi Gökdeniz, 1953 yılında Türkiye'ye geri dönerek kız kardeşinin yanına Malatya'ya yerleşir. Mahallede bir bak-kal dükkânı açar. Ancak kazanın tazminatını ödetmek için baskı yapılırken kaçır, şehir şehir dolaşmaya başlar. Cizre'de enteresan bir karşılaşma Gökdeniz'in hayatı-nı yeniden değiştirir. Arkadaşı Uçuş Mühendisi Gündüz Tezel'den Vecihi Hürkuş'un uçak şirketi kurduğunu ve

pilot aradığını öğrenir. Soluğu Vecihi Hürkuş'un yanında alır. Vecihi Hürkuş, 29 Kasım 1954 tarihinde ilk Türk sivil havayolu şirketini kurarak ilk seferle-rini İstanbul-Bursa-İstanbul arasında başlatmıştır. Şirket zaman zaman bez reklam panosu çekmekte ve uçaktan reklam kâğıtları da atmaktadır.

Hürkuş, 1955 yılı mayısında Bur-sa'da Yeni Ant gazetesinin reklam kâğıtlarını dağıtma işini alır. Ant

gazetesi, bazı siyaset içi ve dışı etkenler dolayısıyla yayınıni sürdürmekte zorlanınca, 8 Mayıs 1955'te ka-panır. 9 Mayıs 1955'ten itibaren Yeni Ant adıyla, yeni-lenmiş olarak çıkarılmaya başlanacaktır.

İşte bu yeni gazetenin reklamı için yapılacak uçuş göre-vi Fevzi Gökdeniz'e verilir. Gazetenin yazı işleri müdü-rü Recai Taşman da uçaktan ilanları atacaktır. 8 Mayıs 1955 tarihinde saat 17.15'te havalanırlar, şehir üzerinde ilanları atmaya başlarlar. Kısa bir sürede ilanlar bitmiştir. Meydana inip tekrar reklam kâğıtlarını alırlar ve hava-lanırlar. Atatürk Stadyumu üzerinde çok alçaktan uçan uçak elektrik tellerine takılır. Fevzi Gökdeniz, binalara çarpmamak için soğukkanlılıkla uçağı ağaçların oldu-

ğu yöne çevirir. Ağaçlara takılan uçak Altıparmak'ta-ki benzin deposunun arkasındaki ekili araziye düşer. Uçak tamamen parçalanırken pilot Fevzi Gökdeniz'in kolu kırılmış, Recai Taşman ise ufak sıyrıklarla kazayı atlatmıştır. Fevzi Gökdeniz'den dinleyelim:

“1955 yılı başları... Bursa Şehir Stadyumu'nda maç var. Çok kalabalık. Başladık uçmaya. Ben uçarken, gazeteci arkadaş da arkada elindeki ilanları atıyordu. Bu arada ne göreyim? Tribünlerin ön kısmında Neriman isminde bir kız arkadaş. Artık hava atmaya başlamıştım. Dalı-yorum, çıkıyorum, dalıyorum, çıkıyorum. Çok alçaktan pike yapmaya başladım. Öyle ki, bir müddet sonra 2-3 metreden pike yapmaya başladım. Bir ara uçağın ka-nadı stadın kenarındaki elektrik tellerine takıldı. Takıl-masıyla karşıda büyükçe bir direğe burun üstü çarptık. Kemerimi de bağlamamıştım. Ama gazeteciyi bağla-mıştım. Çarpmayla birlikte öne fırladım. Ona bir şey ol-madı, benim alnım yarıldı. Burnum kanamaya başladı.”

Fevzi Gökdeniz hemen hastaneye kaldırılır. Vecihi Hürkuş hastaneye gelerek durumu hakkında bilgi alır. Uçağı parçalandığı için kendisiyle görüşmez ama yaralı pilotun hastane masraflarını da ödemek zorunda kalır.

Fevzi Gökdeniz, daha hastanedeyken Vecihi Hürkuş'tan alacağı olduğu iddiasıyla Hürkuş Havayolları'n-dan bir uçağı kaçırma planları yapmaktadır. Hastanede Bulgar göçmeni berber Ahmet Bulgaristan'ı anlatır. Hürkuş Havayolları'na ait uçaklardan birini Bulgaris-tan'a kaçırmaya işte o an karar verir:

“Şunun uçağını alıp Bulgaristan'a kaçayım. İntikamımı alayım, dedim. O sıra 37. Hava Kuvvetleri'nde bombar-dıman uçağının pilotu olan arkadaşım Sadık Sagun, işi bırakmış. Adana'da kahvecilik yapıyor. Pilot olarak onu da Hürkuş'a yanıma almıştım. O aklıma gelince, kaçma fikri de iyice aklıma yerleşmeye başladı. Bulgaristan'a kaçmayı kesin kafaya koymuştum. Ona fikrimi açtım. Tüyelim dedim. Önce inanamıyordu. Ciddi olduğumu hissedince, düşünmeye başladı. 'Niye Bulgaristan?' diye sordu. Açıkladım. Uçaklar tam ikmalle havada 4 saat kalabiliyor. Ayrıca Yunanistan'a gitsek, bizi geri iade ederler, dedim. Çünkü yanlış hatırlamıyorsam, o sıralarda onlarla derin barış rüzgârları esiyordu. Neti-cede, Bulgaristan'a gitmemiz gerektiğini söyledim.”

Uçaklar, 1940'lı yıllarda inşa edilen Yunuseli'ndeki meydandan kalkmaktadır. Alanda 4 uçak vardır ama yakıt azdır. Bursa'da uçak benzini de yoktur. Bu ka-dar az yakıtla Bulgaristan'a ulaşmaları imkânsızdır. Sadık Sagun tüm uçaklardaki yakıtı hareket edecek-leri uçakta depolar.

3 Haziran 1955'te hastaneden bir kolu alçılı halde pi-jalarıyla kaçan Fevzi Gökdeniz, arkadaşı Sadık Sagun'la meydanda buluşur. Gün ağarırken Hürkuş Havayolları'na ait TC-HAD uçağını Bursa'dan Bulgaristan'a kaçıırırlar.

Türk havacılık tarihinde ilk uçak kaçırma olayı gerçekleş-miştir. Bulgar yetkililer, uçağa el koyar ve uçak ancak 62 gün sonra Vecihi Hürkuş'un 5.000 leva tutarında depo-parası ödemesiyle yurda döner.



HÜRKÜŞ HAVA YOLLARI

TC-HAD



Bulgaristan'a kaçırılan
Hürkuş Hava Yolları'na ait
TC-HAD uçağı.

Türkiye'nin İlk Jet Pilotlarından Necati Artan

Türkiye'nin ilk jet pilotlarından olan Necati Artan, 1928 yılında Bursa Fethiye köyünde (günümüzde Nilüfer ilçesinde mahalle) doğar. Daha sonra ailesi çocuklarının eğitimlerinden dolayı Emirsultan'a taşınacaktır. Artan, havacılıkla nasıl tanıştığını şu sözlerle anlatır:

“Ne kadar küçüktüm bilemiyorum. Hayat veya yaşam hakkında ilk algılarım başlarken Bursa'da Emirsultan'daki evimizin karşısında bir mezarlık olduğunu hatırlıyorum.

Herhâlde o zamanlar bizler ve mahalle komşularımız matem marşını biraz sıkça duyardık. Ben evde otururken o hazin müzik şaheserini duyar duymaz hemen dışarı, sokağa fırlardım. Gördüğüm manzara hep aynı idi. En önde bir genç pilotun taşıdığı çerçeveli bir



İlk jet pilotlarından Necati Artan bir gösteri uçuşunda

arkadaş fotoğrafı; sonra bayrağa sarıllı şehidin tabutunu taşıyan, iri altı atın çektiği bir top arabası ve arkasında da mavi elbise- li havacıların oluşturduğu uzun bir korteji görürdüm.

Şehitlikte bu genç yakışıklı kalabalığın can kardeşlerini, kanat arkadaşlarını toprağa verirken, ben de onların bacakları arasında dolaşırdım. Sarı saçlı, sıska bir çocuk. Ne görmek istediğimi pek bilmeden, hep yukarıya onların yüzlerine bakardım. Ama herhâlde aradığımı bulamazdım. Bunlarda, di-

ğer cenazelerde rastlanan acıların dışı kolayca vurulması olayı yoktu. Güzel çehrelerinde en ufak bir çizgi kıpırtısı olmazdı. Sanki yüzleri devamlı sedef bir mask ile kaplıydı. Benim için onlar; sadece hayalimde olan mitolojik kahramanlardı.”

Çocukluğunda okuduğu çizgi roman kahramanı Bay Tekin'in uçtuğu o pervanesiz gök fenomenleri de gözünü gökyüzüne çevirmesinde etkili olur.

Bursa Işıklar Askerî Lisesi giriş sınavlarını kazanır ve okula kabul edilir. Ancak birkaç gün sonra 100 öğrenci o günlerde Konya'da bulunan Kuleli Askeri Lisesi'ne gönderilir. Gidenlerin içinde Necati Artan da vardır. II. Dünya Savaşı'nda, tedbir olarak Kuleli Askerî Lisesi Mayıs 1941'de Konya'ya nakledilmiş ve savaşın sona ermesiyle, 18 Ağustos 1947'de tekrar İstanbul'a taşınmıştır.

Artan, mezuniyetinin ardından Eskişehir Hava Okulu'nda uçuşlara başlar. Uçuşların sona ermesinden sonra kura ile kıtalarına dağıtılacaklardır. Necati Artan, ailesinin Bursa'da olmasından dolayı Bursa 5. Tayyare Alayı'nı istemektedir. Ancak kurada Merzifon'u çekecek ve Bursa'yı çeken arkadaşına iki aylık maaşını teklif etmesine rağmen ikna edemeyecektir:

“Bursa'ya meyil iznimi kullanmak için ailemin yanına gittim, Merzifon hazırlıklarımı; gaz ocağımı, radyomu, kitaplarımı ve harp okulunu bitirirken bizlere verilen tahta portatif karyolamı hurcumun işine yerleştirerek tamamladım.

O zamanlar (hele kışın kara yolu ile) Bursa'dan Merzifon'a gitmek imkânsızdı. Tek yol tren ile İstanbul-Havza yapmak ve buradan otobüsle Merzifon'a ulaşmaktı. Zaten İstanbul'da bir iki gün kalmam da şart olmuştu.

Niye mi? Çünkü gazete ve radyolarda benim için çok heyecan verici bir haber patlamıştı. İlk jet tayyaresi gemi ile Yeşilköy iskelesine indirilmiş ve askeri hava alanına nakledilmişti.”

İstanbul'a gider gitmez soluğu Yeşilköy'de alır Necati Artan. 17 Aralık 1951'de Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren ilk jet uçakları olan iki T-33A uçağı daha büyük çelik konteynirlardadır. Kendisini ileride bu jeti ilk defa kullanacak olan

ve ilk jet akrotimini kuracak olan Lütfi Gündoğdu karşılar. Konteynir içindeki T-33 uçağının kuyruk, kanat ve gövde parçalarını göstererek jet hakkında bilgi verir. Merzifon'a Spitfire'lara gittiği için üzülmemesini de söyleyerek Necati Artan'ı yolcu ederler.

“Kanatlanmak üzere olan yüreğim huzur dolu idi. Koşa koşa değil, uça uça Merzifon yolunu tuttum.”

Merzifon'da uçuşlara başlar. Uçtuğu tayyaresini çok sevdiğini dile getiren Artan'ın günlük yaşamında ar-



Necati Artan, Merzifon'da, 1951



Necati Artan, uçuştan önce son hazırlıkları yapıyor

tık uçuştan başka bir şey yoktur. Bursa'dan arkadaşlarından gelen mektuplar bu güzel şehirde nasıl tatlı bir hayat yaşandığından bahsetmekte, Necati Artan için nasıl üzüldüklerini bildirmektedir.

Necati Artan'ın ise akıllı fikri uçuştadır. O günlerdeki en büyük derdi İngiltere'den yardım olarak gelen kalın uçuş tulumları ve çizmelerle uçmak mecburiyetinde kalışıdır. Artan o günleri şöyle anlatır:

“Bu giysiler şok ağır idiler ve onlar sanki yalıtıldılar, tayyarem ile benim arama giriyorlar ve onu hissetmeme mâni oluyorlardı. Aramızda ah o hantal teferuatlar bir olmasa; örneğin çıplak elle levyeyi bir tutabilsem, çıplak ayakla bir direksiyona basabilsem... Nabız nabza, tayyarem ile bütünleşir ve mutlaka daha iyi uçardım.”

Doymak bilmez bir hırsla uçuşlarına devam eder Necati Artan. Hatta bir sorti daha fazla uçabilmek için işin hilesine başvurduğu da olur. O yıllarda uçuşları kayıt edebilmek için duvarda tek bir çizelge vardır. O gün pilot hangi uçuşu yaptıysa o uçuşun bir karesi kurşunkalemle doldurulmaktadır. Artan, bir sorti daha fazla uçabilmek için yaptığı hileyi şöyle anlatır:

“Bir akşam filoyu terk ederken eğitim odasının penceresini tam kapamadım ve herkes gittikten sonra o pencereden içeri girerek akrobasi uçuşlarından bir karenin kurşun kalem siyahlığını sildim, Bana bir kaç gün sonra tekrar bir sorti daha akrobasi uçuşu yazdılar.

Fakat o gece çok heyecanlanmıştım. Korkudan dizlerim titremişt, tabii bir daha öyle bir şey yapmadım.

Sual: Değer miydi?

Cevap: Değmez miydi?”

Necati Artan'ın Merzifon'da olduğu sırada Bursa'daki 5. Tayyare Alayı lağvedilerek Merzifon'a taşınacaktır. 4 bölüğü bulunan 5. Tayyare Alayı Şubat 1943 tarihinde Bursa'da kurulmuş ve 15 Haziran 1952'de lağvedilmiştir. Bursa'daki tüm uçaklar ve Necati Artan'ın sınıf arkadaşları da Merzifon'a gelirler. Hemen arkasından ilk jet üssü olan Balıkesir'e üç pilotun daha gideceği söylenir. Bunlardan birisi de Necati Artan'dır.

Balıkesir'de 191. Filo'da ilk akrobasi timini kuran Üsteğmen Lütfi Gündoğdu ile yeniden karşılaşacak ve burada onunla uçacaktır. İki sene sonra ise Lütfi Gündoğdu akademiye giderken Necati Artan da akrotimin yedeği olacaktır.

Necati Artan'ın Merzifon'dan Balıkesir'e geldiğini duyan annesi Seher Hanım oğlunun hasretine dayanamaz. Ne de olsa daha yakın bir ile gelmiştir. Diğer çocuklarını ve torunlarını Bursa'da bırakarak o dönemde bekâr olan en küçük oğlu Necati'nin yanına gelir. Böylece Artan, mütevazı bir mahallede, küçük bir evde, annesinin sayesinde en rahat günlerini yaşayacaktır.



Necati Artan, kokpitte

Ama bu rahat günlerin birinde bir uçak kazası gerçekleşirecektir. Bulgaristan sınırında koordinatları verilen arazide tetkik uçuşu yapmaktadır. İstanbul Boğazı'nı geçip Trakya üzerine gelmişken telsizle meydana dönmesi ve başka bir uçuş yapacağı duyurulur. Yaşadığı kazayı şöyle anlatır Necati Artan:

“Dediğini yaptım. Tırmanıp irtifa alarak 20 bin fite çıktım. Motor sesi duyulmayacak kadar kusursuz çalışıyordu. Hava, çevremdeki manzara, her şey o kadar güzeldi ki.

Bir zaman sonra Marmara Denizi'nin tam ortasında idik ki: tek bir güm sesi duydum ve kendimi tek başıma o büyük boşlukta takla atarken buldum. Pilot koltuğu üstümde idi. Önce ondan kurtuldum. Paraşüt deklanşörü yerinden fırlamış, bulamıyordum. Sonra bir şeyin enleme vurduğunu fark ettim. Zorla onu yakaladım. Deklanşör idi. Çektim, paraşüt aşıldı. Çok yüksekte olduğum için irtifa kaybettiğimi hiç hissetmiyordum. Sanki göğe kurulmuş bir salıncaktaydım. Herhâlde denizin ortasına doğru gidiyordum. Marmara bir kahve tepsisi gibi önümde idi. İşte Tekirdağ sol ayakkabımın, işte İzmit sağ ayakkabımın burnunun ucundaydı.

Boynumun, yüzümüm sağ tarafın nedense derince yüzülmüş biraz fazlaca kanamıştı. Paraşütü bir tarafındaki kolonlara asılarak onu yelken gibi kullanma gayreti içine girdim. Kısmen fayda verdi. Ayrıca irtifa kaybettiğimde rüzgâr istika-

meti de oldukça değişti. Böylece güneyde Karaburun civarında bir yere; popom karaya, ayaklarım suya ucu ucuna tam sahile düştüm. Paraşütü yelken gibi kullanınca kaldırış gücü azalmıştı. Yere sert vurmuştum.

Nefes almakta sıkıntı çekiyordum. Kısaca balıkçı tekneleri, etrafımda dönen tayyareler, helikopterler, Bandırma'ya iniş, oradan Beechcraft ile Balıkesir'e gidiş, meydandan ambulans ile hastane yollarına düşüş...”

Olay çok kısa zamanda annesine de ulaşmıştır. Necati Artan hastaneye giderken soföre kendisini eve götürmesini söyler. Hem hastanede lazım olacak çamaşır, kitap gibi şeyleri alacak hem de annesine ayakta olduğunu gösterecektir.

Annesi soğukkanlılıkla karşılayarak oğluna sarılır. Ama komşu kadınlar ısrarla, “Seher Hanım, söyle oğluna, şan ise şan, şeref ise şeref... Yeter artık. Bak her tarafı kan içinde kalmış. Söyle ona uçmasın” derler. Seher Hanım ise ağlamaya başlar ve çıkırcıklı bir sesle onlara şunları söyler: “Yapmayın, yapmayın... Ben diyemem, evlatçığıma diyemem uçma...”

Necati Artan, tutkusunu hiçbir zaman yitirmeyerek uçuşlarına daha bir şevkle devam eder. 1960'lı yıllarda Türk Hava Kuvvetleri'nin akrobasi timleri olan “Yarasalar” ve “Uçan Kuğular”ın uçuşlarında da bu-

lunur. Uçan Kuğular'ın F-86 uçakları ile İstanbul semalarında 9 uçakla yaptıkları gösteri büyük ilgi çeker. 31 Ekim 1965'te Dolmabahçe üzerinde yapılan bu akrobasi gösterisi bilindiği kadarıyla dünyada bir ilktir. Heyecan veren gösteride masmavi gökyüzüne uçaklarının egzozlarıyla büyük bir Atatürk profili de çizerler.

O tarihte 191. Filo Komutanı olarak uçan Binbaşı Necati Artan'ın, yaşları 22 ile 28 arasında değişen pilotlara son sözleri şöyle olur:

“İlk olarak İstanbul üzerinde 9 uçakla gösteri yapıyoruz. Çoğumuz da İstanbul'u iyi bilmiyor. Belki de heyecanlısınız. Ancak bu başaramayacağımız bir iş değil. Unutmayın. Uçağın motoru stop ederse düşerken denizi seçin. Uçağı boğaz sularına bırakın. Halka bir zarar gelmesin!”

Emekli jet pilotlarımızdan İrfan Sarp, anılarında 191. Filo Komutanı Necati Artan'dan bahseder. Hava Kuvvetleri Jet Üssü'nde önemli görevlerde bulunan, 1979 yılında Tuğgeneral, 1983 yılında Tümgeneral olan Sarp Paşa, 1987'de emekliye ayrılmış ama havacılıktan hiç kopmamıştır. Havacılık üzerine kitaplar yazmakta ve araştırmalarına devam etmektedir. Sarp Paşa, Balıkesir 191. Filo'da 1967 yılında tanık olduğu olayı şöyle anlatır:

“Her iki filo bir ay kadar yedek meydanlarımızda görev yaptıktan sonra verilen emirle Balıkesir'e

döndük. Biz Yenişehir Meydanı'nda intikalde iken Filo Komutanı Yarbay Necati Artan'ın Bursa'da oturan annesinin vefat etmiş olduğunu ancak Balıkesir'e döndükten sona öğrenmiştik. Yenişehir Meydanı'nda o zamanlar pilotların kalacağı bir misafirhane yoktu. Filo Komutanı Yarbay Artan dâhil, biz 22 pilot küçük bir salonda, er koğuşlarından getirilip yerleştirilen çift ranzalı yataklarda uyuyorduk. Artık küçücük bir salonda 22 pilot çift ranzalı yataklarda ne kadar uyuyabilirsek! O zamanlar Hava Kuvvetleri'nde ve memleketi olan Bursa'da Sarı Necati ismiyle meşhur olan Filo Komutanı'nın annesinin vefatını öğrendiği hâlde görev yerinden ayrılmamak için bunu Üs Komutanı ve en yakın arkadaşları dâhil hiç kimseye söylememiş. Aynı koğuşta toplu hâlde bir ay kaldığımız halde Filo Komutanı bizim de hiçbirimize annesinin vefat ettiğini hissettirmedi. Yenişehir'den yarım saatlik mesafedeki Bursa'ya gidip sevgili annesinin cenazesine katılmadı. Görev aşkını ve görevin kutsallığını bundan daha güzel izah edecek başka bir örnek olabilir mi?”

Necati Artan, 191. Filo Komutanlığı yaptıktan sonra 1969'da emekli olarak Datça'ya yerleşir. “Türk Yıldızları Akrobasi Timi” 27 Haziran 2014'te Datça üzerinde iki NF-5 uçağı ile alçak uçuş yaparak Necati Artan'ı selamlar. 1965'te Dolmabahçe üzerinde yapılan gösteriden 50 yıl sonra yapılan bu vefa uçuşunu gözyaşlarıyla izleyen efsane pilot “Sarı Necati”, 4 Mart 2015 tarihinde hayatını kaybeder.

Abdülhalim Canko *

Adı Yaşatılmalıdır

Abdülhalim Canko, 1889 yılında, Yugoslavya/Manastır'da doğdu. Babası İbrahim Bey, Makbule Hanım ile evli olup üç çocuk babasıdır. İlkokul ve ortaokulu Manastır'da, liseyi Afyon'da bitirdi. Ekim 1913'te girdiği Küçük Zabit mektebinden 29 Ekim 1915 tarihinde mezun oldu. Mezuniyetini takiben Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne giren Abdülhalim Canko, 5 Ekim 1916 tarihinde başçavuş muavini rütbesiyle pilot olarak mezun oldu.



Küçükzabit Pilot Abdülhalim Canko
Irak Cephesi'nde (1918)

3 Mart 1918 tarihine kadar Irak Cephesi Altıncı Ordu 2. Tayyare Bölüğü'nde (Samatra-Tikrit), Başçavuş rütbesiyle görev yaptı. Daha sonra Kafkas Cephesi'ne atanan Canko, 1918 yılı Haziran ayına kadar 7. Tayyare Bölüğü'nde görev yaptı. Temmuz 1918'de atandığı 8. Tayyare Bölüğü'yle 13 Ekim 1918 tarihine kadar

1. Kolordu emrinde Tebriz'de bulundu ve ateşkes anlaşması gereği Tebriz'in boşaltılması üzerine önce Kars'a sonra da Erzurum'a döndü.

29 Mayıs 1920 tarihinde 7 ve 8. Tayyare Bölük'ünde birleştirilmesiyle oluşturulan 15. Tayyare Bölüğü'yle Ermenilere karşı başlatılan Şark Harekâtı'na katıldı ve harekâtta 23 Haziran 1920 tarihinden itibaren Horasan Meydanı'ndan keşif tayyaresiyle cephe uçuşlarına başladı. Harekât

boyunca orduya hava desteği sağlayan bölük 28 Eylül'de Sarıkamış'a, Kars'ın kurtarıldığı gün olan 30 Ekim tarihinde Kars Meydanı'na intikal etti.

16 Ocak 1921 tarihinde terhis edildiğinden görevine sivil pilot olarak devam etti.

* *Mustafa Kılıç*



Türk heyeti, havacılık inceleme gezisinde Fransa Versay Tatbikat Okulu'nda, 1924.
Oturanlar (soldan): Muzaffer Bey (Ergüder), Batbeton, Fesa Bey (Evrensev)
Ayaktakiler (soldan): Cemal Bey, Vecihi Bey (Hürkuş), Murat Bey, Halim Canko

Şark Cephesi'nde sükûnetin sağlanması ve görülen lüzum üzerine Ağustos 1921'de Garp Cephesi 2. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Kurtuluş Savaşı boyunca bu cephe-
de görev yaptı.

Sırasıyla 1 Haziran 1929 tarihinde Eskişehir Hava Okulu'na, 1932'de Kayseri Tayyare Fabrikası'na, 1936'da tekrar Eskişehir Hava Okulu'na, 1942 yılında Tayyare Tamir Fabrikası'na öğretmen ve tecrübe pilotu olarak, 1944'te Eskişehir Hava Okulu'na atandı. 15 Eylül 1954'te link öğretmeni olarak

İzmir Uçuş Okuluna atanan Abdülhalim Canko 15 Kasım 1956-26 Nisan 1960 tarihleri arasında Hava Eğitim Kor Komutanlığı Uçuş Okulu'nda Alet Trainer Öğretmeni olarak görev yaptı ve son olarak Hava Eğitim Kor Komutanlığı Uçuş Heyeti'nde iken 5 Nisan 1961 tarihinde emekliye ayrıldı.

Emekli olduktan sonra Eskişehir Fatih mahallesinde yaptırdığı evde yaşamını sürdüren

Abdülhalim Canko, 1 Mart 1968 tarihinde 79 yaşında vefat etti. Kabri Eskişehir hava şehitliğindedir.



Halim Canko'nun askeri kimlik kartı

Şehit Uçman Avni Yaykın *



Adana bölgesel planör başlangıç kursu (1937)

Mehmet Avni Yaykın 18 Mayıs 1917 yılında Adana'da dünyaya gelir. Annesi Fatma Hanım, babası Hayrullah Bey'dir. Türk Tayyare Cemiyeti'ne ilk uçağı armağan eden Ceyhanlıların toprağındandır. Kuvvetle muhtemel daha dokuz-on yaşlarında Türkiye'nin baş tayyarecisi Vecihi Hürkuş'un Adana seyahatine tanıklık etmişti. O coşkuyu çok küçük yaşlarda hissetmiş ve havacı olmayı her çocuk gibi istemişti. 1937 yılında Adana Erkek Lisesi birinci sınıfını geçer geçmez önce Adana'da açılan planör başlangıç kursuna katılmıştı.

* Mustafa Kılıç

Başarılı olanlar Eskişehir'deki yüksek planör kampına davet ediliyordu. O da ikinci sınıfı düşünmeden İnönü'ye hareket etti. Eskişehir yolculuğunu ileride çok büyük bir uçman ve paraşütçü olacak Edibe Subaşı ile birlikte yaptılar. Bu uzun yıllar devam edecek dostluğun ve kardeşliğinde başlangıcı olacaktır. Artık çok sevdiği uçmanlığa başlamış oluyordu. B brövesini almış, C brövesi için eğitimlere başlamıştı. Öğretmenleri bu çok başarılı, sevgi dolu güleç gençci bırakmak istemiyorlardı. 5 Haziran 1937 tarihinde

öğretmenlerinin ısrarı ile aylık 40 lira ile Türkkuşu'nda göreve başlar. Ertesi yılın 14 Haziran'ında Yaykın artık öğretmen olabilecek birisi olarak görülüyordu. O gün Eskişehir'e balı Bozhöyük noterliğine giderek şu taahhütnameye imza attı:

- 12 yıl (On iki) mecburi hizmet yapacağım.
- Öğretmen muavini olmadan evlenmeyeceğim.
- Türkkuşu'ndan ayrılırsam; aldığım tüm maaşları, harcırahları, ikramiyeleri vb. ödemeleri geri ödeyeceğim.



Planör Okul Müdürü Avni Yaykın uçuşa çıkmadan önce (24 Temmuz 1952)

26 Kasım 1938 günü öğretmen pilot Basri Alev nezaretinde ilk kez planör ile yalnız uçuşa çıkar. Bu ana kadar toplam 6 saat 55 dakikalık ameli uçuş eğitimi almış ve 41 kez iniş/kalkış yapmıştır. Günler çabuk geçmektedir sadece planör değil model uçak ve paraşüt eğitimlerine de devam etmektedir. 18 Eylül 1939 Avni Yaykın daimi memur kadrosuna planör öğretmen muavini olarak dâhil edilir. Bu tarihten itibaren sicil numarası 578 olur.

Yaşı ilerleyen Yaykın'ı 30 Mart 1940'ta askere alırlar. Eskişehir Hava Okulu Işıldak bölüğüne göndeririler. Avni Yaykın ile birlikte öğretmen muavini olan Raif Oltu'da askerliğini özel bir emirle THK Türkkuşu'nda yaparlar. Terhis tarihleri 19 Mart 1943 olacaktır. Askerlik döneminde, paraşüt atlayışı sırasında sağ ayak şaziye kemiğini suflis'inden kıran Yaykın, daha sonraki dönemlerde paraşütçülüğe pek sıcak bakmamıştır. 5 Kasım 1940'ta motorlu uçuş kamp çalışmalarında başarılı olan Avni Yaykın'a 50 lira mükâfat verilir.

Askerlik döneminde motorlu uçuşlara iyice ilgi du-

yan Yaykın, yarım bıraktığı lise öğrenimini bitirmek için girişimlerde bulunur. Lise iki ve üçüncü sınıfların derslerini dışarıdan çok kısa sürede vererek mezun olur. Motorlu uçuş öğretmeni olan Avni Yaykın'ın dosyasında şu bilgilere rastlıyoruz. 54 saat çift kumanda uçuş, 281 saat yalnız uçuş, toplamda 335 saat uçuş yapmıştır. Uçuş yaptığı uçaklar ise şunlardır: Magister, Hanriot, Focke Wulf ve Guadron.



Planör başlangıç öğrencisi Avni Yaykın
(oturanlardan en solda, eli dizinde olan) 1937 yılı Adana bölgesel planör başlangıç kursunda

THK Başöğretmeni Sabiha Gökçen 348 saat uçuşu olan Avni Yaykın'ı 63 saatlik kurs uçuşu sonrasında birlikte sınav uçuşuna çıkarır. Akrobasi uçuşları sırasında Avni Yaykın'ın mide bulantısı olmasına karşın, başöğretmen Gökçen sınav sonuç raporunda, "Çok iyi derece ile öğretmenlik yapar" notunu ekleyerek mezun eder. O âna kadar 441 saat uçuşa ulaşmıştır.

21 Mayıs 1948 Avni Yaykın'ın motorlu uçuş öğretmeni olamayacağı yapılan kontrolde Fevzi Arsin tarafından THK'ya bildirilir, Canı çok sıkılan Yaykın hocayı yöneticiler iki aylık süre ile İzmir-Aerokulüp'te planör öğretmenliği yapması için İzmir'e gönderirler. Yöneticiler arasında Yaykın hocanın çok sevdiği Cemal Uygun'da vardır. Sevgileri karşılıklıdır. Motorlu uçuş öğretmeni olamaz raporu alan Avni Yaykın 3 Nisan 1949 tarihinde tekrar sınava girer. Eskişehir Hava Okulu Talim Grubu

2. Bölük Pilot Yzb. Talat Gönenç tarafından kontrolleri yapılır. Ancak sonuç olumsuzdur.

19 Nisan ile 25 Mayıs 1953 tarihleri arasında Ankara Hasanoğlu Köy Enstitüsünde Avni Yaykın ve İzzet Akın havacılık, planör ve özellikle model uçakçılık üzerine dersler verirler.

22 Temmuz 1954 tarihinde Yugoslavya'nın Belgrad Lisicji Jarak Planör Okulu meydanında yapılan planör yarışmalarına gözlemci olarak giden Avni Yaykın'a okul direktörü Bay Bogoljub Visnić yedi Sırp planörünün havadan gözetlenmesi görevini vermek ister. Görevi geri çevirmeyen Yaykın Weihe planörü ile havalanır. Gözetim sırasında 1. nirengi noktası Tiel şehrine 35 km ile 2. nirengi noktası Padine şehrine 45 km ile ve son nirengi noktası olan Lisicji meydanına

42 km ile üçgeni tamamlar. Sonuç olarak yarışmacılardan daha iyi derece yapan Avni Yaykın 1.000 m irtifadan fazlaya, 100 km. den uzağa gitmiş ve havada 3 saat 45 dakika kalmıştır. Bu sonuçlardan sonra Avni Yaykın hocaya Yugoslavya'da Planör Gümüş-C brövesi takdim edilmiştir. Bu başarı hem Avrupa'da, hem Türkiye'de yankı uyandırmıştır.

Bu uluslararası başarı THK yetkililerini heyecanlandırmıştır. 13 Kasım 1954 tarihinde Atina'da yapılan hava gösterilerine birçok Türkkuşu öğretmeni gönderilir. Atina'da Avni Yaykın'ın Adana'dan da tanıdığı Edibe Subaşı bayan paraşütçü olarak büyük sükse yapar. Atina gezisi sonrasında yurda dönen ekibe başarılarından dolayı THK madalyaları verilir. Düzenlenen törende kfile başkanı Cemal Uygun ve Edibe Subaşı'ya Altın, Avni Yaykın, Abdurrahman Türkkuşu, Mehmet Esengil ve Naci Filibeligil'e Gümüş madalya verilir.

16 Nisan 1955 tarihinde Türkkuşu Genel Müdürü Hv. Kur. Alb. Burhan Göksel, "Denedim, müspet neticeler aldım. Terfisini onaylıyorum" diyerek Öğretmen Pilot Avni Yaykın'ı Planör Okul Müdürlüğü'ne atar.

24 Mayıs 1957 yılında Türkkuşu'nda yapılan törenle 20 hizmet yılını dolduranlara THK Genel Başkanı Mustafa Zeren tarafından çeşitli armağanlar verilir. Planör Okul Müdürü Avni Yaykın, Kadri Kavukçu, Sahavet Karapars, Ziya Argun, Hüsnü Tekinay ve Şinasi Kavlakoglu ödülleri alırlar. Bir tek kaza nedeniyle istirahatli olan Edibe Subaşı ödülünü daha sonra alır.

11 Eylül 1957 günü THK Türkkuşu'na ait Fargo marka kamyonetle Kütahya'ya giden ekipte Ömer Bayar, Mehmet Uslu, Baş Makinist Fikret Açıl bulunmaktadır. Şoför olmadığından kamyoneti görev aksamasın diye Planör Okul Müdürü Avni Yaykın kullanmaktadır. Kamyonet şarampole yuvarlanır. Sadece Avni Yaykın'a köprücük kemiğinin kırılması nedeniyle 45 gün rapor verilir.

15 Nisan 1958 Planör Okul Müdürü Avni Yaykın Irak Tayyare Cemiyeti'nin davetlisi olarak Bağdat'a gider. Üç hafta Bağdat'ta planörçülüğün geliştirilmesi için çalışmalarda bulunur.

17 Eylül 1958 günü, saat 12.30 da MKEK Uçak Fabrikası'nda üretilen prototip Model-6 olarak adlandırılan planörün test uçuşunun yapılması gerekmektedir. Test uçuşunu, Planör Test Pilotu ve Planör Okul Müdürü Avni Yaykın yapacaktır. Avni Hoca da yardımcı olarak daha önce olduğu gibi yanına Öğretmen Pilot Mehmet Sepici'yi planlamaktadır. Ancak test uçuşunun yapılacağı gün Mehmet Sepici hocanın başka bir görevde olması nedeniyle Pilot Enver Gencer ile uçuşa hazırlanırlar. Yer kontrolleri sırasında sağ kanat üzerinde yaklaşık bir saat kadar uğraşıldığını ve uzun konuşmalar yapıldığını bilmekteyiz. Uçuşa karar verildikten sonra Cemalettin Aytaç'ın çektiği planör havalanır. Gerekli irtifa alındıktan sonra Etimesgut üzerinde start yapılır. Düz uçuştan sonra dönüş kontrolleri esnasında, sola dönüş kumandası verildiğinde sağ kanatçık kopar. Planör hızla virile girer ve virilden kurtulamayarak şehit olurlar.

Hocaların Hocası; Cemal Uygun *

Havacılığın gelişmekte olduğu, yokluğun, imkânsızlıkların buz gibi ortamı sardığı yıllarda, sıcacık bir uçman yetişmiştir. Modelcilikte, paraşütçülükte, planörçülükte, pilotlukta ve havacılık yöneticiliğinde.

Cemal Uygun 1917 yılında Rumeli’de doğmuştur. Becayış ile İzmit’e ailesi ile geldiğinde yedi yaşındadır. İlk ve ortaokulu İzmit’te okuduktan sonra 1932 yılında lise öğrenimi için zorunlu olarak İstanbul Haydarpaşa Lisesi yatılı bölümüne kaydolur. Okulun futbol takımının kaptanı, çok ta iyi bir futbolcudur. Belki de lider kişiliği kaptanlıktan gelmektedir.



Öğretmen Cemal Uygun planör eğitiminde uçuş postası öğrencileri ile.
1940 Ergazi / Ankara

Lise ikinci sınıfta iken İstanbul/Beyazıt meydanında görür planörü. 1936 yılının Haziran ayında Türkkuşu’nun meydana açtığı planör başlangıç kursuna katılır. Ertesi yıl tekâmül için İnönü Yüksek Planör Kampı’na çağrılır. O yıllarda lise öğrencileri yaz tatillerinde askeri eğitimler almaktadır. Cemal Hoca İnönü’de hem as-

kerî eğitim alır, hem de “B” ve “C” planör brövelerini. Kıs boylu, çevik ve zeki bir uçucu olmuştur. Özellikle Emrullah Ali Yıldız Hoca’nın dikkatini çekmiş ve onun tarafından özel olarak yetiştirilmiştir.

1937-1939 Yılları arasında Adana’da açılan planör başlangıç eğitimlerinde yardımcı öğretmenlik yapmıştır. Modelcilik ve paraşüt eğitimlerini bitirmiştir. 1939-1942 yıllarında paraşütçülük ve özellikle motorlu uçuş eğitimlerine devam etmiştir. 1943-1944 yılları arasında Samsun’da açılan planör başlangıç kurslarında tek seçici ve öğretmen olarak görev yapar. 1944-1947 yılları arasında Türkkuşu’nda öğretmenliğe devam eder. 1948 yılında THK-13 adlı kanat planörün ilk

tecrübe uçuşlarında yaralanan Kadri Kavukçu yerine yetişmiş, yetenekli bir pilot aranır. Emrullah Ali Yıldız test pilotluğunu bırakmıştır. Aranan isim Cemal Uygun olur.

* *Mustafa Kılıç*

1951-1954 Yılları arasında Türkkuşu planör okul müdürlüğü görevini başarı ile yürüttü, bu yıllarda yurt gezilerinde pilot olarak görevler yaptı. 1954 Yılında Türkkuşu Genel Müdür Yardımcılığı’na atandı. 24 Ekim 1954 Tarihinde Yunanistan’da yapılan hava gösterilerine dört uçaklık bir filo ile gidilir. Filo ve katile başkanı Cemal Uygun’dur. Yunanistan, Yugoslavya ve Türkiye’nin katıldığı bu hava gösterilerinde en çok ilgiyi Paraşüt atlayışlarının yanı sıra uçakla akrobasi gösterileri yapan Edibe Subaşı Hoca görür. Cemal Uygun hocam Edibe Hoca’nın yaptığı akrobasi hareketlerini isimlerini ve eline aldığı uçak maketi ile bizlere uzunca olarak şeklen anlatmıştı. En çok hoşumuza giden de yaptığı şiveli konuşmalardı. Yunanistan görevindeki başarılarından dolayı, Cemal Uygun’a THK altın madalyası verilir.

29 Haziran-13 Temmuz 1956 tarihleri arasında Fransa Saint-Yan ‘da yapılan planör yarışmalarında Cemal Uygun 204 km ile düz uçuş mesafe rekorunu kırar. 1957 yılında THK Türkkuşu’nun ilk ve son Genel Müdürü olur. Bu görevi 1960 yılı ihtilaline kadar yürütür. 15 Ocak 1958 tarihinde başarı dolu havacılık yaşamı için Paul Tissandier diplomasına layık görülür. 1960 Yılında tekrar uçuculuğa başlar, aklında tasarladığı



Türkiye’de havadan zirai ilaçlamayı ilk uygulayan pilot Cemal Uygun

ğlı havadan zirai ilaçlama işine yoğunlaşır. 61 yılında tekrar Türkkuşu Gn. Md. Yardımcılığı görevi verilir ama akli gerçekleştirmek üzere olduğu ilaçlamadır. 1962 Yılında Piper L-18 uçaklarının modifikasyonlarının başında bizzat çalışır. Türkiye’de havadan ilaçlama yapan ilk Türk pilotu unvanını alır. Uzun yıllar havadan ilaçlama filosunun başkanlığını yürütür. 1973 yılında kendi isteğiyle emekli olur.

- 50’den fazla paraşüt atlayışı
- 1.000’lerce paraşütçü atışı
- 1.600 saat Planör uçuşu
- Tespit edemediğimiz binlerce saat motorlu uçuş

Mustafa Ataylar hocam ile bir gün Cemal Hoca’yı evinde ziyaret ettik. Sanırım 2003 yılı idi. Bana geri vermek kaydıyla binlerce fotoğraf ve belge verdi. Bende onları bilgisayar ortamına attım ve geri verdim. İşte bu ziyaretlerin birinde bu yazının fotoğraflar bölümünde yer alan zirai ilaçlama uçağı fotoğrafına uzunca baktı ve şöyle dedi: “Bıraksalar şimdi uçarım.”

Cemal Uygun Hoca’yı biz bırakmadık, ama o sonsuzlukta uçmaya ve gökyüzünde yoğun bir iz bırakmaya 17 Mart 2008 Tarihinde başladı.



Cemal Uygun, modelcilik dersinde (1939)

NASA’da Bir Türk; İrfan Mavruk

Yüreğir’in güney mahalleleri olan Yamaçlı, Güneşli ve Haydaroğlu’nda kulaktan kulağa dolaşan, efsaneleş-tirilen bir isim vardı. Çocuğu, genci, yaşlısının dilinde çoğu zaman “deli” lakabıyla dolaşan bu zatı muhte-remin adı İrfan Mavruk’tu. Biraz zorlasak neredeyse akraba çıkacaktık onunla...

Aslında Yüreğir’in yukarıda saydığım mahallelerin-de yaşayan insanların çoğu bir biçimde tanidik veya akrabaydı. Örneğin benim ilk, orta ve lise yıllarımda soyadı Mavruk olan birçok arkadaşım vardı. Onların birçoğuyla komşu, hatta akrabaydık akraba olması-na ama nedense ben İrfan Mavruk’u onlardan değil daha çok annem, babam, teyzelerim ve dayımdan dinlemiştim. Evde ne zaman eğitim söz konusu olsa ondan söz edilirdi:

“Adam bildiğin deli... Daha çocuk yaştayken evindeki olanaklarla radyo yapıyor, elektronik aletleri tamir edi-yor, hatta bir seferinde küçük bir de uçak üretivermiş...” Çocukken bize garip gelmesine rağmen o saflık-la inanırdık anlatılanlara ama büyüdükçe nedendir bilinmez inanmamaya başlamış, anlatılanların birer şehir efsanesi olduğunu düşünmüştük. Ne de olsa yaratıcı, sıra dışı düşünceleri olanlara “deli” yaftası iliştiren bir toplumda yetişmiştik!

Radarsız Roketin Kâşifi

Ülkemizde “deli” lakabı alan, ABD’nin hakkında özel kanun çıkardığı dâhi insan İrfan Mavruk radarsız ro-ketin kâşifi olarak biliniyordu. Menderes’in keşfedip ABD’ye yolladığı, fakat ülkesinde hak ettiği değeri göremeyen insanlardan yalnızca bir tanesiydi o...

İrfan Mavruk, 1941 yılında Yamaçlı/Güneşli Mahalle-si’nde (Adana) doğmuştu. 17 yaşındayken yaptığı ro-ketler nedeniyle Adana’da başı dertten kurtulmayan, birçok kez karakola çağrılan Erkek Sanat Enstitüsü öğrencisi İrfan Mavruk, hazırladığı projelerini kimse-ye kabul ettirememiştii.

Üstüne üstlük destek almak için başvurduğu Adana Elektrik Mühendisleri Odası, heyet eşliğinde dinledikleri Mavruk’un projelerini imkânsız olarak değerlendirmişti.

Hayallerinin Peşinden Koşuyordu

1959 yılında Elektrik Mühendisleri Odası’nın dergisin-de yayınlanan bir makalede Mavruk’un projeleri ile ilgili şu görüşler yer alıyordu:

“İrfan Mavruk’un elinde dolaştırdığı füze projesi meraklı bir çocuğun çizdiği karmaşık birtakım şe-killerden ibaret olup teknik bir makine resmi ile her-



Gazete haberlerinde İrfan Mavruk

hangi bir alakası yoktur. Verilen izahattan anlaşıl-
dığına göre İrfan Mavruk, maalesef geniş fantezisi
ile mevcut olmayan şeyleri olmuş gibi göstermekte
ve hiçbir hesaba da-
yanmayan birtakım
iddialar ileri sürmek-
tedir...”

Ağabeyi Abit Mav-
ruk, İrfan'ı şöyle an-
latıyordu:

“Bir gün okulda atom
dersi işlenirken sınıf-
ta anlattıkları kendi-
sine ABD'nin kapısını

açmıştı. Anlattıkları üzerine öğretmen idareye haber
vermiş, konu valiye kadar gitmişti. Bunun üzerine
ABD mühendisleri okula gelmiş, İrfan'a tepkili mo-
torları sormuş, ondan izahat almışlardı. Amerikalı
mühendisler: ‘Bunda bir fevkaladelik var’ diyerek gi-
rişimde bulunmuşlardı.”

“Harika Çocuk” Devlet Fonundan ABD'ye Gitti

Olumsuz eleştirilere ve kimsenin kendine inanmama-
sına aldırmadan mücadelesini sürdüren İrfan Mavruk,
aynı mahallede oturduğu dönemin Adana Milletvekili
Suphi Baykam'ın aracılığı ile dönemin başbakanı Ad-
nan Menderes ile tanıştı. Başbakan'a roket projelerini
anlatarak ikna eden Mavruk, devlet desteği ile ABD'de-
ki Columbia Üniversitesi'ne okuması için gönderildi.

1959'da yılında New York'un yolunu tutan Mavruk'u,
ABD'liler teste tabi tutup Colombia Üniversitesi'ne
kaydederler. ABD'de Houston'da bir nükleer araş-

tırma merkezinde
çalışmaya başlayan
Mavruk'un çalıştı-
ğı merkezde hidro-
jen bombasını icat
eden bilim insanı da
görevlidir. Mavruk,
sonraki yıllarda nük-
leer silahların parça-
larını üreten fabrika-
larda çalışır. Ailesine
yazdığı mektuplar-

da, atom bataryası geliştirdiklerinden ve füzelerin
uzaya çıktıklarında patladığını ve bunun nedenleri
ve çözüm yolları üzerine çalışmalar yürüttüğünden
bahseder. Eğitimini tamamladıktan sonra bazı silah
fabrikalarında çalışan Mavruk, uzaydaki atom yü-
künü ölçen bir cihaz da geliştirir. Özellikle yerden
kumanda edilmeye gerek kalmayan roketler konu-
sunda çalışmalar yürütür.

Amerika'da Hakkında Özel Kanun Çıktı

Türkiye'de 16 Şubat 1965 tarihli bazı gazetelerde İr-
fan Mavruk'la ilgili geniş bir haberler yer alır. “Ameri-
kalıların üstüne titrediği harika çocuk: İrfan Mavruk”
ve “Hakkında özel kanun çıktı, gizli polis de onu ko-
ruyor” üst başlıkları altında, “25 yaşındaki bir Türk



Gazete haberlerinde İrfan Mavruk.



İrfan Mavruk, eşi ve kızı ile birlikte

genci feza ilmine ışık tu-
tuyor” başlığıyla verilen
haberde, “İrfan Mavruk
tarafından yapılan ve ra-
darsız olarak uzaya fırla-
tılan roket büyük bir ba-
şarı sağladı” deniliyordu.
İrfan Mavruk'un yaptığı
evlilikten 3 kızı olur. Ai-
lesinden birçok kişinin



Amerikalıların üstüne titrediği harika çocuk, İrfan Mavruk

ABD'ye yerleşerek iş sa-
hibi olması için de müca-
dele verir. 69 yaşında, 5
Ağustos 2010'da emekli
yaşamını geçirdiği New
York'ta geçirdiği kalp kri-
zi sonucu yaşamını yitiren
Mavruk, Yüreğir'in (Ada-
na) Ali Hocalı köyündeki
mezarlıkta toprağa verilir.





Ahmet Şahin



Pilot şapkası



Ahmet Şahin'e ait
paraşüt



Ahmet Şahin'e ait
paraşüt



Cemal Uygun'un
başlık ve gözlüğü



Cemal Uygun'un
gözlüğü



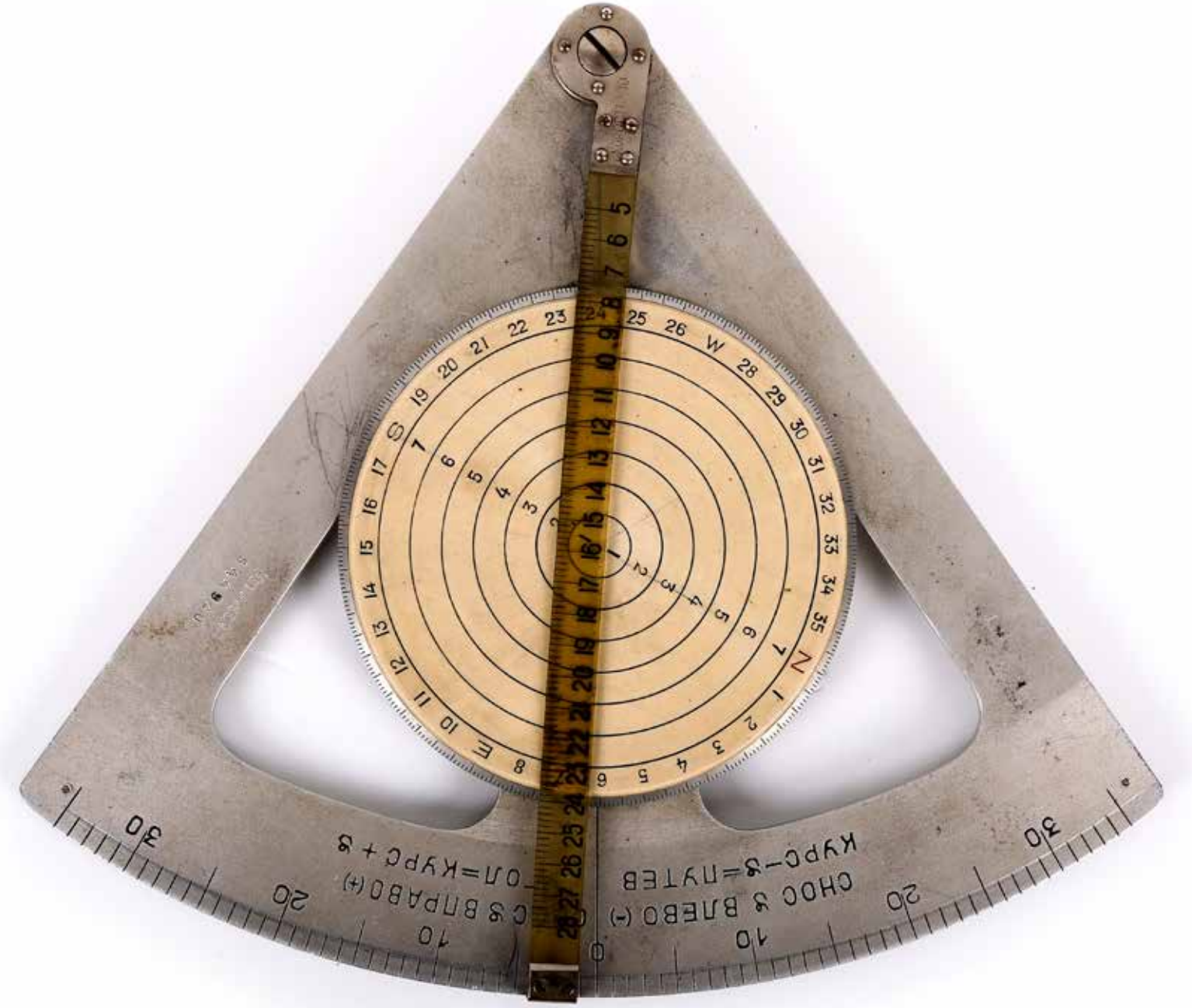
Cemal Uygun'un
havacı montu



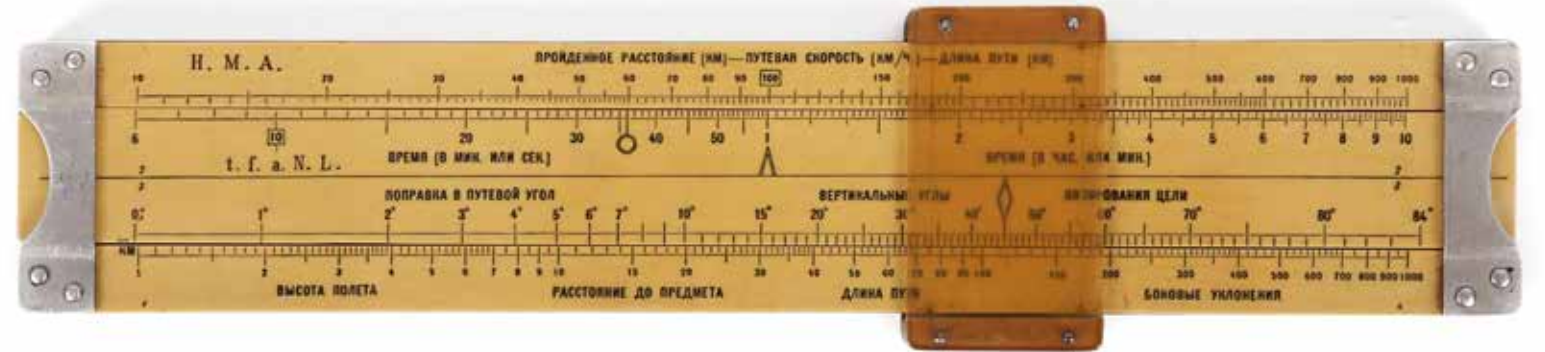
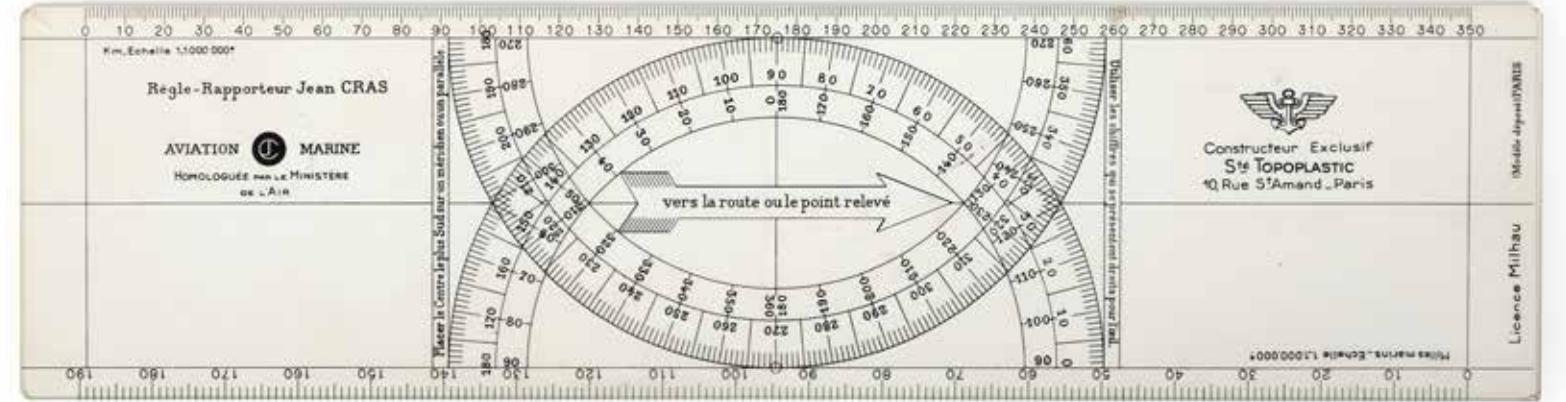
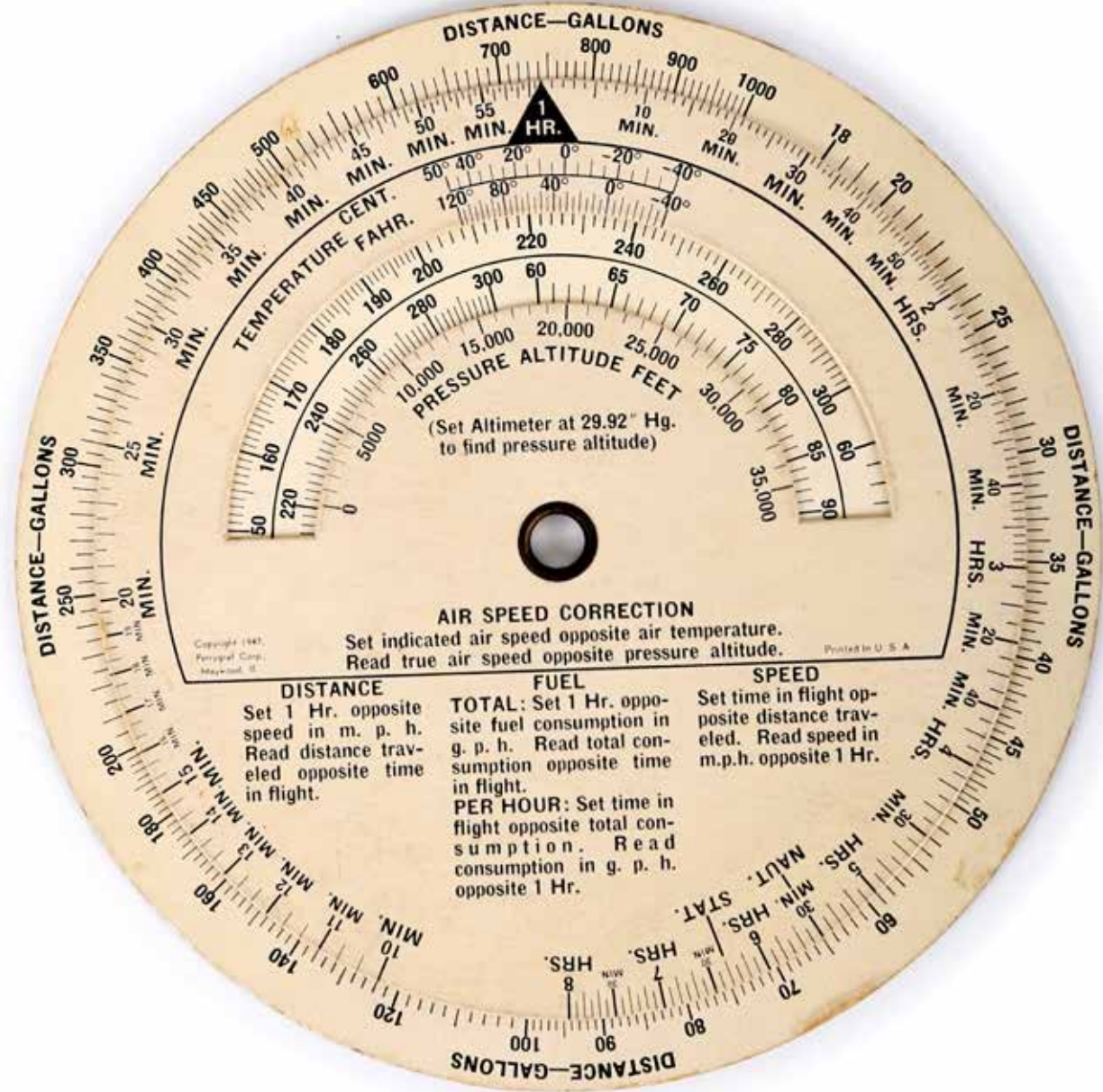
Ihsan Sariyer'in
pilot ceketi

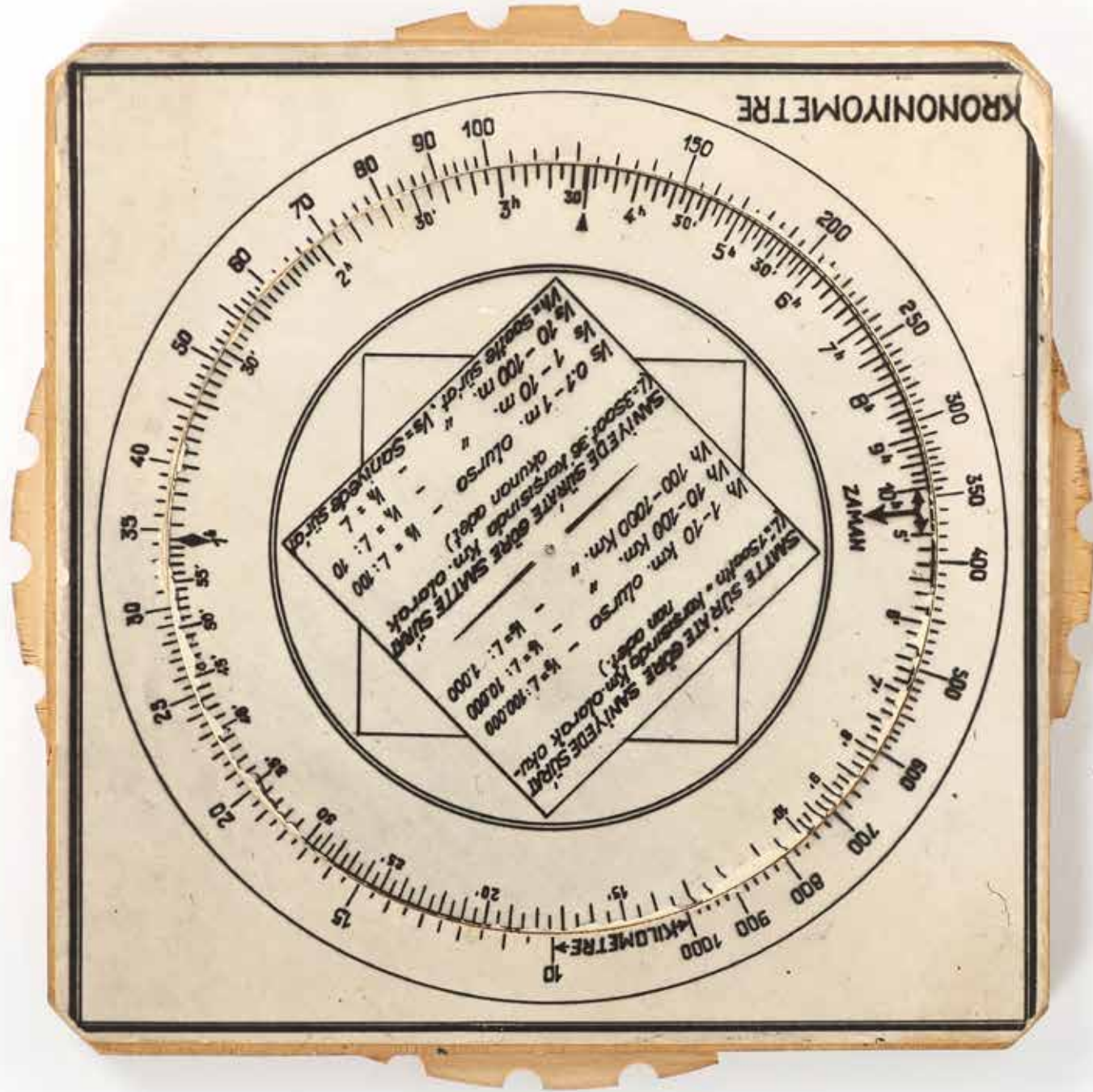


Cemal Uygun'a
THK'dan verilen saat



Havacıların kullandığı
uçuş kompütörü





Uçuş komputörü



Uçuş komputürleri



Avni Yaykın'a
verilmiş madalya



Cemal Uygun'a
verilmiş Türkkuşu madalyası



Madalya, bröveler
ve plaketter



Avni Yaykın'a ait madalya



Madalyalar



Planör Okulu Müdürü
Cemal Uygun'a verilen,
kendisinin 1948 yılında uçurduğu
planörün maketi



Türk Hava Kurumu plaketi



Bröveler



Mustafa Kemal Atatürk ve
Türk Tayyare Cemiyeti Kurucu Başkanı
Cevat Abbas Gürer



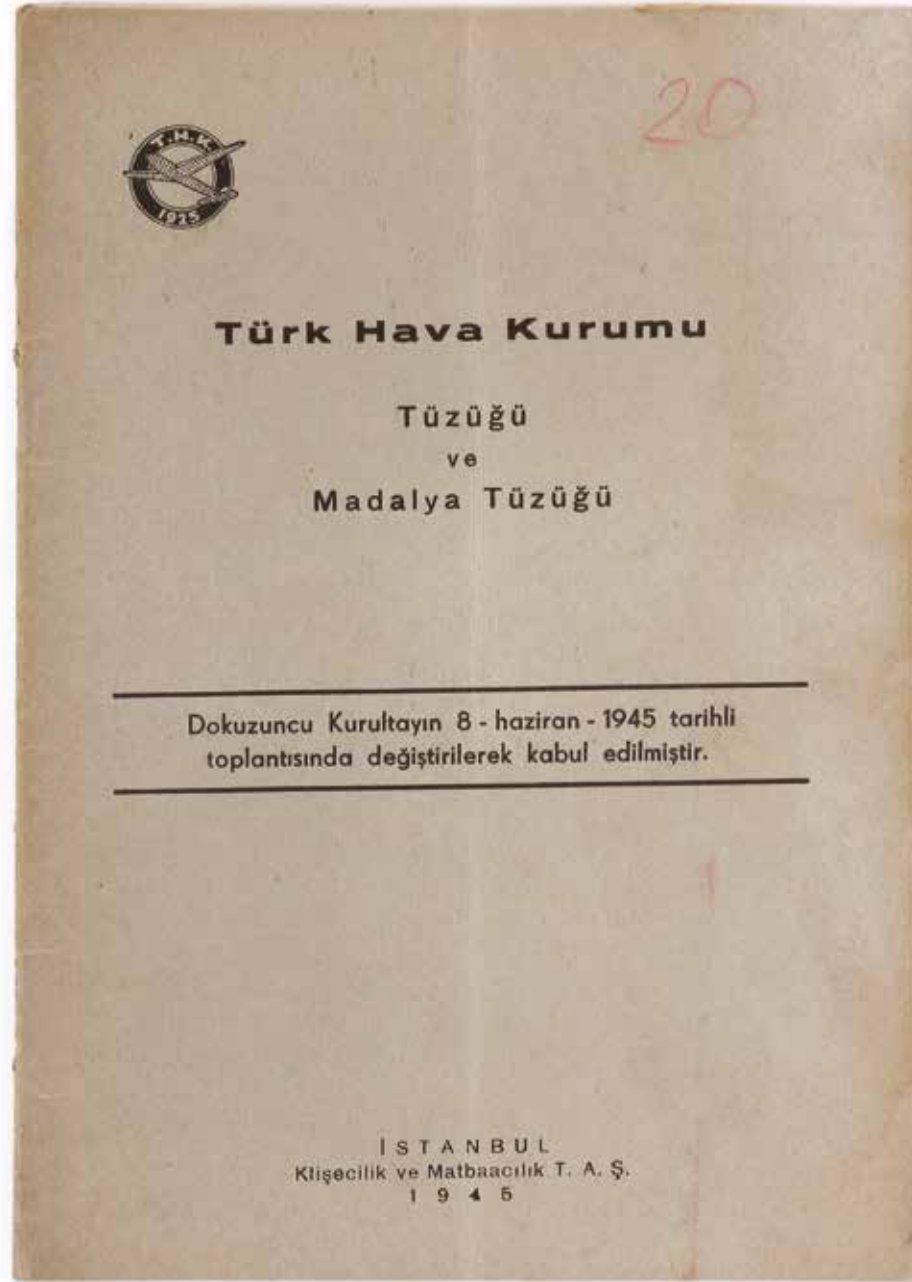
Türk Hava Kurumu
yararına satılan yaka kartları



Türk Hava Kurumu adına
ve yararına üretilmiş sigara ve jiletler



Türk Tayyare Cemiyeti'nin
kumbaraları





Cemal Uygun
Babasının Adı Ömer
Vazifesi Genel Müdür
Muavini
Sicil numarası
Tarihi : 1.1.1961

Genel
Merkezin
mührü

[Signature]



ADI
SOYADI
VAZİFESİ
GÖREV YERİ
İMzası

Cemal
Uygun
Genel
Müdür

Müessese ve ya
şubenin mührü



Cemal Uygun'a
ait THK kimlik kartları

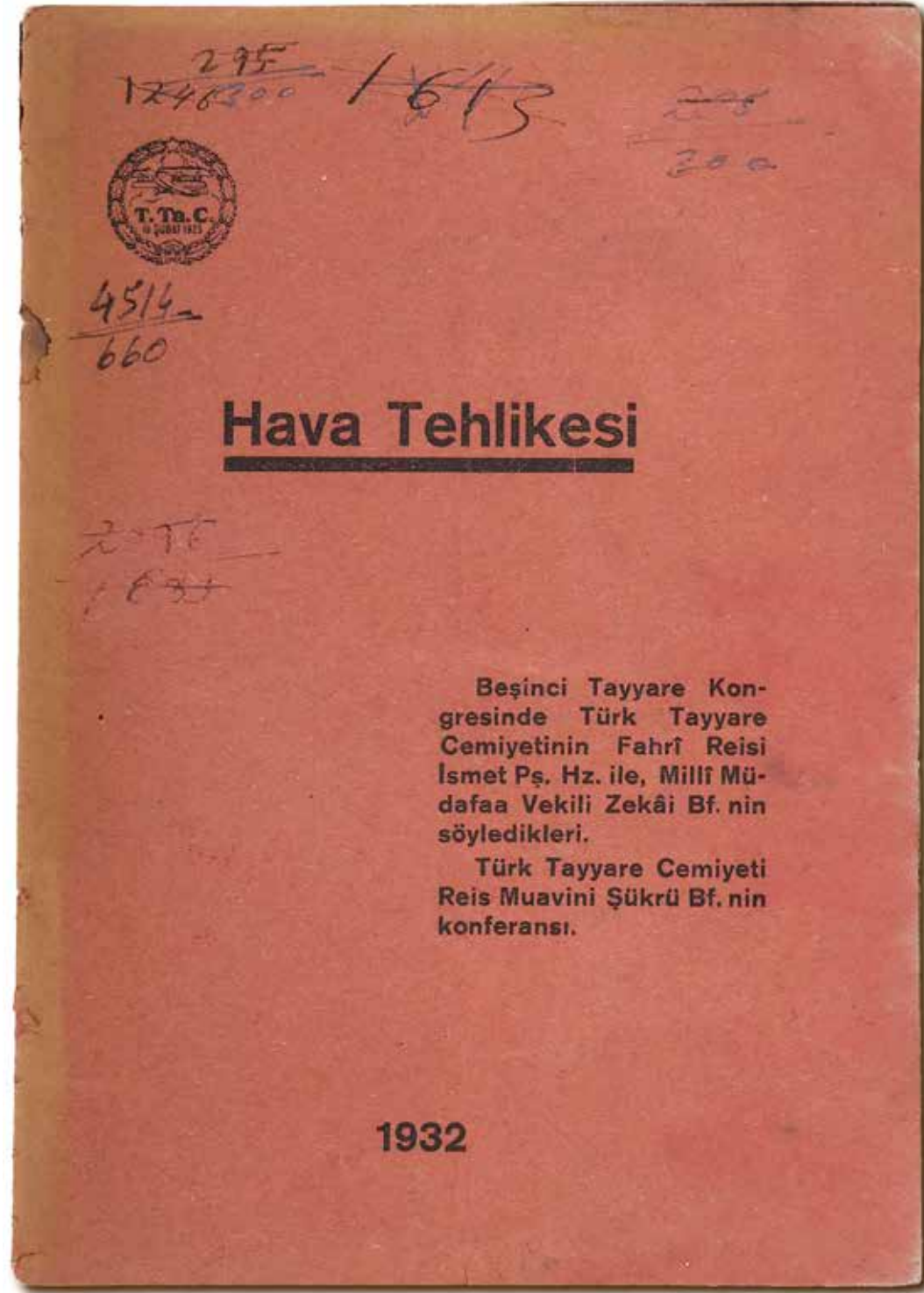
Türk Hava Kurumu
yararına basılan pulu

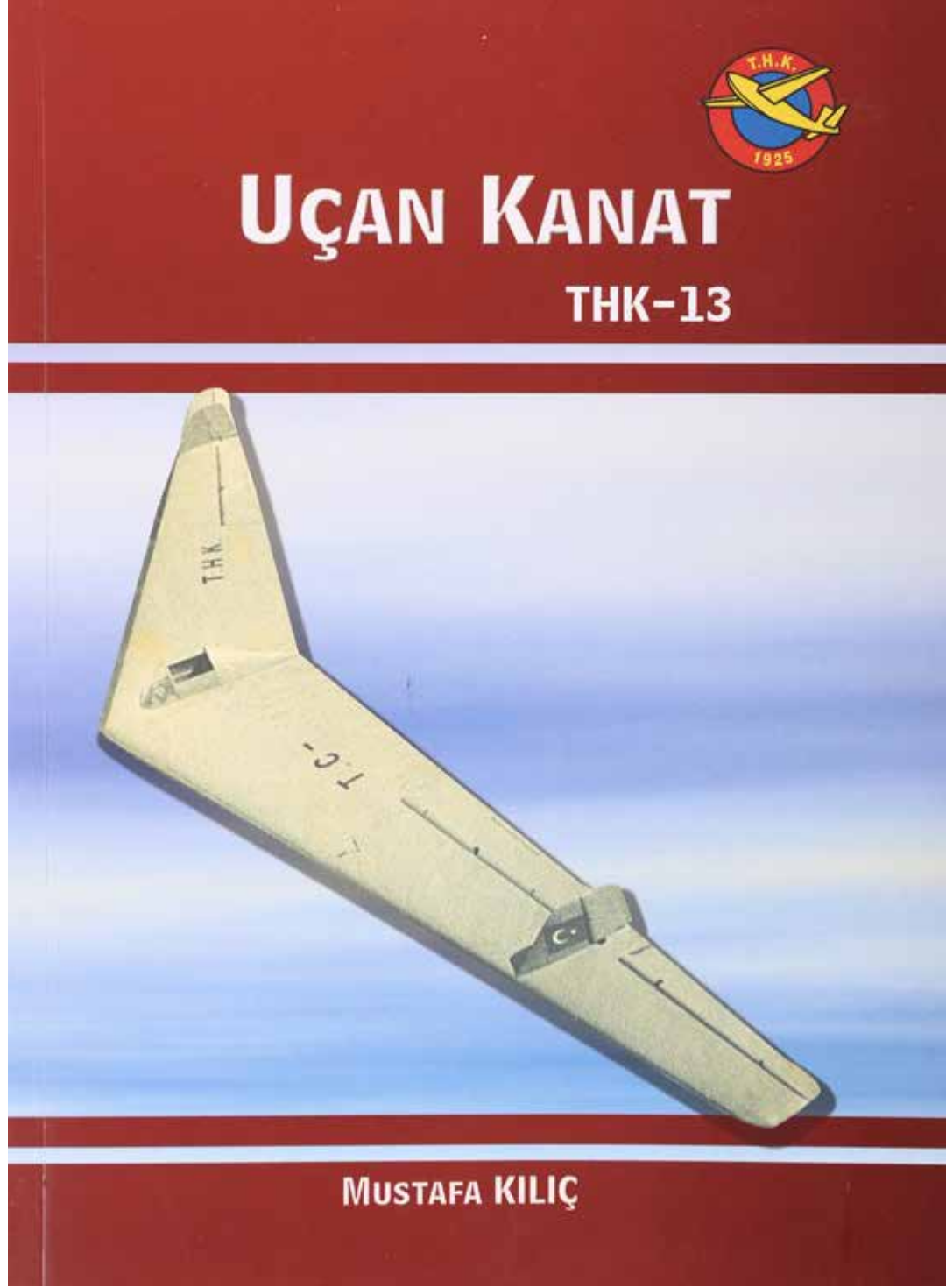


Cemal Uygun'un
hava fotoğrafları çektiği
fotoğraf makinesi



Halim Canko'nun uçak
parçalarından oğlu Coşkun'un
yapmış olduğu kaşıkları





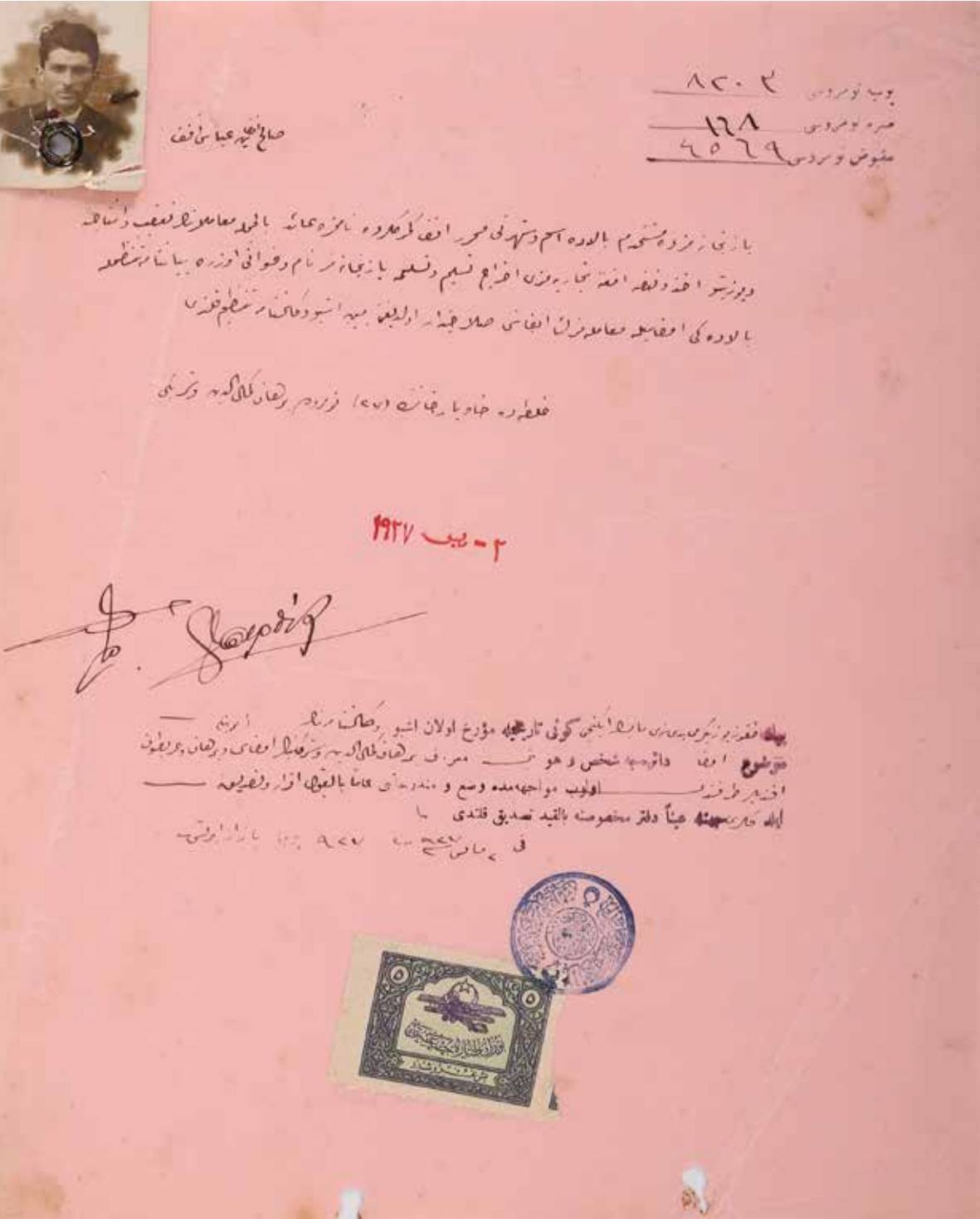
Mustafa Kiliç'in
THK için hazırladığı
Uçan Kanat adlı kitabı



Mustafa Rifat Efendi'nin
beylik silahı



Mustafa Rifat Efendi'nin
Rasitlik diploması



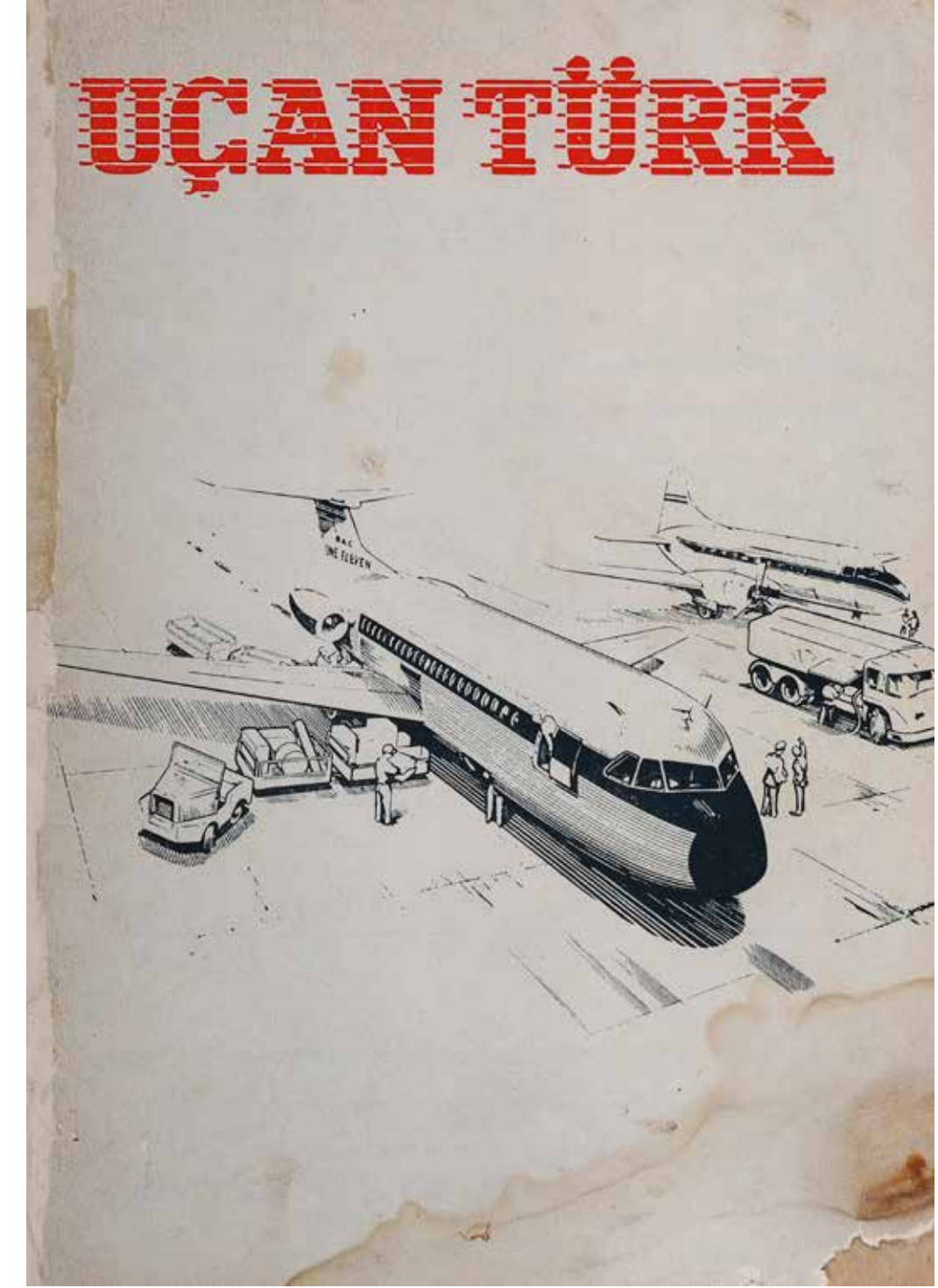
THK amblemlı pul yapıstırılmış
Osmanlıca belge



THK yararına satılan
kurşun kalemler, 1940'lar



Tayyareci Rifat Neşet'in
kartviziti







Uçak maketi,
Ahmet Şahin Koleksiyonu



Ahşap helikopter maketi (oyuncak)



Ahşap helikopter maketi (oyuncak)

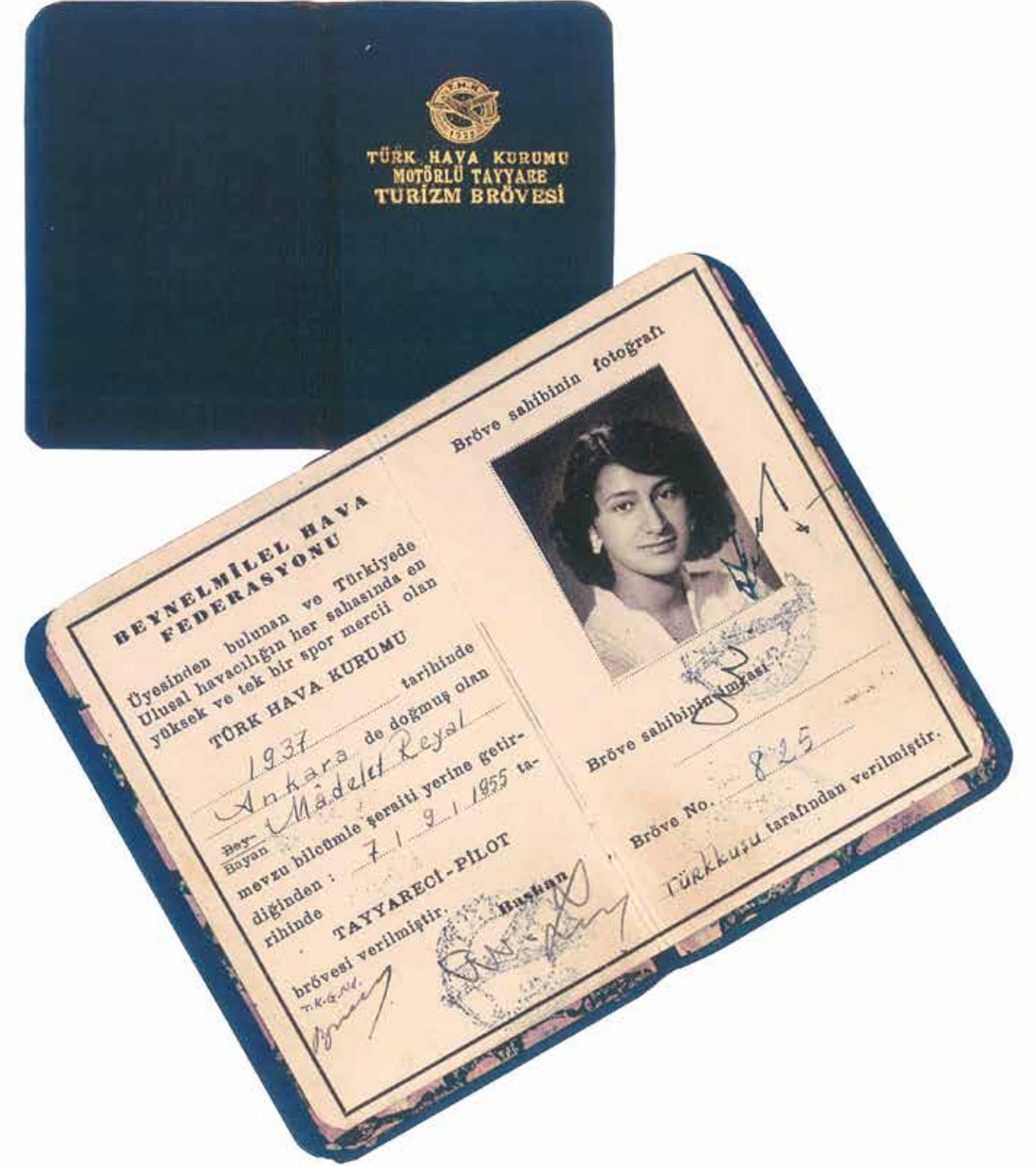


Ahşap uçak maketi





Tayyareci Rifat Neşet



Madelet Reyas'a
Türk Hava Kurumu tarafından verilen
tayyareci pilot brövesi (1937)

