Vecihi Hürkuş

Bir Tayyarecinin Anıları

YAŞANTI



5. baskı

YKY
YAPI KREDİ YAYINLARI

BİR TAYYARECİNİN ANILARI

Vecihi Hürkuş İstanbul, Arnavutköy Akıntıburnu'ndaki yalıda Rumların haçı suya attıkları gün olan 6 Ocak 1896'da doğdu. Babası İstanbullu bir aileden Gümrük Müfettişi Faham Bey, annesi Zeliha Niyir Hanım'dır. Üç yaşında iken babası ölmüş, çok genç yaşında dul kalan annesi, üç küçük çocukla birlikte kayınbiraderi, Harbiye'de eskrim ve resim hocası olan Şekür Bey'in yanına sığınmıştır. Üç kardeşin ortancası olan Vecihi çok canlı ve hareketli bir çocuktu. İlkokulu Bebek'te okudu. Üsküdar'da Füyuzati Osmaniye Rüştiyesi ve Üsküdar Paşakapısı İdadisi'nden sonra sanata olan ilgisiyle Tophane Sanat Okulu'na geçti. 1912'de Balkan Harbi'ne eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak katıldı. Balkan Harbi sonunda Beykoz Serviburun'daki esir kampına kumandan oldu. I. Dünya Savaşı'na girerken Bağdat cephesine makinist olarak gönderildi. Orada bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döndü. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek tayyareci oldu. I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda tayyareci olarak görev yaptı. Kurtuluş Savaşı içinde Akşehir'de Jandarma Komutanı Ratip Bey'in kızı Hadiye Hanım'la evlendi. Gönül ve Sevim isimli iki kızı oldu. Sonraki yıllarda, İstanbul'da iken sevdiği, ancak Anadolu'ya geçtiği için ailesi tarafından kendisine verilmeyen İhsan Hanım'la evlendi ve Perran isimli bir kızı daha doğdu. Üçüncü kez 1950'de Hadiye Hanım'la yeniden evlendi.

Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekti, uçamayacak duruma düşürülen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri de borcuna eklendiğinden, vatana hizmeti dolayısıyla bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz kondu. Ankara'da anılarını yazdığı sıralarda beyin kanamasından komaya giren Vecihi Hürkuş, insanoğlunun Ay'a ayak basmak üzere uçtuğu gün olan 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yumdu.

VECİHİ HÜRKUŞ

Bir Tayyarecinin Anıları

Yayına Hazırlayanlar
Gönül Hürkuş Şarman
Sevim Hürkuş Maxon

Yaşantı

YAPI KREDİ YAYINLARI

Yapı Kredi Yayınları - 1407
Edebiyat - 378

Bir Tayyarecinin Anıları / Vecihi Hürkuş
Yayına hazırlayanlar: Gönül Hürkuş Şarman - Sevim Hürkuş Maxon

Kitap editörü: Ömer Faruk Şerifoğlu
Düzelti: Hatice Taşdelen - Korkut Tankuter

Kapak tasarımı: Nahide Dikel

Baskı: Mega Basım Yayın San. ve Tic. A.Ş.
Cihangir Mah. Güvercin Cad. No: 3/1 Baha İş Merkezi
A Blok Kat: 2 34310 Haramidere / İstanbul
Telefon: (0 212) 412 17 00
Sertifika No: 12026

1. baskı: İstanbul, Aralık 2000
5. baskı: İstanbul, Haziran 2018
ISBN 978-975-08-0219-5

© Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş., 2013
Sertifika No: 12334

Bütün yayın hakları saklıdır.
Kaynak gösterilerek tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında
yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş.
İstiklal Caddesi No: 161 Beyoğlu 34433 İstanbul
Telefon: (0212) 252 47 00 Faks: (0212) 293 07 23
http://www.ykykultur.com.tr
e-posta: ykykultur@ykykultur.com.tr
İnternet satış adresi: http://alisveris.yapikredi.com.tr

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık
PEN International Publishers Circle üyesidir.

İÇİNDEKİLER

Önsöz • 7

BİRİNCİ BÖLÜM

Havacılık Hayatıma Adım Atarken • 13
Kafkas Cephesi • 17
İlk Savaş Uçuşum • 21
Türk Tayyareciliğinde İlk Hava Zaferi • 28
Vazife Hayatımın İlk Acısı • 32
Payitaht Hava Müdafaası • 44
Büyük Ata'nın Yolunda • 52
İstiklal Savaşı'nda İlk Uçuş • 68
Birinci İnönü Muharebesi • 80
İkinci İnönü Muharebesi • 91
Sakarya Muharebesi • 103
Büyük Taarruz • 123
Yeni Yolum Açılırken • 134
Avrupa Milletlerinin Havacılıklarına Bir Bakış • 143
Yurdumda • 159
1925 Yılına Girerken... • 164

İKİNCİ BÖLÜM

Sivil Havacılığa Başlarken • 171
Avrupa Ülkelerinde İncelemeler • 190
Trakya Hava Seyahati • 202
Havacılığımızda İki Önemli Hadise • 206

Almanya'da • 209
Eskişehir Hava Üssünde Hava Savaşı • 215
TOMTAŞ'ın Hikâyesi • 222
Hep O Yolda • 228
Vecihi XIV'ün Doğuşu • 233
İlk Uçuş • 240
Çekoslavakya'da • 254
Vatana Dönüş Yolunda • 262
Türk Tayyare Cemiyeti • 266
Hava Posta İşletmesi İçin İlk Teşebbüs • 282
Tayyare Cemiyeti Yararına İkinci Seyahat • 284
İstanbul'da Havacılık Hamleleri • 305
Vecihi Sivil Tayyare Mektebi • 316
Türkkuşu'nun Teşkili • 349
İnönü Kampı • 358
Yavrumun Şehadeti • 368

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
Ve Sonrası • 381
Kanatlılar Birliği • 383
Hürkuş Hava Yolları • 387
Jübile • 400
Türkiye Aero Klüp • 410
Ve Son Yazışmalar • 411
Uçtuğu Tayyareler • 417
İlkler • 421
Lügatçe • 422

Önsöz

Türk havacılık tarihi; daha 14. asırdan hız alacak kadar eski ve Türk adına yakışan parlak bir maziyi enteresan teşebbüslerle süsleyecek kadar olgun hatıralar taşır. Bu hakikate inandığım için dünya havacılık tarihinin efsane kokusu veren sayfalarına bakmak ihtiyacını bile hissetmiyorum. Dünya havacılık tarihi diye anlatılanlar; 16. asırda Leonardo da Vinci'nin, insanların uçabileceğini düşündüğünü, fakat insan kudretinin bu işe yetmeyeceğini anlayınca teşebbüsten vazgeçtiğini yazarak başlıyor.

18. asırda bir İngiliz'in teşebbüsünden bahsederek, bu yolda fiili bir tecrübesi olmamakla beraber, bu teşebbüsün beynelmilel havacılık çalışmalarına esas olduğuna işaret ediyorlar.

Bu tarihten yarım asır sonra bir Fransız'ın yaptığı bir çift kanat ile koşturulan bir araba arkasına, ayakları yerden kesildiği için ilk uçan adam lakabını veriyorlar. Bu tarih 1867'dir.

Gene bu tarihten 23 sene sonra Alman Lilienthal, meydana getirdiği iki kanat ile süzülme uçuşları yapmaya başlıyor ve pek çok defa tekrar ettiği bu tecrübelerde uçuş uzunluğunu 150 metreden daha fazla ileri götüremeyerek, motor kuvveti ihtiyacını hissediyor. Burada itiraf etmek lazımdır ki; Lilienthal uçmaya muvaffak olmuştur ve tayyaresine motor ilavesi tecrübelerinde düşerek ölmüştür (1890). Bu tarih dünya insanlarının havacılığa önem vererek fasılasız çalışmaya başladığı tarihtir.

Şimdi bir an da gözlerimizi Türk havacılık tarihine çevirelim. Semerkant'ta Hoca Feyzullah Efendi'nin Ulu Cami minaresinden yaptığı uçuş tecrübesi tam 16. asırdadır (Hicri tarih 907). Bu tecrübenin ölümle neticelendiğini öğreniyoruz, fakat unut-

mamak lazımdır ki her ilim yolunun verdiği gibi, havacılık ilminin de beklediği kurbanlar vardır.

Bu vakadan sonra Karadeniz sahilinde Of kasabamızda başarılı bir uçuş tecrübesinin yapıldığını öğreniyoruz. Oflu Molla Uzun Hasan adlı bir Türk genci; küçüklüğünden beri derin bir zevk ile takip ve tetkik ettiği martı kuşlarının kanatlarını taklit ederek yaptığı bir çift kanat üzerinde uçuş tecrübelerine başlamış ve pek kısa bir zaman içinde derin uçurumlu Of çayının yamaçlarında karşıdan karşıya geçmeye muvaffak olmuştur. Fakat o zamanın telakkisine göre bu muvaffakiyeti, milli bir duygu ile benimseyemeyen mutaassıp softaların "Bu adam şeytandır. Öldürünüz" suretindeki teşvikleri üzerine medrese talebeleri tarafından taşa tutularak öldürülmüştür. Bu konu bugün dahi Of kasabasının hazin bir hikâyesidir. Halen orada bu kahramanın soyundan yaşayan insanlar vardır.*

Bundan sonra, yurdumuzun en esaslı tarihi bir vesikası olan Evliya Çelebi'nin *Seyahatnamesi*'nde, 17. asra ait notlarından, Ahmet Çelebi'nin müstesna bir muvaffakiyetle yaptığı uçuş tecrübelerini okuyoruz. Hezarfen lakabını kazanmış olan bu Türk âlimi, Okmeydanı'nda yaptığı birçok uçuş etütlerinden sonra Galata Kulesi'nden havalanarak Üsküdar'da Doğancılar meydanına kadar uçmuş ve muvaffakiyetle yere inmiştir. Evvela tarihi, sonra da uçuş mesafesinin vaziyetini ve uzunluğunu göz önüne getirecek olursak bu cüretin büyüklüğü ve ilmi manası kendiliğinden meydana çıkar, çünkü bugün bile planörcülüğün vardığı yüksek terakkiye rağmen Galata Kulesi'nden denizi aşmak suretiyle Üsküdar'a kadar planörle uçulması yelken uçuşu mevzuunda değerli pilotları dahi düşündürecek bir uçuştur.

Daha sonra Lagari Hasan Çelebi'nin aynı tarihlerdeki havai fişeklerle yaptığı havaya yükselişi ve paraşüte benzer bir aletle salimen yere inişi; keza 1850 tarihinde Bebekli Nuri Bey'in neticede bir ayağı kırılan uçuş tecrübeleri Türk zekâsının değerli başarıları olduğu kadar Türk havacılık tarihinin övünülen hatıralarıdır.

Bu vakalar gösteriyor ki, Türk varlığının havacılık yolundaki teşebbüs ve uçuş tecrübeleri azımsanmayacak kadar başa-

* Yazar tarih belirtmese de kronolojik sıralamaya bakıldığında bu uçuş denemesinin 15-17. yüzyıllar arasında yapıldığı anlaşılıyor.

rılı; tarihi de, Türk havacılık babası adını Türk'ten gayrı milletlerde arattırmayacak kadar eski ve belgelenmiştir.

Eğer bu değerli teşebbüsler ve eserler, yabancı milletlerin verdikleri öneme yakın bir teşvik bulsalardı, bugün dünya havacılık babası adının Türk tarihine mahsus bir şeref olarak kalacağı şüphe götürmez bir hakikat olurdu.

Hizmet hayatımın olduğu kadar, milli havacılığımızın tarihine de ihtiva eden bu eserde, işbu maksatla olayları gerçek olarak okuyucularıma sunmak, acı da olsa kendi hata ve ihmallerimizi bütün unsurlarıyla anlatarak, gelecek ve yetişecek genç vatandaşlara ibret levhası halinde uyarma konularını ortaya dökmek tek gayemdir. Ama bu konular bazı kimselerin hoşuna gitmeyecektir. Ben bunlara peşinen söyleyeyim ki, bu eserde açıkladığım hakikatler, milli havacılığımızın durumundan doğan reaksiyondur. Evet havacılık davasını ele aldığımız tarih bellidir. Diğer milletlerle atbaşı başladığımız bu yoldaki durumumuzu teknik anlamıyla hiçbir manada bağdaştırmaya imkân yoktur. Bir an için okuyucularımın dikkatlerini İstiklal Savaşı'na çevirmelerini rica edeceğim. Biz o savaşı ne şartlar içinde yapmıştık! Kadın erkek bütün Türk insanı hiçbir davet beklemeden seve seve topraklara vücudunu siper etmişti. Kırık dökük kanatlarla savaşan havacılarımız ise mahrumiyetin en acı koşulları içinde boğuşuyor, fakat istilacı kuvvetleri ezmekten ve parçalamaktan hali kalmıyorlardı. Bu şartlara rağmen kazanılan büyük zaferin sonunda milli ihtiyaçlar belirlendi ve yurdumuzun her yerinde fabrikalar kurularak milli kalkınma yolları tutuldu. Fakat milli havacılığımız adına ümitlerimiz hâlâ Türk'ten gayrı milletlerin endüstrilerine bağlıdır. Bizde ise her başarılı enerjiyi yıkmak ve parçalamak sanki teamül nevinden bir illettir bu yurtta!

Fakat unutmamak lazımdır ki Büyük Ata'nın yarattığı bir yurt ve bir cumhuriyet idaresi içinde yaşıyoruz. Ata'mızın şu sözü en güvenli kuvvetimizdir: "Ey Türk gençliği. Muhtaç olduğun kudret damarlarında ki asil kanda mevcuttur." İşte bu söz için inanıyorum ki, Türk cumhuriyet kültürü, bugün değilse bile yarın her imkânı hazırlayacak ve milliyet sevgisi bağını ve inkılap kültürünü kuracaktır.

Vecihi Hürkuş



BİRİNCİ BÖLÜM

Havacılık Hayatıma Adım Atarken

Toplu halde ilk kez yayımlanan, Tayyareci Vecihi Hürkuş'un anılarının birinci bölümü daha önce, "Havada Vecihi 1/4 Asır" (Kanaat Kitabevi, İst. 1942) adıyla yayımlanmıştır. İkinci bölüm ilk kez yayımlanıyor. Üçüncü bölüm ise kızları tarafından kendisine ait notlardan derlenmiştir. Yazarın üslup ve dil özellikleri genel olarak korunmuş, sadece imlası düzeltilmiştir. (yay. n.)



Tayyareciliği beraber öğrendiğim grup, hocam ve arkadaşlarım. 1915.

Havacılık Hayatıma Adım Atarken

1915 yılı İkinci teşrin ayında Bağdat'a gelmiştik. Her taraf zümrüt renklere bürünmüş, bu güzel diyarın bahçeleri sevimli yaz çiçekleriyle süslenmiş bir haldeydi.

Biz 7. Ordu'nun hava işlerini hazırlamaya memurduk. Bu sebeple beraberimizde getirdiğimiz pek çok tayyare malzemesi ve tayyareler vardı.

Bağdat civarında uçuşa müsait meydan ararken Azamiye mevkiinde durmuştuk, burası hurma ormanları ile sarılmış geniş bir saha idi, her bakımdan mükemmel bir tayyare üssü olabilecek bir durumda idi. Hiç vakit geçirmeden işe başlayarak bir yandan tesislerimizi kurmaya, bir yandan da tayyarelerimizi hazırlamaya başladık.

Bu iklim ve iyi hava şartları içinde kısa bir zamanda başardığımız işler göze çarpacak kadar zengindi. Bu arada büyük bir hangar da kerpiç duvarla örülerek yükselmişti ki, hazırladığımız tayyareleri bu suretle açıkta kalmaktan kurtarmıştık.

Ben henüz tayyareci değildim, çocukluk hayatımın çılgın çağlarını yaşıyordum. Beni daha 1914 yılında havacılarımız arasına çeken hadise Tayyareci Fethi, Sadık ve Nuri Beylerin Mısır seyahatlerinde şahadetleri olmuştu. Daha küçükten beri kabına sığmayan bir enerji tahsilimi teknik bir mecraya sokmuştu. Sporun her nevinden zevk alıyordum. El işleri bakımından minyatür tayyare modellerim daha o zamandan göze çarpıyordu. Yaradılış itibariyle de çevik, atletik, biraz da hırçın bir çocuktum. Havacılık hakkındaki düşüncelerim hudutsuz gök-

ler kadar genişti. Uçmak arzum önüne geçilemeyen bir tuğyân halinde benliğimi sarmıştı.

Daha İstanbul'da iken bana uçuş zevkini o zamanın en değerli tayyarecilerinden Mlz. Cemal Bey vermişti. Bleriot tipinde olan bu tayyare ile uçtuğumuz zaman yerden ayrılırken ifadesi mümkün olmayan sevinçle karışık büyük bir heyecan anını yaşıyordum, çıplak bir gövdenin üzerinde ağzımı açamıyor ve çok güçlükle teneffüs edebiliyordum. Bu hal ihtimal ki ilk uçuşun tabii olan heyecanının bir fevkaladeliği idi, gerçekten, o zaman uçmak fevkalade bir cesaret ve salimen yere inmek de hemen hemen bir mucize telakki edilirdi. Hatta Avrupa'da bile ne bu ilmi hakkıyla tanıyan ve ne de inanarak uçanlar vardı.

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 hazırdı, ben de râsıd yerine oturmuştum. Harekete geçtikten kısa bir zaman sonra yerden ayrıldık, hassas ve hafif tayyaremiz ne güzel uçuyor ve ne çabuk yükseliyordu demeye ve etrafıma bakmaya vakit bulamadan birdenbire tayyaremiz iki tarafına kısa yapraklanmalar yaptıktan sonra baş aşağı dikildi ve dönerek yere çarptı. Bu sukut o kadar ani oldu ki, ben kendimi tayyare yığınları arasında bulmaktan başka bir şey anlamamıştım.

Yere çok şiddetle çarpmıştık, ben tahammülü mümkün 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 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 yetiştiler 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 bel kemiğim, 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.

1916 yılının mayıs ayı ilk haftasıydı. Yeşilköy tayyare mektebinde uçuşlara başlamıştım. Fakat bu talim uçuşlarından evvel çok çok uçmak suretiyle, geçirdiğim büyük kazanın asabım üzerinde bıraktığı korku izlerinden kurtulmak istiyordum. Bunun için o zamanın akrobatı, yüksek tayyarecilerinden Hayrettin Bey'e rica ettim. Esasen daha rüştiye sıralarından arkadaşım olan bu genç havacı, benim samimi ricamı istediğimden daha da geniş yapmaya ve beni sık sık uçurmaya başlamıştı.

İtiraf edeyim ki, bu uçuşlarda içimi saran bir korku içinde, ezici heyecan anları geçiriyordum. Arkadaşım tayyareyi hangi tarafa yatırsa, Bağdat kazası duygularımda canlanıyor, sanki tayyareyi ağırlığımla düzeltecekmiş gibi aksi tarafa kasılıyordum! Bu hal şüphesiz o korkunç kazanın izi ve eseriydi. Halbuki ben tayyareci olacaktım. Bu azmimde muvaffak olabilmek için, bu korkuyu kökünden atmak zorunda nefsimle çok mücadele ettim. Ve az zaman içinde muvaffak olarak kuvvetli bir enerji ile açılan havacılık kabiliyetimin süratle inkişaf etmeye başladığını gördüm.

Uçuşa başladığımın ikinci haftası sonu idi, hocamla beraber uçuşlarımın henüz 25.sini yapmıştım. Bütün arkadaşlarla birlikte neşe içinde geçen bu çalışmamızdan yüksek bir zevk duyuyorduk. 21 Mayıs 1916 günü, sabahın alaca karanlığının sıyrıldığı anlarda gene uçuş talimleri yapmak üzere toplanmıştık. Tayyaremiz hazır, hocamız da gelmişti.

İlk uçuş hazırlığı yapılırken hocamın beni çağırdığını işittim, bir yanlışlık olması ihtimaliyle tereddüt ederek yanına koştum. O bana tayyareyi göstererek binmemi işaret etti ve esas pilot yerini bana bıraktı. Bir an şaşırmıştım. Çünkü sıra benim değildi ve yalnız uçuş için de bir şey hissetmiş değildim ve kendisi de bir şey söylememişti.

Beraberce yükseldiğimiz bu uçuş meğer bir kontrol uçuşu imiş! Yere indiğimiz zaman talebe yerinden yere atlayan hocam, evvela etrafına bakındı ve havayı boş bulduktan sonra yalnız uçacağımı bana söylerken bazı talimatları da sözlerine kattı ve bir kenara çekildikten sonra, uçuş işaretini verdi.

Hiç beklenmeyen bu hal karşısında hem şaşırmış hem de sonsuz bir sevinç duymuştum. Henüz uçuşlarım pek azdı, hususiyle bu 25 uçuş esnasında hocamın bir defa bile olsun herhangi bir ihtarını işitmemiştim. Mesleki sevgime ilmi bir iman katarak inançla, zevkle hatta gurur duyarak uçuyordum.

İşte bu mahiyetteki metin bir irade ile motorumu besleyerek yerde koşmaya başladım. Sanki tayyarede yalnız değildim, kendimi her günkü normal talim uçuşunda ve arkamda hocam varmış gibi duygulanarak birinci uçuşuma yükseliyordum. Benliğimde en küçük bir değişiklik hissetmeden güzel bir uçuş yaptım ve yere indim. Bu güzel uçuşumun mükâfatı olarak bana bir uçuş daha verildi. İkinci uçuşumu da aynı serinkanlılıkla, mükemmel diye tavsif edilecek bir durumda yaptıktan sonra, etrafımı saran büyüklerimin ve arkadaşlarımın samimi tebriklerini topladım. Bu güzel başarı ile ben hem hocamın ilk talebesi hem de o yıl çalışmalarının ilk uçucusu olmuştum. Artık yurdumun mavi ufukları bana ve kullandığım tayyareye beşikti, kendi idarem ve kendi irademle uçuyordum.

Az zamanda gösterdiğim kabiliyetin bana kazandırdığı inanç sayesinde vaktinden çok evvel râsıd kursu hizmetlerine

de katılmıştım. Bu çok uçmak fırsatının temin ettiği tecrübelerimle bir buçuk ay gibi kısa bir zamanda havacılık ilmine ait öğrendiklerim aynı zamanda bana hava cambazlıklarını da muvaffakiyetle başarmak imkânını vermişti ki, bu suretle muhitimde inançlı bir sevgi topluyordum.

Daha sonra cephe hizmeti zamanı geldiği için tayin edildiğim Kafkas 7. Tayyare Bölüğü'ne, o zaman râsıd kursunu yapmak üzere İstanbul'da bulunan adı geçen bölük komutanı Yzb. Şükrü Bey'le birlikte Kafkas muharebe mıntıkasına hareket ettik.

Kafkas Cephesi

Hava hizmetleriyle yurduma faydalı olmaya başladığım bu muhit, sarp dağlarla çevrelenmiş ve üzerinde kar eksilmeyen sivri tepelerle örülmüş yurdumuzdan bir parçadır. Bu korkunç şahikalar üzerinden aşarak vatan müdafaasına çalışan, benden evvelki değerli arkadaşlarımızdan tayyareci Mlz. Abdullah, tayyareci Mlz. Cevdet ve tayyareci Hüsnü Beylerin[1] hizmet hatıralarını saygıyla anarım. Bununla beraber müttefik havacı arkadaşlarımızın da kendi arazilerine benzemeyen bu dağlık mıntıkaya bir türlü ısınamadıklarını burada zikretmek de bir haksızlık değildir.

Nitekim bölüğe iltihakımızı müteakip, kumandanım Şükrü Bey'le birlikte ziyaretine gittiğimiz muhterem ordu kumandanımızın bütün sözleri bu iklim ve arazi mevzuunda toplanıyor ve bilhassa kumandan Paşa'nın manalı yakınmaları hep, müttefik arkadaşların uçuş vazifelerine olan ilgisizliklerine dayanıyordu. Hatta görüşülen bu iklim mevzuu, kumandan Şükrü Bey'in hakkımdaki teveccühkâr temennileri üzerine nihayet

1 Tayyareci Mlz. Abdullah Bey, uzun seneler havacılığımızda pek çok hizmetler yapmış henüz yaşayan en eski tayyarecilerimizdendir. Halen hava yarbayı ve hava hizmetlerinin bir varlığıdır. Tayyareci Mlz. Cevdet Bey, pek çok hizmet hatıraları olan ve çok genç yaşında amansız bir hastalığın neticesi olarak hayata ve hava hizmetlerine doyamadan aramızdan uçan bir arkadaştır. Ölümü 1916'dır. Tayyareci Hüsnü Bey. Bu arkadaş da hayatını güzel hizmetlerle süslediği sıralarda aramızdan uçmuş ve bize derin bir elem bırakmıştır. Ölümü 1916'dır.

Kafkas havalarının uçuşa müsait olup olmadığı keyfiyetinin tetkiki ihtiyacını doğurmuş ve bu vazifede beraber bulunmak arzusunu gösteren Ordu Erkan-ı Harbiyesi'nden Yzb. Baki Bey de uçuşa iştirak etmişti ki, bu çok sempatik genç arkadaşla yaptığımız tetkik uçuşunun güzel ve biraz da heyecanlı bir hatırası vardı.

Bu tetkik uçuşundan hasıl olan müspet kanaatten sonra, uzun zamandan beri yapılamayan önemli bir keşif vazifesi emri almıştık. Fakat öteden beri oranın, hava şartlarının uçuşa müsait olmadığı iddiasında bulunan yabancı arkadaşlar yeni çalışma şeklinden kuşkulanarak onlar da aynı gün için bir uçuş hizmeti istemişlerdi! Meğer bu vazife talebi, samimi bir hizmet rekabetinden ziyade onların iklim iddiaları aksine kararlaştırılan yeni çalışma şeklinin doğurduğu infial eseri olarak; neticesi ölümle de sonuçlanacak olsa iddialarının ispatı için tertip edilmiş bir plan mahsulü imiş.

Vak'a şu suretle meydana çıkmıştı: Ordu kumandanlığının emirlerine göre, her iki vazifenin yapılması için, iki tayyare hazırlanmıştı. Birinci tayyarede Şükrü Bey'le ben, Erzincan ve havalisinde keşif ve taarruz, ikinci tayyare ise, Kelkit mıntıkasının hizmetlerine hazırlanmıştık.

Sabah erken meydanda tayyaremizin son işleriyle uğraşıyoruz. İkinci tayyareyi idare edecek olan arkadaşlar da geldiler. Fakat bize selam bile vermediler ve hareketlerinde belirli bir telaş görülüyordu. Ne görüştük ve ne de anlaştık. Onlar asık bir çehre ile tayyarelerine bindiler ve uzaklaştılar.

Biz hiçbir şey düşünmeden, bu soğuk harekete hayret etmiştik, hatta onların bu süratli hareketleri karşısında geciktiğimizi zannederek arkadaşım hayli sinirlenmişti bile. Tayyaremize yerleştik ve kısa bir motor tecrübesinden sonra harekete geçtik. Meydanımız küçük ve etrafı çok arızalı idi. Yani, bilhassa kalkış halinde küçük bir motor arızası feci bir felakete sebep olabilirdi. Mamafih tayyaremiz yeni ve bakım da iyi olduğu için en küçük menfi bir noktayı düşünmek bile hatırımıza gelmiyordu.

Yerden kalkmıştık ve henüz normal bir yükseliş uçuşuna girmiştik ki, bu sırada ve takriben 15-20 metre yükseklikte bir-

denbire motorumuzun rate arızası yapmaya başladığını hissettim. Meydanın henüz nihayetindeydik. Önümüzde etrafı arızalarla dolu kayalık derin bir vadi ve altımızda da bir köy vardı, iki yanımız kâmilen arızalı ve kayalıklardı. Etrafıma bakındım, inebilecek en küçük bir yer bile yoktu. Derhal ani bir kararla tayyareyi dönüşe geçirdim. Yüksekliğim çok az olduğu için meydan istikametini aldığım zaman, tayyarem tamamen mevcut yüksekliği kaybederek süratten düşmüş ve son gücü ile ancak meydanın dış kenarını tutabilmişti.

Bu şartlar altında iniş tabii biraz sert oldu ve tayyarenin kuyruk mahmuzu kırıldı. Bu kurtuluş uçuş tekniği ile ifadesi mümkün olmayan ani bir kararın eseri idiyse de, daha çok iyi bir şansın doğurduğu tesadüfün eseriydi demek daha doğru olur. Çünkü daha henüz 40 uçuş saati doldurmamış çok genç bir pilottum ve böyle bir tecrübe de yapmamıştım. Hocamın, bilhassa kalkış halinde, motorsuz olmak şartıyla 50 metreden aşağı dönüşün, ekseriya ölümle neticelendiği hakkındaki sözleri derslerinin esasını teşkil ederdi ki, bu vak'anın sadece bir mahmuz kırılması ile atlatılmış olmasına haklı olarak seviniyordum.

Bu ani hareketten bir şey anlamayan râsıdımın yüzüne baktım, o sebepsiz sandığı inişin manasını sorarken dudaklarında manalı bir nida beliriyordu! Halbuki ben orduya lazım bir tayyareyi ve iki elemanı cüretli bir irade ile kurtardığım için, arkadaşımdan daha başka türlü bir söz beklerken, bu acı sorudan irkildim ve "Sebep şimdi ortaya çıkar!" dedim. Çünkü bu arıza şeklinde normal bir bakım hatası hali yoktu.

Tayyareyi hangarın önüne alarak arızayı tetkike başladık. Bölüğümüzün baş makinisti tayyarenin iyi hazırlanmış olduğuna kani bir halde tayyarenin motorunu çalıştırmaya başladı, bu kısa tecrübe sonunda, tayyareden atladı ve hiçbir arıza olmadığını söyledi. O an bölük kumandanımızın halinde bir infial ve mevcut arkadaşların dudaklarında manalı birer gülümseme belirmişti. Sanki bütün bu arkadaşlar, beni uçuş isteksizliği ile itham ediyorlardı.

Bu kritik durum içinde bir an bile sarsılmayarak derhal kafamda hadiseyi tahlile ve sebepleri araştırmaya başladım.

Böyle bir hadise ne gibi tesirler altında meydana gelebilir? Teknik esasların, kafamın içinde, bu meçhulü sardığı o an, bütün ilmi bilgilerimle motorun enstalasyon şemasını inceden inceye karıştırıyordum. Küçük bir zaman içinde, fikrimin saplandığı nokta üzerinde durmak ve motoru çalıştırmak ihtiyacını duydum.

Tayyareye atladım ve makiniste işaret ederek motoru çalıştırdım. Baş makinistin tecrübesine benzeyen bu çalışmada yalnız şu fark vardı: O, motorun yüksek devirde çalışmasını kısa kesmiş, ben ise devam ettirmiştim. Çünkü o meçhulün belirmesi için, ancak motorun kendiliğinden sükûtu bir zaruretti. Bunun için ellerimi tayyareden dışarı çıkardım ve neticeyi bekledim. Bir dakikadan daha kısa bir zaman sonra evvela motor öksürdü, sonra devir düşerek yavaşladı ve durdu. Derhal baş makinist yanıma koşarak, tayyarenin içini ve gaz manetini kontrol etti. Bu suretle her şeyden evvel en ehemmiyetli olan nokta, motorun kendiliğinden inkıta ettiği hadisesinin meydana gelmesiydi. Bu vaziyet karşısında daha geniş bir mana ifade eden bir düşünce ile baş makinistimizin gözlerinin içine baktım. Bu bakışımda "Hani motorda bir şey yoktu?" demek gibi bir soru vardı. Düşüncelerim tamamen ve esefle tahakkuk etmişti.

Motorun arızası hakkındaki tahminim aynen düşündüğüm gibi benzin akışının duraksamasından hasıl oluyordu. Fakat sebep henüz bir meçhuldü. Bu noktayı aramaya başlamıştık. Umumi kaideler dahilinde bütün boruları, enstalasyonu ve filtreleri söktük, ayrı ayrı her parçayı muayene ettik. Nihayet karbüratöre gelen benzin borusunun bağlanma yerindeki lastik boruyu söktüğümüz zaman, bu noktanın tıkalı bulunduğunu gördük. Böyle bir tıkanıklığa sebep olabilecek herhangi bir parçanın filtreden geçerek buraya gelmesine imkân yoktu. O halde... "Bir Alman dergisinden koparılmış kâğıtlarla" tıkanmıştı.

Bu vak'ayı, muayenemizin neticesini ve bizde hasıl olan kanaatleri doğruca ordu kumandanlığımıza bildirdik ve tayyaremizin yeni hizmetler için hazırlıklarıyla uğraşmaya başladık.

İkinci tayyarenin o günkü uçuştan dönmediği ve mezkur tayyarenin cephe mıntıkası yakınında kırılmış bulunduğunu notlarımda buluyorum.

İlk Savaş Uçuşum

Tam 25 yıl önce aralık ayının dondurucu günlerinden biriydi. Râsıdım Şükrü Bey'le hazırlanmış ve tayyaremizin son hazırlık tecrübelerini tamamlamıştık. Donmuş bir tabaka ile örtülü Suşehri'ndeki küçük meydanımızdan şarka doğru koşmaya başladık. Her türlü muharebe cihazlarıyla dolu olan tayyaremiz kısa bir mesafede yerden ayrıldı ve etrafımızı çevreleyen dağlar arasında yükselmeye başladı.

Altımızda uzanan Suşehri vadisini buzlar örtmüştü. Kayısı bahçeleri çıplak, tarlalar ıssızdı. Yer yer gördüğümüz küçük köyler, toz mavi duman yığınlarına sarılmıştı. Sabah çok erkendi, zeminde ne insan ve ne de canlı bir mahluk görülüyordu.

Güneş henüz çıkmıştı, fakat cansız bir çehrenin fersiz gözüne benziyordu. Etrafını çevreleyen harelerin renksiz huzmeleri bu cansızlığın ifadesiydi. Bu ölgün kış güneşine doğru giderken, biz onu kucaklayacakmış gibi uçuyorduk. Havada uyuşturucu ve uyutucu bir sükûnet hali vardı. Biz, bu kış uçuşu için iyi giyindiğimizi zannederken daha ilk dakikalardan itibaren üşümeye başlamıştık.

Suşehri vadisinden sonra, Melekşerif vadisine atlarken hep o arızalar üzerinde ilerliyorduk. Nihayet cephe mıntıkasına gelmiştik. Melekşerif vadisini Erzincan ovasından ayıran bu yüksek dağlar, beyazlara bürünmüş muharebe mıntıkasıydı. Dondurucu soğuğun tesiri altında zeminliklere sığınmış kuvvetleri bu kar yığınları arasında seçmek kolay bir şey olmadığı halde, ilk harp uçuşum olduğu için, hiçbir hedefi gözlerimden kaçırmamaya çalışıyordum.

Altımızdaki arazi hallerine uydurulmuş piyade ve topçu mevzilerinin yerlerini bulmak cidden zor bir işti. Eğer düşman mevzilerinde hareketler olmasa, bu mevkileri tespit hemen hemen imkânsızdı. Bu suretle araştırarak ilerlediğimiz cephe

mıntıkasında sabahın erkenliğinden istifade ederek, düşmanı gafil yakalamış ve ehemmiyetsiz bir ateş mukabelesi arasında Erzincan ovasına atlamıştık. Kısa bir zaman sonra uzaktan gördüğümüz Erzincan kasabası, hafif bir duman perdesi altında sabah hayatı yaşıyordu.

Cephe mıntıkasından başka hiçbir noktada esaslı bir canlılık görmeden hedefimize yaklaştık ve altımızdaki mevcut duman perdesine rağmen her şeyi iyi gördüğümüz gibi, asıl taarruz edeceğimiz düşman hava üssünü mükemmel bir surette fark ediyorduk.

Ben hava karargâhı üzerine doğru giderken râsıdım da bombalarını hazırlıyor ve üzerindeki emniyet pimlerini çıkarıyordu. Biz bu hazırlıkla meşgul iken yalnız bir noktaya üzülüyorduk ki, düşman tayyare karargâhı, Erzincan kasabasının hemen şimalinde ve evlerin pek yakınında idi. Bu sebeple bombalarımızı çok dikkatli atmak mecburiyetinde bulunuyorduk. Çünkü küçük bir sapma hatası birkaç zavallı vatandaşımızın da felaketine sebep olabilirdi. İşte bu zaruretin tesiri ile çok iyi bir istikamet üzerinden ilk bombamızı hedefe doğru yolladık. Birkaç yalpa hareketinden sonra aşağı doğru dikilerek gözlerimizden kaybolan bomba, kısa bir zaman sonra, hangar önünde yükselen kesif bir duman sütunu ile iyi bir isabet işareti vermişti. Bu bombamız düşmana ilk ateşimizdi. Fakat aynı zamanda mektep talimlerinin iyi çalışılmış olduğunun güzel bir deliliydi. Arkadaşım aslen süvari yüzbaşısıydı. Bu münasebetle, rasat hizmetlerinde yüksek ihtisası olacağı tabii olmakla beraber, bombacılıkta da göğüs kabartan bir başarıya sahip olduğunu gösteriyordu.

Bu başarının sevinci ile derhal dönüşe geçerek aynı istikametten tekrar hedef üzerine gelmeye başladım. Bu defa da arkadaşım hemen aynı nokta üzerinden iki bombayı, birbirini takiben ellerinden bıraktı ve derhal geri kalan bombalarımızı atmak üzere dönüşe geçtik ve attığımız yeni bombaların tesirlerini aramaya başladık. Gene bir o kadar kısa bir zaman sonra, birinci bomba birbirine yakın iki hangar arasında ve ikinci bomba da üçüncü hangarın hemen yanında kalın duman sütunları meydana getirdiler. Bunlar ve bunları takip eden bom-

balarımız vazifelerimizi iyi başarmış olmaktan doğan bir sevinç halinde duygularımıza heyecanlar katıyordu.

Bu taarruz esnasında etrafımızda ve uzak mesafelerde sıralanan isabetsiz topçu ateşlerinden başka bir tehlike göremiyorduk. Halbuki biz her türlü tehlikeye ve hatta hava muharebesine bile hazır olarak bu hizmete koşmuştuk. Ne düşman tayyareleri görüldü ve ne de bizi rahatsız edecek bir hareket gördük. Herhalde burada da evvela düşmanı gafil avladığımız gibi, attığımız bombaların isabeti ile onları hareketten mahrum bırakmıştık.

Ödevimizi iyi bir halde başarmanın verdiği huzurla dönerken, yolumuza tesadüf eden kuvvetlerin mevkilerini not ediyorduk. Fakat her neşenin bir yeisi ve her yokuşun bir inişi olduğu gibi, avdetimizde yeni zorluklar başlamıştı. Evvela soğuk bütün şiddetiyle bizi sarmaya ve o sırada bütün kuvvetiyle şiddetlenen bir garp fırtınası bizi kuvvetle sarsmaya başladı. Motorun hareketini yükseltmek elimde değildi. Bu yüzden tam bir randıman alamadığımız motorun devir düşüklüğü tayyaremizin yükseliş kabiliyetini azalttığı gibi, yaptığım yükselme mücadelesinin tesiri süratimizi de azaltıyor ve buna eklenen fırtınanın hızı bizi yolumuzdan ehemmiyetle alıkoyuyordu. Bu şartlar içinde güçlükle tutunabildiğimiz 3 bin metre irtifada, arasında bulunduğumuz dağlarla bir hizada, hatta birçok noktalarda bu dağlardan çok daha aşağılarda uçuyorduk.

Avdet uçuş zamanı için, yaptığımız hesaba göre, en kısa uçuş hattını intihap zorunda kalmıştım. Çünkü ancak 5 saatlik bir uçuşla üssümüze dönebilecektik ki, benzin depomuzun alabilme haddi bu zamanı ucu ucuna karşılayabilecekti.

Halbuki bu hat üzerinde cephe mıntıkası, uçtuğumuz yüksekliğe çok yakındı. Bu suretle ezici bir mücadele içinde ilerlediğimiz sırada önümüzdeki düşman mevzilerinden fırlayan binlerce askerin silahlarına sarılarak koşuştuklarını çok yakından görüyorduk. Aramızda yalnız iki yüz metrelik bir irtifa farkı vardı. Bu yakınlık dolayısıyla, değil topların, hatta mitralyözlerin ve tüfeklerin bile sürekli yaylım ateşlerini işitiyorduk.

Bu korkunç mıntıkaya girdiğimiz zaman hakiki bir cehennem ateşiyle sarılmıştık, korku hatırıma gelmiyordu. Yalnız soğuğun şiddetli tesiri ile sarsılan vücudum o kadar titriyordu

ki, direksiyondaki ayaklarım bir istikrar teminine muvaffak olamıyordu. Cepheden aldığımız fırtına, tayyaremizi bu ölüm tehlikesi karşısında askıya alınmış bir hedef haline koymuştu, sanki duruyorduk.

Mermi yağmurunun paralayıcı huzmesi içinde kanatlarımızda açılan delikler, çelik dikmelerde hasıl olan yaralar her an biraz daha çoğalıyor ve her noktadan üzerimize çevrilen topların şarapnelleri bizi infilak dumancıkları arasına almış, şiddetli tarrakalarıyla kulaklarımızı paralıyordu.

Bu tehlike içinde ne kadar bocaladığımızı bilmiyorum. Yalnız keskin hareketlerle zikzaklara başlamıştım. Elimde isabet ihtimalini azaltacak bu hareketten başka bir çare yoktu. İşte tam bu sırada kanadımızı hemen gövde yanından paralayan bir infilakla sarsıldık ve yuvarlandık. Tayyareyi düzelttiğim zaman döndüm, arkadaşıma baktım, ikimiz de vaziyetin ciddiyetini anlamıştık. Cephe üzerini hafifçe geçmeye başladığımız bu sırada arkadaşım makineli tüfeğine sarıldı ve siperler üzerine tevcih ederek mermileri boşaltmaya başladı ki, bundan sonra düşman ateşinin seslerini işitmeden arkamızda sıralanan şarapnel dumancıklarının dökümlerini görüyor ve tehlikeden kurtulduğumuzu anlıyorduk.

Bundan sonraki yolumuz 110 kilometre idi ve artık tehlike kalmamıştı. Fakat hâlâ dondurucu soğuğun tesiri altında titriyordum. Ve titremekten başka bir şey hissetmiyordum. Hatta o kurşun yağmuru arasında çenemden aldığım yarayı bile hissetmemiştim.

Yere indiğimiz zaman uçuş başlığımı çıkarırken elim, çenemde iri bir parçaya takıldı ve aynaya baktığım zaman, çenemin üzerinde iri bir ceviz halinde donmuş kan pıhtısını görerek yaralı olduğumu fark etmiştim, yüzüm de don tesiriyle simsiyah olmuştu.

Etrafımızı saran arkadaşların beş saatten fazla süren bu uçuşun doğurduğu heyecanlı meraklarını gidermeye çalışırken, aynı zamanda tayyaremizin aldığı 85 mermi ve şarapnel tam isabetinin münakaşasını yapıyorduk ki bu kadar çok isabet bir rekor olduğu gibi, böyle bir tehlikeden kurtulmuş olmak da bir mucizeydi.

Tam bir muvaffakiyet halinde başardığımız bu ilk uçuş vazifesi, tehlikenin azameti kadar bize büyük bir enerji kaynağı olmuş, duygularımızda irade mefhumunun sonsuz inancını doğurmuştu. Herkesin, basit bir uçmayı bile tehlikeli telakki ettikleri bir zamanda milyonlarca mermi huzmeleri arasında ve en fena hava şartları içinde dahi havacılık ilmine inancın verdiği kudret, vazife aşkının kutsal nuruna vesile oluyordu.

Bir Muvaffakiyet ve İlk Taltif

Yıl 1917. Bütün arkadaşlar, genç, zinde bir enerji ile Türk adına şerefler taşıyorduk. Düşman hava kuvvetleri susmuştu. Bütün uçuş vazifelerimizi, karşımızda hiçbir hava kuvveti yokmuş gibi yapıyorduk. Hele bombalarımız hasım karargâhını pek yıldırmış ve bir harabeye çevirmişti. Hatta bir gün bir düşman tayyaresinin cephe üzerinde attığı bir mektup, arkadaşlarımızın müessir hücumlarının ne açık bir delili idi. Mektup aşağı yukarı şu mealde idi:

"Ardı arkası kesilmeyen bomba hücumlarınız, ahali-i İslam hassaten nisvan üzerinde büyük tesirler yapmaktadır. Bundan sarfınazar olunması...."

Rus Ordusu Kumandanı

Bu mektup elimize geçtiği zaman, düşman tayyare karargâhının, şehrin hemen şimalinde kurulmuş olmasının manasını anlamış ve bu mektupla ahali-i İslam namı altında tayyarelerin saklanmak istendiğini öğrenmiştik. Fakat biz bombalarımızı yalnız bir hedefe atıyorduk ki, bu hedef yurttaşlarımız değil, ancak çok iyi tanıdığımız düşman tayyare karargâhı idi.

İşte bu hücumlarımızın belirttiği korku ve acz içinde düşman havacılığı çok zor bir durumda kalmış olduğundan, cepheye av tayyareleri getirmek suretiyle az zamanda Erzincan ve Kelkit tayyare bölüklerini takviye etmişlerdi ki, bu tayyarelerden biri Kelkit'e gelirken yolunu şaşırdığı için cephe mıntıkası gerisinde bulunan Alacura'ya inmiş ve ileri kıtalarımız tarafından muhafaza altına alınmıştı.

Bu kendiliğinden gelen tayyarenin haberi üzerine, ordunun emri ile tayyareyi teslim almak için Yzb. Şükrü Bey ve Makinist Sabri Bey olduğu halde, Alacura'ya hareket ettik. Uzun süren bu yolculuğumuzda yalnız tahminlerimize uygun muhayyel bir tayyareyi görüyor ve güzel bir avcı tayyaresi temennisiyle düşüncelerimizi ihtiyacımız hesabına tevile çalışıyorduk. Filhakika malzeme bakımından zor bir durumdaydık, şayet bir tayyare kırımı vaki olsa, aylarca beklemek mecburiyeti vardı.

Müttefiklerimiz, kendi ihtiyaçlarını bile, büyük zorluklar içinde kapatabiliyorlardı. Nitekim, av tayyaresi ihtiyacı hakkındaki mükerrer müracaatlarımıza, bir sene geçtiği halde, cevap dahi alamamıştık. Halbuki düşman hava hazırlıkları, her geçen gün biraz daha genişliyor ve bizler için ciddi bir tehlike mahiyetini alıyordu.

Uzun ve yorucu bir süvari yolculuğundan sonra, Alacura'ya varmıştık. Cephenin hemen gerisi olan bir mevkide asker kıtalarından başka bir şey yoktu. Derhal mevki kumandanıyla temas kurularak ele geçirilen tayyareyi görmek istediğimizi söyledik. Yanımıza verilen bir zabit arkadaşla doğruca yeni tayyarenin yanına geldik. Yeni iki motorlu Gaudron tipinde mükemmel bir bombardıman tayyaresi görünce, hayret ve sevinçler içinde kalmıştık.

Tayyarenin taşlık bir yere inmiş olması dolayısıyla, patlamış lastiklerinden başka bir arızası yoktu. Her türlü harp teçhizatı üzerinde ve tamamdı. Motorları Rohn tipinde olduğundan, hiçbir yabancılık hissetmemiştik. Hemen hazırlığa başladık ve beraberimizde getirdiğimiz benzini depolara koyduktan sonra motorları tecrübe ettik.

Yalnız bu motorların yağ ihtiyacı hintyağı olduğu için, bulmak hayli zor bir işti. Fakat bizi bölüğe götürecek kadar, hastaneden tedarik ederek hazırlıklarımızı tamamladık ve tecrübelere başladım.

Hiç tanımadığım, bilhassa iki motorlu olması itibariyle o zamana kadar hiç uçmadığım bu tayyare bana hiç yabancı gelmemişti. Rahat oturuşu ve geniş görüşü ile tayyareyi daha fazla sevmiştim. Biraz yükseliş ve birkaç dönüş ile tayyareyi



Ruslardan elde ettiğimiz çift motorlu tayyaremiz.
1- Pilot Vecihi, 2- Râsıd Yüzbaşı. Şükrü Bey, 3- Makinist Sabri Bey.

tanıdıktan sonra, yere indim. Son hazırlıklarımızı da yaptıktan sonra, beraberimdekilerle birlikte tekrar yükselerek Suşehri istikametinde uçmaya başladık.

Altımızda uzanan sarp bir dere yatağı ve keskin uçurumlardı. Altın kayaların yer yer örttüğü Şebinkarahisar suyu köpükler halinde kayalardan atlayarak akıyordu. Yeşil dağların sardığı bu manzara, gözlerimizin zevkini dolduran güzelliklerdi. Tayyarenin yüksek çıkış kabiliyeti, önümüzde hemen hiçbir mani bırakmamıştı. Hele görüş hususiyeti fevkaladeydi. Bu suretle kazançlı, güzel bir sabah gezisi yaparak arkadaşlarımla beraber neşe içinde bölüğümüz karargâhına muvaffakiyetle indik.

Tayyareyi merakla bekleyen diğer arkadaşlarımız, bu büyük kazançtan son derece sevinçliydiler. Filhakika, bölüğümüzün tayyare ihtiyacı bakımından, bu tayyare çok değerli bir kazanç idi. Benim için de güzel bir tecrübe ve başarı olmuştu. Biraz sonra, bilhassa bu iki motorlu tayyareye yakın bir alaka gösteren yüce Ordu Kumandanımız Fevzi Paşa Hazretleri meydana teşrif ettiler ve çok beğendikleri bu tayyareyi muvaffakiyetle getirdiğimizden dolayı memnunluklarını bildirdiler.

Bu büyük Kumandanımızın yüksek teveccühleri ve taltifleri hizmet aşkımızın kuvvet kaynağı olmuştu.

Türk Tayyareciliğinde İlk Hava Zaferi

Umumi harbin üçüncü senesi içindeyiz. 26 Eylül 1917 sabahı râsıdım Şükrü Bey[2] ile Kelkit istikametinde yeni bir vazife uçuşuna çıkmıştık.

Havada derin bir sükûnet vardı. Uçtuğumuz mıntıkanın yalçın kayalıklardan örülmüş uzun vadileri, gümüş dereleri ve yüksek dağları bizi karşılayan tabiat güzellikleriydi. Önümüzde açılan uzak ufku kızıl bir nur kaplamış, gülen çehresiyle yükselen güneş sabahın soğuk dalgalarını dağıtmaya başlamıştı.

Uçuyorduk, kanatlarımızı taşıyan hava tabakalarını keskin palaları ile yaran pervanemizin hırçın gürültüsü içinde yükseliyorduk. Ara sıra arkadaşım ve ben, uzayan yolumuzun değişen tabii güzelliklerine bakarak gülüşüyor, konuşuyor ve emniyetin verdiği neşe ile hedefimize yaklaşıyorduk.

Yerden kalkışımızın tam 40. dakikasında, Kelkit çayı üzerine varmıştık. İrtifaımız da 3 bin metreyi bulmuştu. Bu istikamette arazi kısmen ingin olduğu için, cephe mıntıkasında yüksekliğimiz zeminden itibaren takriben 1400 metre idi. Fakat bu irtifada dahi düşman harekâtında hiçbir nokta gözlerimizden kaçmıyordu.

Arkadaşımla aramızda vazifelerimizi şöyle taksim etmiştik. O düşman kuvvetlerini tespit ederek notlarını tutuyor, ben de vazife hattı üzerindeki seyrüsefer işimden başka, düşman tayyarelerini araştırmakla meşgul oluyordum.

Düşmanın tayyaremizi karşılayan topçu ateşlerini, saat 5.40'ta görmeye başlamıştık. İyi nişancılara sahip olduğunu bildiğimiz topçular, bugün, ihtimal sabah mahmurluğu tesiriyle olacak, hedeflerini bulamıyorlardı. Tayyaremizden uzak noktalarda beliren şarapnel dumancıkları, doğru bir tabirle endaht kaidelerinin gülünç tezahürü halinde sıralanıyordu. Burada itiraf etmeliyim ki, bu acemi topçuların hatalı atışları, bize daha iyi fırsat veriyor ve aramak mecburiyetinde bulunduğumuz hedefleri kolaylıkla gösteriyordu. Velhasıl uygun şartlar içinde manileri atlayarak hedefimize yaklaştık.

2 Şükrü Koçak, T.H.K. Başkanı ve Erzurum Milletvekili.

Kelkit hafif sislere sarılmış küçük bir kasaba. İçinde kolordu karargâhı ile bir tayyare bölüğü var. Vazifemiz de düşman mevkilerindeki umumi değişiklikleri tespit etmekle beraber, düşman tayyare karargâhına hücum etmekti.

Düşman hava kuvvetlerini takviye ettikten sonra, biz biraz daha dikkatli bulunuyorduk. İşte bunun için, Kelkit üzerine yaklaşırken, daha uzak mesafelerden, bilhassa tayyare karargâhını gözlerimden hiç ayırmıyordum ki, o sırada Kelkit kasabasının şarkında birbirini takip eden iki uzun toz bulutu yükseldi. Evet iki tayyare yükseliyordu. Bu vaziyeti arkadaşıma göstermekle beraber, bir an evvel bombalarımızı sarf etmek lüzumunu hatırlattım. Bu konuşmamızı yaptığımız kısa zaman, hedefimize yaklaşmamıza kâfi gelmişti. İstikamet bakımından, hedefi tam altımıza almıştım. Arkadaşım bombaların emniyetlerini üzerlerinden alıyor ve sapma hesabını yaparak atma zamanını bekliyordu. Nihayet râsıdımın ellerinden kurtulan büyük bir bomba, boşlukta sallandı. Bu bırakış umumi atış usullerine dayanan, aynı zamanda takip edecek bombalarımızın sapma şartlarını da kontrole yarayacak olan birinci atıştı. Çok kısa bir zaman sonra altımızdaki tayyare hangarının pek yakınından yükselen duman sütunu, isabetin iyi olduğunun bir işareti idi. Demek henüz zeminde hava sakin ve bomba atışlarına tesir edebilecek esaslı bir rüzgâr değişikliği yoktu. Bu kontrolden sonra arkadaşımın hazırladığı bütün bombalarımızı aynı şartlar altında hedefimize sıraladık. Râsıdım bombaları birbirine o kadar yakın atmıştı ki bütün bombalarımız düşman hangarlarına ciddi birer tehlike oldu.

Birinci işimizi iyi bir başarı ile tamamlamış ve yeni bir savaşa hazırlanmıştık. Şimdi biz havada yalnız değildik, yükselen düşman tayyareleriyle görülecek hesaplarımız vardı ve nitekim ben bombardımanımız sırasında bile bizi karşılayacak rakiplerimizi gözlerimden ayırmıyordum.

Bu vaziyette 80 kilometre düşman içindeydik, tabii ciddi bir durumumuz ve kritik bir mevkiimiz vardı. Gerçi, henüz hasım tayyarelere hâkim bir mevkideydik. Fakat gerek çok içeride bulunmak, gerek iki düşman tayyaresi ile aynı zamanda savaş mecburiyetinde kalmış olmak elimizdeki avantajın kıymetini

azaltabilirdi. İşte bunun için hâkim mevkiimizi kaybetmemek şartıyla, yavaş yavaş cephemize doğru yanaşmaya başladım.

Düşman tayyarelerinin uçuşlarında bariz bir ayrılık vardı. Bir tanesi Moran avcı olacak doğumuzda ve bizden çok uzakta, ikinci tayyare Gaudron, biz çekildikçe üzerimize doğru gelerek altımızda yükselmeye çalışıyordu.

Hep o uzun Kelkit çayının üzerindeydik. Düşman durumumuzun akıntısına kapılmış gibi, mütemadi tehlike içinde yükselmekte ısrar ediyordu ki, hava harbi tabiyesinde böyle bir hata ancak asap buhranıyla mümkündür. Bu suretle ikimiz de geniş turlar yaparak cepheye doğru akıyorduk.

Artık zaman yaklaşmıştı, aramızdaki mesafe kısalmış, hasım tayyare ve şahısların net görülmek imkânı doğmuştu. Vaziyetin lehimize yararlı bir hal aldığı anda, arkadaşımla kısaca anlaştık o makineli tüfeğini hazırlarken, ben de arkadaşımın ateşine yarar bir vaziyet alıyordum. Aramızdaki mesafe 1-2 yüz metre mesafeye inmiş, hasım tayyare de en tesirli ateş mıntıkamıza girmişti. Bu vaziyette arkadaşım tüfeği çevirdi ve sarkarak düşmana ateşe başladı. Kısa süren sürekli bir ateş akıntısı birden sustu!.. Bu zamansız inkıtaın sebebini anlamak için, hemen döndüm ve râsıdımın yüzüne baktım. O asabi bir halde tüfeğin mekanizmasını zorluyordu. Tabii bu halde çok müşkül bir vaziyette kalmıştık. Bizim hazırladığımız bu durum düşman tayyaresi için olduğu kadar, bizim için de tehlikeli idi. Aramızdaki mesafeyi isteyerek tamamen kapatmış, onun yakıcı mermileri içine girmiştik.

Ben her şeyden evvel, keskin bir dönüşe geçerek bu tehlikeden uzaklaşmak mecburiyetini hissettim ve derhal dönüşe başladım. Henüz hâkimiyetimizi muhafaza ediyorduk, arkadaşım da tüfeğin aksiliğiyle uğraşıyordu. Fakat inatçı bir aksilik bir türlü düzelemiyordu. Bu durumda hizmet benim tüfeğime düşüyordu, derhal râsıdımla küçük bir işaret anlaşmasından sonra, uygun durumdan istifade etmek için, kısa bir manevra yaparak hasım üzerine dikildim. Çok kuvvetle tahmin ediyorum ki, asabi bir buhran içindeydim. İlk hava harbim ve ilk hücumumdu. Makineli tüfeğimi işletmeye başladığım zaman ateşim kısa sürmüş, önümde hedef büyüdüğü halde bir

netice alamamıştım. O anda tekrar keskin bir ranversmanla hem düşmandan açıldım, hem de hâkim durum veren yeni bir yükseklik de kazandım.

Bu vaziyette geçtiğim ikinci hücumumda, muhakkak daha hâkim bir hücum ve daha kadir bir irade vardı. Şuurum yırtıcılaşmış ve hareketimde muvaffak olmaktan başka bir şey düşünmez bir hal almıştım. Bu doğan fırsat içinde tayyaremizi düşmana dikmekle beraber, düşmanı görüş çevrem içine aldım ve geniş bir soğukkanlılıkla kumanda lövyesi üzerindeki ateş düğmesine bastığım zaman, paralayıcı bir ses kulaklarımı dolduruyor ve düşmana doğru akan kurşunlarımızın tesiri, aralıklarla sıralanan izli mermilerin çizdiği ağlardan belli oluyordu.

Bu hücum anı sırasında, önce Gaudron'un havada yaprakladığını, sonra da Kelkit çayına doğru arkasında ince bir duman izi bırakarak dikildiğini gördüm. Ne gariptir!

İnsanlar arasında acı akıbetlerin oyduğu acılar olmasa, zaferin neşesine payan olmayacak.

Bu birinci vazife bitmişti. Şimdi ikinci tayyare ile karşılaşacaktık. Fakat bizden çok uzakta idi. Bilmem neden? Moran'ın tayyarecisi arkadaşlarının bu feci akıbetine uzaktan seyirci kalmak acısına katlanmıştı. Esasen bu iki tayyare birlikte uçsalardı, şüphesiz biz daha ciddi bir durumda kalırdık. Onların böyle ayrı uçuş yapmaları, muvaffakiyetimizi kolaylaştırmakla beraber, bana şu atasözünü hatırlatmıştı: Sürüden ayrılanı kurt kapar. Filhakika biz bu tayyareyi çok kolay düşürmüştük. Râsıdımın tüfeği inkıta etmemiş olsaydı, sonradan yaptığım birkaç harekete de ihtiyaç kalmayacaktı.

İkinci tayyare ise, ihtimal bu harbin süratle bitirilmesini korku ve heyecanla seyretmiş olacak ki, bize yaklaşmak şöyle dursun, bilakis mütemadiyen uzaklaşarak gözden kayboluyordu. Zaman hayli ilerlemişti. Düşman mıntıkası gerilerinde uzayan vazifemiz uçuş saatini doldurmaya başlamıştı. İkinci tayyarenin böyle bir hava şakasından hoşlanmadığını anladıktan sonra, râsıdımla anlaşarak büyük bir başarının heyecan dolu sevinci içinde karşılıklı tebriklerle el sıkışarak üssümüze dönmüştük. Bu şerefli başarı Büyük Kumandan'ımızın ve bütün ordu erkânıyla arkadaşlarımızın takdir ve tebriklerine vesile

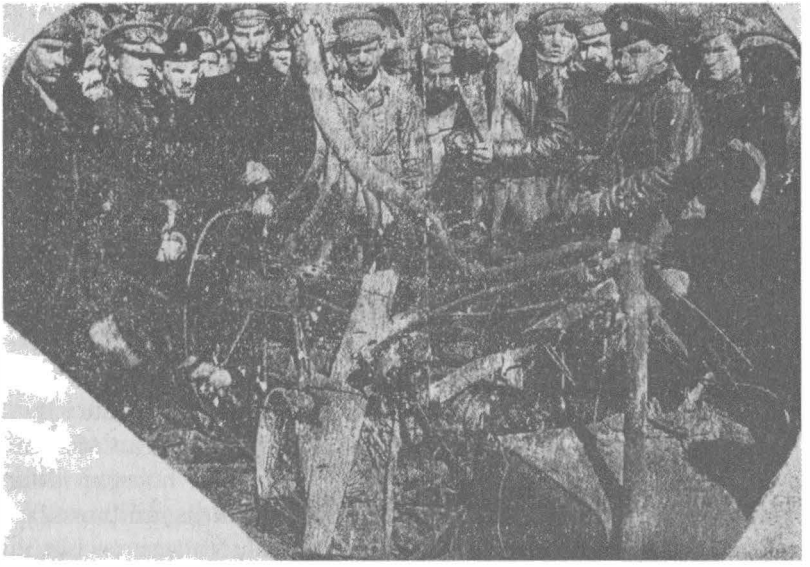
olmuştu. Hususiyle ileri fırkalardan ve cephe kıtalarından gönderilen tebrik hediyeleri karargâhımızı bir "meyve hali" haline döndürmüştü. Bütün ziyaretçilerimize bu nefis hediyelerden ikram ediyorduk.

Türk havacılığı adına ilk hava muvaffakiyeti olarak kutladığımız bu zafer, aynı zamanda râsıdım Şükrü Bey'le beraber giydiğimiz zafer tacı olmuştu.

Vazife Hayatımın İlk Acısı

8 Birinci Teşrin 1917. Bir pazartesi sabahı idi. Yeni aldığımız vazifelerin hazırlığı için bütün arkadaşlar meydanda toplanmıştık. Hangarlarımızda çok erken başlayan hummalı bir faaliyet vardı. İki tayyare birlikte uçacaktık.

Bir yandan tayyareler çıkarılıyor ve hazırlık noksanları tamamlanıyor, bir yandan makineli tüfeklerin şeritleri kontrol ediliyor ve bombalar yerlerine yerleştiriliyordu. O günkü vazifemiz, önemli bir keşif hizmetine giden arkadaşlarımızı düşman tayya-



Sukuttan (düşme) sonra yanan tayyarenin enkazı.

relerinin taarruzlarından korumaktı ve bu uçuşa çıkacak olan arkadaşlarımız Pilot Hayrettin Bey[3] ve râsıdı da Mlz. Fikri Bey[4] idi.

Burada kayda değer ki; son günlerde, bilhassa kazandığımız hava zaferinden sonra düşman, hava kuvvetlerini derhal avcı tayyareleriyle takviye etmişti. Bizim avcı tayyaresi hakkındaki müracaatlarımız ise hep cevapsız kalıyordu. Halbuki cepheden sızan haberlerden düşmanın hazırlık ve çalışmalarını yakinen takip ediyorduk. Bugünkü müşterek uçuş ve himaye tedbiri bu faaliyetin neticesiydi.

Ben bu vazifeye râsıdım Mlz. Bahattin Bey[5] ile gidiyordum, hava muharebesinin vuku bulacağı yüksek ihtimal içinde olduğundan, bu çetin vazifeyi Bahattin'in istemesi onun coşkun kanının cüretli bir tezahürüydü. Mlz. Bahattin Bey çok genç, henüz râsıd kursunu bitirmiş ateşli bir arkadaştı.

Hiç yoktan neşeler yaratan bu sevimli arkadaşımız muhitimizin en çok gülen bir genci olduğu halde, o da benim gibi o gün neşesizdi. Bir kırıklığım yoktu, halimizdeki isteksizliğin neden ileri geldiğini anlamaya vakit bulamadan tayyarelerimize atladık ve iki tayyare garp istikametinde yükselmeye başladık. Bu uçuşumuzda tabiatın güzellikleri ile değil, beraber uçtuğumuz ikinci tayyaredeki arkadaşlarımızın işaretle yaptıkları şakalarla meşgul oluyorduk.

Arkadaşlarımız yerde kararlaştırdığımız gibi bizim sol tarafımızda uçuyorlardı. Cepheye yaklaşınca onlar Erzincan'la Kelkit'i ayıran silsileyi takip edecekler, biz de en kısa yoldan Erzincan üzerine varacağız. Artık bu planımızı tatbike başlamıştık. Bu sabah düşman topçuları bizi çok erken karşılıyorlardı. Etrafımızı saran infilak dumancıklarını o günkü neşesizliğim olmasaydı, papatya buketleri manzarası suretinde tasvire çalışacaktım. Bu şekilde merasim çok alıştığımız bir istikbal ol-

3 Tayyareci Hayrettin Bey: o tarihten bu güne kalan havacılarımız arasında parmakla gösterilenlerden biridir. Umumi Harp'te ve İstiklal Harbi'nde gösterdiği yararlık ve sonra da orduya pek çok tayyareci yetiştirmek suretiyle hocalık yapmış, şimdi Hava Yolları şef pilotudur.

4 Râsıd Mlz. Fikri Bey: Enerjik, yüksek irade ve seciyeye sahip çok değerli bir râsıd, Umumi Harp içinde bir kazaya kurban olmuştu. (1883-1918)

5 Râsıd Mlz. Bahattin Bey: Çok sevimli kahraman bir arkadaş, büyük zaferin arifesinde Afyon üzerinde tutuştuğu bir hava muharebesinde pilotu Cemal Bey'le şehit oldular.

duğu için, kanıksamış bir halde hafif zikzaklarla üzerlerinden aşıyorduk.

Cephe mıntıkası Melekşerif vadisiyle Erzincan ovasını ayıran 2800 rakımlı sırtlar üzerinde idi. Biz bu cephe parçasını yalnız 400 metrelik bir farkla geçiyor ve her şeyi tanıdığımız için, bütün kuvvetleri kolaylıkla seçebiliyorduk. Bir iki gün evvel yaptığımız keşif uçuşundan bugüne kadar önemli bir değişiklik olmamıştı. Yalnız müdafaa işlerinde biraz daha canlılık görüyorduk. Düşmanın ihtiyar ettiği bu zahmetler, koşuşmalar, nihayet birkaç havai fişek nümayişinden başka bir şey değilmiş. Bu mevkii de atladıktan sonra, uzaktan görmeye başladığımız Erzincan etrafındaki havacılık faaliyetlerini kontrol ederek ilerliyorduk. İçimde heyecan yaratan bir hassasiyet vardı. Arkadaş tayyaresini himaye düşüncesi mi, bir hissikablelvuku mu beni bugün çok müteessir kılmıştı. Sabahın morumsu aydınlığı içinde her şeyde bir canlılık arıyor, gözlerim her uzandığı istikamette ölçüsüz derinliklere kadar nüfuz etmek istiyordu.

Buraya kadar arkadaşlarımızla göz temasını kaybetmemiştim. Onları son gördüğüm an bir sinek kadardı ve artık göremiyordum. Daha doğrusu şimdi dost yerine düşman uçağı arıyordum. Nihayet yaklaştığımız Erzincan şimalindeki meydanda uzayan bir duman izi belirdi. İşte aradığımı bulmuştum. Bir düşman tayyaresi kalkıyordu, bu vaziyette en yüksek süratle meydan üzerine yaklaşmak, hasmın gözlerini üzerimize doğru çekmek lazımdı. Hafif sisle örtülü Erzincan üzerinde 1600 metredeyiz, düşman altımızda yükselmeye çalışıyor, aramızda yedi sekiz yüz metrelik bir yükseklik farkı var. Şüphesiz hâkimiz. Ancak yanımızdaki ağır bombalar yükü ile bir harbi kabul etmek tabii imkânsızdır. Fakat itiraf lazımdır ki, düşmana hâkimiyet gibi bir avantajı, bombalara hedef aramak zamanına feda etmek, hava tabiyesinin en affedilmez bir hatasıdır.

Halbuki ben o günkü tecrübesizliğimle, bu hatayı yapmış ve arkadaşıma bombalarımızı süratle atmak lüzumunu söylerken, hangarlar üzerine teveccüh etmiştim. Yakın olan bu hedef üzerine geldiğimiz zaman, zaten arkadaşım hazırlanmıştı ve birbirini takip eden bombalarımızı hangarlar önüne sıralamıştı.

Bu bombaların engin tahribatı; bilmem düşmandan ayrıldığımız şu kısa zamanın kıymetini telafiye kâfi mi? Evet kısa bir zaman, amma bazen bir anın bile nelere âmil olabileceğini unutmamak lazımdır. Nitekim bu kısa zamandan istifade eden düşman avdet hattımız üzerinde hayli açılmış ve irtifa almak için de epey bir zaman kazanmıştı.

Bu vaziyette ikinci tayyaremizin emniyetini kurtarmak için vazifemizi yapmış, fakat biz zorlu durumda kalmıştık. Düşman tayyaresi mütemadiyen irtifa alıyordu. Bizim kendisine yaklaştığımız zamana kadar da irtifa alacak, bu suretle bizden daha yüksek bir mevkii olacaktı. Görülüyor ki, küçük bir zaman hatası, bize o günkü talih harbimizin ilk safhasını kapatıyordu ve bunun önüne geçmek de imkânsızdı.

Uçuşumuzun yüzüncü dakikasında geniş ovanın üzerinde düşmanla karşı karşıyaydık. Nieuport tipinde bir avcı, mevkii, sürat ve ateş kabiliyetleri her hususta tayyaremizden daha yüksek. Pilotu cüretli, güzel hareketleriyle enerjik bir uçucu.

Arkadaşımla bu manevralar arasında hiçbir şey konuşamamıştık. Ben yalnız düşmanın hareketlerini tetkikle meşguldüm. Döndüm arkadaşımın yüzüne baktım ve kısa bir işaretle boğuşacağımızı anlaştık ve küçük bir teskere ile arkadaşıma şu cümleyi yazdım.

"Baha, düşman bizden yüksek, teyakkuzda bulun, bütün iş senin tüfeğine kalıyor. Ben sana en güzel ateş vaziyetini veririm." O güldü ve gözlerini tasdik işareti olarak yumduktan sonra tüfeğini yerinden çıkardı ve kuleyi sağa çevirerek birkaç mermi ile bir prova ateşi yaptı. Sonra gene güldü, üzerime abanarak omuzlarımı sıktı, "Hazırım" diye bağırdı. Güler yüzünden neşeler taşan Baha bu vaziyette de neşeliydi ve gülüştük.

Karşılıklı açık tur uçuşunda idik. Düşman hâkim ve taarruz avantajı yalnız onun elinde, benim elimde yalnız bir imkân, o da arkadaşıma serbest bir ateş mıntıkası hazırlamaktan ibaretti. Bu vaziyette düşmanla göz göze hayli dolaştık. Ben uçuşa muvazi bir ateş huzmesine girmek istemiyordum; düşman ise o fırsatı arıyordu. Hava muharebesinde en müessir huzme uçuşa muvazi ateştir. Bu sebeple ben bu kaidenin aksine olarak hep yandan taarruz imkânı bırakıyordum ki, yandan vuku bulacak taarruzlar-

da isabet ihtimali sürat münasebeti ile çok az olduğundan, müdafaa halindeki münferit hava muharebelerinde bu usul en iyi bir müdafaa sistemidir. Bu şekilde devam eden hazırlık hareketinden sonra tekrar arkadaşımla anlaşarak düşman tayyaresinin altına akmaya başladık ki o da hücuma mecbur olmuştu.

Düşmanın bu dalışını arkadaşımın müdafaa ateşi güzel karşıladı. Ben de sağa kayışla ateş zamanını kısalttım. Hasım, mermilerinin tesirsiz ziyanı için, en uygun fırsatı veren bu hareket yüzünden, tehlikesizce geçen birinci hücumu müteakip, düşman saldırışından sağa doğru çıkarken, kaybettiği irtifaı tekrar almak için kabre hareketi yapıyordu ki, bu fırsatı nimet sayarak ben de keskin bir dönüşle hasmın gerisine doğru gittim.

Yaptığım manevra ve aldığım vaziyet çok müsaitti. Yalnız irtifaımız az olduğu için, biz taarruz kabiliyetinden mahrumduk. Fakat hasım tayyare kabre uçuşunda süratinden kaybettiği için, aramızdaki sürat farkını telafiye imkân hasıl olmuş ve bu fırsatla düşmanın kuyruk altına girmeye muvaffak olmuştuk.

Rus tayyaresi yükselirken daima sağ tarafa dönüyordu. Belki de düştüğümüzü sanarak bizi sukut halinde göreceğim diye aşağılarda arıyordu. Filhakika bu uçuş şeklinde üstteki tayyarenin alttaki tayyareyi görmesi imkânsızdı. Çünkü hareketimi onun hareketine tamamen uydurmuş ve römorkunda imişim gibi elime geçen bu mevkiye yapışmıştım.

İrtifaımızın azlığına rağmen hâkim bir vaziyeti tutmuştuk. Bu vaziyette arkadaşıma yaptığım bir işaret üzerine ateşe başladık. Fakat bu güzel fırsatı öldüren hain bir inkıta muhakkak bir zafer vadeden ateşimizi susturmuştu. Çılgın gibi döndüm arkadaşımın yüzüne baktım; o, asabi haliyle tüfeğin mekanizmasını açmaya çalışıyordu.

Bu ateşimiz çok yakın bir mesafeden olduğu için, her halde hasım sesi işitmiş olacak ki, ani bir hareketle sola dönüşe geçti ve takibimizden çıktı. Biz de açıkta kalmıştık. Şimdi çok ciddi bir vaziyette idik. Arkadaşım henüz arızayı düzeltememişti ve ihtimal, düşman bizim zor durumumuzu anlamıştı ki, serbest hareketiyle yakından bir dönüş yaparak ikinci hücuma geçiyordu.



Rus tayyarecileri arasında: 1. Vecihi, 2. Rus yzb. Maçevaryani, 3. Râsıd Bahaettin Bey.

Tayyaremizin ön tüfeği sabit olduğu için bu vaziyet içinde tamamen silahsız bir vaziyette kalmıştık. Bu şartlar altında müdafaa veya selamet imkânını ancak akrobasi hareketinde bulacağıma inanıyordum. İşte inatçı düşman şimalimizde keskin bir virajla tayyaresini üzerimize çevirmeye başladı. Ben de dolgun bir süratle hasmı sağ geriye almaya ve onu yan ateşine mecbur kılacak bir vaziyeti hazırlamaya çalışıyordum.

Şüphesiz bu halde düşman, müdafaadan mahrum kaldığımıza inanarak tayyaremize daha yakın sokulacak ve ateşini kesin isabet imkânlarında kullanacaktı. Bu tehlikeli hareketi takdir ettiğim için, hem tayyaremi kullanıyor hem de bir an bile gözlerimden ayırmadığım düşman hareketinin müessir ateş zamanını bekliyordum.

Nihayet kısa bir zaman sonra bu an doğdu. Öldürücü bir ateş mıntıkasına girmiştik. Geniş bir soğukkanlılıkla beklediğim bu yakınlık içinde çok sert bir hareketle sağa doğru dönüşe geçtikten sonra, kanat üzerinde kayış yaparak tayyarenin altına akıyorduk. Ben bu manevraları yaparken, düşmanın saçtığı mermiler havada ince izler bırakarak sanki düşecek tayyareye ağlar örüyordu.

Bu hücumu da tehlikesiz ve isabetsiz geçirmiştik. Saniyelerle ölçülebilen ve birbirini aralıksız takip eden bu korkunç hareketler arasında arkadaşım hâlâ tüfeğini düzeltememişti. Düşman tayyaresi ise üçüncü hücuma hazırlanıyordu. Müdafaa bakımından çok acıklı bir durumda idik. Hava tabiyesi kaidelerine sığmayan bu harp sağanağı içinde emniyeti sadece akrobaside, düşman ateşini kısaltarak zamanı uzatmakta ve düşmanı mermi israfına mecbur kılmakta görüyordum. Bu suretle hemen aynı uçuş şartları içinde hasmın daha üç hücumunu atlattık.

Başladığımız harbin 20. dakikasındaydık, aralıksız devam eden mücadelenin yukarıda yazdığım sebeplerden, henüz daha tüfeğimiz düzelmemişti. Oynadığım rolde muvaffak olmakla beraber, bilhassa tüfek arızasının asabım üzerinde yaptığı tesirden duygularımı ayıramıyordum. Kısa bir zaman önce kazandığım hava zaferini düşünürken, o günün tesadüfü içinde aksi talihin doğurduğu mahrumiyetten mukabele edemediğime yanıyordum. Bu vaziyette hırçın ve asabi bir hale gelmiştim. Mütemadi kaçmak, kaçarak hücumları savmak tahammülü mümkün olmayan bir hezimetti. İşte bunun için tabiata ve mel'un tesadüfe isyan ediyordum. Büyük bir hırsla düşmanla karşılaşmak, vuramazsam bile çarpmak kararı üzerindeydim. İki tayyare arasındaki nisbet farkına rağmen, son bir defa daha düşmana baktıktan sonra, bir sevki tabii gibi arkadaşıma dönerek mukabil hücuma geçeceğimi bildirdim.

Bu kararımı tatbik için hiç olmazsa birkaç metre daha irtifa kazanmak üzere son turumu daha geniş tutmuş, devamlı çekişlerle yükselmeye çalışmıştım. Fakat düşman da aynı zamanda bir o kadar hatta daha çok yükseklik kazanıyordu. Şu farkla ki, aramızdaki 150 metrelik irtifa farkı değişmemiş ve bu hâkimiyet avantajı da düşmana kalmıştı. Onun elinde bulunan imkânlar bizde tamamen aksi olduğu halde kararımı tatbike geçtim. Gerçi bu vaziyette bulunan bir tayyarenin hususiyle, müdafaa tüfeği işlemeyen bir keşif tayyaresinin mukabil hücuma geçmesi çılgınca bir karar ise de zafer zevkini tatmış coşkun bir genç şuurundan, bilhassa bu aksi şartların yarattığı infial halinde, böyle bir kararı beklemek pek gayri tabii olmasa gerek.

İşte kıyametler yaratan bu an 3300 metrede oldu. İki tayyare, o yukarıdan aşağı, biz aşağıdan yukarı, karşılıklı açılan öldürücü iki ateşin izli huzmeleri birbirini kucaklayacakmış gibi... Yalnız bir ümit ve yalnız bir netice...

Hep o an: Başımın üzerinde acısını henüz unutamadığım ağır bir vuruş, hislerim ölgün bir hayalet halinde meçhul karanlıklara gömülüyordu. Takdir!.. Ölüm vukuu için yalnız mukadder olmak gerek. 25 yıllık maceralarla dolu hayatımda tesadüf ettiğim vak'aların korkunç anlarını bir an düşünürken, bu tehlikelerden henüz yaşayan bir vücudu çıkarmayı ancak mukadderat mefhumu ile ölçebiliyorum.

Evet benim için sönen bir hayat aralığı sırasında karnımda beliren tokatlamanın uyarması, bir basübadelmevt gibi gözlerimi açtı. Korkunç bir sukut (düşme) halinde olduğumuzu anlattı. Derhal kendimi toparlayarak tayyareyi elime aldığım zaman pervanenin yüksek devir halinde çalışmasına rağmen motor sesine benzeyen bir gürültü işitmiyordum. O anki irtifa saatim 1800 metreyi gösteriyordu. Demek tam 1500 metre düşmüştük. Fakat bu ne kadar zaman sürmüştü, bilmiyordum. Yaralıydım, neremin yaralandığını da bilmiyordum. Yalnız başımda şiddetli bir ağrı bana baygınlıklar veriyordu. Kendimi yokladım, ellerimle yüzümü, boynumu ovaladım, ellerim kıpkızıl olmuş, her tarafım kana bulanmıştı. Bu hal beni korkutmadı, bilakis irademe kuvvet, azmime iman vermişti. Hemen yanımdaki küçük amonyak şişesini burnuma çekerek vaziyete daha iyi hâkim olmaya başladım.

Motorumun sükûtu bir işitme arızası değil, esaslı bir bozukluğun alametiydi. Onu tekrar çalıştırmak için yaptığım bütün tedbirler boşa çıkıyordu. Demek o da benim gibi yaralıydı, hem de can damarından.

Düşman mermileri nokta ateşi halinde motorun emme borusu üzerinde tekasüf ederek boruyu parçalamış. Bu vaziyette ilk aklıma gelen şey, Erzincan ovasının kimsesiz bir yerine inmek, mümkünse arızayı düzelterek tekrar uçup yurda dönmekti. Bu mümkün olmazsa, son vazifemiz için, düşmana bir iskelet yığınından başka bir şey bırakmamak için zaman kazanmak oldu. Bu kararla tayyareyi ovanın kuzeybatısına çevirmiştim. Ovada geniş bir düzlük görmüştüm ve inişe de müsaitti. Ancak

ben arazi durumunu araştırırken inmekte bulunduğum istikamete doğru hemen her taraftan binlerce insanın koşmakta olduklarını da görmüştüm. Yapacağım ameliye ne kadar kısa olsa, bu koşuşma karşısında arızayı bulup tamir etmek ve tekrar motoru çalıştırarak uçup gitmekten sarfı nazar, tayyareyi yakmaya bile vakit bulamayacağım aşikârdı. Derhal kararımı değiştirdim ve tayyareyi bize zarar veremeyecek şekilde bir ağaçlığa çarpmayı düşündüm. Esasen yere pek yakındık. Sağa bir dönüşle önüme tesadüf eden bahçenin ağaçları arasına daldım ve iri bir ağaçla birlikte korkunç çatırtılar arasında yere yığıldık.

Hakikaten yığılmıştık. Koca tayyare bir külçe haline gelmişti. Hemen yere atladım. Henüz arkadaşım tabii denecek bir halde değildi. Ben ona nazaran daha çok tabii denecek bir haldeydim. Gerçi yaralı bendim. Fakat hadisede o asabına hâkim ve başımızdan geçenleri ve tehlikenin büyüklüğünü muhakeme edebilecek bir durumda olduğu gibi, tayyarede de bağlı bulunmadığından, sukut esnasında tayyarenin içine düşerek sıkışmış kalmış bir haldeydi. Derhal kendisine yardım ederek enkazın arasından çıkardım ve hazırladığım kibriti yakarak tayyareden dökülen benzinin üzerine fırlattım.

Artık son vazife de yapılmış, zavallı kuşumuzun kemikleri arasından, kızıl alevlere sarılı kara bir duman sütunu hürriyetlerimizi de beraber alıp uçmaya başlamıştı.

Esaret ne acı bir şey. Son gayretlerden bitkin bir halde aralarına düştüğümüz insanlardan yaralı olduğum halde çirkin küfürlerle karışık çok fena bir muameleyle karşılaştık. Durumun asıl acı çehresi; bu ağır küfürleri Ermeni şivesiyle etrafımızı saran kalpsiz vatandaşlardan işitiyorduk! Bu hainlerin tavırları, sözleri, dil ile, sopa ile, daha uzakta iseler taş ve tükürük ile hakaret doluydu. Bu anda hürriyetimin gittiğine değil, bu vicdansızların hakaretlerine mukabele edecek mecalde bulunamadığıma yanıyordum.

Zavallı arkadaşım hâlâ kendini toparlayamamıştı. Tayyarenin yanından uzaklaşırken, küçük bir dere içinde üzerimize çullanan bu nankör vahşilerin ellerinden zorlukla kurtulabilmiş ve bir Rus süvarisinin yanına yetişebilmiştik. Kazak neferi, bir Rus ve bir düşmandı ve belki bombalarımızdan korkmuş,

kaçmış ve heyecanlı anlar geçirmişti. Fakat bütün bunlara rağmen, bir insandı, maruz bulunduğumuz hakarete o da dayanamadı ve nihayet şiddetle kırbacını savurarak mütecavizleri hırpalamaya başladı.

Bu şiddet karşısında uzaklaşmaya mecbur olan sevgili (!) Ermeni vatandaşlarımızın uzaktan olsun azalmayan tecavüzleri altında son gücümüzle yürüyerek vardığımız ordu binası önünde yığılıp kaldım. İmdadıma yetişen Rus doktorları, beni sedyeye yatırarak içeriye aldılar ve bir yatağa uzattılar. Arkadaşım Bahattin de yanımdaydı. Yaralarımı şefkatle saran bu insanların muamelesi bizi çok mütehassis kılmıştı.

Sonra, ziyaretimize gelen tayyarecilerle tanıştık. Başta uzun boylu zarif bir yüzbaşı (Gürcü imiş) tayyareci Erkânıharp Maçevaryani'nin, bizi havada selamlayan ve sıhhat dileyen, bu şık takdim sözlerine hayran kalmıştım. Dilinde tevazu, terbiyesinde geniş bir nezaket vardı. Düşürdüm yerine selamladım diyordu. Sonra onu takip eden bütün arkadaşlarını tanıttı. Biz de isimlerimizi vererek meslektaşlarımızı selamladık. Fakat ismim duyulunca salonda bulunanlar arasında gayri tabii bir hal belirdi ve herkes yüzüme dikkatle bakmaya başladılar ki, sonradan ordu tercümanı olan bir Tatar yüzbaşıdan öğrendiğime göre, benim adım Ruslar arasında "Kara tehlike" olarak söylenmekte imiş ve beni düşürene mükafat vaat edilmişmiş.

Tedavi münasebetiyle üç gün Erzincan'da kaldıktan sonra, uzun bir otomobil seyahatiyle Erzurum'a, burada da iki gün tedavi edilerek Tiflis'e gittik.

Esaret altında duyduğum acı ile gözlerim hiçbir şey görmüyordu. Bu güzel yurdumuzu inleyerek geçiyorduk. Ana dilimiz her tarafta kulaklarımızı dolduruyor, ıstıraplarımızı tazeliyordu. Nihayet seyahatlerimiz esirler yuvası Nargin'de bitmişti.

Türk, Alman, Avusturyalı, binlerce harp esirini sinesinde barındıran bu ıssız adaya geldiğim dakikadan itibaren kaçmayı düşünmeye başlamıştım.

Hazar Denizi'nin kuzey ortalarında oturmuş bulunan bu ağaçsız kaya parçası, yılanlar yurdu, zavallı esirlerin mezarı oluyordu. Zabit, asker, memur, hepsi de aynı hayat şartları içinde bakımsızlık ve gıdasızlıktan eriyorlardı. Gıda maddesi ola-

rak bildiğimiz şeylerden ne bulmak ne de getirtmek mümkündü. Biraz ekmek ve pek az şekerle içilen çay namı altında kaynamış su ile günler öldürülüyordu. Bu araya biraz şimişka ve biraz da şipişka katabilen o günün kahramanı demekti. Ne ise bu bahis üzerinde durmak istemiyorum.

Esarette iken bütün düşüncem Hazar Denizi'nde bulunan Deniz Tayyareciliği üssünden bir tayyare çalarak Türkiye'ye tayyare ile kaçmaktı. Bu hususta oradaki Türk dostlarımla birçok görüşmeler yapmış ve onları bu yolda bana yardım ettirmeye çok çalışmıştım. Ama maalesef hiçbir kimse buna cesaret edemedi. Sebebi Rus Hava üssünde Rus'tan başka hiçbir yabancı bulundurulmamakta imiş. Daha birkaç değişik kaçma planlarım ve tehlikeli teşebbüslerimden sonra ancak dördüncü defasında tahakkuk ettirebilmiştim. Yüzerek yahut çamaşır teknesi ile Hazar Denizi'ni geçme teşebbüslerim yalnız başarısızlıkla kalmadı, kışın uzun süren deniz banyosu beni yatağa da düşürmüştü. Fakat imanlı bir azim, talihin bu acı ve korkunç tecellisini de yendi. İran'a Astara hududundan girmiştim. Yeni bir muhitin hayat şartları alışamadığım bir durumdu. Beraber kaçmaya muvaffak olduğumuz arkadaşım İstihkam teğmeni Salih Bey'le çok zor durumda kalmıştık.

Serbest ve tarafsız bir memleket diye tanıdığımız İran, sanki işgal edilmiş bir mıntıkaydı. Çünkü birçok yerlerde asker veya sivil birçok yabancılara tesadüf ediyorduk. Bereket ki iki fakir köylü rolümüz, ellerimizde asalar, sakal bıyığa karışmış, tıraşsız hallerimiz böyle tesadüflerin doğuracağı tehlikelerden uzaklaştırıyordu. Yalnız arkadaşımın zayıf yapılı oluşu, seferimize ayrı bir engeldi. Önümüzde 1000 kilometreden fazla yolumuzun aşılması yalnız bacaklarımızın kuvvetine bağlı idi. Vasıtasız ve parasızdık. Hoş vasıtamız olsa da, tabiatın yarattığı gibi kalmış bu toprak parçası üzerinde istifade imkânsızdı. Yolsuz ovalar, araba ve tekerlek görmemiş bir yurt, asırlarca toprağı üzerinden kar kalkmamış buzdan merdivenli ıssız dağlar güzergâhımızdı.

Dereleri, çayları köprüsüzdü ve mevsim münasebetiyle de bütün sular taşmıştı. Onları yalnız geçit yerlerinden yürüyerek geçiyorduk. Hele bir gün az daha can yoldaşımı kaybedecektim. Kuvvetli bir kar tipisi altında geniş bir nehri geçerken, su

Yurda dönüşte Acem kıyafetiyle.



benim çeneme kadar yükselmişti. Arkadaşımın ayaklarının yerden kesildiği an belki içimin en çok sızladığı andı. Arkadaşım yüzme bilmediği için, daha evvelden verdiğimiz kararla, elleri elimde olduğundan, su üzerinde yüzmeye başlayınca suya mukavemet mücadelem daha ağırlaşmıştı. Fakat yılmadan ve arkadaşımı da sürükleyerek sudan çıktık. Kurtulduğumuz bu muhakkak ölümden sonra, devam eden tipinin altında sırsıklam vücutlarımızla kalmıştık. Bir tek sığınak bulunmayan bu ıssız yerde, karla örtülü yolumuzun, saatler süren mücadele zarureti olmasa donmak işten bile değildi. Çok günlerimiz oldu ki, yüksek bir dağın belini aşarken birkaç saat evvel parçalanmış insan ve hayvan kemikleri gibi, canavar izleri bize korku değil, daha yüksek bir enerji kaynağı oluyordu.

19 Şubat'tan Mart'ın sonuna kadar devam eden bu yürüyüş bize bir zulüm, bir işkence olmuştu. İptidai köylerin normal hayatına uymak suretiyle geceleri geçirmek de ayrı bir azaptı. Velhasıl bu esaret ve esaretten firar hadisesi, hayatımın başlı başına bir mevzuudur. Bu mevzua eserde yer ayırmak, benim için maksattan uzaklaşmak gibi bir şekil meydana getirir ki, bu doğru değildir. Bütün hayat şartlarına bir de gıda mahrumiyetini katarsanız, o zaman bu uzun ve ezici seyahatin nasıl bir sevgi ve azim mahsulü olacağı kendiliğinden meydana çıkar. İşte o gaye hürriyet ve yurda kavuşmaktı.

Nihayet dört ay sonra, güzel yurdumuzun şark hududundan, Süleymaniye bölgesine giriyorduk. Ciğerlerimizi dolduran saf hürriyet havası, mahrumiyetlerimizin yaratıcı tesellisi olmuştu.

Payitaht Hava Müdafaası

Esaretten kaçıp yurduma geldikten sonra hava kuvvetlerimiz umumi müfettişi, beni yeni teşekkül eden İstanbul hava müdafaası bölüğüne tayin etmişti. Umumi Harp'in sonlarına doğru, malzeme bakımından mahrumiyetlerimiz aşikârdı. Müttefiklerimiz, Garp Cephesi'nde hava hâkimiyetini ellerinden kaçırmışlar ve bütün endüstrilerinin hummalı faaliyetlerine rağmen, yalnız kendi ihtiyaçlarını bile karşılayamaz bir hale

gelmişlerdi. Bizim vaziyetimize gelince; her bakımdan olduğu kadar bilhassa havacılık bakımından, hatta feci denecek bir halde bulunuyorduk. Bu münasebetle kayda değer ki, bu teknik ihtiyacın doğurduğu zaruret, çok sevdiğim havacılık yolunda bana yeni bir çalışma yolu açıyordu.

Bu yeni düşüncem; yurt müdafaasının doğurduğu bir zaruret olduğu kadar, idealimi teşkil eden milli havacılık yoluna faydalı olabilmek gibi, yerinde bir yurt ödevi ümidi, aynı zamanda bana sonsuz bir sevinç vesilesi oluyordu. Çünkü, yurt müdafaasında en ileri bir silah olduğuna inandığım tayyareciliğin aynı zamanda milli sanayie dayanması düşüncesindeydim ve milliyetçi bir görüşle daha ilerisini ve daha iyisini düşünmek ihtiyacını duyuyordum.

Tayyareciliğe ilk girdiğim tarihlerde, havacılıkta en ileri gitmiş milletlerde bile ehemmiyet verilmeyen tayyare modellerinden, ben başka ümitler bekleyerek, yaptığım model tayyareler üzerinde, uçuş ilminin hususiyetleri için müspet ve faydalı tetkiklerin tatbiki imkânlarını arıyordum.

Bu tasavvurlardan, sonraki zamanlarda ve mesela Kafkas cephesinde iken avcı tayyaresi yoksunluğundan dolayı bu ihtiyacı ilk defa orada hissetmiştim. Hatta o zamanlar arkadaşlarımla, bu mevzu üzerinde görüşülürken, ortaya koyduğum düşüncelerim hayli gülünç mevzulara çığır açmıştı. Fakat arkadaşlarım, insanların muvaffakiyetle ortaya koydukları eserleri büyüterek imkânsızlık içinde olduklarını sanıyorlardı. Şimdi bile mahiyetini anlayamadığım, bunun gibi telakkiye benzeyen bir meseleyi burada tekrar etmeden geçemeyeceğim.

Gene Kafkas mıntıkasında, bir gün, tayyaremizin ön makineli tüfeğiyle havada uçuş halinde iken ateş tecrübesi yapmıştım. Yere indiğim zaman pervanemizin üzerinde birçok mermi isabetleri görmüştük. Bu tehlikeli tesadüf hiç şüphesiz, derhal tashihe muhtaçtı.

Gerçi fabrikası tarafından tanzim edilerek gönderilmiş ve hiç kimse tarafından el sürülmemiş bir tayyare ise de, hata bariz bir tehlike mahiyetinde, gözle görülüyordu. Ben derhal bunun üzerinde çalışarak sebebini aramaya başladım. Yerde yaptığım muhtelif devir endahtlarında, hiçbir isabet olmuyor-

du. Halbuki havada yapılan yüksek devir endahtlarında isabet olmuştu. Kısa bir zamanda bunun sebebini meydana çıkarttım. Meselenin pervane devri ile mermi süratinin münasebetinden ileri geldiğini söyledim. Bu mütalaam kabul edilmedi. Edilmedi amma, edilmemesi bir sebebe istinat etmiyordu, sadece şu şekilde bir ifade ile "Eğer bu bir arıza olsaydı, fabrikası daha evvelden bunu düşünür ve tanzimini ona göre yapardı." denilerek tashih teşebbüsüme mani olunmak istenildi.

Ben düşündüğümden ve yapacağımdan emin olduğum kadar tayyarenin sevk ve hüsnü idaresinden de mesuldüm. Bu itibarla bu tashihi yapmaya vazifeten mecbur bulunduğumu ve aksi takdirde bu tayyare ile uçuşun tehlikeli olacağını söyledim. Kararımın ciddiyeti karşısında istenmeyerek işin yapılmasına muvafakat edildi. Ben de yaptığım hesaba göre tüfeğin endaht zamanını tashih ettim. Bu düzeltmeden sonra yaptığım her vaziyette ve her devir ve süratlerde müteaddit endahtlarla hiçbir tehlike kalmadığı görülmüş, iddiam tahakkuk etmiş, fakat onları yine ikna etmeye muvaffak olamamıştım.

Şimdi ise yeni vazifemde de gene aynı mahrumiyetler içinde bulunuyordum. Avcı tayyareleri memleket için de en önde gelen bir ihtiyaçtı.

Nitekim o sıralarda Rusya sahillerinden kurtulup kara sularımıza düşmek suretiyle bir duba üzerinde elimize geçen iki avcı tayyaresi için mal bulmuş mağribi gibi ne çok sevinmiştik. Halbuki bu tayyarelerde noksan pek çoktu. En kıymetli uzvu olan pervaneleri dahi yoktu. Bana verilen bu tayyareleri faaliyete geçirebilmek için, her şeyden evvel pervane meselesini halletmek ihtiyacının üzerinde durmuştum. Hariçten de temin imkânsızdı. Bu zaruretle ellerimi şakaklarıma kapamış, hemen her yerde ve her adımda uzun uzun bu meseleyi düşünmüştüm.

Nihayet kafamda topladığım malumlarla meçhulleri halletmek yolunda ilk projemi hazırladım. Mektep müdürümüz Mehmet Ali Bey'in[6] emriyle istasyon tamirhanesinde pervane inşasına başladım. Fasılasız çalıştığım bu işi, bir hafta içinde tamam-

6 Yüzbaşı Mehmet Ali Bey: Hayatı bir tarih olan bu zat, Harbi Umumi'den sonra münzevi bir hayata çekilmiş fakat İstiklal Savaşı yolunda geniş bir faaliyetle tekrar dahil olduğu siyasi hayatta 1929 senesinde Artvin mebusluğuna intihap edilmiştir. Vefatı 1938.

layarak hatta cila bile yapmaya lüzum görmeden tecrübesini yaptım. Tecrübede hafif devir noksanlığı ile küçük bir vibrasyon hatasından başka bir şey görülmemişti. Bu vaziyette tashihata bile lüzum görmeden, tayyare ile hemen aynı günde uçuş tecrübesi de yapmış ve muvafık bir neticeye varmıştım. Bu başarım her şeyden evvel, elimdeki güzel tayyareyi ataletten kurtardı, aynı zamanda teknik kabiliyetim için güzel bir ölçü oldu.

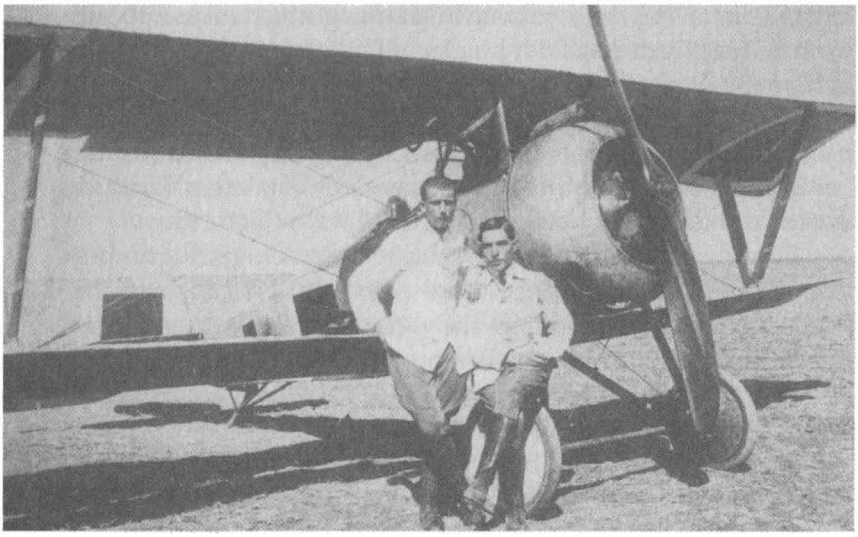
Bu muvaffakiyetten sonra, müdürümüzden gördüğüm teşvik üzerine, asıl maksadımı teşkil eden yeni bir çalışma sahasına açılıyordum. Esasen son ihtiyaçlar karşısında tasavvur etmekte bulunduğum bir tayyare projem vardı. Bu teşvik üzerine buna ait projeleri hazırlamış ve inşa salahiyeti almak üzere, harbiye nezaretine vermiştim.

Bu projem dört satıhlı küçük bir avcı tayyaresi idi. Bu projenin tetkiki için istihkam yarbayı Veli Bey başkanlığında bir komisyon teşkil edildi, bu tetkikat çok uzun zaman sürdü. Neticede tayyarenin inşasının fenne muvafık olduğu mütalaasıyla müsaade gelmiş, fakat diğer taraftan da yurdumuzun işgali faciası zuhur etmişti. Bu suretle birçok malzemesi de tarafımdan hazırlandığı halde inşaatı ikmal edilmeyen bu ilk eserim tarihe karışmıştı.

İşte bu mahrumiyet şartları altında 9. Tayyare Bölüğü teşkil edilmiş bulunuyordu. Evvela şahısların kadrosu şöyle toplanmıştı. Başta bölük kumandanı Yüzbaşı Fazıl[7], Pilot Halil Bey[8] ve ben, üç Türk, iki Alman ve bir Avusturyalı pilotlardık.

7 Kahraman Büyük Fazıl: Türk havacılığının unutulmaz ve telafi edilmez bir kaybıdır. Onun İstanbul hava müdafaasındaki mertçe cüreti bütün Türk gençlerinin kahramanlık destanıdır. İstiklal savaşının hemen her noktasında yükselen kanatları aziz yurdumuzun müdafaasına açılmış bir kalkandı. Büyük zafere kadar yurt ödevlerinde çok iyi anlaştığım ve beraber çalıştığım bu büyük Türk genci kahramanlık meziyetlerini havacılık ilminde de geniş bir bilgi ile çerçevelemişti. Nihayet İzmir'de ordumuza yeni havacı elemanlar verirken şehit oldu. 1888-1923.

8 Pilot Halil Bey: Havacılığımızın bu çok sempatik genci ilk harp hizmetlerini Almanya'da garp cephesinde yaparak Türk uçuculuğunun meziyetlerini hakkıyla göstermiş ve ispat etmişti. Yurduna döndükten sonra İstanbul müdafaası hizmetinde bulunmuş ve mütareke sonrasında Konya'daki hava teşekkülüne iltihak etmişti. İstiklal Savaşı'nda kısa fakat değerli hizmetleri vardı. Nihayet Antalya'da ve bir vazife başında gözlerini hayata kapayarak bütün arkadaşlarına acılar bıraktı. 1896-1921.



Değerli arkadaşım tayyareci Halil Bey ve ben küçük Nieuportun önünde. 1918.

Sonra malzeme meselesi: Albatros D III, Halberstadt, Nieuport ve Fokker D VII tiplerinde ne süratleri, ne kapasiteleri birbirine uymayan muhtelif tayyarelerden mürekkepti.

Mevzuumun arasına dahil etmek ihtiyacını duyduğum bu tarihi hatıra ve teşebbüslerimin evveliyatı, hep aynı derdin teferruatıdır. Binaenaleyh burada tekrar mevzuumuza dönüyoruz. Bundan başka asıl ehemmiyeti teşkil eden nokta, henüz talim hususunda hiçbir hazırlıkta bulunmamıştık. Ne hava tabiyesi, ne de hava talim ve terbiye prensipleri vardı, bütün hizmetlerimiz ferdi kabiliyetlere münhasırdı. Buna mukabil düşman en modern vasıtalara ve en iyi şartlar içinde uçmak ruhuna malik bulunuyordu. En büyük tehlikeler karşısında bile sarsılmaz bir soğukkanlılıkla vazifelerini daima müşterek yapan bu kişilerle karşılaşmak mevkiinde bulunuyorduk.

İstanbul Üzerinde Bir Hava Muharebesi

Umumi Harp'in son günleri idi. Hemen bütün cephelerden gelen haberlerin zehri içinde bulunuyorduk. Bu sırada bir gün Çanakkale üzerinden altı düşman tayyaresinin İstanbul istika-

metinde geçtiği, İstanbul Kumandanlığı'ndan telefonla bildirilmişti.

Arkadaşlarımızdan Halil izinli bulunduğu için, mevcut beş pilot ve beş tayyare ikinci haberi yerde hazır bekliyorduk. Saat 13.15'te haber geldi ve biz yerden ayrıldık. Daha ilk hareketimizde intizamsızlık başlamış ve esasen yerde iken bu uçuş hizmeti hakkında arkadaşlar arasında bir tek kelime bile görüşülmemişti. Düşman tayyareleri Çanakkale istikametinden geldiklerine göre, bizim için en müsait bekleme yeri Çekmece ve civarı havaları idi. Buna rağmen bütün arkadaşlar kalkar kalkmaz İstanbul üzerine doğru uçtular.

Büyük Fazıl filo kumandanı idi. Fakat benden başka kendisini takip eden bulunmuyordu. Avusturyalı yerden kalktığından birkaç dakika sonra tekrar yere inmişti. İki Alman harbin son vaziyetleri karşısında bambaşka bir çalışma yolu seçerek Boğaz'ın kuzeyinde dolaşmayı tercih etmişlerdi.

Payitaht müdafaa tablosu bu anda tamamen dağınık ve irtibatsız bir halde idi, ben kısmen olsun uçuşlarla bu irtibatı tesis imkânları etrafında çırpınıyor, fakat hiçbir suretle bu büyük hatamızı anlatabilmek yolunu bulamıyordum. Gerçi vaziyetin mesulü değildim. Ancak memleket müdafaasının bu fedakârlığı kıymetlendirmekle mümkün olacağına inanıyordum ki, işte bu imkânı göremiyordum. Bu suretle 1 saat 20 dakika düşmanın istikametini aramakla bekledim. Fakat henüz bir şey görünmüyordu.

Yukarıda bahsettiğim gibi vasıtalarımızın birçok bakımdan birbirlerine uymayan hususiyetlerinden biri, o gün bir felaket halinde benim başıma gelmişti. Elimdeki tayyarenin azami uçuş müddeti bir buçuk saat idi. Bu halde havada kalmak için ısrar etsem, şehir üzerinde benzinsiz kalmak tehlikesiyle karşılaşacaktım. Bunun için derhal benzin alarak tekrar yükselmek üzere karargâha inmeye karar vermiştim. Doğru meydana indim ve yer hizmetinde bulunanlara benzin işareti verdim. Makinistlerin getirdikleri benzin depoma boşalırken, şimali garbimiz istikametinde ve takriben 20 kilometre kadar uzaktan İstanbul üzerine doğru gelmekte olan tayyareleri görmüştük.

Hemen motorumu çalıştırdım, hasım tayyareler istikametine uçarak, süratle yükselmeye başladım. Bir taraftan düşman tayyarelerini gözden kaçırmamaya çalışıyor, diğer taraftan da İstanbul üzerinde bulunan arkadaşlarımı arıyordum. Bu sırada düşman tayyarelerinde bir gayri tabiilik olmuştu! Şehre yaklaşmışlar ve belki de havadaki tayyarelerimizden bir veya birkaçını görmüşlerdi ki, düşman filosu açılmaya ve daha süratle seyre başladılar. Ben bu esnada Bakırköy şimalinde bulunuyordum ve irtifaım henüz 1000 metreyi bulmuştu. Düşman filosu süratle İstanbul üzerinden geçerek bombalarını boşaltmış ve Sarayburnu üzerinden sağ tarafa kavis yaparak Marmara'ya doğru istikamet almıştı. 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 süzülmeye başladığını gördüm. Kısa bir zaman sonra da ikinci bir tayyare İstanbul üzerinden aynı istikamette inişe geçmişti. Ben henüz kaybettiğim irtifaımı 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 dahilinde azami süratleriyle üslerine dönüyorlardı.

Bu vaziyette ve kısa bir zaman sonra üçüncü bir tayyareyi daha yakınımda gördüm ki, bu bir Fokker idi. Pilotu Alman olan bu tayyare ile işaretleştik ve beraberce düşman tayyarelerini takibe başladık. Fakat birkaç dakika sonra solumda bulunan bu arkadaş, bana bir kol işareti yaptıktan sonra, altıma daldı ve Yeşilköy istikametinde inişe başladı.

Ben yalnız kalmıştım. Düşman filosu azami bir süratle ricat ediyordu. 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 tayyarem-

den 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 râsıdını ortadan kaldırmıştı ki, sonradan anladık, bu ricatta azami süratin sebebi de bu imiş.

Bu suretle kahraman Fazıl'ın yaralanması ile neticelenen bu hava muharebesi, hem İstanbul müdafaasının ilk ve son menkıbesi ve hem de Umumi Harp'in son hava vazifesi olmuştu.

Bu hadiseden takriben bir hafta sonra yurdumuzun her noktasının işgali gibi bir mütareke mukavelenamesi hükümlerine göre, hava istasyonumuz da İngiliz ve Fransız hava kuvvetleri tarafından işgal ediliyordu. Bütün tesisat arasından ilk zamanlarda bize küçük bir mahal terk edilerek tayyarelerimizden bir kısmının kurulu kalmasına ve ara sıra antrenman uçuşu yapmamıza müsaade edilmişti.

Bu feci akıbet ve esarete benzeyen müsaadeler nihayet iki ay kadar devam edebilmiş, fakat işgal kuvvetleri kumandanlığı, bu müsaadeyi de çok görerek Yeşilköy mıntıkasından bütün teşkilatımızın kaldırılmasını Harbiye Nezareti'nden istemişti. Bu resmi hicret pek acı oluyordu. Bütün malzemenin perişan hali, acele tahliyenin hazin bir numunesi oldu. Koca Hava Kuvvetleri'nin eşyası, Anadolu yakasında Maltepe istasyonu civarına, yalnız malzemenin muhafazası bakımından nakledliyordu. Artık Türk havacılığı söndürülmüş, senelerin emekleriyle yetişmiş tayyarecilerimiz derin bir ümitsizliğe düşmüştü.

Daha ziyade tahammül edemeyeceğim bu hal karşısında, ben de havacılığa veda etmiştim fakat bu havacılık yolu öyle saran bir yol ki, insanın bu zevki benimsedikten sonra, bir daha terk etmesine imkân olmuyordu.

Evet tekrar ediyorum. İnsan uçuculuğu ilim halinde anlayıp vazife halinde benimsedikten sonra bir daha bırakamıyor. İşte bu hazin vedaın kemirici, ölmeyen ıstırapları içinde normal yeni çalışma hayatıma rağmen, ümitle havacılık çığırının içtimai ihtiyaçlar namı altında olsun, doğmasına çalışmaktan bir an olsun hali kalmıyorduk ki, bugünkü Türk Hava Kurumu'nun esasları o çalışmaların neticesinde meydana gel-

mişti. Bu çalışmalarda, Fazıl Bey (Şehit), Mazlum Bey, Fehmi Bey (Şehit), Şakir Hazım Bey ve benden oluşan beş kişilik bir grup teşkil etmiştik.

Büyük Ata'nın Yolunda

1920 senesinin haziranı, sıcak bir cuma günü idi. Sabah erken uzun bir gezinti maksadıyla üç arkadaş motorlarımıza atlayarak yola çıkmıştık. Kızıltoprak, Erenköy, Suadiye, Bostancı yolu sabah tenhalığı içinde boştu. Tek tük ailelerin nevale sepetleri ile yakın eğlence ve kır yerlerine gittiklerini seyrederek Maltepe istikametinde yolumuza devam ediyorduk.

Beraberimde, Seyfi ve Yusuf, onlar da kendi motorlarında ve tam bir neşe içindeler. Ben, bana ait gizli bir maksat için gidiyordum. Çok sevdiğim arkadaşlarıma, ve hatta Seyfi akrabam olduğu halde bu maksat hakkında hiçbir şey hissettirmemiş, yalnız onların hiç olmazsa yerde olsun, tayyarelerimizi görmek arzuları, bu refakate vesile olmuştu.

Maltepe sakin bir sayfiye muhiti, hakikaten aralarında yabancı kan olmasa, maksadımızın tahakkukuna en müsait bir mevki, İstasyon arkasında sağa, deniz kenarına doğru döndüm. Tabii arkadaşlarım da beni takip ediyorlardı.

Küçük birkaç pavyonu, yeni hava tesislerimiz diye arkadaşlarıma tanıtıyordum. Güldüler, benden hangarları sordular; tekrar gülüştük. Fakat bu gülüş bana çok acı gelmişti. Bütün malzeme bir harabiyet içinde ve perişan, pavyonların tavanlarına kadar yığılmak suretiyle yerleştirildikten sonra sığmayan kısımlar da sahili doldurmuştu. Eski ve harap çadırların yağmur ve güneş gibi harici tesirlerden muhafaza edebildiği kısmı ise pek azdı.

Tayyarelere gelince. Bunların hali insana bir ıstıraptı. Yepyeni tayyareler hurda emtia gibi atılmıştı. Kısmen itina ile yerleştirilenleri bile, üzerine yığılan eşyaların altında harap olmuştu. O gün her şeyde bir fevkaladelik, bir karışıklık vardı. Hatta cuma olduğu halde, birkaç fedakâr arkadaş, bu tatil gününü bile kutsal maksatlara feda ediyorlardı. Burada da yorulmadan

çalışan arkadaşlar karşıma çıkmıştı. Selamlaştık, anlaştık ve misafirlerimle tanıştırdım. Bu arkadaşlar hummalı bir faaliyet içinde idiler. Bütün işler güneş altında ve pavyonların deniz cihetinde yapılıyordu. Tabii bu hareket, faaliyetin etraftan görülmemesi için bir tedbirdi. Her şey ayrı ayrı çıkarılıyor, temizleniyor, hazırlanıyor, sonra bir kenara çekilerek üzerleri örtülüyordu. Arkadaşlarım sordular:

"Bu tayyareler böyle hazırlanıp ne olacak?"

Benim cevabıma meydan kalmadan Şakir söze atıldı:

"Şey işte, bizim havacılık sermayemiz, ne olur ne olmaz. Malum ya burası deniz kenarı, böyle sık sık bakmaz, temizlemez ve yağlamazsak, çabucak harap olur gider. Onun için temizlik yapıyoruz" dedi.

Burada da ben arkadaşlarıma dönerek:

"Canım siz de amma mütecessis insanlarsınız. Bulmuşsunuz bir bağ, salkımı senin nene gerek, yemene bak. Gezin, görün, enteresan şeylerdir" dedim.

Yine gülüştük ve arkadaşlarımı bırakarak Şakirle beraber biraz uzaklaştık. Çünkü, serbest konuşmak ihtiyacında idik.

Birer sigara yaktıktan sonra, konuşmaya başladık. Bütün bu faaliyet tam bir senelik çalışmanın mahsulü idi. Vaziyetin ne şekil aldığını sormuştum. Şakir, vaziyeti kısaca şöyle anlatmıştı:

"Vecihi, teşebbüslerimizi iyi bir kanala sokmaya muvaffak olduk. Negehban Cemiyeti meseleye vaziyet etti. Harbiye Nezareti'nin tayyareleri hazırlamak üzere emrini temin etti. Bu hazırlığın manası tabii Kuvai İnzibatiye hava kuvvetlerini tanzimdir. Fakat Vecihi, bu neticeyi alıncaya kadar çektiğimizi Allah bilir. Diğer taraftan da Sadrazam Ferit Paşa, şahsen İngiliz mümessilliği nezdinde hususi teşebbüs halindedir. Eğer bu da muvaffakiyetle neticelenirse, o zaman maksatlarımızın daha kolaylıkla tahakkuk etmesi için hiçbir mani kalmaz."

Şakir sözüne devamla: "Mamafih her şeye rağmen büyük bir ihtiyatla ve çok titiz davranıyoruz. Malum ya aramızdaki bazı şahsiyetlerin teşebbüslerimizden haberdar edilmemesine çok itina ediyoruz. Gerçi bu nevi şahıslar hemen hemen hiç buraya uğramazlar. Fakat her ihtimale karşı icap eden tertibatı

almış bulunuyoruz. Bilhassa Fazıl, bu işle bizzat alakadardır. O, buraya hiç uğramaz. Hemen her trende istasyonda bulunur, buralarda o şahsiyetlerden kim gelirse gelsin, o, derhal yanına çağırır ve muhakkak yanına alarak bu civardan uzaklaştırır. Velhasıl bu yolun muhafazası üstadın elindedir.

Buradaki faaliyete gelince: Gördüğün gibi arkadaşlar bizzat uçacakları tayyareleri hazırlamakla meşguller ve her makinenin kontrolü üzerinde de Eşref bulunmaktadır. Bütün uçacak arkadaşları tayin ettik. Bir kısmı haberdardır ve henüz haber göndermediklerimiz var ise de, onların da geleceklerinden tamamen mutmainim" dedi.

Bu haberden çok derin bir sevinç duymuştum. Arkadaşımı kucakladım ve öptüm ve beraberce tekrar faaliyet sahasına döndük. Uzaktan gördüğüm Nieuport'umu hazin hazin seyrediyordum. Herkes kendi işi ile meşgul olduğu için, onun yüzüne bakan bile yoktu. Ben bu tayyareyi, Yeşilköy'den ayrılırken büyük bir dikkatle ve kendi ellerimle son temizliğini ve yağlama işini yaptıktan sonra sökmüştüm ki, her şeyi hazırdı. Faaliyete geçirmek için sadece toz alınmak nevinden bir temizliğe ihtiyacı vardı. Şakir'e dönerek:

"Şakir, kısa bir zamanda bir tayyare daha hazırlansın ister misin?" dedim.

Güldü ve dönüp Nieuport'a baktı ve sonra biraz öteden iki kişi çağırarak "Vecihi Bey'e yardım ediniz" emrini verdi.

Bu çocukların yardımıyla, ben tayyaremi meydana getirdim. Bu sırada yol arkadaşlarım da benim faaliyetimden utanmışlar ve yardıma koşmuşlardı. Bir anda temizliğini tamamladığımız tayyare, tekrar eski ve o güzel rengini meydana vermişti.

Ben mütebaki hazırlığı ile meşgul iken, bir yandan da tayyarenin tecrübe için kâfi miktar benzin ve yağı depolarına konulmuştu.

Bu hazırlığın devamı ancak bir saat sürmemişti ki tekerlekleri takozlayarak kanatları takmadan, motorun tecrübesine başladım. Uzun zaman atıl bulunduğu halde hassas motor bizi hiç yormamıştı. Biraz emdirmek ve birkaç tur, nihayet bir kontakt kelimesiyle çalışmaya başladı. Kısa bir tecrübe ile her şeyin

tamam olduğuna inanarak tayyareden atladım ve başka hazırlığını da yaptım.

O gün Maltepe'de geç vakte kadar kalmıştık. Akşam alaca karanlıkta üç arkadaş Kadıköy'üne dönerken neşe içinde güzel günü eğlenerek geçiren halkın akşam avdetleri arasına karıştık. Bütün geceyi evimde, günün yorgunluğunun tesiri altında derin bir uyku ile geçirmiştim.

5 Haziran Cumartesi sabahı motoruma atlayarak Maltepe yolunu tutmuştum. Sakin yol üzerinde giderken hayallerimi ne güzel muhakemelerle süslüyordum. Bir seneden fazla oluyor uçmamıştım. Beni ruhen mustarip kılan bu azap artık sona eriyordu. Türk havacılığı güzel seması kadar geniş ufuklara tekrar kavuşuyor ve bütün Türkiye gençliği için yeni bir hayat yolu açılıyordu. Bu büyük başarının tahakkuku için arkadaşlarımız ne feragatle çalışmışlar, ne derin minnet duyguları toplamışlardı.

Maltepe'ye geldiğimde arkadaşlarımı tekrar aynı hummalı faaliyetle, yakıcı güneş altında çalışırken bulmuştum. Ben de hemen Nieuport'uma yanaşarak faaliyete ve başka işlerini ikmale çalıştım. Esasen uzun işi olmayan tayyaremin kanatlarının takılması, reglajı beni öğleye kadar meşgul etmiş ve uçuşa hazır bir hale getirmiştim. Bu vaziyet içinde büyük bir huzur hissediyordum.

Artık benim işim tamam olmuştu. Bu sırada Şakir beni çağırdı ve bütün tecrübelerini beraberce yapacağımız meydanı tetkike başladık. Şakir bütün çalışmalarını en ince noktalarına kadar haklı bir zevkle anlatıyordu. Evet çok haklı idi. Çünkü bu büyük teşebbüs hemen hemen onun tedbirli çalışmasının mahsulü idi. Ben esasen çok sevdiğim bu arkadaşımın çalışmadığı zamanı hatırlamıyorum. Fakat bu işinde, ruhen çok daha başka bir renk ve mana vardı.

Meydanın tesviyesi işini Şakir şöyle anlatıyordu:

"Vecihi, vaziyeti etrafa ihsas ettirmemek için, böyle bir tedbire lüzum hissetmiştim. Derhal bu işte çalışacak arkadaşlardan bir takım kurdum ve bir top alarak antrenmana başladık. Hemen her vuruşumuzda top ya bir çukura giriyor ya da bir tümseğe çarpıyordu. Şüphesiz böyle arızalı bir mevkide, ant-

renman olamayacağından bütün arkadaşlarla ehemmiyetle bu arızaları kaldırmaya başladık. Şimdi görüyorsun ki, aşağı yukarı meydana benzer bir şey oldu. Mamafih yine de imkân nispetinde tesviyesiyle meşgul olmaktan geri kalmıyoruz" dedi ve işgal kumandanlığı tarafından gönderilen bir komisyonun tetkikatı hakkında şunları ilave etti:

"Geçen pazartesi günü buraya karışık milletlerden bir tetkik komisyonu gelmişti. Bilmem nereden nem kapmışlar! Hemen hepsi de İngiliz ve Fransız tayyarecilerinden mürekkepti. Bütün pavyonları ve her yeri ayrı ayrı gezdiler. Hatta Fransız tayyarecisi senin Nieuport hakkında uzun uzun sualler açtı, ben de kendisine Ruslardan ele geçirilen Moskova yapısı bir tayyare olduğunu söylemiştim. Daha sonra bu meydan kısmını gezdiler ve yine Fransız tayyarecisi meydanın neden tesviye edildiğini sordu. Ben hemen futbolcularımız için bir oyun sahası olarak tesviye edildiğini söyledim. İngiliz tayyarecisi söze karışarak, 'Burada uçacak tayyarenin ancak bir sinek olması icap eder,' suretindeki sözü, heyetin tetkikatını ikmal etti."

"E... Daha sonra?"

"Sonrası ne olacak, defolup gittiler."

Gülüştükten sonra geri kalan hazırlıklar hakkında da uzun uzun görüşerek akşamı yapmıştık. Tam ayrılmak üzere olduğum sırada arkadaşım sözlerini şöyle bitirdi:

"Aman Vecihi, yarın pazardır, sakın gelme; yarın içtima günümüzdür. Senin burada görülmekliğin dikkati celbetmekten ve bir fena tefsire yol açmaktan hâli değildir. Esasen gördüğün gibi işlerimiz yolundadır ve bitmek üzeredir. Senin tayyaren de hazır, aynı zamanda intizar mevkiinde de değiliz. Onun için sen benden gelecek haberi bekle."

Bu söz üzerine selamlaştık, öpüştük ve ayrıldık.

Hayat maceramın bu sonsuz mevzularının, ne hudutsuz şekilleri varmış, her gün değişen hayat safhalarında tesadüf edilen hallerin hepsinde başka bir mana ve başka bir zevk var, hele çocukluk, hadiseler, hissi vakalar ruhen birbirlerine ne kadar bağlı imiş.

Pazarımı zengin bir hayal ummanı içinde Moda'dan uzanan Marmara ufuklarına baka baka geçirmiştim ve daha geç

vakte kadar uzun süren bir motor gezisinden sonra evime yorgun dönmüştüm. Beni karşılayan annem Rıdvan'ın[9] geldiğini, beni aradığını ve akşama tekrar geleceğini söyledi. Güzel...

Annemle Başbaşa

Demek beklediğim haber umduğumdan da erken gelmiş oluyordu. Sevindim. Şimdi de meseleden annemi haberdar etmek zarureti hasıl olmuştu. Annem yetiştirdiği iki erkek evladını da seve seve yurt müdafaasına göndermiş bir Türk anası olduğu için, bu haberimden de büyük bir sevinç duyacağına hiçbir şüphem yoktu. Gerek ağabeyim, gerek ben vatan ödevlerimizi ailemiz adına Büyük Harp'te şerefle yapmıştık. Hatta ağabeyim o tarihte esaretten bile dönmemişti. Kendisinden ölü veya diri bir haber alınamamıştı. O tayyareci değildi, fakat Bahriye mektebinden askere alınmış, Bağdat cephesine gönderilmişti. Biz iki kardeş de esaretin acısını tatmıştık. Ben kaçmıştım ama o henüz kurtulamamıştı. Bu hadiseleri bir an gözlerimde canlandırdım ve annemin şimdi yeniden dualarını toplamak ihtiyacını duyuyordum. Esasen annem memleketin vaziyetini hassas bir alaka ile takip etmekten bir an bile geri kalmıyordu. Kuvayı Milliye meseleleri evimizin yegâne ve hararetli bir mevzuu idi. Bunları düşündükten sonra, anneme yaklaştım:

"Annneciğim, sana sevineceğin bir haber vereceğim. Bugün Rıdvan'ın beni araması, bana bir haber getirmesidir. Bu haber ise mukaddes bir yola benim de hareketim demektir."

Annem sözümü keserek:

"Ben de Rıdvan Bey'in halinde, bugün bir gayri tabiilik görmüştüm, Vecihi" dedi.

"Evet anneciğim, beni bulamayınca bu gayri tabiilik hasıl olmuş olabilir. Rıdvan da getirmekte olduğu haber münasebetiyle seni karşısında görünce, hissen mücadele de geçirmiş bu-

[9] Tayyareci Rıdvan: Zarif ve sempatik bir arkadaş. O sıralarda henüz tayyareciliği kuvvetli değildi. Fakat bununla beraber İstiklal mücadelesinde durmadan çalışan kıymetli bir vücut idi. Büyük zaferden uzun seneler sonrasına kadar tayyarecilikte yüksek başarılar yaptıktan ve birçok da tayyareci yetiştirdikten sonra Areo Espresso İtaliana hava yollarındaki hizmeti sırasında fevkalade bir fırtınada Adalar denizinde düşmüş ve bulunamamıştır. 1897-1930.



lunabilir. Ancak vazife mukaddes ve sen de askerler anasısın, binaenaleyh senden dualar bekliyorum" dedim. Bu kati ifadem anacığımın gözlerini yaşla doldurmuştu. Beni öptü, şüphesiz bu, bir takdis busesi idi.

Evet, içinde istiklal ateşi yanan her Türk ailesinde olduğu gibi havacılarımız da bu büyük davaya katılmak fırsatını ne büyük sabırsızlıklarla beklemişlerdi.

Büyük Ata Mustafa Kemal Paşa, elinde istiklal ve hürriyet meşalesi ile atalar diyarına atılmış ve Türk hamasetine yeni bir çığır açmıştı. Bu geniş Türk dünyasının haksızlıklar karşısında galeyana gelen Türk camiası, Ata'nın kaldırdığı Kurtuluş bayrağı altına koşmakta birbirleriyle yarışıyorlardı.

İstanbul'dan askerler, mühimmat kaçakçılığı gibi cüretkâr hareketler, dünya tarihinde misli görülmemiş efsanelerdi. Ailelerin yatak bağlarında sarılı tüfekler, çamaşır bohçaları içinde mermiler, saman yığınları arasında mitralyözler, tekerleklerine çuvallar sarılarak gece yarıları mandalara çektirilen toplar, işgal kuvvetleri tarafından kontrole tabi tutulan mühimmat yüklü mavnalar, Türk cüretinin ve istiklal aşkının ifadesi idi. Büyük şair Mehmet Akif'in, İstiklal Marşı'nda bu milli varlığı kuvvetle canlandıran şu mısraları Türk ağzına yakışan ne güzel bir ifadedir:

Ben ezelden beridir hür yaşadım, hür yaşarım
Hangi çılgın bana zincir vuracakmış, şaşarım
Kükremiş sel gibiyim, bendimi çiğner aşarım
Yırtarım vadileri, enginlere sığmam, taşarım

Yine bu son mısralarda:

Dalgalan sen de şafaklar gibi ey şanlı hilal
Olsun artık dökülen kanlarımın hepsi helal
Ebediyen sana yok, ırkıma yok izmihlal
Hakkıdır hür yaşamış bayrağımın hürriyet
Hakkıdır, hakka tapan milletimin istiklal

Biz de bu ezeli duygular içinde Rıdvan'la beraber o gece evden ayrıldık. 01.00 treniyle Maltepe'ye hareket ettik. Maltepe'de ihtiyatla indiğimiz istasyonda ölgün bir sükût vardı. Bu sessizlik içinde hazırlık mevkiine gelirken solgun kamerin saçtığı gümüşi bir renk yolumuzu gösteriyordu. Etrafta en zayıf bir lamba ışığı bile yoktu. Tayyarelerimiz hazır ve yapacağımız iş son bir hazırlıktan ibaretti.

Ben bunları kafamda toplamaya çalışırken baş makinistimiz Eşref yanıma sokuldu. Ve bana acı acı: "Gördün mü başımıza gelenleri? Her şey tamam. Evvela senin Nieuport'un dün gelen Fransızlar tarafından söküldü. Sonra her şey duyuldu."

Arkadaşım çılgın gibi konuşuyordu. Kesik kesik ve barit bir eda ile: "Anladın mı? İşte burada yalnız üç tayyare hazır ve iki pilot var. Ben de seni bırakmayacağım. Pilotların birçoğu gelmedi. Şakir de çok büyük bir buhran içinde, uçamayacak. Onun için beni ve refikasını sen götüreceksin," dedi. Ben cidden şaşalamıştım. Daha bu ifadenin mahiyetini kavramaya vakit kalmadan Şakir kolumdan tuttu, asabi bir halde titreyerek:

"Vecihi," dedi, "Her şey mahvoldu. Efrat yolu tuttu. Bazı arkadaşlar gelmiyorlar. Ben de çok fena bir haldeyim. Hayır bekleme benden. İşte üç tayyare, filoyu idare et. Ben dağdan gideceğim. Müzeyyen dağ yoluna tahammül edemez, o da seninle gelecek."

Bu ifade karşısında biraz kendimi toparlayarak vaziyetin vahametini anlamaya başladım.

Şimdi yalnız birkaç arkadaşla hareket planımızın son hatlarını çiziyordum. Fakat bu ani karar, evvelki planımızı baştan başa felce uğratmıştı.

Projemizde mevcut isimlerden şimdi burada, Şakir ve karısı Müzeyyen, Pilot İsmail[10], Pilot Kâzım[11], Pilot Rıdvan ve Pi-

10 Tayyareci İsmail Zeki: Kininin ateşi kara gözlerinden taşan cesur ve kahraman bir gençti. İstiklal Harbi'ndeki hizmetlerinden ve büyük zaferden sonra, bir uçuştan dönmedi. 1895 - 1923.

11 Pilot Kâzım: O günün en muvaffak kahramanı idi. Kendisinin hususi halleri, bütün tayyareciler arasında derin bir sempati yaratmıştı. Uzun hizmet senelerinden ve birçok genci tayyareci olarak orduya hediye ettikten sonra hayata gözlerini kapadı. 1896 – 1937.

lot Bezmi[12] Beyler vardı. Pilot İsmail Fokker'i Pilot Kâzım Albatros'u, ben de Müzeyyen Hanım ve Eşref'le keşif tayyaresini kullanacağız. Şakir beraberinde Rıdvan'la bölüğün bakayalarını toplayacaklar ve geceden harekete geçmiş bulunan kuvvete iltihak edeceklerdi.

Bu karar üzerinde iken, arkadaşımız Bezmi yetişerek, etrafta faaliyet olduğunu ve Maltepe çarşısında müsellah Hintli askerlerin görüldüğü haberini getirdi. Biz derhal tayyareleri kalkış noktalarına getirerek, motorları çalıştırmaya ve mümkün olan sessizlik içinde ısıtmaya başladık. Arkadaşlarımın tayyareleri kolaylıkla çalışmış, fakat bizim motor bir huysuzluk göstermişti. Bizi bir hayli uğraştırdıktan sonra, motor çalışmaya başladı. Ben de arkadaşlara sıra ile hareket işaretini verdim.

Meydanımız çok dar ve etrafı manialarla dolu idi. Bu sebeple çok ihtiyatlı hareket lazım geliyordu. Evvela Kâzım tayyaresine yol verdi. Kısa bir mesafe koştuktan sonra, yerden kesildi. Derin bir sevinçle ikinci işareti İsmail'e vermiştim. Bu çok cesur arkadaş altındaki tayyarenin daha kısa kalkacağını tahmin etmiş, fakat önündeki maniaları aşamayarak onlara çarpıp önlerine yıkılmıştı. O anda varlığımdan bir parça kopmuş gibi sarsılmıştım. Çok nazik bir durumda kalmıştık. Tayyaremizin içinde kalkışa hazır bulunuyorduk. Yardıma koşamayacak bir mevkide idim. Bu çok müşkül vaziyette tayyarenin yanında bir hareket gördüm. Evet, İsmail ayakta idi ve yürüyordu. Demek sıhhatinde bir şey yoktu. Oh! Bundan fazlasını görmeye zaten zaman da yoktu.

Ben de tayyaremi yerde koşturmaya başladım. Kullandığım tayyarenin geniş kanatları, sabahın tok havası içinde fazla ağırlığına rağmen, kolayca yerden kesilmiş, fakat ne yazık ki, bizzat meşgul bulunamadığım bu tayyarede acele hazırlığın acısı hiç gecikmeden belirmişti. Kesik kesik homurtular halinde çırpınan motoru belli idi ki, benzin kifayetsizliği yüzünden

12 Pilot Bezmi Hoca: Uzun seneler Türk havacılığına bilhassa tayyareci yetiştirmekle hizmeti görülen kahraman bir arkadaş. Kavurucu bir hastalığın zebunu olarak hayata gözlerini kapamıştı. 1897 – 1936 (Bu dört arkadaş da talebelerimdendi).

kuvvetten düşüyor ve tayyareyi taşıyamıyordu. Cüretimizin büyüklüğünü ve korkunç bir takip altında bulunduğumuzu düşündükçe, bir türlü ellerim gaz manetine varamıyor, motoru kesmek istemiyordum. Belki sertçe bir vuruş bu tıkanıklığı açabilir ümidiyle kuvvetten düşen tayyaremizin tekerleklerini yerdeki tümseklere çarpmaya karar verdim.

Esasen mini meydanımızdan ayrılmıştık. Önümüzde sık hendeklerle ayrılmış arızalı bir düzlük vardı ki, buraya inmek de mümkün değildi. Bu suretle hiç gaz kesmeden tasarladığım ilk tümseğin üzerine tekerlekleri kuvvetle çarptım. Tayyare sıçradı ve bu hareket motorda mahsus bir tembih yapmaktan hali kalmadı. Fakat bir an için açılan motor, tekrar rateye başlamıştı. İkinci tümsek üzerinde yaptığım çarpma hiçbir fayda vermediği gibi, bu defaki sıçrayış tayyareyi süratten düşürmüştü ve tasarladığım üçüncü tümsek üstüne varmadan tayyare yeri bulduğu gibi, önümüze tesadüf eden hendeğe giren tekerleklerimiz, tayyarenin kaputa olmasına sebep olmuştu.

Hemen yerimden fırlayıp arkadaşlarımın yardımına koşmuştum. O anda tayyaremiz ateş almıştı. Kadın arkadaşımız arada olduğu için müteessir olmamıştı, fakat ayakta duran Eşref, kaputada başı yere çarptığı için, yaralanmış ve bayılmıştı. Her şeyden evvel, arkadaşımı tehlikeden çıkarmış ve yaralı arkadaşımla meşgul olmaya başlamıştım. Çok müşkül ve ciddi bir mevkide bulunuyorduk.

Sabahın derin sükûtunu ihlal eden motorlarımızın gürültüleri fecrin tüllerini de yırtmıştı. Bu alaca karanlıkla rekabet ediyormuş gibi, tayyaremizden yükselen alevler sahili kızartmış, bu vaziyette saklanacak bir yerimiz de kalmamıştı. Yalnızdım ve arkadaşım yaralı idi, yardıma muhtaçtım. Tam bu sırada arkadaşımız Bezmi, yanında istasyona mensup bir nefer olduğu halde yetişti ve derhal yaralıyı alarak istasyona doğru koşmaya başladı. Biraz ötede yola yaklaştığımız sırada, poligon tarafından bir arabanın gelmekte olduğunu görmüştük.

Bu saatte yolda hiçbir vasıtayı görmek mümkün olmadığı halde, iyi bir tesadüf olmuştu. Bir asker idaresindeki bu araba,

bir zabit eşyası taşıyordu ve bütün eşyanın üzerinde geniş bir somya vardı. Arabayı derhal durdurdum ve Eşref'i baygın bir halde somyanın üzerine yatırarak bir battaniye ile güzelce sardım. Böyle bir kaza tasavvur edilmiş bile olsa, bu kadar müsait bir tertip insanın hatırına kolayca gelemezdi. Asker şaşırmıştı, hiç cevap veremeden hareketimizi seyrediyordu. Bu hazırlık tamamlanınca, hastayı Haydarpaşa Hastanesi'ne götürmesini ve Bezmi'nin de onlara refakat etmesini söyledim. Bezmi'nin arabaya atlamasını müteakip, araba süratle uzaklaştı ve gözden kayboldu.

Bu ani karardan sonra, olduğum yerde hareketsiz kalmıştım. Bir an vaziyeti düşündüm!

Büyük bir tehlike içindeydim. Gerçi vaka mahalline henüz kimse gelmemişti ama, belki silahlı bir müdafaa ihtimali, böyle bir ihtiyatı icap ettiriyordu. Meydanda daha birkaç tayyare vardı, fakat hazır değillerdi. Aynı zamanda Eşref'i resmi bir müesseseye göndermiş bulunuyordum. Eşref'in ne gibi ihtimallerle karşılaşacağı muhayyilemde canlandığı zaman ürkmüş ve kendimden utanmıştım. Çünkü kendi elimle Eşref'i İstanbul hükümetine teslim etmiş bir mevkide bulunuyordum.

Evet cüretimiz büyük ve cürmümüz ağırdı. İmparatorluğun hava kuvvetlerinden vasıta ve silah çalmıştık. Osmanlı devleti nazarında birer şaki idik. (Nitekim bize bir kısım halk tarafından da bu sıfat verilmekte tereddüt edilmemişti.) Bu hareketimiz tabii cezasız kalmayacaktı. Bu akıbeti düşününce irkildim ve derhal yeni bir kararla Eşref'e yetişmek imkânlarını aramaya başladım. O sırada ilk tren istasyona geliyordu, hemen koştum ve trene atladım. Heyecan içindeydim ve ineceğim en münasip yeri düşünüyordum. Henüz Suadiye istasyonundan hareket etmiştik ki, arkamda ismimin çağrıldığını işittim. Trenin sahanlığında benden başka kimse yoktu. Döndüm, tanımadığım bir kondüktör, bana şöyle hitap etti.

"Size bir sözüm var, fakat vaziyetinizi bozmayınız" dedi. Tekrar yüzümü Erenköy sırtlarına çevirdiğim zaman şu sözleri işittim:

"Vecihi Bey. Maltepe hadisesini herkes duydu. Şimdi sizi trende iki İngiliz takip ediyor, trenimiz bazı yerlerde çok ya-

vaşlar, böyle bir yerde treni terk ederseniz daha iyi olur. Fakat atlarken çok dikkat ediniz."

Memur bu sözleri söyledi ve yanımdan geçerek sahanlığı atladı ve ikinci vagona girdi. Ben heyecanlı anlar yaşıyordum. Dimağımda "takip" ve "iki İngiliz" ibareleri çok büyümüştü. Vaziyetimin ciddi ve tehlike içinde bulunduğunu düşünerek süratle karar vermek ihtiyacını duyuyordum. Bu kısa muhaverenin cereyanı ve müteakiben de muhakememi toplayacak kadar zaman içinde, trenimiz Erenköy'üne gelmiş ve tekrar hareket etmişti.

O anda yeni bir kararla Erenköy köprüsünün loşluğu içinde kendimi boşluğa bıraktım.

Tren geçtikten sonra, düştüğüm yerden kalkarak üstümü başımı temizledim ve civarda bulduğum bir araba ile süratle Kızıltoprak'a hareket ettim. Yolda hem acıyan yerlerimi ovuşturuyor, hem de yeni bir hareket planı düşünüyordum. Saatime baktım, Maltepe'den hareketimden itibaren, bir saat zaman geçmişti. Bu müddet içinde Eşref'in arabasının henüz gelmesi imkânsızdı. Binaenaleyh kendisini Kızıltoprak'ta karşılayabilecektim.

Sabah erken, yollar da tenha idi. Dükkânlar henüz açılıyordu. Orada gördüğüm küçük bir sütçü dükkânına girdim. Eşref'i bekleyeceğim için, bu tedbire başvurmuştum. Getirttiğim bir bardak sütle adeta avunuyordum. Biraz sonra dışarıda bir araba sesi oldu, derhal yerimden fırlayarak baktım. Yaralı arkadaşımın arabası geliyordu, hemen Bezmi'ye bir işaret yaparak yanıma çağırdım ve arabacıya ileride Zühtü Paşa Konağı önünde durmasını söyledim. Bezmi yanıma geldi, ona vaziyeti ve trende işittiklerimi kısaca anlattıktan sonra, bir fayton bularak arabanın yanına yanaştırmasını istedim.

Bu hazırlığımız çok kısa zamanda tamamlanmış ve Eşref kollarımız arasında yeni arabada ikimizin arasına yerleştirilmişti. Arabacımız vaziyetin vahametini anlamış ve uzattığım bol parayı alınca yıldırım süratiyle harekete geçmişti. Ben yol gösteriyordum, arabacı da hiçbir maniaya bakmadan atları dört nala koşturuyordu. Kazadan sonraki haller çok iyi tesadüflerle karşılaşıyordu. Bu suretle arızasız ve kimse tarafından görülmeden evimize gelmiştik.

Anam ve bütün ailemiz şaşırmışlardı. Hele yaralı arkadaşımızın vaziyeti, bu sabah şaşkınlığına fazla olarak bir de korku katmıştı. Eski bir komitacı olan enişte m, vaziyetin vahametinin icap ettirdiği tertibatı almakla meşgul, annem de tecrübeli bilgisi ve şefik elleriyle Eşref'i tedaviye koyulmuştu. Zavallı Eşref'te ne çene kalmış, ne surat, perişan bir halde idi. Yarım saat süren bu ameliyeden sonra sargılar içinde, yatağa uzatıldı, sanki bir alçı kalıbına girmişti.

Evimizin vaziyetinden emindim. Herhangi bir aramadan da korkmuyordum. Civar komşularımız, akraba ve dostlarımızdı. Her cihetten kaçmak imkânını bulabilirdim. Fakat bütün düşüncelerim Eşref'in hayatı üzerinde toplanıyordu.

7 ve 8 Haziran, korkunç intizarlarla çok uzayan iki gündü. Bu güzel ihtimam ve dikkat Eşref'i biraz kendine getirebildi ve iki günlük istirahat sonunda biraz mecal buldu.

9 Temmuz 1920 sabahı yaptığımız hazırlıklar ve temin ettiğimiz vasıtalarla kendimizi bu büyük tehlike içinden çıkarmış ve nispeten daha emin olan Yeşilköy'e atmıştık. Ne de olsa İstanbul içinde değildi.

Fakat o günlerde İstanbul gazetelerinin hakkımızda takip neşriyatı ve bilhassa bu takibe mükâfat vaadi, vaziyetimizi daha korkunç bir safhaya sokmuştu. Mamafih daha birkaç arkadaşımız vardı ki, onlar da Anadolu'ya gitmeye hazırlandıkları için, onlarla daimi temas halinde bulunuyorduk. Burada yeni planımızı daha dört arkadaşımızın iştirakiyle hazırlamış ve Anadolu'ya sevk edilecek esirlerimiz arasında gitmek çarelerine baş vurmuştuk. Tayyareci Emin Nihat Bey,[13] Tayyareci Muhsin Bey,[14] Tayyareci Hayri Bey,[15] Tayyareci İhya Bey,[16] bu suretle kafilemiz altı kişilik bir grup halini almıştı. İhtiyati hareketimize de o nispette ehemmiyet veriyorduk. Bu korkunç intizar 15 Haziran'a kadar sürdü ve nihayet hepimiz de tebdili

13 Kurmay albay.
14 Albay.
15 T.H.Y. şef pilotu.
16 Tayyareci İhya: Kahraman, kuvvetli bir tayyareci, değerli bir hoca idi. Uzun seneler ordu hizmetinden sonra Avrupa Hava Yollarına intisap etti. Orada da uzun seneler uçtuktan sonra bir sis uçuşunda Bulgaristan'da bir dağa çarpmak suretiyle aramızdan ayrılmış oldu. 1896-1934.



Anadolu'ya iltihak: İlk grup tayyareciler Bursa'da: Tayyareci Şakir Hazım ve refikası, Tayyareci Hayrettin, Ben, Ser makinist Eşref, Tayyareci Kâzım (şehit) ve Tayyareci İhya (şehit) Beyler.

kıyafet etmiş olarak, gülünç ve pejmürde hallerimizle Selimiye kışlasından çıkarılan esirler kafilesi arasına karışıp Harem iskelesinden küçük bir istimbota dolmuştuk. Kıyafetimiz itibariyle esirlerden hiç farkımız yoktu. İstimbotumuz Sarayburnu açığında bir İngiliz gemisi yanına yanaştı. Muayene muamelesinin bizler gibi idama mahkûm insanların asabı üzerinde ne gibi tesirler yapacağını bir an için düşünmek, geçirdiğimiz heyecanın mahiyetini hissetmeye kâfi gelir. Nihayet bu tehlike de geçti. Küçük sefinemizle Mudanya istikametinde Marmara sularına açılmaya başladık.

İstanbul'dan bu uzaklaşışta, tehlikeden kurtuluşun tabii olan sevinci kadar, geride bıraktığım varlıkların üzüntüsü büyüktü. Fakat duygularımızda yanan tek emelin yolunda, güzel yurdumuzun hür parçasına bu büyük camianın tam istiklali için gidiyorduk. Mudanya, sonra Bursa, birkaç gün tedavi ve istirahatı müteakip Eskişehir'e ve oradan da ikinci merkezimiz olan Konya'ya selametle varmıştık.

Konya. Bütün havacılar burada toplanmıştık. Burası Umumi Harp'te zengin bir transit merkezi idi. Büyük askeri depolarda her nevi harp levazımı ve bu meyanda tayyareye ayrılmış geniş depoları vardı. Bilhassa son zamanlarda yıldırım ordularına bağlı tayyare bölüklerinden kurtarılabilen malzeme Konya'da depo edilmişti.

Mevcut malzeme ve tayyareler çok değişik ve bakımsız bırakılmış olduğundan, bunların yeniden canlandırılması, hayli güç bir keyfiyetti. Fakat bizim ne intizamı düşünecek ne de yeni teşkilat ile meşgul olacak zamanımız vardı. Bir an evvel iyi vaziyette bulunanları ayırmak, kısa bir zamanda hazırlamak ve milli ordunun yanında vazifeye koşmak mevkiinde idik. Aramızda ne vazife farkı ne de bir işi kanıksamak vardı. Bütün arkadaşlarda birlikte ve coşkun bir emel ile İstiklal Savaşı'na bir an evvel kavuşmak hırsı vardı.

Esasen şimdiye kadar gelen arkadaşlarımız az miktarda idi. Bu arkadaşlardan bir kısmını da ordu alarak muhtelif hizmetlere tayin ediyordu ki, o sene orduda zabit çok azdı. Biz bu azlığa rağmen iyi bir anlaşma ile işe başlamıştık. Diğer arkadaşlarım gibi ben de bir tayyare ayırdım ve işe başladım. (Fals). Bu tip tayyare umumi hatlarıyla benim zevkimi tatmin etmişti. Bir hafta en küçük bir istirahat ihtiyacı hissetmeden çalışmak suretiyle meydana getirdiğim bu tayyare, üzerindeki cazip renk ve hatlarıyla sevimli bir kuş halini almıştı. Artık uçuyordum. Heyecanlarım susmuş, uçmak ihtiyacım tatmin olmuştu.

Bu hazırlık sırasında hemen üç tayyareyi hazırlamıştık ki, bu birinci Kartal tayyare filosu Büyük Fazıl kumandasında olarak Halil ve benden mürekkepti ve derhal Uşak'a hareket etmiştik. Geride kalan arkadaşlar da diğer tayyareleri hazırlayacaklar ve Eskişehir'e hareket edeceklerdi.

Uşak'ta halkın, coşkun ve büyük bir sevinci ile karşılanmıştık. Ordunun umumi vaziyetini halk iyi biliyordu. İcabında çıplak göğsünü siper etmeyi yurt müdafaası için en önde gelen bir ödev tanıyordu. Bu erler diyarı, gençleri, ihtiyarları ve kadınları silahsız ve yalnız sopalarla düşman kuvvetlere karşı durmuşlar, Türk hamasetine yeni bir destan yazmışlardı. Şimdi ise üç tayyare birden bu kahramanlara yardıma yetişmişti. İşte büyük sevinç ve tezahüratın sebebi buydu.

İstiklal Savaşında İlk Uçuş

15 Ağustos 1920 Pazar. O gün 23. fırka kumandanımız İzzettin Bey,[17] Kula ve Alaşehir civarının keşfini emretmişti. Eğer arkadaşlarımın tayyarelerinde küçük arızalar olmasaydı, bu vazifeyi üç tayyarelik küçük filomuzla müştereken yapacaktık. Fakat bir aksilik bu ilk uçuş şerefini bana nasip etmişti.

Saat 8.00, güzel bir yaz sabahı, elimde haritam, çizdiğim rotalar üzerindeydim. Tayyareme ve iki makineli tüfeğime büyük inancım vardı. Ağır iki bombama yakışan bir hedef aramakla meşgul olarak uçuyordum. Yarım saat sonra vardığım güzel Kula, derin bir ıssızlık içindeydi. Birkaç turla burayı taradıktan sonra, güney üzerinden batıya döndüm, önümde büyük Alaşehir ovası açılmıştı.

Yurdumun bu güzel parçası düşman işgali altında idi. Köylere yerleşmiş dağınık bir halde bulunan küçük kuvvetleri mütemadiyen not etmekle meşguldüm. Gözlerime bazı karargâhlar tesadüf ediyorsa da, ben daha kesif bir hedef arıyordum. Alaşehir civarı bir hayli kalabalıktı. Fakat dağınık bir halde küçük küçük çadırlı ordugâhlardı. Halktan hemen hiç kimse görünmüyordu. Esasen düşman içinde, mevcudun büyük bir kısmı yuvalarını terk ederek dağlara çıkmışlar, ihtiyarlarla kadınlar ve çocuklar, işgal mıntıkasından uzak köy ve kasabalara hicret etmişlerdi. Kalanlar şüphesiz pek ve pek zavallı kimselerdi. Bunlar da herhangi bir hakarete maruz kalmamak için

17 Orgeneral İzzettin Çalışlar.

damlarından dışarı çıkmıyorlardı. Bu sebeple Alaşehir sessiz ve kimsesiz kalmıştı.

Daha uzaktan tetkikiyle meşgul olduğum Alaşehir'in umumi durumunu tespit ettikten sonra, istasyon mevkiine döndüm. İstasyon çok kalabalıktı. Herhangi bir yanlışlığa meydan vermemek için, bu kalabalığı daha iyi görmek üzere, yüksekliği 600 metreye kadar indirdim. O zaman her şeyi çok iyi görüyordum. Bu kalabalık düşman kuvveti idi. İstasyona yeni bir tren gelmiş, bir tabur kadar olan kuvveti yeni indirmişti. Türklerin henüz tayyareleri bulunduğundan haberleri olmayan düşman askerleri, belki kendi tayyareleri sandıklarından vaziyetlerinde en küçük bir değişiklik bile olmamıştı.

Bu güzel vaziyeti kaçırmadan birinci bombamı bıraktım. Kısa bir zaman sonra bu kesafet içinden yükselen bir infilak dumanı, bana tam bir isabet zevki vermişti. Bu şart altında ikinci bombayı da aynı isabetle hedefe yollamıştım. Bu ani baskın mahiyetindeki hücum düşmanı çılgın bir şaşkınlığa düşürmüştü. Ben de bu şaşkınlıktan istifade edip hemen tayyaremi verile vererek, ani bir sukut rolüyle yüksekliği elli metreye kadar düşürmüş ve hedeflerimi teşhis edecek bir halde, hâkim bir görüşle makineli tüfeklerimi boşaltmaya başlamıştım. Düşman cüretinin cezasını çekiyordu. Bu hücumlarımla ben onlara o kadar yakındım ki, heyecan ve korku içinde kaçmaya yeltenenlerin birbirlerine çarptıklarını, isabet alanların yuvarlandıklarını ve tek bir düşman neferinin bile tüfeğini kullanmaya muktedir olamadığını görüyordum. Bu suretle elime geçen bu ilk fırsatı, istediğim gibi yurdumun ve milletimin intikamı hesabına yakıcı bir kudretle kullandıktan sonra zafer neşesiyle üssüme döndüm.

İndiğim zaman etrafımı saran arkadaşlarım, ilk vazifenin intibaını büyük bir sabırsızlıkla sormuşlardı. Ben de onlara yakaladığım fırsatı ve hücumlarımın şekillerini anlatmıştım. Bu arada karargâhımıza kadar gelmek zahmetine katlanan muhterem kumandanımıza da raporumu hazırlamadan evvel, gördüklerimi ve yaptıklarımı arz etmiştim.

İstiklal Savaşı havacılığı, mukaddes vazifesi bu güzel ve şerefli başarı ile başlamıştı. Bunu takip eden müteselsil vazifeler, adeta arkadaşlar arasında kapışılır gibi zevkle yapılıyordu.

20 Ağustos 1920. Yeni bir emirle iki tayyare ile Simav ve civarının keşfi istenmişti. Halil ve ben kendi tayyarelerimizde ve yüksek bir neşe içinde bu emrin infazına havalanmıştık. Uşak'tan itibaren müteselsil arızalarla dolu bir zemin üzerinde uçuyorduk. Vadiler, sarp dağlar parça parça ormanlarla süslenmiş bir tabiat parçası, asırların bıraktığı izler, hadiselerin oyduğu derinlikler ve çizgiler, ne güzel görünüyordu. 90 kilometre uzanan yolumuzun nihayeti demek olan Simav vadisini, değişen her irtifada ve her maden unsurunun belirdiği mıntıkada başka başka renkler ve hususiyetler gösteriyordu. İrtifaımız hayli yüksekti. Altımızdaki Simav gölü küçük bir su birikintisi halinde bu manzaraya başka bir güzellik veriyordu.

Artık arkadaşımla aramız açılmıştı. Birbirimizden uzak mesafelerde, daha derin ve daha şümullü olarak araziyi tarıyorduk. Düşmandan eser yoktu. Biz, batıya doğru uzanan bir vadide çok aşağılara kadar inmiştik. Fakat yine bir şey görememiştik. Yanlarımızdaki bombaları sarf edecek hedef bulamıyorduk. Bize verilen keşif mıntıkasını hayli aşmış, yine bir hedef görememiştik. İhtimal seyyar bir halde bulunan kuvvetler, kesif ormanlara sığınmışlardı. Bu mevkileri de iyice taradıktan ve şüphelendiğim noktalar üzerine makineli tüfeklerimle ateş ettikten sonra, dönmüştüm. Arkadaşım da daha başka bir mıntıkayı tarayarak dönüyordu.

Bir müddet uçuş yaptıktan sonra Yenice köyü mıntıkası üzerine geldiğim zaman civarda bir alaylık çadırlı ordugâh görmüştüm. Boz renkli çadırlardan müteşekkil bu ordugâha da güzel isabetlerle tahribat yaparak avdete başlamıştık. O günkü uçuşlarda neşemizi gerektiren bir hadise yoktu. Bombaladığım ordugâh bile bir ölü sükûtu içinde idi. Yere indik, raporlarımızı verdik, aradan bir saat geçmemişti ki, fırkamızın istediği yeni bir vazife, Kuvayı Seyyare kumandanlığının telgrafını da ilave etmişti. Telgraf meali şöyleydi:

Birinci maddesi: *Bu gün iki düşman tayyaresi Simav vadisi üzerinde uzun uzun dolaştıktan sonra, dün akşam düşmandan elde ettiğimiz bir alaylık çadırlı ordugâh üzerine iki bomba atmıştır. Mezkur çadırlar tarafımızdan işgal edilmediği için insanca telefat olmamıştır.*

İkinci maddesi: Bu harekete mukabil tayyarelerimizin de mukabelei bilmisil yapması dileğiyle....

Bu telgraf bana soğuk bir duş tesiri yapmıştı. Gerçi zayiat olmaması bir teselli idi ama, vazifeyi isteyen Kuvayı Seyyare Kumandanlığı bu vaziyetin değişikliğini de bildirmesi ordunun menfaati ve teamülü icabı idi. Birincisi bu yanlışlık, ikincisi de bu mıntıka üzerinde çok işlemiş bulunduğum için, bu iki vazifenin de tarafımdan yapılmasını filo kumandanıma teklif ettim.

Aynı gün saat 18.00'de yine tam hamule ile yerden ayrılmıştım, uçuşumda bir de kin vardı. Öğleden evvel boşa giden bombalarımın zararını telafi etmek istiyordum. Kırk dakika sonra Demirci üzerine varmıştım. O günlerde harekât bu mıntıkaya yüklenmişti, Kuvayı Seyyare'mizle Yunan kuvvetleri arasındaki çarpışmalar bu mıntıkada tekasüf etmişti. Demirci'nin güneyinde bir fırka karargâhını ve kuzeydoğusunda da istirahat halinde bir alay kuvvetini yakalamıştım. İrtifaım çok az idi. Bu vaziyetten istifade ederek, düşmanın ihtiyatı olan bu kuvvetin üzerine saldırdım. Birbirini takip eden iki bomba çok güzel isabetlerle bu kuvveti sarsmış ve perişan bir halde dağıtmıştı. Bu esnada beni ateş altına alan bir topçuyu kendi ateşi ile çok iyi görmüştüm. Ona teveccüh gösteren tüfeklerim müessir bir huzme ile mukabele etti. Neşeli bir zafer içinde sırtlara sürünürcesine uçuyordum. İleri mevzilere yaklaştım, bunların kumanda mevkilerini buldum. Bütün fişeklerimi bana zevk veren muvaffakiyet halinde bu kuvvetlerin mütekâsif noktalarına saçıyordum. Bu taarruzumun düşman üzerinde yaptığı tesiri gururla görmüş ve yuvama şerefle dönmüştüm. Şimdi de arkadaşlarım, Kuvayı Seyyare Kumandanlığı'ndan gelen bir telgraf yazısından şu neticeyi tevsik ediyorlardı.

Telgraf: *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 maneviyatı üzerinde büyük bir tesir bırakmıştır.*

Bu harekât yarın tekrar edildiği takdirde, Demirci'nin ele geçirileceği mealinde idi. Bu telgraf üzerine fırka kumandanlığı yeni hücum emrini vermişti.

21 Ağustos 1920. Sabah erken, Kahraman Fazıl ile birlikte iki tayyare, yeni vazifemize gidiyorduk. Vazife akşamki harekâtın tekrarından ibaretti. Hususiyle iki tayyarenin tesiri,

şüphesiz daha büyük olacaktı. Hareketimizden 45 dakika sonra hedeflerimiz üzerine varmıştık. Zeminde kızmış bir topçu düellosu görülüyordu. İki taraf da mütekâsif bir halde birbirlerine ölüm huzmeleri saçıyorlardı. Kasabanın üzerindeyken gördüğüm vaziyete göre, küçük bir değişiklik olmuş, kasaba şimalinde gördüğüm alay, yerinde bir tabur bırakarak, cepheye yanaşmış idi. Tabii bomba hücumlarımız bu kuvvet üzerinde toplandı ve şüphesiz bu kuvvete çok yakın bulunan topçular da hisselerini aldılar. Ben bombalarımı boşalttıktan sonra, daha serbest bir harekete geçtim. Arkadaşım topçu mevzilerini tararken, ben de sırtlara sürünürcesine cephe hattını siperlere muvazi bir ateş huzmesine alarak piyadeler üzerine ateş yağdırıyordum. Mermilerimizi bitirinceye kadar devam eden bu hareketlerimizin tesiri çok barizdi. Hücumlarımızın neticesinde taarruza geçen kıtalarımızın önünde perişan bir panik halinde kaçan düşmanı neşe ile seyrederek dönmüş ve karargâha indiğimizden biraz sonra, mahreci Demirci olan bir telgrafla Kuvayı Seyyare Kumandanlığı'nın teşekkürlerini almıştık.

Hatıralarımın hazin bir safhasındayım. Enişteмin ve benim Kuvayı Milliye'ye iltihakımız, ailemiz efradını da yuvalarında rahat bırakmamış, bize hiç haber vermeden annem, kardeşim ve mini mini yavrusu ile Anadolu'ya geçmişti. Onların Eskişehir'e gelişleri münasebetiyle aldığım telgraf üzerine, izin alarak Eskişehir'e hareket ettim.

Eskişehir'de bulunan arkadaşlarımız, candan bir alaka ile anneme istasyon karşısında güzel bir bina hazırlayarak istirahatlarını temin etmişler. Bütün seyahatlerim boyunca, o zamanın seyahat şartlarını düşünerek çok üzülmüş, fakat Eskişehir'e vardığımda gördüklerimle müteselli olarak sevinmiştim. Çünkü ben ve bütün tayyareci arkadaşlarımız muhitin tamamen yabancısı idik. Şefik bir ele hepimizin ihtiyacı vardı. Bu sebeple anneciğim yalnız benim değil, bütün havacıların annesi olmuştu.

Bu vaka sırasında, yani benim Uşak'ı terk ettiğim sıralarda, düşman çok büyük kuvvetlerle Uşak üzerine yüklenerek, hayli hırpalamış, henüz teşekkül halinde bulunan kuvvetlerimizi ricata mecbur etmiş. Bu haber geldiği zaman, ben çılgına dönmüş-

tüm. Varlığımdan bir parça daha kopmuştu. İçim yanıyordu.

Tayyarem (Güzel Bursa) ne olmuştu? Derhal Afyon'a bir telgraf çekerek vaziyeti araştırdım. Çok geçmeden güzel bir cevap aldım ve sevindim. Henüz iznim bitmemişti, fakat harekâta kayıtsız kalamıyordum. Tekrar bir mektupla vaziyeti filo kumandanımızdan sordum. Kendisinden aldığım bir telgrafta bölüğün Afyon'a yerleştiğini ve şimdilik iltihaka lüzum olmadığını bildiriyordu.

Bu sakin günler arasında hatıralarıma şu kayıtları koymuşum. Birkaç gün fasıla ile İngiliz ve Fransız tayyareleri Eskişehir'e gelerek padişah beyannameleri ve dini fetvalar saçmışlardı. Anadolu'nun sıcak yaylalarının hür havasını emen Türk gençleri, bu beyannameleri aldılar ve sadece güldüler. Fakat bu saf gülüşte hazin bir kan acısı da vardı. Bu hava faaliyeti karşısında Eskişehir bölüğümüz henüz tayyarelerini hazırlayamamış olduğundan mukabele edememişti. Ben de bu acı vakaya şahit olurken Afyon'da boş duran güzel tayyaremi düşünüyordum ve içim sızlıyordu.

Filhakika hazır hiçbir tayyare yoktu. Bu bölüğün bütün tayyareleri burada hazırlanmak üzere trenle getirilmişti, hazırlanan tayyarelerden birkaçı da ilk hazırlanma faaliyeti sırasında, bazı yanlışlıkların yapılması ve tecrübeli pilot noksanlığı yüzünden hasara uğramışlardı. Halbuki zamanın büyük ehemmiyeti vardı. Bilhassa Uşak harekâtını müteakip Bursa cephesinde bazı hareketler yapılmış ve bu mıntıkadaki düşman harekâtında değişiklikler sezilmişti. İşte bu sebeplerden dolayı Garp Cephesi Kumandanlığı Bursa ve civarının keşfini istiyordu. Fakat bölük ne malzeme ve ne de eşhas bakımından bu vazifeyi yapacak mevkide değildi. Bunun için ben derhal bölük kumandanına müracaat ederek izinli bulunmaklığıma rağmen, bu vazifeyi yapmak istediğimi söyledim. Bu samimi müracaatımdan mütehassis olan kumandan Muhsin Bey (Tayyareci Albay), hemen bölük makinistine, bana bir tayyare hazırlanmasını emretti ve bana dönerek; "Öbür bölüğün bugünlerde malzeme ve eşhası hususunda eksikliği yok, sen de burada kal. Nasıl olsa annen de burada" dedi. Memleket hizmeti olmak itibariyle benim için her nokta

müsavi idi. Hakikaten de buranın bir elemana ihtiyacı vardı. Bu teklifi memnuniyetle kabul ettim. İlk vazifeden itibaren cephe kumandanlığı emriyle Eskişehir bölüğüne naklolunmuş bulunuyordum.

Eskişehir Mıntıkasında İlk Vazife

Eskişehir mıntıkasında ilk cephe vazifesi de bana tevecüh etmişti. Bazı bakımlardan hayli müşkül olan bu iş, aynı zamanda benim için derin bir sevinç ve teşvik kaynağı olmuştu. Hazırlanan tayyarem Albatros'u birkaç tecrübe uçuşundan sonra, vazifeye hazırlamıştım.

30 Ağustos 1920, Garp Cephesinin ilk harp vazifesini açtığım ve bu mıntıkanın da havalarını hür bayrağımızla yırttığım gündü. Öğleden sonra, 15.00'te yerden kalkmıştım. Garba uzanan Eskişehir vadisinden Bozüyük vadisini aştıktan sonra, Pazarcık yaylasının üzerinden İnegöl ovasına ve oradan Kestel mıntıkasına atlayarak bu civardaki cephe ve kıtaatı, şimale uzayan hat üzerinde görüp, notlarımı yazarak Yenişehir ovası üzerinden avdete başlamıştım. Fakat gerek Eskişehir, gerek bu havalinin bilhassa öğleden sonra meteoroloji ahvali ve o günün fevkalade hava şartları içinde ne zevkli bir uçuş yapabilmiş ne de düşmanla oynamaya imkân bulabilmiştim. Hususiyle altımdaki tayyaremin uçuş vaziyetleri de bana zevk vermiyordu. Bu tayyareyi Uşak'ta bıraktığım Bursa adlı tayyaremle mukayese edersek, biri için hep, diğeri için hiç kelimelerinin anlamı üzerinde durmak ihtiyacını duyuyordum.

Bir tayyarecinin her şeyden evvel, enerji kaynağı, kullandığı tayyaresidir. Onun yeniliği, uçuş kabiliyetinin yüksekliği, uçuşun vazifede tam başarısının âmili ve müessiridir. İyi bir tayyare üzerinde ve itimadı tam bir tayyarecinin hemen hemen uçuş harekâtıyla hiçbir alakası olamaz. Uçuş emniyeti, ikinci tabiat halini almış, his ve asap harekâtının hususiyetine istinat eder. Yani tayyarecilik öğretilinceye kadar uçuş ameli olarak tatbik edilen bir keyfiyettir. Bu da havacılık ilminde ilk gününden başlayarak azami antrenman devrelerinin nihayetine kadar devam edebilir. Bu devreler esnasında bir tayyareci eğer uçuş kabiliyetini işleyerek ikinci tabiat hükmüne intikal ettire-

memiş ise o, tayyareci esbabını araştırmalı veya tayyareciliğini bırakmalıdır. Mamafih bu hususların tatbiki ancak teknik tekamülleri haiz tayyarelerde mevzubahis olabilir.



İşte bu bakımdan kullandığım tayyarenin arızalı motoru veya kanatları, velhasıl hurdalaşmış bütün aksamı, bana vazifede serbest kalacak itimadı veremiyordu. Hemen her dakika bir noktasından fırlayan bir parça, radyatörden sık sık damlayan su, motorunun hemen her tarafından fışkıran yağ ve ikide bir inkıtaa uğrayan bujileri, devamlı bir uyanıklık ve dikkat içinde uçuşu tamamlayarak avdet etmiştim.

30 Ağustos 1920'den itibaren cephe hizmeti keşif maksatlarına münhasır olarak lüzum görüldükçe yapılıyordu. Ara sıra da düşman tayyarelerinin uçuşlarına dair gelen haberler karşısında uyanık bulunuyorduk. Fakat hiçbir tesadüf vaki olmuyordu. O zaman için hasım hava kuvvetleri bize göre çok yüksek bir durumdaydı. Hem adet olarak çok hem de malzeme bakımından zengin ve mükemmeldiler. Bu kadar maddi üstünlüğe rağmen, düşman tayyareleri cephe hattından ileri geçememişlerdi.

Bizim vaziyetimize gelince: Malzeme bakımından, Konya'da mevcut bulunan eski malzeme toplanarak, Eskişehir'e getirilmişti. Umumi müdürümüz Latif Bey'in himmetiyle Demiryolları fabrikasında ayrılan bir kısımda yaptığımız tamiratla, bu tayyareler meydana getirilmeye başlanmıştı. İlk zamanlardaki mevcudumuz nispeten iyi denecek bir halde bulunduğu için, süratle hazırlanmış, fakat geniş bir intizamsızlık içinde, tecrübesiz pilotlar tarafından uçurulmak isteğiyle kırılmış ve ziyan edil-

mişti. Esasen hava istasyonunun malzeme mevcudu olmadığından, bu yeni kırımlar çalışmayı imkânsız bir hale getirmişti.

Personel bakımından da çok zayıf bir haldeydik. Mevcut pilotlar Umumi Harp'te çalışmış tecrübeli arkadaşlar olduğu halde, bunların uzun seneler uçuşu bırakmış bulunmaları, tecrübe ve melekelerini bozmaya vesile olduğu için keşif hizmetleri ancak birkaç kişinin çalışmasına münhasır kalıyordu. Elimizde talim tayyareleri olmadığından, diğer arkadaşların uçuşlarını yaptırmak mümkün olamıyor ve bu sebeple kırımın önüne geçemiyorduk.

Nihayet öyle bir zaman oldu ki, malzeme yoksunluğundan tayyareler tamir edilememeye ve ancak bir av ve bir keşif tayyaresi mevcuttan hazırlanarak bütün gayretimizle bunları yaşatmaya ve pilot olarak da keşif hizmetlerine Behçet[18] ve av keşif hizmetlerine de ben çalışmaya mecbur kalmıştık. Ara sıra Hayrettin[19] ve Fehmi[20] Beyler gibi bazı arkadaşlar da yardımlarını esirgemiyorlardı. Bu mahrumiyet ve malzeme buhranı içinde çırpınan tayyarecilerimizin ellerindeki kırık dökük tayyarelerle orduya yaptıkları hizmet, zengin Yunan tayyarecilerinin başarılarından çok yüksekti.

Bölüğün idaresi râsıd Yzb. Muhsin Bey'in[21] elindeydi ve kendisinden başka, hizmetleri saygı ile anılmaya değen râsıd

18 Tayyareci Behçet Bey: Umumi Harp'teki büyük hizmetlerinden sonra İstiklal muharebelerinde en çok çalışan kahraman arkadaşlarımızdandı. Uçuş bakımından zevki itibariyle enerjisi keşif vazifelerine mütemayildi ve bu yolda yaptığı hizmetlerle hatırası minnetle anılmaya değen bir hava varlığıydı. Nihayet Sakarya muharebesinden önceki günlerde râsıdı Sırrı Bey'le beraber bir vazifeden dönerken tayyaresi havada ateş aldı ve Sakarya civarında yanarak sukut neticesi 18 Ağustos 1921'de şehit oldu.

19 Tayyareci Hayrettin Bey: İstiklal Harbi pilotlarımızdan. 15.07.1927'de şehit oldu.

20 Tayyareci Fehmi Bey: Türk havalarında Yemenli Fehmi, Maltepeli Fehmi ve Küçük Fehmi olarak üç Fehmi tanınmıştı. Bu mevzuda Küçük Fehmi'yi anıyoruz. Öbür Fehmi'ler de hepsi vatan yolunda şehittirler, sırasında görülecektir. Bu kahraman çocuk da İstiklal Savaşı zaferinden, haklı olarak adına şerefli hisseler katmıştır. Birçok vatani hizmetinden sonra İstanbul-Brindizi hava hattında yaptığı uçuşlardan birinde dönmemişti. 1928.

21 Tayyareci Yzb. Muhsin Bey: Türk havalarında 1916-1925 senelerinde râsıd olarak pek çok hizmetler gördükten sonra pilot kursunu da muvaffakiyetle başarmış ve kırkından sonra avcı tayyaresi ve av taburu kumandanı olmuştur. Şimdi bile tayyareci Yarbay'dır.

arkadaşlardan Yzb. Kenan[22], Mlz. Sırrı[23] ve Mlz. Sıtkı[24] Beylerin İnönü keşif hizmetleri, tarihi harbimizin şeref hatıralarıdır.

Bu tarihe ait notlarımdan: Tropik sıtmadan mustarip bulunduğum bu sıralarda hastalığıma rağmen, ehemmiyetli vazifeler için arkadaşım Muhsin Bey, beni yatağımdan alır, kendi eliyle ve yardımıyla tayyareye yerleştirdikten sonra elime bir şişe konyak vererek beni vazifeye gönderirdi. Bu konyak, mütemadi nöbet halinde varlığımı sarsan sıtmanın tesirlerini hafifleten yegâne bir vasıtaydı. Bu tedbir malzeme yoksulluğundan doğan bir zaruret ve ordunun keşif hizmetini düşünen bir hava bölüğü kumandanının şefik ellerinden çıkan bir ilaçtı. O küçük kadehin uyuşturucu tesiri, beni vazifede teşci eden bir maddeydi. Sarsıla sarsıla gider ve gene aynı tesirler altında dönerdim. Fakat hiçbir keşif hizmeti geri kalmazdı.

Bu şartlar altında elimizdeki mevcut malzemeden azami randıman temin etmek suretiyle ordumuzun keşif hizmetlerini aksatmamaya çalışıyorduk. Bu çalışmalar arasında kayda değen ehemmiyetli bir başarı vardı ki, bunu da burada yazmadan geçemeyeceğim: Emait. İstiklal Savaşı'nın daha ilk günlerinden itibaren tayyareler için hayati bir ihtiyaç olan bu maddeden mahrumduk. Tayyarelerde yapılacak en küçük bir tamir için bile bu maddenin hizmeti aşikârdır. Kanatların bezlerinin değiştirilmesinde, hizmeti en geniş manasıyla bu madde tamamlar. Halbuki ne mevcudumuz ne de hariçten temini imkânı vardı. İşte bu zaruret bana yeni bir çalışma vesilesi olmuştu.

22 Tayyareci Yzb. Kenan Bey: Kabına sığmayan bir enerjinin sahibiydi. Yurduna bağlılığı kadar hizmet aşkı ve arkadaş sevgisi hudutsuzdu. Umumi Harp'te büyük hizmet verenlerden biriydi. Büyük zaferden sonra Akademi tahsili sıralarında tutulduğu ruhi hastalıktan kurtulamadı ve bir daha da izi bulunamadı. 1928.

23 Tayyareci Mlz. Sırrı Bey: Hava fotoğrafçılığında çok muvaffak olmuş değerli bir râsıdı. Yüksek bedii zevke sahip, iyi kalpli bir arkadaştı. Umumi Harp'teki hizmetlerinden sonra İstiklal Savaşı'na aşkla atılmış ve kahramanca dövüşmüştü. 13 Ağustos 1921 günü pilotu Behçet ile gittikleri vazifeden dönerlerken tayyarelerinde çıkan yangın neticesinde hava şehitlerimiz arasına katıldı.

24 Tayyareci Mlz. Sıtkı Bey: Halim ve şefik duygularında geniş bir vatanperverlik hissi taşıyan bu kahraman arkadaş Umumi Harp'te ve İstiklal muharebelerinde yaptığı yurt ödevlerinin bugün yaşayan canlı bir tarihidir. Şimdi de Hava Yarbayıdır.

Uzun zamanlar yaptığım tecrübelerden sonra kola ve jelatin mamulünden çıkardığım bir formülle bu noksanı kısmen telafiye muvaffak olmuştum ki, bu başarımın, o zamanki tamirat işlerinde yaptığı kolaylıklar, benim için haklı bir huzur ve sevinçti.

1920 senesinin son çağlarını iki çıban acısıyla kapadığımı da burada kaydetmek lazımdır. Bilhassa Konya isyanı maalesef vazife başında birçok insanların ve bu arada bir tayyarecimizin de şahadetini intaç etmiş, fakat kısa bir zamanda bu kara tehlike kökünden kesilmişti.

Bundan sonra Çerkez Ethem vakası senenin son günlerinin acısı idi. İyi hizmetlerinin mükâfatı olarak fırka kumandanlığı mevkiine kadar yükselen bu haris, kısa düşünceli hain, ordunun tanzimi sıralarında isyan ederek düşman tarafına iltihak etti. Fakat bu iltihaktan evvel, derhal cezalandırmaya giden kuvvetlerimiz çok kısa bir zamanda hainin maiyetindeki kuvvetlerden mühim bir kısmını durdurabilmiş ve Ethem ancak maiyetindeki birkaç kişi ile kaçabilmişti. Fakat buna göre harekât, dahili acı bir ihtilal olmakla beraber Yunanlıların kanaatine nazaran Çerkez Ethem kuvvetlerinin Anadolu müdafaasında başlıca âmil bir kuvvet olduğuna inanarak, düşman ordusu kumandanlarını, bu fırsattan istifadeye sevk etmişti.

Düşmanın bu korkunç tasavvurunu vaktinde sezen Garp Cephesi Kumandanımız Erkânıharp Miralayı İsmet Bey (Milli Şefimiz İnönü), ordunun bir kısmı ile Ethem'in üzerine yürürken, diğer bir kısmı da İnönü müdafaa hattına toplanıyordu.

Kahraman Türk ordusu; filhakika İstiklal Savaşı'nın o sıralardaki durumu, tarihin kaydetmediği korkunç bir afet içindeydi. Şimalde Yunanlılar, garpta Yunanlılar, onların yanında bir alay Ethem kuvvetleri, daha şimalde hilafet ordusu, şimali şarkide Pontusçular, şarkta isyanlar, cenupta Fransa kuvvetleri, gene cenupta İtalyan kuvvetleri, Konya isyanı, anayurdumuzun dörtte ikisi işgal altında, hür yurdun hür kahramanları, efsaneler yaratacak şekilde dövüşüyor ve durmadan da yeni kuvvetler çıkarıyorlardı. Henüz ordumuz kurulma halinde idi, mevcut düşman kuvvetlerine nazaran pek az idi. Bu fark, bil-

hassa silah adedine dayanıyordu. Fakat bu eksikliği gideren en büyük kuvvet, maneviyat, bizimle beraberdi.

İşte yeni seneye bu şartlar altında giriyorduk ve yeni senenin üçüncü gününden itibaren de düşman, harekâta başlamış bulunuyordu.

İnönü muharebesinden önceki günlerde, muannidane dümdar muharebeleriyle düşmanı üslerinden uzaklaştırarak, asıl müdafaa hattına çeken hafif topçu ve süvari kuvvetlerimiz, müstesna bir kabiliyetle, vazifelerini başarıyorlar ve arazi vaziyetlerinden imkân nispetinde istifade ederek, üstün düşman kuvvetlerine büyük zararlar ve telefat veriyorlardı. Dağınık bir halde bulunan küçük çete kuvvetlerimizle dağlara iltica etmiş silahlı köylülerimizin bilhassa İnegöl ve havalisinde düşmana indirdiği darbeler, nereden geldiği bilinmeyen ağır birer şamar halinde idi.

Yalnız bu arada fevkalade fena hava şartları altında ordumuzun bu harekâtına iştirak edememekten çok acılıydım.

6 Ocak 1921. Müsait bir havadan istifade ile kumandanımızın emirlerini yapmak için havadaydım. Düşmanın harekât sahası, Kestel mıntıkasında, dar fakat ileri gittikçe İnegöl, Yenişehir, Bilecik hatlarında çok genişlemişti. Bu mıntıkaların yolları, ileri harekette bulunan kuvvetlerle dolmuştu. Bilhassa en derin yürüyüş kolları İnegöl, Pazarcık yollarını doldurmuştu. Daha şimalde Yenişehir mıntıkası da kısmen dağınık ve daha gerilerde derin yol kolları halinde ilerliyorlardı.

Bu gördüklerimi not ederken, yaralı bir kuş gibi inliyordum. Her avuç toprak vücuttan koparılan bir parça idi. Ben bu acıyı duyarak bombalarımla taarruz ediyor, her toplu kesafete hücum ediyor ve tüfeklerimi son mermilerine kadar boşaltıyordum.

O gün iki tayyare yükselmiştik. Behçet ve Sıtkı keşifte, ben gene av ile düşmanın ileri harekât mıntıkasına dalmıştık. Hava Ocak ayının sayılı soğukları içinde bizi donduruyordu. Kapalı bir sema, hele bazı noktalarda bulutlar yüksek tepeleri kucaklamış bir halde idi. İnönü'nün şimaline kadar beraberce gittiğimiz arkadaşlar, bu mıntıkadan Söğüt - Bilecik istikametine açıldılar. Ben de Karaköy - Pazarcık istikametinde yoluma

devam ettim. Pazarcık yaylasının batı sırtlarında yakaladığım düşman kuvvetleri, geri kuvvetlerimizle uğraşıyordu. Bu hareketler tamamen bir çete harbi halinde idi ve çok kuvvetle tahmin ediyordum ki düşman kuvvetleri Ethem hadisesinin ardından başladığı bu taarruzda, karşısında muntazam bir kuvvet ve esaslı bir müdafaa hattı kanaatinden uzaktı ve bu karşılaştığı kuvvetleri esaslı hareketler zannediyordu.

Düşman daha batıda dağ yollarını kaplamıştı. Onun büyük topluluklarını, ağır silahlarını, cephane kollarını ve ağır toplarını hep yollar üzerinde yakalamıştım. Az bombalarımla iyi bir netice almak için, yolların en tehlikeli noktalarını seçiyordum. Nihayet birincisini yürüyüş kolu arasına, ikincisini de bir batarya üzerine salladım. Esasen bulut vaziyeti müsait olmadığı için, çok az bir irtifadan attığım bombalarım, istediğim tesiri yapmıştı. Uçurumlu yollar üzerinde bulunan, bilhassa nakil vasıtalarına açtığım makineli tüfek ateşi, yürüyüş kollarını birbirine karıştırmış, birçok vasıtaların uçurumlara yuvarlanmasına sebep olmuştu. O gün çok daha haklı ve büyük bir neşe içinde dönüyordum.

Birinci İnönü Muharebesi

İnönü Muharebesi fiilen başlamış bir halde, düşman kuvvetleri Bilecik ve Pazarcık işgalinden sonra Söğüt ve Bozüyük istikametinde mütemadiyen doğuya ilerliyorlardı. Söğüt'ün doğusundan başlayan cephe Poyra üzerinden bir at nalı şeklinde güneye ve güney batısında Bozüyük ovasına hâkim İnönü'nün kuzey sırtlarının batı mıntıkasına kadar uzanıyordu.

Coğrafi vaziyet itibariyle, düşman kuvvetleri için bir kapan halinde olan bu mıntıka, o nispette Türk müdafaası için, çok ehemmiyetli bir mevki idi. Düşman her adım attığı noktada bir ölüm ateşi ile karşılaşıyor, tayyarelerimiz az olmasına rağmen, düşmanın ileri hareketi, piyade ve nakil kolları sık sık hücumlarımızla sekteye ve ciddi telefata uğruyorlardı.

Bu harekât sırasında, 8 Ocak'ta yaptığım iki cüretli hücumun birini Söğüt'ün doğusunda ve diğerini Bozüyük - Ka-

raköy şosesi üzerindeki yürüyüş halinde bulunan düşmanın büyük kuvvetleri üzerinde toplamıştım. Ezici bir darbe ve tesir sırrının alçak uçuşa münhasır bir başarı olduğunu bildiğim için, en müsait bir yükseklikten yaptığım bu hücumlarda bombalarım hedeflerini hiç şaşmadan bulmuş ve daha sonra Karaköy yolunun kıvrımlarında kavak ağaçları arasından açtığım makineli tüfek ateşim, bu kuvvetleri darmadağınık etmişti.

Bu gibi arızi hücumlardan kurtulan düşman kuvvetleri, daha ilerledikçe kendilerini emin sandıkları mıntıkalarda Türk topçusunun ölüm saçan ateşi içinde buluyorlardı. Fakat ne de olsa, itiraf etmek lazım ki, hain düşman ordusu, yüksek muharebe kabiliyetine malikti. En müşkül harekât ve en ciddi telefat karşısında bile, taarruzlarında ısrarlı ve hücumlarında şiddetle inatçı idiler. Çılgınca devam eden bu muharebede öldürücü ve ezici bir ateş karşısında üst üste yığılan ölülerinin üstlerinden atlarken, onlara yenileri iltihak eden, bu istila ordusu eriyordu. Fakat bunları eriten kuvvetlerimizin telefatı da bunlardan çok az değildi.



Gazi tayyarem ve Eskişehir'deki tayyareci arkadaşlarımız:
1- Tayyareci Fehmi (Şehit), 2- Tayyareci Behçet (şehit), 3- Tayyareci Osman Vecihi,
4- Tayyareci Avni, 5- Tayyareci Muhsin, 6- Tayyareci Vecihi, 7- Tayyareci Sıtkı,
8- Tayyareci Ahmet, 9- Tayyareci Avni, 10- Tayyareci Rıfat, 11- Mak. Eşref,
12- Tayyareci Nurettin, 13- Tayyareci Mehmet Nuri, 14- Mak. İsmail (şehit).

9 Ocak 1921. Daha sabah başlarken, kulaklarımızı dolduran kesif top sesleriyle yataklarımızdan kalkmıştık. Eskişehir bu top seslerini kolaylıkla işitiyordu. Hemen tayyarelerimize atlayarak yeni vazifelerimize havalandık. Keşif tayyaresinde Behçet ve Kenan yüzbaşılar, ben de yine av tayyaremle doğru cepheye yanaştık. Arkadaşlarım yine şimal gerilerine akarken, ben de Bozüyük, Karaköy mıntıkasını taramaya başlamıştım. Bomba endahtından ziyade makineli tüfekle alçak taarruzlar benim daha çok hoşuma giden hareketti. Zaten iki bomba atabilirdim. Bu bombalar için her zaman kesif hedef bulmak kolay olmuyordu. Küçük bir kuvvet üzerine de bir bombaya acıyordum. Halbuki makineli tüfekler, mesela bir piyade kıtasına, bir süvari grubuna müessir bir hücuma vesile oluyor, mini mini mermiler çok daha faydalı işler görüyordu.

Düşman geri kuvvetlerini, o gün hemen hemen göremiyordum. Bozüyük civarındaki nakliye kuvvetlerinden başka, göze çarpan hedefler kalmamıştı. Evet düşman, bütün kuvvetlerini cepheye yaklaştırmış, İnönü müdafaa hattının kıymetini anlamaya başlamıştı.

Karaköy - Bilecik ve Karaköy - Pazarcık yollarını ve civarını aradıktan sonra Bozüyük'ün doğu yönünde yakaladığım bir nakliye koluna bomba ile taarruz ederek, cephe mıntıkasına yanaşmıştım. Buradaki istinat kuvvetlerini arkadan vuruyordum. Hücum ettiğim kuvvetler, bu hareketimden çok müteessir oluyorlardı. Düşman, topçumuza yerini göstermemek için bir harekete muvaffak olamadığı gibi, kaçacak bir nokta da yoktu. Benim önümde ise hedef açık ve toplu bir halde idi. Çünkü bu kuvvet bir hava hücumuna değil, takviye edeceği noktaya kadar, topçuya gözükmemeyi düşünmüş idi. Halbuki şimdi ben onları açık bir halde yakalayarak, tüfeklerimi tevcih etmiş ve üzerlerinde mermilerimi toplamaya başlamıştım. Yüksekliğim her hücumda zemine kadar yanaşıyor ve tekrar bir dönüşle, azami 40 -50 metreye kadar yükselerek tekrar taarruza geçiyordum. Bu hücumlarım düşmana istediğim tesiri yapmaktan başka, topçumuza da güzel bir hedef hazırlamış, göstermiş oluyordum ve ben bu mıntıkadan ayrılırken topçumuzun mermileri bu kuvvetler üzerinde amansızca sıralanıyordu.

O gün İnönü harbinin üçüncü günü idi. Uçuştan sonra, düşman vaziyetine ait raporu hazırlarken, evvelki günlere ait raporlarıma nazaran, büyük değişiklikler göze çarpmaktan hali değildi. Yollar boş, münakale işleri durgun, ancak küçük gruplar halinde bazı nakil vasıtalarından ve gene küçük süvari gruplarının emniyet hatlarından başka bütün kuvvetler cepheye yanaşmış bir haldeydi. Düşmanın son kozunu oynamakta bulunduğuna işaret etmiştim.

10 Ocak 1921. İnönü Harbi'nin dördüncü ve en çılgın günüydü. O gün de iki tayyare uçuşa hazırlanmıştık. Behçet ve Yzb. Muhsin Beyler keşif tayyareleriyle, ben de gene küçük avcı ile havalanmıştık. Her an biraz daha yaklaşan muharebe sesleri, cidden Eskişehir'e büyük bir korku veriyordu. Uğultu halinde devam etmekte olan topçu düelloları, kesilmeden devam ediyordu. Harekâtı adım adım takip ettiğim halde, uçmadığım ve üzerinde bulunmadığım saatlerim hayli ıstırapla geçiyor ve bu devamlı muharebe uğultularının asap üzerinde yaptığı acı tesiri ancak bu görüşlerimle hafifletebiliyordum. Mamafih birçok bakımdan ordumuzun vaziyetinin ciddiyeti inkâr edilemezdi.

Düşmanın tayyare faaliyetinde bir canlılığa tesadüf etmiyorduk. Fakat buna mukabil, bu yakıcı taarruzda özellikle düşman piyadesinin yılmayan hücumları, fasılasız akıyordu. Evet, akan kan ve eriyen insandı.

İşte gene bu cehennem yolunda idik, gene cepheye yakın bir yerden birbirimizi iyi muvaffakiyetler dileği ile selamlarken, düşman topçusunun etrafımızda sıralanan mermilerini yadırgamadan seyrediyorduk.

İrtifaım biraz yüksekti. Bu suretle daha hâkim bir görüşe sahip bulunduğum için, hedeflerimle meşgul olacağım zamana kadar yüksek uçuşu itiyat etmiştim. Hususiyle her an değişen harp vaziyetini, harekâtın ve teşekkül birliklerinin kesafetini daha iyi görmek ve hizmet maksatlarını ona göre tanzim etmek, daha faydalı neticeler veriyordu.

Bununla beraber, bu tarz hareketin ikinci bir sebebi de işgal mıntıkası üzerinde düşman tayyaresine de tesadüf ihtimali olduğundan, onların da muhafazası bana bırakılmış bir işti. Bu ihtimali de nazarı dikkate alarak yüksek uçuşu tercih ediyordum.

Bu vaziyette arkadaşım Söğüt, Bilecik, Yenişehir havalisini araştırırken ben de Bozüyük, Pazarcık, İnegöl mıntıkalarını karıştırarak düşman kuvvetlerini arıyordum. Harp vaziyeti bizim için olduğu kadar düşman için de çok ciddi bir mahiyet alacak safhaya girmişti. Dört gündür devam eden bu kanlı muharebenin ilk günlerinde mutaarrız kuvvetlerin gerileri sağlam ve ihtiyatları da zengin ve emniyette idi. Bir an evvel gördüklerimden, bu kuvvetlerin hayli eksilmiş ve bütün kuvvetlerin muharebe hattına yanaşmış olduğunu not etmiştim. O günkü uçuşumda ise daha dikkat çekici değişiklikler görüyordum.

Daha ilk hamlede muharebe hatlarının kesafetine rağmen, gerilerinin boşluğu gözümden kaçmamıştı. Ben bu kuvvetleri daha gerilerde veya yer değiştirmesi muhtemel yerlerde de aramıştım. Bu suretle gidiş yolumda, civarını derinliklere nüfuz edecek bir kudretle ve tecessüsle ilerliyordum.

Bozüyük ve havalisi boştu. Yalnız devriye halinde birkaç kişilik süvari kuvvetlerinden başka bir şey görememiştim. Daha gerilerde Karaköy boğazında derin bir nakliye kolunu geriye doğru yürüyüş halinde gördüm. Burada yol tarafeyni harekete müsait olmayan dar bir geçit halinde olduğu için, taarruza çok müsait idi. Yol derinliğini de nazarı itibara almak suretiyle yaptığım bir dönüşü müteakip, bombalarımı bıraktım. Hiçbir isabet olmasa dahi, iki bombanın infilakı bütün nakliye kolunu perişan edecek bir tesir hasıl etmeye kafi idi. Halbuki çok güzel isabetlerle bombalarım hedeflerini bulmuş paralayıcı bir tesirle büyük tahribata sebep olmuştu.

Daha ileride Karaköy - Pazarcık yolu üzerinde gene geriye hareket halinde bir ağır batarya görmüştüm ki, bu tesadüf bende derin bir sevinç yarattı. Ağır topların geriye çekilmesi, şüphesiz bir maksadın tatbikidir ve tabii bu kadar gerilerde hareket, yeni bir mevzi maksadını hedefleyemez. Şu halde bu hareket, ancak bir ricat hareketinden başka bir şey değildi. Bu sevinçle döndüm. Daha garp mıntıkalarını da araştırarak, İnönü muharebe sırtlarına yanaşmıştım.

Düşman tarafından alelacele yapılan kademeli siperlerde çok canlı hareketler vardı. Kahraman topçularımız, bu siperleri örten bir ateş dumanı altına almışlar ve hakikaten göz açmaya

imkân bırakmıyorlardı. Gözlerimin önüne serilen bu cehennem tablosu karşısında coşkun bir duygu ile daldım. Zaten çok az olan irtifadan, düşman siperlerine doğru ve mukabil taarruzlar yapan kuvvetlerimizin temposuna uydum. Açtığım iki makineli tüfeğin ateşi, şimdi siperlerin içine akıyor, barınma imkânı bulunmayan bu mermi yağmuru altında düşman maddeten muhakkak diyemem, fakat manen eziliyordu.

Ben bu müessir hücumlarımı en kesif noktalar üzerinde toplayarak 4-5 defa tekrarladım ve son mermiyi de sarf ettikten sonra, gördüklerimi bir an evvel haber vermek üzere döndüm. Henüz ayrıldığım noktadan 10 kilometre kadar açıldığım bir sırada motorumun, fena bir koku neşrederek devri düşmeye başladı ve büyük bir sıkıntı içinde çırpınarak sustu.

Bir sevki tabii ile tayyaremi süzülüş uçuşuna geçirdim ve inmeye başladım. Esasen vazifemi yapmıştım. Fakat o günkü büyük başarımdan doğan sevincime şimdi biraz heyecan katılmıştı. Çünkü cephe içinde inmek tabii hoşa gidecek bir şey değildi. Ölümü düşünmüyordum. Bu hususta imanım en büyük tehlikeler karşısında dahi, sarsılmayacak bir güçte idi. Benim nazarımda ölüm mefhumuna yalnız bir ölçü vardı ki, o da mukadderattı. Nazarımda hadiseler sade bir sebepten ibaret kalır. Nitekim bundan evvel başımdan geçmiş birçok vakalar gibi, bu defa da yere indiğim zaman, motorumun durmasını araştırırken, motorun altında gövde üzerinde birçok mermi isabetleri gözüme ilişmiş ve gövdenin alt ve pilot kısımlarını sarmış olan yağ akıntılarından, motorumun yaralanmış olduğunu anlamıştım.

Filhakika motorun alt kapağını açtığım zaman, yalnız karterde üç mermi deliği görmüştüm ki, henüz bu deliklerden yaralı bir kuşun kanı gibi yağ sızıyordu. Ben bu anda müthiş bir ateş altında idim. Etrafımda ince vızıltılar halinde mermiler uçuşuyorlardı. Evvela bir yanlışlık karşısında kaldığımı sanarak bağırmaya ve Türk olduğumu anlatmaya uğraştım. Fakat bu ateşin yalnız bir taraftan değil, iki taraftan da işlediğini görünce, derhal tedbir almak lüzumunu hissetmiştim.

Etrafım tenha, tek bir insan yoktu. İnönü istasyonunda da en küçük bir hareket görmemiştim. Sonra yol üzerinde uzak

mesafelerde düşmüş veya atılmış bazı eşyalar, hayvan semerleri görülüyordu. Bütün bunlar, ricat alametlerinden başka bir şey değildi. Küçük bir muhakeme ile vaziyetin ciddiyetini düşünerek hemen üzerimdeki ağır elbiseden vücudumu sıyırdım ve derhal önümdeki hendeğe doğru koşmaya başladım. Evet çok zor durumda idim. Muharebe eden iki kuvvet arasına inmiştim.

Henüz vücudumda bir isabet yok idiyse, bu fevkalade bir tesadüf idi. Çünkü etrafımda kurşunlar korkunç vızıltılarla inliyorlardı. Bu tehlikeli mevkiden bir an evvel uzaklaşmak için bütün kuvvetimle yola muvazi hendek içinde koşuyordum. Bu esnada düşman topçusu tayyareme obüsler savurmaya başlamıştı. Mesafe çok yakın olduğu için bu obüsler hedefi bulmakta müşkülat çekmediğinden birkaç mermi ile harap olmuştu.

Önümde bir sırt ve bu sırtın üzerinde düşmanla muharebe halinde bulunan kuvvetlerimizi görmüştüm. Kahraman Türk gençlerinin ölüm saçan mermileri üzerimden geçiyordu. Bu kuvvetin arasında genç bir zabit, ayakta bağırıyor, kumanda ediyor, nişangâh değiştiriyor ve bütün harekâtıyla şuurunda yurt müdafaasından başka zerre bulunmadığı görülüyordu. Aramızdaki mesafe çok kısa idi. Hemen bana bağırdı:

"Tayyareci çabuk sırtı atla."

Ben bu emri dinleyerek son bir gayret sarf ederek sırtı aştım ve harp safına girdim. Bütün hareketlerimi takip eden arkadaşın bana ilk sözü şu olmuştu:

"Geçmiş olsun."

Saat 15.00'i geçiyor ve muharebe en azgın devrelerini yaşıyordu. Bu kıtanın kumandanı üsteğmendi ve kendisinden başka da zabit yoktu. İhtimal bütün arkadaşları, bu güzel toprakları müdafaa için, onu kanlarıyla sulamışlardı. Kim bilir hangi bir çukurda, hangi bir toprak parçası üzerinde yatıyorlardı. Genç zabite bağırdım:

"Cephe kumandanı nerede?.."

O yalnız bir kolunu İnönü kasabasına doğru uzatarak:

"O sırtlarda!.." cevabını verdi.

Ben o anda orada bıraktığım tayyareyi ve son vazifemi içim yanarak düşünüyordum. Muharebe ve manevra devam

ediyordu ve belki harekât icabı birkaç dakika sonra bu mevkiin de terki icap edebilirdi. İşte bu düşünce, beni bir an sarstı ve ne de olsa dumandan ve külden başka bir parçasını bırakmak istemediğim sevgili tayyareme bir daha baktım ve içim titreye titreye "yakacağım" dedim. Son bir şeref borcumdu.

Elimi cebime attım, eyvah kibrit kutum uçuş elbisemin cebinde kalmıştı. Yanımdan hiç ayırmadığım bu son vazife silahımı, ateş altında soyunduğum kombinezonun cebinde unutmuştum. Hemen zabit arkadaştan bir kibrit vermesini rica ettim. O sordu:

"Ne yapacaksın?"

"Son vazifemi. Tayyareyi yakacağım."

Arkadaş cebinden çıkardığı bir kutu kibriti bana fırlattı. Ben de teşekkür ederek yerimden sıçradım ve tayyareme doğru bütün kuvvetimle, kesif iki ateş arasında, koşmaya başladım. Kulaklarımın içinde vızıltıları inleyen kurşunlar bana dokunmuyor, fakat acı acı ötüyorlardı. 500 metre uzağımdaki tayyareye varıncaya kadar birkaç defa yuvarlanmış ve nihayet güzel kuşumun yanına yetişmiştim. O zaten her tarafı delik deşik bir halde harap olmuştu. Elimde kibritle bir an durdum ve bir ihanet suçu duygusu içinde titredim. Evet, fakat işte o an, yine o vazife idi. Kafkas cephesi... Sukut ve son vazife... Muhayyilemde canlandı, yeni bir acı ile kibriti yakarak tayyarenin açtığım musluğundan akan benzine attım.

Evvela hafif bir dalga halinde yükselen alevler, biraz sonra tayyareyi kamilen sarmış ve sonra koyu bir duman halinde yükselmeye başlamıştı. Şimdi ben gene o ateş içinde cephe hattına doğru koştum. Sırtı aşar aşmaz, karşılaştığım arkadaşa kibritini verdiğim zaman kulaklarımı genç zabitin şu sözü dolduruyordu:

"Bravo arkadaş, tebrik ederim."

Ben tekrar sıçrayarak geriye doğru koşuyordum. Artık cephedeki işlerim tamamen bitmiş, yalnız kafamda topladığım raporumu aziz kumandanıma arz etmek işim kalmıştı.

Biraz daha koştuktan sonra, ileride gördüğüm sahipsiz boş bir atı yakaladım. Başlığı üzerinde, fakat çıplak olan bu hayvan benim işime çok yaramıştı. Çünkü çok yorulmuştum. Bilhassa kumandanımızı en kısa zamanda görmeye mecburdum. Niha-

yet 10 dakika sonra İnönü'nün doğusundaki sırtlarından, harekâtı idare eden kahraman kumandanın karşısındaydım.

Bulunduğumuz mevki, bütün İnönü ovasına hâkim bir mevki idi. Bu mevkiden bütün harekât bir dama tablosunun heyeti umumiyesi gibi görünüyor ve yanan tayyaremin yükselen alev ve dumanları hâlâ devam ediyordu. Candan selamladığım kumandanımızın teveccühleriyle karşılaştım.

Evvela elimi sıkan büyük kumandan, beni şu kıymetli sözleriyle sevindirmişti:

"Vecihi Bey geçmiş olsun. Harekâtını gördüm, teşekkür ederim," dedi. Ben bu kadar yüksek taltif karşısında sonsuz bir heyecan duymuştum. Sonra emretti: "Vaziyeti nasıl gördün?"

Ben bütün harekâtı, yaptıklarımı ve umumi hatlar üzerindeki cephe gerilerini ve halen kuvvetlerin son vazifelerini, velhasıl kafamda topladığım bütün raporumu okuyordum. Düşmanın umumi ve bilhassa cephe vaziyeti hakkındaki raporumun ilk satırları büyük kumandanın hassas bir tecessüsle büyüyen gözlerinde memnuniyet halleri belirtmişti. Çünkü düşmanın umumi ricat halinde olduğunu ve halen durumun devamında savaş halinde oyalayıcı bir hareket olduğunu söylemiştim. Bu haberim üzerine derhal emir zabitlerine verdiği emir şu olmuştu:

"Çabuk kıtaya yetişin. İkinci emre kadar oldukları yerde kalacaklardır."

Vaziyet hakkında, bana birçok sualler daha soran kumandana bilgilerimi söylerken, karşı sırtlardan inleyen topların mermileri bizi bulmuş ve çok tehlikeli bir vaziyet içinde kalmıştık. Burada zikretmeden geçemeyeceğim. O an büyük kumandanımızın cesareti, bana ne güzel bir numune olmuştu. Tam konuştuğumuz sırada acı ıslıklarla yanımızdan geçen ve hemen birkaç metre ilerimizde patlayan mermiler karşısında Garp Cephesi Kumandanlığı kurmay reisi bulunan Tevfik Bey, pek tabii bir tedbir olarak, kumandana tehlikeyi hatırlattı, fakat cevap olarak sade bir omuz silkintisinden başka bir şey görmedim. Yerinden bile oynamayan kumandan tekrar bana döndü ve:

"Haydi Vecihi, sen şimdi, Çukurhisar'da tren vardır, onunla Eskişehir'e git ve istirahat et" dedi ve tekrar elimi sıktı.

Bu büyük teveccühün ve şerefli vazifemi yapmanın huzuru içinde Eskişehir'e gidiyordum. Gece saat 12.00'de Eskişehir'e varabilmiştim. Bir kısım mütecessis insanlardan başka bütün şehir uyuyordu. Tabii her şeyden evvel o günkü vaziyetimin ve gecikmemin evimde hasıl ettiği intibaı öğrenmek istiyordum. Bunun için doğruca arkadaşlarımın bulundukları mevkie geldim. Şehrin sessizliğine rağmen, bütün arkadaşlar henüz yatmamışlar, hararetli bir münakaşanın mevzuu üzerinde görüşüyorlardı. Kapıdan içeri girdiğim zaman, ayyuka çıkan bir, "Vecihi" sedasıyla karşılandım ve hepsi ile ayrı ayrı kucaklaştım. O anda arkadaşlarımdan biri eve uğrayıp uğramadığımı sordu. Henüz geldiğimi söyledim. Derhal birkaç arkadaş eve haber vermek üzere dışarı çıkarlarken bana da:

"Sen birkaç dakika sonra gel, annen çok merakta. Daha iyi olur" demişlerdi. O zaman etrafımı saran arkadaşlar dönmediğimin etrafta yaptığı tesiri kısaca anlattılar. Bu hadisenin bütün bölük için elim bir gün olduğunu, herkesin bir matem içinde sızladığını ilave etmişlerdi.

Ben derhal yerimden kalkarak hızlı adımlarla evime geldiğimde o ne heyecandı. Azap dolu bütün bir gün ağlayan annem ve kardeşim, daha kapıdan hıçkırıklarla boynuma atılmışlar ve sanki gözlerine inanamaz bir hal almışlardı. Nihayet bütün arkadaşlarım gibi annem de kardeşim de yaşadığıma inanarak müteselli oldular. Kaçıncı yeni bir şahadetti bu!..

11 Ocak 1921. Düşman kuvvetleri, dümdar muharebeleriyle ricatını gizlemeye çok çalışıyordu. Fakat büyük kumandan, daha evvelden verdiği harekât planı üzerinde bütün tertibatı hazırlayarak, düşman gerilerini ve ricat yollarını ciddi tehdit altına almıştı. Fakat ne yazık ki, hazır bir tayyarem daha olmadığı için, ben bu takip hizmetinde kahraman kuvvetlerimize faydalı olamıyordum.

Bu müddeti yeni bir tayyarenin hazırlanması için geceli gündüzlü yılmayan bir azimle çalışarak geçirmiştim. Düşmanın ricat harekâtı da birçok izaçlar karşısında hezimet halini alarak 14 Ocak'ta tamamlanmıştı ki, o gün öğleden sonra cephe karargâhına Behçet ve ben, râsıdlardan da Muhsin, Kenan ve Sıtkı Beyler davet edilmiştik.

Karargâhta bizi karşılayan cephe Erkânı Harbiye Reisi, hizmetlerimizi takdiren teşekkürden sonra, İnönü zaferinde livalığa terfi eden aziz kumandanımız İsmet Paşa'nın yüksek teşekkürlerini muhtevi ve Behçet ile benim ayrıca maddi mükafatla taltifimizi bildiren emir telgraflarını gösterdiler. Hiç şüphesiz, bilhassa kumandanımızın teşekkürlerini taşıyan bu takdir, hizmet aşkımın manevi bir mükafatı olmakla beraber, vazife duygularıma sonsuz bir azim yolu açıyordu. Mukabil teşekkürlerimizi sunarak karargâhtan ayrılmıştık.

Filhakika aynı gün büyük kumandanın şu telgrafı teşekkürleri orduya bildirilmişti:

"İnönü meydan muharebesi muzafferiyetinin âmillerine, topçularla tayyarecilerime hassaten selam ve teşekkür ederim."

Garp Cephesi Kumandanı ve Erkânıharbiyei
Umumiye Reisi Miriliva
İsmet

Büyük Acım

I. İnönü muharebesinden sonra, 12 Ocak. Düşman tayyarelerinin, ilk defa, Eskişehir'e kadar uzandığı bir gündü. Av tayyaremi İnönü Savaşı'nın son günü muharebede yaktığım için, ben tayyaresiz kalmıştım. Bu sebeple karşılayamadığım hasım tayyareler, şehre ve istasyona saldırarak halk toplulukları arasına bombalar atmışlardı.

Sevgili kardeşim Remziye (Şehit Eribe'nin annesi), melun bir tesadüf neticesi, henüz 23 yaşında iken bu feci hadisenin kurbanları arasında bulunuyordu. Esasen bu vakadan kısa bir zaman evvel, kardeşimin eşi Binbaşı Bedri Bey'in milli savaşın aziz gaipleri arasına katılmış bulunması, ailemiz bünyesinin bu taze dalını olgunlaşmadan kırmış ve bana üç kıymetli hediye kalmıştı; Nahit, Eribe ve Emel. Kardeş sevgisinin en içli duygularıyla bağrıma bastığım bu yavruların en küçüğü olan Emel de ricat felaketinin musibetleri içinde henüz bir yaşını doldurmadan annesinin yanına uçmuştu.

Ne hazin bir tecellidir ki, bu müteselsil felaket birbirini takip ederek gönüllerimizi karartmış, gözlerimizi dinmeyen yaşlarla doldurmuştu. I. İnönü Zaferi'ni takip eden zamanlarda yaşadığım kara günlerin acısına rağmen, cephe kumandanlığımızın lüzum gösterdiği hiçbir keşif ve tetkik uçuşu geri kalmamıştı. Bununla beraber diğer taraftan da daha birkaç arkadaşa, harp uçuşlarına hazırlık için icap eden uçuş antrenmanları yaptırmak suretiyle hava kuvvetlerimizi daha genişletmek düşüncesi ve azminde idik. Gerçi bu çalışmalar esnasında bazı kaza ve kırım hadiseleri de oluyordu. Fakat çalışmalarımızda daha yüksek bir intizam ve hazırlıklarımızda daha kuvvetli bir enerji vardı. Kaza ve kırım hadiseleri malzeme yoksunluğundan ileri gelmekte idi. Mesela tayyarelerimizin motorlarına mahsus buji ihtiyacımız için bir tek bile yoktu. Elimizde mevcut binlerce buji, hurdalıktan toplanmış ıskarta malzemeden ibaretti. Yani mesai ömrünü doldurduğu için kal edilmiş malzeme idi. Fakat ne depolarımızda ve ne de piyasada benzeri bulunmadığı için, biz bunları tekrar tekrar temizleyerek kullanmak mecburiyetinde kalıyorduk. Bu sebeple hemen hiçbir uçuş hizmeti notlarımda yok ki, tam selametle ve arızasız geçmiş olsun. Hatta gene bu yüzden pek çok defalar üssümüze dönemeyerek hariç mahallere mecburi inişler yapıyorduk. Bilhassa tecrübesi az arkadaşlar tarafından bu gibi zaruri inişlerde ekseriya tayyareler kırılmış bulunuyordu. Mamafih, bütün kazalarda insanca zayiatımız yoktu.

Bu şerait altında ve bu kadar zorluklar içinde çalışmaklığımıza rağmen, adet fazlalığı ve malzeme iyiliği düşmanlarda olduğu halde, daima düşman hava kuvvetlerinden üstün bir mevki muhafaza etmiştik.

İkinci İnönü Muharebesi

Bütün Garp cephesi geniş bir hat üzerinde yayılmış, büyük sahaları kaplamıştı. Ordumuz her geçen gün biraz daha kuvvetleniyor ve noksanlarımız ikmal ediliyordu.

İçten bir vatan sevgisinin beslediği bu ulusal kalkınmadaki çalışmaların az zamanda semereleri belirmeye başlamıştı.

Her şeyden evvel iyi bir disiplin kurulmuştu. Bilhassa ordunun zabitleriyle efradı arasında mütekabil sevgi ve inanç duyguları doğmuştu. Maneviyat noktasına gelince: Cidden iftihar edilecek bir varlık halini almıştı. Denebilir ki, bu karakteristik vasfın en büyük âmili I. İnönü Muharebesi zaferiydi.

Ordu bu halde iken, 1921 yılının mart ortalarında, bütün cephe yakını mıntıkalarda, ordumuzun taarruza geçeceği duyulunca, halk da kahraman ordumuza yardım etmek imkânlarını aramıştı. Her bakımdan yeni bir zafere sonsuz inanç havası esmeye başlamıştı. Filhakika yeni bir hareket bahis mevzuu idi, ancak bu hareket ordumuzun taarruzu ile değil, istila ordusunun yeni bir hamlesiyle başlayacaktı.

Düşman kuvvetleri evvela Afyon üzerinden bir hareket başlangıcı göstererek, şaşırtma fikrine sapmış, fakat bu kadar geniş bir harp oyununu başaramayacağını anlayınca, asıl hedef olan İnönü üzerine, şimal ordusunu 22 Mart 1921 tarihinde harekete geçirmişti. Mamafih, daha başlangıçtan itibaren adım adım takip edilen bu harp oyunu, değerli kumandanımızın dikkatinden kaçmamış ve bu tarihe takaddüm eden zamanlarda yapılan hazırlıklar, eksiksiz olduğu için, düşmanın korktuğu kâbus önüne çıkmıştı. Ordumuzun elinde, zaman, mesafe ve İnönü mevkiinin daha esaslı surette tahkimi gibi avantajlar bulunuyordu. Şüphesiz bunlar hep düşman harekâtı aleyhine önemli unsurlardı.

Bu hat üzerinde, umumi yollar, yani büyük harekâtın cereyan edeceği muharebe mıntıkalarına yakın mesafelere kadar olan iki ana yol esastı. Coğrafi durum, baştan başa arızalarla, bazı mahallerde dar boğazlarla çevrilmişti. Bu havali serbest harekâta imkân vermeyen kayalık bir arazi halindedir. Nitekim birçok noktalarda küçücük kuvvetlerimiz, büyük düşman kuvvetlerini bazen saatlerce, bazen günlerce oyalamışlar ve ciddi telefata sebebiyet vermişlerdir.

Bütün bu hareketleri adım adım takip ederken, yaptığım keşif uçuşlarında, sırasına göre, muhtelif irtifalardan gördüğüm bu arazi durumu içinde, harekâtın ve temasların genişlemesi, diğer taraftan cephe gerisindeki düşman yürüyüş kollarını ve nakliye birliklerini notlarımdan kaçırmıyordum. Bu ba-

şarıya rağmen, itiraf etmek lazımdır ki; aldığımız uçuş vazifelerinin önemi, içinde bulunduğumuz şartlarla kabili telif değildi. Mesela ben, kendi hesabıma hiçbir vazifeyi arızasız ve inkıtasız yapabildiğimi hatırlamıyorum.

Motor inkıtaları ve bunlardan doğan zaruretler içinde yabancı mahallere mecburi inişler, artık günün tabii hadiseleri olmuştu. Hususiyle buji derdi yüzünden birçok defalar düşman gerilerinde motor teklemesi gibi tehlikeler içinde süzülme uçuşu yapmak suretiyle hatlarımız gerisine aşmak, kanadın herhangi bir noktasından bir kısmının yırtılması veya bir yama parçasının açılarak korkunç nispetlere kadar göz önünde büyümesi, herhalde uçucunun asabı üzerinde fena tesirler yapmaktan hali kalmıyordu. Mamafih, önceden alışılması imkânsız görülüp de sonradan alışılan haller ve mahrumiyetler gibi, biz de bu hadiseleri tabii bulmaya ve hatta bu tayyareler üzerinde vazife yaparken korku değil içten bir zevk duymaya alışmıştık.

Bu hadiseleri hatıralarım arasında tekrar etmek, başarılan hizmetlerin dün ile bugün arasındaki farkı ve o vasıtalarla başarılan hizmetlerin nasıl duygular mahsulü olduğunu tebarüz ettirmek olduğu kadar, günümüzün zengin malzeme ve sağlam tayyareleriyle hava müdafaamızı yapacak genç tayyarecilerimize fakir, fakat temiz bir yurt ödevi şeklini hatırlatmaktır.

Garp taarruzuna takaddüm eden günlere ait notlarımda şu kayıtlar var:

22 Mart 1921. Düşman kuvvetleri taarruz halinde ilerlemekte, fakat her adımı müdafaa kuvvetlerimizin ısrarlı savaşı karşısında büyük telefata mal olmaktaydı. Sabah erken İnegöl mıntıkası uçuşunu yapıyordum. İrtifaım yüksekti. Motoruma olan itimatsızlığım, bana cüretli bir uçuş cesareti vermiyordu. İlerleyen kuvvetleri notlarıma geçirdikten sonra, avdette motorum gene arıza gösterdi ve ben üssüme ancak bir kırlangıç uçuşuyla süzülerek dönebildim.

23 Mart 1921. Tayyareci Fehmi (Bursalı) ve râsıdı Basri Beyler A.E.G. tayyaresiyle keşif vazifesine uçtular. Fakat motor arızası sebebiyle dönmeye mecbur oldular. İnişte tayyare sakatlandı.

24 Mart 1921. Dünden kalan vazifeyi yapmak üzere küçük tayyaremle uçtum. Söğüt - Bilecik yolu üzerinde büyük bir yü-

rüyüş kolu yakalamıştım. Bir alay tahmin ettiğim bu düşman kıtası, bomba ve makineli tüfek ateşlerime açık bir hedef olup perişan bir halde dağılmıştı. Daha ilerleri de taradıktan sonra notlarımı doldurarak dönmüştüm. O gün güzel bir tesadüf eseri motorda hiçbir arıza belirmedi. Yere indiğim zaman, derhal tayyarenin hazırlanmasını söylemiştim. (Halbuki, hemen her uçuştan dönüşte en az iki üç günlük iş çıkması, sanki bir itiyattı.)

Aynı gün öğleden sonra: Bir düşman tayyaresinin Eskişehir istikametinde uçmakta olduğu haberi üzerine, karşılamak maksadıyla havalanmıştım. Fakat tam Çukurhisar mevkiine vardığım ve düşman tayyaresini havada gördüğüm sırada, sanki sabah hizmetini unutmuş gibi, tayyaremin motorunun birdenbire aksilikler ve sarsıntılar yapmaya başladığını hissettim. Bu aksilik pek kritik bir zamanda başladığı için ben çok müşkül vaziyette kalmıştım. Arıza malum, buji derdi idi. Fakat o anda hiçbir şey yapabilmek imkânı da yoktu. Bir sevki tabii ile gaz keserek inmeye başladım.

Yere indiğim zaman düşman tayyaresi üzerimde hem bomba atıyor hem de makineli tüfekle zemini tarıyordu. Uçmaktan mahrum tayyaremi bırakarak kaçmaya başladım. Çünkü elimde en küçük bir müdafaa vasıtası bile yoktu. Bütün kuvvetimle koştuğum bu sırada kulaklarımda büyüyen acı bir ıslık sesini işitiyordum ki, havadan inen bombanın korkunç hışırtısı çok yakından beni sarmıştı. Derhal kendimi içinde bulunduğum kuru dereciğin kumları üstüne attım. O anda hemen bir metre önümde keskin bir seda ve hafif bir sarsıntı hissettim ve açılan deliği gördüm. Henüz bomba patlamamıştı. Dimağımda nasıl bir intiba hasıl oldu, onu da ifadeye imkân bulamam. Yalnız iyi hatırladığıma göre, burnumu gömecek kadar yüzümü kumlara yapıştırmış ve bombanın geç patlamasını beklemiştim. Bu bombanın patlamaması sadece bir şans eseriydi. (Bombayı, sonra yerinden çıkardığımız zaman, üzerindeki emniyet piminin acele ile çıkarılmadan atıldığını ve bu sebeple patlamadığını görmüştük) Eğer bu bomba patlamış olsaydı, parçaların tesirinden sarfınazar, ben bombanın kaldıracağı toprak üzerinde bulunduğum için, çoktan ebediliğe doğru kanatsız uçmuş bulunacaktım.

Nihayet tayyare uzaklaşmış ve tehlike kalmamıştı. Sonra arkadaşlar tayyarenin yanına koştular ve olduğu gibi istifade etmek düşüncesiyle uzaklaşan tehlikenin arkasından uçurmak fikrine saplandılar ve Fehmi Bey (Yemenli) arkadaşımızı bu sakat işe sürüklediler! Halbuki tayyare uçacak bir halde değildi.

Niçin? Ne düşünülmüştü? Bilmiyorum. Ancak şu bir hakikattir ki, ben motorun bozuk olduğunu söylediğim halde, onlar uçurmak istiyorlardı. Bu muameleden anladığımı izaha lüzum hissetmediğim gibi, tarihe karışmış isimlerden de bahsetmeyeceğim. Yalnız ilmi tanımadan inanmamak bu harekete sebep oldu ve telafisi imkânsız bulunan büyük bir zarara mal olmuştu.

Bozuk dediğim tayyare çalıştırıldı, arıza görüldü, durduruldu. Birkaç buji değiştirildi. Sonra gene çalıştırıldı. Fakat bu tedbirler yetmiyor, çalışan motorun aksaklığı hassas bir kulağın duygularını kemiriyordu. Üzgün bir halde büzüldüğüm yerden fırladım ve bağırdım:

"Motor tamam değildir!.."

İnleyen sesimi duyuramadım. Uçacak arkadaş henüz tecrübesiz ve İstiklal Savaşı'na yeni katıldığı için, uzun zaman uçmamış bir pilottu. O da, benden ziyade kendisine tamam diyenleri duyuyordu.

Ne kadar müşkül bir vaziyet içindeydim! Korkak, üstelik de yalancı! Fakat iman ederek bildiğim tehlike içinde yüzen bir vatandaş, yurt ödevlerine varlığı çok yarayacak bir elemandı. Koştum, en yüksek amirimiz olan zata motorun arızalı olduğunu söyledim. Latif Bey, iddiamı, tayyarenin hazırlığı ile alakalı olandan sordu. Cevap, sözümün aksine çıktı. Ben tekrar ısrar ederek, umum müdürümüzden uçuşa mani olmasını rica ettim. Bu ısrarım belki etrafta başka başka telakkiler de doğurmuş olabilir. Fakat bir hakikatti. Kulaklarım çok alıştığı motor sesini tam bir tecessüsle dinliyordu. Bu ısrarım karşısında Latif Bey bana döndü:

"Vecihi, sen motorun arızalı olduğunu söylüyorsun; halbuki memuru tamam diyor ve Fehmi de uçmak istiyor!" dedi ve bu sözü tayyarenin hareketi takip etti.

Zeminde tayyareyi koşturan arkadaşımın arkasından içim yanarak bakıyordum. Muttalip meydanının nihayetine kadar

koşan tayyare, ancak son noktada pilotunun zoruyla yerden pek mecalsiz olarak kesilebilmişti. Motordaki aksaklık gittikçe daha bariz bir şekilde hissediliyor ve tayyareyi taşıyamıyordu. Fehmi bu tehlikeyi anlamıştı, fakat arızalı bir mıntıka üzerinde olduğu için inmek imkânsızlığı karşısında tayyareyi kırmamak düşüncesiyle meydana girmeye çalışıyordu. Heyhat! Çok geçti.

Nihayet düz uçuşta bile kendisini taşıyamayan biricik tayyaremiz, dönüş halinde ve hususiyle askıda biraz daha süratinden kaybetmiş ve küçük bir yükseklikten vrile geçerek başı üzerine yere saplanmıştı...

Kahraman Fehmi zeki, havacılıkta muvaffak olduğu kadar, organizatör ruhlu, enerjik bir gençti. İstanbul'da iken havacılığımızı kurtarmak yolundaki çalışmalarımızda önemli yardımları olmuştu. Havacılığımızın inkişafı mevzuunda en iyi anlaştığımız bir arkadaştı.

Umumi Harp'te, Almanya'da tayyareciliği öğrendikten sonra, Garp cephesindeki yararlı hizmetleri sırasında Türk kabiliyet ve kahramanlığının canlı misali olmuştu. Aziz Fehmi, bu yüksek enerjisini çok sevdiği yurduna faydalandırmaya imkân bulamadan hayata gözlerini kapadı. Bu suretle son tayyaremiz de elimizden çıkmıştı.

Gene notlarımdan: 25 Mart 1921. Düşmanın ileri hareketi devam ediyordu. Bir gün evvel son tayyaremiz de harap olduğu için, ilk defa olarak, düşman harekâtını takip edememiştim. Mamafih, derhal ikinci bölükten bir tayyare istedik.

26 Mart 1921. Afyon mıntıkasından arkadaşımız tayyareci Halil Bey kendi tayyaresini erkenden getirdi ve ben de hemen Söğüt ve havalisi keşfine uçtum. İki gün içindeki değişikliklerden gördüklerim, düşmanın öncü kuvvetleri, mütemadi taarruz halinde ve bu kuvvetleri büyük birlikler takip etmekteydi. Bu kesafet gösteriyordu ki, düşman, İnönü müdafaa hattının doğu bölgesine büyük ehemmiyet veriyordu. Büyük kuvvetlere ve ağır vasıtalara hep bu mıntıkada tesadüf etmiştim.

O günkü uçuşumda, daha yüksek bir cesaret vardı. Bunun tek sırrı, Halil'in tayyaresinin daha yeni oluşuydu. Bu münasebetle gördüğüm düşman kuvvetleri üzerinde çok alçak irti-

fadan eskisi gibi hücumlarımı yaptıktan sonra, topladığım notlarımla döndüm.

28 Mart 1921. II. İnönü Muharebesi'nin müdafaa hattında ilk temas olduğu o gün düşman kuvvetlerinin geniş bir ölçüde yayılarak savaş hattına yanaştıklarını gördüm. Birçok noktalarda da küçük kuvvetler arasında ezici bir mücadele devam ediyordu. Söğüt, Bilecik, Karaköy mıntıkalarını ayrı ayrı dolaşarak, umumi vaziyeti tespit etmekle beraber, uçuş hizmetime uygun gördüğüm birçok kuvvetler üzerine tesirli hücumlarda bulundum. Bu taarruzlarımın maddi zararlardan ziyade, manevi tesirleri çok açık görülüyordu. Çünkü kısa zamanda muharebe hattına girmek üzere hareket halinde bulunan hücum kıtaları her taarruz karşısında perişan bir halde dağılıyorlardı.

29-31 Mart 1921. Savaş hamlelerinin muhiti kavurduğu acı günlerdi. Hasmın şiddetli saldırışları karşısında, varlığını yurduna siper eden Türk gençleri, en çok sevdiği bir şeyi, kendi gözünden kıskanır gibi dövüşüyor, müdafaasından eritici bir alev fışkırıyordu. Bu mahşer zeminini bence ne tasvire imkân var, ne de mevzu itibariyle yeri var. Hususiyle bu bahiste basılmış zengin ve değerli eserler vardır. Bu sebeple hatıralarım arasında bu mevzua kısaca temas ederek geçerken, pek çok defalar şahit olduğum şu dövüş manzarasını satırlarım içine sıkıştırmaktan kendimi alamıyorum: Hakiki cehennem sahnesi olan bu yerleri ben çok alçak bir irtifadan dolaşırken, bir günde dört beş defa elden ele geçmiş toprak oyuklarında ve kanlara bulanmış insan cesetleri üzerinde, yüzlerce askerin süngü süngüye boğuştuklarını görmüştüm. Derin bir kin ve ihtirasla gördüğüm bu çetin sahneler karşısında, ekseriya coşar ve hırsımı düşman siperlerinin gerilerindeki istinat kuvvetlerinden alırdım. Esasen en büyük zevkim, bu suretle yer kuvvetlerimize yardımdı. Bununla beraber, zemine yakın uçmak da bana ayrı bir zevkti. Çünkü, böyle bir uçuş, hem hedefleri iyi görmeye hem de her zuhur eden fırsattan istifade ederek düşman üzerine saldırmaya yarıyordu.

1 Nisan 1921. Düşman kuvvetlerinin dalgalar halinde akarak inatla saldırışlarına rağmen, henüz kuvvetlerimizin yerlerinde ve siperlerinde durdukları gün, İnönü mahşerinin en çok uğultulu günüydü. Kırk kilometre uzayan cephe dalgaları üze-

rinde sıralanmış topçu ateşlerinin kesafeti o günkü savaşın şiddetine korkunç bir delildi. Bu dalgalar üzerinden geçtikten sonra, düşman ordusunun umumi durumunu araştırırken, büyük değişikliklere şahit olmuştum. Bir gün evvel gördüğüm kuvvetler yoktu. Geri münakale hatları sessiz ve sakindi. Yalnız sık sık süvari kollarına rastlamıştım. Daha gerilerden yaptığım araştırmalardan sonra, tekrar cephe üzerine gelmek ihtiyacını duydum.

Yunan ordu kumandanlığı, bu üç günlük eritici savaşta, bütün kuvvetlerini yavaş yavaş savaş hattına sürerek istinat hatlarını bile boşaltmıştı. İşte gördüğüm bundan ibaretti ki, bu vaziyet, Birinci İnönü Savaşı'nın son gününe çok benziyordu. İçten bir sevinçle derhal tayyaremi kuzeybatıya çevirerek, tekrar düşman gerisine daldım. Gördüklerime inanmak istiyordum. Nitekim biraz daha şimalde Söğüt - Bilecik yolu üzerinde ve ricat halindeki düşmanın ağır toplarını yakaladım.

Bu görüş kanaatlerimi teyide kâfi idi. Esasen cephe kumandanlığımız, bir iki gün evvelki düşman vaziyetinden hissettiği tahminler üzerine, bu araştırmayı bize vermiş olduğundan, derhal geriye dönerek haberi bir an evvel ulaştırmak için tayyareme son sürati verdim ve yolda hazırladığım küçük bir rapor taslağını, Çukurhisar'da bulunan Cephe kumandanımıza atmak üzere küçük bir bayrağa bağladım.

Çukurhisar üzerindeydim, zeminde dağınık bir halde karargâh süvarileri, atacağım raporu bekliyorlardı. Yere sürünürcesine geçerken, açık bir nokta üzerinde bıraktığım raporum, daha yere düşmeden süvarilerin elinde kaldı ve bana avdet için bir huzur verdi. Oh! Ne kadar sevinçliydim o gün. En büyük sebep: Düşman yine kaçıyor ve I. İnönü Muharebesi'nin neticesi gibi, bu zaferin de müjdesini ben getiriyordum.

2 Nisan 1921. Bu tarihten itibaren ordumuz düşmanı takibe başladı ve amansız saldırmalarıyla birçok noktalarda perişan eyledi. Biz de bu şerefli ödevde kahraman ordumuza bütün gayretimizle katılıyorduk. Nihayet bir hafta sonra, Eskişehir'e dönen muzaffer kumandanımız İsmet Paşa, ordusunu ve tayyarecilerini takdir ederek, hatıralarımıza şerefler katmıştı.

II. İnönü Muharebesi'nin zaferle neticelenmesini uzun bir istirahat devresi takip etti. Biz bir yandan tamirat işleriyle nok-

sanlarımızı tamamlamaya uğraşırken, bir taraftan da ihtiyati hazırlıklar yapıyor ve bu meyanda Polatlı'da yeni bir hava üssü tesis ediyorduk.

Cephe kumandanlığı, istihbarat elemanlarının raporlarını daima kendi tayyareleriyle teyide lüzum görmekte ve bu suretle her haberi doğrulatmak istediğinden, her lüzum halinde elimizde mevcut malzemenin haline göre, istenilen vazifeler yapılmakta ve bu fırsatlarla sık sık düşman karargâhını rahatsız etmekte devam ediyorduk.

Henüz malzeme meselesi halledilmiş değildi ve hiçbir taraftan da temini çaresi yoktu. Çünkü bütün memleket her taraftan düşmanla çevrilmiş ve Anadolu ulaştırma ve eriştirme işleri çok gergin bir halde ve tamamen abluka içinde bulunuyordu.

Tam bu mahrumiyet sıralarında, milli orduya yardım etmek maksadıyla, muhterem bir vatandaşımız Erzurumlu Nafiz Bey, İtalya'dan temine muvaffak olduğu yeni bir keşif tayyaresini satın alarak uçuşla memlekete getirtmiş ve orduya hediye etmişti ki, bu tayyare o zaman Garp Cephesi kumandanının pek çok işine yaramıştı. Gerçi biz elimizde bulunan vasıtalarımızla ordumuzun verdiği keşif hizmetlerini geri bırakmıyorduk, ancak, elimizdeki tayyarelerin kapasiteleri itibariyle bu hizmetler ekseriya tam olarak yapılamıyor ve hususiyle uzak keşif hizmetleri ikmal edilemiyordu. Halbuki bu yeni tayyare vasıtasıyla uçuşlarımızı çok daha uzaklara kadar götürmeye ve bu suretle düşman karargâhları ve tayyare karargâhları gibi ehemmiyetli mevkiler de taarruzlarımız mıntıkasına girmiş bulunuyordu.

Haziran sonuna kadar her iki ordunun hazırlıklarına geniş bir zaman bırakan durgunluk, kesin ve istikrarlı idi. Bu zaman içinde istila ordusunun, ihtiyacı olan her türlü malzemeyi, en müsait şartlar içinde temin etmesine mukabil, biz elan kendi yağımızla kavrulmak zorluklarına katlanıyorduk.

İşte bu sıralarda düşman ordusunun Kütahya ve Altıntaş istikametlerinde keşif hareketleri sıklaşmıştı. Bu harekât hakkında alınan son haberlere göre, düşman kuvvetleri büyük mikyasta bu mıntıkada toplanıyor ve tayyareler sık sık cephe havalisini tarıyorlardı. Fakat düşmanın bu hava harekâtı çok

çekingendi. Bu hususta notlarımda şu hatıraları buluyorum: Yunan tayyarecileri, Yunan olmasa gerek, kara ordusunun cesur ve inatçı harp gücüne rağmen tayyarecileri tabansız! Belki megalo idealinin tahakkuk etmeyeceğine inanan bir zümre. Havada karşılaşmaktan hiç hoşlanmıyorlar. Yaptıkları kaçamak keşif hizmetlerinin neticelerini bilmem, fakat bu şekil hizmetlerin ordularına faydalı olacağını tahmin imkânsızdır.

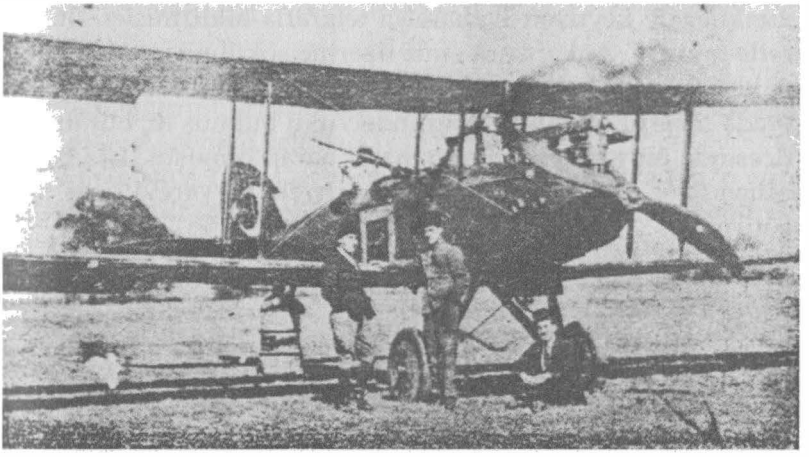
Mamafih her acze rağmen, kudretsiz de olsa, bir varlık göze çarpıyor ve düşman kuvvetlerinin bu büyük değişikliği, Garp Cephesi'nde, ağırlık merkezinin Kütahya havalisinde toplandığı kanaatini doğuruyordu. Tabii ki, ordumuz da mukabil hazırlıklar ve toplanmalar yapmaya başlamış, bu meyanda bizim bölükle takviye edilen İkinci Tayyare Bölüğü, Büyük Fazıl'ın kumandasında olarak Kütahya'ya getirilmişti.

O sırada hasta olduğum için bu birlikten zaruri olarak uzakta kalmıştım. Yalnız şu noktayı ehemmiyetle işaret etmeliyim ki harpte bir ordunun harekât sahasından uzakta bulunmak, bilhassa savaşları takip etmiş bir insan için, çok zor bir şey!..

O tarihe ait notlarımda şu kayıtları buluyorum: 10 Temmuz 1921. Düşman Kütahya istikametinde geniş harekâta başlamıştı. Polatlı üssümüzden hazırladığımız tayyareleri gönderiyoruz. Fakat malzeme yoksulluğundan bir işe yaramıyordu. Altıntaş ovasından harekete geçen büyük düşman birlikleri, saldırışlarını korkunç nispetlerde genişletiyorlardı. Hakiki bir haber almak imkânsızdı. Asıl korkunç nokta da şuradan buradan gelen haberlere göre vaziyetin ciddi ve endişe verecek durumda olmasıydı!..

İsmet Tayyaresi

27 Temmuz 1921. Cephe kumandanlığından aldığım emir üzerine, Muğla'da bulunan düşmandan ele geçirilmiş bir tayyareyi orduya getirmeye memur edilmiştim. Malzemesizlik içinde böyle bir fırsat bize büyük bir nimetti. Evvelki bahislerde geçtiği gibi, elimizdeki bütün tayyareler, derme çatma bir halde olduğundan, hemen hiçbir vazife arızasız, tehlikesiz yapılamıyordu. Nihayet bu tayyareler de artık tamamen bitmiş



1- Fazıl Bey, 2- Ben, 3- Mk. Eşref Bey, İstiklal Savaşı'nda bilhassa Sakarya muharebesinde yüce kumandanımızın gözbebeği olan yegâne tayyaremiz.

bir halde idi ki, bu sırada böyle bir tayyarenin ele geçmesi, hiç şüphesiz ordumuz için sevinç vesilesiydi. Ben bu maksad, süratle meydana getirmek için hemen küçük bir hazırlık yaparak ertesi gün yola çıkmıştım. Râsıd olarak da Hamdi Bey arkadaşımla beraber hareket etmiştik.

O zamanın vasıta imkânları yüzünden, bu seyahat 9 Ağustos tarihine kadar devam etmiş ve akşam geç vakit Muğla'ya gelebilmiştik. Tayyareyi görmek için büyük sabırsızlık içinde bulunuyordum. Bizden evvel tayyarenin hazırlığı için gönderilmiş bulunan makinist Eşref Bey bizi karşıladı ve tayyare hakkında lazım gelen malumatı verdi. Sonra da benim ısrarım üzerine tayyareyi ve hazırlık şeklini gösterdi.

Tayyare Havilland sistemi İngiliz yapısı güzel ve yeni bir keşif tayyaresiydi. Bu tayyare ihtimal Yunanistan'dan, İzmir'e inmek üzere uçmuş ve yolda istikametini şaşırarak Kuşadası mevkiine inmiş. Orada bulunan Jandarma kumandanlığı derhal tayyareye el koymuş, sonra İtalyanlar müdahale etmişler. Hatta bu yüzden küçük bir münakaşa çıkmış ise de, İtalyanlar bir ara bulmak (!) maksadıyla, tayyareyi siz ve tayyarecileri de biz alalım diyerek hadiseyi örtmek istemişler. Bu teklif muhafızlarımızca da muvafık görülerek süratle anlaşılmış, bi-

zimkiler de keyfiyeti Ankara'ya telgrafla bildirmişler. Bu suretle tayyare, Ankara'nın emri üzerine sökülmüş ve Muğla'ya nakledilmiş. Fakat gerek bu sökme işi ve gerek nakil işi ancak orada mevcut imkânlar dahilinde vuku bulmuş ki, bunun neticesinde tayyare aksamı bir hayli harap olmuştu. İşte bizim çalışmamız, bu noksanları telafi ederek, tayyareyi uçar hale getirmekti.

10 Ağustos 1921. Sabah erkenden azimli bir gayretle işe başlamıştık. İşin gidişinden ziyade tesadüf ettiğimiz müşkülat burada da malzeme meselesi idi. Aradığımızı değil, bulduğumuzu uyduruyorduk. Eşref'in zekâsı bu hazırlıkta çok güzel muvaffak oluyordu. Biraz daha meydana gelen tayyare çok cana yakın bir hal almaya başlamıştı ki, bu tayyareye Allah korusun dileğiyle "İsmet" adını ben koymuş ve yurdumun örfüne uyarak tellerine koca bir mavi boncuk da bağlamıştım.

19 Ağustos 1921. İsmet'in ilk yükseldiği gündü. Uzun süren hazırlığı tamam olan tayyarenin motorunu son bir defa daha Eşref prova ederken, ben de bu güzel tayyareyi uzaktan zevkle temaşa ediyordum. Tecrübeden sonra makinistim bana her şeyin tamam olduğunu söyledi. Tayyareye atladım, Eşref'i de yanıma aldım. Bu benim itiyadım hilafına bir hareketti. Çünkü ben bilhassa yeni bir tip tayyareyi ilk defa tecrübe ederken, daima yalnız uçar ve yanıma hiç kimseyi almazdım. Fakat bu tayyarenin duygularımda açtığı sempati çok derindi ve bu mükemmel vasıtaya çok inanıyordum. Esasen bu tayyareye İsmet adını da bu sempati duygusuyla koymuştum.

Tayyare kısa bir rule ile yerden ayrıldı. Sakin ve olgun bir uçuşla yükseliyordu. İtiraf edeyim ki, o zamana kadar uçtuğum ve tecrübelerini yaptığım pek çok tip tayyareler içinde, bu kadar ilmi istikrar bulduğum başka bir tayyareye tesadüf etmemiştim. Uzun tecrübeye ihtiyaç yoktu. Esasen benzin mevcudumuz da azdı. Tecrübemizi bitirerek yere indik. Orduya sağlam bir tayyare kazandırmış olmaktan derin bir zevk hissettik. Bu vazifenin devamında hatıramda şu notlar var: 20 Ağustos 1921. Kızılay menfaatine mahalli teşkilatının tertip ettiği bir müsamereyi iyi bir randımanla başardık. Bu hayırlı kurum, halkın coşkun tezahürlerinden hasıl olan yüksek bir

teberru yekûnundan dolayı İsmet'e ve havacı arkadaşlarına teşekkür etti.

21 Ağustos 1921. Güzel yurdumuzun yapılmamış yollarından, zümrüt ormanların sonsuz zevkini içe içe arkadaşım Hamdi ile Akşehir'e geldik.

23 Ağustos 1921. Garp Cephesi Kumandanlığı'ndan, o gün aldığımız emir üzerine, Ankara'ya uçmuştuk. Yalnız bu emirde bir hususiyet göze çarpıyordu ki, bundan harp vaziyetinin ciddiyeti anlaşılıyordu. Filhakika emirde tayyarenin direk uçması, Akşehir - Sarayönü - Ankara hattını takip etmesi bildiriliyordu. Bu emir üzerine uçarak öğleden sonra Ankara'ya indik.

Sakarya Muharebesi

Ankara'da yalnız bir akşam kalmıştım. Arkadaşlarla görüşmelerimiz yalnız harp mevzuu üzerindeydi. Düşman taarruzda ağır basmış, büyük bir ülkeyi fethederek Sakarya'ya dayanmıştı. Bu mesafe, genç Türk devletinin merkezi olan Ankara'ya 90 kilometre idi. Ricat ordumuzu hayli hırpalamıştı. Kayıplarımız büyük, zararımız çoktu. En acı nokta, top ve tüfek adedi çok eksilmişti. Polatlı sırtları müdafaaya hazırlanırken, bütün millet, varını yoğunu vererek savaşa atılıyor ve vaziyet de ciddiyetini aynı şiddetle muhafaza ediyordu. Düşmanın ileri harekâtı sırasında büyük iki kaybımız olmuştu. 13 Ağustos 1921'de tayyareci Behçet ve râsıdı Sırrı Beyler, Nafiz tayyaresiyle bir keşif hizmetinden dönerken, Biçer civarında tayyareleri ateş alarak havada parlamış ve bu kahraman arkadaşlarımız ateş ve kömür halinde düşerek şehit olmuşlardı. Bu suretle İstiklal Savaşı arkadaşlarımızdan 3. ve 4. şehitleri vermiştik. Dinlediğim bu acı hakikatleri kafamda büyüte büyüte hayli uykum kaçmıştı ve geceyi yorgun bir halde çadırda geçirmiştim.

24 Ağustos 1921. Sabah erken tayyaremizle uçarak yeni hava üssümüz Malıköy'üne indik. Bu tayyarenin hazırlanmasında ve hareketimizde hiçbir tertip olmadığı halde, tesadüf güzeldi. Büyük hazırlıklar tamamlanmış, yeni bir harp dumanı kokusu

muhiti sarmıştı. Ve İsmet de bu ateşe tam zamanında yetişmişti.

25 Ağustos 1921. Sakarya Muharebesi adını alan büyük Türk müdafaasının ilk ateşinin başladığı gün, bizim de yurt ödevi duygularımızın coştuğu gündü. Sabah erken uzun yol râsıdım Hamdi ile ilk vazifeye havalanıyorduk. Önümüzde her taraf oyulmuş, geniş sırtlar, daha ileride büyük Sakarya nehri ve onun gerilerinde Yunan yığılma mevkileri vardı. Büyük birlikler halinde toplanmış askerler bu uçuşta beraber getirdiğimiz büyük bombaların tesirinden kurtulamadılar. Bu tahribat zevkiyle asıl bizden beklenen kıymetli malumatı toplayarak dönmüştük.

Yerde biz raporlarımızı yazarken, makinistlerimiz de tayyareyi tekrar uçuşa hazırlıyorlardı. Kısa bir istirahattan sonra yine Hamdi Bey arkadaşımla zemini terk ederek cehennemi uğultular yaratan ateş diyarına gelmiştik. O günkü temas bir daldırma halinde idi. Bütün gördüğümüz hareketlerden düşmanın zamandan istifade ederek, yani bugün yıldırım harbi dediğimiz süratli savaş şekli, bu hırsla başarılara sebep oluyordu.

Düşmanın cephe gerisindeki büyük birlikleri de harekette ve güneydoğuya doğru idi. Ben vazifenin icabı rotalar üzerinde seyrederken, bir taraftan etrafı kontrol ederek düşman tayyaresi arıyor, zeminde gördüğüm her kuvvet için, arkadaşımın mütecessis tetkiklerine rağmen, ikaz ediyordum. Bu güzel uçuş ve esaslı keşif taramasıyla bütün kıtaların yerlerini tespit ederek, taşıdığımız altı büyük bombayı, istediğimiz gibi en can alacak yerlere ve büyük kuvvetler üzerine hediye etmiş ve üssümüze dönmüştük. Yani aynı gün üçüncü keşif hizmetine arkadaşlarımızdan pilot Hayri ve râsıdı Basri Beyler gittiler. Uzun bir keşiften dönen bu arkadaşların ilk sözü tayyareden memnuniyetleri olmuştu.

Büyük Sakarya Muharebesi'nin bu ilk günü bir harp havası esmeye başlamıştı.

Yalnız mevcudiyetlerini telefon vasıtasıyla haber aldığımız düşman tayyarelerinin uçuşları mevcutlarına nazaran pek nispetsizdi. Çünkü muhtelif kanallardan aldığımız haberlere göre Sakarya Muharebesi'ne iştirak eden düşman hava kuvveti 50 tayyare olduğu halde, o gün azami üç tayyare uçuşu, o da cep-

he hattını geçmemek şartıyla görülebilmişti.

Halbuki bizim mevcudumuz iki tayyare idi. Biri İsmet, o günün bütün hizmetlerini başaran keşif, ikincisi de İzmir avcı tayyaremizdi. Aynı gün zarfında hasmın 50 tayyaresine karşı üstün bir mukabeleye muktedir olduğunu göstermişti. Bu iki nispet, iki taraf hava kuvvetlerinin vazife aşkı bakımından, bariz bir ölçüsü idi. Bu duygu ile mütehassis her Türk havacısı, ne kadar iftihar etse yeridir.

26 Ağustos 1921. Sabah erken, Hayrettin ve Baha Beyler yine İsmet ile uçmuşlar ve düşmanın değişikliklerini tespite gitmişlerdi. Kullandığımız tayyare güzel ve bize, düşmanı daha çok ziyaret imkânı veriyordu. Bu arkadaşlar güzel haberlerle dönüp indikleri zaman, başkumandanlığımızdan müteselsil emirler gelmekte olduğu için hiç vakit kaybetmeden tayyareyi uçuşa hazırlıyorduk.

Aynı gün öğleden sonra Basri Beyle havalanmıştık. Aldığımız umumi keşif emri aynı zamanda dünkü ve sabahki vaziyetin açıklanmasına lüzum gösteriyordu. Dünden bir hayli değişiklik vardı. Harp mütemadiyen kızışıyor ve cepheye yaklaşan takviye kuvvetleriyle cehennemi bir şekil almış bulunuyordu. Dünkü gördüğümüz kuvvetlerden bazılarını ya hiç görmemiş, yani cepheye yanaşmış ve harbe tutuşmuş olarak, bazılarını da cephenin inkişafında yeni mevkiler veya mevziler almış olarak, görmüş bulunuyorduk. Basri çok değerli bir râsıdtı. Araştırmaları ve araziyi taraması cidden müstesna idi. Gördüğü her yerin varlığını en ince noktalarına kadar tespit etmeden geçmiyordu. Çok defa muayyen bir hedefin üzerinde, bana işaretler ederek tereddütlerini izale edinceye kadar turlar yaptırıyor ve tam kanaat temin ettikten sonra, ancak ayrılıyorduk.

Basri'nin bombacılıkta da mükemmel hali vardı. Her hareketindeki soğukkanlılığına, bu uçuşta, çok daha iyi inanmıştım. Çünkü attığı bombalar hedefleri, tabii bir mıknatıs tesirine tabi imiş gibi, buluyorlardı. O gün de bu vazifeden neşe içinde dönmüştük.

27 Ağustos 1921. Yine Basri ile beraberdik. Dünkü vazifeyi ve vaziyeti devam ettirmeye başlamıştık. Düşman kuvvetlerinin harekâtı mütemadiyen doğu istikametinde inkişafıyla de-

vamlı olarak muharebe hattına yaklaşan kuvvetleri Polatlı'nın batı ve güney sırtlarında açılarak en ağır hücumlara geçiyordu. Tabii bu arada tesadüf ettiğimiz her düşman birliğine amansız hamleler yapmadan ve müessir bomba hücumlarıyla onları bir bozgun haline sokmadan geçmiyorduk. Vaziyeti çok güzel takip ederek düşman harekâtında hemen hiç gizli bir nokta bırakmıyorduk.

Bu kuvvetleri aynen yine öğleden sonra tekrar aramış, her halde memnuniyetlerine imkân bırakmayacak derecede bombalarımızla izaç etmiştik.

28 Ağustos 1921. O gün de yine iki defa, Basri ile birlikte düşmanın vaziyetini tespit ederek toplanan kuvvetlerini ehemmiyetle hırpaladık. Artık vaziyet bütünüyle dimağımıza nakşedilmişti. Değişen en küçük bir vaziyet bile gözlerimizden kaçmadığı gibi, her düşman kıtasının kaybolmasında, ikinci bir uçuşa ihtiyaç kalmadan tahmin ettiğimiz mevkilerde yakalıyorduk.

Düşmanın bu kuvvetleri, Katrancı vadisinden aşarak, mütemadiyen doğuya ve Haymana üzerine yanaşıyor ve her noktada tesadüf ettiği manidar mukavemetine rağmen, büyük zararlar içinde ilerleyebiliyordu.

29 Ağustos 1921. Yine Basri ile bu harekât üzerindeydik. Sakarya Harbi'nin beşinci günü cephe çok geniş bir hal almış ve düşman bazı noktalarda çok üstün kuvvetlerle bazı muvaffakiyetler elde etmiş bulunuyordu. Muhakkak ki, tayyarenin bu muharebedeki hizmeti I. ve II. İnönü Meydan Muharebeleri'ndeki hizmetlerinden büyüktü. Düşmanın motorlu nakil vasıtaları, seri manevralar yaparak muhtelif noktalara takviye kıtaları sevk ederken, bu harekâtı bizim gözlerimizden kaçmıyordu. Her gördüğümüz değişikliği raporla bildirmekliğimiz için, müdafaa hatlarımızın da o nispette takviyesine sebep olduğu gibi, düşman hamlelerini, vaktinden evvel önlemek imkânı doğuyordu.

30 Ağustos 1921. Fazıl ile Basri ve Hayrettin ile Baha da aynı vazifeleri başarmışlardı.

31 Ağustos 1921. Fazıl ve Basri, İsmet tayyaresiyle, ben de İzmir av tayyaresiyle vazifede ve harekâta hâkim rollerimizdeydik. Sakarya'nın garbında düşman gerilerindeydim.

Biçer'de bulunan düşman tayyarelerinden bir ses yoktu, bu tayyareciler hava temasından hiç hoşlanmıyorlardı. Görürlerse en emin istikamette uzaklaşmayı ve yerde iseler, istirahatlarını bozmamayı ve sığınaklara iltica etmeyi tercih ediyorlar. Bu sebeple o güne kadar havada tesadüf ancak bir iki defa ve çok uzak mesafelerde vuku bulmuş ve hemen gözden kaybolmuşlardı. O gün de buna benzer bir hadise olmuştu. Her halde keşif maksadıyla olacak cepheye yaklaşmakta bulunan bir tayyareyi kuzeybatı istikametinde görerek, hemen tayyaremi ona teveccüh etmiştim. Fakat o da soldan bir dönüş yaparak avdete başlamıştı. Hem öyle bir avdet ki, dolu dizgin! Hatta karargâha bile inmeden doğru Eskişehir istikametinde uzaklaşıyordu. Bu vaziyette uzun uzun kovalamak, her şeyden evvel benzin mevcudu bakımından işime gelmediğinden, döndüm. Başka keşiflerimle meşgul olarak gördüğüm toplu grupları makineli tüfeğimin ateşiyle hırpalıyordum. Ben bu hücumlarımla mermilerimi sarf ederken, düşünüyordum. Çünkü düşman tayyarelerinin havada karşılaşmaları bahis mevzuu olarak hatırıma bile gelmiyordu.

1 Eylül 1921. Sabah vazifesini Fazıl, râsıdı Hamdi ile beraber yapmışlardı. Üç günden beri Haymana üzerine çok büyük kuvvetler gönderen düşmanın muhakkak bu noktalarda müdafaayı yarmak istediği açıkça görülüyordu. Kumandanımız, şüphesiz her türlü tedbirleri almışlardı. Müdafaa kudretimiz, saldıran düşmanın inatçı hamlelerini eritecek kadar kuvvetli idi.

Fakat ortada muhakkak olan bir nokta vardı ki, o da düşmanın kuvveti çok üstündü. Bu sebeple üç günden beri fevkalade şiddetle ve kesilmeden devam eden kanlı muharebelerde bazı noktalarımızı da kaybetmiştik. Mamafih, her terk edilen siper, pek çok defa mukabil taarruzlarda elden ele geçmek gibi hadiseler arasında bocalamış ve içleri insan cesetleri yığınlarıyla dolmuştu.

Arkadaşların avdetinden sonra, yine her zaman yaptığımız gibi tekrar tayyareyi hazırlatarak, Basri ile havalandık. Vazife zaten taksim edilmişti. Bu güzel İsmet'in, bu harpteki en büyük hizmeti, düşman kuvvetlerini ve harekâtını adım adım ta-

kip etmesi ve zamanından evvel bu haberleri sıhhatle, taşıdığı ismin hakiki sahibine yetiştirmesiydi.

İşte gene bu yurt ödevi yolundaydık ve tekrar altı büyük bombayı da beraberimize almıştık. Esasen bu harekâtta hiçbir uçuşumu hatırlamıyorum ki, bombasız düşman üzerine gitmiş olalım. En zor keşiflerde bile.

Bu suretle cepheye yaklaşıyoruz. Uzaktan Haymana ve onun güney sırtları önümüzde. Bu sırtlar düşmanın hâkim bulunduğu ve bir cehenneme çevirdiği yer, aşağıda sanki toprak değil, papatya tarlası gibi şarapnel infilakları doluydu. Bilhassa bu noktayı ateş altına alan bir topçu grubunu, daha gerilerde siyah bir zemin üzerinde beliren büyük alev sütunlarından tanıdım ve arkadaşıma gösterdim. Bu sırada etrafımızı mermiler sarmaya başlamıştı. Biz bunlara çok alıştığımız için, yakın bir infilak olmadıkça, istikamet değiştirmeye bile lüzum hissetmiyorduk, kanıksamıştık. Çünkü bu sürprizlere bir kıymet vermek lazım gelseydi, şimdiye kadar hayata çoktan veda etmemiz icap ederdi

Tesadüften Doğan Geniş Bir Zafer

Evet tesadüfi ve çok şümullü bir zafer hatırasını notlarımda buluyorum!..

Sakarya savaşının en korkunç ve ciddi günlerinden birinde, yine vazife yolunda topçu infilakları arasından zikzaklarla geçerken, güneybatımızda beliren bir tayyareyi görmüş ve arkadaşıma göstermiştim. Bu kısa görüşmemizde evvela bombalarımızı boşaltmayı, sonra da düşmanı muharebeye mecbur kılmaya anlaşmıştık.

O anda Basri ile emellerimiz tamamıyla birleşmişti. Basri bombaları hazırlarken, ben de hayra geçecek hedefleri seçiyordum. Bu sırada bize hayli tesirli heyecanlar tattıran iki topçu grubu önümüzde ve en müsait bir hedefti. Esasen vaktimiz de çok dar olduğu için, hemen bunlara dönerek ateş isteklerini mukabelesiz bırakmadık. Bu fazla ağırlıklarımızı boşalttığımız zaman zarfında düşman tayyaresiyle aramızdaki mesafe de azalmıştı.

Düşman tayyaresi Haymana üzerinde uçuyor, biz de daha cenuba doğru akış halinde düşmanın ricat hattı üzerine yük-

sek süratle ilerliyorduk. Hizmet nevi itibariyle aramızda bir fark olmadığı gibi, sürat ve yükseklik bakımından da müsavi bir halde bulunuyorduk. Çok kuvvetle tahmin ediyorum ki, hasım tayyarenin uçucuları bizi yakın mesafeye kadar görmemişlerdi. Çünkü çok yakın mesafeden bizi gören bu tayyare derhal istikametini değiştirerek ricata başlamış, fakat çok geç kalmış olduklarından, dönüş halinde iken, bizi karşılarında bulmuşlardı.

Bu vaziyette muharebeden kaçınacak hiçbir imkân bulamayacağından, mecburen turlara ve aramızda ölüm turu dediğimiz muharebeye başlamıştık. Basri'nin ateş kabiliyetine itimadım olduğu kadar iradesinin de hayranıydım. İki tarafın da ateşi başlamıştı. Fakat arkadaşım mermi sarfından kaçınıyordu. Her birkaç mermiden sonra ateşi kesiyor ve endaht tesirini araştırıyordu. Hasım tayyare ise, büyük bir heyecan içinde mütemadiyen ateş ederek, şarjörüne sık sık koyduğu izli mermilerle, tayyaremizin etrafında serpantin gibi çizgiler çiziyordu. Bu izli mermilerden bizde yoktu. Fakat aynı zamanda itiraf edeyim ki, bu izler, benim çok işime yaradı ve bu suretle tayyaremizin uçuşunu izli mermilere göre tanzime başladım.

Bazen yükseliyor, bazen dalgalı bir kademeden atlar gibi irtifa kaybederken, hafif kayışlarla muharebe dairemizi küçültüyordum. Muhakkak ki düşmanın endahtında bir istikrar yoktu. O daha ziyade mermilerinin çizdiği izlere göre nişan alıyordu. Halbuki Basri tüfeğine hakkıyla hâkim ve net bir ateşin sahibiydi. Ateşi idare bakımından ise, sanki mermilerin maliyet hesabını yapıyordu. Eğer beher mermiyi o zamanki maliyet hesabına göre düşünürsek, henüz iki liralık bile mermi yakmamıştık. İnsanın bu kadar cimrisi de hoşa gitmiyor vesselam. Çünkü leblebi pazarlığında değil, hayat alışverişinde bulunuyorduk. Fakat tam bu sırada Basri'nin hesapsızca omzuma inen bir yumruğunu sağa doğru uzanmış gördüm. Bu o kadar azametli bir koldu ki, sanki uzansa tayyarenin içine yığılmış râsıdı kollarından tutarak kaldıracak ve bir merhamet mucizesi yaratacaktı!

Arkadaşım aynı zamanda: "Râsıd, râsıd!.." diye bağırıyordu. Zaten bir an bile gözlerimi ayırmadığım rasıda dikkat ettim yerinde yoktu ve tüfeği de turel üzerinde sahipsiz olarak askı-

da kalmıştı. O an hasım tayyare sola keskin bir dönüşle muharebe çevresinden uzaklaştı. Çünkü râsıdı vurulmuş ve müdafaasız kalmıştı. Biz bu ani vaziyete karşı tedbir hazırlığı yapmakta iken, düşman açık bir tur üzerinde ikmal ettiği dönüşünden sonra üzerimize doğru döndü. Bu hareket gösteriyordu ki, mağlup düşman son bir kozla kendini kurtarmak kaygısına düşmüştü ve şimdi kendisi taarruz ediyordu. Hemen tayyaremizi yeni vaziyetin icap ettirdiği şekle uydurarak hasmı yan ateşine mecbur kılan bir durum aldım ki, bu vaziyette onun ateşi ve isabet ihtimali çok zayıf bir ümide kalmıştı ve aksine olarak da iyi bir ateş kabiliyetine sahip olan râsıdımın öldürücü huzmesi içine kendi arzusu ile girmiş bulunuyordu.

Nihayet o ateş zamanı doğdu. Düşmanın ateşi tayyaremizin gerilerinde izler bırakırken, Basri'nin mermileri onu tam bir isabet halinde kucaklıyordu. Üzerimize doğru büyük bir süratle hücuma geçen düşman, çok yakın üstümüzden geçti, ben de derhal onun aktığı tarafa dönerek kuyruk altına doğru bir dalış süratiyle yanaştım. Basri'nin ateşi bu fırsatı kaçırmamak için güzel işliyordu. Netice: Düşman bu dalış süratinden çıkamadı ve her an büyüyen bir süratle Katrancı vadisinin koyu dalgalarına daldı.

Arkadaşım ve ben bu güzel Türk diyarının mavi semasında yine baş başa kalmıştık. Döndüm, yüzüne baktım. Gözlerinin içi gülüyordu. Gülüştük, el ele tutuşarak öpüştük. Bu hal iki havacının zafer tebrikleri idi. Henüz yorulmamıştık. Kumandanlarımızın da bizden beklediği haberler vardı. Ben Basri'nin esasen bu halini seviyordum. O şimdi tüfeğini tural üzerindeki yerine takmış, hiçbir şey olmamış gibi, elinde kurşun kalem ve defteri, zemindeki kuvvetleri sayıyor ve yazıyordu. Beni tekrar dürttü ve yeri gösterdi. Eğildim baktım. Evvela bir şey anlayamadım. Sonra seslendi. "Topçular, topçular!"

Tekrar baktım ve çok da aradım, yine bir şey anlamamıştım. Arkadaşım tekrar seslendi. Ateş kesilmişti, filhakika biraz evvel gördüğümüz ateşten eser yoktu. Nihayet son notlarımızı da tuttuktan sonra, yuvamıza dönmüş ve inmiştik.

Yere iner inmez bütün arkadaşlarımız ayrı ayrı bizi kucaklıyor ve tebriklerle öpüyorlardı. Biz daha bir şey söylememiştik. Fakat öğrendik ki, yarım saatten beri bizim telefon işlemekte

ve hava harbimiz birçok kıta kumandanları tarafından takdirle bölüğe bildirilmekte imiş, hem vaziyeti şöyle anlatıyorlarmış: Müdafaa kıtalarımız çok ciddi bir vaziyette ve düşman topçusunun mütemadi ateşi altında göz açmaz bir halde iken hava muharebesinin başladığı o sahne altında, her iki muharebe tarafı da ateşi bırakarak havadaki muharebeyi seyre daldığını ve tayyaremizin galibiyeti üzerine yaşa naralarıyla bütün askerlerimizin coştuklarını söylemişler. Evet, ne güzel tesadüf ve ne şümullü bir zaferdi.

Bu zafer Basri'nindi. O, bu muharebede, ateşe ve iradesine çok hâkimdi. Bu sefer benimle birinci, fakat tayyareci Cemal ile Umumi Harp'te Irak'ta yaptığı hava muharebesi de ilave edilince, ikinci hava zaferi idi. Çünkü orada da buna benzer bir hava harbinde bir düşman tayyaresi düşürmüş, şerefli bir hatıraya malikti. Bu suretle İsmet tayyaresi, Sakarya muharebesinin tek varlığı gibi, o günkü muvaffakiyetle havaların da hâkimi olmuştu.

2 Eylül 1921. Yine sabah, Basri ile yükselerek düşman gerilerine akmıştık. Her zamanki taramayı yaptıktan sonra, tam cephenin merkez gerisinde şimdiye kadar mevcut olmayan büyük bir ordugâh görmüş, merakla yaklaşmıştık. Hakikaten merakı mucip bir haldi. Çünkü burada bu ordugâhın tam ortasında fevkalade büyük bir çadır, etrafında otomobiller ve süvari hayvanları bulunuyordu. Ordugâh ve civarı çok kalabalık bir halde idi. Evvela bunun yeni kurulmuş bir hastane olduğunu sanmıştım. Fakat Kızılhaç işareti bulunmadığı gibi, etrafındaki kalabalık şeklinden bu ordugâhın daha ziyade yüksek bir kumanda karargâhı olduğu hissini verdiği için, bombalarımızla hücuma başladık. Yanımızda dört bomba kalmıştı. Birinci bomba çok kesif bir kalabalık arasında, ikinci bomba da süvarilerin arasında patlamış, yerdeki feci tesirini hemen aynen görmüştük. Üçüncü bombadan bir şey anlayamadık. Dördüncü bombamız büyük bir çadırın dibinde parçalandı. Bu isabetin tahribatını araştırırken, Basri bana bağırarak en büyük çadırı gösteriyordu. Filhakika büyük çadırın etrafını duman kaplamıştı. Her noktasından duman fışkırıyordu. Demek infilakını göremediğimiz üçüncü bombamız, tam bir isabet üzerinde idi. Bu

kullandığımız bombalar, yıkmaktan çok ufki çıkışlarıyla öldürücü bombalardı.

Çok büyük kargaşalıklara sebebiyet veren bu hücumumuz tam zamanında ve tam yerinde istediğimiz tesiri yapmış ve bizi vazife zevki içinde yuvamıza döndürmüştü. O günkü bomba taarruzunun tesiri hakkında sonradan elimize geçen bir Yunan gazetesinde, aynı vakada yaralanarak tedavi edilmek üzere Atina'ya dönen bir gazete ajanının yazısını açıkça hatırama geçiriyorum:

"Türk'ün fazla tayyaresi bulunduğunu iddia edemem. Bir veya aynı tipten iki tayyare. Fakat her an başlarımız üzerinden ayrılmayan bir kara bela. Beni de yaralamıştı. 2 Eylül. Bugün büyük kumandanların içtimaı vardı. Büyük bir çadırlı ordugâh ve başkumandanın başkanlığında bütün büyük kumandanlar gelmiş ve karargâhı muhafaza ve süvari kıtaları doldurmuştu. Tam bu sırada yine bu kara tayyare gözüktü. Karargâhın tam üstünde helezonlar yaptıkça bombalarını bıraktı ve hepimizi bir ateş ve duman deryası içine sardı. Evvela öldüğümü sanmıştım. Sonra aklım başıma geldiği zaman sol kolsuz olduğumu anladım. Sonra öğrendim ki, dört bomba atmış ve bu dört bomba ordugâhtan insan ve hayvan tam 400 cana kıymış ve bunların içinde bir general, 5 miralay ve bir doktor miralayı ve yirmi kadar da subay varmış..." Vesaire...

Yaralı ajan henüz can acısı içinde hastanede bu satırları yazarken, doldurduğu satırlarda geniş bir hezeyan da vardı. Daha sonraki günler, hiç değişmeyen bir tempo ile çalışarak bütün arkadaşlarla sanki hizmet rekabetinde idik. Yunanlı gazetecinin birinci tahmini çok doğru idi. Türk tayyaresi bir ve hep o kara tayyare idi. 19 gün devam eden büyük meydan muharebesinin yegâne keşif tayyaresiydi. Bu hadise yalnız dört bombanın neticesi idi. Halbuki İsmet her gün iki defa düşman karargâhını dolaşıyor ve her ziyarete en az altı bombayı beraberinde götürüyordu. Pek çok defalar keşif yolu kolları, toplu bir halde istinat kıtaları bu bombalara hedef olmuştu.

5 Eylül 1921. Gene İzmir tayyaresiyle Sakarya köprüsü üzerinde bir düşman tayyaresine tesadüf etmiştim. Fakat düşman tayyaremi görür görmez tam gaz karargâhına kaçmış ve inmişti. Yanımda bombam olmadığı için, daha fazla bir tesir yapmak

imkânı bulamadan tayyareleri zeminde makineli tüfek ateşine tutarak avdet etmiştim.

11 Eylül 1921. Sabah aldığımız vazife, düşmanın sağ tarafının ve gerilerinin keşfi idi. Çünkü düşman merkez mıntıkasından Haymana üzerine ardı arkası kesilmeyen taarruzlarını tam dokuz gün devam ettirmiş ve neticede işe yaramadığını anlamıştı. Alışılmış bir muharebenin tabii seyri, yeni bir inkişaf noktası aramaktı. Yine Basri Bey arkadaşımla havalanmıştık. Doğru cenup istikametinde cepheye yanaşmıştık. Bu sırada tayyaremiz topçu mermileri arasında uçarken, çok yakın bir infilakın tam karşısında kalmıştık. Eğer bu tesadüf düşman ateşi olsaydı kurtulmak imkânsız olduğu gibi, bu uçuştaki keşif vazifemizin ehemmiyeti bakımından belki çok daha fena neticeler de doğabilirdi. Halbuki bu ateş topçularımızın bir yanlışlığı eseri imiş. Çünkü mermi tam tayyaremizin motoru önünde patladı ve tayyaremizi allak bullak etti. Tayyaremizi şiddetle sarsan bu tesadüf, tayyareye dokunmamış, yalnız gaz keserek irtifa değiştirmeye mecbur kalmıştık. Bir an düşündükten sonra, bu endahtın bizden olduğunu ve merminin tayyarenin hemen önünde, fakat ileriye doğru patlamış bulunduğunu anlayarak bu kaybettiğim irtifadan kanatlarımızdaki işaretlerimizi daha iyi göstermek suretiyle uçuşumuza devam etmiştik

O gün düşman gerisinde garip bir hal vardı. Biz bu mıntıkaları adım adım tanıyor ve mevcut karargâhları da tane tane biliyorduk. Sağ cenah mıntıkası uçsuz bir ovada. Saklayacak tek bir mani yoktu. Her gün öbek öbek çadırlarla dolu olan bu arazi dalgaları şimdi ıssız. O kadar ki, bombalarımızı sarf edecek tek hedef göremiyorduk. Daha şark, daha cenup, hayli düşman içindeyiz. Her taraf boş. Adeta gözlerimize inanamaz bir hal almıştık. Ben gaz keserek, motorun sesini dindirerek arkadaşımla görüşüyoruz. O da şaşkın ve hayrette idi. Garba ve Sakarya istikametine dönüyoruz, gene etrafımızı tarayarak keşfimize devam ediyoruz. Kafalarımıza yerleşmiş olan karargâh yuvaları tamamen bozulmuş, yerlerinde yeller esiyordu. Daha garpta Sakarya'ya yakın yürüyüş kolları yakaladık. Kıtaat dağınık bir halde ve yollar haricinde topçular ve nakliye kolları...

Onlar da perişan ve ham yollar üzerinde kesif toz bulutları içinde garba akıntı halindeler.

Bu vaziyeti gördükten sonra, bu perişan kahramanları bombalayarak döndük ve doğru karargâha inerek, telefon başına geçerek, düşmanın vaziyetini bildirdik. Arası 15 dakika geçmişti ki, Aziz büyük kumandanlarımız karargâhımıza kadar teşrif ettiler. Umumi vaziyeti bizzat dinlemek arzusu izhar ettiler.

Evet büyük bayram doğmuştu. Düşman bozulmuş, cephede bıraktığı küçük oyalayıcı kuvvetlerden başka, büyük kuvvetler heyeti umumiyesiyle panik halini almıştı.

Unutulmayan ve unutulmayacak olan büyük gün, zafer neşesi içinde Türk ordusu bozulan düşmanı takipte, biz de bu takibe katılarak düşman ricatını amansız bomba ve makineli tüfek hücumlarımızla zorlaştırıyorduk.

Bu takip günlerce devam etti. Düşmandan koca bir kıta temizlendi. Büyük Ata diyor ki, Sakarya Muharebesi Türk tarihinin dönüm noktasıdır. Evet kahraman Türk ordusu büyük Başkumandan'ının harikalar yaratan dehakâr idaresinde 19 gün, vücudu ile etten bir kale yaparak üzerinde yükselen bir ateş kalesi yaratmıştı.

O büyük Türk erleri, cephede bu yurda açık sinesini siper ederken, anası mühimmat taşıyor, bacısı yarasını sarıyordu. Bütün bir millet, bir parça gibi, yalnız bir gaye için çırpınarak bu tarihin dümenini çeviriyordu. Büyük Sakarya meydan muharebesinin sahifelerini çevirirken, hatıralarım notlarımdan naklen havacılarımızın bu şeref meydanında başardıkları işleri ve çalışan arkadaşları hatıralarıma geçirmekten kendimi alamıyorum.

Uçuş hizmetlerinin arkadaşlar arasındaki taksimi:

Av tayyaresi İzmir ile:	
Tayyareci Yzb. Fazıl Bey	8 uçuş
Tayyareci Vecihi	4 "
Keşif Tayyaresi İsmet ile:	
Tayyareci Yzb. Fazıl Bey	4 "
Tayyareci Hayrettin Bey	4 "
Tayyareci Vecihi	20 "

Râsıd arkadaşların hizmet farkları:

Mlz. Basri Bey	18 "
Mlz. Hamdi Bey	7 "
Mlz. Bahattin Bey	3 "

Bu hatıra her Türk uçucusunun hizmet aşkının bir ifadesidir. Bu suretle Sakarya Büyük Meydan Muharebesi'ne iştirak eden Türk tayyareleri, yalnız iki tane olduğu halde, 19 gün içinde tam 40 uçuş vazifesi görmüştü. Bu randıman nispeti tayyarecilik âleminde, harp hizmetleri bakımından, bilhassa o zaman için harika mefhumu ile ölçülecek bir başarıdır. Bu harpte ricat eden düşman kuvvetleri üzerine yine bu tayyarelerin durmadan keşif ve taarruzları, hiçbir surette kesintiye uğramamıştır.

50 tayyareye mukabil yalnız iki tayyare. Bu harpte hasmından çok daha büyük kudretler göstermişti. Bu hizmetler arasında not kayıtlarıma 4 hava muharebesini de dahil etmek lazımdır ki, 2 defa râsıdım Basri ile, 1 defa râsıdım Hamdi ile, 1 defa da av tayyaresiyle yaptığımız hava muharebelerinde biri kati zaferle, diğerleri de şerefi bizlere bırakan düşmanın sahadan kaçması suretiyle neticelenmiştir. Bu hizmetlerdir ki, bana yeni bir Millet Meclisi takdirnamesini, üçüncü defa olarak kazandırıyordu. Bu hakikat de gösterir ki, Türk enerjisi, kanından tevarüs ettiği cesareti kadar bu müstesna vaziyetini ilmi esaslara dayanarak daha yüksek bir kudretle yurduna faydalı kılmasını bilen bir varlıktır.

Sakarya Zaferinden Sonra

Mütemadi uçuş hizmetleriyle uzayan yeni bir safhaya giriyoruz. Durmadan ilerleyen kuvvetlerimizin hemen arkasında yeni yeni üsler açarak, arka arkaya gelen başarılar üzerinde koşuyor ve düşmandan pek çok ganimetler elde ediyorduk. Bu arada Sarıköy sırtlarında mecburen inen yeni bir Yunan tayyaresi de hava kuvvetlerimize katılmıştı. Bu harekât böyle devam ettiği takdirde, Yunan ganimetleriyle büyük bir hava kuvvetleri yaratmış olacaktık.

Hatıra notlarımdan aynen aldığım bu notlarda yazılı olan tayyare, mükemmel bir Breguett tayyaresiydi. Tayyarecilerini

esir aldığımız zaman, onların hayatları hakkındaki mektuplarını, tayyare ile hâkimiyeti kazandığımız hür semalarımızda fütursuzca uçarak onların karargâhlarına bildirmeyi de ihmal etmemiştik.

Bundan sonraki notlarım çok değişik: Ara sıra düşman tayyareleri ile karşılaşıyor, fakat karşılaşmalarımızda iltifat mukabelesi göremiyorduk. Birkaç defa yeni yeni karargâhlar değiştirdikten sonra, nihayet Akşehir'de yerleşmiştik.

14 Kasım 1921 Pazartesi. Akşehir'e uçuşumuz şöyle olmuştu: Yine Uzun Basri ile Afyon yolundaydık. Her türlü zengin teşkilata malik oldukları halde, hâkimiyeti ellerinden kaçırmış bulunan düşmanlarımız da son günlerde biraz canlılık göstermeye başlamışlardı. O gün bu canlılığı selamlamaya gidiyorduk. Afyon'daki düşman tayyare karargâhı, daha ilk bombamızla birbirine karışmıştı. Bu şaşkınlıktan çok güzel istifade ederek kalan bombalarımızla düşman tayyare hangarlarını, hallaç pamuğuna benzetmiştik.

Neşe içinde dönmüştük. Ümidimiz hilafına bir düşman tayyaresini yolumuz üzerinde görünce, derhal vazifelerimize sarılarak onunla oynaşmaya başladık. Şüphesiz hasmın bu hareketi o hissettiğimiz canlılığın bir tezahürü idi. Fakat bu cürette sermayesiz övünmek rengi vardı. Kısa bir temasın, hasmı süratle fikrinden vazgeçirmesi ile belki de yeni bir başarı gürültüye gitmişti. Amma ne ben ne de Basri bu hakikati göremeyiş, sadece hasmın süratle uzaklaştığına şahit olmuştuk.

O günkü harp, Basri ile üçüncü hava harbimizdi. Neticesi hakkında kati diyemem, fakat hâkimiyeti elinden bırakmayan zafer kuşu gene bizimle beraber dönmüştü. Bu harekât sırasında bile hazırlıklarımızdan geri kalmıyorduk ki, Tayyareci Yzb. Yahya ve Tayyareci Zeki Beyler de uçuş hizmetleriyle bize yardımcı olarak katılmışlardı.

1921 senesinin son aylarına doğru, ben arkadaşları vazifeler üzerinde bırakarak bir İtalyan tayyaresini teslim almak üzere Antalya'ya hareket ettim. Senenin son ayını Antalya'da gelen tayyarenin hazırlanması ve tecrübeleriyle meşgul olarak geçirdikten sonra, şerefli hizmetlerle dolu bu seneyi iki büyük acı ile kapadım. 31 Aralık 1921, Antalya.

Sene 1922

Her bölgesinde başka bir iklim, başka bir hayat yaşayan güzel yurdumun, o kış da güzel bir diyarında idim. Büyük Anadolu yaylası uçsuz beyaz bir denize benzerken, bu iklim tabiatın üstün güzelliklerini ve renklerini topraklarından fışkırtıyordu. Akdeniz'in kudurmuş dalgalarından yurdu koruyan bu dağlar sahile, bir granit silsilesi halinde uzanmış bir kale manzarası hissini yaratıyordu. Bu tabii burçlarda nihayet bulan münbit topraklar, baştan başa zümrüt deryası. Ne kar var, ne de soğuk, bu muhite sokulmayan kuvvetlerdi. Membaını kızgın Afrika çöllerinden alarak koca bir denizi aşan cenup rüzgârları, bu sahilimizin kış mevsimi yaşamasına set çekiyordu. Tabiatı yeşerten güneş bu güzel Türk yurdu parçasını kışın bile nimetlerinden mahrum etmiyordu. Filhakika bu muhit, tam bir bahar havası içinde idi. Umumi hayat bahçelerde geçiyor, geceleri dahi ısınmak ihtiyacı hissedilmiyordu. Bu hayat şartları altında girdiğim yeni senenin ilk günlerinde İtalyan tayyaresinin tecrübeleriyle uğraştıktan sonra, bu fırsatla bir müsamere tertip ederek çok sevdiğim arkadaşım Halil'in kabrini yaptırmak için lazım gelen parayı temin etmiştim. Şimdi bu kabir, her sene Türk hava şehitlerini anarken, Antalya havalisinin Azizler Kâbesi oldu.

7 Şubat 1922 tarihine kadar hazırlıklar ile Antalya'da kaldıktan sonra, o sabah tayyare ile uçarak Akşehir'e hareket ettim. Bu güzel bölgenin umumi manzarasını ifade için, tek bir cümleden başka bir söz bulamıyorum: "Bundan daha güzel bir yurt olabilir mi?" Ormanla örtülü uçsuz dağlar, yeşil yurtlar, mavi göller. Hele bir deniz gibi Eğirdir Gölü, cennet yurdun mavi incisi. Bu güzelliklerin yarattığı zevk içinde zengin bir sabah gezintisi. İşte bu uçuşun bıraktığı intiba.

Yeni getirdiğim tayyare, yeni elemanlar yetiştirmek için ne kadar işimize yaramış, Karga tesmiye edilen bu vasıta, ne kadar tayyareci yetiştirmeye vesile olmuştu. Yine notlarımdaki kayıtlara göre, bir yandan ordumuzun keşif hizmetleriyle düşmanın harekâtını takipten geri durmuyor, diğer taraftan da etraftan temin edebildiğimiz malzeme ikmaliyle uğraşıyorduk.

Mesela Adana'da Fransızlardan Breguet tayyarelerini teslim almış ve bunun dört adedini uçurarak Akşehir'e getirmiştik. Bu suretle hava kuvvetlerimiz durmadan takviye ediliyordu. Hatta mart sonunda bir kısım arkadaşlar Adana'daki mevcut tayyareleri getirmeye giderken, ben de yeni gelmekte olan İtalyan av tayyarelerinin teslimine memur olmuştum. Fakat son muharebe neticesinde henüz tayyarelerin hareketi tahakkuk etmediğinden, benim de hareketim gecikmiş, yine devamlı vazifelere başlamıştık. Nisan, mayıs ve haziran, bu müddet içinde hayatımda büyük bir inkılap olmuştu. Fakat her şeye rağmen, vazifelerim en küçük bir sekteye bile uğramadan devam etmişti.

Haziranın son günlerinde beklediğimiz Spat av tayyarelerinin hareket ettiği ve Antalya'da teslim alacağımız haberi bildirildi. Bu tayyarelere çok ihtiyacımız vardı. Büyük bir sevinçle beş kişilik bir grup halinde otomobille Antalya'ya hareket ettik. Fazıl, Yahya, Hulusi Beyler, ben ve bir de makinist Eşref Bey beraberdik. Bu uzun yolculuk bize güzel hatıralar canlandıran anlar yaratmıştı. Antalya'ya gelişimizden kısa bir zaman sonra, Tayyarelerin Mersin'e gönderildiği haberini alınca, derhal geriye dönerek, bu uzun yolu otomobille tekrar katetmek mecburiyetinde kaldık ki, bu, bilhassa bu mevsimde tahammülü imkânsız üzücü ve sıkıcı bir seyahat olmuştu.

Yorucu ve Ezici Bir Hava Harbi

23 Temmuz 1922. Düşmanın canlılığı son günlerde daha ciddi bir hal almıştı. Hatta tarafımızdan yapılan uçuşlarda av tayyarelerimizin henüz yetişmemeleri yüzünden, daha ihtiyatlı hareket ihtiyaçlarını duyuyorduk.

Sakarya Muharebesi'nden beri bir seneye yakın zaman geçmişti. Bu müddet içinde umumi cephenin bazı noktalarındaki küçük büyük karşılıklı keşif ve taarruz hareketlerini hesaba katmamak şartıyla esaslı hazırlıklardan başka büyük bir hadise olmamıştı. İşte bu sırada cepheden sızan haberlerden, Altıntaş mevkiinden bir fırkanın meçhul bir istikamete hareketi, cephe kumandanlığı tarafından öğrenildiği halde, bu kuvvetin nereye gittiğinin araştırılması bize verilmişti.

Biz bu emri yapmak üzere, râsıdım Hamdi ile beraber bir Breguet tayyaresiyle havalandık. Breguet XIV, bu tayyare, Umumi Harp'in son senelerinde yapılan bir tayyare idi. Mükemmel olmakla beraber, kendisinden zaruret içinde beklenmesi icap eden seri manevraları yapamayacak kadar da ağır bir tayyare idi. Uzun yolculuk ve uzun keşif hizmetlerinde bu tayyareden bu çeşit hizmetlerden başka bir şey beklemek doğru olamazdı. ama ihtiyaç insana bazen keleği kavun diye yedirdiği gibi, zaruret icabında, bu tayyareyi de oyuncak haline getirmeye sebep oluyormuş.

Sabah erken cephe mıntıkasını aştığımız sırada uzaktan hafif bir toz bulutuna sarılmış Afyon'u görüyorduk. İlk işimiz rakiplerimize bir sabah ziyareti yapmak, ondan sonra kuzeybatı istikametinde uçuşumuza devamla hareket istikameti meçhul fırkayı aramaktı.

Birinci kararımızı istediğimiz gibi bir başarı halinde yaptıktan sonra, ikinci vazifemiz için hasım tayyare meydanından uzaklaşmaya başlamıştık ki, bu sırada kuzeyimizde bir tayyare belirdi. Daha uzaktan bunun Spat tipinde bir avcı tayyaresi olduğunu tanıdım ve hemen arkadaşıma göstererek hazırlanmasını söylemekle beraber, tayyaremizi doğu cephemiz üzerine çevirdim. Bu hareketimle harbi mümkün olduğu kadar cephemiz üzerine çekmek istediğim aşikârdı. Fakat hasım av tayyaresinin sürati bize nazaran yüzde 100 avantajlı olduğu gibi, son zamanda cüretkâr ve iyi bir av pilotunun da Afyon'a geldiğini öğrenmiş ve bu sebeple biraz da ihtiyatlı hareket yolunu tutmuştum.

Bu tayyare büyük sürat farkından istifade ederek hiç vakit geçirmeden bize saldırmaya başladığı için, bu vaziyet karşısında hayli düşman içinde bulunduğumuz halde, harbi kabul etmek zorunda kalmıştık. Ben derhal, müdafaa harbinde, daima kullandığım prensip ve hava tabiyesini tatbike başladım. Yani düşman hücumlarında onun ateş kabiliyetini toplamasına imkân bırakmamak, aynı zamanda endaht sıhhati zamanını imkân nispetinde en az haddine indirmek. Çünkü mukabele edemeyeceğimizi anladığım bu hasım karşısında, bu tarzı hareket, şimdiye kadar yaptığım tecrübelerde olduğu gibi, beni daima

tehlikeden uzak bulundurmuş ve hatta çok defasında tekrarlanan hücumlara rağmen, tayyaremin herhangi bir noktasına isabet bile vaki olmamıştı.

Gerçi bu hareketle bizim müdafaa endahtımızın isabet ihtimali de azalıyor ise de, şüpheli bir muvaffakiyet ihtimali içinde daha emin bir yolu tercih etmek herhalde faydalarına ve muvaffakiyet ruhu ve mefhumuna daha uygundur. Nitekim daha ilk hücumun ilk anında birkaç mermiden sonra râsıdımın endahtı bir arıza yüzünden susmuştu. Fakat benim sert ve yerinde yaptığım seri manevralar, tayyaremizi cüretkâr hasmın hücumundan zararsız kurtarmıştı.

Bu harbin şu andaki çehresi, benim esaretle neticelenen hava harbine pek çok benziyordu. Yalnız iki farkla.

Birincisi: O muharebede, düşmanın sürat farkı nispeti bu kadar büyük değildi.

İkincisi: O tayyareyi kullanırken hareketler kolay, manevralar daha rahattı. Şimdi ise, bir tayyare mi kullanıyorum yoksa akıntıda bir mavna mı çekiyorum, bunu tefrik edemiyordum.

Hasım seri, yüksek ve cesur hareketleriyle atılgan bir pilottu. Bunun karşısında ben istediğim hareketleri yapabilmek için çok terleyeceğimi iyice anlamıştım. Harekâtımız fasılasız devam ediyor, kurnaz avcı, uçuşun zaman mefhumunu çok iyi lehine kabul ederek, kısa turlarla göz açtırmayacak hamleler yapıyordu. Ben, her ne pahasına olursa olsun, takip ettiğim tabiyeyi bırakmayarak uçuşumu hasmın temposuna uydurmuştum. Fakat bu tayyareyi, bu tempoda uçurabilmek için, benim kuvvetim yetmiyor ve ekseriya löviye hareketlerini, üzerine abanarak vücut ağırlığı yardımıyla ancak başarabiliyordum.

Tabii bu devamlı akrobatik hareketlerde arkadaşım tüfeği ile meşgul olmadan yalnız kendisini muhafaza ediyormuş. Mamafih bu vaziyet içinde, onu haklı görmemek pek insafsızlık olur. Çünkü muharebe eden iki tayyarenin o andaki uçuş vaziyeti daha ziyade büyük dalgalar arasında kalmış, bocalayan küçük bir sandala benziyordu. Hasım bizim müdafaasızlığımızı ve hiçbir ateş kabiliyetine sahip bulunmadığımızı çok iyi anlamıştı ki, hemen hiç uzaklaşmadan küçük bir tur yaparak

tekrar tekrar hücuma geçiyor, ben de bu vaziyet karşısında bir Breguet tayyaresiyle azami ne gibi bir hareket yapabilmek kabilse, o hareketle hemen dalış ve hemen, hücum eden tayyarenin altına kayış yapıyordum.

Bu suretle devam eden hava harbinde kaç hücuma maruz kaldığımı kestiremem. Ancak düşmanın bütün mermilerini sarf etmiş bulunduğuna göre, muharebenin çok uzun sürmüş olması lazımdı. Çünkü düşmanın her tüfeğinin şeridinde 500 fişeği bulunduğu ve zamanını çok küçülttüğüm hücumlarında azami 50 şer mermi sarf edebileceğine göre, hayli zaman uğraştığım aşikârdı.

Müdafaasız kalmış ve mukabele edememiş olmaktan pek tabii olarak sinirlenmiş, fakat hasmın bu tarzda bir harp karşısında nasıl hareket edeceğini bilememesini anlayarak, selameti emniyete almıştım. Bu sebeple en küçük bir korku değil, fakat ağır bir tayyareye istediğim hareketleri yaptırabilmek için, müthiş yorgunluk hissetmiştim. O kadar ki, bütün vücudum terden su olmuştu.

Hasım tayyare son mermisini de muvaffakiyetsizlikle sarf ettikten sonra, etrafımızda bir dönüş yaparak uzaklaştığı zaman, rahat bir nefes almıştım. O zaman soğuyan terimin vücudumu üşütmeye başladığını hissettim. Artık bu vaziyette vazifeye devam imkânsızdı. Hatta eğer Çay istasyonu civarında yedek bir meydanımız mevcut bulunmamış olsaydı, muhakkak bir zatürree mukadderdi. Hemen cepheyi atlayarak irtifaı indirmeye başladım ve Çay istasyonu üzerinden bir dönüşle yere indim.

Etrafımızı saran arkadaşlar uzaktan harbi seyrediyorlarmış. Onlar bir taraftan tayyareye vaki isabetleri ararlarken, bir taraftan da bizden vaziyeti öğrenmek için sorular açıyorlardı. Donmuş bir ter tabakasıyla örtülmüş, üşümüş halimi göstererek, her şeyden evvel biraz çay ve konyak istedim ve derhal arkadaşlardan bir kat çamaşır alarak üstümü değiştirdim.

Kısa bir görüşme yaptık. Zaten arkadaşlar harekâtı takip etmekte oldukları için, bunların tafsilata da ihtiyaçları yoktu. Sonra da tayyareyi kontrol ettik. Güzel bir harp tatbikatı eseri, tek mermi isabeti bile yoktu. Nihayet biraz istirahattan sonra, buradan tekrar uçarak Akşehir'e indik.

Milli terbiye, ilim ve sonuç: O günkü yaptığımız hava muharebesinin raporunu cephe kumandanlığına sunarken, şu mütalaayı da bir madde olarak ilave ettik. Harp safhalarını izahtan sonra, düşman avcısı için "Cüretkâr, cesur ve yüksek bir pilottur. Binaenaleyh süratle av tayyarelerimizi vazifeye alarak, bu keşif hizmetinin av tayyaresi himayesinde yapılmasına zaruret vardır," demiştim.

Bu mütalaa şekli hiç şüphesiz Garp Cephesi Kumandanlığı'nın, hallini bize bırakacağı teknik bir mesele idi. Bu sebeple kumandanlık raporumu icrası emriyle Konya'ya göndermiş. Ertesi gün 25 Temmuz 1922 Salı günü ikinci tayyare grubu arkadaşlarımızdan tayyareci Cemal[25] ve râsıdı Bahattin[26] Beyler bu Breguet tayyaresiyle uçtular ve geri dönmediler.

Sabah erken bir düşman tayyaresi Çay üzerine gelerek bir mektup atmış ve bu mektupta Afyon üzerinde vuku bulan bir hava muharebesi neticesinde arkadaşlarımızın kahramanca harp ederek şehit olduklarını yazmıştı. Bundan sonraki hayatıma ait notlarımda daha birçok uçuş hizmetleri ve daha sonra da Samsun'a getirilen tayyarelerin teslim alınmasına memur edildiğimi yazmışım. Demek her hususta aziz kumandanlarımızın inanç ve teveccühlerini kazanmıştım. İyi hizmet ve başarılarla topladığım bu takdirler hayatımın şerefli hatıraları olduğu kadar, bundan doğan sevinçle yeni vazifelerime doğru koşuyordum.

1 Ağustos'ta Samsun'a yola çıkmıştık. Fakat harekâtın umumi halini iyi bildiğimiz için bu seyahati imkân derecesinde kısaltmaya çalışıyorduk. Uzun ve yorucu bir otomobil seyahatine rağmen hiçbir yorgunluğa bakmadan ve istirahat ihtiyacı duymadan derhal tayyareleri hazırlamaya başladık.

25 Tayyareci Cemal: Umumi Harp'te Irak'ta kahramanlıkları görülmüş değerli bir tayyareciydi. Kendisinin ilk hava zaferi, hatıralarımda ismi çok geçen râsıd Basri ile Irak'ta yaptıkları bir hava muharebesinde bir İngiliz tayyaresi düşürmek suretiyle başlamış ve İstiklal Savaşı'nda da büyük yararlıkları görülmüştü.

26 Kahraman Baha: Umumi harpte hatıralarımın mühim bir vakasını teşkil eden bir hava muharebesi neticesinde Rusya'ya beraber esir düştüğüm arkadaşımdır. Bütün hayatı, uzun harp senelerinde ve çok sevdiği râsıdlık hizmetlerindeki kahramanca başarıları ile şereflenmiştir. Nihayet Cemal ile beraber Afyon üzerinde yaptıkları hava muharebesinde şehit oldular.

Yeni tayyareler Alman malı, harp artığı tayyarelerdi. Filhakika kullanılmamış, fakat bu kadar zaman nasıl ve ne şartlar altında bırakılmış? Bu husus bizce meçhuldü. Bunlardan birkaç tanesi çıkarma sırasında harap olduğu için daha ilk temasta bu tayyarelerin çürük oldukları anlaşılmıştı. Bir seneden fazla yollarda, denizlerde ve çok fena hava şartları altında kaldıkları için iç kısımları çürümüş bir hal almıştı. Bu hakikat karşısında daha esaslı muayeneye tabi tuttuğumuz, bunlardan ancak birkaç tanesini hazırlayabildik ve râsıdım Mlz. Tevfik Bey ile ve bizi takip edecek olan ikinci tayyarede de tayyareci Zeki Bey olduğu halde cepheye hareket ettik.

Akşehir'e indiğimiz zaman Zeki'nin tayyaresi hafif bir kabotaj geçirdi. Fakat tayyare çürümüş olduğundan, bu hafif kabotaj bütün tayyarenin harap olmasına sebep olmuştu. Yani 20 tayyareden yalnız bir tayyareyi cephe hizmetine alabilmiştik Mamafih tayyare hususunda artık sıkıntımız kalmamış gibiydi. Çünkü Başkumandanlık Muharebesi'nin daha ilk günlerinden itibaren yeni av tayyarelerimizin de bize iltihakı üzerine hava hâkimiyetini mutlak surette elde etmiş ve büyük hizmetler başarmaya başlamıştık.

Bu büyük Başkumandanlık Muharebesi'nin hava hizmetleri, hayli geniş ölçüde ve aziz kumandanlarımızı memnun eden bir durumda başarılıyor ve hemen her noktada ezici bombalarımız altında büyük telefat veren düşman kuvvetleri göz açamıyorlardı.

Büyük Taarruz

21 Ağustos 1922. Türk ordusunun umumi harekete geçtiği bir gündü. Bu tarih belki Başkumandanlığımızın planladığı bir hareket tarihiydi, fakat hakikatte bütün ordumuz, cephenin her noktasından taarruzi keşifler icrasına başlamıştı. Bu büyük harekâtın benzerini tam 6 ay evveline ait notlarımda buluyorum!

Defterimden: "Başkumandanımız, Afyon ve güney mıntıkasından düşman üzerine umumi bir taarruz hissini doğura-

cak suni taarruzlar icrasını emretti." Gerçekte bu emir o zaman geniş mikyasta tatbik edilirken fena hava şartlarına rağmen havacılarımız da bu ödevde şerefli hizmet hisselerini yapmışlardı. Bana öyle geliyor ki o günkü harekâtın yalnız tarih farkı vardı.

21 Ağustos sabahı şafaktan itibaren Eskişehir mıntıkası üzerinden ordumuz umumi bir şekilde düşmana hücuma başlamıştı. Bu hareket kuzeyde olduğu gibi daha güneyde düşmanı şaşırtıcı ve canlı hareketler halinde inkişaf ediyordu. Tam 26 Ağustos sabahına kadar zaman zaman köpüren dalgalar halinde ve korkunç bir şekilde devam etti. Bu hareketle beraber kuzeyde düşman cephesinin gerilerine kadar sarkan tayyarelerimizin uzak keşifleri, planı tamamlayan ve düşman kumandanları üzerinde istenen tesiri yaratan bir âmil olmuş ve düşmanın ihtiyat kuvvetleriyle cephenin bu kısmını takviye etmek lüzumunu hissettiği tahakkuk etmişti.

Bu şartlar altında ilerleyen ordumuzun 5 günlük yıkıcı hücumlarında birdenbire yeni bir hareket sahnesi belirdi ve 26 Ağustos Pazartesi sabahı, büyük Türk kuvvetleri Afyon üzerinden setleri aşan bir sel halinde işgal orduları üzerine akın etmeye başladı. Bu büyük harp oyunu, muhakkak ki müstesna bir eserdi. Yurdumun kurtarılması için aşkla çalışan ve çarpışan Türk erlerinin hücumu, önünde barınılmaz bir hal almış ve karşılanamayacak bir suretle ilerlemeye başlamıştı. Hatta daha ilk hamlede düşmanın bütün tahkimatı ezilerek ön hatlar işgal edilmişti.

Maneviyatı çok güzel işlenerek olgun bir hale getirilen kahraman ordumuzun bütün cephe devamınca elde ettiği bu yıldırım zaferi derhal tesirini gösterdi ve ordumuzun muvaffakiyeti nispetinde düşman kuvvetlerinin perişanlığını meydana getirdi.

İçinde bulunulan hadiselerin kıymet ve büyüklüğü ancak verimleri karşısında daha iyi takdir edilebiliyor, itiraf etmek lazımdır ki, yoktan çıkarılan bu varlığın zafer yolundaki büyük başarısı Türk tarihinin altın sahifelerine yeni efsaneler katıyordu. Filhakika biz ordu mensupları, sanki normal vazifelerimizi yapıyor gibi imanlı bir azimle büyük Kumandanımızın parmağının gösterdiği hedefe koşuyorduk.

Afyon'da yırtılan düşman kuvvetleri yeni müdafaa hatlarını hazırlamaya çalışırken, Türk saldırılarının manasını anlamamış gibi idiler. Dumlupınar sırtlarında sığınacağını uman bu şaşkın ordu, Türk kahramanlarının yeni bir eseri karşısında kalacaklarından muhakkak ki habersizdiler. Fakat şu da bir hakikatti ki, düşman kuvvetleri her kaçtığı noktadan arkasına baktığı zaman, gördükleri şey, Türk'ün intikam ateşiyle parlayan süngüsünün yakıcı şulesiydi.

Başkumandanlık meydan muharebesi, tarihin pek az kaydettiği yıldırım süratiyle, düşman ordusunu Dumlupınar sırtlarında yalnız mağlup değil, aynı zamanda imha etmişti. Türk tarihinin altın sahifelerine şeref gölgeleri seren bu sahne, bütün düşman kuvvet ve kumandanlarının kılıçlarını teslim ettiği bir kahramanlık gösterisi olmuştu.

Bu şanlı günlerin heyecanları içinde coşan Türk havacıları da bütün cephe boyunca gerilerinde düşmanın nakil hatlarını ve bütün kavşaklarını, eski günlere nazaran çok daha olgun bir hava birliği kudretiyle yakmış ve yıkmışlardı. Bu büyük seferden önceki günlerdeki iki havacı kaybımız olmasaydı acısız hedefe varmış olacaktık.

Zaferlerle dolu o günlerde her gün değişen üslerimizde icap eden hazırlıkları alelacele yaptıktan sonra daima ileri uçarak bir hayal gibi dağları ovaları aşan ordumuza yetişmeye çalışıyorduk.

14 Eylül 1922. Nihayet siyah dumanlarla örtülmüş güzel İzmir'i ilk gördüğüm gündü. Birkaç yüz metreye kadar yükselen alev ve dumanların etrafında dolaşırken hayli tehlikeler de atlatmıştım. Bu yangın şimşek gibi Akdeniz kıyılarına atlayan kahraman Türk'ün çırağından sıçrayan bir kıvılcım izi idi.

Yurdun her noktasında göze çarpan düşman hezimetini burada daha bariz görmek mümkündü. Yükleme iskeleleri ve şehir rıhtımı düşman gemileriyle veya koca liman, doldurulup da kaçırılamayan gemilerle dolmuştu. Garlar, rıhtım dokları ve rıhtımla gemiler arası, üzerleri insan ve eşya dolu vagon ve dubalarla örülmüştü. Havadan ve çok alçak irtifadan iyice gördüğüm bu manzara, Büyük Türk zaferinin ifadesi idi.

Şehrin heyeti umumiyesini gezdikten sonra yeni karargâhımıza dönmüştüm. Altımdaki tayyarem bir av tayyaresi idi. Ne havada, ne yerde hiçbir düşmana tesadüf etmediğim için tüfeklerim de dolu, olduğu gibi duruyordu. Bu vaziyette Seydiköy tayyare karargâhına yaklaşıyordum.

Kızılçullu istasyonu üzerinden gördüğüm yeni meydanımız bir an bende yeni bir heyecan yarattı, evet haklı bir heyecan! Çünkü bu tayyare meydanına ben Türk havacıları arasında ilk geliyordum ve ilk inecek de ben olacaktım. Halbuki meydan tayyarelerle dolu idi. Biraz daha yaklaşınca meydanın muhtelif noktalarına gayri muntazam bir surette bırakılmış olan bu tayyarelerin kamilen Yunan kokartlarını taşıdıklarını gördüm. Bir an heyecanım büyüdü ve derhal ihtiyati bir tedbir olarak irtifa almaya başladım. Bir yanlışlık şüphesiz varit değildi. Çünkü ordu kumandanlığının emri üzerine bu meydanı işgal ederek gelecek tayyarelerimize hazırlamak için geliyordum.

Fakat yerdeki tayyareler! İşte beni ihtiyati tedbirler almaya sevk eden sebep buydu.

Bu meydan üzerinde geniş turlar yaparak tayyarelerin vaziyetlerini tetkik etmeye başladım. Nihayet ne bu tayyarelerde ve ne de başkaca bir hareket göremeyince daha alçak irtifalarda ve daha sonra da zemine sürülürcesine uçarak tayyareleri ve mevcut hangarları ve herhangi bir noktada gizlenmesi muhtemel olan eşhası ve yerleri iyice aradıktan sonra zemine indim. Fakat bu defa da yine tam bir itimada sahip olmaksızın ihtiyatı elden bırakmayarak makinemi durdurmadan, tekrar yerde etrafı araştırmakla meşgul oldum. En küçük bir tehlike karşısında derhal havalanmak için.

Evet kim olsa bu titizliğimden daha fazla soğukkanlı olamazdı. Çünkü bu kadar çok ve hemen hepsi de faal bir halde tayyareleri, Yunan tayyarecileri ne diye bırakmış olabilirlerdi? İzmir ile Sakız arası kısacık bir mesafe ve tayyare için nihayet yarım saatlik bir uçuş yolundan ibaret, hatta en tecrübesiz bir pilot için küçük bir uçuş addedilecek derecede basit bir uçuştu. Fakat bütün bu hakikatlere rağmen maneviyatı tamamen ölmüş bir ordunun havacıları bile ordumuzun yıldırım zaferinden o kadar şaşırmışlardı ki, en emin kaçmak vasıtası olan tay-

yareleri dahi uçurmaya zaman bulamamış, çılgınca ve perişan bir halde vücutlarını deniz kenarına atarak sandallarla kaçmak yoluna düşmüşlerdi. İşte bu büyük zaferin havacılık ganimetlerini ilk defa ben görüyordum ve her tayyareyi ayrı ayrı severek büyük bir sevinçle okşuyordum.

Büyük İstiklal Savaşı'mızın bu son uçuşunu bitirdiğim zaman şu hatırıma gelmişti. İlk uçuş gibi, son uçuş da benim imiş.

Büyük Zaferden Sonra

Büyük istiklalimize kavuştuğumuz o şerefli günler dahili ve harici siyaset ve teşkilat devresini doğurmuştu. Büyük Ata'mızın düne kadar yakın olan icraatından ve yarattığı inkılaptan burada bahsedecek değilim. Ancak havacılık manasının bir millet mevcudiyetinde hürriyet ve istiklalinde ne büyük rolü olduğu, artık tamamen tahakkuk etmişti.

Milli Mücadele'nin başlangıcından itibaren her türlü mahrumiyetlerine rağmen tayyarecilerimizin cephelerde gösterdikleri kahramanlıklarla dolu hizmetler, bilhassa harekâtta, ordu ile işbirliği yapmak suretiyle kıymetli keşiflerle düşman harekâtını adım adım takip ederek kumandanlarımızı vaktinde haberdar etmek ve her fırsatta düşmana amansız hücumlar yaparak maddi ve manevi zararlar meydana getirmek gibi başarılar, tayyarenin bir ordu için ne elzem bir silah olduğunu, şüphe götürmez bir hakikat halinde tecelli ettirmişti.

Evet, Umumi Harp'te de bu hakikat gün gibi açıktı. Fakat İstiklal Savaşı'nda ve bilhassa üstün düşman kuvvetleri karşısında yurdunu müdafaa etmek için göğüslerini siper yapan ordumuzun yanında büyük hisseler alan hava silahının manası bambaşka anlaşılmıştı.

Hatıralarımda geçen notlarda görüldüğü gibi tayyare, I., II. İnönü ve Sakarya Muharebeleri'nde şereflerimizin hakiki gözleri olmuştu. Bu hadiseler göstermiştir ki, bir ordu tayyaresiz olamayacağı gibi, hür ve müstakil bir varlık da ancak hava kuvvetlerine sahip olmakla kabildir.

Yüksek bir azim ve irade ile başlayan milli savaşımızın her varlığı gibi havacıları da mahrumiyet içinde olmasına rağmen birkaç tayyaremizle, bu güzel yurt ödevini başarmıştı. Her fır-

satta beslemeye çalıştığımız hava kuvvetlerimiz, büyük zaferin arifesinde bize daha geniş bir güven kaynağı olmuş ve İzmir işgalinden sonra da elimize geçen malzeme ve ganimetlerle olgun bir dereceyi bulmuştu.

Halbuki bu mevcutla yahut bu kudretle de elde ettiğimiz büyük başarıyı korumak kolay bir iş değildi. Hür bir milletin hür yurdu gibi, havasının da geniş ufukları kadar uçsuz bir hürriyete ihtiyacı olacağı tabii idi. Büyük Mustafa Kemal'in açtığı kurtuluş ve inkılap dininin biz müritleri idik. Havacılık ilminin yurtta, dünya gidişine uyması ve Türk inkılabına yakışan bir şekil alması davası içinde bulunduğumuzu iyice anlıyorduk. Hele üretimin millileştirilmesi ihtiyacı kati bir zaruret halinde bulunuyordu. Çünkü İstiklal Savaşı'nda düşmanlarla sarılmış yurdumuzun bütün kapıların kapandığı, yahut milletlerarası münasebetlerimizin kesildiği zaman, maruz kaldığımız malzeme mahrumiyetini çok acı hissetmiştik.

Yurt müdafaasının icap ettirdiği levazım ihtiyacımızın temin edilememesi felaketi bize büyük bir ders olmuştu. İşte bunun için yeni bir hayat başlangıcında modern bir havacılık kurmak ve zorla kazandığımız hürriyet ve istiklalimizi daha hassas bir titizlikle muhafaza etmek azminde geniş bir çalışma yolu üzerinde bulunuyorduk.

Seydiköy Tayyare Mektebi muntazam bir teşkilat ile faaliyete geçtiği zaman ben de yeni tayyarecilerimizi yetiştirmekle meşgul ve zevkli bir hizmetle uğraşıyordum. Ara sıra Midilli ve Sakız adaları üzerine yaptığımız keşif uçuşları da harp hatıralarımızın yaşatılmasına sebep oluyordu. Henüz sulh kararlaştırılmamış olduğundan kuvvetlerimiz gene her an müdafaaya hazır bir halde idi. Bütün ordu zafer neşesi içinde gene vazife başında bulunuyordu.

Notlarıma göre zaferi takip eden tarihlerde, 1922 senesi sonuna kadar İzmir havalisi uçuş hizmetlerini yaptıktan sonra yeni seneye atlamış ve yeni senenin ilk gününden itibaren İzmit mıntıkasına ayrılan tayyare bölüğümüze tayin edilmiştim.

4 Ocak 1923, İzmit'e hareketimin tarihi idi. Bu seyahatimin intibaı pek değişik ve hazindi. Şerefli ve acı hatıraları canlandıran Afyon ve Eskişehir mıntıkasını geçerken gözlerim yaşla

doluyordu. Ben İzmit'te çalışırken Büyük Fazıl İzmir'de mektep teşkilatını idare ve hatta talebe uçuşlarına da bizzat hoca olarak iştirak ediyordu.

29 Ocak 1923. Türk havacılığı için acı bir haberin yayıldığı elim bir gündü. Büyük Fazıl talebesi Emin ile bir kaza neticesinde şehit düştüler. İçimi yakan bu haberle ben, şahsen bir dost kayıp etmekle beraber havacılığımızın da genç bir kahramandan mahrum kaldığına çok üzülmüştüm. Hatıra notlarımın o güne tesadüf eden sahifesini tıpkı kardeşimin sahifesi gibi siyah bir çerçeveye gömmüştüm. Filhakika çok haklı idim. Fazıl, ismine yakışan bir fazıla malik ve havacılığımızın o zaman en olgun bir elemanı idi. Uçuşundan ziyade, Türk havacılığı ilminden istifade edebilirdi.

O, birkaç talebenin değil, fakat hepimizin hocası idi. İşte bu acı içinde ben milli havacılığımız namına için için yandım. Senelerce düşman üzerinde kahramanca çarpışarak ölüm tehlikelerini yenen bu aziz genç, küçük bir kazanın kurbanı olmuştu.

Daha Fazıl'ın acısı içimizde sızlarken tam bir ay sonra 28 Şubat 1923 günü sevgili Remzi'yi de kaybettik. Havacılığımızda yeni bir gözyaşı döktüren bu hadise tamamen gözlerimin önünde cereyan etmişti. Remzi iyi bir keşif tayyarecisi ve av uçuşlarına hazırlanan kıymetli bir pilottu. Av tayyaresiyle uçuşlarını hep nezaretimde yaparak iyi bir olgunluğa girmişti. Bu son uçuşunun iznini de gene ben vermiştim.

Remzi öğleden sonra Spat av tayyaresiyle yerden yükseldiği zaman İzmit ufuklarının hâkimi olduğunu neşeli uçuşu ile gösteriyordu. Gözlerimizden uzaklaşmadan yaptığı bu uzun antrenman uçuşu ayrı bir zevkti. Yarım saat kadar devam eden bu uçuştan dönen kahraman çocuk, meydana deniz üzerinden ve takriben 250 metre yükseklikten yaklaşmıştı. Bu sırada tayyare bir dalış vaziyetine geçerek dikildi ve motorun kuvvetini kesmedi. İnsana bir iniş meyli veren bu harekette ben tamamen bir gayri tabiilik görüyor ve olduğum yerde ihtiyarsız "gaz kes!" diye bağırıyordum. Fakat ne tayyare düzeldi ve ne motorunu kesti. Her an büyüyen o süratle İzmit körfezinin derinliklerine kadar uzandı ve büyük bir gürültü ile sulara gömüldü.



Kahraman Tayyareci
Bnb. Fazıl Bey.

Felaketi her an takip eden gözlerimle dimağım beraber çalışıyor, bu acı ve korkunç hadiseden yaşayan bir canı kurtarmak ümidi sönemiyordu. Bütün kuvvetimle vaka mahalline doğru koşmaya ve sahilde bulduğum bir sandala atlayarak tayyarenin saplandığı noktaya yetişmeye azmettim. Belki birkaç dakika geçmişti, Tayyare buradaki az olan derinlik içinde aynen görülüyordu ve Remzi içinden çıkmıyordu. Derhal üzerimdeki elbiseleri fırlatarak denize daldım. Remzi'yi bırakmayan kemerlerden kurtardıktan sonra tayyareden dışarı çıkardım.

Fakat heyhat! Göremeyen açık mavi gözler sadece gülüyordu. Nabız durmuş, hayat sönmüştü. Bu anda kahraman Remzi'nin de azizler arasına göçtüğünü anlayınca ıslak vücudumun ürperdiğini ve gözlerime hücum eden yaşlarla beraber üşüdüğümü hissettim.

Şehit Remzi'nin ölüm sebebi: Hatıralarımda her mevzuun bir faydaya esas olmasına inandığım için bu düşmenin sebebini de havacılığımız adına önemli bir hadise olarak açıklıyorum. Remzi'nin durumuna, tayyarecilik hayatımda birbirine aynen benzeyen iki vaka olarak karşılaşmışımdır. İkinci kitabımda ismi geçecek olan tayyareci Kamil'in şahadeti de aynen buna benzer bir kaza idi. Bu iki vaka da yalnız ruhi bir hastalık mahsulüdür. Ne idarede hata, ne makinede bir arıza varit olmayan bu gibi ölümler, insanın muvakkat bir zaman için kendisinden geçmiş ve iradesinin sönmüş olmasıyla vaki olmuştur. Mesela Remzi, bundan evvelki hadiseyi 1916 senesinde tayyareciliği ilk öğrendiği sıralarda geçirmiş. Antrenman maksadıyla bir gün geç vakit yükseldiği uçuşta kendinden geçmiş İstanbul civarında Belgrat Ormanı ağaçları üzerine düşmüş. Hava tamamen kardıktan sonra kendine gelen Remzi tayyaresiyle beraber kendini ağaçlar üzerinde görünce şaşırmış ve nihayet karanlıkta bu mevkiden kurtulamayacağını anlayınca olduğu gibi ağacın üzerinde sabahı etmiş. Ben bu vakayı o günkü büyük acıdan sonra öğrendim ki, bu acı kaybın da sebebi bir hastalıktan başka bir şey değildi. Fennen teşhisi bulunmayan bu hastalığın öncesi hakkında haberim olsaydı, ben bu çok sevdiğim arkadaşımın uçuşuna mani olmaya çalışırdım.

Bir ay fasıla ile bu iki büyük kayıp, bize derin bir elem olmakla beraber; gene azmimizden ve yolumuzdan ayrılmayarak daha imanlı bir şekilde çalışmamıza devam ediyorduk. Esasen havacılık mesleğinde azmin ifadesi, bu hazin vakalarla daha çok kuvvetlenerek canlanır ve tayyarecinin kahramanlık sıfatı, bu cüretli gayretinden doğar.

Her Türk gencinin kanındaki kaynayan kudretin mayası, fedakârlıklara neşe ile ve korkusuzca atılmasındadır. Herkesin nazarında büyüyen bu çalışma tarzı, onun hayatında hizmet mefhumunun tabii telakkisidir.

Bununla beraber kanaatlerimden doğan şu hakikati de burada yazmaktan kendimi alamadığımı ilave edeyim ki; tayyarecilik hiçbir zaman korkunç bir tehlike ve öldürücü bir meslek olarak telakki edilmemelidir. Bu branşın da bir ilim yolu oldu-

ğu kanaatlerimize yerleşmiş bulunursa o zaman inancın ruh ve manası da değişmiş olur.

Nitekim ben daha 1915 senesinde tayyareciliğe başlarken her şeyden evvel bu yolun kanaatlerimi tatmin edecek ilmi esaslarını aramak ihtiyacını duymuştum. Hava tehlikelerini isimlendiren ifadeleri esaslı surette tahlil etmek için çok çalışarak kazalardan doğan heyecanların yarattığı korkunç hikâyeleri yerinde istihfaf ediyorum.

Tayyareci olmadan evvel aylarca süren müşahedelerimle kazaların sebeplerini normal raporların korkunç hikâyelerinden değil, kendi düşüncelerimle izah ediyorum.

Mesela, hava boşluğu hikâyeleri benim, tayyareciliğimin ilk zamanlarında güldüğüm bir masaldı. Herhangi bir tayyarenin normal bir uçuşta birçok hava tabakalarına tesadüf edeceği tabii bir hadise olduğu kadar, her değişen hava dalgalarının da mutlak bir sükûneti daima muhafaza edemeyeceği şüphesizdir. Binaenaleyh böyle bir durum içinde uçan bir tayyarenin tesadüf edeceği sert tabakalarda tabii yükselen bir mukavemetle karşılaşacağı gibi, daha yumuşak tabakalarda da bir hafiflik hissedeceği aynı hakikattir. Haddizatında pek küçük, hatta irtifa saatinin bile gösteremeyeceği bu sarsıntıları, birçok metreler düştük diye ifadeye çalışmak, olsa olsa sükûnetin ani olarak değişmesinden doğan heyecanın tezahüründen başka bir şey değildir. Binaenaleyh hava boşluğu yoktur.

Kazalara Gelince

Bence çok ehemmiyetli bir mesele olan bu mevzu üzerinde durmak, her Türk tayyarecisinin, bilhassa yeni tayyareciliğe heves eden Türk gençlerinin hayati menfaatidir. Tabii kaidelerin dışında ve mahiyeti bir hayal olan bu tehlike mevcut bulundukça en cesur insanlar bile bu fevkalade hadiseyi azımsayamaz. Gençlerin havacılık sevgilerini tatmin zorunda kalan ana ve babalar da evlatlarını emellerinden uzaklaştırmak çarelerine başvurmaktan kendilerini alamazlar.

Binaenaleyh böyle yanlış bir zihniyetin ortaya çıkardığı fena netice her şeyden evvel yurdumuzun ve havacılığımızın büyük zararınadır. İşte bu sebeple her yerde ve her konfe-

ransımda söylediğim gibi mahiyeti bir yalandan başka bir şey olmayan bu masalın sırrını burada da yazılarım arasına sıkıştırmayı havacılık sevgimin bir ödevi sayıyorum.

Hava boşluğu hikâyesi Fransa'da doğmuştur ve tayyarecilikle yaşıttır. Gariptir ki bu masalı icat eden Fransızlar arasında bile henüz bu yalana inananlar var, halbuki bence bu masala inanmak, kendine inanmamak demektir. Çünkü tabiatta böyle bir hadise yoktur. İlmen de ispatı imkânsızdır. Eğer bu bir hakikat olsaydı! O zaman hiçbir tayyarecinin ömrü bir iki seneyi aşmaz ve bu müddet içinde kötü bir tesadüf onu boşlukların derinliklerine sürüklerdi. Halbuki ben ve benim gibi hayatını bir çeyrek asırdan fazla havada geçiren havacılar pek çoktur.

Şu halde bu masalın sırrı ne?

1- Sukut vaki ve pilot ölmüştür: İkinci, üçüncü ve daha ziyade şahısların sağ bulunsalar dahi ifadeleri hakikati izaha yarayamaz. Bu halde yalnız bir ihtimal faraziyesi veya şunun bunun ifadesi hadiseyi aydınlatacaktır ki, masalın yaratıcısıdır.

2- Sukut vaki fakat pilot sağdır: Hakikati olduğu gibi söylemeyebilir. İşte sırrın yaratıcısı budur. Binaenaleyh sır yoktur, hata vardır. O hatalar da, kaza havada olduğuna göre, yetişmekte olgunlaşmamak, tayyarenin süratsiz kalmasına sebep olmak, başka tayyare ile çarpışmak, kanatları kırılmak, şuurundan kaybetmek, bayılmak vesaire.

3- Kaza zeminde olduğuna göre: Meydan harici inişlerde dikkatsizlikler, tayyarenin inişten sonraki yer hareketlerinde vazifeleri ihmaller vesaire, vesaire...

Bütün bunlara benzer, olmuş vakaları inceleyecek olursak yalnız bir neticeye varırız ki, o da dikkatsizlikten başka bir şey değildir. Halbuki tayyareciliğin en çok muhtaç olduğu husus; daima uyanık olmak ve daima aceleden kaçınmak.

Benim de başımdan geçmiş birçok vakalar ve kazalar vardır, fakat hepsini de ayrı ayrı düşündüğüm zamanlar tek nokta üzerinde duruyorum ki, bu da benim hatamdan başka bir şey değildir.

Sıhhi durumdaki fevkaladeliği de nihayet bu bakımdan mütalaa etmek en doğru bir görüş olur. Bu ruhi hastalığın şüp-

hesiz evveliyatını bilmek gerektir. Eğer bu gayri tabiilikleri insan göz önünde tutar ve icap eden tedbirleri vaktinden evvel alırsa, –tayyareci olsun olmasın– o zaman bir kaza, ölüme sebep olmaz.

Yeni Yolum Açılırken

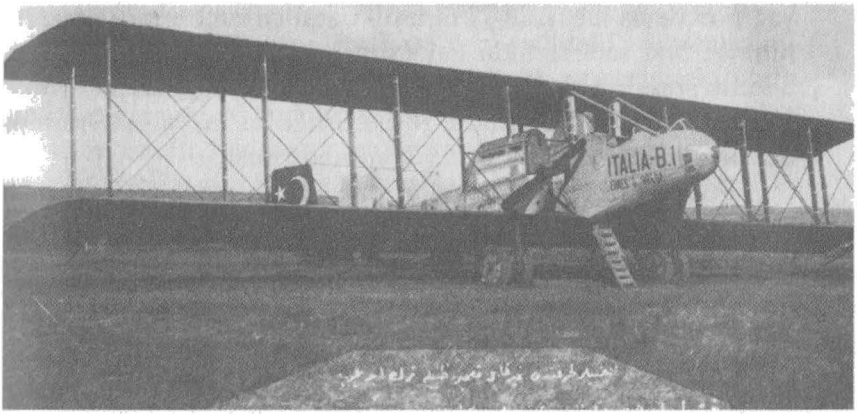
İzmit bölüğünde geçen bu hizmet devrem Nisan 1923 ortalarına kadar devam etmiş ve yeni bir emirle tekrar İzmir'e dönmüştüm. İzmir'e geldikten sonra kara ve deniz muallimliklerindeki hizmetlerimden başka fen işleriyle de meşgul bulunuyordum. Bu sırada yeni bir vazife ile Edirne'ye hareketim emredildi.

Edirne'ye terk edilen bir tayyareyi almak için gelmiştik. Mayıs sonlarına tesadüf eden bu seyahatte beraberimde baş makinist Eşref ve muavini İrfan Beyler vardı. Bulduğumuz tayyare İtalyan yapısı iki motorlu Kaproni tipinde, 9 yolcu taşımaya mahsus, mükemmel bir tayyare idi. Tayyareciler bir motor arızasını sebep göstererek buraya indikten sonra tayyareyi terk ederlerken, Türklere hediyemiz olsun demişler!

Bu güzel tayyare memleketimize ilk defa gelen büyük bir tayyareydi. Tabii biz, sevinçle tayyarenin, seyahate mani olan arızalarını araştırmaya başladık. Çok uğraşmadan bulduğumuz basit arızaları kolaylıkla hallettikten sonra, kısa bir zamanda hazırladığımız bu muazzam tayyare yeni işaretleriyle daha da güzel bir hal almıştı.

Ben daha ziyade küçük tayyareleri sevdiğim halde bu tayyarenin bütün konforu haiz kabini ve azametli hali insana büyük bir sefine kaptanı zevk ve gururu veriyordu. Şüphesiz böyle bir sefine ile uçmanın zevki de büyük olacaktı. İşte o imkânı doğurmaya ve bu güzel hava gemisini uçuşa hazırlamaya uğraşıyorduk.

7 Haziran 1923. O gün üzerimde büyük bir neşe ve gereğinden fazla tedbirli bir kaptanlık hali vardı. Sabah erken tayyarenin her noktasını ayrı ayrı gözden geçiriyor, motorların son tecrübelerini inceden inceye kontrol ediyordum. Ma-



Kaproni yolcu tipi yeni tayyaremiz.

kinistim Eşref'in çok titiz olduğunu bildiğim halde ben de geniş bir hassasiyetle bu güzel esere dikkatten geri kalmıyordum. Nihayet makinistlerim beraberimde olarak ilk tecrübeye yükselmiş ve parlak bir günün mavi semasında yüzmeye başlamıştık.

O andaki duygularım: Tayyaremiz o kadar büyüktü ki, tekrar yere sığmayacak sanıyor ve yere dönmeyecek bir hayatın başladığını hisseder gibi oluyordum. Hele motorların de ilerisinde bulunan kaptan mevkiinin hâkim mahalli ve görüş hali başka bir zevk veriyordu.

Uzun bir tecrübeden sonra motorları susturdum ve geniş kanat satıhlarımız üzerinde çayıra doğru kaymaya başladık. İdaresi, en hafif tayyareler kadar kolay olan bu tecrübeyi muvaffakiyetle başardıktan sonra seyircilerden birçok kimseleri de yanıma alarak on bir yolcu ile tekrar havalandık ki, yurdumuzda hava nakliyesinin ilk halk hizmeti telakkisine vesile olan bu uçuş büyük bir ölçüde sempati toplamıştı.

Edirne'den dönüş de hayli heyecanlı olmuştu. Bütün eşyalarımızı bir kamyona doldurur gibi tayyareye yerleştirdikten sonra yerden ayrılmış ve cenup istikametinde uçmaya başlamıştık. Bu uzun yolumuz kesif bulutlarla örtülü olmasaydı, seyahatimizin zevkine payan olmayacaktı. Etrafımızı saran

yağmur ve sis tabakaları arasında uzun süren bir mücadele ile nihayet bizi sabırsızlıkla bekleyen arkadaşlarımız arasına indik. Bu suretle ordumuza güzel bir nakil vasıtası kazandırmıştık. Kuvayı Havaiye Umum Müfettişliği bu tayyarenin ismini hizmet mükâfatı olarak ismimle adlandırmıştı.

17 Haziran 1923. Hatıralarımın ehemmiyetli notlarına giren o gün bir tayyareye ismimin konmasından çok, milli havacılık sanayimizin gelişmesi yolundaki görüşümün bir büyüğümüz tarafından ilk anlaşıldığı gündü.

Değerli şefimiz, Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumisi Erkânıharp Miralayı Muzaffer Bey[27] bu güzel hava sefinesini ehemmiyetle tetkik ettikten sonra bana dönerek vasıflarını ve uçuş hususiyetlerini sordu. Ve sonra: "Muvaffakiyetinizi tebrik ederim. Bu tayyarenin ismini Vecihi koyalım," diye emretti.

Bu teveccüh şüphesiz bir takdir idi ve tabii bir inancın mahsulü idi. İşte bu fırsat karşısında beynimde bir şimşek süratiyle canlanan amacın, gözlerimin önünde daha açık, daha temiz ve daha çok tayyarelerle dolu milli bir varlığı canlandırdı. An kadar küçük, fakat net bir düşünce hayalimde milli havacılık sanayiimizin çerçevesini çizdi ve bu meydandan her yükselen tayyarenin üzerinde ismimi görmeye başladım. (Her Türk'ün bu kadar olsun mefkureli bir hayale hakkı yok mudur?)

İşte o an, bu hayalden doğan ilhamla, yahut şefimin takdir ve teşvikinden aldığım cesaretle, Şefime: "Beyefendi, hakkımdaki teveccühlerinize arz-ı teşekkür ederim. Büyük teşvik ve takdirlerinize gelince; bu yüksek iltifatınız beni minnettar kılmıştır. Emirlerinizi derhal yapacağım, ancak ben havacılık ilmine inanan, çalışmaktan yılmayan ve nihayet milli havacılığımıza bütün enerjimle çalışmak isteyen bir memurunuzum, bilgim ve hizmet sevgim sizce gizli değildir. Binaenaleyh eğer müsaade buyurursanız Türk havacısı muhterem şefinin medeni cesaretinden ilham alarak, bu meydana Türk kafasından doğacak tayyareler dizecektir. Esasen dokuz seneden beri uçuş hizmetlerimle ilmi tecrübelerimi temiz bir

27 Korgeneral Muzaffer Ergüder.

ideal halinde besleyerek yurda faydalandırmak için fırsat gözlüyorum," diyerek, Kafkas cephesindeki düşüncelerimi, esir hayatımdaki hayallerimi ve bunlar üzerindeki uzun uzun etütlerimi ve yurduma döndükten sonra ilk projem olan pervane imalindeki başarımı ve nihayet Umumi Harp'in son zamanlarında inşa etmek üzere hazırladığım ve Harbiye Nezareti tarafından yapılan tetkikat neticesinde inşa müsaadesi aldığım ve hatta birçok malzemesini hazırlamış olduğum halde yurdumuzun işgali felaketinde terke mecbur kaldığım tayyare projemi ve teşebbüslerimi kısaca kendilerine arz ettikten sonra, halen ganimet olarak elimizde pek çok motor ve malzeme bulunduğundan, muvafakat buyurulursa, başkaca bir masrafa ihtiyaç kalmadan yeni bir proje ile havamıza yeni bir Türk tayyaresi katmak istediğimi söyledim. Bu sözlerim üzerine bir müddet düşünen muhterem şefim teklifimi tetkik etmek istediğini söyledi ki, bu tarih hizmet hayatımın bir dönüm noktasıdır.

Bu sevinçle gece gündüz çalışarak bir tayyare projesi hazırlamıştım. Vecihi K VI tipi namını verdiğim projem iki kişilik bir av tayyaresi idi.

1923 yılı, henüz dünya havacılığı teknik tekâmülü üzerinde ve ilmi araştırmalar devresinde bulunuyordu. Umumi Harp'in doğurduğu zaruretler içindeki buluşlar ve eksik terakkiler durmuş, havacılık sanayiinin daha ilmi esaslar dahilinde yürümesi imkânları araştırılmaya başlanmıştı. İşte bu devre dünya havacılık tekniğinde bir ilerleme devresi idi.

Tayyare süratine gelince: Av tayyarelerinde sürat 200-220 kilometre iken, keşif tayyarelerinde 160-180 kilometre büyük bir sürat telakki ediliyordu. Tayyare motorları sanayii de aynı istihale içinde ve mevcut motorların en yüksek takatleri 280-300 beygir kuvvetindeydi.

Tayyarelerin kullanılması ve gönderme işleri bakımından birçok zorluklarla karşılaştığımız bu devrede bilhassa zaman ve çok adam kullanmak mecburiyeti önemli bir meseleydi. Mesela, bir tayyarenin reglajı, uçuşa hazırlanması uzun bir zaman işiydi, bu zaman da, ancak usta ve iyi yetişmiş elemanlarla kazanılabiliyor, aksi takdirde yani acemi ellerden

çıkacak iş, haliyle bir tayyarenin montajı için mümkün olamıyordu.

İşte bu sebepler altında uzun yılların tecrübelerinden aldığım kanaate göre bütün bu gibi zorlukları dikkati nazara alarak yeni projemde üç noktaya büyük ehemmiyet vermiştim.

1- Tayyarenin nakil ve monte işlerini en az zamanda ve en az el ile mümkün kılmak.

2- Tayyare keşif maksadına göre hazırlanmakta olduğu halde, süratini 200 kilometrenin üstüne çıkarmak ve tırmanma kabiliyetini düşürmemek.

3- Müdafaa silahlarının kolaylıkla kullanılması için görüş vasfını yükseltmek ve bir avcı tayyaresi kadar yüksek manevra kabiliyeti temin etmek ve harekâtı kolaylaştırmak.

Bu üç vasıf en çok aradığım hususlardı ve projemin tanziminde de muvaffak olmuştum. Şimdi tatbiki için imkân ve kolaylıklar meydana getirmeye uğraşıyordum. İşe başladığım tarih, 24 Haziran 1923'tür.

Önümde açılan bu yol, idealimi çerçeveleyen en zevkli bir hizmet yolu idi. Uçuş hizmetlerime devam etmekle beraber, günlerimin büyük bir kısmını fabrikada inşaata hasretmiştim. Ustalarla malzeme yığınları arasında, iş tanzimi ve her başarılan işin kontrol ve tetkiki bana sonsuz bir zevk ve yorgunluğu hissettirmeyen bir kuvvet oluyordu. Yapılan parçaların nevilerine göre, fabrikanın müdürü bulunan eski tayyarecilerimizden Yzb. Tahsin Bey arkadaşımızın yardımı ile fabrikanın her şubesinden büyük kolaylıklar buluyordum ve inşaatımın şefliğini de Kafkas cephesinde iken bölüğümüzün marangoz ustabaşısı olan Şaban Bey'e bırakmış bulunuyordum.

Projemde tespit ettiğim neticeye göre Vecihi K VI tip tayyaremin muhtelif vasıfları teorik esaslar dahilinde şu suretle meydana geliyordu.

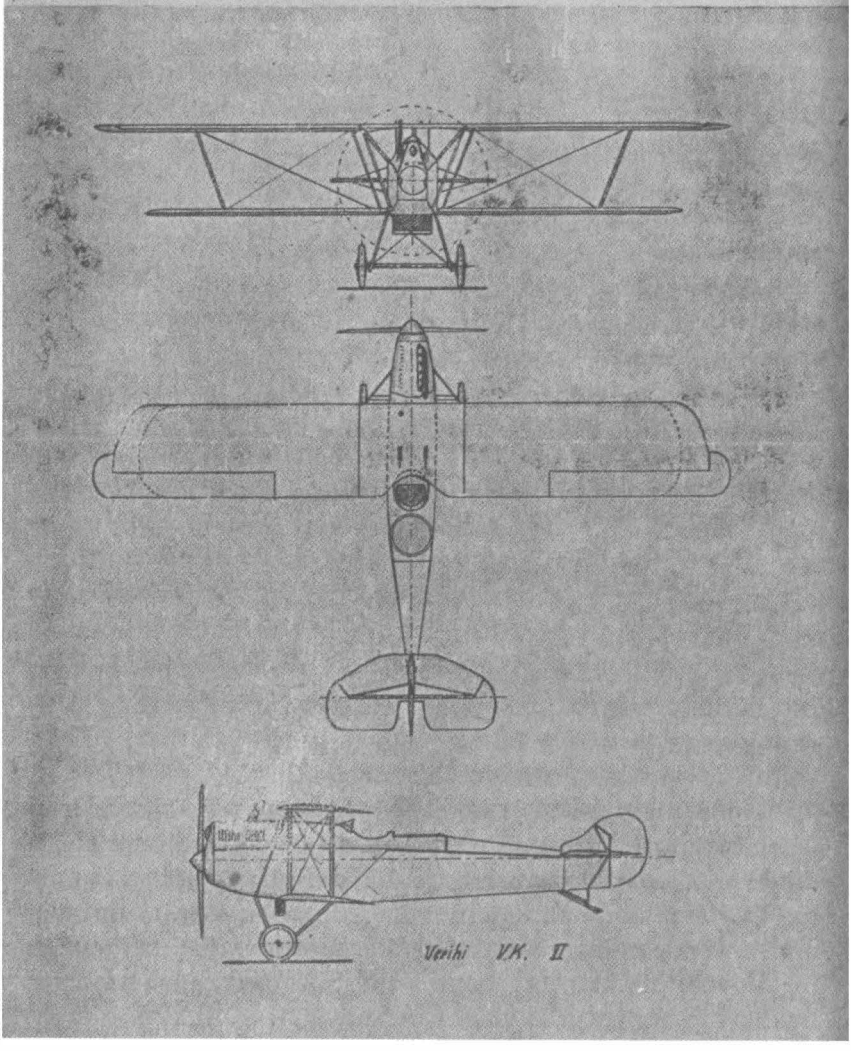
Vecihi K VI

Motor takatı:		
Benz marka (6 silindirli ve su ile soğuyucu)		200 B.K.
Tayyarenin ebadı:		
Tam uzunluğu	7,610	m.
" genişliği	11,700	m.
" yüksekliği	3,00	m.
Kanat sathı	31,800	m^2
Tayyarenin ağırlıkları:		
Boş ağırlık	830,00	Kg.
Mürettebat	160,00	Kg.
Muharebe ağırlığı	80,00	Kg.
Yanıcı maddeler	200,00	Kg.
Tam uçuş ağırlığı:	1270,00	Kg.
Muhtelif notlar:		
En yüksek sürat	207	Km / saat
Seyahat sürati	188	"
Askı sürati	83	"
Taşımaya düşen ağırlık	40	Kg./ m
Kuvvete düşen ağırlık	5,8	Kg / B.K.
Pervane çapı	2850	mm.
Pervane hatvesi (bir devir uzunluğu)	2740	mm
Tayyarenin emniyet emsal nispeti (1,8 Norm haddiyle)	5	

Fabrikadaki işlerim ilerlemekte iken gecelerimi bile evimde projelerimin teferruatına vermiş, mütemadi bir gayretle günlerimin en az 16 saatini bu işe bağlıyordum. Hatta bazı geceler yalnız bir iki saatlik uykuyu kâfi görüyordum.

Yalnız ara sıra uzak vazifelere gönderilmekliğim dolayısıyla birkaç gün fabrikadan uzak kalışım bana içten bir üzüntü olmakla beraber bu zamanlarda bile dimağım, inşaat işlerimle meşgul olmaktan hali kalmıyordu. Çünkü bu eser, benim idealim olmakla beraber aynı zamanda yurdumuzda ilk Türk tipi bir tayyare olacaktı. İşte bunun için bu güzel çalışmadan bir dakika bile uzaklaşmak istemiyordum.

Vecihi K. VI. Keşif Tayyaresi



Acı Bir Bayram

Bu çalışmalar arasında büyük zaferimizin ilk sene-i devriyesini kutlamak için büyük hazırlıklara başlamıştık. Milli hareket zamanı gibi değil, fakat zengin hava teşkillerimiz olmuştu. Bir senelik çalışma ile hava kuvvetlerimiz değerli elemanlar da kazanmıştı. Bölüklerimiz çoğalıyor, her yeni teşkilin ihtiyacı olan pilotlar ve râsıdlar yetiştiriliyor ve tayyarelerimiz de o nispette meydanlarımızı dolduruyordu.

Bu büyük bayram İzmir'in kurtuluşu geniş ölçüde havacılık faaliyetine sahne olacaktı, zengin bir program hazırlanmıştı. Deniz tayyarelerimiz de bu programda yer almışlardı.

9 Eylül 1923. İzmir halkı bu kutsal bayramı büyük bir sevinç içinde karşılamıştı. Halk daha geceden toplantı yerlerine akmaya başlamış, bütün İzmir sokaklarını sabahın çok erken saatlerinde doldurmuşlardı. Konak ve Askeri Kumandanlık daireleri önleri geçilmez bir hal almıştı. Her sınıftan inzibat teşkilleri intizamı büyük zorlukla temin edebiliyorlardı.

Sabah saat 10.00'da, dairelerdeki tebrik merasimi sona ermiş ve her sınıfın teşkil ettiği büyük bir askeri varlığın geçit resmi başlamıştı.

Bu sırada İzmir havasını saran ve motor sesleriyle ufukları sarsan genç havacılarımızın akını görüldü. Filo filo ilerleyen Türk kanatları muhakkak ki büyük zaferin ve Türk istiklalinin emniyet remizleriydi.

Bu kanatlar arasında ben de üç tayyarelik küçük av filomuzla katılmıştım. Merasimde bizim uçuş vazifemiz diğer tayyarelerden daha başka bir hususiyeti haiz ve halkı çok daha yakından selamlamaktı. İkinci tayyarede arkadaşım Zeki vardı. Kendisinin av tayyaresiyle uçuşlarını bizzat hazırladığım gibi çok beğeniyordum. Siyah-canlı gözleri pek, cesareti hudutsuz olan bu ateşin genci bu büyük gün için bilhassa intihap etmiştim. Müşterek hareketimiz güzel ve cazip idi, selamladığımız halk bize, candan ve çok coşkun mukabeleler ediyor, alkışların sesini değil, fakat havaya doğru yükselen ellerin çırpıntısını zevkle görüyorduk.

Uçuşların sonuna doğru ahenk biraz bozulmuştu! Zeki coşmuştu, her akrobatik hareketten çıktığı zaman tekerlekleri

denize değecekmiş gibi irtifaını azaltıyordu ki, bu ihtiyatsızlık korkunç bir tehlikeye sebep olabilirdi. Hatta bir defasında düzeldiği zaman deniz üzerinden geçerken arkasında ince uzun iki köpük izi bırakmıştı ki bu hareketten ürkerek derhal yanına yetişmek ve uçuşun sona erdiğini ihtar etmek mecburiyetini hissetmiştim.

Uçuşu tehlikesizce bitirdik ve karargâhımıza indik, vakit de öğle idi. Bayram bütün gün devam ettiği için biz öğleden sonra da bu uçuşlara devam edecektik. İşte bu sebeple yemeklerimizi yedikten sonra tekrar küçük tayyarelerimizle havalandık.

Şehir üzerinde yaptığımız, o büyük günün zevkli uçuşları arasında ben, bir an Zeki'yi yanımdan kaybetmiştim. Etrafımı ve şehrin her istikametine tesadüf eden yerlerini aradığım halde bulamamıştım. Arkadaşımın bu kadar süratle kayboluşuna bir mana vermek mümkün değildi. Ben bir akrobasi uçuşunda bulunduğum sırada, o yanımdan uzaklaşmış ve bu uzaklaşmak onun için acı bir felaketin cazibesi olmuştu.

Onsuz, yalnız havada kalmıştım, neşem de beraber susmuştu. Etrafı tekrar aradım! Gene göremeyince herhangi bir arıza sebebi hatırıma geldi ve derhal meydana dönerek indim. Zeki'yi sordum, gelmediğini söylediler. Bu vaziyette içimi kavuran bir korku hissetmeye ve tekrar havalanarak arkadaşımı İzmir civarında aramaya başladım. Fakat bütün aramalarım boşa çıkıyordu, uçtuğum yol onun uçuştan döneceği yoldu. Yoktu. Caddeler, meydanlar bayram neşesi içinde coşan insanlarla dolu, fakat Zeki'den bir haber veren işaret yoktu. Deniz sakin ve normaldi. Bütün dolaştığım yerlerde Zeki'den bir iz bulamadan tekrar meydanıma döndüm. İşte o an yanıma koşan bir arkadaş Zeki'nin felaket haberini getirdi!..

Zavallı kahraman Zeki, Ateş Zeki. Çılgın cesaretinin, hudutsuz cüretinin kurbanı olmuştu. Kemer mıntıkası üzerinde son girdiği vril'den çıktığı zaman önünde yükselen bir kilise duvarı görmüş, o hiçbir zaman ölçüsüne sığmayan coşkunluğu ile küçücük bir an içinde duvara çarparak bizi derin acılara bırakmıştı. 1897-1923.

Avrupa Milletlerinin Havacılıklarına Bir Bakış

1923 yılının sonlarına doğru, havacılığımızın terakkisi için Avrupa'da ilmi bir seyahat lüzumu hissedilmişti. Henüz sulh muahedesi yapılmamış olmasına rağmen bu seyahat, dikkati çeker mahiyette olmakla beraber, muzaffer milletlerin havacılık durumlarını yakından görmek şüphesiz enteresan olacaktı. Hususiyle benim için, terakki etmiş milletlerin, yahut havacılığı doğuran memleketlerin tayyare sanayiini görmek, bilhassa yeni çalışma hayatım için kaçınılmaz denebilecek bir ihtiyaçtı ki, bu seyahat münasebetiyle görülecek birçok yenilikler, inşaatı ilerleyen tayyarem için de çok faydalı olacaktı. Binaenaleyh bu seyahate iştiraki çok arzu ediyordum.

Nihayet öğrendik ki! Müfettişi umumimiz Muzaffer Bey, gidecek heyeti tarafsız bir tasnif ile, karadan üç ve denizden iki arkadaş olmak üzere, ilk Türk tayyarecisi Bnb. Fesa, tayyareci Halim ile denizden Yzb. Cemal ve Makine Yzb. Murat Beyleri intihap etmiş, beni de bu tetkik fırsatından mahrum etmemişti.



1- Şef Miralay Muzaffer Bey, 2- Kaptan Barboten, 3- Bnb. Fesa Bey, 4- Yzb. Cemal Bey, 5- Tayyareci Vecihi, 6- Yzb. Murat Bey, 7- Tayyareci Halim Bey.

Kısa bir hazırlıktan sonra 20 Aralık 1923 akşamı İzmir Limanı'ndan Mesajeri kumpanyasının Lamartin vapuru ile altı kişilik bir grup halinde hareket etmiştik.

Hareketimizle beraber başlayan büyük bir fırtına yüzünden yolumuz pek hırpalayıcı olmuştu. Hatta sekiz gün devam eden seyahat günlerimizde şefimizin yanında ancak Fesa Bey'le ben bulunabiliyorduk. Deniz o kadar azgındı ki gemimizin güvertesinde dalgaların bıraktığı sulardan başka bir şey yoktu. Koca gemi Akdeniz'in dalgaları arasında bir limon kabuğu halini almıştı. Geminin umumi mahalleri bomboş, yemek salonunda ise bizden başka kimse görülemiyordu.

Seyahatimizin bu safhasının da müziç olduğu kadar güzel hatıraları yok değildi. Ancak branşıma çok aykırı olduğu için bu mevzua hiç temas fikrinde değildim. Uzun uzun denizler, karalar birçok yenilikler ve tarihi hatıralar hepsi o kadar.

Fransa

28 Aralık 1923. Marsilya'da karaya çıkmıştık. Mamur bir şehir, zengin bir liman. Canlı bir hayat kaynağından fışkıran yüksek eserler gözleri çeliyor, Marsilya rıhtımı umumi hayat bakımından İstanbul ve İzmir liman hayatına çok benziyordu. Hemen hiç yabancı gelmemişti muhit bana.

Yalnız bir gün! Zaman itibariyle ne kadar imkân verebilirse Marsilya'yı o kadar görmüştüm, akşam da Paris'e hareket ettik. Eğer bu seyahat gündüz olsaydı uzun yolumuz üzerinde kim bilir daha ne kadar güzellikler görecektik.

Paris: Işıklara boğulmuş yollarda, insanlar taşkın bir halde, nakil vasıtaları korkunç denecek kadar çok ve birbirine girift, durmayan bir akıntı içinde. Polisin müdahalesi olmasa, bu akım bir felaket çığı gibi gelmişti bana. Mamafih sonradan öğrendim ki Paris'in kaza vakaları hiç de az değilmiş.

Az zamanda yapılan temaslardan sonra Fransız hava makamlarının yaptıkları program dahilinde ziyaretlerimize başlamıştık. Tayyare mektepleri, fabrikaları, askeri ve sivil hava meydanları ve hava nakliyat işleri ziyaret programımızın umumi mevzularıydı. Bu faydalı ziyaretlerimize ait şu kayıtları ehemmiyetle geçirmiştim.

Dünyada her şeyin ifadesi sade bir kelime ile yalnız kuvvet imiş! Kazandığımız büyük zaferin manasını burada çok daha iyi anlamak imkânını bulmuştuk. Bu ziyaretler münasebetiyle heyetimizi, selamlayan her rütbede Fransız zabitleri, Umumi Harp'in muzaffer ordusunun galip erkânıydı. İstanbul'daki işgal kuvvetleri tarafından maruz kaldığımız muamele ile şimdi karşılaştığımız muamele ve hüsnü kabul arasında mukayese imkânını vermeyen büyük farklar vardı. İşte bunun için Büyük Ata'nın yarattığı zaferin ve milli inkılabın büyük manasını daha iyi anlayabiliyoruz.

1924 başlangıcı: Gördüklerimizde henüz zikre değer bir terakki eseriyle karşılaşmış değildik. Havacılık ilmini ve sanayiini geniş bir değişim içinde bulmuştuk. Umumi Harp'te Fransız ordusuna binlerce tayyare vermiş olan Fransız tayyare fabrikaları şimdi tekâmüle doğru yeni prototipler üzerinde uğraşıyorlar, fakat bunlar arasında fevkalade yenilikler zikretmek imkânsızdır.

İlk ziyaretimizi C.A.M.S. tayyare fabrikasına yapmıştık. Bu fabrika Sen nehri üzerinde deniz tayyaresi inşaatıyla meşguldü. Umumi Harp'in son zamanlarında meydana gelen bu müessese Fransız ordusuna değerli su tayyareleri vermekle beraber, havacılığın ilerlemesi bakımından tayyareleri ön safta gelen küçük bir tesis içinde çalışılmakta idi.

İnşaat prensibi bot gövde olup temiz bir iş esası ve yüksek teknik dikkati çekiyordu. Burada bir tayyareyi hemen suya indirerek heyetimiz önünde tecrübe ettiler ve bana da uçmak imkânı verdiler. Tayyarenin uçuşu güzeldi, bu tecrübenin bende bıraktığı intiba, geniş bir sempati olmuştu.

Bu ve buna benzer fabrikaları ayrı ayrı gezdikçe iş bakımından birçok istifadeler ediyorduk. Fakat ben Fransız havacılığında yenilikler ve fevkaladelikler arıyordum. Dünya havacılığının içinde bulunduğu bu değişme müddeti üç seneyi doldurmuştu. Bu itibarla gördüklerimizden daha zengin sanat teşekkülleri ve daha olgun havacılık eserleri aramakta pek haklı idim.

Esasen gezdiğimiz bütün fabrikaları duygularımızda büyüttüğümüz muazzam tesisler halinde görmemiştik. O meşhur Farman, Blériot, Potez tayyare fabrikalarını umumi heyetiyle

ayrı ayrı nihayet birkaç saat içinde gezmiş ve görmüştük ki, bunlara daha doğru bir tabirle atölye adını vermek hiç de fena olmazdı. Mamafih bütün bu tesisler açık bir değişiklik içinde ve her fabrika ayırdığı bir şubesiyle yeni prototipler üzerinde uğraşıyorlardı. Mesela bu meyanda Breguet fabrikasının yeni bir tip olarak meydana getirdiği tayyare Breguet XIX, o zamanın mükemmel bir eseriydi, biz de bu tayyareyi layık olduğu ehemmiyetle tetkik fırsatını bulmuştuk.

Tamamıyla madeni inşaat olan bu tayyare hakkında notlarımda şu kayıtlar var:

Bu gidişle dünya tayyare inşaat prensipleri madene dönüşecek gibi görünüyor, bütün tayyare fabrikaları teşkillerini bu yolda ıslah etmeye ve birer madeni inşaat yapmaya çalışıyorlar. Bunlar arasında Breguet ve De Vevatin tayyare fabrikaları iyi başarılarla ön safta geliyorlar.

Breguet XIX tipi: İki kişilik keşif ve bombardıman tayyaresidir. 450 Bk. Loren motoruyla cihazlandırılmış, 1250 kg. boş ağırlığı ile uçuşta da 1500 kg. ilave edilebiliyor. 2750 kg. uçuş ağırlığı o zaman ehemmiyetle dikkati çeken bir noktaydı. Bu halde yüksek sürat 190 kilometreyi geçemiyor.

De Vevatin: Bu da Breguet gibi kâmilen hafif madeni yapı bir avcı tayyaresidir. 300 Bk. Hispano-Suiza motoruyla cihazlandırılmış 250 km. süratinde, o zaman için bu eser dünyanın en yüksek avcı tayyaresi olarak kabul ediliyordu. Fransızlar bu tayyareyi daha yüksek motorla teçhiz etmeyi ve bu suretle uçuş vasıflarını daha da yükseltmeyi düşünüyorlardı.

Bütün bu gördüğümüz faaliyetlerde sistematik bir program esastı ve mevcut tayyare fabrikaları bu esaslar dahilinde çalışıyorlar, hemen her tayyare fabrikası kendi prototip yapılarından başka Fransız hükümetinin emriyle de Breguet ve De Vevatin tayyarelerine ait siparişler üzerinde ya inşa veya malzemesini hazırlamak suretiyle umumi imalatı kolaylaştırıyorlardı.

Bu ziyaret sırasında bazı fabrikaların gizli addettikleri işlerini göstermek istemediklerini burada zikretmeye bilmem lüzum var mı? Mamafih bütün bu gizli işler mütecessis bir dikkatin adesesinden kaçamayacak kadar saklanmış olduklarından biz aradığımız istifadeleri bulmakta güçlük çekmiyorduk.

Talim ve terbiye: Fransızlar bu hususa da çok önem veriyorlar, fakat henüz ehemmiyetli bir başarı göstermek mevkiinde bulunmuyorlardı. Mekteplerin terakkisi ve mektep tayyarelerinin tekâmülü için ciddi çalışmalar görmüştük. Mesela havacılık akademisi ihdas edilmiş. Tayyare mekteplerinde gösterilen rasat, bomba ve makineli tüfek servisleri şubeler halinde ciddi prensipler üzerinde tedrise başlanmış ve hava ordusunun teknik elemanlarını yetiştirmek için esaslı teşkiller meydana getirilmişti.

Bu meyanda Fransız Hava Nezareti'nin[28] açtığı bir müsabakaya birçok tayyare fabrikası iştirak ederek, türlü tip mektep tayyareleri meydana getirmişlerdi. Bu mektep tayyareleri müsabakasında, Fransız havacılarının teveccühleri bilhassa Gaudron[29] ve Hanriot tayyareleri üzerinde toplanıyordu. Havacılık ilminin inkişafına önemli faydalar veren bu teşkili çok esaslı ve faydalı bulmuştuk.

Miralay De Goiz[30] reisliğinde toplanmış bulunan bu fen şubesi Fransız havacılığının teknik sahada nazımı idi. Araştırmalar, fenni tecrübeler, aerodinamik elemanlar ve tayyare in-

28 Fransız Hava Nezareti teşkilleri üç unsurdan ibarettir.

1- Askeri tayyarecilik	Harbiye Nezareti	Müsteşarlığı
2- Deniz tayyareciliği	Bahriye	" "
3- Sivil tayyarecilik	Nafıa	" "

Bu müsteşarlıklar mensup bulundukları nezaretlerden başka teknik sahada nafıa nezaretine bağlı birer makamdı (Bu şekilden maksat ekonomi imiş). Seferberlik halinde Umumi Hava Kumandanlığı ihdas edilecek ve bu kumandanlık tayyare, balon ve hava müsteşarlıkları namıyla üç unsurda toplanacakmış.

29 Gaudron tayyareleri: Fransız milli müsabakasını kazanan bu tayyarelerin tetkikini bizden de istedikleri için şefimiz Muzaffer Bey bu vazifeyi bana tevdi etmişti. Yaptığım uçuş tecrübeleri neticelerinde bazı noktalar üzerinde bulduğum hususiyetler dolayısıyla reyimi Gaudron tayyaresine vermiştim ki, o tarihten sonra hava mekteplerimizin uzun seneler uçuş ve talim hizmetlerini bu tayyareler görmüştür.

30 Miralay De Goiz: Umumi Harp'ten önce, Osmanlı İmparatorluğu'nun biricik hava mektebinin müdürü idi. 1913 yılında Türkiye'ye geldiği zaman Fransız yüzbaşısı idi. Türk ordusunda binbaşı olarak vazife almıştı. Kısa bir zamanda güzel idaresiyle Türk havacılarının samimi sempatilerini toplamaya muvaffak olan bu Fransız zabiti Umumi Harp'in ilk günlerine kadar Türk tayyareciliğini organize etmiş ve birçok tayyareci yetiştirmişti. 1914 yılında Umumi Harp münasebetiyle memleketine dönerken çok bariz bir hüzne şahit.

şaatı direktifleri hep bu şubeden çıkıyor ve bütün tayyare, balon ve motor fabrikaları işleri teknik bakımından bu tesise bağlı bulunuyordu.

Aerodinamik esaslar üzerindeki araştırmalar için bu şubenin meydana getirdiği büyük bir hava kanalı tesisini ziyaretimiz, hemen en büyük istifademiz olmuştu. Bu tetkikatta Fransızların verdikleri izahata göre bu müessesenin, dünyada mevcut hava kanallarından daha büyük olduğu ve kanalda işleyen hava cereyanı süratinin 300 kilometreyi bulduğu anlaşılıyordu.

Geniş tecrübe kamaraları, çok hassas vasıtalarla kıymetlerin tetkiki için kullanılan cihazlar; ayrıca madenler, ağaçlar, bez ve fotoğraf vasıtaları gibi tayyare malzemelerinin muayenelerinde kullanılan laboratuvarlar takdirle seyrettiğimiz kısımlardı ve şüphesiz Fransız havacılık terakkiyatı namına ilk muvaffak bir eseri görüyorduk.

Motor fabrikaları: Fransız havacılık sanayii içinde tayyarelerden ziyade motorlar üzerindeki çalışmalar dikkate şayandı ve ihtimal tayyareler üzerinde esaslı bir yükseliş göremediğimizin sebebi de motor tekamülünün alacağı şekle intizardan ileri geliyordu.

Gezdiğimiz birçok motor fabrikaları arasında Renault, Loren, Gnomm et Rohn, Hispano-Suiza, Farman ve Breguet fabrikaları ve başarıları kayda değer yenilikler ve eserler meydana getiriyorlardı. Bu eserler arasında muhtelif tiplerde ve muhtelif takatlerde gördüğümüz motorlar hakkıyla tetkike muhtaç durumdaydılar. Mesela hemen bütün fabrikalar 500-600 beygir kuvvetinde motorlar üzerinde çalışıyor ve bu meyanda 1000 beygir takati elde etmek için Breguet fabrikasının Breguet Grup motoru de bulunuyordu. Bu motor hacmi itibariyle küçük olmasına rağmen dört motordan mürekkep bir grup halinde idi.

Fransa'daki tetkikatımızın en önemlisinin ve en istifadelisinin motor sanayii olduğunu notlarımda buluyorum. Bu ziyaretlerden sonra, gezdiğimiz muhtelif tayyare ve makinist mektepleri ile Fransız havacılık teşkilleri ve hava müdafaa grupları ile bu yolda beklediğimiz faydalı bilgileri tamamlamış ve nihayet Güney Fransa'da St. Rafael askeri tayyare mektebini gezdikten sonra İtalya'ya geçmiştik.

İtalya

Uzun deniz yolculuğumuz sırasında Napoli'ye uğradığımız zaman askeri bir heyet vapura kadar gelerek heyetimizi selamlamış ve bu merasim esnasında tetkik seyahatine tercihen İtalya'dan başlamamızı rica etmişlerdi. Bu daveti şefimiz Mrl. Muzaffer Bey kararlaştırılmış bir program münasebetiyle nezaketle ret ve fakat İtalya ziyaretinin en kısa bir zaman zarfında yapılacağını sözlerine ilave etmişti.

1 Şubat 1924 tarihinde bu kısa zaman tamamlanmış, Roma'da Terminus Oteli'ne inmiştik. Roma şehri tarihten bir yaprak, bu gün bile maziyi, Büyük Roma İmparatorluğu'nu harap olmuş eserlerden okumak ve anlamak mümkündür. Hatta üzerine asırlar yığılmış bu enkazın her gün tazelenen bir canlılığı vardı. Birçok yenilikler ve yükselen binalar ve modern eserler arasında dar ve pis sokaklar o kadar sırıtıyor ki, insanın bu manzara karşısında muhafazakârlık mefhumuna lanet edeceği geliyordu.

Umumi hayat bakımından sönük çehreli insanların hayata küskün halleri dikkatlerimizi çekmişti. Yoksa bu sıcak iklimin asabi halkı soğuktan mı müşteki idi?!..

Nakil vasıtaları her an bir heyecan yaratacak kadar intizamsız, hususiyle dar yollarda tramvayların hareketlerini serbest vasıtalar beklemeye ve yaya kaldırım üzerindeki halk ise sırtını duvara dayayacak kadar ihtiyatlı olmaya ve geri çekilmeye mecburdu. Avrupa hükümet merkezleri olarak mesela Paris'le Roma'yı mukayese edecek olursak medeni hayatı Paris'e nazaran insanı hayal kırıklığına uğratacağı geliyordu, yaşayış zor ve Paris'e nazaran çok pahalı idi. Hele İtalyanlar yabancıya karşı suni bir ruh taşıyorlar. İşte ilk günün bende hasıl ettiği intiba buydu. Mamafih sıcak iklim insanlarının huylarına yakınlaşan halleri de yok değildi. Mesela İtalyan tayyarecileri sıcak ve sempatik insanlardı.

Roma ve civarında resmi ve hususi ziyaret ve gezilerimizi kısa kesmiştik. Balon fabrikası ve balon tesisleri ve sonra da balonla Roma'nın havadan ziyareti bu kısa günlerimizin hatıralarıydı.

Bir hava kıtasını ve fenni tetkikat tesisini görmek bizim için çok istifadeli olamamıştı. Esasen hükümet merkezi civarında

esaslı havacılık teşekkülleri de yoktu. Bununla beraber İtalya'yı eski ve yeni olarak ikiye ayırabiliriz. Eski Güney İtalya'sı eski eserleri ile tarihi bir safha. Yeni Kuzey İtalya'sı, teknik ve kültürel varlığın toplandığı muhit, Avrupai hayat, zinde ve çalışkan bir varlık ve İtalya'nın bütün sınai kudreti burada canlanmıştı.

İtalyan havacılık sanayii adımlarına ait esaslı tesisler ve eserleri hep kuzeyde, Torino, Cenova ve Milano şehirleri ve civarında görmüş ve gezmiştik. Bu ziyaretlerimizde gördüklerimiz arasında fevkalade olmamakla beraber, iyi ve muvaffak olmuş birçok eserler vardı. Hususiyle deniz tayyareciliği inşaatını Fransız deniz tayyare inşaatına nazaran daha iyi bulmuştuk. Nitekim bu ziyaretlerimizden sonra Savoya deniz tayyareleri havacılığımızın deniz kısmının esaslı vasıtaları olmuştu.

Kara tayyarelerinden Balila, Ansaldo ve Fiat tayyare fabrikaları aynen Fransa'da gördüğümüz gibi yenilikler üzerinde uğraşıyorlar ve bir şeyler meydana getirmeye çalışıyorlardı.

Motor sanayiine gelince, İtalyan motor sanayii henüz bir yeniliğe sahip bulunmamakla beraber ilmi tetkikler ve araştırmalar noktasından da daha zayıf bulunuyordu. Fakat civar devletlerin buluşlarını incelemede gecikmiyorlar, gerek tayyare, gerek inşaatı noktasından, umumi bir görüşle bariz bir istihale içinde bulunmuyorlardı. Bunlara rağmen Isotta-Fraschini fabrikasının tayyare motorlarını daha çok takdir etmiştik.

Savoya Tayyare Fabrikası: Bu müessesenin yeni inşaat olarak meydana getirmekte bulunduğu bombardıman tayyaresi henüz bitmemiş olmasına rağmen İtalyan havacılığının ümitleri nispetinde bizi de çok alakalandırmıştı, havacılık tekniğinde yeni bir tez olan bu eser hakkıyla tetkike değer denebilirdi. Major Gölü üzerindeki deniz tayyare fabrikalarını ve üslerini ziyaretimiz ve bu arada muhtelif tiplerdeki su tayyarelerini bizzat uçarak tecrübelerimiz çok istifadeli olmuş ve hatta Savoya tayyareleri hakkındaki kararımız bu tetkikatı takip etmiştir.

İtalyan havacılık talim ve terbiyesi bakımından esaslı bir yenilik göremedik. Askeri hava mekteplerinin çalışmalarından başka sivil tayyare mektepleri de askeri tayyareciler yetiştirmeye çalışıyorlardı. Mesela Gabardini mektebi çalışmalarını tetkik, bizim için maziye rücu olmuştu. Tayyareciliğin ilk devrelerine

ait bir usul olan rule sistemi bu tesisin çalışma prensibiydi. Bazı cüretli tecrübeleri dikkatle takip ettiğimiz zaman kanatları kesilmiş, uçamayan bir talim tayyaresinin yerde süratle koşarken ani olarak kabotajı (yerde dönmek) korkulu bir cüret diye tavsif edilebilir. Müessese bu gösterişi ile tayyarelerinin sağlamlığını ve talimde emniyeti göstermek istemiştir. Fakat benim kanaatime göre böyle tehlikeli tecrübeler her zaman için sakat neticeler veren bu cüret mahiyetinden ileri geçemez, çünkü ben öğretimde ilmi, cürete tercihi, prensip bakımından daha emin yol görürüm. Bu sebeple takriben 10 sene evvele ait olan yetiştirme usulünün elan mevcut bulunduğunu ve henüz uçuş taliminde cüretin esas olarak kalmış bulunduğunu hayretle seyretmiştim.

Belki arkadaşlarımız arasında bu usulü de makul görmüşler bulunabilir, fakat tayyareciliğin doğduğundan beri geçen senelerde, tecrübelerin verdiği kanaatle havacılık yolunun bir cüret yolundan ziyade, bir ilim yolu olduğu tamamen tahakkuk etmiştir. Bu hakikate rağmen İtalya'da henüz böyle bir prensibin yaşadığını görmek ilim namına hazindir.

Nihayet 17 Şubat 1924 tarihinde son ziyaretimizi yaptıktan sonra, samimi bir hava içinde Almanya'ya hareket ettik.

Almanya

Avusturya'yı İtalya'dan ayıran, hatta bütün Avrupa kıtasını iki iklime bölen Alp seyahati bize hiç yabancı gelmemişti. Karların beyazlara sardığı çam ormanları ve sarp kayalıklar, duygularımızda bir Toros gezisi yahut bir Geyve boğazı hatıralarını canlandırıyordu. Bu dağların cenubu yaz, şimali ise kış hayatı içindeydi. İtalya'yla Avusturya arasında bir hudut kasabası olan Insbruck istasyonunda tren değiştirilmesi yüzünden birkaç saat kadar kalmaya mecbur olmuş ve bu münasebetle karla örtülü bu güzel kasabayı gezmek fırsatını bulmuştuk. Insbruck'ta kaldığımız kısa bir zaman içinde gördüğümüz fevkaladelikler arasında bilhassa paramızın kıymeti bizi haklı olarak şaşırtmıştı, çünkü bir Türk lirası ile 35 bin kron satın almıştık.

19 Şubat 1924 Pazar günü saat 11.00'de Berlin'e girmiştik. Muntazam ve muazzam fakat ölgün bir şehir, halkında renk-

siz çehreler, fersiz gözler dikkatlerimizi çeken ilk manzaraydı. Mağlup Alman milleti bilhassa enflasyon neticesinde derin bir felaket çukuruna saplanmış bir haldeydi.

Şehirde, hemen hemen yüzde 80 mağazalar kapalı, halk bariz bir perişanlık içinde ve her sınıftan bazı insanlar bir lokma gıda için dileniyorlardı. Eski müttefiklerimizin bu acıklı hali bizleri cidden müteessir etmişti.

Alman havacılığına gelince. Bu hakikati değerli okurlarımın duygularında canlandırmak için, şu misali hakikate çok daha yakın bulurum. Son anlarında inleyen bitkin bir hastaya iğnelerle kan verilerek yaşatmaya uğraşılan ümitsiz bir gayrete benziyordu. Yalnız şu farkla ki; bu gayret Alman enerjisi, iğneyi sokan Alman eli ve zerk edilen madde de Alman milletinin öz kanıdır. Bir harp kazanılabilir, yahut bir devlet mağlup edilebilir, fakat bir millet öldürülemez.

Her şeyden evvel bu hakikatin ayakta ve canlı şahidi yüce varlığımızdır. Sulh muahedelerinin hürriyet ve hakkı öldüren kayıt ve şartlarıyla bütün varlığı zincirlerle bağlanan bu milletin şahit olduğumuz, için için çalışmaları da aynı hakikatin ifadesinden başka bir şey değildir.

Alman tayyareciliği büyük harbin neticesinde Versailles muahedesiyle dünya üzerinden kaldırılmıştı. Harpten kalan tayyareler kâmilen yakılmış, Alman tayyare, balon ve motor sanayii adına mevcut her şey yıkılmış, ancak ötede beride saklanan birkaç parçadan başka bir şey kalmamıştı. En uzak köylerin saman depolarına saklanan bu tayyareler nihayet öldürülemeyen bir milletin amacının ifadesinden başka bir şey değildi. Bu amacın manası 1938 senesinde seyrettiğim bir film mevzuunda 1924 yılına ait hatıralarla kafamda tekrar canlanmıştı. Bu muahede şartlarında mahdut bir miktar üzerinden yalnız nakliye ve spor maksatları için sivil tayyareciliğe müsaade edilmiş olduğundan Alman havacıları, kenarda ve köşede kalmış pek az miktardaki tayyareleri yolcu tayyaresi haline çevirerek Alman havacılık amacını koruma yolunda çalışıyorlardı. Aynı zamanda bu milli amacın tahakkuku için de Alman havacılığında yeni bir tez halinde planörle gençliği havacılığa alıştırmak için bir faaliyet başlamıştı ki, bugünkü Alman havacılığının esası bu teşkilattır.

Burada milli enerji ve milli terbiye esasından başka, bizler için istifadeli bir şeyler yoktu. Mamafih bu çalışma şeklini milliyetçilik zihniyetiyle manidar bulmuş ve üzerinde ehemmiyetle durmuştuk.

Mesela Alman havacılarını düşmanların tehdidinden korumak için yeni düşünceler ve buluşlar hakkındaki eski bir dostumuzun sözleri bizleri önemle meşgul eden bir mesele olmuştu ve ben bu çalışmanın er geç muvaffak olacağına inanıyordum. Çünkü her şeyden evvel bu çalışmalara hâkim olan kuvvet Alman milletinin terbiyesi, her Alman'ın her Alman'a olan hudutsuz inancı ve yardım duygusudur.

Bu kısa ziyaretimizden sonra tekrar Fransa üzerinden İngiltere'ye geçmiş ve Büyük Britanya devletinin havacılık teşkillerini görmek ve tetkik etmek fırsatını bulmuştuk.

Büyük Britanya

26 Mart 1924. Manş'ı geçtiğimiz ve çok zengin bir ihtişam içinde yaşayan mağrur bir milletin arasına karıştığımız gündü. Su ile toprağın yoğrulduğu bu yabancı ülkeyi, alıştığımız iklimlerden bambaşka bir durumda ve sağlık anlamıyla mukayesesi mümkün olmayan bir ölçüde bulmuştuk.

Binlerce bacadan savrulan kömür kurumlarıyla kararmış binalar insana kasvet veriyor, dar ve ekseriya yılankavi yollar, karanlık dehlizler halinde insanı bunaltıyordu. Mevsim kış ve muhit soğuktu, binaların saçaklarına bazen de yerlere kadar inen sis tabakaları her teneffüste ciğerlerimize rutubetli ve üşütücü bir hava dolduruyordu.

Halkın topraktan fışkırır gibi küme küme, sel halinde aktığı bu yollar meşhur Londra yollarıydı. Milyonları kucağında besleyen bu muazzam şehrin pek çok ve çeşitli nakil vasıtaları yollara sığamıyor, fakat seyrüsefer hizmetlerinde geniş bir disiplin ve intizam göze çarpıyordu. Bilhassa iş zamanları sabah ve akşam yollar insanları alamaz bir hal alıyordu ki, biz bu kadar kalabalığı ne Paris'te ne de Berlin'de görmüştük.

Londra'da geçirdiğimiz günler neşeli olmaktan ziyade istifadeli ve milletimiz adına şerefli hatıralarla doluydu. Dünya hâkimi bu devletin büyüklerinden ummadığımız bir muamele ve çok iyi bir kabul bulmuştuk.

Türk adı hemen her yerde, centilmence harp yapan büyük düşman ünüyle anılıyor ve geniş ölçüde saygı topluyorduk. Artık İngilizler harbi unutmuş gibiydi. Bulunduğumuz bütün sosyetelerde samimi bir hava içinde, ebedi dostluk esaslarını kalem dolduracak deniliyordu.

31 Mart 1924 günü İngiliz hava mareşalinin misafiri olmuştuk. Kendisinin Fransa'dan mektep arkadaşı olan hocamız ilk Türk tayyarecisi Fesa Bey'i karşısında görünce, bu büyük mareşal bir an için 12 yıl evvelki hayatına rücu etmişti. İngiliz mareşaliyle ilk Türk tayyarecisinin kucaklaştığı bu sahnenin samimiyetini hiçbir zaman unutamam. Heyetimize içten bir alaka gösteren bu genç mareşal, lütuf dolu sözlerine geniş vaatler de katıyordu.

2 Nisan 1924 gecesi İngiltere Hava Nezareti'nin Aero Kulüp'te Türk heyetini selamlamak için verdiği suare müstesna bir geceydi. Burada hava müsteşarının söylediği uzun nutuk her Türk adına ayrı bir şeref ve zevktir de! Müsteşar sözlerini şöyle bitirmişti: "Tam manasıyla centilmen duygulu ve centilmence harp yapan eski düşmanlarımızı burada selamlamakla bahtiyarım. Eğer bu sözlerimi bundan üç sene evvel söylemiş olsaydım, kim bilir şimdi hangi hapiste bulunurdum. Artık o günler geçti. Ve şimdi iki devlet arasında yalnız dostluk esasları hâkimdir. Bu aziz misafirlerimiz şerefine içiyorum."

İngiltere ziyaretimizin bıraktığı intiba diğer gezdiğimiz yerlerdeki gördüklerimizin hasıl ettiği intibaa benzemiyordu. İngilizler bize bir tüccar ruhu ile değil, fakat İngiliz İmparatorluğu hava ordusunun azamet ve tekâmülünü göstermek düşüncesiyle hareket ediyorlardı.

Bu sebeple İngiliz hava teşkilatını ve yetiştirme esaslarını bütün incelikleriyle gösteren zengin bir program hazırlamışlardı.

İngiliz havacılığı: Diğer devletlerde olduğu gibi burada da geniş bir iş programının tabii değişikliklerini ve bu değişiklikten doğan durgunlukları da görmüştük, ancak gerek çalışmalarda gerek malzemede bariz bir üstünlük ve hususiyle İngiliz tayyarecilerinde, başka yerlerde tesadüf edemediğimiz enerjik bir olgunluk bulmuştuk.

Havacılığa mensup mektep teşkilatları ve tedris usulleri tamamen başka bir hususiyette ve enteresandı. Makinist mektebi, Pilot mektebi, Râsıd mektebi ve nihayet Hava Akademisi ayrı ayrı zengin teşekküller halinde mükemmel tesislerdi. Buradaki çalışma usulleri bilhassa dikkatlerimizden kaçmamıştı.

İngiliz tayyareleri: İngilizlerin hava kadroları henüz umumi harpte kullanılan silahları taşıyordu. Fakat bu silahlarda dikkati çeken bir üstünlük vardı, esasen biz bu farkı daha Umumi Harp'te ve onu takip eden İstiklal Savaşı'mızda takdir etmiştik. Mesela bir Havilland tayyaresiyle bir Breguet tayyaresini mukayese ettiğimiz zaman uçuş idaresi ve malzeme bakımından Havilland tayyaresine başka bir kıymet vermiştik, şimdi ise daha değişik ve daha yüksek tayyareler arasında bu farkı daha iyi anlıyorduk. Sonra bu tayyarelerin kullanışındaki üstünlük tamamen ayrı bir hususiyetti.

İngiltere'de tayyareci yetiştirmek hususunu çok faydalı bulmuştuk. Heyetimizin umumi notlarını tutmaya ben memur olduğum için buraya ait notlarım çok zengin, mesela hava disiplini ve hava tabiyesi mevzuları ve talim, terbiye usulleri heyetimizin hemen en çok faydalandığı bahislerdi. Bu hususlarda hemen her tesiste yaptığımız uzun uzun incelemeler ve etütler değerli şefimizin yurda dönüşte yapmaya başlayacağı büyük organizasyon işlerine geniş ölçüde esas olmuştu.

Yukarıda yazdığım gibi İngiltere'de fabrikasyon işleri üzerinde fazla durmamıştık. Miralayımız bilhassa yeni tayyare mekteplerimiz hakkındaki tasavvurlarının esasları için en iyi ve en yeni tesisleri, teşekkülleri ve usulleri arıyor ve bu aradıklarını buldukça tetkikatını hiçbir program kaydına bakmaksızın uzatıyor ve genişletiyordu. Bu itibarla İngiltere'de gezdiğimiz hava mektepleri heyetimizin en çok meşgul olduğu yerler olmuştu.

İngilizler talim ve terbiyede olduğu gibi hava irtibatına da çok ehemmiyet vermişler, esasen bu cihetler hep birbirinin beraberi ve ayrılmaz kısımlarıdır. İşte bu kaidenin tatbiki için tayyareler arasındaki bağlılığı yeni buldukları radyo vasıtasıyla temine muvaffak olmuşlar ve bu görüşmeyi kolaylaştırmak için de bütün tayyarelerin motorlarına susturucu cihazlar ilave etmişlerdi.

İngiliz tayyareleri arasında gördüğümüz tipler bize yabancı değillerdi, ancak burada kayda değer ki, bu tanıdığımız tayyarelerden ekserisinin kuvvetleri yükseltilmek için takviye edilmiş ve Amerikan tayyare motorlarından Liberty motoruna İngiliz havacılığında geniş bir yer verilmiştir. Nitekim gördüğümüz tayyarelerden bazı tiplerin daha yüksek takat ve evsafta olduklarına şahit olmuştuk.

İngiliz motorları: Bu hususta fazla bir şey söylemeye ihtiyaç bulunduğunu sanmıyorum. Dünyanın en çok tanınmış tayyare motorları arasında Napier-Lion, Rolls-Royce, Sidley, Puma gibi mütekâmil motorların hususiyetleri hiç şüphesiz malzeme zenginliği olduğu kadar yüksek teknik eseri olduğu da muhakkaktır. Şimdi de bu motorların kuvvetleri yükseltilmektedir.

Bütün bunlarla beraber diğer devletlerde tesadüf ettiğimiz durgunluğu burada da görmüştük. Benim en ziyade hoşuma giden cihet de buydu! Çünkü bu durgunluk bütün dünya milletlerinin tutulduğu bir hastalık gibi havacılık terakkisi yolunun bir kademesi ve bir faslıydı ki, İngilizler de bu durgunluğu aşmak için havacılık terakkisine ait geniş ve zengin bir programın başarılmasına çalışıyorlardı.

Bu gördüklerimizden de azami faydalar benimsedikten sonra gene aynı samimi hava içinde İngilizlere veda ettik ve bu suretle artık havacılık tetkiklerimiz de bitmiş demekti. Bundan sonraki kararlar hususları tabii bizlerden ziyade şefimizi alakalandıran cihetlerdi, çünkü esasen bizler yaptığımız incelemeler arasında ihtisaslarımıza göre kanaatlerimizi, soruldukça şefimize söylüyor ve günlük notlarımıza geçiriyorduk. Bu itibarla benim için yapılacak iş kalmamıştı.

Halbuki kafamdan bütün seyahat imtidadınca hiçbir an ayrılmayan düşünce asıl işimin yurdumda olmasıydı. Onu ben her gittiğim yerden yazılarımla idare ediyor ve her gördüğüm yeniliklerden azami faydayı onun hesabına geçiriyordum. Bu ziyaretler de bittikten sonra, artık işimin başına gitmek için bir mani kalmamış demekti. Gerçi heyetimizin Paris'te daha yapılacak işleri ve yeni teşkilat için de birçok satın alma muameleleri vardı fakat bu hususlar idari işler olduğu için beni alakalandıran bir şey değildi, bu sebeple işimin başına bir an evvel dönmek için şefime söyledim ve müsaadesini rica ettim. Bu ri-

camın kabulü beni çok sevindirdi ve yurduma büyük istifadelerle dönüyordum.

Hususi Notlarımdan

Bütün Avrupa'da muhtelif devletlere ait gezip gördüğümüz havacılık sanayiini bazı kısmi faydalardan başka ümit ettiğim derecede istifadeli bulmadım. Hatta şefimiz de aynen bu kanaatte idi ki, bir gün Fransa'da bir tayyare fabrikasını gezdiğimiz sırada bana şunları söylemişti:

"Vecihi, bu gördüklerimizde ben hiçbir fevkaladelik bulmuyorum, mesela bizim fabrikamız bunlardan hiç de küçük değil, bununla beraber göze çarpan bir yenilik de yok. Halbuki ben bir tayyare fabrikası düşünürken muazzam ve muntazam bir tesisi tahayyül ediyordum. Fakat görülüyor ki küçücük atölyeler dahi mükemmel ve muazzam tayyareler yapmaya muktedir olabiliyorlar. Binaenaleyh biz de bunlar gibi muvaffak olacak mevkideyiz, çünkü bizim de fabrikamız, bizim de faydalı teşebbüslerimiz var."

Muhterem şefimin bu teşebbüslerimiz kelimesiyle inşa edilmekte bulunan tayyaremi kastettiği aşikârdı. Bu teveccühe çok sevinmiştim. Filhakika gördüğümüz tesisler arasında büyükleri bulunduğu gibi küçük sermayelerle birleşmiş ve hatta mini mini atölyeler şeklinde meydana gelmiş olanları da vardı. Bunlar da çalışıyorlar, bunlar da milletlerinin havacılığına güzel eserler katarak hizmet ediyorlardı.

Esasen bu inanç çok eski ve kuvvetli idi. Birçok fabrikaların nasıl işe başladıklarını ve mesela Fransa'da Gaudron kardeşlerin, Blériot'nun ve Farman'ın, keza Almanya'da, İngiltere'de, Amerika'da olduğu gibi birçok benzerlerinin nasıl havacılığa başladıklarını ve nasıl atölyeler meydana getirdiklerini çok iyi biliyordum. Her şeyden evvel milli bir inanç ve teşvik bu yoldaki başarının tek çaresiydi, ben de muvaffak olmak için buna muhtaçtım.

İzmir'de inşası devam eden projem tam manasıyla ulusal bir enerji ve hakiki bir Türk kafasının mahsulü idi. Yukarıda yazdığım gibi Vecihi K VI tipinin evsafı, kudreti nispetindeki verimleri Avrupa'daki emsalinden hiçbir noktada geri olmamakla beraber, tercihe değer hususiyetleri de vardı.

Şimdi biz yeni istiklaline kavuşmuş genç bir devlettik. Her hususta yeni organize edilen milli bir varlık yaratılıyordu. Hava silahı bu yeni varlığın en sağlam güveni olacaktı.

Büyük deniz kuvvetleri gibi milli servetimizin yetmeyeceği zorluklar da bahis mevzuu olamazdı. Velhasıl umumi vaziyetimiz itibariyle milli kalkınma bakımından havacılık yolundaki durumumuz bu büyük devletlerin durumundan hiç de uzak bulunmuyordu.

Gördüklerimin duygularımda hasıl ettiği intibaa göre biz havacılık yolunda en modern ve en kadir bir müdafaa ordusu kurabilirdik ve bu kanaatime de çok geniş bir ölçüde inanıyordum. Yalnız küçük bir himmet, havacılık sanayiimize layık olduğu ehemmiyeti vermek ve milli bir inançla Türk zekâsını yurda faydalı kılmak için elden gelen yardımı yapmak, bizi her bakımdan bu tayyare pazarlarına muhtaç olmayan bir hale getirebilirdi.

Bu mevzuda belki çelik sanayiimizin kifayetsizliği söylenebilir ve iptidai maddeler ihtiyacı ileri sürülebilirdi. Fakat hiçbir zaman unutmamak lazımdır ki milli kalkınma yolunda bu sebepler bir engel olamaz. Çünkü dünyada hiçbir fabrika yok ki, kendi iptidai maddelerini kendi temin etsin ve gene dünyada hiçbir devlet yok ki bütün hayati ihtiyaçlarını yalnız kendi menbalarından istihsal etsin. Nitekim, bu seyahatte şahit olduğum hakikat, büyük devletlerin havacılık sanayii bile komşu devletlerin yardımına dayanıyor, mesela Fransız sanayii bir kısım ihtiyaçlarını İsveç'ten ve bir kısım ihtiyaçlarını da İngiltere'den, Amerika'dan temin ediyor. İngiltere de aynı muameleleri yapıyor.

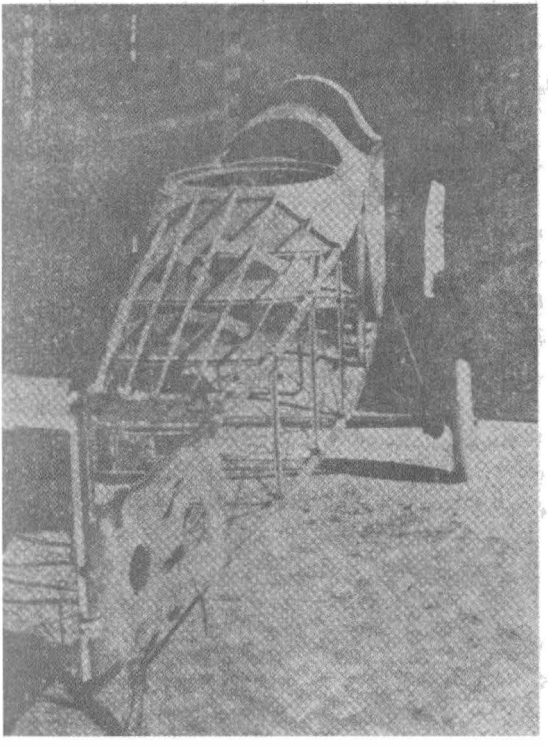
Şu halde bizim için de bu muameleleri yapmak ve ilk zamanda hatta bütün iptidai maddeleri dahi dışardan getirtmek suretiyle havacılık sanayiimizi kurmak; herhalde ekonomi, eleman ve işçi gibi birçok Türk eleman yetiştirmek bakımından mamul bir tayyareyi satın almaktan çok daha hayırlı ve çok daha ucuz olacağı aşikârdır.

İşte ben bu temiz inancımı belirtmek ve meydana gelmekte olan eserimle, sahip bulunduğumuz milli enerjinin bu yolda da kadir bulunduğunu ispat etmek yolundaydım. Şimdi daha olgun bir bilgi ve daha imanlı bir inançla tayyaremi bir an evvel meydana getirmek için güzel yurduma döndüm.

Yurdumda

Heyetin avdetinden bir ay evvel İzmir'e dönmüş ve işimin başına gelmiştim. İlk gördüğüm vaziyetten çok memnun olmuştum. Tayyaremin gövdesi, kanatları, dümenleri vesaire bütün iskelet kısımları tamamlanmış ve bezlenmek üzere işler benim kontrolüme hazırlanmıştı.

Bütün parçalar üzerinde yaptığım kontrol ve incelemelerde her işin projeye uygun olduğunu görmek pek tabii olarak benim için derin bir sevinçti. Değerli ustalarımız bu güzel başarılarla, Avrupa'da gördüğümüz elemanlardan geri değil, hatta ileri olduklarını ispat etmişlerdi, hususiyle onların bol malzeme yığınları arasındaki çalışmalarına mukabil bizimkiler hemen her parçanın buluş ve hazırlıklarında birçok zorluklarla uğraşıyorlar ki, bu hal montajcılık değil yapıcılıktır. Binaenaleyh yükseklik-



Vecihi K VI tip tayyarenin bezlenmemiş halindeki inşasının ikmali



Su tayyarelerimiz ve yeni alınan Savoya tayyarelerimizin önünde:
1- Râsıd Yzb. Selahaddin Bey (şehit), 2- Tayyareci Yzb. Cemal Bey (şehit),
3- Râsıd Yzb. Kamil Bey (şehit), 4- Tayyareci Vecihi, 5- Râsıd Yzb. Reşit Bey (şehit),
6- Tayyareci Yzb. Ahmet Bey.

tir. Nitekim hatıralarımın birçok yerinde tekrar ettiğim gibi Türk enerjisi, bu yüce varlığı yokluk içinde yaratmak gibi bir efsanenin kahramanıdır. İşte bu Türk sanatkârları da Türk dünyasının gençleri ve bu yüksek birliğin parçalarıdır. Şimdi ben de bu değerli arkadaşlar arasına katılarak işimizi bizzat idare etmeye başlamıştım. Tayyare hayli ilerlemişti ve bu gidişle nihayet iki ay sonra ilk Türk tayyaresini uçurmak mümkün olacaktı, tabii bu başarıda sevinç yeni çalışmamıza yüksek bir kuvvet kaynağı olacaktı.

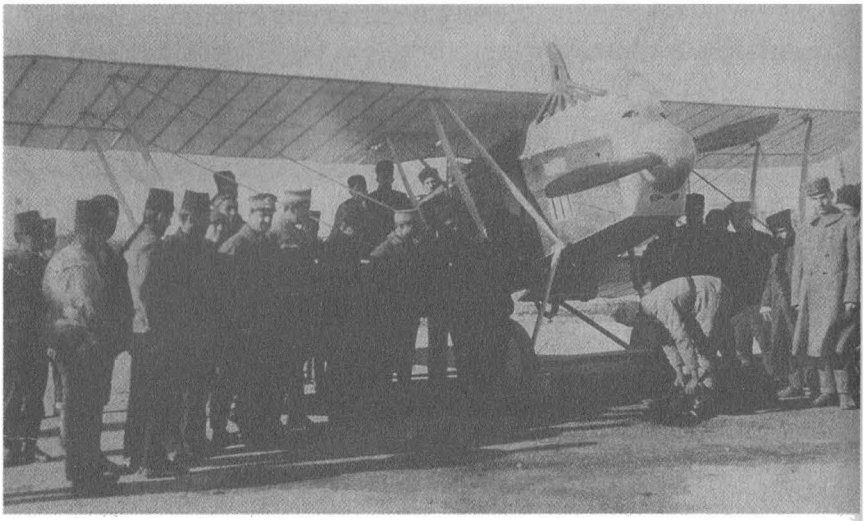
1924 Mayıs sonları Türk havacılığının büyük inkılabıdır diyebiliriz. Umumi müfettişimiz yurda dönmüş, büyük seyahatten edindiği en yeni bilgilerle yeni bir havacılık yaratmak yolunu tutmuştu. Her şey yeni ve her şey onun metin karakterine uyacaktı. Her şeyden evvel karakteristik bir asker ruhu ile havacılığımızı organize etmek istiyordu.

Onun avdeti boş değildi, daha orada iken gördüklerimiz üzerinde hepimizin ayrı ayrı fikirlerimizi sorması, uçuş bakımından, kullanış kolaylıklarından ve idari iyiliklerinden ayrı ayrı ihtisaslarımıza göre düşüncelerimizi toplaması gayesindeki metanetin en kuvvetli ifadesiydi.

Muzaffer Bey, İzmir'e döner dönmez kara ve su mekteplerinin ıslahatını yapmaya ve gelecek yeni tayyarelerimizi yeni çalışma şekillerine göre mekteplere ve kısımlara ayırmaya başladı. Bu gelen tayyareler, kara mektepleri için Gaudron 27, daha yüksek uçuşlar için Gaudron 59, deniz çalışmaları için de Savoya 16 tiplerinde tayyarelerdi. Bu yeni teşkilatta eleman vazifelerinde de büyük değişiklikler yapılmıştı. Bu meyanda ben de su tayyareciliğimizi takviye için deniz hocalığına nakledilmiştim. Bu vaziyette hem uçuş hizmetlerimi yapıyor hem de fabrikaya yakın olduğum için inşaat işlerimi daha kolaylıkla takip etmek imkânını buluyordum.

Bu hizmetler arasında bir gün muhterem müfettişimizle muhtelif işler üzerinde görüşülürken gene ismimle vasıflandırılan İtalyan nakliye tayyaresi münasebetiyle yurdumuz hava nakliyatı işlerine temas ederek:

"Beyefendi; yurdumuzda yeni bir havacılık doğuyor, bu eser sizindir. Biliyorsunuz ki bugün ben sizin ileri düşüncelerinizden aldığım kuvvetle ilk Türk tayyaresini meydana getiriyorum ve çok yakında da tecrübe uçuşlarını yapacağım. Şu halde her medeni cesaret yurda yeni bir fayda yaratıyor, binaenaleyh gene o kuvvetle size şu düşüncemi söylemek istiyorum. Hava nakliyatı işleri, Avrupa'da ön safta tutulan ehemmiyetli bir iş olduğu kadar, hürriyeti mahdut milletlerin havacılıklarını kurtarmak yolundaki emellerini gizlemeye yardımcı olmaktadır. Şüphesiz takdir buyurulur ki, bunun manası geniştir, mesela Almanya'da gördüklerimiz! Hava müdafaası işi sizin her zaman ön planda tuttuğunuz ve her zaman ehemmiyetle söylediğiniz günümüzün büyük derdi olduğu gibi, yarın için de bu varlığın gerisini ve yedeğini hazırlamanın da bir o kadar ehemmiyetli olduğu şüphe götürmez bir hakikattir. Söylemek istediğim hava nakliyat işleri bu bakımdan incelenirse uçuş vasıtaları ihtiyacından başka hava müdafaası hizmetlerinin de daima işleyen kıymetli elemanlarla gerisi ve ihtiyacı demektir. Bununla beraber meydana gelen bu yeni varlığa bir cemiyet halinde hava nakliyatı teşkilatı da katılırsa şüphesiz yeni ve faydalı bir adım daha atılmış olacaktır," dedikten sonra, mütareke devresinde iken İstanbul'da yaptığımız işleri ve bu çalışmalar sırasında Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti namıyla milli havacılığımızı



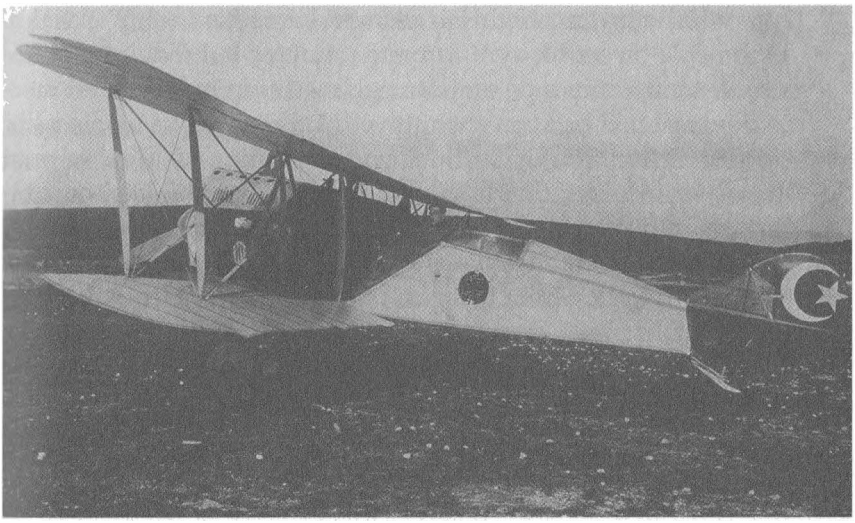
İlk Türk Tayyaresi Vecihi K VI

kurtarmak için nasıl çalıştığımızı ve başarının milli mücadeleye iştirak münasebetiyle yarıda kaldığını ve bu işe dahil olmuş ve çalışmış arkadaşların nasıl şartlar altında uğraştıklarını ve milli havacılık teşkilatı için o zaman hazırladığımız esas nizamnamelerinin elan yanımda bulunduğunu söylemiştim.

Muhterem şefimiz sözlerimi dinledikten sonra, söylediklerimin ehemmiyetini takdir ederek yanımda bulunan nizamnameleri görmek istediler ki, Türk Tayyare Cemiyeti adıyla o zaman kuruluşu işlenen ve sonradan Türk Hava Kurumu adını alan bu milli varlığın temeli o tarihte işlenmeye başlamış nizamnamesi ise 1919 yılında İstanbul'da hazırlanmıştı.

Bu hatırayı anarken nizamnamenin meydana gelmesi için çalışan arkadaşlarımızın isimlerini de yâd etmek yerinde bir kadirşinaslık olur;

Tayyareci Yzb. Fazıl Bey (şehit)
Tayyareci Şakir Hazım Bey
Tayyareci Fehmi Bey-Yemenli (şehit)
Tayyareci Mazlum Bey
Tayyareci Vecihi



Vecihi K VI uçuş hazırlığında.

Beş arkadaş çalışmıştık ve hatta o zaman Posta Nazırı bulunan Refik Halit Bey (Karay) de bu emelin sağlanmasına çalışmıştı. O günün fena şartları içinde biz havacılığımızı kurtarmak imkânlarını ancak posta nakliyatı işleriyle gizlemekte görüyorduk.

İşte o şartlar altında başlayan bu hayırlı teşebbüs nihayet Büyük Zaferden sonra 1924 yılında gerçekleşmeye başlayacaktı. Şefimiz bu işe layık olduğu ehemmiyeti vererek esaslı surette tetkik ettikten sonra, bu işin önemli ve faydalı verimlerini gerekli gösteren bir layiha ile teklifini Milli Müdafaa kanalından Büyük Millet Meclisi'ne takdim etmişti. Türk Tayyare Cemiyeti'nin teşekkül kararı, Büyük Millet Meclisi'nin 1925 yılı içtimalarında çıktığı için kuruluşun şeklini ve halkımızın bu milli varlığa gösterdiği bu derin sevgiyi okurlarım 1925 - 1940 arasında hayatımı gösteren ilerdeki satırlarda bulacaklardır.

Bu teşebbüsün milli havacılığın kalkınması bakımından faydalarının çok geniş olacağı şüphesizdir. Her şeyden evvel milli bir havacılık belirecek, Türk gençleri havacılığa hazırlanarak uçucu bir nesil yetişecekti. Hava müdafaamız devlet masrafla-

rına yük olmayan zengin bir eleman kaynağına sahip olacaktı. Tabii böyle bir varlık aynı zamanda muhtaç bulunduğumuz havacılık sanayiimizin de meydana gelmesini mümkün hatta mecburi kılacaktı ki belki en ehemmiyetli kazancımız da bu olacaktı.

1924 yılının başarıları arasında mesleğim, idealim ve yeni hizmetlerim kadar ilk Türk tayyaresi olan eserimi de süratle bitirmeye çalışıyordum. Hakikatte bazı manialar olmasaydı tayyaremin inşaatı daha ağustos ayında tamamlanmış olacaktı.

Nihayet, ilk Türk tayyaresi olan Vecihi K VI tip adlı eserimi 1924 yılının son ayında tamamlayarak Seydiköy'üne götürmüş ve orada monte ederek tecrübe hazırlıklarına başlamıştım. Bu yılın son günlerini doldururken hizmet başarılarımdan duyduğum iftihar sevinci kadar tesadüf ettiğim zorluklarla da üzgündüm.

1925 Yılına Girerken...

Yeni seneye olgun bir başarının neşesi içinde atlamıştım. Güzel kuşum meydanda, bütün hava mensuplarının takdirlerini toplamaktaydı. Ben tayyaremin hazırlıkları ile uğraşırken sonsuz bir zevk duyuyordum, normal çalışmadan hariç bütün zamanlarımı bağladığım bu sevdiğim meşgale için tam manasıyla gecemi gündüzüme katmıştım.

Tayyaremin noksanları gibi, bana yüksek ümitler veren yer ve rule tecrübelerimi de muvaffakiyetle bitirdikten sonra uçuş tecrübelerini resmen yapmak için şefimize müracaatla müsaadelerini istemiştim. Fakat aldığım cevap, bu tecrübenin mesuliyetli bir iş olması hasebiyle tayyarenin bir heyet tarafından muayenesine ve uçuş tecrübelerinin heyetçe hazırlanacak fenni bir rapora istinat ettirilmesine zaruret olduğu mahiyetinde idi. Filhakika bu karar doğru ve dünya havacılığında tatbik edilen usul ve muamelelere uygundu, ancak hava teşkillerimizde o zaman tayyare mühendisi bulunmadığı gibi, bir tayyarenin heyeti umumiyesini fenni esaslar dahilinde muayene edebilecek tek bir arkadaş da yoktu. Tayyaremin ilk tetkikini yapan Şakir Hazım da ihtiyat zabiti olduğundan terhis edil-

mişti. Binaenaleyh tayyarem yeni bir zorluk içinde bulunuyor demekti.

İki gün sonra aldığım tamimle tayyarenin muayenesine memur bir heyetin teşekkül ettiğini öğrendim. Bu heyet arasında mesleki ihtisaslarından başka bilhassa prototip bir tayyarenin fenni vasıflarını teorikman tetkik edebilecek hiçbir kimse bulunmadığı gibi müfettişlik emrinin tahmil ettiği mesuliyetten de şiddetle çekiniyorlardı.

Bu şartlar altında bir aya yakın bir zaman beklemek mecburiyeti hasıl olmuştu.

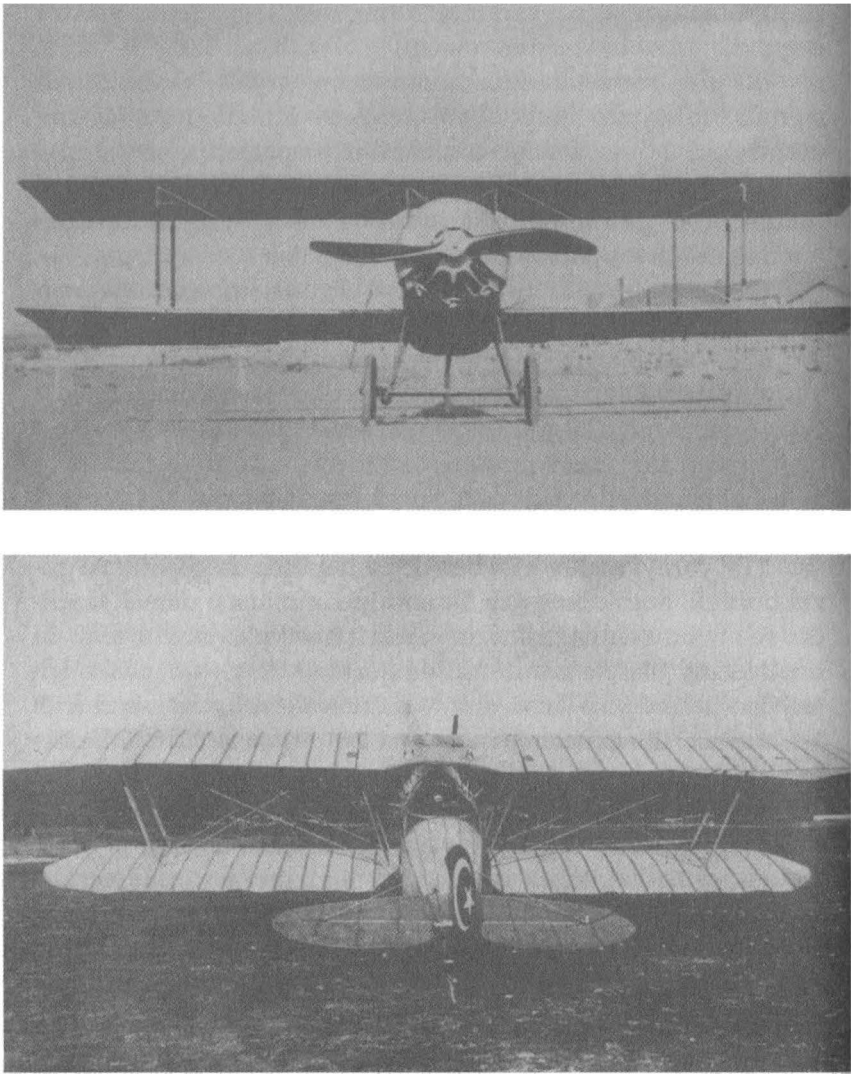
Nihayet bir gün, heyetin fen memuru olan zatı sıkıştırmış ve tayyaremin muayenesindeki gecikmenin sebebini sormuştum. Kendisinden aldığım cevap aynen şu idi:

"Vecihi, tayyareni muayeneye memuruz, fakat ne gelebiliyor ve ne de bu işi bitirebiliyoruz; çünkü sen de bilirsin ki aramızda tayyare mühendisi yoktur. Hususiyle bu tayyare prototiptir."

"Tayyareyi herkes gibi ben de ve hepimiz de gördük ve güzel bulduk, ancak bu güzellik emniyetin manası demek değildir ve biz bu emniyet işini de görecek mevkide değiliz, fena da demiyoruz. Mesela zahiri haline göre iyi desek ve maazallah tecrübe halinde bir kaza olsa, o zaman mesuliyetten bizi kim kurtaracak? Binaenaleyh ben sana bir arkadaş olarak kestirme bir söz söyleyeyim ki artık sen de boşuna bekleme. Çünkü aramızda bu muayene raporunu imza edecek kimse yoktur. Bu halde eğer sen tayyarene ve yaptığın inşaatın emniyet ve fenni vasıflarına hakikaten inanıyorsan bir gün tayyareni tecrübe hazırlıkları için meydana çıkart içine atla ve uç. Bu suretle bizi de muhtemel bir mesuliyet yükünden kurtarmış olursun, aksi takdirde, yani bu muayenenin neticesini bizden beklersen tayyarenin çürümesine kadar devam eder."

Bu sözler karşısında irademin yolu üzerinde tamamen serbest düşüncelerimle yürümek kararını vermiştim. Artık tayyaremin her şeyi tamam olduğundan müsait bir zaman ve serbest bir meydan fırsatı arıyordum.

23 ve 27 Ocak 1925 hatıralarımın acılarını andığım iki elim günün birbirine yakın tarihleri: Biri kardeşimin, öbürü büyük Fazıl'ın şahadetleri yıldönümü, gözlerimi yaşla dolduran bü-



Vecihi K VI ön ve arka cepheden görünüşü.

yük yasımdı. Bu büyük acıları ve bütün genç havacılarımızın derin elemlerini Türk kanadının zaferiyle uyutmak azmindeydim. Bu ihtiram sükûtu bana bir işaret olmuştu.

28 Ocak 1925 Seydiköy Tayyare Meydanı'nın ölü sükûtu içindeydim, meydanda ne bir tayyare var, ne bir motor sesi. Hangarlar kapalı, yalnız birkaç nöbetçiden başka kimse yoktu.

Hangara geldiğimi gören makinistim Ekrem koşarak yanıma geldi ve ben daha kendisine bir şey söylemeden o, "Tayyarenizi çıkarayım mı hocam?" derken gözleri sevinçle doluydu, hassas çocuk, gelişimi ve maksadımı ne güzel anlamıştı.

Sade bir göz kırpmasıyla onun sorusunu karşıladım. O yanımdan fırlarken tekrar bir işaretle bir an daha tuttum ve bir çuval içine 60 kilo kadar kum koymayı unutmamasını söyledim. Kısa bir süre sonra birkaç askerin daha yardımı ile beyaz kuşum görüldü. İçimdeki coşkun sevince rağmen kararımı kimseye hissettirmemeye çalışıyorum zannındaydım, fakat bu hassas gençlerde öyle içten duygular var ki, benim ne yapmak istediğimi söylemeden onlar biliyorlar ve bu işleri yaparken pervaneler gibi sevinçle çırpınıyorlar ve demek istiyorlar ki, bu muvaffakiyet Türk milletinindir.

Her şey tamam, saat 15.00, belki birkaç dakika daha geç, motorum çalışıyor, yerdeki bu ısınma zamanında kum çuvalı râsıd mahalline bağlanırken ben de son bir defa daha tayyarenin her noktasını ayrı ayrı gözden geçiriyorum: Kanatlarım, dümenlerim, teller ve emniyetler hepsi iyi, ben de pilot yerindeyim. Kumanda vasıtaları rahat ve hassasiyetle oynak, motorumun son kontrolünde, devir saati ibresinin gösterdiği 1420 rakamında öyle tatlı ve tannan bir ahenk var ki inancıma kuvvetli bir mesnet idi.

Etrafıma bakındım, meydan sessizlik içinde. Ekrem'in yüzüne baktım, o sevinç içinde gülüyordu ve benim sözümü beklemeden eğildi, tekerleklerin önlerindeki takozları çekti ve sonra koşarak yanıma sıçradı ve yalvaran bir sesle: "Beni de al hocam," dedi.

Hâlâ kulaklarımda olan bu ses, bu dilek ne samimi idi. Fakat bu isteği yerine getiremezdim, hakkım yoktu mesuliyeti yalnız kendim için ayırmıştım. Çünkü yeni bir tipin ilk tecrübesini yapıyordum, bu aynı zamanda beynelmilel bir teamül,

bir mecburiyetti. Bunun için Ekrem'in yanaklarını okşayarak gönlünü alırken, "Sonra beraber uçacağız," dedim ve gaz manetine dokundum.

Kısa bir rule ile meydanın uçuş sahasına dahil olduktan sonra rüzgâr istikametine dönmüş ve o gün şiddetle esen şimal rüzgârına karşı motorumu doldurmuştum. Belki heyecanım vardı, fakat sevinçten hiçbir şey hissetmeden kuşumun ayaklarının yerden kesildiğini anladım.

Şimdi boşlukta, yurdumun berrak semasında; kendi kafamla ve kendi ellerimle yaptığım kanatlar üzerinde kayıyorum. Sürat her an biraz daha fazla: 100, 120, 150, 180 kilometrelere yükselirken tayyarem tok ve hırçın tırmanışında devam ediyordu. O andaki duygularım; bu çıkış, bu sürat bizde mevcut tayyarelerin hiçbirinde yok. Muvazene dümenlerimi; evvela hafif sonra sert, daha çok sert olmak üzere birçok defalar tecrübe ediyorum. Hassasiyet çok iyi, diğer kumanda vasıtaları üzerinde ayrı ayrı muhtelif tesirlerle tekrar tekrar yaptığım tecrübelerim inancıma her an büyüyen bir kuvvet katıyor. Evvela sola dönüş, sonra sağa, daha sonra devamlı dönüşlerim, tayyaremin munis mutavaatının tam olduğu kanaatini doğuruyordu.

Bu tecrübelerden sonraki devam eden uçuşumda daha derin bir zevk vardı. Uzun zaman kullanılmış bir tayyarede uçuyormuş gibiydim. Bu arada yaptığım sürat tecrübeleri de tasavvurumu ve projelerimi tam olarak tahakkuk ettirmişti. 15 dakika devam eden uçuştan sonra inişe geçtim, bu tatbikat da normal bir tayyarenin hassasiyeti gibi neticelendikten sonra etrafımı saran arkadaşlarımın omuzları üzerinde kendimi buldum.

Meydan ne çabuk dolmuştu! Benim ani uçuşum gibi birçok arkadaş ve talebelerim Vecihi tayyaresini havada görünce hemen yerlerinden fırlayarak meydana koşmuşlar ve yere indiğim zaman beni candan kutlamışlardı.

Duygularıma ve sevincime büyük heyecanlar katan bu samimi ve candan tezahürat, bu yürekten taşan tebrikler, büyük başarımın en yüksek mükâfatı olmuştu...

İşte uzun ve maceralarla dolu ordu hizmet hayatımın beni en çok sevindiren, en parlak günümdü. 28 Ocak 1925.

İKİNCİ BÖLÜM

Sivil Havacılığa Başlarken



Sivil Havacılığa Başlarken

16 Şubat 1925. Trendeyim, gökleri yararak mesafeleri kısaltan kanatlarımın yerine şimdi altımda dönen tekerlekler var. Sarsıla sarsıla giden bir tren yolcusu, fakat ömrünün yarısını havada geçiren bir uçucunun tren yolculuğu; aziz okurlarıma öyle kolay anlatılacak bir hadise değil. Açık penceremin önünde muhteşem bir dekor içinde dereler, ovalar, yeşil vadiler ve mağrur dik başlı karlı dağlar birer birer süzülüp geçiyor. Yolum, Uşak'ı, Alaşehir'i, Afyon'u ve Eskişehir'i kat etmektedir. Bilir misiniz bu uzun yol bana neleri ve hangi hatıralarımı anmak imkânını veriyor?

Henüz üç yılı bulmamıştık, o savaş günleri, Alaşehir Ovası, Kula ve Simav dağları ve sırtları bana ne açık ateş sahası olmuştu. Aziz vatanımıza alçakça ve hayasızca saldıran düşman toplulukları karşısında kendimden geçiyor, tayyaremi bir yaprak düşüşü gibi yuvarlayarak yaklaşıyor ve 10-15 metre yükseklikten iki makinelimle açtığım ateş yağmuru içinde, birbirlerine çarparak ve çırpınarak geberdiklerini ne büyük bir intikam hırsıyla seyrediyordum.

Üzücü ve yorucu bir ateş içimi kavuruyor; işte şurası adım adım tanıdığım Alaşehir vadisi. Tam şu sırtın üstünde düşman kuvvetlerini bozguna uğratmıştım. Şu yer panikçi işgalcilerle doluydu. İşte Alaşehir İstasyonu, düşman kuvvetlerinin perişan olduğu cehennem mezbahası!

Trenin muttarid tiktakları arasında böylesine yakın bir geçmişin duygularımda canlandırdığı bu hatıraları bir sinema şeridi gibi gözlerimde canlandırıyorum. Bu tatlı hayal serabında güzel bir şehir hayali canlanıyor.

Güzel İzmir; bizi tam üç yıl elemiyle yakıp kavuran diyar. Koca bir millete ve onun kahraman ordusuna zafer parolası

olan İzmir. Benim için ise iki defa manalı. Ben muzaffer ordumuzun naçiz bir havacısı olarak Yunanlıların üs olarak kullandıkları Gaziemir Hava Meydanı'na inerek onu işgal eden ilk tayyareci olduğum gibi, Türk hava sanayii adına ilk teknik zaferim olan tayyaremi burada inşa etmiştim ve kadir bilen, mihnet anlayan sevgili talebelerim büyük başarımı bana gözyaşı döktüren bir hassasiyetle kutlamışlardı. Şimdi ben bu hatıralarımı düşünerek, trenin savurduğu dumanlarla karışmış bir hayal gibi üzüntüyle ve içim sızlayarak bu kutsal yurt parçasından ayrılıyorum.

Ayrılık mı? Hayır ve asla... Yalnız uğradığım haksızlıktan kaçıyorum. İnsan sevdiği talebelerinden ve onların o muvaffak uçuşlarını zevkle seyretmekten ve şerefle kazandığı başarıdan kaçar mı hiç?..

Heyhat, hayatta bazen öyle olaylar doğar ki, insan sırasında, büyük acılara maruz kaldığı halde, tahammül de edebiliyor demek. Artık mazi olmuş bu hatırayı, ben sadece gelecek idareci nesillere bir ibret konusu olarak anlatmak gerektiği kanısındayım.

Büyük zaferden ve bilhassa Avrupa'da yaptığımız büyük tetkik seyahatinden sonra hava kuvvetlerinin takviyesi bakımından esaslı hazırlıklara başlamıştık. O tarihte Hava Kuvvetleri umumi müfettişi olan Miralay Muzaffer Bey (Ergüder), Avrupa'da gördüğümüz askeri havacılık gelişmelerini dikkati nazara alıp, Milli Müdafaa Vekaleti nezdinde teşebbüslere geçerek, karada ve denizde mevcut teşkilatımızın takviyesini sağlıyor ve ordudan ayrılan yeni ve genç zabitlerle yeni havacı elemanlar yetiştirmek yolunu tutuyordu. Ortalama 25 yaşlarında olan bu ateşli gençler yarının büyük başarılarını gönüllerinde taşıyarak bu güzel yurda gelmeye yeltenen düşman kanatlarını, çelikten bile olsa parçalayacak ve Türk yurduna bir daha düşman ayağı bastırmayacak inancını veriyorlardı.

Ben onların hocasıydım. Bir yandan Gaziemir'de kara okulunda, öbür yandan Halkapınar'daki deniz okulunda bu çok sevdiğim talebelerimi havacılığa hazırlarken bir yandan da idealim olan ilk Türk kuşumu Halkapınar'daki atölyemizde inşa etmiştim. Bu kahraman çocuklar eserimin başarısını büyük se-

vinçleri ile kutlamak için, beni kolları ile kaldırarak, tebrik edip bana hayatımın en büyük saadetini tattırmışlardı.

Pek haklı olarak, gönlüm içime sığmayacak kadar coşkuyla doluydu. Bugün bile öğrencilerimin coşkunluklarını andıkça sonsuz bir gurur duyuyorum. Tayyaremi hangara aldıktan sonra arkadaşlarla birlikte odama çekilmiş, uçağımın uçuşları hakkında arkadaşlara bilgi vermeye başlamıştım. O sırada odama nöbetçi amiri olan arkadaş geldi ve müfettişlikten telefonla aldığı emri derin üzüntü ile bana bildirdi.

Bu emirle ben, izinsiz uçtuğum için 15 gün hapis cezasına uğramıştım. Evet askerlik bu, emir emirdir. Odamın kapısına bir nöbetçi konulmasını söyledim, arkadaşlarım derin üzüntü içinde yanımdan ayrıldılar. Yalnız kalmıştım, derin derin düşünüyordum; ceza tatbikinin de tahkik ve tetkik gibi usulleri vardır. Bunlar yapılmadan uluorta bir karar, otorite icabı olmaktan çok idari tahakküm ifade eder, insani duygularla asla bağdaşmaz. İşte bu düşüncenin üzüntüsüyle elime bir kâğıt alarak o dakikadan itibaren hava kuvvetleri ile bir alakam kalmamıştır, anlamında yazdığım istifamı nöbetçi amirine göndermiştim.

İstifam telefonla umum müfettişliğine bildirildiği zaman, cezam kaldırılmış ve serbestliğim bana bildirilmişti. Ama iş işten geçmişti. Artık o istifamı geri alamazdım. Bu hazin olaydan sonra istifa işlemini sonuçlandırmak ve kendime yeni bir çalışma yolu seçmek amacı ile Ankara'ya gitmeye karar vermiştim.

Buca'daki evimde yolculuk hazırlıklarımı yaparken, gönülleri fethetmeyi iyi bilen müdürümüz Hasan İskender Bey istasyon bahçesinden "Vecihi sana geliyorum" diye seslendi. "Buyrun," dedim ve kapıyı açtım. Oturduk, konuştuk, dertleştik, bir hayli zaman geçmişti. Halinde samimiyet ve edasında şefkat beliren müdürümün sözleri istifama intikal etti ve istifamı geri almam için yarı emir, yarı rica mahiyetinde;

"Vecihi istifanı geri alacaksın, yurt vazifen bunu böyle emrediyor" dedi.

Büyüklerine saygı göstermek ve sözlerini dinlemek geleneği ile yetişen her Türk genci gibi ben de kendimi bu sözleri dinlemekle mükellef hissettim. Yine de "Ya çirkin bir durumla karşılaşırsam" diyebildim. Müdürümüz bunun tersi ile teminat

verince ertesi gün saat tam 10.00'da aldığı emri yerine getiren bir asker gibi müfettişin karşısına çıktım. Fakat karşılaşacağımı umduğum davranış yerine, sert, soğuk ve aşağılayıcı bir bakışla karşılanınca, buz gibi oldum, hiç ses çıkaramadım. "İstifamı geri almaya gelmiştim" sözü boğazımda düğümlenip kaldı. Muzaffer Bey'in ağır sözleri beni geldiğime pişman etmişti. Ona göre ben "Kürkçü dükkânına dönen tilki" idim. Bir an irkildim. "İstifa işlemimi sonuçlandırmaya geldim" dedim. Bu sözüm üzerine belki durum değişmişti ama, bende bunu görecek ve anlayacak hal kalmamıştı. Aradan bunca yıl geçtiği halde, o anı bütün ayrıntıları ile hâlâ içimde yaşıyorum.

İstifamı geri almayı, yalnızca yurt hizmetimi, sevdiğim mesleğimi sürdüreyim düşüncesi ile istemiştim. Hadiseler beni eski kararlılığıma yöneltmiş, istifa muamelesinin bitmesi için trene atlamış üzgün üzgün Ankara'ya gidiyordum.

Trenin sürekli tiktakları arasında düşüncelerim yavaş yavaş belirginleşmeye, kararsızlıktan sıyrılmaya başladı. İzmir'deki işimden ayrılmak zorunda kalmış olsam da yurduma hizmet etmek istememden beni kim ayırabilir ki. Ben yine yolumda ama başka bir yerde yürümeye kararlıyım. Aklıma vatan şairi Namık Kemal'in şu mısraları geldi:

"Felek her türlü esbabı cefasın toplasın gelsin.
Dönersem kahpeyim millet yolunda bir azimetten"

Ben de çalışacağım, didineceğim ve resmi kadroların dışında, ülküsü peşinde koşar adımlarla yol alan yepyeni bir Vecihi yaratacağım. Kararım bu.

Ankara'dayım, Sakarya Savaşı günlerinden bu yana üç yıl gibi büyük bir zaman geçmişti. Büyük değişiklikler olmuş, Ankara kocaman bir şantiye havasına bürünmüş, ama o melun sivrisinek yuvası büyük sazlık (Gençlik Parkı) hâlâ olduğu gibi duruyordu. Şimdi çalışma programımın tahakkuku yolundayım. Her şeyden önce istifamın kabulü meselesi ile uğraşacağım. Bunun için Milli Müdafaa Vekâleti'nde vazifeli arkadaşlardan öğrendiğime göre hakkımda vazifeyi terk ederek kaçmak gibi çirkin bir isnadın müfettiş Muzaffer Ergüder tarafından



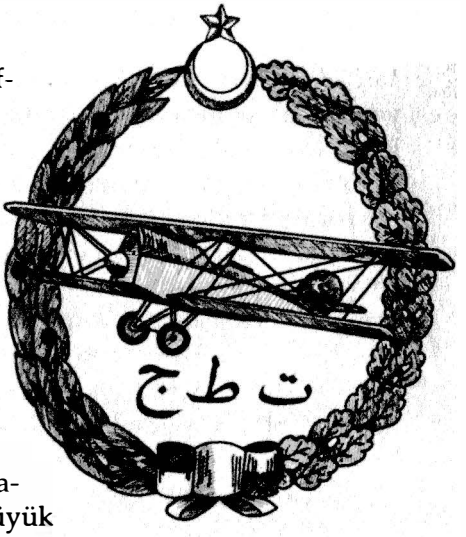
Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Cevat Abbas Bey.

vekâlete telgrafla bildirilmiş olması beni çok üzdü. Ama vekâletin böyle bir isnada muhatap olamayacağım yolundaki cevabı benim için bir teselli oldu. Hakkımda başka hiçbir muamele yapılmamış. Bu hale dayanarak Milli Müdafaa Vekâleti müsteşarı Şefik Paşa'yı ziyaret ediyorum, dertlerimi muhterem müsteşar paşaya söylüyorum. İstiklal Savaşı'ndaki hizmetlerimi iyi bilen kumandanıma ideal sahibi bir insan olarak serbest çalışmakla havacılığımıza daha iyi hizmetler yapabileceğime kani bulunduğumu sözlerime katıyorum. Aziz kumandanımın kıymetli teveccühleri istifam yolundaki ricamın kabulüne esas oldu.

Bu meselenin hallinden sonra inşa ettiğim tayyaremi kurtarmak için teşebbüslerde bulunurken, kurulması için geniş ölçülerde çalışılan Tayyare Cemiyeti müzakerelerini de kaçırmıyordum. Millet Meclisi'nce yapılan incelemelerle böyle bir teşekkülün milli havacılık bakımından yurda temin edeceği faydaların büyüklüğü hemen her milletvekilinin düşüncelerinde yer almış bulunuyordu. Bu işin başarılmasını önerge vermek suretiyle üzerine almış bulunan Bolu mebusu Cevat Abbas Bey, Büyük Ata'mızdan aldığı ilhamla tasarının tez elden meydana gelmesi için fevkalade bir gayret gösteriyordu. Ben de kendisiyle buluşuyor, havacılığımız hakkındaki düşüncelerimi, yaptıklarımı, yapmak istediklerimi anlatıyordum. Cevat Abbas Bey'in açmak istediği yol benim yolumdu. Benim serbest durumum ve mesleki uzmanlığım bakımından, ele alınan havacılık mevzuu bakımından Cevat Abbas Bey için de kazanılan bir elemandım. Bu sebeple her konuda çok iyi anlaşmış durumdaydık.

Bilhassa, hatıralarını daima rahmet ve minnetle andığımız Büyük Atatürk'ün, bu mevzuda teşebbüse ileri bir ilgi göstermesi, Tayyare Cemiyeti'nin fahri reisliğini kabul etmesi büyük bir nimet olmuştu. Bu arada benim emeğim mahsulü tayyarem konusuna temas eden reisim "Merak etme Vecihi, daha âlâsını yapacaksın" diyerek gönlümü alıyordu.

1923'te ilk tayyaremi yapmak için umum müfettiş Muzaffer Bey'den izin istediğim zaman, havacılığımızın sorunları üzerinde uzun uzun konuşmuş, bu arada, 1919'da tayyarelerimizi Anadolu'ya kaçırmak amacıyla Münakalatı Havaiye Cemiyeti'ni tasarladığımızı ve 14 Mayıs 1919'da cemiyetin yazdığım nizamnamesini Posta Nazırı Refik Halit (Karay) Bey'e takdim



ettiğimizi anlatmıştım. Muzaffer Bey nizamnameyi istemiş, ben de kendisine vermiştim. İşte Türk Tayyare Cemiyeti Esas Nizamnamesi, 1919 nizamnamesinden ilham alınarak, 1924'te Türk Hava Kuvvetleri umum müfettişliğince hazırlanan şekli ve gerekli neden layihasıyla yüksek makama sunulmuş ve Atatürk'ün emriyle Bolu mebusu Cevat Abbas Bey tarafından takrire ekli olarak Büyük Millet Meclisi'ne getirilmişti.

15 Mart 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi, Büyük Millet Meclisi'nin tasdiki ile yürürlüğe girmiş ve teşekkül eden cemiyetin 15 Mart 1925'te yapılan ilk idare heyeti toplantısında alınan kararla ben Fen Şubesi'ni organize etmekle yükümlü kılınmıştım. O tarihte cemiyet merkezi Hacı Bayram Caddesi'nde mütevazı bir bina idi. Bana yüklenen vazifenin önemini ve şerefini olduğu kadar, maddi ve manevi ağırlığını da idrak ediyordum. Çalışmamı da bu kutsal vazifeye göre ayarlıyordum.

Bu faaliyet sırasında bütün milletimizin cemiyetle alakasını temin etmek ve halkımızın yardımına dayanacak olan bu varlığa seve seve bağışta bulunacak yurttaşları teşvik etmek için bir madalya nizamnamesi kaleme almıştım. Bronz, gümüş, altın ve murassa olmak üzere dört kalite olan madalya, bröve şeklinde, 5 cm. çapında oval bir çelenkti ve içinde bir tayyare görülüyordu. Bu tayyareyi milli bir varlık olan ilk Türk tipi tayyaremin resmi ile süslemiştim. Bu duruma göre 100 TL. bronz, 500 TL. gümüş, 1.000 TL. altın, 5.000 TL. bağış yapan murassa madalya alacaktı. Bugün de Türk Hava Kurumu'nun halkımıza bağış karşılığı verdiği madalyalar, nizamnamesini ve resmini yaptığım madalyalardır ve üzerindeki tayyare resmi de Vecihi K VI'nın resmidir.

Bütün düşüncem, cemiyetin yaşamasını temin için gerekli geliri bulmak, bunun için de cemiyetin propagandasını en kısa

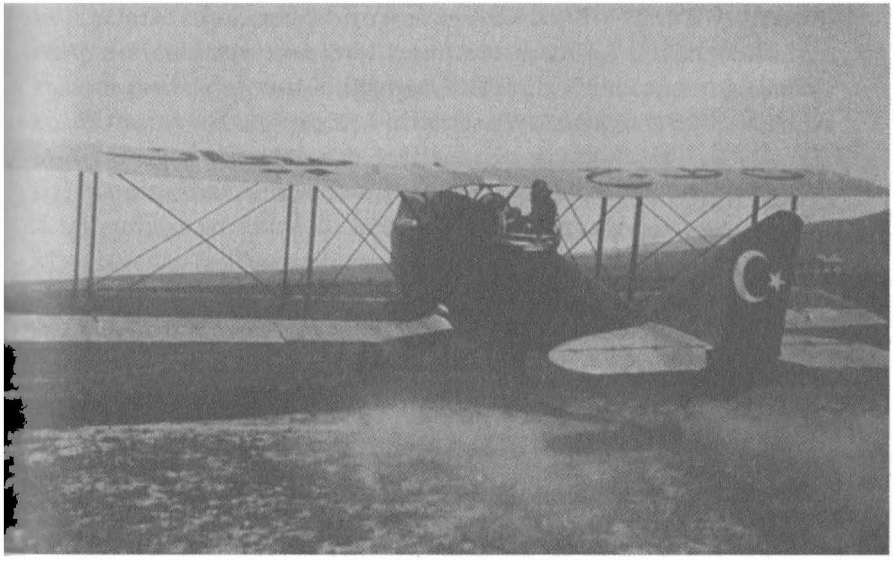
zamanda yürütmeye koymaktı. Yeni alınacak tayyarelerle, bir yandan halkımıza cemiyetin teşekkül amacını tanıtmak, sevgilerini toplamak, öte yandan hava mektebi açarak gençlerimize havacılık sevgisi ve inancını yaymaktı. Bunun için İzmir'de bin bir zorluk içinde alın teri dökerek, hatta dar bütçemden paralar da katarak yaptığım tayyaremi kurtararak bu işe bir an önce katkıda bulunmaktı. Ama tayyaremi almak için yaptığım bütün müracaatlarım oyalanmak ile karşılanıyordu.

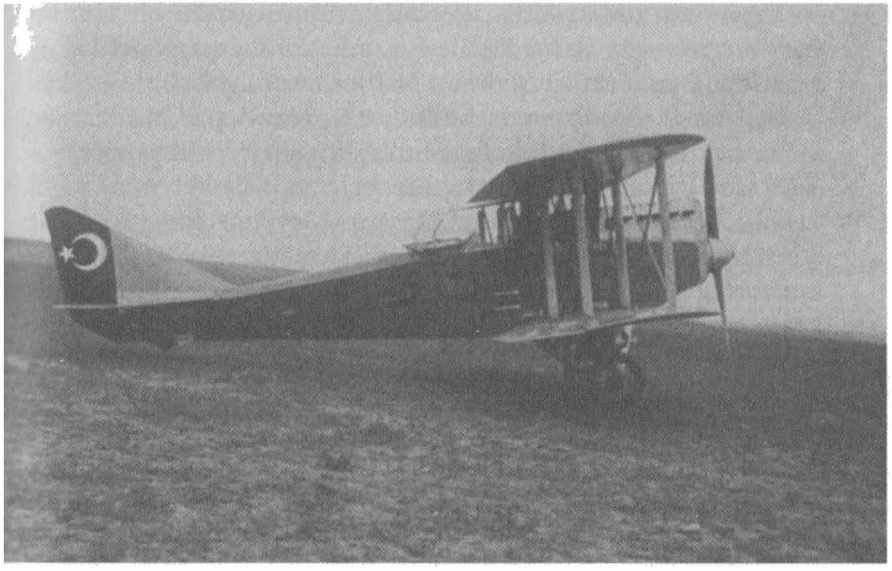
Bu mevzu üzerindeki düşüncelerimi pek iyi anlayan reisimiz Cevat Abbas Bey çok güzel ve pratik bir çare buldu. Bu buluşla şehirler arasında bir rekabet tesis olunacak, 10.000 TL. toplayıp cemiyete gönderen her şehir, kasaba ve köy kendi adına bir tayyareye sahip olabilecek ve hatta bir vatandaş bile bundan yararlanıp, kendi adını taşıyan bir tayyareyi görmek şerefine kavuşacaktı. Bu fikir cidden pek mükemmeldi.

Alınan karar üzerine cemiyetçe bütün şubelere yapılan tamim neticesi hiç gecikmedi ve ilk olarak Ceyhan kasabamız halkı bu büyük havacılık kalkınmasının ilk şeref kurdelasını kesmek üzere 10.000 TL.'nin telgrafla gönderildiğini bildirerek cemiyetin ilk tayyaresine "Ceyhan" adının verilmesini istemişti. Ceyhan halkının bu güzel jesti memleket çapında iyi bir tesir yapmaktan hali kalmadı ve ilk tayyaremizin satın alınmasına karar verildi. İstediğimiz gibi cemiyetimize teslim edilecek olan bu tayyare İtalyan Ansaldo fabrikası mamulatından 300 PS (beygir) takatinde Fiat motorlu güzel bir tayyare idi.

Bu siparişle birlikte açacağımız pilot mektebi için de Fransa'dan bir Gaudron 59 tipi tayyare sipariş edilmişti.

Bu suretle cemiyet daha ilk hamlede iki tayyare kazanmış oluyordu. Bu hazırlıklar sırasında yüklendiğim hizmet yükünün azametini düşünerek bu işle alakalı ihtisası olan birkaç arkadaşa ihtiyaç olduğunu reisimize söyledim. Birinin, o sırada serbest olan tayyareci Şakir Hazım, ötekinin de hava kuvvetlerinde makinist olarak yanımda senelerce tecrübe ettiğim küçük İrfan olduğunu anlattım. Şakir Hazım'la 1919 senesinde Münakalatı Havaiye Cemiyeti için birlikte çalıştığımızı, mesleki sevgisi itibarı ile böyle bir vazifeyi memnunlukla kabul edeceği kanaatinde bulunduğumu ilave ederek kendilerine vazife veril-





Ceyhan tayyaresi.

mesini rica ettim. Bu teklifimi uygun bulan Cevat Abbas Bey ilk idare heyeti içtimaında alınan bir kararla 6 Haziran 1925 'ten itibaren Şakir Hazım'ı istihbarat şubesine şef, İrfan'ı da tayyare makinisti olarak tayin ettirdi.

Bu tayin sebebiyle ben belki Şakir'den çok sevinmiştim. Çünkü senelerce birlikte çalışmış, havacılık kalkınması bakımından fikirlerimiz tam bir intibak halinde bulunmuş ve I. Dünya Savaşı'ndan sonraki havacılığımızı kurtarmak yolunda yaptığımız çalışmalara da tam bir inançla katılmış münevver bir arkadaşımdı. Bu yeni yolumuzda birbirimize yardımcı olacaktık. Uçucu olmaklığım nedeniyle çoğu zamanım havada, propaganda seyahatleriyle geçecek, merkezde bulunamadığım halde teknik işler aksamayacaktı.

Ayrıca açılacak olan tayyare mektebi, yetiştirilecek sivil hava elemanları ve tayyareye ait teknik malzemenin alımı ve bakımı gibi hususatın mütehassıs ellere tevdii zarureti vardı. Bu keyfiyeti ve tayin emrini mektupla arkadaşıma bildirdim.

Cemiyet idare heyeti, gerek Gaudron, gerekse Ansaldo tayyarelerimizin teslim alma işlerini yürütmek üzere bir komisyon kurulmasına ve bu komisyonun başkanlığına genel kurul azası Malatya mebusu Mahmut Nedim Bey'in getirilmesini kararlaştırmıştı. Komisyonda Mahmut Nedim Bey'le birlikte Şakir ve ben bulunuyorduk. İstanbul'a ilk gelen mektep tayyaremizi almak üzere harekete geçtim.

İlk tayyaremizi Yeşilköy Tayyare Meydanı'nda çok esaslı norm kaideleri çerçevesinde tetkik ettikten sonra 9 Mayıs 1925'te tecrübe uçuşlarını yaptım. Gaudron tipinde, 130 beygir gücünde, Klarje motorlu, iki kumandalı bir tayyare idi. Tecrübe uçuşlarında, teklifte yazılı bütün evsaf ve şartları haiz bulunduğu tespit edilerek, gerekli zabıt yazılıp satın alma işlemi ikmal edildi.

İkinci tayyarenin İtalya'dan çıkış müsaadesinin geç verilmesi sebebiyle 27 Mayıs 1925'te geleceği, müteahhitten alınan telgrafla öğrenildi. Ceyhan'ı almaya İstanbul'a yeniden gittim. Ansaldo tipi tayyare gününde İstanbul'a geldi. Tayyarenin meydana nakli, malzemesinin hazırlanması, montajı, boyaları ve kanatlarına Ceyhan yazılarının yazılması işleri 10 gün içinde ikmal edilerek bitirildikten sonra 7 Haziran 1925 pazar

günü Ankara'ya uçurduk. Ankara'da, bu tayyarenin durumu sembolik bir mana taşıdığı için cemiyet idare heyetinin aldığı kararla, teslim alma tecrübelerine büyük ehemmiyet veriliyordu. Bu münasebetle esaslı bir program hazırlandı. Şubelere tamimler gönderilerek şube idarecileri merkeze davet edilmişti. Bu meyanda reisicumhurumuz Atatürk, vekiller heyeti, genel kurmay başkanlığı, Milli Müdafaa Vekâleti, yüksek kademe erkânı ve hava müsteşarlığı mensupları, Ankara valisi, vilayet ve kaza mülki amirleri, belediyeler, bankalar ve bütün Ankara eşrafı ve halk bu mutlu tecrübe gününün davetlileri idi.

O tarihte Ankara Tayyare Meydanı, demiryolu istasyonunun batısında, şimdiki teknik enstitünün bulunduğu sahada idi. Bu saha o tarihte Ankara at koşusu mahalli idi.

17 Haziran 1925 günü bu sahaya benzeri görülmemiş büyük bir halk topluluğu birikmişti. Bütün davetliler hazır olarak hava gösterisi programının tatbikatına başlandı.

İlk uçuşlar Ansaldo fabrikasının tecrübe pilotu Lovadina tarafından yapıldı. Ben uçuşları kontrol ve tayyarenin şartnamesinde yazılı vasıflarını tetkik ile vazifeli olarak İtalyan pilotu ile birlikte uçuyordum. Bu uçuşlar tayyarenin kapasitesini tespit uçuşları olmak itibariyle çıkışlar, sürat, yükselme süratleri ve azami yükselme kudretini elimdeki mevcut cihazlarla kontrol ederek tespit ediyor ve şartnamede yazılı vasıflarını aynen buluyor idim. Nihayet tayyarenin manyabilite hassalarını da türlü akrobasi hareketleri ile tespit ettikten sonra yere indik. Kalkış ve iniş mesafelerini de yerde arkadaşım Şakir Hazım alınan tertibatla tespit etmiş, bu mesafeler de şartnamedeki hadlerde bulunmuş olmakla, tayyarenin teslim alma kararı alınmıştı.

Bu kararı takiben, muhterem reisimiz benim de tayyareyi tecrübe etmemi istedi. Hemen tayyareye atladım, uçuşa başladım. Lovadina ile birlikte uçtuğum için tayyarenin sahip olduğu vasıflar beni tatmin etmiş olduğundan, hiçbir yabancılık hissetmiyordum. Zaten Lovadina ile uçuşlarımda tayyare çift kumandalı olduğundan uçuşları ben de idare ediyordum. Bu sebeple uçuşa başlar başlamaz daha alçak irtifalarda dahi akrobasi hareketleri yapıyordum. Benim uçuşlarımı yerden izleyen İtalyan pilot, cemiyet reisinin yanına gelerek hakkımda şu lisanı kullanmış:

"Ekselans sizi tebrik ederim, böyle bir pilota sahipsiniz. Uçuşlarını hayret ve takdirle takip ediyorum. Dünyada hiçbir pilot, ilk uçtuğu yeni tip bir tayyareye bu kadar hâkim olsun ve tayyareyi elinde bir kalem gibi oynatsın". İtalyan pilotun hakkımdaki bu sözlerinden çok mütehassis olan Cevat Abbas Bey, uçuşlarımı bitirip yere indiğim zaman beni yanlarına çağırdı, İtalyan pilotunun sözlerini tekrar ettikten sonra, gerek kendisi ve gerek idare heyeti azalarının takdirkâr sözlerini ve tebriklerini müteakip, bana "Baş tayyarecilik" unvanını vermişti. Ben böyle bir unvan verilmesinden ziyade, gayemize ulaştığımızdan çok sevinçli idim. Ama bütün halkımızın ve yayının alkışladığı bu canlılık bazı kimseleri çok tedirgin etmiş, bir hayli vaveyla koparmıştı. Neden ve ne için?..

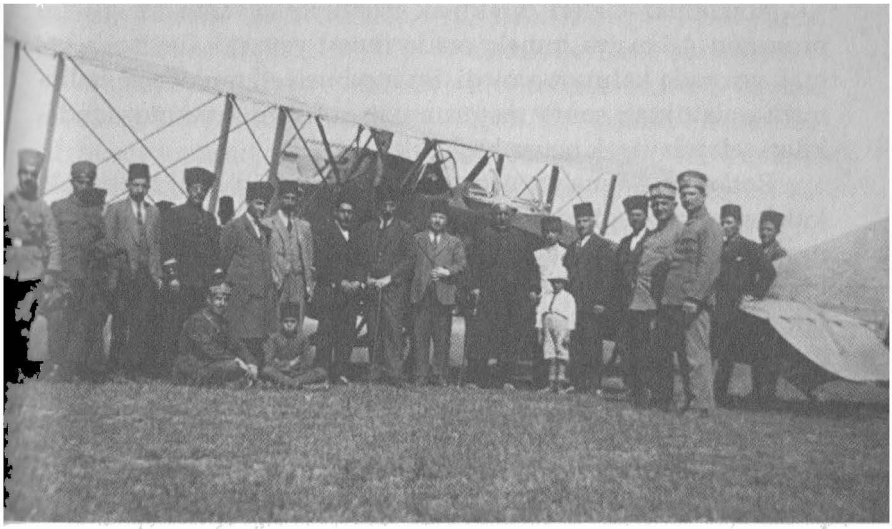
Bu sorunun karşılığını bulmak çok zordur. Fakat gerçek olan şey bütün insanların uçmadığı ve uçanların da havacılık ilmine intibak bakımından eşit vasıflarda olmayışıdır. Hatta İstiklal Savaşı'nın savunma görevindeki başarılar ve başarısızlıklar da bu yersiz tepkinin en basit karşılığıdır.

Ceyhan

20 Haziran 1925, güzel Ceyhan tayyaresini gerçek sahiplerine göstermek, milli havacılık yoluna açılan cemiyet yarışmasını şerefle kazanan Ceyhanlı kardeşlerimize Türk Tayyare Cemiyeti teşkilatının sevgi ve teşekkürlerini götürmek için uçuşa başladığımız gündü.

Ankara'dan kalktığım zaman hazırlıklar eksiksiz yapıldığı için durum normaldi, makinistim İrfan ile baş başa kalmıştık. Hava güzel, motorumuzda tatlı bir ahenk vardı. Yolumuz üzerinde rastlayacağımız halk topluluklarına dökeceğimiz, cemiyetin sevgi ve teşekkürlerini yazan kartlarla dolu çuvallar arasında yer bulamayan İrfan ayakta kalmış ve bana sokulmuştu. Bu kartları geçtiğimiz her şehir, kasaba, köy ve hatta tarlalarda çalışan halk topluluklarına sunuyor, cemiyet kartlarını heyecanla kapışan vatan yavrularının sevinçlerini seyretmeye doyum olmuyordu.

Türk havacılığının bu ilk gösterisi vatandaşların ruhunda heyecan ve sevinç yaratıyordu. Çok alçak irtifadan uçarak en küçük toplulukları bile bu kartlardan mahrum etmeyerek



Konya'ya iniş hatırası fotoğrafı. Ceyhan tayyaresi önünde Konya erkânı, ortada bastonlu zat ise ilk uçak hocam muhterem tayyareci Salim Bey.

uçuyorduk. Cemiyetimizin havacılık kalkınma davasında tek güveni bu kuvvetti. Kaç köy halkını ziyaret ettik bilmiyorum, tam bir buçuk saat sonra Konya üzerindeydik. Koca bir çuval kart, Konya üzerinde sun'i bir bulut halinde yapraklanarak sokaklara ve meydanlara yayılıyor, daha yere değmeden koşuşan halkımızın ellerinde kalıyordu. Şehir üzerinde epey dolaştık, Hazreti Mevlana'yı da havadan ziyaret ettikten sonra Konya tayyare meydanına indik. Konya'da büyük bir bayram havası vardı, halk akın akın tayyare meydanına koşmuş, derin bir gıpta ile Ceyhan'ı seyre dalmışlardı. Vali, belediye reisi, mevki kumandanı ve muhtelif cemiyet teşekkülleri temsilcileri ve bunlar arasında, ilk havacılarımızdan Mısır hava seyahati kahramanı tayyareci Salim hocamız da bizleri karşılamışlardı.

Ankara'ya dönüşte namıma gönderilen bu kartın arkasında şu satırlar vardır. "Ceyhan tayyaresi Konya'da 20 Haziran Cumartesi. Türk Tayyare Cemiyeti'nin asar-ı vatanperveranesi ve Türk milletinin sinei hamiyetinden doğan ilk tayyarenin Konya'ya vürutları intibaından. Türkiye baş tayyarecisi ve milletin göz bebeği olan Vecihi'mizle makinist İrfan Bey'e. Salim"

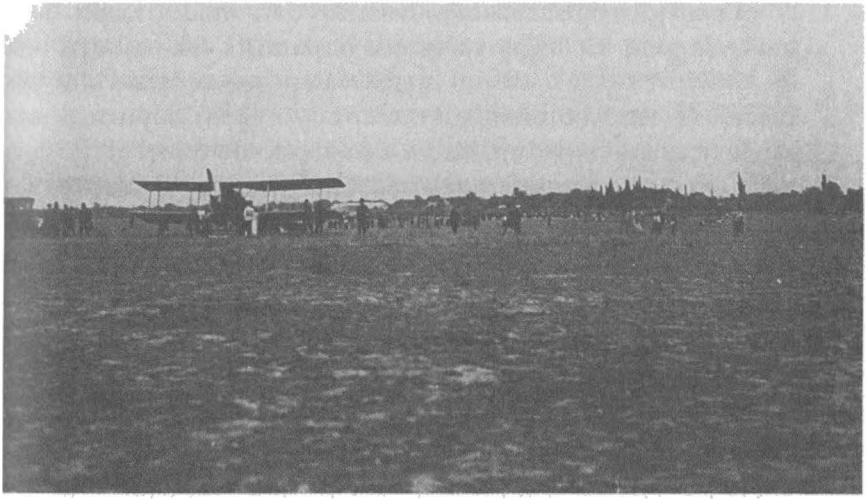
Konyalılar bizleri bırakmak istemiyorlar, ama bu günün programı Adana'ya inmek, orada ikmal yaparak Ceyhan'a uçmak ve orada kalmayı amirdi. Bu mecburiyeti muhterem halkımıza anlattıktan sonra motorumuzu çalıştırdık ve meydandakileri selamlayarak uçuşa başladık.

Rotamız Adana'ya uçuş yolunda tesadüf ettiğimiz halk kitlelerine propaganda araçlarını bol bol döktüğümüz için yanımızdaki çuvallar hayli boşalmış, makinistim İrfan da oturabilmişti. Rotamızın Toroslar'a kadar uzanan bu kesiti yüzlerce kilometre dümdüz kırçıl ova insanı adeta bunaltıyor. Hiç değişmeyen bu manzaranın çizgileri ve renkleri hep aynı, sanki havada duruyormuşuz gibi. Karaman, Ulukışla ve yolumuz civarındaki bütün toplulukları aynı duygu ile selamlıyor, kartlarımızı yayıyor, çok yakın uçuşlar yaparak Ceyhan'ımızı gösteriyorduk. Artık Toroslar'a yaklaşıyorduk. O tarihte güzel vatanımızın bu kesimi henüz iptidai halini muhafaza ediyor ama tabiat güzellikleri, hele Pozantı'dan sonra Toroslar'ın zümrüt kümeleriyle örtülü yamaçları, yalçın kayaları, bunları yalayan zengin kaynaklardan fışkıran billur suların ışıldayan köpükleri ve ulu çamların güzel kokuları inanılmaz bir hayal gibi bizlere cennet hayatı hissi ve zevkini veriyordu.

Tabiat ve iklim değişiyor, bu yalçın kayalar bölgesini 3 bin metre yükseklikten aşarken tatlı bir serinlik zevkini hissettiriyordu, daha ilerde Gülek Boğazı yüzlerimizi okşayan ılık bir hava! Sanki vatanımızın cennetine ulaşıyorduk. Sonsuz ufuklara yayılan Akdeniz bu dekorun şahaneliğiydi. Şimdi yemyeşil ovanın üzerindeyiz ve derin bir sükûnet içinde Adana'ya yaklaşıyoruz. Bu güzel altın yurtta, yakıcı güneş altında işini bırakıp tayyareyi görmek için meydana koşan Adana halkının heyecanını havadan seyrederken şehrin üzerinde dolaşıp Adanalıları yürekten selamlayarak meydana indik: Başta vali ve bütün üst kademe zevatın hazır bulunduğu bu halk topluluğu Ceyhan'ı alkışlıyor ve güzel kuşu severken biraz da üzülüyorlardı. Ve de haklıydılar. Adana bir vilayet merkezi ve Türkiye'nin en zengin bölgesi, Ceyhan ise bu vilayetin bir kasabası olduğu halde havacılık davasında maratonu ilk aşan, şeref madalyasını hak eden Ceyhan halkı olmuştu. Cemiyet hakkında ilgililerle konuşurken İrfan da tay-

yarenin yakıtını ikmal ve bakımını tamamlamış ve Halk Partisi bölge müfettişi Dr. Fazıl Berki'yi de alarak Ceyhan'a uçmuştuk.

Kuzeyden güneye yılankavi kıvrımlarla uzanan Ceyhan nehrinin sol sahiline yaslanmış küçük bir kasaba, etrafını kesif insan topluluğu çevirmiş küçük bir meydan. Bu durumu görünce derin derin düşündüm. Yeşilliklere gömülmüş bu kasabanın ne büyük duygulu cömert bir halkı varmış. Dimağım bir an için durur gibi olmuştu. Düşünüyorum 10 bin TL. büyük bir servetti o zaman. 1925 yılında liranın değil, kuruşun değeri vardı. Çünkü o tarihte bir Türk altını 5-6 Türk lirasından iba-



Ceyhan tayyaresi Ceyhan'da.

retti. Hamiyet yarışını kazanan Ceyhanlılar yurtseverlik ve feragat adına bende büyük bir hayranlık yaratmışlardı. Bu duygu ile gözlerim yaşararak şehir ve halkını ayrı ayrı selamladıktan sonra inişe geçtim. Küçük meydan gönlümün duyguları kadar genişledi ve Ceyhan'ın yurduna inişine yetmişti bile.

Çok samimi bir kabul ve güzel yurdumuz kadar sıcak bir kucak bulmuştuk. Dört buçuk saat süren uçuştan sonra bu insanlar arasında kendimi hiç uçmamış gibi hissediyordum. Tanıştık, görüştük ve kahvelerimizi içtikten sonra yeniden uçuşa

başlamak istedim. Çünkü görüyor ve işitiyordum ki çocuk, kadın, erkek herkes kendi eserini elleriyle okşuyor, dudakları ile öpüyor ve derin bir zevkle dinlediği uçuş hikâyelerinden sonra uçmak arzularını, uçuşa alışmış kimseler gibi tereddütsüz ortaya koyuyorlardı. Bu uçuşlar bana tatlı bir meşgale olmuştu. Her defasında iki-üç vatandaşla havalanıyor, kasaba üzerinde birkaç tur yaparak iniyorduk. Hava kararıncaya kadar süren bu uçuşlardan hiçbir yorgunluk duymamıştım. Uçuşları durdurdum ve sevgili Ceyhanlıların sevilen konukları olmuştuk. Yemekte ve istirahatta büyük bir kalabalık arasında toplantımızın tek konusu havacılık ve uçuş hikâyeleri olmuştu.

Ertesi gün daha sabahtan halk meydanı doldurmuştu, halk arasında yeni bir bağış yarışması başlamıştı. Bu coşkuya ben de katıldım, uçmak isteyen birçok vatandaşa uçuş zevkini tattırmak ve cemiyetimizin şükranlarını yürekten duyurmak azmiyle uçuşlara başladım. Birçok uçuştan sonra güzel bir gösteri uçuşu yapıp Ceyhanlıları selamlayarak yine üç arkadaş tayyareye atladık ve Adana'ya döndük.

Adana

Bu güzel yurt parçasındayız. Tayyare meydanı dünden çok daha kalabalık. Hükümet, ordu ve her zümrenin şefleri kaynaşan topluluğun safını tutmuşlar, Ceyhan'ı selamlıyorlardı. Cazip figürleri andıran hareketlerle havada çizdiğim helezonlardan sonra yere indim. Tayyareden atladığım zaman büyük tezahüratla etrafımızı saran Adanalılar "Uçmak, uçmak istiyoruz" diye bağırıyorlardı. Buradaki heyecan da en az Ceyhan halkının tezahüratı kadar candan ve içten idi. Evet dün bu isteklerini yerine getirememiştim, bu hak önce Ceyhanlılarındı. Şimdi bu vatandaşlarımızın arzularını yerine getirmek gerekiyordu.

Derhal makinistim İrfan'a işaret ederek motoru çalıştırmasını söyledim. Tayyare hazır, halk binmek için tahaccüm halinde, bu heyecanı teskine imkân yok, uçtuk, uçtuk, uçtuk. Öyle bir kesafet ki isteklerin ardı arkası gelmiyordu.

Bu şahlanışı en güzel dile getiren değerli edibimiz Akagündüz'ün *Cumhuriyet* gazetesinde yayımlanan yazısının burada tekrarını uygun buluyorum. Büyük Türk edibi Akagündüz,

Türk duygusu, Türk kudreti ve Türk varlığı adıyla süslediği bu değerli yazısında:

Geçen Günkü Hikâye

"Bu vak'a geçen gün olmuştur. Türkiye Baştayyarecimiz Vecihi Bey, Ceyhan tayyaresi ile Adana'ya uğradığını anlatırken not etmiştim. Türk'ü tanımamanın, ahiret gününden sonraya kadar bile affedilmez bir günah olduğunu, Türk'ün –eğer bir kabahat ise bu– dostunu geç tanıdığını ve düşmanını affetmesinin mertliğinin eseri olduğunu, bu dostunun da tek sözle ifadesi mümkün ve yalnız tayyare olduğunu yazıyor. Türk denizcilik kudretine temas ederken merhum bahriyeli Saffet Bey'in dilinden naklen Türk denizcilerinin mazide Filipin'e yardıma gidecek kadar varlıklar yaratmış hatıralarını anıyor ve acaba bu dostu ile anlaşabilecek mi sorusunu yine kendi karşılıyor.

- Evet şüphesiz başaracaktır. Cumhuriyet Türkiyesi sazla, sözle maksadını müdafaa etmez. Cumhuriyet çocukları iş ve madde bilirler. Sivas, Sakarya, Dumlupınar, Lozan ve nihayet Ceyhan tayyaresi gibi.....

Şimdi de bu soruyu daha kuvvetle karşılamak için Türkiye kaptanı mütevazı bir Türk kaptanı olan Vecihi anlatıyordu:

Adana'ya indim. Çehremin, tayyaremin topladığı buseler yed-i tarihin şan ve şerefine kâfi gelir. Çok uçtuğum için biraz yorgundum. Üç bin metre yükseklikte ve fırtınalar ortasında, mitralyöz mermileri ve topçu roketleri arasında bu kadar değil zerresi kadar bile heyecan duymamıştım. Erkeklerin naraları, kadınların sesleri, delikanlıların ve kızların uçuş müsabakaları beni hislerimi kökünden sarstı. Artık son bir veda uçuşu, akrobatik gösteri uçuşu yapıp inecektim ve bu son uçuşun cambazlık uçuşu olacağını da herkes biliyordu.

İhtiyar bir köylü yanıma sokuldu ve mahzun bir sesle 'Evlat ben bir fakirim, acaba ben de uçabilir miyim?' Bu soruya karşı sarsıldım.... Fakir mi? Kim fakir baba? Türk mü? Acaba Türk'ten gani kim var? Onun aktıkça köpüren damarlarını şişiren mebzul kanı var. Onun verdikçe yetiştiren, yetiştirdikçe taneler saçan tarlası var. Onun metaneti, sabrı, yaratıcı çalışması, ölmeyen cesareti var. Onun her şeyden üstün bir benliği var,

buna zenginlik demeyeceğiz de, ne diyeceğiz? Bir avuç madenle, bir tutam kâğıda mı? Hayır baba sen fakir değilsin, bu eser senin malındır. 'Huzur içinde uçabilirsin, buyur aslanım.'

Mahzun çehresinde kibar bir sevinç parladı, gülerek tayyareye bindi, havalandık, yükseldik. Önce hafif hareketlerle halini araştırdım. Bu mütevazı yolcum istediğim kadar soğukkanlı ve neşeli. Ben baktıkça o da gülüyordu. Huzur içinde daha yüksek hareketlere başladım. Dönüyor, yuvarlanıyor, lupingler savuruyorduk. Bilmem kaç luping sonra, toprak yerini semaya verdiği bir anda, yani ters uçuyorduk, döndüm tekrar baktım. Ne görsem beğenirsiniz üstad, hayır asla tahmin edilemez. Ben diyeyim! Tabakasını çıkarmış, sigara saracağım diye uğraşıyor, koca Türk!"

Adana'da yaptığım bu reklam uçuşları sonunda tayyareyi saran halkımıza milli havacılığın ehemmiyetini ve vatan müdafaasında tayyarelerin hizmetlerinin önemini anlatarak sözü cemiyetimiz adına konuşacak olan Dr. Fazıl Berki'ye bıraktım. Bu büyük, duygulu Türk evladı havacılık davasının hayati önemini, büyük zaferin kazancı kadar muhafazasının da zor olduğunu çeşitli örneklerle açıkladıktan sonra semayı göstererek bu güzel yurdun ismet ve harimini ancak buralara dolduracağımız çelik kanatlarla koruyabileceğiz demişti.

Kısa cümlelerle ifadeye çalıştığım bu coşkun söylevin etkisi hiç gecikmedi. O gün ve gece Adana şubemiz bir mahşer yerine benzemişti. Para yatıran vatandaşlarımız kuyrukta sabır ve metanetle bekliyor, bağış yaptıktan sonra derin bir huzur duyuyordu. Ertesi sabah programımız Tarsus ve Mersin ziyareti idi. Aziz doktorla uçarken öğrenmiştim ki yarım günde yalnız Adana cemiyetinin teberru tutarı 220 bin liranın üstünde imiş... Yani 20 tayyare...

Tarsus, daha sonra Mersin hep aynı gün, aynı heyecanı yaşadılar her nimete layık bu mutlu varlık hamiyetlerinden doğan bağışlarla havacılığımıza ölmez kanatlar açmaya başladılar.

23 Haziran 1925. Sabah erken ziyaret programını tamamlamış ve dönüş uçuşuna başlamıştık. Rotamız Karaman kasabamız, sonra Konya ve Ankara idi. Önümüzde Toros dağları, mütemadiyen yükseliyoruz, 3.500 metreye vardığımızda önümüz-

de başka mania kalmamıştı. Haziran sonu olmasına rağmen bu yükseklikte üşür gibi olmuştuk.

Bereket uzun sürmedi, Toroslar'ı aştıktan sonra büyük Anadolu yaylası üzerindeyiz. 1.500 metreye indik, zümrüt tarlalarla örtülmüş ova, Karaman'a kadar uzanıyordu.

Karaman ziyaretimiz program gereğince havadan olacağı için kasabanın hemen her noktasını ve birikmiş halkı birçok dönüşlerle selamladıktan sonra inmeden Konya istikametine tayyaremizi çevirdik. Artık yüksek bir uçuşa ihtiyacımız kalmamıştı. Önümüzde çorak bir ova, koca Anadolu yaylası vardı. Bu pürüzsüz düzlük üzerinden sürülmüş tarlaları seyrederek, Konya'ya yaklaşıyoruz.

Seyahatimizin bu noktasında şu kayda tesadüf ediyorum. Yolda haritamı tetkik ederken, asabi bir rüzgâr dalgası haşin bir tokatla elimden aldı. Ben arkasından haritama şaşkın şaşkın bakakalmıştım. Bir an yolumu düşündüm! 300 kilometreyi haritasız gitmektense, bu düşen haritayı inerek almanın daha kolay olduğuna karar verdim ve indik. İrfan koştu ve haritayı yere düşmeden yakaladı ve getirdi. Tekrar havaya yükseldiğimizde bir daha böyle şakaya meydan vermeyecek tedbiri almıştım.

Konya

Üç gün önce ziyaret ettiğimiz bu şehir halkı, bu gün çok daha canlı ve kalabalıktı. Adana ve havalisinin gösterilerini yazan gazete haberleri galiba büyük bir teşvik olmuştu. Bu suretle propaganda burada da kendini belirtmiş, ineceğimiz sahayı hemen bütün Konya halkı sarmıştı. Havadan döktüğümüz türlü renkte kâğıtlara yazılı cemiyete yardım konuları ellerde kıymetli bir hatıra gibi saklanıyor ve candan bir ilgi topluyordu.

Bizi karşılayan muhterem valiye, yüksek zatlara teşekkürlerimizi sunduktan sonra halkımızın coşkun gösteri halindeki uçuş arzularını tatmin etmek için uçuşlara başladık.

Bu hareketimiz havacılık sevgi ve inancını yaymak ve havacılık davasını halkın malı haline getirmek olduğundan bu uçuşlar bana büyük bir zevk veriyordu. En çok hoşuma giden de bu uçuşlarda hiç kimsede en ufak bir korku hissedilmemiş olmasıdır.

Konya'da birkaç saat durduktan sonra tekrar havalandık ve Ankara'ya döndük. Ankara'da da çok kalabalık bir halk önünde yere indik. Makinistim İrfan da benim gibi huzur içinde gülüyordu. Çünkü bu başarı, gayelerimizi umduklarımızdan çok fazlasıyla beslemiş, cemiyete büyük bağışlar halinde gelirler sağlamıştı. 25 Haziran 1925.

Avrupa Ülkelerinde İncelemeler

Cenup turnesinden döndüğüm zaman bütün arkadaşlarım gibi reisimizi de çok neşeli bulmuştum. Evet o bizi başarımızdan dolayı tebrik ederken çok haklı idi. Seyahatle geçen şu birkaç günlük uçuş propagandasının halkımız üzerinde yaptığı tesir geniş ölçüde ve övünülecek bir dereceyi bulmuştu. Özellikle cenup vilayetlerimizin ve şehirlerimizin bu ziyaretlere ait yayınlar bütün memlekette havacılığa karşı derin bir sevgi ve ilgi yaratmıştı.

Yurdumuzun muhtelif köşelerindeki şubelerinden aldığımız telgraflar, Türk havacılık sevgisinin parlak tezahüründen başka bir şey ifade etmez. Daha iki ayı doldurmayan bir zamanda ve henüz teşekkül halinde bulunan cemiyetimiz halkımızın hamiyet kaynaklarından bir çırpıda bir milyon TL yaratmıştı. Çok haklı olarak övünmeye değer milletimizin bu yöndeki başarısı demek istiyordu ki "Uçan bir millet doğacak". İşte Türk varlığının başarısı, işte bu ruh.....

Ertesi sabah, tayyarenin uçuşa hazırlanmasını emreden reis beni yanına çağırdı ve İstanbul'a uçmak istediğini söylemekle beraber Avrupa milletlerinin tayyareciliğini incelemek üzere bir heyet halinde Avrupa'ya gideceğimiz hakkındaki düşüncelerini bana bildirmiş ve dönüşte derhal tayyare mektebini açarak, mektep uçuşlarına başlamak fikrinde olduğunu sözlerine katmıştı.

İdealimin böyle müteselsil bir gelişme halinde tahakkuk etmesinden derin bir sevinç içindeydim. Hakikaten düşündüğümüz gibi havacılığımızı son teknik ve en yeni havacılık ilmiyle kurmak için Avrupa milletlerinin havacılık durumlarını incelemek çok yerinde ve isabetli olacaktı. Bu suretle Cevat Abbas Bey'in ileri görüşlerini ve düşünüşlerini takdir ediyordum.

İzmir'de bıraktığım tayyaremin alınması meselesine gelince, benim olduğu kadar milletim adına da şerefli bir başarı olan bu hadise henüz halledilmemiş ve buna ait muamele içinden çıkılmaz bir hal almıştı. Vekâletin tayyaremin kabili istifade olup olmadığı hakkındaki telgrafla sorusuna hava kuvvetleri umum müfettişliği aynı çabuklukla ve iyi cevap verdiği halde sonradan muameleye bir duraklama arız oldu ve hava şubesi tarafından tayyarenin verilmesi için hazırlanan emir geri kaldı. Niçin?.....

Bu sorunun cevabını eminim ki benim gibi kimse de bilmiyordu. Halbuki ortada başarılı bir eser vardı ve bu eser doğrudan doğruya Türk emeği ve Türk işçisinin elleriyle meydana gelmiş ve yurt müdafaasına yarayan bir silah olmuştu. Yaptığım başarılı uçuşla da uçuş vasıflarının kusursuz olduğu görülmüştü. Bu muvaffakiyet her şeyden önce Türk'ün kendi malı ve başarısı idi.

Belki tayyarenin bir noksanı da bulunmuş olabilirdi ve ben hiçbir zaman bunun aksini iddia etmiş değildim. Dünyada mevcut tayyare fabrikalarının yaptıkları birçok tip tayyarenin pek çok noksanları görülmüş ve bu eksiklerin giderilmesi için üzerinde uzun zaman çalışılması, hatta umumi şekillerinde bile bazen değişiklik yapılması ve bu yolda birçok kurbanlar bile verilmiş olması tabii görülerek mahzur telakki edilmemekte idi.

İşte bu sebepten çok üzgündüm. Çünkü daha o zaman bu zorluklar doğmamış ve çok yerinde bir takdirle bu başarı layık olduğu teşviki bulmuş olsaydı, bu gün milli hudutlarımızı ve havalarımızı koruyacak kanatlar yalnız Türk malı olmakla kalmayacak, belki ihraç maddelerimiz arasına bile katılacaktı. Bu güne kadar geçen zaman tam 20 senedir. Bugün dünyada mevcut sayılmayacak kadar çok olan tayyare fabrikalarının % 80'i 1925 senesinden sonra meydana gelen fabrikalardır. Mesela yalnız Almanya'yı ele alarak teşekküllerini yakinen tanıdığım birkaç fabrikayı ölçüye esas tutayım.

Rohrbach, Bavyera, Heinkel, Arado, Fokkewulf, Fisler, Klemm gibi birçok tayyare fabrikaları hep 1925'ten sonra kurulmuşlar ve bu gün de dünyanın en mükemmel ve en yüksek vasıflı tayyarelerini inşa etmek kabiliyetini göstermişlerdir.

Bununla birlikte ben yine bu başarının yurduma faydalı olması için her çareye ve her kata başvurmaktan geri kalmı-

yordum. Bu yoldaki teşebbüslerimin son günlerde aldığı şekil yaptığım tayyarenin işlenmesinden ziyade tayyare mühendisliği tahsil etmek üzere vekâletçe benim Avrupa'ya gönderilmem düşünülmekte imiş!

Hülasa, tayyarem meselesi bu durumda iken reisimizin bana söylediği Avrupa tetkik seyahati kararlaştırılmış ve ben de heyetin içinde bulunduğum için hazırlığa başlamıştım.

Heyet, Bolu mebusu Cevat Abbas Bey reisliğinde, hava kuvvetlerinden kurmay binbaşı Hasan İskender Bey, cemiyet istihbarat amiri Şakir Hazım Bey ve ben olmak üzere dört kişiden ibaret bulunuyorduk. 5 Temmuz 1925 Cuma günü Sirkeci İstasyonu'ndan Simplon Ekspres'le hareket ettik.

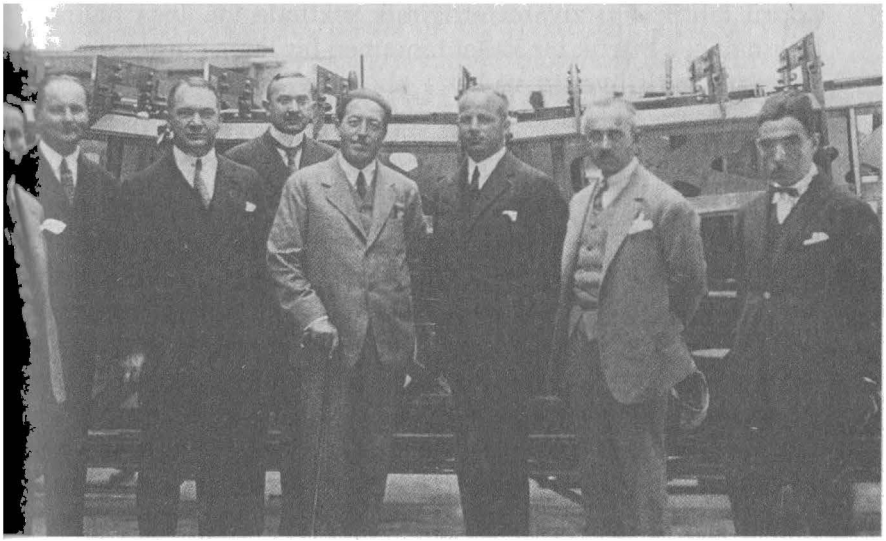
Seyahatimize Almanya'dan başlamıştık. Bunun iki büyük sebebi vardı. Junkers ve Rohrbach tayyare fabrikalarının hükümetimizle olan münasebetleri ve Türkiye'de anonim şirket halinde bir tayyare fabrikası kurmak fikrinde bulunmaları idi. Bu hususta bizi yüksek bilgileriyle aydınlatan Berlin büyükelçimiz Kemalettin Sami Paşa'nın yardımını şükranla anmayı bir vazife bilirim. O büyük bir asker olmakla birlikte, büyük bir diplomattı. Yurdumuzun müdafaasının gerektirdiği her işi de kendisi için zevkli bir çalışma sayıp bu fabrika işinin de bir an önce başarılmasını candan istiyor ve şöyle diyordu:

"Almanya'nın bugünkü siyasi durumu bizim için büyük bir fırsattır. Halen Almanya'da bütün endüstriler durmuş ve memleket geniş bir anarşi içindedir. Versailles muahede şartlarının kesin hükümleriyle havacılık endüstrisi tamamen öldürülmüş bir haldedir. Bu sebeple fabrikalar şimdi serbest çalışabilecek diyar ve devlet arıyorlar. Biz de milli havacılık kalkınmasıyla karşı karşıyayız. Bu fırsatı memleketimiz için işleyebilecek ve ihtiyacımız olan hava sanayiini yurdumuzda kurabilecek olursak hava müdafaamızın milli kaynaklarını kazanmış oluruz."

Gerçekten Versailles muahedesinin Alman havacılığı hakkındaki şu maddeleri dikkati çeker:

Alman endüstrisi sayılı miktarda spor ve hafif seyahat tayyaresi yapmaya izinlidir.

Ancak bu miktar görülecek ihtiyaç nispetinde ve itilaf devletlerinin kontrol ve müsaadesine bağlıdır.



Kemalettin Sami Paşa heyetimiz arasında.

Alman tayyare motor endüstrisi en yüksek motor kuvvetini 180 beygir kuvvetine kadar yapmaya izinlidir. Bu motorların inşaatı ve miktarı da kontrol iznine bağlıdır.

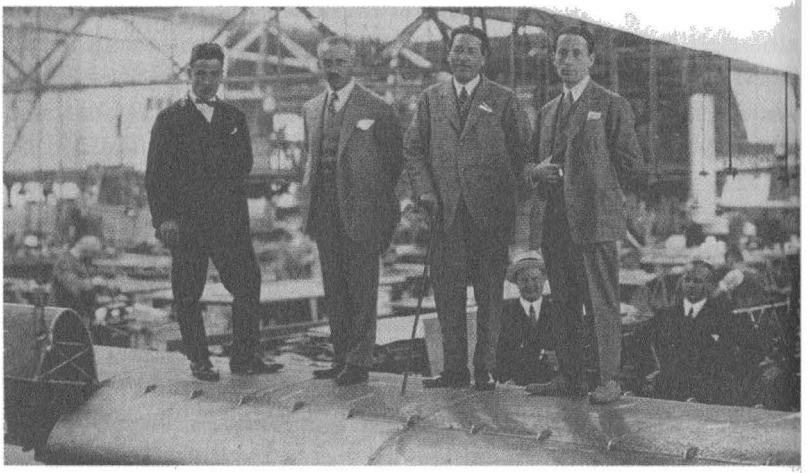
Versailles muahedesinde konulan bu tedbirler hiçbir suretle bizi alakalı kılmaz. Biz kazandığımız büyük zaferle bütün zincirleri kırmış, pürüzsüz bir istiklale kavuşmuş bir milletiz. Fakat kazanılan zaferin müdafaasının da kazanç kadar zorluklarına inandığımız için bu zorlukları önceden yenmek, her türlü müdafaa imkânını hazırlamak zorundayız.

Esasen cemiyetin teşekkül maksadı gibi gaye edindiğimiz başarıların kaynakları da bu dava, yani yurt müdafaası olduğundan buralarda göreceklerimizden yurt hesabına faydalanmayı düşünmekle birlikte en çok böyle bir fırsatı kaçırmamayı candan temenni ediyoruz. Bu düşünce ile Almanya'ya vardığımızın ikinci gününden itibaren ziyaretlerimize başladık.

8 Temmuz 1925. Rohrbach tayyare fabrikasının Berlin inşaat şubesini geziyoruz. Bu fabrika parça yapan bir şube imiş. Fabrikaya girdiğimiz zaman bende hasıl olan kanaat, bir tayyare fabrikasından ziyade çelik inşaatıyla uğraşan bir gemi veya

köprü fabrikasını ziyaret ettiğimiz şeklinde idi. İnşa halinde bulunan çok büyük bir kanat tamamen bir köprü inşa tarzında meydana getiriliyordu ve hatta biz bazen bu kanatlar üzerinden yürüyerek öteki kısımlara geçiyorduk. Yalnız inşa malzemesi olarak kullanılan çelik değil hafif bir madendi (Duralumin). Bizim sormamıza lüzum kalmadan fabrikanın mühendisi bize bu çalışma şeklini bütün incelikleriyle anlatıyordu:

"Sulh muahede şartlarına göre bizim böyle bir tayyareyi yapmak müsaademiz yoktur. Ancak Almanya haricinde bulunan fabrikamızın bütün işlerini burada yaparak oraya sevk ediyor, orada monte ile tayyareyi ikmal edebiliyoruz. Bu çalışma şeklini ihtiyar ettiğimizin başlıca sebebi hava sanayiine alışmış ustalarımızı korumak, onları işsiz bırakmamak ve bu suretle memleketimizde tayyare endüstrisinin elemanlarını beslemek gibi milli bir gaye takip etmekten başka bir şey değildir." Memur sözlerine devamla: "Mesela bu tayyare 5.5 ton ağırlığında bir hava kruvazörüdür. (Resmini göstererek) 500 beygir kuvvetinde iki tane Napier motoruyla cihazlandırılmaktadır. Bu günün en yüksek vasıftaki bir deniz bombardıman tayyaresidir. Halbuki biz ne bu vasıfta bir tayyare yapmaya, ne de 180 beygir kuvvetinden fazla takatte motor yapmaya izinliyiz. İşte bu sebeple tayyare parçaları burada yapılıyor, tayyaremizi İsveç'te,



Rohrbach tayyare fabrikasını gezen heyetimiz inşa halinde bulunan kanatların üzerinde.

monte ederek uçuş tecrübelerini yapıyoruz. Hatta bu tayyarenin ihtiyacı olan bu yüksek takattaki motorları de bugün için İngiltere'den satın alıyoruz." Bu sözler çok doğru idi, o tarihte 5.5 tonluk bir tayyare fevkalade büyük ve Napier motorları da dünyanın en yüksek vasıftaki tayyare motorları idi. Memur sözlerine devamla:

"Bugün böyle fakat yarın ne olacak ve nasıl bir organizasyon doğacak? Bunları bugünden ne söylemeye ve ne de tahmin etmeye imkân yoktur."

Bu ifadenin takdirini ben her şeyden önce okuyucularımın kanaatlerine bırakmakla birlikte milliyet anlamı bakımından Alman milletinin, bu çok ağır siyasi şartlara rağmen milli havacılığını kurtarmak ve Alman teknisyenlerini korumak gibi bir gayenin kudsiyeti üzerinde durmak ihtiyacını hissettiğimi ve bu hadiseden faydalı bir ders almanın yerinde bulunduğuna kani olduğumu burada kaydetmeliyim.

Sebep açıktır. Bir milletin havacılık sanayiini kurması ve koruması, istiklalinin müdafaası esasına dayanır. Elemanlarının korunması hususunun da hayati bir zaruret olduğu aşikârdır. Benim bu ziyaretten en büyük kazancım bu cesaret, bu düşünüş ve bu temiz gayenin başarılarını görmek olmuştur. Sonra fabrikanın Kopenhag şubesini gezdik, tayyarelerini gördük ve inceledik. Berlin büyük elçimizin tavsiyesi ile, buraya kadar gelmişken İsveç'te bulunan Junkers fabrikasına ait tesisleri de ziyaret etmiş olmak için Malmö'ye gittik ve bu mükemmel fabrikayı da gezdik.

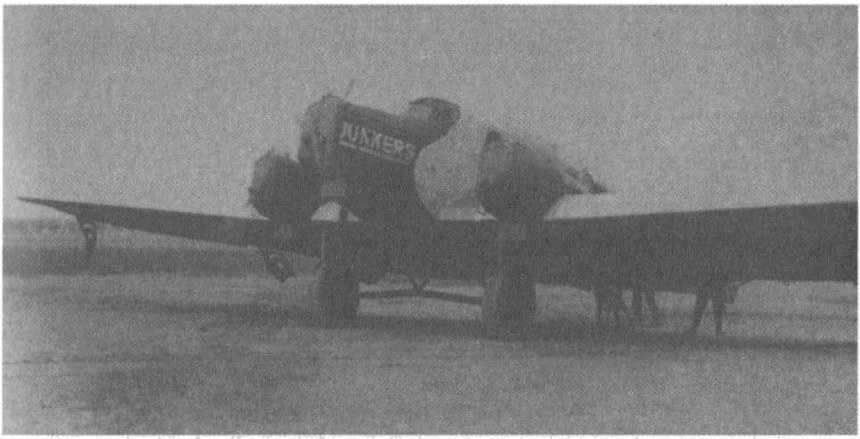
Alman havacılık sanayiinde metal inşaatı bakımından bu iki müessese hem önder hem de birbirinin rakibi durumunda imişler. Rohrbach fabrikasının bu tek tip tayyaresine mukabil Junkers fabrikası çeşitli hizmetlere mahsus değişik tipte tayyareler inşa etmekte idi. Malmö'deki fabrika yasaklar sebebiyle büyük yolcu tayyareleri için kurulmuştu.

Bu müesseseyi de ziyaretimizde Alman havacılarının açık, kapalı tutumları ile havacılıklarını kurtarmak için nasıl çırpındıklarını gördük. Junkers tesislerini görmemiz hakkındaki, alakalıların teklifleri uygun bulunarak Almanya'ya dönüşe karar verilmişti.

Dönüş yolumuzun iskelesi Warnemünde'de bizi karşılayanlar arasında Herr Serno eski bir aşina!... Dünya harbinde hava kuvvetlerimizin umum müfettişi bulunan Alman binbaşısı Serno Bey heyetimizi samimi bir his ile selamladı, Şakir ile beni görünce ayrı bir sevinçle boynumuza sarıldı ve "Benim eski muharebe arkadaşlarım" dedi. Güzel bir kahvede oturduk, bol bol konuştuk. Dünya harbinin şeref sahifelerini karıştırdık, fakat asıl mevzu Kurtuluş Savaşımız ve büyük zaferi yaratan Ata'nın layemut dehasında toplanıyor ve Mustafa Kemal adı yürekten saygı ve gıpta ile tekrar ediliyordu. Serno Bey kurmuş olduğu tayyare fabrikasını bize göstermek istedi. Bir motorbot ile yarım saat sonra bir kayıkhanenin önünde durduk ve karaya çıktık. Serno Bey fabrikasının küçük fakat temiz ve programlı bir yolda olduğunu, ilk tayyarelerini uçuş öğretimi ve spor amacıyla yaptıklarını ve başarılı olduklarını anlatıyordu. Arado ismi verilen bu fabrikayı gezmeye başladık. Büyük bir kayıkhaneye benzeyen uzun, ahşap bir bina. Bir tarafı kanala açık, iskelesi var. Öbür tarafı ise geniş bir meydanlığa bakıyor. Deniz tarafında büyük bir yat tamir halinde, iskele üzerinde bir çift tayyare botu boyanıyor. Kara tarafındaki atölyede mütevazı bir çalışma hali var. Zengin denemez ama yaratmak ve yapmak azmi çok açık.

Arkadaşlarımın dudak büktükleri bu mütevazı faaliyete ben kıssadan hisse duygusu ile bakıyordum. Benim İzmir'deki çalışmama çok benziyordu. Ben ilk tayyaremi buradakilere nazaran daha müsait şartlar ve özgür bir hava içinde yapmıştım. Daha büyük takat ve güce, daha yüksek vasıflara muvaffak olmuştum. Arado fabrikası çalışanları, hürriyeti alınmış bir yurtta, fena şartlarda çalışmalarına rağmen üçüncü tayyarelerini yapıyorlardı ve yaptıklarını övünerek gösteriyorlardı. Cemiyetimizin açacağı tayyare mektebi için tekliflerde bulunuyorlardı. Evet, vaki teklif ve gördüğümüz tayyarenin vasıfları da güzel ve amacımıza uygun, fakat biz her halde hayalimizden alışmış olacağız ki, muvaffak eserlere değil, fabrikaların büyüğüne, tesislerin zenginliğine kıymet veriyorduk.

Arado fabrikası çok kısa bir zaman içinde dünyanın büyük tanınmış fabrikaları arasına girdi ve 1935 senesinde daha da büyüyerek Berlin civarında Brandenburg'da ikinci fabrikasını kur-



Heyetimizi Dessau'ya götüren Türk bayrakları ile süslenmiş Junkers yolcu tayyaresi.

du. O küçük Arado, ikinci dünya harbinde yüksek vasıflarda harp, uzak keşif, pike bombardıman, ağır bombardıman, avcı ve torpido tiplerinde olmak üzere binlerce seri tayyareler yaparak Alman ordusuna hizmet etmiştir. Halbuki ben, hür yurdumda kardeş tekmesi altında ezilmiş, başarılı eserimi kaybetmiştim.

Arado ziyaretinden sonra Berlin'e döndük ve Berlin'de de bazı hava tesislerini ziyaret ettik. Rohrbach'a rakip olan Junkers tesislerini görmek üzere 12 kişilik bir tayyare ile Dessau'a uçuyoruz. Heyetimizi Dessau'a götüren tayyare, üç motorlu, kamilen madeni inşaat ve zamanın büyük tayyarelerinden sayılan yolcu tipi bir tayyare idi. Tayyarede heyetle birlikte büyükelçimiz Kemalettin Sami Paşa da bulunuyordu. Tayyarenin kanatları Türk bayrakları ile süslenmişti.

Meydanda Profesör Junkers heyetimizi karşılıyor. Dünya havacılık âlimi olan bu zatın ak saçları insana hürmet hissi veriyor. Çok az konuşuyor, fakat daima mütebessim ve misafirlerine çok mültefit. Meydan idare binasının önünde hazırlanmış bir çay masasının başındayız. Konuşmalar her toplantıda işittiklerimiz. Büyük İstiklal zaferinin akisleri şüphesiz heyetimiz için iftihar vesilesi. Berlin - Dessau uçuşu ve Junkers tayyaresi intibalarını görüşüyoruz.

Bir buçuk saatlik uçuşta dinlediğimiz motorların gürültüsü hâlâ kulaklarımızda bir uğultu halindeydi ve işitmek güçleşiyordu. Çaydan sonra hep birlikte fabrikayı görmek üzere kalktık. Yaşlı profesör bu geziye katılamayacağını özür dileyerek söyledi ve öğleden sonra bekleyeceğini sözlerine ekledi.

Junkers Fabrikası

Burada açıklamak gerekir ki, Junkers tesisleri her nevi radyatörler, havagazı cihazları, tayyare motorları ve tayyare kısımları olmak üzere dört fabrikadan müteşekkildir. Biz tayyare fabrikasını, motor ve şubelerini geziyoruz. Geniş mekânlar, zengin tesisler ve iyi bir organizasyon olduğu halde çalışmada açık bir durgunluk gözlerimizden kaçmıyordu. Bunun sebebi meydanda. Almanya'nın içinde bulunduğu muahede şaşkınlığı, belki fabrikanın ayyuka çıkan gürültüsü de bir amil olabilir. Bu gürültü içinde çalışmak kolay değil.

Sertleştirilmiş hafif maden duralumin levhalarını birbirine bağlamak için perçin yapan otomatik çekiçlerin kulakları paralayan gürültüsü, belki birçok tayyare motorlarının uğultularını unutturacak kadar insafsız. Gövdelerin, kanatların iskeletlerinin yapılışı ve kapanışı bildiklerimizden çok başka bir yapı tarzı. Bu usul bize güç gelmekle birlikte çok enteresandı. Oluklu dural levhalarla yapılan bu inşa usulünde, tayyarenin hemen bütün kısımlarında kullanılmasına zaruret olan lonjeron ve nervöler'in kaldırılmış olması dikkati çeken bir yenilikti.

Esasen burada gördüklerimiz baştan başa dünya havacılık tekniğindeki yeniliklerdi. Mucidi ve yarattığı bu prensibin müdafaacısı bizzat Profesör Junkers idi. Gördüklerimiz hiç şüphesiz havacılık ilmi adına büyük kazançtı. Bu fabrikada teknik tekamülün her türlü yeniliklerini küçük, büyük nispette fakat eksiksiz görüyorduk.

Bu inşa prensibinin sağladığı uçuş avantajı hakkındaki başarıyı açıklamayı faydalı görüyorum. 1919 yılında Junkers F-13 tipinde 6 kişilik hafif yolcu tayyaresi 120 beygir kuvvetindeki Mercedes motoruyla mücehhez olarak, tam hamule ile 6.500 metre irtifaya yükselmekle bir dünya rekoru kırmış, bu başarı dünya havacılığında fevkaladelik diye vasıflandırılmıştı.

Fabrikanın diğer bir kısmında havacılık ilmini aydınlatmak için laboratuvarda Profesör'ün bizzat yaptığı hava gemisi parçasıyla karşılaştık. Ju-1000 tipi uçan kanat ismi verilen bu yapı ideal bir hava gemisinin küçük bir kısmını gösteren bu maket yalnız ilmi incelemeler için yapılmış. Sade bir kanattan ibaret bu muhayyel uçak, geniş bir koridor halindeki tek lonjerona dayanan bir inşa usulü olarak tasavvur ediliyormuş. Heyetimiz önemle üzerinde durulan bu eseri gördükten sonra Profesör'ün çalışma bürosuna gittik. Büyük bir masanın etrafında yerlerimizi aldık. Sekreterlik görevi de üzerimde olduğu için konuşmaları kaçırmamaya dikkat ederek notlarımı tutuyordum. Havacılık âlemi ve asrı diye söze başladı. Dünyada yaşayan milletlerin varlıklarını ve istiklallerini ancak üstün havacılığa sahip ve bu teknik yolda müstahsil olmakla kurtarabileceklerini ve çok yakın gelecekte harp kuvvetlerinin, karada da işleyen bütün nakil vasıtalarının yerlerini tayyarelerin dolduracağı noktasına ehemmiyetle işaret etti. Sözlerini, zaman, ekonomi ve müdafaa bakımından maddi kıymetler ifade eden delilleri açıkladıktan sonra kendi buluşu olan madeni tayyare ve kalın kanat inşasının yakın gelecekte hâkim olacağını anlattı. İngiliz, Fransız ve Amerikan havacılık heyetlerinin imalatlarını uzun uzun incelediklerini sözlerine ilave etti ve aerodinamik ilminin müsbet denemelerine dayanarak kâr ve zarar bakımından en yüksek fayda anlamını en az zararla kalın kanat üzerinde toplamakta bulmuştu. Profesör'ün sözleri hâlâ kulaklarımdadır. Aradan çok zaman geçmeden görüşleri aynen tahakkuk etti. Çok faydalı bir gün geçirmiştik. Almanya'da daha birçok tesisler gördük. Teferruat bakımından bazı faydalar da edindik, ama ehemmiyetli değillerdi.

Fransa Havacılığı

2 Ağustos 1925'te Fransa'ya geldik. Burada da çok iyi karşılandık. 1923 senesinde askeri bir heyetle yaptığımız tetkik seyahatine göre büyük değişiklikler olmuştu. Hemen her fabrikada gözlerimizden kaçmayan yenilikler ve tayyarelerde zengin gelişmeler vardı. Aero Kulüp'ten, tayyare fabrikalarından davetler yağıyordu. İki sene önceki gezinin iyi bir tesir bırakmış ol-

duğu açıkça beliriyordu. Şimdi bütün Fransız tayyare fabrikaları heyetimiz şerefine gösterilerde bulunarak tayyarelerini her bakımdan tecrübelerimize bırakıyorlardı. İlk seyahatimizde ancak birkaç fabrikanın tayyarelerini tecrübe edebilmiştim. Bu defa ise hemen her fabrikanın her tip tayyaresini tecrübe ve tetkik etmek fırsatını buluyordum. Bu fırsatlarla yaptığım uçuşlarım, Türk tayyareciliği hakkında Fransız gazetelerinde çok takdir edici yazıların çıkmasına neden oldu.

Bu yazı Aero-Spor gazetesinin 29 Ağustos 1925 tarihli sayısında Raymond Saladin imzasıyla intişar eden Vecihi Feham Bey başlıklı yazıyı havacılığımızın şerefli bir hatırası olarak tercüme suretiyle hülasaten yazıma katıyorum. Bay Saladin bu yazısında diyor ki :

"Meşhur As'larımızdan Fronval, henüz Fransa'da bulunan Türk As'larından Vecihi Feham Bey hakkında 'Bu genç yalnız başına bir hava mitingi yapabilecek kabiliyette, çok dikkate değer akrobat bir pilottur. Archard'ın büyük seyahat tayyaresi ile 24 defa luping yapmak gibi fevkalade bir uçuş azmi ve cesareti göstermiştir' dedikten sonra; Türk hava komisyonu ile birkaç günden beri havacılığımız tesislerini gezen Vecihi Feham Bey, Moran akrobasi, Moran 53, Nieuport 29, Dewoitin Av, Potez 15 ve 25, Breguet 19 A2, Henriot 14, Gaudron Avionet, Gaudron C 60, Goliat Bombardıman ve daha birçok Fransız tipi tayyareleri tam bir muvaffakiyet ve maharetle uçurmuş ve yüksek akrobasi yapmak suretiyle güzel bir sükse yapmıştır."

Bay Saladin'in bu yazısı yerinde bir takdirdi. Fransa'da bulunduğum bu sıralarda uçuşlarımın topladığı ilgi eseri olarak karşılaştığım bir hadiseyi ehemmiyeti hasebiyle sunuyorum: Potez fabrikasını gezerken bu fabrikanın yapmakta olduğu büyük bir tayyareyi incelemiş ve bu tayyarenin Atlantik uçuşu için hazırlanmakta olduğunu öğrenmiştim.

O sırada Fransız havacılığı Atlantik uçuşu üzerinde önemle duruyordu. Breguet, Potez ve Henriot tayyare fabrikaları bu uçuş için özellik taşıyan planlar yapıyorlardı. Bu amaç için hazırlanan tayyareleri de görmüştük. Bunlardan Potez'in imalatı beni şahsen alakadar etmişti. Tayyare kalkışında yerden kesildiği zaman komple iniş takımını atacak, hedefe varışta denize

inecek, cidden güzel bir buluştu. Aynı gün Potez 25 tipindeki rekor tayyaresiyle akrobasi uçuşumdan sonra, bu uçuşun tesiri olacak Atlantik uçuşu yapmaklığım için bir teklifle karşılaştım. Bu teklif cidden cazip idi ve hoşuma gitmişti.

Ama serbest değildim. "Eğer hür olsaydım size derhal evet derdim, ama bu hususta asıl söz sahibi şefimizdir. Teklifi kendisine bildireceğim, eğer muvaffakat ederse derhal evet cevabını veririm" dedim. Bu mevzuu Cevat Abbas Bey'le görüştüm. Milli şeref adına güzel bir durum, böyle bir başarıyı Türk havacılığı adına kazanmak güzel bir şey diyerek muvaffakat etmişti. Muvaffakat cevabını telefonla fabrikaya bildirdim. Anlaşma fabrika tarafından Fransız Aero Kulübü'ne aksettirilmiş. Kulübün bunun için acele yaptığı toplantıda bu mevzu müzakere edilirken bazı azaların "Potez fabrikası, Fransız pilotları arasında As'lar bulamadı da mı Türk As'ı ile bu uçuşu yapmayı düşünüyor?" sözleri hayli tartışmalara yol açmış ve teklif, elde edilecek muvaffakiyetin milliyet duygusu yönünden doğru görülmeyerek bu istek olmamış gibi kapatılmıştı.

Fransa'dan sonra İtalya'ya geçtik. Gayemiz çok şeyler görmekten ziyade, olgun ve faydalı başarıları aramak olduğundan, teferruata ne o zaman ne de şimdi el sürmüyorum. Notlarımda İtalya'ya ait ehemmiyetli bir kayda tesadüf edilemez, yalnız birkaç fabrika ve hava gösterisi gördükten sonra 2 Eylül Çarşamba günü Milano'dan Simplon ekspresi ile vatana döndük.

Bu seyahatimizde gördüklerimiz, maddi ve manevi milli havacılığımızı ilgilendiren büyük faydaları olduğu şüphe götürmez bir hakikatti. Bu gaye yolunda havacılığın yükselmesini bütün incelikleriyle gördük ve bu geziler münasebetiyle temasta bulunduğumuz tesislerin elemanlarıyla anlaşarak önce açacağımız mektep tayyarelerini en iyilerinden seçtik. Muallim kadrolarımızı havacılık yolundaki ilim ve enerjilerine inandığımız tayyarecilerle kuvvetlendirdik ve yurdumuzda havacılık tekniğinin ilk eserini kurmak için de Henriot Makinist Mektebi tesislerinden eleman ve vasıtalar temin ettik. Görülüyor ki bu seyahat, bazılarının isimlendirdiği gibi eğlenceyi seven bir grubun gezisi değil, Tayyare Cemiyeti'nin teşekkül maksadını en kısa zamanda ve en kısa yoldan gerçekleştirmek azmiyle enerjik bir heyetin faydalı

incelemeleri gezisiydi. Bununla birlikte iyi bir bilgi ve görgü ile yurdumuza dönerken müsterih bir hal içinde idealimizin zengin hayallerinden ilhamlar alıyorduk.

Trakya Hava Seyahati

İstanbul'a gelince ilk işim Yeşilköy Tayyare Limanı'nda bıraktığımız tayyareyi kontrol ve uçuşlara hazırlamak olmuştu. O sıralarda en çok ehemmiyet verdiğimiz propaganda işi ve yolu üzerinde hemen hiçbir fırsatı kaçırmadan yenilikler arıyor ve bulunan imkânları da cemiyet faydasına olarak geliştirmeye çalışıyorduk. Bu münasebetle İstanbul üzerinde yaptığım uçuşlar ve Kınalıada'da tertip edilen deniz yarışlarındaki uçuşlar, propaganda bakımından çok iyi sonuçlar vermiş ve fiilen çalışan yardım kollarımızın işlerini hayli kolaylaştırmıştı.

Bu uçuşlardan sonra Ankara'ya çağırıldım. Ankara'ya geldiğim zaman işittiğim dedikodulara göre yaptığımız tetkik seyahati idare heyeti arasında bazı anlaşmazlıklara sebep olmuş, bu yüzden üyeler arasında göze batan bir ayrılık doğmuştu. Bu hal tabii olarak beni ilgilendirmez, ancak bu anlaşmazlığın sonunun iyi olmayacağını da tahmin ederek çok müteessir olmuştum. Çünkü tatbik edilecek programlarımız için, güzel tasavvurlarımız vardı. Hatta ben gelir gelmez derhal mektep uçuşlarına başlayacağımı alakalılara bildirerek 21 Eylül 1925 tarihinden itibaren dört talebem ile uçuşlara da başlamıştım.

Her gün sabah yediden dokuza kadar devam eden bu uçuşlarda her talebemle dört uçuş yapıyor, onlara inançla, serbest uçuş zevkini telkine çalışıyordum. Bir hafta kadar devam eden bu faaliyette hemen her uçucunun 40 adedini dolduran uçuşları yalnız kontrole bırakılan olgun bir hal almış bulunuyordu. Öğrencilerimin zekâ ve anlayış durumlarından memnundum, verdiğim teorik dersleri canla dinleyen ve uçuşlarda öğrendiklerini tatbik etmekte güçlük çekmeyen gençlerin durumları bana emniyet ve huzur veriyordu. Kuvvetle tahmin ediyordum ki bu ideal hamlenin semerelerini 10-15 gün içinde toplamaya başlayacaktık.

İşte tam bu sırada 28 Eylül 1925'te toplanan cemiyet idare kurulu uzun ve gürültülü tartışmalardan sonra istifa etti ve cemiyet reisi bana uçuşları tatil etmemi ve tasarıda olan programın bozulmaması için Trakya seyahatine derhal başlamamı emretti. Bu istifa hadisesini biraz ilerde tekrar inceleyeceğim.

Önceden alınan karara göre Ceyhan tayyaremiz bu uçuşu yapacak ve Trakya'da bulunan bütün kasaba ve şehirlerimizi ziyaret ederek halkımıza, muasır yaşama şartlarında kanat çağının yarattığı zorunluluklar, havacılık ve tayyareciliğin ehemmiyeti, vatan savunmasında oynadığı ve oynayacağı rolleri ve bu gaye için kurulmuş olan Tayyare Cemiyeti'nin yüklendiği vatan hizmetlerinin önemi anlatılacaktı. Cemiyet reisliğinin emri 29 Eylül 1925 tarihlidir. Bu vazife için mektep tayyaremizle İstanbul'daki hazırlıklarımı tamamlayıp 30 Eylül 1925 Çarşamba günü Çorlu'ya uçtuk. Yanımda her zaman olduğu gibi makinistim İrfan vardı. Bu çocukla uçmak büyük bir zevkti bana, vazifesini çok iyi başaran makinistimin yorulmak bilmez çalışmasının hayranıydım. İşte yine birlikte uçuyorduk ve zavallı İrfan yine ayakta kalmıştı. Tayyarenin içi konfeti çuvalları ile dolmuştu.

Yolumuz üzerinde Küçükçekmece, Büyükçekmece daha sonra Silivri kasabamız halklarını hemen evlerinin üzerinden uçarak selamlıyor, onların mukabil gösterilerini, havadan döktüğümüz konfetilerle ve onun şükran vecizeleri ile karşılıyorduk. Bu noktalarda ziyaret yalnız havadan yapılacağından tayyaremizi Çorlu yönüne çevirdim.

İlk inilecek olan bu kasabada esaslı gösteri yapılacak, havacılığın mana ve önemi halkımıza anlatılacaktı. Önceden aldığım bilgiye göre hazırlık eksiksiz tamamdı, bunun için huzur içinde uçuyordum. Çorlu üzerine geldiğim zaman hiçbir hazırlık görmediğim gibi inişe müsait bir meydana da tesadüf etmedim. Bu hal garibime gitti, Çorlu civarını uzun uzun dolaşarak aradım, her taraf arızalı yamaçlarla sarılmış, düzlük bir yer bulmak mümkün değil. Fakat inmeye ve program gereğince hareket etmeye mecbur olduğumu düşünerek her mevkii inceden inceye aramaya başladım ve mahalli rüzgâr vaziyetini de civarda görülebilen toz ve duman akışlarından anladıktan sonra nispeten arızasız bir yamaç üzerine indim.

Kısa bir zamanda meydanımız her sınıftan halkla dolmuştu. Kaymakan ve kasaba eşrafı da gelmişlerdi. Kısa bir tanışmadan sonra halka hitaben yaptığım konuşmada, Tayyare Cemiyeti'nin doğuş gayesini, vatan savunmasında tayyareciliğin ehemmiyetini misallerle uzun uzun açıkladım. Balkan Harbi'nin büyük acıları duygularında korkunç anılar halinde yaşayan Trakyalı vatandaşlarımız umulandan çok daha ileri giderek bu kutsal davaya belki de güç yetkisinin üstünde bir duygu ile yardıma koşarken, uçmak isteklerini de söylemekten geri kalmıyorlardı. Ne yazık ki arzularını yerine getirmeye meydan müsait değildi, imkân olsaydı bu istekleri seve seve yerine getirmek benim için zevk olacaktı. Özür dilemek zorunda kaldım. O geceyi Çorlu'da geçirirken çok huzursuzdum. İlerde ineceğim meydanlarda da bu yanlışlığın tekrarlanmaması için telgrafla cemiyetimizin mahalli temsilcileri ile görüşmeye ve meydan hazırlığı hakkında gerekenin yapılmasını ricada bulundum.

Ertesi sabah uçuşa başladık. O günkü programda, Tekirdağ ziyaret edilecek, sonra Hayrabolu'ya ineceğiz. Rotamız üzerinde bütün toplulukları saçtığımız konfetilerle selamlayarak Tekirdağ'a yaklaşıyoruz. Fakat o gece Tekirdağ şehrinde çıkan büyük bir yangın ziyaret programımıza elem katmıştı. Yangın birçok vatandaşımızı yuvasız bırakmış olmasına rağmen halkımızın havacılık ilgi ve sevgisine en küçük bir tesir bile yaptığına dair bir alamet yoktu. Bütün şehir halkını ellerinde bayraklarla sahile yayılmış coşkun tezahürat halinde, neşe içinde bulmuştuk. Seyrine doyum olmayan bu güzel şehrin üzerinde bir hayli dolaştıktan sonra kuzeybatıya dönerek Hayrabolu'ya doğru yola koyulmuştuk

Hayrabolu, bu güzel kasabamız halkı bir bayram heyecanı yaşıyordu. Halk küçük ve arızalı bir meydanın etrafını alabildiğine doldurmuştu. Zor inmiştim, hele inerken tayyare görmek sevinci ile coşkun, koşuşan çocukların durumları hayli korkutmuştu beni. Fakat ne gönlü gani halk ve ne sıcak yer burası? Tanıştık, konuştuk ve çok çabuk anlaştık. Halk, tayyareyi ilk defa görüyor, fakat kırk yıllık ahbabını bulmuş gibi idi. Ben söylemeden, ziyaret amacını açıklamaya vakit bulamadan cemiyet veznesine koşarak kutsal saydıkları bağışlarını yaptılar. İşte ne güzel ve mutlu bir örnek, asil Türk duygusu.

Buradaki vazifemizi de başarı ile sonuçlandırarak ayrılmıştık. Hep o yol, hep o program rotasında uçuyoruz, yolumuzda tesadüf ettiğimiz vatandaşlarımızı selamlayarak konfetilerimizi saçıyoruz. Bu arada Uzunköprü'ye indik. Günün birkaç saatini de Uzunköprülü vatandaşlarımızın arasında geçirdikten sonra tekrar havalandık, Meriç'in sarı dumanlı köpüklerini zevkle seyrederek Edirne'ye varıyoruz.

Edirne

Bu tarihi şehir, coğrafi durumu, tabii güzellikleri ve göklere yükselen meşhur abideleri ile çok uzaklardan dikkatlerimizi üzerine çekiyordu. Şehrin üzerindeyiz, halk sokakları ve meydanları doldurmuş, uçuşumuzu alkışlıyorlardı. Gaz keserek bu mutlu kalabalığın arasına girer gibi alçaldık ve herkesi ayrı ayrı kucaklar gibi selamladık. Vilayet konağının önü daha bir kalabalıktı ve mızıka çalınıyordu. Sanki biz de müzik sesini duyuyormuş gibi Selimiye'nin minarelerini Ceyhan'a mihver yapıp dönerek uçtuk. Yere indiğimiz zaman kendimizi sevgili Edirnelilerin arasında bulduk.

Ceyhan'ın bu seyahati her yerde olduğu gibi burada da yurtseverlik duygularına heyecanlar katmıştı. Halkımız özel ve övünülen bir duygu ile havacılığa yüksek bir sevgi besliyor, sanki havacılıkla yeni tanışmış değil de onunla yaşamışlar gibi bir hava içindeler. Uçtuk, uçurduk ve çok güzel intibalarla 17 Ekim 1925 Cumartesi günü Edirne'den tekrar havalandık.

Edirne ziyaretinden sonraki uçuş programımız Kırklareli, Babaeski, Lüleburgaz, Vize, Saray, Çatalca ve Yeşilköy'e dönüş. Bu ziyaretlerimizde de aynı gösteriler yapıldı, uçuldu ve pek çok hevesli vatandaş uçurularak havacılık sevgisi inançla yayıldı.

17 gün süren Trakya seyahatinden tam başarı ile dönen Ceyhan, Tayyare Cemiyeti'nin umduğu ve beklediği görevi fazlasıyla yaparak asil milletimizin hassas ilgisini bol bağışları ile sunmuştu.

Havacılığımızda İki Önemli Hadise

19 Ekim 1925. Notlarımda o günü Türk Tayyare Cemiyeti için meşum bir tarih diye yazmışım. Şimdi o notlarımdan gerçek durumu anlatayım.

28 Eylül 1925 tarihinde cemiyet merkez idare kurulu heyetinin verdiği toplu istifadan sonra görülen lüzum üzerine fevkalade olarak kongre toplanmaya çağrılmış ve eski idare kurulu üyeleri, yeni idare kurulunun seçilmesine ve cemiyet çalışma şeklinin değiştirilmesine karar verilmişti.

19 Ekim 1925 tarihinden sonra cemiyetin eski tasarı ve projeleri tamamen suya düştü. Yeni karara göre cemiyet artık yalnız gelir kaynaklarını işletecek, elinde bulunan tayyare, vasıtalar ve elemanlarını Hava Kuvvetleri emrine verecek ve bundan böyle de nizamnamesinin birinci maddesinde yazılı şartlar gereğince yapılması ön planda bulunan havacılık işleriyle ilgili hiçbir teşebbüste bulunmayacaktır.

Bu karar bence çok sakat bir karardı. Bu kararın doğumunu ve müsebbibini araştırmıyorum. Zaten bu kitabımı dünün kabahatlerini göstermek için değil, yarın bu kabahatlerin tekrarlanmaması için yazıyorum. Evet yeni çalışma şekli kararı doğru değildi! Tayyare Cemiyeti, dünyadaki benzerleri gibi bir kurul ve sivil tayyareciliğin doğumunu sağlayacak bir halk teşekkülü idi. Bu kurulun bütün masraf ve hesapları halkımızın bağış kesesine dayanıyordu. Yani bu kurul toplumumuzun kendi öz isteği ve işiydi.

Bütün dünya milletlerinde, emniyet ve selametin ve yaşamak imkânlarının yalnız hava silahının kudretine dayanacağı inancının doğmuş bulunduğu bir zamanda milli kaynakların tahdidi gibi bir zihniyetin milli mefkûre eseri olmayacağı aşikârdır. Bu acı kararın Türk havacılığı ve bunun sonucu hudutlarımızın hava müdafaası için ne kadar zararlı olduğunu şu hadisede kolaylıkla görmek mümkündür.

Cevat Abbas Bey reisliğinde Tayyare Cemiyeti 1925 senesinde kurulmuş ve zengin bir programla işe başlamıştı. Bu hayırlı tasarıyı yoluna koyamadan, yerine Bay Fuat Bulca getirildi. Eğer, Tayyare Cemiyeti'nin ilk kuruluşunda eksiksiz ve

tam teşekküllü bir tayyare mektebi ve bir makinist mektebi işe başlasaydı, hava kuvvetlerimiz için pek çok eleman yetişmiş olacaktı. Nihayet 1935 yılından başlayarak Türk Hava Kurumu, Türkkuşu olarak motorlu uçaklar ile çalışma yaparak faydalı bir şekil almaya başladı. Arada kaybolan zaman, tam 10 yıldır.

Devletimizin şimdiki havacılık tesislerini göz önüne alalım. Yurdumuzun her köşesinde düşman saldırılarını karşılamak, istiklalimizi korumak için birçok hava üssü kuran hükümetimiz milyarlar döküyor. Eğer cemiyet gayesini yıkan bu karar olmasaydı kırk küsur yıllık bol zaman içinde, Türk'ün yurt severlik duyguları ve öz emeği ile, bu üsler kendiliğinden kurulacak ve devlet hazinesinden büyük bir yükün kalkması imkânı doğmuş olacaktı.

İkinci Hadise

Cemiyetimizin geçirdiği bu buhran sırasında, hava sanayimizin millileştirilerek gelişmesi için devletçe yapılan çok yerinde bir teşebbüs hemen hemen başarılı bir sonuca varmıştı. Bu büyük havacılık sanayii için milli müdafaa vekilliğimizin hazırladığı geniş ve zengin bir endüstri projesi yurt müdaafasının hava bakımından her türlü ihtiyaçlarını karşılayacak bir halde bulunuyordu.

Bir yanda Milli Müdafaa Vekâleti, diğer tarafta Junkers Tayyare Fabrikası uzmanları, bu büyük hava endüstrisi için her nokta üzerinde tam bir anlaşmaya vararak TOMTAŞ adı altında Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'ni meydana getirdiler. Bu faydalı sonuç benim görüşümle, milli havacılık sanayiimiz için müstesna bir fırsattı. Tip veya prensip ne olursa olsun, hudutlarımızın hava müdafaa vasıtalarını özel kaynaklarımızdan yaparak milli güvenliğimizi bu Türk malı kanatlara dayamak gibi bir başarı, tek sözle bir idealdi.

Tayyare ve motor inşaatında çok zengin ve ilmi kaynakları bulunan Junkers firması ile bu teşekkülün meydana gelmiş olması her şeyden önce bize büyük zaman avantajı kazandırıyordu. Özellikle Junkers fabrikası, hükümetimiz tarafından konulan bütün şartları kabul etmişti. Mesela, fabrikada yapılmış veya yapılacak bütün tip tayyare ve motorları ve patentinin

bütün vasıta ve levazımını yurdumuza getirecek ve kuracağımız fabrikada tatbik edecekti.

Bu anlaşma her iki taraf için de büyük fayda anlamını taşıyordu. Önce bizim için büyük fayda, zengin bir hava endüstrimiz doğacak, Türk işçisi yetişecek, Türk sanatkârı ve Türk mühendisi çoğalacak, Junkers firması için de terakkisi yolundaki tasarılarını meydana çıkarmak için serbest meydan ve imkân doğacaktı. Böylece TOMTAŞ müessesesi meydana geldi ve yine bu anlaşma gereği olarak hükümetimiz Junkers firmasından pek çok tayyare de satın aldı.

Biri menfi, öbürü müsbet!... Havacılığımızdaki aynı tarihe tesadüf eden bu iki hadise ve olay sıralarında ben İstanbul'da, Ceyhan tayyaresini Eskişehir'e teslim ederek Ankara'ya gelmek üzere talimat almıştım. 16 Kasım 1925 günü Ceyhan ile Eskişehir'e uçarak tayyareyi teslim ettim ve aynı günün treni ile Ankara'ya hareket ettim. Bu son uçuşumla, cemiyetin teşekkülünden beri yaptığım hizmet hatıralarımı kapatıyorum. Fakat ruhen müsterihim. İki hava seyahatimle cemiyete sağladığım bağış yuvarlak hesapla iki milyona yakındı. Propaganda bakımından da gençliğe aşıladığımız havacılık sevgisi bana huzur bahşedecek kadar yüksekti. Eğer bu zaman biraz daha uzun ve yaptığım uçuşları daha zengin bucaklarımıza kadar götürebilseydim, bu ilk hamlelerin milli havacılığımıza temin edeceği teberru ve kazanç hesapsız ve muazzam olacaktı.

17 Kasım 1925 sabahı merkez binasındayım. Cemiyetin idari şeklinde büyük bir değişiklik var. Reisliğe Rize milletvekili Bay Fuat Bulca seçilmiş ve muavinliğine de hava kuvvetlerinden umum müfettiş Yarbay Şükrü Koçak tayin edilmişlerdi. Bay Fuat Bulca beni yanına çağırdı ve yeni çalışma şekli hakkında bilgiler verdi, bu meyanda artık cemiyetin uçuş faaliyeti ile ilgisi kalmadığını ve benim de tekrar hava kuvvetlerinde görev almam icap ettiğini söyledi. Bu teklif bana çok ağır geldi. Emelimden uzaklaşmanın hüznü ve yeisi içinde, hava birliklerinde vazife almak istemediğimi söyleyerek istifa ettim. Sonra arkadaşlarla yaptığım temasla, tayyaremi de alma imkânımın kalmadığını öğrendim. Bütün milletimizin sevgi ve inancına mazhar olan bu davanın karşılaştığı yıkıcı taktik, duygularıma

hicran katan bu hadise ruhumun gıdası saydığım bu ideal yolumu da kapamış oluyordu.

Bu sırada TOMTAŞ mümessili beni bularak TOMTAŞ'a şef pilot olmak isteyip istemediğimi sordu! Milli bir tesis halinde meydana gelen TOMTAŞ'taki hizmetimin yurduma daha hayırlı olacağına inanarak bu teklifi kabul ettim ve cemiyetle olan alakamı kestim. Yaptığımız anlaşmaya göre, önce Almanya'da Junkers müesseselerinde fabrikasyon, konstrüksiyon, tayyare inşaatı, hava münakalat işleri ve tayyarelerle yapılması mümkün her türlü sosyal hizmetleri etüt ettikten sonra Kayseri'de yapılmakta bulunan tayyare fabrikasında çalışmaya başlayacaktım. Bu anlaşmaya istinaden gerekli hazırlıkları yaparak Almanya'ya hareket etmek üzere 19 Kasım 1925'te İstanbul'a gittim.

Almanya'da

17 Aralık 1925'te. Dessau'a gelince ilk işim ikamet edeceğim yeri bulmak olmuştu. Stein Strasse 29, bulduğumuz bu ev tarihi denecek kadar eski bir bina, yahut şatoya benzer bir yapı idi. Garip bir tesadüf, tarihten bir yaprak! Ali Bey familyası içinde bulunuyorum. Evin dekoru da, konforu da hep eski fakat temiz ve bakımlı. Küçük bir yatak odamla bir çalışma odam vardı. Duvarda asılı resimler de yine tarihten çizgiler; duvarda büyük bir portre, şarklı bir tip, en az iki asır önceye ait bir kıyafet. Ev sahibim Frau Ali Bey anlatıyordu:

"Bizim büyük dedemiz Ali Bey" diyerek duvardaki resmi gösteriyor ve sonra birkaç albüm halinde zengin bir koleksiyonu önümüze koyuyor ve birçok tarihi resimler göstererek sözlerine devam ediyordu: "Esaslı bir malumata sahip değiliz, fakat ecdadımızın Avusturya'dan geldiği muhakkak. Bu binanın tarihi hatıraları çok eskidir" diyordu. Bu sözlerde müphemiyet aşikâr, daha birçok şeyler söylenmek isteniyor, fakat söylenmiyor veya söylenemiyordu. Zaten ben de sebebini araştırmak merakında değildim.

İlk zamanlarda bana şaşkınlık duyguları veren bu gördüklerim, sonradan anladım ki buralarda ecdadımızın izlerine te-

sadüf fevkalade bir şeyler değilmiş. Bu konuya ait olarak gün geçtikçe daha canlı hatıralar ve daha büyük ölçüde eserler de görüyordum. Mesela Osman adından türemelerle meydana gelmiş Osman Köyü hakkındaki duyduklarımın kalbimi sızlattığını unutamam. Ne yazık, hep o hatıra, nasıl bir karakterdir ki gülen bir çift gözün füsunu altında, yurdundan da, milliyetinden de geçebilen insandılar.

Soğuk ve karanlık bir iklim olan bu muhitte çalışmak Türkiyeli bir insan için o kadar kolay bir şey değil. Semanın da bu insanlar gibi hiç durduğu bir zamanı yok. Bulutların devamlı koşuşmaları, büyüyen, küçülen ve renkten renge giren dağlar halindeki teşekkül ve seyirleri, durmadan ya kar veya yağmur dökmekten bir an hali değil.

24 saat elektrik söndürülmeyen bu iklimde gündüzün ömrü sadece birkaç saat, o da ya sisli veya dumanlı. Fakat her şeye rağmen işimden ve gördüklerimden faydalandığım için çok memnundum.

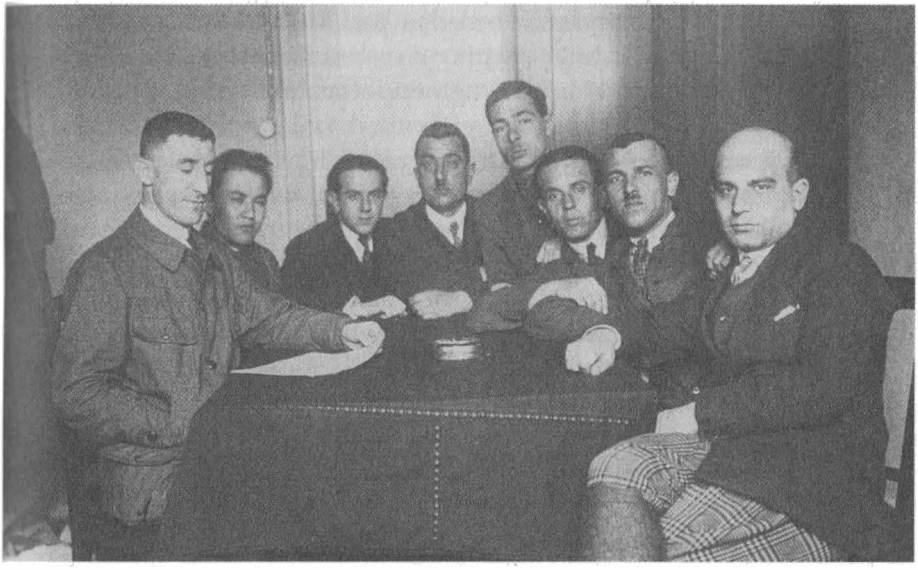
Junkers fabrikasında benden başka sekiz Türk arkadaş vardı, bunlardan bir kısmı sivil mühendis, TOMTAŞ angajmanı ve ayrıca Ju A-20 uçaklarının siparişi münasebetiyle hava kuvvetlerinin teknik stajyer olarak gönderdiği dört subay bulunuyordu, bu suretle de Dessau'da samimi bir milliyet havası yaratmıştık.

Fabrikalara devama başladığım günden itibaren mesai arkadaşlarımla iyi anlaşabiliyor ve hiçbir işte yabancılık hali bana gösterilmiyordu. Benim tayyare konstrüktörü olduğum fabrika idarecilerince biliniyormuş, bu münasebetle muhitin hürmetini de kazanmış durumda idim. Fabrikanın kontrol kısmından işe başlamıştım. Bütün kısımlardan çıkan işler yalnız bu kanaldan geçmek zorunda olduğu için her şeyi görmek ve esaslı bilgiler edinmenin ancak burada çalışmakla mümkün olacağına inanmıştım. İşlerin gelişi, kontrol incelemeleri, işin kabul veya reddi şekillerini öğrenmek, hakikaten çok faydalı bir bilgi izlemesiydi. Bu çalışmalar esnasında tayyare meydanına ait işleri de takip ediyor ve fırsat buldukça da uçuyordum.

Bu uçuşlarımla takip ettiğim gayem yalnız yurdum ve havacılığımızın özel faydasıydı. Çünkü hükümetimiz hava kuvvetlerimiz için, Junkers fabrikasına büyük mikyasta bir sipariş

vermişti. Ne olursa olsun herhangi bir fırsatı havacılığımız hesabına düşünmekten benim için daha tabii bir şey olamayacağı aşikârdı. İşte bu sebeple Junkers Ju A-20 tayyarelerinin vasıflarını ve hususiyetlerini incelemek fırsatını bulmuş ve geniş imkânlar içinde uçuşlar yapmaya başlamıştım.

Burada da uçuşlarım dikkati çekti. İki taraflı çalışmaklığım sebebiyle Ju A-20 tip tayyarenin önce inşa hususiyetlerini iyice anladıktan sonra, uçuş vasıfları üzerinde daha iyi işlemeye başladım. Bu tayyare zamanın iyi bir keşif tayyaresi olmakla bir-



Almanya'daki talebe grubu. Soldan sağa: Yzb. Hamdi, Müh. Nezihi, Müh. Hakkı, Yzb. Rakım, Pilot Vecihi, Yzb. Sabri, Yzb. Mazlum ve Müh. Muhtar Beyler.

likte bazı hataları da yok değildi. Yaptığım birçok uçuşlardan sonra tam bir kanaatle bu hataların ıslahı için fabrika yönetimiyle temasa geçtim.

Yazdığım raporda tayyarenin düz uçuştaki yüksek vasıflarına rağmen seri hareket ve dönüşlerde itaat etmesinin az olduğunu, sebeplerini ve ilmen ıslahı imkânlarını sıraladıktan sonra, bu ıslah çalışmalarını da bizzat başarmak isteğinde bulunduğumu bildirdim.

Fakat itiraf edeyim ki tayyare üzerinde bulduğum kusurları, kati kanaatime rağmen yönetime bildirirken uzun bir tereddüt devresi geçirmiştim. Ne bileyim! Her şeyden önce bir yabancı idim ve henüz fabrikaya girişimin üçüncü ayı içinde çalışıyordum.

Gerçi tam bir kararlılık içinde yaptığım uçuşlarım bütün fabrika şeflerinin ve fabrika sahibinin takdirlerini toplamıştı. Fakat birçok Alman as tayyarecilerinin tecrübelerinden geçen bu tayyarenin uçuş eksikliklerini benim görmekliğim ve tadilini teklif etmekliğim bir an için cesaretimi kırmıştı. Evet bu tayyare 1918 modeli idi. Sekiz seneden beri kullanılmakta olduğu gibi biz de aynen kabul etmiştik.

Bütün bu tereddütüme rağmen kararımı vermiş ve raporumu yöneticilere sunmuştum. Junkers müessesesi raporuma umduğumdan çok değer verdi ve gösterdiğim mahsurlar üzerinde işlendikten sonra birkaç gün içinde, teklifimde bildirdiğim gibi tayyarenin ıslah çalışmalarına beni memur etti. Konstrüksiyon bürodan ve kontrol şubesinden birer mühendis ile işe başlayarak, montaj çalışmalarına giriştik.

Üç haftalık çalışma tayyareyi hayli değiştirmiş ve tadilat münasebetiyle motor üzerinde bazı statik tadiller ve takviyeler yapılmasına da lüzum görülmüştü. Fakat üç hafta sonra eski Ju A-20 motor takati 180 PS idi, bu tadilatta monte edilen motor 230 PS, 50 PS fazla enerji, performans üzerinde etkili olduğundan statik tadiller ve takviyeler de tatbik edilmişti.

Tam üç hafta sonunda Ju A-35 adı ile meydana gelen uçak daha ilk görünüşte beğenilmişti. Bütün bu işler kontrolüm altında cereyan ettiği için yapılan işlerden tamamen emin olarak, uçuş denemelerine başladım.

Bu yeni tecrübelerimden doğan sonuç: İlk raporum Ju A-20 tayyaresine ait tadilatı göstermekte idi. Fakat bu tadilatta motor kudreti de büyüdüğü için büyüyen sürat ve yükseliş bakımından beni tatmin ediyordu, fakat akrobatik hareketlerde lüzumundan fazla hassasiyet bulmuştum. En küçük harekete böyle süratle uyum, olgunluğu tam olmayan bir pilotu şaşkına ve tehlikeli duruma sokabilir diye düşündüm. Bu notları tespit ettikten sonra yere indim ve atölyede yapılan tadilat planını

tetkik ettiğim zaman, önceden verdiğim kıymetler dışında iş yapıldığını görerek tekrar tayyarenin içeri alınmasını ve hatalı işlemin tashihini istedim.

Evet yeni yapılacak işler üzerinde daha ileri hassasiyet lüzumunu duymuştum. Mesai saatlerinde iş başından bir dakika ayrılmıyordum, özellikle lonjeronların ıslahında kullanılan ölçüleri titizlikle izliyordum. Bu tadilat işlerinin devam ettiği bir buçuk aylık zaman içinde istenildiği gibi incelenerek işlenilen Ju A-35 tayyaresi tam bir hazırlıkla meydana geldi.

Şimdi meydandayız, başta yaşlı profesör, teknik direktörler ve elemanlar, yapılacak uçuşları izlemeye gelmişler. Adeta meydanda bir merasim havası vardı. Uçağın motorunu çalıştırdım, kısa ısıtmadan sonra yer denemesini yaptım, durum normal, aldığım işaret üzerine motoru yükselterek kalkışa geçtim. Motor ahengi güzel ve kalkışta tok bir tırmanış var, kumandalara uyum eksiksiz. Zevkle uçuyor ve her akrobasi hareketlerini inançla yapıyordum. Hatta bu tecrübelerde hazır bulunan ve eserinin tekamülünü takdirle gören Profesör Junkers yere indiğim zaman beni hararetle tebrik etmişti ki bu hadise beni Almanya'da tanıtan önemli bir olaydı.

Bir yandan da hükümetimizin sipariş verdiği tayyarelere ait işleri her fırsatla yakından takip etmekte idim. Bu ilgi ile öğrendiğim yeni sipariş, Ju A-20 tipinde 60 adet tayyare idi. Birlikte yaptığımız tadilatın sonucundan hava ordumuzun faydalanmasını da bir an hatırımdan çıkarmıyordum. Bu nedenle önce TOMTAŞ müessesesinin dikkatini çektim ve yapılan tadilatın önemli olan hususiyetlerinden bahsederek hükümetimiz tarafından verilen tayyare siparişinin Ju A-35 olarak teslimi noktasında durdum.

Çünkü Ju A-20 ile Ju A-35 arasındaki fark basit bir takviye ile motor değişmesinden ibaretti. Yani küçük bir hizmet ve anlaşma ile bu sipariş ettiğimiz tayyareleri Ju A-20 yerine Ju A-35 olarak kazanmak imkânı vardı. Yaradılışta tüccar olmadığım için teklifimin madde mefhumunu bilmiyor değil de, düşünmüyorum fakat tüccar zihniyetiyle bu gibi meselelerin halli, kolay bir şey değilmiş. Nitekim bu iyi görüşüm yolunda Junkers yöneticilerine yaptığım sipariş mukavelesinin böyle bir

tadile müsait olmadığı, ticari bir mütalaa ile red edildi. Fakat ben görüşlerimde değişmeyen bir kanaate sahip olduğum için keyfiyeti maddelere isnat eden esaslar dahilinde Berlin büyükelçimiz kanalından Genelkurmay Başkanlığı'na arz ettim.

Neticenin ne olduğunu, müracaatımın nasıl telakki edildiğini bilmiyordum ancak sonradan öğrendiğime göre eski mukavelede hiçbir değişiklik yapılamamış ve tayyare siparişi aynen kabul edilmiş, Junkers firması tarafından da Ju A-35 tipi tayyare ikinci bir teklif olarak hükümetimize sunulmuş ve bu maksatla yeni Ju A-35 tipinde bir tayyare hazırlanarak ambalaj halinde Türkiye'ye gönderilmişti.

Ben bu sıralarda TOMTAŞ'ın memuru olduğum halde yukarıda yazdığım sebepler için olacak, Junkers firmasının hizmetinde ve etüt adı altında faydalı işler gördüğüm için profesör benim tesisten uzaklaşmaklığıma hiç taraftar olmuyordu. Çünkü 1926 yılının yaz mevsiminde dünyanın her tarafından Junkers tayyarelerini tetkik etmek üzere heyetler geldiği zaman bu heyetler huzurunda Ju A-35 tipi tayyarenin münhasıran tarafımdan tecrübelerinin gösterilmesi isteniyordu. Bu zengin müessesenin 12 Alman ve bir Macar pilotu vardı. Hepsi de çok



Yaptığım tadilatı takip eden tecrübe uçuşlarımda Alman mühendis ve makinisti arasında pilot Vecihi.

tanınmış ve rekortmen pilotlar olduğu halde, bu önemli vazifenin bana verilmesinden bilhassa milliyetim adına pek haklı olarak gurur duyuyordum.

Bu tarihlerden sonra hava nakliyatı işlerini etüt etmek üzere, Berlin - Kopenhag - Malmö - Stockholm, Berlin - Hamburg ve Berlin - Leibzig - München hava hatlarında ve değişik tip yolcu tayyarelerinde pilotluk hizmetlerinde uzun zaman çalışmıştım.

Bu hizmetlerim normal şartlar altında geçti ve her hizmet etüdümden kıymetli notlar kazandım. Bundan sonraki etütlerim bilhassa orman tedavisine ait programdı. Önce düz arazi ormanları, Güney Almanya Kaisenfeld ormanları ve sonra Alsas havalisindeki dağları kaplayan arızalı ormanlarda orman tedavisi işlerindeki etütlerimdir. Bu iş başlı başına bir ihtisas işi ve hususiyeti bakımından enteresan bir işti. Bilhassa arızalı ve dalgalı ormanlar üzerinde 3-5 metre ağaçlara yakın uçuş yapmak tehlikeli olduğu kadar zevkli idi de.

Nihayet uzun zaman devam eden bütün bu etütler sonunda tekrar Dessau'a döndüm ve ara sıra çağırıldığım gibi ziyaretçi heyetler huzurunda propaganda uçuşlarını yapıyordum. İşte bu sıralarda 18 Temmuz 1926 tarihinde TOMTAŞ Umum Müdürlüğü'nden acele kaydı ile aldığım bir telgraf üzerine yurduma döndüm.

Eskişehir Hava Üssünde Hava Savaşı

Bu uzun süren ayrılık içime hayli çökmüştü. Daüssıla denen bu hastalık, bundan doğan deruni yeis her geçen gün biraz daha artarak tahammül edilmez bir hal alıyordu. Her şeye rağmen yurt hasreti hiçbir şeyle ölçülemeyen büyük bir dert imiş. Bu acı içimde iken, aldığım bir telgraf hem de acele kaydıyla yurduma dönüş bana sonsuz bir sevinç olmuştu. Ankara'ya vardığım gün genel müdür, Genelkurmayca istenen mukayeseli temsili bir harp uçuşu için çağrıldığımı söyledi. Bu uçuş Eskişehir'de yapılacağından derhal oraya hareket etmemi istedi. Ju A-35 uçağının bu uçuş için hazır bulunduğunu söz-

lerine ekledi. İşte bu vazife için hemen ertesi gün Eskişehir'e hareket ettim.

Eskişehir'e varışım, eski arkadaşlarım ve talebelerimle aramızda samimi bir havanın doğmasına vesile olmuştu. Karşılıklı sevginin tezahürü, kucaklaşmış ve öpüşmüş, hasret gidermiştik. Bütün arkadaşlarım hayatımı günü gününe takip ediyorlarmış ve başarılarımı oradaki Almanlardan öğreniyorlarmış. Ben şimdi bu başarımı arkadaşlarıma gösterecektim.

Junkers fabrikasından alınan Ju A-20 tayyareleri Eskişehir meydanında hazırlanan bir atölyede monte ediliyor ve hazırlanan uçaklar, fabrikanın tecrübe pilotları tarafından deneme uçuşları yapılarak teslim ediliyormuş. Bu deneme uçuşlarını yapan Alman pilot değerli bir kaptan pilot olmasına rağmen Ju A-35 tayyaresinin temsili savaş tecrübesi için benim acele Almanya'dan çağrılmam arkadaşların dikkatinden kaçmamış, soruyorlardı, fakat ben cevap veremiyordum. "Böyle lüzum görmüşler" diyordum. Arkadaşlarım bu mütevazı cevabımdan Türk havacılığı adına şeref payı çıkarıyorlarmış. Junkers fabrikası bu uçuşun özellikle tarafımdan yapılmasını kararlaştırmış.

Gösteri uçuşunu yapacağım tayyareyi kısa bir zaman zarfında hazırlayarak tecrübelerini de eksiksiz tamamladım ve tayin edilen gün için yüksek bir heyetin huzuruna arz ettim. Junkers bu tayyare için zamanın en modern ve yüksek ateş kudretinde iki kişilik av tayyaresi ve savaşta, her cihete ateş saçabilme gücü olduğunu, yapılacak tecrübelerle iddialarını ispat edeceklerini söylüyordu. Bunun için mukayeseye konulacak tayyarenin de daha yüksek evsafta bir av tayyaresi olması gerekiyordu.

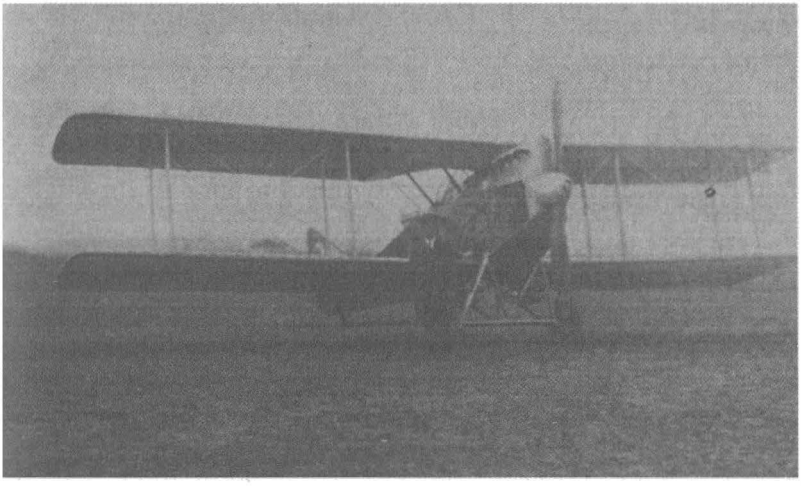
Nihayet tecrübe günü geldi. Genelkurmayca tertip edilen kıyaslı uçuş programı şöyle imiş: O tarihte hava kuvvetlerimizde mevcut yüksek vasıflı bir av tayyaresiyle, Ju A-35 tayyaresi arasında temsili bir hava muharebesi yaptırılarak bu uçağın harp hizmetleri bakımından vasıfları tespit edilecek. Bu tecrübede hava kuvvetlerinin çıkaracağı uçağın Fransızların gözde uçağı Nieuport De Lage olduğunu öğrendiğim zaman itiraz etmekten kendimi alamadım. Çünkü Nieuport De Lage uçağı

o tarihte en yüksek av tayyaresi, tek pilot ve motor takati 500 ps., kullanacağım uçak Ju A-35 iki kişilik ve motor takati 230 ps. Böyle bir kıyaslamayı ilim adına kabul etmek ilim icaplarına asla uymaz.

Bu hususta ki fikrimi ilgililere bildirmiş ve bu temsili uçuş tecrübesinde, gerçek hava savaşlarında olduğu gibi pilotaj üstünlüğünün harekâta hâkim olacağına dikkatlerini çekmiştim. Bu samimi mütalaam maalesef jüri komitesi başkanı Albay Muzaffer Bey tarafından ehemmiyetsiz görüldü ve bana görevim hatırlatıldı.

1 Ağustos 1926, temsili uçuş programının tatbik edileceği gündü, hazırlıklarımız tamam, samimi mütalaamın istihfaf edilişi belki de bana bir irade hâkimiyeti hissini kazandırmıştı. Eskişehir hava üssünde, Genelkurmay Başkanımız muhterem Mareşalimiz başta olmak üzere yüksek kumandanlar hazır ve bütün havacı arkadaşlar jüri komitesinin etrafını sarmış bulunuyorlardı.

Meydanda iki tayyare; Nieuport'u, eski arkadaşlarımdan öğretmen pilot Hayrettin Öcal idare edecek, ikinci uçak Ju A-35'i ben idare edeceğim, ayrıca râsıd olarak tayyarenin uçuş vasıflarını, harekât ve özelliklerini havada, hava kuvvetleri adı-



Ju A-35

na resmen tetkike memur edilen ve aslen talebem olan Kurmay Yüzbaşı Ferruh Bey (Şahinbaş) ile birlikte uçacağız.

İki pilot ve bir râsıd üç arkadaş jüri komitesinden talimatımızı aldık, uçaklarımıza yerleştik, motorlar çalıştı. Döndüm arkadaşımın durumuna baktım, o da kemerlerini iyi bağlamıştı. Tamam işaretini verdikten sonra Hayrettin batıya, biz de doğuya yükselmeye başladık. Talimata göre biz, düşman uçağı rolünde hava meydanına taarruz edeceğiz, Hayrettin meydanı savunma ile görevli, bizim tahrip emelimize mani olacak.

Biz gerekli irtifayı aldıktan sonra Muttalip Köyü üzerinden meydana döndük, birinci atağa giriyoruz. Meydanı korumaya memur uçak, gerek motor takati ve gerek sürati tesiri olacak hayli irtifa almış ve meydandan hayli uzaklaşmıştı. Ben bu durumu fırsat sayarak hemen taarruz planını tatbike geçtim, meydan üzerine vardığımızda henüz Nieuport uzakta olduğu için ilk hamlenin olumlu notunu kazanmıştım.

Hayrettin görevine yetişti ve bize hücuma geçti, ben derhal gerçek hava savaşlarında kuvvetli hasım karşısında kullandığım taktiği tatbik ederek hasımın hücumunu, daha ateş imkânı doğmadan geçiştirmiştim. Hayrettin'in hücumu yan ateşi halinde idi, bu halde isabet ihtimali çok azdır ve hasım manevralarına müsait imkânlar hazırlar. Nitekim ölüm açısından çıkar çıkmaz keskin bir dönüşle Nieuport'un altına daldım. O bizi görmüyor, tekrar yükselmek için çıkış halinde uçuyordu. Bu halde süratlerimizde tevazun oldu, bu suretle av uçağı bir müddet râsıdımın ateş tesiri altında kalmıştı. Bu tatbikat şekli gerçek bir harp olsaydı, Sakarya Muharebesi'nde Haymana üzerinde bir Yunan uçağı ile yaptığımız hava savaşının sonucu gibi Nieuport uçağı da muhakkak düşmüş olurdu.

Yirmi dakika kadar devam eden bu temsili hava savaşında bütün hücumlar hemen aynı şekilde devam etmiş ve idaremdeki uçağın manyabilite vasıfları sayesinde durum hep Nieuport aleyhine tecelli etmişti. Nihayet yerden verilen tamam işaretini gördükten sonra, bu güzel başarı şerefine ve değerli talebem Ferruh'un isteği üzerine başladığım akrobasi hareketleriyle havacı arkadaşlarıma ve seçkin misafirlere, uçağımın akrobatik özelliklerini dile getiren bir hava ziyafeti vermiştim.

Her havacının görüş ve anlayışına göre türlü teviller halinde tefsirlere uğrayan bu temsili savaş uçuşu neticesi Ju A-35 uçağım lehine % 100 tam notla değerlendirilmiş, fakat milli duygu bakımından dikkate değer şöyle bir mütalaa ortaya atılmış:

"Ama Junkers tayyaresini Vecihi idare etti!"

Jüri komitesi şefi Albay Muzaffer Bey'in bu garip itirazı diğer jüri üyeleri tarafından soğuk karşılanmış ve komitede Junkers firması adına hazır bulunan TOMTAŞ genel direktörü de kendisine yapılan tercümeyi müteakip itiraz konusu beyanı şu cümlelerle cevaplandırmış:

"Muhterem albayın ifadesini yerinde bir söz bulmadığımı özür dileyerek söylemek isterim. Vecihi Bey Alman değildir. Türk havacıları arasında tanınan kudretli bir pilottur."

Komite arasında geçen bu konuşmayı işittiğim zaman ve özellikle bir yabancı tarafından böyle karşı bir ifadenin çıkmış olması beni çok üzmüştü. Ama idarede bu gibi tutumlara alıştığım için boş vermiştim. Program tatbikatı son bulduktan sonra, günün başarısı şerefine tertip edilen özel bir toplantıda o geceyi birçok havacı arkadaşlarımızın iştirakı ile güzel bir salonda samimi bir hava ve neşe içinde geçirmiştik.

Ankara'ya dönüşten sonra, TOMTAŞ emrinde bulunan biri 14 kişilik 3 motorlu Ju G-23, diğeri 6 kişilik tek motorlu Ju F-13 yolcu tayyareleriyle Ankara-Kayseri arasında yolcu ulaşım uçuşları yapmaya başlamıştım. Tarih 1927. Bu tarihi yurdumuzda ilk hava yolları faaliyeti diye vasıflandırmamız gerekir. Gerçi hava yolları işletmesi namı altında bir müsaade yoktu ve bu tayyareler Junkers müessesesine ait özel uçuşlara mahsustu. Ama luzum halinde devlet memurlarına da şehirlerarası ulaşım işlerinde tahsis ediyor ve uçuruyorduk.

Bu faaliyet durumumuz canlı bir hareket değildi. Kayseri Tayyare Fabrikası'nın inşaatı, Almanya'dan getirilmekte bulunan malzemelerle devam ediyor, buna paralel hazırlanan eğitim programı ile fabrikanın muhtelif şubelerinde çalıştırılacak elemanlar da yetiştiriliyordu.

Ara sıra yaptığım gezi ve seyahat uçuşlarından artan zamanlarda boş olmak, çalışmaya alışmış bir insan için sıkıcı bir şey olduğundan, daha canlı bir çalışma hevesi içinde olan ben

de bu durumdan bir hayli sıkılıyordum. Eskişehir başarısı tam ve eksiksizdi. Kullandığım ve milli havacılığımızın öz malı saydığım tayyarenin hususi vasıflarını da tanıtmıştım. Bu hakikate inanıyorum fakat, TOMTAŞ veya Junkers ne düşünüyor ve ne gibi yeni teşebbüslerde bulunuyorlardı, bunu bilmiyordum. Bundan sonrası benim işim değildi.

TOMTAŞ'ın teşekkül etmekte olduğu bu sıralarda yeni bir hizmet fikri aklımı kurcalıyordu. Bu yeni düşüncemin başlıca sebebi TOMTAŞ'ın iktisadi durumunun hükümetimizin rızasıyla açık bırakılmış bulunmasıydı. Yani TOMTAŞ tayyare ve motor gibi vasıta ve malzemeyi devletimizin ihtiyacından fazla olmak şartıyla yabancı devletlere de satabilecekti ki iş mukavelesinin bu bendi gerek iş ve gerek ekonomi bakımından hem devletimizin şerefi hem de TOMTAŞ'ın büyük faydası demekti. İşte bu noktaları göz önünde tutarak cidden yüksek vasıflar göstermiş Ju A-35 tip tayyareyi komşu bir devlet olan İran hükümetinde göstermeyi düşünerek fikrimi umumi direktöre bildirdim.

Tasavvurum şu idi: Ju A-35'in kanatlarına benzin depoları ilave etmek suretiyle, havada kalma süresini uzatmak ve Ankara -Tahran uçuşunu direkt yaparak İran devleti nezdinde uçağın haiz olduğu vasıfları göstermekti. Düşünce ve teklifime ciddi bir ilgi gösteren direktör tasarılarımı ayrı ayrı sordu, gereken notlarını tuttu ve sonra da tasarılarımı tetkik ederek bana cevap vereceğini bildirdi. Ben yine işlerimle ve vazifelerimle meşguldüm.

Bu vakadan takriben 15 gün sonra Direktör Sachsenberg beni yanına çağırdı, teklifimi Profesör Dessau'a bildirdiğini, pek mütehassis ve müteşekkir olduğunu söyledi. Sonra profesöre atfen, "Henüz TOMTAŞ fabrikası teşekkül etmemiş ve elde bulunan Ju A-35 tayyaresi de TOMTAŞ'a devredilmemiş olduğundan Junkers malı olan bir tayyare ile tarafımdan böyle büyük bir uçuşun yapılmasına imkân olmadığı"nı bildirdi.

Filhakika henüz TOMTAŞ tam teşekkül etmemişti, elde bulunan tayyare de Junkers malı bir tayyareydi, hususiyle Junkers'in bu maksatlara tayin edilmiş Wagner adında değerli bir hava kaptanı vardı ve şimdiye kadar Junkers adına Türkiye'de

bütün hizmetleri bu arkadaş yapıyordu. Ancak yapılacak görevin ihtisas bakımından önemini Dessau'un değerince dikkate alması gerekirdi. Madem ki TOMTAŞ ve Junkers amaçta işbirliğini karşılıklı kabul etmişlerdi, o halde her hal ve hareketin yalnız iyi niyet esasına istinat etmesi icap ederdi. Bütün bu hususları düşünerek itiraz edemedim. hadiselerin gelişmesini beklemeye karar verdim. Gerçi bu kararın sebebi açıktı, Almanlar kendi tayyarelerini bir Türk pilotu eliyle meydana koymayı her şeyden evvel bir izzetinefis işi olarak kabul ediyordu.

Bu karar karşısında, Dessau'daki çalışmalarımız sırasında, özellikle yabancı milletlere ait teknik komisyonlar huzurunda yaptığım gösteri uçuşlarından indiğimde diğer Alman pilotlarının hemen yanıma koşmalarını ve koluma girerek kantine götürmelerini, yabancı komisyon adamları ile temasıma imkân bırakmadıklarını düşündüm. Bu karar da aynı taktiğin devamı idi. Fakat bu kararı, meslek ihtisası ve pilotaj farkı bakımından yine Almanlar tenkit ediyorlarmış. Fakat elimde bu yolda daha müessir bir vasıta yoktu.

Evet, Wagner yüksek bir hava kaptanı idi, ama gösterilmesi düşünülen Ju A-35 tipi tayyarenin pilotu değildi, aynı zamanda akrobasi pilotu da değildi. Havacılık ilminin mutlak icabı olan bu esas dahilinde müessesenin bütün Alman teknisyenleri bu kararı tenkit ettiler. Pratik iş adamları olan bu insanlar için bilhassa ilk adımda muvaffakiyetin milliyet ihtirasına feda edilmesi tamamen mantık anlamına zıt bir hadise idi.

Bu münakaşalar arasında bir yandan hazırlıklar yapıldı ve tarafımdan verilen uçuş programı veçhile tayyareye ilave edilen benzin depoları vasıtasıyla Wagner'in idaresinde bir hamlede Ankara - Tahran uçuşu yapıldı. Bu muvaffakiyet haberinden bir hafta sonra acı bir telgraf haberi almıştık: "Akrobatik uçuşta tayyarenin havada kanatları kırılarak Wagner düşmüş ve ölmüştür."

Bu ölüm haberi TOMTAŞ için derin bir şaşkınlık ve büyük bir üzüntü olmuştu. Eskişehir'deki temsili savaş uçuş tatbikatında uçuşlarımı gururla temaşa eden genel direktör yüzüme bakamıyordu.

Ben bu kısa telgraftan hadisenin uçuş hatası olduğunu tahmin etmiştim. Bu tayyare ile ben en yüksek akrobasi hareketlerini huzur içinde yapıyordum, hiçbir teknik arızaya şahit olmamıştım. Yukarıda açıkladığım gibi pilot Wagner, gösteri uçuşunda luping yapmak istemiş, uçağı derin dalışa sokmuş ve yüksek sürat halinde sert çekiş yapmış olmalıydı. Hiçbir uçakta kanatlar bu harekete tahammül edemez, kırılır.

Ben bu muhakemeyi zihnimde işlerken 1916 senesinde Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde gözlerimiz önünde kanatları kırılarak şehit olan Hayrettin kardeşimiz hatırıma gelmişti. Bu iki hadisenin de aynı şekilde cereyan ettiğini düşündüm. Nitekim kısa bir müddet sonra gelen tafsilatlı raporda tahminimin aynı olduğu anlaşılmıştı.

Bu gibi hadiselerin yalnız genç ve amatör uçucular için değil, her havacı için ders olması gerekir. Havacılık bir ilim yolu olduğuna göre bilginin icaplarını inanarak benimsemek ve uçuculuğu ikinci bir tabiat hissi haline getirecek şekilde çalışmak ve uçuştan zevk duymak şarttır. Çünkü her başarı, derecelerin olgunluğu ile elde edilir, olgunlaşmayan dereceleri aşmak ancak felaketler doğurur.

Sonuçta, lüzumsuz kaprisin doğurduğu elim hadise yalnız İran'dan temin edilecek tayyare siparişini değil, aynı zamanda hava kuvvetlerimiz için düşünülen uçakların siparişini de akamete uğratmıştı.

TOMTAŞ'ın Hikâyesi

Bu eserin yazıldığı tarihte yurdumuzda böyle bir isim mevcut olmadığı için okurlarımızın dimağındaki soruları aydınlatmak gerekir. Geçmiş sahifelerde kuruluş amacı açıklanan TOMTAŞ'ın genel olarak idari şekli hakkındaki gerçek durumu açıklamak, bu eseri yazmaya sebep olan gayenin icabıdır.

Her yeniliğin, modern yaşama şartlarına uygun kalmayı istihdaf eden her hamlenin, hatta her milli hadisenin tarihlerini tespit ederek açıklamak, gelecek kuşaklara, iyi ve fenayı, va-

kıaların sebeplerini gerçeğe uygun vesikalar halinde tanıtmak, milli menfaatler icabıdır ve elzemdir de.

Henüz kültürümüzde havacılık tarihi diye tam şumullü bir eser yoktur. Bazı yazarların kulaktan dolma veya hikâyeler halinde derlenmiş yazıları varsa da, bunlar havacılığımızın içyüzünü aydınlatacak nitelikte değildir. Maalesef milli kitaplıklarımızda Türk havacılık tarihi istense, gösterilecek tek eser 1942 yılında "Vecihi havada 1/4 asır" adlı kitabımdan başka bir şey bulunamaz, ki bu da 1/4 asrın ilk 10 senesidir. Bu eser 1940 yılında Genelkurmay Başkanlığı tarafından "Türkiye askeri havacılık tarihi" olarak kabul edilmiştir. Ama bu da Nasrettin Hoca'nın, leyleğin bacaklarını kestikten sonra, "Şimdi kuşa benzedin" dediği gibi zamanın politikası icabı birçok gerçek konular çıkarılarak kuşa benzetilmiş halde idi. Türk havacılık tarihini bütün sebepleri ile aydınlığa kavuşturacak yazarların davayı ele alacakları zaman gelecektir. İşte o zaman bu konudaki vesikaları toplayacak alakalılara, yurt ve meslek sevgisi ile işlenmiş olan bu eserlerim fayda sağlayacaktır.

Gerçi hatıralarım şahsi hizmetlerimin tarihçesi ise de havacılık yoluna beni bağlayan sevgi ile vatan savunmasında, savaşlarda, sivil havacılık hayatımızda, şahsen ilgili ve ekseri hamlelerin de müteşebbisi olduğum için 55 yıllık Türk havacılık olaylarını bu yazılar arasında okumak mümkün olacaktır. Yazmaktan maksadım da budur. İşte bu emel ve düşüncelerle dile getirmek istediğim TOMTAŞ'ın idare durumunu birlikte inceleyelim.

Türk Tayyare Cemiyeti ile kuruluşları yaşıt olan ve Türk havacılık sanayiinin devlet eliyle nüvesi olması gereken böyle önemli bir tesisin yok oluşunun sebeplerini araştırmak elbette her Türk evladı için tabii bir görevdir.

Anonim şirket olarak teşkil edilen idare meclisi azalarının, maalesef havacılıkla hiçbir alakası bulunmayan kimselerden olması ve sadece TBMM mensupları bulunması bu teknik işletmenin daha ilk hamlede fena bir kanala doğru yol almasına sebep oluyordu. İdare meclisi toplantıları oluyor, idari mevzular ele alınıyor ve % 51 çoğunluk Türk azalarda olduğu halde işletmeye dair alınan kararlar yalnız Alman azaların istedikleri gibi olu-

yordu. Çünkü mevzular teknik meselelerdi. Türk azalar bu yolun yabancıları olduğu için hiçbir fikir dermeyan edemiyorlardı.

Bu akış zaman zaman bazı istismar yollarına da imkân vermişti. Şirketin genel direktörü Sachsenberg haddi zatında dürüst bir eleman olmakla beraber, o da fırsattan istifade yollarına sapma hali göstermiş ve bu durum, bilinen Kavaklıdere Şarap Fabrikası'nın doğumuna imkân hazırlamıştı. Bunun başlıca sebebi Türk azalarının içtimalara gelmeyişi ve reylerini otomatik bir muamele gibi Almanlara bırakmış olmaları idi.

TOMTAŞ, daha ilk kurulmaya başladığı tarihten itibaren rekabet açısından, hava kuvvetlerimize tayyare satmakta ve o tarihte adeta hava kuvvetlerimizin ikmal mesnedi halini almış durumda bulunan Yılmazlar ve Cudiler diye tanınan iki firmanın endirekt müdahaleleriyle mücadele etmek mecburiyetinde bulunuyordu.

Bu firmalar hemen her gün Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı bürolarında mekik dokumakta ve özellikle teknik büro personeline etki yapmaktan hali kalmamakta idiler. Böyle milli bir teşekkülün yaşamasını istemiyorlardı ve biliyorlardı ki hava kuvvetlerimiz öz Türk malı uçaklara sahip olduklarında yabancı uçaklar alma ihtiyacı kalmayacaktı.

Hatta bu iki firma birbirlerinin de rakipleri idi, Fransız Breguet ve Çekoslovak Simoling uçakları aynı vasıflarda ve kapasitede oldukları için, hava kuvvetlerince kabul edilen şartnamelere uygun olarak eksiltmelerde teklif ettikleri uçak bedeli, gerçek değerleri ile kıyaslanmayacak kadar karşılıklı indirilirdi. Bu eksiltmelerde asıl hedef, uçak değeri bakımından Junkers A-20 uçaklarını saf dışı ettirmek ve fabrikayı söndürmekti.

Evet, Junkers uçakları bu eksiltmelerde kabul edilen indirme fiyatlarına nazaran pahalı idi ama tamamen madeni inşaat olmak itibariyle hangarlarda muhafaza ihtiyacı yoktu. Breguet ve Simoling tayyarelerinin kanatları, dümenleri ve gövdeleri bezle örtülü oldukları için hangarlarda muhafaza edilmek zorundaydılar. Nitekim o tarihlerde doğuda patlayan Kürt isyanını bastırmak için hava kuvvetlerimizin gönderdiği tayyareler

kamilen Junkers A-20 tayyareleri idi. O bölgede ne meydan ne de hangar vardı. Bu şartlar altında Junkers uçakları kendilerinden beklenen görevleri başarı ile yapıyorlardı. 4 bin metrelik dağlar üzerinde ve aralarında mekik dokuyorlar, her türlü hava tesirlerinden uzak uçuyorlardı. Yalnız bu şartlar bakımından ve yurt emniyeti açısından her hangi bir hava harekatı, bahis konusu bölgelerde hangarlar inşası zorunluluğu dikkate alınırsa madeni uçakların değerinin, hangar ihtiyacı göstermediğinden, Breguet ve Smoling uçaklarından daha ucuza geldiği açıkça görülür. Zira malzeme değeri maliyetin esasını teşkil eder ve hiç şüphesiz düralümin levhalarla bez fiyatını kıyaslamak mümkün değildir.

Fabrika inşaatı hayli ilerlemişti. Dört geniş yer tamamlanmış, tezgâhlar monte edilmişti. Fabrika bu durumu ile yeni inşaat değil, fakat en ağır tamirat işlerini yapacak durumda idi. Fabrika inşaatı ilerlerken diğer taraftan da kalifiye işçi yetiştirmek için ciddi bir şekilde çalışılıyor ve öğretim kursuna alınan Türk sanatçıları da ileri istidat göstererek üstün kabiliyetlerle başarılar sağlıyorlardı. İdare, fabrika teknik elemanlarının dikkatlerinden kaçmayan bir olgunluğa güvenerek, Milli Müdafaa Vekâleti'ne müracaat etmiş ve hava kuvvetlerimizde kullanılmakta olan Ju A-20 tipi tayyarelerden hasara uğrayanların tamirat işlerinin ve teknik bakım işlerinin de fabrikada yapılmasını istemişlerdi. Bu talepte fabrika haklı idi. Zira ekseri kırım hadiseleri bakım hatalarından ileri geliyordu. Bilhassa Ju A-20 tayyarelerinin iniş takımları Junkers patenti olarak aşıklı bağlantılarla gövdeye bağlı idi, aşık yuvalarında uçağı taşıyan bilye kafalar yuvaların normalden fazla sıkılması neticesi hareket imkânı bulamadığı için kırılarak iniş takımının düşmesine ve uçağın kırımına sebep oluyordu. Bu gaye ile bakımın fabrikadan çıkması teknik bakımdan elzem bir tedbir idi.

Milli Müdafaa Vekâleti bu teklifi kabul ederek uçakları fabrikaya vermeye ve fabrika fiilen işlemeye başlamıştı. Ama bu defa maliyet mevzuu bir mesele olarak ele alınıyordu, çünkü yabancı fabrikaların temsilcileri bu konuyu perde arkasından durmadan işleyerek, o tarihteki hava müsteşarlığı fen şubesine tesir etmeye çalışıyorlardı.

İddia şu idi: Motorsuz yeni bir Ju A-20 uçağı ile fabrikanın yaptığı ağır tamir maliyet hesabı eşit bir miktar gösteriyordu. Gerçi itiraz konusu olan bu maliyet iddiasına haksız bir iddia denemez ama yeni bir fabrikanın yeni yetişen işçileri elinden çıkacak işlerin standart çalışan bir fabrika işinin maliyet durumu ile mukayesesine imkân olamayacağı aşikâr bir hakikatti.

Ne çare ki, bu hakiki durumu müdafaa edecek idare meclisinde kimse yoktu. Azalar toplantılara gelmedikleri için durumun kötülüğünden habersizdiler. Ama huzur haklarından asla vazgeçmiyorlardı. Zira dava maliyetin küçüklüğü veya büyüklüğü değil, esaslı bir hava endüstrisini kazanmak davası idi. Bu idare şekli maalesef bizi bu kazançtan mahrum bırakmıştır. TOMTAŞ'ın idari durumunu Rusya'daki emsali teşebbüsle mukayese edersek tutumumuzun kötülüğü daha iyi anlaşılır.

Junkers fabrikası 1924 senesinde Ruslarla da bir anlaşma yaparak aynen bizde olduğu gibi Rusya'da da bir tayyare fabrikası kurmuştu. Rusya'da madeni tayyare inşaatının nüvesini teşkil eden bu olay Rus havacılığında büyük bir inkılap yaratmıştır. Rus hava endüstrisi I. Dünya Savaşı'nda pek iptidai bir durumda idi. Nieuport tiplerindeki Fransız uçakları vardı. Yalnız bombardıman uçağı olarak Skorski tipi mevcuttu, fakat Rus İhtilali'nde Skorski, Beyaz Ruslarla Amerika'ya hicret ettiği için bu fabrika da kapanmış ve Rus hava endüstrisi adına bir şey kalmamıştı.

Junkers'le yapılan anlaşma neticesinde bizdeki duruma benzemeyen bir idare ile fabrika kısa zamanda gelişti, evvela Ju A-20, takiben Ju F-13 ve Ju G-23 tiplerindeki uçakları yaparak Rus hava kuvvetlerini beslemeye başladı ve daha sonraları da kendi özel tip uçaklarını inşaya muvaffak olmuşlardı. Hatta bu başarıya ait bir hediye uçak hadisesini de misal olarak yazmak isterim.

1928 yılında bir dostluk cemilesi olarak Ruslar devletimize bir yolcu uçağı hediye etmişlerdi. Bu uçak yukarda bahsettiğim fabrika inşaatı ve Junkers patent yapısı oluklu saçlarla örülmüş, madeni, özel Rus tipi bir uçaktı. Bence bu cemilenin manası, her halde, "Siz Junkers anlaşmasından faydalanmadınız ama, biz mükemmelen faydalandık" demekten başka bir şey değil-

di. Çünkü 1928 yılı havacılığımız bakımından acı bir yıl; TOMTAŞ'ın iflas tarihidir.

II. Dünya Savaşı yıllarında Junkers fabrikası mamulleri uçakların güçleri inkâr kabul etmez gerçeklerdir. Bunlardan Ju 52 Stucka'ların amansız hücumları ve Ju 88'lerin de Almanya'dan kalkıp New York civarında gemi batırdıktan sonra üssüne döndükleri, dünya havacılık tekamülünde kazanılan başarının beliğ ifadesidir. TOMTAŞ müessesesi iflas etmeyip yaşasaydı, Junkers patentli bu uçaklar bizim Kayseri fabrikasında seri halinde aynen inşa edilecek ve hava kuvvetlerimiz bu modern ve mütekamil uçaklarla kendi kaynaklarımızdan beslenecekti. Hatta belki bu savaşta hava silahları satarak yurdumuza altın akımına da vesile olacaktı.

Bu anlaşma ile dünyanın en büyük tayyare fabrikasının sahibi olmuştuk. O tarihten bu yana geçen zaman çok büyüktür. Bugünkü tayyare fabrikalarının % 80'i, bu tarihten sonra kurulmuştur. Bu süre içinde hava kuvvetlerimize alınan tayyareler ve levazımat düşünülürse kaybımızın azameti çok acıdır.

Devletimiz, TOMTAŞ'ın teşekkülü için hiçbir fedakârlıktan kaçmamış, milli hava endüstrimizin özel kaynaklar halinde milli havacılığımızı beslemesi için milyonlar harcamıştı. Çünkü İstiklal Savaşı'nda içinde çırpındığımız uçak ve malzeme mahrumiyeti ve bunların temini için yabancı devletlere el açmak zaruriyetinin çok acısını çekmiştik.

Ayrıca TOMTAŞ'ın varlığı, milli havacılığımız için özel kaynak olarak hayati bir mevzu idi. Meşhur bir atasözü vardır: "Taşıma su ile değirmen dönmez."

Bir milletin istiklalini muhafaza ve idame umudunu yabancı milletlerden alınacak savaş araçlarına bağlamak keyfiyetini, İstiklal Savaşı'ndaki yoksulluğumuzla kıyaslamak gerekir. O kutsal davada nasıl çırpınmış ve nasıl derme çatma uçaklarla düşmanla boğuşmuştuk! Yerde çürüyen ve havada yırtılan kanat bezlerini paça jelatini ve nişasta terkibinden analiz madde ile gererek uçuyorduk. Bu hazin yoksulluğumuza rağmen uçak adedi bakımından düşmanın büyük üstünlüğünü ezmek ve istiklalimizi mezbuhane boğuşarak kazanmak, tarihimize geçen iftihar tablolarıdır.

TOMTAŞ'ın doğumunun mucip sebebi unutulmayacak olan bu gerçeklerdir ve vatan savunma umutlarını milli kaynaklara dayamak amacıdır. İzahına çalıştığım şartlar dahilinde ve ciddi müşkilat içinde TOMTAŞ müessesesi devletten beklediği yardım ve alakayı görmeden çırpına çırpına, fabrikayı gelecek ümidi ile teşkile sabırla devam ediyordu. Bu ümit, idari durumun değişmesine çalışacak elemanların azalığa getirilmesi temennisine dayanıyordu. Gerçek durumu iyi bilemem, belki de ümidi besleyen vaatler vardır ki, bu şartlarda ve mahrumiyet içinde çalışmalara azmetmek kolay bir şey değildi.

Heyhat, aradan hayli zaman geçti, bu müddet içinde fabrikaya ne bir sipariş ne de bir yardım yapıldı, bütün ümit kapıları kapandıktan ve TOMTAŞ müessesesi, personeline haklarını ödeyemeyecek duruma düştükten sonra durum hukuk safhasına intikal etti ve 1928 yılında TOMTAŞ müessesesi iflas yolu ile kapandı.

Ben bu olaylar esnasında fabrikanın baş tecrübe pilotu idim. Fabrika bazı son siparişleri ikmal ile uğraşırken bir yandan da tasfiye işleri ile meşgul oluyordu. Artık durumun ıslahı için hiçbir ümit de kalmamıştı. Son bir hizmet, tanıdığım tayyareyi aldım ve Eskişehir'e uçurarak teslim ettikten sonra ben de TOMTAŞ'a fiilen veda ettim.

Demek ki, havacılığımızı doğduğundan beri içinden kemiren bir teşkilat var yurdumuzda. Bu sebeple bugün havacılık, özellikle sivil havacılık bakımından dünyanın en iptidai milletlerine ait havacılık durumundan daha aşağı durumdayız. Milli savunmamız hâlâ yabancı milletlerden alınacak uçaklara dayanıyor, hatta eğitim uçakları bile ve hele tarım davamızda ekonomi bakımından hayati ihtiyacımız olan basit zirai savaş uçakları da ithal malı. Ne acı değil mi!

Hep O Yolda

Bu geçen dört yıl içinde havacılığımızın kalkınması yolundaki yurdumuzda olan hadiseler dikkate olduğu kadar ibrete de değer mahiyettedir. 1925 senesinde inşa ettiğim ilk Türk tipi

tayyarem, Tayyare Cemiyeti'nin milli havacılığımızı korumak yolundaki iyi görüş başarıları ve nihayet TOMTAŞ'ın doğumu ve hepsinin de hazin akıbetleri, havacılığımızın ayrı ayrı ve zarar nispetleri hiçbir şeyle ölçülemeyen büyük kayıplar olduğu aşikârdır. Fakat bütün bu olaylara rağmen havacılık sevgisinin gönlüme gömdüğü duygu ve ideal sönemedi. Ben her esen rüzgârdan bir nebze enerji kaparak bu duyguyu aşkımla besledim ve sürükledim. Havacılığa bir sene ara verdikten sonra tekrar Tayyare Cemiyeti'ndeki eski vazifem olan teknik şubeye girdim ve işe başladım. Fakat üç yıl önceki çalışma yerine şimdi derin bir sükûnet hali ile karşılaştım. Şubemizde iki arkadaş vardı. Günlük işlerimiz teknik işlerden ziyade diğer şubelerin işlerine yardım mahiyetinde işlerdi. Mevcut arkadaşlarım bu işlere yetmek değil artıyorlardı bile. Bunun için yeni vazifeme geldiğim ilk günden itibaren kendime, duygularıma uygun bir çalışma ihtiyacını duymuştum.

Çünkü uçmak her şeyden önce benim için ruhi bir ihtiyaçtır. Bu ihtiyacı er veya geç muhakkak tahakkuk ettirmekten başka kafamı kurcalayan hiçbir şey yoktu. Bu sebeple hayalimde yeni bir tayyarenin ana hatlarını çizmeye başladım. Bu yeni tayyarem hafif bir spor tayyaresi olacak ve inşa hususunda her türlü kolaylık imkânlarını haiz bulunacaktı.

1928 senesi ilk aylarında kendiliğinden doğan bir münasebet yüzünden büyük bir rekor maksadına yönelik bir tayyare projesi hazırlamıştım. Fakat sonradan anlaşmanın maddeye dokunan sebepleri dolayısıyla tasavvurum tatbik sahasına geçememişti. Hazır bulunan bu projenin o gün içinde yapılması ağır masrafları icap ettirmekte olduğundan hemen hemen imkânsız bir şeydi ki, o günün imkânıyla mütenasip olan yeni projemi Vecihi XIV'ü hazırlarken o eski hatırayı da canlandırmak için Vecihi XI tipindeki tayyaremin bir minyatürünü yapmayı da ihmal etmedim.

Artık boş değildim, sevdiğim bir iş üzerinde zevkle çalışıyor ve her gün yeni tayyaremin projelerini en ince teferruatıyla tamamlarken, akşamları evimde model tayyaremin parçalarını hazırlıyordum. Bazı arkadaşlarımın bu çalışmalarıma bıyık altından gülmekte olduklarını hissetmiyor değildim. Ara

sıra diğer şubelerden odamıza uğrayan eski aşinalardan bazılarının kısmen saygılı bir dil ile "Ne yapıyorsun hocam?" suretinde müstehzi sorularına, "Ben uçamıyorsam da ruhumu uçurmak imkânını arıyorum" diye cevap veriyor ve kulaktan kulağa sızan tenkitleri de duymamazlıktan geliyordum. Hatta bir gün reis muavini Şükrü Koçak şubemize uğradı ve beni masanın başında proje ile uğraşır gördü. Ne yaptığımı soran muavine "Müsait zamanlarımda bir uçak projesi ile uğraştığımı" söyledim. İşlerime dikkatle baktı ve gülerek odadan ayrıldı. On dakika sonra beni yanına çağıran Şükrü Koçak, yanına vardığımda kapıyı kapamamı ve gösterdiği koltuğa oturmamı işaret etti.

"Görüyorum ki sen hâlâ akıllanmamışsın Vecihi" dedi ve gülerek devam etti.

"Yine tayyare projesi diye bir şeylerle uğraşıp duruyorsun ve tabii bunlar için masraflar da yapıyorsun, bu işin çıkmaz yol olduğunu öğrenmedin mi? İzmir'de bu kadar zaman uğraştın, birçok masraflar yaptın, tayyareni meydana getirdin ve uçtun. Netice ne oldu? Bu çalışmalar sonunda muvaffak olacağını kabul edelim. Biliyorsun cemiyetin artık uçuş faaliyeti ile ilgisi yok. Bu halde teşebbüsün, emeklerin ve uçak ne olacak? Sana daireye geldin, gelmedin veya defteri imza et, diyen mi var?"

Bu büyük nasihati derin ve mütebessim bir sükût içinde dinlerken ne yalan söyleyeyim aklım vücudumdan ayrılmış bir madde gibi masamın üzerinde beni bekleyen projemin hatlarını karıştırıyordu. Daha birçok şeyler konuştuk. Fakat bu görüştüklerimiz aklımda kalacak gibi şeyler değildi.

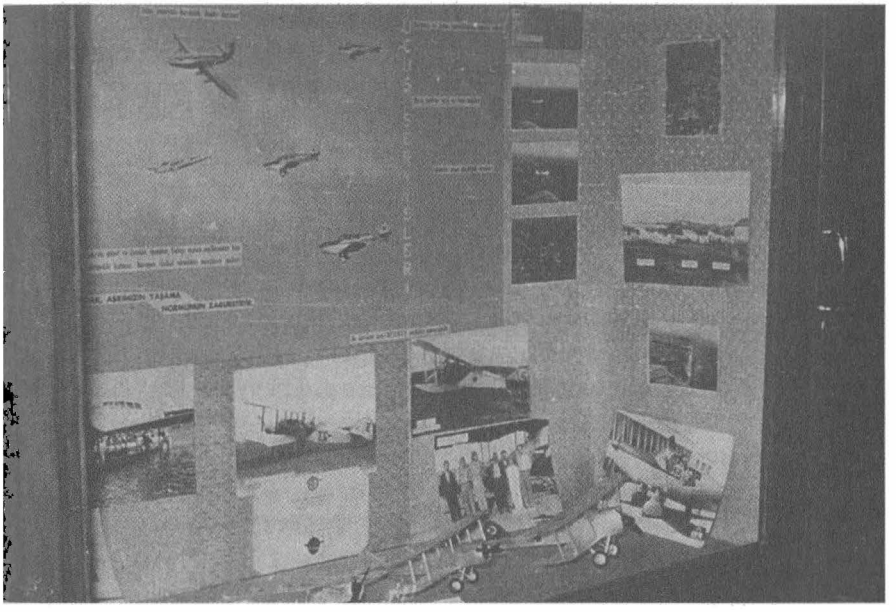
Reis muavininin yanından ayrılırken kendimi bir defa daha Kafkas cephesinde Suşehri hava meydanında aramızda geçen makineli tüfek tanzimi hakkındaki münakaşasında sandım. Hislerim içime gömülü olarak aşağıya odama indim ve projelerimin içine ve işime daldım. Fikrimce bu uğraşı bana bir idealdi, bir değil bin nasihatten de daha kuvvetli. Hatta bu satırları yazdığım bugün bile.

İşlerim hayli ilerlemişti. Hele minyatür Vecihi XI tipindeki model tayyarem güzel sanatlar sınıfına yakışan bir güzellikte

meydana gelmişti. O sırada kulağıma gelen iyi bir haber içimde sıcak bir ümit yaratmıştı.

1930 yılı sanayi kongresi Ankara'da toplanacak ve bu münasebetle Halkevi'nde bir numune sergisi açılacaktı. Beni en çok sevindiren cihet, bu sergide yalnız yerli malları gösterilmesi hakkında verilen karardı. İşte idealime yeni bir çığır olacağını umduğum bu kararı işlemek ve bu fırsatla gayeme doğru bir adım daha atabilmek düşüncesine saplandım. Evet, "yerli malı" güzel bir konu. Milli kalkınmamızın endüstrilerimizi millileştirmek davranışı. Yani gayemin aydın yolu.

Sergi hazırlıkları arasında ilk temasımda, sergi komiserinin ziraat ve sanayi uzmanı Daniş Bey dostum olduğunu görünce çok sevinmiştim. Daniş Bey sanatkârları himaye etmekten zevk alan, çok temiz kalpli bir vatandaş, beni görünce hemen koluma girdi, komiserlik dairesine götürdü. Orada gördüğüm bir zat ile beni tanıştırırken şöyle konuştu "Sanat sevenler birbirlerini zevkle selamlarlar; bedii eserler yaratan sadefkâr



Yerli mallar sergisinde Vecihi köşesi.

Vasıf, tayyareci Vecihi." Bu ismi duyduğum anda muhterem üstadın hürmetle ellerini sıktım, o da bana aynı hislerle mukabele etti. Vasıf Bey müstesna eserleri ile uluslararası ün kazanmış bir üstattı. Oturduk, çeşitli konular üzerinde konuştuk. Sonra akşam için evimi şereflendirmelerini rica ederek ayrıldım. Bu buluşma sergiye iştirakimin sebebi olmuştu. Daniş Bey ile büyük sadefkârın kesin sanat görüşleri, evimde gördükleri model eserimin topladığı ilk takdirler oldu. Yine onların teşviki ile Daniş Bey sergi antresinin güzel bir köşesini bana verdi. Gücümün yettiği kadar itina ile hazırladığım bu mütevazı köşe benim için tarihten bir yaprak ve kadirbilir vatandaşlarımdan değerler toplayan bir nokta olmuştu.

Başta büyük Atamız, İnönü ve bütün büyüklerimiz, mülki ve askeri seçkin zatlar, hepsi de zevkle seyrettikleri köşemi, bana manevi destek olan kıymetli takdirleri ile süslediler ve zenginleştirdiler. Birçok basın yayınları ile de havacılık yolunda methiyeler yazdılar. İşte *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesinde yayınlanan bu yazı, güzel bir hatıradır.

Tayyarenin fotoğrafını başlık olarak koyduktan sonra, genç şairimiz Behçet Kemal Çağlar, duygularını şöyle dile getiriyordu: "Sergide geziyorum, genç ihtiyar bütün halkın bir tayyare modelinin kanatları altında çırpındığını gördüm. Halk her sahada olduğu gibi, fen ve icat sahasında da havacılığın olmasını nasıl candan beklermiş. Ben de orada durdum. Zaten güzel sanatlar beni sarmıştı. Sadefi şaheserlerden ayrılamıyordum. Bugün de o kanatlar altında durdum ve yazamadığım için okudum, tayyare modelini zevkle seyrettim. Hakiki sanatkârları candan seven sergi komiserinin odasında Vecihi Bey'i buldum." diye devam ettiği yazısında havacılık hayatımı özetle dile getiren genç şair, cazip üslubu ile I. Dünya ve İstiklal savaşlarındaki hizmetlerimi ve 1924 yılında inşa ettiğim ilk Türk tayyaremi ve sivil havacılık yolundaki hamle ve başarılarımı sıraladıktan sonra model tayyaremin proje vasıflarını da açıklıyor ve uzun yazısını şu ibare ile bitiriyordu: "Tayyare yapısı da, yerli işçi ve yerli malı, ne güzel ideal."

Başta kongre başkanı İzmir mebusu Rahmi Bey havacılığı teşvik amacı ile model uçağımı sergi için alıkoydu ve sonra İk-

tisat Vekili ile görüşerek gelecek teşebbüslerime yardım imkânları arayacağını söyleyerek hakkımdaki iyi niyetlerini göstermişti. Cemiyet reisimiz Fuat Beyde yakın ilgisi ile cesaretimin kuvvet kaynağı olmuştu.

Vecihi XIV'ün Doğuşu

1930 yılı 15 Haziran'dan itibaren yıllık iznimi kullanacaktım. İnşasını düşündüğüm tayyarenin projelerini hiçbir eksik bırakmadan tamamlamış olarak İstanbul'a hareket ettim. Evim Kadıköy'de olup, benim için en müsait çalışma yeri de bu muhit idi. İlk işim, yapacağım işe uygun bir yer aramak oldu. Kadıköy Keresteciler Sokağı'nda bulduğum bir mağazanın üst katını münasip görerek kiraladım ve ihtiyacım olan ilk malzemeyi hazırlayarak, geldiğimin üçüncü günü, iki marangoz, bir hızarcı ve bir tesviyeci ile işe başladım (19 Haziran 1930).

İznim bir buçuk ay idi, normal işlemle bu süreyi bir buçuk ay daha uzatabilirdim, bu hesaba göre yapacağım uçağı üç ay içinde bitirmeye mecburdum. Halbuki yeni prototip bir tayyare inşası için bu süre çok azdır. Bir tayyarenin inşası, ne kadar basit olsa da, çalışma süresi olarak en az 5 bin saatlik mesaiye ihtiyaç vardır. Beş kişilik bir kuvvet, normal mesai şartları ile, üç aylık zaman 3.600 saat eder, geri kalan hizmeti sağlamak beni düşündüren bir zorunluluktu. Kuvveti çoğaltmak maddeye dayanan bir iş olarak imkânsızdı. Bu zorunluluk karşısında çalışma saatini uzatmak, yoruculuğu hissettirmeyecek bir hava yaratmak suretiyle iş arkadaşlarımı neşe içinde meşgul etmeyi düşünmüş ve buna göre iş programımı tanzim etmiştim.

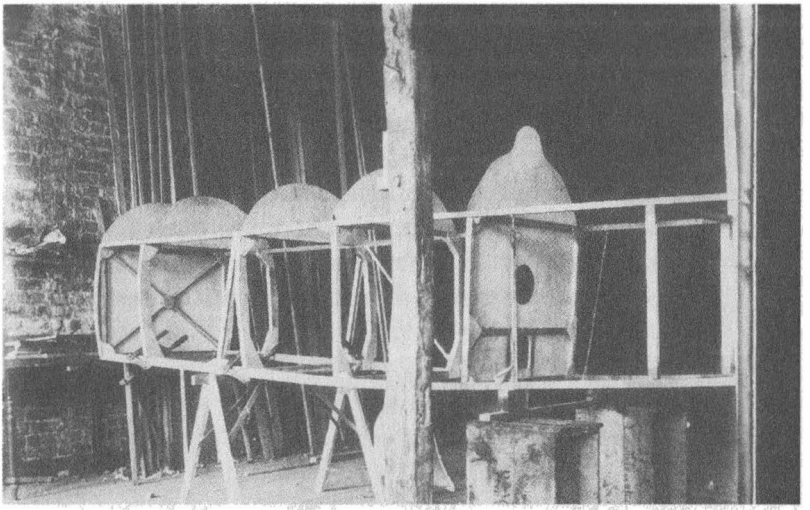
Birkaç gün içinde tutumuma alışan arkadaşlarım, memnunlukla benim çalışma metoduma uydular, bu suretle iş saati hesabında büyük kazancımız olmuştu. Mesai süresi sekiz değil, on iki saat oluyor ve hiçbir elemanım bundan şikâyet etmiyordu. Özellikle makinistim Hamit benimle maraton yarışmasındaymış gibi paydos etmiyor ve yanımdan ayrılmıyordu. İkinci derecedeki işler üzerinde geç vakitlere kadar beraber çalıştıktan sonra işi bırakıyorduk, ekseriya bu faaliyet on altı saate kadar devam ediyordu.



Emektar makinistim Hamit.

Geceleri iş yuvamızı kapadıktan sonra da evimde sessizce yapılması kabil kanat nervörleri yapımı işleri ile meşgul oluyordum. Bu şekildeki çalışma ile günlük uyku ihtiyacımı azimli bir rejimle 3-4 saate indirmiştim, istirahat hiç yoktu. Zevk anlamına da kesin veda etmiştim.

Makinistim Hamit başta, diğer arkadaşlarımın gayretlerinden de çok memnundum, belki biraz iş zayıflığı yok değildi ama her parçası kontrolüme tabi olan bütün işlerde gözüme ilişen aksaklıkları kalp kırmadan hassas bir titizlikle düzelterek telafi ediyordum. Malzeme almak için ayrıldığım birkaç saatlik sürelerde gözlerim arkada kalmıyordu. Yardımcılarım, üzerinde çalıştığımız işlere, özel teşebbüs halinden ziyade, memleket davası anlayışı ile candan sarılıyorlardı. Hatta saygı ve şükranla zikre değer ki yaptığımız işin ilk Türk sivil tayyaresi olduğu etrafta duyulunca görmek için gelenler arasında yardım etmek isteyenler pek çoktu. Civardaki iş yerlerinde bıçkı, kesim ve kaynak gibi bazı işleri yaptırmış ve bu iş yerlerinin ihtiyaca göre tezgâh ve araçlarından faydalanmıştım. Bu işlerin ücretlerini ödemek istediğimde, "Hoca sen kazanç ve menfaat sözü ile alakası olmayan bir gayeyi yaratmaya uğraşıyorsun, nasıl



Gövde bölmeleri hazırlıkları...

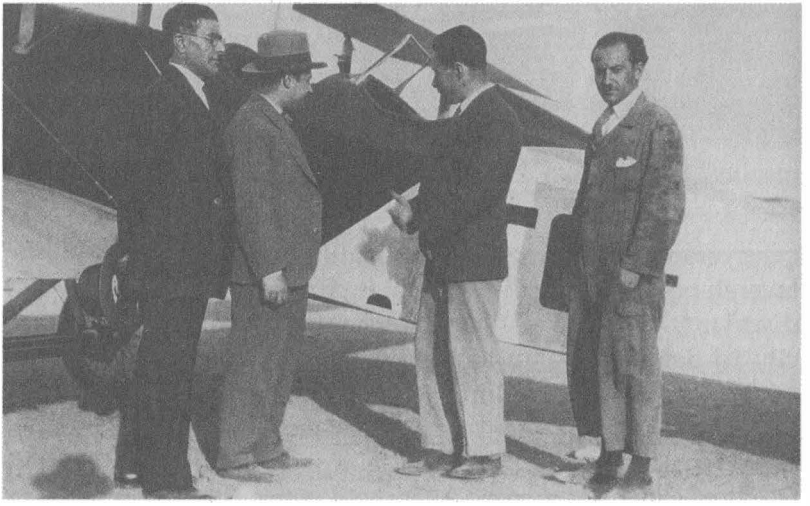
çalışıyorsun görüyoruz. Senin bu milli teşebbüs ve eserine isteyerek bir küçük yardım yaptık, bunun için nasıl para alırız?" diyorlardı. Özetle, bu iş Kadıköy sanatkârları için "Bu bir Vecihi işi değil, bir vatan hizmeti, bir Kadıköy işi" olarak kabul edilmişti. İşte yurtseverliğin psikolojik manası budur.

İlk on beş gün yalnız parçaların imalatına önem vermiştim. Her parça detay planlarına göre yapılıyor ve tam mamul iş halinde hazırlanıyordu. Ağaç, çelik veya alüminyum, bütün parçalar aynı metotla hazırlandıktan sonra kontrolümden geçerek hazır malzeme sırasına giriyordu. Bu suretle on beş günlük süre içinde hayli zengin bir yığın olmuştu.

2 Ağustos 1930 tarihinden itibaren değerli elemanlarım Hamit ve Yusuf'un yardımları ile montaja başlamıştım. Hazırlanan bu parçalar yerlerine tamamen uygun gelmekte ve montaj işlerinde zorluğa tesadüf edilmemekte idi. Yalnız gövde montajında tellerin yerlerine alıştırılması ve reglaj işleri biraz aksaklık gösteriyordu. Bu iş ve didişme ne kadar yorucu olsa da yapılan işin meşgalesi gibi eziyeti de zevk olan bir idealdi.

Aynı azim ve aynı gayretle her gün biraz daha meydana gelmeye başlayan Vecihi XIV tip adını verdiğim uçağım dima-

ğımda ne hoş hayaller kurulmasına vesile oluyordu. Malzeme bakımından sıkıntım yoktu, yerli malı malzeme önemle üzerinde durduğum bir problem idi. Tayyaremin % 55'i oranında imal malzemesi ağaç, çeşitli kereste ticarethanelerinde yaptığım araştırmalarda 30-40 yıllık malları normal ısı şartlarında kurutulmuş olarak buluyordum. Bu ağaçlarda havacılık tekniğinde aranılan vasıfları bol bol bulmuştum. Alman uçak inşaatında kullanılacak kerestelere ait norm esaslarına uygunluğu bizzat yaptığım ve bazı müesseselerde yaptırdığım statik denemelerle



Otuzbeşinci iş gününde aldığım fotograf
Vecihi XIV Gövde montaj halinde. Makinist Yusuf ve Makinist Hamit ile birlikte.

buluyor ve tam güvenle Amerikan Spruss ağaçlarını kullanmak ihtiyacını duymuyordum. Çünkü aynı vasıfları yerli mallarımızda bulmuştum.

Yurdumuzda o tarihte bulunması mümkün olmayan kanat bezi, emait, tandör, çelik cıvata gibi malzemeyi Yeşilköy'de Fransız Cidna hava nakliyat şirketi müdürü dostum M. Pontiere'in yardımı ile temin edebilmiştim. Bu büyük yardımı şükran ve minnetle anarım. Hatta bu malzeme hesabından kalan bir kısım borcumu 7 ay sonra ödeyebilmiştim. Bu kolaylık bir

Fransız olan dostumun Türk havacılığına karşı mütehassıs olduğu duygunun güzel bir nişanesidir.

Aralıksız geçen iş durumumuzun kırkıncı günü meydana gelmiş olan işlerden son derece sevinçliydim. Tanzim ettiğim iş programı çok iyi gelişmekte idi, hatta bu müddet içinde birkaç günlük mesai avantajı da elde edilmişti. Çalışmalarımız ciddi bir ketumiyet içinde ve yalnız mahdut şahıslar tarafından bilinerek ilerliyor ve ziyaretçilerimizden gizliliğimizin muhafazasını rica ediyordum. Ben bu çalışmalarım ile bir gösteri için değil idealimin tahakkuku için her mahrumiyeti göze almıştım.

Bu yeni inşa ettiğim Vecihi XIV tip tayyarem, bu şartlar içinde bir çalışma ile meydana gelen fiilen dördüncü eserim olan bu tayyarenin evvela vasıflarını tanıtayım.

14 rakamı, 1930 senesi, 16 senelik (o tarihte) havacılık hayatımda tayyare ve tayyare aksamına ait malzeme ve cihazlar olarak hazırladığım projelerin adedi ifadesidir. Benim üzerinde önemle durduğum husus özellikle yerli mallarımızı değerlendirmek sureti ile uçak imalatını kolaylaştırmaktı. Anadolu yarımadasını kaplayan ormanlarımızdaki ağaçların, düşüncelerimi tatmine kâfi geldiğini görmüştüm. Yaptığım statik denemelerde güvenle kullanıyordum. Bu imalatta ihtiyaç olan kontrplaklarımı Rus malı kullanmıştım ama bunun da yerli malı olarak temini imkânlarını ihmal etmedim. İstanbul Sütlüce'de bulduğum Kelebek Kontrplak Fabrikası idaresi ile yaptığım görüşmeler sunucu, verdiğim numunelere göre fabrika 1 mm. kalınlıkta kontrplak yapmaya muvaffak olmuştu ki 1932 yılında açtığım tayyare mektebimin atölyesinde inşa ettiğim tayyarelerde, hep Kelebek fabrikasının mamulatını kullanmıştım.

Tayyaremin uçuşlarda kısa kalkış ve inişine çok önem veriyordum, bunun sebebi memleketimizde sivil havacılık adına hiçbir teşkilat yoktu, hatta hava kuvvetleri meydanları dahi tabii düzlükler, çimenliklerdi. İlk uçuş tecrübeleri için de Kızıltoprak arkasında Kuyubaşı'ndaki boş tarlayı düşünüyordum.

Çalışma rejimimiz dahilinde her şey kolaylıkla meydana geliyordu. Fakat iş büyüdükçe yer küçülüyordu. Halbuki ben

Tayyarenin ağırlıkları: % 55 ağaç, % 20 motor, % 25 bez, alüminyum, çelik vs. çeşitli maddelerdi. Bu suretle meydana gelecek eserimin genel boyutları şöyle olacaktı:

Tayyare tipi	:	Vecihi XIV, spor, eğitim
Motor	:	Tek, Gnomm et Rohn 1250 d/s., 110 HP

Ebad :

Tam genişlik	:	8,80 m.
Tam uzunluk	:	7,20 m.
Tam yükseklik	:	2,65 m.
Kanat taşıma sathı	:	24,00 m^2

Ağırlıkları

Boş ağırlık	:	520,00 kg.
Binenler	:	150,00 kg. (İki kişilik)
Akaryakıt	:	150,00 kg.
Bagaj	:	30,00 kg.
Tam uçuş ağırlığı	:	850,00 kg.
Kanada düşen ağırlık	:	35,00 kg.
Motorda kuvvete düşen ağırlık	:	7,70 kg.

Uçuş vasıfları (Specification) :

Yüksek hız	: Kd. 82 %	155	km/saat
Seyahat hızı	: Ekonomik	140	km/saat
Tutunma hızı	: 60	km/saat	
İniş sürati	: 60	km/saat	
Hız kayıdı	: Vril 45	km/saat	
Tam uçuş ağırlığı ile kalkış mesafesi	:	65	m.
İniş mesafesi	: 50	m.	
Tam ağırlıkla 15 m. manialı kalkış	: 110	m.	
İniş 15 m. manialı iniş	:	85	m.

Yükseliş vasıfları :

500 metreye	:	3	dakika
1000 metreye	:	8	dakika
2000 metreye	:	16	dakika
3000 metreye	:	28	dakika
3500 metre	: En yüksek tavan		

Pervane	: (Fiks hatve)		
Çapı	:	2500	mm.
Hatve uzunluğu	:	2500	mm.

bütün işleri tamamen bu bina dahilinde ikmal ederek tayyareyi uçuşa hazır bir halde çıkarmayı düşünerek çalışıyordum. Bu sebeple yerimizin darlığından dolayı ancak yarım tayyare hesabı ile parçaları yerlerine alıştırıyordum. Yani tayyarenin bir taraf kanatları mahalline alıştırıldıktan sonra tekrar sökülerek karşı tarafa alınıp öbür taraf kanatları aynı ameliye ile işleniyordu. Fakat bu gibi zorluklar hakikatte katlandığımız iş mahrumiyeti yanında hissedilemez mahiyette kalıyordu.

84. iş günü tayyarenin teferruatı ile meşguldüm. Boya işlerine de aynı ihtimamı gösterdim. Düzgün ve parlak olmuştu. Renk intihabında milli duygumuz hâkim oldu. Sanatçı Sadefkâr Vasıf'ın güzel bir eser olarak işleyip hediye ettiği borda levhası pilot mahalline zengin bir dekor olmuştu. Her şey ikmal edildi ama tayyaremin tekerleklerine lastik bulmak için bütün gayretlerim boşa gitmişti. Nihayet bu ihtiyacımı da tekerlek ölçüleri uygun gelen spor arabamın lastikleri ile halletmiş oldum. Her ne kadar tayyare lastikleri gibi hafif değilse de, bu zaruret karşısında 4-5 kiloluk fazlalığın hiçbir ehemmiyeti olmayacağı aşikârdı. 89. günün gecesi tayyareyi aşağı indirdik, iki kamyon yardımı ile Kuyubaşı mevkiine getirdik.

İki gün önce bu mahalde çadır kurarak bazı hazırlıklar yapmıştım. Gecenin derin sükûneti içinde tayyarenin meydana gelmesi birçok meraklıları hemen meydana toplamaya vesile oldu. Bunlar arasında tayyareyi yakından görenler hemen hiç yok gibi idi. Bu gece ziyaretçileri, aralarında balık şeklinde gördükleri uçak için "Bunun neresi uçacak?" diye birbirlerine soruyorlardı. Tayyareyi örtmek ve başına adamlar koymak gibi tedbirleri aldıktan sonra montaj işini ertesi güne bırakarak yuvamıza döndük.

Burada yazmadan geçemeyeceğim nokta, bugünün fevkalade yorgunluğuna ve saat ikiden sonra yatağa girmekliğime rağmen üç aylık izin müddetimde ilk defa olarak müsterih bir uykuya dalmıştım.

İlk Uçuş

Tayyaremin montajı ve geri kalmış noksanlarının giderilmesi için yalnız iki günlük çalışma kâfi gelmişti. Bu iki gün aynı zamanda Kadıköy ve İstanbul halkının teşebbüslerimden haberli olması için de kâfi gelmişti. Yurtta her milli başarıyı kendi malı telakki etmekten zevk alan binlerce vatandaş bu hakiki Türk eserini görmeye koşmakla beraber samimi bir duygu ile yardım isteklerini de candan izhar etmişlerdi.

Üç ayın, yani ilave müddetiyle iznimin bittiği son gün 16 Eylül 1930, parlak bir gün. Gazeteciler, fotoğrafçılar, yolları dolduran otomobil ve arabalar, binlerce insandan birikmiş halk yığını, bu gibi toplantılardan istifade etmesini çok güzel bilen ayak satıcıları ve bu toplantıya milli bir varlık duygusu veren davul ve zurna, hülasa muazzam bir miting gününü andıran samimi bir hava. Eminim ki Fikirtepesi'nde Sultan V. Murat Köşkü etrafında hiçbir tarihte böylesine kalabalık asla görülmemişti.

Saat 15.00'te birçok yardımcıların da himmetiyle hazırlık tamamlandıktan sonra tecrübe etmek istediğim motorumda bir aksilik belirdi. Küçük bir arıza. "Emniyet!" ve "Ateş!" sözlerinin yarattığı heyecan herkesi tıkadı. Belli ki manyeto. Hemen uçaktan atladım, manyetoyu söktüm. Kısa bir araştırma sonucu aksilik sebebi çabuk meydana çıktı, bunu bertaraf ettikten sonra manyeto yerine takıldı. Her şey tamam ama bu işlemin ziyaretçiler üzerindeki etkisi bariz, çehrelerde üzüntü ve tereddüt açıkça görülüyor. Benim alışkın olduğum bu hal onlar için biraz azaptı galiba.

Manyeto arızası giderildikten sonra motorumu çalıştırdım. Bu tatlı ahenkdar ses heyecan içinde çırpınan halkımızı da coşturmuştu. Halk koşuşuyor, tayyarenin etrafında dönüyorlardı. Polisler inzibatı güçlükle temin ediyorlardı. Artık uçuş zamanı gelmişti. Polislerden rica ederek halkı yol ve namazgâh hizasına kadar geri aldırdıktan sonra, kendilerine uçuş sahasını gösterip bu bölgeye geçmenin felakete sebep olabileceğini hatırlattım ve uçağıma atladım.

Atletik bir genç olan makinistim Hamit pervane çevirmesini güzel öğrenmişti, birkaç tur hazırlıktan sonra onun "Ateş!"

sözünü duydum, motorumun elektrik cereyanını açarak ben de "Ateş!" dedim.

Çalışan motorumun muntazam ahengini dinliyordum. Güzel, her şey yolunda. Hamit'e işaret ettim, tekerleklerin önündeki takozlar alındı, artık tayyarem serbest. Elimdeki gaz manetini açarak motorumu doldurdum, tayyarem koşmaya başladı ve kısa bir rula ile yeri terk etti. Bir an beş sene evvelki başarımın doyamadığım neşesi içindeyim. Bu uçuş prototip bir tayyarenin tecrübesi heyecanından ziyade, üzerinde çok uçulmuş ve çok işlenmiş inanılır bir tayyarenin uçuşuna daha çok benziyordu. Tasarılarımdan projeye geçen hususiyetleri eksiksiz buluyordum. Tayyaremi yaparken çalışacak kuvvetlere ait parçalar üzerinde ayrı ayrı ve birçok defalar yaptığım statik tecrübelerden tayyaremin tahammül haddini tamamen tespit ettiğim için sağlamlığına da kuvvetli bir inançla güveniyordum.

İşte bu güvenle salladım, sarstım ve savurdum. Her an kumanda levyesinin hareketlerine kesin bir itaatle bağlı çalışan ve işleyen tayyareme o kadar çabuk alıştım ki sonsuz övünüşün verdiği zevkle yuvarlandım, yuvarlandım. İtiyadım uçuşlara



Vecihi XIV önünde yardımcılarla.

başladım, istediğim gibi akrobatik hareketleri huzur içinde yaparak uzun zaman süren uçuş mahrumiyetimi telafi ediyordum.

On beş dakika devam eden uçuş bitip yere indiğim zaman beni omuzlarından bırakmayan bu sevgili halkımızın tebrikleri ayyuka yükseliyordu, yanaklarımın ve ellerimin buselere boğulduğu bu gün, ne mutlu bir günümdü.

16 Eylül 1930. İşte özel emek ve teşebbüsün bu başarı günü Türk özel havacılığının doğduğu gündü.

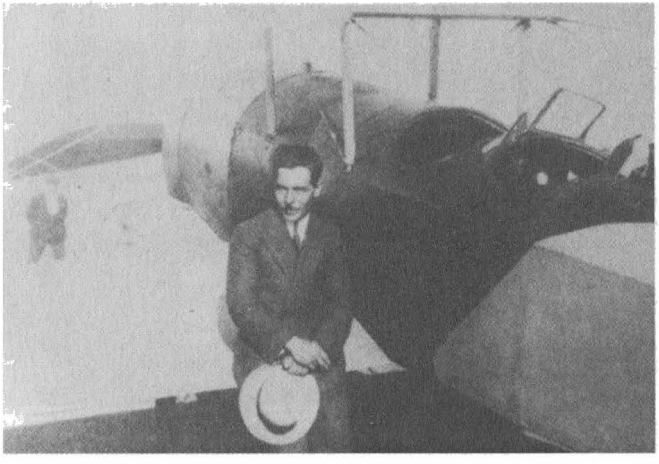
17 Eylül 1930. İzin süremin son günü. Ankara'da bulunmam lazım, fakat hareketime bugün imkân yok. Hemen telgrafhaneye koştum muhterem başkanıma şu telgrafı çektim:

Tayyare Cemiyeti Reisliğine
Ankara

İzin müddetim içinde yaptığım tayyaremin tecrübelerini bugün muvaffakiyetle yaptım. Yarından sonra tayyaremle uçarak Ankara'ya geleceğimden üç günlük gecikmenin affını istirham ederim.

Vecihi

Bu muvaffakiyet bütün İstanbul gazetelerinin sütunlarında büyük puntolarla hemen ertesi gün, "Milli havacılı-



Vecihi XIV - İlk uçuş 16 Eylül 1930.

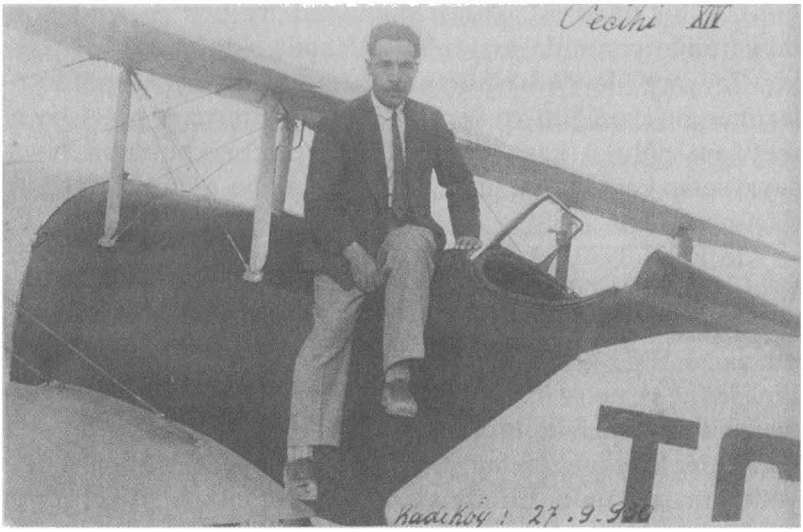
ğımızın bir müjdesi" olarak yayınlandı ve ben de aynı gün tayyaremle yanımda makinistim Hamit olduğu halde Yeşilköy Tayyare Meydanı'na uçtum. Burada hem tayyaremi dostlarıma göstereceğim ve hem de İstanbul'umuzun genel hava meydanı olduğu için, Ankara'ya hareketimi buradan hava seyrüsefer kaidelerine göre yapmanın daha uygun olacağını düşünmüştüm.

18 Eylül 1930 sabahı yanımda makinistim Hamit olduğu halde yerden kalktık ve tayyaremizi Yalova istikametinde Marmara'ya denize açtık. Bu uçuş tayyaremin dördüncü uçuşuydu, ancak 500 kilometrelik bir yola açılıyorduk. Bu cüret ancak ilme inanç ve nefse itimadın canlı bir tezahürü olmak itibarı ile havacılık mesleğiyle ilgili insanlar için çok büyük bir kıymet ifade eder ki, yaptığım tayyarenin vasıfları ve malzeme hususiyetlerinin sağlamlık bakımından yüksekliğinin en güzel görünüşü ve uzak mesafe hamlelerinin ilk adımıydı.

Önümüzde serilen Marmara Denizi, sonra Yalova dağları, İznik Gölü, Yenişehir, Bilecik ve Pazarcık dağları, daha sonra şarka uzanan Eskişehir ovası, ilk Türk tayyaresinin kanatları altından gerilere doğru akan tabiatın güzellikleri, bu sabah gezisinin sevimli manzaralarıydı.

Eskişehir havacılar yurdu, kahraman havacılarımızla kucaklaştığım yer. Burada da eserim çok beğenilmiş, candan takdirler toplamıştı. Kısa bir ziyaretten sonra tekrar Ankara'ya havalanacağım. Fakat arkadaşlarım bırakmak istemiyorlardı, hatta ısrarlarında samimi olduğuna şüphe olmayan serzenişler de vardı. Halbuki o gün Ankara'ya varmak mecburiyetindeydim. Ne yapacağımı şaşırdım, bu sefer beni affedin diyerek dostlarımın izniyle tekrar havalandık.

Şarka doğru uzanan boz bir ova, yılankavi serilmiş Porsuk, kızışan çorak iklim havasının insafsız sarsıntıları arasında sallana sallana ve sarsıla sarsıla uçuyoruz. Sarıköy - Sakarya üzerinden Polatlı dağlarını aştık. Sonra Malıköy kesiminden açıldığımız zaman uzaktan Ankara'nın papatya tarlası gibi güzel manzarasını görmüştük. Bu şerefli başarının büyüklüğü kadar canlı ve neşe içinde Ankara'yı ve cemiyet merkezimizi havadan ziyaret ettikten sonra istasyon yanındaki meydana indik.



Vecihi XIV ile Kadıköy'de. 27 Eylül 1930.

Ankara'dayım, Muhterem reisimiz Fuat Bey'in takdirleri bana sevinçli ümit kapılarını açıyordu, bu iltifatlar 1925 yılında ve cemiyetin ilk kuruluşu sırasında o tarihteki reis Cevat Bey'in sözlerine benziyordu. Onun için sevinçli idim. O günü ben dairede geçirirken, ertesi gün için tayyareyi uçuşa hazır bulundurmasını makinistime söyledim. Çünkü ertesi gün, cuma günü, güzel bir tesadüf, sonbahar at koşularının yapıldığı gündü. Sabah erken saatlerden itibaren Ankara halkı koşu meydanını doldurmaya başlamıştı. Gelen halk önce tayyaremi seyrediyor, sonra koşu mahalline gidiyorlardı. Bu çok neşeli günde birçok dostlarımın tayyare hakkındaki ilgi ve tecessüsleri, beni hayli meşgul ediyordu. Bir fırsat telakki ettiğim o gün için uçuş programı tasarlamıştım, yarışların sonunu bekliyordum. Son yarış başlarken bazı dostlarımla birlikte tayyarenin yanına geldik. Tayyarenin önündeki yarış pistini gösteren kazıklardan birkaç tanesini sökerek kalkış yolunu açtıktan sonra uçuşa başladım. Koşular henüz bittiği için halk henüz yerlerinden ayrılmamışlardı. Yarışmaları tamamlayıcı bir programmış gibi yaptığım uçuşlar güzel bir sürpriz oldu. Türk emeği, Türk malı yeni bir uçak ve Türk

havalarında ilk defa görülen milletlerarası Türk sivil tayyare işaretleri bütün halkımızın dikkatlerini uçağın üzerine topluyordu.

O günkü *Hâkimiyeti Milliye* gazetesini okuyanlar ve uçuşları zevkle seyredenler yaptığım akrobatik hareketlerle belki biraz heyecanlandılar. Sonunda alçak irtifadan uçup, halkımızı selamlayarak, özel Türk tayyaresini yakından göstererek alkışlar arasında yere indim. İnişten birkaç dakika sonra yanında bakanlar ve kumandanlar olduğu halde sayın Başvekilimiz İsmet İnönü tayyareyi görmeye geldi. Kendisini hürmetle selamladım, elimi sıktı ve beni tebrik ettikten sonra aramızda şöyle bir konuşma geçti:

"Bu mu yaptığın tayyare?

Evet efendim.

Aferin, güzel olmuş. Nasıl, seyahatin iyi geçti mi?

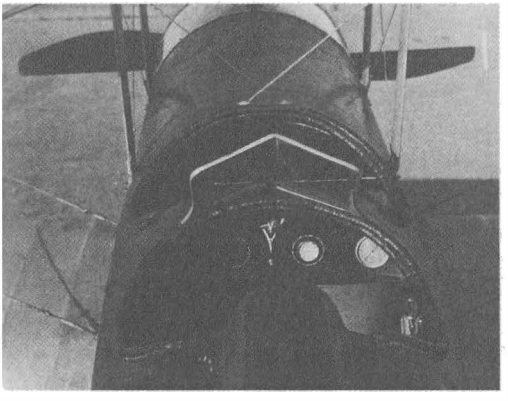
Çok teşekkürler ederim Paşam, teveccühünüz. İstanbul - Ankara yolunun tabii uçuşu, iklim cereyanlarının yaptığı sarsıntılar, mamafih ehemmiyetli değildi.

Tayyarenin sürati ne kadardır?

Tayyarenin azami sürati saatte 160 km. İstanbul - Ankara uçuşunu vasati olarak saatte 140 km. süratle yaptım."

Bu konuşma sırasında Başvekil uçağın etrafında dolaşarak her noktasını tetkik ediyordu. Pilot mahalline dikkat etti ve borda saatlerini sordu, ben bu soruları cevaplarken borda tablosu dikkatini çekmiş;

Bu ne güzel sadefi iş dedi.



Vecihi XIV pilot mahalli
Foto Cemal (Hâkimiyet).

Evet, Sadefkâr Vasıf Bey'in tayyareme hediyesi dedim.

Başvekil tebrik ve muvaffakiyetler temenni ederek ayrıldıktan sonra, diğer vekiller ve kumandanlar da tayyareyi gezerek tebriklerde bulundular. O günün şerefli başarısı münasebetiyle birkaç dostumu ve bu meyanda Foto Cemal'i de uçurmuş, o da Ankara'nın havadan birçok fotoğrafını çekmişti.

29 Eylül 1930, normal mesai günü. Hazırladığım bir dilekçe ve tayyareme ait umumi vasıfları gösteren teknik dosya ile İktisat Vekâleti'ne müracaat ederek tayyarenin resmi teknik muayenesi ile uçuş müsaadesi ve seyrüsefer vesikası verilmesi için gereken muamelenin yapılmasını rica etmiştim.

Bu teknik muayene münasebeti ile burada zikre değer ki, o tarihte Türk hava teşkilatında tayyare mühendisi yoktu. Hatta havacılık ilmine vakıf arkadaş da yoktu. Hava umuru umum müfettişlik 5. şubesinin vazifesi, satın alınan tayyarelerin normal işlemlerini yapmaktan ibaretti. Satın alınan tayyareler gelir, Eskişehir'de komisyon huzurunda uçurulur ve kabul raporu gelince fen şubesi bu muameleyi tekamül ettirirdi.

Benim İstanbul'dan uçarak getirdiğim bu tayyare de bir nevi tecrübe edilen uçaklar durumunda idi. Ben fen şubesinden bir davet beklerken makinistim Hamit de uçak başında beklemekte idi. Bu intizar hayli uzun sürdü. Durumu muhterem reisim Fuat Bey'e söyledim, hemen Erkânı Harbiye Reisliği'ne şu teskere yazıldı.

Türk Tayyare Cemiyeti Reisliği Ankara
21760 17.10.1930

Büyük Erkânı Harbiye Reisliğine

Cemiyetimiz memurlarından Tayyareci Vecihi Bey, İktisat Vekâleti'ne yaptığı müracaat neticesinde tasavvur ettiği tayyareyi bir mezuniyet müddetinden istifade ederek Kadıköy'ünde bir marangoz dükkânında basit ve iptidai vesaitle bizzat yapıp uçmağa muvaffak olmuştur. Kadıköy'den kalkıp Yeşilköy'e inmek suretiyle 15-20'şer dakikalık birkaç tecrübe uçuşunu müteakip 400 kiloluk hamulesi nafia ile İstanbul'dan Eskişehir'e ve oradan Ankara'ya uçarak gelmiştir.

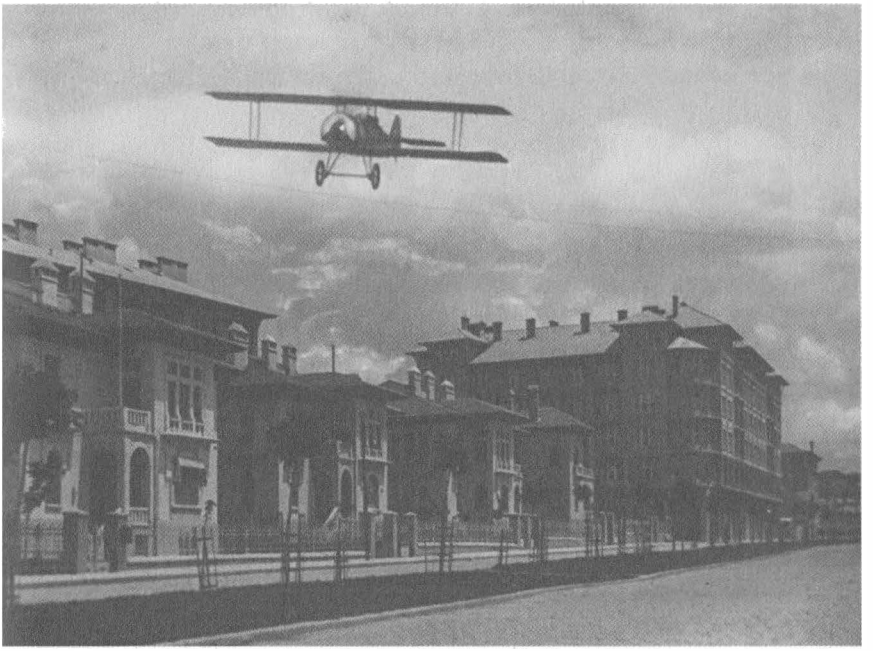
Tayyarenin Ankara üzerinde yaptığı uçuşlar esnasında sağlam ve kâfi derecede mukavemeti haiz bir tayyare olduğunu da akrobasi hareketleriyle ispat etmiştir.

Vecihi Bey, bu eser üzerinde üç aylık yorucu ve devamlı bir mesai ve emekten başka beş-altı bin liralık bir masrafa da katlanmış ve bu parayı şuradan, buradan borç suretiyle tedarik etmiştir.

Mesleğindeki heves ve iktidarı Büyük Reisliğince de takdire şayan görülen bu Türk gencini imanlı bir azmin ve yüksek sanat sevgisinin mahsulü olan bu eserinden dolayı tebrik ve taltif etmek münasip ve yerinde olduğu mütalaasındayım.

Bundan başka, cemiyet hizmetinde bulunan tayyaresini propaganda uçuşlarında kullanmak, gerek kendisini terfih ve gerek cemiyetin emellerini tatmin noktasından faydalı olacaktır kanaatindeyim.

Bu Türk gencinin şahsi ve maddi fedakârlığını kısmen olsun tatmin etmek ve ehemmiyetsiz masrafla halkın tayyareci-



Vecihi XIV, Ankara Evkaf apartmanları üzerinde.

liğe karşı olan alaka ve muhabbetini arttırmak mümkün olabileceğine göre bu hususta mütalaalarınızı beklemekte olduğumu arz eylerim efendim.

Türk Tayyare Cemiyeti Reisi
Çoruh Mebusu
Fuat

Bu teskere gönderildiği gün hava umuru umum müfettişliğinden 14.10.1930 tarihli şu yazı geldi.

Tayyareci Vecihi Bey
Türk Tayyare Cemiyeti
Ankara

Vecihi XIV tipi tayyare her ne kadar tecrübe uçuşlarında ve takiben İstanbul'dan kalkarak Ankara'ya kadar hava yoluyla yaptığı uçuşlarla uçuş kabiliyetinin yerinde olduğu anlaşılmış ise de, tayyarenin aerodinamik vasıflarını tespit edecek elimizde hiçbir vasıta bulunmadığından fennen muayenesine imkân görülmemiş ve bu suretle icap eden seyrüsefer vesikası verilememiştir.

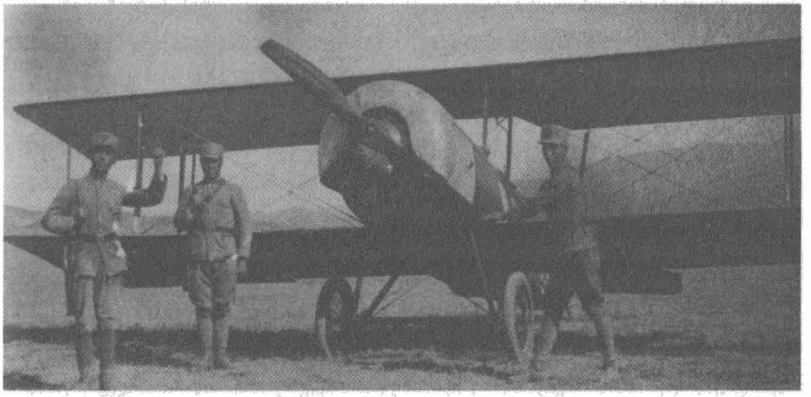
İmza
M.M.V.Hava Umuru Umum
Müfettişi Y. Miralay Macid

Hava umurunun bu olumsuz yazısını görünce şaşırdım. Durumu muhterem reisimize söyledim, o da hayret etti, bu tezat halindeki karara. Fuat Bey'in üzüntüsü yüzünden açıkça görülüyordu, yüzüme baktı ve "Merak etme, Büyük Erkânı Harbiye'ye yazdığımız yazıya gelecek cevabı bekleyelim" dedi.

Reisimizin yanından çıktığım anda karşımda makinistim Hamit'i buldum, halinde bir heyecan vardı. "Ne var?" dedim, o da "Tayyarenin başında nöbetçiler var, beni tayyareye yaklaştırmadılar" dedi. Bu söz bana ikinci bir şaşkınlık oldu, "Nasıl olur?" dedim ve inanmadığım için hemen tayyare meydanına koştum. Evet tayyare iki jandarma ile muhafaza altına alınmış! Beni de yanına sokmadılar ve "Böyle emir aldık" dediler. Ta-

bii bu emir erleri ile münakaşa edecek değildim, sadece "Emri kimden aldınız?" dedim, cevap "Vilayet" sözü oldu.

Vilayete müracaatımda alınan tedbirin Büyük Erkânı Harbiye'nin emri üzerine alındığını öğrendim. Temas ettiğim zat, hava şubesine yeni katılmış, hiç tanımadığım bir kurmay yüzbaşı idi. Kendisine müracaatımın sebebini ve uçuş müsaadesi verilmese dahi tayyarede bakım işinin hayati bir zaruret olduğunu ve hiç olmazsa tayyarem hakkındaki muamelenin neticesine kadar uçuş yapılmamak şartıyla makinistimin tayyareme bakması için gereken emrin verilmesini rica ettim. Muhatabım sözlerimi sükûnetle dinledikten sonra, hatta şiddetli bir lisan kullanarak bana şu cevabı verdi: "Tayyarenizin aerodinamik



Tayyarenin başında nöbetçiler.

vasıfları yokmuş, hatta tekerleklerinize takılı lastikler bile otomobil lastikleri imiş. Böyle bir tayyareye nasıl sertifika verilir?"

Bu ifade bir kurmay yüzbaşının dilinden çıkıyordu. Bu ifade karşısında şaşırdım ve ne söyleyeceğimi takdirden aciz kaldım. İstanbul'dan Ankara'ya kadar uçan bir tayyarenin aerodinamik vasfı yokmuş! Sonra tekerlekler otomobil lastiği imiş!

Şüphesiz bu sözler tayyareyi tanıyan bir insanın sözü olmaktan çok uzaktı ve muhakkak bitte'sir ortaya atılarak tayyarenin mahvını temin etmek isteyenler tarafından icat edilmiş bir yalandı. Fakat kimdi? ...Bu noktayı bilmiyordum ve düşün-

mek de istemiyordum. Uzun seneler tayyareciliğimizde teferrüd edecek kadar yaptığım hizmetleri bir an hatırladım ve sonra serbest olduğum halde hâlâ bu haksız muamelelerin devam etmekte olduğunu görmekten ve milli faydalar hesabına başarılan eserleri öldürmek için hakikatleri tahrif eden insanların sözlerinin büyük makamlar nezdinde yer bulmasından irkilerek şu sözleri ihtiyarsız mırıldandım:

"Yüzbaşı Bey, sözlerinizden anladığıma göre siz havacı değilsiniz ve sözleriniz size anlatılan bir ifadenin makesidir. Hakikat olup olmadığını düşünmeden konuşuyorsunuz. Ortada mahvedilmek istenilen milli servetten bir parça var. Aerodinamik dediniz! Daha dördüncü uçuşunda 500 kilometrelik bir mesafeye açılarak başaran bir tayyare için bu muvaffakiyetten daha bariz bir ölçü olabilir mi? Sonra, otomobil lastikleri dediniz! Sadece birkaç kilo aleyhime ağırlıktan başka bir mana ifade etmeyen bu vasıtaların tayyarem için bir ret sebebi olması ihtimali, havacılık ilmi adına cidden hazindir. Çünkü biz I. Dünya Harbi'nde değil böyle biraz ağır lastik tekerlek, tahta tekerleklerle uçuşlar yapıyorduk. İstiklal Savaşı'nda da çalışan tayyarelerimizi tanımış olsaydınız, bu yeni yaptığım tayyareye nazaran o tayyarelerle nasıl uçuşlar yaparak orduya hizmetler sağladığımıza hayret ederdiniz. İşte bu sebepten dolayı, bu mevzua ait ricalarımı size tekrar edemeyeceğim. Şubeden başka bir hava mensubu arkadaşla görüşmek ihtiyacındayım" dedim.

Açık bir hakikati müdafaa eden sözlerim karşısında bir cevap bulamayan muhatabım, kalktı ve salondan dışarı çıktı.

Takriben yarım saat sonra kapı açıldı ve tayyareci Binbaşı Şefik Çakmak göründü. Bu zat İzmir'de beraber çalıştığımız bir tayyareci, yüksek duygulu bir asker ve erkân-ı harpti. Şark isyanında bütün hava harekâtına tayyareleriyle grup kumandanı olarak iştirak etmiş, birçok yararlıkları söylenen kahraman bir havacı idi. Tevazuunu ve havacılık sevgisini yakınen bildiğim bu zat ile karşılaşınca meslek namına bir huzur duydum ve derdimi anlatmaya başladım:

"Binbaşım! Kim ve nasıl bir enerji sahibiyim ve havacılık yolundaki gayem nedir, bütün bunlar sizin çok iyi bildiğiniz şeylerdir. Şimdi de aynı gaye yolunda muvaffak bir eserle kar-

şınıza tekrar çıkıyorum. Yaptığım tayyarenin uçuşlarını gördünüz veya gazetelerde okudunuz. Havacılık ilmini şuurla benimsediğim için, aynı yol üzerinde biri olarak, tayyarem hakkında reva görülen haksızlığın düzeltilmesini sizden rica ediyorum. Bu eser benim olduğu kadar milletimizin bir başarısı ve yurdumuzun öz malıdır.

Aerodinamik vasıf diye Fen Şubesi'nin diline doladığı husus için söyleyecek tek sözüm, iklim bölümleri ile çevrilmiş olan 500 kilometrelik İstanbul - Ankara uçuşunun, bir tayyarenin değeri için ne mana ifade ettiğinin göz önüne alınması yeter.

Burada da halkımızın gözleri önünde yaptığım uçuşların, tayyaremin sağlamlığı hakkında kâfi ve pratik bir delil olduğu aşikârdır. Bu hadiselere rağmen, tam bir başarıya sahip bir milli eserin bir kalemde mahvedilmesi bugünkü milli kalkınma anlayışına yakışır mı ve sizin vicdanınız bu haksızlığa razı olabilir mi?

Tayyaremin muayenesi için Fen Şubesi, elinde aerodinamik vasıfları tespit edecek vasıta bulunmadığını ileri sürüyor. Çok rica ederim binbaşım! Fen Şubesi, fenni muayenelerin icap ettiği vasıtaları henüz temin etmemiş bulunuyorsa, bütün varını vermek suretiyle milli havacılığımızda muvaffak bir eser meydana getirmiş bulunan bir vatandaşın kabahati nedir? Binaenaleyh, bu haksızlığın giderilmesini ve tayyaremin kurtarılmasını tekrar tekrar sizin vicdanınıza bırakıyorum.

Eğer hakikaten Fen Şubesi, bu tayyarenin muayenesine muktedir değilse, bu muayenenin bir dost devlet servis tekniğinde yaptırılması büyük Erkân-ı Harbiyemiz için mümkün olmayan bir mesele değildir. Mesela hükümetimizin son tayyare satın aldığı Çekoslavakya hükümeti servis tekniğine bu fenni muayeneyi tevdi etmesi hiç gayri tabii bir şey olmaz. Bu suretle bu milli eserin hakiki kıymeti tam olarak meydana çıkmış olur" dedim.

Sükûnet ve hassasiyetle sözlerimi dinleyen Şefik Bey'in kibar tavrında beliren şu sözlerini işittim: "Peki hocam, siz gidin. Müsterih olun. Elimden geleni yapmaya çalışacağım." dedi. Bu söz beni tatmine kâfi gelmişti, teşekkürle yanından ayrıldım.

Bu ikinci imalatım Türkiye'de ilk sivil tayyare inşası işiydi. Bunu uçuştan men eden işlemin nedenleri, bu yazıda tayyarenin aerodinamik evsafını tespit edecek hiçbir vasıta bulunmadı-

ğından bahsediliyor! Bu beyan şekli bilgisizliğin açık örneğidir. Aerodinamik ilmi, statik bahsi dediğimiz, uçuşta uçağın maruz kalacağı mukavemet bahsi değildir. Aerodinamik, havada santrajın değişik hallerdeki rolü ve spesifikasyonunu araştırır, yani A, B, C, D ve E uçuş vaziyetlerinde uçak ağırlığının santral noktasından değişik uzaklıklarda müsbet, menfi hallerdeki durumlarda pilotun kumanda hâkimiyetini arama ilmidir, uçuş teminatı demektir.

İlim bakımından, uçağın üzerindeki tetkikat teorik değil, pratik olarak tahakkuk etmiş durumda idi. Çünkü her türlü akrobatik uçuşlarımda uçak, kumandalarıma tam uyum göstermişti. Tayyaremin statik bakımından mukavemet kapasitesi de aynı uçuş hareketleriyle beliren bir gerçek idi ki bu gerçeği de umur-u havaiye yazarları yazılarında açıkça belirtmişlerdir. Hal böyle iken tayyarenin uçuştan men'i kararı bir vicdan kaziyesi değil bir etki mahsulü idi. Bu etkinin menşei, askeri havacılıktan istifa ile ayrılmamın reaksiyonu olarak, İzmir'den gelen talimata dayanıyordu. O zamanki umur-u havaiye müfettişliği idaresi, ilk başarım Vecihi - VI tip tayyareme defalarca müracaatıma rağmen izin vermedi, meydanda açıkta bırakılarak hava tesirleri altında harap edildi. Eğer bu işlemde milli duygu hâkim olsaydı en azından ilk Türk tayyaresi olarak müzeye kaldırılması gerekirdi.

İkinci zararlı tutum; Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş amacını ezmek, sivil tayyareci yetişmesini önlemek taktiği idi.

Nihayet ruhumun gıdası, hürriyet içinde Türk azmine yakışan bir gayretle yaptığım ikinci inşaatım ilk Türk sivil tayyaremin de uçuştan men'i, hep o reaksiyondan doğan kaprisin eseri idi. Hatıralarımın birçok yerinde görüldüğü ve görüleceği üzere isimleri açıklamayı bu tarihi tertibe amil olan prensibe aykırı bulurum. Bu ifadeden kasıt, herhangi bir vatandaşı teşhir etmekten ziyade, milli harstan ve hemcinsine yardım duygusundan yoksun zavallıların bilerek veya bilmeyerek etki ve işledikleri hıyanetleri gerçek ibretler olarak cemiyet hayatımıza tanıtmaktır.

Milletlerin tekamülü, tarihlerine, ananelerine ve milli görevlerde karşılıklı inanç ve güven hislerine dayanır. Bu da ancak imanlı millet sevgisi ile mümkün olabilir. Gönül ister ki bu imanlı duygu geleceklere kültürel bağ olsun.

Birkaç gün sonra Büyük Erkân-ı Harbiye Reisliği'nden 10 Kasım 1930 tarih ve 33731 numaralı şu teskere Cemiyet Reisliği'ne geldi.

Özetle

6 Eylül 341 tarihli "Seyrü Seferi Havai Kararnamesi" ahkamına göre, adı geçen tayyarenin muayeneden evvel ve imalinde alakalı, makamlara haber vermemiş ve tayyaresini muayene ettirmeden uçarak Ankara'ya getirmiştir. Bu harekâtı mevzuata aykırı olduğu ve Fen Şubesi'nden verilen rapora nazaran tayyarenin uçuş kabiliyetine haiz olduğu anlaşılmakta ise de, kâfi vesaiki vermemiş olması ve bazı fenni tecrübeler icrasına da elde kâfi vasıta bulunmayışına binaen, tayyarenin uçuş kabiliyetine haiz bulunduğu hakkında rapor tanzimine imkân görülmemiş olduğu tasrih edilmekte ve dördüncü madde olarak da:

"Ancak, Vecihi Bey'in, milli mücadelede çok hizmeti görülmüş değerli bir tayyareci olmasını takdiren ve memleketimiz dahilinde yapılan bu tayyarenin geçirmesi icap eden fenni muayene ve kontrollere mahsus, rüzgâr tüneli vesaire gibi tesisatı fenniyenin halen mevcut bulunmaması nazara alınarak mumaileyhe mümkün olan muavenetlerin yapılması muvafık olabilir. Bu takdirde, tayyarenin parça halinde en yakın, mesela Çekoslavakya servis tekniğine arzı ve oradan alınacak vesaik fen şubemizce kâfi görüldüğü takdirde tayyarenin memleket dahilinde uçmasına müsaade edilebilir."

Büyük Erkân-ı Harbiye Reisi Müşir Fevzi, imzasını taşıyan bu teskere üzerine huzura kavuşmuştum. Bu haber bana sonsuz bir sevinç olmuştu. Hemen muhterem reisimizi ziyaret ettim, o da memnundu, kendisinden gerekli talimatı aldım ve hazırlıklara başladım. Derin üzgünlük içinde Hamit ile birlikte uçarak getirdiğimiz tayyareyi sökerken göz pınarlarımız sızlıyordu. Tayyarenin sökülme işi bittikten sonra D.D.Y.'dan verilen bir vagona yerleştirdik ve her türlü emniyet tertibatını alarak emanetimizi D.D.Y. idaresine teslim ettik. 28 Kasım 1930.

Ama tayyarenin Ankara'dan İstanbul'a ve oradan Prag'a kadar nakli hayli üzüntülü olmuş, bizi bir hayli uğraştırmıştı. Bundan sonra pasaport çıkartmak, Milli Müdafaa Vekâleti'ne

verdiğim dosyayı geri almak ve yol hazırlıklarını ikmal etmek işleri de beni bir hayli yordu ve nihayet 4 Aralık 1930 tarihinde Simplon Ekspresi'yle Çekoslavakya'ya hareket ettim.

Çekoslavakya'da

Yolculuğum iki gün sürdü. Prag'a vardığım zaman, henüz tayyarem gelmemişti. Prag'da ilk işim Çek hükümetine müracaat etmek oldu. Bu işle ilgili makamın Nafıa Nezareti altıncı şubesi, havacılık dairesi olduğunu öğrendim. Dairenin şefi Dr. Müh. Styha imiş, tanıştık; beni pek nazikâne karşılayan bu zatın efendice hareketlerini hayatım boyunca asla unutamam. Tayyaremle bizzat Nafıa Nazırı alakalanıyordu. O tarihteki Prag büyük elçimizin Nafıa Nazırı ile yaptığı telefon görüşmesinin tesiri de oldu tabii. Elimde bulunan şahsıma ve tayyareme ait bütün resmi evrak, statik dosya ve dokümanları verdim. Her şeyden önce Çeklerden milletimize karşı büyük bir sempati buluyordum. Tayyaremin tetkiki için fevkalade olarak Dr. Styha'nın reisliğinde dört kişiden müteşekkil bir komisyon teşkilini emir verdi. Çek hükümeti bu işi hususi bir işlemden ziyade bir devlet işi telakki etmişti. Diyebilirim ki tayyarenin muayenesinde tek müşkilat, dosyanın Türkçe yazılı oluşuydu.

Tayyaremin yolda bulunması ve gelmesinin gecikmekte olduğu bu müddet içinde komisyon, tayyaremin aerodinamik ve statik dosyaları üzerinde incelemelerde bulundu.

Gerçi hesaplar, diyagramlar, planlar, genellikle CINA formuna uygun hazırlanmıştı ama dosyanın Türkçe olması ve beynelmilel norma tevafuk etmemesi komisyonu ve beni bir hayli uğraştırdı. Dr. Styha bana Prag'da bir Türk olduğunu söyledi ve telefon ederek çağırdı ve tanıştırdı. Sultan Bey isminde Bakülü bir soydaş, Rus zulmünden kaçmış, tahsilini Prag Üniversitesi'nde ikmal etmiş, Skoda fabrikasında mühendis olarak çalışmakta imiş. Dosyanın tercümesinde yardımı oldu, neticede dosya tam enternasyonal bir norm dahilinde eksiksiz ve normal olarak tetkike hazır bir hale konuldu ve Çek hükümeti mevzuatına göre Çek diline tercüme edildi.



Çekoslavakya'da.

Bu sırada tayyarem Prag'a gelmişti, Masarik İstasyonu'ndan almak ve tayyare meydanına götürmek için bir nakliye şirketiyle anlaşmak hiç zor olmadı. Tayyare komisyonun gösterdiği bir hangara alındı ve ertesi günden itibaren montaja başladık. Bana yardımcı olarak iki Çek makinisti verdiler, bu makinistlerin çalışmalarının ve terbiyelerinin hayranı kaldım. Trende veya kamyonla nakilde tayyare hayli hırpalanmıştı, montajı sırasında bir miktar da tamir işi zuhur etti. Bu çalışmalarımız iki gün içinde tamamlanarak tayyarem uçuşa hazır bir halde meydana getirildi.

CINA (Committee International de Navigation Aerien-Beynelmilel Sivil Havacılık Komisyonnu)

Komisyon, tayyare üzerindeki teorik tetkikatını tam olarak bitirdikten sonra muayeneye başladı. Tayyarenin her noktasını,

kullanılan malzemenin cins ve nevilerini, taşıma mesnetlerini ve burada kullanılan materyal mukavemetlerini, motor sehpasını, mesnet maktalarını ve kullanılan materyal nevilerini ve mukavemetlerini, gövde, dümenler, kanatlar ve bütün malzemeyi ayrı ayrı kontrol ettikten sonra kullanılan malzemeye ait parçalar olup olmadığını sordular. Bu ciheti ben evvelden tahmin ettiğim için İstanbul'dan hareketimden önce kullandığım malzemenin hemen her nevinden birçok parçalar hazırlayarak tayyarenin içine koymuş ve beraberce göndermiştim.

Komisyon reisi bu tedbirime pek memnun oldu ve tayyareyi meydana bırakarak hep birlikte Nafıa Nezareti hava işleri laboratuvarına geldik. Dr. Styha bu dairenin şefi ile görüştükten sonra getirdiğimiz parçalar şefe verildi ve biz şefin bürosundan laboratuvar tecrübelerini izlemeye başladık. Esasen tayyaremde kullandığım bütün malzeme, orijinal tayyare malzemesi olduğu için muayenelerin verdiği neticeler dosyada mevcut malzeme mukavemet kıymetlerine, aynen ve hatta lehime toleranslarla karşılaşıyordu. Yerli malı olarak kullandığım ağaç malzemenin muayenesi de yine lehime olarak Alman ağaç normuna tamamen uyuyordu ki muayene neticesinden benim kadar komisyon azaları da memnun olmuşlardı. Çünkü küçük bir aksaklık ve kıymetlerin karşılaşmaması benim gibi komisyon azaları için de yorucu eziyetlere sebep olabilirdi. Bu işlem de tamamlandıktan sonra rapor ve diyagramlarla laboratuvardan ayrıldık ve bu suretle dosyanın teorik tetkikatı başarı ile sona ermişti. Ertesi gün için meydanda buluşmak üzere vedalaştık.

9 Nisan 1931. Sabah erken tayyarenin başındayım, umumi bir muayeneden sonra motoru bir defa daha tecrübe ettim, durumu normal bularak komisyonu beklemek üzere gazinoya çekildim. Saat 9.00'da komisyon geldi ve derhal tayyareyi kontrol ettiler, bu tatbikatta mekanik araçlar kullanarak ağırlıklara göre santraj noktalarını çeşitli pozlarda arayarak uzun uzun notlar tutuyorlar ve bu notları dosya ile karşılaştırdıktan sonra, komisyon reisi bana dönerek sonucun normal olduğunu ve uçuş tecrübelerine başlanacağını bildirdi.

"Tecrübeler için kim uçacak?" diye sordu.

"Tabii ki ben" diye cevap verdim.

"O halde buyrunuz, şu program dahilinde uçuş tecrübelerine başlayalım" dedi ve elime bir program verdi.

Birinci vazife:

Bu programa göre birinci vazife serbest bir uçuştu. Derhal tayyareme atladım ve motorumu çalıştırarak kısa bir rule ile yerden ayrıldım. Komisyonun gözlerinden ayrılmamak şartı ile tayyarenin serbest uçuş vasıflarını ve normal dönüş kabiliyetlerini gösterdim.

İkinci vazife:

10 Nisan 1931. Mühendis Bervida, tayyareye iki barograf yerleştirdikten sonra, programın bu göreve ait notunu açıkladı. Tayyarenin yerden kalkış mesafesi, kalktığı noktadan itibaren 600 metre mesafede yükselme kapasitesi ve bu uçuşa devamla ilk üç dakikada tayyarenin yükseliş kabiliyetini kontrol idi.

CINA mevzuatına göre bu sınıf tayyareler ve emsali için kalkış mesafesi 250 metre, 600 metre mesafe dahilinde yükselişin 20 metre olması ve ilk üç dakikada yükseliş haddinin 450 metre olması icap ediyordu. Bu tecrübede tayyaremin verdiği neticeler fevkaladelikle kabul edildi. Kalkış mesafesi 83 metre, 600 metre düz çıkışta 46 metre ve ilk üç dakika zarfında kazanılan irtifa 560 metre olarak tespit edilmişti. Bütün bu tecrübeleri sisle karışık yağmur dalgaları arasında yapmıştım. Yere indikten sonra barograf notlarını alan komisyon neticeden dolayı beni tebrik etti ve havanın fenalığını söyleyerek iyi havada daha üstün randıman vereceğine kani bulunduklarını ilave etti.

Üçüncü vazife:

120 kilometre mesafe üzerinde seyahat süratinin tespiti idi. Bu vazifenin icrası için elime bir harita verildi ve bu haritada işaret edildiği üzere kırkar kilometrelik boyları eşit bir üçgen üzerinde uçacaktım. Fakat o günkü fena hava şartları içinde bu vazifenin yapılmasına imkân göremeyen komisyon kararını tehir etti.

11 Nisan 1931. İkinci gün. Yine meydandayız, bu gün de hava şartları hemen hemen aynı ise de bir an evvel tecrübeleri bitirmek istiyorum. Kararımı komisyona söyledim. Tayyareme barograflar bağlandı ve yükselerek haritayı takibe başladım.

Sis dalgaları arasında bocalarken yağmur da mütemadiyen yağıyordu. Bu vazife 50 dakika devam etti, geldim limana indim. Komisyon, havanın fena olması hasebiyle vazifenin tekrarını istediğinden tekrar yükseldim ve devam ederek ikinci 120 kilometreyi de yaptıktan sonra limana indim.

Netice: Aradaki iniş kalkış da dahil olmak üzere yapılan hesaba göre tayyarenin seyahat sürati ortalama olarak saatte 135 kilometre olarak tespit edildi.

Dördüncü vazife:

16 Nisan 1931. En yüksek süratin ve en düşük tutunma süratinin tespiti tecrübesi idi. Maalesef bu tecrübeler de hemen aynı hava şartları içinde yapılmak mecburiyetindeydi. Fena hava sebebiyle, motor devri ufki uçuşta normalde 1.250 iken 1.180'den yukarı yükselemiyordu. Aşağıda komisyonun verdiği talimata göre kontrol gruplarının verecekleri flama işaretlerine göre hareketimi uyduracaktım. Mesafe beş kilometre, dört defa baz geçişi ve takiben iki defa askı sürat geçişi yapılacak idi. Tecrübeler aynen yapıldı. Bilhassa askı süratinde bu beş kilometrelik mesafe yapraklanan tayyare için bitmeyecek bir yol hissini veriyordu.

Netice: En yüksek sürat saatte 155 kilometre ve askı sürati de saatte 61 kilometre olarak tespit edildi.

Beşinci vazife:

İrtifa uçuşu tecrübeleriydi, fakat bu hava şartları içinde bu vazifenin yapılmasına imkân olmadığı yine komisyon tarafından söylendi. Bütün bu uçuş tecrübeleri ve tetkikler samimi bir hava içinde geçiyordu.

17 Nisan 1931. Hava da kısmen müsait, meydandayız. Komisyon irtifa uçuşu için gerekli hazırlıklarla meşgul, her tecrübede olduğu gibi ağırlıklar kontrol ediliyor ve tayyareye iki barograf konuyor, ben de motorumu çalıştırarak uçuşa başlıyorum. 500, 1.000, 1.500 ve 2 bin metrelere yükseliş çok iyi, hava açık ama kuzey iklimi çok soğuk 2 bin metrede ısı - 22 Santigrad derece. Bu soğuğun tesiri olacak, bilhassa 2.500 metreden sonra motor ahenginde hafif aksama ve uçuş hızında haddini aşma hissedilmeye başladı, buna rağmen 3 bin metreye yükseldim, bu yükselişteki zamanı plana uygun bulmak-

tan memnundum ve daha fazla motorumu hırpalamamak için bundan sonraki tavan uçuşunu yapmaktan vazgeçerek inmeye başladım.

Netice: Bin metreye 8; 2 bin metreye 19; 3 bin metreye 32 dakikada yükseliş normal olarak kabul edilmiş ve yapılan hesapla azami irtifa 3.500 metre olarak anlaşılmıştı.

Altıncı vazife:

18 Nisan 1931. Manyabilite –tayyarenin muhtelif uçuş vaziyetlerinde kumandalara karşı uyumu ve hassasiyeti– tecrübe edilecekti ki bunu tespit için istenen akrobatik uçuştu. CINA normuna göre bu kapasitede tayyarelerde (mektep ve spor tayyarelerinde) yüksek akrobasi hareketlerini pilot arzusuna bırakmak teamüldür. Nitekim komisyon reisi bu kaideyi hatırlatıp icrasını arzuma bırakmış ve beni bu samimi beyanıyla memnun etmişti.

Hemen tayyaremin yanına gelerek içindeki fazla ağırlıkları çıkardım ve havalandım. Yüksek irtifaya ihtiyacım yoktu, 300 metrelik irtifayı kâfi bularak her çeşit akrobasi oyunlarına başladım, bu hareketlerde uçağım alçalmak değil aksine yükseliyordu, başarımın neşesi içinde yaptığım bu uçuşların sonucunu bir ters uçuşa bağladıktan sonra tam 80 derecelik bir akışla irtifamı düşürdüm ve yere indim. Bu uçuşlarım hava limanında bulunan birçok insanın takdirlerini çekmekle beraber komisyon azalarının kanaatlerinde de en küçük bir tereddüt bırakmamıştı. Artık bütün muayene ve tecrübeler bitmişti. Evvela Dr. Styha ve komisyon arkadaşları beni tebrik ettiler ve daha sonra da, orada tanıştığım birçok Çek arkadaş ayrı ayrı başarımı kutladılar.

Tayyaremin teknik kontrol işleri tamamlanmış ve komisyon tayyaremin uçuşa elverişli olup olmadığına dair gerekli raporun tanzimine başlamıştı. Bu işlemin devam ettiği beş günlük zaman içinde tayyaremin seyahat hazırlığı işleri ile uğraşıyordum. Yolum 2 bin kilometreden daha uzundu. Bu uzun yol için tabii daha itinalı bir hazırlığa ihtiyaç vardı. Tecrübeler münasebetiyle hayli hırpaladığım tayyaremi esaslı olarak kontrol etmek, motorun ve borda aletlerinin kontrolü, ilave benzin deposu montajı ve yoluma tesadüf eden memleket hava hatları

hakkında malumat toplamak gibi birçok karışık işlerle meşgul bulunduğum bir sırada yanıma bir Çek memuru gelerek hava gazinosundan çağrıldığımı söyledi.

23 Nisan 1931. Gazino: Güzel çiçeklerle süslenmiş küçük bir parkın ortasında ve liman direksiyon binasının arkasında idi. Buraya geldiğim zaman komisyon azasından Mühendis Bervida her zamanki neşesiyle beni karşıladı ve bir sürprizle karşılaşacağımı söyledi. Görüştük ve gülüştük, fakat sürpriz adına hiçbir şey aklıma gelmiş değildi. Hatta merak bile etmemiştim. Çünkü çok sempatik bulduğum bu arkadaşların hemen her gün karşılaştığım samimi hallerine alışmıştım. Hatta misafirseverlik hal ve duyguları biz şarklılara o kadar benziyordu ki bazen kendimi yurdumuzun konforu değişmiş bir parçasında zannediyordum. Yalnız bir farkla buranın insanları Türkçe konuşmuyorlardı.

Mühendis Bervida ile gazinonun içine girdikten sonra büyük salonun kapısından ayağımı atarken bütün vücudumun titrediğini hissetmiştim. Tam karşıma gelen duvarın ortasında etekleri düğümlenmiş Türk ve Çek bayrakları içinde defne dalı ile çerçevelenmiş beyaz bir levha üzerinde büyük harflerle "Yaşasın Türk Tayyareciliği" yazısını görmüş, önce bu yazıyı, sonra da salonda bulunanları selamlamıştım. Bu ibare beni teshir etmişti. Bu samimi centilmence davranışı ve bu merasimi hazırlayanlar, komisyon azaları ile birlikte Danek fabrikasında çalışan Azerbeycanlı arkadaş mühendis Sultan Bey'miş.

Dr. Styha yerinden kalkarak bana elini uzattı ve Almanca şu sözlerle hitabetti: "Çek tayyarecileri, Türk tayyarecilerini ve başarılarını selamlamak için bu günü güzel bir fırsat saymışlardır ve bu fırsatı size borçluyuz. Güzel eserinizin tetkiki işinde yaptığımız hizmetin bilhassa muvaffakiyetle neticelenmesinden son derece memnunuz. Bu münasebetle, tayyarenize ait muamelesi tamam olan dosyayı size tevdi etmek üzere, yorgunluktan uzak bir huzur içinde buluşmayı düşünerek sizi davet ettik" dedi.

Bu centilmence harekete ve bu güzel buluşa hayranlık duygularımı kısaca söyledikten sonra tayyaremi muayene eden Çek komisyonunun iyi niyet ve yardım duygularının hatı-

ramda ölmez bir eser yarattığını, başta Dr. Styha olduğu halde bütün arkadaşlarına minnettar kaldığımı ve bu çalışmalar esnasında bana birçok kolaylıklar ve yardımlar yapan liman direktörüne ve arkadaşlarına ve tayyaremin hazırlıklarında fiilen çalışan Çek makinistlerine candan teşekkürü borçlu bulunduğumu söyleyerek sözlerimi bitirdim.

Bu karşılıklı iki kısa söylev salonda daha samimi bir hava yarattı ve hep birlikte masamızın başına geçtik. Yemeklerimizi yerken görüşmelerimiz yalnız havacılık konuları ve nükteli uçuş hikâyeleriydi. Bu sırada da sık sık her iki millet havacılığının muvaffakiyetle yükselmesi şerefine karşılıklı kadehlerimizi kaldırıyorduk. İki saat kadar neşe içinde uzayan yemekten sonra Dr. Styha ayağa kalktı ve kendisine getirilen büyük bir zarfı bana verirken Türk havacılığının yükselmesi temennilerini tekrar etti.

Derin saygı ve şükran sözleriyle aldığım bu zarfın üzerinde: "Vecihi XIV tip tayyaresi" yazılı idi. İçinde tayyaremin beynelmilel CINA vasıflarına haiz iyi bir mektep ve spor tayyaresi olduğuna dair bir diploma, tayyarenin aerodinamik ve statik hesapları ve protokol bulunuyordu. Vesikaların hepsi de tasdikli ve Nafıa Nezareti'nin mühürlerini taşıyordu.

Çek teknik komisyonu çalışmaları, hangar, konaklama, uçuşlarda yaptığım akaryakıt sarfları ve yardımcı işçi ücretleri hesapları olarak borçlarımı sorduğumda aldığım cevap; "Bir hiç! Tek temennimiz, Türk havacılarının başarısı" sözü oldu.

Tam bir muvaffakiyetin verdiği sevinçle hazirunu candan tekrar selamladım ve bu merasimden dolayı teşekkürlerimi ayrı ayrı sunarak dağıldık.

Artık Çekoslavakya'da işim kalmamıştı. Başarımı Ankara'ya telgrafla bildirdim ve en kısa zamanda yurduma dönmek için hazırlıklarımı tamamlamaya başladım. İki gün sonrası için tasarladığım hareketim hakkında ilgili makamlara keyfiyeti bildirdim. Yurda dönüş esnasında topraklarından geçmek mecburiyetinde bulunduğum yabancı devletlerin de diplomatik müsaadeleri için önceden müracaatta bulunmuş olduğumdan bu elçiliklere başvurarak transit müsaadelerini de aldım.

Vatana Dönüş Yolunda

25 Nisan 1931. Sabah erken meydandayım, birkaç dakika sonra başta Dr. Styha ve bütün komisyon azaları geldiler. Bunları diğer havacı dostlar takip ederek tayyarenin etrafını sardılar. O gün hava da bu samimi insanlar gibi açık ve temiz, son konuşmalarımız, onların başarı temennileri ve benim teşekkürlerimdi.

Saat 9.00, hareket zamanım. Bütün arkadaşlara veda ederek tayyareme atladım ve motorumu çalıştırdım. Küçük bir prova çalışmasını müteakip tekerleklerin önündeki takozları aldırdım. Şimdi tamamen serbestim. Vecihi XIV de serbest, yavaş yavaş motorumu doldurmaya başladım ve geriye bakarak bu havacı dostlara son selamlarımı vermeye başladım. Artık yerden kesilmiştim, sonra döndüm meydan üzerinde birkaç turla havadan da selamımı vererek tayyaremi yurdum yoluna güneydoğuya çevirdim.

Sonsuz bir ovanın ufuklarına doğru uzanıyorum. Sonsuz ve ıssız, bir nokta yok! İlkbaharın taze hayat nemi ile yeşermiş bir yurt, öbek öbek sıralanan ormancıklar arasına sığınan şirin Çek köyleri, koyun, inek ve domuz sürüleri, renk renk tarlaları kesen gri bir şerit halinde serilmiş dümdüz yollar, tabiatın bu bedii güzellikleri gözlerimi doldururken sevinçle işleyen ciğerlerim sabahın saf ve tok havası ile dolup boşalıyordu.

Hareketimden bir saat sonra, tannan bir ahenkle inleyen motorumun sağ omuzundan uzanan görüşlerim cenup kesiminde beliren dağların karlı tepelerine değdi. Haritama baktım bu silsile Çekoslavakya'nın güney sınırları idi. Bu dağların güney eteklerinde batıdan doğuya doğru uzanan bir nehir var! Haritamı çevirdim, küçük yazıyı okudum! Donau (Tuna), bu ismi işiten hangi Türk'ün kanı kaynamaz, hangi Türk'ün tüyleri ürpermez!

Koca bir imparatorluk hayatı kadar uzun bir an, birkaç yüzyılın çerçevelediği bir tarihi yaşamaya yetmişti! Bu an, yeni bir doğuş, gönlümü sarmış, güzel Tuna'ya yaklaşmak, uçuşumu onun akışına uydurmak, içimde önüne geçilmez bir istek halini almıştı. Bir sapma yolumdan ayrılık olacaktı, fakat de-

polarım benzinle dolu olduğu için düşünmeye bile lüzum görmüyordum. Hakikaten bu seyahat bir daha ele geçmeyecek kadar mükemmel bir fırsattı. Kararımı verdim ve tayyaremi karlı dağlara çevirdim.

Şimdi önümde şahlanan dağları aşmak için her geçen dakika biraz daha yükselirken hep güneye akıyorum. Bilmem kaç dakika sonra, vardığım ak tepeleri geçmiş, önümde serilmiş boz renkli bir band gibi Tuna'yı görmüştüm. Bu dumanlı sular yılan gibi kıvrılarak doğuya uzanırken etrafına zengin hayat nimetleri yayıyordu.

Sağ ilerimde Linz, Avusturya'nın kuzeybatısında güzel bir şehir. Burası Avusturya gençliğinin hava spor yurdu, dağlık bir muhit, Berlin-Viyana hava yolu üzerinde tali bir hava istasyonu. O an içime doğdu! Tuna kenarında bir kahve içmeden geçemedim. İndim, kahvemi içtim ve sonra nefis bir Pilsner birası da yuvarladıktan sonra tekrar havalanarak güzel Tuna'nın akıntısına uydum.

Hep o güzellikler üzerinde uçarken büyük tarihimizin kahramanlık menkıbelerini kafamda okuya okuya Viyana'ya geldim. Bu muazzam şehri havadan istediğim gibi gezerek seyrettikten sonra Aspern havalimanına indim. Tabii bu fırsattan istifade etmedim desem gülünç olmaktan korkarım, bunun için Viyana'yı da birkaç gün kalarak iyice tanıdıktan sonra, tekrar yoluma devam ettim. Mamafih Viyana'da kalmaklığımın en büyük sebebi, o birkaç gün fevkalade bir fırtınanın kasıp kavuran şiddeti idi. Hatta hareket ettiğim gün bile, o gün hava seferleri pek mahdut yapılabilmiş ve çok şiddetli sağanaklarla mücadele ederek ancak iki buçuk saatte Budapeşte'ye varabilmiştim. Viyana'dan kalkarken kararım o gün Belgrad'a kadar seyahate devam etmekti, fakat fevkalade hava vaziyeti beni kararımdan caydırdı, o geceyi Budapeşte'de geçirdim. Bu değişen karar güzel bir fırsat oldu. Sefirimizi ziyaret ve bu ziyaret münasebeti ile sefirimizle birlikte yeni açılan Türk sergisini gezmek de hatıralarımda güzel bir anı oldu.

Ertesi gün daha müsait bir havada yükselerek Belgrad'a doğru Macar ovası üzerinde uçmaya başladım. Etrafı serapla çevrilmiş bu koca ova göz alabildiği kadar uzun ve genişti. Seyrekle-

şen köyler, ovaya yayılan dağınık sürüler bir çöl manzarasını andırıyordu. Değişmeyen durgun bir uçuşun hislerimde yarattığı rehavet içinde az daha uyuyacaktım da bereket versin altımda şerit gibi uzanan dümdüz yolun üstünde bir otomobile tesadüf ettim de onunla meşguliyet beni hayli avutmuştu. Çok güzel bir spor otomobil, bir kadın ve bir erkek, belki bir balayı yolculuğu idi. Yüz kilometrenin üzerinde yüksek bir süratle koşuyorlardı. Tayyaremi daha aşağılara indirerek yanlarına yaklaştım ve süratimi de azaltarak onları yakından selamladım. Uzun bir süre onlara beş metre yakından eşlik ederek birlikte ilerledik. Sonra otomobil yavaşladı ve sola ayrıldı. Son defa selamlaştık. Ben yine ıssız yolumda yalnız kalmıştım. Nihayet sağımda Tuna'nın güneye doğru uzanan kıvrımlarının ufukta parlayan serapları arasında Belgrad görünmeye başladı. Her Türk'ün kalbinde ince sızılar yaratan bu güzel şehri havadan ziyaret ediyorum.

Tuna'nın doğuya büküldüğü kıvrımın etrafını zengin bir hayat ve mamureler sarmış, bu güzel bina kümeleri arasında dikkati çeken narin minareler, uzak olmayan bir mazinin hatıraları, gözlere binbir mana veren tarihin abideleri gibi yükseliyor. Bütün bu güzel ülkeyi zümrüt dalgalarıyla sulayan Tuna'ya derin derin bakarken duygularımın dudaklarımda topladığı hazin Tuna şarkısını, bu yabancı ellerde inleyen motorumun gürültüsüne karıştırıyordum. "Tuna, Tuna, Garip Tuna, Öksüz Tuna..."

Belgrad'dan sonra Niş civarında Kreşovaç (eski Kırcaova) ve daha sonra Sofya ziyaretlerim hatıralarımın zengin faslını teşkil eder. Bu ülkeler üzerinde uçarak dalgalanan yüce bayrağımın topladığı derin saygılarda hiçbir yabancılık yok. Buralarda indiğim her toprak parçası üzerinde Rumeli şivesiyle kulaklarımda tatlı akisler yapan ana dilim, bu kardeşlerin Kâbe'yi tavaf eder gibi derin bir huşu ile bu kardeş tayyaresini sevmeleri, dudakları ile değilse bile ellerini, bu güzel bayrağı okşadıktan sonra yüzlerine ve gözlerine sürmeleri, şerefli başarımın bana verdiği iftihar sevinci kadar duygularımı ezen ve gözlerimi yaşartan bir sahne idi.

Sofya ziyareti, Bulgar tayyarecilerinin tayyarem üzerinde hassasiyetle tetkikleri ve sonra da verdikleri bir çayda Bulgar

hava komutanının Türk havacılığı için gıpta dolu sözleri ve Bulgar havacılığının içinde çırpındığı mahrumiyetleri acıklı sıralayışı notlarımda ehemmiyetle yer alan olaylardır. Bu söylevlerde dost edası vardı. Bulgar havacılığının henüz Versailles kayıtları altında inlediği o zamanlar milliyet ve meslek sevgisinin gözlerde teessür yaşları biriktirdiği anlardı. İşte o Bulgar komutanının gözlerini ıslatan ve hançeresine tıkanan bu zulümün acısı, büyük başarımın soğuk bir duşu olmuştu. Sevincime rağmen müteessir olmuştum. Bu arızi teessür herhalde meslek yakınlığının doğurduğu reaksiyonun izinden başka bir şey olmasa gerek

5 Mayıs 1931. Nihayet yurdumdayım. Sofya'dan hareketten kısa bir zaman sonra hür yurdumun berrak semasında uçuyordum. Uçuşlarımı adım adım takip eden cemiyet Edirne'ye ineceğimi tahmin ederek oraya bildirmiş, yurdumda ilk durağım olan bu güzel şehri havadan selamladıktan sonra meydana döndüm ve güzel Arda'nın kenarında yeşil bir çayıra indim. Başta vali ve askeri kumandanlar olduğu halde hemen bütün Edirne halkı muvaffak bir kardeş başarısını kutlamaya gelmişlerdi. Binlerce ağızdan kopan "Yaşa"lar ve o ellerden yükselen alkışlar, beni çok heyecanlandırmıştı. Yaşadığım ruh, maddeyi değil tam aradığını bulmuş ve bu büyük şeref hatıraları bana ilahi ilham kaynağı olmuştu.

Edirne'de kalmayacaktım, fakat sevgili yurttaşlarım bırakmadılar, bir geceyi olsun aralarında geçirmezsem kırılacaklarını söylediler. Bu candan gösteri programımın değişmesine amil oldu, o gün ve o geceyi kardeşlerin sevgisi arasında geçirdim. O gece aynı zamanda beş yıllık bir fasıladan sonra idealimin ikinci defa olarak tohumlarını saçmaya vesile olmuştu.

Bu ziyaretimin manası, ilk ziyaretimden çok daha başka idi. 1925 yılında bir İtalyan tayyaresi ile burada uçmuştum ve cemiyetin büyük maksatlarını anlatmıştım. Şimdi ise hakiki bir Türk tayyaresi, kendi kafam ve kendi elimin eseri olan bir tayyare ile geliyordum. Bu sefer Çekoslavakya'da kazandığım şeref diplomasını o diyarlardan uçurarak getiriyordum. Bu muvaffakiyet benim kadar bütün milletin iftihar duyarak benimsediği öz malı idi.

6 Mayıs 1931. Sabahın erken saatlerinden itibaren Sarayiçi mevkiini dolduran halkımız tezahürat halinde meydana akıyordu. Davul zurnanın canlı temposu neşe kaynağı idi. Nihayet muhterem valimiz ve ekabir meydana geldiler, havacılık davasının tahakkukuna ait yararlı konuşmalardan sonra kendilerine, samimi hüsnükabul ve ilgilerine teşekkür ederek tayyareme yerleştim, motorumu çalıştırdıktan sonra bu hassas varlığı candan selamlayarak tekrar uçuşuma başladım. Bu uçuşumda pek neşeli idim, yoluma tesadüf eden bütün köy ve kasabalarımızı burada yaşayan yurttaşlarımı damlara sürünürcesine uçarak selamlıyordum. Nihayet Yeşilköy Hava Limanı'na geldim. Yeşilköy Hava Limanımız da bu başarıyı kutlamaya koşanlarla dolmuştu. Bu hadise münasebetiyle bütün basında yayımlanan takdirkâr yazılar havacılık sanayimizi teşvik eder mahiyette günlerce devam etmişti. İşte bu neşriyat deruni üzüntülerime teselli vesilesi olmakla birlikte, birinci eserim gibi ikinci eserimi de bilerek veya bilmeyerek yok etmek isteyenlerin manevi bir cezası olmuştu. Ama böyle karakterler sahipleri için tek söz, şairin dediği gibi:

"Kim okur, kim dinler, varak-ı mihri vefayı ?"

Huzur içinde yuvama kavuşmuştum.

Türk Tayyare Cemiyeti

Türk Tayyare Cemiyeti'nin 1925'te kuruluş amacı yoluna tutulan ışık, benim için mutluluktu. Ankara'ya varışım büyük bir tezahürata vesile olmuştu. Davayı başaracağıma inanan ve güvenen dostlarımın ve özellikle muhterem reisimiz Fuat Bey'in davranışındaki asil sevinç hali, hatıralarıma şerefle geçen tebrik ve takdirlerdi. Reisimiz, bana iki önemli kararını da müjdelemişti ki, bunlardan birincisi, değişmeyen gayemin yolu, memleketimizin her yönünü kapsayan hava seyahatleri tertibi, ikincisi de başarımın takdire mazhariyetini düşünerek durumun, umumi idare heyetinde müzakeresi teklifi idi. Bu tevecc üh bana büyük sevinç ve mükâfattı.



İşte bu şekilde beliren takdir sevinci içinde Türk Tayyare Cemiyeti için beş senelik fasıladan sonra ve bu defa Türk yapısı özel tayyaremle propaganda uçuşları yapmak üzere geniş ölçüde seyahat hazırlıyordum. Bu seyahatte en önemli görevim, tek idealim, Türk gençliğine havacılık ilmini inançlı bir sevgi ile mal ederek milli havacılık yolunu hazırlamaktı.

Yurt Uçuşları

Bu ziyaretlerin özelliği; uçacak tayyarenin Türk eseri olması, vatandaşlarımıza kendi sahip olduğu enerjinin nelere muktedir olduğunu göstermek ve havacılık davasını gerçek ana kaynaklara bağlamaktı. Böylece hayırlı bir amaç için gerekli hazırlığımı yapmış ve yanıma da bu tayyarenin yapımında en çok emeği geçen makinistim Hamit'i almıştım.

2 Eylül 1931, birinci gün. Meydanı dolduran arkadaş ve halk topluluğunun samimi uğurlamaları arasında tayyaremize iki büyük çuval, içinde de 50 bin beyanname yükleyerek yükseldik. Ankara üzerinde cemiyet merkezine yaptığım kısa bir selam uçuşunu takiben kuzeybatı yönünde, önümüzde sıralanan dağları aşmaya başladık ama altımızda alçalan ve yükselen birçok meskun yer var, bunları ziyaret etmeden nasıl geçeriz? Davamızın gereği, karar kesin, bu sebeple yükseliyoruz, iniyoruz, arazi durumuna uyarak bütün halk topluluklarına sevgiler, selamlar ve beyannamelerimizi sunuyoruz.

Kızılcahamam

Tabiatın zengin çam ormanları arasına sıkışmış bu küçük kasabamızın tek yolunu halk ve mini mini okul yavruları, ellerinde bayrakları ile doldurmuşlardı. İnişe müsait olmayan kasabayı ve samimi tezahüratla çırpınan halkımıza birçok turlarla çok yakınlarından uçarak, selam ve teşekkürlerimizi saçtığımız beyannamelerimizi sunarak ayrıldık. Rotamıza girerek Benli dağlarını aştıktan sonra ilk durağımız Gerede'ye yaklaştık.

Gerede

Denizden 1,600 metre yüksekte, kuzeyi dağlar ve sonsuz çam ormanları ile çevrili yeşil bir kasaba. Bahçeleri zengin, top-

rağı baştan başa işlenmiş. Kasabanın hemen doğusunda küçük bir tarlaya indim. Tarlanın etrafını saran ve tayyareyi ilk defa gören halk, coşkun bir sevinç içinde. "Bizim tayyaremiz, Bizim tayyaremiz" bu sözü sık sık zevkle işitiyorum. Kadın, erkek, genç, ihtiyar, herkes ilgi ile bu varlığa hayrandı. Etrafını sardıkları tayyareyi okşuyor, hatta bazıları kanatların uçlarını öpüyorlardı. Bu manzara beni mest etmişti. Hele halkın uçma istekleri neşeme heyecanlar katmıştı. Fakat indiğim tarla o kadar küçüktü ki, özellikle 1,600 metre yükseklikteki hava tazyikinin düşüklüğünde, bu küçük meydanda arzularını yerine getirmek imkânsızdı. Bunun için etrafta başka bir meydan aramak ihtiyacını duymuştum. Yorgunluk, istirahat aklıma gelmiyordu. Halkımızın içten ilgisi, özellikle uçma istekleri gönlümü sarmıştı. Kasabalıların tarifleri üzerine bir araba ile gittiğimiz geniş bir tarlayı amaca uygun bularak geriye döndüm ve tayyareme atlayarak yeni meydana inmek üzere havalandım. Topluluk da akın akın kasabanın güneyindeki meydana gelmeye başladılar.

Başladığım uçuşlar ne kadar sürdü ve kaç vatandaş uçurdum? Notlarımda kayıt yok, ama halkın gösterdiği ilgi ve yeni tanıdıkları tayyare ile uçmak arzularını hayret ve önemle karşılıyordum. Birkaç saatimi aralarında geçirdiğim Geredelilerden birçok vatandaşa uçuş zevkini ve havacılık ilminin önemini ve vatan savunmasındaki yararlı ve yıkıcı kudretlerini öğrettikten sonra o günkü ilk konak noktamız olan Bolu şehrine doğru havalandık.

Bolu

Yolumuz lacivert fonlara sarılmış ormanlarla örtülü dağlar arasındaki İstanbul yolu üzerindeyiz. Yurdumuzun bu mamur bölgesindeki küçük köyler bile kiremit damlı yuvalar halinde, bütün evlerin duvarları bembeyaz ve şirin, bunları birkaç metre yüksekten aşan yolumuzda halk ile baş başa gibiyiz. Termik hadiselerin sarsıntıları içinde gülüşerek, şakalaşarak, her gördüğümüz vatandaşı selamlayarak onlara avuç avuç beyannameler ve şükranlar saçarak uçuyoruz.

Bolu dağlarının kuzeye taşan kesimini aştık, geniş ovanın küçük köylerini ve halk topluluklarını selamlayarak konak nok-

tamıza yaklaşıyoruz. Bolu kısaca, güzel bir Anadolu kasabası. Yılankavi yollar kenarındaki güzel binalar, sivri minareler, çalışkan bir varlığın karakterini ifade eden eserlerdi. Biz bu varlığı havadan selamlarken halk da akın akın kuzeye kasaba dışına koşuyorlardı. O tarafa baktığımda biraz uzaktaki düzlükte kesif bir halk yığını görmüştüm. Şehir üzerindeki uçuşumu tamamladıktan sonra bu toplantı üzerine döndüm ve çuvallarda kalan son konfetileri de saçarak yaptığım turlardan sonra yere indim.

Burada da hep o duygu, hep o heyecan ve hep o candan tezahüratla karşılandık. Halkımızın "Yaşa" naraları arasında, kollar üzerindeyiz. Tayyarem hakkında gazetelerin yayınlarını izleyen aydın halkımız bu milli başarıyı ve bu ziyaretin manasını da layık olduğu şekilde karşılıyor ve yüzlerimizi okşayan ılık dudakların arasından sızan şu sözler kulaklarımı dolduruyordu. "Yaşa, kahraman Türk! Bu gökler senin, senin yaptığın kanatlarınındır, övünüyoruz senin gibi havacılarımızla".

Bu resmi ziyaretin programını bile tatbik imkânını bulamıyordum. Muhterem vali, garnizon kumandanı, belediye reisi ve her sınıf halk teşekküllerinin seçkin büyükleri, bu akın arasında kalmışlardı. Havacılık ilmine inanç telkin etmeye ve tayyarenin medeni hayat ve milli savunma alanlarındaki önemini telkine çalışırken sözlerim, halkın, "Uçmak istiyoruz, uçacağız" nidaları ile karşılanmıştı.

Bu sevinçle uçuşlara başladım, imkân oranında her vatandaşı uçurmak zevkli kararımdı. Bu faaliyet bayram yerindeki çocukların, duvar dibine kadar ata binmelerine benzer bir hal aldı, tayyarenin yolcuları mütemadiyen değişiyor, birkaç dakikalık uçuşlarla yükseliyor ve iniyorduk. Ne kadar uçtuk? Notlarımda yine kayıt yok, esasen zapta da imkân yok. Hava kararmaya başlayınca uçuşu durdurduk ve ertesi gün yapacağımız seyahat için tayyareyi hazırlamaya başladık. O geceyi bu samimi, sevgili halkın arasında neşe ile geçirdik.

3 Eylül 1931. Sabah erkenden veda ederek havalanmıştık. Bolu üzerinde dolaşarak yükselmek için yaptığım turlarla rotamızdaki dağları aşmaya gelince, tayyareyi kuzeye döndürdüm, 2.500 metre yükseklikte uçmaya başladım. Zemin koyu yeşil, çok dalgalı, tabiat adına güzel bir manzara, ciğerlerimizi

şişiren havada hoş bir çam kokusu var. Altımız, koyu renklere bürünmüş bir umman. Karadeniz'e kadar 120 km boyunca hep aynı manzara, toprak ve taş adına tek nokta görülmeyen deniz gibi bir orman. İtiraf edeyim ki duygularıma heyecan musallat oldu. Uçuşlarımda daima ihtiyati bir tedbir olarak inişe müsait yerleri dikkatlerimden uzak tutmamayı itiyat eden bir pilot olarak bu heyecanı his etmekte haklı idim. Çünkü bu uçsuz umman içinde dereler dahil inişe müsait tek nokta göremiyordum. Gerçi altım deniz değildi, ormandı, ve motor arızasında tehlikesizce herhangi bir ağacın dalları üzerine oturtabilirdim ama balta girmemiş bu ormandan nasıl çıkacaktım?

Ereğli

Hareketimden bir saat sonra Ereğli üzerindeydik, mavi suların dövdüğü bu şirin yurt parçası duygularıma huzur vermişti, limanda birkaç gemi, sahili döven dalgaların beyaz köpükleri bu güzelliğe füsun katıyordu.

Ereğli halkı ziyaretimiz hakkında önceden haberli oldukları için sokaklarda ve sahilde yığınlar halinde toplanmışlardı, inebileceğimizi sanan halk ellerinde bayraklarla merasime hazırlanıyor, saçtığımız konfetileri kapışıyorlardı. İnişe müsait bir yer bulabilmek için burada da çok dolaştım, baştan başa dalgalı ve ağaçlık olan alanlarda düzlüğe benzer tek nokta yoktu. Sahil kamilen iri çakıllarla örtülü, dar ve dikti. Ereğli programda zaten havadan ziyaret yeri idi, alçaktan birkaç dönüşle halkı selamlayarak, veda edip doğu yönünde sahili takibe başladım. Yolumuz civarına tesadüf eden bütün köyleri, hatta sahilde gördüğümüz küçük balıkçı kulübelerini bile selamlayarak Zonguldak'a yaklaşmıştık.

Zonguldak

Kara altın yurdu, Karadeniz sahilinde böylesine muasır anlayışı ve medeniyeti benimsemiş mamur bir şehri görmek vatandaş ruhuna ne güzel ferahlık veriyor. Ne yazık ki inişe elverişli tek noktası yok, olsa hava sporları, yelken uçuşları için biçilmiş kaftan. Zonguldak her tarafı dağ ve arızalarla dolu bir mevki, sarp kayalar üzerine inşa edilmiş bir şehir. Şehir içi ula-

şım yolları bile kademeli merdiven halinde, hele yukarı kesimlerde tek araba görülemiyordu. Ben bu zengin yurt parçasının imkânsızlığına üzülerek çırpına çırpına havacılık davamızı duyurmak için şehir ve civarında inebilecek bir yer ararken halkı selamlayarak konfetilerimizi saçıyorduk.

O günkü programımızda dört kasaba halkını havadan ziyaret edecek ve Cide'ye inerek orada konaklayacaktık. Buna göre daha iki kasaba, Bartın ve Amasra ziyareti vardı, oralarda da iniş alanları yoktu. Bunu düşünerek yolumuza devam ediyor vatandaşlarımıza konfetilerimizi atarak selamlarımızı sunuyorduk.

Cide

Nihayet konaklayacağımız Cide'ye vardık. Karadenizin bu turistik güzel goncası, üzerlerine köpürerek yığılan büyük dalgalardan korkmuş gibi, güneyde yükselen yeşil dağların arasına saklanan bir hali var. Küçük fakat tabiatın zenginliklerini kucaklamış bu sahil yuvasının halkı ve okul yavruları neşe içinde kaynaşıyordu. Bu mutlu varlığı selamladıktan sonra meydan diye hazırlanmış küçük bir düzlüğün üzerine geldik, kumsal ile ağaçlar arasındaki bu düzlük harman meydanı gibi bir şeydi.

Tayyarenin kuş gibi, istediği zaman her noktaya konabileceğini sanan kasabalılar, ellerinde talimatname bulunmasına rağmen bu düzlüğü, tayyarenin uçuş emniyeti için değil, gelecek tayyarenin halk tarafından daha iyi görülmesi için seçmişlermiş. Böyle bir yere inmek için fevkalade dikkat gerek. Tayyaremi kırmaktansa daha başka bir yer bulmak istedim, ama uçuşa devam için yeterli yakıtım yoktu, mecburen meydanı ve etrafını iyice tetkik ettikten sonra fevkalade dikkat ve teyakkuz ile ancak inebildim.

Cidelilerle tanıştık ve çabucak anlaştık, havacılık mevzuu konuşulan tek konu. Ben bildiklerimden bir şeyler anlatırken dinleyenlerin hassasiyeti çok dikkat çekici idi. Küçük çocuklar bile günlük gazetelerden haberdardılar. Bu olgunluğa hayran kalmıştım. Konuşmalar boşa gitmemişti, havacılık davası ve milli savunma kaygısı Cidelilerin cemiyet şubesinin veznesi önünde tahaccümlerine vesile olmuştu. O geceyi aynı samimi hava içinde geçirmiştik.

4 Eylül 1931. Sabah meydana geldiğimiz zaman, tayyareyi ilk defa gören vatandaşlarımızın sabahın karanlığından itibaren meydanı doldurmaya başladıklarını öğrendik. Bunlar arasında civar kasaba ve köylüler de bulunuyordu. Bu derin ilgiye candan teşekkür ettikten sonra meydanın çok küçük olması sebebi ile halk uçuşları yapamadan havalandık.

Hava çok sakindi, yaprak bile kımıldamıyordu. Programımızda birinci durak Ayancık ve konağımız Sinop olacaktı. Aynı şartlar içinde uçarak Ayancık üzerine vardık, bu güzel sahil kasabamız halkını ziyarete başladık, sahilde halk futbol sahasının tribün kısmında toplanmışlardı. Her taraf bayraklarla süslenmiş, bir bayram havası vardı. Tayyarenin inmesi için gerekli hazırlıklar yapılmış ve talimat gereği oyun sahası ortasında duman çıkaran maddeler de yakılmıştı, ama bu hazırlık boşa giden bir emek olmuştu. Çünkü hem saha çok küçük hem de etrafı duvarla örülü, inişe ve kalkışa imkân vermeyen bir halde idi. İniş imkânsızlığını, bir kâğıda sebepleri ile yazarak topluluğa attım. Rotamı Sinop'a çevirip uçuşa devam ettik.

Sinop

Doğuya doğru uzanan toprağın genel manzarası, denizi at nalı şeklinde sararak tabii bir liman halinde görülüyor. Şehrin merkezi, bu dilin en dar yerinde kuzey ve güney sahil dudakları yalılarla süslü, tarihi eserlerle efsanevi bir manzara göze çarpıyor. Kalın duvarlarla örülmüş Sinop zindanları. Tarihin acı hatıralarını dile getiren heyula! Bu manzara karşısında çocukluğum ve bu zindanlarda ciğerleri çürüyen akrabam Mehmet ağabeyimin büyük acısı beynimde canlanıyor. Çok genç, yaş on dokuz, Harbiye mezunu bir mülazım, Jön Türklere mensup damgası ile bu zindanlara atılmıştı. Bu zindanlardan sağ çıkan insan yok deniyor, işte zavallı ağabeyim için de öyle olmuştu. Şimdi düşünüyorum, artık geçmişin acı hatıralarından başka eser yok. Osmanlı İmparatorluğu yerine milli hâkimiyete dayanan bir devlet, zindan ve meskenet yerine hürriyet ve çalışmak var. Büyük Türk inkılabının bu kutsal başarısı geçmişi ve acılarını unutturacak kadar büyük ve şerefli.

İşte nitekim, o tarihi zindanlar üzerinde ben o gün hürriyet içinde ve huzurla uçarak tarihin o hazin masallarını maskeleyebiliyordum. Ben bu düşüncelerle Sinoplu vatandaşlarımı selamlıyor ve arkadaşım Hamit de cemiyetin konfetilerini saçıyordu. Bu uzun gösteri uçuşundan sonra şehrin doğusundaki tepe üzerinde hazırlanan çukur bir düzlüğe indik. Kışın bir göl, yazın da kuruyarak stadyum halinde faydalanılan bu saha itina ile bayraklarımızla süslenmiş olarak tayyaremizi karşılayıcı Sinoplularla dolmuştu.

Burada da büyük tezahüratla karşılaştık. Bu ziyaretlerde halkın havacılık davasına ilgisini görmek cidden büyük mutluluk. Bu samimi hava içinde yaptığımız toplantılar ve konuşmalarım yürekten takdirler topluyor ve her yerde olduğu gibi cemiyet amacı yararına bağışlar hararetle devam ediyordu.

Bafra, Samsun ve bu havalide Ladik, Havza, Merzifon, Vezirköprü gibi zengin ilçelerimiz ve civar köyler halkımız, her müsait imkândan faydalanılarak, ya inilerek ya da havadan ziyaret edilerek, cemiyetin konfetilerini saçarak uçuyor ve indiğimiz mahallerde halkın uçuş arzularını tatmin etmeye çalışıyorduk.

Samsun

Samsun ziyaretimiz pek renkli tezahür etmişti. Şehrin doğusundaki tayyare meydanı olarak karar alınan çayır, gerçek bir bayram alanı gibi Samsunlularla dolmuştu. Bu aydın insanlar havacılığı candan özlüyorlarmış. Onların uçuş isteklerini tatmin kolay bir şey değilmiş, çok uçurdum, sonra çok konuştum, vardığım sonuç benim için olduğu kadar cemiyetimiz amacı için de çok verimli olmuştu.

Samsun'dan sonra Çarşamba, Terme, Ünye ve Fatsa aynı tempo ile ziyaret ettiğimiz ve aynı şekilde konfetilerimizle sevgi ve şükranlarımızı sunduğumuz yerlerdi. Fatsa konak yerimiz, sahilde hazırlanan inişe müsait geniş bir alandı, rahatça inmiştim. Merasim çok ilginç olmuş, halkın uçma istekleri daha geniş imkânlar içinde işlenmiş ve cemiyet veznesi halk bağışları ile zenginleşmişti.

Fatsa'dan sonra konak yerlerimiz Ordu ve Trabzon'da inişe müsait yer bulunmadığı gibi Vakfıkebir (Büyükliman), Perşem-

be, Bulancak, Giresun, Tirebolu ve Görele'yi de aynı tempo ile iniş imkânı olmadığından havadan ziyaret etmiştik. Ordu vilayet merkezi olduğundan oraya inmeyi çok istemiştim. Bunun için Ordu üzerinde uzun uzun uçarak yer aradım ama bulamadığım için üzgün yoluma devam etmiştim. Nihayette Büyükliman'a inebilmiştim. Bu küçük kasabada programımız gereği propagandamızı olumlu bir şekilde yapmakla beraber Trabzon'a mutlaka inmek istemem beni hayli yormuş ve üzmüştü. Trabzon'daki cemiyet şube reisi ile yaptığım konuşmalarda hep olumsuz ve iniş sahası yok cevabı almıştım. Hiç olmazsa etraftaki tarlalar yahut hafif meyilli yamaçlar üzerinde 50 metre kadar uzunlukta bir düzlük varsa ateşle ve dumanla gösterilmesini rica ettim, inişe müsait bulursam inerim demiştim.

Trabzon

12 Eylül 1931. Büyüklimanlıların samimi uğurlamaları ile vedalaşarak yerden kalktık, Trabzon'a geldik. Burada cemiyet adına, mesaj gereği hiçbir canlılık göremedim, buna mukabil şehir içi canlı ve kalabalıktı. Yollardaki halkı selamlayarak konfetilerimizi saçıyorduk. Bir yandan da inişe elverişli bir saha aramaya başlamıştım. Trabzon çayının doğusundaki yamaçta bir duman görerek tayyareyi o cihete çevirdim. İniş işareti sandığım bu duman ısınmak için bir çobanın yaktığı ateşmiş ama otlamakta olan koyunların bulunduğu bu sahanın kısmen düzlük halinde olduğunu görmüştüm, meyilli olan bu saha üzerinde uçuş durumunu tetkik ettikten sonra tayyaremi denize açarak dönüşümü tamamlamıştım. O anda ve tam gazla yükseliş durumunda sahaya yaklaşmaya başlayıp, bu durumda tayyare en az hızla yamaca tırmanırken, tekerleklerin zemine değmesi ile motorumun kontağını kapamıştım, tayyare de yokuş yukarı inişte olduğu için beş metre yürümeden durmuştu.

Bu saha gerçekten inişe elverişli bir yer değildi, inişim olağanüstü bir cüret olduğu kadar buradan kalkış da aynı nispette müşkül ve halkımızı buraya toplamak da mümkün olamazdı. Bu sebeple tayyareyi olduğu yerde bırakarak havadan sahilde gördüğüm ve içinde arızalar bulunan çimenlik yere geldim. Tayyarenin inişini gören ve işiten Trabzonlular akın akın gel-

meye başladılar. Ellerinde bayraklarla toplanan muhterem halkımızın tayyareyi görmekten doğan neşeleri sonsuzdu. Bu samimi hava içinde halkımızın yardımları ile bu meydandaki arızalar giderildikten sonra, tekrar dağa çıkarak tayyareyi uçurdum ve sahile indim.

Bu suretle hem halkımızın havacılık duygularını işlemek ve hem de birçok propaganda uçuşları yaparak yurttaşların uçma arzularını tatmin imkânı doğmuştu. Trabzon'un sosyal topluluklarında ve kültür yuvalarında yaptığım konuşmalarımın cemiyete sağladığı gelir dikkati çekecek kadar büyüktü. Küçük bir feragatin propaganda işlemleri bakımından ne olumlu sonuçlar verdiğini bu hadise çok güzel göstermişti.

13 Eylül 1931. Trabzonluların vedalarıyla yükseldiğimizde, hava sakin ve sıcaktı, doğu yönünde rotamızda Of ve Rize ziyaret edilecek ve Of'ta konaklayacaktık. Burası sahil gezimizin son durağı idi. Bütün seyahat devamınca en küçük toplulukları bile selamlayarak Of'ta ve sonra Rize'de uzun uzun uçuşlar yaparak Of kasabamıza döndük ve halkın toplandığı yeri bulduk. Burası küçük fundalıklarla çevrilmiş bir düzlük, çöreklenmiş halde Oflu yurttaşlarımız ortalarında minik bir saha bırakmışlar, o noktaya kuş gibi ineceğimi sanıyorlar. Üzerlerinde uçuşlar yaparken dağılacaklarını bekliyordum, ama hiçbir kımıldama olmadığı için bir kâğıt üzerine yazarak, meydanı boşaltmalarını rica ettim. Zemini ve fundaların yüksekliğini tetkik ettikten sonra inişe karar verdim. Of vadisinin derinliklerinden dönerek denize doğru inişe geliyorum, baktım sığamayacağım, gaz vererek tura geçtim, ikinci inişte de aynı sonuç. Saha o kadar küçük ki sığmaya imkân yok. Fakat inmeye mecburum, çünkü yakıt stokumuz burada idi. Uçuşlarımı bu hesaba göre yaptığım için daha fazla havada kalamayacağımdan tam yedinci inişe geçişte tayyarem sanki bir yaprak bütün kumandalarla hava freni yaparak yanaştım ve sonuç ne olursa olsun diyerek kontağımı kapadım, tekerleklerim de yere değmişti, zeminde beş metre bile yürümeden zeminin yumuşaklığında tayyare ambale olmuş gibi aniden durdu ve kuyruk havaya yükselmeye başladı. Bu kuyruk yükselişi çamura gömülen tekerleklerimi mihveri etrafında bir döndü ve sonunda baş yeri buldu. Bu hale

havacılıkta kapotaj denir. İrkildim ve ihtiyatsız "Off!" diye haykırdım.

Bir ses, "Evet burası!"

Evet! Of buranın adı ama kelime anlamı ile yeis ve elem ifadesinden başka bir şey değil. Halkımız tayyarenin ineceği yerin yumuşak olması gerektiğini öğrenmiş, bu tavsiye şube reisinin fikri imiş, halk bu tavsiyeye uyarak iniş mahalline su taşıyarak bilhassa çamur yapılmış. Maalesef, hiç hoşa gidecek bir durum değildi.

Bu hadisede tayyarenin motor sehpası ve neydimotor(motoryatağı) hasar gördü, bu durumda uçulamayacağından tayyareyi sökmeye ve onarımı için Trabzon'a götürmeye karar verdim ve bu ulaşımı ancak deniz yolu ile yapabilmiştik.

Trabzon'a varışta ilk işim muhitin teknik kapasitesini araştırmak olmuştu. Gezdiğim bütün atölyeler tamamen iptidai ve zavallı durumda idiler. Böyle olmakla beraber mesleklerine gönülden bağlı değerli ustalar da yok değildi. Yaptığım temaslarla mevcut imkânları tespit etmek ve seyahatimizi kesintiye uğratmamak için onarma işine hız vermiştim. İlk işim neydimotorü düzgünce bir torna üzerinde normal duruma getirdim. Bu müşkülü de hallettikten sonra motor sehpası arızası da giderilerek tayyarem yeniden uçuşa hazırlanmıştı. Tayyarenin tekrar montajı, hazırlık ve tecrübe uçuşu, bizi bir hafta Trabzon'a bağlamıştı. Mamafih bu bir haftalık sürede gündüzleri onarım işlerinde ve geceleri de cemiyet şubesinin tertiplediği çeşitli toplantılarda Trabzonlu gençlerin havacılık duygularını okşamakla meşgul oluyordum.

20 Eylül 1931. Tekrar kuşumu havalandırarak tepeleri karlı, 3 bin metrenin üstündeki Soğanlı dağlarını tırmanmaya başlamıştık. Sahile yığılacakmış gibi dik bayırlar halindeki ormanlarla sarılı bu dağlara tırmanmak, Vecihi XIV tayyarem için bir nevi deneme merhalesi oluyordu, 60 kilometrelik mesafede tayyarenin plafondunu yapmak kolay bir şey değildi. 3.500 metreye yükselen kuşumuzun motoru arızasız en yüksek enerji ile çalışıyor ve biz bu yükselişte önümüzdeki tepelerin eteklerini dolaşmak zorunda kalıyorduk. Soğanlı dağlarını aştıktan sonra Gümüşhane il merkezini ziyaret ettik.

Burada da halkımızın heyecanlı tezahüratı aynı şekilde devam ediyordu ama Gümüşhane sarp dağlar arasında bulunduğundan gösteri uçuşlarımızın icrası hayli zor olmuştu. Ve nihayet hareketimizden bir buçuk saat sonra Bayburt üzerine vardık. 1.650 rakımlı bu küçük kasabamızda yaptığım uzun gösteri uçuşları program gereği idi ve burası yakıt ikmal yeri ve konağımızdı. Etrafta meydan aramaya başladım, kasabanın etrafında meydana benzer düzlük saha göremedim, haritama baktım, kasabanın 12 kilometre batısında bir meydan işareti yapmıştım hemen o tarafa dönerek işaret yerine yaklaştım, bu bölge alabildiğine düz bir arazi ama hiçbir işaret olmadığı gibi, insan da yok. Bu ıssızlıkta iniş yeri aramak da kolay bir şey değilmiş.

Bu durumda uçuşumu güneye doğrulttum ve hayli uzakta bir insan görünce tayyaremi çevirip ona yaklaştım. Bu ihtiyar köylü ovaya yaydığı davarların çobanı imiş. Üzerinde dolaşmaya başladım, aynı zamanda bu düzlükte arıza olup olmadığını aradım. Her uçuş geçişimde ihtiyar çobana yakından selam veriyor, ilgisini çekmeye çalışıyordum ama ihtiyarda hiç hareket yok. Nihayet yere indim, ihtiyara yaklaşmaya başladım. İşte o an ihtiyar yerinden fırladı ve korkmuş gibi kaçmaya başladı. Ben de tayyareyi durdurarak yere atladım ve ihtiyarın arkasından "Baba, Baba" diye bağırmaya başladım. Türkçeyi duyan ihtiyar çoban durdu ve yanıma geldi.

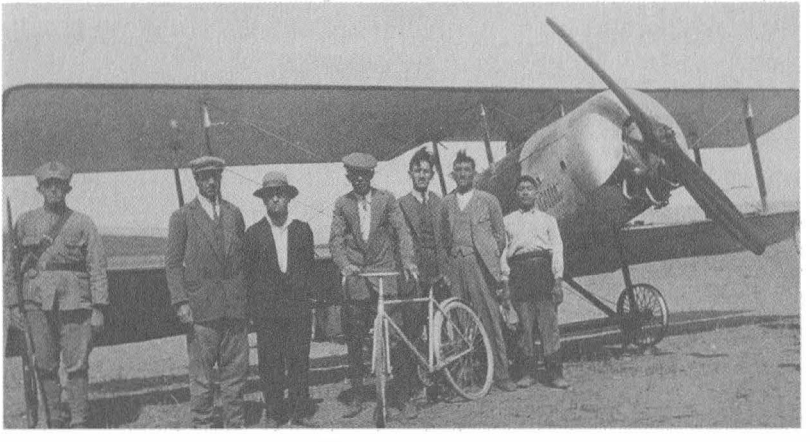
Babaya ilk sözüm Bayburt tayyare cemiyeti azalarını sormak oldu. Henüz ne gelen var, ne görülen, "Nerede arkadaşlar?" dedim. İhtiyar önce yüzüme, sonra da koyun sürüsüne bakarak "Bunlardan başka hiçbir şeyden haberim yok evlat" dedi. Hatıralarıma zaman kaydı koymamışım, en az iki saatlik yolu yürümeye mecbur olan halk tayyarenin yanına gelene dek baba ile uzun uzun dertleşmiş, onun dertlerine ruhen ortak olmuştum. Bu dertleşme hakkında notlarımda çok hazin ifadeler var ama bilmem yazayım mı? Şimdilik dursun, demek daha doğru olacak galiba.

Sonunda süvari karşılayıcıları takip eden Bayburt halkı ve civar köylüler akın etmeye ve uçağı sarmaya başladılar. Ellerinde pabuçları şişkin ayakları ile 12 kilometrelik yaya yolun ıstı-

rapına rağmen sayın yurttaşlar bu milli başarıdan mülhem huzur ve sevinç içinde yorgunluklarını anlayamadılar bile. Bayburtlu kardeşlerimizle çabuk anlaştık, onların içten tezahüratı Türk ruhunun hassasiyetinin açık örneği idi. İç Anadolu'nun kağnıdan başka vasıta görmemiş bu saf evlatları ilk defa yuvalarında gördükleri bu medeni ulaşım aracı karşısında duydukları hayranlığı açıkça izhar ediyorlardı. Bu milli olayın ve yurt savunmasında tayyarenin yaptığı rolün ruhlara saçtığı ateşle Bayburtlular da hamiyet coşkunluğu içinde cemiyet veznesini doldurdular.

Hep havacılık mevzuları ile neşeli bir geceyi daha, bu kardeşler arasında yaşamıştık. Sipikör ve Munzur dağlarının kuzey eteklerindeki kayalıkları yalayarak akan Murat nehri asırların bakir nimetler kanalı olduğu kadar savaş hatıralarının da derin izleriydi. Vurduğum, yaktığım, ilk Türk hava zaferini kazandığım, yaralandığım ve düşerek düşmana esir olduğum yerler üzerinde uçarken duygularımda heyecanlar beliriyordu.

O acı olaylar zamanında düşman çizmeleri altında titreyen bu aziz ana topraklar şimdi olgunlaşmış, istiklaline kavuşmuş, hür ulusumuzun mutlu beşiği idi. O tarihte düşman üzerine bombalar attığım bu güzel yurda şimdi konfetiler saçıyordum. Daha sonra Suşehri, Zara, Hafik ve Sivas, hep aynı tempo ile



Sivas Tayyare Meydanında Vecihi XIV.

havacılık kalkınması programının ziyaret hedefleri idi. Her indiğimiz yerde halkımız bu milli teşebbüsü candan selamlıyor ve teşvike lüzum hissettirmeden kutsal amacı desteklemek yarışına gönülden koşuyorlardı.

Artık Kuzey ve Doğu Anadolu turnemizin sonundaydık. Önümüzdeki uğrak ve konaklar sırasıyla; Şarkışla, Akdağmadeni, Sorgun, Yozgat, Sungurlu ve Kalecik şehir ve kasabaları ve bu yol civarındaki köylerimiz halkı, her yerde yaptığımız gibi üzerlerinde uçarak, inerek, uçurarak, cemiyetin selam ve teşekkürlerini sunarak ve cemiyete yardım vecizelerini saçarak aziz yurttaşlarımızı milli havacılık davası etrafında birliğe çağırıyorduk.

Son durağımız Kalecik. Kızılırmak'ın batısında yanık bayırlar üzerinde kara kayaların sardığı bir kasabacık; ama bu küçük kasabanın halkı ne gani insanlarmış!

Ellerinde bayraklar, Türk yavrularının etrafını sardığı küçük bir tarlaya inmiştik. Etrafımızda toplanan halkın yedisinden yetmişine kadar, kadın, erkek, coşkun bağırışları ve motorumuzun sesini susturacak kadar ayyuka yükselen alkış sesleri ile adeta bizi şaşırtmışlardı. Bu heyecan içinde kurbanlar ortaya getirildi, tekerleklerimizin önünde kestiler ve kanlarını nazarlık gibi kanatlarına sürdüler.



Kalecikte halk arasında.

Herkes neşe içinde, bir kır ziyafeti şeklinde yenildi, içildi ve nihayet sadede gelinerek, milli havacılık davasının önemi bu turnenin son gününün heyecanlı mevzuu olmuştu. Daha kitabımın önsözünden itibaren kalemime temel konu aldığım, Türk'ün yurt savunması mevzuundaki hassasiyetini ve başarı üstünlüğünü bu mütevazı sahnede ve halkın candan tezahürlerinde görmek çok kolay. Kısa zamana sığdırdığım cemiyet amacı konuşmalarımdan sonra aziz yurttaşlarımıza veda ederken, uçuş meydanında hazırlanmış masanın etrafını saran bu feragatsever varlık, davarını, tarlasını, değirmenini ve hatta yuvasını bu uğura bağışlamak gibi civanmerdane tutumu cemiyet adına gurur, takdir ve şükranla görerek uzaklaşıyorduk.

Ankara'ya Varış

Güneyimizde Çatalkaya'ya yaklaşıyoruz, daha ilerisi çorak ova, o tarihteki Ankara yürekler acısı ilkel bir Anadolu kasabası, ama devlet merkezimiz, elbette böyle kalacak değil, Türk azmi neler yaratmaz. Şimdi üzerindeyiz. Tayyare meydanı hipodrom alanı, inişten önce Ankara halkını ve cemiyet merkezini havadan selamlarken elimizde kalan son konfetileri de halka saçarak dolaştık.

Meydan bir hayli kalabalıktı, demek arkadaşlarım bizi karşılamak için toplanmışlardı. İnişe geçip arkadaşlarla kucaklaştık, bütün cemiyet mensuplarının tebriklerini kabul ettik. Gönül bu hissin ebedileşmesini istiyor ve bu insana huzur veriyordu. Çünkü teşvik, özellikle ferdi teşebbüslerin esas temelidir ve ben idealimi tahakkuk ettirmek için buna muhtaçtım.

O gün Ankara'ya indiğimde kazanılan başarı, tayyaremin yeteneğini göstermesini fazlasıyla aşmıştı. Hele tabiatın insafsızca yolumuz üzerine serptiği 3 bin metrenin üzerindeki dağları tek bujili iptidai motorla hem de emniyet içinde aşmak, havacılık ilmine inançtan doğan gerçek bilginin sonucu idi.

Bana bu güzel başarıyı kazandıran Vecihi XIV tayyarem, Türk kafası ve Türk emeği olan özel uçağım ve ona çok iyi bakan değerli öğrencim ve makinistim Hamit Şeran olmuştu. Bu inançla birinci yurt gezisi tamamlanmış ve ben huzur içinde yuvama dönmüştüm.

Hava Posta İşletmesi İçin İlk Teşebbüs

Türk Tayyare Cemiyeti'nin fiili uçuş servisleri ile münasebeti kalmaması sebebiyle bu propaganda uçuşlarından başka faaliyete imkân kalmadığından, tayyaremi atalete mahkûm bırakmamak için ilk iş olarak yurdumuzda hava yolu ile posta ulaşımı işlerini ön planda ele almak lüzumunu duymuştum. Bu hususta, şehirlerarası mektup ve hafif koli gibi maddelerin ulaşımında sürat sağlanmasının, medeni devletlerde olduğu gibi tabii bir ihtiyaç halinde bulunduğunu, ekonomik kapasitesi sebebiyle tayyarenin ulaşım maliyet hesabında her uçak postasına küçük değerde pul koymak suretiyle PTT idaresine herhangi bir külfet tahmil edilmeyeceğini muhtevi teklif mektubumu 1931 Ağustos tarihinde genel müdürlüğe sunmuş ve ilgililerle görüşmüştük.

Esaslı tetkik mevzuu olan teklifim, PTT idaresinin posta ulaşımında sürat prensibine uygun görülmekle beraber 1931 yılı bütçesinde bu konuda tahsis bulunmadığı için olumlu sonuç elde edilememişti. Teklifim genel olarak özellikle basınımız tarafından takdire değer bir teşebbüs olarak nitelendirilmiş, o tarihte intişar eden gazetelerde de bu gibi teşebbüslerin teşviki mahiyetinde çeşitli yazılar yayımlanmıştı.

Bu cümleden olarak 20 Ağustos 1931 tarihli *Milliyet* gazetesinde intişar eden şu yazıyı mesleki sevgim ve sivil havacılığa verdiğim önem bakımından hatıralarım arasına almayı uygun görüyorum:

"Hava postalarının nüvesi hazırlanıyor.

Vecihi Bey gelecek sene için altı tayyare imal edeceğini söylüyor. Memlekette hava postaları ihdası hakkında tayyareci Vecihi Bey'in Ankara'da posta müdüriyeti umumisi ile görüştüğü yazılmıştı. Vecihi Bey'in teklifi Ankara - Erzurum ve Ankara - İstanbul arasında posta nakliyatı ihdasını istihdaf etmektedir. Bu teklifin hududu esasiyesi etrafında posta müdüriyeti umumiyesi ile anlaşmış gibidir.

Ankara muhabirimiz bu mesele hakkında Vecihi Bey'le görüşmüştür. Vecihi Bey bu milli teşekkülün makamatı aliyece de tasvip edileceğine kani bulunduğunu söylemiştir. Türkiye'nin birbirinden çok uzak şehirleri arasında birçok tabii arızalardan

dolayı nakliyat hatları pek mahdut bulunmakta ve bu yüzden en müsait mevsimlerde bile, muhaberat, münakalat ve bilhassa muhaberatı resmiye birçok müşkilata maruz kalmaktadır. Asrın en yüksek eseri ve beşeriyetin sürate olan ihtiyacını tatmin eden müessese tayyarecilik olduğuna göre, Türkiye'de de her memlekette olduğu gibi bu asri vasıtayı ihmal etmek gayri mümkündür. İtiraf etmeli ki tayyarecilik, bütün yeniliğine nazaran, bizde de aynı derece büyük bir zamana malik olduğu halde, henüz yaygınlaşmamış ve sivil bir teşekküle esas olamamıştır.

Tayyareci Vecihi Bey diyor ki: Havai postalar ihdası suretiyle kendiliğinden meydana gelecek olan sivil tayyareciliğin memleketteki noksanı telafiye çalışmak idealimdir. Bu hususta kudretim nispetinde azami çalışacağım. Hattı teşkil edecek tayyareler doğrudan doğruya eserim olan Vecihi XIV tip tayyarelerdir. Malum olduğu üzere, ben bu tayyaremi imal ettikten sonra birçok uçuşlar yaptım. Tayyaremin imtihanını vermek üzere Çekoslavakya'ya gittim ve tayyaremi yeni bir tip olarak tam muvaffakiyetle kabul ettirdim. Bu muvaffakiyetimi müteakip Prag - İstanbul uçuşumla yurduma geldim ve Ankara'da uçuş faaliyetlerine başladım, bilindiği gibi Kuzey, Doğu ve Orta Anadolu turnesinde halk gezisi uçuşları ile 5 bin kilometreyi aşan hava seyahatini başarı ile tamamladım. Pek yakında da Güney - Batı - Ege ve Orta Batı Anadolu propaganda uçuşlarımı yapacağım. Bütün bu başarılar 1932 senesinde açılışını tasarladığım hava hatları için teminattır. Bu maksat için yakında yeniden altı tayyare imaline başlayacağım ve altı ay zarfında bunları imal edeceğim. Yeni tayyarelerimin, koyacağım motorların performansları daha yüksek olacaktır. 1932'de kullanılacak olan bu tayyarelerin seyahat süratleri 160 kilometre olacaktır. Bu sürat posta nakliyatı bakımından tatmin edicidir. Bu nakliyat servislerinde PTT idaresi emrine 120 kilogramlık kontenjan verilecektir. Bu hatlar üzerinde çalışacak tayyareler, kendi imalatımız tayyareler olacak ve tayyareciler de Türk pilotları olacaktır. 1933 senesi için düşüncelerimin mesnedi, 1932 senesi faaliyetimizin tatbik şeklidir. Çünkü yardım, muvaffakiyetin esasıdır. Bu himayeye mazhar olduğum takdirde 1933 senesi için diğer uzak vilayetlerimize de yeni hava hatları açılmasına

çalışacağım. Ayrıca yolcu nakliyatı için kabineli tayyareler de yapacağım. Bu suretle havacılıkta açacağım çığırlarla İstanbul - Sofya hattını, İstanbul - Ankara hattı ile Halep - Bağdat hattına bağlamak en büyük arzumdur. Görülecektir ki, Türk bilgisi ve Türk azmi bu yolda da muvaffak olacaktır."

Tayyare Cemiyeti Yararına İkinci Seyahat

Uçmaya alışmış bir insanı zemine bağlamak, bir kuşu kafeste tutmaya benzer gibi geliyor bana. Uçmak ve bu zevki her Türk yavrusuna aşılamak önüne geçilemez ilahi bir arzuydu bana. Fakat yalnızdım, temelsiz bir yolun fakir yolcusu idim. 1925 ve 1930 senelerinde hava sanayiine kazandırdığım iki eserim, Vecihi VI ve Vecihi XIV ile tam başarıya ulaştığım halde, bu pürüzsüz muvaffakiyetlerime rağmen yine de yetimdim.

Emindim ki, cemiyet propagandası diye tertip edilen bu hava seyahatleri, cemiyet amacını yaşatmaktan ziyade, kuruluşun idamesini sağlayacak gelir kaynaklarını temin gayesini istihdaf ediyordu. Ama ben çok başka düşünüyordum. İdealime hizmet yolunda kavuştuğum bu imkânı değerlendirmek için bir fırsat sayıyordum. Ziyaret ettiğim bütün bölgelerde medeni araçlara ruhen inanan aşinalarla karşılaşmıştım. Yaradılıştan kahraman doğan gençlerimiz eğlence nevinden tenezzüh uçuşlarıyla değil, bizzat uçucu olmak için çırpınıyorlardı. Onlar soruyorlar, ben anlatıyordum. Efsaneler gibi, duygularında yer yapan havacılık konuları, onlara çok çekici bir öğretim bahsi gibi geliyordu. Havacılık ilminin inceliklerine kadar, savaşlarda düşmanla yapılan boğuşmalara kadar, anlattığım şeyler Türk gençlerine tesir ediyordu. Dinledikleri heyecanlı masallardan ziyade uçuculuk bahislerinden sonsuz zevk alıyorlardı.

İşte Gerçek Bir Misal

1931'deki turnemde Sinop'u ziyaret etmiştim. Tam 31 yıl sonra bir uçağımın senelik teknik kontrolünü yaptırmak üzere Kayseri Tayyare Fabrikası'na inmiştim. O gece lokalde fabrika genel müdürü General Osman Paşa ile tanıştım. Görüşürken

Paşa'nın dudaklarında manidar bir tebessüm dikkatimi çekmişti. Samimi sohbetleri arasında merakımı şu sözlerle giderdi: "Hocam, bilir misiniz bana havacılık sevgisini kim aşıladı? Siz Sinop'a indiğiniz zaman orta okul öğrencisi idim. Beni uçurmuştunuz. Bu uçuş beni öyle sarmıştı ki, büyüklerimin arzuları hilafına askeri okulu seçtim ve havacılığa geçtim. Çalıştım, başardım ve generalliğe yükseldim, mesleğimi ve uçuşu çok seviyorum." Candan tebrik ettiğim Osman Paşa'nın bu samimi beyanı bana ne büyük bir sevinç vesilesi ve ne güzel bir teselli olmuştu. Zaten o turne sonucunda uçtuğum bölgelerden binlerce mektup alıyor ve bu satırlarda milli havacılık sevgisinin parlayan kıvılcımlarını görüyordum. Bu dilekler çok büyük mutluluk vermişti bana. İşte yine bu amaç ve bu davanın tahakkuku için ikinci propaganda seyahatine çıkmıştım.

9 Kasım 1931. Yine emektar uçağım Vecihi XIV, makinistim Hamit ve bu cesur arkadaşımın kucağında konfeti çuvalları olduğu halde, tam ağırlığımızla kalabalık uğurlayıcı halk arasından yükselerek güney yönüne uçuşa başlamıştık.

Birinci seyahatten, özellikle iniş meydanları hakkında karşılaştığım zorluklar sebebiyle ikinci seyahat için daha esaslı tedbirler almak ihtiyacı duyulmuş ve cemiyet şubelerine bu husus hakkında ayrıntılı bilgileri ve tavsiyeleri kapsayan genelgeler gönderilmişti. Ben bu seyahatin tam emniyet içinde işlemesini düşünürken cemiyet idaresi de bu seyahat münasebeti ile büyük bağışlar beklediğini belgelerde tasrih ediyordu.

Ankara'dan ayrıldıktan sonra ilk ziyaret Gölbaşı'ndaki ocağımız ve takiben Bala kasabamız olacaktı. Gölbaşı nahiyemiz Ankara'nın banliyösü durumunda olduğu için, bütün halkın programdan bilgisi vardı. Halk ellerinde bayraklarla yolları doldurmuştu, buraya cemiyetin şükran kartlarını yaydıktan sonra Bala kasabamıza doğru uçuşa devam ettik. Altımızda Ankara-Kırşehir yolu, tek tük ulaşım araçları ve pek seyrek köyler, bu çorak arazide gördüğümüz genel manzaraydı. Fakat biz büyük küçük demeden her canlılığı selamlıyor ve cemiyet şükranını yayıyorduk.

Yarım saat devam eden uçuşla Bala'ya vardık. Bu küçük kasabada tabir caiz ise hükümet ve okul binaları dışında bütün

binalar bir kerpiç yığınından ibaretti. Meydanlarda hiç kimse yoktu. Motorumuzun hırçın sesi ile insanların evlerinden dışarıya fırladıklarına şahit olmuştuk. Bu kerpiç yığınları üzerine tekerleklerimiz temas edercesine uçarak saçtığımız cemiyet ilanları havada türlü renklerle yapraklanırken, bize Bala'da semavi bir hadise oluyor gibi gelmişti. Burada on beş dakika dolaştık ama Bala'nın altını üstüne getirmiştik. Buradaki görevimizi bitirdikten sonra güneye dönerek rotamızda uçmaya başladık. Hep o çorak arazi üzerindeydik. Gözlerimiz önünde serilen bu bölgede kaynaklar civarında beliren yer yer küçük yeşilliklerden başka ne bir ağaç ve ne de bir bina görünüyordu. Anadolu yaylasının hemen hemen en ıssız sahrasını geçiyormuşuz hissi vardı duygularımızda. Bu uçuşta yegâne meşgalemiz, ara sıra rastladığımız eşeksüvar köylülerimizle ve çobanlarla şakalaşmak ve onlara da cemiyet selamlarını ulaştırmaktı.

Biraz daha ileride bembeyaz Tuz Gölü'nü gördük, tabiat mucizesi gibi bir serap halinde göz alabildiği kadar büyük. Sahili çevreleyen toprak koyu sarımtırak, bütün dikkatimi bu manzara üzerinde topluyorum. Haritamda Tuz Gölü diye yazılı bu beyaz denizin üstünde arabalar da vardı. Dikkatimi çeken özellik de bu idi. Meğer sonradan öğrendim ki, bizim bildiğimiz normal göllerin yaz, kış iklim değişimini Tuz Gölü aksine olarak yaşarmış, yani kışın sarı renkte su olur, yazın donarmış, su uçar altında süt kadar beyaz ve dümdüz bir pist tuz tabakası kalırmış ve bu saha beton kadar sert olurmuş.

Evet, göl üzerinde arabalar seyir halinde iz bırakmadan geçiyorlardı. Göl üzerine vardığımızda gölün kuzey doğu sahilinde Şereflikoçhisar kasabamızı gördük ve kasaba ile göl arasında büyük bir kalabalık toplanmıştı. Halkımızı selamlamaya başlamıştık, onlar da ellerindeki bayrakları sallayarak karşılık veriyorlardı. Bu gösteriden sonra hazırlanan düz bir çayıra indim. Burada da halkımız tayyareyi ilk defa görüyordu ve coşkun bir tezahürat yapıyorlardı.

Şereflikoçhisar

Bu küçük bir kasaba ama mutlu halkı, bambaşka bir canlılığa sahip. Bu yerin jeolojik durumu çok enteresan, ıssız dağla-



Şereflikoçhisar'da.

rın altı linyit yatakları, sonsuz servet yuvaları, bu zengin maden işletilmiyor, fakat kasaba halkının tabii yakıtı olarak kullanılıyormuş. Buradaki havacılık hakkındaki konuşmalarımız hayli hareketli devam etmiş ve yerin uçuşa elverişli olması birçok yurttaşımıza uçuş zevki vermek imkânı sağlamıştı. O gün ve geceyi coşkulu halkımız arasında geçirirken, konularımız havacılık ve tabii milli servetlerimizin işletme imkânsızlığı davaları üzerine idi.

Bu sırada, I. Dünya Savaşı'nda Bağdat'a gidişimizde Dicle kenarında tesadüf ettiğimiz bir yerde petrolün yerden fışkırdığı hatırıma gelmişti. Ne acınacak hallerimiz vardır. Musul - Bağdat ulaşım imkânı o tarihte Dicle Nehri üzerinde kelekler-le yapılan tek yoldu ve galiba Musul'dan sonra üçüncü konak mevkii idi. Kelekler gece yüzdürülmezdi. Keleğimiz sağ sahile yanaşmış ve bağlanmıştı. Karaya çıktığımız zaman ayaklarımızın zemine yapışmakta olduğunu hissetmeye başladık. Evet, bu toprak başka bir madde idi, rengi de siyahtı. Hatırımda kaldığına göre, siyah tabakanın genişliği 100 metre kadar, uzunluğu nehre paralel devam halinde idi. Siyah tabakanın toprakla birleştiği yerde Araplar tarafından, yerde kerpiç takozlar üzerine konulmuş eski bidonlar vardı. Araplar bu bidonların altında ateş yakıyorlar, etrafta çalı çırpı bir şey yok, bu ateş nasıl yanıyor diye merak etmiştim. Yaklaştım ve şu manzaraya hayretle şahit olmuştum. Arap elindeki küreği bu siyah tabakaya daldı-

rıyor, kopardığı kara toprağı bidonun içine atıyor, sonra ikinci küreği bidonun altına koyuyor, yanan da bu kara topraktır yakan da. İşte iptidai petrol kullanım aracı.

Osmanlı İmparatorluğu devrinde bu topraklar da vatanımızın bir parçası idi, bu petrol bizim malımızdı ama yurdumuzun bütün petrol ihtiyacını biz Rusya'dan ve Romanya'dan ithal ediyorduk. I. Dünya Savaşı sonunda bu topraklar Irak'a bırakıldı. Şimdi bu topraklar Irak'a milyarlar sağlıyor!...

İşte bir kömür ve işte geçmişten hazin, petrol gibi sahip olduğumuz nimetlere ne kadar ilgisizmişiz? İşte hatıralarıma acı bir sahife daha kattığım o geceyi, biraz da sarhoşluğun etkisi diyeceğim suni bir neşe içinde geçirmiştik.

10 Kasım 1931. Sabah, meydanda toplanan Şereflikoçhisarlıların samimi uğurlamaları ile yerden kesildik ve güneye doğru uçuşumuza devam ettik. Tabiatın kavurduğu boz ve çorak arazi dalgaları gözlerimiz önüne serilmiş, adeta zevksiz bir halı üzerinde uçuyorduk.

Aksaray

Aksaray adı verilmiş bakir bir kasabayı görmek iştiyakı ile güneye akıyorduk.

Hareketimizden bir buçuk saat sonra etrafı yeşilliklerle sarılı Aksaray'ı gördük. Bu manzaranın ilk anda duygularımda bıraktığı intiba muhayyilemin anlayışı gibi idi. Küçük Asya'nın büyük yaylasının tek incisi dememek için sebep yok. Yalnız bütün eski şehir ve kasabalar gibi eğri sokaklar, bu sokaklardaki intizamsız evler göze hoş gelmiyordu ama bu evlerin dış sıvaları o kadar beyaz ki özellikle uzak mesafeden görünüşü insana neşe veriyordu.

Bu kasabanın diğer şehir ve kasabalarla münasebeti zannedersem yalnız yaz mevsimine münhasır, umumi yollar adına bir şey göremedim. Fakat eski devir idarelerinin ilgisizliğine rağmen bura halkında dikkati çeken canlılık, yokluk içinde varlık yaratacak kadar ileri idi. Hele yurt ödevi anlamında ilgi çok derindi.

Kasaba üzerine geldiğimizde halkın akın akın kasabanın batı dışına doğru koşmakta olduklarını görmüştüm, demek iniş





Vecihi XIV Aksaray meydanında.

mahallini o tarafa hazırlamışlardı. Ben de tayyaremi o yöne çevirerek cemiyetin şükran kartlarını serpmeye başladım. Çok büyük kalabalığın toplandığı bu meydan bir ırmak ile su arkının sardığı "Pamucak" adı verilen yeşil bir adacıktı. Bu meydana küçüktür denilemez, ancak baştan başa her noktası ondüle halinde bir saha. Fakat tayyaremin özel vasfı beni cesaretten mahrum etmemişti. Böyle yerlere çok inişler yaptığım için, hiç tereddüt etmeden birkaç turla zemini kontrol ettikten sonra motorumu durdurarak arızanın en hafif noktasına kısaca indim. Halkımızın coşkun tezahüratı ile karşılandık. Hemen her kasabamız halkı gibi bu yurttaşlar da tayyareyi ilk defa görüyorlardı.

Aksaraylıların sevincine payan yoktu, bu ilgi 1925 yılı ilk cemiyet faaliyetinin ve takiben de birinci ziyaret turnemiz hakkında gazetelerimizde yayımlanan yazıların eseri idi. Kadınlı, erkekli binlerce kişinin doldurduğu bu yerde yaptığım konuşmalarla havacılık ilminin ve tayyarenin yurt savunmasındaki önemini, uçuşla hava sporunun insan olgunluğuna yaptığı olumlu etkilerini anlatmış ve bu suretle halkımızın havacılık davasına bağlılığının temellerini atmıştık.

Konya

11 Kasım 1931. Ertesi gün Konya'ya doğru uçarken, yerde öğrendiğim cemiyet yararına halk bağış toplamının kısacık günde neye vardığını düşünüyor ve yüce Türk halkının yurt savunmasına neler feda etmeye kadir olduğunun inancı huzuru içinde uzaklaşıyorduk. Önümüzde açılan, 200 kilometrelik etrafı serapla sarılmış bir ummandı. Düşünüyorum da tayyaresiz bu çölü aşmak tahammülü imkânsız, insana azap olacaktı her halde. "Yaşasın tayyare, var olsun uçak" demekten kendimi alamamıştım.

Bir buçuk saat sonra Konya'daydık. Hep o samimi hava, hep o candan alaka. Valisi, mevki kumandanı, her sınıftan halk temsilcileri ve bunların arkasında halk topluluğu, askeri ve sivil okulların öğrencileri, ellerinde bayraklar tayyare meydanına akın halinde gelmişlerdi. Büyük şehirlerin halinde ne de olsa başka bir hava vardı. Özellikle milli bir eser ve öz malını

görmek için gösterilen ilgilerde çok başka bir mana vardı. Bu başka eser önünde bütün Konyalı yurttaşlarımızla uzun uzun konuştum, havacılığın önemi ve tayyarenin vatan savunma görevlerindeki değerini anlattım. Sonra da uçtuk, uçtuk, yine uçtuk, itiraf edeyim ki bu kadar çok uçuş tayyareyi de hırpalıyordu. Daha önümüzde 2 bin kilometreden fazla uzun yolumuz ve bu yol üzerinde on beşten fazla ziyaret duraklarımız vardı. Bunları düşünerek uçuşu durdurdum.

12 Kasım 1931. O günkü görev programımız güneye doğru Beyşehir, Seydişehir, Alanya ve Manavgat konak yerimizdi. Çok çetin bir yol üzerindeydik. Konya 1.050 rakım, Beyşehir ve Seydişehir de bundan yüksek bölgeler, ziyaretlerimiz aynı tempo ve aynı program titizliği ile ve her ziyaret mahallindeki halkımızın da aynı hassasiyetlerine şahit olarak, buralara indik, konuştuk ve uçurduk. Yolumuzun en çetin manialarıyla boğuşmaya başlamıştık. Önümüzde yurdumuzun Akdeniz'e karşı güney surları gibi yükselen Toros dağları şahlanmış gibi idi, bunları aşmak için tırmanıyorduk. Ama yükselmek, kuvvetle esen güney rüzgârının, dağların kuzey yüzeyinde hasıl ettiği bastırıcı hava akımları tesirinde çok zorlaşıyordu. Bunun için prensibim hilafına motorumu normalin üzerinde yoruyordum. 3 bin metrenin üstüne vardığımız halde etrafımızı saran kristal granitlerin halimize güler gibi baktıklarını görüyormuş gibi sinirleniyordum. Bunların arasından dolaşarak güney bölgesine atladık ve Akdeniz'in mavi sularına kavuştuk. Artık motorumun sinirleri yumuşamış, sakin çalışma ile dinlenmeye başlamıştı, hep süzülerek alçalıyorduk.

Manavgat

Altımızda Alaiye kasabamız vardı, onu ziyaret ettik, fakat zaman bir hayli geç, bu ziyareti kısa keserek Manavgat'a döndük. Manavgat'a vardığımızda hava kararmıştı, demek bütün gün uçmuştuk, ama büyük zevk duymuştum. Değişen iklimler, yükseklikler, manzara ve tezahürat gösterilerinin heyecanları duygularımızda neler canlandırmıyordu ki!...

Seydişehir'den kalkmadan önce geç kalacağımı tahmin ettiğim için Manavgat'a telgrafla meydanda ateş yakılmasını

bildirmiştim. İşte yakılan ateşten iniş mahallini görebildim. Etrafı çitle örtülü bahçeler arasında küçük bir fasulye tarlası idi. Buraya inebilmek için pek çok turlar yaptığımı hatırlıyorum ve hatıralarımdaki notlara göre çok zor bir iniş yapmışım, hiçbir hadise olmadı ama yüz metreden küçük, etrafı kapalı tarlayı iniş meydanı seçen arkadaşların yüzlerine taaccüple bakmaktan kendimi alamadım. Ne ise!...

Geceyi Manavgatlı yurttaşlar arasında aynı konuşmalarla ve özellikle o günkü dağların azameti içindeki uçuş hali ve selamete kavuşuşumuzu bahis konusu ederek neşe ile geçirdik. Burada uçuş alanı olabilecek hiçbir yer bulunmadığı için gösteri uçuşları yapmak mümkün olamadı ve yerden kalkışımız da bir hayli zor olmuştu.

Antalya

13 Kasım 1931. Antalya yolundaydık. Sahil gezisi çok hoş bir uçuş. Ilık bir havada denizde yüzer gibi havada yüzüyorduk. Yurdumuzun bu münbit ve zengin bölgesi göz alabildiği kadar zümrüt diyarı, öbek öbek ormanlar bu yeşil dünyanın dekorları. Göz mutluluğu dediğim, insana zevk veren geziyi sürdürerek Antalya'ya varmıştık. Ve o güzel Antalya'nın konuğu olmuştuk.

Hatıra notlarımda Antalya'da tayyarem adına acı bir not var; inişte motorum arıza yaptı, önüme tesadüf eden bir bahçeye inmiştim. Bu bahçe çok küçük bir yerdi, etrafı ağaçlı ve hendek ile sarılı olduğu için tayyarem ağır hasara uğradı.

Sağ kanat ön lonjeron, iniş takımı ve pervanem kırılmıştı. Bu hadise karşısında makinistim Hamit ile kolları sıvayarak tamir işlerine koyulmuştuk. Hummalı bir faaliyet ve insanüstü çaba, zamanı ve her çeşit aksiliği unutturmuştu. Bu çalışmayı bir haftaya sığdırmıştık. Hatta bu hafta içine geniş ölçüde havacılık propagandasını da katmıştık. Onarımın ikmalinden sonra yaptığım tecrübe uçuşu bana uçuş emniyeti ve güven hissini vermişti. Vecihi XIV tayyarem her yerde ve her imkânsızlık içinde bile yolundan geri kalmayacak vasfa malik olduğunu göstermişti. Bu tecrübeden sonra etrafımı saran Antalyalı gençlerin uçma arzularını yerine getirmekle de huzura kavuşmuştum.

22 Kasım 1931. Antalyalı yurttaşlarımızla samimi bir şekilde vedalaştıktan sonra tayyaremize atlayarak havalandık. Hava güzel, sahil yolu halindeki rotamız çok uzak tarihin muazzam hadiselerine sahne olmuş bir diyar. Geçmişteki imparatorlukların büyük ordularının çizmeleriyle ezilen bu toprakların üstünde can veren milyonlarca insanın kan izleri ve som taş lahitleri gözlerimiz önüne serilmiş halde görülüyor. Bu uzak tarih sahifelerini okumak, anıları dimağımda canlandırmak için çok alçaktan uçuyordum. Finike, Kaş kasabalarımızın ziyaretleri, güney sahilimizin granit silsilesi ve Meis adası; elemle, olumlu ve olumsuz duygularla dimağa durgunluk veren bir dolaşımdı bu. Tabiat yönünden bu cennet diyarı dile getirmek çok zor şey. Bu hava seyahati, yurt görevinin şerefli anlamı kadar vatanımı daha iyi tanımak ve bilgilerimi beslemek bakımından da çok enteresandı.

Uçuyoruz, idealimin tohumlarını saçarak Türk gençliğini havacılığa çağırıyordum. Hoş bu kadar külfete de lüzum yokmuş, yaradılıştan kahraman ruhla doğan Türk çocuğu sade bir işaret bekliyormuş. İşte o işareti ben taşıyordum...

Fethiye

Bu düşüncelerle kendimden geçmiş gibi idim. Bu cennet yurdun müstesna güzelliklerini zevkle seyrederek uçuyordum. Nihayet altımda Fethiye kasabamızı görerek kendime geldim.

Fethi, bu isim bana yeni bir heyecan kaynağı olmuştu. Fethi, benim hocamdı, gönlüme havacılık aşkını aşılayan bir üstaddı. Bu kasabanın adı, onun Mısır hava seyahat yolu üzerinde



Vecihi XIV Fethiyeliler arasında.

Tabarya gölü yakınında şehit olmasının aziz hatırasıydı. O an ben aziz hocamın hatırasını o isim üzerinde özel kanatlarımla takdis ediyordum. Evet Hoca Fethi, sevdiği arkadaşı Sadık'la beraber kader birliği halinde ebediyete göçtüler. Buna düşmek denemez, "Kaderi mübrem doğdu" demek gerekir. Tesellimiz de Tanrı'ya inançtır. Bu acı olay fani bedenden ayrılan bir ruh halinde bütün milletimizin gönlüne çöktü. Bu acıyı her Türk evladı o kadar içli benimsemişti ki o tarihte yurtta doğan bütün Türk yavruları, kız erkek hep Fethi ve Fethiye diye adlandırılmıştı ve Meğrililer de (bu kasabanın eski adı) bu yüce adı ebedi tazim hatırası olarak benimsediler ve yurtlarını aziz şehidin adıyla şereflendirdiler. Ben hem o ruhu ve hem o adı havadan selamlayarak şehri dolaşmış ve birkaç dakika sonra da indiğim meydanda kendimi mutlu Fethiyeliler arasında bulmuştum.

Hep o ilgi, hep o samimi hava içinde birçok uçuşlar yaptık, birçok genci uçurduk, havacılık sevgisi yayıldı ve emeller birleşti. Bu münasebetle Fethiye ziyaretimizi cemiyet amacının tahakkuku için hayırlı bir gün diye hatırama yazmışım.

23 Kasım 1931. O günkü programa göre önce Köyceğiz'e inilerek ziyaret edilecek, sonra Muğla'da konaklayacağız. Ege bölgesinin efeleri havacılık davasının muhatabları durumunda idi. İndik, Köyceğiz halkı da aynı nisbette, havacılık konusu hakkındaki konuşmalarıma yakın ilgi gösterdiler ve bir buçuk saatlik kısa süre içinde cemiyet veznesine bağışlarda bulundular ve samimi uğurlama ile yolumuzu açtılar.

Muğla

Bu vilayet merkezimiz duygularımda önemli hatıralar yeridir. Özellikle Kurtuluş Savaşı'nda, Sakarya Savaşı gibi en kritik bir devre arifesinde ve uçak yoksulluğunun bizi eleme boğduğu bir sırada Muğla'da bulunan bir tayyareyi cepheye getirmeye memur edilmiştim. Muğla'ya gelmiş, tayyareyi görmüş ve makinistim Eşref ile kısa zamanda onarımını yaparak Sakarya Savaşı'nın ilk gününe yetiştirmiştim.[1]

1 Muğla'da teslim aldığım tayyare, De Havilland tipinde bir savaş tayyaresi idi. Yunan hava kuvvetleri malı bu uçak Atina'dan İzmir'e gelirken pilot yolunu şaşırmış ve Kuşadası'na inmiş, jandarmalarımız tarafından tutulup Muğla' ya kaçırılmıştı. Özellikle Sakarya Savaşı'nda bu tayyare Yunanlıların başına bela olmuştu.

Bundan başka kız kardeşim Nahit burada meskundu ve eşi dostum Hulusi, vilayet encümen üyesi idi. İnişte bizi karşılayan muazzam halk arasında, minik yavruları Bedri ve Bülent beraberlerinde onları da görmüştüm. Muğla halkı, başta muhterem vali olduğu halde bu ziyarete gerektiği önemi vererek tayyaremizi karşılamışlardı.

Muğla ziyareti samimi bir hava içinde geçiyordu, vali ve belediye reisi tarafından verilen nutuklarla halkın yurtsever duyguları şahlandırılıyordu, bunları takiben ben de her ziyaret



Muğla ziyareti hatırası.

yerinde olduğu gibi milli havacılığımızı teşvik bahsinde sayın halkımıza ilmi bilgiler ve uçuş sevgisi hakkındaki inançlarımı telkin etmiştim. Bu tezahürat ve merasimi müteakip halk uçuşlarına başladım.

Savaş zamanında yaptığım uçuşlar sırasında sevgili gençlerimizin uçuş isteklerini o savaş günlerinin önemi sebebiyle yerine getiremediğim zaman o gençlerin ağladıklarını görerek

ıstırap duymuştum, ama şimdi bir yurt savunma görevi bahis konusu olmadığı için huzur içinde yavrularım dahil birçok gençleri uçurarak ıstırapımı teskin imkânını bulmuştum. Burada geçen iki günümde hem kardeşimin hem de Muğlalı kardeşlerimizin misafiri olmuştuk.

25 Kasım 1931. Muğla'dan ayrılış aynı samimi uğurlamalar ve başarı temennileri ile olmuştu. Önümüzde yükselen Tavas dağlarını aşarak Denizli'ye ulaşmak için uçuyorduk. Bu uçuş sabahın serin havası içinde üşütüyordu. Zaten kış mevsimi içinde idik, güneyde olduğumuz için kışı pek hissetmiyorduk, ama şimdi hem kuzeye uçuyoruz, hem de yüksek dağları ve soğuk bölgeleri aşmak zorunda bulunuyorduk.

Rotamızda, o günün programı olarak, Göktepe, Kale, Tavas, Karacasu, Babadağ kasabaları halkı havadan ziyaret edilerek, cemiyetin teşekkürleri sunulacak ve Denizli'de konaklanacaktı. Aynı tempo ve aynı yakın gösterilerle geçen iki buçuk saatlik uçuşla cemiyet amaçları halka duyurulmuş ve Denizli'ye inmiştik. Burada da halkın heyecanı çok yüksekti. Hele bu ziyaretin Türk emeği özel bir uçakla yapılması halk duygularına başka bir renk veriyordu. Başta sayın vali, ekâbir ve bütün Denizlili yurttaşlar iniş alanını doldurmuşlardı.

Uçağımızdan inip, halkla tanışarak ziyaret amacımızı açık dille halkımıza anlatmıştım. Zaten havadan yaydığımız bildirilerde havacılık davasının özellikleri sayın halkımızın sağduyularına açıklanmış, kısa zamanda cemiyet yararına büyük bağışlar sağlanmıştı. Geceyi de Denizlili kardeşlerimiz arasında, havacılık konuları ile ilgili sohbetlerle neşe içinde geçirmiştik. Ben şahsen çok mutlu idim, özellikle sevgili gençler dilimden çok iyi anlıyorlar ve amacın kutsallığını değerlendiriyorlardı.

26 Kasım 1931. Denizli'den de aynı samimi uğurlama ile kalktık, önümüzde ziyaret yerleri Çal, Çivril, Karahallı, Ulubey kasabaları ve civardaki meskun yerler halkımıza konfetiler yayılarak Uşak'ta konaklayacaktık.

Uşak

Kurtuluş Savaşı'nda ilk göreve başladığım bu şehir benim için şerefli hatıralar anıtıdır. O tarihte Uşak, Kuva-yı Milliye



mensubu çeteler yuvası idi, Kurtuluş Savaşı'ndan birçok aktif, pasif aşinalarım vardı ve burada düşman üzerine yaptığım akınlarla şerefli bir isim yapmıştım. Karşılayanlar arasında o tarihte hep aynı gayeyi koştuğumuz aşinalar da vardı. Bu fikir birliğinden cemiyet amacı yararına iyi sonuçlar sağlanmıştı. İşte bu güzel ve havacılık anılarımı değerlendiren o geceyi de Uşaklı dostlar arasında yaşamıştık.

27 Kasım 1931. O sabah hava durumu hiç hoşa gidecek gibi değildi ama kış bastırmadan turnemizi bitirmek azmindeydim. Uşaklıların iyi temenniler izharı ile vedalaşarak yerden ayrıldık. Kapalı semanın yüzlerimizi yalayan soğuk buselerini hissetmeye başlamıştık. Önümüzde aşılacak dağlar var ama arzın yorganları olan bulutlar dağları çevirmiş durumda idi. Bu halde rotamızı takipten ziyade hedefe ulaşacak geçitler aramak zorunda kalmıştık. Bir hayli dolaşarak Kütahya'ya varabilmiş, yılın yağan ilk karının örttüğü beyaz bir yere inmiştik. Hava şartları o kadar fena ve hava o kadar soğuktu ki, Kütahya halkımız çok özledikleri Türk yapısı tayyareyi görmeye bile gelememişti. Koca ova kar tabakası ile örtülmüş ve sanki dağları saran kar yığınlarının saldırısından korkmuş gibi beyaz yorganlara bürünmüştü.

Zeminde dört oto ile karşılamaya gelmiş olan heyet ile tanıştık, görevimiz ve o günkü hava durumu hakkında ancak otomobil içinde görüşebilmiştik. Makinistim Hamit de asıl vazifesi tayyarenin bakım işiyle meşgul olurken, sıcak iklimden henüz gelmiş bir Afrikalı gibi bazen havaya bazen de uçak üzerinde birikmiş don kabarcıklarına bakarak mütemadiyen ellerini ovuşturuyordu.

Fedakâr arkadaşımın bu haline acımıştım, fakat onun görevi, sıcak veya soğuk, şartlar ne olursa olsun teknik bakımı yapmak, tayyareyi uçuşa hazırlamak ve uçuş emniyetini sağlamak idi. Bu işlem yalnız görev değil, Hamit'in yürekten gelen istekli işi idi.

Tayyareyi bulunduğu yere bağlayarak gerekli emniyet tedbirleri de alındıktan sonra otolara atlamış, şehre kaçmıştık. Hava muhalefeti sebebi ile bir gün fazla kaldığımız Kütahya'da muhtelif tesisler içinde toplanan öğrencilere ve halka cemiyet amacının gerektirdiği konferanslar tarafımdan verilerek havacılık davası anlatılmıştı.

Eskişehir

29 Kasım 1931. Cemiyet yararına işlediğimiz o iki günün ertesi sabahı, önümüzdeki kısa Kütahya-Eskişehir yolumuzun dondurucu kanalına yükseliyorduk. Yanımızda taşıdığımız küçük valizlerimizde ne varsa giyindiğimiz halde yine de üşümüştük. Yarım saat sonra Eskişehir Hava Meydanı'na inmiştim. Hatıra notlarımda önemli bir yer tutan Eskişehir ziyareti haklı bir zevkti. Burada ekserisi talebelerim olan birçok dostlarım vardı. Vecihi XIV tip tayyaremle 10 bin kilometreye yakın muazzam iki hava turnesini başararak Eskişehir'e iniyordum.

Türk havacılık sanayii adına elde edilen bu kazancı takdirle benimseyen arkadaşlarım gibi bunlar arasında tayyareme uçuş müsaadesi vermek istemeyenler de vardı ama onları nedense görememiştim, sadece bu başarı havacılığımız için bir ibret vesilesi olur inşallah diye düşünüyordum.

Burada havacılar yurdunun misafiri kesif bir halk ve gençler topluluğu ile karşılandık, muazzam bir tezahürat programı tatbik ediliyor ve hava kuvvetlerimizin kahraman uçucuları da bu tezahürata yardım ediyorlardı. Eskişehir halkı, okullar bir bayram havası zevki içindeydiler, esasen bu şehrin çocukları, her başını yukarı kaldırdığı an uçakların inleyen motor seslerini lahuti bir zevkle dinliyor ve bu yaşama şartları, aydın yavruları sevk-i tabii halinde havacılık kanalına sürüklüyordu. Bu mutlu Türk gençleri ruhlarında beliren yeni bir ateşle karşılaştılar.

1 Aralık 1932. Duyguları heyecanlarla dolduran bu hava içinde iki gün sevgili arkadaşlarımla beraber yaşadığım Eskişehir'den ayrılırken ölmeyen hazin hatıralarımı yeniden yaşıyordum, altımızda batıya uzanan Eskişehir vadisinin her noktası İstiklal Savaşı'ndan birer işaret! Neler, neler heyecanlarımı kamçılamıyordu! İşte savaşta hava meydanımız Muttalip çayırı, bu meydan ne elim hadiselere sahne olmuştu!

Bir yanda Eskişehir'in güney dışındaki kabristan, kız kardeşim Remziye'nin ebedi mezarı öbür yanda kahraman Fehmi'nin saplanarak şehit olduğu yer. Bunlar gözlerimi yaşlara boğan elim hatıralar. Aradan geçen uzun yılların birbiri üzerine yığdığı kutsal şehitler, bu havacılar yurdunda kahramanlar Kâbesi kurmuşlardı. Tavafım Türk'ün öz kanadından, takdisle-

rim gönlümün en derin hicran köşelerinden hürmetle koparak uzaklaşıyorduk.

Sonra, Çukurhisar, İnönü, Bozüyük, Karaköy, Söğüt gibi kasaba ve köylerimizi aşarken zihnimde savaş hatıraları yapraklarını karıştırıyor ve ara sıra motorumun sesini keserek bu şerefli hatıraları, doğuran yerleri göstererek cesur makinistime anlatıyordum. Hüzünle neşe birbirine karışmıştı, hep aynı amaç için yurttaşlarımızı ziyaret ederek uçuyorduk. Sık sık tesadüf ettiğimiz köyler halkını, hatta her vatandaşı candan selamlıyorduk. Nihayet o günkü uçuş merhalemiz Geyve'ye gelmiştik. Bu küçük kasabanın büyük duygulu halkı da aynı neşe ve sevinçle, öz uçaklarını okşamış ve bu derin sevgiyle cemiyet yararına büyük bağışlar yapmışlardı.

2 Aralık 1932. O sabah da Geyve'den kalkarak deniz seviyesine yakın tok bir havada uçarak Sakarya mecrasını takip etmiştik. Türlü renklerin süslediği yüksek dağları ile korkunç Geyve boğazı kıvrımları, daha sonra koca Sapanca ovası üzerindeydik. Çorak yaylalardan bu bölgeye geçiş, çöllerden sahile atlayış hissini veriyor insana. Altımızda her an değişen tabiat güzelliklerinden o kadar derin zevkler benimsemiştik ki, hele o dondurucu soğuk olmasa, gümüş kanatlarımızın bulutlar üzerinde çevirdiği alaim-i sema kavislerinin cazip renklerinin temaşasına doyamadan irtifa kaybetmek zorunda kalmıştık.

Adapazarı

Geyve-Adapazarı yolumuz, birkaç dağ, birkaç ova ve vadi, biz bu yolu normal hızımızla, rotamıza tesadüf eden her vatandaşı cemiyet adına selamlayarak bir saat on beş dakikada geçmiş, Adapazarı'nın güney dışında hazırlanan bir çayırda toplanan halk arasına inmiştik. Yurdumuzun müstesna nimetler yuvası bu bölgenin güzelliklerini ve Adapazarlıların havacılık davasına üstün ilgileri kolay anlatılacak şeyler değildir. Kısaca tabiatın buraya döktüğü nimetleri değerlendirmek bakımından ileri çalışkanlığa sahip olmak insana huzur veriyor. Adapazarlılar yoksulluğu yenmesini çok iyi bilen insanlar. Özellikle havacılık konusunda da ileri görüşlü hassas yurttaşlar. İhtimal tayyarem hakkında basının da etkisi eseri olacak uça-

ğımızı öyle içten bir zevkle benimsediler ki bu manzara benim gözlerimi yaşartmıştı.

3 Aralık 1932. Yükselen güneşin kudreti, muhiti saran sis tabakalarını parça parça dağıttığı saatlerde havalanmıştık. Ciğerlerimizi dolduran hava ne kadar soğuk da olsa Marmara bölgesinin ılıklığı en soğuk mevsimde bile yolculuğumuzda bizlere neşe kaynağı oluyordu. Yükselirken şehir üzerinde tekrar tekrar uçuşlarla dolaşarak yurttaşlarımızı selamlayıp İzmit yönüne uçuşumuza devam etmiştik. Altımızda küçük bir deniz gibi yayılmış Sapanca Gölü, daha ilerde Marmara'nın doğuya uzanan dili, İzmit ve körfezi. Hep aynı tempo ile bütün meskun yerlerdeki yurttaşlarımızı ziyaret eder ve konfetiler saçarken seyahatimizin son merhalesinde iki arkadaş olarak duygularımızda muvaffakiyetimizin sevinci belli oluyordu.

Bu rota üzerinde ve civarında sıralanan şehirler, kasabalar ve öbek öbek köyler ve bunları ihata eden tabiat güzellikleri bedii duygularımızı okşayan hoş manzaralardı. Su ile toprağın öpüştüğü kıvrılarak giden sahili takip ederek bazen denizde yüzen bir yelkenlinin tayfalarına, kara tarafına geçerek bacaları tüten yurttaşlarımıza cemiyetimizin selam ve şükranlarını sunuyorduk. 10 bin kilometrelik uçuşla iklimler aşan tek bujili motorumuzun iniltilerinde öyle tatlı bir ahenk dinliyorduk ki duygularımıza güven inancı katıyor, içinde yüzdüğümüz hava denizinin namütenahiliklerini yararak bizi ufuklara taşıyordu.

Sonunda görünen adalar ve koca İstanbul olmuştu. İstanbul o sönmeyen ve sönmeyecek olan mutlu yuvaların yayıldığı, hafif bir sis perdesi altında kaynaşan varlıklar yuvası, her çeşit taşıtların canlılığı, parça parça topluluklar. Hele okulların ihtimal teneffüs zamanı olacaktı ki öğrencilerin okul bahçelerinde neşe içinde cıvıl cıvıl oynaşmaları son merhalemizin panoramasını hatıralarımda tamamlamıştı. Bu uçuş tam üç buçuk saat devam etmişti, bu sürenin bir saatini yalnız İstanbul teşkil etmişti. Saçtığımız konfetiler çuvalı aşmıştı. Koca İstanbul'un üzerinde uzun uzun dolaştıktan sonra Yeşilköy Hava Meydanı'na gelmiş, karşılamaya gelen büyük bir halk topluluğu arasında meydana inmiştik.

T. Ta. C.
Umumi Merkezi
1355

Ankara 3 / XII / 931

Vecihi Bey

27958 Kadıköy Postahanesi Postrestant (Faham) Bey
İstanbul

Tertip edilen ziyaret uçuşlarının selametle bitmiş olmasına memnun oldum. Gayretinize teşekkür ederim.

1 – Uçuş devamı müddetince beraberinizde çalışan makinist Hamit Efendi'nin artık istihdamına mahal kalmadığı cihetle Ocak iptidasından itibaren ilişik ve yine aynı tarihten itibaren size verilmekte olan uçuş zammı kesilmiştir.

2 - Tayyarenize bir motor mübayaası umumi merkez heyeti tarafından tetkik edilmiş ve cemiyetimize Milli Müdafaa Vekâleti tarafından yeni yapılmakta olan prototip tayyarelerden verilmesi kararlaştırılmış olduğundan motor mübayaasından sarfı nazar edilmiştir.[2]

3 – Her durak yerinde gönderilmesi icap eden raporlardan hiçbirisi henüz merkeze gelmemiş ve bunlar olmadığı cihetle hiçbir propaganda yapılamamıştır. En küçük vak'alar dahi bildirilmek şartı ile mufassal raporunuzun bir an evvel merkeze gönderilmesi.

4 – Size dinlenmeniz için 45 gün izin verilmiştir. Hitamında merkezde vazifeniz başına gelmenizi rica ederim.

İmza
T. Ta. C. Reisi ve Rize Mebusu

2 Tayyareci Vecihi Hürkuş'un 1924'te yaptığı Türkiye'de yapılmış olan ilk uçak Vecihi K VI yok edilmiştir. 1930'da yaptığı ilk sivil Türk tayyaresi Vecihi XIV ile Türk Hava Kurumu için 150 saati geçen yurt gezisinden sonra tayyarenin tamiratı ve motorunun revizyonu için istediği 1.100 lira verilmeyip, ilk Türk tayyaresi olduğu için saklanması ve müzeye konması gereken bu tayyarenin yok edilmesine çalışılmıştır.

Türk Tayyare Cemiyeti
Umumi Merkez Reisliğine

10 Aralık 1931

3 / 12 / 932 tarih ve 1355 / 27958 numaralı emirlerinizi aldım. Lütuf buyurulan teveccühe arzı teşekkür ederim. Ziyaret uçuşları hakkında emirlerinizi tamamen ve Cemiyetimiz menfaatine hayırlı, müsmir neticeler ihzar edecek bir şekilde ifa ederek ikmal ettim. Bu uçuşlara ait raporumu iliştirerek takdim ediyorum. Rapor muhteviyatında görüleceği veçhile ziyaret uçuşlarımın temin ettiği faideler çok yüksek ve umumi alakayı tevlit etmiştir.

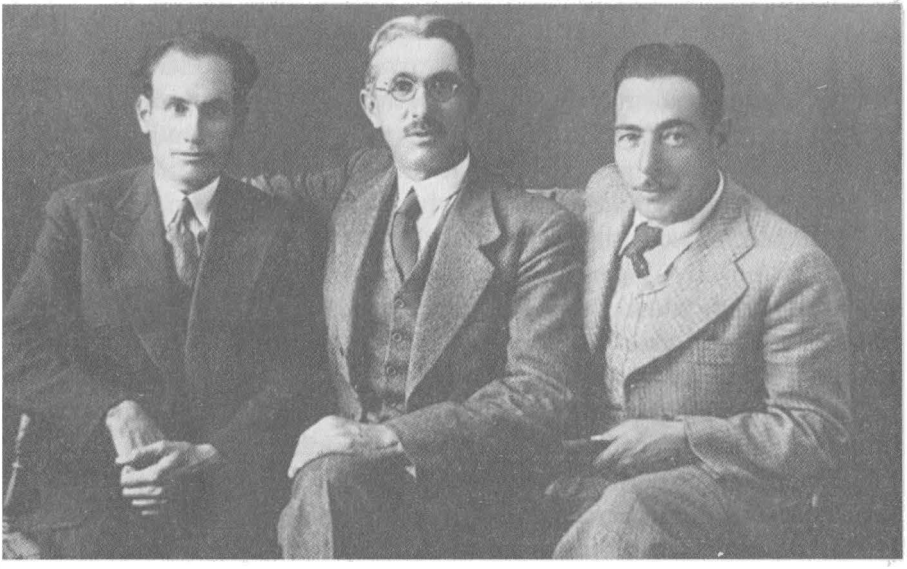
Yalnız şubeler mensuplarından bazılarının vazifelerini ihmal ettiklerini ve talimatname ahkamına müteaddit ihtarlarıma rağmen ehemmiyet atfetmediklerini ehemmiyeti hasebiyle arz ediyorum. Bu gibi teşekküllerde topraklarımıza hassen ve candan merbut faal vücutların seçilmesi büyük cemiyetimizin menfaatları noktasından nazarı dikkati alilerine arz ederim. Bilhassa Antalya şubemizin fahri reisi kanaatı acizaneme göre bu vazifeyi kendisine tahammülü müşkül ve ağır bir yük telakki etmektedir. Bu mevkideki teşekküle yalnız canlı olarak cemiyet menfaatına çok hayırhahane çalışan fahri muhasip Mazlum Bey'in isimlerini huzuru devletlerine şükranla arz ederim.

Şube mensuplarının teşrifatında yalnız idari değil aynı zamanda iradi varlığının da nazarı ehemmiyete alınmasını reyi devletlerine arzederim. Herhalde memleketimizin her noktasında camiamızın yüksek iradeli birçok hamiyetperveri yok değildir. Her teşekkülde bu noktanın ehemmiyetten uzaklaştırılmamasının büyük cemiyetimizin menfaatleri gereği olduğu kanaatındayım. Mesela Fethiye şubemiz reisinin hassas milletimizin duygularını galeyana getiren heyecanlı tesirleri çok parlak ve takdire değer inancındayım. Tayyarem bu vazifenin hitamına kadar mecmu 150 saati mütecaviz uçmuştur. Malumu devletleri olduğu vechiyle askeri hava teşkilatımızda bütün tayyareler hangar dahilinde bulunduğu takdirde bir revizyona tabi olduğu gibi bezleri kamilen tecdit mecburiyeti vardır. Açıkta her türlü ahvali havaiyeye maruz bulunan tayyarem için ise bu müddet azami 120 saati tecavüz edemez. Tayyaremin ise,

malumu devletleri, bütün seyahati açıkta ve her türlü tesiratı havaiyeye maruz bir şekilde geçmiştir. Binaenaleyh tebdiline ve makinenin esaslı bir revizyona tabi bulunduğunu arz ederek bu muamelenin icap ettirdiği masrafın 1.100 liraya baliğ olacağını büyük cemiyetimize lütfu devletleriyle büyük bir hizmet ifa ettiğine kani olduğum ilk Türk tayyaresinin korunması noktasından masraflarının lütfu kabulü menutu reyi devletleridir.

Bu küçük masrafla meydana gelecek tayyarem hiç şüphesiz daha pek çok hizmetleriyle iftihar edebilecektir. Makinistim Hamit Efendi'nin ilişiğinin kat'ına dair olan emri devletlerini kendisine tebliğ etmeden evvel bu hususa ait bir noktayı nazarı şefkatinize arz ediyorum. Bu seyyahatin muvaffakiyetinde büyük bir hissesi olan bu efendinin vazifesine hitam verirken kendisinin, tensip buyurulacak bir ikramiye ile taltif husunu reyi devletlerine arz ederim. Nihayet tazminatımın lütfu kabulünü istirham eylerim efendim.

İmza
Vecihi



Tayyareci Savmi, Hasan Fehmi ve Vecihi Beyler.

İstanbul'da Havacılık Hamleleri

1932 yılı İstanbul'da, başlayan havacılık kalkınma hamleleri ümit verici görülüyor ve Eskişehir hava garnizonuna hediye gelen çift motorlu bir tayyare ile hava yolları işletmesi hakkında askeri de olsa fiili bir teşebbüs meydana gelmekte olduğu beliriyordu. Bu notlarım, İstanbul ziyaretimizde şahit olduğum gençlik arzuları, özel teşebbüsler ve aldığım haberlerden doğan intibalarım olarak önemle üzerinde durmak lüzumunu duyduğum ideal gelişmelere dairdi.

İstanbul'da ilgili makamlara ziyaret iadesi problemi, cemiyet tarafından hazırlanan program dairesinde ifaya başladığımız ilk işimiz olmuştu. Bu ziyaretler için, Tayyare Cemiyeti İstanbul Şubesi müdürü eski tayyarecilerimizden emekli deniz Tayyareci Bnb. Savmi ve Hasan Fehmi Beylerin refakatiyle programı tatbike başlamıştık. Sırası ile resmi makamlar, parti merkezleri ve Halkevleri ziyaretleri yapılırken Milli Eğitim Müdürlüğü tarafından resmi ve özel okullarda verilmek üzere havacılık konferansları tertip ediliyordu.

İlk konferansımı Cağaloğlu Halkevi konferans salonunda vermiştim. Havacılık konuları o günlerin en ilgi çeken mevzuu idi. Yaptığımız Anadolu turneleri hakkında gazetelerimizde intişar eden haberler özellikle gençlerimizin gönüllerindeki havacılık sevgi ve özlemini hayli kamçılamıştı. Bu ümit verici güzel işaret, karşımda salonu hınca hınç dolduran gençlerin masum arzularından doğan heyecan da açıkça görülüyordu.

Yerine göre bir, iki saat devam eden konferanslarımda, bu kanat çağı gençleri sihirlenmiş gibi birçok sorular ortaya sürerek masum zekâ oyunları ile konunun bitmemesine çalışıyorlardı. Havacılık ilminin dayandığı fiziki bahisler; hava yoğunluğu, hava kuyuları vehmi, uçuşlarda yüksekliğin insan bünyesinde beliren etkileri gibi her gencin merakla beklediği öğrenim konuları idi. Benim için de bu konuları açıklamak sadece bir gaye değil hoş bir zevkti.

Galatasaray Lisesi'nde verdiğim konferansta öğrencilerin heyecanı en yüksek hadde varmıştı, açtıkları soruların açıklanmasından sonra etrafımı saranlar, bir planör yaptıklarından

bahsederek beni okul atölyesine götürmek istemişlerdi. Bu davet çok hoşuma gitmişti. Atölyede iskelet halinde bulduğum planör adeta bitecek duruma gelmişti. Bu işi öğrenciler fizik öğretmeninin nezareti altında bizzat yapıyorlarmış. Böyle faydalı bir konuyu pratik öğrenim halinde ders programına ekleyen değerli öğretmeni candan tebrik ederek 14. yüzyıl olayını hatırlayarak, Feyzullah Hoca'nın ruhunu takdis etmiştim. Feyzullah Hoca'nın teşebbüsü ile Galatasaray Lisesi'nin başarısı arasında benim görüşümle çok yakın bir münasebet vardı. Hoca Feyzullah Efendi bugünkü fizik öğretmeninin görüşü gibi kendi öğrencilerine fizik ilminde başlı başına bir konu ve enerji kaynağı olan hava yoğunluğu ve değerini ispatlamak için yaptığı bir çift kanatla kuşlar gibi uçmanın mümkün olacağını göstermek üzere kendisini Ulu Cami minaresinden boşluğa bırakmıştır. Fakat uçuşa hazırlık bakımından hiçbir öncü deneme yapmadığı için havada birkaç yalpa yaptıktan sonra yere çarparak, yalnız Türkler arasında değil, bütün dünya havacılık âleminde bu ilmin ilk kurbanı olmuştur.

Orada şahit olduğum teşebbüs ve azimli çalışmanın manası bence hep o havacılık ilminin yolu ve insanların kuşları kıskanan hırslarının olgunlaşan tezahürü idi. Bu güzel teşebbüsün amillerini saygı ile takdir etmiştim. Bu olayın gayem yolunda ilk hamle olduğunu düşünmüştüm.

İkinci olay, emekli ve malül olan havacılarımızdan tayyareci Hayrünnas Barbaros[3] İstanbul'da havacılık sevgisini yaymak ve sivil havacılık adına bir çığır açmak gayesi ile Aerokulüp kurulmasında muvaffak olmuştu. Çok sevdiğimiz bu arkadaşın milli havacılığımız adına çok faydalı olacağına inandığım bu teşebbüsünü tebrik ve takdir etmekle beraber, açılma hadisesinin seyahatimin sonuna tesadüf etmesi münasebeti ile ben de bu çalışmalara katılmış ve gençlerimizin havacılıktaki kalkınmamıza ilgilerini çekmek için okullarda verdiğim konferanslarda bu kulüpten bahsederek sivil tayyareciliğimizin böyle kulüplerde toplanmakla mümkün olacağını anlatmıştım.

3 Tayyareci Hayrünnas Barbaros (1896-1942), Askeri havacılıkta yedek subay olarak çalışan ve Şeyh Sait İsyanı'nda uçağı ile savaşan kahraman bir arkadaştı. O görev sırasında parmaklarını kaybederek malul olmuştu. Ömrünün sonuna kadar uçmak hicranından nefsini kurtaramadı. Ruhu şad olsun.

Cumhuriyet

Kulüp iyi ve çok faydalı bir başlangıçtı. Galatasaray Lisesi'nin çok yakınında olması bir avantaj idi ve bina da her türlü konforu haiz modern bir tesisti. Salonlarında sık sık konferanslar tertip ediliyor ve eski tayyareci arkadaşlar kulüp azası gençlere havacılık dersleri veriyorlardı. Bu olumlu çalışmalarla kulübün mevcudu her gün biraz daha kabarıyor ve yöneticiler havacılığa ait her türlü konuyu işleyerek gençlere uçuş zevki ve sevgisi aşılıyorlardı.

Basın camiamız bu hayırlı teşebbüsü güzel yazılarla överek Türk sivil havacılığının kuvvetlenmesine ışık tutuyordu, zaten yurdumuzda hangi hayırlı faydalı teşebbüs var ki basınımız o konu üzerine eğilmesin? Bu tutum benim için manevi bir kuvvetti. Her gün öğleden sonraki zamanımı kulübe hasretmiş, milli emellerimize yardımcı olmuştum. Bu davranışım vesilesi ile bana büyük salonun bir köşesini tahsis ederek, koydukları levhanın üzerine "Vecihi Köşesi" yazmışlardı. Bu buluş, Hayrünnas'ın eseriydi.

Bu çalışmalar sırasında, Belçikalı bir paraşütçü, mensup olduğu fabrikasının paraşütlerini gösterilerle tanıtmak amacı ile yurdumuza gelmiş ve kulübümüzü ziyaret etmişti. Bu ziyaretin havacılığımız için propaganda vesilesi olabileceğini düşünerek misafir havacı Belçikalı arkadaşla görüştüm ve uçağımla yapılacak bir gösteri atlayışının hem fabrikasının paraşütünü tanıtmaya ve hem havacılığımızın amacına uygun ve yararına vesile olacak dedim.

Belçikalı paraşütçü, milletlerarası teamül gereği teklifimi memnunlukla kabul etti. Bu anlaşma benim tayyaremle yapılacak, bu suretle tayyarem yeni bir deneme geçirecek, ve kulüp için de mükemmel bir propaganda imkânı doğmuş olacaktı. Kulüp yöneticileri derhal faaliyete geçerek gerekli hazırlıklara başladılar ve Yeşilköy'de yapacağımız paraşüt gösterilerini halkımıza duyurmak için gazetelerimize 14 Ocak 1932 tarihinde kulüpte yerli ve yabancı matbuat temsilcilerine bir çay verilmesi kararlaştırılmıştı. Kulüpte verilen çay çok samimi bir hava içinde geçti ve bu hadise havacılık davasının umumi efkâra duyurulması bakımından çok faydalı olmuştu.

18 Ocak 1932. Gazetelerde çıkan yazıların ve kulüp tara-

fından gönderilen davetiyelerin tesiri ile Yeşilköy Hava Meydanı meraklılarca dolmuştu. O gün hava açık fakat şiddetli bir rüzgâr vardı, paraşüt atlayışı bakımından bu rüzgâr paraşütçüyü düşündürüyordu. Bu tereddütü görünce kendisine yaklaşarak halk topluluğunu gösterdim ve denemeyi bırakırsak çok çirkin olacak dedim. Bu sözüm üzerine M. Rene elindeki paketi açarak beyaz kombinezonunu giydi ve paraşütünü sırtına yerleştirdi ve hazırım dedi.

Rüzgârın şiddeti sebebiyle adeta olduğumuz yerde yükseliyorduk ve atlayış irtifaına çabuk yükselmiştik. Bu irtifada paraşüt akımının mesafesini tespit etmek üzere havadan bir tecrübe paketi attık, 800 metrede bulunuyorduk, bu mevkie nazaran paketin yere değdiği mesafe 1.000 metre kadardı. Bu akım mesafesini hesap ederek atlayış noktasını kestirdik. M. Rene de kanat üzerine çıkıp atlayış hazırlığını tamamladı. Tayyaremden paraşüt atlayışı ilk defa olduğu için belki benim heyecanım daha üstündü. O istediği kontrolü yaparak atlayış işaretini verdi. Tayyare hafif bir sarsıntı geçirdi ve M. Rene açılan kubbesi altında yavaş yavaş iniyor ve kayıyordu. Bu atlayış havacılık yolunun teminatı hesabına, güzel inişi ile gerekli tesiri yaptı, umduğumuz güven ve inanç sağlanmıştı.


Dün Yapılan Paraşut Tecrübesi

Mütehassıs M. Rene Kendisini Beş Yüz Metrede Attı

M. Rene ve Vecihi Beg tecrübeye hazırlanırlarken

Kulübün bu gerçek çalışmaları kısa zamanda amatör gençleri bünyesinde toplamıştı. Görülüyor ki yurdumuzda havacılık yolunda ciddi eğitim yapılırsa, havacılıkta kaybettiğimiz uzun yılların telafisi mümkün olacak, ama ne yazık ki bu işte asıl görevli olan Türk Tayyare Cemiyeti, esas tüzüğünün hükümlerine aykırı yolu tutmuş ve bu amaç yolundaki teşebbüslere kayıtsız bir tavır takınmıştı. Aerokulüp, cemiyete yardım hususunda müracaat ettiği halde ilgi değil cevap bile alamıyordu. Halbuki cemiyetin geliri, aynı havacılık davası ve sivil havacılığımızın memleket çapında gelişmesi prensibine dayanan bir inançla halkın yaptığı bağışlardı. Cemiyetin şu veya bu tesire tabi olduğu iddiası da kabul edilir bir mütalaa olamazdı. Çünkü cemiyetler kanununa göre kurulmuş hükmi şahsiyet olan bir müessese olduğundan kuruluş amacını savunmak yetkisinde ve halk bağışlarından kuvvet alarak tüzük hükümlerini yerine getirmek zorunluluğu ile sorumlu durumda idi. Ama idare kurulu üyeleri arasında havacılıkla ilgili tek insan yoktu. Tayyare Cemiyeti sanılır ki milli havacılık davasının yürütülmesi için değil de aziz halkımızın yurt ödevlerindeki hassasiyetini istismar için bir şekil olsun diye kurulmuştu.

Şu garip hadiseye bakmak o teşekküldeki anlayışı ve tutumu değerlendirmek için yeter bir görüştür. Tayyare Cemiyeti kuruluş amacı münasebeti ile ilk faaliyet devresinde milletlerarası havacılık federasyonunda Türkiye'yi temsil etmek üzere federasyona dahil olmuştu. Fakat federe teşekkülün üyesi gibi sivil havacılığın icaplarını yerine getirmiyordu. Bu sebeplerle hakiki Türk evladının teşkil ettiği Aerokulüp'e yalnız sırt çevirmekle kalmamış, havacılık amacına böylesine canla çalışan Aerokulüp hakkında olumsuz ve haksız rivayetler icat etmekten geri kalmamıştı.

Bu samimi havaya rağmen kulüp idaresi karşılaştığı ağır masraflar karşısında bocalamaya başlamış ve bu ağır gideri temin için çeşitli imkânlara baş vurmak zorunda kalmıştı. Başta devlet yardımı düşünülmüş fakat mevzuat müsait olmadığından bu teşebbüs boşa gitmişti. Öbür yandan hamiyetsever zenginlere vaki müracaatlar da umulan sonucu sağlamayınca kulübün amacı temelden sarsılmıştı. İki ay kadar birlikte çalıştık-

tan sonra Ankara'ya giderken aldığım menfi haberi notlarıma çok üzüntülü bir duygu ile yazmışım. Bu teşebbüs de cemiyetin 1925 yılı olayına benziyordu.

İnsan azmi her şeye kadirdir. 1932 yılı Türk sivil havacılığı için olumlu başarılar yılı sayılmakta haklıdır denilebilir. Aerokulüp'te başlayan ve asil Türk gençliğinin neşeleri arasında geçen yeni yıl, hatıralarımda tasavvurlarıma ışık tutan bir mana taşıyordu. Tayyare Cemiyeti'nin gelir kaynaklarını büyütmek düşüncesi ile tertip edilen propaganda seyyahatleri, amacı kısmen de olsa tahakkuk ettirmekle beraber, indiğim mevkilerde havacılık konusunda verdiğim konferansların yaptığı tesir dolaylı yoldan ideal yolumu aydınlatır bir hal almaya başlamıştı. Gençlerimizin bu konuşmalar sırasında gösterdikleri psikolojik haller bana ümitler veriyordu.

Bu turneler sırasında ve turnelerim sonunda İstanbul çalışmalarımızda etrafımı saran gençlerin havacı olmak için ısrarlı dilekleri ve bu maksadı hedef tutan, aldığım binlerce mektup, yurdumuzun her köşesinde yaşayan Türk gençlerinin tayyareci olmak isteklerini dile getiriyordu. Hiç olmazsa İstanbul bölgesinde Aerokulüp'ün yapması gereken bu dilekleri tatmin imkânı olmadığı için, cemiyetin yukarıda yazdığım sebeplere binaen, menfi duruma saplanması karşısında elimdeki mevcut imkânları göz önünde tutarak, mütevazı bir çalışma yolu aramaya başlamıştım.

Düşüncelerim, bir sivil tayyare mektebi açmak ve gençlerimizin masum arzularına yararlı olmak emeline dayanıyordu. Gerçi bu kolay bir şey değildi. Ama yaptığımı ve yapacağımı tasarlamakta olduğum tayyarelerime kullanma imkânları hazırlamak ve bu amaçla vüsatim oranında olsun hava sanayiimizi inkişaf ettirmek ilk tasarılarımın mevzuu idi.

Bu düşüncede haklı idim, çünkü 1924 yılında inşa ettiğim Vecihi K VI ve 1930'da yaptığım Vecihi XIV tip tayyarelerimle çok muvaffak olmuştum. Bu başarılarım hiç şüphesiz havacılık ilmine olan inanç mahsulü eserlerdi, daha iyilerini ve daha iyi vasıflarda olanlarını da yapmak kudretinde idim. Birinci tayyarem şahsi kaprislere kurban gitmiş, fakat ikinci özel tayyaremle havacılık davamıza yararlı hizmetler başarmıştım. Bu

tayyarem şahsi malım, bunu serbestçe kullanmak hakkına sahiptim.

O zaman elimde mevcut uçağım normal bir uçuş aracı olarak resmen kabul edilmiş olduğuna göre bu ilim yolundaki liyakatim de kabul edilmiş demekti. Şu halde yeni ve daha ileri hamlelerde de başarılar sağlamak kudretini nefsimde görüyordum. Bu düşüncelerin verdiği cesaretle hazırladığım "Sivil Tayyare Mektebi" tüzüğünü dört nüsha olarak Genelkurmay Başkanlığımıza, Milli Eğitim, Milli Savunma ve İçişleri bakanlıklarımıza sunmuştum. 21 Nisan 1932.

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi[4] *Talimatnamesi:*

A. Mektebin tesisi:

1- Türk havacılığı ile alakadar olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi 27 Eylül 1932 tarihinde resmi müsaade ile teşekkül etmiş bulunmaktadır.

2- Mektep hususidir.

3- Mektebin kanuni mercii Milli Savunma ve Milli Eğitim Bakanlığı'dır.

B. Mektebin teşkil gayesi:

4- Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci anasır yetiştirerek Türk kanatlarını çoğaltmak. Her hususta Türkiye Cumhuriyeti kanunlarının bahşettiği selahiyet çerçevesi içinde Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun ihtiyat kuvvetine bir tek bile olsa Türk çocuğu yetiştirmek esas gayeyi teşkil eder.

5- Mektep tamamen askeri hava teşkilatımızın prensip ve programlarına uygun ve icabında askeri teşkilatımıza hizmet edebilecek bir şekilde tanzim ve hazırlanır.

6- Mektep motorlu ve motorsuz tayyareciliğe ait iki şube halinde teşekkül eder.

7- Motorsuz şube: Planör (V.P.M) şubesi üç aylık tahsile tabi ve program, mucibince arzu eden her Türk çocuğunun iştirak

4 Orijinal talimatnamede mektebin adı sivil tayyare mektebi idi. Genelkurmay Başkanımızın yüksek takdirleri eseri bu isme Vecihi ismi eklenmiş ve adı "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi" olmuştur. Bu yüksek teveccühe minnettarım.

edeceği ucuz sömestr olacak ve bu teşekkül hassaten Almanya'da kabul edildiği vechiyle Türk çocuklarını ruhen ve tabii duygu ile hazırlayacaktır. (Bu teşekkül aynı zamanda gençler için kıymetli bir spordur.)

8- Motorlu şube: "Tayyare" (V.T.M) şubesi olup tahsil müddeti altı aydır. Bu şubeye iştirak edecek amatörler asgari orta tahsilini bitirmiş olacaklardır.

9- Tayyare mektebi şubeleri tedrisatın icap ettirdiği bilcümle levazımla teçhiz ve lüzumuna göre mütehassıslar celbedecektir.

10- Gerek şahıslar, gerek tedris programı intibah ve tatbikinde en büyük askeri hava amirliğinin muvaffakati alınır.

11- Mektepte kullanılacak tayyareler Vecihi XIV tip tayyarelerdir.

12- Askeri en büyük hava amirliğinin tensibiyle tedris ve talimi ikmal için lüzum gösterilen diğer tip tayyareler de kullanılır.

13- Mektep, talim ve tedrisatta Milli Eğitim Bakanlığı'nın ve en büyük hava amirliğinin direktiflerini takip eder.

14- Mektep talebelerine sömestr programında olan esaslar harfiyyen tatbik edilmekle beraber yetişen pilotların mektepçe yapılacak imtihanların Milli Eğitim Bakanlığı'nın ve en büyük askeri hava amirliğinin tayin edecekleri mütehassıslar huzurunda cereyan edecek ve kazananların alacakları şehadetnameler aynı bakanlık ve amirlikçe tasdik edilecektir.

15- Tayyare mektebi ihtiyaca ve terakkiyata göre talimatını tadile, Milli Eğitim Bakanlığı'nın ve en büyük askeri hava amirliğinin muvaffakati ile selahiyettardır.

16- Mektep yetiştireceği pilotlar arasından arzu edenleri askeri hava teşkilatımızın emrine verebilir.

17- Mektebin V.P.M. şubesi orta mektep derecesinde ihtisas sömestridir.

18- V.T.M. şubesi lise derecesinde olup beynelmilel pilotların tabi oldukları şerait dairesinde ve beynelmilel pilotlar kıymetinde yetiştirilir. (program veçhile)

19- Mektep her arzu olunduğu zaman Milli Eğitim ve Milli Savunma Bakanlıkları ve Genelkurmay tarafından teftiş olunur.

C. Mektebin idari şekli:

20- Tayyare mektebi bir müdürün riyaseti altında tedvir olunur ve bir baş muallimin idaresinde ihtiyacı karşılayacak nisbette bir mütehassis heyet tarafından tedris olunur.

21- Mektep bütün teşkilatında olduğu gibi tavzih edilecek mütehassis hakkında Milli Savunma Bakanlığı'nın muvaffakatini almaya mecburdur.

22- Mektep hidematında kullanılacak eşhas tayyarecilikle alakası olan eşhastan intibah olunur.

23- Mektep leyli ve nehari olabilir, şimdilik neharidir.

24- Mektebin henüz heyeti talimiyesi tespit edilmemiştir. Uzun zaman orduda kara ve deniz hava mekteplerinde baş muallimlik vazifelerinde bulunduğum için baş muallimlik uhdemde olacak ve müdürlük şimdilik tarafımdan vekâleten ifa edilecektir.

25- Mektep her hususta ihtiyati tedabiri sıhhiyeyi alacak ve uçuşlarda bir doktor daima bulunacaktır.

D. Mektebin mali şekli:

26- Mektebin eşhas kadrosu mazhar olacağı rağbete tabidir.

27- Bugünkü mevcut vesaitim esas olacaktır.

a) İhtiyaca kâfi gelecek bir mektep binası,
b) Uçuşlar için Vecihi XIV tipinde bir tayyare,
c) İmdadı sıhhi maksadına bir otomobil ve bir deniz motoru,
d) Daima çalışan bir atölye.

28- Talebelerin ödeyecekleri sömestr ücretleri tedris ve uçuşlar karşılığı bulundurulacaktır.

29- Mektebin sermayesinin artması ve teşkilatın inkişafına hedeflenen tedbirler aynen Milli Eğitim Bakanlığı ile en büyük askeri hava Amirliğine arz ve tasvibine uyar.

E. Kabul şartları:

30- Mektebe dahil olmak için askeri hava mektebimizde mevzu olan maddeler esas olacaktır.

a) Türkiye tabiyetinde olmak. İçişleri Bakanlığı'nca sömestr mahzur olmayan ecnebiler de aşağıdaki şartlara uyanlar girebilirler.
b) Hukuku medeniyesine sahip olmak,
c) Yaşı onaltıyı geçmiş olmak,
d) V.P.M. şubesi için ilk mektep mezunu olmak, V.T.M. şubesi için orta mektep mezunu veya bu nisbette tahsil görmüş olmak,
e) Sıhhati hakkında resmi dairelerce şayanı kabul bir heyeti sıhhiye raporu getirmek (tam teşekküllü askeri).

F. Tahsil ücretleri ve istifa şekli:

31- V.P.M. ücreti 150 liradır, ayrıca tamirat karşılığı 100 lira alınır veya bu karşılık para için muteber bir kefalet mektubu kabul olunur. Müddet üç ay olup ücreti bir defada alınır.

32- V.T.M. şubesi ücreti 850 liradır. Bundan başka tamirat karşılığı 150 lira veya karşılık mikdarı için bir kefalet mektubu alınır. Antrenman devresinin temdidine lüzum görüldüğü takdirde yeni bir ücret kararlaştırılır.

33- Sömestr programı ayrıca tespit edilmiş olup her sömestre ait şartlar mezkur programa tabidir.

34- Talebelerin sigortaları, bedelleri kendileri tarafından ödenmek şartıyla ya da yardım olarak milli veya ecnebi sigorta şirketlerince temin edilebilir.

35- Sömestr programı ayrıca tespit edilmiş olup her sömestre ait şartlar bahsedilen programa aittir.

36- Ücretler yalnız tahsil ücretleridir.

G. Mükafat ve cezalandırma:

37- Mektep talebeleri dahil olacakları şubelere göre bir programa ve imtihan şartlarına tabidirler.

38- İmtihanlarda muvaffak olan V.P.M. şubesi talebelerine (A) liyakat şehadetnamesi verilir.

39- V.T.M. şubesini ikmal eden talebelere de sömestr programında yazılı 24. maddeye göre (B) yahut (BD) liyakat şehadetnamesi verilir.

Ve saire:

Sivil Tayyare Mektebi Müessisi
Vecihi Feham

Bu talimatnameye bağlı ikinci evrak mektebin tedris programı idi.

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

Türkiye'de sivil tayyareciliğin nüvesi olan bu hayırlı teşebbüsü Genelkurmay Başkanlığı olumlu karşılayarak talimatnameyi ve tedris programı aynen kabul etmek sureti ile mektebin resmen açılmasına müsaade vermişti. O tarihte Genelkurmay Hava Talim ve Terbiye Şubesi şefi olan değerli havacılarımızdan Kurmay Binbaşı İhsan Bey[5] beni Genelkurmay'a çağırmış, bu teşebbüsümden dolayı muhterem Mareşalimizin iltifatlarını bana tebşir etmişti. İlaveten: Açılacak mektebin eserim olması hasebiyle mektebin isminin de Vecihi olarak tevsimini emir buyurduklarını bildirmişti.

Özellikle ismimin ilavesi, bana sonsuz bir sevinç ve idealim yolunda gayretlerime kuvvet olmuştu. Bence en değerli şey, takdir edilmek gibi manevi mükafattır. Bu teşebbüslerim sırasında hususi mahiyette olarak Ankara halkını uçuşlara alıştırmak gibi bir faaliyetle merkez hava servislerini canlandırmaya çalışıyordum. Bu arada bilhassa Ankara ile tren ulaşımı bulunmayan kazalardaki veya herhangi meskun yerlerdeki hastalık veya içtimai zaruretler gibi yardımda sürate ihtiyaç gösteren hallerde özel servisler yapmak gibi vatandaşlarımıza cemiyet hizmetleri olarak medeni hayat örneği gösteriyordum. Mektep kurmak müsaadesi verilmesi üzerine durumumda ani bir inkılap olmuştu. Havacılığı seven gençlerimizin arkası kesilmeyen mektupları, beni süratle karara sürükleyen duruma sokmuştu. Bu arzuların tatmini mektep müsaadesi ile bir emrivaki olmuştur.

5 Tayyareci Kurmay Binbaşı İhsan, Hafız lakabıyla maruf yüksek ilmi bilgisi ile Hava okulları kumandanı olarak hava ordumuza birçok havacı elemanlar yetiştirmek suretiyle hava kuvvetlerimize büyük hizmetler yapmış değerli bir askerdir. Tüm generallikten emekliye ayrılmıştır.

Sivil tayyare mektebi açmaktaki gayemin, nelerden doğduğunu önceki sahifelerde yazmıştım. Gençleri havacı olarak yetiştirmekle beraber, tayyare yapmak yolunda idealime de bir kanal açmaktı. Şu halde mektep ve atölye birbirini tamamlayan iki şube halinde kurulunca hava sanayii adına düşüncelerim yavaş yavaş belirecekti.

Bu düşüncelerim bir nazariyeden ibaretti. Cüretimin geniş manası ayrı bir vehim konusu idi. Mektebe girecek amatör gençlerin tahsil ücreti olarak ödeyecekleri para, talimatnamede yazılı miktara göre devede kulaktan da küçüktü. Halbuki mektep, atölye ve tedrisatın, uçuşların, işletme ve personel masrafları herhangi bir ferdin kaldıracağı yükten, çok daha ağır olacaktı. Bunları ben o günkü kudretimle kaldırabilir miydim? Bu ciheti hiç düşünmemiştim bile.

Benliğimi saran ideal beni kayıtsız şartsız bu yurt ödevine aktarıyordu. Başaracağım işlerin göz alıcı tabloları muhayyilemde canlanırken yalnız şu masum tasarıları samimi teşebbüsüme mesned buluyordum.

Kuracağım atölyede yeni uçaklar yapacağım, bir yandan nazari uçuş dersleri, öbür yandan öğretim uçuşları ve ayrıca bir yenilik olarak tertip edeceğim havadan reklam servisleri ve Ankara'da başladığım ve başardığım sosyal görevler gibi canlı faaliyetlerimiz elbette dikkatten kaçmayacaktı. Bu düşünce ve görüşte haklı idim. O tarihte 16 senelik havacı hayatım, I. Dünya ve İstiklal savaşlarındaki şerefli hizmetlerim, hava kuvvetlerimizde öğretmenlik görevi ile birçok değerli elemanlar yetiştirmem, 1924 yılında ilk Türk tayyaresinin inşasını başarı ile sonuçlandırmak ve ikinci eser olarak 1930 yılında inşa ettiğim özel tayyare ile Türk sivil havacılığının nüvesini kurmak ve o tarihte sivil havacı unsurlar yetiştirmek yolunu açmak şüphesiz hayale sığar şeyler değildi.

Büyüklerimiz arasında bu gerçekleri bilmeyen yoktu tabii. Esasen böyle bir sivil havacılık mektebi açmak müsaadesini bir şahsa vermek olayı ancak o bilinen feragatli hizmetlerden doğan inanç ve teveccüh eseri idi. Binaenaleyh bu samimi teşebbüsün, bu milli havacılığımızı hedef tutan yurt ödevine mutlaka yardım gösterileceği kanısındaydım.

İşte her Türk gencinin bütün hayatı imtidatınca milli şuur halinde benimsemesini dilediğim bu düşünceler sonucu erdiğim kararımla, işte kolaylık ve eleman temini bakımından yapılacak masrafların daha müsait imkânlar içinde yürütülebilmesi için İstanbul bölgesini seçtim ve tayyareme atlayarak İstanbul yoluna havalanmıştım.

Ben bir yandan mektep ve atölye tesislerini kurmaya çalışırken, bir yandan da gazete yayınlarının tesiri ile gençlerimizin havacı olmak isteklerini bildiren mektuplar alıyor ve kendilerine sivil havacılık imkânının doğduğunu müjdeliyordum.

Bu yazışmalarımın kısa zamandaki sonucu: Mektebe ilk hamlede 12 öğrenci temin edilmişti. Bu öğrenciler: Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan. Bunlar erkek öğrencilerdi. Kız öğrenci olarak da Bedriye(bacı) ve kızım Eribe.

Bu ilk topluluğu teşkil eden amatörlerin hemen hepsinin mali durumları öğrenim talimatnamesinde yazılı mali şartları karşılayacak durumda değildi. Halbuki kurduğum bu mektepte özel tayyaremiz Vecihi XIV tipi ile pilot yetiştirmek ve bu suretle uçak üzerinde uçuş ilmini öğrenmenin mümkün olduğu yolundaki iddiamı ispat etmek istiyordum.

Gerçi bu hakikat, yukarıda açıkladığım birçok başarılarla aydınlanmıştı. Fakat arkadaşlar arasında tayyarenin uçuş vasıflarını uçan pösteki efsaneleri halinde tevile çalışanlar da vardı. Bu kötü inancı yıkmak ve Türk enerjisinin, her branşta olduğu gibi havacılıkta da yapıcı kudretini ispat etmek azminde idim. Bu azim beni yeni bir fedakârlığa daha sevk etti, öğrencilerimi kendi mali imkânları içinde kabul ederek Türk sivil havacılığının temellerini attım.

İşte bu suretle yoktan meydana gelen Vecihi Sivil Havacılık Okulu, Vecihi XIV tip uçağımın ilk havaya yükseldiği tarihten tam iki yıl sonra 27 Eylül 1932 tarihinde tedrisata başlamış ve uçuş talimleri için de uçağımı ilk uçurduğum meydana getirmiştim.

Açtığım okul çok samimi duygularla bir aile halinde teşekkül etmiş ve tam manasıyla kendi yağıyla kavrulan bir halita halini almıştı. Okul programı ile teorik öğrenimi ve pratik uçuşları günün belirli saatlerine sığdırıyor ve bu program saatlerinden ar-



Öğrenciler ve hangar inşaatı.

tan zamanları da öğrencilerim kendi istekleri ile atölye çalışmalarında bulunuyorlardı. Hatıra notlarımda atölye çalışmalarına ait kayıtlarda, Abdurrahman, Tevfik, Sait ve Osman isimleri çok sık görülür. Bunlar iyi, anlayışlı ve zeki çocuklardı, inşaat işlerinde de değerli elemanlarım olmuşlardı. Özellikle Abdurrahman'ın iş ve çalışmaları hakkında bu eserde şu ibareyi şükranla yazmayı ödev ve borç sayarım: "Okulumuz atölyesinde kara ve deniz inşaat işlerinde tek nokta yoktur ki onun üzerinde Abdurrahmanın eli, kalemi ve çekici bulunmasın."

Bence, iyi amaçlar yolunda milli menfaatlere yararlı olanları takdir ve ifade etmek, başarının en kuvvetli garantisidir.

Okul çalışmalarına paralel, atölyemiz de normal bakım işlerini yapıp inşa kısmında da, ikinci bir Vecihi XIV tipi uçak yapımına başlamıştık. Gerek bakım ve gerek yeni yapım işleri bütün öğrencileri ilgilendiren bir konu olmuştu, seve seve yardım etmekten derin zevk alıyorlardı.

Ben, okulda müdür, öğretmen, mühendis, kontrolör ve ustabaşı görevlerinde hemen her şeydim. Sabahın saat 4'ünden

8-9'a kadar sabah uçuşları ile uğraşıyor, 9-12 saatlerinde atölye çalışmaları, bir saat öğle istirahatinden sonra, 13-15 saatleri arası iki saat teorik öğrenim ve bundan sonra da akşam geç vakte kadar atölye çalışmaları hiç aksamadan yürüyordu.

Okulumuzun ilk kuruluş yılının tam bir intizam içinde geçtiği söylenemez. Çünkü bir yandan okulun ihtiyacı olan tesisleri meydana getirmek, öbür yandan da öğretim ve uçuş araçlarını hazırlamak zorunluluğu içindeydik. Bu sebeple okul verimi ümitlerimizi 1933 yılı çalışmalarımıza bağlamak zorunluluğu içinde 1932 yılı kış mevsiminde mahdut bir kadro ile faaliyetlerimizi atölye işlerine tahsis etmiş ve gelecek faaliyet devresi için gerekli araç ve yedekleri hazırlamaya başlamıştık.

Üç Önemli Hadise:

Bu çalışmalarımızın devam ettiği 1932 yılında milli havacılığımızı ilgilendiren birkaç olayı, havacılık tarihimizde açıklamak gerekir.

Bunlardan birincisi, Müh. Selahaddin Reşit Bey'in Eskişehir Uçak Fabrikası'nda yaptığı M.M.V. 1 tayyaresidir. T.H.K. Havacılık ve Spor dergisinin 15 Kasım 1932 gün ve 81 sayılı nüshasında intişar eden bu yazıyı aynen alıyorum.

"*İlk Türk Yapısı* M. M. V: 1 tipi iki kişilik irtibat tayyaresi.

Evvelemirde bir tecrübe, memlekette milli bir tip tayyarenin yapılmasına henüz imkân hasıl olup olmadığını tetkik için teşebbüs olunmakla beraber, yapılacak tayyarenin muayyen bir maksada hizmet edebilmesi de nazarı itibara alınarak iki kişilik bir irtibat tayyaresi yapılmasına karar verilmişti. Bu tayyarenin harp vazifesi: Kolordu irtibat vazifesini görmek, topçu ateşi tanzimi ve nihayet yakın keşif vazifesi.

Sulh zamanında ise tatbikat bölüklerinde râsıd yetiştirmek, elyevm düzgeçiş, fotoğraf, bombardıman vazifelerinde yeni yetişen genç tayyarecilerin idmanı için harp tayyareleri kullanılmaktadır. Bu tayyareler gerek alım fiyatı, gerekse benzin sarfiyatı ve bakım masraflarının yüksek olmak itibariyle râsıd yetiştirme masrafını yükseltmektedir. Beygir kuvveti nispeten az, aynı zamanda memleket dahilinde yapılmış olmakla maliyet

fiyatı az, sarfiyatı, bakımı ve bilhassa masrafı az bir tayyare ile bu vazifenin görülmesi hiç şüphesiz râsıd yetiştirme masrafını azaltır. Ve tatbikat uçuşlarının daha büyük bir mikyasta yapılmasını mümkün kılacaktır. Tayyarenin aynı zamanda akrobasiye de müsait olması arzu olunmuştur.

İşte yapılan bu ilk M.M.V. 1 tip tayyarenin projesi ihzar olunurken gözönünde tutulan gaye bu olmuştur. Hiç şüphe yok ki bütün vazifeleri en mükemmel şerait tahtında yapılabilmesi için bu tayyare bir istihale devri geçirecektir, yapılacak tecrübeler birçok tekamülleri icap ettirecektir.

Vaaz olunan program şudur:

Azami sürat takriben 200 kilometre

Havada kalış müddeti : 2.5 saat

Mürettebat : 1 pilot, 1 râsıd

Teçhizat, gereği vazifeye göre: Bir pilot tüfeği, bir çift râsıd tüfeği, telsiz veya fotoğraf veya azami 100 kilo talim bombası.

Tayyarenin imalinden evvel modelinin aerodinamik laboratuvarda tecrübesi yapılmamıştır.

İlk tecrübe uçuşları, kati bir sürat tecrübesi yapılmamış olmakla beraber tayyarenin oldukça mühim bir sürate malik olduğunu, taleb olunan ve iyi bir muvaffakiyet olarak kabul edilecek olan 200 kilometrenin, hayli fazla olduğunu göstermiştir.

Bu tekemmülat meyanında havada kalma müddetinin bir kat daha arttırılması da mümkün olacaktır. Bu suretle bu tayyare inmeden havada 5 saat kalabilecektir. Tayyarenin performansları henüz yapılmış olmadığından evsafı bildirmek mümkün değildir. Burada tayyarenin umumi ebat ve tarzı inşasından başka bir şey yazılmayacaktır.

Tipi	: M.M.V. 1
Sınıfı	: I R T 2
Cinsi	: Çift kanat
Kanat uzunluğu	: 10 metre
Kanat derinliği	: 1,5 metre
Gövde uzunluğu	: 7,4 metre
İniş takımı	: Dingilsiz ve kavuçuk amortisörlü
Kuvvei muharrike	: 2 bin devirle 300 HP Prat Whitney
Pervane	: Hamilton fabrikası mamulü çelik standart

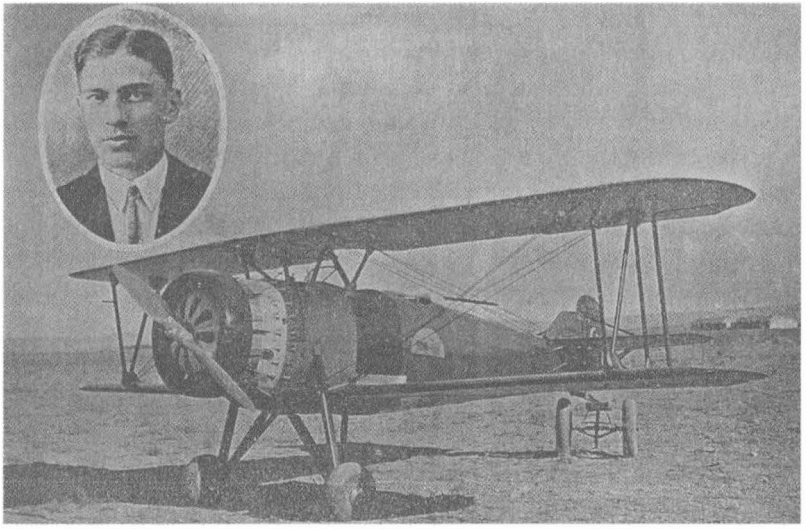
Motor ve pervane Amerika'dan getirtilmiştir. Tayyarenin sair aksamı tamamıyla memleket dahilinde Eskişehir fabrikasında, bazı aksamı da Kayseri tayyare fabrikası atölyelerinde imal olunmuştur. Tayyarenin inşaat malzemesi tahtadır. Kanat kirişleri Amerikan çamından, gövde kısmen Amerikan çamı kısmen dişbudaktır. Motor sehpası dural boru, gövde aksamı çelik boru, gergi telleri iki adet bakır, benzin deposu ceman yekûn 200 litre büyüklüğünde pilot mahallinin altında olup havada atılabilmesi mümkündür.

Kanat dikmeleri N şeklinde ve çeliktir. Üst kanat bir orta ve iki yan olmak üzere üç parçadan mürekkeptir. Alt kanatlar sağ ve sol iki parçadır. Üst kanatlar sağlı sollu geriye doğru akıntılı 5 derece teşkil etmektedir. Alt kanatlar 1,5 derecelik V zaviyesi vardır. Sabit irtifa dümeni havada kabili ayardır."

Dergiden aynen alarak kitaba eklediğim bu yazının nereden adapte edildiğini bilmiyorum, ancak bu izah tarzı havacılık tekniği bakımından hava ilmi ile ilgili bir kurulun teknik organına yakışır bir beyan şekli olmaktan uzaktır.

Ayrıca, ilk Türk yapısı suretindeki başlık da Türk havacılık tarihi adına tetkike ve tenkide değer, çünkü "ilk Türk tipi ve yapısı tayyare", ibaresi hakikati tahrif yolunda bir kasıttır. Hakiki ilk Türk yapısı tayyare 1924 yılında İzmir'de Halkapınar tayyare atölyesinde inşa edilen Vecihi K-VI tip keşif tayyaresidir. İkinci Türk tipi ve yapısı tayyare de 1930 yılında Kadıköy'de bir keresteci dükkânında yapılan Vecihi XIV tip tayyaremdir.

M.M.V. 1 tayyaresinin inşaat tarihi ise 1932 senesidir. Vecihi XIV tayyaremin İstanbul-Ankara uçuşundan sonra maruz kaldığı kötü muamele ve teknik servis için Çekoslavakya'ya trenle sevki ve oradan alınan lisansla ancak uçmak imkânına kavuşan ikinci Türk uçağı hakkında geçmiş sahifelerde gerekli açıklama yapılmıştır. Bu gerçek duruma ve aynı uçağın maruz kaldığı safahatı aynı, THK Havacılık ve Spor dergisinin Mayıs 1931 tarihli nüshasında neşretmiş bulunmasına rağmen 1932 yılında yapılan uçağa da "İlk Türk Yapısı Tayyare" demesini, sadece karakteristik vasfımızda ve genel eğitim prensiplerimizde aramak gerekir.



M.M.V.1 tip Selahaddin keşif tayyaresi ve konstrüktörü Müh. Selahaddin Reşit.

Evet her yolda ve her başarıda müteşebbisleri teşvik, teşci milli menfaatler adına çok yararlıdır, ama takdir gerçeğe uymalı ve menfaatine sarf edilmeli. M.M.V. 1 tip tayyareyi inşada muvaffak olan Müh. Selahaddin yüksek enerji ile arkadaşlarına olan üstünlüğü ile bu eseri meydana getirmiştir. Bu başarı yürekten takdire ve teşvike layıktır ve her Türk evladı bu başarıyı havacılığımızın zaferi diye candan alkışlamalı fakat mübalağaya sokmamalıdır. İşte o zaman Türk havacılığı layık olduğu seviyeye yükselmek imkânına kavuşabilir.

Hadiseyi bu şekilde açıkladıktan sonra mevzuu burada kapatarak ben kendi görüşümle Müh. Selahaddin'i muhterem okurlarıma tanıtmak isterim ve her Türk gencinin bu karakterde vatana ve havacılığımıza yararlı olmasını candan temenni ederim.

Tayyare Mühendisi Selahaddin Reşit'i 1928 yılında Berlin'de, Funkturn mevkiinde açılan milletlerarası havacılık sergisini ziyaretim sırasında tanımıştım. Selahaddin bütün etvar ve harekâtıyla centilmen bir tip. Güzel bir tesadüf diyorum: Klem pavyonundaki spor tayyareleri seyrederken yanımda bulunan bir gencin kendi kendine "Ah ne güzel" dediğini duydum ve

yüzüne bakarak, "Siz Türk müsünüz?" diye sordum, karşılıklı tanıştık.

O benim ismimi işitince bir sevinç izharından kendini alamadı ve "Bu tesadüfü kendim için mutluluk sayıyorum" dedikten sonra, kendisinin tayyare mühendisi olduğunu, Fransa'da mühendis mektebini bitirdiğini ve şimdi Fransız Moran Tayyare Mektebi'nde pilotaj öğrendiğini ve bu fırsatla Alman havacılık tekniğinden faydalanmak amacı ile sergiyi görmek için geldiğini ilave etti. Ayrıca da bu tanışmadan duyduğu sevinci şu ifade ile dile getirmişti "Yaptığınız tayyareleri, geçirdiği safhaları gazetelerimizde hassasiyetle takip ederken heyecan duyuyor ve sizi takdir ediyordum. Gıyabi sevgim bundan doğmuştu." dedi. İşte, Selahaddin ile dostluğumuzun başlangıcı bu havacılık sergisi olmuştur. Bu suretle birkaç gün birbirimizden ayrılmadan sergiyi ve burada gördüğümüz modern tayyareleri dimağlarımıza sindire sindire tetkik etmiştik. Gördüğümüz her güzel eser karşısında yenilikleri müştereken benimsiyorduk.

Selahaddin, havacılık mesleğini ruhen kabul etmiş zeki bir gençti. Her gördüğü güzel esere parmak uzatarak, "Yurdumuzda bunları yapamamak için ne mani tasavvur edilebilir? Hocam" derdi. İşte aşkının ilk mahsulü, M.M.V. 1 tip, inşa ettiği bu tayyare ile meydana geldi. Binaenaleyh ideal yolumun yeni bir parçasının doğumuyla ben, herkesten ziyade sevinen bir dosttum.

M.M.V. 1 tip Selahaddin tayyaresinin teknik değerine gelince: Bu mevzu üzerinde mütalaa yürütmek şu bakımdan doğru olamaz: Aradan 37 sene geçmiştir, tecrübe safahatı normal cereyan etmemiştir, birkaç tecrübe uçuşundan sonra tayyare parçalanmıştır. Yalnız bu gerçeği önemle dikkat nazara almak gelecek nesillerin teşebbüsleri için elzemdir. Özellikle prototip tayyarelerin tecrübe uçuşları başlı başına bir ihtisas mevzuudur ve bu görevde olan pilotlarda, çok üstün pilotaj kabiliyeti aranır.

Halbuki Selahaddin değerli bir tayyare mühendisi olmakla beraber pilotaj değeri, sadece Moran Tayyare Mektebi'nden aldığı "A brovesi"nden ibaretti. Uçuş tecrübeleri yeterli değildi . Dünya tayyare fabrikalarında geçer olan ecce-prototipe prensibi o tarihteki idareciler tarafından dikkate alınarak bu tayyare-

nin ilmi uçuşları üstün tecrübe sahibi pilotlara verilmiş olsaydı, bu kaza meydana gelmez ve tayyare parçalanmazdı. Ama böyle prototip bir uçağın tecrübelerini yapabilecek medeni cesarete sahip pilot o tarihte hava birliklerimizde var mıydı? Bu da ayrı bir konudur.

Bu hadiseyi olduğu gibi açıkladıktan sonra aynı tayyarenin yeniden yapıldığına dair hatıralarımda bulduğum notları da bu eserin telif maksadına uygun olduğu için eserin yankıları serisinden olarak aynen yazıyorum.

Sene 1934, okulumuz tayyarelerinin teknik kontrolleri Eskişehir'de yapıldığı için yeni yaptığım her tayyareyi idaremde Eskişehir'e getirir ve komisyona arz ederdim. Tayyarem kontrol süresince fabrika önünde kalırdı. Gene böyle bir ziyaret için geldiğimde, fabrikanın içinde inşa halinde Selahaddin M.M.V. 1 tayyaresini görmüş ve Selahaddin ile buluşmuştuk.

İlk sözüm şu olmuştu, "Selahaddin, ne mesut insansın ki, zengin bir fabrika, bol malzeme ve emrinde değerli ustalarla çalışmak imkânına maliksin." dedim ve dışarıda duran tayyaremi göstererek "Bilir misin, şu gördüğün tayyareyi diğerleri gibi ne zorluklar ve yoksulluklar içinde meydana getirebiliyorum?" Selahaddin sözlerimi sükûnetle dinlerken manidar bir tebessümle yüzüme baktı, baktı ve "Hocam, Türkçemizde, dışı seni, içi beni yakar diye bir söz vardır, bu durum için söylenecek tek söz bundan ibaredir. Evet her şey var, zengin malzeme ve imkân içinde çalışılıyor, ama altı aydan beri iskelet halinde bulunan uçağın yanına bir usta getirtemiyorum. Çektiğim zorlukları dile getirmek çok zor şey, keşke senin gibi hür olsam da bu faydasız zenginlikten mahrum kalsam."

Bu acı ifade bana yeni bir üzüntü konusu olmuştu. Demek bu memlekette havacılık adına her teşebbüs mutlaka akamete mahkûm. Tıpkı, TOMTAŞ Kayseri Tayyare Fabrikası ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin akıbeti gibi.

Nihayet Müh. Selahaddin dostum, fabrika müdürü Osman Nuri'nin yarattığı devamlı zorluklar sebebiyle bir türlü tayyareyi ikmal edememiş ve sonunda istifa etmek zorunda kalmıştır. Yani o da benim gibi başarının sırrını hür çalışmak yolunda görerek ayrılma kararını vermiştir.



Kaptan Tahir (Maner).

Evet her şey ve her imkân var, var ama olmayan tek şey, ahlak!

***

İkincisi: Eskişehir hava üssünde askeri de olsa hava yolu işletme teşebbüsü olayıdır. Bu olaya daha ziyade bir emrivaki demek gerek; zira hava yolları işletmesi işi askeri bir olay değildir. Askeri uçaklar yalnız özel ulaşım işlerinde kullanılır, esasen o tarihte askeri hava birliklerimizde ulaşım uçakları da yoktu.

Mevcut uçak tipleri tek kişilik av ve iki kişilik keşif uçakları idi. Zaten çift motorlu ağır uçakla uçan pilot da yoktu. Ruslar tarafından hükümetimizin hava yollarında işletilmek üzere bir yolcu uçağı hediye edilmişti. Bu tarihte hava yollarımız olmadığı için hükümetimiz bu uçağı hava birliklerine vermişti. Hava birliklerimizde her şeyden önce bu uçakla uçacak pilot arandı. Pilot olarak sadece Tahir Hoca[6] talip oldu. Uçuşlar başladı, ama muntazam bir servis halinde değil, ancak olağan üstü resmi işlerde kullanılıyordu. Bu uçağın ne kadar zaman faal kaldığı bilinmiyor, yeni bir tip olarak bakımı ve yedek parça ihtiyacı da bilinmediği için kısa zamanda servisten çıkarılıp atıl bir halde bırakılmıştı.

***

Üçüncüsü: 1932 yılı haziran ayında okulumun açılışından önce Ankara'da bulunduğum sırada, bir uçuştan meydana indiğim

6 Tahir Maner, uzun yıllar hava kuvvetlerimizde öğretmen pilot olarak çalışan ve birçok havacı eleman yetiştiren, takiben de Devlet Hava Yolları'mızın ilk kaptan pilotu olarak uzun yıllar çalışmalarından sonra emekli olan değerli bir havacı idi.

sırada uçağımla ilgilenen bir Amerikalı, kendisinin hava meydanları uzmanı olduğunu ve Ankara'da tesis edilecek meydanın testi için davet edildiğini söyledikten sonra mevkiin yabancısı olduğunu ve bu arama işinde özel uçağımla kendisine yardımcı olup olamayacağımı sormuştu. Ben de kendisine, böyle bir yardım servisini memnunlukla yapacağımı bildirmiştim.

Ertesi gün 9 Haziran 1932'de, Mr. Jim ile eski hipodrom, aynı zamanda eski tayyare meydanı olan alanda buluştuk ve meydan arama için uçtuk. İlk şartımız şehre yakın olması idi. Ankara civarını iyice taradıktan sonra Güvercinlik mevkiinde geniş çimenlik bir saha Mr. Jim'in dikkatini çekmişti, ben de aynı kanıda idim, araştırma yapmak için daha alçaktan, zemine sürünürcesine uçarak inişe mani bir arıza olup olmadığına bakıp Mr. Jim'in inebilir miyiz sorusu ile bir tur daha yaparak indik. Yerde her tarafı inceden inceye tarayarak kontrol edip enini ve boyunu adımla hesapladıktan sonra tekrar tayyarenin yanına geldik. Bu yerde araştırma bir saatten fazla sürmüştü, uzman meydan hakkındaki notlarını tespit etti, tekrar tayyareye atladık ve eski meydana indik. Ankara'nın hava meydanının seçilmesi işte bu şekilde cereyan etmişti.

Sivil Havacılığımızın Çoğalması Teşebbüslerim

1933 yılı, okulumuzun ilk semerelerini verdiği devre olmak itibarı ile gayemin tahakkuku adına hatıra notlarıma başarılı bir yıl olarak geçmiştir. Bu yılın havacılık çalışmaları için en müsait mevsimi, ilkbahar ve yaz aylarını aralıksız uçuşlarla geçirmiş ve ilk öğrencilerimden seçtiğim birinci grup amatörleri yalnız uçar hale getirmiştim. Bu grup öğrenciler uçağa hâkim ve tam emniyetle uçuyorlardı. Hatta Yoğurtçuparkı'nın karşısındaki Altınordu Spor Kulübü'nün küçük meydanından rahatça uçuyorlar, kalkıyor ve iniyorlardı ki bu hal olağanüstü bir başarı idi.

Bu halde devam eden okul faaliyeti bazı yurtsever devlet idarecilerinin dikkatlerinden kaçmamıştı. İstanbul mıntıkası sanayi müfettişi Daniş Bey'in yakın ilgisi şükranla hatıralarıma geçen vakıadır. Zaman zaman gelir, okulumuzu gezer, uçuşlarımızı zevkle seyreder ve büyük tecrübelerinden bize ilhamlar

verirdi. Bu ilginin tesiri olduğundan şüphe kalmayan ilk devlet yardımı da doğmuştu. Demek ümitlerim boş değilmiş, ilk yardım İktisat Bakanlığı'ndan 1.500 TL., ikinci yardım İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ve İstanbul Parti Başkanı eski havacılardan Cevdet Kerim İncedayı'nın ilgilerinden doğan 1.000 TL. gayemize ışık tutmuştu.

Bu hadisenin arkasından Mühürdarzade Nuri Bey'in[7] ilgisi ile karşılaşmıştım. Bu olay dostum Hayrünnas'ın teşebbüs ve cesaretlendirmesi ile olmuştu. Bir gün okulumuza gelen Hayrünnas, Nuri Bey'le yaptığı konuşmaları anlattı ve okulumuzu ziyaret etmek istediğini sözlerine ilave etmişti. Bu haber üzerine ben Nuri Bey'i ziyaret ettik, aynı konu üzerinde samimi bir konuşma yapmış ve onunla ziyaret gününü kararlaştırmıştık.

Bu sırada üçüncü yardım eli uzanmıştı, ama bu el Silahlı Kuvvetler idi. Okulumuzun uçuş faaliyetinin devam ettiği yukarı meydan dediğimiz Kuyubaşı civarındaki saha, zemini hafif arızalı idi. Bu yüzden uçuşlarda hayli sıkıntı çekiyorduk, vatani bir hizmet olan uçuşlarımızın devlet eliyle emniyetinin sağlanmasını düşünerek ara sıra uçuş bölgemizde manevralar yapan askeri kuvvetlerin yardımını rica etmek üzere merkezi Selimiye Kışlası olan tümen kumandanını ziyaret ettim.

Tümen kumandanı muhterem General Galip Deniz müracaatımı olumlu karşılamış ve bu işi yakında hallederiz diyerek beni sevindirmişti. Bu ziyaretten iki gün sonra tümen kumandanlığından aldığım yazıda ertesi gün için, Kuyubaşı civarında askeri manevra yapılacağından uçuşları tatil etmemiz bildiriliyordu.

Emredilen gün sabahın erken saatlerinde askeri birlikler meydanımızda toplandılar ve tümen kumandanı da teşrif ettiler. Muhterem Galip Paşa'nın ilk işi meydan hakkında benden izahat almak oldu, yeri ve işi tekrar açıkladım. Bu sırada kıta kumandanları da burada bulunuyorlardı ve izahatımı dinliyorlardı. Muhterem Kumandanın bir işareti üzerine birlikler mey-

7 Bay Nuri Demirağ, aslen Divrikli koyu milliyetçi bir zat, hayatta tek emeli yurdunun ve milletinin yükselmesi özlemidir. Yurdumuzda çeşitli imar işleri olarak birçok eserleri olduğu gibi, açtığı okullarda binlerce Türk yavrularına aydınlık saçmıştır. Onun değişmez ideali milli kalkınma idi. Kurduğu partinin adı da Milli Kalkınma Partisi idi. Maalesef onun hakkında yayımlanan riyakâr yazılar ona büyük üzüntü oluyordu.

dana yayıldılar, ellerindeki siper kürekleri ile zemini taramaya başladılar, yarım saat içinde uçuş sahamızda arıza denecek bir şey kalmamıştı. Kahraman ordumuzun asil Mehmetçikleri, kendi kardeşleri demek olan havacı gençlerimizin uçuş sevgilerini enerjileriyle beslediler. Bu asil hareketi hatıralarımda minnet ve şükranla anıyorum.

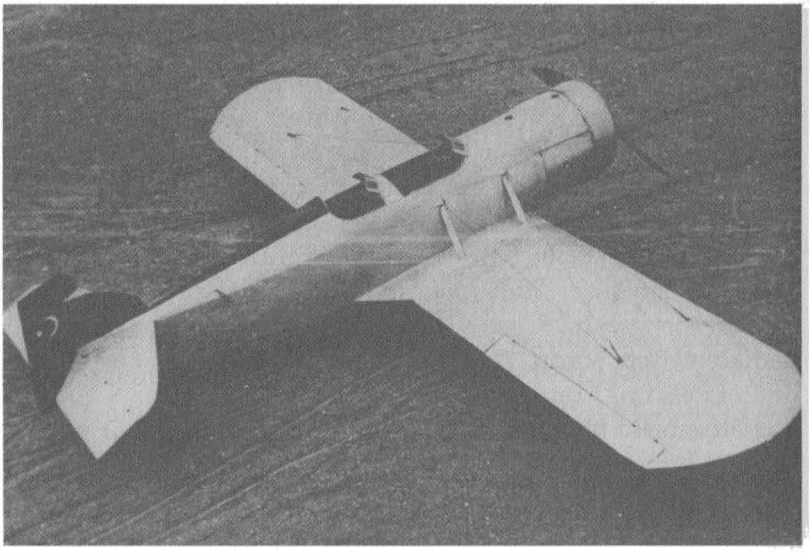
Mühürdarzade Nuri Bey'in Okulumuzu Ziyareti

Haziran ayının ilk haftası, Nuri Bey'in telefon bildirisi üzerine kendisini Kadıköy vapur iskelesinde karşıladım ve beraber okula geldik. Önce okulu, öğrenim araçlarımızı, takiben atölye ve tesisatı ayrı ayrı dikkatle izleyip, özellikle atölyenin marangoz kısmında yapılan işleri tetkik etdi. O sırada Vecihi XV tip uçağım tezgâhta inşa halinde idi. Bu inşaattaki sadelik Nuri Bey'i tamamen sarmış gibi idi, ben bu duyguyu sezdim, zaten o da saklamıyordu.

Bu incelemeden sonra deniz kenarında, atölye önünde Nuri Bey'e deniz tayyareciliği hakkındaki tasarılarımı anlatmıştım. "Kalamış körfezi deniz tayyareciliği için mükemmel bir limandır. Halen gördüğünüz gibi müsait havalarda deniz uçağı ile biz uçuşlar yapıyoruz. Burayı ıslah ve maksada tahsis büyük bir külfeti gerektirmez." dedim. Daha sonra yürüyerek geldiğimiz Altınordu sahası üzerindeydik ki, burası görüldüğü gibi küçük bir alandır, bugün için ihtiyaca kâfi geliyor, fakat ilerisi için tevsie ihtiyaç olacağını belirttim. Sözlerimi sükûnet ve tecessüsle dinleyen Nuri Bey, belli idi ki müşahedeleri ve dinlediği ikna edici gerçek ifadelerimi hassasiyetle benimsemişti. Bu inançla şöyle konuştu."Vecihi Bey sizi tebrik ederim, muvaffakiyetinizle iftihar duydum, milli havacılık amacı güden bu gelişmeye yardım etmeyi şimdi ben vicdani bir vazife telakki ediyorum." dedikten sonra sordu: "Nasıl bir yardımla bu güzel emele faydalı olabilirim?" Bu samimi ifade beni çok mütehassıs etmişti. Yüzlerce, belki binlerce Türk çocuklarına ilim ve kültür sevgisi vermek için okullar açan Nuri Bey, sivil havacılığın önemine ve yurt savunmasında asrın en müessir silahı olan uçaklara özel teşebbüs kanalından eleman yetiştirmenin mümkün olduğuna inanmış ve bu samimi duygusunu açıkça ortaya koymuştu.

Nuri Bey'e şu cevabı vermiştim: "Nuri Bey, okulumuza yapılacak en güzel yardım uçuş araçlarımıza bir uçak daha katmakla mümkündür. Yalnız müsaadenizle size okulumuzda kullanılacak uçaklar hakkında aldığımız prensip kararımızı arz edeyim: ilk eğitim uçağımız Vecihi XIV tipidir, antreman uçuşları için de inşaatı bitmek üzere gördüğünüz Vecihi XV tipi uçağımızdır. Yardımı değerlendirmek sizin hakkınızdır." Bu cevap üzerine Nuri Bey yeni bir soru daha açtı: "Güzel, bir uçağın maliyetini ve ne kadar zamanda yapıldığını bana söyleyebilir misiniz?" Cevabım şu olmuştu: "Atölyemizde bir uçağın yapımı yaklaşık olarak 90 günlük süre ve maliyet de 5 bin lira civarında oluyor." Cevabımı tatmin edici bulmuş olacaktı ki, şu yurtsever duyguyu izhar etmekle bizi sevindirmişti: "Evet Vecihi Bey, muvaffakiyetlerinize şahit oldum, sizi tebrik ederim, şimdi ben gidiyorum. Okulunuza yardım olmak üzere bu günden itibaren emrinize bir uçak bedeli 5 bin lira ayırıyorum." dedi ve veda ederek okuldan ayrılmıştı.

Bu ziyaret okulumuza yeni bir uçak kazandırmıştı. Derhal atölye şefi Abdurrahman'ı çağırarak Vecihi XV uçağını tezgâhtan indirip, Nuri Bey'in hediyesi yeni uçağın yapımına başlanacağı



Vecihi XV Tayyaresi.

için gerekli hazırlığın yapılmasını istemiştim. Bu emir süratle tatbike başlandı. Öğrencilerimin hepsi bir bayram havası yaşamışlardı. İşte bu hadise kitabın ileri mevzuları arasında görülecek olan Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası ve Havacılık Tesisleri'nin tohumu olmuştu. Ben şahsen, bu davranıştaki başarımdan ziyade Nuri Bey gibi hayır ve yurt savunması için servetini dökmekten kaçmayan asil duygulu bir Türk'ü havacılık yoluna sürüklemiş olmaktan derin bir sevinç ve huzura kavuşmuştum.

Bu suretle çeşitli kollarda çalışmalarımız her gün biraz daha gelişiyor ve o tarihte üç mükemmel uçağa sahip olmuş bulunuyorduk. Bu faaliyet sıralarında bazı ufak tefek kaza hadiseleri de oluyordu, ama iyi yetişmekte olan öğrencilerimin teyakkuz ve tedbirli davranışları sayesinde herhangi bir tehlike bahis konusu olmayacak prensibi ile programımızı tatbik ediyorduk.

Okulumuzun faaliyetleri geliştikçe malzeme ihtiyacı da büyüyordu. Özellikle uçak motorları piyasadan kolayca tedarik edilir meta olmadığından bu hususta da devlet yardımına lüzum hissetmekteydim. Eskişehir Askeri Hava Okulu'nda, kullandığımız motorlara benzer ve servisten çıkarılmış birçok motorlar vardı. Bunları onarmak ve emniyetle faydalanmak bizim için mümkündü. Bunu düşünerek Genelkurmay Başkanlığı'mıza, okulumuz için malzeme yardım dileği ile baş vurmuştum. Yüce Mareşalimiz bu dileğimi de olumlu karşılamış ve dilekçeme şu cevabı vermişti:

T.C.
Büyük Erkânı Harbiye Reisliği — Ankara
Sayı 26503 — 13 Kasım 1933

Vecihi Tayyare Mektebi Müdürlüğüne
İstanbul

1- Vecihi Tayyare Mektebi Müdürlüğü'nün maruzatı ilişiktir. Bu mektebin bugünkü şahsi mevcudiyeti doğrudan doğruya ordu hesabına bir faydadır. Bu itibarla muaveneten rica ettiği Moran 35 tayyarelerinin artık malzemeleri ile Ankara deposuna gönderilen seksenlik iki motorun verilmesi muvafıktır.



Eşi İhsan Hanım ve kızı Perran'la.

2- Tayyarelerinin muayene için Eskişehir'e sevklerinde gereken benzin, yağ sarfiyatına ait maruzatının yerine getirilmesi, re'yi devletleridir. Efendim.

3- M. M. V. e arz edilmiş ve malumaten Vecihi Mektebi Müdürlüğü'ne yazılmıştır.

Büyük Erkânı Harbiye Reisliği
Müşir Fevzi

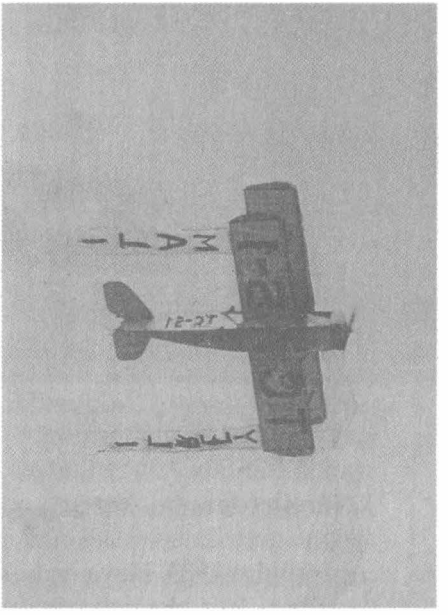
Mareşal Fevzi Çakmak'ın bu lütufkâr cevabı ve işlemi davamın yoluna parlak ışık tutuyor ve genç öğrencilerime moral zenginliği sağlamış bulunuyordu. Bu olay bizim için büyük minnettarlık vesilesi olmuştu.

Yukarıda bahsettiğim gibi yüklendiğim hizmetin azametini, mali imkânlar yönünden karşılayıcı tedbiri almak ve her imkânı okulumuzun selameti hesabına işlemek zorunluğu içindeydim.

Okulda tedrisat, her gün uçuşlar, atölyede günlük bakım işlerinden başka yeni uçaklar yapımı ağır giderlere lüzum göster-

mekte idi. Bu durum beni yeni kaynaklar aramaya sürüklüyordu. Nihayet bu imkânları da bulmuştum. Bunlar, halkımızın İstanbul üzerindeki gezi uçuşları ve havadan yapılacak reklam uçuşları idi.

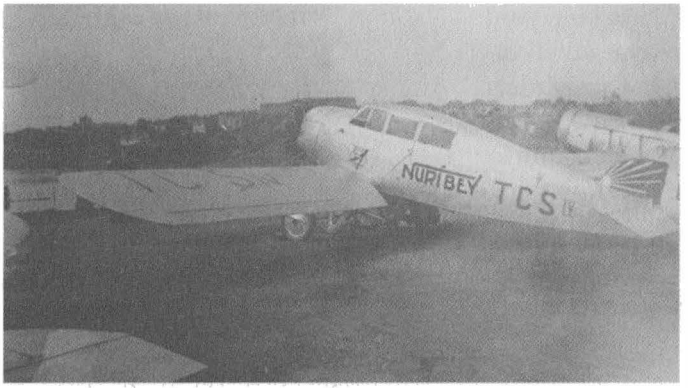
Bu yöndeki teşebbüslerimi, devlet veya özel büyük ticaret müesseselerine yazılı olarak yaptığımda, teklifler hoş karşılanarak sözlü bilgiler istenmişti. Verdiğim izahat da tatmin edici görülerek başta Tekel İdaresi için hazırladığımız küçük paraşütlere bağlı eşantiyon şişeler içinde içkileri ve paketler içinde çeşitli sigaraları havadan halk topluluklarının üzerine saçmak suretiyle yapmıştım. Bu hareketim yurdumuzda ilk defa havadan yapılan bir reklam idi ve Tekel İdaresi pek memnun olmuştu. Bu reklam İstanbul'da büyük bir sükse olarak kabul edilmişti. Bu süksenin tesiri kısa zamanda belirdi ve birçok özel isteklerden başka İş Bankası, diğer bankalar ve özel ticaret müesseselerinin reklamları okulumuzun amacının tahakkukuna yararlı oluyordu.



Vecihi XIV uçağının yerli malı reklamında, uçakta bandlarla

***

Nuri Bey tayyaresi işini özel bir itina ile ele almıştım, zaten daha önceden hazırladığım yeni tip bir planım vardı. Bu planı hazırlarken küçük atölyemizin neler yapabilmek kudretinde olduğunu ispat emek istiyordum. İnşaata aralıksız devam edebilmek için bütün yapı malzemesini eksiksiz hazırlamıştım. Bu hazırlık sırasında Almanya'dan Siemens fabrikasından son model bir SH-14 A tipinde motor sipariş etmiştim ve motorum de



Vecihi XVI tip Nuri Bey adlı kabin uçak.

gelmişti. İşe başladığımızın 92. günü, Nuri Bey tayyaresi meydanda idi. Son kontrolleri ve uçuş hazırlığı yapılıyordu. Bütün kontroller tamam, her şey normaldi. Tayyarenin Altınordu sahasına getirilmesini istedim.

6 Ekim 1933. Hava açık, hafif güney rüzgârı, prototip uçuş tecrübesi için elverişli bir durum. Hemen uçağa atladım, motoru çalıştırdım, motorun son tecrübesi, normal ve ahenkli idi. Makinistime tekerlek önündeki takozları işaret ettim ve uçak serbestti. Koşmaya başlayan uçak meydanın yarısını bulmadan yeri terk etti. Deniz üzerinde yükseliyorum, kumandaları ayrı ayrı işleterek uçağın kumandalara itaat hassaslığını kontrol ediyordum. Tıpkı Vecihi XIV 'ün ilk uçuşu gibi bir hal vardı içimde. Her şeyi normal bulunca uçağı Beşiktaş yönüne çevirdim. Beş dakikada Yıldız üzerine varmıştım, burada Nuri Bey'in konağı üzerinde dönmeye başladım. Nuri Bey ailesi toplu halde bahçeye çıktılar ve uçaklarını zevkle seyrettiler. Konağın damına sürünürcesine yaptığım selam uçuşundan sonra dönüp yine meydana indim, bu yarım saat sürmüştü.

1933 yılı faaliyetimiz çok iyi tarzda işliyor ve gençlerimizin havacılığa karşı ilgileri her geçen gün daha bariz beliriyordu. Durumumuz her bakımdan işlerimizi büyütmeye müsaitti, atölyemizi daha yoğun bir çalışma haline koymak istiyordum. Bu düşüncemin gayesi Türk sivil havacılığını yurdumuzun bütün bölgelerine yaymak suretiyle halkın malı yapmak tasavvurumdu. Çünkü Anadolu muazzam bir ülkedir, o tarihte

vilayetler arasında ulaşım durumu ilkel halde idi. Devlet idaresinde acele yapılması gereken önemli işlerde büyük zaman kaybı oluyordu, hele sağlık meselelerinde acele tıbbi müdahale zorunlulukları aksıyordu, posta ve genellikle yol ulaşımsızlığı yüzünden ulaşım işleri muasır medeni ihtiyaç anlamıyla bağdaşır durumda değildi. Özellikle milli servet menbalarımız, ormanlarımız gibi daimi tedaviye muhtaç faydalı bitkilerimizin, işleri için uçaklarla yardımcı olunabilirdi. Bunları kurulacak mahalli sivil uçak ekipleri elleriyle halletmeyi düşünüyordum. Bu maksatla yurdumuzun büyük vilayetlerinin belediyelerine yazılı olarak müracaat ettim ve mahalli sivil havacılık kalkınmasına okulumuzun yardımcı olabileceğini, havacı eleman yetiştirileceğini ve uçak ihtiyacını atölyemizden temin mümkün olacağını hiçbir tereddüte mahal kalmayacak şekilde teklifler yapmıştım. Ne yazık ki ortaçağın geleneklerinden ayrılamayan belediye idarecileri yazılarıma, "Bütçemizde bu işe tahsis edilecek paramız yoktur." şeklinde cevap vermişlerdi. Halbuki teklifim bir bütçe işi değil, halk işi ve özel teşebbüs işi idi.

Bu ilgi şeklinden anlaşılıyor ki, Türk gençliğinin havacılık ilgisine ve arzusuna rağmen bu içten ilgiyi yurda yararlı hale getirmek zamanı henüz gelmemişti.

VECİHİ SİVİL TAYYARE MEKTEBİ
Kadıköy – Kızıltoprak

..... Belediye Reisliğine

Müessesemiz memlekette sivil havacılığı inkişaf ettirmek için vilayetlerimizde özel tesisler kurmayı düşünmüştür. Bugün için içtimai ve iktisadi ihtiyaçlar ve yarın için de yurt müdafaası gibi kutsal vazifeler bakımından havacılığımızı hususi teşekküller halinde yurdun her tarafına teşmili suretiyle havacı unsurları çoğaltmak ana davamızdır. İstanbul'da mektebimizi ziyaret eden Uşak Belediye Heyeti'nin davamıza inandığı ve makul bir hamleyi memleket menfaatine uygun gördükleri için teklifimizi kabul ve ilk pilot namzedini seçerek göndermeyi kararlaştırdıklarını bir misal olarak dikkatinize arz ederim.

Bu suretle Uşak'ta meydana gelecek olan havacılık hamlesiyle Uşak gençliği uçmak zevkini tatmin imkânını bulacak ve ayrıca içtimai hizmetlerde tayyarenin rolü halkımızın takdirine mazhar olarak teşekkül otomatikman beslenmek imkânına kavuşacaktır. Yani belediyeler için bu teşekküller külfet olmayacaktır.

Bu teşkilatın maliyet gideri pilot namzedinin tam tahsil ücreti 1.500 TL.'dir. Pilotun amme hizmetinde kullanacağı Vecihi XIV tipi bir tayyare yeni olarak 6.500 TL.'dir. Bu tayyarenin mahallinde muhafazası için inşa edilecek bir hangarın maliyeti 2 bin TL.'dir. Bu hesaba göre kabul edilecek azami masraf 10 bin TL.'dir.

Teşekkülün yaşama masrafları tayyarenin çalışmaları mukabili alınacak ücretlerdir. Bu ücretleri küçümsememek lazımdır, zira yapılan tecrübelerle sabit olmuştur ki, uçuşlardan hasıl olan gelir yalnız masraflara medar olmakla kalmaz teşebbüsün inkişafına da imkân verir.

Teklifimizin kabulü halinde, bu vazife için seçilecek genç için şu esaslara dikkat edilmesini rica ederiz: İyi karakter sahibi olmak, tam teşekküllü sağlık muayenesine tabi tutulmak ve geçmişte ağır hastalıklarla malul bulunmamak, irade kudreti sağlam ve sanat bakımından eli her işe yarar durumda olmak lazımdır. Pilot namzedinin yaşı ortalama 18-20 olmalıdır. Bu pilot hem planör ve hem motorlu tayyare pilotu olarak yetişecektir, ayrıca tayyare bakımı ve lüzumu halinde ufak tamirat işleri de öğretilecek ve bu salahiyet kendisine verilecektir. Bu sebeple namzet intihabında çok titiz olmak lazımdır.

Bu hususta yüksek makamlarınızı uçuş emniyeti bakımından tatmin maksadı ile mektebimizin kabul edilen tasdikli talimatname ve programını ilişik olarak takdim ediyoruz. Her halde çok hayırlı olan teşebbüsümüze zahir olacağınızı kuvvetle ümit eder ve bilvesile hürmetlerimizi sunarız efendim.

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Müdürlüğü
Vecihi

Bu şekilde çeşitli tasarılar ve başarılarla yürütülen V.S.T.M.'nin (Vecihi Sivil Tayyare Mektebi) 1933 çalışmalarında elde edilen verimlerini, Türk sivil havacılık hatıraları olarak sayın okurlarıma sunarım.

Okul olarak, ilk öğrencilerimden devamlı çalışma imkânları ellerinde olanlardan; Sait, Tevfik, Muammer, Salih, Rıza ve Bedriye yalnız uçmaya ve antrenman uçuşlarına devam etmeye muvaffak oldular ve okulun öğretim programını tamamen ikmal etmişlerdi.

Atölyemizin aynı yıl içinde başardığı işler şunlardı:

1- Vecihi XIV A Eğitim uçağı
1- Vecihi XV Antrenman uçağı
1- Vecihi XVI Hafif yolcu uçağı (Nuri Bey)
1- Vecihi X S K Deniz kurtarma servisi için su kızağı

Okulumuzun genel uçuşları:

1933 Eylül sonuna kadar devam eden uçuşlarda iki adet Vecihi XIV, bir adet Vecihi XV ilk öğretim ve antrenman olarak 3 tayyare kullanılmış ve 314.53 saat süresinde 2893 kez uçuş yapılmıştır.

Bu uçuşlardan başka şehir üzerinde beheri 15-30 dakika devam eden halk gezi uçuşlarının toplamı 427 uçuştur. Reklam servisleri olarak da resmi ve hususi müesseseler namına 91 saat uçulmuştur. Ayrıca genç pilotlarımız antrenman uçuşlarında navigasyon tatbikatı olarak şu şehirler arası eğitim servisleri yapmışlardır.

Yukarıda isimleri geçen öğrencilerden Bedriye Gökmen (Bacı) aynı derecede başarılarla yurdumuzda ilk uçan pilot kadın unvanını kazanmıştır.

Şehirlerarası eğitim servisleri:

İstanbul - Yalova gidiş , dönüş
İstanbul - Bursa gidiş , dönüş
İstanbul - Tekirdağ gidiş , dönüş
İstanbul - Eskişehir gidiş , dönüş

Bu eğitim uçuşları da önemli yekûn tutmaktadır.

Vecihi X SK Su Kızağı

Bu eser yurdumuzda ilk defa denize indirilen bir bottur. 1929'da bu projeyi ilk defa ele aldığım zaman uçuş mahrumiyetinin hicranı içinde kıvrandığım zamandı, yani Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş amacının söndürüldüğü ve onu takiben



Vecihi S K seyir halinde.

TOMTAŞ'ın iflasa sürüldüğü tarihten sonradır. Bu yola gönül verenlerin ümit kapılarının kapandığı zamandı, tam anlamı ile bir atalet devri. Boş durmak çok kötü idi. Düşünüyordum hiç olmazsa muasır tekamüle uygun bir şey yaparak milletimizin muhtaç olduğu hızı sağlayan bir araç meydana getireyim. Bu düşünce ile planlarını hazırladım ve İktisat Vekâleti'nden patentini de almıştım.

1930-1933 yılları uçağımın kabulü mücadelem, onu takip eden yurt uçuşlarım, açtığım okulun kuruluşu çalışmaları ve okulda uçak yapım işleri gibi ağır işler bu eseri yapmaya imkân vermemişti, fakat 1933 yılında ayrı bir ekip teşkil ederek, atölyemin çalışmaları arasına bu inşaatı da ilave etmiştim.

İnşaattan sonra denize indirerek yaptığım tecrübelerde, kullanış ve sürat bakımından değerleri aynen bulmuştum. Sürat küçümsenmeyecek bir derece 52 mildi. Özellikle seyir halinde su kesiminin, dümenler altı dahil 25 cm. oluşu denizcilerimizin önemle dikkatini çekmişti, bu su kesim azlığı en sığ yerlere girebilmek vasfına malik bir deniz aracı olmuştu. Biz bu okul uçuş görevlerinde deniz emergensi servisi olarak kullanıyorduk.

Bu deniz vasıtasına ait proje tarafımdan 1930 senesinde yapılmış ve İktisat Vekâleti'nin 4 Şubat 1930 tarih ve 881 sayılı ihtira beratıyla patent malım olmuştu. Projeyi inşa ettiğim tarih 1933'tür.

	Vecihi KS- X'ın evsafı:		
	Tam uzunluğu	9	metre
	Tam genişliği	2.5	m
	Tam yüksekliği	2.1	m
	Yolcu kabini sathı	5.4	m
	Yolcu kabini hacmi	6.65	m
(Dururken)	Su kesim hacmi	2.7	m
(Seyirde)	" " "	0.45	m
Ağırlıkları:	Boş ağırlığı	1.450	kg.
	Faydalı yük	800	"
	Akaryakıt	450	"
	Tam sefer ağırlığı	2.700	"
Süratler:	Azami sürat	59	mil
	Seyahat sürati	50	"
Motor:	120 HP 9 silindir radiyal Gnom, Rohn		
Pervane:	Hava itici özel pervanedir.		
	Seyir zamanı	12	saat
	Seyir mesafesi	600	mil



Bedriye Gökmen.

Mektebin atölyesinde, bu eserin inşasında büyük başarı sağlanmıştır ve tecrübeleri de mükemmel olarak neticelenmiştir.

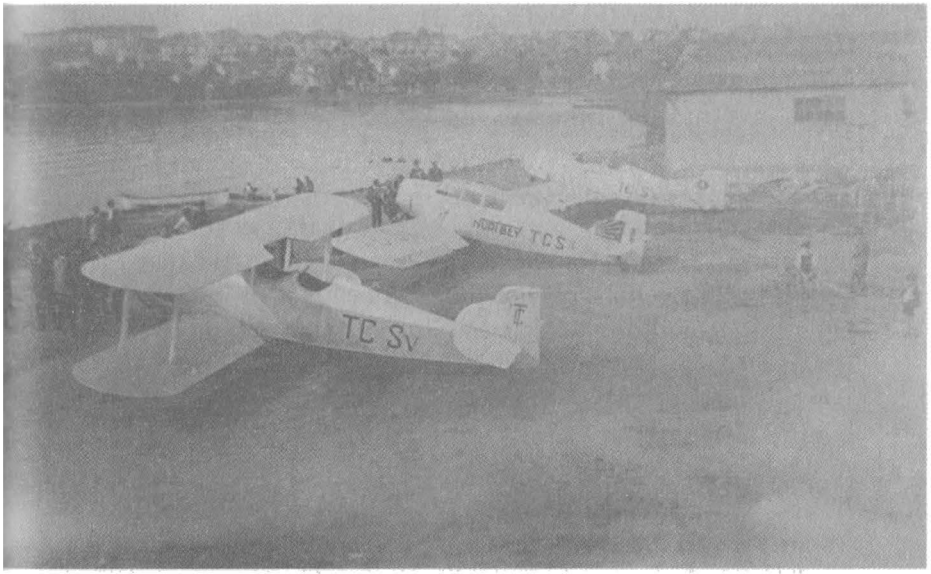
Mektebin başarılarına gelince: İlk talebelerimden muntazam çalışma imkânları ellerinde bulunanlardan Sait, Tevfik, Muammer, Rıza, Salih, Osman ve ilk kadın tayyarecimiz Bedriye ve kızım Eribe yalnız uçmaya ve serbestçe antrenman uçuşlarına devam etmeye muvaffak olmuşlar ve nazari dersleri ikmal etmişlerdi. Eylül sonlarına kadar devam eden bu uçuşlar iki adet Vecihi XIV ve bir adet Vecihi XV tipindeki tayyarelerimle yapılmış ve bu çalışmalar esnasında muhtelif istikametlerde yaptığımız seyahat uçuşları hariç yalnız talim ve antrenman uçuşları olarak, 2.893 uçuş, 314.43 saat zarfında yapılmıştır.

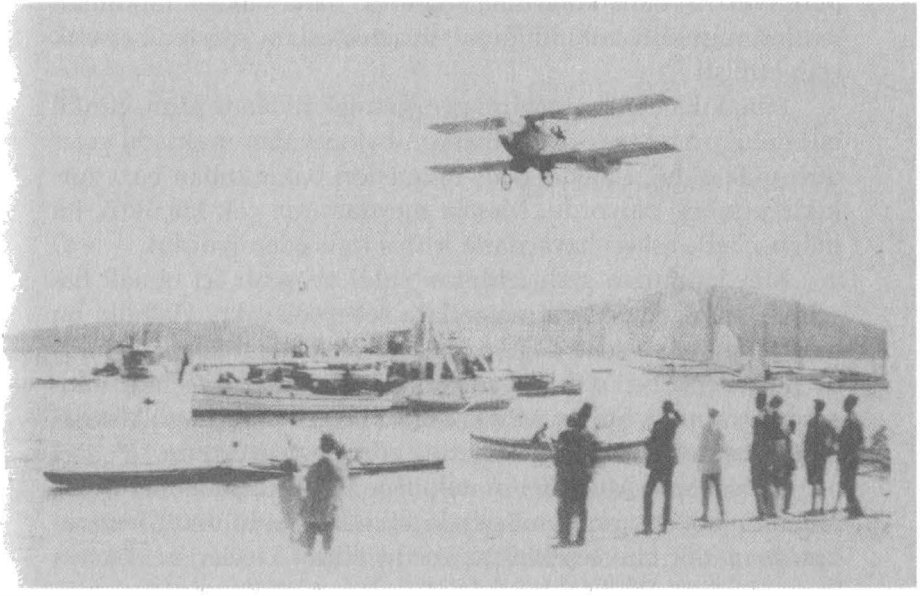
İlk kadın tayyarecimiz Bedriye Gökmen'in 29 Temmuz 1933 tarihinde *Cumhuriyet* gazetesinde yayımlanan beyanatını aynen muhterem okurlarımın dikkatine sunarım.

Talebelerimin başarılarından biri de 1933 yılı 30 Ağustos Zafer Bayramı'na beş tayyarelik bir filo halinde iştirak etmesi hadisesidir. Bu filo mektebimiz atölyelerinde inşa edilen tayyareler ve bunları idare eden pilotlar da yetiştirdiğim ruhen enerjik Türk gençleri idi. Bu hadise bilhassa Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul Vilayet Heyeti'nin dikkat takdirlerine mazhar olmuş ve idare Heyeti Reisi Nakiye Hanım'ın takdirnamesi mektebime bir şeref tablosu olmuştur. Bu hususta *Cumhuriyet* gazetesinde intişar etmişti.

Bütün bu çalışmalar esnasında mektebin vukuat notlarında yalnız iki kaza hadisesi yazılmıştı. Bunlardan biri Vecihi XIV-D deniz tayyarem Kalamış koyunda iniş esnasında sol bot altına tesadüf eden yüzen bir kütük parçası botun bölmelerinden birini hasara uğratmış ve tamir ihtiyacı doğurmuştu.

İkinci hadise ise, gene havadan reklam uçuşu yaparken Moda üzerinde alçak uçuş halinde iskele yanında demirli bir kotra direğine iniş takımı çarpması neticesi tayyare denize gömülmüştü. Bu gömülüş tayyarenin parçalanmasına ve motorunun de denizde kaybolmasına sebep olmuş ve ağır bir zarara





Vecihi Tayyareleri Kalamış koyunda, Adalar civarında.

mal olmuştu. Her iki hadisede de, pilot bendim ve dikkatsizliğimden ileri gelmişti. Talebelerimden yalnız Abdurrahman'ın inişte hafifçe bir dingil eğritmesi hadisesinden başka en küçük bir arıza dahi kaydedilmemiştir.

Sene 1934.

Bu senenin en meşum hadisesi, Muzaffer adında eski bir maarifçinin bana müracaat ederek boş durumda bulunan Göztepe Koleji'nin teknik bir lise halinde teşkili teklifidir. Bu adam bana müracaatında, 1931 senesinde faal bulunan bu kolejin tarih ve coğrafya muallimi olduğunu, idari hatalar yüzünden kapanmasına mecburiyet hasıl olan kolejin bu muhitten 120 talebenin koleje girmek üzere hazır bulunduklarını söyledi. Hatta muhtelif vesilelerle böyle bir teşekkül için kendisine pek çok müracaat vaki olduğunu, eğer ben bu yolda kendisiyle teşriki mesai edersem ekonomik avantajların kendiliğinden meydana geleceğini ve lisede yetişecek gençlerden havacılığa yararlı bulunanların daha kolaylıkla seçilerek, daha yüksek randıman temini mümkün bulunduğunu riyazi esaslara müstenit olarak izah etmişti.

Filhakika ben mektebimi genişletmek fikrinde idim, çünkü bulunduğumuz mevki fabrikasyon bakımından maksada yeter durumda olduğu halde, uçuş hizmetleri bakımından bazı zorluklara sebep oluyordu. Mesela meydanımız çok küçüktü, bu münasebetle askeri havacılarla irtibat tesis edemiyorduk.

Meydanımızın genişletilmesi sahil ve şehir içi olmak hasebiyle ancak fevkalade masraflara sebep olacaktı. Halbuki bu masrafları ay ve sene değil ancak devlet bütçesi karşılayabilirdi. Bu sebeple ben daha ziyade ekonomik imkânlar içinde inkişaf programımı, Sultan Murat Köşkü civarında açmayı tasarladığım mektebin umumi vaziyetine göre hazırlıyordum.

Bu sebeple Muzaffer'in teklifine kayıtsız kalamadım ve mahallinde yaptığımız müşterek tetkikten sonra onun teminatına inanarak tam teşekküllü Vecihi Hayat Liseleri'ni açmaya karar verdim. Bu teşekkül için hazırlanan programa göre müessesemiz, Ana, İlk, Orta, Lise ve İhtisas kısımlarını içine alan muazzam bir proje halinde meydana geliyordu. Beş binadan

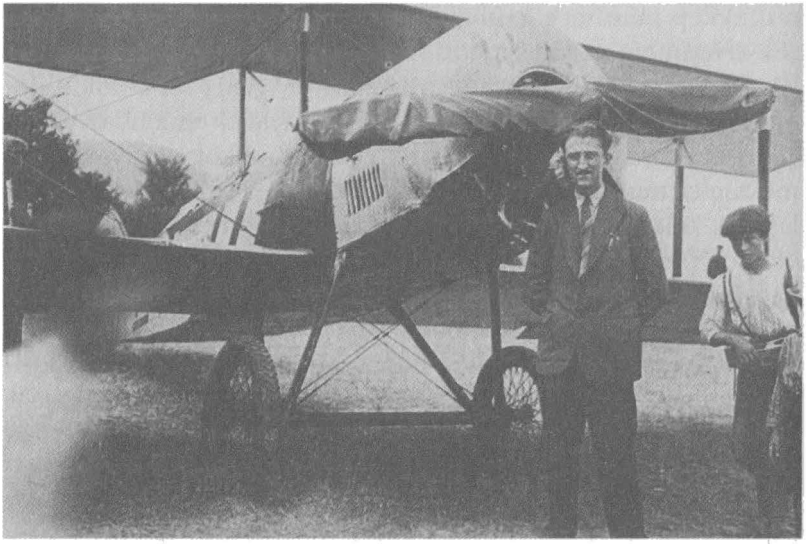
mürekkep müessese içtimai ve idari bütün konforu yerinde ve çok zengin bir enstalasyondu.

Nakletme ve ulaştırma imkânları en geniş bir şekilde denizden ve karadan kolaylıkla fayda sağlayacak imkânlar vardı. Tedrisat elemanları için de zorluk yoktu. Kadıköy ve civarındaki mektepler muallimleriyle haftada muayyen saatler üzerinde anlaşmak kolay olmuş ve muallimlerin derslere devamları için bir otomobil tahsis edilmişti. Bütün bu varlıklar dikkat nazara alınacak olursa mükemmel ve ideal bir irfan yuvasının meydana gelmekte olduğuna en küçük bir şüphe kalamaz. Ancak yapılan ilanlara ve zengin rakamlara rağmen, resmi işletme müsaadesinin alınması formalitesi bitinceye kadar uzun bir zaman geçtiği halde müracaat eden talebe miktarı civar sakinlerinden ve hemen hepsi de ilk tahsil durumunda bulunan 16 adedi geçemiyordu.

20 Eylül 1934 tarihinden itibaren derslere başlayan tam teşekküllü mektebimizin toplu olarak, Lise, Orta, İlk ve Ana kısımları talebelerle muallimler kadrosu şu durumda idi:

Mektep sınıfları	Talebe mevcudu	Muallim mevcudu
Ana kısmı	0	1
İlk 1	8	1
" 2	7	1
" 3	7	1
" 4	6	1
" 5	3	2
Orta 6	9	6
" 7	4	9
" 8	0	9
Lise 9	1	9
" 10	2	11
" 11	0	11
İhtisas kısmı	8 Pilot ve 25 amatör	5

Bu notlarda görüleceği üzere mektep mevcudu idare bakımından kötü bir durumda idi, hatta yukarıda yazdığım gibi mektebe ücretli olarak kaydedilen talebe miktarı 16 çocuktan ibaret olduğu için ihtiyar ettiğim masrafı bir hayra sarf etmek için bu mevcuda parasız olarak civardan 31 çocuk toplamak suretiyle sınıflara bir canlılık imkânı aramak ihtiyacını duymuş-



Uçakların yapımı süresince hep yardımcı olan eski tayyareci bir arkadaş Fuat Çakar.

tum. Fakat bütün feragat ve gayretlerime rağmen mektebin idari durumunu tanzime muvaffak olamıyordum.

Muzaffer'i maarifteki kıdemi ve kültürel durumu hasebiyle mektep müdürü tayin etmiş ve kendisine kalabalık ailesinin iskânı için hususi bir daire tahsis etmiştim. Yaptığım bunlar gibi birçok iyiliklere mukabil Muzaffer bana talebe tedarik edeceğine dair verdiği sözün % 2'sini bile sağlamadıktan başka kendi branşı ve anlaşmamızda üzerine aldığı tarih ve coğrafya derslerine de girmediğinden bu derslere ayrı muallim tayin zaruretini ihdas etmişti. Muzaffer'in şahsi menfaati için tertip ettiği bu plan yüzünden idarem korkunç bir safhaya girdi ve tam 8 ay büyük zararlar içinde yalnız ismimi kurtarmak derdine düşmüştüm.

Esas ihtisas kısmının durumuna gelince: Nazari tedrisata Göztepe'de devam ediliyor, inşaat Kızıltoprak'taki atölyelerde yapılıyordu. Her iki tesis arası bir hayli uzak olduğu için, bu ayrılık iş bölümlerine de tesir etmekten hali kalmıyordu. Yetişmiş talebelerim tayyareleriyle antrenmanlara devam etmekte ve üç meydandan ibaret olan çalışma sahalarımızda hava du-

rumlarına göre uçuşları idare ederek faaliyeti aksatmamaya çalışıyordum.

Bu çalışmalar sırasında yeni yeni parazitler de zuhur etmeğe başlamış ve tayyarelerimin uçuşları memnuiyet dairelerine alınmaya başlamıştı. Tıpkı Vecihi XIV tayyaremin Ankara'da 1930 yılında karşılaştığı uçuş yasağı gibi bir muamele ile karşılaşıyordum. Bu memnuiyet kararları da yine Hava Müsteşarlığı'nın fen şubesinden geliyordu.

Halbuki Büyük Erkânı Harbiye Reisliği'nin emirlerine uygun olarak inşaatını yaptığım revizyonunu ikmal ettiğim tayyarelerimin resmi muayeneleri için Eskişehir'e uçuyor ve orada teknik muayene komisyonunda değerli teknisyen ve subay arkadaşlarımın yaptıkları muayeneler neticesinde normal raporlar tanzim edildiği halde fen şubesinin tayyare mühendislerine tayyarelerimi bir türlü beğendiremiyordum.

Tayyarelerim üzerinde yapılan teknik tecrübeler ve tecrübelerde norma ve talimatnameye uygun tatbik edilen ağır muayene şartları ve bu tecrübeler için her tayyaremin İstanbul –Eskişehir – Ankara ve avdet gibi müteaddit seyahatler yaptığı da göz önünde tutularak uçuş evsafının normal olduğu kanaatiyle muayene komisyonu tarafından raporlar verildiği halde fen şubesi tayyarelerime uçuş müsaadesi vermekten çekiniyor ve beynelmilel bir tip olarak kabul edilmiş bulunan Vecihi XIV tip tayyarem bile uçuştan men edilmek isteniyordu.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda çalışan bir arkadaştan aldığım mektup bana yapılan haksızlıkları açıklıyor.

Muhterem Vecihi Bey 29 Ağustos 1935

Mektubunuzu aldım, kararı okudum. Neticenin böyle bir şekil alacağını son zamanlarda arkadaşlarımla münasebette anlamıştım. Mesele tamamen şahsi bir husumet mahiyetindedir. Hatta bu sebepten bir iki arkadaşımla aramız açılmıştır. Fakat ben bunlara aldıran bir kimse değilim, gösterebileceğim bir faaliyeti hiçbir zaman bir birliğe veya kuvvete esir edemem. Raporlarda yegâne fenni bir esasa istinad eden ufki anpanaj arka lonjeronun 8.4 kg.'a ulaşmasıdır. Bu kolaylıkla kabili tamir bir ameliyedir. Bu mahalde çalışan bir lonjeronun kesiti takviye edilmekle bu kıymet yarısına inebilir.

Kanat lonjeronlarına gelince, projeyi tetkik edenlerin *facteur de charge* hakkında çok mühim fikirleri olduğunu zannediyorum. *Facteur de charge*'dan daha yüksek bir adede tekabül ederek, yüklenen bir tayyare veya kanat kırılır ...ve buna kimse itiraz edemez. Fakat *déformation permanente* bu adetten evvel başlamıştır. Nizamname *déformation permanente*'lerin şu *facteur de charge*'den itibaren başlıyacaktır şeklinde değildir, buna imkân yoktur. Fakat tayyarelerin veya kanadın şu *facteur de charge*'dan sonra kırılacaktır şeklindedir.

Elimizde yegâne criterium *charge de rupture*'dür. Raporu yazanları Le Conite'in yazdığı kitabın 4. sahifesine gönderirim. Diğer taraftan *charge de rupture* 44 kg./mm olan dural'lar vardır.

Netice olarak Vecihi Bey, yukarıda bahsettiğim gibi fenni esaslardan ziyade hissiyata dayanıyor. Bütün bunlar hallolmuş olsaydı bile emin olunuz size başka bir müşkilat çıkarabilirlerdi.

Bahsedeceğim mesele hakkında 15 gün için mektuplarınızı doğrudan doğruya .....adresine gönderirsiniz. Mektuplarınızı bekler muvaffakiyetler temenni ederim azimkâr pilotum.

Mühendis Süreyya

Mühendis Süreyya Bey o tarihte teknik hususatta kıymetli yardımlarını esirgemeyen bir dostum idi. Maruz kaldığım kötülükler karşısında onunla dertleşir ve üzüntülerimi hafifletmek imkânını bulurdum. Bu mektupta bahsi geçen kararı da sayın okurlarımın dikkatlerine arz edeyim. Bakın ve görün ki, dünyanın hiçbir memleketinde görülmemiş bir uçuş müsaadesi kararı:

T.C. M.M.V.
Hava Müsteşarlığı Ş. Fen kısım 1
H. 481,U.4241/ 10099

Ankara, 7/ 8 / 936

Vecihi Hürkuş
İzmir Türkkuş Şefi
10 Nisan 936 tarihli istidanıza karşılıktır:

Hava Müsteşarlığı fen heyetince tayyarenizin avan projesi hakkında yapılan inceleme raporu bağlıdır.

Tayyarenizin inşaatı esnasında malzeme ve imal tarzı kontrol edilmediği için uçuş sertifikası nizamnamesine göre normal uçuş sertifikası verilemez.

Yalnız; tayyareniz uçuş sertifikasının meriyete konmasından evvel yapılmış olduğu için tayyarenizle meydan üzerinde beş kilometre uzaklaşmamak, hiçbir yolcu almamak, uçuşta husule gelecek kaza ve ziyanların mesuliyetini tamamen üzerinize almak ve iyi havalarda uçmak şartıyla uçuşunuza müsaade edildiğinin bilinmesini dilerim.

M. M. V.
Hv. Ms.
Celal Yakal

Ne acı bir hakikat!

Bizden gayri milletlerde bu gibi teşebbüsler ve meydana getirilen eserler yok edilmek tehlikesiyle değil müteşebbisi takdir etmek, meydana getirilen eseri övmek ve eksik tarafları varsa el birliği ile onu telafi edecek imkânları yaratmak ve her türlü yardımla yaşatmak gibi milli ve insani duygularla karşılanır.

Ben âlim olduğum iddiasında değilim, fakat meydana gelen eserlerle havacılık ilminde muvaffakiyetlerim açık birer hakikattir ve eğer bu eserlerde bir zayıf taraf görülseydi ki yoktu, onu yıkmak değil, o ilmi eğer benden daha ileri bilenler varsa beni irşat etmeleri ve kime ait olursa olsun o eseri yaşatmayı bir vatan hizmeti ve borcu bilmeleri gerekirdi.

Yaptığım tayyarelerin, hadi biri tesadüf, biri benim yüksek uçuş vasfımın başarısı, üçüncüsü, dördüncüsü, beşincisi, ne! Hepsi de mi tesadüf? Çünkü eserim diye iftiharla okuyucularıma tanıtmaya çalıştığım tayyarelerim muhtelif senelerde mütevazı atölyemde inşa ettiğim:

1	Vecihi	K VI	1924
2	Vecihi	XIV	1930
3	Vecihi	XV	1933
4	Vecihi	XIV D	1933
5	Vecihi	XVI	1934
6	Vecihi	XVI D	1934
7	Vecihi	SK X	1933

Bütün bu eserler karada, denizde uçuştular, havacı elemanlar yetiştirdiler, büyük seyahatler başardılar fakat kimsenin burnunu bile kanatmadılar. Bütün bu eserlerin tek kabahati Türk zekâsı mahsulü, emeği ve işi olmasından başka bir şey değildir. İşte bizdeki havacılık hadiselerinin iç yüzü bundan ibarettir.

Ben ne düşünüyordum, hadiseler ne şekilde tecelli ediyordu? Umduğum yardım yerine keskin baltalar üzerimden eksilmiyordu, tıpkı imparatorluk devrinde olduğu gibi meskenet ve atalet rejimleri ve perde gerisi oyunlar maalesef kanuni mevzuat ve amme emniyeti kisvesine sarılıyordu. İşte yüreğimi dağlayan büyük acım, maddi zararım bakımından değil, fakat idealimin yurt ve millet faydasına tahakkuk ve inkişaf edememek tehlikesinden doğuyordu.

Bu elim şartlar içinde bütün zekâsı milli menfaatler zararına olarak sadece önümüze serilen maniaları ezmek gayretine hasretmek suretiyle derin bir ümitsizlikle inleye inleye 1934 senesini yaşadım, bu suretle ömrümün milli faydalar hesabına bir zarar yılını daha çevirdim.

Yine o tarihte havacılık adına bazı ferdi teşebbüsleri notlarımda buluyorum. Bunlardan biri, Göztepeli gençlerin malzemesini benim atölyemden tedarik ederek inşa ettikleri planördür. Bu teşebbüs hakkında *Akşam* gazetesinde de bir yazı çıkmıştı.

"Bu zamanlarda Avrupa'da ve bilhassa Almanya'da motorsuz tayyarelerle birçok uçuşlar yapıldığı, binlerce metre yüksekliğe çıkıldığı malumdur. Motorsuz tayyare, havacılığın en yeni cereyanlarından biridir. Bu merakın bizde de uyandığını, Göztepeli bazı gençlerimizin yakında tecrübelere hazırlandıklarını memnuniyetle haber aldık. Bu gençler Tütün İnhisarı ekspertlerinden Cevdet, Galatasaray Lisesi talebelerinden İsmail Şefik, Vedat ve Kemal Beylerdir. Vecihi Bey'in Sivil Tayyare Mektebi'ne devam etmişler, müteaddit defa uçmuşlardır. Resmini neşrettiğimiz planörü bizzat kendileri yapmıştır. Planörün kanatlarının uzunluğu 10 metre, genişliği 1.5 metre, ağırlığı 70 kg'dır. Yakında müsait bir havada Kurbağalıdere civarındaki Fikirtepesi'nde ilk tecrübeler yapılacak, gençlerimiz münavebe ile uçacaklardır. *Akşam*'da tafsilatını neşredeceğiz."

Akşam gazetesinin neşredeceğini vaat ettiği tafsilata gelince: Bu hususta neşriyat yapılmadı. Zira planör sahibi gençler uçuş ilminin öğrenme safhalarına gereken önemi vermedikleri için teşebbüs ettikleri tecrübede planör havalanmış, pilotu uçuşa hâkim olamadığı için sürat kaybı sebebiyle yere çakılarak kırılmıştır.

İkinci teşebbüs: Bursa'da Ali Yıldız isimli bir gencin Uludağ'da yaptığı planördür. Bu planör, resimde görüldüğü üzere kuşa benzetilmek isteğiyle yapılmıştır. O tarihte bunun hakkında esaslı bir bilgi edinmek mümkün olmamış ve sadece tecrübede başarı kazanılmadığı öğrenilmiştir. Planör tarafımdan görülmediği gibi, parçalanarak ortadan kaldırıldığı için görmek ve tetkik etmek kabil olmamıştır. Ali Yıldız daha sonra 1935 yılında kurulan Türkkuşu çalışmalarına katılmıştır.

Türkkuşu'nun Teşkili

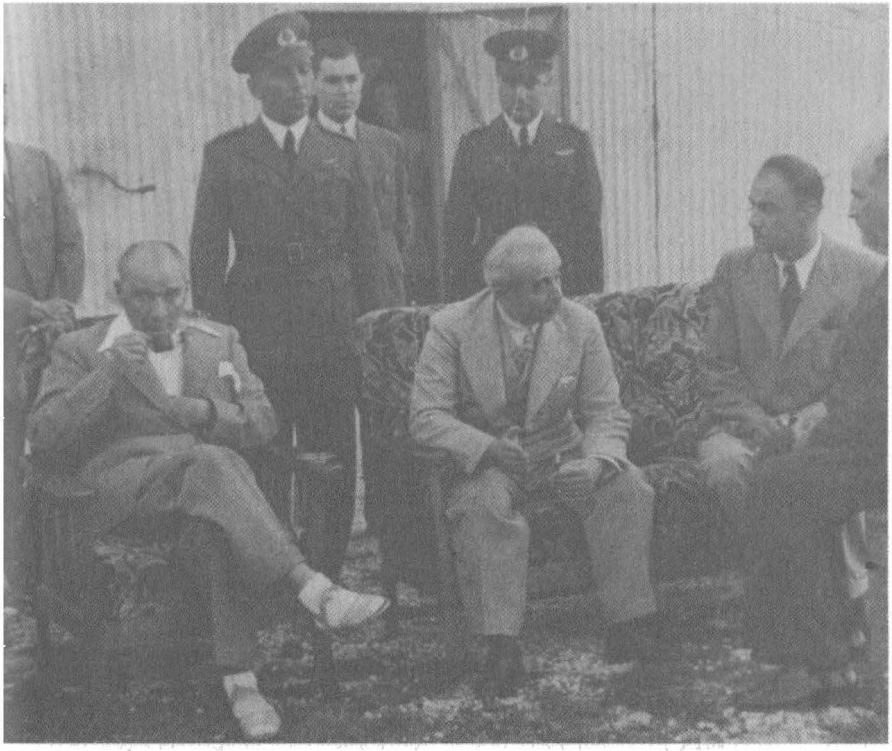
Tayyare Cemiyeti Reisi Fuat Bey, 1934 senesi yaz başlarında bir Türk ekibi ile Rusya'yı ziyarete gitmişlerdi. Bu ziyaret memleketimiz hava sporları ve sivil havacılık davası için güzel bir inkılaba vesile olan ilmi incelemelere sebep olmuştu. Çünkü Rusya'da da bizim tayyare cemiyetinin benzeri bir teşkilat vardı ve bu teşkilatta her sene binlerce havacı eleman yetişiyordu. Bizde ise sadece bir isimden ibaretti.

Assoaviahim teşkilatı çok zengin vasıtalara malik planörizm yolundan Rus gençliğini havacılığa hazırlamakla vazifeli bir cemiyetti. Bu resmi ziyaret münasebetiyle Rus idarecilerinin Türk ekibine karşı gösterdikleri dostluk tezahürleri ve planörlerle yapılan çeşitli uçuş gösterileri pek tabii olarak Fuat Bey'e, reisi bulunduğu cemiyetin doğuş amacı itibariyle de ilgilendirdiği için Assoaviahim tesislerini bütün teferruatıyla görmek ve tetkik etmek gibi güzel bir fırsat vermişti. Kendisi de bu Rus teşkilatı gibi bir cemiyetin reisi olduğu halde tek tayyaresi olmadığı gibi cemiyet nizamnamesinin sarih hükümlerine rağmen teşkilatı yurt faydasına kullanmak imkânlarından da mahrumdu.

Bu tezadı dimağında büyüten Fuat Bey çok zekice sürat kararı ile bu samimi havayı kendi yurdu için derhal işlemek imkânını aradı ve buldu. Assoaviahim'in reisi General Eidemann'ın dostane tavır ve hareketlerini vesile ederek iki millet havacıları arasında iş birliği bahanesiyle Rusya'dan birkaç planörü hediye olarak temin etti. Fuat Bey muhakkak ki, cemiyetin kollarını bağlayan kararlılığı bir emrivaki halinde yırtmak suretiyle kuruluş maksadını tahakkuk ettirerek cemiyeti ataletten kurtarmak istemişti. Planör şüphesiz ki bir vesile idi. Büyük Atamızı da bu hususta iknaya muvaffak olmuştu.

İşte bu hadiseler semeresini 1935 yılında vermeye başladı. Cevat Abbas Bey'den dinlediğime göre İstanbul'da gece ve gündüz her gezdiği yerde havadan yaptığım ziyaret ve tazim uçuşlarında harekâtımı hassasiyetle takip eden Büyük Atamız Ankara'ya dönüşünde Cemiyet Reisi Fuat Bey'le görüşmelerinde kendisinden hakkımda bilgi istiyor. Fuat Bey hakkımda takdirkâr lisan kullanıyor. Fakat mevzuatın yardıma imkân vermediğini söylüyor. Bunun üzerine Büyük Ata'mız: "Ya, öyle mi? O halde Türkkuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!" emrini veriyor.

Bu yüksek emre uyarak kurum başkanı Fuat Bey'in telgrafla beni Ankara'ya daveti üzerine 1935 Nisan başlarında tayyareme atlayarak Ankara'ya geldim ve merkezde Muhterem Reisimi makamında ziyaret ettim. Bu ziyarette Fuat Bey'in bana ilk sözleri şöyle olmuştu: "Hoş geldin Vecihi, Türkkuşu teşekkülü hakkında tabii malumatın vardır. Havacılık yolundaki çalışmaların ve katlandığın fedakârlıklar bir an bile hatırımdan çıkmış değildir. Mahrumiyet içinde yaptığın çalışmaları kalben takdir ettim ve ediyorum. Fakat maalesef mektebine yardım imkânını bulamıyordum. Artık bu mahrumiyetlerin hepsi sona erdi, şimdi açtığın yolu, meydana gelen Türkkuşu işleyecek ve idealin olan sivil havacılık yurdumuzda süratle meydana gelecektir. Bundan sonra ne para, ne mahrumiyet ve ne de başka bir sebep, asla hatırına getirme. Bu teşekkülün tek mesnedi bütün Türk varlığıdır. Göreyim seni bütün bilgin ve enerjinle çalış, gençliği havacılığa yetiştir."



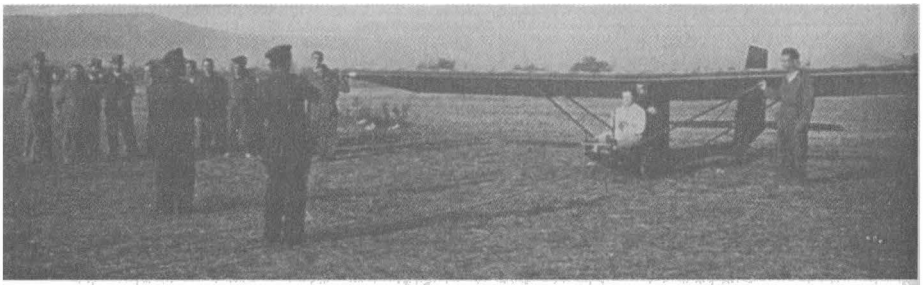
Atatürk ve İnönü

Içimde düğümlenen sevincim coşmuştu, şefik bir baba ruhuna sahip Fuat Bey'in muhterem ellerinden öptüm.

"Ha, dur. Vecihi sana şu noktayı da söyleyeyim" dedi ve ekledi.

"Mayıs başında Türkkuşu'nun açılma töreni yapılacaktır. Bu tören programını gözden geçir ve arkadaşlarla beraber çalışarak her şeyi eksiksiz hazırlayın, sonra bu törende havacılık adına sen konuşacaksın. Bu söz hakkı herkesten ziyade senindir. Bunun için bir şey hazırla ve bana getir." emrini aldım. Bu iltifat benliğimde yeni bir huzur yarattı ve sevinçle reisimin yanından ayrıldım.

Bu muamele sırasında reis muavini Feridun Bey de vardı. Reisimin mültefit beyanlarında o garip garip sinirli hareketler



US –4 planörü.

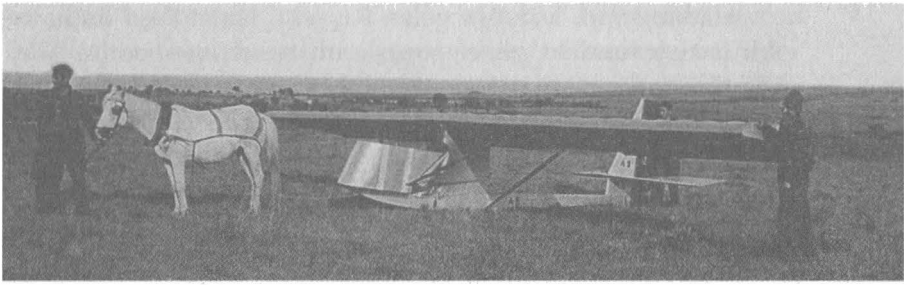
yapıyormuş, bu hali reisimiz görmüş ve kendisine "Ne oluyorsun Feridun?" demişti.

Feridun Bey'i 1930 senesinde tayyaremin Çekoslavakya'ya sevki sırasında gereken seyahat hazırlığı vazifesiyle görevlendirilmiş olarak, İstanbul piyango müdürlüğünde memur bulunduğu zaman tanımıştım. Aldığı emir icabı bana karşı pek mültefitti. Sonradan reis muavinliğine getirilmiş olması hasebiyle olacak ki, reisimizin hakkımdaki iltifatları onu sinirlendirmiş ve daha sonraları Türkkuşu'ndaki bütün hizmet hayatımda ve hemen her teşebbüsümde onun muhalefetiyle karşılaşmıştım.

3 Mayıs 1935. Ankara Hava Meydanı (Güvercinlik) sabahın çok erken saatlerinden itibaren bir taraftan hususi trenlerle, diğer taraftan şehir otobüsleri, taksi ve hususi otomobillerle gelen halkla meydan dolmaya başlamıştı. Şehirden tayyare meydanına kadar uzanan 8 kilometrelik yol hemen her noktasından, nakil vasıtaları meydana doğru uçar gibi yolcu taşıyorlardı. Meydanda hazırlanan çadırlar, tribünler ve davetlilere ikram edilmek üzere zengin bir büfe o günkü toplantının ehemmiyetine dikkatleri çekiyordu.

Meydanın doğusunda Rusya'dan hediye gelen muhtelif tiplerde 4 planör sıralanmış ve sol kanatları yere bağlıydı, başlarında birer genç bekliyor ve bunların önünde 3 tane askeri tipte tek motorlu Rus tayyareleri duruyordu. Bu hazırlık arasında ve biraz geride de benim tayyarem yer almakta idi.

Hazırlık işleriyle vazifeli cemiyet memurları, gelen davetlilere yerlerini gösteriyor ve bir kısım alakalılar da planörler ve



PS-2 planörü.

tayyarelerle meşgul olarak tel, lastik, halat vesaire gibi malzemenin hazırlığı ile meşgul oluyorlardı. Gerek asker havacılar ve gerek hava yolları memurları da o günkü faaliyetin yardımcıları idiler. İki mütehassıs Rus pilot da bu hazırlıklara nezaret ediyorlardı.

Saat 14.00'te evvela muhterem başvekilimiz İsmet Paşa ve birkaç dakika sonra da Büyük Atatürk halkın büyük alkışları arasında meydana teşrif ettiler. Büyük Ata, yarattığı inkılabın mesut gününü daha muazzam eserleri arasına katmanın neşesi ile halkı selamlıyordu. Kısa bir istirahat devresinden sonra Atatürk yerinden kalktı, Türk bayrakları ile çevrilmiş kürsüye çevik bir hamle ile atladı. İşte o an, havacılık sevgisi ile çırpınan Türk gençliğinin göklere yükselen çılgınca alkışlarından doğan heyecan dolu bir andı. Türk havacılık tarihinin dönüm sahifesini çeviriyordu.

Büyük Ata, söze başlarken evvela başını yukarı kaldırdı, her şeyi çok derin gören sehhar gözlerini semanın derinliklerine uzatarak çok sevdiği çocuklarının duygularına hitaba başladı: "Türk enerjisi, tarihin nice yüz bin yıllar taşıdığı kahramanlıkların yaratıcısıdır. Her yolda olduğu gibi havacılıkta da yüksek başarıların timsalidir. Bugün Türk havacılığının yeni bir temelini atıyoruz ve bu temelin ilk taşını ben koyarak bu büyük havacılık gününü açıyorum. Asumanına sahip olmayan milletlerin yaşamalarına imkân olmadığını bugün dünya hadiseleri karşısında öğrenmeyen kalmadığına hiç şüphe yoktur. İşte ben bu ilim yolunu açarken, Türk çocuklarının havacılık yolunda da muvaffak olacaklarına inanıyorum."

Atadan sonra kürsüye gelen Başvekil İsmet Paşa da havacılık ilmi yolundaki güzel görüşlerini belirttikten sonra Türk milletinin ananesine yakışan bir enerji ile havasına hâkim olacak çelik kanatlarla mücehhez olacağını izah etti. Bu nutuklardan sonra gösteri programının tatbikine başlandı, planörler meydana çekildi ve ilk olarak US-4 tipindeki talim planörü, burnundan takılı lastik halatla 6 kişilik bir ekip tarafından gerilmek suretiyle planör uçuşa hazır bir hal aldı ve verilen start işareti üzerine planör olduğu yerden sıçrayarak uçuşa başladı. Bu uçuş mesafesi 200 metre kadardı, A brövesi diye vasıflandırılan bu uçuşun tabi olduğu şart bundan ibaretti.

Bunun arkasından PS –2 tipindeki planör de aynı tarzda ve 12 lastik halatla çekilerek yerden sıçratıldı ve havada (S) şeklinde zikzaklar yaptıktan sonra takriben 300 metre uzaklıkta bir yere indi. Bu planörün önceki planöre nazaran vasfı yelken uçuşu yapabilmek ve uzun zaman havada kalabilmekti.

Üçüncü ve dördüncü planörlerin tecrübe uçuşları motorlu Rus askeri tayyare römorkunda yapılacak yüksek uçuş tatbikatı idi. Bunlardan birincisi iki kişilik olan Ş-5 tip planörü Türkkuşu'nun ilk talebelerinden Ferit'i beraberine alarak planör tayyarenin 100 metre gerisinde bir tel ile tayyareye bağlandı, bu hareket yurdumuzda ilk defa görülen bir uçuş şekli olduğu için bütün nazarlar serapa dikkat kesilmişti. Tayyarenin planörü çekerek yerden kalkışını ve aynı mesafeden takip halinde muntazam yükselişini halkımız heyecanla takip ediyordu.

Meydan üzerinde devam eden bu uçuşta irtifa takriben 1.000 metreyi bulunca planör raptiye kilidini açarak römorktan kurtuldu. Ve havada yalnız olarak süzülüş uçuşuna geçti, bu uçuş da pek dikkat çekici idi. Çünkü sessizce süzülüyor ve bazen termik cereyanlar bularak irtifa kazandığı anlar oluyordu. On dakika kadar devam eden bu uçuştan sonra planör dikilmek suretiyle akrobatik hareketlere başladı. İlk yaptığı lüping bütün davetlilerin hayretlerini mucip olan bir hareket olmuştu. Halk kadar havacıları da heyecanlandıran bu harekette bilhassa tayyarecilerin şu sözleri kulakları dolduruyordu: "Allah, Allah, motoru olmadığı halde bu hareketleri nasıl yapıyor?"

Evet bu soru doğru idi. Zira bu akrobasi hareketleri motor takatlerine ihtiyaç hissettiren manevralardı. Planör de, bu harekete girerken süratini 120 kilometreye yükselterek enerjiyi kazandığı süratten temin ediyordu. Ve bu normal bir hadise idi. Bu uçuşu da zevkle seyrettikten sonra planör indi.

Daha sonra dördüncü uçuş tatbikatına iki planör aynı tayyarenin arkasında ve aynı uzunlukta iki tel ile bağlı römorkta kalkışı, 1.000 metrede römorktan ayrıldıktan sonra iki planörün karşılıklı yüksek akrobasi hareketleri günün en cazip manzarası halini almıştı. Bu hareketleri takiben tek ve çift paraşütlerle atlayışlar bu açılış gününün zengin programı olmuştu.

Türkkuşu çalışmaları:

Türkkuşu'nun hazırlıklarına ait notlarıma göre, ilk yazılan amatörlerin dördü kız olmak üzere 74 genç yazılmıştı. Fakat bilhassa bu açılış merasimini takip eden birkaç gün içinde yazılmak için müracaat edenlerin mevcudu pek yüksek yekûn tutuyordu. Bunların hepsinin birden çalışmalarına imkân bulunmadığı cihetle bunlar arasından vaziyetleri ve sağlık durumları müsait olanlardan ilk ihtiyaca göre talebe ayırmak suretiyle çalışma grupları seçmiş ve hazırlamaya başlamıştık.

Bu sırada muhterem reisim bana mektebimde yetişen pilotlardan arzu edenlerin ilerde muallimlik yapmak üzere şimdiden Türkkuşu'na gelmeleri hakkında emir vermişti. Bu emri telefonla mektebime bildirdim ve arzu edenlerin gelmelerini söylemiştim. Bu tebliğim üzerine bizim mektepten iltihak edenler şunlardır: Sait Bey, Tevfik Bey, Muammer Bey, Abdürrahman Bey, Osman Bey ve Hikmet Bey.

Mektebimdeki tayyarelerimin durumuna gelince: Talebelerim gibi tayyarelerim hakkında da reisimin emri üzerine biri Vecihi XIV, diğeri Vecihi XV tipi iki tayyaremi Türkkuşu çalışmalarına tahsis etmiştim. Esasen buna lüzum da vardı, çünkü Türkkuşu teşekkül halinde ve elimizde planörden başka uçuş vasıtası yoktu. Halbuki römork, paraşüt atlamaları ve yeni talebelerin havacılığa hazırlık uçuşları gibi hizmetler mecburi olduğu kadar bu hizmetler ancak motorlu tayyarelerle yapılabilirdi. Bu sebeple mevcut tayyarelerimin Türkkuşu'nun baş-

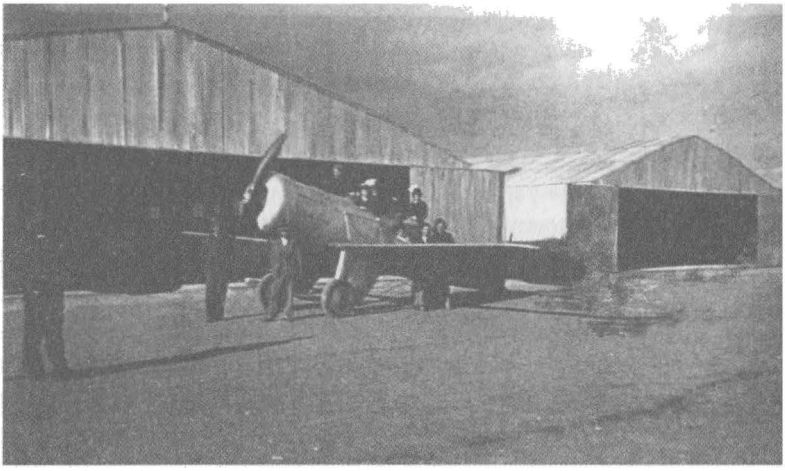
langıç çalışmalarında büyük faydaları olmuştu. Bu meyanda eski tayyarecilerimizden emekli Yzb. Kamil ve planörcü olarak memleketimize gelmiş bulunan iki Rus mütehassıs Anohin ve Romanof tarafından dublukumand uçuşları yapılarak motorlu tayyarelerimi uçuşlarında kullanmışlardı.

Tayyareci Yzb. Kamil Bey, eski tayyarecilerimizden ve hava kuvvetlerinde uzun seneler talebe yetiştiren muallimlerimizden biridir. Emekli olduktan sonra Türkkuşu teşekkülü üzerine eski hizmetini yeniden özlemiş ve muallim kadrosuna getirilmişti. Tekrar havacılıkta gösterdiği varlık hem planör ve hem de motorlu üzerinde iyi bir dereceye olgunlaşmıştı.

Planör meydanında yaptığımız çalışmalar sırasında bir gün planörle yapmak istediği bir antrenman uçuşu için römorkta yükselirken takriben 1.200 metre irtifada ani bir hareketle römorktan ayrılarak çok sert bir ranversmanla karışık pikeye daldığını ve 90 derecelik bu pikenin devam etmekte olduğunu şaşkınlıkla görmüştük. Bu hareket şuur anlamı ile ifade edilecek bir hareket değildi, pike aynen devam ediyor ve her an sürat çok büyüyordu, nihayet buna tahammül edemeyen kanatlar havada parçalandı ve feci bir şekilde öldü.

Kamil'in şehadeti: Bu gayri tabii uçuş vaziyetinde görüldüğü gibi tamamen ruhi bir hastalığın mahsulü idi. Kitabımın ön kısmında şehit Remzi'nin kazası mevzuunda açıkladığım gibi hadise birbirinin tamamen aynı idi. Kamil'in aslen Alman olan eşinden sonradan öğrendiğime göre tayyareciliği Almanya'da öğrendiği sıralarda bir antrenman uçuşunda, aynen Remzi'nin vakası gibi bir ormana düşüyor, tayyaresi parçalanıyor ve Kamil de ağır yaralanıyor. Bu hikâyeyi eşinden dinlediğim zaman, "Niye bu hadiseyi bana evvelden söylemediniz?" demekten kendimi alamamıştım. Çünkü bu hal ruhi bir hastalıktır. Böyle bir hasta uçurulmazdı.

Ben de uçuşları idare etmekten başka Türkkuşu'nun atölye, depo ve hangar gibi tesislerini de inşa etmekle vazifelendirilmiştim. Bu vazifeleri seve seve üzerime almıştım. Bütün projelerin tanzimi ve inşaatın idaresi münhasıran uhdemde idi. Aşkım yolunda sonsuz bir zevkle sabahın saat 5'inden akşamın saat 8'ine kadar küçük bir yorgunluk hissetmeden çalışıyor-



Hangarlar

dum. Yuvam gibi, yuvamın imarı gibi çalışmalarımı benimseyerek zevkle çalışıyordum. Mamafih bu tarz çalışmaya lüzum yok değildi. Çünkü cemiyetimizin muhterem reisi çalışmalarımızı mümkün olduğu kadar az masrafla meydana getirmek kararında olduğunu açıkça söylüyor ve bu samimi ifade ile bizleri teşvik ediyordu. Hatta günün mesai saatlerini hep bizimle beraber geçiriyordu.

İşte bu masraf ekonomisi hakkında reisimizin açık beyanı beni inşaat işlerini üzerime almaya sevketti ve kısa zamanda meydana getirdiğim Türkkuşu'na ait meydan tesislerini tümüyle 23 bin küsur liraya mal etmek gibi cemiyete en az % 100 ekonomi teminine muvaffak olmuştum. Filhakika yaptığım tesisleri sonradan tetkike memur olan inşaat mütehassıslarının tetkiki neticesinde inşaatın asgari 60,000 liraya meydana gelebileceği tahakkuk etmişti. Bunlar benim için millet hayrına faydalı olmanın ruhumda temin edeceği şeref ve iftihar vesilesidir.

1935 yılı, evvela kendi tayyarelerimle, sonra hava kuvvetlerinden aldığımız bir Gaudron 59 tayyaresiyle ve daha sonra da Rusya'dan gelen bir mektep tayyaresiyle birçok amatör talebelerimizi uçuşlara hazırlamıştık. Rus planörizm çalışma usullerini mahallinde öğrenmek üzere Rusya'ya gönderilen muallim namzetlerine ait notlarımı açıklayayım.

Fuat Bey meydana getirdiği eserin millet hayrına en kısa zamanda faydalı olmasını temin kasdıyla hususi bir temas neticesi Assoaviahim reisi General Eideman'ın yardımını sağlayarak küçük bir muallim namzedi grubumuzun Rus havacılık teşkillerinde çalışmalarını temine muvaffak olmuştu.

Rusya'ya giden talebeler şunlardı: Tevfik Aytan (Şehit), Sabiha Gökçen, Ferit Orbay (Şehit), Sait Bayav, Muammer Öniz, Hilmi Hüseyin, Ali Yıldız, Nurettin Demirsoy ve Mustafa.

Not: Sabiha Gökçen, Ferit Orbay ve Ali Yıldız haricindekiler mektebim talebelerindendir. Nurettin Demirsoy ve Mustafa ise sağlık durumları sebebiyle planörizm çalışmalarında değil modelcilik çalışmalarında muvaffak olmuşlardır.

İnönü Kampı

1935 senesi Ankara çalışmalarımız sırasında muhtelif römork uçuşlarında muayyen irtifalardan tayyareden ayrıldıktan sonra bulunduğumuz irtifadan süzülüş uçuşu (volplane) ile talebelerimizi yetiştirmeye çalışıyor, fakat normal hava şartları içinde bu uçuş 10 dakikayı geçmiyordu. Bu uçuşlarda bazen tesadüf edilen termik cereyanlardan istifade ederek uçuşumuzu uzatmak imkânlarını buluyorduk ama bu da pek kısa devam ediyordu, herhalde tecrübelerimizin azlığından olacak bulduğumuz termik kudretlerinden çıkarak tekrar süzülme uçuşunda irtifaımızı kaybediyorduk.

Hemen her uçuş günü bilhassa leyleklerin uçuşlarını dikkat ve tecessüsle takip ediyor ve onların termik cereyanlardan nasıl faydalandıklarını tahlil etmeye çalışıyorduk ama o gagalar bizde yoktu. Bu hadisenin mahiyetini anlamak kolay olmadığına göre dinamik cereyanların nimetinden faydalanmak imkânlarını bulmak zorunda idik. Bu yolda Elma dağları, göller, planör meydanımız ve civar sırtlarını inceden inceye tarayarak araştırdığımız halde müsbet bir netice alamamıştık.

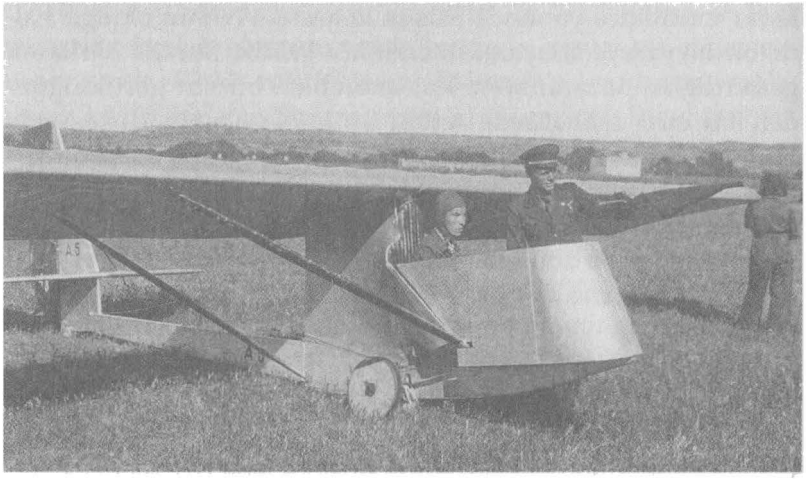
Bu durum karşısında artık merkeze yakınlık hakkındaki düşüncemizi bir tarafa bırakarak yurdumuz içinde planör uçuşlarına müsait mevkileri aramak kararına varılmıştı. Bu

karar mucibince yanımda Rus mütehassis Anohin olduğu halde bir tayyareye atlayarak Merzifon'a geldik. Burada haritanın gösterdiğine nazaran 8–10 km uzunlukta bir sırt görüldüğünden bu sırtı mahallinde tetkik ettik. Kasabanın doğusunda bulunan bu sırt durumu itibarı ile müsait görülüyorsa da sırt uzunluğu hâkim rüzgârlar akımına paralel olduğu için aradığımız dinamik kuvveti sağlayacak vasıfta değildi. Menfi bir kanaatle Ankara'ya döndük.

Bundan sonraki araştırmalarımız şöyle devam etti: Haritamız üzerinde yaptığımız etütlere dayanarak sırasıyla Polatlı, Sivrihisar, Aziziye, Afyon mıntıkalarında uzun uzun uçarak her tesadüf ettiğimiz coğrafi durumu tetkik ettik, maalesef gördüklerimiz maksada uygun çıkmadı. Yalnız Afyon'un batısında Balmahmut istasyonu civarında gözümüze ilişen bir sırtın durumu kısmen planör uçuşuna müsait gibi göründü ise de mevkiin kuzeyi yüksek dağlarla çevrilmiş olduğu için meteorolojik bakımdan daimi bastırıcı cereyan altında bulunduğu neticesine vardık ve bundan sonra Altuntaş, Kütahya ve Eskişehir havalisini bütün seyahatimizde olduğu gibi bütün arazi dalgalarını inceleyerek dolaştık. Yine müsbet bir netice elde edememiştik.

Eskişehir'deydik, önümüzde haritalar, mütemadi incelemelerle meşguldük ve o gün de bir yer bulamamanın üzüntüsü içindeydik. Bu sırada İstiklal Savaşı'ndaki uçuşlarım hatırıma geldi, yüzlerce defa dolaştığım bu havalinin coğrafi durumunu kendi evimin bölmeleri gibi biliyordum. Eskişehir'den batıya uzanan vadinin güney sırtları Uludağ'ın bir kolu halinde 100 kilometre uzunlukta Bursa'ya doğru daimi yükseliş halinde teselsül eden sırtlardır. Bu sırtların kuzey yüzleri doğuda kapalı fakat batıya doğru uzadıkça dikleşmekte ve bilhassa İnönü'nün 10 kilometre doğusundan itibaren çok dik bir yar halini alarak hemen hemen düz bir hat üzerinde batı istikametinde uzanır.

Sırtların yükseklikliklerine gelince, 200-400 metre yükseklikte devam eden dalga halindeki bu sırtların kuzey yüzleri düz ova olarak hemen her noktasına planörlerle zaruri inişler kolaylıkla yapılabilir. Ayrıca sırtlar üzerinde de planör meydanı



İnönü'nde ilk planörle tecrübe uçuşu.

olabilecek sahalar pek çoktur. Bu eski bilgimle karışık harita üzerinde yaptığım işlem neticesi fikrimi mütehassıs arkadaşa söyledim, durumu beraberce tetkik ettikten sonra durumu havadan görmeye ve kanaatlerimiz uygun görülürse rüzgâr durumunu da mahallinde incelemek üzere İnönü civarında müsait bir yere inmeye karar verdik.

Bu uçuşumuzda düşüncelerimiz müsbet çıktığı için İnönü'nün batısında gördüğüm bir çayıra indim. İnişimizi gören şehir halkı derhal tayyaremizi sardılar. Şimdiye kadar bu mevkiye hiçbir tayyare inmediği için bu ziyaret sebebiyle halk aynı zamanda tayyareyi yakından görmek fırsatını bulduğu için pek de memnun olmuşlardı. Bu hareket Türkkuşu teşkilatı için bir propaganda mevzuu da olmuştu.

Mevcut arasında gördüğümüz yaşlıları yanımıza çağırarak İnönü'de hâkim olan rüzgâr durumunu sormaya başladık. Hepsi de ziraatçı olan bu vatandaşların anlattıklarına göre mayıs başından başlayarak esen kuzey rüzgârları, – buna halk harman rüzgârı diyor – eylüle kadar şiddetle devam etmekte ve Eylül başlangıcından sonra da güney rüzgârları esmekte imiş. Bu dört aylık zaman zarfında güney hava akımı vakaları pek ender vaki olurmuş.

Bu öğrendiklerimiz bizi çok memnun etmişti, mahalli meteorolojik kayıtlar mevcut değil fakat bilhassa ziraat işinde köylülerimiz için bir gaile olan harman işleri konusu üzerinde konuşulduğu için en doğru meteorolojik bilgiyi topladıktan sonra bir defa da bu mevkii planörle tecrübe uçuşu yapmayı kararlaştırarak Ankara'ya döndük.

Ankara'da, getirdiğimiz bilgiyi reisimiz iyi karşıladı ama bilmem nedense reis muavini dudak büküyordu. Bu konu üzerinde bir de Rus mütehassısların merkezden uzaklaşması sözde Rus elçiliğinin itirazına uğramış teranesi çıkarılarak İnönü'nün planör kampı olarak işe yaramayacağı mütalaası aldı yürüdü. Biz, İnönü'nün planör mıntıkası olarak seçiminde israr ediyor ve mahallinde bilfiil planörle uçuş tecrübeleri yapılmak suretiyle iddiamızın tahakkuk edeceği tezini müdafaa ediyorduk.

Nihayet makul bir kimse olan ve eserinin biran önce müsbet faaliyete geçmesini isteyen reisimiz bu tekliflerimizi kabul ve İnönü'nde uçuş tecrübeleri yapılmasını emretti. Derhal bir planör götürdük ve dağda monte ettik. Belki yeni bir menfi ipucu bulunur ümidiyle reis muavini de bu tatbikatta hazır bulunuyordu. Mevsim ilkbahar başlangıcı mart ve hava şartları hiç müsait değil, aradığımız rüzgâr akımı aksine güney rüzgârı hâkim, yani uçuş sahası bastırıcı akım tesiri altında. Bu olumsuz hale rağmen 200 metrelik mevkiden kalkan planör ovada istediği mevkie varmış ve havada 15 dakika kalarak inmişti. Bu başarı karşısında itiraz eden diller susmak mecburiyetinde kaldı ve bu suretle İnönü planör mıntıkası kabul edildi.

Türkkuşu Şubeleri

Bu şubeleri açmak kararı verilirken istinat edilen kuvvet 8 aydan beri yetişmelerine çalıştığımız elemanların mevcudiyetleri idi. Bunların o tarihte uçuş durumları pek ileri bir şey değildi. Ama iyi bir disiplin altında yetiştikleri için öğrendiklerini öğretecek durumda idiler. Bunu dikkat nazara alarak ilk hamlede yurdumuzun büyük şehirlerinde İstanbul, Bursa, Ankara, İzmir, Kayseri ve Adana şehirlerinde şubeler açılması kararlaşmış ve bu bölgelerdeki gençlere hava sporları yaptırmak imkânı doğmuştu.

Şubeleri hazırlıkları sırasında her türlü ihtimal göz önünde tutuluyordu. Amatör gençlerin kayıt muamelelerinde sağlık ve kültür durumları bakımından titizlik önemle ele alınmış ve ekipleri çalıştıracak elemanların genç ve tecrübesiz oldukları dikkatten kaçırılmayarak başlarına havacılıkta uzun zamanlar tecrübeleriyle tanınmış şefler tayin edilmişti.

Bunlardan İstanbul teşkilatının başına eski havacılarımızdan Savmi Bey, Bursa teşkilatının başına mektebimden Abdurrahman Bey, Ankara, Kayseri ve Adana şubeleri başına da Rus mütehassıslar bulunacaktı. İzmir şubesi de uhdeme tevdi edilmişti.

Şubelerimizde çalışacak muallim namzetleri şunlardı:

İstanbul Şubesi : Savmi Bey, Rüstem Bey, Mehmet Bey, Hikmet Bey
Bursa Şubesi : Abdurrahman Bey, Vedat Bey
Ankara Şubesi : Romanof Bey, Yıldız Hanım
Kayseri Şubesi : Hüseyin Bey
Adana Şubesi : Raif Bey, Faruk Bey
Kayseri ve Adana şubelerinin kontrolörü Anohin Bey
İzmir Şubesi : Vecihi Bey, Mustafa Bey, İrfan Bey

Şube Çalışmaları

İdaremde bulunan İzmir Türkkuşu teşkilinde üye olan gençlerin planör çalışmalarındaki başarıları bu hususta bir fikir edinmeye yarar. Bu yolda çalışmaya başlarken genç hava namzetleri kayıtları için evvela orta, sanat okullarında ve liselerde havacılık hakkında konferanslar vererek gençliğe havacılık ilmini tanıtmak, sevdirmek ve inançla bu yola çekmek öteden beri kullandığım metodum idi. İzmir'de de çok iyi neticeler sağlamıştım.

O tarihte İzmir T.H.K. müdürü Şevki Bey arkadaşımla çok iyi bir iş birliği yaparak bu gayeyi müştereken işliyorduk. Çok kısa zamanda İzmir'den Türkkuşu'na koşan gençlerin adedi iftihar edilir bir dereceye yükselmişti. Bu gençler İzmir'in tanınmış zengin ailelerinin çocukları idi. İzmir liselerinden, muallim ve sanat okullarından ve bir kısım münevver halk amatörlerinden muallim ve talebeler olarak, çalışmaları, disipline riayetleri ve terbiyeleri ile övünülür bir varlık meydana gelmişti.

Yanımda muallim namzedi olarak Mustafa ve İrfan vardı. Tanzim ettiğim çalışma zamanları değişmeyen bir program halinde muntazam devam ediyor ve talebelerimin zeka ve anlayış kabiliyetleri çok kısa zamanda ve ümidimin üstünde güzel verimler sağlıyordu.

İlk çalışmalara Kültür Park'ta bize ayrılan yerde, 60 kadar gençle dört grup halinde başlamıştık. İlk hamlede bu kadar çoklukla, mevcut vasıta ve çalışma programımız uygun değildi. Gençlerin havacılık sevgilerini beslemek için uçuşlarına devamı düşünüyordum. Bu sebeple mevcudu azalmak zarureti doğuyordu. 12'şer kişilik iki grup halinde sabah ve akşam postaları olarak meşgul oluyorduk. Fakat talebelerin uçuş olgunlukları Kültür Park'taki dar sahaya sığamaz hal aldığı için mecburen faaliyetimizi Halkapınar'daki geniş sahaya nakil suretiyle daha uzun uçuşlar yapmaya başlamıştık.

Her grup bir kız ve on bir erkekten teşekkül ediyor ve kızlar aynı zamanda grubunun hemşirelik görevini de yapıyorlardı. Talebelerin arasında istediğim gibi bir kardeşlik sevgisi tesis ederek güzel bir ahenk yaratmıştık. Benim için en çok övünülen şey bu ahenk idi. Değişik sınıf ve mesleklerden talebe ve halk birliklerinden oluşan bu gruplarda samimi bir işbirliği ve birbirlerine candan yardım hasletleri nazarımda üstün bir başarı idi.

Türkkuşu'nun güzel adı etrafında toplanan İzmirli gençlerimiz bu imanla bütün enerjilerini Türk kanadının yükselmesi yoluna seve seve veriyorlardı. İzmir muallim mektebi talebelerinden Korkud Efe'nin Türkkuşu için yazdığı Yüksel Marşı bu çalışmalardan doğan sevgi ve inancın ne canlı ve heyecanlı ifadesidir.

Yüksel Marşı

Yüksel yerler sana dar... Yüksel zafer göktedir
Yürümek sürünmekten başka ne? Davran, yüksel
Yükselirken ufuklar yırtılsın, gökleri del
Çelikten kanatların düşmana olsun engel
Boralarla boy ölçüp, göğe "Var ol" dedirt
Yaya kalsın yanında yıldırım, tufanla yel
Yürümek sürünmektir sana, yakışmaz. Yüksel
Yüksel yerler sana dar...Yüksel zafer göktedir.

Bu güzel havacılık marşı yine o gençlerin bestelediği bir nağme halinde her gün tekrar ediliyor ve uçuş aşkına kuvvet kaynağı oluyordu. Bir buçuk ay kadar devam eden çalışmalarımızda tam bir başarı sağlayarak alınan randımandan çok memnundum.

Çalışmalarımızı ilk programa göre tanzim ettiğim için yetişen 48 planörcünün son denemelerini yaptım. Hepsi de pekiyi derece kazandıklarından, hepsini İnönü kampına götürmek kararında idim, fakat merkezden son alınan talimat üzerine mevcudun ancak yarısını götürebilmek zarureti doğmuştu. Bu zaruret beni çok üzmüştü, çünkü talebelerin hepsi de aynı derecede muvaffak olan çocuklardı. Fakat, İnönü kampında gerekli hazırlıklar, iskân ve idare bakımından zamanında yapılamadığı için evvelce kararlaştırılan talebe mevcudu 120 adedine indirilmiş ve bu miktar şehirlere müsavi nispette taksim edilmişti. Bu durum karşısında ben de pek tabii olarak talimata uydum ve son bir eleme ile İzmir mevcudunu 24'e indirerek İnönü kampına hareket etmiştik.

İzmir grubunu teşkil eden amatör gençler:

Kemal Özerdim	muallim	Ali Naci Erkli	serbest
Makbule Emil	muallim	Alaattin Şakar	serbest
Korkud Bayülken Efe	talebe	Kamil Özcan	serbest
Osman Kızılören	talebe	Aclan Keserci	serbest
Nevruz Ergök	talebe	İbrahim Atalay	talebe
Şefik Ongun	talebe	Hikmet Yay	talebe
Selahattin Sart	talebe	Hikmet Tanal	talebe
Celal Atılgan	talebe	Niyazi Özgönül	talebe
Namık Aypars	talebe	Celalettin Alpay	talebe
Hasan Çetintürk	talebe	Abdullah Karacaova	talebe
Turgut Ozan	talebe	Celal Akbay	talebe
Ahmet Gülsen	talebe	Cemil Gürgen	talebe

İnönü Kampı çalışmaları

Yıl 1936. İnönü kamp faaliyetlerine bakalım: Ankara, İstanbul, Bursa, Adana, Kayseri ve İzmir şubelerinden gelen gruplar 1 Haziran'dan itibaren toplanmaya başlamışlardı. Bu toplanışta bazı talebelerin mektep durumları, bütünleme vaziyetleri ve bazılarının da aile muvaffakati sebebiyle beklenilen 125 talebe

mevcudu, ancak % 70 nispetinde gelebilmiş ve ilk çalışma programımızın tatbikatı daha ilk günlerde aksamaya başlamıştı.

Şubelerin yaptıkları hazırlık çalışmalarına gelince, bu bakımdan yalnız İzmir gençleri ve kısmen de Bursa gençleri muvaffak olabiliyorlardı. Diğer şubeler, İstanbul, Ankara, Adana ve Kayseri hazırlıkları çok zayıf durumda idiler. Bu hal tabii yetişmiş gençlerin aleyhine idi. Çünkü programa göre talebeler aynı insiyakta yetiştirilecekti.

Bu karara uyularak bütün şubeler karıştırılarak 12 grup halinde postalar tanzim edilmişti. Bu şekil faydalı olmuştu. Yetişmiş olanlar zayıflar için başarı örnekleri oluyor, daha yüksek gayretlerine teşvik edici oluyordu. Bu suretle program daha kısa zamanda başarı ile tatbik imkânı bulmuştu.

Temmuz başında Rusya'da kurslarını bitiren muallim namzetlerinin kampa gelişi faaliyetler üzerinde tesirini gösterdi, bazı grup değişiklikleri ile iki Rus arkadaşla benim üzerimizdeki ağır vazifeler biraz hafiflemişti.

Bu çalışmalar arasında bütün gençleri heyecanlandıran rekor çalışmaları da vardı. Planör mütehassısı Anohin'in yaptığı bir buçuk saatlik bir uçuş tecrübesinden sonra ben de PS-2 tip planörle 6 saat havada kalmak suretiyle bir rekor uvertürü uçuşu yapmıştım. Bu uçuştaki intibamı şöyle hülasa edebilirim. İnönü sırtlarında kuzey rüzgârlarının meydana getirdiği dinamik tesirler ve bundan hasıl olan yüksek kaldırış planör uçuşları için çok faydalı bir enerji ki sırtın her noktasından yükselen bir planör kısa bir mesafe içinde yaylalar seviyesine kolaylıkla yükselebilir, hafif rüzgârlarda bile tok bir akın tesiri ile emniyet ve sükûnetle uçabilir. Nitekim birkaç gün ara ile Tevfik Aytan 9 saat, daha sonra Ferit Orbay 12 saat ve daha sonra da Ali Yıldız 18 saat havada kalmak suretiyle İnönü mıntıkasının planörizm için müstesna bir saha olduğunu ispat etmişlerdi. Bilhassa bu gençlerin tecrübe azlığı düşünülürse bu istisna çok daha büyük anlam taşır. İnönü sırtlarında bulduğumuz bu tabiat nimeti, dünya rekorlarını Türk planörcülerine kazandırmak için muazzam bir fırsat sağlayabilirdi.

Müteakip seneler bu çalışma şeklinde yeni gelişmeler ve başarılar elde edilemedi ise bunun sebebini gençlerimizin ac-

zinde değil, idare şeklinde aramak lazım gelir. Eğer bu idare ve tempo devam ettirilseydi, yazdığım gibi dünya rekorları kazanmak planörcülerimiz için işten bile değildi.

Kamptaki paraşüt çalışmalarına gelince: Her şeyden önce itiraf etmeliyim ki genç nesil bizden daha üstün bir cürete sahipti. Bizim, hayat emniyeti vasıtası olarak lüzumunda kullanmayı düşündüğümüz paraşütü yeni nesil, spor aracı olarak zevkle kullanıyor. Ben bu atlayışları takdir ve hayranlıkla takip ederken uzun seneler devam eden savaş hatıralarım duygularımda canlanıyor, o tarihlerde henüz icat edilmemiş bulunan bu kurtarıcı araçlara malik olmadan nasıl hava savaşları yaptığımı düşünerek tüylerim diken diken oluyordu. Ama bütün hizmet hayatımı besleyen mesnedim, değişmeyen inancımdı.

Daha Ankara'da başlayan paraşüt çalışmalarımız sırasında bu yolun ilk hamlecileri olarak Yıldız, Mehmet, Rüstem, Hüseyin ve Abdurrahman isimleri Türkkuşu teşkilatında yükselen ilk yıldızlar idi. Mesela bu gruptan kız olarak Yıldız'ı ele alalım. Ben hatıralarımda veya herhangi bir propaganda uçuşumda bir not bulamıyorum ki Yıldız o uçuşta bulunmasın ve atlamasın. Diğerleri de aynı idi. Ben bu aslan yürekli gençleri semada boş-



Tayyareciler, Naciye Toros ve Vecihi'nin kızları.



Yıldız

luğa bırakırken hem kalbimin sızladığını duyar ve hem vazifemi yapmanın huzurunu duyardım. Havacılık sevgisinden doğan bu gösteriler, değişmeyen vazife ve gayenin saf tecellisidir. Her Türk gencini aynı iman ve akide ile havacılık ilmi ve inancı etrafında toplamak için bu üstün enerji sahibi gençlerimizi kullanıyorduk.

Bu cüret ve atlayış o demekti ki yıldızlar düşmüyor, uçuşta asab hâkimiyetinin mutlakiyetini ifade ediyordu. Her hava boşluğuna bıraktığım bu çocukların, hazırlıklarını ve boşluktaki hareketlerini derin bir hassasiyetle tetkik etmekten bir an bile duygularımı ayıramıyordum. Mesela bu atlayış anında gençlerin kanat üzerine çıkışı, sol el ile güverteyi ve sağ el ile paraşütün kabzasını tutarak umumi durumunu bizzat kontrol edişi ve daha sonra mütebessim bir bakışla "Hocam durumda bir hata var mı?" diye soruşu, ifadesi mümkün olmayan şefkat duygusunun vicdana bindirdiği ağır yüküdür.

Vicdan kaziyesi telakki ettiğim bu hizmetlerde onların karakteristik durumlarını daima göz önünde tutmak şartıyla kontrolümü yaptıktan sonra istediği müsaadeyi vererek boşluğa bırakırdım. Nihayet bir saniye sonra havada açılan bir ipek kubbeden sarkan ipek bandlarla bağlı bir gencin sallandığını ve her an değişen yükseklikler içinde ayrı ayrı taşıma kolonlarını

kontrol ederek istikamet tanzim ettiğini, yuvasından düşmüş bir yavrunun etrafında heyecanla çırpınan bir ana kuş duygusu ile dolaşır dolaşır ve nihayet ayaklarının yere değdiğini gördükten sonra huzura kavuşurdum.

İşte bütün bu çalışmaları tam bir başarı halinde İnönü kampında sona erdirirken duygularımızda beliren tek emel 1936 Cumhuriyet Bayramı'nın ilk gösteri hazırlıkları idi. Bu suretle İnönü kampını kapadık ve 13. Cumhuriyet Bayramı hazırlıkları için Ankara'ya döndük.

Yavrumun Şehadeti

Ankara'dayım, her gün muntazam bir çalışma ile hazırlıklarımız ilerlemekte, hedef Cumhuriyet Bayramı, bunu bütün talebelerimiz fevkalade hassasiyetle benimseyerek, çalışmalarına insanüstü enerji katarak gayret gösteriyorlardı. Kurum teşkilatı da başta muhterem reisimiz Fuat Bulca olduğu halde bütün arkadaşlar tam seferber halde gece, gündüz demeyerek hazırlıkları ikmal için varlıklarını feda ediyorlardı. Bu büyük bayramımızda Türkkuşu'nun ilk semereleri görülecek ve elde edilen başarılar konuşulacaktı.

Program şöyle idi: Evvela planörler bağlı tayyarelerle römork uçuşları yapacak, bunlar tribünler üzerinde römorktan ayrıldıktan sonra planörlerin yüksek akrobasi hareketleri ve bunlardan sonra da büyük yolcu tayyarelerinden mürekkep bir filo içinde mevcut planörcülerimizin tam geçit mevkii üzerinde tayyarelerinden atlamaları büyük bayramın heyecan yaratacak hareketleri olacaktı.

İşte bu hazırlık çalışmalarına henüz İstanbul'dan gelmiş çocuklarımın da candan alaka duyarak katıldıklarını hatıra notlarımdan naklen açıklıyorum: Bir yavru muhabbetini ve aynı zamanda kardeş sevgisini de varlığında bulduğum kardeşim Remziye'nin ebedi acıma bir teselli kaynağı olarak bağrıma bastığım yavrusu Eribe'm de bu çalışmalar arasında bulunuyordu. Kardeşleri Gönül, Sevim ve Perran da daha pek küçük yaşta bulunmalarına rağmen içten gelen bir his ve sonsuz uçuş sevgisi ile Türk kanatlarının altından ayrılmıyorlardı.



Eribe henüz 18'inde; bir gün sonra onun 18. doğum günü idi. İki seneden beri öğrenip kavradığı uçuculuktaki yüksek başarısı ile Türkkuşu'ndaki bütün arkadaşlarının sevgi ve hayranlıklarını nefsinde toplamıştı. Eribe benim okulumda yetişmiş, cüretli bir uçucu ve Türk havacılığının ruhen çok erken yükselmiş bir vücudu idi. Onun uçuşlarından duyduğum zevk her şeyin üstünde idi. Yavrum son günlerin yani Cumhuriyet Bayramı için yaptığımız canlı faaliyetin tesiri ve arkadaşlarının devamlı atlayışlarını seyretmesi neticesi olacak, benden paraşütle atlamak müsaadesi istemişti.

Bilemem ne gibi bir tesir altında idim, ben bu arzuya mani olmuştum. Onun paraşütle atlamak için yalvaran sesi her an tazelenen ve ölmeyen bir acıdır. Onun atlamasını değil benim gibi düşünmesini ve uçmasını istiyordum. Nihayet bir gün benim uçuşta olduğum bir sıra, kurum başkanımız Fuat Bulca meydana gelmiş, hazırlık çalışmalarını teftiş ederken yavrumu yanına çağırmış ve kendisine asil duygusundan doğan şefkatle iltifat ederek başarılarını tebrik etmiş.

Yavrum bu teveccühten cesaret alarak başkana, atlamak istediğini fakat benim izin vermediğimi söyleyerek bu iznin teminini başkandan rica etmiş. Çocukluk hislerinin incelikleri!

Henüz uçuştan inmiştim. Başkanım beni yanına çağırdı ve çocuğumu göstererek, "Böyle aslan gibi bir yavrun var da, hâlâ atlamasına müsaade etmiyor musun. Vecihi bu hareketi senden beklemezdim." dedi.

İçimi yakan bu söz, milliyet duyguma bir kırbaç ve yurt ödevinde babalık duyguma bir ilham olmuştu. Yavrumu çağırdım ve "Hazırlan" dedim. O çok sevinmişti. Döndüm ve paraşüt mütehassısı arkadaşıma lazım gelen tembihleri verdim.

24 Ekim 1936. Yavrumu havanın boşluğunda ilk gördüğüm gündü. 800 metre yükseklikte tayyareden ayrıldığı zaman evvela bir çıkın gibi belirmiş ve bir an içinde üzerinde gerilen beyaz kubbenin ipek kordonlarında asılı kalmıştı.

O an duygularımda beliren heyecanı ifadeye hiçbir söz yetmez. Ama yavrummuş yahut bir başka Türk çocuğu, hepsi aynı ve hepsi de ana baba yavrusu değil mi? Her atlayışta, bir talebemi hava boşluğuna bıraktıktan sonra yüreğim titreye titreye

etrafında dönmeyi itiyad eden ben, yavrumun bu atlayışını sessiz ve sakin yerden seyrediyordum.

O süzülüyor, hafif bir hızla her an bize biraz daha yaklaşıyordu. Ne güzel bir atlayış yahut ne güzel bir tesadüf idi bu. Hangarların hemen 10 – 15 metre yakınına inerken aldığı talimatı mükemmel tatbik ediyor, kayışları ve rüzgâr istikametine göre gerekli bütün manevraları sanki eski bir paraşütçü imiş gibi geniş bir soğukkanlılıkla idare ediyordu.

Halbuki yavrumun ilk atlayışı idi ve bu atlayışta bile tam bir hâkimiyetle istediği yere yaklaşmış ve düşmeden ayakları üzerinde yere konmuştu. Koştum, kucakladım ve iftiharla yavrumu alnından ve yanaklarından öptüm.

29 Ekim 1936. Bu büyük gün, kim bilirdi ki, hayatıma korkunç bir ıztırab sahifesi olacakmış.

Sabah erken saatlerde meydanda toplanmış, bütün elemanlar ve ekipler o gün yapacağımız gösteri programının hazırlığına başlamıştık. Yavrum yanıma gelerek benden yeni bir atlayış izni istemişti. "Ne olur babacığım bir atlayış" diye yalvaran bu ses beni adeta büyülemişti.

Ah! O kaderi mübrem. Beni büyüleyen, yavrum değil. Değişmeyen tabiat kaidesiydi.

Beş dakika sonra yavrumun bindiği tayyare yükseliyordu. Çiftlik üzerinden geniş bir turla hangarlarımız üzerine yaklaşan bu tayyare atlayış yüksekliğini almıştı. Hangarlar üzerinde motor sesi kesildi ve hızında azalma görüldü. Bu hareket bir atlayış hazırlığı idi. Macun çiftliği istikametinde süzülen tayyarenin kanadı üzerinde bir karartı belirdi ve biraz sonra bu karartı tayyareden ayrıldı.

Bir an, bir saniye ve sonra bu saniyeler çoğaldı fakat boşlukta uçan yavrumun hareketinde bir değişiklik görülmüyordu. Evvela düz akışla başlayan hareket kısa bir zaman sonra vrile kapılarak havanın boşluğu içinde yuvarlanmaya başladı.

Bilemiyorum ben ne haldeydim? Yanlızca duyduğum, boğucu bir heyecan içinde, hançerelerinden boğuk boğuk, yavruma duyurmak istedikleri "Aaaç!, Aaaaç!" diye bir çığlık halinde haykıran, etrafımda toplanan talebelerimin sesleriydi.

Tayyareden ayrılışından sonra 100, 200, 400 ve 600 metre

düşüş halinde yavrum bir taş gibi her an büyüyen bir hızla boşlukta yuvarlanıyor, paraşütünü açmıyordu.

Bu an, bir heyecan içinde çırpınan duygularım ne ile ifade edilebilir? Acz içinde titreyen dudaklarımla Ulu Allah'ıma yalvarıyorum, yalnız ondan istimdat ediyorum, "Yavrumu koru." Tam 600 metre düşüşten sonra bir an yavrumun üzerinde beyaz bir kubbe görüldü. Evet paraşüt açılmıştı. Ama ne idi bu menhus tesadüf? Açılan paraşütü, uçan bir yıldızın kuyruğu gibi büzüldü ve sonra yavrum dumanlı gözlerimde kayboldu.

Koşuyorum. O yere koşuyorum, nasıl bir koşuş bu; heyecanım bende şuur diye bir şey bırakmamış ki, bacaklarıma hâkim olamıyorum ve düşüyorum, yine sıçrıyor, koşuyor ve koşuyorum, yanıma yetişen motorlu araçları istiskal eden bir his var içimde, çocuklar "Hocam gel, gel" diye bağırıyorlar, güvenim yok ben onlardan daha çabuk yetişeceğim yavruma inancı var içimde.

Nihayet yavrumun yanındayım, karşılaştığım hazin sahne ile ruhumu karartan korkunç hadise arasında, manası anlaşılmayan bir tezat var. Totom 800 metreden düşüyor ve şimdi yaşıyor: Makulata sığmayan bu hali ifade edecek tek kelime mucize. Yalnız yaşamak değil, hem de konuşuyor. Ben mi öldüm Ya Rabbi?

Heyecanla üstüne atılıyorum ve yavruma sarılıyorum. Beni görünce gözlerinde beliren bir sevinç hali var. Gülüyor, gülmeye çalışıyor. Yavrum çektiği büyük acıyı, suni tebessümü ile etrafına hissettirmemeye gayret ederek bir hata sandığı hareketini mazur göstermek için: "Babacığım, kabzayı çektim, çektim çok uğraştım ama paraşüt açılmadı. Sonra yedek kabzayı çektim. Sonrasını bilmiyorum babacığım." diye inliyordu. Bu ne hal idi, bu nasıl bir mazeret ifadesi idi. En kuvvetli kahramanların yapabileceği korkunç mücadeleyi henüz 18 yaşındaki kızım mı yapmıştı? Ve benim ne cevap vermem lazımdı? En iyi cevap sükût ve onun ıstıraplarını uyuşturacak imkânları hazırlamak.

Derhal ambulans yetişti, yavrumu sedyeye yerleştirdik. Bu hareketlerimizle onun belden aşağı kısmının tam felç halinde olduğu anlaşılmıştı, fakat o bu ıstırapı hissetmiyor, yalnız teneffüs zorluğundan şikâyet ediyordu. Teneffüs zorluğu, benim 1914 senesinde Bağdat'ta geçirdiğim kaza neticesinde nefes borularım uzamış ve daralmış olduğu için uzun zaman aynı ıstırapı

ben de çekmiştim. Duygularımda canlanan bu hadiseyi anarak yavrumun maneviyatını beslemek lüzumunu duymuştum. Derhal kendisine hadiseyi anlattım. Zaten evvelce bu hadiseyi dinlediği için umduğum sükûnete kavuşmuş: "İnşallah ben de kurtulurum babacığım", demişti.

Kurum sıhhiye memurumuzun ıstırapı tahfif amacıyla yavruma tatbik ettiği bir morfin iğnesi, çocuğumun maalesef yalnız ıstıraplarının değil, öldürücü derdinin de örtüsü oluyordu. Yavrumu götürdüğümüz hastahanenin hariciye kliniği o günün uğursuz denilen 13 sayısının doğurduğu felaketlerin mahşeri olmuştu.

Evet o büyük acılar yaratan gün, 17 çocuk, 13. Cumhuriyet Bayramı'na koşuşan halkın ayakları altında ezilerek can vermişler ve daha fazla sayıda kimse de yaralanarak hastahaneye getirilmişlerdi. İşte bu muazzam felaketin korkunç acısı, içerde yaralıların feryadları ve dışarıda ana ve babaların heyecan ve çığlıkları muhite matem havası oluyordu.

Yavrumun hastahanedeki halinde bir fevkaladelik vardı. Kuvvetli bünyesinin tahammül haddine katılan morfinin tesiri ona bütün doktorları şaşırtacak kadar normalin üstünde bir kudret vermişti. Doktorlar muayenelerinde ıstıraplarını soruyorlar, o sadece ciğerlerinden muzdarib olduğunu normal bir insan gibi konuşarak söylüyordu. Muayenelerden sonra doktorlara yavrumun sıhhatinde tehlike olup olmadığını soruyordum. Doktorlar; "Vecihi Bey, hayatı tehdit eden bir hal olsa böyle normal konuşamaz. Müsterih olun" diyorlardı.

Bu vaziyette yavrumu doktorların nezaret ve ihtimamlarına bırakarak o güne ait büyük vazifemin ifasına gittim. Yanımda benimle birlikte gelen talebelerim de vardı. Onlar o günün programında görevli ve merasimde paraşütle atlayacak çocuklardı. Fakat şahit oldukları korkunç hadise henüz 20 yaşını doldurmamış bu gençlerin duygularında makus tesirini yapmaktan hali kalmamıştı. Bu mevzuda talebelerimle aramızda şöyle bir muhavere geçmişti.

"Hocam, Eribe şimdi ne olacak?"

"Çocuklar, bu hadise bir kazadır. Bu vakıa ile Eribe sizlere, Türk çocuğuna has olan kahramanlık duygusundan bir misal

göstermiş oldu. Şimdi tedavi olacak ve istirahat edecek ve tabii her acı gibi bu da geçecek ve unutulacak. Siz hepiniz onun ağabeylerisiniz".

Görüyordum ki hadisenin doğurduğu teessür ve tereddüt bütün gençlerin yüzlerinde ve ifadelerinde çok açıktı. Bu reaksiyonu değiştirmek ve tereddütü yok etmek zarureti doğmuştu. Nitekim diğer bir talebe:

"Hocam, artık Eribe atlayamaz değil mi?" diye sordu.

Bu sualden irkildim ve heyecanın yarattığı korkuyu daha kuvvetle hissettim. Anladım ki bu ruhlarda havacılık branşının beklediği irade ve azim konusunda titreşen izler var. İşte bunu gidermek için büyük acımı talebelerime hissettirmemeye çalışarak:

"Ne dedin? Eribe mi? O yalnız bugün için sizlerle beraber atlayamayacak. Yarın hastahaneden çıktıktan sonra tekrar sizlere katılacak ve sizlerle beraber uçacak ve atlayacaktır."

Bu kısa beyanatım talebelerim üzerinde iyi bir tesir yaptı, fakat benim kalbim kanıyordu. Bir tarafta yavrum, öbür yanda o büyük günün kutsal ödevi, için için inleye inleye sevgili talebelerimi istinadsız boşluklara atmak için gidiyordum.

Hep o değişmeyen havacılık ideali için.

Saat 15.00, uçuşlar henüz bitmiş ve bütün vazifeler yerine getirilmişti. Tayyareden indiğim an, bir hademe koşarak yanıma geldi ve "Sizi telefonda arıyorlar" dedi.

"Siz Vecihi Bey misiniz?"

"Evet, ben Vecihi."

"Kızınız sizi istiyor, hemen hastahaneye geliniz."

"Kızım nasıl, bir şey mi var?"

"Hayır, kızınız iyidir, sizi görmek istiyor."

Hemen bir otoya atlayarak hastahaneye koştum. Numune hastahanesinin bir odası, yavrum kapının yanında bir karyolada, yanına yaklaştım ve ellerini ellerimin içine alarak dudaklarımı alnına koydum. Kahraman yavrum, bir türlü manasını anlayamadığım uluhi bakışlarıyla bana: "İyiyim babacığım, sen üzülme. Yalnız nefes alırken çok eziyet çekiyorum. Kuzum babacığım, anneme söyleme, o buraya gelmesin, çok üzülür. Beni böyle görmesin". (Anne dediği, bebekliğinden beri anne dediği anneannesiydi.)

Bu sözler yavrumun o saatteki son sözleri imiş. Halinde gördüğüm gayri tabiilik sebebiyle nabzını elime aldım, çırpınan darbeleri fakat buna mukabil o güzel bileklerin avucumun içinde soğumakta olduğunu hissettim. O susmuştu, gözlerine baktım, ilahi bir tebessümle parlayan göz bebekleri yükseliyor ve sönük haleler beliriyordu. Korktum ve korkunç bir sesle "Doktor" diye haykırdım.

Yanımıza koşan doktorlar çocuğuma yaklaştılar ve onu bir saniyede sedye içinde koridor boyunca götürdüler.

Sanki hadiseler bir hayal gibi akıyordu. Ne oldum ve ne oluyor bilmiyorum ve ne kadar zaman sonra o doktorlardan birinin şu sözlerini işittim: "Vecihi Bey, çocuğunuza büyük bir operasyon yapılacak, muvaffakatinizi bekliyoruz".

Bu muhterem doktorun ellerine sarıldım ve yalvaran bir sesle: "Ne isterseniz yapınız. Muvaffakat ediyorum ve sizlerden yavrumu kurtarmanız için yalvarıyorum" dedim.

Küçücük bir odadayım, geçen zaman mefhumunu takdirden acizim. Kapı açıldı, muhterem Reisim Fuat Bulca karşımda, onun munis tesellilerini işitiyorum. Sonra ameliyatı yapan doktor yanımıza geldi, samimi bir hareketle omuzlarımdan tutarak şu sözleri söyledi:

"Bir babasınız, acınızı takdir ederim, fakat müsterih olunuz. Çocuğunuza ilmin icap ettirdiği bütün tedbirler tam bir ihtimam ile tatbik edilmiştir. Yapılan operasyon fevkalade bir vakıadır. Bir böbreğini aldık, dalak, karaciğer ve bağırsaklar birçok yerlerinden dikildi. Tıbbın yapabileceği her şeyi yaptık. Fakat unutmayalım ki; yalnız yaratanın takdiridir, ümit yalnız Allah'tandır".

Bu sözleri söyleyen çocuğumun operatörü bir Alman profesör idi. Sözleri şefik olduğu kadar son cümlesi manidardı. Bu ifadeye göre ümit zayıftı. Hicran içinde inliyordum. Onu görmek, bir kelimelik olsun sesini işitmek için içim yanıyordu. O koca koridorları aydınlatan ampullerin saçtığı ziyalara rağmen bulunduğum yer, bana zindan hissini verecek kadar ölgündü. Yavrumu görememek korkusu içinde idim. Bu azap ne kadar sürdü bilemem, nihayet beklediğim kapı açıldı, evvela iki hemşireyi ve sonra yavrumun tekerlekli sedyesini görerek titremeye başla-

dım. Bu hazin tablo etrafa keskin bir kloroform kokusu yaymıştı. İhtiyarsız yavrumun sedyesi üzerine atıldım. Beni tuttular: "Henüz baygındır, bırakınız yarım saat sonra konuşacak." dediler.

O an duygularımla ba'sübadelmevt hissi doğdu. Odasına doğru götürülen müteharrik sedye üzerinde onun tatlı hayalini görmeye başladım. Bu da bir teselli idi. Üç saat evvel hayata gözlerini kapadığına, hiçbir kelime ifadesi mümkün olmayan bir acı içinde şahit olduğum yavrumun, yarım saat sonra konuşacağı sözü inancıma tereddütler katıyordu. Sedyesine atıldığım zaman Eribe'nin sıcak yüzünü görmüştüm. Evet henüz uyuyordu. Bu görüş de bir hayal gibi, bana bir teselli olmuştu.

O yarım saat bütün bir hayat ıstıraplarını hep bir araya topluyor. Her dakika belki yüz defa saatime bakarak onun konuşacağı anı bekliyordum. Ben derin bir tevekkülle o anı beklerken, "Müjde, Eribe sizi istiyor." dediler.

Bu söz yeni bir heyecan yaratmıştı, nasıl fırladım ve yavrumun yanına nasıl koştum bilmiyorum, tek bildiğim şey yavrumun şu tatlı sesi olmuştu.

"Babacığım."

Yavrumun ba'sübadelmevti muhakkaktı. Tam 4 saat sonra yavrumun güzel sesini duyarak Ulu Tanrı'ya şükrettim. Henüz kloroformun tesiri altında sakindi fakat ıstırap içinde kıvrandığı belli idi. Buna rağmen o ıstırapı bana hissettirmemek için;

"Babacığım üzülme, iyiyim" diyordu.

Uzandım yavrumun terli alnına dudaklarımı koydum. Dudaklarımdan kalbime bir ateş aktı, yavrum yanıyor, inleyerek, "Su, Babacığım, su" diyordu.

İşte ıstırapımın en had devresi bu idi, onun her arzusunu yapmak bana bir zevk, bir teselli idi. Ancak bu istediği suyu vermek elimden gelmiyordu. Çünkü doktorlar men etmişlerdi. Tekrar doktora koştum ve yalvardım, "İmkansız" sözü ile karşılaştım. "İç yaralar açıktır, su ölüme sebep olur" diyordu. Yavrum ise su diye inliyordu.

Çocuğumun yanına giremez oldum. Onun "Suuuu" diye yalvaran sesi ve hele "Babacığım ne olur bir maşrapa su verin de içimin ateşini söndüreyim" diyen sesi yalnız kulaklarımı, duygularımı değil bütün benliğimi eziyor ve eritiyordu. Bu sahneye şahit olamaz bir hale düşmüştüm.

Operasyondan sonraki zaman, insan tahammülü anlamı ile bağdaşması mümkün olmayan bir zamandı. Yavrumun bu mücadelesi tam 9 saat devam etti, yavrum komalar halinde bile hep uçuyor ve hep atlıyor, sonra da "Babacığım, açtım açtım fakat o açılmadı" diye inliyordu.

Sabah saat 06.10'da değişmeyen kaide tecellisini göstermişti. Gözleri son bir defa "Anne" feryadı ile etrafında aranmış ve kapanmıştı. Doktorlar ve hemşireler etrafında, bütün bakışlar onun kapalı gözlerinde, sessiz ayakta idik.

Bir feryat, bir hıçkırık tufanı, yaşlar artık beni dinlemedi. Bütün sevgimi, şefkatimi, ümidimi ve her şeyimi bağladığım evladıma feryat idi bu.

Bekleyenler, kıpırdamaya cesaret edemeyenler, acı hakikatin korkusu ile dalgın bekleyenler koşuştular. Yeniden oraya döndüğümde, odasında kimse kalmamıştı. Bembeyaz sanki kardan bir örtü ta başa kadar çekilmişti. Ellerim titreyerek örtüyü tuttum ve sıyırdım. Gözlerim yaştan bulutlanmıştı. Sanki bir tül, ince şeffaf bir şey arkasında görünen güzel yüz, gülümseyen dudaklar, rahat uyuyan yavrum.

Eğildim, hâlâ ılık olan alnından öperken sanki beni dinliyor, bana gülüyordu. Veda ettim ve kan vermek emeliyle soyunarak fırlattığım ceketimi aldım yürüdüm.[8]

***

Not: Vecihi Hürkuş'un II. Kitap olarak hazırladığı yazılı anıları, kızı Eribe'nin ölümünü yazması ile noktalanıyor. I. Kitap'ın sonunda, ikinci kitabının 1925 – 1940 yıllarını kapsayacağını söylediği halde bunları tamamlayamamıştır. Bundan sonraki çalışmalarını elimizdeki belgelerden, özel mektuplarından, muhtelif müesseselerle olan yazışmalarından mahkemelerinden ve tutanaklardan tamamladık.

8 Eribe ilk kadın hava şehidimiz olarak büyük ilgi görmüştür. İsmet İnönü, bir taziye mektubu göndermekle yetinmemiş, Havacılık dergisinde de "İlk Hava Şehidi Kızımız" diye bir yazı yazmıştır. İnönü'nün bu yazısı okul kitaplarına alınmış ve yıllarca taziye mektubu örneği olarak okutulmuştur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Notlar



Tayyareci Vecihi'nin Weimar'daki çalışma odası.

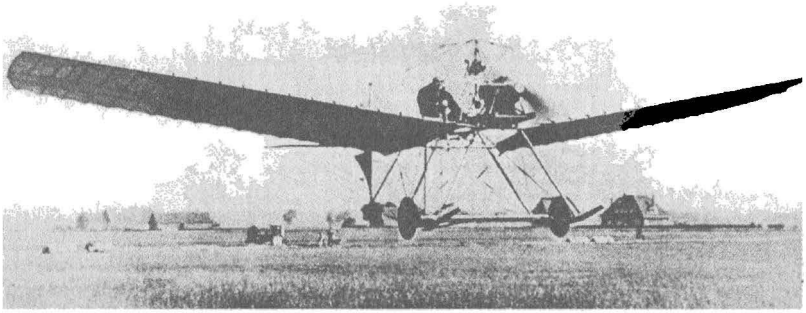
Ve Sonrası

1937 yılı sonbaharında uçak mühendisliği eğitimi için Türk Hava Kurumu tarafından Almanya'ya gönderilmişti. Önce Stettin'de mühendis mektebine girdi. Stettin askeri bir şehir olup yabancılara uçuş izni verilmediğinden, kaydını aynı değerdeki Weimar mühendis mektebine nakletti. Mektep idaresi, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'ndaki tayyarecilik tecrübelerini, Junkers fabrikasındaki çalışmalarını, yaptığı tayyareleri, açtığı sivil tayyare mektebini ve sivil tayyare inşaat atölyesinde birçok elemanlar yetiştirmiş olduğunu göz önüne alarak, doğrudan ihtisas kısmı olan dördüncü sömestre kabul etmiştir.

15 Mart 1938'de eğitime devamla iki sömestrde mektebi bitirerek, 27 Şubat 1939'da Tayyare ve Makina Mühendisliği diplomasını almıştır. İhtisas tezi olarak hazırladığı yüksek akrobasi tayyare projesi, aerodynamik ve statik profesörleri tarafından kusursuz bulunarak tebrik edilmişti.

Almanya'da bazı tayyare ve planör fabrikalarını gezip inşaatlarındaki yeni pratik kolaylıklarını tetkik etmiş ve birçok tecrübe uçuşları da yapmıştır. Bu sevinçle yurda döndüğünde yapacağı tayyareleri için artık sen mühendis değilsin deyip karşı çıkamayacaklarını düşünüyordu. Ne yazık ki kendi deyimiyle, "değil tayyare yapmak, çivi bile çaktırmamışlardı."

1939 yılı baharında yurda döndü. Büyük Ata'nın ufulü tarihine kadar Türkkuşu'nun gelişen faaliyeti ve neticeleri sivil havacılığımızın teminatı halinde tecelli ediyordu. Ama o tarihten sonra idareye hâkim olan kafalar bu ahengi bozdu. Verim



Hollanda Kraliçesi önünde Spinne Tayyaresi.

kısırlaştı ve o samimi hamlenin ihyasına imkân kalmamıştı. Maalesef el'an dahi Türk Hava Kurumu esas tüzüğü hükümlerine aykırı yoldadır.

Tayyare Mühendisliği ruhsatnamesini almak için Bayındırlık Bakanlığına başvurdu. Bayındırlık Bakanlığı iki sömestrde mühendis olunamayacağını bildirerek isteğini reddetmişti. Durumunu ayrıntıları ile açıkladığı halde ikinci kez reddedilmiştir. Bunun üzerine Danıştay'a müracaat etti. 10 Ekim 1940'ta tayyare ve makina mühendisliği diplomasına ve 40/211 sayılı Danıştay kararına istinaden, 3458 numaralı kanun hükümlerine göre, tayyare ihtisas mühendislik ruhsatnamesi verilmiştir.

Almanya'dan döndüğünde Atatürk ölmüştü. Türk Hava Kurumu'nda yönetim de kişiler de değişmişti. Mühendis olmadan önce yaptığı başöğretmenliğine, Türkkuşu atölyesindeki başkanlığına da başkaları tayin edilmiş olduğundan Van'a tayin ettiler. Türkkuşu'ndan istifa ederek ayrıldı.

II. Dünya Savaşı çıkmak üzere idi. Ticaretle uğraşmak istedi. Almanlar savaşta yaralananları iyileştirmek için eflatun renkli bir sargı bezi yapmışlar, bütün askerlerin ceplerine birkaç

küçük paket veriyorlar, askerler yaralandıkları veya ağrı hissettikleri zaman ıslatarak bu sargı bezini kullanıyorlar ve bu bez yarayı iyileştiriyormuş. Bunu memleketimize getirtmek için uğraştı. Savaş içindeki Almanya'dan getirtmek imkânını bulamadı.

Bir tüccar olmadığı gibi, bir siyaset insanı da değil; o sadece bir ilim insanı idi. İstediği, Türk gençliğine uçmayı öğretmek, tayyareler ve paraşütler inşa etmek ve Türk ordusuna uçucu elemanlar yetiştirerek elinden gelen yardımı yapmaktı. Onu sevenler çok olduğu gibi, onu kıskananlar ve mahvetmeye çalışanlar da pek çoktu. Hayal kırıklığı içinde umudunu yeni açılan Demokrat Parti'ye bağlamış, ona üye olarak davasını o yönden yürütmeye çalışmış, partinin uçakla propagandasını yapmıştı.

Uçmadan yaşayamıyordu. 1942 senesinde "Vecihi Havalarda 1/4 Asır" ismi ile hatıralarını kitap halinde çıkardı. Kitap, havacılığının ilk 10 yılını kapsıyor ve I. Dünya Savaşı ile Kurtuluş Savaşı yıllarını anlatıyordu. Bu kitap Harbiye'de, *Havacılık Tarihi* ders kitabı olarak okutuldu. İkinci kitabını, 1925 – 1940 yılları arasındaki "sivil havacılık hatıraları" olarak yazmaya başlamıştı.

Kanatlılar Birliği

1947 yılında İstanbul Üniversitesi'nde Anatomi Doçenti Dr. Fazıl Noyan ile üç tıp öğrencisi; Tuğrul Özgür, Bahattin ve İsmail Ersevim ile beş kişilik grup vilayete müracaat ederek Kanatlılar Birliği'ni kurdular. 1947 sonbaharında Beyazıt'ta Marmara Lokali'nde resmi açılışı yapıldı. Birliğin merkezi Vecihi Hürkuş'un Beşiktaş, Serencebey yokuşu 17 numaradaki evi idi. Gençler büyük ilgi göstermişler, 100'ün üzerinde üyesi olmuştu. Kanatlılar isimli bir dergi çıkarttılar. Vecihi Hürkuş'la birlikte Nejat Fer, Dr. İlhami Güneral, Erdoğan Erenbilge'nin yazılarının yayımlandığı dergi bir cilt kadar çıkabildi.

1948 yılı baharında Türk Hava Kurumu Başkanı General Seyfi Düzgören'le yapılan görüşme sonucu Magister tipi bir öğrenim uçağı temin ettiler. Kadıköy, Ziverbey'de, şimdi Sosyal Sigorta Hastahanesi ve Marmara Üniversitesi kampüsünün ol-

duğu yerdeki sahayı düzeltip bir meydan yaptılar. Vecihi Hürkuş, 1930'da ilk sivil uçağını da bu meydandan uçurmuştu. Sivil Tayyare Mektebi yıllarında da bu araziyi öğrencileri ile meydan olarak kullanmışlardı. Tayyareyi orada bir çadır altına aldılar, başına bir de nöbetçi koyarak uçuşlara başlamak istediler. Hürkuş'tan gayri hepsi genç üniversite öğrencileri idi, paraları yoktu. O sırada uçuculuğa çok hevesli, teorik olarak uçmak için gereken bilgileri okumuş ama hiç ders görmemiş, hiç uçmamış bir genç izinsiz olarak tayyareyi hazırlayıp uçmuştu. Çok sıkıntı çekerek inebilmiş ve tayyareyi de hasara uğramıştı. Kanatlılar para bulabilmek için bir piyango tertiplediler ama o da başarılı olmadı, idaresizlikten yürümedi.

Kanatlılar cemiyeti diğer illerde de bir müddet daha faaliyette bulundu. Vecihi Hürkuş, ağabeyinin kızı Semiramis'i ve eski öğrencilerinden aile dostu Remziye Yıltır'ı alarak Bandırma, Balıkesir, İzmir, Adana, Mersin ve Tarsus Kanatlılar Birli-



Kanatlılar üniformaları ile Soldan: Semiramis Hürkuş, Gönül Hürkuş, Turgut Taşkın, Vecihi Hürkuş, Vicdan Selçik, Abdurrahman Selçik ve Sevim Hürkuş.



Kanatlılar Birliği İzmir Fuarı'nda.

ğinde propaganda uçuşları yaptıysa da uzun sürmedi, kış gelince kapandı.

1951'de zirai mücadele imkânlarını hazırlamak için 5 arkadaş Türk Kanadı adıyla bir şirket kurdular. Üç tayyareci, Vecihi Hürkuş, Sait Bayav ve Muammer Öniz, İngiltere'ye giderek üç Auster tayyaresi satın aldılar. Memlekete dönüşte taraflar arasında ihtilaf çıkınca, Hürkuş haklarından vazgeçerek şirketten ayrıldı.

1952'de Paro mamasının reklamını yapmak için tekrar İngiltere'ye giderek Proctor V tipi, dört kişilik hafif turist tayyaresini aldı. Bu tayyare ile değişik müesseselerin ilanlarını yaptı. Kanatlarına taktığı patiskalar üzerine, bankaların isimlerini yazarak bu yazılarla ve Paro bebek maması, Puro sabunu gibi gıda ve malzemeleri, ufak kâğıt paraşütlerle uçaktan dağıtarak reklamlar yaptı.

6 Ağustos 1954'te kırkıncı hizmet yılını kutlamak için Yeşilköy Hava Limanı salonlarında Türk Havacılar Bayramı adı ile bir jübile yapıldı.

Bir Mektup

Orgeneral
Nurettin Baransel

Ankara, 7 Ağustos 1954

Kanatlılar Cemiyeti Başkanlığına
İstanbul

Nazik davetinizi memnuniyetle aldım. Türk havacılığına ömrünü vakfederek cidden büyük ve müstesna hizmetlerde bulunan, Kurtuluş Savaşı'nın namdar hava kahramanı, Türk ordusu havacılarının örnek ve önderi, Türk gençliğinin havacılık ruh ve feragatinde kaynak ve sembol olan kıymetli ve bütün meslek hayatınca genç Vecihi Hürkuş'un kırkıncı hizmet yılı jübilesinde bulunmak benim için bahtiyarlık teşkil eder. Ancak, Ankara'dan ayrılmaklığıma imkân vermeyen meşguliyetim dolayısıyla bizzarur bu davete icabet edemiyorum. Bununla beraber, Sayın Vecihi Hürkuş'a ve onu sevenlere karşı hayranlık ve kalbi rabıtalarım daimidir. Böylece Havacılar Bayramı'nda sizlerle beraberim.

Civanmerdane bir gayret ve fedakârlıkla imrar edilmiş şerefli bir meslek hayatının kırkıncı yılını huzur ve gurur ile idrak eyleyen büyük havacımızı muhabbetle kucaklar, millet ve memleket yolunda ender insana nasip olan üstün kıymetini ve dünya ölçüsünde haiz bulunduğu şöhretini heyecanla selamlarım.

Ayrıca; yüksek bilgisi ile bana pilotaj hocalığı yapmış olan, hava yolu ile vaki birçok seyahatimde çok ağır şartlara rağmen üstün kudretini ibraz ve Türk havacılığının yüksek seviye ve olgunluğunu temsil ve ispat eyleyen kıymetli havacı arkadaşım Hayri Öcal'a da sevgilerimi iblağa tavassutunuzu istirham eder, Havacılar Bayramını en hararetli hislerimle kutlarım.

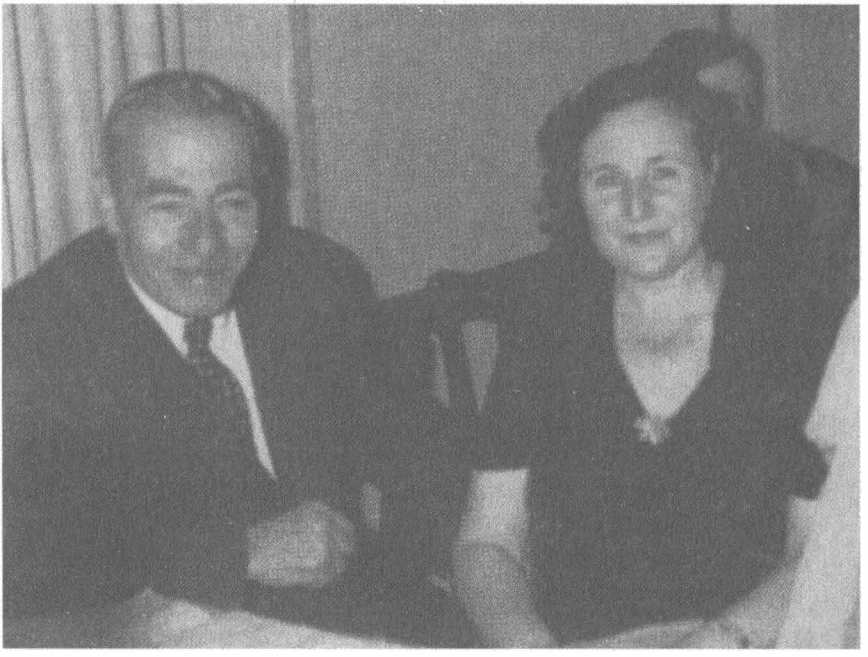
Em.
H. M.
Org.

Hürkuş Hava Yolları

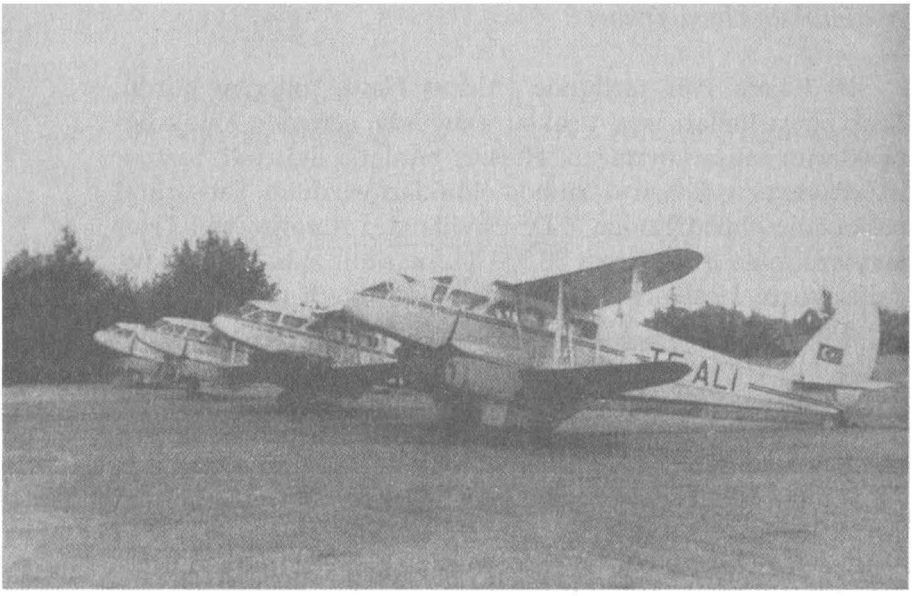
29 Kasım 1954 tarihinde Hürkuş Hava Yolları'nı kurdu. Türk Hava Yolları yeni uçaklar aldığında, seferden kaldırdığı uçaklarını satışa koymuştu. Hürkuş bunlarla ilgilendi. Şartnamelerinde uçuşa hazır durumda oldukları yazılı idi. Satış günü başka talip olmadığından 6 De Havilland, 1 Aerovan ve 1 Tiger tayyaresi olan 8 tayyareyi 58.500 TL.'na satın aldı. Aslında hiç parası yoktu. Uçakları, Ziraat Bankası'ndan kredi alarak almıştı.

Tayyarelere Had, Gül, Sev, Per, Ali, Nur, Erk gibi ailesinin fertlerinin isimlerinin kısaltmalarını isim olarak vermişti.

Uçuş müsaadesi almak için Ulaştırma Bakanlığına müracaat etti. Mevcut şartnamede tayyarelerin uçuşa hazır oldukları yazılı olduğu halde, uçmaları için revizyon yapılması gerektiğini ileri sürdüler. Şartnameleri göstermesine rağmen muayeneleri için üç kişilik heyet kuruldu ve ertesi güne bırakıldı. Ertesi



Vecihi jübilede eşi Hadiye Hanımla.



T. H. K.'dan alınan uçaklar.

gün yapılan muayenede heyet "iyi bulundu" raporu vermişti. Müsaadenin verilmesini ertesi güne bıraktılar, ertesi gün ise verilen rapor tamamen değiştirilmiş ve "uçuş vesikası verilemez" denmiştir.

Tayyare ve makina mühendisi olduğu halde tayyarelere revizyon yapmasına müsaade verilmemiş, bu yüzden münakaşalar olmuş, daha yüksek makamlara müracaatla ancak bazı koşullarla uçuş müsaadesini alabilmişti. 1 Nisan 1955 tarihinden başlayarak İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın, İzmir-Milas hava hatlarını açtı. Muntazam bir servis yaparak birçok uçuşlar yaptı. Halk tarafından tutulunca hatlarını genişletti. Bu faaliyet DHY tarafından baltalandı, önce uçuşları kısıtlandı, sonra bütün bütün men edildi. Buna çare ararken tayyareleri meydanda açıkta bırakılarak maddi zarara uğratıldı. Bir de suikast olayı ortaya çıktı.

Bir Suikast

TC-PER uçağında görülen tehlikeli maddeler hakkında zabıt varakası:

Bursa'dan Yeşilköy'e nakledilen uçağımızın sonuncusu TC-PER'i hazırlamak üzere 24 Temmuz 1955 Pazar günü Bursa Tayyare Meydanı'nda toplanan heyetimiz gereken hazırlığı ikmal etmiş ve uçak, saat 14.00'te uçmuştu. Uçak yerden kalktığı ve henüz pist sonuna yetişmediği sırada sol motor arıza yapmış ve pilot Vecihi Hürkuş idaresinde tek motorla 270 derecelik bir dönüşü müteakip Garp pistine inmiştir.

Bu ani arızanın sebebi araştırıldığında, sökülen benzin filtresinin içinde birer koza büyüklüğünde pamuk parçaları görüldü. Bu müşahedemiz üzerine pompaya gelen benzin borusu söküldü; borular üflenerek muayene edildiği zaman hava geçmediği görülmüş, daha ince arama neticesinde borunun pompaya bağlı olan ucunda beyaz bir madde dikkatimizi çekmişti.

İnce bir tel ile bu madde çıkarılmış ve bunun filtreden çıkardığımız neviden 3 santimetre uzunluğunda bir kalem ucu veya 4-5 milimetre kutrunda bir tel parçası ile boru içine itilmiş pamuk parçası olduğu anlaşılmıştır.

Bu arıza giderilmiş, diğer borular da ayrı ayrı muayene edildikten sonra gereken emniyetleri de yeniden yapılmıştır.

Arızanın kontrolü esnasında bu açılan noktaların emniyet tellerinin sökülmüş olduğu da görülmüştür. Halbuki bir hafta evvel yapılan temizlik ve hazırlıkta bütün emniyet telleri tarafımdan yapılmıştı.

Kötü bir niyet mahsulü olduğu muhakkak olan bu müşahedemize ait işbu zabıt varakası tarafımdan tanzim edilmiştir.

HHY. Müessisi	H H.Y. Pilot	H.H.Y.Mk.Yardımcı	H.H.Y.Marangoz
V. Hürkuş	E. Yılmabaşer	İdris Acar	Kasım Karakaş
İmza	İmza	İmza	İmza

Bu hadisenin 5. şahidi Meteoroloji memurudur. Memur olduğu için imza atamadı.

İstanbul: 24. 7. 1955

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğüne
Ankara

Yeşilköy Hava Limanı'na naklettiğimiz tayyarelerimizin sonuncusu TC-PER bugün Bursa Hava Meydanı'ndan Yeşilköy'e uçurulduğu sırada henüz yerden ayrıldığı zaman sol motorda zuhur eden arıza sebebiyle tek motorla tur ikmal edilerek mecburi inişe geçilmiştir. İnişten sonra uçak aprona getirildi ve arıza sebebi aranmaya başlandı:

Sol motor kaportaları açıldığı zaman benzin filtreleri kelebek somunları ile benzin musluğundan pompaya gelen benzin borusu somununun emniyetinin kesilmiş bulunduğu hayretle görülmüştür.

Açılan her iki filtre içinde birer parça pamuk görülerek tespit edildi. Diğer emniyeti kesik bulunan benzin borusu söküldü, muayene edildi, tıkanıklık anlaşıldı, borunun pompaya bağlandığı rekordan 3 santimetre derinlikte boru dahilinde beyaz bir parça daha görüldü. Borudan çıkarılan bu parçanın 1 santimetre küp cesametinde bir pamuk parçası olduğu müşahede ve tespit edildi.

İşbu arıza, nezaretimde makinistlerim tarafından izale edildikten sonra motor tecrübe edilmiş ve mükerrer servis yapılarak tayyare Yeşilköy'e nakledilmiştir.

Haddizatında basit bir arıza gibi görülen bu hadisenin tahkikatını D.H.Y.'mızın yüksek idarecilerinin nezih vicdanlarına tevdi ediyorum; çünkü bu vakıa bir ihmalin, bir dikkatsizliğin eseri değil, bundan 40 sene evvel I. Dünya Savaşı'nda Kafkas cephesinde başıma gelen ve neticede Almanlar tarafından yapıldığı 3. Ordu Kumandanlığı'nca tespit edilen bir suikastın aynen benzeri korkunç bir teşebbüsün mahsulüdür.

Tayyaremin bulunduğu pen, D.H.Y. idare binasının tamamen önünde bulunmak itibariyle böyle bir hareketin her hangi yabancı bir kimse tarafından yapılmasına imkân olmayacağı aşikârdır. Zira gündüzleri memurlar vazife başındadır, geceleri de gece bekçisinin daimi kontrolleri altındadır.

Makinistlerimizin dikkatsizliği asla varid olamaz. Çünkü bir hafta evvel yapılan itinalı hazırlık aynı mevki benzin borusunda çok hafif benzin sızıntısı hissedilmiş ve yedekle değiştirmek lüzumu hasıl olmuştu. Bu ameliyeden sonra yapılan muayenede boru yerine monte edildi ve tekrar tekrar kontrollerden sonra rekorlar emniyetleri de alınarak tayyare uçuşa hazırlanmıştı.

Bu tatbikat şeklinden sonra emniyet tellerinin kesilmiş olması, benzin borusu içine pamuğun bir çivibaşı veya emsali bir parça ile itilerek sürülmüş ve aynı kalite pamuktan filtrelerin her ikisinde de aynı nisbette görülmüş bulunması bu kötü kasıtlı işle meşgul kimsenin yabancı olmadığının açık delilidir. Çünkü yabancı bir kimsenin göz önünde bulunan bir tayyare üzerinde bu işleri yapacak kadar dikkat nazarı celbetmeksizin serbestçe çalışmasını kabul etmeye imkân olmaz.

Bu hakikat muvacehesinde keyfiyetin Bursa Hava Meydanı müdürünün şahsında tahkik edilmesi lazım olduğu kanaatindeyim. Zira 1 Nisan 1955 tarihinden itibaren başlayan halk emrine matuf faaliyetimizin her safha ve kademesinde maruz kaldığımız zorlukların müsebbibi olarak daima Bursa Hava Meydan Müdürü Hasan Gürsoy ile karşılaştık.

10 Mayıs 1955'te uçuşlarımız inkıtaa uğradığı zaman kararın tatbikinde bütün D.H.Y. personeli arasında tek hasım mevkiinde daima ve yalnız Hasan Gürsoy'u bulduk. Bu yıkıcı his o kadar ileri gitmişti ki, resmi müsaade ile gazete nakliyatı için Bursa Meydanı'na inen tayyarelerimizin derhal uçuştan men edilmeleri için mensup bulunduğu yüksek makamlara sormak lüzumunu duymadan Bursa vilayet ve emniyet makamlarına müracaatla alakalı memurları celp suretiyle, meydanda zabıtlar tutturan, klerans tanziminde, halen dahi ne gidiş ve ne gelişlerimizde meydan ile muhabere etmeyen, ettirmeyen ve bu menfi hallere rağmen meydan personelini, uçuşlarımızdan haberdar etmediğimizi iddia ederek hakkımızda durmadan hakikatleri tahrif eder mahiyette Trafik Umum Müdürlüğü'ne raporlar göndermiş ve nihayet son tayyare kaçırma hadisesinde, tayyarenin pist başında yarım saatten fazla oyalanmakta olduğunu gördüğü halde, oyalanma sebebini sorma gereği duymamış ve

bu suretle uçuş emniyeti bakımından vazifesini ihmal etmiştir. Bu beklemenin sebebi ne olursa olsun, o sırada herhangi bir tayyare gelebilir ve meydana mecburi iniş zarureti duyabilirdi. Bu haller ve ihmaller söylentilere göre, Bulgar casus şebekesi şefinin kaçırılmasına zaman ve imkân veren bir insandan her şey bekleneceği her an mümkündür.

3 Haziran 1955 tarihinde vukua gelen kaçırma hadisesinde gerek hava ve gerek henüz tedavide bulunan ve bir kolu alçıda olan Fevzi'nin sağlık durumu şartları uçuşa o kadar gayri müsait idi ki, apronda bavullarla uçuş hazırlıkları yapılmasına bir meydan müdürünce alakasız kalmak ehemmiyetle dikkate şayandır.

Bu arz ettiğim hakikatler dikkat nazara alınarak maruz kaldığımız bu kötü kastın failinin meydana çıkarılması hususunu nezih vicdanlarınızdan rica ediyorum. Hadise mahallinde tespit etmiş bulunduğumuz zabıtla müddei mumiliğe müracaatın kanuni bir yol olduğunu takdir etmeme rağmen, bu hareket tarzının D.H.Y. mahremiyetine ve şerefine hürmetle meluf bir hissin ve ruhi bağlılığın bir eseri bulunduğunu ehemmiyetle dikkatlerinize arz etmek isterim.

Derin saygılarımla
V. Hürkuş

Not: Bu şekilde resmen müracaatta bulunduğum ve olay gününde tutulan zabtı ekleyerek gönderdiğim halde idare hadiseyi tahkik etmemiş olmakla suikastı terviç eder olduğunu belirtmiştir.

Yeşilköy, 28. 12. 1955
Hususidir

Çok muhterem Arif Beyefendi

Münakalat Vekâleti'ne teşrifinizi Türk sivil havacılığının selameti ve geleceği için hayırlı bir hadise olarak temenni ediyorum.

Sivil Havacılık Dairesinin kuruluş maksadına dönmesine sebep olur düşüncesindeyim. Çünkü: İçinde bulunduğumuz seneyi dolduran ıztırab bizi yalnız muazzam maddi zararlara

sokmakla kalmamış aynı zamanda milletimiz menfaatlerini baltalamak suretiyle, hükümetçe alınan hususi teşebbüsü himaye kanununa tam 180 derece ters olarak işlemiştir.

Hadise şudur:

Hülasaten bir sene evvel Devlet Hava Yolları eski tayyarelerinden bir kısmını satışa arz ediyor, tek talip benim. Satış şartnamesini aynen kabul ediyorum, mukavele imzalanıyor. Ziraat Bankası'ndan alınan kredi ile tayyarelerin bedelinin tamamını ödeyebiliyorum. Bu muameleyi müteakip tayyareleri teslim alıyorum. Fakat D.H.Y. Umum Müdürlüğü, tayyarelere ait satış şartnamelerinde yazılı şartları yerine getirmiyor.

Bu durum bir ihtilaf doğuruyor ve biz bu tayyareleri vasıfları ile mütenasip işletmek imkânlarından mahrum kalıyoruz. Bu hal bu zamana kadar devam ederek teşebbüsümüzü muazzam maddi zarara sürüklüyor.

Bu makus hal daha tayyareleri teslim aldığımız günden itibaren başlamış ve bu yıkıcı hadise münasebetiyle muhterem selefiniz huzurlarında birtakım münakaşaların cereyanına sebep olmuştu.

Münakaşa mevzuu bilhassa tayyareleri revizyon yapmak hakkıma taalluk ediyordu. ICAO'nın (Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı) nizamnamesinde, personel ve imtiyazları bahsinde yazılı şartları, altı tip tayyare inşa etmiş bir konstrüktör mühendis olarak durumum belli ve açık bir halde bulunmasına rağmen, sivil havacılık dairesi bu vazife ve imtiyaz hakkını tanımıyor ve ilmi durumu gizliyordu.

Münakaşa esnasında anlaşılan bu gerçek karşısında muhterem Çavuşoğlu, müsteşarlarının yüzüne bakarak, "Bu ne demektir?" diye hayretle soruyor. Sonra Sivil Havacılık Dairesi Reisi'nin yüzüne manidar bir bakıştan sonra, bana dönerek "Siz derhal faaliyete geçebilirsiniz, ben gereken emri veriyorum, faaliyetinize hiçbir meydanda engelleme olmayacaktır." diye buyurdular.

Bu mevzuun cereyan ettiği tarih 21 Şubat 1955'tir.

Bu şifahi emre dayanarak hazırlıklarımızı yaptık ve 1 Nisan 1955 tarihinden itibaren İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın ve İzmir-Milas hava hatları açtık. Faaliyetimiz her türlü hava şart-

larına rağmen muntazam devam ediyor, teveccüh ve itimadı her gün fazlalaşıyordu. 1-30 Nisan, bir aylık servislerimizde İstanbul-Bursa hattında 134 uçuşla 804 yolcu ve İzmir hatlarında 58 uçuşla 290 yolcu taşımış bulunduğumuz, trafikte yazılı uçuş notlarında ve manifestolarımızda gösterilmiştir.

1 Mayıs 1955 günü servislerimize İstanbul-Zonguldak-Ankara ve İzmir-Muğla hatlarını ilave ettik. Bu canlı hizmet durumu karşısında D.H.Y. müessesemizi maalesef rakip bir teşekkül telakki ederek Sivil Havacılık Dairesi'ne müessir olmak suretiyle faaliyetimizi atalete mahkûm etmek teşebbüsüne geçti. Bu yıkıcı teşebbüs neticesi 5 Mayıs 1955 tarihli vekâlet emriyle önce uçuşlarımız değiştirilmek istendi ve arkasından 6 Mayıs 1955 tarihli Bursa vilayetine gönderilen bir vekâlet emriyle de lüzumunda emniyet kuvvetleri kullanmak suretiyle seferlerimiz tatil ve uçaklarımız uçuştan men edildi.

10 Mayıs 1955 akşamına kadar fasılasız ve arızasız tam muvaffakiyetle devam eden faaliyetimizin bu acı şekilde baltalanması teşebbüsümüze indirilen korkunç bir darbe olmakla beraber aynı zamanda Bulgaristan'a müteveccih kaçma ve tayyare kaçırma hadisesinin de sebep ve amili olmuştur. Düşünceme göre kaçan pilotlarımız müesseseye bağladıkları kazanç ümitlerinin suya düştüğüne şahit olunca yeni kazanç imkânları aramak teşebbüsüne geçmişler ve bu teşebbüslerini maalesef vatana hıyanet halinde tahakkuk ettirmişlerdir.

Bu hadise üzerine keyfiyeti muhterem selefinize arza çalıştım ve bir hayli zaman uğraştım. Bu hareketim bir nevi amirle memur arasına girmek gibi sakat bir telakkinin doğumuna vesile olmuştu. Bendeniz kendimi anlatamamakla şaşkına dönmüştüm.

Bir yandan Ziraat Bankası'nca açılan kredi vesilesiyle büyük bir borç altındayım, bu borcun ödenmesi ancak çalışmalarımızla ve yolcu nakliyatı hasılatından yapacağımız ödeneklerle mümkün olacaktı, halbuki bu imkân elimizden alınmış bulunuyordu. Diğer yandan Sivil Havacılık Dairesi elemanlarının mevzuatı şahsi tefsirlerle işleyerek bize tevcih ettikleri kanun müeyyideleri içinde mücadele mecburiyetinde kalmış bulunuyorduk.

Bu arada neşre başlayan *Tercüman* gazetesinin sahibi Cihat Baban Bey tarafından havadan gazete nakli teklifi ile karşılaştık, bu teklifi derhal kabul edebileceğimizi ancak 10 Mayıs 1955 tarihinden itibaren uçuşlarımızın men edildiği cihetle kendilerinin Ulaştırma Bakanlığı'ndan müsaade temin etmelerini söylemiştim. Cihat Bey müsaadeyi aldı. Bu suretle 26 Mayıs 1955'ten itibaren İstanbul-Ankara, İstanbul-Bursa-İzmir ve İstanbul-Eskişehir-Afyon istikametinde günde 3 tayyare ile faaliyete başladık. Günde asgari 2.220 kilometre uçuş hattı üzerinde asgari 2 ton gazete naklediyor ve avdetlerde boş dönüldüğü için müracaat eden birçok yolcuları, Sivil Havacılık Dairesi'nce neşredilen sirkülere uyarak parasız taşıyorduk.

26 Mayıs 1955'ten bugüne kadar 168 faaliyet gününde 268 kalkış yapılmış ve vasati hesapla yarım milyon kilometre uçuş yapılmıştır. Bu uçuşları yapan tayyareler Sivil Havacılık Dairesi'nin sertifika vermek istemediği tayyareler ve bu tayyareleri uçuran pilotlar aynı dairece ehliyetlerine itimat edilmeyen Türk gençleridir.

Kezalik arızasız ve fasılasız çalışan bu uçakları hazırlayan teknik personel de yine D.H.Y. teknik kontrol komisyonunun mühendislik ve makinistlik diplomasını tespit ettikleri halde tayyareye bakım salahiyeti sertifikası ibraz edememiştir notu ile kıymetlerini öldürmek istedikleri teknik personelimizdir.

Bu yüzdendir ki, teşebbüsümüz muazzam maddi zararlara sebep olmuştur. Halbuki bu kıymette bulunan personelin ehliyet ve kabiliyetleri İCAO personel lisansları şartlarının çok üstündedir.

Bu hususatı layık olduğu ehemmiyetle muhterem seleflerinize arz ederek tayyarelerimizin muayenelerinde samimiyet olmadığını bilhassa D.H.Y. tarafından teşebbüslerimizin kötü niyetle ve kasten zarara sürüklendiğini ve bu yüzden mağdur olduğumuzu bildirdim.

Muammer Beyefendi, arz ettiğim vesikalar üzerinde hassasiyetle durdular ve telefonu açarak D.H.Y. umum müdürü bulunmadığı için muavinine "Hürkuş tayyarelerini bir komisyon teşkil ederek muayene ettiriniz, şayet tayyareler üzerinde nok-

sanlar görülürse kendisine ihtar ettirerek noksanların ikmalini istettiriniz ve tamamlandıktan sonra tekrar muayene ettirip tayyarelerin uçuşa elverişlilik raporlarının tanzimini temin ediniz. Hürkuş müessesesi zararlı durumdadır, bu sebeple kendilerinden muayene masrafı aldırtmayınız." suretinde emir buyurdular. Bu hadisenin tarihi 29 Haziran 1955'tir. (Şifahi emirleri aynen yazdım.)

Vekâletin emirlerine göre tayyarelerimizin muayene işleri Yeşilköy atölyesi teknik kontrol komisyonuna havale edildi. Ben büyük bir sevinçle TC-BİS tayyaremizi 4 Temmuz 1955'te muayene komisyonuna verdim.

Bu tayyarenin hangara konulmasını rica ettiğim halde, tayyare atölye önünde tam bir hafta açıkta bekletildi. Hafta sonu 9 Temmuz Cumartesi günü, meydanı korkunç bir fırtına sarıyordu, tekrar rica ettim. "Siz hemen tayyarenizi buradan alınız muayeneye ihtiyaç kalmamıştır." dediler. Adamlarıma tayyareyi derhal götürmelerini söyledim. O gün 90 kilometrelik korkunç rüzgârın şiddeti tayyareyi sürüklemiş ve hangara çarparak ağır hasara uğramıştı. Tamir masrafımız 10 bin lirayı aşmıştı.

Diğer yandan 25 Temmuz 1955 tarihli Fen Heyeti reisliğinin yazısı ile tayyarelerimizin muayenelerinin yapılması için atölyeye emir verildiğinden TC-Gül ve TC-Ali tayyarelerimizi, bütün dokümanları ile muayene komisyonuna vermiştik. 5 Ağustos 1955 tarihinde "TC-Gül uçağının muayenesine, müsbet ve noksan bir şey yok." şeklinde cevap verildi. Bu cevaba rağmen komisyonun 6 Ağustos 1955 tarihli raporu tayyaremizi tam manası ile öldürmekte, yeniden revizyona alınmasını ve bütün bezlerinin değiştirilmesini, itiraz mevzuu olarak da; bakım baş makinistinin 592 numaralı Eskişehir Hava Okulu diplomasına ve kontrol mühendisi Vecihi Hürkuş'un, 142 numaralı Bayındırlık Bakanlığı ve Yüksek Mühendis Mektebi'nin tayyare ihtisas mühendisliği diplomasına rağmen "Revizyon ve bakım yapabilme sertifikası ibraz edememişlerdir." suretindeki mütalaasıdır.

Bu acı gerçekler karşısında 10 Ağustos 1955'te Başvekilimize durumu arz ettim telefon görüşmesi sonunda Muammer

Bey'i görmemi istedi. 13 Ağustos günü ziyaret ettim. Benden şikâyetimi yazılı olarak bildirmem istendi. İsteklerimi dokuz sahife olarak takdim ettim. Tahkikatını İstanbul Denizcilik Bankası müfettişine tevdi etmişti.

Bu zat Yeşilköy Tayyare Meydanı'na geldi, gereken tahkikatı yaptı, durumumuzu gördü. Lüzum gördüğü hususlar hakkında ilgililerden malumat topladı ve usulü ile zabt durumunu tespit etti. Aradan 4 ay geçmesine rağmen tahkikat neticelenmemişti. D.H.Y. Umum Müdürlüğü'nden sorulduğunda ya susuyorlar ya da tamamen inkâr ediyorlardı. Bizzat Umum Müdür Muavini bana "Bizim tahkikatımız ancak idari olacaktır" dedi. Bu konuşmadan 12 gün sonra 20 Ağustos 1955 günü Umum Müdür "Müracaatınızı tahkik etmedik, çünkü istidanıza pul koymamışsınız" dedi.

Bir an düşündüm. Bir sabotaj yapılıyor, idare böyle bir hadiseyi tahkik etmek istemiyor, müfettişlik bu hususta cevap dahi vermiyor!...

Satın aldığım Domini tayyarelerine ait kendi verdikleri yedek malzeme hakkında isteklerim, (ki bu malzemenim D.H.Y. da kullanılması imkânsızdır.) Bu listeden çıkardığım ihtiyaç listem üzerinde gerekli işlemler yapılmış, umum müdürlükten levazıma, sonra fen heyeti reisliğine havale edilmiş, fen heyeti aylarca sürüncemede tutmuş, sonunda listede yazılı malzemenin fabrika orijinal kitabındaki parça numaralarını tespit mümkün olamamış kaydı ile levazıma iade edilmiş ve bunu istekliye haber vermek lüzumu duyulmamış.

Bu durumun resmi bir devlet dairesinin ciddiyetiyle telifi imkânı olup olmadığını size arz ederim.

Son acı bir misali daha size arz etmek istiyorum. Yukarıda bildirdiğim gibi tayyarelerimizin muayenelerinde gösterilen kötü niyet yüzünden sirkülerde yazılı salahiyetli müessese olan Hava Kuvvetleri'ne müracaat ederek tayyarelerimizin muayenesini rica etmiştim. 12 Kasım 1955 gün ve 529/286574 sayılı tebliğ ile Kayseri Tayyare Fabrikası'na gereken emrin verildiği bildirildi. İlk tayyaremiz TC-Nur uçağını 2 Aralık 1955 günü Kayseri'ye getirdik. Yapılan muayene neticesinde kontrol heyetinin verdiği, 6 Aralık 1955 tarihli raporu bir istidaya

ekleyerek yüksek vekâletinize takdim ettik. Gerekli olan muayenesinin yapılarak tayyareye ait sertifikanın verilmesi idi. Fakat bu müracaata, vekâletin izni 21 Mayıs 1955 tarih ve 9011 sayılı resmi gazetede neşrettiği sirkülerin C maddesinin 3. fıkrası idi. C maddesinde tayyareye sertifika verilmeden evvel, uçuş mürettebatı ve teknik personele müsaade verilmesi şartlarını gösterir sirküler icabının yerine getirilmesi lazımdır denilmektedir.

Sertifikanın personelle alakası olamaz. Bu belge uçak emniyet sertifikasıdır. Bunun verilmesi için C maddesinin 3. fıkrasında yazılı ehliyet bir müesseseden alınmış resmi bir raporun ibrazıdır.

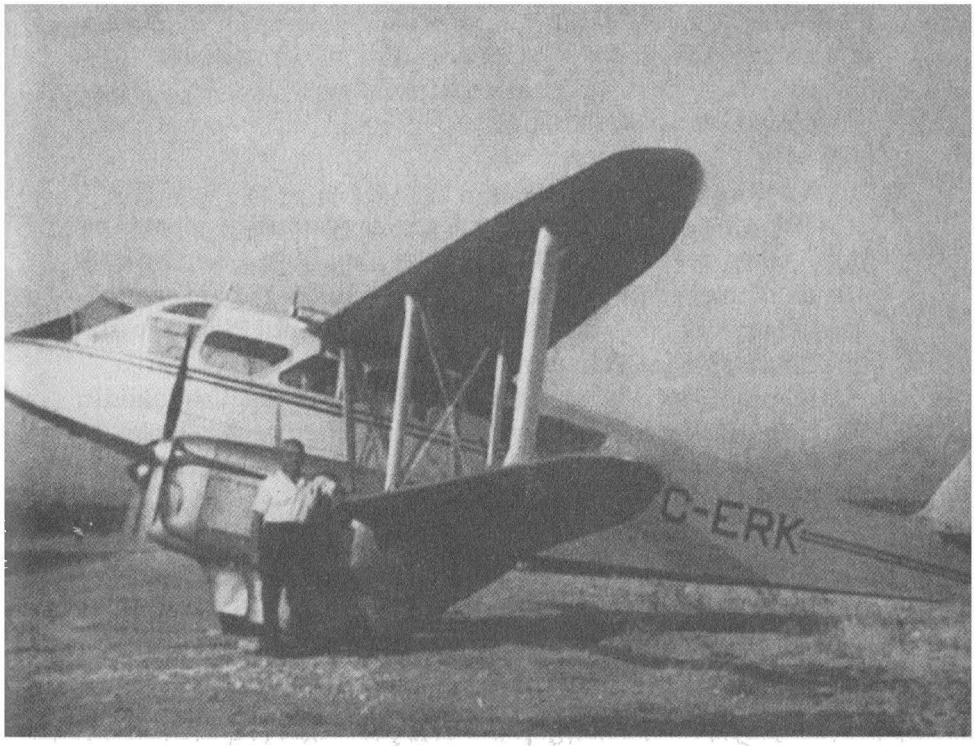
***

Maden Tetkik Arama Uçuşları

27 Mayıs 1960 ihtilalinin tepkisini, bu gayeye hâkim olan zihniyetin manasını hâlâ anlamış değilim. Vatanı kurtarmak, kötü ellerden alarak milleti selamete ulaştırmak ve mamureler yaratmak iddiası, benim maruz kaldığım işlem açısından şöyle yankılanmıştı:

Hava yollarım, işletme yerim, atölyem, uçaklarım ve bürom işgal edilmiş, ne ben ne teknik personelim ve hatta teşkilatımın bekçileri iş yuvamıza girmek imkânı bulamadık. Bu yasaklık aylarca sürdü. Bir yolunu sağlayıp mallarımı başka bir yere nakletmek olanağı bulduğum zaman, atölyeme girdiğimde bütün atölyemin bir harabe halinde olduğunu gördüm. Teknik malzemenin yerlere saçılmış halde olduğunu, bürodaki dosyaların parçalanarak yerlere atılmış ve çiğnenmiş bulunduğunu hayretle görmüştüm. Tayyarelerimin durumuna gelince, gövdeler, kanatlar, motorlar, sehpalar parçalanmış ve lastik tekerlekler parçalar halinde kesilmişti. Bu hazin manzaranın ve korkunç ziyanın şikâyet yeri de yoktu. Bu suretle Hürkuş Hava Yolları kurumu sönmüş ve milli bir varlık yok olmuştu.

Bu kadar ağır zarardan sonra, hâlâ uslanmadığım için elimde kalan tek uçağımla toprakaltı milli servetlerimizin



Kalan tek tayyare ERK.

çıkarılması yoluna giriştim. Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün verdiği olanak ile Toriyum, Uranyum ve Fosfat gibi radyoaktif madenlerimizi yurdumuzun her köşesinde yerlere sürünürcesine yaptığım arama uçuşları ile meydana çıkararak son vatan hizmetlerimi rekor uçuşumun dalgaları arasına yazdım.

Aradığım madenlerin kıymetinin yüksekliğini öğrenince yaptığım iş memleketimin kalkınmasına yarayacağı için bana huzur verdi.

Jübile

7 Nisan 1965

F.A.I Genel Sekreterliğine

Sayın Genel Sekreter:

1895 doğumlu olup 1913 yılında tayyareciliğe intisap etmiş olan ve devamlı olarak 51 senedir havacılığa askeri ve sivil alanda hizmet eden ve halen (70 yaşına rağmen) uçuşa sivil havacılıkta pilot olarak devam eden üyemiz Vecihi Hürkuş'u sizlere tanıtmakla şeref duyarız.

Biyografisi ve uçtuğu uçak tiplerini belirten liste eklidir. 102 tip uçak üzerinde muvaffakiyetli uçuşlar yapan üyemizin F.A.I 'ye şeref üyesi olarak kaydedilmesini ve camianızdaki havacılık kulüplerine tanıtılmasını sayın Genel Sekreter'den rica ederim.

Üstün Saygılarımla
Hava Tuğgeneral Nuri Aslantaş
Türk Hava Kurumu Genel Başkanı

Ekleri:
Biyografi
Uçtuğu tip tayyareleri belirten liste.

10 Mayıs 1965

Türk Havacılar Yönetim Kurulu Kararı

Kulübümüz üyelerinden Tayyareci Vecihi Hürkuş'un Dünya havacılık rekorunu teşkil eden 51 seneyi mütecaviz ve fasılasız uçuşu ve hâlâ da uçmakta bulunması sebebiyle milletlerarası mahiyette bir jübile yapılmasına karar verilmiş ve lazım gelen teşebbüs yapılmıştır.

Türkiye için iftihar vesilesi olarak bu olayın memlekete duyurulması ve gençliği havacılığa teşvik için kulüpçe bir basın toplantısının muvafık olacağı düşünülmüştür.

Bizzat Bay Vecihi Hürkuş'un da bulunacağı ve 10 (17) Ma-

yıs Cuma günü saat 15.00'te Kulüp lokalinde yapılacak Basın toplantısına sayın (gazete/mecmua)nızın da lütfen iştirakini rica eder, sonsuz saygılarımızı sunarız.

Not :
Kulüpçe alınan karar T.H.K. Başkanlığına yazılmış ve T.H.K. Başkanlığı keyfiyeti 7. 4. 1965 tarihli yazı ile F.A.I 'ye bildirmiştir.

***

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yüce Katına

Pek Sayın Yüce Başkanımız

1913 yılında ruhumu fetheden bir duygu etkisiyle hayatımı bağladığım uçuş hizmetlerimin 51. yılı içindeyim. Bu uçuş müddeti dünya havacılığında ilk kazanılan bir rekordur. Bugünde zevkle ve aynı imanla uçuşlarıma devam etmekteyim. Yaşım 70'tir.

Bu muvaffak durumu üyesi bulunduğum Türkiye Havacılar Kulübü, Yurdumuzda Dünya Havacılık Federasyonu'nun resmi temsilcisi bulunan Türk Hava Kurumu'na duyurmuş ve T. H. K. başkanlığı da hadisenin milletlerarası mahiyette bir rekor olduğunu milli bir duygu ile dikkat nazara alarak keyfiyeti merkezi Paris'te bulunan F.A.I (Federation Aeronatique Internationale) Başkanlığına aksettirmiştir. T. H. K. başkanlığının 7 Nisan 1965 günlü yazısının suretini ekte arz ediyorum.

Kulübümüzün yönetim kurulu bu başarının, dünya çapında bir rekor olduğunu bildikleri için genç havacılarımızı yüreklendirmek ve Türk gençliğini havacılığa teşvik amacı ile milletlerarası teamül gereğince T.H.K. kanalı ile bir jübile tertip ederek bu dünya rekorunun tesidi kararına varmışlar ise de böyle bir jübilenin yüksek himayelerinize mazhariyet teklifini arza cesaret edememişler.

Bu durumda, bilhassa İstiklal Savaşı'nda naçiz hizmetlerimin mükâfatı olarak Başkumandanlık inhaları ile üç defa kazandığım Büyük Millet Meclisi takdirnamesine ve son zaman-

larda da Genelkurmay Başkanlığımız arşivlerinde mündemiç naçiz hizmetlerime ait notlara dayanarak Milli Savunma Bakanlığımızın teklifi üzerine Büyük Millet Meclisi'nden izhar buyurulan kanunla Hidemeti Vataniye tertibinden maaş tahsisine mazhariyetten doğan cesaretle himayenizi istirhama zaruret duydum.

Milli davalardaki hassasiyetiniz bütün Türk milletince yâd edilmekte bulunduğuna göre bir Türk havacısının dünya çapındaki başarısına kayıtsız kalamayacağınız hakikattir kanaatindeyim.

Bu samimi inanç ve bağlılıkla cüretimi af buyurmanız isteği ile tasarlanan jübilenin himayenize kabul lütfunu rica ediyorum.

Y. Müh. Tayyareci
Vecihi Hürkuş

Ekleri:
1- T.H.K. Genel Başkanlığının F.A.I.'ye gönderdiği takdirkâr yazıların sureti
2- Yarım asrı aşan hizmet hayatımda müteselsil başarıları canlandıran özetler.

TÜRKİYE
CUMHURBAŞKANLIĞI
Umumi Kâtipliği

16 Haziran 1965

"1
3260

Türkiye Havacılar Kulübü Başkanlığına
İstanbul

Birinci Dünya Harbi'ndeki başarıları ve bilhassa İstiklal Savaşı'ndaki emsaline üstün hizmetleriyle tanınan ve el'an uçmakta bulunan namdar tayyarecimiz Vecihi Hürkuş'un, Türk havacılığında hayatını dünya çapında muvaffakiyet olarak dikkate alan Türk Havacılar Kulübü'nün tertibini tasarladığı jübile

münasebetiyle bizzat Vecihi Hürkuş'un vaki müracaatı ve bu teşebbüsün himayelerine kabulü talebini Sayın Cumhurbaşkanımız, kazanılan başarının önemi hasebiyle kabul etmişlerdir.

Bu hususta Türk Hava Kurumu ile Türkiye Havacılar Kulübü'nün manevi rabıtasını bildikleri için, bu iki teşekkülün iştirakiyle jübilenin yapılmasını ve aynı gaye yolunda hami bir müessese olarak müşterek çalışma ile gerekli yardımda bulunmasını, olayın milli önemi dolayısıyla uygun görmüşlerdir.

Jübile icrası için gerekli programın müştereken tanzimi hususunda Türkiye Havacılar Kulübü temsilcilerinin Türk Hava Kurumu ile irtibat kurmalarını ve jübile programının tanziminden sonra Sayın Cumhurbaşkanımızın tasviplerine hürmetlerimle gönderilmesini saygılarımla rica ederim.

İmza
Nasır Zeytinoğlu
Umumi Kâtip

D A Ğ I T I M
Gereği için:
Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığına
Jübile icrası için:
Türkiye Havacılar Kulübü Başkanlığına

İstanbul, 1 Temmuz 1965

Sayın Arkadaşlarımız

Kulübümüz üyelerinden Sayın Vecihi Hürkuş'un 51 sene fasılasız uçtuğunu ve hâlâ da uçmakta olduğunu, memlekete ve havacılığa olan hizmetini göz önünde tutarak dünya rekoru olan bu uzun müddet uçuşu tes'iden milletlerarası mahiyette bir jübilenin tertibini, kulübümüz yönetim kurulunca düşünülüp, bu hususta yegâne sahibi salahiyet olan T.H.K'ya teklifte bulunduğunu 1 Mayıs 1965 tarih ve 5 sayılı bültenimizde bildirmiştik.

Türkiye Cumhurbaşkanlığı Umumi Kâtipliği'nden aldığımız 16 Haziran 1965 tarih ve 3-3260 sayılı yazıda, Tayyareci

Vecihi Hürkuş'un Türk Havacılığına 51 yıllık hizmet hayatını dünya çapında muvaffakiyet olarak dikkate alan Türkiye Havacılar Kulübü'nün tertibini tasarladığı jübile münasebeti ile Sayın Cumhurbaşkanımızın, kazanılan başarılarının önemi sebebiyle himayelerine almayı kabul buyurdukları ve Türk Hava Kurumu ile Türk Havacılar Kulübü'nün müşterek çalışarak jübile programının tanziminden sonra Sayın Cumhurbaşkanımızın tasviplerine iktiran etmek üzere gönderilmesi bildirilmiştir. Bu çok sevinçli haberi üyelerimize ve arkadaşlarımıza memnuniyetle duyurur ve yapılacak program ve jübile hakkındaki tafsilatı diğer bültenlerimizde yazacağız.

Türk Havacılar Kulübü

İstanbul: 7. 7. 1965

Türk Havacılar Kulübü Yönetim Kuruluna

Muhterem havacı arkadaşlarım,

Türk havacılığının yükselmesine ve Türk havacıları arasında samimi bir dayanışma ve tesisine matuf asil bir gaye ile kurulmuş bulunan kulübümüzün kurucuları arasında yer almış ve bütün benliğini bu kutsal yola vakfetmiş bir arkadaşınız olarak 7 Mayıs 1965 Pazartesi günü kulüp salonunda mantıkla asla telifi mümkün olmayan bir hakaretle karşılaşmış bulunmak beni derin bir üzüntüye gark ederek, muhterem heyetinize müracaata mecbur kılmıştır.

Samimi bir soru:

Kulübümüz medeni kanununun cemiyetler faslına bağlı hükmi şahsiyeti haiz bir müessese midir, yoksa herhangi bir şahsın özel malı mefhumunda bir idare midir?

Bu sorunun cevabını kulübümüzün haysiyet divanı verecektir.

Muhterem arkadaşlarım: Âlemşumul bir şerefi Türk havacılığına mal etmekten ruhi zevk duyduğum 51 senelik hizmet hayatım ve başarılarımla kurulunuza müracaatım tarihi 25

Aralık 1964'tür. Bu teklif mektubunda gayem, açıkça yazılıdır. Birinci Dünya ve İstiklal savaşlarında ilk günlerinden son günlerine kadar her türlü mahrumiyet içinde tam feragatle vatan uğruna düşmanla boğuştuğum tam 7 senelik savaş hizmetlerimde baş koyuyorum diye bir anlam hiçbir zaman hatırıma gelmemişti. Bu şerefli hizmetlerde tek mesnedim imanım ve Ulu Allah'ıma bütün kalple inancımdır. Bu inançla daima muvaffak oldum ve kazandığım her başarıyı ilahi lütuf saydım. Nihayet görülüyor ki böyle şerefli hizmet sahipleri yüksek takdirlere mazhariyet imkânına da kavuşabiliyor.

Fakat ben bu mazhariyetle idealimin beşiği olduğuna inandığım kulübümüze en büyük hizmeti yapmış bulunduğuma kani bulunuyorum. Evet ben Sayın Reisicumhurumuza mutasavver jübilenin yüksek himayelerine kabulü için müracaat ettim. Böyle bir müracaat için kimseden salahiyet istemeye lüzum hissetmedim, çünkü hükmi şahsiyeti haiz bir teşekkülün hür bir üyesiyim. Tarihe mal olan adımın bana verdiği salahiyeti kullandım ve aynı zamanda bu hareketimle Sayın Reisicumhurumuzun teveccüh ve alakalarını kulübümüz adına toplamak imkânını buldum. Bu hareketim kulübümüze temiz bir hizmettir ve bütün arkadaşlarımı memnun edeceğine şüphem yoktur.

Ümit ederdim ki Kulüp başkanı bu güzel başarıyı teşekküre şayan görecektir. Aldanmışım.

Hadise Şu:

5 Haziran 1965 Pazartesi günü kulübümüzü ziyaret halindeyim. Kulüp yönetim kurulu toplantı halindedir. Ben ve iki misafirim, değerli yazar Fikret Arıt ve model uçak uzmanı Nejat Fer arkadaşlarla kulübün yüksek menfaatlerini ilgilendiren mevzularda konuşuyoruz. Bu esnada, Başkan Asım Uçar yanımıza geldi ve bana hitaben tam bir saldırı halinde haykıran bir ses ve tehdit edası ile:

Sen kim oluyorsun, sana Reisicumhura müracaat salahiyetini kim verdi? Ben sana böyle bir salahiyet vermedim. Sen ne hakla ve kim olarak Reisicumhura müracaat ediyorsun. Senin ne hizmetin vardır, ben bu yola baş koydum. Ben dururken sen nasıl olur da Reisicumhura çıkabilirsin, jübile ne demek, senin jübile ile ne alakan var? Ve saire tezyif ve devam etmiştir.

Bu tehevvür ve hakaret dolu haykırışlar beni olduğu kadar değerli misafirlerimi de şaşkına çevirmişti. Bilmiyorum bu hareket normal olmadığına göre bir hastalık alameti mi idi? Bu hal ne biçim kulüp idaresi şekli idi?

Kendisine jübilenin tertibine ait idare heyeti kararını unuttunuz mu? dedim. Jübile tertibine ait teklifim muhterem heyetinizce kabul edilerek alınmış, keyfiyetin önemi dolayısıyla T.H.K.'na aksettirilmiş, T.H.K. bu milli başarıyı F.A.I'ye bildirerek milletlerarası şeref üyeliği unvanının verilmesini istemiş ve bu duruma ait yazışmalar kulübümüze gönderilerek bilgi verilmiştir.

Gerçek bu merkezde olmasına rağmen böyle anormal bir hareket ve hakaretin sebebini anlamak çok zordur. Bu hazin olay karşısında düşündüm, vah zavallı Türk havacılığı demekten kendimi alamadım. Ne ellerde ve nasıl kaprisler kanalına düşmüş durumda derken duygularımda beliren teessür benliğimi sardı ve ağlattı. Eğer idealist bir havacı olmasaydım kapıldığım yeisle kulübe küser, veda ederdim. Benim jübileden beklediğim bir maddi menfaat yoktur. Bu işte hedef şerefli bir dünya rekorunu Türk havacılığı adına kazanmaktır.

Bu hisle tam 51. senesini idrak ettiğim büyük meslek aşkımın ruhuma telkin ettiği sükûnet içinde düşündüm, Türk havacılığının hakiki ve tarafsız bir beşiği olduğuna inandığım kulübümüzün selameti ve muvaffakiyeti adına böyle bir veda hareketimi idealime hıyanet telakki ederek keyfiyeti kurulunuz kanalından kulübümüz haysiyet divanına intikal ettirmeye ve alınacak kararla, kulübün şahsi kaprislerden kurtarılmasının teminine ve medeni kanunumuzun cemiyetler faslına ait 45 – 81. maddelerinde yazılı hükümler dairesinde bir idari sistemin tesisine alet olmayı bir vicdan borcu telakki ettim.

Eğer bu müracaatım dikkate alınmaz ve iddiam kulübümüz menfaatlerine uygun bir karara varılmazsa hadisenin Türk adaletine intikaline zaruret hasıl olacağını hürmetlerimle arz ederim.

Vecihi Hürkuş

El yazısı ile ek :

- Cuma günü bir olağanüstü toplantı için arkadaşlara haber verelim ve Kemal Bey'e mektup yazalım. 12. 7. 965 İmza

- Barışma teklifi 27 sayılı kararda alınmış ve her iki taraf da barışmayı kabul etmiştir.

imza

Türkiye Havacılar Kulübü Yönetim Kurulu Başkanlığına

İstanbul, 10 Temmuz 1965

16 Haziran 1965 tarihli olup, Türkiye Cumhurbaşkanlığı Umumi Katipliği imzası ile gelen ve Cumhurbaşkanımızın jübile hakkında yüksek emirlerini bildiren yazıyı ancak 5 Temmuz günkü yönetim kurulu gündemine koyan başkan, bir noksan ile altı üyeden müteşekkil kurul toplantısında, jübile hakkında Türk Hava Kurumu'na müsbet olarak yazı yazılması için yapılan teklife beş üyenin müsbet reyine rağmen, büyük bir asabiyet hali içinde Bay Vecihi hakkında beslediği husumeti izhar ederek – evvelce Türk Hava Kurumu'na jübile hakkında teklifi ihtiva eden ve kendi imzasını taşıyan yazıya rağmen – jübile aleyhinde olduğunu ifade ile müstenkif kaldığını ve yönetim kurulunun ikinci başkan riyasetinde devam etmesini bildirmiş ve toplantı odasını terk eylemiştir. Büyük bir asabiyet içinde cereyan eden bu hal neticesinde yapılan bu teklif ve izhar olunan reyler zabıt defterine geçmeden ve imzalar atılmadan kurulun dağılmasına sebep olmuştur.

Haber aldığıma göre, jübile aleyhinde bulunan ve müstenkif kaldığını bildiren başkan, yönetim kurulunun toplanıp tasvibini almadan kendi tarafından hazırlanan bir yazıyı kendi imzasıyla Türk Hava Kurumu'na göndermiştir.

Kulübümüz üyelerinden birinin dünya çapında bir muvaffakiyetini tebcilen yapılacak jübile ile kulübümüzün iftihar

etmesi ve bu vesile ile dahil ve hariçte tanınması, yüksek makamlarla sıkı temas neticesi tüzüğünde yazılı gayeleri tahakkuk ettirmesi, ne şekilde olursa olsun Türkiye'nin en yüksek makamında bulunan Cumhurbaşkanı'nın bu jübileyi himayesine almağı kabul buyurması, kulübümüz için bulunmaz fırsatlardan iken, sırf şahsi güçenikliği dolayısıyla bunlara tahammül edemeyen başkanın tutumunu tasvip etmiyorum. Sayın yönetim kuruluna aşağıda yazılı teklifimi saygılarımla sunuyorum.

1 – Birinci başkanın istinkafına binaen, ikinci başkanın riyasetinde derhal yönetim kurulunun toplantıya daveti.

2 – En iptidai nezaket ve muhabere kaidelerine uyularak, bir aya yakın cevapsız kalan, Cumhurbaşkanlığı Umumi Kâtipliği'nin, Cumhurbaşkanı'nın yüksek emirlerini bildiren yazısına "jübileyi himayelerine aldığından dolayı teşekkürümüzü, yüksek emirlerine uyarak programı hazırlamak üzere Türk Hava Kurumu ile temasa geçildiği, neticenin ayrıca bildirileceği"ne dair cevap yazılması.

3 – Jübilenin yapılması ve programın tespiti ile tasviplerine arz edilmesi hakkındaki emir en yüksek makamdan olduğuna göre, Türk Hava Kurumu'nun mütalaasını sormak katiyen mevzubahis olmayacağından, Türk Hava Kurumu'na "Programın müşterek izharı için murahhasların tayin edildiğini, İstanbul veya Ankara'da müzakereye amade oldukları"nı bildirir yazının yazılması.

4 – Türk Hava Kurumu ile müştereken programı tespit edecek murahhasları tayin, murahhaslara teklif edecekleri hususat hakkında yönetim kurulunca direktif verilmesi.

Şakir Generalfeyzioğlu

İstanbul, 17 Temmuz 1965

Türkiye Havacılar Kulübü Yönetim Kurulu Başkanlığına

Doğru veya yanlış, ben idare heyetine hakim olan zihniyetin; kulübün havacılığa hizmet etmesine ve lazım gelen teşebbüsler yapılarak kulübü yükseltmesine, mutasavver jübilenin yapılmasına ve en mühimi Cumhurbaşkanımızın kulübümüzü himayesine alma fırsatına mani olduğu kanaatindeyim.

Bu sebeple teker teker şahıslarına hürmet ettiğim ve kalben sevdiğim kıymetli arkadaşlarımla daima fikir mücadelesinde bulunmak ve bu suretle kırgınlıklara sebebiyet vermemek için idare heyetinden çekilmeyi muvafık buldum. Lütfen buna ait işlemin yapılmasını çok sayın arkadaşlarımdan rica ederim.

Şakir Generalfeyzioğlu

Milletlerarası Havacılık Federasyonu

90-19928
CEH / SR

Paris, 18 Ekim 1965

General Nuri Altıntaş
Türk Hava Kurumu Genel Başkanı
Enstitü Caddesi 1
Ankara - Türkiye

Sayın başkan,

Türk Hava Kurumu üyesi Bay Vecihi Hürkuş'un F.A.I şeref üyeliğine seçilmesine mütedair teklifinizle ilgili 6 cari tarihli yazınıza ve ekli dokümanlara teşekkür ederim.

Bay Vecihi Hürkuş'un tercümesi çok ilgi çekici olup, tayyareciliğin memleketinizde gelişmesi ve çalışmaları bakımından ön planda bir yer aldığı her türlü zannın dışında kalıp bu itibarla F.A.I.'de ilgilenmektedir.

Diğer taraftan, F.A.I.'nin şeref üyeliği unvanı, şahsi bilgime

göre, şu veya bu şekilde F.A.I.'nin çalışmalarına katılmamış bir şahsa hiçbir zaman tevcih edilmemiştir.

Binaenaleyh, bu teklifi konseyin önüne getirmeden önce, onu başkanımıza açıklamak niyetindeyim. İcabında, teklifiniz bizzat kendisi tarafından konseye intikal ettirilecektir.

Bu hal çaresinin sayın başkan tarafından uygun karşılanacağını umar, üstün saygılarıma itimat buyurmalarını rica ederim.

Genel Direktör

Tercüme eden: Fuat Erkül

Türkiye Aero Kulüp

Havacılar Kulübünün bu şekildeki tutumundan sonra, bu kulübün teşekkül gayesi ve tüzük hükümlerine bağlı olmaksızın Başkan Asım Uçar ve arkadaşlarının havacılık davasına sırt çevirdiklerine kanaat getirdikten sonra, başta Em. Hv. Gnr. M. Ali Pekman, Em. Hv. Alb. Seyfi Gaiboğlu, Em. Hv. Yzb. Şakir Generalfeyzioğlu ve Müh. Pilot Vecihi Hürkuş olmak üzere dört arkadaş Havacılar Kulübü ile irtibatını kesmiş ve merkezi İzmir'de olmak üzere Türkiye Aero Kulüp ismi altında sivil havacılığımızı kalkındırmak gayesi ile 18 Aralık 1965 tarihinde bir teşekkül kurmuşlardır.

Hava sporları davasını yürütmek amacıyla kurdukları kulüp İzmir'in aydın gençliğinin ilgisini çekmemişti. Hava kuvvetlerinin etkisi altında kalan Türk Hava Kurumu idarecileri de Aero Kulüp'e karşı tutum almıştı. Kamu yararına giren kurumlar arasına girmek için başvurularına, Emniyet Genel Müdürlüğü'nün, Hava Kurumu'ndan yapılan soruşturmasına, kurumun olumsuz cevap vermesi üzerine kulübü yaşatmak olanağı bulamamışlardı. Hürkuş'un 17 Eylül 1966 tarihinde uçuştan men edilmesiyle kulübü kapatmak zorunda kaldılar.

Ve Son Yazışmalar

T.C.
Münakalat Vekâleti
Sivil Havacılık Dairesi Reisliği

Hadisenin rapor edilme ve incelenmesine ait rapor

Tarih : 8 Eylül 1966
Saat : 16,40
Gideceği yer : Hürkuş Hava Yolları
Pilotun adı : Vecihi Hürkuş

TC-ERK pilotu Vecihi Hürkuş brifinge gelerek meydan civarında lokal uçuş yapmak üzere uçuş planı doldurmuştur. Kendisine saat 16.45'te Ankara'dan Başbakanımızı getirecek olan bir uçak beklemekte olduğumuzu, 4/308 sayılı kararname hükümlerine göre de VİP uçağı yakınlarında uçmaması tembih ve izah edilerek uçuş planına da bu hususta şerh verilmiş ve uçak saat 16.21 Lmt'de kalkarak meydan civarında uçmaya başlamıştır. VİP getiren TC-TON uçağı KAD'I geçerken TC-ERK pilotuna 118,1 Mc/18'den 170 başla meydan üzerinden uzaklaşması bildirildiği halde kule talimatını dinlemeyerek TC-TON uçağına doğru yaklaşmış ve tehlikeli durum yaratmıştır. Nitekim TC-TON pilotu da aynı frekansta TC-ERK'e kendisine yaklaşmamasını müteaddit defalar rica etmiş ise de dinlememiş ve bütün kaideleri çiğneyerek VİP uçağını rahatsız etmiştir.

VİP'nin meydana inişlerini müteakip, kendilerini şehre götüren konvoy üzerine yol boyunca müteaddit dalışlarla kesif insan toplulukları ve nakil vasıtaları için tehlike teşkil etmiş ve çok alçaktan uçmuştur.

Türkiye AIP NAC 1.4 maddesi ile 4/308 sayılı kararname hükümleri ve kontrol kulesi talimatına riayet etmeyen pilot hakkında işbu rapor tanzim edilmiştir.

Kontrol Kule Şefi

T.C.
Ulaştırma Bakanlığı
Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı
Hv. Seyrisefer Md.

SHD: 40-A, T. 103 / HSS- 1604 /10693 Ankara 7 / 9 / 1966

Vecihi Hürkuş
Gazi Bulvarı 1330 Sokak No. 21
İzmir

İlgi:
a) Ulaştırma Bakanlığı 10 Eylül 1966 gün ve SHD: 40-A/ HSS-1542 sayılı telgraf.
Ulaştırma Bakanlığı 1 Temmuz 1966 gün ve SHD: 40-A/ HSS-1097 sayılı yazı
c) Ulaştırma B. 23 Kasım 1965 gün ve SHD: 40-A / HSS –1350 s.y.

İlgi b ve c'de kayıtlı yazılar ile, TC-ERK tayyaresi ile yaptığınız alçak uçuşların hava trafik kontrol kaidelerine aykırı ve can ve mal emniyeti bakımından tehlike tevlit eder mahiyette olduğu bildirilmiş ve tekerrüründen kaçınılması hususunda dikkatiniz çekilmişti.

Bu kere, İLGİ-a'daki telgrafla da bildirildiği üzere, 8 Eylül 1966 Perşembe günü:

İçinde Sayın Başbakan, bakanlar, senatör ve milletvekillerinin bulunduğu (sayısı 33'tür) TC-TON tayyaresine çok yakından uçarak tehlike tevlit etmeniz.

Başbakan ve maiyeti ile karşılayıcılarını meydandan İzmir'e götüren konvoy üzerinden 50 metreye kadar alçalarak uçmak suretiyle can ve mal emniyetine tehlike yaratmanız ve meydan talimatlarına uymayarak usul ve kaideleri ihlal etmiş bulunmanız.

Birer nüshaları ilişikte gönderilen pilot raporu ve DHMİ Genel Müdürlüğü'nce verilmiş bulunan AİRMİSS ve SHD: FORM- S.36 raporları ile teyid ve tevsik edilmiştir.

Yukarıda açıklanan durum ve evvelce de aynı şekilde tekerrür etmiş olması muvacehesinde uçuşlarınız tamamen durdurulmuş ve 20 Mayıs 1958 tarih ve 103 sayılı ticari pilot lisansınız iptal edilmiştir.

Gereği hususunu rica ederim.

Seyfi Öztürk
Ulaştırma Bakanı

Ek: 3 Rapor
Dağıtım:

Gereği	Bilgi
-DHMİ Genel Müdürlüğü	- Hava Kuvvetleri Komutanlığı
-Vecihi Hürkuş	- İçişleri B. (Emniyet Gn. Md.)
Gazi Bulvarı 1330 S.	- İzmir Valiliği
No. 21 İzmir	

İstanbul, 9 Eylül 1967

Ulaştırma Bakanlığı Yüksek Bakanlığına

İzmir Cumaovası Havaalanı, Hava Kuvvetleri'ne devredilmiş ve Hava Kuvvetleri bu mevkide Hava Müzesi kurmaya başlamıştır. Müze müdürlüğünden yapılan tebligata göre meydanda bulunan TC-ERK uçağının meydandan alınması istenmektedir.

Bu tebligat üzerine İzmir'e gittim, uçağı inceledim, durumu iyi ve motorları de normal haldedir. Halen lisansım iptal edilmiş olmakla faaliyetten mahrumum. Mezkur uçağı İzmir'den alarak İstanbul'a getirmek ve havacılık çalışmalarıma ebediyen son vermek amacıyla sökerek dağıtmak kararındayım.

Bu hususa ait mevcut mevzuata müsteniden bir defaya mahsus olmak ve doğacak her türlü sorumluluğu şahsıma ait olmak üzere tayyaremi uçurarak İstanbul'a getirmek istiyorum.

Gerekli müsaadenin verilmesini ve ilgililere emir buyrulmasını saygılarımla dilerim.

Vecihi Hürkuş

Adres:
Aksaray Çın. Bostan Sok. 5/6
İstanbul

Ulaştırma Bakanlığı
Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı

Kayıt No.SHD: T- 3.A-8/HTK-2076 / 11814

Ankara 21 / 9 / 1967

Bay Vecihi HÜRKUŞ
Aksaray Çın. Bostan Sok. 5/6
İstanbul.

İlgi: 9 Eylül 1967 tarihli yazınız.

TC-ERK tescil markalı uçağın uçuşa elverişlilik durumu 10 Temmuz 1967 tarihinde nihayete ermesi ve pilot lisansınızın da iptal edilmiş olması dolayısıyla adı geçen uçağı, İzmir'den İstanbul'a uçurarak götürmeniz uygun görülmemiştir.

Bilginizi rica ederim.

Hüsamettin Atabeyli
Ulaştırma Bakanı

Ulaştırma Bakanlığı Yüksek Katına

İstanbul, 23.7.1967

Lisansımın iptal edilmiş olması her şeyden önce A.P. sempatizanı olmaktan muhalefet mensuplarının vatandaş hakkına saygısızlıkları mahsulü mürettep bir rapora dayanmaktadır. Mal ve can kaybından bahsediliyor. Hayır, 53 senelik uçuş hayatımda hiçbir vatandaşın ne malına ne canına zararım olmuştur. Havacılık ilmini tam manası ile hazmetmiş kazadan beladan daima kaçınmış bir pilotum.

Pilotaj ehliyeti durumuma gelince: 53 sene uçmak gibi dünyada tek insana nasip olan bir başarının sahibiyim. Yarım asrı aşan uçuş hayatımda bir ve çok motorlu kara ve deniz olarak 100'den fazla tip uçağı kullanmış ve havacılık mesleğinde en zor iş tanınan tecrübe pilotluğu konusunda 12 Alman ve 1 Macar pilotlarının mevcudiyetine rağmen, Almanya'da Junkers uçak fabrikasında TOMTAŞ hesabına hizmetim sırasında en ağır tecrübe uçuşlarının bana tevdi edilmiş bulunmasını şerefli bir hatıra olarak duygularımda saklamaktayım.

Kaldı ki 1924 yılında inşa ettiğim ilk Türk uçağı ve daha altı tip uçağın konstrüktör mühendisi ve tecrübecisi bir pilot olduğum, havacılık tarihimize geçen olaylardır. Yıllarca bu kadar uçağın bakımını yapan kimsenin uçak hazırlama işinde sahip olduğu ihtisas dikkate alınırsa bu kudreti küçümsemek gerçeğe aykırı olur.

Uçağı İzmir'de sökmem, iki kamyon ile İstanbul'a naklet-mem ne personel temini ne de masraf ödeme bakımından kudretim dahilindedir. Uçağın benzin deposu doludur. Bu benzin ile İstanbul'a getirmek istemekteyim. Eğer depolarım dolu olmasaydı, bir sene haklarından mahrum ve işsiz bir vatandaş olarak benzin de alamazdım. Bu durum ile dilekçemin kabulünü saygılarımla arz ve rica ederim.

Vecihi Hürkuş

Ulaştırma Bakanlığı
Sivil Havacılık Daire Başkanlığı

Bay Vecihi Hürkuş
Aksaray Çın. Bostan Sok. 5/ 6 İstanbul.

İlgi: 23. 9. 1967 tarihli müracaat

TC-ERK tescil markalı uçağı İzmir/Cumaovası meydanından Yeşilköy'e uçarak götürmenize ait ilgi'de kayıtlı yazı tetkik edilmiştir.

Adı geçen uçağın, uçuşa elverişliliğinin 10.7.1967 tarihinde nihayete erdiği malumlarıdır.

Uçağın, İstanbul'a kadar uçabilmesi için talimat gereği yetkili THY A.O. Genel Müdürlüğü'nün veya Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın salahiyetli bir ekibi tarafından kontrol edilmesi ve bir defaya mahsus olmak üzere İstanbul'a kadar uçabileceğine dair bir raporun bakanlığımıza gönderilmesi lüzumlu görülmektedir.

Ancak, söz konusu rapordan sonra uçağın İstanbul'a kadar meri lisanslı bir pilot tarafından uçurulmasına müsaade edilebileceğine bilginizi rica ederim.

Ulaştırma Bakanı

Hürkuş'un bu isteği de kabul olunmamış, Hava müzesi uçağı satın almak istemiş. Hürkuş, ERK isminin muhafazası ile bunu kabul etmiş. ERK uçağı bugün Yeşilköy Hava Müzesi'nde ismi ile korunmaktadır.

Mukavelename

Bir taraftan THY A. O. adına Genel Müdür Hüseyin Yeğin ile Genel Müdür Muavini İbrahim Ildır, diğer taraftan Aksaray Ç. Bostan Sok. No. 5/6'da mukim Vecihi Hürkuş arasında aşağıda yazılı şartlar dairesinde işbu hizmet ve ücret mukavelesi tanzim edilmiştir.

1. Vecihi Hürkuş, ortaklıkça kendisine tevdi edilen Türk Sivil Havacılık ve THY Tarihini hazırlama ve kaleme alma işini yapacaktır.

2. Vecihi Hürkuş, kendisine tevdi edilen bu iş için gerekli itina ve gayreti gösterecektir.

3. Hizmet süresi bir yıl olup, ücreti bürüt 1250 TL. üzerinden yılda 14 aylıktır.

4. Vecihi Hürkuş, kendisine tevdi edilen işi görmek için Part-time olarak mesai yapacaktır.

5. THY, personeline tanınan yıllık pas hakkından aynı şekil ve şartlar dahilinde istifade edecektir.

6. Vecihi Hürkuş, THY tarafından, İstanbul dışında bir mahalde geçici görevle vazifelendirildiği takdirde, THY Harcirah Talimatnamesi hükümlerinden istifade edecektir.

7. İşbu mukavele 24.2.1969 tarihinden 23.2.1970 tarihine kadar muteber olup, bir nüsha olarak tanzim edilmiş ve bir sureti de Vecihi Hürkuş'a verilmiştir.

8. İhtilaf vukuunda yetkili merciler İstanbul Mahkeme ve İcra daireleridir. 24.2.1969

Türk Hava Yolları A. O.

Vecihi Hürkuş	İbrahim Ildır	Hüseyin Yeğin
İmza	Genel Müdür Muavini	Genel Müdür
	İmza	İmza

Uçtuğu Tayyareler

1914 - 1966 yarım asrı geçen havacılık hayatımda Prototip ve tekamül tip tecrübeleri, eğitim, akrobasi eğitimi, av, keşif, bombardıman, planör, planör remorku, paraşüt eğitimi vs. maksatlarla yaptığım uçuş hizmetlerim aşağıda icra yılları ve tipleri yazılı tayyarelerle ifa edilmiştir.

		1914 - 1915 Yıllarında:			
R.E.P.		50	cv	Fransız	Kesik kanat rule uçağı
Bleriot Anzanimot		35	cv	"	Rule ve lindruvat uçağı
R.E.P.		70	cv	"	
Bleriot	XI-2	80	cv	"	
Pfalz Parasol	A-2	80	cv	"	Bu uçakla büyük kaza oldu
		1915 - 1918 Birinci Dünya Harbi:			
Albatros	B-1	100	cv	Alman	Eğitim uçağı
Albatros	A -C-1	160	cv	"	Egitim
Albatros	VIII	160	cv	"	Harp, eğitim
Fokker	E-1	20	cv	"	Avcı (Bu uçakla ilk luping)
Rumpler	B-I	120	cv	"	Eğitim
Rumpler	C-I	160	cv	"	H. K. (Râsıd kurslarında çalıştım)
Gaudron	G-IV	160	cv	Fransız	Keşif, Bombardıman (Ruslardan iğtimam)
Nieuport	17	120	cv	"	"
Halberstad		120	cv	Alman	Avcı
A E G	C-IV	160	cv	"	Harp, Kesif
Albatros	D- III	160	cv	"	Avcı
Fokker	D-VII	160	cv	"	"
		1918 - 1925 İstiklal Savaşı:			
Pfalz	D-III	160	cv	Alman	Avcı
Albatros	D-III	160	cv	"	"
Ansaldo		300	cv	İtalyan	Harp, Keşif
Korbo	E-I	120	cv	"	Eğitim
Macci		300	cv	"	Keşif
LVG	C-IV	220	cv	Alman	Harp, Keşif
DFW	C-V	220	cv	"	" "

De Havilland	DH-9	240	cv	İngiliz	Harp, Keşif
Breguet	14	300	cv	Fransız	Harp, Keşif
Spad	X-III	220	cv	"	Avcı

Büyük Zaferden Sonra Yunanlılardan Kalan Uçaklar

Gaudron	G-III	80	cv	Fransız	Eğitim
Nieuport	24-BB	80	cv	"	Avcı, Eğitim
Vecihi	KVI	200	cv	Türk	Benim inşa ettiğim ilk Türk tayyaresi

İtalyanlardan kalan Edirne'den aldığım:

Kaproni	2x300	600	cv	İtalyan	Kabin , Yolcu

Deniz Tayyare Hocalığımda:

Gotha	WD-13	60	cv	Alman	Deniz Eğitim ve Keşif
Gotha	WD	160	cv	"	" " "
Savoya	S-16	300	cv	İtalyan	Deniz harp, Keşif

1923 senesinde ilk Askeri Heyetle Avrupa'da Havacılık Tetkiki yaptığımızda heyetin tecrübe pilotu olarak Alman, Fransız, İngiliz ve İtalyan hava kuvvetlerince 9 tip tayyareyi tecrübe etmiştim. Bunlara ait notlarımı kaybettiğim için tiplerini tespit edemiyorum.

1925-1930 Türk Tayyare Cemiyeti Baş Pilotu olarak;

Gaudron	C-59	130	cv	Fransız	Akrobasi, Eğitim
Ansaldo	A-300	300	cv	İtalyan	Akrobasi, Seyahat
	Almanya'da;				
Arado	B	120	cv	Alman	Eğitim
Heinkel		240	cv	"	Av Eğitim ve Akrobasi
Junkers	A-20	140	cv	"	Keşif/ Deniz Keşif
Junkers	A-35	230	cv	"	Keşif (Benim tadil yaptığım)
Dornier		240	cv	"	Fotograf Servisi
Rohrbach	2x450	900	cv	"	Deniz Bombardıman
Udet		120	cv	"	Akrobasi Eğitim
	Fransa'da;				
Breguet	19	450	cv	Fransız	Prototip yüksek akrobasi
Breguet	2x450	900	cv	"	Prototip bombardıman
Potez		450	cv	"	Bu uçak Arşardın rekor

					uçağıdır, bununla da yüksek akrobasi yaptım.
Moran	Solnier	80	cv	"	Eğitim
Moran		180	cv	"	Antrenman
Moran		180	cv	"	Spesiyal süper akrobasi
Bleriot		130	cv	"	Eğitim
Bleriot		450	cv	"	Avcı
Bleriot	2x450	900	cv	"	Yolcu ve Bombardıman
Gaudron	avionet	16	cv	"	Spor uçağı, Motorlu Planör
Gaudron	27	80	cv	"	Eğitim
Gaudron	59	180	cv	"	Antrenman
Nieuport	29	220	cv	"	Avcı, Eğitim
Nieuport	Delage	450	cv	"	Avcı Prototip
Spad		450	cv	"	Avcı Prototip
	İngiltere'de;				
De Havilland		130	cv	İngiliz	Eğitim
De Havilland		400	cv	"	Harp, Keşif
Avro		240	cv	"	Avcı, Eğitim
Sopwith		240	cv	"	Avcı, Eğitim
	İtalya'da;				
Ansaldo		300	cv	İtalyan	Harp, Keşif
Ansaldo		300	cv	"	Deniz Keşif
Savoya		300	cv	"	Deniz Avcı
Savoya		600	cv	"	Deniz Bombardıman
Fiat		300	cv	"	Avcı
Macci		300	cv	"	Avcı

Junkers nezdinde, gerek fabrikalarda ve gerekse meydan servislerimdeki çalışmalarımda Junkers A-20 Tayyaresinde yaptığım tadilat üzerinde yaptığım Ju A-35 uçağında tecrübe pilotluğunu yaptım.

Çekoslavakya'da Aero fabrikasında;

Aero	120	cv	Çek	Eğitim
Aero	450	cv	Çek	Avcı

Yaptığım uçuşlarda av tayyaresinin evsafını çok yüksek gördüğüm için devletimize tavsiye etmiştim.

1930-1934 Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nde;

Vecihi	XIV	120	cv	Türk	Eğitim
Vecıhı	XIV-D	120	cv	"	Deniz Eğitim
Vecihi	XV	120	cv	"	Antreman
Vecihi	XVI	130	cv	"	Hafif yolcu
Vecihi	XVI-D	130	cv	"	Hafif yolcu Deniz

1935-1940 Türk Hava Kurumu ve Türkkuşu faaliyetleri;

Proporkov	U-2	100	cv	Rus	Çifte kömand römork uçağı
Monospar	2x80	160	cv	"	İngiliz paraşüt eğitim uçağı
Fokkewulf		155	cv	Alman	Eğitim ve akrobasi
Planörler;					
P S-4				Rus	İlk Eğitim
P S-2			"		Akrobasi
S 5			"		Çift kumandalı Eğitim

1938 yılında Almanya'da mühendislik tahsilinde iken Hollanda Kraliçesi'nin önünde prototip uçağı olan Spinne ile uçmuştur.

1940-1950 arasında;

Magister	130	cv	İngiliz	Eğitim, akrobasi
DeHavilland	130	cv	"	Turist Kabin

1950-1965 arasında;

Auster	130	cv	İngiliz	Eğitim, hafif turist
		Hürkuş Hava Yolları		
Miles Aerovan	2x200	310	İngiliz	Yolcu uçağı
DeHavilland Rapid	2x200	400	"	" "
De Havilland Domini	2x200	400	"	"
De Havilland		130	"	Eğitim, akrobat

İlkler

Yarım asırdan fazla uçuculuk hayatımda özel başarılar diye tavsife değer hadiseler: Kafkas cephesinde ilk Türk hava zaferi, 1917.

Ruslardan ele geçirilen Nieuport tayyaresine pervane imali, 1918 İstanbul.

İstiklal Savaşında kanatlarımız tamiratı için jelatin ile emait imali..

İzmir hava meydanına ilk giren ve işgal eden.

İstiklal Savaşında ilk ve son uçuşu yapan.

İlk Türk tayyaresini inşa, 1924 İzmir.

İkinci ve ilk sivil uçak inşası, 1930 İstanbul.

İlk Türk özel tayyare mektebini açmak1932 İstanbul.

İlk Türk kadın pilotunu yetiştirmek, 1934 İstanbul (Bedriye Gökmen Bacı).

İlk Türk deniz tayyaresi inşası, 1933 İstanbul.

Türkiye'de ilk planör inşası, 1936 Ankara US-4 ve PS-2 planörleri.

İlk Türk özel hava yolları kuruluşu (Hürkuş Hava Yolları) 1954.

Memleketimizde toprakaltı radyo-aktif servetleri tayyare ile tespit etmek.

İstiklal Savaşında her sınıf muharipler arasında 3 defa T. B. M. M. takdirnamesi kazanmak.

50 yıl uluslararası havacılık madalyasının tek sahibi.

Lügatçe

Charge de rupture: (fr). Kopma, kırılma yükü.
Deformation permanante: (fr.) Düzelmez şekil bozukluğu.
Dublukumand (Double commande): (fr.) Çift Kumanda, öğretmen ve öğrenci pilotun birlikte uçuşu.
Dural/duralimin: Alüminyum, magnezyum ve bakırdan oluşan, uçak yapımında kullanılan hafif ve dayanıklı bir alaşım.
Endaht: (osm.) Atma, ateş etme, silah boşaltma.
Facteur de charge: (fr.) Yük faktörü.
Kaput: Ölmüş, mahvolmuş.
Klerans-clearance: (fr.) Kuleden alınan uçuş ve kalkış izni.
Luping-Looping: (ing.) Uçağın düşey olarak havada tam bir daire çizme hareketi.
Longeron: (fr.) Uçağın gövde yapısında yer alan uzunlamasına destek parçaları.
Lövye-levier: (fr.) Uçağın aşağı yukarı, sağa sola hareketlerini yöneten kumanda kolu.
Manet-manette: (fr.) Kol, (örn. manette de gaz-gaz kolu).
Manyabilite-maniabilité: (fr.) Kullanışlılık, işleme kolaylığı.
Navigasyon-navigation: (fr-ing.) Seyrüsefer.
Plafond: (fr.) Uçağın uçabileceği en yukarı yükseklik.
Planörizm: (fr.) Planörcülük.
Ranversman-renversement: (fr.) Uçağın terse çevrilerek uçurulması.
Râsıd: (osm.) Pilotun yanında uçan gözlemci.
Rate arızası-raté: Motorda ateşlemede bozukluk.
Reglaj-réglage: (fr.) Düzenleme, ayarlama.
Rule: (fr.) Uçağın yerde yürümesi.
Santraj-centrage: (fr.) Merkezleme, merkezini saptama.
Spesifikasyon-specification: (fr.) Niteliklerini belirleme, nitelik .
Sukut: (osm.) Düşme.

Tarraka: (osm.) Büyük gürültü.
Turel-tourelle: (fr.) Kule
Viril – Perte de vitesse (fr.) Stall (ing.): Uçağının kanatlarının kaldırma gücünü aşan dik bir uçuş halinde uçağın havada tutunamayıp bir kanat üzerine devrilerek 360 derecelik dönüşlerle aşağı düşmesi.
Vürut: (osm.) Varma, gelme, yetişme.