

VECİHİ HÜRKUŞ'UN HAYATI VE
HAVACILIK FAALİYETLERİ

HIZIR TÜRKKAN DEMİRKAZIK

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ

ARALIK 2017

VECİHİ HÜRKUŞ'UN HAYATI VE
HAVACILIK FAALİYETLERİ

HIZIR TÜRKKAN DEMİRKAZIK

TARAFINDAN

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜNE
SUNULAN TEZ

TARİH ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ARALIK 2017

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Doç. Dr. Seyfullah YILDIRIM

Enstitü Müdür V.

Bu tezin Yüksek Lisans derecesi için gereken tüm şartları sağladığımı tasdik ederim.

Prof. Dr. Hüseyin ÇINAR

Tarih Bölümü Başkanı

Okuduğumuz ve savunmasını dinlediğimiz bu tezin bir Yüksek Lisans derecesi için gereken tüm kapsam ve kalite şartlarını sağladığını beyan ederiz.

Yrd. Doç. Dr. Sayim TÜRKMEN

Danışman

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Kenan OLGUN (AYBÜ, Tarih Bölümü)

Yrd. Doç. Dr. Sayim TÜRKMEN (Danışman, AYBÜ, Tarih Bölümü)

Yrd. Doç. Dr. Bahattin DEMİRTAŞ (Gazi Üniv., Polatlı Fen Ed.Fak., Tarih Bl.)

İNTİHAL

Bu tez içerisindeki bütün bilgilerin akademik kurallar ve etik davranış çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca bu kurallar ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmada orijinal olmayan her tür kaynak ve sonuçlara tam olarak atıf ve referans yaptığımı da beyan ederim; aksi takdirde tüm yasal sorumluluğu kabul ediyorum.

Adı Soyadı : Hızır Türkan DEMİRKAZIK

İmza :

ÖZET

VECİHİ HÜRKUŞ'UN HAYATI VE HAVACILIK FAALİYETLERİ

Demirkazık, Hızır Türkan

Yüksek Lisans, Tarih Bölümü

Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. Sayim TÜRKMEN

Aralık 2017, 200 sayfa

Bu çalışma, Türkiye'nin en önemli şahsiyetlerinden biri olan Vecihi Hürkuş'un biyografik portresini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Tez, Hürkuş'un yetişmesini, Birinci Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı'nda yapmış olduğu uçuşları, bu uçuşlardaki kahramanlıklarını, ilk Türk askerî uçak yapımını, bu uçağı üretirken ve ürettikten sonra karşılaştığı zorlukları, ilk Türk sivil uçak yapımını, bu uçağın uçurmak için karşılaştığı engellemeleri, ilk Türk hava okulunu açışını, ilk Türk hava yolu şirketini hizmete açışını ve daha birçok ilkleri başarmasını konu edinmiştir. Böylece Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi havacılarından biri olan Hürkuş vasıtasıyla dönemin havacılığı ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Vecihi Hürkuş, Havacılık, Birinci Dünya Savaşı, İstiklal Savaşı, Tayyare, Uçak

ABSTRACT

THE LIFE OF VECİHİ HÜRKÜŞ AND AVIATION ACTIVITIES

Demirkazık, Hızır Türkkân

M.A, Department of History

Supervisor: Asst. Prof. Sayim TÜRKMÂN

December 2017, 200 pages

This study aims to reveal the biographical portrait of Vecihi Hürkuş, one of the most important personalities of Turkey. The thesis examines the development of Hürkuş, the flights he had done in the First World War and the War of Independence, the heroism of these flights, the first Turkish military aircraft production, the difficulties he faced while and after producing this plane, the first Turkish civilian aircraft construction, obstacles he faced in order to fly it, the opening of the first Turkish air school, the introduction of the first Turkish airline company to service, and more to the first. Thus, the aviation of the period of the Ottoman and Republican was revealed through Hürkuş.

Keywords: Vecihi Hürkuş, Aviation, WW1, Aircraft, Turkish Independence War

Anne ve Babama,

TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans tezi çalışmamda tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Sayim Türkman'a, yardım ve teşviklerini esirgemeyen hava tarihçileri Sayın Mustafa Kılıç, Salim Dikduran ve Hayrullah Uzuner'e teşekkürü borç bilirim. Arşivlerinden istifade etmemi sağlayan Gnkur. ATASE Arşivi, Hv.K.K.lığı Arşivi ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi çalışanlarına teşekkür ederim. Yüksek Lisans öğrenimim esnasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen hayat arkadaşım eşime, daha küçük yaşta olmasına rağmen kendisini ihmal etmeme kırılmayan biricik oğluma ve moral desteği veren tüm arkadaşlarıma sonsuz teşekkürler.

İÇİNDEKİLER

İNTİHAL.....	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	xiii
HARİTALAR LİSTESİ	xv
KISALTMALAR LİSTESİ	xvi
GİRİŞ.....	17
I. BÖLÜM	22
1. VECİHİ HÜRKUŞ'UN DOĞUMU ve EĞİTİMİ.....	22
1.1. Doğumu ve Aile Çevresi	22
1.2. Vecihi Hürkuş'un Eğitim Hayatı	23
1.2.1. İlk Eğitimi.....	23
1.2.2. Askerî Eğitimi	23
1.2.2.1. Küçük Zabit Mektebi	23
1.2.2.2. Yeşilyurt Tayyare Makinist Okulu	25
1.2.2.3. Yeşilyurt Tayyare Okulu.....	25
II. BÖLÜM.....	27
2. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA VECİHİ HÜRKUŞ.....	27
2.1. Birinci Dünya Savaşı'nda Tarafların Hava Gücü.....	27
2.2. Irak Cephesi'nde Vecihi Hürkuş	28

2.3.	Kafkas Cephesi'nde Vecihi Hürkuş	30
2.3.1.	Vecihi Hürkuş Tarafından Rus Tayyaresinin Ganimet Alınması.....	34
2.3.2.	Vecihi Hürkuş Tarafından Düşürülen İlk Rus Tayyaresi	36
2.3.3.	Vecihi Hürkuş'un Tayyaresinin Düşürülmesi	39
2.4.	Vecihi Hürkuş'un Esaret Yılları	44
2.4.1.	Nargin Adası'ndaki Esareti	44
2.4.2.	Nargin Adası'ndan Kaçışı	45
2.5.	Vecihi Hürkuş'un İstanbul'a Gelişi.....	50
2.5.1.	Birinci Dünya Savaşı'nın Son Hava Çatışması.....	51
2.6.	Vecihi Hürkuş'ta "Kendi Tayyaremizi Kendimiz Yapmalıyız." Fikrinin Oluşumu ve İlk Tayyare Projesi	52
2.7.	Birinci Dünya Savaşı'nın Sonuna Doğru Dünya ve Osmanlı Havacılığının Durumu	54
2.8.	Birinci Dünya Savaşı'nın Sona Ermesi	55
2.8.1.	Vecihi Hürkuş'un Terhisi	57
2.8.2.	İstanbul'dan Kaçış ve Anadolu'ya Geçiş.....	57
2.8.2.1.	Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nun Boşaltılması	59
2.8.2.2.	Maltepe Tayyare İstasyonu	59
2.8.2.3.	Havacı Personelin Anadolu Harekâtına Katılma Teşebbüsü	60
2.8.2.4.	Anadolu'ya Geçiş.....	66
III. BÖLÜM	69
3. İSTİKLAL SAVAŞI'NDA (1920-1923) VECİHİ HÜRKUŞ	69
3.1.	İstiklal Savaşı'nın Başında Türk ve Yunan Hava Kuvvetleri	69
3.1.1.	Yunan Hava Kuvvetleri	69
3.1.2.	Türk Hava Kuvvetleri	70
3.1.3.	İstiklal Savaşı'nın İlk Hava Teşkilatı	70
3.1.3.1.	Vecihi Hürkuş'un Konya Tayyare İstasyonu'na Görevlendirilmesi	71
3.1.3.2.	Vecihi Hürkuş ve Arkadaşlarının Tayyarelerin Faaliyetini Sağlama Çalışmaları; "Emayit Üretimi".	72
3.2.	İstiklâl Savaşı'nın İlk Dönemi	73

3.2.1. Vecihi Hürkuş Kartal Müfrezede	74
3.2.1.1. İstiklal Savaşı'nın İlk Uçuşunun Vecihi Hürkuş Tarafından Yapılması	75
3.2.2. Vecihi Hürkuş'un Eskişehir'e Gitmesi.....	79
3.3. Birinci İnönü Savaşı	81
3.3.1. Birinci İnönü Savaşı'nda Vecihi Hürkuş.....	82
3.3.2. Vecihi Hürkuş'un Düşürülmesi.....	83
3.3.3. Vecihi Hürkuş'un Kız Kardeşi ve Yeğenin Şehit Olması	87
3.3.4. I. İnönü Savaşı Sonrasında Vecihi Hürkuş'un Maddi Mükâfatla Taltif Edilmesi	87
3.4. İkinci İnönü Savaşı	87
3.5. Kütahya-Eskişehir Savaşları.....	94
3.5.1. İsmet Tayyaresi.....	95
3.6. Sakarya Savaşı.....	97
3.6.1. Vecihi Hürkuş Tarafından Düşürülen Yunan Tayyaresi	102
3.6.2. Yunan Ordugâhının Bombalanması	103
3.6.3. Sakarya Tayyaresi.....	106
3.6.4. Karga Tayyaresi.....	107
3.7. Büyük Taarruz	109
3.7.1. Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri.....	110
3.7.2. İtalyanlardan SPAD XIII Tayyarelerinin Alınması.....	110
3.7.3. Almanlardan Tayyare Tedarik Çalışmaları	111
3.7.4. Büyük Taarruz Öncesi Uçuşlar	112
3.7.5. 30 Ağustos Başkomutanlık Meydan Muharebesi.....	117
3.7.6. İstiklal Savaşı'nda Havacı Personel Kayıpları	120
3.7.7. Yunan Hava Birliklerinden Alınan Ganimetler.....	121

VI. BÖLÜM..... 123

4. İSTİKLAL SAVAŞI SONRASI (1923-1925)..... 123

4.1. Vecihi Hürkuş'un Kırım Geçirmesi	124
4.2. İzmir'e İntikal.....	125
4.3. Terk Edilen İtalyan Tayyaresi (Vecihi).....	125

4.4.	İlk Türk Tayyaresi Vecihi K VI	127
4.4.1.	Vecihi K VI ile İlk Uçuş.....	130
4.4.2.	Askerî Hizmetinin Sona Ermesi	132
4.4.3.	Vecihi K VI'ya ne oldu?.....	132
4.5.	Vecihi Hürkuş'un Tayyare Heyeti ile Avrupa Seyahati (1923-1924).....	133
V. BÖLÜM		136
5. VECİHİ HÜRKUŞ'UN SİVİL HAVACILIK DÖNEMİ (1925 SONRASI).....		136
5.1.	Türk Hava Kurumu ve Vecihi Hürkuş	136
5.1.1.	Vecihi Hürkuş'un Türk Tayyare Cemiyetinde Baştayyareci Olması	138
5.1.2.	Ceyhan Tayyaresi ile Türkiye Turu.....	138
5.1.3.	Vecihi Hürkuş'un Türk Tayyare Cemiyeti Bünyesinde Avrupa Seyahati	140
5.1.4.	Türk Tayyare Cemiyeti için Tekrar Propaganda Uçuşları.....	142
5.1.5.	Vecihi Hürkuş'un Uçak Mühendisliği Eğitimi.....	143
5.2.	Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Vecihi Hürkuş	144
5.2.1.	Vecihi Hürkuş'un TOMTAŞ'ta Şef Pilot (Test Pilotu) Olması	145
5.3.	Vecihi Hürkuş'un Yaptığı 2. Tayyare Vecihi XIV	146
5.3.1.	Vecihi Hürkuş Çekoslovakya'da	151
5.4.	Yerli Malı Sergisinde Vecihi Hürkuş	151
5.5.	Vecihi Sivil Tayyare Mektebi.....	152
5.5.1.	Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin Başarıları.....	153
5.5.2.	Mühürdarzade Nuri Demirağ'ın Vecihi Sivil Tayyare Mektebini Ziyareti	155
5.6.	Türkkuşu'nun Kurulması.....	156
5.6.1.	İlk Kadın Hava Şehidi Eribe Hürkuş'un Şehadeti.....	157
5.7.	Kanatlılar Birliğinin Kuruluşu.....	159
5.7.1.	Kanatlılar Dergisi	159
5.8.	Vecihi Hürkuş'un Yazdığı Anı Kitabı "Bir Tayyarecinin Anıları"	160
5.9.	Vecihi Hürkuş'un Ticari Atılımları	160
5.9.1.	Hürkuş Hava Yolları.....	161

5.10. Vecihi Hürkuş'un Vefatı	163
VI. BÖLÜM.....	165
6. VECİHİ HÜRKUŞ'UN UNUTULMAMASI İÇİN YAPILAN FAALİYETLER..	165
6.1. Yeni Nesil Temel Eğitim Uçağı: HÜRKUŞ.....	165
6.2. Astsubay Vecihi Hürkuş Onur Ödülü.....	167
6.3. Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneğı	167
6.4. Vecihi Hürkuş Hayatı Film Oluyor: "HÜRKUŞ"	167
6.5. Vecihi Hürkuş Havacılık Ödülleri.....	168
6.6. Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı.....	168
6.7. Orhan Bahtiyar Tarafından Vecihi Hürkuş'un Hayatı Romanlaştırıldı: "Gece Tayyarede Açıkta"	169
6.8. Vecihi Tayyaresi Maketinin Yapılması.....	169
6.9. Vecihi Hürkuş'un Hayatını Konu Alan Tiyatro: "Bir Tayyareci, Vecihi Hürkuş"	170
6.10. Vecihi Hürkuş Anı Köşeleri	170
6.10.1. İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi	170
6.10.2. Ankara Hava Müzesi	171
6.10.3. Türk Hava Kurumu (THK) Müzesi	171
6.10.4. Hava Teknik Okullar Komutanlığı Anı Salonu.....	171
SONUÇ	172
Vecihi Hürkuş'un Hayatına Sığırdığı İlkler	173
YARARLANILAN KAYNAKLAR	176
EKLER	188

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1 Dersaadet Küçük Zabit Mektebi	24
Fotoğraf 2 Küçük Zabit Tayyareci Vecihi Hürkuş	25
Fotoğraf 3 Ruslardan Ganimet Olarak AlınanTayyare (Sırrı Çakmak Koleksiyonundan) .	35
Fotoğraf 4 Osmanlı Ordusuna Ait AK-60 Numaralı Tayyare (Albatros C.III).....	39
Fotoğraf 5 Rus İmparatorluğu'na Ait Nieuport XI.....	41
Fotoğraf 6 Vecihi Beyin Pervanesini Yaptığı Rus Niuport 17 Tipi Tayyare	53
Fotoğraf 7 Vecihi Hürkuş'un Sivil Tayyarecilik Döneminde Tayyareci Brövesi Takılı Takım Elbiseli Fotoğrafi.....	56
Fotoğraf 8 Yunan Havacıları Tarafından Düşülen Bir Türk Tayyaresi.....	69
Fotoğraf 9 Yunanlılardan Ganimet Olarak Ele Geçirilen DH-9 Tayyaresi. “İsmet” Adı Verilen Tayyare İstiklal Harbi Boyunca Önemli Hizmet Verecektir.	97
Fotoğraf 10 Yunanlılardan Ele Geçirilen Breguet 14.B-II Tipindeki “Sakarya” Tayyaresi	107
Fotoğraf 11 İtalyanlardan Satın Alınan SAML/Aviatik B.1 Tipindeki “Karga” Tayyaresi	108
Fotoğraf 12 Erzurumlu Nafiz Kotan'ın Hediye Ettiği Breguet 14.B-II Tipindeki Tayyarelerden Biri.	112
Fotoğraf 13 Svl. Plt. Cemal Bey ile Rst. Yzb. Ahmet Bahattin'in Yunanlı Havacıların da Katıldığı Cenaze Töreni.....	115
Fotoğraf 14 Vecihi Hürkuş'un Yüzbaşı Üniformalı Fotoğrafi.....	125
Fotoğraf 15 İtalyanların Bıraktığı Vecihi Adı Verilen Caproni Marka Tayyare.....	127
Fotoğraf 16 Vecihi K VI Tayyaresi.....	129
Fotoğraf 17 28 Ocak 1925 Tarihinde Vecihi Hürkuş'un Vecihi K VI ile İlk ve Tek Uçuş Sonrası Kurban Kesilirken	131

Fotoğraf 18 Muzaffer Ergüder Tarafından Hazırlanan Avrupa Seyahati Raporu (Avrupa’da Türkiye Cumhuriyeti Tayyare Heyeti Ceridesi).....	134
Fotoğraf 19 Vecihi Hürkuş Tarafından Hazırlanan Türk Tayyare Cemiyeti Logosu.	137
Fotoğraf 20 Ceyhan Tayyaresi	138
Fotoğraf 21 Avrupa’ya Giden Heyet Toplu Hâlde, Vecihi Hürkuş’un Ceketinde Pilot Brövesi Takılı.	141
Fotoğraf 22 Vecihi Hürkuş’un Yapmış Olduğu Seyahat ile İlgili Gazete Çıkan Bir Haber	142
Fotoğraf 23 Vecihi Hürkuş Almanya'da Junkers Fabrikasında Tayyare Testinde	146
Fotoğraf 24 Vecihi Hürkuş Vecihi XIV ile Birlikte.	149
Fotoğraf 25 Dönemin Basınında Vecihi Hürkuş’un Vecihi XIV ile Uçuş Haberi.	149
Fotoğraf 26 Hâkimiyeti Milliye Gazetesi (5Aralık 1930).....	150
Fotoğraf 27 Vecihi X SK Seyir Halinde.....	154
Fotoğraf 28 Vecihi XVI (Nuri Bey)	156
Fotoğraf 29 Kanatlılar Dergisinin İlk Sayısı	159
Fotoğraf 30 Bir Tayyarecinin Anıları Kitabı.....	160
Fotoğraf 31 TC-ERK, İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde	163
Fotoğraf 32 Vecihi Hürkuş’un Vefat Haberi.....	164
Fotoğraf 33 Vecihi Hürkuş Vefatının 48. Yılında Ankara Cebeci Asri Mezarlığındaki Mezarı Başında Düzenlenen Törenle Anıldı.	164
Fotoğraf 34 HÜRKUŞ Temel Eğitim Uçağı	166
Fotoğraf 35 Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı	169
Fotoğraf 36 Vecihi Maket Uçağının Geleceğin Havacıları ile Yapılması.....	170

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1 Vecihi Hürkuş'un Nargin Adası'ndan Kaçış İstikameti	47
Harita 2 Vecihi Hürkuş'un Bakü-Astara Yol Haritası	48
Harita 3 Vecihi Hürkuş'un Nargin Adası-Süleymaniye-Musul Yol Haritası	49

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.:	Adı geçen eser
a.g.m.:	Adı geçen makale
a.g.t.:	Adı geçen tez
ATASE:	Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
Alb.:	Albay
BCA:	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BOA:	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Bnb.:	Binbaşı
Bçvş.:	Başçavuş
Bl.:	Bölük
Dnz.:	Deniz
Gnkur.:	Genelkurmay
Hv.:	Hava
Kd.Bçvş.:	Kıdemli Başçavuş
K.lığı:	Komutanlığı
Org.:	Orgeneral
Plt.:	Pilot
Rst.:	Rasıt
s.:	Sayfa
S.:	Sayı
Svl.:	Sivil
Tğm.:	Teğmen
T.Ta.C.:	Türk Tayyare Cemiyeti
TVHMD:	Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği
Ütğm.:	Üsteğmen
Yzb.:	Yüzbaşı

GİRİŞ

İnsanların uçma isteği insanlığın var oluşuna dayanmaktadır. İnsanoğlu kuşlar gibi özgür olmak için bazen kuşkanadını koluna taktı, bazen de kanat benzeri şeyleri koluna takarak bu isteğini yerine getirmeye çalıştı. Fakat insanoğlu bu hayalini ancak son 200 yılda gerçekleştirebilmiştir.

Türklerin gökyüzüne karşı ayrı merakı vardı. Avrupa Hun Devletinin bayrağında kuş, Selçuklularda ise kartal devletin amblemi olarak kullanılırken, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti bayraklarında ay ve yıldız kullanılmıştır. Bunlarda Türklerin yükseklerle, gökyüzüne karşı ilgisinin tarihi seyrini göstermektedir.

Türklerin İslam dinine girdikten sonra astronomiye azımsanmayacak derecede katkıları oldu. Daha 1002 yılında İmam Cevheri ilk uçma teşebbüsünde bulundu. Nişabur Ulu Camii'nin minaresinden taktığı kanatlarla uçmayı denedi fakat başarılı olmayarak şehit oldu. Anadolu Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan İstanbul'u Bizans İmparatorunu ziyarete geldiğinde Siracettin adında bir Türk gösteri düzenledi, gösterisinde uçmak amacıyla hava dolu elbise ile surlardan kendisini boşluğa bıraktı maalesef şehit oldu.¹

17. Yüzyıla gelindiğinde Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi başarılı uçuşlar gerçekleştirdiler fakat uçuşların devamı gelmedi. Hatta Hazerfen Ahmet Çelebiye ödül olarak bir kese altın verilip Cezayir'e sürgün edildi.²

Avrupa'da sanayi devrimiyle insanın buharı kullanması, makineleri icat etmesi, havacılıkla uğraşanlarda insanın uçabileceği fikrini cesaretlendirdi. Havacılık alanında en önemli gelişmelerden biri 1783 yılında Montgolfier kardeşler balonu keşfettiler. Balon savaşta keşif aracı olarak kullanıldı. Balonun sınırlı hareketi, yönlendirilememesi hareket

¹ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hv. K. K. lığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2006, s. 18.

² Ülkü Çelik Şavk, **Sorularla Evliya Çelebi**, Hacettepe Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2011, s. 35.

kısıtlıyordu. Balon gelişmesini 20. yy doğru güdümlü balon olarak adlandırabileceğimiz zeplin olarak tamamladı. 18. ve 19. asırlar balonculuğun Avrupa’da revaçta olduğu bir zaman dilimidir. 19. asırda askeri amaçlı kullanılmaya başlayan balonun savaşlarda önemli rolü olmuştu. Mesela, Fransız - Avusturya Savaşı, Amerikan İç Savaşı, Brezilya - Paraguay Savaşı, Fransız - Alman Savaşı’nda balon kullanıldı.³

20. asırda havacılık çok hızlı gelişme kaydetti. 19. Yüzyılın sonlarından başlayarak, motor gücü kullanarak uçak yapma çalışmaları birçok mucit tarafından çalışılıyordu. Wilbur ve Orville Wright Kardeşler 1900 yılından itibaren planörleri ile binden fazla deneme uçuş denemesi yaptılar ve nihayet 1903 tarihinde motorlu uçak ile ilk başarılı uçuşu yaptılar. Planöre kendilerinin yaptığı on iki beygirlik bir motor takarak bu uçakla 17 Aralık 1903’te beş görgü şahidinin önünde uçtular, toplam elli dokuz saniye havada kalmayı başardılar. 1904 yılında daha sağlam olarak yaptıkları Flyer-2 ismini verdikleri uçağı imal ettiler ve bu uçakla 150 uçuş gerçekleştirdiler. 1905 yılında 3. Uçaklarını ürettiler. Bu uçakla 38 km havada kalarak yeni bir rekor kırdılar. Amerikan hükümeti Wright Kardeşlerle ilgilenmiyordu. Fransız Hükümeti ise uzun süredir kardeşlerin icatlarını takip etmekteydi ve ihtira beratını⁴ satın aldı.⁵

Bu arada özellikle Fransa’da havacılık sanayinde gelişmeler devam etmekteydi. Fransız Voison kardeşler 1905’te ilk uçak fabrikasını kurdular. Danimarka’da Ellehamer 1904’de uçağı ile ilk uçuşunu yaptı. Almanların ilk uçakları 1909’da Magneburg’da uçtu. İngilizlerin ise 8 Ekim 1908’de uçtu. Uçağın önemini kavrayan mucitler hızlı bir şekilde kendilerine özgü tasarımlarını uçurmaya başladılar. Bu yıllarda Rusya, Romanya, Avusturya, Hollanda, Portekiz, İspanya, Brezilya kendi uçaklarıyla olmasa da uçuşlarla tanıştılar.⁶

Takvim 1909 yılını gösterdiğinde, uçakların savaş makinesi olma zamanı gelmişti. Amerika Wright kardeşlerin yaptığı uçakla, Fransızlar ise aynı yıl askeri havacılık teşkilatlarını kurdular. Askeri havacılık için dönüm noktası 1910 yılında Fransa’da yapılan

³ Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 49-60.

⁴ İhtira beraati: patent

⁵ a.g.e., s. 90-92.

⁶ a.g.e. s. 93-94.

Picardie manevrasıdır (tatbikatı). Bu manevra da on dört uçak ve dört balon kullanıldı. Manevraya Avrupa'nın önde gelen ülkelerinin yanında Osmanlı askeri ataşesi de katıldı. Manevralara katılan yüksek dereceli askeri personel uçakların keşif, topçu atış takibi gibi nedenlerle uçakların gelecekte çok faydalı olacağı hakkında fikir birliğine vardılar.⁷

Osmanlı Devletinde ilk uçakla uçuş 2 Aralık 1909 tarihinde Baron de Catters tarafından yapıldı. Baron 2. Uçuşunu ise 5 Aralık tarihinde yaptı. Dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ordunun modernleşmesi için çalışmalar başlatmıştı. Uçakla incelenmesi için komisyon kurulmasını emretti. 11 Aralık 1909 tarihinde ise bu defa Bleriot isimli Fransız pilot İstanbul'da uçuş yaptı. Bleriot uçuşu sonunda Andon isimli bir vatandaşın evine çarparak düştü. Bu ilk uçuşlardan askeri personel tatmin olmasa da havacılık araştırmaları durmadı. 1910 yılında Mahmut Şevket Paşa Enver Bey'i Almanya'ya, Fethi Bey'i de Fransa'ya Avrupa orduları hakkında bilgi almaları için gönderdi. Fethi Bey Fransa'da bulunduğu zaman Picardie manevrasına katıldı ve tatbikatta her iki kuvvetinde uçak kullanmasından etkilendi. Fethi Bey Harbiye Nezaretine havacılığın durumundan ve harp sahasında tayyarenin kullanımından bilgi vererek, tayyarecilik sınıfının kurulması hakkında rapor sundu.⁸

1911 yılında Osmanlı Ordusundan iki subay Fransa'ya Bleriot okuluna pilotaj eğitimine gönderildi. Yzb. Fesa ve Ütgm. Yusuf Kenan Türk Ordusunun 1 ve 2 numaralı bröveli pilotları oldular. Uçak, askeri amaçlı olarak ilk defa, Trablusgarp Savaşında İtalyanlar tarafından Osmanlı Ordusuna karşı kullanıldı. Bu savaşta ilk uçakta Türkler tarafından düşürüldü.⁹

Osmanlı Devleti ilk uçaklarını bağış toplayarak aldı. İki tayyare 15 Mart 1912'de İstanbul'a geldi.¹⁰ Böylelikle Osmanlı Ordusu ilk uçaklarına kavuştu. Balkanlar'da bulunan Bulgar, Sırp, Yunan Krallıkları ile Karadağ birleşerek Osmanlı Devletine karşı 8

⁷ Fethi Kural, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Ankara, Hava Basım Neşriyat Müdürlüğü, 1974, s. 54.

⁸ Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 116.

⁹ a.g.e., s. 106

¹⁰ Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 158-159.

Ekim 1912 tarihinde savaş ilan ettiklerinde, Osmanlı Ordusu on uçağa sahipti.¹¹ Uçaklar Balkan Savaşları'nda elimizde az sayıda olmasına rağmen etkin olarak kullanıldı. Pilotlarımız havadan önemli keşifler yaparak harekât için önemli bilgiler sağladılar. Balkan Savaşları'nda yapılan uçuşlarla pilotlarımızın deneyimleri daha da arttı.¹²

Bu dönemde havacılığa sahip çıkan ve önemini kavrayan birkaç kişi vardır. Bunlardan biri Alb. Süreyya İlmen'dir. Süreyya İlmen Türk havacılığının gelişmesi için komisyonda görevlendirildiğinden itibaren Türk havacılığının hak ettiği yere gelmesi için çok çalıştı. Aynı göreve siyasi nedenlerle üç defa getirildi ve gönderildi. Balkan Savaşları'ndan sonra Osmanlı Hava Kuvvetlerinin ıslahı için dönemin en iyi hava kuvvetlerine sahip Fransızlardan yardım istendi. Fransız De Goys bu görev için 4 Mayıs 1914 tarihinde göreve başladı.¹³ De Goys zamanında, pilotlara verilen eğitimi yeniden yapılandırıldı, rasıt kursları açıldı, Teşkilatı Havaiye Müfettişliği ve Deniz Tayyare Mektebi kuruldu. De Goys tüm havacılarımız tarafından sevilen biri olmanın yanında kendisi hep bir Türk dostu olarak kaldı.¹⁴

Osmanlı Devleti Balkan Savaşları'nda Avrupa'da bulunan topraklarının çoğunu kaybetmişti, İttihat ve Terakki Hükûmeti tarafından bu kaybın halk üzerinde oluşan olumsuz etkilerini kırmak ve Osmanlı Devleti'nin büyük çoğunluğunu oluşturan Türk ve diğer Müslüman topluluklarına moral vermek amacıyla daha önce Fransız havacılar tarafından başarıyla tamamlanan Paris - İstanbul - Kahire Seferi'ne benzer bir seyahatin İstanbul - Kahire güzergâhında yapılmasına kararı verildi.¹⁵ Bu büyük görev için dönemin en iyi pilotlarından olan Yzb. Mehmet Fethi, Ütğm. Sadık, Ütğm. Nuri ve Yzb. İsmail Hakkı seçildi. Aynı zamanda milletin bağışlarıyla satın alınan dönemin en iyi tayyareleri olan Bleriot marka Muavenet-i Milliye ve Deperdussin marka Prens Celalettin sefer için

¹¹ Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 129.

¹² Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, 2004, s. 37-38.

¹³ Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, Cilt I, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 14.

¹⁴ Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 158-159.

¹⁵ Osman Yalçın, Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: "Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi", **Mediterranean Journal of Humanities**, S.(IV/2), 2014, s. 327-347.

kullanıldı.¹⁶ Büyük zorluklarla sürdürülen İstanbul - Kahire Seferi'nde dönemin en iyi tayyareleri düştü ve havacılarımızdan üçü şehit oldu. Fakat Osmanlı yönetimi projeden vazgeçmeyerek projeyi tamamladı.¹⁷ Bu da Türk Devleti'nin kararlılık göstergesi olmasının yanı sıra Vecihi Hürkuş gibi pilot olmak isteyen gençlerin ufkunun açılmasını sağladı. Tayyare ile uçmanın yüksek oranda¹⁸ kaza, yaralanma veya ölüm ile sonuçlandığı bir dönemde şehit olan aziz pilotlarımız yaklaşan Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Hava Kuvvetlerinin pilot ihtiyacını karşılamakta moral ve isteklilik yönünden hazır olmasını sağladı.

Vecihi Hürkuş'tan önce Osmanlı Devleti bünyesinde tayyare üretimi ile ilgili projelerde oluşmaya başladı. Ermeni vatandaşı Şişmanoğlu tayyare fabrikası kurmayı teklif etti fakat bu teklifi kabul görmedi.¹⁹ Temmuz 1914'de Hayri Bey ve Rıza Bey Tophane Askeri Fabrikasına tayyare yapmak için başvurular ve işe başladılar fakat imal edilen tayyare uçurulamadı.²⁰ Aynı zamanda 1914 yılında bir Macar şirketi İstanbul'da uçak fabrikası kurmak için girişimde bulundu. Taslak mutabakata göre bir uçuş okulu açılacak ve bu okulda öğrenim süresi 6 ay olacak, okul yanında uçak fabrikası olacak sivil kişilere de eğitim verilecekti. Fakat bu atılım sadece mutabakat olarak kalacaktı. Aradan bunca sene geçmesine rağmen ancak bir eğitim uçağı ürettiğimiz düşünüldüğünde o gün için ne kadar büyük bir girişim olduğu görülecektir.²¹

¹⁶ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 155.

¹⁷ Osman Yalçın, a.g.m., s. 336.

¹⁸ Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Hava Kuvvetlerinin kullandığı tayyare miktarı 300 civarındadır. Bu tayyarelerden % 85'inin düşerek, kırım geçirerek veya taşıma sırasında elden çıktığı, pilotların ise mezun olanların % 75'inin şehit veya yaralandığı kesin olmayan bilgilere göre tahmin edilmektedir, bkz. Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi, 2004, s. 108.

¹⁹ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 124.

²⁰ a.g.e., s. 162.

²¹ Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi, s. 42-43.

I. BÖLÜM

1. VECİHİ HÜRKUŞ'UN DOĞUMU ve EĞİTİMİ

1.1. Doğumu ve Aile Çevresi

Vecihi Hürkuş²² 18 Ocak 1896 tarihinde Cumartesi günü (6 Kânunusani 1311) İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Babası İstanbullu bir aileden gelen Ali Feham Bey'dir. Ali Feham Bey gümrük müfettişidir. Annesi ise Vidin'de doğmuş, küçük yaşta İstanbul'a gelmiş Zeliha Niyir Hanım'dır. Üç yaşında babasını kaybeden Vecihi Hürkuş, çok genç yaşta dul kalan annesi ile birlikte amcalar, halalar, eniştelere, yengeler, ağabeyler ve ablalardan oluşan geniş bir ailede büyümüştür. Daha sonrasında Harbiye'de öğretmen olan amcası Ahmet Şekûr Beyin yanında kalmış, akabinde annesiyle ve ablasıyla beraber Üsküdar'a taşınmıştır.²³

Vecihi Hürkuş'un kardeşleri Hayrullah Türküş Bey²⁴, Remziye Hanım²⁵ ve Emin Bey'di.²⁶ Vecihi Hürkuş'un kabına sığmayan bir enerjisi vardı; çevik, atletik ve hırçındı. Sporun her türlüünden zevk alıyordu.²⁷

²² Bazı kaynaklarda Vecihi Hürkuş için Bçvş. Ahmet Vecihi olarak bahsetmektedir. Bkz. Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916), 2006, s. 263; Yavuz Kansu ve diğerleri, Havacılık Tarihinde Türkler 1, 2006, s. 229. Fakat Vecihi Hürkuş'un ne diplomasında ne de uçuş raporlarında Ahmet adı geçmediği gibi Vecihi Hürkuş'un da Ahmet ismini kullandığına dair bir belge henüz bulunamamıştır.

Ayrıca Vecihi Hürkuş'un doğum tarihi mezar taşında ve bazı kaynaklarda 6 Ocak 1896 olarak geçmektedir. Tayyareci Vecihi Hürkuş Derneğinde (TVHMD) bulunan nüfus cüzdanında doğum tarihi 6 Kanunusani 1311 olarak geçmektedir ki bu tarihte miladi olarak 18 Ocak 1896'dır. Buna rağmen Almanya'ya öğrenim gördüğü dönemde kendisine verilen öğrenci kimlik kartında doğum tarihi 6.1.1896'dır.

²³ http://www.tayyarecivecihi.com/yasam_oykusu.asp, 28.04.2017.

²⁴ Hayrullah Türküş Bey, 01.09.1890 tarihinde doğmuştur. Bahriye son sınıfta asker olarak 1914'te Kutülemare'de esir düşdü. İngilizler tarafından Hindistan'a gönderildi. 7 yıl sonra esaretten kurtularak İstanbul'a geldi. 1926'da Erenköy'de Nadire Kemal Hanım ile evlendi. Bir süre Seyrüsefain (Denizyolları) tercümanı olarak görev yaptıktan sonra Etibank'ta tercüman olarak çalıştı. İstanbul'da 24.04.1949 tarihinde vefat etti. http://www.tayyarecivecihi.com/soyagaci/hayrullah_turkus_bey.html, 28.04.2017.

1.2. Vecihi Hürkuş'un Eğitim Hayatı

1.2.1. İlk Eğitimi

İlköğrenimini Bebek'te, Ortaöğretimini Füyuzat-ı Osmaniye Rüştüyesi'nde tamamlayan Vecihi Hürkuş lise seviyesi öğrenimini Üsküdar Paşakapısı İdadîsi'nde²⁸ tamamladı. Sanata merakı ve ilgisi olduğundan Mekteb-i Sanayi'ye geçti ve bu okuldan mezun oldu.²⁹

1.2.2. Askerî Eğitimi

1.2.2.1. Küçük Zabit Mektebi

1910 yılında girdiği İstanbul (Dersaadet)³⁰ Piyade Küçük Zabit Mektebi'nden 3'üncü devrede 12.08.1912 tarihinde küçük zabit olarak mezun oldu ve göreve başladı. Yaşı küçük olmasına rağmen Balkan Savaşı'na eniştesi Kurmay Kemal Bey'in yanına Bolu Alayı Gerede Taburu 2'nci Bölüğe gönüllü olarak katıldı. Kırklareli, Pınarhisar, Saray ve Çatalca'da görev yaptı.³¹ Balkan Savaşı'nda Edirne'ye giren Türk kuvvetlerinin

²⁵ Remziye Hanım, 01.07.1898 doğmuştur. Mahir Bedri Bey ile evlendi. Eribe Hanım ve Emel Hanım'ın annesidir. 12.01.1921 tarihinde Eskişehir'in Yunanlılar tarafından bombalanması sırasında şehit oldu. http://www.tayyarevecihi.com/soyagaci/remziye_hanim.html, 28.04.2017.

²⁶ Emin Bey, Ali Faham Bey ve Zeliha Niyir Hanım oğlu. Hayrullah Bey, Vecihi Bey ve Remziye Hanım'ın kardeşidir. http://www.tayyarevecihi.com/soyagaci/123_emin_bey.html, 28.04.2017.

²⁷ Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları** (1. b.), (Düz. Gönül Hürkuş Şarman, Hürkuş Maxon Sevim), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000, s. 13.

²⁸ Paşakapısı Askerî Rüştüyesi, Sultan Abdülmecid tarafından 1875-1876 yılında İstanbul'da açılan dokuz askeri rüşdiyeden biridir. Paşakapısı Askerî Rüştüyesi'ne çevrilen Üsküdar İdadisi binası, 1912 yılında Üsküdar Sultanisi adını almış, Balkan Savaşı sırasında bir süre hastane olarak kullanılmış, 1918 yılında İngilizlerin çıkardığı bir yangın sonucunda da ortadan kalkmıştır, bkz. <http://www.uskudaristanbul.com/firmadetay.asp?id=2884>, 28.04.2017.

²⁹ http://www.tayyarevecihi.com/yasam_oykusu.asp, 28.04.2017.

³⁰ İstanbul Piyade Küçük Zabit Mektebi ile ilgili geniş bilgiyi Ali Dal'ın makalesinde bulabilirsiniz. Dal makalesinde bu okuldan mezun olan ünlü astsubaylara da yer vermiş, ünlüler arasına Vecihi Hürkuş'u da anmıştır. Bkz. Ali Dal, Dersaadet (İstanbul) Piyade Küçük Zabit ve Küçük Zabit İptidai Mektepleri, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S.22, s. 47-88. Ayrıca Salim Dikduran da eserinde astsubaylar ve Hava Kuvvetleri tarihinde astsubayların rolü hakkında bilgi vermiştir. Bkz. Salim Dikduran, **Türk Hava Kuvvetlerinde Astsubayın Rolü ve Tarihi**.

Küçük zabitan rütbeleri; takımbaşı, başçavuş, başçavuş muavini, çavuş, onbaşıdır. Bkz. Kadir Türker Geçer, **Birinci Dünya Savaşı Döneminde Türk Ordusunda Kullanılan Üniforma ve Rütbelere**, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S.21, 2013, s.121-182.

³¹ **Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.**

içindeydi ve takım komutanıydı. Harbin akabinde Beykoz Serviburun'daki esir kampına komutan olarak atandı.³²



Fotoğraf 1 Dersaadet Küçük Zabıt Mektebi

Pilot olmak en büyük hayalimdi, yaşı küçük olduğundan tayyareci okuluna almadılar, havacılığın bir diğer destek kolu olan makinist okuluna girdi. Havacı olmak onun için tutku hâlini almıştı. Havacılık sevgisinin kaynağı İstanbul-Kahire Seferi'nde şehit olan Yüzbaşı Mehmet Fethi³³, Üsteğmen Sadık³⁴ ve Yüzbaşı Nuri Bey'lerden geliyordu. Vecihi Hürkuş genç yaşına rağmen uçsuz bucaksız gökyüzünde uçmak arzusundaydı, İstanbul'da bulunduğu dönemde ilk uçuş deneyimini Mülazım Cemal Bey ile yaşadı, bu ilk uçuşunu Vecihi Hürkuş anılarını anlattığı kitabında şöyle dile getiriyor:³⁵

“...ifadesi mümkün olmayan sevinçle karışık bir heyecan anını yaşıyordum, çıplak gövdenin üzerinde ağzımı açamıyor ve güçlükle teneffüs edebiliyordum. Bu hal ihtimal ki ilk uçuşun tabî olan heyecanının bir fevkaladeliği idi.”

³² http://www.tayyarecivecihi.com/yasam_oykusu.asp, 28.04.2017.

³³ Mehmet Fethi Bey, (1887, Ayazpaşa - 27 Şubat 1914) Pilotaj eğitimini gördüğü İngiltere Bristol Tayyarecilik Okulunda göstermiş olduğu yetenekler sayesinde ilk Türk pilotları arasına girmiştir. Balkan Savaşları'nda başarılar göstermiş ve gece uçuşu yapmıştır, bkz. Gökhan Bayraktar, **Türk Havacılık Tarihinin İlk Şehit Savaş Pilotu: "Yüzbaşı Mehmet Fethi Bey"**, Havacılık Tarihi Sempozyumu, s. 329-351. Fethi Bey'in anısına Muğla'nın Meğri kasabasının adı Fethiye olarak değiştirilmiştir, bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e. s. 294.

³⁴ Tayyareci Sadık Bey, Manastır Askerî İdadisini, İstanbul'da Mekteb-i Harbiyeyi bitirdi; teğmen olarak orduya katıldı. Trablusgarp Savaşı'nda Enver Bey'in maiyetinde Trablusgarp'ta savaştı, Enver Bey Harbiye nazırı olunca, onun yaveri olarak atandı. Kahire Seferinde pilot Fethi Bey'in râsıtı iken, 27 Şubat 1914'te Cehennem Vadisi'ne düşmesi sonucu şehit oldu. https://tr.wikipedia.org/wiki/Tayyareci_Sad%C4%B1k_Bey, 27.02.2017.

³⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 14.

1.2.2.2. Yeşilyurt Tayyare Makinist Okulu

Vecihi Hürkuş, Osmanlı Ordusu'nun pilot ihtiyacını karşılamak amacıyla 3 Temmuz 1912 tarihinde kurulmuş olan daha sonraları ise rasit ve makinist yetiştirilen Yeşilköy Tayyare Mektebine³⁶ girdi. Okulu 1916 yılında başarıyla bitirdi, ardından makinist küçük zabit olarak Bağdat Cephesine gönderildi.³⁷

1.2.2.3. Yeşilyurt Tayyare Okulu



Fotoğraf 2 Küçük Zabit Tayyareci Vecihi Hürkuş

Bağdat Cephesi'nde yaralanarak İstanbul'a gelen Vecihi Hürkuş'un, Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne pilot olmak için ıslarla yapmış olduğu müracaatlar sonunda kabul edilir. Hürkuş Mayıs ayında okulda pilotaj eğitimine başladı. 1916 yılına kadar Almanlar hemen hemen tüm pilotlarını subaylardan temin ederken gerek hava muharebesindeki aşırı kayıplar nedeniyle ve gerekse başka sebeplerden dolayı astsubaylardan da pilot temin etmeye başlamışlardı. Osmanlı Ordusu da bundan etkilenecek 1916 yılından

itibaren astsubaylardan pilot yetiştirmeye karar verdi.³⁸

Vecihi Hürkuş, hocası Hayrettin Bey ile 25 sorti uçuşu sonrası 15 Kasım 1916 tarihinde pilotluk diplomasını alarak pilotaj eğitimini tamamladı.³⁹ Vecihi Hürkuş ilk yalnız uçuşunu kitabında şöyle anlatır:⁴⁰

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

³⁶ <http://www.hho.edu.tr/Hakkimizda/tarihce.php>, 28.04.2017.

³⁷ http://www.tayyarevecihi.com/yasam_oykusu.asp, 28.04.2017.

³⁸ Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, Cilt II, Hava Basımevi, Eskişehir 1951, s. 100.

³⁹ Mazlum Keyüsk, a.g.e., s. 104.; M.Bahattin Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, THK Kültür Yay., Ankara 2006, s.53.

⁴⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 16-17.

İlk uçuş hazırlığı yapılırken hocamın beni çağırıldığını işittim, bir yanlışlık olması ihtimaliyle tereddüt ederek yanına koştum. O bana tayyareyi göstererek binmemi işaret etti ve esas pilot yerini bana bıraktı. Bir an şaşırmışım. 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 hâl karşısında hem şaşırmış, hem de sonsuz bir sevinç duymuştum. Henüz uçuşlarım pek azdı, hususiyle bu yirmibeş 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 motörümü 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 rasit kursu hizmetlerine de katılmışım. 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.”

II. BÖLÜM

2. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA VECİHİ HÜRKUŞ

28 Haziran 1914 tarihinde Avusturya Velihtı'nın Saraybosna'da bir Sırp milliyetçisi tarafından vurulup öldürülmesi üzerine bloklara ayrılan dünya iyiden iyiye karıştı. İngiltere, Fransa, Rusya ve Sırbistan; Almanya ve Avusturya-Macaristan'a savaş ilan ettiler. Durumun vahametini gören Osmanlı Devleti 3 Ağustos 1914 tarihinde seferberlik ilan etti. İngiltere'nin, Osmanlı Devleti tarafından parası verilerek alınan Sultan Osman ve Sultan Reşat adlı savaş gemilerini vermemesi, müttefiklerin Balkan Savaşları'nda hatta Edirne'nin alınmasında Osmanlı Devleti'ni desteklememesi, Rusların Osmanlı Devleti'nin başkentinde gözünün olması, Fransızların Ürdün ve Suriye üzerindeki çıkarlarını genişletmesi, Osmanlı Devleti'ni Almanların yanında savaşa girmeye itti.⁴¹

2.1. Birinci Dünya Savaşı'nda Tarafların Hava Gücü

Ordular Birinci Dünya Savaşı'na, tayyarenin İtalya'nın Libya'yı işgalinde ve Balkan Savaşları'nda kullanılmasından aldıkları dersle hava kuvvetlerini oluşturarak girmişlerdi. 1912 yılında Fransa'nın 426 tayyaresi mevcuttu, yetişmiş pilotu ise sivil pilotları hariç 220 idi, savaş boyunca ise 51.040 tayyare üretti ve bu dönemde 16.000 pilot yetiştirdi. Almanların savaşın ilk yıllarındaki durumu Fransa'nın durumuna yakındı. Savaş esnasında Almanlar 48.537 tayyare üretti. Savaşın başladığı zamanlarda İngiltere Hava Kuvvetlerinin durumu diğer devletlere göre pek de iç açıcı durumda değildi, hava sanayii savaş esnasında gelişme gösterdi. Savaş boyunca İngiltere 22.647 adet tayyare üretti. Rusya ise Ocak 1914 tarihine itibarıyla 145 pilot ve 190 tayyareden oluşan hava gücene sahipti. İtalya ve Avusturya savaş başında hava gücü yönünden zayıf olsalar da kendi

⁴¹ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 165.

uçaklarını üreten ülkeler arasında bulunmaktaydı. Gelişen havacılığı zamanında fark eden Osmanlı Devleti, 1911 yılında tayyarecilikle ilgili olarak pilotları, yetiştirilmesi için Fransa'ya pilotaj eğitimine göndermek ve tayyare alımlarını hızlandırmak gibi adımlar atmaya başladı. Savaşa girildiği esnada Osmanlı Ordusunun elinde beş adet kara (iki adedi tamirde), iki adet de deniz tayyaresi olmak üzere toplam yedi savaş tayyaresi bulunmaktaydı. 1915 sonuna doğru tayyare sayısı yüze yükseldi. Tüm harp esnasında Almanların Paşa Bölükleri dâhil 450 tayyaresi bulunmaktaydı. Hava Kuvvetleri savaş boyunca onyediyedi kara ve üç deniz bölüğü olacak şekilde teşkilatlandı.⁴²

2.2. Irak Cephesi'nde Vecihi Hürkuş

19'uncu yüzyıla gelindiğinde petrolün bulunması ve değerinin anlaşılması, Batı devletlerini petrol bölgelerine hâkim olmaya itti. Irak'ta yoğun petrolün olduğu araştırmalar sonucu ortaya çıkması ve bölgede Almanların imtiyazlar alması İngilizleri harekete geçirdi. İngilizler Basra Körfezi sahillerinde birtakım imtiyazlara sahipti fakat İngilizler bunu yeterli görmüyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Almanlarla imzaladığı Bağdat Demir Yolu Projesi İngilizlerin Hindistan'daki varlığını da tehlikeye sokuyordu. İngiltere bu bölgenin hâkimiyetini sağlamayı şansa bırakmamıştı, uzun zamandır ajanları vasıtasıyla bölgeyi elde tutmak için çalışıyordu. Bölgede bulunan Arap kabilelerinin bir bölümüne etkisi devam etmekteydi. İngilizler bölgeyi alarak petrol havzasını ele geçirmek, Arap kabileler üzerindeki etkilerini arttırmak ve Türklerin "Cihad-ı İekber" ilan etmesiyle etkilenecek Hindistan Müslümanlarının ayaklanma riskini azaltmayı hedeflemekteydi. İngilizlerin bu cepheyi açmaktaki niyetinin hem askerî hem de politik olduğu görülmektedir.⁴³

İngiltere Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesinden sadece bir gün sonra 6 Kasım 1914 tarihinde Fav mevkiine asker çıkararak Irak Harekâtı'nı başlattı. Türkler bu cepheye başlarda fazla önem vermediler.⁴⁴ Mahmut Şevket Paşa döneminde müttefik arayışında

⁴² Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s.166-167; Keyüsk'ün eserinde tayyare üretim miktarları şu şekildedir. İngiltere'de 50.000, Fransa'da 67.982 ve Almanya'da ise 47,637, bkz. Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 44.

⁴³ Zekeriyâ Türkmen, Birinci Dünya Harbi'nde Irak Cephesi'nde Türk-İngiliz Mücadelesi, **1914'ten 2014'e 100'üncü Yıl Dönümünde Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2015, s. 390.

⁴⁴ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 176.

olan Osmanlı, İngiltere ile ittifak yapacağını düşünerek Irak bölgesinde kuvvet bırakmamıştı.⁴⁵

İngilizler bu sırada hava keşiflerine önem vererek Türk tarafının faaliyetlerini daha belirgin bir şekilde tespit etmeye çalışmışlardı. Ancak bu keşifler sırasında Türkler tarafından İngiliz tayyarelerine taciz ateşi açılarak bu tayyarelerin Türk siperlerine yaklaşması önlenmiş, hatta bir İngiliz tayyaresi de Türk tarafına mecburi iniş yapmak zorunda bırakılmıştı. Townshend, Türk tarafında inmeye mecbur bırakılan bir İngiliz tayyaresinin üzerine 300-400 askerin atılarak onu etkisiz hâle getirmeye çalışıldığını yazar.⁴⁶

Tayyarelerin ve personel, birçok zorlukla baş ederek savaş hattına gidebiliyordu. Mesela, İstanbul'dan 1 Eylül 1916 tarihinde trenle başlayan daha sonra kamyonlara aktarılarak devam eden yolculuk sonunda 23 Ekim 1916 tarihinde ancak Mardin'e ve daha sonrasında 10. Tayyare Bölüğünün bulunduğu Diyarbakır'a varılıyordu.⁴⁷ Fazıl Bey; 21 Şubat 1916 tarihinde Bağdat 2. Tayyare Bölüğünün durumu hakkında Tayyare Müdüriyetine verdiği bilgide Bağdat'ta dört tayyarelik hangar ve tamirhane yaptıklarını, ganimet yoluyla alınan dört tayyareden üçünün uçuşa hazır hâle getirildiğini ve Bağdat Sanayi Mektebinin⁴⁸ tamirhane olarak kullanıldığını belirtmiştir. Irak'ta maden üzerine fabrika bulunmadığından torna ve tesviyeci ustalar da bulunamıyordu. Bundan dolayı tamire muhtaç tayyarelerin metal kısımlarının tamirinde zorluklar yaşanıyordu. Ahşap ustalarının olması tayyarelerin en azından ahşap kısmının tamirini sağlıyordu. Kırım geçiren bir tayyarenin İstanbul'a gönderilmesi durumunda ise tayyare en iyi hâlde 3-4 ay

⁴⁵ Behzat Balkış ve Nezihi Fırat, **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi (Cilt III)**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 1979, s. 231.

⁴⁶ Charles V.F Townshend, **Irak Seferi ve Esaret**, Çev.R. Ahışalı, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2007, s 180-181.

⁴⁷ Mazlum Keyüsk, a.g.e., s. 158.

⁴⁸ Irak'ta kurulan ilk sanayi mektebi Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği esnasında 1869 senesi Haziran'ında Bağdat şehrinde tesis edilmiştir. Bağdat Sanayi Mektebi, fakir ve kimsesiz çocukların eğitilerek "vatana ve millete" faydalı bir yöne sevk edilmesi ve ileride kendi geçimlerini sağlamak üzere sanata alıştırılmaları gayesiyle açılmıştı. Mektepte esas olarak demircilik, marangozluk, mürettiblik, terzilik, kunduracılık, çulhacılık petrol ve gazla ilgili sanatlar, kilimcilik ve bando ve mızaka ilgili musiki sanatları öğretilmekteydi. Bkz. Burcu Kurt, Modernleşen Sanayiye Ayak Uydurmak: Osmanlı Irak'ında Kurulan Sanayi Mektepleri, **History Studies**, C.3, S.5, 2013, s. 158-162.

sonra geliyordu.⁴⁹ Bu nedenle Bağdat Sanayi Mektebinin sanatkâr ve öğretmenleriyle bir tamirhane yapıldı ve bir tayyare burada tamir edildi.⁵⁰

2 Şubat 1916⁵¹ tarihinde Vecihi Hürkuş daha ikinci uçuşunda Almanya'da kullanılamaz raporu verilen Parasol tipindeki bir tayyareyi pilot Yüzbaşı Mehmet Ali (Kurçer)⁵² ile tecrübe etmek için uçtuklarında tayyare perdövites⁵³ oldu ve telgraf tellerine çarparak düştü. Bu kaza sonucunda çok ciddi bir şekilde yaralanan Mehmet Ali Bey'in bacaklarından bir tanesi kesildi ve bu nedenle kahraman pilotumuz bir daha uçamadı.⁵⁴ Küçük Zabit Vecihi Hürkuş'un ise bel kemiğinde kırıklar oluştu.

2.3. Kafkas Cephesi'nde Vecihi Hürkuş

1 Kasım 1914 tarihinde Osmanlı Ordusu'nun Ruslarla çatışmaya girmesiyle birlikte Kafkas Cephesi'ndeki savaş başladı. Cepheye gönderilmek için İstanbul'dan keşif amacıyla kullanılmak üzere bir müfreze hazırlandı. Tarık bin Ziyad ve Edremit tayyareleriyle Yüzbaşı Fesa (Evrensev) ve Yüzbaşı Salim (İlkuçan) cepheye yiyecek, giyecek ve gereç götüren konvooya katıldılar. Bezmi Alem gemisine bindirilen müfreze 7 Kasım 1914 tarihinde Ruslar tarafından batırıldı. İki değerli pilotumuz Ruslara esir düştü, iki tayyaremiz de gemiyle beraber battı. Güvenlik tedbiri alınmadan gönderilen kargo gemilerinin batırılması, pilotlarımızın esir düşmesi ve tayyare kaybımız kısıtlı olan Türk

⁴⁹ Karadan gönderilen tayyareler bir-iki ay gibi uzun yolculuk yapıyorlardı. Tayyarelere ihtiyaç duyulan savaş zamanında belirtilen süre çok uzun bir süreydi. Ayrıca yolda tayyareler; kanat, gövde ve motoru taşımadan kaynaklı hasarlanıyordu. Bütün bu mahsurları bilen 2. Ordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa kendi ordusuna tahsis edilecek tayyarelerin karadan değil havadan gönderilmesini istemiştir. Bkz. İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul 2010, s. 121-122.

⁵⁰ Mazlum Keyüsk, a.g.e., s. 232-233.

⁵¹ Bu tarih Mazlum Keyüsk'ün ve Vecihi Hürkuş'un eserlerinde 2 Şubat 1916 tarihi olmasına rağmen Kansu'nun eserinde bu tarih 12 Şubat 1916 olarak verilmiştir. Gnkur.Bşk.lığının Vecihi Hürkuş'un bir dilekçesine verdiği cevapta ise tarihi 6 Ocak 1331 (13 Şubat 1916) olarak geçmektedir, bkz. Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

⁵²Bu uçuş Vecihi Hürkuş'un 2. uçuşudur. Kalkışta stole giren Parasol tipi tayyare düşerek Vecihi Hürkuş'un belinden, pilotu Yüzbaşı Mehmet Ali (Kurçer) Bey'in yüz ve ayaklarından yaralanmasına sebep olur. Mehmet Ali Bey, 1914 yılında bir REP uçağıyla Yeşilköy'den kalkıp Beyazıt Meydanı (Harbiye Nezareti'nin önüne) inen pilottur. Halkın tayyareye olan ilgisi ve bu iniş için gereken yeteneğinin takdirine istinaden, bu disiplinsiz harekete ceza verilmez. İlgili gösteren halktan havacılık için yardım toplanır ve uçak 3 gün sonra sökülerek Yeşilköy'e götürülür. Mehmet Ali Bey, Bağdat'taki bu kazada bacağını kaybettikten sonra maalesef bir daha uçamaz. Ahmet Ağaoğlu, **İlk Türk Hava Korsanı**, <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=4550>, 28.05.2017.

⁵³ Perdövites; Sürat kaybından uçağın havada tutunamaması, İrfan Sarp, **Tayyare'yi bırakıp nasıl 'uçak' demeye başladık?**, <http://www.kokpit.aero/tayyare-ucak-irfan-sarp>, 22.03.2017.

⁵⁴ Mazlum Keyüsk, a.g.e., s. 266; Ahmet Ağaoğlu, **İlk Türk Hava Korsanı**, <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=4550>, 28.05.2017.

havacılığına darbe oldu.⁵⁵ Değerli iki pilotumuz savaş sonuna kadar Sibiry'a da esir kaldılar.

Çarlık Rusya'sında Bolşeviklerin 7 Kasım 1917 tarihinde Rus Devrimi ile iktidarı ele geçirmeleri üzerine 18 Aralık 1917'de Erzincan'da mütareke yapıldı. Barış görüşmeleri ise 3 Mart 1918'de Brest-Litovsk'da yapılan anlaşma ile son buldu. Ermenilerle 4 Haziran 1918 tarihinde yapılan anlaşma ile Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde yapılan harekât sona erdi.⁵⁶

Kafkas Cephesi'nde Rusların ilk uçuşu 4 Mart 1915 tarihinde olmasına rağmen Osmanlı Ordusu 1916 yılına kadar cepheye tayyare göndermedi.⁵⁷ Bçvş. Vecihi 15 Kasım 1916 tarihinde pilotaj kursunun akabinde, 7. Tayyare Bölük Komutanı Yzb. Şükrü (Koçak)⁵⁸ Bey ile beraber tayyare bölüğünün konuşlu olduğu Suşehri'ne gittiler. 7. Tayyare Bölüğü Suşehri'ne 25 Temmuz 1916'da Ruslar Erzincan'a girmeden birkaç ay önce konuşlanmıştı.⁵⁹

Suşehri'nde konuşlu bulunan 7. Tayyare Bölüğünün pilot ve rasıtlarından Ütğm. Abdullah, Cevdet ve Tğm. Fikri Bey başarılı keşif ve bombalama faaliyetlerinde bulundular. Hatta 25 Ekim'de Enver Paşa ve Vehip Paşa, 12-13 Kasım 1916 tarihlerinde ise Talat Paşa bölgeyi görmeleri için uçurulmuştu. 1916 yılında bölükte sadece iki adet tayyare bulunmaktaydı.⁶⁰

1917 yılında Yzb. Şükrü'nün emir komutasındaki 7. Tayyare Bölüğünde Mülazım Emin Nihat (Sözeri), Tğm. Funkhausen, Bçvş. Hayrettin,, Bçvş. Vecihi, Küçük Zabit Brent, Tğm. Mahmut Fikri ve Tğm. Bahattin Beyler vardı. Bölükte ortalama iki faal olacak

⁵⁵Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, (2.b., Cilt II), Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2006, s. 47.

⁵⁶Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, TTK Basımevi, Ankara 1997, s. 140.

⁵⁷Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 209.

⁵⁸Şükrü KOÇAK (1886, Elazığ - 16 Eylül 1961), Türk siyasetçi. 1939-1947 yılları arasında Türk Hava Kurumunun Genel Başkanlığını yürütmüştür. 1 Kasım - 7 Aralık 1944 tarihleri arasında Chicago, Illinois'de düzenlenen Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'nda Türkiye'yi temsil eden heyette yer almıştır. V., VI., VII. ve VIII. Dönem Erzurum Milletvekilliği ile Ulaştırma Bakanlığı yaptı. https://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9E%C3%BCkr%C3%BC_Ko%C3%A7ak, 25.03.2017.

⁵⁹Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 251.

⁶⁰Gnkur. **ATASE Arşivi, Birinci Dünya Harbi (BDH), Klasör (Kl.) 1403, Dosya (Dos.) 59, Fhrist (Fh.) 4.** Bkz. EK-A.

şekilde Albatros C I ve CIII modellerinde AK 9, AK 15, AK 50 (Suşehri'nde kırım geçirdi.), AK 53 (Harpte indirildi.), AK 79⁶¹ kuyruk numaralı tayyarelerin yanında Ruslardan ganimet alınan Caudron G.IV tayyare bulunmaktaydı.⁶² Rusların ise başlarda dört tayyare müfrezesi bulunuyordu. Harekâtın başlamasıyla birlikte Erzurum'daki birliklerini Erzincan'a kaydırdılar. Tahminen Rusların elinde 10-15 civarında tayyare bulunduğu varsayılıyordu.⁶³

Fevzi Çakmak Paşa anılarında havadan yapılan faaliyetlerden şöyle bahsetmiştir:

Tayyaremizin 22 Kasım 1916 tarihinde yaptığı keşifte, düşmanın bir batarya ve iki yüz arabasının Keltik'ten şarka gittiğini tespit etmiş, 12 Aralık 1916'da düşmanın dört tayyaresi Refahiye üzerinde gezinip bomba atmışlar, 14 Şubat 1917'da Erzincan'daki düşman ordugâhına iki bomba atmışlar.⁶⁴

10 Haziran 1917 tarihinde üç düşman tayyaresinin gelerek Melikşerif, Kemah, Pozanti ve Karatepe üzerinde uçtukları ve tesirsiz iki bomba atmışlar.⁶⁵

16 Haziran 1918'de bir düşman tayyaresinin Suşehri'ne geldiği ve tayyaremiz tarafından Refahiye'ye kadar takip edilmiş.⁶⁶

Vecihi Hürkuş anılarında Suşehri ve bölgeden sarp dağlarla çevrili ve karın eksik olmadığı yer olarak bahsetmiştir. Vecihi Hürkuş bölgede bulunan Alman pilotların kendi bölgelerine benzemeyen dağlık alana alışamadıklarını gözlemledi. Hatta 3.Ordu Komutanı Vehip (Kaçı) Paşa dahi müttefik pilotların uçuşlarındaki isteksizliğini Bçvş. Vecihi Hürkuş ve Yzb.Şükrü'nün kendisini ziyaret ettiklerinde gündeme getirmişti.⁶⁷ Vecihi Hürkuş'un vatan savunması söz konusu olduğunda emrine verilmiş tayyare olmasına rağmen uçmayan hatta uçma isteği göstermeyen pilot ve rasıtlara tahammülü yoktu.⁶⁸ 7. Tayyare Bölüğünde

⁶¹ Osmanlı'da tayyarelere tip için bir veya birkaç harf kullanılırdı. K harfi silahlı harp tayyarelerini, D harfi ise avcı tayyarelerini belirtirdi. AK 20 tayyare modelinde A Albatros'u, 20 Osmanlı Ordusuna giren 20'nci Albatros tayyaresini ve K harfide silahlı bir tayyare olduğunu gösterir. Bkz.Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 186.

⁶² Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 315.

⁶³ Mazlum Keyüsk, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, s. 67.

⁶⁴ Fevzi Çakmak, **Mareşal Fevzi Çakmak ve Günlükleri (Cilt I)**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s. 440-441.

⁶⁵ Fevzi Çakmak, a.g.e., s. 487.

⁶⁶ Fevzi Çakmak, a.g.e., s. 489.

⁶⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 17.

⁶⁸ Orhan Bahtiyar, **Gece Tayyarede Açıkta**, Aya Kitap, İstanbul 2014, s. 77.

görevli olan Alman pilotlar uzun zamandan beri uçmuyorlardı. Mazeret ise havalanın kötü olması ve bu hava şartlarında keşif uçuşu yapılamayacağıydı. Vecihi ve Şükrü Beylere uçuş emri verilmişti. Kötü hava şartlarında uçuş yapılamayacağını savunan Alman pilotlar iddialarının aksinin yapıldığına kızdıkları için uçmak istediler. İlk olarak Alman pilotların kullandığı tayyare uçtu, akabinde Vecihi ve Şükrü Beyler uçtular. Vecihi Hürkuş havalandıktan kısa bir süre sonra yaklaşık 15-20 metre irtifa kazandıktan sonra motorun arızalı olduğunu fark etti. Ancak, tayyare pistin sonuna varmıştı. Pistin bitimi taşlık, kayalık ve yerleşim yeri olduğundan iniş için uygun değildi, tayyareyi ani bir kararla dönüğe geçirdi. Meydanın dış kenarını tutarak sert iniş yapmak zorunda kaldı, kuyruk mahmuzu kırılan tayyare kırım geçirdi. Vecihi Hürkuş arızanın normal olmadığını düşünüyordu. Vecihi Hürkuş'u baş makinistin konuyla ilgili olarak yapmış olduğu ifadeleri de tatmin etmedi. Tayyareye yeniden binen Vecihi Hürkuş, tayyareyi yüksek devirde ve uzun zaman çalıştırdığında motorun randımanının azaldığını ve sonrasında durduğunu tespit etti. Vecihi Hürkuş motorun arızası ile ilgili anılarında şöyle yazmaktadır:⁶⁹

“Motorun arızası hakkındaki tahminim, aynen düşündüğüm gibi benzin akışının duraksamasından hâsıl oluyordu. Fakat sebep henüz meçhuldü. Bu noktayı aramaya başlamıştık. Umumi kaideler dâhilinde 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 olduğunu gördük. Böyle bir tıkanıklığa sebep olabilecek herhangi bir parçanın filtreden geçerek buraya gelmesine imkân yoktu. O hâldehâlde... Bir Alman dergisinden koparılmış kâğıtlarla tıkanmıştı.”

Kalkan diğer tayyare ise uçuştan dönmedi ve kırım geçirmiş şekilde bulundu. Vecihi Bey Kanatlılar Dergisi'nde yayımlanan Kafkas'tan Bir Hatıra adlı makalesinde olayın Almanlar tarafından yapılmış bir suikast olduğunu yazmıştır. Vecihi Hürkuş'un tayyaresini kırıma uğratmanın yanında kendi tayyarelerini de kırıma uğratarak her iki tayyareyi de kullanılmaz hâle getirmeyi düşündüler. Gayeleri ise bölgenin uçmaya müsait olmadığını ispat etmektir. Alman pilotlar Ordu Komutanlığı tarafından hemen gönderildi.⁷⁰ Bu olayda müttefik olarak Cihan Harbi'ne girdiğimiz Almanların bize her yerde yardımcı olmadıklarını, Türk'ün vatanı için her fedakârlığı göstermediklerini, kötü hava şartlarında

⁶⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 18-20.

⁷⁰ Vecihi Hürkuş, Kafkas'tan Bir Hatıra, **Kanatlılar Dergisi**, S.1, Ocak 1948, s. 10-12.

uçamadıklarını ve hatta uçuş cesaretini gösteren Türk tayyarelerini sabote edebildiklerini göstermektedir.

Fakat Vecihi Hürkuş'un yukarıdaki tespitlerine rağmen, 1916 yılında 7.Tayyare Bölüğü bünyesinde bulunan Alman ve Türk personel başarılı keşif ve bombardıman uçuşları yapmışlardı. Hatta 3.Ordu Komutanı Vehip Paşa tarafından Alman Pilot Ütgm. Fünfhausen'e takdirname ve Alman pilot Astsubay Brent'e de "Osmanlı Demir Hilal" madalyası verildi.⁷¹

Savaşın sonuna doğru Rusların Kafkas Cephesi'nde Erzincan-Kelkit, Hınıs, Kamuruş, Rumiye, Tiflis, Batum ve Bakü gibi önemli üslerde konuşlanmış 25-30 kadar tayyaresi vardı. Türk Ordusu ise Doğu Cephesi'nde 7. ve 10. Tayyare Bölükleri tarafından destekleniyordu. Bu bölüklerin elinde de beş-altı adet tayyare vardı.⁷²

1917 yılında Vecihi Hürkuş ve arkadaşları iki tayyare ile Erzincan'da bulunan Rus karargâhını bombalarıyla bezdirdiler.⁷³ Hatta Rus tayyaresinin cephe üzerine attığı mektupta şunlar yazılıydı; "Ardı arkası kesilmeyen bomba hücumlarınız, ahali-i İslam hassaten nisvan⁷⁴ üzerinde büyük tesirler yapmaktadır. Bunda sarfinazar olunması..." Aslında bu mektubu atmalarının sebebi halkı korumak değil, Erzincan'da bulunan tayyarelerini saklamaktı.⁷⁵

2.3.1. Vecihi Hürkuş Tarafından Rus Tayyaresinin Ganimet Alınması

Ruslar hava gücünü güçlendirmek için Erzincan ve Kelkit'te bulunan meydanlarına tayyare gönderiyorlardı. Bu tayyarelerden biri Kelkit Meydanı'na gelirken yolunu şaşırmış Alucra'ya⁷⁶ inmiş ve askerimiz tarafından korunma altına alınmıştı. Kd.Bçvş. Vecihi Hürkuş, Yzb. Şükrü ve Makinist Sabri Bey'den oluşan ekibe tayyarenin Alucra'dan

⁷¹ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, s. 384-385; Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 252.

⁷² **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3.Ordu Harekâtı**, Gnkur. ATASE, Ankara 1993, s. 262-264; Osman Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 99.

⁷³ Vecihi Hürkuş'un 7.Tayyare Bölüğünde tutmuş olduğu uçuş raporları için bakınız; **Gnkur.ATASE Arşivi BDH, Kl. 1450, Dos. H2, Fh. 2-20, BDH, Kl. 1450, Dos. H3, Fh. 3-18, BDH, Kl. 1403, Dos. 60, Fh. 2-67.**

⁷⁴ Nisvan : kadınlar, bkz. **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Büyük Lügat**, Sebat, İstanbul, 2006.

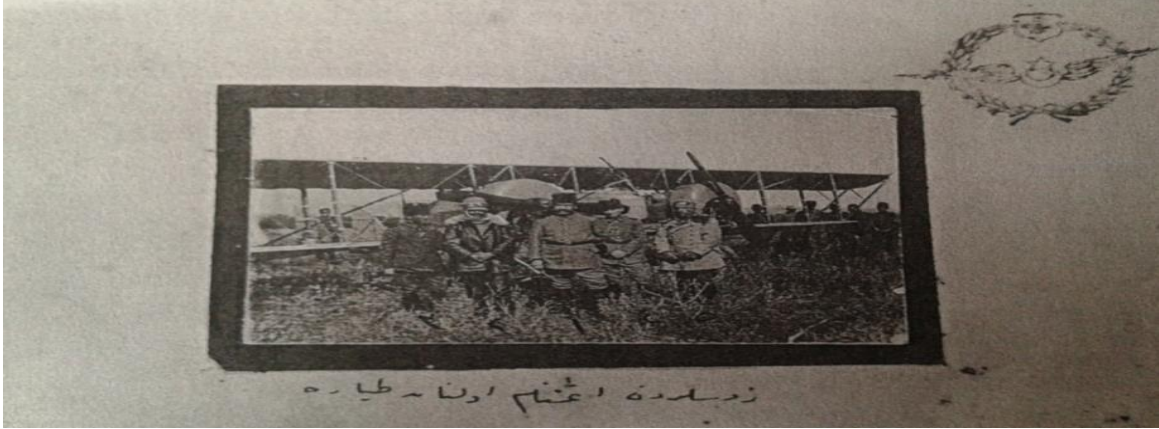
⁷⁵ Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, s. 25.

⁷⁶Giresun ilinin bir ilçesidir. Giresun iline 150 km, Gümüşhane iline 147 km, Erzincan iline 148 km uzaklıktadır.

alınması görevi verildi. Vecihi Hürkuş'un ümidi tayyarenin avcı tayyaresi olmasıydı. Çünkü bölüğün elinde sağlam avcı tayyaresi çok azdı, İstanbul'a mükerreren tayyare ihtiyaçlarını bildirmelerine rağmen tayyare gelmemişti. Ayrıca Almanlar kendi ihtiyaçlarını bile karşılayamadıklarından Almanya'dan tayyare gelemiyordu. Uzun ve yorucu yolculuk sonunda Alucra'ya vardılar. Tayyarenin modeli ise Caudron G.IV⁷⁷ olup bombardıman tayyaresiydi. Tayyare yeni ve iki motorluydu, tüm teçhizatı üstündeydi. Tayyareye için gerekli benzini yanlarında getirmişlerdi. Hint yağını yakındaki bir hastaneden tamamladılar. Tayyare uçuşa hazırdu. Hürkuş anılarında Caudron G.IV'ün ilk uçuşunu şöyle anlatmaktadır:⁷⁸

“Hiç tanımadığım, bilhassa iki motorlu olması itibarıyla 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 tanıdıktan sonra yere indim. Son hazırlıklarımızı yaptıktan sonra beraberimdekilerle birlikte tekrar yükselerek Suşehri istikametine doğru uçmaya başladık.”

Mareşal Fevzi Çakmak, 3. Ordu Komutanı Vekili olduğu dönemde yazdığı günlüğünde,⁷⁹ “Bir düşman tayyaresi Kalur'a gelerek Kelkit cihetine avdet etti. Çift



Fotoğraf 3 Ruslardan Ganimet Olarak Alınan Tayyare (Sırrı Çakmak Koleksiyonundan)

⁷⁷ Ganimet alınan Caudron G.IV tayyaresi 1918 yılının Nisan ayına kadar 7. Tayyare Bölüğünde Osmanlı Ordusu'na hizmet verdi. 5 Nisan 1918'de Yzb. Abdullah ve rasis Tğm. Yusuf Kenan Kelkit'e doğru uçtuklarında motor arızasından mecburi iniş yapan tayyare kabotaj olarak kal oldu, bkz. Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 386.

⁷⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 26.

⁷⁹ Fevzi Çakmak, a.g.e., s. 493-493.

motorlu bir düşman tayyaresi Alucra civarında yere inmeye mecbur olarak rakipleri esir ve tayyare sağlam olarak iğtinam⁸⁰ edildiğini” ifade etmektedir. Fevzi Paşa’nın gelip ekibi takdir etmeleri, Vecihi Hürkuş’un ve destek ekibinin hizmet aşklarının artmasına neden oldu.⁸¹

Soldan Sağa Üçüncü Ordu Komutan Vekili Mirliva Fevzi Paşa, Birinci Tayyare Bölüğü Komutanı Şükrü Bey, Sekizinci Tayyare Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Yakup Sami Bey, Üçüncü Ordu Yaveri Ali Bey, Yedinci Tayyare Bölüğünden Kıdemli Başçavuş Vecihi Efendi.⁸²

2.3.2. Vecihi Hürkuş Tarafından Düşürülen İlk Rus Tayyaresi

26 Eylül 1917 tarihi Türk havacılığı için önemli günlerden biridir. Vecihi Hürkuş Rst. Yzb. Şükrü Bey ile Kelkit’e doğru yine keşif uçuşuna çıkmışlardı. Vecihi Hürkuş bu uçuşunun başlangıcını bir edebî bir üslûpta şu şekilde resmeder:⁸³

“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.”

Vazifeleri, Rus mevzilerindeki umumi değişiklikleri tespit etmek ve Kelkit’te konuşlu bulunan karargâhlarına hücum etmektir. Yzb. Şükrü Bey ile vazife taksimi yapmışlardı. Vecihi Hürkuş seyrüsefer ve düşman tayyarelerini gözlemleyecek, Şükrü Bey ise keşif, düşman kuvvetlerinin notlarını tutma işlemini yapacaktı.⁸⁴

⁸⁰ Ganimet yoluyla alma, yağmalama. **Türkçe Sözlük**, TDK Yayınları, Ankara, 2009.

⁸¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 27.

⁸² Fevzi Çakmak, a.g.e., s. 494.

⁸³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 28.

⁸⁴ a.g.e., s. 28.

Düşman hattına girdiklerinde Rus acemi topçusunun atışı başladı. İsabet ettirmek bir yana attıkları toplar yerlerini belli etmede keşfe yardımcı bile oluyordu. Kelkit kasabasının doğusunda bulunan Rus Tayyare Meydanı'ndan iki tayyare kalktı. Tayyareler kalktığında tayyaremiz de Kelkit'te bulunan Rus Karargâhının üstündeydi. Şükrü Bey ilk önce bombanın gidişatını etkileyecek rüzgârın olmadığını deneme atışı sonucunda tespit ettikten sonra tüm bombaları karargâha bıraktı. Moran ve Cuadron tipindeki Rus tayyareleriyle hesaplaşma zamanı gelmişti. Havada mücadele başladı. Vecihi Hürkuş rasıdı Şükrü Bey'in rahat ateş etmesi için tayyareyi düzgün pozisyona getirdi. Aradaki mesafe 100-200 metreye indiğinde Şükrü Bey makineli tüfeğini ateşledi fakat tüfek arızalandı. Mesafe de gittikçe azaldı hatta düşman tayyaresi ateşi altında kaldılar.⁸⁵ Vecihi Hürkuş konuyla ilgili olarak anılarında şöyle devam etmektedir:⁸⁶

“Ben her şeyden evvel, keskin bir dönüşe geçerek bu tehlikeden uzaklaşmak mecburiyetini hissettim ve derhâl dönüşe başladım. Henüz hâkimiyetimizi muhafaza ediyorduk, arkadaşım da tüfeğin aksiliği ile uğraşıyordu. Fakat inatçı bir aksilik bir türlü düzelemiyordu. Bu durumda hizmet benim tüfeğime düşüyordu, derhâl rasıdımla 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 hâlde bir netice alamamıştım. O anda tekrar keskin bir ranversmanla hem düşmandan açıldım hem de hâkim durum veren yeni bir yükseklik kazandım.

Bu vaziyette geçtiğim ikinci hücumumda, muhakkak daha hâkim bir hücum ve daha kadir bir irade vardı. Şuurum yirticılaşmış ve hareketimde muvaffak olmaktan başka bir şey düşünemez bir hal almıştım. Bu doğan fırsat içinde tayyaremizi düşmana dikmekle beraber, düşmanı göğüs çevrem içine aldım ve geniş bir soğukkanlılıkla kumanda lövyesi⁸⁷ 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 Cuadron'un havada yapraklandığını, sonra da Kelkit Çayına doğru arkasından ince bir duman izi bırakarak dikildiğini gördüm. Ne gariptir!”

⁸⁵ a.g.e., s.27-30

⁸⁶ a.g.e., s.30-31

⁸⁷ Leve/lövy: Uçağın kumanda çubuğu (Fransızcası Levier). İrfan Sarp, Tayyare'yi Bırakıp Nasıl "Uçak" Demeye Başladık?

Diğer tayyare ise Türk tayyaresine hücum etmek yerine olay yerinden uzaklaşmayı yeğledi.⁸⁸

Vecihi Hürkuş, Türk havacılık tarihinde Kafkas Cephesi'nde ilk Rus tayyaresi düşüren pilot olarak tarihe adını yazdırdı.⁸⁹ Bazı kaynaklarda ve birçok internet sitesinde⁹⁰ Vecihi Hürkuş'un ilk düşman tayyaresi düşüren pilot olarak yazmaktadır. Türkler tarafından⁹¹ ilk düşman tayyaresinin düşürülmesi Trablugarp'ta Derne'de yerden açılan ateşle İtalyan uçağının Türkler tarafından düşürülmesi olayıdır ki bu olay dünya havacılığında da bir ildir. Hava muharebesi sonucu ilk düşman tayyaresinin düşürülmesi ise 30 Kasım 1915 günü 1. Tayyare Bölüğünün AK1 numaralı Albatros C.I tayyaresi ile keşif uçuşuna çıkan Plt. Ütğm. Ali Rıza⁹² ve Rst. Yedek Subay Teğmen İbrahim Orhan Beylerin⁹³ Çanakkale Cephesi'nde İntepe ile Helles (Mehmetçik) burnu arasında Fransız tayyaresini düşürmeleriyle olmuştur.⁹⁴ İbrahim Orhan Bey tek makineli tüfek ile Fransız tayyaresini vurmuştur.⁹⁵

⁸⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 31.

⁸⁹ 13 Şubat 1916 dağıtılan bir emirle tayyare düşürenlere mükâfat verileceği, eğer tayyareyi pilot düşürürse 40 Osmanlı Lirası, piyadeler düşürürse kıtaya 30 Osmanlı Lirası mükâfat verileceği belirtilmiştir, bkz. Mazlum, Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 105.

⁹⁰ Örnekleri verilen sitelerde Vecihi Hürkuş'un tayyare düşüren ilk Türk pilotu olarak yazmaktadır. Bkz. <http://www.biyografi.net.tr/vecihi-hurkus-kimdir/>, 15.05.2017; <https://www.sarizeybekhaber.com.tr/turkiye-039-nin-ucak-dusuren-ilk-pilotu-vecihi-hurkus>, 15.05.2017.

⁹¹ Pilot Teğmen Pressner ve Rasit Üsteğmen Karl Kettembeil 27 Eylül 1915 tarihinde Çanakkale Cephesi'nde müttefik uçağını düşürerek Osmanlı Ordusu'nda ilk düşman uçağı düşüren isimler olmuştur. Bülent Yılmaz, **Çanakkale Hava Savaşları**, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 31; Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916), s. 161.

⁹² Ütğm. Ali Rıza; Özellikle Çanakkale Savaşı'nda çok gayretler sarf etmiş ve görevini en iyi şekilde yerine getirmeye çalışmıştır. Emekliliğinde geçimini taksi şoförlüğü ile temine çalışmıştır. Emeklilik döneminde Üsküdar'dan Çengelköy'e Kuleli Askerî Lisesi öğrencilerini taksisiyle okullarına bırakarak mesleğine olan özlem ve ilgisini devam ettirdiği, tanıkların anılarında yer almıştır. Bkz. Osman Yalçın, Mütareke Dönemi Türk Havacılığı, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 20, Ağustos 2012, s. 85. Yıllar sonra Orgeneral Muhsin Batur tayyarenin düştüğü noktaya tayyarecilerin heykelini diktirmiştir. StuartKline, **Türk Havacılık Kronolojisi - A Chronicle of Turkish Aviation**, HAVAŞ., İstanbul, 2002, s. 107.

⁹³ İbrahim Orhan Bey; 13 Temmuz 1918'de rasit Teğmen Hüseyin Hüsnü ile birlikte AEG C IV tayyare ile Sakız Adası keşif uçuşunda yerden açılan topçu atışı ile tayyaresi isabet aldı. Orhan Bey şehit oldu. Mezarı Sakız Adası'ndaki Kara Ali Paşa'nın kabrinin yanındadır. Bkz. Ahmet Ağaoğlu, Aslar-Son, <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=18273>, 15.11.2015.

⁹⁴ Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Ordusunu desteklemek için gelen Alman pilotlardan tayyare düşürenler şunlardır: Yüzbaşı Hans-Joachim Buddecke (11 zafer), Yüzbaşı Schüz (9 zafer), Yüzbaşı Croneiss (5 zafer), Teğmen Emil Meinecke (4 zafer). Bkz. Ahmet Ağaoğlu, Aslar-Son.

⁹⁵ Bülent Yılmaz, **Çanakkale Hava Savaşları**, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2005. s. 101; Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916), s. 187-188.



Fotoğraf 4 Osmanlı Ordusuna Ait AK-60 Numaralı Tayyare (Albatros C.III)

Kuşkusuz Vecihi Hürkuş ve Şükrü Bey'in yaptıkları çok önemliydi, 1917 yılı içerisinde iki pilot şehit olmuş, bir pilot ve bir rasıt Ruslara esir düşmüştü. Makinistlerde iş kazaları sonucu iki şehit vermişlerdi. Havacılar altısı Çanakkale, ikisi Ege Bölgesi, dokuzu Irak ve biri Kafkasya Cephesi'nde olmak üzere toplam on sekiz düşman uçağını saf dışı bırakmış, ancak bu zaferleri kazanan pilotlardan yalnızca pilot Vecihi Hürkuş ve rasıt Şükrü Bey Türk olup diğerleri Almandır.⁹⁶

2.3.3. Vecihi Hürkuş'un Tayyaresinin Düşürülmesi

8 Ekim 1917 tarihinde 3.Ordu Komutanlığı tarafından Erzincan-Mamahatun (Tezcan) dolaylarında kapsamlı bir hava keşfi yapılması emredildi. 7.Tayyare Bölüğünde pilot olarak sadece Vecihi Hürkuş ve Hayrettin Bey kalmıştı. AK53⁹⁷ numaralı tayyare ile

⁹⁶ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)**, (2.b., Cilt III), Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006, s. 261.; Ali Kaşıyüğun, **Enver Paşa'nın Orduyu Islah Çalışmaları 1914-1918**, Yüksek Lisans Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Tarih Ana Bilim Dalı, Hatay, 2009, s. 71.

⁹⁷ AK53, Albatros CIII tipi tayyaredir. Alman Albatros Werke GmbH tarafından tasarlanmış, Albatros ve Bayerische Flugzeugwerke-München firmaları tarafından üretilmiştir. 1915'de üretimine başlanan C-1 modelinin geliştirilmiş biri modelidir. 1916'den itibaren ön cephede görev almaya başlamıştır. Aynı yıl Osmanlı Ordusunda da göreve girmiştir. C-3 modelinden toplam 66 adet silahlı kuvvetlerimizde yer almış, 1922 yılına kadar kullanılmıştır. İstiklâl Savaşı'nda da görev yapmış tayyarelerdendir.

Özellikleri; Mürettebat: 2, motor: Mercedes D-III sıra-pistonlu motor, gücü: 170HP, kanat açıklığı: 11.69m, uzunluğu: 8,00m, yükseklik:3,10m, azami hızı: 132 km/h, boş ağırlığı: 850 kg, ilk kalkış ağırlığı:1353 kg, silah donanımı: 1-2

Vecihi Hürkuş ve Rasit Teğmen Bahattin, AK79 ile Hayrettin Bey rasıdı Ütğm. Mahmut Fikri havalandılar. Yapılan görev planlamasına göre AK79 tayyaresi Erzincan'ın kuzeyi ile Mamahatun'da keşif faaliyetinden bulunacak, AK53 tayyaresi ile Erzincan'da bulunan Rus Hava Meydanı'ndaki hangarları bombaladıktan sonra Erzincan Ovası'nın güneyini keşfedecekti.⁹⁸

Vecihi Hürkuş AK53 numaralı tayyaresi ile Erzincan Ovası'na doğru giderken birkaç gün önce keşif için geldiği bölgede farklı bir şey görmemişti. Ovaya girdiğinde irtifasını düşürmeye başladı. Bu esnada pistte bir bulut gördü, bunun kalkan bir Rus tayyaresine ait olduğunu anladı. Vecihi Hürkuş'un tayyaresinde hangarları bombalamak için 10 kg'lık dört adet bomba bulunuyordu. Vecihi Hürkuş'un Rus tayyaresi ile rahat mücadele etmesi için bombalardan kurtularak hafiflemesi gerekiyordu. Hürkuş'un düşüncesi bombaların boşa gitmemesi için bombaları hedeflerine attıktan sonra hava mücadelesine girmektir. Hangarların üzerine geldiklerinde Rst. Tğm. Bahattin'in hedefe bıraktığı dört adet 10 kg'lık bombadan biri hariç hepsi hangarların önünde patladı.⁹⁹

Artık Vecihi Hürkuş için Nieuport XI¹⁰⁰ tipi Rus avcı tayyaresi ile ilgilenmenin vakti gelmişti. Nieuport XI tayyareleri küçük, hafif ve manevra kabiliyeti yüksek tayyarelerdi, bu özellikleriyle AK53 Albatros C.III'den daha iyiydi.¹⁰¹

Rus tayyaresi Vecihi Hürkuş ve Bahattin Bey hangarı bombalarken irtifa almaya devam etti hatta Hürkuş Rus tayyaresine mücadele için yaklaşmaya başladığında Rus tayyaresi AK53'ün bile üstüne çıkmayı başardı.¹⁰²

Vecihi Hürkuş'un ilk hareket olarak hangarları bombalaması tenkit edilmiştir. Vecihi Hürkuş kendi anılarında da bu hatasını kabul etmektedir. Rus tayyaresinin

makineli tüfek, 100kg bomba taşıyabilmektedir. Bkz. <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/ww1/albatros3.asp>, 15.05.2017.

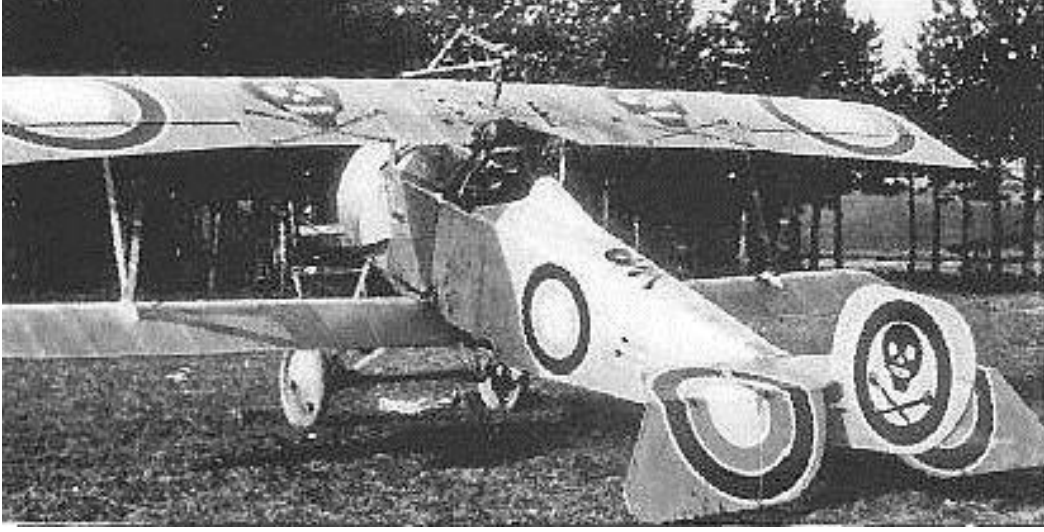
⁹⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 32, 33.

⁹⁹ a.g.e., s. 35.

¹⁰⁰ Nieuport XI'in özellikleri: Mürettebat: 1, motor/gücü: 80 hp Le Rhone 9 C rotary, kanat açıklığı 7.55 m, uzunluğu: 5,80 m, yükseklik: 2.45 m, boş ağırlığı:330 kg, kalkış ağırlığı: 480 kg, hızı: 156 km/hr, Silah 1 x 7.7-mm Lewis machine-gun yukarı kanatta (11); 1 x synchronized forward-firing 7.7 mm Vickers ön pilotta.<https://ww2-weapons.com/nieuport-11/>, 15.01.2017.

¹⁰¹ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)**, s. 216-219.

¹⁰² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 35.



Fotoğraf 5 Rus İmparatorluğu'na Ait Nieuport XI

kalkmakta olduğu, daha irtifa kazanmadığı, Vecihi Hürkuş'un kullandığı tayyarenin hem pilot mahallinde¹⁰³ hem de rasit mahallinde makineli tüfek olduğu ve irtifa üstünlüğünün AK53'te olduğu düşünüldüğünde Vecihi Hürkuş'un Rus tayyaresini düşürebileceği öngörülmüştür.¹⁰⁴

Vecihi Hürkuş “Bir Tayyarecinin Anıları” adlı eserinde yaptığı hatayı şu şekilde anlatmaktadır:¹⁰⁵

“...Fakat itiraf lazımdır ki düşmana hâkimiyet gibi bir avantajı, bombalara hedef aramak zamanına feda etmek, hava tabiyesinin en affedilmez bir hatasıdır. Hâlbuki ben o günkü tecrübesizliğimle bu hatayı yapmış ve arkadaşım bombalarımızı süratle atmak lüzumunu söylerken hangarlar üzerine teveccüh etmişim. Yakın olan bu hedef üzerine geldiğimiz zaman zaten arkadaşım hazırlanmıştı ve birbirini takip eden bombalarımızı hangarlar üzerine 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 amil olabileceğini unutmamak lazımdır. Nitekim bu kısa zamandan istifade eden düşman avdet hattımız üzerinde hayli açılmış ve irtifa almak için de epey bir zaman kazanmıştı.”

¹⁰³ Silahlar: 1 × 7.92 mm (.312 in) Parabellum MG14 makinalı tüfek ve 1 × 7.92 mm MG 08 burunda. Bkz. Peter Gray; Owen Thetford, **German Aircraft of the First World War**, (2. b.), Putnam, London, 1970, s. 256.

¹⁰⁴ Ajun Kurter, a.g.e., s. 220.

¹⁰⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 34.

Vecihi Hürkuş, Rus tayyaresinin kazandığı hâkimiyet ve taarruz avantajını kırmak ve Tğm. Bahattin'e serbest atış imkânı hazırlamak için “muvazi bir ateş huzmesine girilmeme” kaidesine uydu. Rus pilotun tayyaresine yandan taarruz etmesi için imkân bırakıyordu, çünkü yandan taarruzlarda hızdan dolayı isabeti az olacaktı. Rus pilotun yaptığı kabre hareketi¹⁰⁶ tayyaresinin hızının azalmasına neden oldu. Rus tayyaresinin hızı artık AK53 ile hızları eşitlenmişti. Bunu fırsat bilen Vecihi Hürkuş, Rus tayyaresinin kuyruk altına girdi, Rus tayyaresini alttan izliyordu, Rus pilotu AK53'ü düştü sanarak sahada dolaşıyordu, Tğm. Bahattin bu durumu iyi değerlendirerek ateşe başladı fakat MG14 makineli tüfek inkıta¹⁰⁷ uğradı. Tüfeğin bozulması havacılarımızı müdafaasız bıraktı. Rus tayyaresinin üç saldırısını Vecihi Hürkuş akrobasi hareketleri ile püskürttü. Hürkuş daha 12 gün önce bir Rus tayyaresini düşürerek tarihe adını yazdırmıştı. Düştüğü durum için çok üzüntülüydü. Bu vaziyet onu asabi ve hırçın yapıyordu. 3.300 metre irtifada Rus tayyaresi yukarıdan aşağı Türk tayyaresi aşağıdan yukarı birbirlerine hızla yaklaşırken aynı zamanda birbirlerine öldürücü ateş ediyorlardı. Vecihi Hürkuş başında bir ağrı hissetti, Vecihi Hürkuş kitabında o anı şöyle anlatıyor:¹⁰⁸

“Hep o an: Başımın üzerinde acısını henüz unutamadığım ağır bir vuruş, hislerim ölgün bir hayalet hâlinde meçhul karanlıklara gömülüyordu. Takdir! Ölüm vukuu için mukadder olmak gerek.”

3.300 metreden 1.800 metreye düşerek irtifa kaybederken Vecihi Hürkuş'un bilinci açık değildi. Kendine geldiğinde pervanenin yüksek devirde çalışmasına rağmen motor sesinin gelmediğini fark etti. Motoru arızalıydı, Rus tayyaresinin ateşi sonucu motorun emme borusu parçalanmış, kendisi de yaralanmıştı ve eliyle yokladığı her yerden eline kan bulaşıyordu. Bu durum onu korkutmak yerine “iradesine kuvvet, azmine iman” verdi. Amonyak koklayarak duruma egemen olmaya çalıştı.¹⁰⁹

Düşüncesi, Erzincan Ovası'na inip tayyaresini tamir ederek tekrar vatanına dönmekti. Tayyaresini Erzincan Ovası'nın kuzeybatısına çevirdi, inmek için müsait yer

¹⁰⁶ Kabre hareketi: tırmanış hareketi. Bkz. **Türkçe Sözlük**.

¹⁰⁷ İnkıta: kesme, kesinti Bkz. **Türkçe Sözlük**.

¹⁰⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 38.

¹⁰⁹ a.g.e., s. 38.

ararken aşağıda binlerce insanın onun ineceği istikamete doğru koştuğunu gördü. Bu insanlar indiğinde muhtemelen kendisine yetişeceklerdi ve tayyareyi sağlam ele geçirebilirlerdi. Bu nedenle tayyareyi kullanılmayacak hâle getirmek için ağaçlı bir bahçeye indi. Tayyare bir yığın hâlindeydi, kendisi yaralıydı, arkadaşı da tayyare sıkışmış vaziyetteydi. Vecihi Hürkuş, durumu anılarında şöyle anlatmaktadır:¹¹⁰

“...Hemen yere atladım. Henüz arkadaşım tabii denecek bir hâlde değildi. Ben ona nazaran daha çok tabii bir hâldeydim, gerçi yaralı bendim. Fakat hadisede o asabına hâkim ve başımızdan geçenleri ve tehlikenin büyüklüğünü muhakeme edebilecek bir durumda olduğu gibi, tayyareye de bağlı bulunmadığından, sukut esnasında tayyarenin içine düşerek sıkışmış kalmış bir hâldeydi. Derhâl kendisine yardım ederek enkazın arasından çıkardım ve hazırladığım kibriti yakarak tayyareden dökülen benzinin üzerine fırlattım. Artık son vazifede yapılmış, zavallı kuşumuzun kemikleri arasından, kızıl alevlere sarılı kara bir duman sütunu hürriyetlerimizi de beraber alıp götürmüştü.”

AK53 Ermenilerin yaşadıkları bölgeye düştü. Vecihi ve Bahattin Beyler yaralıydı. Bir zamanlar milleti sadıka denilen Ermeniler tarafından uçuş ekibimize küfür edilerek, tükürülerek, taş atılarak ve sopayla vurmak suretiyle kötü muamele ediliyordu. Bu durumu karakolumuza iltica eden iki Müslüman asker de teyit etmişti. Ruslar Vecihi ve Bahattin Beyleri çarşıda gezdirmek suretiyle teşhir etmişlerdi.¹¹¹

Bir Kazak Rus süvarisi bu vahşi durumu görünce saldırganları kırbacıyla dağıtarak Vecihi ve Bahattin Beylerin hayatlarını kurtardı ve Rus Karargâhına götürdü. Rus doktorları tarafından yaraları tedavi edildi, bu durum Vecihi Hürkuş’u çok etkiledi, eserinde “...Yaralarımı şefkatle saran bu insanların muamelesi bizi çok mütehassis kılmıştı.” diyerek Rus doktorları takdirle anmıştır.¹¹² Vecihi Hürkuş, kendisinin Gürcü asıllı Yüzbaşı Maçevaryani tarafından düşürüldüğünü öğrendi. Vecihi Hürkuş Rus pilotlarının olduğu ortamda kendi adını söyleyince, salondaki tüm personel hayretler içinde

¹¹⁰ a.g.e., s. 39, 40.

¹¹¹ Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, s. 103.

¹¹² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 40.

yüzüne baktı. Vecihi Hürkuş isminin Rus pilotları arasında “Kara Tehlike” olarak nam saldığını hatta kendisini düşüren pilota mükâfat vadedildiğini de öğrendi.¹¹³

2.4. Vecihi Hürkuş’un Esaret Yılları

9 Ekim 1917 tarihinde bir Rus uçağı Kemah kasabası üzerine gelerek, bir mesaj torbası attı. Torbanın üzerinde “Türk Tayyare Bölük Komutanlığına” yazıyordu. Torbanın içinde Rus Tayyare Birliği emir subayının yazdığı iki yazı bulunuyordu. Bu yazılarda; Türk tayyaresinin, Erzincan üzerinde yapılan 15 dakikalık bir hava muhaberesi sonucunda düştüğü ve havacıların sağ olarak esir edildiklerini bildirmekteydi. Ayrıca torbanın içinde Vecihi ve Bahattin Beylerin kendi el yazılarıyla yazılmış birer mektup da vardı.¹¹⁴

AK79 ile keşif görevini icra etmek için havalandan Bçvş. Hayrettin Bey ve rasıdı Ütğm. Mahmut Fikri Bey ise salimen geri döndüler. Tayyarelerine açılan ateş sonucu yedi mermi isabet etmişti. Yağ karteri delindiğinden zor şartlar altında meydana geri geldiler.¹¹⁵

2.4.1. Nargin Adası’ndaki Esareti

Esir düşen Vecihi Hürkuş yorucu ve ıstırap dolu yolculuk ile Erzincan, Erzurum, Tiflis yoluyla Nargin esir kampına gönderildi. Nargin Adası¹¹⁶ Hazar Denizi’nin ortasında ittifak ülkelerinin askerlerinden binlercesinin esaret altında olduğu bir yerd. Vecihi Hürkuş eserinde bu bahis üzerinde durmak istemediğini belirtir, bu kendisinin ne kadar mütevazı biri olduğunu göstermesi bakımından takdire şayandır. Çünkü onun asıl amacı, esir kampından bir an önce kurtularak savaşa tekrar iştirak etmektir.¹¹⁷

¹¹³ a.g.e., s. 40-41.

¹¹⁴ Ajun KURTER, **Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)**, s.216.

¹¹⁵ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 314.

¹¹⁶ Nargin Adası; I. Dünya Savaşı esnasında, adada tutulan esirlerin bulunduğu şartlardan dolayı, Azerbaycanlı Türkler tarafından “Arsa-i Kerbela”, “Makber” gibi çeşitli isimlerle anılan ve yılanlarıyla ünlü olduğu için de “Yılan Adası” da denilen Nargin Adası, Hazar Denizi’nde, Bakü’ye deniz yoluyla 45 dakikalık mesafede bulunan 3 bin 100 metre uzunluğunda ve 900 metre eninde, 3,5 kilometre kare büyüklüğe sahip olan bir adadır. Ruslar, Sarıkamış harekâtından sonra bu adayı savaş esirlerinin tutulduğu bir kamp haline getirmişlerdi. Bkz. Betül Aslan, I. Dünya Savaşı Esnasında Nargin Adası’nda Türk Esirler, **A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S. 42, 2010, s. 287.

¹¹⁷ Bahadır Güre; Gönül Hürkuş Şarman, O Çılgın Türk Bizim Babamız, **Kokpit’ten Bakış**, S. 10, Kasım/Aralık 2009,s. 62-69.

Vecihi Hürkuş 8 Ekim 1917 tarihinde düşürülmüştü. Birkaç gün Erzincan'da hastanede tutuldu ve Erzurum, Tiflis üzerinden takriben 1.200 kilometre yolculuk sonunda Nargin Adası'na getirildi. Bu yolculuğun yaya olarak ve trenle yapıldığı düşünüldüğünde bir ayda Nargin Adası'na getirildiği varsayılabilir. Birinci Dünya Savaşı esnasında Rusların eline düşüp esir kamplarına gönderilen esirlerin durumu iyi değildi. Esirlerin çilesi nakledilişlerinde başlar ve esir kamplarda devam ederdi. Milletlerarası anlaşmalar gereğince uygulanması gereken kurallar Rus makamlar tarafından yerine getirilmezdi. Esir subaylara rütbelerine göre verilmesi icap eden aylıklar ile erlere verilmesi gereken Rus askerlerinin yarım istihkakı dahi hemen hemen hiçbir kampta verilmezdi.¹¹⁸ Esaretini Nargin'de geçiren Türk esirlerinden olan Süleyman Nuri, hatıralarında adaya nakledilişleri ve ada hakkındaki intibalarını şu şekilde kaleme almıştı;¹¹⁹

“Bakü İstasyonu'ndan, etrafımız Rus askerleriyle kuşatılmış bir güruh hâlinde, bizleri sahile, Bakü'nün iptidai bir şekil arz eden, ağaçtan iskelelerinden birine getirdiler ve bir çatanaya bindirerek 15-20 kilometre deniz açığında bulunan ve adı Azericesi Yılan Adası olan Nargin Adası'na getirdiler. Bakü, deniz açıklarından sahilden içerilere doğru az yükselerek kalkan bir yamacın üzerine sahilden “Züh” ve “Bayıl” denilen semtler kadar serpilmiş, bazı yerlerde seyrek ve bazı yerlerde sık sık uzun ve fabrika oldukları açıktan seçilmesi zor olan binalardan müteşekkildi. Çatana bizi sonumuzun meçhul karanlıkları Nargin Adası'nın toprakları üzerine serpiverdiği zaman, hemen orada ilk müşahede ettiğimiz, muhafız Rus erleriyle, hangi millet ordusuna mensup oldukları fark edilemeyen yırtık pırtık elbiseli esirleriyle, kadınlı erkekli beyaz sıhhiye giysili sağlık memurlarıyla ve Bakülü olmaları ve adada alışverişle meşgul oldukları kolayca tahmin edilebilen sivilleriyle ada, üzerimizde hiç de ümit verici bir tesir bırakmadı. 2, 2,5 kilometre kare sathında, bir kilise ve birkaç idare binalarından başka, yer üstünde hemen hemen başka bir bina görünmüyor, tek tük Alman, Avusturya ve Macar esirleri olmak üzere 50 bin Türk esiri, yarı yarıya toprağa gömülü zeminliklerde yaşıyorduk.”

2.4.2. Nargin Adası'ndan Kaçışı

Şartlar ne kadar zor olursa olsun Vecihi Hürkuş'un düşüncesi Rus Deniz Üssünden bir tayyare çalarak kaçmaktı. Hatta çamaşır teknesini sandal gibi kullanarak kaçmak istedi

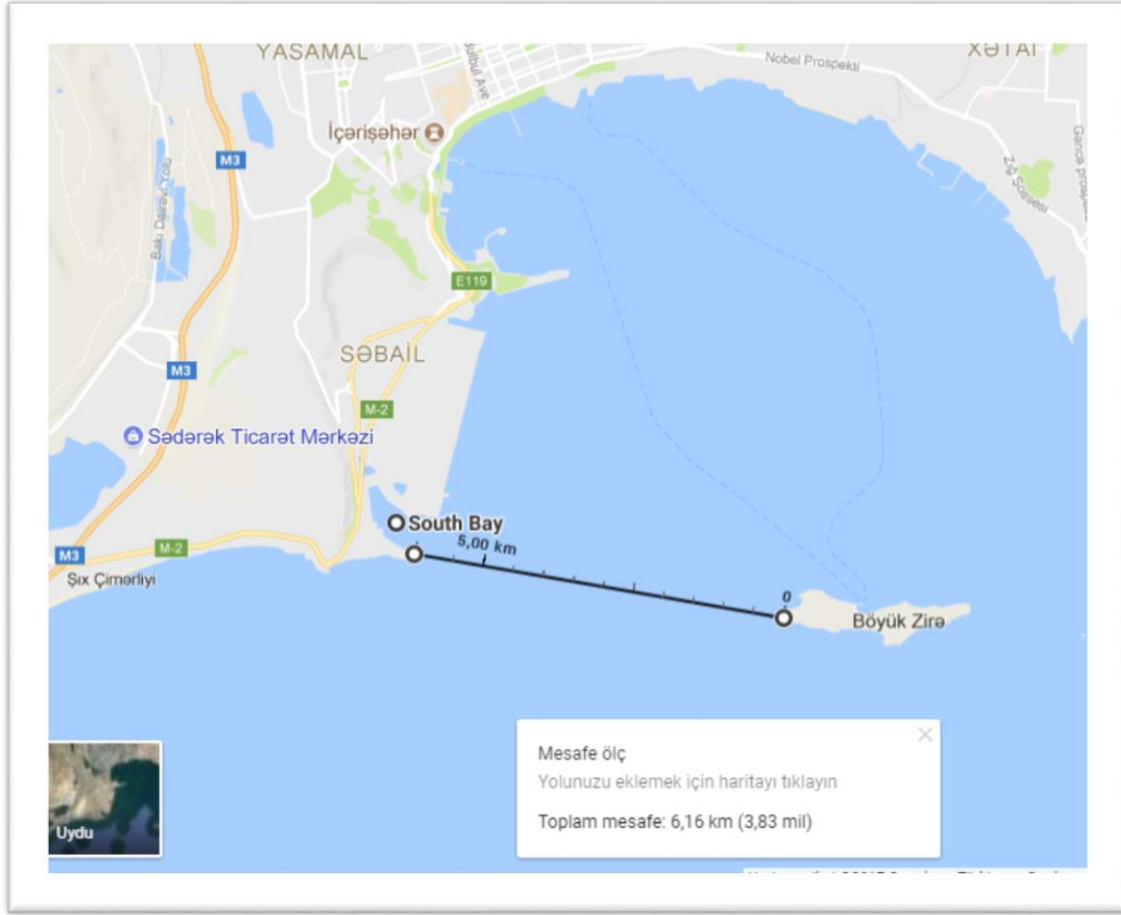
¹¹⁸ Betül Aslan, I. Dünya Savaşı Esnasında Nargin Adası'nda Türk Esirler, **A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S. 42, 2010,s. 256.

¹¹⁹ Betül Aslan, a.g.m., s. 288.

fakat başaramadı.¹²⁰ Üç defa kaçma teşebbüsünde bulunmasına rağmen ancak dördüncüde muvaffak oldu. Nargin Adası'nda esarette bulunan Türklere Azerilerin giyecek, yiyecek, tedavi ve adadan kaçmalarına yardım faaliyetleri oluyordu.¹²¹

¹²⁰ Mehmet Gürbüz Gürer Vecihi Hürkuş ile ilgili anılarını yayımladığı eserinde abisi ve ekibinden yaptığı nakilde; Vecihi Bey'in Nargin Adası'ndaki esaretinden bir Rus tayyaresini kaçırmak suretiyle kurtulduğunu belirtir. Gürer, Mehmet Gürbüz, **Vecihi Hürkuş "Göklerin Korkusuz Adamı"** (2. b.), (Bahadır Gürer, Dü.), TVHMD, İstanbul, 2008, s. 53-63.

¹²¹ Betül Aslan, a.g.m., s.294.



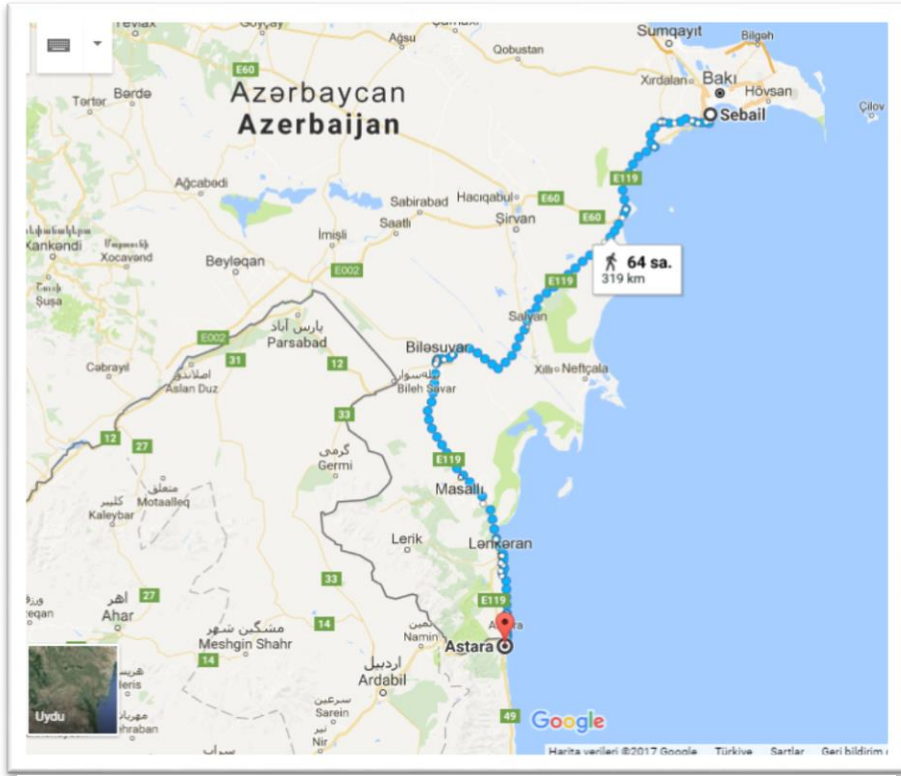
Harita 1 Vecihi Hürkuş'un Nargin Adası'ndan Kaçış İstikameti

Vecihi Bey'in azmi dopdoluydu, hiç vazgeçmiyordu, son denemesinde yüzerek Hazar Denizi'nden karaya çıktı. Vecihi Hürkuş anılarında Nargin Adası ile ilgili geniş bilgi vermediği belirtilmişti. Bir tahminde bulunursak Vecihi Hürkuş; Nargin Adası'ndan kaçışı adanın en batısında bulunan noktadan yaptığı ve Bakü'nün kuzeyinde bulunan Sebail Rayonu'ndan çıktığı varsayılsa bile en az 6 km yüzmeliydi.¹²² Vecihi Hürkuş'un sportif biri olduğunu 6 km mesafeyi yüzerek geçtiğini çıkarabiliriz.¹²³ İran'a Astara¹²⁴ sınırından giren Vecihi Hürkuş takriben bugünün şartlarında 310 km'lik kara yolculuğu yapmıştı. Bu

¹²² Gönül Hürkuş Şarman, babası ile ilgili kendisi ile yapılan söyleşide babasının Nargin Adası'ndan kaçışı ile şunları söylemiştir; "Babam yüzerek kaçmaya teşebbüs ediyor. Babam bir arkadaşı ile birlikte kaçıyor. Hatta yüzerlerken babam arkadaşını boğulmaktan kurtarıyor. Babam bu anıları pek bize anlatmazdı. Babaannem bize anlatırdı, babaannemin hafızası çok kuvvetliydi. Biz evde pek bu konuları konuşmazdık. 22:00'de radyo kapanır, İstiklal Marşı çıktığında selam durur, sonrada yatardık. Vecihi Bey 'Ben şunu yaptım, bunu yaptım' diye hiçbir zaman bize anlatmayacak kadar mütevazı bir insandı."Bkz. Bahadır Gürer; Gönül Hürkuş Şarman, a.g.m., s. 63.

¹²³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 13.

¹²⁴ TVHMD Başkanı Bahadır Gürer Bey ile yapmış olduğum söyleşide, Vecihi Hürkuş'un İran üzerinden firar etme nedenini, İran'ın I.Dünya Savaşı'na girmeyen ülkelerden olmasından kaynaklandığını söyledi.



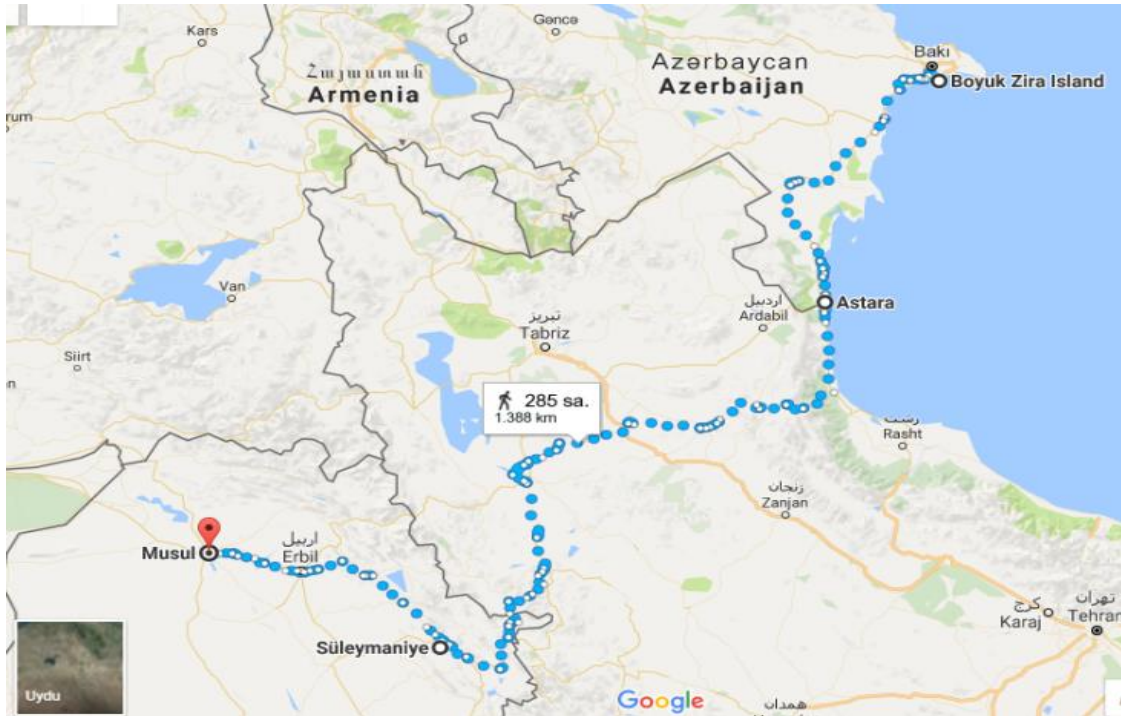
Harita 2 Vecihi Hürkuş'un Bakü-Astara Yol Haritası

Google-Map programına göre durmadan 62 saatlik bir süre demekti. Yanında İstihkâm Teğmen Salih Beyde olduğu hâlde iki fakir köylü kılığına girerek yolculuklarına devam ettiler. Tabiat şartlarının zorluklarına direndiler. Hürkuş çektikleri çileleri eserinde şöyle dile getirmektedir:¹²⁵

“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 tipişi altında geniş bir nehri geçerken su benim çeneme kadar yükselmişti. Arkadaşımın ayaklarının yerden kesildiği an belki benim içimin en çok sızladığı andı. Arkadaşım yüzme bilmediği için daha evvel verdiğimiz kararla elleri elimde olduğundan, su üzerinde yüzmeye başlayınca suya mukavemet mücadelem daha ağırlaştı. 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.”

¹²⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 42.

Hürriyet ve vatan aşkı Vecihi Hürkuş'u motive eden en önemli etkeni. Yolculuğa başladıktan 4 ay sonra takriben 1.100 km yol kat ederek Süleymaniye'ye ulaştı. Musul'dan Umur-u Havaiye Müfettişliğine gönderilen 15 Mayıs 1334 (15.05.1918) tarihli rapora göre Vecihi Hürkuş 29 Mart 1334 (1918) de Musul'a vardı.¹²⁶ Bu dönemde Vecihi Hürkuş'un abisi Hayrullah Türküş Bey de İngilizlere esir olarak Hindistan'da bulunmaktaydı. İki oğlunun esir olması Vecihi Hürkuş'un annesi Zeliha Niyir Hanım için çok zor bir durumdu. Başkomutan Enver Paşa tarafından Vecihi Hürkuş'un annesine ve Maan'da¹²⁷ isyancı Araplar tarafından esir alınan Pilot Küçük Zabit (Astsubay) İsmail Zeki'nin¹²⁸ de ailesine sıkıntı çekmemeleri için elişer altın gönderildi.¹²⁹



Harita 3 Vecihi Hürkuş'un Nargin Adası-Süleymaniye-Musul Yol Haritası

¹²⁶ Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kutu :1455, Dosya:. 311, Fihrist: 1-153. (EK-B Muhabere-i havaiye neticesi olarak düşen Tayyareci Vecihi Efendinin Raporu.)

¹²⁷ Maan: Ürdün'de küçük bir şehir.

¹²⁸ İsmail Zeki Bey, 1898'de Bayburt'ta doğmuştur 1918 Şubatının başında 3. Tayyare Bölüğünde Katrane'den yalnız olarak Rumpler tayyaresi ile Maan'a dönüşünde Katrane – Cerdun arasında yerden düşman tarafından edilen ateş neticesi radyatörü delinerek yüzeye sıçrayan sıcak sularından dolayı inmeye mecbur kalmış ve Araplar tarafından yakalanarak İngilizlere teslim edilmiş ve esir olmuştur. Bkz. <http://www.tayyareci.com/arsiv/muhsinalpagot.asp>, 26.09.2017; 09.09.1923 tarihinde İzmir Tayyare Mektebinde öğretmenlik yaparken, Kemer İstasyonundaki kiliseye çarparak şehit olmuştur.

¹²⁹ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)**, (2.b., Cilt IV), Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006, s. 6.

2.5. Vecihi Hürkuş'un İstanbul'a Gelişi

Zorlu yolcuktan sonra Vecihi Hürkuş nihayet İstanbul'a geldi. Vecihi Hürkuş 9. Harp Tayyare Bölüğüne atandı. 9. Tayyare Bölüğü İstanbul'un korunması için 1916 yılında teşkil edilmişti. İngilizlerin İmroz, Bozcada ve Limni'de konuşlu hava gücü İstanbul'a hücumlarda bulunuyordu. 8/9 Temmuz 1917 tarihinde iki İngiliz tayyaresinin İstanbul Savunma Kumandanlığının da dikkatsizliği ile Bakırköy Baruthane mühimmat fabrikasını, Beyazıt'taki Harbiye Nezaretini, Millet destroyerini ve Yavuz muhabere gemisini bombaladılar. Bu olay üzerine 15 Eylül'de İstanbul Tayyare ve Topçu Havaiye Kumandanlığı kuruldu ve 9. Tayyare Bölüğü takviye edilerek Genel Karargâhın 13. Şubesine bağlandı.¹³⁰

Trakya'da başarı sağlayan İtilaf Devletleri sık sık İstanbul'a hava saldırıları yapıyorlardı. 22 Şubat 1918 tarihinde AIRCO DH.4 tipi bir İngiliz tayyaresi, Mecidiye kasabasının üzerinden geçerken görülmesi üzerine vurularak düşürüldü. Buna rağmen tayyarelerimiz zamanında kalkıp gerekli tepkiyi veremiyorlardı. İstanbul'a yapılan hava saldırıları bu tarihten sonra daha da sıkılaşıyordu. Saldırıların artması üzerine alarmda tayyare ve pilot uygulaması başlatıldı.¹³¹

İngilizler Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak için sık sık İstanbul'a hücumda bulunuyordu. Bu hücumlarda ölenler oluyordu. 18 Ekim tarihinde yedi tayyare ile yapılan saldırıda otuz beş kişi şehit oldu ve otuz bir kişi yaralandı, aynı gün öğleden sonra yapılan bombardımanda ise on dokuz kişi şehit oldu. Öğleden sonra yapılan ikinci taarruzda 9. Tayyare Bölüğünden Kd.Bçvş. Vecihi Hürkuş Ruslardan alınan ve kendisinin pervanesini tamir ettiği Nieuport (Nieuport K 1 veya Nieuport K 2) ve Bçvş. Halil ise Albatros DIII ile uçtu. Vecihi Hürkuş düşman tayyaresini yakaladı fakat tüfeği tutukluk yapınca geri gelmek zorunda kaldı.¹³²

¹³⁰ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 299.

¹³¹ Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 12.

¹³² Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 369.

2.5.1. Birinci Dünya Savaşı'nın Son Hava Çatışması

9.Tayyare Bölüğünde, Bölük Komutanı Yzb. Fazıl, mevcut pilotlar Ütğm. Sadettin, Kd.Bçvş. Vecihi, Bçvş. Halil, Ütğm. Ahmet Fehmi, Onbaşı Max Suchin, Bçvş. Ahmet Hamdi, Klotz, Kretzner, Dickmar, rasit ise Ütğm. Kadri'ydi. Tayyareler ise Fokker D I (beş adet), Fokker D VII (dört adet), Halberstadt D V (sekiz adet), Albatros C III (bir adet), Albatros D III ve ganimet olan Nieuport 17 (iki adet) idi. Bölükte rasit miktarının az olmasının nedeni, mevcut tayyarelerinin genelinin tek kişilik olmasıydı.¹³³

İstanbul baskınından bir hafta sonra 25 Ekim 1918 tarihinde saat 14.00 civarında beş İngiliz tayyaresinin İstanbul'a yaklaşması üzerine, 9. Tayyare Bölüğünden beş avcı tayyaresi karşı önleme için kalktı. Fazıl Bey Albatros D III ile Vecihi Hürkuş Nieuport ile Max Suchin, Halbertstad D V ile, Kretzner ve Dickmar Fokker D VII ile uçtular. 1 saat 20 dakika İngiliz tayyareleri arandı, Vecihi Hürkuş'un yakıtı bittiğinden geri döndü. Vecihi Hürkuş'un kullandığı Nieuport tayyaresi Fransız yapımı olup 1 saat 45 dakikaya kadar havada kalabilme (endurance) kapasitesine sahip olmasına rağmen, daha az bir sürede yakıtın bitip geri gelmesi, yakıt depolarının tam dolu olmayabileceğini düşündürüyordu.¹³⁴ Vecihi Hürkuş yakıtının azalması nedeniyle Yeşilköy (Ayastefenos) Hava Meydanı'na geri inerek yakıt ikmalinin akabinde yeniden havalandı. Bu sırada Fazıl Bey havada yalnız kalmıştı. Fazıl Bey havada mücadelesini beş İngiliz tayyaresine karşı sürdürüyordu, Kızılkulesi civarında düşman tayyarelerine arkadan saldırdı, bir İngiliz rasıdını öldürdü, kendisi de üç yerinden yaralandı. Hava mücadelesi İstanbulluların gözleri önünde cereyan etti. Fazıl Bey çok kan kaybetmesine rağmen başarıyla Yeşilköy'e indi.¹³⁵ Vecihi Hürkuş havalandığında yeteri irtifaya ulaşamamıştı. İngiliz tayyareleri ile arayı kapatamadı, tayyaresinin hızlı olmamasından dolayı yetişemeyeceğini anlayınca Yeşilköy Hava Meydanı'na geri döndü.¹³⁶

¹³³ a.g.e., s. 371.

¹³⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Nieuport_17, 13.02.2017.

¹³⁵ Yavuz Kansu ve diğerleri, a.g.e., s. 369; Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 291; Yaşar Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü., Ankara 1981, s. 37-39.

¹³⁶ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 49.

30 Ekim 1918'deki Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra İstanbul'a İngiliz ve Fransız işgalci kuvvetleri girmeye başladılar. Girenler arasında iki Kanadalı pilot vardı. Pilotlar illa Fazıl Bey'le görüşmek istediler, geçmiş olsun dileklerinden sonra Fazıl Bey'in kahramanlık ve yapmış olduğu mücadelesini övdüler.¹³⁷ Savaş anılarını anlatmayı pek sevmeyen kahraman Yzb. Fazıl o gün yaşadıklarını daha sonra Kütahya'da bir toplantı esnasında arkadaşlarının ısrarıyla anlatmıştır. Doktor Yarıbay Süreya Reşit Gürsoy'un aktardığı şekliye Fazıl'ın ağzından bu çatışmanın hikâyesi şöyledir.¹³⁸

"Mondros Mütarekesi'nden evvel ihtilaf devletleri tayyareleri İstanbul'a sık sık hücum ediyorlardı. Biz de mukabil olarak havalanıyorduk, fakat ciddi muharebeye fırsat düşmüyordu. Son defa mütareke edilirken güya halkı yıldırmak için kuvvetli bir filonun İstanbul'a yaklaştığını haber aldık. Buna pek kızmıştım. Türk'ü hiç tanımamışlardı. Şunlara ne olduğumuzu göstereyim dedim. Alman tayyarecilerini de mukabeleye ikna ettim. Havalandık, fakat düşman filonun kuvvetli olduğunu görünce birer ikişer Alman tayyareleri dümeni kırıp çekildiler. Bir de arkama baktım ki tek başıma kalmışım. İş başa düşmüştü. Tabii hiç tereddüt etmeden mitralyözlerle filoya saldırdım. Düşman böyle bir saldırışı delilik addediyordu ve hayretler içindeydi. Hemen bundan istifade ederek kırlangıç gibi altlarına, üstlerine çıkıp mitralyöz ateşi yağdırdım. Onlar işin ciddi olduğunu anlayınca dört taraftan üzerime ateş ettiler, ne çare ki onlar çoktu; birkaçını yaraladığımı zannediyorum, fakat nihayet ben de birkaç yara aldım. Yara sıcak iken pek aldırmadım, adeta gıdıklanır gibi oldum. Fakat kurşunun biri kol kemiğimi kırınca manevra zorlaştı, mamafih o halimle yine aralarından sıyrılarak tayyareyi salimen Yeşilköy'e getirdim. Beni Gülhane'ye naklettiler hemen. Ertesi günü mütareke imzalanmıştı."

2.6. Vecihi Hürkuş'ta "Kendi Tayyaremizi Kendimiz Yapmalıyız." Fikrinin Oluşumu ve İlk Tayyare Projesi

Havacılığımızın tamamen dışa bağımlı olması, millî olmaması büyük sıkıntılara neden oluyordu. Tayyare, yedek parça, teknik donanım eksikliklerinden dolayı mal ve can kayıpları yaşanması, dahası vatan savunmasının sekteye uğraması Vecihi Hürkuş'u çok

¹³⁷ StuartKline, a.g.e., s. 119-120.

¹³⁸ <http://www.ozkanturker.com/Galeri/albatros/index.htm>, 15.06.2017.

üzüyordu. Artık kendi tayyaremizi imal etmeliydik, bu düşünceler filizlenirken Vecihi Hürkuş eserinde konu hakkında şöyle yazıyordu:¹³⁹

“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 millî sanayie dayanması düşüncesindeydim ve milliyetçi bir görüş ile daha ilerisini ve daha iyisini düşünmek ihtiyacını duyuyordum.”



Fotoğraf 6 Vecihi Beyin Pervanesini Yaptığı Rus Niuport 17 Tipi Tayyare

7 Mayıs 1918 tarihinde satın¹⁴⁰ üzerinde kopup gelen üç adet Rus avcı tayyaresinden ikisinin pervaneleri yoktu,¹⁴¹Vecihi Hürkuş'a bu tayyarelere pervane yapması görevi verilince çok sevindi, Okul Müdürü Mehmet Ali Bey'in emriyle meydan tamirhanesinde pervaneyi yaptı ve Nieuport 17 tipi Rus tayyaresini faal olarak uçurdu.

Yine bir uçuşunda tayyaresiyle yaptığı bir atış taliminde, pervanenin üzerinde mermi deliklerinin olduğunu gören Vecihi Hürkuş durumun vahametini anladı. Derhâl tamir edilmeli ve düzeltilmeliydi. Tayyare fabrikadan yeni gelmişti ayarlı olması gerekirdi, pervanenin delinmesi mal ve can kaybına neden olabilirdi. Yerdeyken pervaneye bir şey olmuyor ama havadayken pervanede mermi izleri oluyordu. Konu hakkında yaptığı araştırma Komuta Katı tarafından uygun görülmedi, sebebi de “Eğer bu bir arıza olsaydı, fabrikası bunu daha önceden düşünür ve tanzimini ona göre yapardı.” Bütün sorumluluğu üzerine alan ve kararlık gösteren Hürkuş tüfeğin endaht (atma) zamanını ayarladı.¹⁴²Vecihi Hürkuş'un tayyare yapımına ilişkin ilk tecrübeleri de böylelikle ortaya çıkmaya başlamıştı.

¹³⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 44.

¹⁴⁰ Sığ sularda ağır yükleri taşımak için kullanılan, altı düz bir çeşit teknelere verilen ad.

¹⁴¹ Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918), s. 153.

¹⁴² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 45.

Bu gelişme Vecihi Hürkuş'un kendine olan güvenini getirecekti. İlk kendi tasarımı olan bir tayyare projesi teklifini "Yeni Sistem Bir Tayyare" adıyla 4 Nisan 1919 tarihinde Harbiye Nezaretine" verdi.¹⁴³ Komisyondan geçen bu proje için her türlü hazırlık yaptığı hâlde yurdumuzun işgal edilmesiyle rafa kalktı.¹⁴⁴

2.7. Birinci Dünya Savaşı'nın Sonuna Doğru Dünya ve Osmanlı Havacılığının Durumu

Dünya Savaşı'nın sonuna gelindiği günlerde hava endüstrisi savaşın başladığı 1914'den 1918'e kadar çok yol kat etti. Sadece dört yıllık savaş süresince Avrupa'da üretilen uçak ve motor miktarı aklın alamayacağı kadar çoktur. Bu dönemde İngiltere'de 50.000, Fransa'da 67.982 ve Almanya'da ise 47.637 adet tayyare üretildi.¹⁴⁵ Sadece Almanların attığı bomba bir milyonun üzerindedir.¹⁴⁶ Savaş sonunda havacılık 180 bin kişinin çalıştığı, 16 bin uçucu ve 160 bin bakım personelinin olduğu sektör hâline geldi. Birinci Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Hava Kuvvetlerinin kullandığı tayyare miktarı 300 civarındadır. Bu tayyarelerden %85'i düşerek, kırım geçirerek veya taşıma sırasında elden çıktığı, pilotların ise mezun olanların % 75'i şehit veya yaralandığı kesin olmayan bilgilere göre tahmin edilmektedir.¹⁴⁷

Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı sınırları içinde bulunan müttefik Alman askerleri İtilaf Devletleri gelmeden değişik yollardan Almanya'ya döndü. Alman personel, Anadolu Kavağı'nı terk etmeden evvel sahip olduğu tayyareleri yaktılar.¹⁴⁸ Binbaşı

¹⁴³ **Gnkur. ATASE Arşivi BDH, Kl.1460, Dos.339, Fh.59.** (EK-C Tayyareci Küçük Zabit Vecihi Efendi Tarafından İmal Edilen Tayyare.)

¹⁴⁴ Türk Tarih Kronolojisi adlı eserde; hazırlanan bu projenin dört kanatlı bir tayyare olduğu ve İstasyon Fen Memurluğundan geçmediği belirtiliyor. Bkz. StuartKline, a.g.e., s. 122.

¹⁴⁵ Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, s. 44. Ayrıca, Enzo'nun Illustrated Encyclopedia of Military Aircraft eserine göre 1914-1918 tarihleri arasında Fransa 67.987, İngiltere 58.144, Almanya 48.537 adet tayyare üretmiştir. Bkz. <http://www.theaerodrome.com/aircraft/statistics.php>, 12.05.2017.

¹⁴⁶ İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul 2010, s. 86.

¹⁴⁷ Osman Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 108.

¹⁴⁸ Almanların tayyareleri yakmaları iki şekilde değerlendirilebilir; tayyarelerin İtilaf Kuvvetlerinin eline geçmesini önlemek amacıyla veya savaştan çekilirken müttefikleri olan Osmanlı Devleti'ne hiçbir şey bırakmamak için olabilir. Eğer ikincisi olduğu değerlendirilirse bu olay bile bize Vecihi Hürkuş'un Kafkas Cephesi 7. Tayyare Bölüğündeyken motorunun arıza yapmasında Alman pilotlardan şüphelenmesinin ne kadar yerinde olduğunu gösterir.

Serno¹⁴⁹ savaşın başından sonuna kadar Osmanlı Hava Kuvvetlerine hizmet etmiş biriydi ve Türk subaylarının Almanlarla çok iyi kaynaştıklarını söylemişti. Fakat harp esnasında Almanlar en iyi tayyareleri (Fokker) kullanırken Türk pilotlara Albatros gibi daha geri tayyareleri tahsis ettiler. Başarısızlıklar Türklere mal edilirken başarılar Almanlara verildi. Harpte yenilgiler başladığında ise kaçmaları problem teşkil etti. Osmanlı Ordusunda havacılık inisiyatifi Almanların elinde olduğundan, Türk havacılığı Almanlar tarafından bilinçli olarak geliştirilmedi.¹⁵⁰ Harbin sonuna doğru Osmanlı Ordusunda kırk altı pilot, elli dokuz rasıt, üç sabit balon birliği ve doksan iki tayyare, Yeşilköy Hava İstasyonunda ise 13 pilot 22 rasıt ve 21 tayyare bulunmaktaydı.¹⁵¹

2.8. Birinci Dünya Savaşı'nın Sona Ermesi

Bulgarların, Alman subaylar komutasındaki 500.000 kişilik ordusunun 1918 yılı Eylül sonunda birden savaş dışı kalması ile Trakya ve Boğazlar düşmana açık hâle gelirken Osmanlı ile Almanya arasındaki irtibat kesildi. Filistin'de bulunan Türk orduları İtilaf Devletlerinin yedi-sekiz katı üstün kuvvetlerle taarruzu nedeniyle Toroslara, Irak'ta bulunan Türk orduları ise Musul'a çekildi. Osmanlı Devleti savaşı sürdürme inisiyatifini kaybetti. Üstelik dört yılın sonunda ordu ve millet yorgun düşmüş bulunmaktaydı.¹⁵²

¹⁴⁹ Erich Von Serno; Alman hava subayıdır. Üsteğmen rütbesindeyken Osmanlı Hava Kuvvetlerinde görevlendirilmiştir. Osmanlı ordusunda, yüzbaşı rütbesi ile göreve başlamış ve 1915-1918 yılları arasında Yeşilköy Hava İstasyon Müdürü ve bilahare Hava Kuvvetlerinin en yetkili komutanı olarak çalışmıştır. Savaşın en yoğun cephelerinden olan Çanakkale'de bizzat uçuş görevlerinde bulunmuştur. Savaşın son yılında bir dönem Almanya Batı Cephesinde görevlendirilmişse de Enver Paşa'nın talebi ile yeniden Osmanlı ordusunda görevlendirilmiştir. Anılarını yazmış ve anılarında Türk havacılarından övgüyle bahsetmiştir, bkz. Osman Yalçın, O. (2012, Ağustos). Mütareke Dönemi Türk Havacılığı, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 20, Ağustos 2012, s. 73.

¹⁵⁰ Osman Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 115-116.

¹⁵¹ StuartKline, a.g.e., s. 119.

¹⁵² Gazi Mustafa Kemal Atatürk, **Nutuk**, Dü. Ord.Prof.Dr.Hıfzı Veldet Velidedeoğlu, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1991, s. 35.



Fotoğraf 7 Vecihi Hürkuş'un Sivil Tayyarecilik Döneminde Tayyareci Brövesi Takılı Takım Elbiseli Fotoğrafı

Osmanlı Devleti'nin son beş yılına hâkim olan ve devletin tarihe intikalinde büyük katkıları olan Enver, Cemal, Talat üçlüsü, 2 Kasım 1918'de gece yarısı Alman torpidosu ile Osmanlı Devleti'ni terk ettiler. İngilizlerle Agamemnon gemisinde yapılan görüşmeler sonucu tarihe Mondros Ateşkes (Mütareke) Antlaşması olarak şartlar ortaya kondu. Osmanlı Devleti'ni fiilen bitiren Antlaşma'nın en ağır hükmü olarak bilinen ve özü gerekli olan yerleri işgal etme hakkı veren 7. maddesidir.¹⁵³ İngilizler bu

maddeye dayanarak 3 Kasım 1918'de Musul, Batum, Samsun ve Merzifon'u işgal ettiler.¹⁵⁴ 7 Kasım 1918'de iki İngiliz subayı Harbiye ve Bahriye Nezaretine irtibat subayları olarak geldiler ve takiben İtilaf Devletleri sık ve kalabalık olarak İstanbul'a girmeye başladı.¹⁵⁵ 13 Kasım 1918'de yirmi iki İngiliz, on yedi İtalyan, on iki Fransız ve dört Yunan savaş gemisi Dolmabahçe'de demirlemişti.¹⁵⁶ 22 Aralık 1918 tarihli Harbiye Nazırı Cevat Paşa imzalı emirle Hava Kuvvetleri yeniden düzenlendi. Bu emire göre Kd.Bçvş. Vecihi Hürkuş'un da bulunduğu otuz beş pilot kadrolaşmıştı.¹⁵⁷

Harbiye Nezareti tarafından tayyarecilerin şevk ve hevesini arttırmak amacıyla tayyarecilere verilmek üzere "Alamet-i Mahsusa (bröve) ve Alamet-i Hatıra"¹⁵⁸ hakkında nizamname çıkarıldı. Vecihi Hürkuş da nizamnamede bröve verilecek personel

¹⁵³ Yusuf Ziya Bayur, **Türk İnkılap Tarihi (Cilt III)**, TTK Yayınevi, Ankara, 1991, s. 750-760.

¹⁵⁴ Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hv.K.K.lığı Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006, s. 3.

¹⁵⁵ Osman Yalçın, Mütareke Dönemi Türk Havacılığı, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 20, Ağustos 2012, s. 76.

¹⁵⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 4.

¹⁵⁷ Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, s. 261.

¹⁵⁸ Tayyareciler ile Rasıt Zabitana Verilecek Alamet-i Mahsusa ve Alamet-i Hatıra Hakkında Layiha-i Nizamiye'sine göre brövelerin uçuş birliklerinde görev yapanlar tarafından kullanılacağı, dört yıl aralıksız hizmet edenler, savaş sırasında tayyare kullananlar, tayyare kazası geçirenler ve hava savaşlarında gazi olanların brövelerini ömür boyu taşıyabilecekleri kabul edildi. Bkz. İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, **Havacının Kalbinden Kıyafetin Diline**, (Dü. Z. Gülten), Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, İstanbul, 2016, s. 46-47.

kapsamında değerlendirilerek 29.01.1335 (29.01.1919) tarihinde Alamet-i Mahsusa ile taltif edilmiştir. Bröve verilmesi ile ilgili emir EK-Ç'de sunulmuştur.¹⁵⁹

2.8.1. Vecihi Hürkuş'un Terhisi

Vecihi Hürkuş 1910 yılında girdiği Osmanlı Ordusu'ndan 31 Aralık 1919 tarihinde terhis edildi. Terhis belgesinde şöyle denmektedir.¹⁶⁰

“1326 (1910) senesinde Piyade Küçük Zabit Mektebinden kaydı kabul edilmiş 1328 (1912) senesinde neşetle müddet-i nizamisi olan altı seneyi ikmal ederek terhis edilmiştir. Balâdaki künye sahibi (Tayyareci Kd.Bçvş. Vecihi Efendi) 330 senesi 31 Temmuzunda (13 Ağustos 1914) ilan olunan umumi seferberlikte hizmet-i askeriyesini bil ifa ba iradey-i seniye Hazret-i Padişahı Seferberliğin hitamına mebni terhis edilmiştir.

31 Kânunevvel 335 (31 Aralık 1919)”

2.8.2. İstanbul'dan Kaçış ve Anadolu'ya Geçiş

Mondros Mütarekesi hükümlerine göre Yeşilköy Hava İstasyonu İngiliz ve Fransız Silahlı Kuvvetleri tarafından işgal edildi. İlk zamanlarda işgal kuvvetleri tarafından Hava İstasyonunun bir kısmında Türk pilotlarının eğitim ve uçuş yapmalarına izin verilmişti. Fakat bir ay sonra işgal kuvvetleri komutanlığı Hava Teşkilatının tamamının kaldırılmasını Harbiye Nezaretinden istedi. Alınan emir üzerine, tayyare, yedek parça ve tüm malzeme bulunabilen mavna ve kayıklarla Anadolu yakasında bulunan Maltepe Tayyare İstasyonu'na¹⁶¹ taşındı. İşgalde gaye malzemelerin muhafazası olmasına rağmen Fransızlar ve İngilizlerin tayyare istasyonu ve umuru havaiye deposunda bulunan ot, saman, kereste, askerî eşya gibi Osmanlı Devleti mallarını çaldıkları, izinsiz aldıkları tespit edildi.¹⁶² Tayyarecilerimizin uçurulmayarak uçuş kabiliyetlerinin azaltılması da isteniyordu.¹⁶³

¹⁵⁹ Gnkur. ATASE Arşivi, KOL:İSH, Kutu :220, Gömlek : 95, Belge : 1.

¹⁶⁰ Hv.K.K.İği Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

¹⁶¹ Maltepe Tayyare İstasyonunun yeri İdeal Tepenin batısındaki düzlük olan yerdir. Bkz. **Türk İstiklâl Harbi V'inci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**,Gnkur. Basımevi, Ankara, 1964, s. 121.

¹⁶² Osman Yalçın, **Mütareke Dönemi Türk Havacılığı**, s. 74.

¹⁶³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 50-51; İrfan Sarp, a.g.e., s. 115.

Onuru son derece yüksek olan Vecihi Hürkuş anılarında yaşamış olduğu hazin durumu şöyle ifade etmiştir:¹⁶⁴

“Daha ziyade tahammül edemeyeceğim bu hâl karşısında ben de havacılığa veda etmişim 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 hâlinde arayıp vazife hâlinde benimsedikten sonra bir daha bırakamıyor. İşte bu hazin vedanın kemirici, ölmeyen ıstırapları içinde normal yeni çalışma hayatıma rağmen, ümitle havacılık çığırının içtimai ihtiyaçlar namı altında olsun, doğması bir an hâli kalmıyorduk...”

Savaşın bitiminden sonra değişik yollardan Alman Hava Kuvvetleri personelinden İstanbul’a yakın olanlar bir ay içinde, uzak olanlar bir aydan daha fazla zamanda ülkelerine döndüler. Osmanlı Hava Kuvveti savaşın sonunda tümen seviyesinde Kuva-yı Havaiye Müfettişliğine kadar yükselmişti fakat Almanların dönmesiyle birden teçhizat ve personel yönünden içi tamamen boşaldı. Türk havacılığı Alman havacılığına muhtaçtı. Personel hem az hem de eğitimsizdi. Türk havacıları teşkilatı ve en azından elde kalan personel ve teçhizatı elde tutmak için mücadeleye başladı.¹⁶⁵

Osmanlı Devleti mütarekeyi imzaladığında on yedi Tayyare Bölüğü ve Almanlara ait altı Paşa Tayyare Bölüğü, dört Deniz Tayyare Bölüğüne sahipti. Antlaşmanın hemen akabinde Aralık 1918 de bazı kuralar ve yedek subaylar terhis edildi, Eylül 1919’da kolordu sayısı sekize indirdi ve her kolorduda bir tayyare bölüğü kurularak tayyare bölük sayısı da sekize indirildi.¹⁶⁶

Havacılığımız İtilaf Devletlerinin baskıları sonucu eriyor, yok oluyordu. Havacılığımızın kurtarılması adına atılımlara girişildi. İstanbul’da Havacılık Kulübü açılması için teşebbüsüne girildi fakat nizamnamesinde eksiklikler olduğu sebep gösterilerek izin verilmedi.¹⁶⁷ 1919 yılı sonunda Yzb. Fazıl, Ütğm. Şakir Hazım¹⁶⁸, Ütğm.

¹⁶⁴ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 50-51.

¹⁶⁵ Avni Okar, **Türkiye’de Tayyarecilik (1910-1924)**,(Dü. Güven Turan),YKY, İstanbul, 2004, s. 53-56; Osman Yalçın, **Mütareke Dönemi Türk Havacılığı**, s. 73.

¹⁶⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 6-7.

¹⁶⁷ Osman Yalçın, **Mütareke Dönemi Türk Havacılığı**, s. 78

Ahmet Fehmi (Yemenli), Ütğm. Mazlum ve Kd.Bçvş. Vecihi tarafından millî havacılığımızı kurtarmak amacıyla “Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti” (Türk Hava Nakliye Cemiyeti) kuruldu.¹⁶⁹ Posta Nazırı Refik Halil (Karay) Türk havacılığının posta nakliye işleri ile kurtulacağına inanmaktaydı. Aynı şekilde Almanya’dan dönen Yzb. Şakir Fevzi havacılık teşkilatının Posta, Telgraf Nazırlığına devredilerek tayyare ile posta taşıma hizmetinde kullanılmasıyla kurtarılacağı yönünde bir rapor hazırladı.¹⁷⁰ Fakat netice alınamadı. Bu çalışma 1925’te kurulacak olan Türk Tayyare Cemiyetinin esasını teşkil etmiştir.¹⁷¹

2.8.2.1. Yeşilköy Tayyare İstasyonu’nun Boşaltılması

İngiliz Donanma Komutanlığı İngiliz irtibat subayı aracılığı ile 8 Kasım 1919 tarihinde, 11 Kasım 1919 tarihine kadar Yeşilköy Tayyare İstasyonu’nun boşaltılmasını ve buranın müttefik kuvvetleri tarafından işgal edileceğini bildirdi. İşgal kuvvetleri içinde Osmanlı’nın ilk uçuş okulu müdürlüğünü yapan Fransız De Goys’da bulunuyordu. Ütğm. Mithat Tuncel, De Goys’un arkadaşıydı. Kendisinin De Goys’un irtibat subayı olarak atamasını yaptırdı. Mithat Bey çalışmalarıyla De Goys’u İstasyonun boşaltılmasının ileri bir tarihe ötelenmesi hakkında ikna etti. Meydan bir süre üç devletin tayyareleri için kullanıldı.¹⁷² Yeşilköy’e 14 Kasım 1919’da dokuz İngiliz, dört Yunan tayyaresi iniş yaptı. 2 ay sonra da İngilizler burada bulunan Türk erlerinin davranışını bahane ederek Türk hava birimlerini buradan çıkarttı.¹⁷³

2.8.2.2. Maltepe Tayyare İstasyonu

De Goys’un müdahalesine rağmen İngilizler Yeşilköy’ü boşalttırdı hatta zamanında boşaltılamayan eşyaları kışta karın üzerine attılar. Türk havacıları malzemeleri Maltepe

¹⁶⁸ Vecihi Hürkuş anılarında Şakir Hazım Bey hakkında münevver olmanın yanında 1.Dünya Savaşı’ndan sonra havacılığımızın kurtarılması için çalışan birisi olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Şakir Hazım, Vecihi Hürkuş’un teklifi ve Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas Beyin kabulü ile 1925 yılında Cemiyetin istihbarat Şube Şefi olmuştur. Bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 180.

¹⁶⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., 158-159.

¹⁷⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e.,s. 8-10.

¹⁷¹ Osman Yalçın, a.g.m.,s. 78; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 51.

¹⁷² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 10.

¹⁷³ Sıtkı Tanman, **Türk Havacılık Tarihi (Cilt III)**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1953, s. 11-12.

Tayyare İstasyonu'na taşıdılar. Bu taşınmada pek çok sıkıntı ve müşkülât çekerek zorlandılar. Meydan inişlere müsait olmadığından tayyareler deniz yolu ile taşımak zorunda kalındı. Taşıma için verilen sürenin azlığı nedeni ile eski olan çok yıpranmış on altı tayyare taşınmadı. Maltepe'ye toplam yirmi rasıt-pilot subay, on pilot astsubay ve on makinist olmak üzere toplam kırk kişi geldi. Bunların birçoğu yeni pilot olan, kısa süre uçmuş astsubaylardı. Benzin yokluğundan ve İngilizlerin izin vermemesi nedeniyle uçuş yapamıyorlar ve uçuş kabiliyetlerini gün geçtikçe yitiriyorlardı.¹⁷⁴ Bu arada Almanların ayrılması tecrübe eksikliği getirmesinin yanında Suriye uyruklu Rst. Yzb. Nüzhet Suriye'ye, İran uyruklu olan Mustafa Han ve Hüseyin Han'da terhis edilerek İran'a gittiler.¹⁷⁵

2.8.2.3. Havacı Personelin Anadolu Harekâtına Katılma Teşebbüsü

İstanbul'un işgali ve Ankara'da Hükümet'in kurulması İstanbul'da bulunan havacılar üzerindeki baskının daha da artmasına neden oldu. Artık havacılar için Anadolu'ya geçmek kaçınılmaz olmuştu.¹⁷⁶ Maltepe Tayyare İstasyonuna adeta sıkışan havacılar, Anadolu'da başlayan millî harekete katılmak için fırsat arıyorlardı. İstanbul Hükûmeti, Anadolu'da millî hareket karşısında bir ordu hazırlamak ve Hilafet veya İnzibat Ordusu adıyla Millî Kuvvetlere karşı bu orduyu kullanmak istiyordu. Yzb. Ali Rıza ve Yzb. Fazıl Bey Hilafet Ordusuna katılmak ve destek vermek bahanesiyle Sadrazam Damat Ferit'e bir hava bölüğü ile bölükle katılmak istediklerini bildirdi. Sadareten konu ile ilgili 1920 yılı Nisan ayı ortalarında olumlu emir geldi. Fakat buna İngilizler müsaade etmediler.¹⁷⁷ Yzb. Fazıl ve Yzb. Ali Rıza'nın Hilafet Ordusu'na katılma nedeni ise Maltepe Tayyare Bölüğünde uçuşların tekrar başlaması ve pilotların kendilerini yetiştirmesi daha sonra bir yolunu bulup millî kuvvetlere katılmasıydı.

Havacılar tayyareleri Anadolu'ya kaçırmak için yeni teşebbüslere girdiler. Polo sahasından tayyarelerin kalkışına izin verilmemesi üzerine, Maltepe'de tayyarelerin

¹⁷⁴ Uçuş tecrübesini kazanamayan bu pilotlar İstiklal Savaşı'nda tayyarelerin kaza-kırım oranlarının artmasına neden oldular.

¹⁷⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 10-11.

¹⁷⁶ Deniz Dalkılıç, Kurtuluş Savaşı'nın İlk Uçuşunu Yapan Tayyare; "Güzel Bursa", **Bursa'da Zaman Dergisi**, S. 20, Ekim 2016, s. 23.

¹⁷⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 17.

bulunduğu yerin zeminini düzeltmeye başladılar. Yedek Teğmen Makinist Şakir Hazım (Ergökmen), meydanın düzeltilmesi için tayyarecilerden oluşan bir futbol takımı kurdu. Takımın formalarını Vecihi Hürkuş'un annesi dikti. Bir top bularak idmanlara başladılar. Futbol, yapılacak işin kamuflesiydi. Tayyareciler, alanı tayyareler kalkacak şekilde hazır hâle getirdiler.¹⁷⁸ Zararı dokunacak kişilerin Maltepe Tayyare İstasyonu'na gelmemesi için Yzb. Fazıl Maltepe Tren İstasyonu civarını gezerek tespit ettiği şahısları yanına alır ve bölgeden uzaklaştırırdı.¹⁷⁹ Kaçırılacak tayyareler Makinist Astsubay Eşref'in elinden geçerek hazırlandı.

Fakat kaçış için yaptıkları plan gizli kalmamış çevreden birçok insan haberdar olmuştu. Hatta mahalle esnafı bile olaydan haberdar oldu, öyle ki bazı esnaf, Yzb. Fazıl'a gelerek meydanda bulunan erlerin borçlarını göstererek ödemelerini bile isteyecekti.¹⁸⁰ Ayrıca Maltepe civarındaki gayrimüslim vatandaş hareketlenme ile ilgili İngiliz ve İstanbul Hükûmeti'ne haber vermişlerdi.¹⁸¹

Ketum davranılmaması, İngilizlerin konu hakkında haberdar olmasına neden oldu. Vecihi Hürkuş eserinde arkadaşları Seyfi ve Yusuf'u Maltepe'ye götürdüğünde onlara tayyarelerin kaçırılması hakkında bir şey hissettirmedini özellikle belirtmektedir. Vecihi Hürkuş ketum davranmıştı, aynı davranışı göstermeyenler oldu.¹⁸² İngilizler Yzb. Ali Rıza'yı görevden aldirtmiş ve tüm uçuş müsaadelerini kaldirtmışlardı. 6 Mayıs 1920 tarihinde dört tayyare hazır hâle getirildi. İstanbul Hükûmeti yayın organı Peyam-ı Sabah¹⁸³ gazetesinde Gazeteci Ali Kemal, Anadolu'daki Millî Mücadele aleyhine devamlı yazılar yazmaktaydı. Bu arada Türk havacılarını suçlayan, bunların İttihat ve Terakki'ye mensup olduklarını ve bir an evvel tutuklanmaları gerektiğini belirten yazılar da gazetede yer almaktaydı. Tayyareleri Anadolu'ya kaçırılmayan bir avuç tayyareci yılmamışlardı. 28

¹⁷⁸ Deniz Dalkılıç, a.g.m., s. 24.

¹⁷⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 53.

¹⁸⁰ Osman Yalçın, a.g.m., s. 83.

¹⁸¹ Türk İstiklâl Harbi V nci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s. 123.

¹⁸² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 51.

¹⁸³ Peyam Sabah; 1913-1922 yılları arasında yayımlanan bu gazete Mihran Efendi'nin Sabah'ı ile Ali Kemal'in Peyam'ının birleşmesiyle meydana geldi. İngiliz mandasını savunan gazete Kuvayı Milliye aleyhinde yazılar çıkarmış, Damat Ferit'in resmi sözcülüğünü yapmıştır. İstanbul Hükûmeti'ne itaat edilmesi gerektiğini savunan gazetenin Anadolu'ya sokulması bir dönem yasaklanmıştır. Gazeteci Ali Kemal hakkında geniş bilgi için bkz. Necati Fahri Taş, **Nurettin Paşa**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2014, s. 230-234.

Mayıs 1920 tarihinde Fransız ve İngilizlerden oluşan bir tetkik heyeti kontrol ve tetkik amacıyla Maltepe Meydanı'na tekrar geldiler, Nieuport 17 tayyaresinin neden iyi durumda olduğunu ve meydanın düzeltilme sebeplerini sorguladılar. Bu teftiş, havacılara kaçış planlarını uygulamayı erteletmek zorunda bıraktı.¹⁸⁴

Vecihi Hürkuş bir yıldan fazladır uçmuyordu. Arkadaşlarıyla yaptığı plan doğrultusunda 6 Haziran 1920 tarihinde tayyareleri Anadolu'ya geçireceklerdi. Şakir Hazım'la tayyareleri kontrol edip hazırlardılar. Bu dönemde Anadolu'daki İstiklal davasına inanan subay, astsubay, er (vatanını kurtarmaya çalışan vatansever herkes) ellerindeki imkân ölçüsünde faaliyette bulunuyordu. Vecihi Hürkuş anılarında bu mücadeleyi şöyle anlatmaktadır:¹⁸⁵

“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 istiklâl aşkının ifadesiydi.”

Vecihi Hürkuş ve birkaç arkadaşı, Yzb. Fazıl Bey önderliğinde Anadolu'da yanan istiklâl ateşini desteklemek amacıyla birkaç tane de olsa tayyareyi kaçırmaya çalışıyorlardı. 6 Haziran'ı 7 Haziran'a bağlayan gece 01.00 treniyle Vecihi Hürkuş, Rıdvan Bey'le Maltepe Tayyare İstasyonu'na hareket etti. Tayyarelerin uçuşa hazır olduğunu, kendilerine kalanın sadece uçmak olduğunu düşünüyorlardı. Tayyare istasyonunda karşılarına çıkan makinist Eşref Bey; Fransızların istasyona geldiğini, Vecihi Hürkuş'un tayyaresi olan Niuoport 17'yi söktüklerini ve durumun herkes tarafından duyulduğunu, pilotların gelmediğini Şakir Hazım'ın ise bunalım içinde olup uçamayacağını söyledi. Ani gelişen hadise Vecihi Hürkuş'un planlarını altüst etti. Üstüne üstlük Şakir Hazım gelemeyeceğini söylemesinin yanında eşinin de tayyare ile götürülmesini istiyordu. Eserinde Vecihi Hürkuş şöyle devam ediyordu:¹⁸⁶

...biraz toparlayarak vaziyetin vahametini anlamaya başladım.

¹⁸⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 18.

¹⁸⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 58.

¹⁸⁶ a.g.e., s. 59.

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

Projemizde mevcut isimlerden şimdi burada Şakir ve karısı Müzeyyen, Pilot İsmail, Pilot Kâzım, Pilot Rıdvan ve Pilot Bezmi Beyler vardı. Pilot İsmail Fokker'ı Pilot Kâzım Albatros'u ben de Müzeyyen Hanım ve Eşref'le keşif tayyaresini kullanacağız. Şakir beraberinde Rıdvan'la bölüğün bakayalarını¹⁸⁷ toplayacaklar ve gecedен harekete geçmiş bulunan kuvvete iltihak edeceklerdi.

Bu karar üzerinde iken, arkadaşımız Bezmi yetişerek, etrafta faaliyet olduğunu ve Maltepe çarşısında müsella¹⁸⁸ Hintli askerlerin görüldüğü haberini getirdi. Biz derhâl tayyareleri kalkış noktasına getirerek motorları çalıştırmaya ve mümkün olan sessizlik içinde ısıtmaya başladık. Arkadaşlarımızın tayyareleri kolaylıkla çalışmış, fakat bizim motor huysuzluk göstermişti. Bizi bir hayli uğraştırdıktan sonra, motor çalışmaya başladı. Ben de arkadaşlara sıra ile hareket işaretini verdim.

Meydanımız çok dar ve etrafı mâniyelerle doluydu. Bu sebeple çok ihtiyatlı hareket etmemiz gerekiyordu. 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 manileri aşamayarak onlara çarpıp önlerine yıkılmıştı. O anda varlığından bir parça kopmuş gibi sarsılmışım. Çok nazik bir durumda kalmıştık. Tayyaremizin içinde kalkışa hazır bulunuyorduk. Yardıma koşamayacak bir mevkiye idim. Bu çok müşkül vaziyette tayyarenin yanında bir hareket gördüm. Evet İsmail ayakta ve yürüyordu.

Bende yerde tayyaremi koşmaya başladım. Kullandığım tayyarenin¹⁸⁹ geniş kanatları, sabahın tok havası içinde fazla ağırlığına rağmen, kolayca yerden kesilmiş fakat ne yazık ki bizzat meşgul bulunmadığım bu tayyare acele hazırlığın acısı hiç gecikmeden belirmişti. Kesik kesik homurtular hâlinde çırpanan motoru belli idi ki benzin kifayetsizliği yüzünden kuvvetten düşüyor ve tayyareyi taşıyamıyordu. Cüretimizin büyüklüğü ve korkunç bir takip altında bulunduğumuzu düşündükçe, bir türlü ellerim gaz manetine varamıyor, motor kesmek istemiyordum. Belki sertçe bir vuruş bu tıkanıklığı açabilir ümidiyle yerdeki tümseklere çarpmaya karar verdim. ...üçüncü tümsek üstüne varmadan tayyare yeri bulduğu gibi,

¹⁸⁷ Bakaya; kalıntılar. Bkz. **TDK Türkçe Sözlük**.

¹⁸⁸ Müsella: Silahlanmış, bkz. <http://www.luggat.com/80512/musellah>, 10.03.2017.

¹⁸⁹ Vecihi Hürkuş'un kullanmış olduğu tayyare Hulusi Kaymaklı'ya göre Albatros CII, bkz. a.g.e., s. 19. Deniz Dalkılıç'a göre ise AEG C-IV'dir. Bkz. a.g.m. s. 24.

önümüzde tesadüf eden hendeğe giren tekerleklerimiz, tayyarenin kaputa¹⁹⁰ olmasına sebep olmuştu.

Vecihi Hürkuş'un kullandığı tayyare iki kişilikti, tayyareye üçüncü şahıs eşyalarıyla bindirildi, tayyarenin kalkabileceği ağırlığın üstüne çıkıldı. Zaten pist kısaydı, böylelikle tayyare gereken kalkış hızını kazanamadı. Kaza sonucu Şakir Hazım Bey'in eşi Müzeyyen Hanım arka arada oturduğundan yaralanmadı fakat ayakta bulunan Eşref Bey başı yere çarptığı için yaralanmış ve bayılmıştı. Tayyare de ateş almıştı. Tayyarenin ateş almasıyla ortalık aydınlanmış, artık gizli olacak bir şey kalmamıştı.¹⁹¹ Tayyarelerden sadece Kâzım Beyin Albatros D III tayyaresi havalandı, O da İznik civarında inerken telgraf tellerine takılıp kabotaj oldu. Hulusi Kaymaklı'nın dediği gibi:¹⁹²

“Kısa kalkış mesafeli bir meydandan yapılan bu uçuş denemesi aşırı bir cesaret gerektirir. Pilotların bu kaçış teşebbüsü büyük bir fedakârlık örneğidir. Bu hareketin memleket severlik duygusu içinde gerçekleştirmek istenmesi takdir edilmelidir.”

Vecihi Hürkuş hemen bir araçla Eşref Bey'i hastaneye gönderdi fakat sonradan Eşref Bey'i hastaneye göndermekle yanlış yaptığını anlayacaktı. Çünkü hastaneler devletin olduğu için onu hemen tutuklayabilirlerdi. Cürümleri çok ağırdı, devletin depolarından silah çalma yani tayyareleri çalma teşebbüsünde bulunmuşlardı. Arkadaşının hastaneye gitmesini engellemek için hemen bir trene bindi. Suadiye durağını henüz geçtiğinde kondüktör kendisine Maltepe olayının duyulduğunu ve iki İngiliz askerinin trende bulunduğunu, kendisini aradığını, trenin yavaşlamaya geçtiğinde trenden atlaması gerektiğini söyledi. Bu durum üzerine Hürkuş Erenköy Köprüsü'nde trenden atladı, Vecihi Hürkuş'un vücudunun bazı yerleri yaralandı. Kırmızıtoprak'ta arkadaşına yetişen Vecihi Hürkuş, Eşref Bey'i evine, annesinin yanına getirecek ve arkadaşına verilen değeri taçlandıracaktı. Vecihi Hürkuş sadece kahraman bir pilot değil hayatını hiçe sayacak kadar da arkadaşlığa değer veren biriydi. Annesi arkadaşının yarasını tımar ve ameliyat edecek, sargılarını saracaktı.¹⁹³

¹⁹⁰ Kaputa olmak; Almanca başlık manasına gelen kelime, havacılıkta uçağın baş aşağı gelmesine denmektedir.

¹⁹¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 59-61.

¹⁹² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 19.

¹⁹³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 62-63.

Kuvayı Havaiye Müfettişliğinin 12.06.1320 tarih ve 207/64 evrak numaralı emir ile Vecihi Hürkuş'un tutuklanması istendi.¹⁹⁴ Hürkuş'un tutuklanma sebebi, Kuvayı Milliye'ye katılmasının engellenmesiydi. Konu hakkındaki belgenin transkripsiyonu aşağıdadır:¹⁹⁵

Dâhiliye Nezâret-i Celîlesi'ne

Devletli efendim hazretleri 21 Haziran sene [13]36 tarih ve Emniyet-i Umumiye Asayiş Şubesi 514 numaralı emirnâme-i nezâret-penâhîleri arîza-i cevabiyesidir:

İngilizlerin Maltepe'deki Tayyâre Endâht Mektebi zâbitânının hânelerini taharrî ve kendilerini tevkif eylemelerinin mûmâileyhimin Kuva-yı Milliye'ye iltihâk edip aleyhlerine bir harekette bulunmalarına meydan verilmemek maksadına mübtenî olmasının pek muhtemel bulunduğu ma'rûzdur. Ol bâbda emr u fermân hazret-i men lehü'l-emrindir.

22 Haziran sene [13]36 / [22 Haziran 1920]

İstanbul Valisi Abdullah Lami

Anadolu'ya kaçan personelin İstanbul ve Anadolu'daki gelişmeleri belli bir süre daha takip edip Anadolu Harekâtı'nı daha iyi destekleme fırsatı olabilirdi. Bölük komutanın (Yzb. Fazıl) olaydan haberdar olmaması; planın çok hızlı ve erken yapıldığı, heyecanlarının tesiri ile yapıldığı görülmektedir. Vatanperver bir subay olan bölük komutanın da olaydan haberi olmaması, planı yapanlar açısından aceleci, heyecanlı ve uzağı görmeme olarak değerlendirilmiştir. Bu teşebbüse bir başka açıdan bakıldığında işgal altındaki Anadolu için eğitimli ve tecrübeli bir pilot bile çok şey ifade etmektedir. Fakat Anadolu'ya geçmek isteyenler Türk ordusunun yanan istiklal meşalesinin altında hak ettikleri yeri geç kalmadan almak istemişlerdi. Elde mevcut olan faal veya gayrifaal seksen dört tayyarenin Anadolu hareketinde kullanılmaması ve önemli bir kısmının heba olması

¹⁹⁴ Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 502, Gömlek: 137, Belge: 1.

¹⁹⁵ DH. EUM. AYS (Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemî), 42/71.

ise Türk havacılığı adına ve Millî Mücadele yıllarında yaşanan sıkıntılar açısından büyük kayıp olmuştur.¹⁹⁶

Bu olaylar üzerine 17 Haziran 1920’de İngilizler, Maltepe İstasyonu’na gelip istasyonu ve tayyareleri tahrip edip kullanılmaz hâle getirdiler. Kullanılabilecek malzemeleri ise gayrimüslim halk ve İngilizler yağmaladı. 25 Haziran 1920’de Harbiye Nezaretinin emriyle Osmanlı Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedildi. Subaylar personel işlerine, erler inzibat kuvvetlerine devredildi.¹⁹⁷

2.8.2.4. Anadolu’ya Geçiş

İstanbul gazetelerinde tayyare kaçırma olayına karışan personelin isimleri veriliyor, takip edilmesi isteniyor ve takibe mükâfat verileceği yazılarını yayımlıyordu. Vecihi Hürkuş ve arkadaşları İstanbul’dan Anadolu’ya geçmek için yeni bir plan ortaya koyacaklardı. Vecihi Hürkuş anılarında planından şu şekilde bahsetmektedir:¹⁹⁸

“... Anadolu’ya sevk edilecek esirlerimiz arasında gitmek çarelerine başvurmuştuk. Tayyareci Emin Nihat Bey, Tayyareci Muhsin Bey, Tayyareci İhya Bey bu suretle kafilemiz altı¹⁹⁹ kişilik bir grup hâlini almıştı. İhtiyati hareketimize de o nispette ehemmiyet veriyorduk. Bu korkunç intizar 15 Haziran’a²⁰⁰ kadar sürdü ve nihayet hepimizde tebdili kıyafet etmiş olarak gülünç ve pejmürde hâllerimizle Selimiye Kışlası’ndan çıkarılan esirler kafilesi arasına karışıp Harem İskeleyi’nden küçük bir istimbota dolmuştuk. Kıyafetimiz itibarıyla esirlerden hiçbir 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 tehlikede geçti, küçük sefinemizle Mudanya istikametinde Marmara sularına açılmaya başladık.

¹⁹⁶ Osman Yalçın, a.g.m.,s. 85.

¹⁹⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 19.

¹⁹⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 64.

¹⁹⁹ Dalkılıç makalesinde firari havacıların isimlerini Vecihi Hürkuş, Şakir Hazım, Emin Nihat(Sözeri), Muhsin (Alpagot), Hayrettin, Eşref, Rafet, Avni (Okar) ve İhya Beyler olarak vermiştir. Dalkılıç, a.g.m., s. 24, Arıt ise makalesinde firarilerden sekiz kişi olarak bahsetmektedir. Bkz. Fikret Arıt, **Anadolu Yolunda**, Dü. Halil İbrahim Furtına, Hava Edebiyatı Anılar (Cilt I, s. 178-181), THK Kültür Yayınları, Ankara 2009, s. 178.

²⁰⁰ Vecihi Hürkuş anılarında 15 Haziran’da firar eylemi anlattığı bu paragraflardan önce, 7/8 Haziran 1920 tarihinde ki yaşanan başarısız kaçma olayından sonra sehven olsa gerek “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” olarak bahsettiği tarihin aslında 9 Haziran 1920 olması gerekirdi.

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 tedavi ve istirahati müteakip Eskişehir'e ve oradan da ikinci merkezimiz olan Konya'ya selamete varmıştık.

Vecihi Hürkuş ve arkadaşlarına kaçış imkânını Tğm. Avni'nin dayısı Mehmet Ali Bey sağladı. Kendilerine esaretten dönen er gibi elbise ve vesika verildi. Firari havacılar 350 tutsak erin arasına karıştılar. Yakalanma tehlikesi ile geçen yolculuktan sonra Seyyat Vapuru ile Mudanya'ya vardılar. Osmanlı'nın ilk demiryolu hattı olan Mudanya-Bursa treniyle²⁰¹ Bursa'ya geldiler.²⁰² Bursa'da Maltepe'den kaçışı başarılı olarak gerçekleştiren tayyareci Kazım Bey ile buluştular.²⁰³

Büyük Millet Meclisi Müdafa-i Milliye Vekaleti tarafından gönderilen muhtırada “On tayyareci zâbitanının Dersaadet'ten firâr ile Bursa'ya vâsıl oldukları 56. Fırka Kumandanlığından bildirildiği”²⁰⁴ belirtilmektedir. Başka bir arşiv belgesinde ise firari personelin Bursa'dan Eskişehir'e gitmeleri gerektiği belirtilmektedir.²⁰⁵ Bursa'ya gelen Vecihi Hürkuş ve arkadaşlarını Bursa'da Milis Kuvvetler Komutanı Bekir Sami Bey karşıladı. Aldıkları emir doğrultusunda beş gün sonra faytonlara ikişer kişi binerek Bursa'dan ayrıldılar. Zaten kısa bir süre sonra Bursa Yunanlılar tarafından 8 Temmuz 1920 tarihinde işgal edildi. Bursa'nın işgali tüm Türk milletini olduğu gibi Vecihi Hürkuş'u da derinden etkiledi. Hürkuş Konya'ya geldikten sonra çalışır duruma getirdiği Pfalz D-III tipi tayyareye “Güzel Bursa” ismini koydu.²⁰⁶

²⁰¹ 41 kilometre uzunluğunda olan Bursa - Mudanya Demiryolu hattı 1873 yılında yapımına başlandı. Demiryolu hattı 18 Haziran 1892'de ilk seferini yaptı. 10 Temmuz 1953 tarihinde son seferini yapıp rayları söküldü. Demiryolu hattının idare binası şu anda Mudanya'daki Montanya Otel binası olarak kullanılıyor. Bkz. Rabia Deniz, **Mudanya Demiryolu Hattı nasıl kapatıldı?**, <http://www.bursadabugun.com/haber/mudanya-demiryolu-hatti-nasil-kapatildi-ozel-haber-392887.html>, 11.04.2017.

²⁰² Havacılık Tarihinde Türkler adlı eserinde Kaymaklı, Fazıl Bey'in gizli ve önemli evrakları olarak Maltepe - Kartal yönünde kaçtıklarından bahsetmektedir, bkz. Havacılık Tarihinde Türkler, s. 19. Vecihi Bey ve arkadaşlarının Mudanya üzerinden kaçtıklarını, Kaymaklı'nın bahsettiği güzergâhtan ise Fazıl Bey ve birkaç havacının takip ettiğini çıkarabiliriz. Bkz. Fikret Arıt, a.g.m., s. 178.

²⁰³ Deniz Dalkılıç, a.g.m., s.24.

²⁰⁴ **Gnkur. ATASE Arşivi İSH, Kutu: 671, Gömlek: 27, Belge: 1.**

²⁰⁵ **Gnkur. ATASE Arşivi İSH, Kutu: 675 Gömlek: 35, Belge: 1.**

²⁰⁶ Deniz Dalkılıç, a.g.m., s. 25.

Havacılar Bilecik'e doğru yola çıktılar, Bilecik'ten trenle Eskişehir'e oradan da vagonlarda yatarak geçen günlerden sonra Konya'ya havacıların buluşma noktası gidip Hava Teşkilatı Komutanı Latif Bey'in emrine girdiler.²⁰⁷ Konya 1.Dünya Savaşı'nda transit merkeziydi. Tayyareler için ayrılmış depoları ve Yıldırım Ordularından kurtarılan tayyare malzemeleri burada bulunuyordu.²⁰⁸

²⁰⁷ Fikret Arıt, a.g.m., s.178-181.

²⁰⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 64.

III. BÖLÜM

3. İSTİKLAL SAVAŞI'NDA (1920-1923) VECİHİ HÜRKUŞ

3.1. İstiklal Savaşı'nın Başında Türk ve Yunan Hava Kuvvetleri

3.1.1. Yunan Hava Kuvvetleri

Yunan Hava Kuvvetlerinin Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna doğru elinde yetmiş iki adet tayyaresi vardı. Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra İngiltere Yunanlılara Selanik, Taroz, Mondros, Stavros ve Midilli'de bulunan tayyarelerini bıraktı. Ayrıca Yunan Deniz Kuvvetlerinin elinde yüze yakın tayyare mevcuttu. Yunanlılar İzmir'e ilk çıktıklarında dört tayyareli hava birliği ile geldiler.²⁰⁹ Ayrıca İzmir'de Osmanlı'dan dört tayyarede ganimet olarak ele geçirdiler.²¹⁰ İzmir'i işgal ettikten sonra ise Seydiköy'ü (Gaziemir) ana üs ve ikmal merkezi hâline getirdiler, deniz kuvvetleri tayyareleri ise Halkapınar'a üstlendi. Yardımcı üsleri ise Manisa, Ödemiş, Bergama, Karaağaç, Ayvalık ve Aydın'dı.²¹¹



Fotoğraf 8 Yunan Havacıları Tarafından Düşülen Bir Türk Tayyaresi²¹²

²⁰⁹ a.g.e., s. 40,41.

²¹⁰ Yalçın, *Mütareke Dönemi Türk Havacılığı*, s. 82.

²¹¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 41.

3.1.2. Türk Hava Kuvvetleri

İstanbul'dan kaçıp Anadolu'ya gelen havacılar Konya'da buluştular, İstiklal Savaşı'nın başladığı ilk dönemde gelen havacı sayısı azdı. Azlığa rağmen Konya'da hummalı bir çalışma vardı. Vecihi Hürkuş Konya'daki durumu şöyle anlatır:²¹³

Bu azlığa rağmen, iyi bir anlaşma ile işe başlamıştık. Diğer arkadaşlarım gibi bende tayyare ayırdım ve işe başladım.²¹⁴ Bu tip tayyare umumi hatlarıyla benim zevkimi tatmin etmişti. Bir hafta en küçük bir istirahat hissetmeden çalışmak suretiyle meydana getirdiğim bu tayyare, üzerindeki cazip renk ve hatlarıyla sevimli bir kuş hâlini almıştı...

Anadolu'da ilk havacılık faaliyetleri Anadolu'da toplanan rasıt, pilot ve makinistlerden, Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki tayyarelerden meydana geliyordu. İstanbul'dan firar eden ve Anadolu'ya gelen pilotlar iki yıldır uçmuyorlardı. Konya'da yoğun çalışmalardan sonra üç tayyare faal edildi. Ütğm. Avni faal edilen AEG C-IV tipi tayyare ile TBMM'nin açılışında uçtu.²¹⁵

Yunan Hava Kuvvetleri ile Türk Hava Kuvvetleri karşılaştırıldığında, İstiklâl Savaşı'nın ilk yıllarında tayyare miktarı yönünden çok fark olduğunu görülür. Yunanlılar bu hava üstünlüğünden yararlandılar, ancak zamanla Yunanlıların Anglo-Fransızlar tarafından desteklerinin azalması ve Türklerin savaş tayyaresi sayısının artmasından dolayı kuvvetlerin durumunda eşitlik geldi.²¹⁶

3.1.3. İstiklal Savaşı'nın İlk Hava Teşkilatı

Hava Kuvvetleri teşkilatında MSB Harbiye Dairesi 13 Haziran 1920 ve 328 sayılı emri ile teşkilat değişikliği yapıldı. Düzenlenen yeni teşkile göre Hava Kuvvetleri şubesi ve iki istasyondan oluşuyordu. XX. Kolorduya bağlı 1'inci Sınıf Tayyare İstasyonu Eskişehir'de, XV. Kolorduya bağlı 2'nci Sınıf Tayyare İstasyonu Erzincan'daydı.

²¹² <https://www.haf.gr/history/haf-history/1919-1922/>, 25.03.2017.

²¹³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 65-66.

²¹⁴ Vecihi Hürkuş'un kendisine ayırdığı tayyare Pfalz modeldi ve adını gelecek günlerde "Güzel Bursa" vereceği tayyareydi.

²¹⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 42.

²¹⁶ **Short history of the Hellenic Air Force 1912 to 1962**, <https://stefanoskarmintzos.wordpress.com/2015/05/04/short-history-of-the-hellenic-air-force-1912-to-1962/>, 14.01.2017.

Eskişehir'deki istasyonda iki keşif, iki avcı tayyaresi, Uşak'ta kurulacak olan Kartal Müfreze'de ise üç av, bir keşif tayyaresi konuşlandı. Böylelikle sekiz tayyareden oluşan ilk Türk Hava Kuvvetlerinin teşkili oluşturuldu.²¹⁷ Kartal Müfrezenin görevi Uşak'ta keşif yapmak ve kara kuvvetlerini desteklemektir.²¹⁸

Eskişehir'in cepheye yakın olması nedeniyle 21 Haziran 1920 tarihinde Ankara'da tamir edilen tayyarelerin Eskişehir'e, 30 Haziran 1920 tarihli emir ile ise Konya'da bulunan tayyarelerin Eskişehir'e intikali istendi. Fakat 5 Temmuz 1920 tarihli Millî Savunma Bakanı Fevzi Paşa'nın emriyle Konya İstasyonu'nun Eskişehir'e gönderilmesi durduruldu ve Konya İstasyonu Batı Cephesi Komutanlığına bağlandı.²¹⁹ 25 Haziran 1920 günü ise Osmanlı Harbiye Nezaretinin emri ile Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği kapatılıp kadroları dağıtıldı. Böylelikle Osmanlı Devleti'nde havacılık sona erdi.²²⁰

3.1.3.1. Vecihi Hürkuş'un Konya Tayyare İstasyonu'na Görevlendirilmesi

İstanbul'dan firar eden havacılar Konya'da toplanmaya başladı. Konya İstasyonu'nun teşkilatında yirmi subay, dokuz sivil, yüz on bir teknisyen ve seksen iki er kadrosu varken mevcut olarak on beş subay, on yedi sivil, on altı makinist yamağı ve otuz teknisyen vardı. Kadro durumuna pilot hariç yeterli sayıda personel bulunmamaktaydı. Vecihi Hürkuş Konya Tayyare İstasyonu'nda Talim ve Terbiye Şubesinde Yzb. Abdullah (VAN) komutasında sekiz arkadaşıyla beraber çalışıyordu. Konya Tayyare İstasyonu'nda tayyare azlığına rağmen sivil pilot oranının hayli yüksek olduğu görülmektedir. Buna karşın tayyare bakım ve tamiri için gerekli olan makinist azlığı göze çarpmaktadır. Çünkü kalifiye bakım teknisyenleri hâlâ İstanbul'daydı. Bu nedenle Konya'da yapılan bakım ve onarım faaliyetleri uçucuların basit tecrübe ve bilgilerine göre yapılmaktaydı.²²¹ Buna rağmen yoğun çalışmalar sonucu Temmuz 1920 itibarıyla Konya'da bulunan on yedi tayyareden

²¹⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 43, 44.

²¹⁸ Stuart Kline, a.g.e., s. 122.

²¹⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 43, 44.

²²⁰ Stuart Kline, a.g.e., s. 122.

²²¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 45.

on üçü faal edilerek birliklere gönderildi. Konya İstasyonu, Bozkır İsyanı'ndan sonra Eskişehir'e taşındı ve 1 Şubat 1921 tarihinde lağvedildi.²²²

3.1.3.2. Vecihi Hürkuş ve Arkadaşlarının Tayyarelerin Faaliyetini Sağlama Çalışmaları; “Emayit Üretimi”.

İstiklal Savaşı sadece düşmana karşı mücadele değil yokluğa karşı da yapılan bir mücadeleydi. Harp malzemesi tedarik etmek çok zordu, çünkü Anadolu Hükûmeti dış devletlerce ve İstanbul Hükûmeti tarafından tanınmıyordu. Yedek parça ihtiyacının yanında tayyarenin bakımı için tayyarelerde zorunlu olarak kullanılması gereken malzemeler vardı. Bunların başında “emayit” denilen kimyasal madde geliyordu.²²³ Emayitin kimyasal olarak formülü kimyagerler tarafından bulunsa da ham madde eksikliğinden yapılamıyordu. Avni Okar²²⁴ anılarında emayit ve uçak bezi hakkında şöyle diyecekti:²²⁵

“...o zamanki tayyarelerin hepsi ahşap olduğundan kanatlar ve gövde üzerine kaplanacak bez ve bilhassa bu bezler üzerine tıla edilecek (sürülecek) emayit denilen maddeyi bulmak hatta benzerini dahi tedarik etmek imkânı olmamıştır. Konya manifaturacı mağazalarından tedarik edilen lalettayin (sıradan) bezlerle gövde ve kanatları kapamak mümkün olmuş, fakat emayite benzer bir madde olmadığından bütün havacılar ve hatta bu işe akıl erdirebilen Konya muhiti dahi emayit icadına girişmişlerdir. Bu çabalar sonuçsuz kalmaz ve bazı çözümler bulunur.”

Vecihi Hürkuş anılarında emayit ile ilgili anılarında şu şekilde bahsetmektedir:²²⁶

İstiklal Savaşı'nın ilk günlerinden itibaren hayati bir ihtiyaç olan bu maddeden (emayit) mahrumduk. Tayyarelerde yapılacak en küçük bir tamir için bile bu maddenin hizmeti

²²² a.g.e., s. 46.

²²³ Osman Yalçın, İstiklal Savaşında Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı: Erzurumlu Nafiz Beyin Hayatı ve Çalışmaları, **Turkish Studies**, 3/6(Summer), 2011, s. 1592.

²²⁴ Avni Okar 1895'de Selanik'te doğdu. Balkan Savaşı'nın çıkması üzerine Balıkesir Sultanisinde öğrenimini sürdürürken, naklini Harp Okuluna yaptırdı. Irak'tayken, 1917 yılında tayyareci olmak için başvurdu, eğitim gördü. Birinci Dünya Harbi bitimine kadar çeşitli tayyare bölüklerinde bulunduktan sonra, İstiklâl Harbi sırasında Garp Cephesi Tayyare Bölüğü'ne katıldı. İzmir'in kurtuluşu ve Mudanya Konferansı'ndan sonra İzmir Seydiköy Hava Okulu Müdür Yardımcısı ve Uçuş Amiri, Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi Müdürü görevlerinde bulundu. 1935'de Kayseri Tayyare Fabrikası Müdürlüğüne tayin edildi ve 1949'a kadar bu görevde kaldı. Avni Okar, **Türkiye'de Tayyarecilik (1910-1924)**, Dü. Turan Güven, YKY, İstanbul, 2004.

²²⁵ Avni Okar, a.g.e., s. 53, 54.

²²⁶ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 75.

aşikârdır. Kanatların bezlerinin değiştirilmesinde, hizmeti en geniş manasıyla bu madde tamamlar. Hâlbuki ne mevcudumuz ne de hariçten temini imkânı vardı. İşte bu zaruret bana yeni bir çalışma vesilesi olmuştu. Uzun zamanlar yaptığım tecrübelerden sonra kola ve jelatin mamulünden çıkardığım bir formülle bu noksanı kısmen muvaffak olmuşum ki bu başarımın o zaman ki tamirat işlerinde yaptığı kolaylıklar, benim için haklı bir huzur ve sevinçti.

Türk havacıları dünyada belki de ilk defa uygulanan bir sistem geliştirdiler ve tayyareler kanat ve gövde genişlemesinden dolayı gayri faal durumdan faal duruma getirilmişlerdir. Yapılan işlem kısaca şuydu: Patates kabuklarıyla koyun ve sığır paçaları aynı kazanda kaynatılıp, çıkan sıvı yumurta akı ve kola ile bir daha kaynatılıyordu. Çıkan jelatinimsi sıvı gövde, kanat ve dümen kaplamalarına sürülüyordu.²²⁷

Fransa ile Türkiye arasında müzakerelerin devam ettiği süreçte Eskişehir’de bulunan Franklin Bovillon,²²⁸ Muttalip Meydanı’nda gövdeleri yamalı, motorları kırık, patates, yumurta akından imal edilen emayit kaplı Albatrosu görünce; “Ne delice kahramanlık, elbette muhabereyi kazanırsınız azizim.” demekten kendini alamadı.²²⁹

3.2. İstiklâl Savaşı’nın İlk Dönemi

Batı Cephesi’nin 1’inci Tayyare Bölüğüne 22 Ağustos 1920 tarihinde Konya’dan Eskişehir’e trenle intikal emri verildi. İki keşif ve iki av tayyaresi trenle Eskişehir’in Muttalip Köyü’nün yakınlarındaki meydana konuşlandı. Eskişehir’e geldikten iki gün sonra tayyarelere sürülen emayit ve tutkal, yoğun yağıştan dolayı bozuldu.²³⁰ Eskişehir’de faal av tayyaresi kalmadığından ve pilot eksikliği nedeniyle 2’nci Tayyare Bölüğünde bulunan Vecihi Hürkuş’un Uşak’tan Eskişehir’e gitmesi emredildi.²³¹

²²⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 44.

²²⁸ “Fransız siyaset adamı ve diplomattır. Henry Franklin-Bouillon 1870’de Saint-Helier’de doğdu. Kurtuluş Savaşı sırasında Ankara Hükümeti ile görüşmeler yapmak üzere görevlendirildi. 13 Haziran 1921’de Ankara’da başlayan görüşmelerde Fransız Heyetine başkanlık etti. Görüşmelerin kesilmesi üzerine ülkesine döndü. Sakarya Savaşı’ndan sonra yeniden Ankara’ya gelerek görüşmelere başladı. 20 Ekim 1921’de Fransız Hükümeti adına Ankara Anlaşması’nı imzaladı. Fransız askerlerinin ayrılmasından dolayı 1921’de Adana’da yapılan törenlere katıldı.”Bkz. Ali Çimen, **Franklin-Bouillon Kimdir?**, <http://www.sessiz tarih.net/2013/11/franklin-bouillon.html>, 16.08.2017.

²²⁹ Hulusi Kaymaklı a.g.e., s. 58.

²³⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 49.; İrfan Sarp, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, s. 155.

²³¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 49.

29 Ağustos 1920 tarihinde Ütğm. Avni (Arıkök) ile Rst. Tğm. Sırrı (Tarman) Bursa'ya beyanname atmak için havalandıktan ve 150-200 metre irtifaa vardıktan sonra yağın yağmurdan ıslanan kanatların yırtılması sonucu ağır iniş yaparak kırım geçirdiler. Kaza sonucu Ütğm. Avni (Arıkök) yaralandı.²³² Bu olay havacılıkta bakım ve tamir konseptinde orijinal parça ve malzeme kullanımının önemini göstermektedir. Aynı zamanda cesur pilotlarımızın hangi tehlikeli durumlarda uçtuklarını da gözler önüne sermektedir.

30 Ağustos günü keşif için görev verilmesi akabinde Rumpler C.VII tipinde tayyare havalandı fakat karbüratöre giden benzin borusunun kırılması sonucu acil olarak Bozüyük'e indi. Aynı gün saat 15.00'da Vecihi Hürkuş, Albatros av tayyaresi ile kendisine verilen Eskişehir-Bozüyük-Pazarcık-İnegöl bölgelerinin keşfini başarıyla tamamladı.²³³

29 Ağustos'ta başlayan uçuş ve takip eden üç günde üç tayyare kaza ve kırım geçirmişti.²³⁴ Uçuşlarda sık sık arızalar meydana gelmesi ve bu arızaların bakım kaynaklı olduğunun komuta katı tarafından değerlendirilmesi sonucu Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Konya Tayyare İstasyonu Komutanı Plt. Yzb. Ahmet Nuri görevden alınarak yerine Rst. Yzb. İsmail Hakkı atandı.²³⁵

Genelkurmay Başkanı İsmet Paşa Eskişehir ve Afyon'daki tayyarelerin neden keşif yapmadıklarını 15 Eylül 1920 tarihinde mesaj ile soruyordu. Buna karşın 16 Eylül 1920 tarihli mesaj ile Batı Cephesi Komutan Vekili Kazım (Özalp) Paşa ise malzeme, emayit ve benzin eksikliğini komutanlığın en fazla ihtiyaç duyduğu anlarda kullanmak için benzinin saklandığını ve tayyarelerin eski olduğunu, belirtmiştir.²³⁶

3.2.1. Vecihi Hürkuş Kartal Müfrezede

Temmuz 1920'de kurulan Kartal Müfreze, 23. Tümenin emrindeydi. Yzb. Fazıl Bey'in isteği ile tayyare gövdesinin her iki tarafında pençelerinde bomba taşıyan kartal

²³² Ütğm. Avni Arıkök daha sonra Yüzbaşı olarak malulen emekliye sevk edildi. Bir süre Toprak Mahsulleri Ofisinde çalıştı. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 49.

²³³ Hulusi Kaymaklı a.g.e., s. 49.

²³⁴ İrfan Sarp, a.g.e., s. 155.

²³⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 49.

²³⁶ İrfan Sarp, a.g.e., s. 158-161.

resmi çizildi. Bu nedenle 2.Tayyare Bölüğü birkaç ay “Kartal Müfreze” adıyla anıldı. Vecihi Hürkuş Eskişehir’e görevlendirilinceye kadar bu bölükte görev yaptı. Banaz Yunanlılar tarafından 28 Haziran’da işgal edilen Kula’ya sadece 100 km uzaklıkta bulunuyordu. Uşak’tan yapılacak keşifler komutanlar için önem taşıyordu. Kartal Müfreze başlarda bünyesinde bir Pfalz (Güzel Bursa), iki adet AEG olmak üzere üç tayyare bulunuyordu. Buna mukabil Yunanlıların elinde on sekiz adet tayyare vardı. Müfrezede tecrübeli pilotlar vardı fakat Halil Bey ve Vecihi Hürkuş gibi İstanbul’un işgalinden (Ekim 1918) beri uçmayan pilotlarda vardı. Uzun süre uçmamaları onlarda ister istemez uçuş kabiliyetlerinin azalmasına neden olmuştu.²³⁷

3.2.1.1. İstiklal Savaşı’nın İlk Uçuşunun Vecihi Hürkuş Tarafından Yapılması

15 Ağustos 1920’de 23. Tümen Komutanı Albay İzzettin Bey, Kartal Müfrezesine Kula – Alaşehir yöresinin keşfi emrini verdi. İstiklal Savaşı’nın bu ilk hava görevini Vecihi Hürkuş Konya’da kendi elleriyle bakım ve tamirini yaptığı Pfalz tipi olan “Güzel Bursa” adlı tayyare ile yaptı. Vecihi Hürkuş Bursa’nın 8 Temmuz 1920 tarihinde işgal edilmesine çok üzölmüş, bu nedenle tamir ve bakımını yaptığı bu tayyareye “Güzel Bursa” adını vermişti.²³⁸ Vecihi Hürkuş eserinde “İlk Uçuş” olarak adlandırdığı bölümde uçuşunu şu şekilde anlatır:²³⁹

“15 Ağustos 1920 Pazar. O gün 23.Fırka Kumandanımız İzzettin (Çalışlar) Bey, Kula ve Alaşehir civarının keşfini emretmişti. Eğer arkadaşlarımla tayyarelerinde küçük arızalar olmasaydı bu vazifeyi üç tayyarelik küçük filomuzla müştereken yapacaktık. Fakat bir aksilik bu ilk uçuş şerefini bana nasip etti.

Saat 08.00, güzel bir yaz sabahı, elimde haritam, çizdiğim rotalar üzerindeyim. Tayyareme ve iki makineli tüfeğime 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.

²³⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 50-51.

²³⁸ Deniz Dalkılıç, a.g.m., s. 25.

²³⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 66-67.

Yurdumun bu güzel parçası düşman işgali altında idi. Köylere yerleşmiş dağınık bir hâlde 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 hâlde küçük küçük çadırılı karargâhlardı. Halktan hemen hiç kimse görünmüyordu. Esasen düşman içinde, mevcudun büyük bir kısmı yuvalarını terk ederek dağlara çıkmışlar, ihtiyarlarla kadınlar ve çocuklar, işgal mıntikasından uzak köy ve kasabalara hicret etmişlerdi. Kalanlar şüphesiz pek zavallı kimselerdi. Bunlarda herhangi bir hakarete maruz kalmamak için 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 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 yere indirmişti. Türklerin henüz tayyareleri olduğundan haberi olmayan düşman askerleri, belki kendi tayyareleri sandıklarından vaziyetlerinde en küçük bir değişiklik olmamıştı.

Bu güzel vaziyeti kaçırmadan birinci bombayı bıraktım. Kısa bir zaman sonra bu kesafet içinden yükselen bir infilak dumanı, bana tam bir isabet zevki vermişti. Bu şartlar 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 virile²⁴⁰ vererek ani bir sukut rolüyle yüksekliği 50 metreye kadar düşürmüş ve hedeflerimi teşhis edecek bir hâlde, hâkim bir görüşle makineli tüfeklerimi boşaltmaya başlamıştım. Düşman cüretinin cezasını çekiyordu. Bu hücumlarımla ben onlara o kadar yakındım ki heyecan ve korku içinde kaçamaya yeltenenlerin birbirine çarptıklarını, isabet alanların yuvarlandıklarını ve tek bir düşman neferinin bile tüfeğini kullanmaya muktedir olmadığını görüyordum. Bu surette elime geçen 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 intibasını büyük bir sabırsızlıkla sormuşlardı. Ben de onlara yakalayabildiğim fırsatı ve şekillerini anlatmıştım. Bu arada karargâhımıza kadar gelmek zahmetine katlanan muhterem kumandanımıza (İzzettin Çalışlar) da raporu hazırlamadan evvel gördüklerimi ve yaptıklarımı arz etmiştim.

²⁴⁰ Viril - Uçağın üç eksenini etrafında dönerek irtifa kaybetmesi. (Fransızcası Virile). Bkz. İrfan Sarp, Tayyare'yi bırakıp nasıl "uçak" demeye başladık.

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

Vecihi Hürkuş bu uçuşun üzerine on üç sorti daha uçuş yapıp yirmi uçuş saatini tamamdı, uzun zamandan beri uçuş yapmamanın verdiği tecrübe yoksunluğunu kısa sürede attı ve uçuş tecrübesini kazanarak harbe hazır hâle geldi.²⁴¹

20 Ağustos 1920’de Vecihi ve Halil Beyler ikili kol hâlinde Simav Bölgesini keşfetti. Vecihi Hürkuş Yenice Köy civarına geldiğinde bir alaylık çadırlı ordugâh gördü ve bombalarını bıraktı. Vecihi Hürkuş bombaladığı yer hakkında “ ...bombaladığım ordugâh bile ölü sukutu içindeydi.” demektedir. Geri birliğine gelip raporları verdi, aradan bir saat bile geçmemişti ki bir telgraf geldi, telgraf yeni bir keşif görevinin isteğinin yanında şöyle denmektedir²⁴²:

“1. Bugün iki düşman tayyaresi Simav Vadisi üzerinde uzun uzun dolaştıktan sonra, dün akşam düşmandan elde ettiğimiz bir alaylık çadırlı ordugâh üzerine iki bomba atmıştır. Mezkûr çadırlar, tarafımızdan işgal edilmediği için telefât olmamıştır.

2. Bu harekete mukabil tayyarelerimiz de mukabele-i bilmisil yapması dileğiyle...”

Telgrafi okuyan ve bombaladığı yerlerin Türk kuvvetlerinin olduğu bölge olduğunu anlayan Vecihi Hürkuş şok oldu, bombalama sonucu kimseye bir şey olmaması en büyük tesellisiydi.

Vecihi Hürkuş aynı gün saat 18:00’de aldığı emir ile Demirci bölgesine keşfe çıktı. Demirci bölgesinde Yunanlılar ile Kuvayı Seyyare çatışmaları mevcuttu. Vecihi Hürkuş Demirci’nin kuzey ve güneydoğusunda düşman ihtiyatlarını dinlenirken yakaladı.²⁴³

...bu kuvvetler üzerine saldırdım. Birbirini takip eden iki bomba çok güzel isabetlerle bu kuvveti sarsmış ve perişan bir hâlde dağıtmıştı. Bu esnada beni ateş altına alan topçuyu kendi ateşi ile çok iyi görmüştüm. Ona tevecüh gösteren tüfeklerim müessir bir huzme ile mukabele etti. Neşeli bir zafer ile sırtlara sürünürcesine uçuyordum. İleri mevzilere yaklaştım,

²⁴¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 51.

²⁴² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 68, 69.

²⁴³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 69.

bunların kumanda mevkilerini buldum. Bütün fişeklerimi bana zevk veren muvaffakiyet hâlinde bu kuvvetlerin mütekâsif noktalarına saçıyordum. Bu taarruzun düşman üzerinde yaptığı tesiri gururla görmüş ve yuvama şerefle dönmüştüm. Şimdi arkadaşlarım, Kuvayı Seyyare Kumandanlığından gelen bir telgraf yazısından şu neticeyi tevsik²⁴⁴ 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.

Yunan generali Neder konu hakkında hatıralarında şöyle anlatır:²⁴⁵

“Aynı gün saat 10:15’te iki bin Türk askeri Demirci’den bölüklerimize taarruz etti. Cepheyi yarmak istiyorlardı. Simav yönünden gelen bir Türk tayyaresi Demirci’de bulunan birliği ve birliğin ihtiyat kuvvetlerini bombaladı.”

21 Ağustos’ta Yzb. Fazıl ve Sivil Tayyareci Vecihi Hürkuş av tayyareleriyle muharebe sahasındaki Yunan kuvvetlerini bomba ve makineli tüfek ateşine tuttular ve yere indikten sonra Demirci’de bulunan Kuvayı Seyyare Komutanlığından tebrik mesajı aldılar.²⁴⁶ Vecihi Hürkuş 15, 20 ve 21 Ağustos 1920 tarihlerinde kendisinin Güzel Bursa adını verdiği Pfalz D-III model avcı tayyaresi ile uçuşlar yaptı. Bombardıman görevi verilen av tayyarelerine pilot yerinin sağ ve sol dış kenarlarında her biri 10 kg’lık bomba taşıyacak şekilde salan takılmıştı. Böylelikle av tayyarelerindeki yüksek performansa ek olarak bombardıman özelliği eklenmiş oluyordu. Kartal Müfreze 29 Ağustos 1920’de Uşak’ın Yunanlılar tarafından işgal edilmesi nedeniyle Afyon’a çekildi, bu olaydan sonra Kartal Müfreze 2’nci Tayyare Bölüğü olarak adlandırıldı.²⁴⁷ Uşak’ın işgal edilmesi haberini alan Vecihi Hürkuş çığına döndü, sanki varlığından bir parça kopmuştu. Tayyarem dediği Güzel Bursa’nın durumunu merak edip durum hakkında bilgi almak için telgraf çekmiş, Güzel Bursa’nın durumunun iyi olduğu bilgisini alınca sevinmişti.²⁴⁸

²⁴⁴ tevsik: belgeleme. Bkz. **TDK Türkçe Sözlük**.

²⁴⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 51.

²⁴⁶ Hulusi Kaymaklı a.g.e., s. 51.; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 68, 70.

²⁴⁷ Hulusi Kaymaklı a.g.e., s. 51

²⁴⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 71.

3.2.2. Vecihi Hürkuş'un Eskişehir'e Gitmesi

Vecihi Hürkuş'un annesi, kız kardeşi ve yeğenleri İstanbul'da kalmışlardı. Vecihi Hürkuş ve eniştesi Kuvayı Milliyeye geçtikleri için İstanbul Hükûmeti tarafından rahat verilmiyordu. Bu nedenle Eskişehir'e gelmişlerdi. Bunun üzerine Vecihi Hürkuş²⁴⁹ izin alarak Eskişehir'e gitmişti.²⁵⁰ Vecihi Hürkuş anılarında bu olayı şöyle anlatır:²⁵¹

“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 istirahatlerini temin etmişler. Bütün seyahatlerim boyunca, o zamanın seyahat şartlarını düşünerek çok üzülmiş, fakat Eskişehir'e vardığımda gördüklerimle müteselli olarak sevinmişim. Çünkü ben ve bütün tayyareci arkadaşlarımız muhitin tamamen yabancıydık. Şefik bir ele hepimizin ihtiyacı vardı. Anneciğim yalnız benim değil, bütün havacıların annesi olmuştu.”

Vecihi Hürkuş Eskişehir'de izinde bulunduğu zaman, Batı Cephesi Komutanlığı tarafından Bursa ve civarının keşfi istendi, fakat bu görevi karşılayacak ne kalifiye eleman ne de malzeme vardı. Görev haberi bilgisini alan Vecihi Hürkuş izinli olmasına rağmen 1.Tayyare Bölük Komutanı Rst. Yzb. Muhsin (Alpagot) Bey'e vazifeyi yapmak istediğini söyledi. Bölük komutanı bu isteklilikten çok memnun oldu ve annesinin de Eskişehir'de olmasından, Vecihi Hürkuş'a kalması yönünde teklif getirdi. Vecihi Hürkuş “Memleket hizmeti olmak itibarıyla benim için her nokta müsavi idi. Hakikaten de buranın bir elemana ihtiyacı vardı. Bu teklifi memnuniyetle kabul ettim.” diyerek memleket hizmetinde yerin önemi olmadığını vurguladı.²⁵²

İstiklâl Savaşı'nın ilk görev uçuşunu yapan Vecihi Hürkuş, Eskişehir'de de ilk görev uçuşunu yaptı. 30 Ağustos 1920 günü Uşak'taki son uçuşundan dokuz gün sonra bu sefer 1.Tayyare Bölüğü emri altında keşif uçuşunu gerçekleştirdi. Albatros tipi tayyare ile

²⁴⁹ Kaymaklı eserinde Vecihi Bey'in Albatros D-3 tipi tayyare ile Eskişehir'e geldiğini belirtilirken, bkz. Havacılık Tarihi Türkler 2, s. 51. Vecihi Bey'in hatırlarında bu durum belirtilmemektedir. Ayrıca Vecihi Bey hatırlarında İngiliz ve Fransız tayyarelerinin Eskişehir'e kadar gelerek Padişah beyannameleri ve dini fetvalar atıklarını buna karşın Eskişehir'de hazır tayyare bulunmamasından dolayı bu tayyarelere karşı hiçbir yapılamadığını belirtmiştir. Ayrıca 1. Tayyare Bölüğündeki tüm tayyarelerin trenle getirildiğinden anılarında bahsetmektedir. Bkz. Bir Tayyarecilerin Anıları, s. 73.

²⁵⁰ Kaymaklı a.g.e., s. 51.; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 70.

²⁵¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 70.

²⁵² a.g.e., s. 71, 72.

gerçekleşen bu uçuşta, tayyarenin Uşak'ta bıraktığı tayyareye nazaran daha kifayetsiz oluşu Vecihi Hürkuş'a şöyle dedirtecektir:²⁵³

“Bu (Albatros) tayyareyi Uşak'ta bıraktığım Güzel Bursa adlı tayyaremlle mukayese edersek biri için hep, diğeri için hiç kelimelerinin anlamı üzerinde durmak ihtiyacını duyuyorum. Bir tayyarecinin her şeyden evvel enerji kaynağı, kullandığı tayyaresidir. Onun yeniliği, uçuş kabiliyetinin yüksekliği, uçuşun vazifede tam başarısının âmili ve müessiridir.”

Eskişehir Demir Yolları Fabrikası'nda tayyarelerin bakımı için bir yer ayrılmıştı. Ayrılan bu yerde tayyarelerin bakımı, montajı ve tamiratu yapılıyordu. Faal tayyare miktarı istenen düzeyde değildi. Çünkü tayyareler tecrübesiz pilotların kırım geçirmesi nedeni ve arızalanmış, kırım geçirmiş tayyarelerin faal hâle getirecek malzeme bulunmadığından faal tayyare miktarının istenen seviyede olmamasına neden oldu. Pilotların ise uzun senelerden beri uçmamalarından kaynaklanan tecrübe ve meleke eksiklikleri vardı. Bunun yanında Yunan ordusu tayyare miktarı yönünden Türk Ordusu'ndan daha iyi durumdaydı buna rağmen Yunan tayyareleri cephe hattından daha ileri geçemediler.²⁵⁴

Havacılarımız bu dönemde büyük fedakârlıklarla hizmet ettiler, Vecihi Hürkuş ve Behçet Bey'in kullandıkları bir av ve bir keşif tayyaresiyle keşif hizmetleri yürütülüyor, Hayrettin ve Fehmi Beyler gibi bazı pilotlarda yardım ediyorlardı. Hürkuş yapılan fedakârlığı şöyle takdir ediyordu:²⁵⁵

“Bu mahrumiyet ve malzeme buhranı içinde çırpınan tayyarecilerimizin ellerindeki kırık dökük tayyarelerle orduya yaptığı hizmet, zengin Yunan tayyarecilerinin başarılarından yüksekti.”

Ütğm. Mithat (Tuncel), Vecihi Hürkuş'un Eskişehir'de sabahları keşif uçuşu yaptığını ve öğleden sonra ise süvarinin atını tımar etmesi gibi tayyaresinin yaralarının sardığını ve muharebeye tekrar hazırladığını belirtir.²⁵⁶

²⁵³ a.g.e., s. 72, 73.

²⁵⁴ a.g.e., s. 73, 74.

²⁵⁵ a.g.e., s. 74.

²⁵⁶ Ulvi Keser, **Mithat Tuncel Bey**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2016, s. 121-123.

Vecihi Hürkuş ve arkadaşları vatan savunması için hiçbir fedakârlıktan kaçınmıyorlardı, hatta hasta olduklarında bile uçuşlardan geri kalmıyorlardı, Vecihi Hürkuş bir hatırasını anılarında şöyle anlatır:²⁵⁷

“... 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 hâlinde varlığımı sarsan sıtmanın tesirlerini hafifleten yegâne bir vasıtaydı. Bu tedbir malzeme yokluğundan doğan bir zaruret ve ordunun keşif hizmetini düşünen bir hava bölüğü kumandanın şefik ellerinden çıkan bir ilaçtı. ... Sarsıla sarsıla gider ve gene aynı tesirler altında dönerdim. Fakat hiçbir keşif hizmeti geri kalmazdı.”

3.3. Birinci İnönü Savaşı

15 Mayıs 1919'da İzmir'i işgal eden Yunanlar, ileri harekâta devamla Milne Hattı olarak ifade edilen Ayvalık- Soma-Akhisar-Aydın hattına ulaştılar. 22 Haziran 1920'de iki koldan tekrar ileri harekâta geçen Yunan kuvvetleri, Kuzey Grubu ile 30 Haziran 1920'de Balıkesir'i, 8 Temmuz 1920'de Bursa'yı işgal ettiler. Salihli-Afyon istikametinde ilerleyen Güney Grubu ise 29 Ağustos 1920'da Uşak bölgesini ele geçirdi. I. İnönü Savaşı, Millî Mücadele'nin askerî safhasında önemli bir harptir. Özellikle Batı Cephesi'nde Kuvayı Milliye sistematığı içerisinde Yunan işgal kuvvetlerine karşı nihai bir zafer kazanılarak işgallerin sonlandırılmayacağı anlaşılınca düzenli orduya geçiş kararı alınmıştı. Düzenli ordunun kuruluş sürecinde Yunanlılar tarafından işgal edilmiş olan Batı Anadolu, 9 Kasım 1920'de Batı ve Güney Cephesi Komutanlığı şeklinde iki ayrı cephe komutanlığı bünyesinde teşkilatlandı. 10 Kasım'da Albay İsmet Batı, 11 Kasım'da Albay Refet Güney Cephesi Komutanlığına atandılar. Mustafa Kemal'de her iki cephe komutanına seri bir şekilde muntazam bir ordu ve süvari birlikleri oluşturmaları yolunda talimat verdi.²⁵⁸

Çerkez Ethem'in başkaldırmasından faydalanan Yunanlılar Bursa ve Uşak mıntıklarından Eskişehir ve Afyon istikametlerinde 6 Ocak 1921'de ileri harekete

²⁵⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 74-75.

²⁵⁸ Yrd.Doç.Dr. Cihat Yıldırım, I. İnönü Muharebesi'nin Yerel Basındaki Yansımaları “Yeni Adana” Gazetesi Örneği. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 13(51), 2013, s. 747.

geçtiler. Yunan taarruzunun sebebi, Yunanistan'daki iktidar değişikliğinden sonra: “Yeni iktidarın Venizelos’un siyasetini götüğünü İtilâf Devletleri’ne göstermek ve bu vesileyle Türk kuvvetleri hakkında keşifte bulunmaktı.”²⁵⁹ Yunan ileri hareketi üç koldan ilerleyerek İnönü önünde birleşiyordu. Yunanlılar üç günlük yürüyüşten sonra 9 Ocak günü İnönü mevzilerinin önüne geldiler. Asıl muharebe 10 Ocak günü sabah saat 6:30’da Yunanlıların taarruza geçmesi ile başladı. Saldırısı kırılan düşmana karşı savaş 10 Ocak 1921’de kazanıldı. I. İnönü Savaşı’ndan sonra TBMM Reisi Mustafa Kemal Paşa, Batı Cephesi Komutanı Albay İsmet Bey’e 11 Ocak 1921 tarihli telgrafında: “Bu muvaffakiyetin mukaddes topraklarımızı düşman istilasından kâmilten kurtaracak olan kesin zafere bir hayırlı başlangıç olmasını Allah’tan diler ve bu tebrikâtın umum Batı ordusu er ve subaylarına iletilmesini rica ederim.”²⁶⁰ demişti.

I. İnönü Zaferi Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükûmeti’nin içte ve dışta tanınmasına sebep oldu, TBMM Hükûmeti'nin moralinin ve otoritesinin artmasını sağladı. Böylece devlet mekanizması işlemeye başladı. Vergilerin düzenli olarak alınması ve askere alma işlemleri düzen içine girdi. İtilaf Devletleri’nin Yunanistan'a güveni azaldı.

3.3.1. Birinci İnönü Savaşı’nda Vecihi Hürkuş

Savaşta 1. Tayyare Bölüğünün elindeki iki tayyare ile beş keşif ve bombardıman faaliyetinde bulunuldu. 6 Ocak 1921 tarihinde Vecihi Hürkuş, Behçet Bey ile birlikte Rasit Sıtkı keşif ve bombardıman yaptılar.²⁶¹ Yunan tarafına keşif uçuşları yapıp, bu keşif raporları uçuş dönüşü acilen telefonla Batı Cephesi Karargâhına bildiriliyordu. Batı Cephesi Komutanı Albay İsmet İnönü keşif faaliyetlerine çok önem veriyordu. Hatta çok defa hava keşfi isteğinde bulunuyordu.²⁶² Vecihi Hürkuş I. İnönü Savaşı’nın yaptığı ilk uçuşu anılarında şu şekilde anlatıyor:²⁶³

²⁵⁹ Süleyman Selek, **Anadolu İhtilali (Cilt II)**, Kartaş A.Ş. Yayınları, İstanbul, 1987, s. 92.

²⁶⁰ Utkan Kocatürk, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938**, TTK Yayınları, Ankara, 1983, s. 227,228; Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre I., c. 7, s. 278-279.

²⁶¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 57.

²⁶² Osman Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S.15, 2010, s. 107.

²⁶³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 77.

“...Az bombalarım ile 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.”

8 Ocak 1921 tarihinde Hürkuş, Söğüt-Bozüyük-Karaköy şosesi civarında Yunan birliklerine hücum etti.²⁶⁴ Bu hücumdan Vecihi Hürkuş anılarında şöyle bahsetmektedir:²⁶⁵

“8 Ocak’ta yaptığım iki cüretli hücumun birini Söğüt’ün doğusunda ve diğerini Bozüyük-Karaköy şosesi üzerindeki yürüyüş hâlinde bulunan düşmanın büyük kuvvetleri üzerine 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 ağaçlarının arasından açtığım makineli tüfek ateşim, bu kuvvetleri darmadağın etmişti.”

9 Ocak 1921 tarihinde Sv1. Plt. Vecihi Hürkuş av tayyaresi ile Sv1. Plt. Behçet ve Yzb. Kenan keşif tayyaresi ile havalandılar.²⁶⁶ Vecihi Hürkuş Bozüyük’ün doğu yönünde yakaladığı bir nakliye kolunu bombalayıp cephe bölgesinde ki istinat kuvvetlerini de arkadan vurdu. Bu hücumlar sadece Yunan kuvvetlerine zayıf verdirmekle kalmıyor aynı zamanda Türk topçusuna da hedef gösteriyordu. Uçuş sonu raporunda dikkat çeken bir husus vardı: Yollar boş, nakliyat durgun, bütün kuvvetler cepheye yaklaşıktı. Bu durum düşmanın son kozunu oynadığına delil olarak değerlendirildi.²⁶⁷

3.3.2. Vecihi Hürkuş’un Düşürülmesi

10 Ocak 1921’de Sv1. Plt. Behçet ile Yzb. Muhsin keşif tayyaresi ile Vecihi Hürkuş ise avcı tayyaresi ile havalandılar. Vecihi Hürkuş hâkim bir görüş sağlamak ve bölgeye gelebilecek düşman tayyarelerine rastlayabilme ihtimaline binaen irtifasını yüksekte tuttu.

²⁶⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 57.

²⁶⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 78.

²⁶⁶ Kaymaklı, a.g.e., s. 57; Sıtkı Tanman eserinde Sv1.Plt.Behçet ve Yzb.Kenan’ın yapmış olduğu uçuşu 1. İnönü Savaşı’nın ilk uçuşu olarak belirtmektedir. Ayrıca Vecihi Hürkuş’un uçuşundan bahsetmemiştir. Bkz. Türk Havacılık Tarihi (Cilt III), s. 81.

²⁶⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 79-80; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s. 135.

Bozüyük, Pazarcık ve İnegöl çevresinde keşif faaliyetleri icra edildi. Keşifte Hürkuş Karaköy civarındaki nakliye kolunun geriye doğru yürüyüş durumunda olduğunu, ayrıca Karaköy-Pazarcık yolunda geriye doğru hareket eden ağır bataryaların olduğunu gördü. Hürkuş eserinden alınan aşağıdaki cümlelerle durumu şöyle anlatacaktır:²⁶⁸

“Ağır topların geriye çekilmesi, bir maksadın tatbikidir ve bu tabii bu kadar gerilerde hareket, yeni bir maksadını hedefleyemez, şu hâlde bu hareket ancak bir ricat (geri gelme) hareketinden başka bir şey değildi.”

Kahraman topçularımızın Yunan siperlerine doğru yoğun topçu ateşi devam ettiği süreçte Vecihi Hürkuş da topçuların temposuna uyararak iki makineli tüfeğini ateşleyecek, mermi huzmesi altındaki düşman maddeten olmasa da manen ezilecekti.²⁶⁹ Vecihi Hürkuş görevini yapmıştı, aldığı notları bir an evvel komutanlığa bildirmesi gerekiyordu, dönüş için yola çıkmalı 10 kilometre olmuştu ki motorundan fena bir koku geldi ve motorun devri düşmeye başladı, sonunda motoru sustu. Tayyaresini süzerek indirmeye başladı, ineceği yer cepheydi,²⁷⁰ bundan sonrasını şecaat, yiğitlik ve cesaret örneği olan Vecihi Hürkuş’un anılarından takip edelim.²⁷¹

“...Esasen vazifemi yapmıştım. Fakat o günkü büyük başarımdan doğan sevincime biraz heyecan katılmıştı. Çünkü cephe içine inmek tabii hoşta gidecek bir şey değildi. Ölümü düşünmüyordum. Bu hususta imanım en büyük tehlikeler karşısında dahi sarsılmayacak güçte idi. Benim nazarımda ölüm mefhumuna yalnız bir ölçü vardı ki o da mukadderattı. Nazarımda hadisler 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.

²⁶⁸ Vecihi Hürkuş a.g.e., s. 82; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.136-137.

²⁶⁹ Vecihi Hürkuş a.g.e., s. 82.

²⁷⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 82.

Vecihi Bey’in günlüğünde bu olayla ilgili şu şekilde yazılmış “İnönü Harbi’nin dördüncü ve en çılgın günüydü. Behçet ve Yüzbaşı Muhsin Bey’ler keşif tayyareleriyle, ben de gene küçük avcı ile havalanmıştık. Henüz ayrıldığımdan 10 kilometre kadar açıldığım bir sırada motörüm, fena bir koku neşrederek devri düşmeğe başladı ve büyük bir sıkıntı içinde çırpınarak sustu.” Bkz. Gökhan Karataş, **İstiklal Savaşı’nın İlk ve Son Uçuşunu Yaptım**, <http://www.milliyet.com.tr/-istiklal-savasi-nin-ilk-ve-son-ucusunu-yaptim--gundem-1480342/>, 13.04.2017.

²⁷¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 82, 83.

“...Ben bu anda müthiş bir ateş altında idim. Etrafımda ince vızıltılar hâlinde mermiler uçuşuyorlardı. Evvela bir yanlışlık karşısında kaldığımı sanarak bağırma ve Türk olduğumu anlatmaya uğraştım. Fakat bu ateşin yalnız bir taraftan değil, iki taraftan da işlendiğini görünce derhâl tedbir almak lüzumunu hissettim.

... Küçük muhakeme ile vaziyetin ciddiyetini düşünerek hemen üzerimdeki ağır elbiseden vücudumu sıyırdım ve derhâl önümdeki hendeğe doğru koşmaya başladım. Evet çok zor durumda idim. Muharebe eden iki kuvvet arasına inmişim.

... Bu esnada düşman topçusu tayyareme obüsler savurmaya başlamıştı. Mesafe çok yakın olduğu için bu obüsler hedefi bulmada müşkülât çekmediğinden birkaç mermi ile harap olmuştu.”

Vecihi Hürkuş bir Türk subayının kendisine Türk siperlerine girmesini istemesi üzerine koşarak siperlere doğru atladı. Kendisi kurtulmuş fakat tayyaresi orada kalmıştı, tayyaresinin Yunanlılarının eline geçmesini istemiyordu, tıpkı 1917 yılında Rusların eline geçmesini istemediği tayyaresi gibi. Son şeref borcunu yapmak için cebinde son vazife silahı olan kibriti aradı fakat bulamadı, kibrit kombinezonun içinde kalmıştı. Üsteğmenden aldığı kibriti aldı. Vecihi Hürkuş anılarında şöyle devam etmektedir:²⁷²

“...Bende 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 yetişmişim. O zaten her tarafı delik deşik bir hâlde harap olmuştu. Elimde kibritle bir an durdum ve bir ihanet duygusu içinde titredim. Evet, fakat işte o an, yine o vazife idi. Kafkas cephesi... sukut ve son vazife... muhayyilemde canlandı, yine bir acı ile kibriti yakarak tayyarenin açtığı musluğundan akan benzine attım.”

Vecihi Hürkuş tayyaresini yani Güzel Bursa'sını yakar yakmaz²⁷³ bulduğu boş ve semersiz bir atla İnönü'nün doğusunda harekâtı idare eden İsmet Paşa'nın yanına gider.

²⁷² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 84.

²⁷³ Yakıp yıkma taktiği; İşgal eden düşman ordusuna karşı geri çekilen ordu tarafından kullanılan ve düşmana faydalı olabilecek her şeyin tahrip edilip kullanılamaz hâle getirilmesine dayanan askerî taktik. Bkz. https://tr.wikipedia.org/wiki/Yakıp_yıkma_taktiği, 13.03.2017. Örnekleri şu şekildedir;

29 Ağustos 1920'de Uşak'ın Yunan kuvvetlerinin eline geçmesinden birkaç gün önce AEG C-IV tipi keşif tayyaresi bölgeye gelmişti. Tayyare, uçuşa hazırlandığı sırada Yunan kuvvetlerinin hızla ilerlediği görüldü. Tayyarenin düşmanın eline geçmesini önlemek amacıyla tayyare yakıldı. Bkz. <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, 13.03.2017.

İsmet Paşa, Hürkuş'a "Vecihi geçmiş olsun. Harekâtını gördüm, teşekkür ederim" der.²⁷⁴ Vecihi Hürkuş keşiften aldığı tüm bilgileri Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa'ya verir. Düşmanın ricat durumunda olduğunu öğrenen İsmet Paşa hemen birliklerin ikinci emre kadar oldukları yerde kalması emrini verir. Bu esnada Vecihi Hürkuş'un bir şey dikkatini çeker: Topçu ateşi yoğunlaşmıştır, atılan toplar buldukları yere kadar gelmeye başlamış, bunun üzerine Batı Cephesi Komutanlığı Kurmay Başkanı Tevfik Bey tehlikeli durumu anlatmasına rağmen, İsmet Paşa sadece omuz silkmiş ve yerinden bile oynamamış ve konuşmasına devam etmiştir.²⁷⁵

11 Ocak 1921'de Yunan kuvvetleri geri çekilme harekâtını sürdürdü, Batı Cephesi Komutanlığı düşman kuvvetlerinin geri dönüş yollarında gerekli tedbirleri aldı. Vecihi Hürkuş bir tayyaresinin olmamasından ordumuza yardım edemiyordu, bunun için de üzülüyordu.²⁷⁶ Ütgm. Sıtkı (Tanman) ve Svl. Plt. Behçet'in yapmış oldukları keşifte İnönü Savaşı bölgesinde hareketlilik tespit etmemişler, Karaköy İstasyonu'nun yanmakta olduğu ve düşman artçıların Pazar'dan çıkmak üzere olduklarını gözlemlədiler. Bu bilgi Karargâha derhâl telefonla bildirildi.²⁷⁷

Bu arada Vecihi Hürkuş bir tayyareyi faal hâle getirmek için geceli gündüzlü çalıştı. Vecihi Hürkuş I. İnönü Savaşı'nda dört sorti uçuş yaptı, uçuşlarında önemli keşiflere imza attı, düşmanın çekilme durumunu haber verdi. 1.Tayyare Bölüğü akaryakıt kıtlığı, mevsim şartlarının ağır olmasına rağmen faydalı keşiflerle Türk Ordusunu destekledi.

27 Haziran 1922 günü I. Çay Müfrezesine ait, bir Breguet-14 keşif tayyaresinin, Afyon doğusundaki tahkimat hattını ve Yunan ordugâhını incelemek amacıyla çıktığı keşif uçuşunda motoru arızalandı ve Yunan hattı gerisine mecburi iniş yaptı. Pilot Fehmi Maltepe ve Rasit Üsteğmen İhsan (Emekli Korgeneral İhsan ORGUN) Yunanlılar tarafından esir alındı. Yunan bölgesine iniş yapan tayyare, Yunanlıların eline geçmeden önce mürettebatı tarafından yakıldı. Bkz. <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/07a.asp>, 13.03.2017.

Vecihi Hürkuş'un Kafkas Cephesinde 8 Ekim 1917 tarihinde Ruslar tarafından düşürüldüğünde, Hürkuş tarafından tayyaresini yakması. Bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 39-40.

²⁷⁴ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 85.

²⁷⁵ a.g.e., s. 86.

²⁷⁶ a.g.e., s. 86, 87.

²⁷⁷ Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 82.; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 57.

3.3.3. Vecihi Hürkuş'un Kız Kardeşi ve Yeğeninın Şehit Olması

Yunan tayyareleri 12 Ocak 1921 tarihinde ilk defa Eskişehir'e kadar geldiklerinde, şehri ve istasyon bölgesini bombaladı. Bu bombardımanda Vecihi Hürkuş'un kardeşi 23 yaşındaki Remziye Hanım ve bir yaşındaki yeğeni Emel şehit oldular. Remziye Hanım daha kısa bir zaman önce eşi Binbaşı Bedri Bey'in kayıp olduğu haberini almıştı. Artık kız kardeşinin çocukları Nahit ve Eribe Vecihi Hürkuş'a emanetti.²⁷⁸ Böyle acılı günlerinde bile Vecihi Hürkuş Cephe Komutanlığının verdiği hiçbir keşif görevinden geri kalmayarak vatan sevgisini gösteriyordu.

3.3.4. I. İnönü Savaşı Sonrasında Vecihi Hürkuş'un Maddi Mükâfatla Taltif Edilmesi

14 Ocak 1921 tarihine Yunan kuvvetleri Türk kuvvetleri karşısında kesin olarak yenilmişti, Vecihi Hürkuş ve Behçet Bey, Rst. Yzb. Muhsin, Tğm. Sıtkı ve Ütğm. Y.Kenan Batı Cephesi Karargâhına davet edildiler, Kurmay Başkanı tarafından hizmetleri karşılığı teşekkür edildi. Ayrıca havacılarımıza İsmet Paşa teşekkürlerini iletmiş ve Vecihi Hürkuş ve Behçet Beyleri maddi mükâfatla taltif etmiştir.²⁷⁹ 14 Ocak 1921 tarihinde Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa orduya şu mesajı gönderir: "İnönü Meydan Muhaberesi muzafferiyetinin âmillerine,²⁸⁰ havacılarımıza hassaten selam ve teşekkür ederim."²⁸¹

3.4. İkinci İnönü Savaşı

I.İnönü Savaşı'ndan beklenen kazancı sağlayamayan Yunanlılar, Türkler yeteri kadar güçlenmeden Eskişehir-Afyon bölgesini daha sonrasında da Ankara'ya kadarki bölgeyi almak için 23 Mart 1921 günü saldırıya geçtiler.

Savaş öncesinde keşif faaliyetleri ile Yunan kuvvetlerinin durumu yakından takip ediliyordu. Yunan Ordusu I. İnönü Savaşı'ndan sonra Bursa, Bursa'nın doğusunda ve

²⁷⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 88.; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57.

²⁷⁹ Sıtkı Tanman eserinde nakdi mükâfat alan uçucu sayısının beş olduğunu belirtir. Türk Havacılık Tarihi(Cilt III), s. 82.

²⁸⁰ Amil : Etken, etmen, sebep, faktör. Bkz. TDK Türkçe Sözlük.

²⁸¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 88.; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57.

Uşak'ta kuvvetlerini arttırmıştı.²⁸² Muhtelif irtifalardan yapılan uçuşlarda, harekâtın durumu, cephe gerisindeki düşman yürüyüş kolları, coğrafi durum ve nakliye birliklerinin durumu keşif raporlarına yazılıyordu. Uçuştayken tayyarelerin motordan, bujiden ve orijinal emayit kullanılmamasından kaynaklı kanat arızalarından dolayı hatların gerisine süzülme suretiyle acil iniş yapmak normal olmuştu. Bu faaliyetlerin hangi şartlarda yapıldığını Vecihi Hürkuş anılarında şöyle belirtiyor;²⁸³

“... itiraf etmem lazımdır ki aldığımız uçuş vazifelerinin önemi, içinde bulunduğumuz şartlarla kabili telif değildi. Mesela ben, kendi hesabıma hiçbir vazifeyi arızasız ve inkıtasız²⁸⁴ yapabildiğimi hatırlamıyorum.”

22 Mart 1921 günü Vecihi Hürkuş motoruna olan güvensizliğine rağmen keşif görevini yerine getirdi, beklediği gibi dönüşte motoru arıza verdi ve kendisi meydana ancak süzülerek indi. 23 Mart günü ise Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa'nın düşmanın ileri harekâtı hakkında bilgi almak için hava keşfi yapılmasına dair emir verdi, verilen emir 40 dakika içinde Muttalip Meydanı'na geldi. Aynı gün saat 15.00'te Svl. Plt. Hasan Fehmi (Bursalı) ve Rst. Ütğm. Hasan Basri keşif için A.E.G. tayyaresiyle havalandılar fakat motor arızasından görevi yerine getiremediler.²⁸⁵

Bir gün sonra²⁸⁶ sabah ise Vecihi Hürkuş av tayyaresiyle Yenişehir-Bilecik-Söğüt-İnegöl-Pazarcık bölgesine keşif uçuşu icra etti, bu esnada görmüş olduğu yürüyüş kolundaki Yunan askerlerine bomba attı ve makineli tüfekle taarruz etti.²⁸⁷ Bu uçuşta tayyaresinin arıza vermemesi Vecihi Hürkuş'un dikkatini çekmişti, çünkü her inişten sonra birkaç arızanın gelmesi normal karşılanır olmuştu.²⁸⁸

²⁸² Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 96.

²⁸³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 90.

²⁸⁴ İnkıta : Kesilme, kesinti, bkz. **TDK Türkçe Sözlük**.

²⁸⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 60; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 91.; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s. 139.

²⁸⁶ Kaymaklı ve Tanman eserlerinde bu olayın 25 Mart 1921 günü geçtiğini belirtmektedir. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61; Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 89.

²⁸⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 60; Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 89.

²⁸⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 90.

Vecihi Hürkuş 24 Mart 1921²⁸⁹ günü öğleden sonra bir Yunan tayyaresinin Eskişehir'e doğru geldiği haberi üzerine havalandı. Çukurhisar'a vardığında ise düşman tayyaresini gördü fakat tam bu sırada tayyare bujiden kaynaklı motor arızası verdi. Yapılacak bir şey olmadığı için süzülerek indi. Yere indiğinde ise bu sefer Yunan tayyaresi hem bomba atmaya hem de tüfekle taramaya başlamıştı. Tayyareden koşar adım uzaklaşmaya başlayan Vecihi Hürkuş acı bir ıslık sesi duydu, kendisini hemen kumların üzerine attı ve devamında ise Vecihi Hürkuş kitabında şöyle devam eder:²⁹⁰

O anda hemen bir metre önümde keskin bir seda ve hafif bir sarsıntı hissettim ve açılan deliği gördüm. Henüz bomba patlamamıştı, dimağında nasıl bir intiba oluştu, onu da ifadeye imkân bulamam. Yalnız iyi hatırladığıma göre burnumu gömecek kadar yüzümü kumlara yapıştırmış ve bombanın geç patlamasını beklemiştim. Bu bombanın patlamaması sadece şans eseri idi. Bombayı sonradan yerinden çıkardığımız zaman üzerindeki pimin aceleyle çıkarılmadan atıldığını ve bu sebeple patlamadığını gördük.

Vecihi Hürkuş yine ölümden dönmüştü. Hürkuş'u kaza, ölüm, yaralanma vatan uğruna uçmaktan alıkoymuyordu. Daha iki buçuk ay kadar önce tayyaresi düşürülmüş ölümle burun buruna gelmişti fakat bu olaylar onu yıldırıyor, uçma isteğinden alıkoymuyordu. Yunan tayyaresi, saldırının akabinde uzaklaştı. Vecihi Hürkuş'un yanına gelen pilot arkadaşları ile hemen tayyareyi kaldırıp Yunan tayyaresine yetişmek istediler. Vecihi Hürkuş'a göre tayyare uçacak durumda değildi. Fakat Ütğm.Fehmi²⁹¹ Vecihi Hürkuş'un ısrarla motorun arızalı olduğunu belirtmesine rağmen tayyareyi uçurmak ve Yunan tayyaresinin peşinden gitmek istiyordu, Vecihi Hürkuş anılarında devamını şöyle dile getirmektedir:²⁹²

“Bozuk dediğim tayyare çalıştırıldı, arıza görüldü, durduruldu. Birkaç buji değiştirildi. Sonra gene çalıştırıldı. Fakat bu tedbirler yetmiyor, çalışan motorun aksaklığı hassas bir

²⁸⁹ Kaymaklı eserinde bu olayın 25 Mart 1921 günü geçtiğini belirtmektedir. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61. Ayrıca Hava Şehitleri Albümü adlı eserde Fehmi Bey'in şehadet günü 25 Mart 1921 olarak geçmektedir. Bkz. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, **Hava Şehitleri Albümü (Cilt I)**, Hava Kuvvetleri Personel Başkanlığı, Ankara, 2009, s. 16;Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s. 140.

²⁹⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 91, 92.

²⁹¹ Ütğm. Ahmet Fehmi (Yemen): Önceleri rasit olan Ahmet Fehmi Almanya'ya gönderildi. Rasit olarak Londra bombardımanına birkaç kez katıldı. Almanlar tarafından pilot olarak eğitim verildi. İstanbul'da Türk havacılığının kurtarılması için önemli yardımları olmuştur. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 60.

²⁹² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 92, 93.

kulağın duygularını kemiriyordu. Üzgün bir hâlde büzüldüğüm yerden fırladım ve bağırdım: Motor tamam değildir!

İnleyen sesimi duyuramadım. Uçacak arkadaş henüz tecrübesiz ve İstiklâl 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.”

Vecihi Hürkuş hemen Bölük Komutanı Latif Beyin yanına gitti ve motorun arızalı olduğunu söyledi fakat Latif Bey tayyarenin bakımıcısının tayyarenin faal olduğunu söylediğini ve Fehmi Bey'in de uçmak istediğini belirtti. Bu arada Fehmi Bey Muttalip Meydanı'ndan zar zor havalanmıştı. Motordaki arıza daha belirgin hâle gelmişti. Motor tayyareyi taşııyordu, Fehmi Bey durumu anlamıştı fakat altında tayyareyi indirecek müsait alan olmadığı için meydana dönüş için tayyareyi döndürmek istemişti. Gücü yetmeyen tayyare virile geçerek başı üstüne düştü. Böylelikle Fehmi Bey İstiklâl Savaşı'nda, Konya Meydanı'nda çıkan isyanda asiler tarafından şehit edilen Rst. Ütğm. Ethem Bey'den sonra İstiklâl Savaşı'nın ikinci hava şehidi olmuştu.²⁹³ Böylelikle bölüğün elindeki son tayyare de kırım geçirmiş oluyordu.²⁹⁴

27 Mart 1921²⁹⁵ günü Birinci Tayyare Bölüğünün elinde tayyare kalmadığından, İkinci Tayyare Bölüğünden Atğm. Halil (Ziver)²⁹⁶ bir av tayyaresi (Albatros D III) getirdi. Bu tayyare ile Vecihi Hürkuş Söğüt'ün kuzeyinde düşman birliklerini tespit etti, alay karargâhını bombaladı ve makineli tüfek taarruzu yaptı. 28 Mart 1921 sabahı Vecihi Hürkuş tekrar keşfe çıktı. Söğüt civarında yaptığı keşifte iki tabur ve çadırlı ordugâh tayyarelere karşı gizlenmiş yürüyüş kolunda bir tabur, bir alay tespit etti ve alaya makineli tüfek ile taarruz etti.²⁹⁷ 29 Mart 1921 öğleden sonra Vecihi Hürkuş av tayyaresi ile yaptığı

²⁹³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 91-95.

²⁹⁴ Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 89.

²⁹⁵ Vecihi Hürkuş anılarında bu tarihi 26 Mart 1921 olarak yazmıştır. Bkz. Bir Tayyarecinin Anıları, s. 94.

²⁹⁶ Atğm. Halil Bey cephe uçuşlarında göstermiş olduğu üstün başarıdan dolayı gedikli (astsubay) rütbesinden asteğmen olmuştur. Bkz. Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 100.

²⁹⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61; Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 89.

uçuşta Bozalan'ın kuzeyinde siper muharebeleri gördü ve topçu atışlarına maruz kaldı. 30 Mart tarihinde Atğm. Halil tarafından keşif faaliyeti devam etti.²⁹⁸

31 Martta ise Vecihi Hürkuş Bozüyük-Yayla, Bozüyük-Söğüt-Gündüzbey yönünde keşif görevleri icra etti ve Söğüt'ün yandığını gördü.²⁹⁹ 1 Nisan'da Vecihi Hürkuş, Halil Bey'in getirdiği yeni tayyareyle aldığı emir üzerine yine keşfe çıktı. Yaptığı keşifte; savaşın en yoğun olduğu, kırk kilometreye uzayan cephe hattında toplar ateşleniyordu. Yunan kuvvetleri 31 Mart'taki yerlerinde değildi. Yunan Ordusu üç gün süren savaşta bütün kuvvetlerini savaş hattına sürmüştü. Bu durum I. İnönü Savaşı'ndaki duruma çok benzemekteydi.³⁰⁰ Gündüzbey'de 60-70 kamyonluk grup, Bilecik İstasyonu'nda da çok sayıda askerî araç ve nakil aracını keşfetti. Kuzeybatıya doğru uçtuğunda ise Söğüt-Bilecik yolu üzerinde geri çekilen düşmanın ağır toplarını gördü. Raporun taslağını uçarken hazırladıktan sonra bir bayrağa bağladı. Çukurhisar'da bulunan Garp Komutanlığına vardığında müjdeli haberi içeren raporunu attı. Vecihi Hürkuş duygularını şöyle dile getirecekti.³⁰¹

“Oh ne kadar sevinçliydim o gün. En büyük sebep, düşman yine kaçıyor ve I. İnönü Muharebesi'nin neticesinde ki gibi, bu zaferin de müjdesini ben getiriyordum.”

II. İnönü Savaşı'nda iki av tayyaresi ile dokuz sorti uçuş gerçekleştirildi, bu tayyarelerden biri kırım geçirdi, bir tayyarecimiz şehit oldu. Bu uçuşlardan altısı Vecihi

²⁹⁸ Sıtkı Tanman, a.g.e., s.90.

²⁹⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61.

³⁰⁰ Gazeteci Murat Çelik yazısında babası Mustafa Çelik'ten şu şekilde aktarmaktadır; “Çalıştıkları bir kampta, Hürkuş'tan bizzat dinlemiş babam 2'inci İnönü Savaşı'nın zafer ile sonuçlanmasının perde arkasını:

- Vecihi Bey şöyle anlatmıştı o olayı... 2'nci İnönü Savaşı'nda uçağını yüklüyor ve düşman mevzilerini bombalıyor. Bombaların tümünü attıktan sonra Eskişehir'e dönüyor ve yerde kendisini bekleyen ekibe “Hemen yakıt ve mühimmat ikmali yapın” diyor. Bir yandan, yerden açılan düşman ateşi sonucu uçakta oluşan mermi delikleri kapatılıp uçak tamir edilirken, ikmalin de acilen tamamlanmasını istiyor. Aldığı cevap, “Ne ikmali, toparlanıyoruz... Komutanlar çekilme kararı aldı, birlik geri çekiliyor” şeklinde oluyor. Vecihi Bey, “Siz dediğimi yapın, ben komutanların yanına çıkıyorum, siz hemen başlayın ikmale” diyor ve karargâha koşuyor. İnönü ve Fevzi Paşa'ya duyduklarının doğru olup olmadığını soruyor. “Doğru, çekiliyoruz” cevabı üzerine de, “Ben son bombalarımı bırakırken düşman mevzileri tam bir bozgun hâlindeydi. Düşman, üstelik de düzensiz biçimde kaçıyor. Onlar öyle kaçarken biz geri mi çekileceğiz?” diyor. Vecihi Bey'in havadan yaptığı gözlem sonucu getirdiği bu bilgi üzerine emir değişiyor. Çekilmeden vazgeçiliyor ve birliklere en kısa sürede hücum düzenine geçilmesi emri veriliyor. Vecihi Bey de, onarımı ve ikmali yapılan uçağıyla son bir sorti daha yapıyor düşman mevzilerine. Onun bombardımanının ardından da, yeni emir doğrultusunda kara birlikleri hücumu geçiyor. 2'inci İnönü Savaşı işte bu şekilde zafer ile sonuçlanıyor.” Bkz. Murat Çelik, Vecihi Hürkuş ve ilk kez duyacağımız tarihi gerçek, <http://www.gazetevatan.com/murat-celik-659506-yazar-yazisi-vecihi-hurkus-ve-ilk-kez-duyacaginiz-tarihi-gercek/>, 28.05.2017.

³⁰¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 91-95.

Hürkuş tarafından başarıyla gerçekleştirdi. Hürkuş sadece bir görevini motor arızası nedeniyle tamamlayamadı.³⁰²

Savaş esnasında Afyon'da konuşlu bulunan İkinci Tayyare Bölüğünde ise Yzb. Fazıl Bey bulunuyordu. Bölüğün elinde faal hâlde tek bir tayyare vardı. 25, 26 ve 27 Mart tarihlerinde Yzb. Fazıl ve Atğm. Halil (Ziver) başarılı hava keşifleri yapmışlardı. 27 Mart'ta yapılan hava keşfinde Yunanlıların Afyon'a yaklaştığı tespit edildi. Bunun üzerine elde kalan tek faal tayyareyi Atğm. Halil (Ziver) Eskişehir'e götürdü, diğer personel ve ağırlıklarda Yunanlılar Afyon'a girmeden geri çekildi.11 Nisan 1921'de Yunanlıların Afyon'u boşaltmasını müteakip Eskişehir'de bulunan Albatros D-III av tayyaresi geri getirildi.³⁰³

Kaymaklı'nın tespitine göre; I. ve II. İnönü Savaşı'nda Türk havacıları; Teşkilat bakımından aksaklıkları kalmamış, pilotların savaş tecrübesi devamlı artmış ve Kara Kuvvetleriyle işbirliğiyle harpte aktif rol oynamaya başlamıştı.³⁰⁴

II. İnönü Savaşı'ndan Kütahya-Eskişehir Savaşları'na kadar keşif amaçlı uçuşlar devam etti. Latif Bey 5 Haziran 1921 tarihinde Batı Cephesi'ne çekmiş olduğu mesajda Vecihi Hürkuş'un Erzurumlu Nafiz tayyaresi ile yerden kalktıktan sonra motor arızasından meydana mecburen indiğini, tayyarenin kırım geçirdiğini bildirdi³⁰⁵. 2.Tayyare Bölüğü 15 Mayıs 1921 tarihinde Afyon'dan Kütahya'ya intikal etti. Kütahya Meydanı tayyarelerin kalkışı için müsait değildi, Porsuk Çayı'nın yanına kurulan meydandan uçuş yapmak isteyen Yzb. Fazıl ve Ütğm. Avni (Okar) yeteri kadar sürat alıp yerden kesilemedikleri için suya gömüldüler.³⁰⁶

II. İnönü Savaşı da zaferle bitti. Mustafa Kemal Paşa zafer üzerine İsmet Paşa'ya gönderdiği telgrafta şöyle diyecekti:³⁰⁷

³⁰² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 61; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 89-91.

³⁰³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 62; Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 1010, 102.; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s. 143.

³⁰⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 62

³⁰⁵ **Gnkur ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1187, Gömlek: 10, Belge: 1, 2.**

³⁰⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 64.

³⁰⁷ Atatürk, a.g.e., s. 309.

“Siz orada yalnız düşmanı değil milletin makûs talihini de yendiniz. İstilâ altındaki talihsiz topraklarımızla birlikte bütün vatan, bugün en ücra köşelerine kadar zaferinizi kutluyor. Düşmanın istilâ hırsı, azminizin ve vatanseverliğinizin yalçın kayalarına başını çarparak paramparça oldu.”

İnönü Savaşları sonrasında ordumuzun teçhiz edilmesi yönünde Tekalif-i Milliye Emirleri çıkarılırken vatansever zengin iş adamları da hamiyet davasına katılmışlardı. Hayırseverlerden biri olan Erzurumlu Nafiz (Kotan) Efendi³⁰⁸ Ordumuza Fiat marka tayyare hediye etti. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa Nafiz Efendi’yi şöyle tebrik edecekti.³⁰⁹

“İnebolu’da Tüccardan Erzurumlu Nafiz Beyefendi’ye,

Orduya ihda buyurulan tayyare bugün Eskişehir’e vasıl olmuştur. İnşallah eser-i himmetiniz büyük muzafferiyetlerin kazanılmasına... Bilhassa takdim-i tebrikât ve teşekkürat ederim Efendim. 1 Temmuz 337”

30 Haziran 1921’de Batı Cephesi Komutanlığının 1337 sayılı emri ile 1. ve 2. Tayyare Bölükleri geçici olarak birleştirilip adı Birleşik(Mürettep) Tayyare Bölüğü adını aldı. Komutanlığına Yzb. Fazıl atandı. Birleştirme sonucu oluşan bu birlikte görevli personel şöyleydi:

Bölük Komutanı Yzb. Fazıl,

Pilotlar; Sv. Plt. Behçet, Sv. Plt. Vecihi Hürkuş, Sv. Plt. Hayrettin,

Rasıtlar: Yzb. M. Nuri, Yzb. H. Hüsnü (Bülge), Yzb. Sırrı, Yzb. Bahattin, Ütğm. Basri (Bilgin), Ütğm. Sıtkı (Tanman), Ütğm. Ömer Avni (Okar), Ütğm. Hamdi (Çaypınar), Ütğm. Osman Nuri,

³⁰⁸ “Erzurumlu Nafiz Bey, İstiklal Savaşı’nda önemli görevler almasına rağmen bunların duyulmasını istememiş ve yaptıklarının anlatılmasından rahatsızlık duymuştur. Bu sebeple kendi çocukları da dâhil insanlar yardım ve desteklerini sonradan öğrenme imkânı bulmuşlardır.” Bkz. Osman Yalçın, İstiklal Savaşında Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı: Erzurumlu Nafiz Beyin Hayatı ve Çalışmaları, **Turkish Studies**, 3/6(Summer), s. 1586.

³⁰⁹ Süreyya H.Şehidoğlu, Kurtuluş Savaşı’nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, VIII, Temmuz 1992, s. 602

Makinistler: Baş Makinist Eşref (Koçman), Makinist Ruhi (Apa), Makinist İsmail.³¹⁰

Vecihi Hürkuş 6 Temmuz 1921 tarihinde aldığı emir ile Kütahya'ya gönderildi.³¹¹ Alınan istihbarat Yunan kuvvetlerinin Kütahya bölgesinde toplandığı yönündeydi. Buna göre Birleşik Tayyare Bölüğü konuş yeri Kütahya oldu, 16 Temmuz 1921 tarihinde Kütahya-Eskişehir Savaşları başlaması üzerine bölük Polatlı'ya intikal etti.³¹²

Vecihi Hürkuş bu dönemde hasta olduğundan Kütahya'da uçamadı ve bu durumdan da çok üzüntü duydu, anılarında üzüntüsünü şöyle dile getirmişti:³¹³ "... harpte bir ordunun harekât sahasından uzakta bulunmak, bilhassa savaşları takip etmiş bir insan için çok zor bir şey!.."

3.5. Kütahya-Eskişehir Savaşları

II. İnönü Savaşı'nda amaçlarına ulaşamayan Yunan ordusu, kısa bir zaman sonra taarruzlarını tekrarlamak istiyordu; çünkü II. İnönü'de beklemedikleri şekilde karşılaştıkları Türk Ordusunun gücünün her geçen gün daha da artacağından korkuyordu.³¹⁴

Yunanlılar II. İnönü Savaşı'nı kaybedince İtilaf Devletleri'nin Yunanlılara olan güveni kırıldı hatta İngiltere Başbakanı Lloyd George 18 Mayıs 1921'de Avam Kamarasındaki konuşmasında Türk-Yunan Savaşı'nda tarafsız kalacaklarını açıklamıştı.³¹⁵ Fakat bu durum TBMM tarafından samimi bulunmadı. Türk Ordusu hızla toparlanıyordu, Yunanlılar, Türkler toparlanmadan Ankara'ya girmek istiyorlardı. Bu amaçla Yunan ordusuna manevi destek amacıyla Kral XIII. Konstantin 12 Haziran 1921'de İzmir'e geldi, ordu mühimmat ve asker yönünden takviye aldı. Türk Ordusu kendisinden kat be kat üstün

³¹⁰ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/06a.asp>, 23.03.2017.

³¹¹ **Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1194, Gömlek: 136, Belge: 1.**

³¹² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 63.

³¹³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 97.

³¹⁴ (E) Tümgeneral Fahri Aykut, **İstiklâl Savaşı'nda Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri**, ATASE Bşk.lığı Yay., Ankara 2006, s. 15.

³¹⁵ Dr. Abdurrahman Bozkurt, İtilaf Devletleri'nin Türk-Yunan Savaşı'nda Tarafsızlık İlanı (13 Mayıs 1921), **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, S. XXVI(76), <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-76/itilaf-devletlerinin-turk-yunan-savasinda-tarafsizlik-ilani-13-mayis-1921>, 11.04.2017.

olan Yunan ordusu karşısında geri çekilmeye başladı, 24 Temmuz 1921'e kadar süren savaşlar sonunda Türk Ordusu Sakarya'nın doğusuna kadar çekildi.³¹⁶ Yunanlılar büyük bir zafer kazandıklarını düşünüyordular oysa Mustafa Kemal Paşa'nın planı Yunanlıları lojistik kaynaklarından uzaklaştırmaktı.

Kütahya-Eskişehir Savaşları'nda stratejik geri çekilme devam ederken Hava Kuvvetlerimiz, Birleşik Tayyare Bölüğü olarak elinde bulunan iki keşif ve üç av tayyaresi ile görevlerini yapıyordu. Bölük Temmuz 1921 ayı sonuna kadar on yedi³¹⁷ keşif uçuşu yaptı, bir de hava muharebesi icra etti.³¹⁸ Vecihi Hürkuş'un Rst. Hamdi ile 9 ve 23 Temmuz 1922 tarihlerinde yapmış olduğu keşif uçuşunun raporu EK-K ve EK-L'de sunulmuştur.

3.5.1. İsmet Tayyaresi

Mayıs 1921'de Yunanlılardan bir tayyareye el konulduğu ATASE arşivlerindeki belgelerinden anlaşılmaktadır.³¹⁹ 27 Temmuz 1921'de Vecihi Hürkuş Cephe Komutanlığından, Muğla'da Yunanlılardan ele geçirilmiş bir tayyareyi almak için memur edildiği emrini aldı. Eldeki tayyarelerin eski, arızalı, derme çatma olduğu düşünüldüğünde Muğla'da ele geçirilen tayyare ordumuza güç katacaktı. Rasıt Tğm. Hamdi (Çaypınar) ile birlikte 14 gün süren yolculuktan sonra ancak Muğla'ya varabildiler. Tayyare İngiliz yapısı, Havilland D.H.9³²⁰ modeldi ve yeniydi. Yunanlı pilot İzmir'e inmek için yola çıkmış fakat yolunu karıştırarak Kuşadası'na inmişti. Jandarma Komutanlığı derhâl olaya müdahale ederek, tayyareye el koymuştu. Sonrasında İtalyanların³²¹ olay yerine gelmesiyle

³¹⁶ Osman Özsoy, **Sultanattan Cumhuriyete Kurtuluş Savaşı**, TİMAŞ Yayınları, İstanbul 2007, s. 341-347.

³¹⁷ Sıtkı Tanman'a göre bölük 19 sorti uçuş yapmıştı, bkz. Türk Havacılık Tarihi (CİLT III), s. 104.

³¹⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 65.

³¹⁹ **Gnkur ATASE Arşivi, İSH Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 1, 2.** Bkz. EK-D.

³²⁰ De Havilland D.H.9 iki kişilik silahlı keşif ve bombardıman tayyaresidir. Envantere dört adet D.H. 9 ganimet olarak girmiştir. İlki burada anlatılmakla beraber diğer üçü 9 Eylül 1922'de İzmir'in kurtuluşundan sonra Seydiköy (Gaziemir) meydanında uçuşa hazır olarak ele geçirilmiştir. Bkz. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009 s. 55.

³²¹ Kuşadası İtalyanların işgali altındaydı. Fakat bölgenin asayişinden Türk Jandarması sorumluydu. Bkz.Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 72.

ortalık iyice karışmış, daha sonrasında İtalyanlarla tayyarenin Türklerde, Yunanlı esirin İtalyanlarda kalması konusunda anlaşmaya varıldı.³²²

Jandarma Komutanlığı tayyarenin tamir edilebilir olduğunu Ankara'ya bildirmiş,³²³ Ankara'dan da tayyarenin sökülerek Muğla'ya taşınması emri gelmişti. İmkânlar dâhilinde taşınan tayyare çok yıpranmıştı. Batı Cephesine gönderilen yazıda tayyarenin uzak keşifler için kullanımının uygun olduğu bildirilmişti.³²⁴

Vecihi Hürkuş ve daha önceden bölgeye gelen makinist Eşref Bey yoğun olarak çalışarak tayyareyi faal etmeye çalıştılar, Vecihi Hürkuş anılarında şöyle bahsetmektedir:³²⁵

“10 Ağustos 1921. Sabah erkenden azimli bir gayretle işe başlamıştık. İşin gidişinden ziyade tesadüf ettiğimiz müşkülât burada da malzeme meselesi idi. Aradığımızı değil, bulduğumuzu uyduruyorduk. Eşref'in zekâsı bu hazırlıkta çok güzel muvaffak oluyordu. Biraz daha yakın meydana gelen tayyare çok cana yakın bir hâl almaya başlamıştı ki tayyareye Allah korusun dileğiyle “İsmet”³²⁶ adını ben koymuş ve yurdumun örfüne uyararak tellerine koca bir mavi boncuk da bağlamıştım.”

Dokuz günlük yoğun bir çalışmadan sonra “İsmet” 19 Ağustos 1921 tarihinde ilk uçuşunu yapacaktı. Hürkuş heyecanlıydı, anılarında heyecanını ve uçuşuna şöyle değinmektedir.³²⁷

...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 mükemmel vasıtaya çok inanıyordum. Esasen bu tayyareye İsmet adını da bu sempati duygusuyla koymuştum.

³²² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 98-99.

³²³ **Gnkur ATASE Arşivi, İSH Kutu: 1185, Gömlek: 10, Belge: 1, 2.**

³²⁴ **Gnkur ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1198 Gömlek: 31, Belge: 1, 2.**

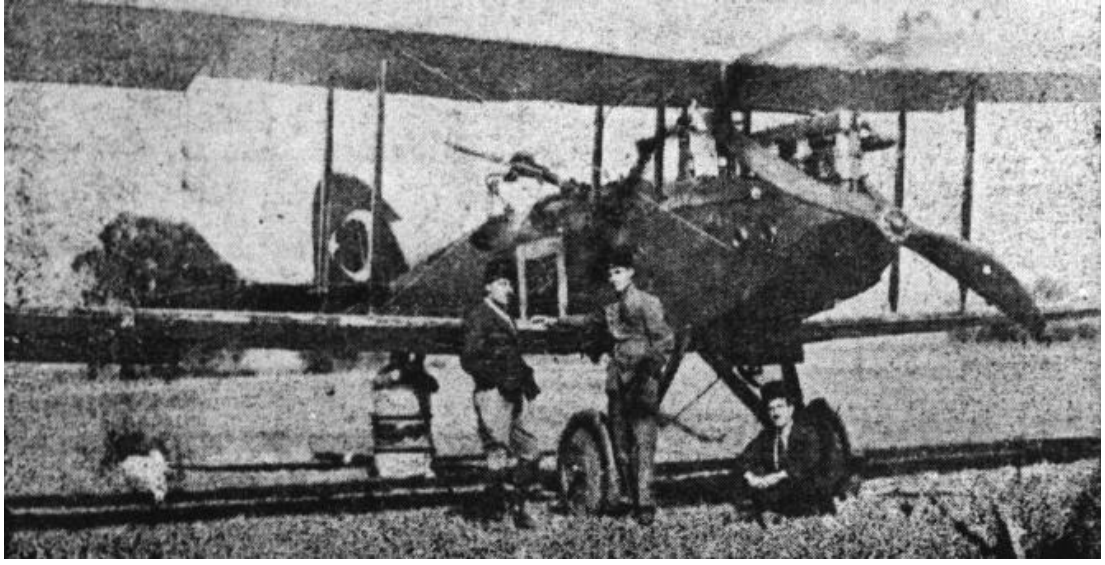
³²⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 99.

³²⁶ Kaymaklı eserinde “İsmet adı verilen uçağın savaştaki en büyük hizmeti, keşif raporlarını zamanında ve sıhhatli, taşıdığı ismin hakiki sahibine, büyük komutana yetiştirmektir,” diyerek İsmet isminin İsmet İnönü'ye atfen konulduğunu yazmaktadır. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.72.

³²⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 99-100.

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 bir tecrübeye gerek yoktu. Tecrübemizi bitirerek yere indik. Orduya sağlam bir tayyare kazandırmış olmaktan derin bir zevk hissettik.”

21 Ağustos 1921’de Vecihi Hürkuş ve Tğm. Hamdi (Çaypınar) İsmet ile Akşehir’e geldiler. 23 Ağustos 1921 tarihinde de Batı Cephesi Komutanlığından aldıkları emirle Ankara’ya gittiler.³²⁸



Fotoğraf 9 Yunanlılardan Ganimet Olarak Ele Geçirilen DH-9 Tayyaresi. “İsmet” Adı Verilen Tayyare İstiklal Harbi Boyunca Önemli Hizmet Verecektir.³²⁹

3.6. Sakarya Savaşı

Kütahya-Eskişehir Savaşları’nda Türk Ordusu Sakarya nehrinin doğusuna çekilmişti. Yeni bir muhabereye kadar ordunun mühimmat ve asker olarak teçhiz edilmesi gerekiyordu. TBMM’de 5 Ağustos 1921’de yapılan gizli oturumunda Başkomutanlık Kanunu³³⁰ kabul edildi. Başkomutan olan Mustafa Kemal Paşa kanunla kendisine verilen

³²⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 100.

³²⁹ <http://www.tayyareci.com/bagisucak/ismet.asp>, 24.03.2017.

³³⁰ Başkomutanlık Kanunu daha sonra üçer ay uzatıldı (30 Ekim 1921, 4 Şubat 1922, 6 Mayıs 1922). 20 Temmuz 1922’de Mustafa Kemal’in başkomutanlık yetkisi TBMM tarafından süresiz uzatıldı. Bu yetkiyle Büyük Taarruz’da Ordunun başına geçen Mustafa Kemal Paşa’nın Kurtuluş Savaşı’nda zaferin kazanılmasında çok büyük payı oldu. Mustafa Kemal bu görevi 29 Ekim 1923’te Cumhurbaşkanı seçilinceye kadar sürdürdü.

yasama yetkisine dayanarak Tekalif-i Milliye Emirlerini³³¹ 7-8 Ağustos'ta yayımladı. Buna göre Türk Ordusunun her türlü ihtiyacı hızlı bir şekilde karşılanacaktı. Türk milleti istiklali için emirler çerçevesinde ve çerçeveyi de aşarak büyük fedakârlıkta bulunarak ordusunu teçhiz etmişti.³³²

Yunanlılar Türkleri Kütahya-Eskişehir Savaşları'nda yenmişlerdi fakat tam mağlup edemediklerinin farkındaydılar. Çünkü Türk Ordusu fazla kayıp vermeden geri çekildi. Bu durum itilaf devletleri tarafından da biliniyordu. Son durumu değerlendiren İtilaf Devletleri Paris'te yapılan toplantıda tarafsızlık kararı aldılar ve 9 Ağustos 1921'de açıkladılar. 10 Ağustos'ta ise İngiltere Başbakanı Lloyd George Sevr Antlaşması'nın yırtılmış olduğunu ve silah ticaretinin artık serbest olduğunu bildirdi. Bu karar İstiklal mücadelesini veren Türkler için güzel bir haberdir.³³³ Artık birliklerimizi dış alım yaparak silah yönünden teçhiz edebilecektik.

23 Ağustos 1921 tarihinde Yunanlıların saldırıya geçmesiyle başlayan savaş, 13 Eylül 1921 tarihinde Türk Ordusunun zaferiyle sonuçlandı. Sakarya Savaşı ile 1689 Viyana Bozgunundan itibaren devamlı gerileyen Türk Ordusu bu savaşla taarruza geçmişti.³³⁴

Sakarya Savaşı'nda havacılık faaliyetleri de yoğun oldu. 13 Ağustos 1921 tarihinde Yunan kuvvetleri Eskişehir'in batısına geldiler. Yunanlıların on sekiz tayyareden oluşan birliği de ileri noktaya intikal etti.³³⁵ Aynı tarihte Svl. Plt. Behçet Bey ve Rst. Yzb. Süleyman Sırrı Nafiz 2 tayyaresi ile keşifteyken Biçer civarında tayyare motorunda yangın çıkması sonucu havada yandı, kendileri de yanarak şehit oldular.³³⁶ 14 Ağustos 1921'de Svl. Plt. Hasan Fehmi Nafiz 1 tayyaresi ile uçarken pilotaj hatasından düştü.³³⁷ Erzurumlu

³³¹ Tekâlif-i Milliye Emirleri için bkz.: Nutuk, s.321-322; Türk İstiklâl Harbi, VII nci Cilt, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1975, s.357-365.

³³² Osman Özsoy, a.g.e., s. 350.

³³³ a.g.e., s. 351.

³³⁴ Tuncer Baykara, **Tarihin Saklanan Yüzü - Millî Mücadele**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1993, s. 96.

³³⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 71.

³³⁶ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 101.

³³⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 71.

Nafiz Bey'in ordumuza hediye ettiği tayyarelerden ikisi iki gün içinde düştü ve iki tecrübeli havacımızda şehit oldu. Bu dönemde paraşüt³³⁸ daha kullanılmaya başlanmamıştı. Eğer kullanılmış olsaydı belki de iki tayyarecimiz İstiklal Savaşı'nda daha hizmet edeceklerdi.³³⁹

Bölükteki dört tayyareden ikisi düşmüş, biri arızalanınca da kullanılabilir tek tayyare kalmıştı. Yakıt, emayit sıkıntısı ve olumsuz hava şartlarına rağmen 15-23 Ağustos tarihleri arasında toplam sekiz sorti uçuş yapıldı. Yapılan keşiflerde Yunan Ordusunun Sakarya'nın güneyine doğru geldiği ve saldırıya geçmek üzere olduğu tespit edildi. Sakarya Savaşı 120 kilometrelik bir cepheydi, bu cephede düşman hareketleri, yönü, karargâhı, yedekleri, takviyelerinin bulunduğu yerleri tespit etmek önemliydi ve bu kadar büyüklükteki bir alanın keşfi hava gücü olmadan yapılamazdı.³⁴⁰ 24 Ağustos 1921 günü Vecihi Hürkuş "İsmet" tayyaresi ile Malıköy'e³⁴¹ geldi. Savaşın ve bölüğün elinde tek tayyarenin kaldığı zamanda İsmet'in gelmesi Türk Ordusuna güç katmıştı. İsmet yedek parçası olmamasına rağmen Sakarya Savaşı'nda yüksek faaliyet oranıyla çok önemli keşif hizmeti verdi.³⁴²

25 Ağustos 1921 günü Vecihi Hürkuş ve Hamdi Bey "İsmet" ile iki uçuş yaptılar. Yunan kuvvetlerini bombalayıp keşif faaliyeti icra ettiler. Aynı gün İsmet ile pilot Hayri ve Rst. Basri Beyler de uçtular. Böylelikle "İsmet" tayyaresi ile bir günde arıza yapmadan üç sorti uçuş yapıldı. Aynı gün Yunan Ordusu ancak üç uçuş yapabildi, bunlarda cephe hattını geçmeyen uçuşlardı.³⁴³ Bu durumu Vecihi Hürkuş anılarında şöyle anlatır.³⁴⁴

³³⁸ a.g.e., s.71.;

Vecihi Hürkuş anılarında paraşütle ilgili 1935 yılında şöyle der: "...savaş hatıralarım duygularımda canlanıyor, o tarihlerde henüz (paraşüt) icat edilmemiş bulunan bu kurtarıcı araçlara malik olmadan nasıl hava savaşları yaptığımı düşünerek tüylerim diken diken oluyordu." Bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 366.

³³⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 72.

³⁴⁰ a.g.e., s. 72.

³⁴¹ Sakarya Savaşı'nda yaralı askerlerin tedavi edilmesi amacıyla hizmet veren Malıköy İstasyonu aynı zamanda ikmal ve ulaşımın en önemli unsurlarından yük ve hayvanların hastalık ve yaralarının tedavisinde de kullanıldı. İstasyon 25 Haziran 1925'te müzeye dönüştürüldü. İstasyon içeresine Sakarya Savaşı'nda ve Malıköy'de şehit olanlara ithafen şehitlik vardır. Savaş sırasında Malıköy'e intikal eden Cephe Tayyare Bölüğünün havacıları için sembolik pist ve Erzurumlu Nafiz Bey'in Türk ordusuna bağışladığı tayyarelerden ikisinin maketleri yerleştirilmiştir. Bkz. **Harp Tarihi Gezileri-I (Polatlı - Afyon Bölgesi)**, Gnkur. ATASE Yayınları, Ankara 2009. s. 4-5.

³⁴² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 101.

³⁴³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 73.

“...bizim mevcudiyetimiz iki tayyare idi. Biri İsmet, o günün bütün hizmetlerini başaran keşif, ikincisi de İzmir avcı tayyaremizdi. Aynı gün zarfından hasmın elli³⁴⁵ 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’de sabah İsmet tayyaresi Hayrettin ve Baha Bey’ler, öğleden sonra aynı tayyare ile bu sefer Vecihi Hürkuş ve Basri Bey uçtu. Bu uçuşta pilot ve rasitlarımız harbin gittikçe kızıştığını ve düşman kuvvetlerinin takviyelerle cepheye yaklaştığını keşfettiler.³⁴⁶ Uçuşlarda pilot kadar rasıdın da vazifesi çok önemliydi, dönemin en önemli rasitlarından Rst. Tğm. Basri (Bilgin) ile ilgili Vecihi Hürkuş’un tespitleri şu şekildedir:³⁴⁷

“Basri çok değerli bir rasıttı. Araştırmaları ve araziye tanınması 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 yapıyor ve tam kanaat temin ettikten sonra ancak ayrılıyorduk.

Basri’nin bombacılıkta da mükemmel hali vardı. Her hareketindeki soğukkanlılığına, bu uçuşta daha inanmışım. Çünkü attığı hedefler, tabii bir mıknaş tesirine tabii imiş gibi, buluyorlardı...”

27 Ağustos 1921 tarihinde Vecihi Hürkuş ve Basri Bey sabah ve öğleden sonra yaptıkları keşif uçuşlarında düşman kuvvetlerinin doğuya doğru ilerlediklerini, Polatlı’nın batı ve güney sırtlarına doğru hücum ettiklerini tespit ettiler. Gördükleri düşman birliklerini de bombaladılar. Öğleden sonra yaptıkları uçuşta da düşman birlikleri bombalandı. Bir gün sonra yine Vecihi ve Basri Bey’ler keşif faaliyeti icra ettiler. Artık tüm uçuşlarında en küçük bir noktayı bile fark edebiliyorlardı. Hatta Vecihi Hürkuş

³⁴⁴ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 101-102.

³⁴⁵ Yunan Ordusu’nun sahip olduğu 50 tayyarenin 40’ı, bombardıman görevi de yapabilecek keşif tipindeydi. Bkz.Nilüfer Erdem, **Yunan Tarihçiliğinin Gözüyle Anadolu Harekâtı 1919-1923**, s. 458.

³⁴⁶ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 101, 102.

³⁴⁷ a.g.e., s.103.

“Vaziyeti çok güzel takip ederek düşman harekâtında hemen hiç gizli bir nokta bırakmıyorduk.” diyerek keşifte ne derece başarılı olduklarını dile getirmişti.³⁴⁸

Savaş'ın kızıştığı, 29 Ağustos'a gelindiğinde keşif faaliyetleri devam etmiş, ordu karargâhına gönderilen raporlar sayesinde komutanlara düşman hamlelerini önleme imkânı doğmuştu. Artık tayyare, İnönü Savaşları'ndan daha etkin kullanılıyordu. 30 Ağustos 1921 günü keşif hizmetleri Fazıl ve Basri Beyler ile Hayrettin ve Baha Beylerin uçuşları ile devam etti. Ağustos ayının son gününde ise Fazıl Bey ve Basri Bey “İsmet” tayyaresi ile uçarken, Vecihi Hürkuş İzmir tayyaresi ile uçtu.³⁴⁹ Bu arada Yunan tayyareleriyle hiç temas sağlanmadı. Yunan tayyarelerinin konuş yeri Sivrihisar'ın Biçer Köyü'ydü. Vecihi Hürkuş keşif amaçlı gelen bir Yunan tayyaresine rastladı ancak Yunan tayyaresi Vecihi Hürkuş'u görür görmez Eskişehir yönüne doğru kaçtı.³⁵⁰

Spiridonos'a göre Yunan Hükûmeti'nin Sakarya Seferi, 1921 yazında Yunanlıların bulabilecekleri çözümler içinde en kötüsüydü. Kral Konstantin'den terhis istemiş olan askerler çok iyi savaşmışlarsa da kolordular arasında senkronizasyon gerçekleştirilememişti. Yunan Ordusunda felaketlere sebep olan gecikmeler yaşanırken bu durum, Türk Ordusunda yaşanmamıştı. Yunanlılarda, tayyarelerden elde edilmiş olan istihbarat çoğu kez hatalı olduğundan dolayı, hatalı kararlar alınmıştı. Tüm bunların sonucu olarak Yunan askeri taarruz yeteneğini kaybetmiştir³⁵¹ Mesela Eskişehir'de Yunan deniz uçakları, yanlışlıkla kendi askerlerini bombalamışlar ve bunlardan 300'ü ölmüştü.³⁵² Yunanlılarla karşılaştırıldığında az miktardaki tayyare ile Türk havacılığı Sakarya Savaşı'nda kayda değer keşif başarılarında bulunmuşlardı.

³⁴⁸ a.g.e., s.103.

³⁴⁹ Kaymaklı'nın eserinde Vecihi Bey'in bu uçuşu, 29 Ağustos tarihinde yaptığını yazmaktadır. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 73.

³⁵⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 104.

³⁵¹ Polemos Ke Eleftheria -Ð Mikrasiatiki Ekstratia Opos Tin İda, Athina, Ekdotis Ð Zavra Afon Vasiliu, 1957'den alıntı yapan NilüferErdem,Yunan Tarihçiliğinin Gözüyle Anadolu Harekâtı 1919-1923, Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü**, İstanbul, 2009, s. 435.

³⁵² Nilüfer Erdem, a.g.t., s. 440.

3.6.1. Vecihi Hürkuş Tarafından Düşürülen Yunan Tayyaresi

Yine savaşın kızışık olduğu Vecihi ve Basri Beylerin beraberce “İsmet” ile uçtukları bir gün, Vecihi Hürkuş havada bir Yunan tayyaresi gördü, İsmet tayyaresi bomba yüklüdü, ilk önce bombaları atıp sonra Yunan tayyaresini muharebeye zorlama yönünde anlaştılar, tıpkı 8 Ekim 1917 tarihinde Kafkas Cephesi’nde Bahattin Bey’le yaptıkları gibi. Öncelikle bombaları tespit ettikleri iki topçu grubuna attılar, Yunan tayyaresi de kendilerine daha da yaklaşmıştı. Yunan tayyaresi Türk tayyaresini muhtemelen son anda fark etmişti, kaçmak istemiş fakat kaçamamıştı.³⁵³ Olayla ilgili olarak Vecihi Hürkuş anılarında şöyle devam etmektedir:³⁵⁴

“Bu vaziyette muharebeden kaçınacak bir imkân bulamayacağından, mecburen turlara ve aramızda ölüm turu dediğimiz, muharebeye başlamıştık. Basri’nin ateş kabiliyetine, itimadım olduğu kadar iradesinin de hayranıyım. İki tarafında ateşi başlamıştı. Fakat arkadaşım mermi sarfından kaçınıyordu. Her birkaç mermiden sonra ateşi kesiliyor ve endah tesirini³⁵⁵ araştırıyordu. Hasım tayyare ise büyük bir heyecan içinde mütemadiyen ateş ederek şarjörüne sık sık koyduğu izli mermilerle tayyaremizin etrafında serpantin³⁵⁶ gibi çizgiler çiziyordu. Bu izli mermiler bizde yoktu. Fakat aynı zamanda itiraf edeyim ki bu izler, benim çok işime yaradı ve bu surette tayyaremizin uçuşunu izli mermilere göre tanzime başladım.”

Basri Bey mermilerini idareli kullanıyordu, Yunan tayyaresi ise izli mermisinin izinin durumuna göre pozisyon alıyordu. Muharebenin kızıştığı bir anda Basri Bey, Vecihi Hürkuş’un kolundan sarsarak Yunan tayyaresine bakmasını istedi, Hürkuş Yunanlı rasıdı yerinde görmedi, Basri Bey Yunan rasıdı vurmuştu. Vecihi Hürkuş anılarında bu olayı şöyle anlatır:³⁵⁷

“...O an hasım tayyare sola keskin bir dönüşle muharebe çevresinden uzaklaştı. Çünkü rasıdı vurulmuş ve müdafaasız kalmıştı. Bu ani vaziyette karşı tedbir hazırlığı yapmakta iken, düşman açık bir tur üzerinde ikmal ettiği dönüşünden sonra üzerimize doğru döndü. Bu

³⁵³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 105, 106.

³⁵⁴ a.g.e., s. 106, 107.

³⁵⁵ Endah tesiri; atış tesiri.

³⁵⁶ Serpantin; Eğlencelerde kullanmak için kendi üzerine sarılarak hazırlanan, savrulduğunda çözülen, renkli kâğıttan yapılmış ince ve uzun şerit. Bkz. TDK Türkçe Sözlük.

³⁵⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 108.

hareket gösteriyordu ki mağlup düşman son bir kozla kendini kurtarmak kaygısına düşmüştü ve şimdi kendisi taarruz ediyordu....

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

Vecihi ve Basri Beyler girdikleri hava muharebesinden başarıyla çıktılar. Yukarıda onlar savaşırken, aşağıda tüm toplar ve silahlar susmuş, askerler pür dikkat havada icra edilen muharebeyi seyrediyorlardı. Görev daha bitmemişti, Yunan tayyaresini düşürdükten sonra Basri Bey eline kurşun kalem ve defteri almış Yunan kuvvetlerinin durumunu yazmaya başladı.³⁵⁸ Bu hava savaşını Mustafa Kemal Paşada Haymana Camii minaresinden seyretti. Başarıyı takdir etmek için bizatihi tayyare bölüğüne kadar geldi.³⁵⁹

Pilotlarımız inişte silah arkadaşları tarafından tebrik ve takdir edildiler. Vecihi Hürkuş anılarında bu zaferin tamamını “Bu zafer Basri'nindi. O bu muharebede, ateşe ve iradesine çok hâkimdi.” diyerek Basri Beye verdi.³⁶⁰ Burada Vecihi Hürkuş'un ne kadar tevazu sahibi ve alçak gönüllü olduğu, kendinden çok başkalarını ön plana çıkarmaya çalıştığını görmekteyiz.

3.6.2. Yunan Ordugâhının Bombalanması

2 Eylül 1921 tarihinde Vecihi Hürkuş ve Basri Bey yine keşif için uçtular, tayyareleriyle çok yükselerek batıya doğru Yunan birliklerinin gerisine doğru geçtiler. Merkezde çok büyük çadırın ve etrafının kalabalık olduğu bir yere geldiklerinde buranın karargâh olduklarını anladılar. Vecihi Hürkuş İsmet tayyaresi ile yoğun kalabalığın bulunduğu, büyük bir çadırın dibine ve büyük çadıra dört bomba attı. Büyük çadırdan

³⁵⁸ a.g.e., s. 108.

³⁵⁹ Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077

³⁶⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 108.

dumanlar çıktı. Demek ki atılan bombalar tam isabet kaydetmişti. Olay esnasında orada bulunan ve yaralanan Yunanlı gazeteci, gazetesinde bu durumu şöyle anlatmıştır:³⁶¹

“...2 Eylül. Bugün büyük kumandanların içtimalı vardı. Büyük çadırli ordugâh ve başkumandanın başkanlığında bütün büyük kumandanlar gelmişti ve Karargâhı muhafaza ve süvari kıtaları doldurmuştu. Tam bu sırada yine bu kara tayyare³⁶²gözükte. Karargâhın tam üstünde helezonlar yaptıkça bombalarını bıraktı ve hepimizi bir ateş ve duman içine saldı. ... dört bomba ordugâhtan insan ve hayvan tam 400 cana kıymış ve bunların içinde general, beş miralay ve bir doktor miralay ve yirmi kadar subay varmış...”

5 Eylül 1921 günü İzmir tayyaresiyle uçuşu esnasında Hürkuş bir Yunan tayyaresi ile karşılaştı. Yunan tayyaresi kaçtı ve meydanına indi. Vecihi Hürkuş’un yanında bombası olmadığı için sadece tayyarenin olduğu bölgeye makineli tüfek ile ateş etti.³⁶³ 6 Eylül’de yapılan hava keşfinde ise Beylikköprü’de Yunan Ordusuna ait dokuz adet tayyareden oluşan bir meydan bulundu 7-8 Eylül tarihlerinde yapılan keşif uçuşlarda Yunan Ordusunun çekilmeye başladıkları tespit edildi. Yunan birlikleri Beylikköprü’ye doğru yürüyüş hâlindeydi. Kavuncu Köprüsü ile batıya giden yollar arasında ulaştırma birlikleri vardı.³⁶⁴

9 Eylül tarihindeki alınan keşif raporlarını değerlendiren Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü, bir gün sonra başlamak üzere taarruz emrini verdi.³⁶⁵ 10 Eylül 1921 saat 11:00’de verilen bilgiler dâhilinde düşmanın çekildiği bilgisi geldi.³⁶⁶ Vecihi Hürkuş Rst. Basri Bey ile birlikte 11 Eylül 1921 günü “İsmet” tayyaresiyle cephenin güneyine doğru keşif amaçlı uçtular. Bu uçuşta bir top mermisi motorun ön kısmında patladı, patlama motora tesir etmedi fakat irtifa kaybetmelerine neden oldu. Top, Türk topçuları tarafından atılmıştı, irtifasını düşürmeleriyle birlikte hedefteki tayyarenin Türk tayyaresi olduğunu anlayan topçu ateş etmeyi kesti.³⁶⁷

³⁶¹ a.g.e., s. 109, 110.

³⁶² Kara bela

³⁶³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 110.

³⁶⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 74; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s. 161.

³⁶⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 75.

³⁶⁶ İrfan Sarp, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, s. 175.

³⁶⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 110-111.

O gün yapılan keşifte ne sağ cenahta ne de Sakarya tarafında düşman kuvvetlerinden bir eser yoktu. Kıtaat Dağı tarafında dağınık hâlde topçuları görmüşlerdi, onlarda batıya gidiyorlardı. İnişte telefonla durumu haber verdiler, 15 dakika sonra komuta kademesi durumu bizzat dinlemek için Vecihi ve Basri Beyler'in yanına geldi çünkü durumu birinci ağızdan dinlemek istemişlerdi. “Düşman bozulmuş, cepheye bıraktığı küçük oyalayıcı kuvvetlerden başka, büyük kuvvetler genel olarak panik halini almıştı.” bu panik durumu içinde kaçan Yunan Kuvvetlerini Türk Ordusu takip etmekteydi. Vecihi Hürkuş ve pilotlarımız da ricat hâlindeki Yunan askerlerinin işlerini bombalayarak ve makineli tüfek ateşiyle zorlaştırıyorlardı.³⁶⁸ 12 ve 13 Eylül 1921 tarihlerinde yapılan keşiflerle düşmanın çekilmekte olduğuna kati kanaat getirilmiş ayrıca Yunanlıların terk ettikleri köyleri ve köprüleri yaktıkları görülmüştür.³⁶⁹

19 Eylül 1921 gününün sonunda Sakarya Meydan Savaşı kazanıldı. Tüm Türk ulusunun büyük fedakârlıklarıyla kazanılan bu savaşta, asker vücudunu siper etmiş, analar mühimmat taşımış, bacılar yara sarmıştı. Havacılar da sadece iki tayyare ile Yunanlıların elli tayyaresine karşı hizmetini yapmıştı. Toplamda 40 sorti uçuş yapıldı.³⁷⁰ Sadece Vecihi Hürkuş bu harpte İzmir tayyaresiyle dört uçuş, İsmet tayyaresiyle de yirmi uçuş yaptı. Vecihi Hürkuş'un 19 günde yaptığı yirmi dört uçuşun ne kadar yüksek olduğu görülecektir. Ayrıca 1921 yılı şartlarında iki tayyare ile toplamda 40 sorti uçuş yapıldı, bu istatistiki bilgiler altında uçak faaliyet oranı, sorti sonu faaliyet oranları günümüz hava kuvvetleri standartlarına yakın derecededir. Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetlerinde kullanılan bazı üslerdeki F-16 uçaklarının faaliyet oranı 2011 yılı için % 81'dir, arızadan kaynaklı uçuş iptali oranı ise yaklaşık % 4'tür.³⁷¹

Sonuç olarak; Sakarya Savaşı'nda Vecihi Hürkuş, Yzb. Fazıl, Hayrettin, Baha, Rst. Tğm. Basri, Sv. Plt. Hasan Fehmi, Sv. Plt. Behçet ve Rst. Yzb. Süleyman Sırrı gibi kahraman havacı personelin üstün gayret ve çabaları, yaptıkları keşif uçuşları akabinde

³⁶⁸ a.g.e., s. 110-111.

³⁶⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 75.

³⁷⁰ İrfan Sarp'a göre 23 Ağustos 1921 ile 13 Eylül 1921 tarihlerine kadar toplam 21 gün boyunca toplam 35 sorti uçuş yapılmıştır. Bkz. İrfan Sarp, a.g.e., s. 175; Kaymaklı'ya göre sadece “İsmet” tayyaresi bu süre zarfında 35 sorti uçuş yapmıştır. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 72.

³⁷¹ Major Ivan A. Pennington, **F-16 Maintenance Metrics and Mishaps: Is there a Correlation?** Master Of Military Art And Science, Embry Riddle Aeronautical University, Fort Leavenworth, Kansas, 2012, s. 28, 36.

hazırladıkları uçuş raporları sayesinde Batı Cephesi Komutanlığının karar almada isabetli olmalarını sağladı.

Ayrıca iki bazen tek tayyare ile vazifelerini ifa eden fedakâr personelin sayıları az olsa da nitelik üstünlüğü sayesinde düşmanın yaklaşması, taarruzu ve çekilmesi esnasında kendilerine verilen görevleri en iyi şekilde yapmışlardır.³⁷²

3.6.3. Sakarya Tayyaresi

27 Eylül 1921 tarihinde Breguet 14.B-II tipi bir Yunan tayyaresi Sarıköy Meydanı'na mecburi iniş yaptı. Tayyare sağlam olarak ele geçerken personel de esir alındı. Esir alınan personel ile ilgili bilgi (hayatta oldukları) Yunan Karargâhına not olarak atıldı. Türkler Yunanlılara havacılık centilmenliğini³⁷³ pilotlarının durumunu haber vererek gösterdiler. Ele geçirilen tayyareye “Sakarya” ismi verildi ve Sakarya 2. Tayyare Bölük Komutanlığının emrine verildi.³⁷⁴

³⁷² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s. 166.

³⁷³ Vecihi Bey Kafkas Cephesi'nde Ruslar tarafından düşürüldükten sonra Ruslar tarafından esir alınmıştı. Ruslar centilmence Vecihi ve Bahtiyar Beyler'in esir düştüklerine dair bilgiyi ihtiva eden pusulayı Türk tarafına tayyare ile atmışlardı. Ayrıca 22 Temmuz 1922 tarihinde Yunanlılar tarafından tayyarelerinin düşürülmesi sonucu şehit olan SvI. Plt. Cemal Bey ile Rst. Yzb. Ahmet Bahattin Bey'in cenaze töreni Yunanlılar tarafından yapılmış ve fotoğrafları Türk tarafına atılmıştır.

³⁷⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 76; Vecihi Hürkuş, a.g.e., 113.



Fotoğraf 10 Yunanlılardan Ele Geçirilen Breguet 14.B-II Tipindeki “Sakarya” Tayyaresi

14 Kasım 1921 günü Vecihi ve Hasan Basri Beyler Afyon’daki tayyare meydanını bombaladılar. Dönüşte Yunan tayyaresi ile karşılaştılar, kısa bir çarpışma sonrası Yunan tayyaresi kaçtı.³⁷⁵ Bu arada silah satış serbestliğinin de getirmiş olduğu fırsatla ordumuz bünyesine katılan yeni tayyare ile güçlenmeye devam ediyordu.³⁷⁶

3.6.4. Karga Tayyaresi

İtalyan tüccarlardan SAML/Aviatik B.1 tipinde bir Alman tayyaresi satın alınmıştı. Vecihi Hürkuş 1921 yılının sonlarına doğru Antalya’ya bu tayyareyi almak için gitti. Tayyareye Türklerde gözcü anlamında kullanılan “Karga”³⁷⁷ ismi verildi. Karga Vecihi Hürkuş tarafından 7 Şubat 1922 tarihinde Akşehir Meydanı’na getirildi.³⁷⁸ Kaymaklı eserinde Karga ile ilgili pilotaj eğiminde hiçbir uçağın Karga kadar faydalı olmadığını söylemiştir.³⁷⁹ Vecihi Hürkuş da Karga’nın birçok tayyarecinin yetiştirilmesinde

³⁷⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 76, 77; Vecihi Hürkuş, a.g.e., 113, 114.

³⁷⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 77.

³⁷⁷ Murat Bastem, Büyük Taarruzda Hava Muharebeleri, Yüksek Lisans Tezi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı**, 2010, s. 47; Tanman eserinde Karga ismi verilme nedeni olarak, tayyarenin karga gibi her yere rahatlıkla inmesini gösterir. Bkz. Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 101.

³⁷⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., 115.

³⁷⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 91.

kullanıldığını belirtmiştir. Vecihi Hürkuş, Antalya’da Karga’nın tecrübesini yaptıktan sonra, 13 Ağustos 1921 tarihinde hastalığından dolayı şehit olan silah arkadaşı Plt. Tğm. Halil Bey’in³⁸⁰ mezarını da yaptırır. Silah arkadaşlığında vefanın en güzelini ortaya koyan Vecihi Hürkuş gerekli parayı düzenlediği müsamereden elde eder.³⁸¹



Fotoğraf 11 İtalyanlardan Satın Alınan SAML/Aviatik B.1 Tipindeki “Karga” Tayyaresi

Vecihi Hürkuş aynı zamanda Karga ile 120-130 adet mektuptan oluşan postayı Ankara’ya ulaştırır.³⁸²

Bu savaşın akabinde, Sakarya Meydan Muharebesinde fedakârlık gösterdikleri için Batı Cephesi’ne mensup Vecihi Hürkuş ve arkadaşlarına TBMM Takdiri verildi.³⁸³ Vecihi

³⁸⁰ Plt. Tğm. Halil Bey, 1898 yılında doğdu, 1916 yılında Yeşilköy Tayyare Mektebi ve Batı Cephesi’nde, 1917 yılında avcı pilot eğitimi için Almanya’da ve 26.Alman Hv.Bl.K.lığında, 1918 yılında Alman 221. Bl.K.lığında, 1919 yılında Maltepe/İstanbul Hv.K.lığında, İstiklal Savaşı’nda çeşitli tayyare bölüklerinde görevlendirilmiştir. 13.08.1921 tarihinde İstiklâl Savaşı’nda görevliyken tedavi gördüğü Antalya Devlet Hastanesinde şehit olmuştur. Bkz. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, **Hava Şehitleri Albümü (Cilt I)**, s. 17.

³⁸¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., 115.

³⁸² Stuart Kline, a.g.e., s. 130.

³⁸³ 129 kişiye BMM takdirnamesi ve 234 kişiye İstiklal Madalyası verilmesi Büyük Millet Meclisinde yapılan 29 Eylül 1921 tarihli oturumda kabul edilmiştir. Bkz. Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (29 Eylül 1337 tarihli İkinci İctima, TBMM Matbaası, Ankara, Devre: I, Cilt XIII, 49-53).

Havacılarından Tayyareci Yüzbaşı Fâzıl Efendi (İşkodra), Tayyareci Mülâzimisani Hamdi Efendi (Karahisar), Tayyare Makinisti İsmail Efendi (Dersaadet) TBMM Takdirnamesi ve Tayyare Makinisti Eşref Efendi (Adana)’de İstiklâl Madalyası almıştır. Aynı zamanda zabıt ceridesinde Mülâzimisani Vecihi geçmektedir, Vecihi Bey’in rütbesinin dönemin

Hürkuş anılarında alınan bu takdirnamenin kendisine TBMM tarafından verilen üçüncü takdirname olduğunu söylemiştir.³⁸⁴

3.7. Büyük Taarruz

1922 yılına gelindiğinde Yunan Ordusunun taarruz gücünün kırıldığı görülüyordu. Kış ve bahar ayları harp hazırlıklarıyla geçmişti. Bu dönemde kayda değer çatışma olmadı. Yunan Ordusu Afyon-Eskişehir hattında, 90-100 km boyunca yayılmıştı. Taarruz öncesi Türk kuvvetleri iki ordu şeklinde teşkilatlanmıştı.³⁸⁵

Harekât ana hatlarıyla şöyleydi: 1. Orduya bağlı (on iki Piyade ve üç Süvari Tümeni) kuvvetler Afyon'un doğusunda Akarçay-Dumlupınar arasındaki bölgeye saldıracak Yunan Kuvvetlerinin kuzeye gitmesini sağlarken, 2. Ordu (iki Kolordu ve bir Süvari Tümeni) kuvvetleri Eskişehir-Akarçay hattından saldırarak Yunanlıların güneye gitmesini engelleyecek, Kocaeli grubu Yunan kuvvetlerinin kuzeyden güneye inmesini engelleyecekti. Başkomutan tarafından Batı Cephesi Komutanı'na 6 Ağustos 1922 tarihinden itibaren taarruza hazır olunması emri verildi. 20 Ağustos'ta Başkomutan Mustafa Kemal Paşa Batı Cephesi'nin Karargâhı olan Akşehir'e geldi. Karargâh 25 Ağustos'ta Kocatepe'ye intikal etmişti. Cephe Tayyare Bölüğü ise Çay'da konuşlandı. Yunanlıların ise bir tayyare taburu Eskişehir'de, bir tayyare müfrezesi de Garipçe'de konuşluydu. Ayrıca Uşak, Bursa ve İzmir'de birer tayyare parkı bulunuyordu. 26 Ağustos

yazışmalarında sivil pilot, tayyareci, pilot olarak geçtiği değerlendirildiğinde ceride de geçen Vecihi Bey başka birisi olduğu değerlendirilmiştir.

³⁸⁴ Bahadır Güner, Vecihi Hürkuş'a BMM tarafından verilen takdirlerin I. İnönü, II. İnönü ve Sakarya Savaşları'ndaki üstün hizmetlerinden dolayı kendisine verildiğini belirtmektedir. Bkz. Bahadır Güner, **Sosyal Medyadaki Vecihi Hürkuş Yanlışlarından Biri**, <http://www.bagimsizhavacilar.com/sosyal-medyadaki-vecihi-hurkus-yanlislarindan-biri/>, 15.07.2017.

8 Eylül 1922 tarihli Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi (EK-Ö Gazete Haberi) "Tayyarecilerimize Taltif" başlığı altında verdiği haberde; Afyonkarahisar ve Dumlupınar Savaşlarında büyük yararlılıklar gösteren on iki tayyarecimize BMM taltifi verildiği haberi yapılmıştır. Vecihi Hürkuş kitabında Sakarya Savaşı sonrasında aldığı BMM takdirinin üçüncü sefer olduğunu yazmaktadır.

Ayrıca Vecihi Hürkuş'un şahsi dosyasında bulunan 25.11.196? tarihinde MSB'liğine vermiş olduğu bir dilekçesinde "...nihayet bu hizmetlerin takdirlerinden doğan 3 adet BMM takdirnamesine tek muharip olarak mazhariyet vakialarının Hava K.K.lığı özlük dosyasında mevcut olmayışı veya bulunamayışı üzülecek bir mevzudur." demektedir. Bkz. Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

³⁸⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 83.

günü M.Kemal Paşa, Fevzi Paşa ve İsmet Paşa Kocatepe'ye geldiler ve sabah 04.30'da savaş top atışlarıyla başladı. Piyadenin hücumuyla ilk saatlerde birçok mevzi alındı.³⁸⁶

3.7.1. Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri

Büyük Taarruz hazırlıklarının yapıldığı 1922 yılında hava birliklerine tayyare, personel ve teçhizat yönünden takviyeler yapılmıştı. 1 Ocak 1922'de 1. ve 2. Tayyare Bölükleri birleştirilmiş ve Cephe Tayyare Bölüğü oluşturulmuştu. Bölük ilk oluşturulduğunda dört tayyaresi mevcutken 7 Mart 1922 tarihinde arızalı tayyarelerin faal hâle getirilmesi ile mevcut sayısı on üçe çıktı. 20 Ekim 1921 tarihinde Fransızlarla imzalanan Ankara Antlaşması uyarınca bezden yapılmış hangarla, on adet Breguet 14.B2, İtalyanlardan dört adet Fiat keşif tayyaresi alındı. Bunlar Konya'ya getirilmişlerdi. Fransızlardan keşif amaçlı alınan tayyarelere makineli tüfek takılarak silahlandırıldı.³⁸⁷ Haziran 1922'de yapılan teşkilat düzenlemesi ile 1. ve 2. Tayyare Bölükleri yeniden birleştirildi ve ordu komutanlıklarına bağlı birer keşif görevlerini yerine getirmek için keşif kademesi oluşturuldu. 1. Orduya bağlı müfreze Çay civarında, 2. Orduya bağlı müfreze ise Aziziye civarında konuşlandı.³⁸⁸

3.7.2. İtalyanlardan SPAD XIII Tayyarelerinin Alınması

MSB'den Rafet Bey savaş malzemeleri alması için İtalya'ya gönderilmişti. İtalyanların ellinde bulunan yirmi bir adet SPAD XIII tipi tayyarenin alınması konusunda anlaşmaya varıldı. Tayyareler Afrika adlı gemiye bindirildi. Gemi, Yunan torpidolarının izlemesi ve takibi gibi zor şartlarda Türkiye'ye geldi. Afrika gemisi karanlıktan istifade ederek tayyareleri, asker ve halkın yardımıyla Mersin Limanı'na indirdi. Tayyareler trenle Konya'ya gönderildi. Silahsız olan tayyareler Fransız Breguet 14.B-II'ler olduğu gibi

³⁸⁶ a.g.e., s. 83-85.

³⁸⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 86-87; Stuart Kline, a.g.e., s 130.

³⁸⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 87.

Almanlardan kalan makineli tüfekler takılmıştı.³⁸⁹ Vecihi Hürkuş anılarında şöyle bahsetmektedir:³⁹⁰

“Haziran 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 grup hâlinde otomobille Antalya’ya hareket ettik. Fazıl, Yahya, Hulusi Bey’ler ve ben ve bir de makinist Eşref Bey ile beraberdik. Bu uzun yolculuk bize güzel hatıralar canlandıran anlar yaratmıştı. Antalya’ya gelişimizden kısa bir zaman sonra tayyarelerin Mersin’e gönderildiğini haber alınca, derhâl geri dönerek, bu uzun yolu tekrar kat etmek zorunda kaldık...”

3.7.3. Almanlardan Tayyare Tedarik Çalışmaları

Almanlardan tayyare tedariki için Saffet (Arıkan), Nuri (Conker) ve Baki (Apak) Beyler Almanya’ya gitmişlerdi. Almanların elinde bulunan yirmi bir adet Albatros C.XV tayyaresi için bir yıl içinde gizli olarak Rusya’nın Novrosiski Limanı üzerinden Samsun’a getirilmesi konusunda anlaşmaya varılmıştı. Tayyareler Temmuz 1922 ayında Samsun’a getirilmişti.³⁹¹

Tayyareleri teslim almak ve faal hâle getirmek için Plt. Yzb. Sadettin yönetiminde Vecihi Hürkuş’un da dâhil olduğu dört pilot ve makinistten oluşan ekip 1 Ağustos 1922 günü Samsun’a otomobille yola çıktılar. Tayyarelerin bir an önce cepheye gitmesi gerekiyordu. Uzun ve meşakkatli yolculuktan sonra dinlenmeye bile fırsat bulamadan tayyareleri hazırlamaya başladılar. Getirilen tayyareler hiç kullanılmamıştı fakat uzun süren deniz, kara yolculuğu ve hava şartlarından dolayı çürümüşlerdi. Gemiden indirme aşamasında ilk birkaç adet tayyare harap oldu. Düzgün bir muayene sonucu ancak iki adet faal olarak hazırlandı. Vecihi Hürkuş rasıdı Tğm. Tefvik Bey ile birinci tayyarede, ikinci tayyarede ise Zeki Bey Akşehir’e yola çıktılar. Akşehir’e vardıklarında Zeki Bey’in tayyaresi hafif kabotaj geçirdi. Tayyare çürük olduğundan, tayyare elden çıktı.³⁹² Sonuç

³⁸⁹ a.g.e., s. 87.

³⁹⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 115, 116.

³⁹¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 88.

³⁹² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 120.

olarak Almanya'dan getirilen yirmi bir tayyareden sadece biri İstiklal Savaşı'nda kullanılabilirdi.

Ayrıca Erzurumlu Nafiz Bey Hava Kuvvetlerine iki adet daha tayyare bağışladı. 174. Piyade Alayı subayları da maaşlarından verdikleri parayla bir tayyare hediye ettiler. Alınan Breguet 14 tipi tayyareye "174. Alay" adı verildi.³⁹³



Fotoğraf 12 Erzurumlu Nafiz Kotan'ın Hediye Ettiği Breguet 14.B-II Tipindeki Tayyarelerden Biri.

3.7.4. Büyük Taarruz Öncesi Uçuşlar

2. Tayyare Bölüğü Aralık 1921 ve Ocak 1922 döneminde üç keşif uçuşu yapabildi. Uçuşların bu kadar az miktarda olmasının başlıca nedeni akaryakıtın kıt olmasıydı. Benzin İtalya ve Rusya'dan getirtiliyordu. Ruslardan kömür karşılığı alınan benzin, Karadeniz kıyılarına getiriliyordu. İtalyanlardan alınan benzin ise Antalya'ya geliyor, orada teslim alınan benzin tenekeler içinde at, katır ve arabalarla uçuş meydanlarına getiriliyordu. Şubat-Mart aylarında hava müsait olmadığı için fazla uçuş olmamıştı. Bölük; Ocak 1922'de bünyesinde Plt. Yzb. Fazıl, Dz. Plt. Yzb. Yahya, Svl. Plt. Vecihi, Svl. Plt. Hayrettin, Rst. Yzb. Bahattin, Ütğm. Sıtkı, Rst. Tğm. Osman Nuri, Rst. Tğm. Hasan Basri, Rst. Tğm. Hamdi gibi değerli pilot ve rasıtları topluyordu.³⁹⁴

³⁹³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 87.

³⁹⁴ a.g.e., s. 90, 91.

Mart ve Nisan aylarında yapılan hava keşiflerinde Yunan kuvvetlerinin ağırlıklı olarak Simlítepe, Türkmenbaba, İntepe-Bostanlı bölgesinde oldukları görüldü. 2. Tayyare Bölüğünden ayrılan Akviran Müfrezesi, keşif faaliyetlerinin yanında psikolojik harp kapsamında Yunanlı askerlerin teslim olmaları için bildiri dağıttılar.³⁹⁵ 1. Tayyare Bölüğü 21 Mayıs 1922 tarihinde Akşehir'e görevlendirildi. 2. Tayyare Bölüğü ise 1. Tayyare Bölüğü ile birleşeceği 1 Haziran 1922 tarihinde kadar cephede keşif faaliyetlerine devam etti.³⁹⁶

1. Tayyare Bölüğü ile Akşehir'e giden Vecihi Hürkuş Akşehir'de Jandarma Komutanı Ratıp Bey'in kızı Hadiye Hanım'la³⁹⁷ 8 Mayıs 1922 tarihinde evlendi ve bu evliliklerinden Haziran 1923'te Emel, 1 Eylül 1924 tarihinde Gönül Hanım İzmir'de, 30 Ekim 1925 tarihinde Sevim Hanım İstanbul'da, 25 Nisan 1937'de Eribe Yüksel dünyaya geldi.³⁹⁸ Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, yazmış olduğu emirle Vecihi Hürkuş'un zabitan gibi istihdam edilmesini Müdafaa-yı Milliye Vekâletine arz etmektedir.³⁹⁹

27 Haziran 1922 tarihinde Svl. Plt. Fehmi Maltepe ve Rst. Ütğm. İhsan'ın (Orgun) kullandıkları Breguet-14 tipi tayyare ile Yunan Ordugâhını incelemek amacıyla yaptığı uçuşta, motor arızası meydana geldi. Tayyare Yunan tarafına düştü. Havacılar tarafından, tayyarenin Yunanlıların eline geçmesine engel olmak için yakıldı. Personelimiz Yunanlılar tarafından esir alındı.⁴⁰⁰ 23 Temmuz 1922'de⁴⁰¹ Vecihi Hürkuş ve Rst. Tğm. Hamdi Breguet-14⁴⁰² ile uçarken Yunanlılara ait SPAD XIII tipi tayyarenin tacizine uğradı. Breguet-14'ün makineli tüfeği arıza yapmıştı. Buna rağmen Vecihi Hürkuş kaçınma

³⁹⁵a.g.e., s. 93.; Bildirinin Türkçe ve Rumca tam metni Kaymaklı'nın eserinin 93'üncü sayfasında mevcuttur.

³⁹⁶ a.g.e., s. 94.

³⁹⁷ Hadiye Hanım, Ratıp Öznur Bey ve Naciye Öznur Hanım'ın kızıdır. 01.07.1905 Ohri doğumlu olup Balkan Savaşı zamanında İstanbul'a geldi. 1921'de Akşehir'e geldi, 1922'de Akşehir'de Vecihi Hürkuş ile evlendi. Son olarak İstanbul Süleymaniye Doğumevi'nde çalıştı. Ankara'da otururken 1969'da Vecihi Bey'in vefatından sonra İstanbul'a geldi. 2 Eylül 1991'de vefat etti. Emel Hanım, Gönül Hanım, Sevim Hanım ve Eribe Yüksel'in annesidir. Bkz. http://www.tayyarevecihi.com/soyagaci/hadiye_hurkus_hanim.html, 14.01.2017.

³⁹⁸ http://www.tayyarevecihi.com/soyagaci/hadiye_hurkus_hanim.html, 14.01.2017.

³⁹⁹ 11.05.1338 tarihli emir. Bkz. Hv.K.K.İği Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

⁴⁰⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 94; Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 136.

⁴⁰¹ Kaymaklı'nın eserinde tarih 24 Temmuz olarak geçmektedir. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 95.

⁴⁰² Vecihi Hürkuş Berguet-14 model tayyare için şöyle demektedir: "...Bu tayyare Umumi Harb'in son senelerinde yapılan bir tayyareydi. Mükemmel olmakla beraber, kendisinden zaruret içinde beklenmesi icap eden seri manevraları yapamayacak kadar da ağır bir tayyare idi." Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 115-116.

manevraları yaparak hem tayyareyi hem de havacılarımızın hayatını kurtardı.⁴⁰³ Vecihi Hürkuş anılarını yazdığı eserinde bu olayı şöyle anlatmaktadır:⁴⁰⁴

“...kuzeyimizden bir tayyare belirdi. Daha uzaktan bunun SPAT tipinde bir avcı tayyaresi olduğunu tanıdım ve hemen arkadaşşıma göstererek hazırlanmasını söylemekle beraber, tayyaremizi doğu cephemiz üzerine çevirdim. Bu hareketimle harbi mümkün olduğu kadar cephemiz üzerine çekmek istediğim aşikârı. Fakat hasım av tayyaresinin sürati bize nazaran yüzde 100 avantajlı olduğu gibi, son zamanlarda 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 hâlde, harbi kabul etmek zorunda kalmıştık.”

Vecihi Hürkuş savunma harbinin bir prensip olan hava tabiyesini yani düşman hücumlarında düşmanın ateş kabiliyetini toplanmasına imkân vermeme prensibini uygulamaya başladı. Vecihi Hürkuş’un her zaman uyguladığı bu taktik onun vurulmamasına neden oldu. Bu hava savaşı, Vecihi Hürkuş’un Kafkas Cephesi’nde girişmiş olduğu ve esaretiyle sonuçlanan hava savaşına benzemekle beraber o çatışmada Rus tayyaresi (Nieuport 11) bu kadar hızlı değildi ve kendisinin kullandığı tayyarenin hareket kabiliyeti daha kolay ve rahattı. Yunan pilot tecrübeli ve seriydi, Breguet-14’un tüfeğinin arızalandığını anlamıştı, küçük turlar yaparak tekrar tekrar saldırdı. Yunan tayyaresi tüm fişeklerini kullandı, uzun zaman geçti fakat Vecihi Hürkuş’un tayyaresini vuramadı ve son bir tur yaparak dönüş yaparak alanı terk etti.⁴⁰⁵

Vecihi Hürkuş hem çok üşümüş hem de çok yorulmuştu. Bu olaydan şöyle bir çıkarımda bulunacaktı:⁴⁰⁶

“...o günkü yaptığımız hava muharebesinin raporunu cephe kumandanlığına sunarken, şu mütalaayı da bir madde olarak ilave ettik. Harp saflarını izahtan sonra; düşman avcısı için “cüretkâr, cesur ve yüksek bir pilottur. Binaenaleyh süratle av tayyaremizi vazifeye alarak, bu keşif hizmetlerinin av tayyaresi himayesinde yapılmasına zaruret vardır.” demiştim.”

⁴⁰³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 95.

⁴⁰⁴ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s.116-118

⁴⁰⁵ a.g.e., s. 118.

⁴⁰⁶ a.g.e., s. 119.

Vecihi Hürkuş avcı tayyaresi eşliği olmadan keşif tayyarelerinin göreve gitmelerinden endişeliydi. Konu hakkında rapor hazırlayıp Cephe Komutanlığını uyardı. Uyarmasının üzerinden bir-iki gün geçmemiştir ki 25 Temmuz 1922 günü Breguet-14⁴⁰⁷ keşif tipi tayyare ile keşif uçuşuna katılan SvL. Plt. Cemal Bey⁴⁰⁸ ile Rst. Yzb. Ahmet Bahattin,⁴⁰⁹ Yunan tayyaresi⁴¹⁰ tarafından düşürülerek şehit oldular. Vecihi Hürkuş'un tayyaresinde olduğu gibi yine eski model Alman yapımı makineli tüfek tutukluluk yapmıştı. Yunanlılar iki şehidimize havacılık centilmenliğine yakışır bir muamelede bulundular.⁴¹¹



Fotoğraf 13 SvL. Plt. Cemal Bey ile Rst. Yzb. Ahmet Bahattin'in Yunanlı Havacıların da Katıldığı Cenaze Töreni

⁴⁰⁷ Breguet-14; Av amaçlı kullanılan tayyare iki kişilik ve Fransa yapımıdır. 300 beygir gücünde, benzinli, tek motorludur. Boyu 9,5 m, yüksekliği 3,34 m'dir. Azami hızı 150 km/h, 5000 m'ye kadar yükselmektedir. Havada kalış süresi 3,3 saat olup, biri öne, diğeri arkaya olmak üzere iki makineli tüfek monte kapasitelidir. Türk Ordusunda 1921 - 1924 yılları arasında hizmet etmiştir. Bkz. Murat Basem, a.g.t., s. 126.

⁴⁰⁸ Sivil Pilot Cemal Bey, 1894 doğumlu, İstanbul'da astsubay okulunu bitirdikten sonra Yeşilköy'de pilot kursuna gitti ve bitirdikten sonra Irak Cephesi'nde, Doğu Cephesi'nde görev yaptı. Millî Mücadele'nin başlaması üzerine de Akşehir'de bulunan hava bölüğüne katıldı. Bkz. Ömer Erbil, **Savaşta Bile Cenazeye Saygı Sonsuzdur**, <http://www.radikal.com.tr/turkiye/savasta-bile-cenazeye-saygi-sonsuzdur-1117783/>, 09.06.2017. Irak Cephesi'nde Rasit Basri ile yaptıkları bir hava muharebesinde İngiliz tayyaresini düşürdü. Bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 122.

⁴⁰⁹ Yüzbaşı Ahmet Bahattin Bey, 1893 Girit Yanya doğumludur. Jandarma Subay Okulu'nu bitirdi. Birkaç yıl jandarma subaylığı yaptıktan sonra 1917 yılında İstanbul Yeşilköy Saffa Köyü'nde hava okulunda 3 aylık eğitimden sonra pilot oldu. Bkz. Ömer Erbil, a.g.m.; Vecihi Hürkuş ile beraber Kafkas Cephesi'nde Ruslara esir düştü, esareti sonrası İstiklal Savaşına katıldı. Bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 122.

⁴¹⁰ Türk tayyaresi, SPAD VII'yi kullanan Yunan pilot Petropouleas tarafından düşürülmüştür. Bkz. <http://aces.safarikovi.org/victories/greece-1919-1922.html>, 14.03.2017.

⁴¹¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 95, 96; Vecihi Hürkuş, a.g.e., 119, 120; Ömer Erbil, a.g.m.

Türk Ordusunun elindeki tayyare miktarı gün geçtikçe artmaktaydı. Düşman keşif faaliyetleri tayyarelerimizin taarruzi devriye uçuşlarıyla engellenmekteydi. SPAD XIII tipi tayyarelerin envantere girmesi ve görev almasıyla birlikte Yunan tayyarecileri cephe hattında keşif yapması engellendi. Böylece Türk birlikleri daha rahat yer değiştirmeye imkân buldu. Ayrıca Türk tayyarelerine fotoğraf makinesi takıldı. Artık hava gücündeki üstünlük Türk tarafına geçmişti. Büyük Taarruz öncesi Cephe Tayyare Bölüğünde yedi keşif ve üç av olmak üzere on tayyaresi vardı. 19 Ağustos 1922’de alınan emir doğrultusunda dört tayyare Çay’a iki keşif tayyaresi ise Akşehir’e intikal etti.⁴¹² 21 Ağustos 1922’de M.Kemal Paşa ve İsmet Paşa Çay Meydanı’nda konuşlu Cephe Tayyare Bölüğünü denetledi.⁴¹³

Cephede tayyarelerin faal edilmesi durmadan çalışılıyordu. Ağustos’un 23’ünden 26’sına kadar faal tayyare miktarı 9’dan 18’e çıkarıldı. Tayyare miktarı pilot miktarını geçti. Pilot tayyaresiyle uçup geldikten sonra diğerine binerek yeniden uçuşa gidiyordu. Ağustos’un 23’ünden sonraki üç gün boyunca hava keşiflerinden sonuç alınmadı. Bu durum cephe komutanlığını endişelendirmişti. Komuta kademesi, hava keşif raporlarına alışmıştı ayrıca harp planlarında aktif olarak kullanıyorlardı. 25 Ağustos 1922’de Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa 26 Ağustos tarihinde savaşın başlayacağını, saat 6 ile 8 arasında Afyon’un güneyindeki düşman kuvvetlerinin keşfedileceğini, av tayyareleriyle Afyon’un güney ve batısında tayyarelerin devriye gezerek Yunan tayyarelerinin keşif yapmasının engellenmesini emretti. Aynı gün önleme görevine çıkan Yzb. Fazıl Bey, Breguet 14 tipi Yunan tayyaresi ile karşılaştı. Yzb. Fazıl Bey tayyareyi Hasanbeli-Garipçe Köyü civarında inişe zorladı. Yunan pilot dizinden yaralanmıştı. Tayyaresini iner inmez yakmasına rağmen tayyare söndürüldü ve ganimet olarak alındı. Tayyare tamir edildi ve Garipçe Köyü yakınında ele geçirildiği için tayyareye “Garipçe” ismi verildi. Aynı zamanda iki adet daha Yunan tayyaresi Afyon Meydanı’na inmeye zorlandı.⁴¹⁴ 26 Ağustos’ta yapılan keşif faaliyetine aynı anda yedi tayyare katıldı. Toplamda on iki uçuş

⁴¹² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 97.

⁴¹³ a.g.e., s. 98.

⁴¹⁴ a.g.e., s. 99.; Öğr. Alb. Kadir Türker Geçer’in makalesinde Viktor Dusmanis’in “Küçük Asya Seferi’nin İç Yüzü” eserinden alıntı yaparak şu şekilde belirtir: Yunan istihbaratı, kendisine çok yakın olan muharebe alanlarında bile Türk Ordusunun konuşlanması hakkında hiçbir bilgi elde edememiştir. Bkz. Kadir Türker Geçer Mütareke ve İstiklal Savaşı Döneminde İstihbarat Faaliyetleri, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Ekim 2008, 398, s. 30.

yapıldı ve bir Yunan tayyaresi inmeye zorlandı, tayyare ele geçirildi. I. İnönü Savaşı'nda toplam beş sorti uçuş yapıldığı göz önüne alındığında sadece 26 Ağustos 1922 günü on iki sorti uçuş yapılması havacılığımızın geldiği durumu göstermektedir. 27 Ağustos tarihinde toplamda beş sorti uçuş yapıldı, yapılan keşifte Afyon'un güney batısındaki Yunan mevzilerinin Türkler tarafından alındığı görülmüştür.⁴¹⁵

28 Ağustos 1922 günü ise dokuz tayyare keşif ve bombardıman faaliyetinde bulundu, keşif sonucunda Yunan birliklerinin batıya doğru geri çekildikleri gözlemlendi. Aynı gün Samsun'dan iki Albatros XV tipi tayyare cepheye geldi bunlardan birinin pilotu Vecihi Hürkuş idi. Zeki Bey'in kullandığı tayyare inişte pervanesine taş gelip pervanesini parçalandığından gayrifaal hâle geldi.⁴¹⁶ Diğer taraftan Konya'dan Cephe Bölük Komutanlığına dört adet SPAT XIII tayyare geldi ve taarruzi devriye uçuşlarına başladı. Bu şekilde cephemizin gerisine yapılacak savaş hazırlıklarından düşman tayyarelerinin haberdar olmaması için uçuşlarına mâni olunuyordu.⁴¹⁷ 29 Ağustos 1922 günü Cephe Komutanlığı, Cephe Tayyare Bölüğünün Afyon'a taşınmasını emretti.⁴¹⁸

3.7.5. 30 Ağustos Başkomutanlık Meydan Muharebesi

30 Ağustos 1922 günü bütün topçular ileri hatlara alındı, ateş emri verildi, şiddetli ateşin etkisiyle Yunan birlikleri kuzey, batı ve güneye doğru panikle kaçmaya başladı. Türk piyadeleri süngü takarak düşman mevzilerine hücum ettiler. 2,5 saat içinde zafer neticelendi. 1. ve 2. Yunan Kolordu Karargâhlarıyla birlikte, yedi tümenin bir kısmı imha veya esir alındı.⁴¹⁹

Mustafa Kemal Paşa'nın bizzat yönettiği bu savaş, Başkomutanlık Meydan Muharebesi olarak adlandırıldı. Mustafa Kemal Paşa taarruzda verdiği emirde savaşın önemini şöyle söylemektedir: "Afyonkarahisar-Dumlupınar Büyük Meydan Muharebesi'nde zalim ve mağrur bir ordunun asıl kuvvetlerini inanılmayacak kadar az bir

⁴¹⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 100.

⁴¹⁶ a.g.e., s. 101.

⁴¹⁷ Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 147.

⁴¹⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 100.

⁴¹⁹ a.g.e., s. 102, 103.

zamanda imha ettiniz. Büyük ve yüce milletimizin fedakârlıklarına layık olduğumuzu ispat ediyorsunuz....”⁴²⁰

1 Eylül 1922⁴²¹ günü Vecihi Hürkuş, Rst. Basri Bey ile keşif uçuşu icra ettiler. Uçuşta Yunanlıların çekilirken Eskişehir’i yaktıklarını gözlemlediler.⁴²² 2 Eylül 1922 günü Yunan orduları komutanı General Trikopis ve 1.Kolordu Komutanı General Digenis Çalköy civarında Yarbay Halit (Akmansu) tarafından esir alındı. 9 Eylül’de ise Türk orduları 3 yıl 3 ay 25 gün sonra İzmir’e girdiler.⁴²³

1 Eylül 1922 tarihinde iki adet Albatros’un gelmesiyle toplam tayyare sayısı o dokuza çıktı. Yapılan 12 sorti ile kaçan Yunan birlikleri bombalandı. Yunanlılar Uşak’tan çekilince bir müfrezenin Cephe Tayyare Bölüğünden Uşak’a intikali emri verildi. İntikalden önce Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, Tayyare Bölüğünün Komutanı ve personelini Batı Cephesi Karargâhına çağırarak hepsini kutladı. Sonrasında Bnb. Fazıl Bey M.Kemal Paşa tarafından tebrik edildi. M.Kemal Paşa Bnb. Fazıl Bey’e “maiyetinizde fevkalade hizmeti görülenleri derhâl bir üst rütbeye terfi ettirin”⁴²⁴ emrini verdi.⁴²⁵

İzmir’in alınmasına kadar çeşitli keşif faaliyetleri yapıldı, Afyondan havalanan sekiz tayyaremiz Uşak’a indi daha sonrasında Salihli’ye intikal etti, böylelikle İzmir’e daha yakın olunacaktı. 13 Eylül günü Salihli Meydanı’ndan İzmir’e intikal için iki tayyare kalktı fakat motor arızasından geri döndüler.⁴²⁶ 14 Eylül 1922⁴²⁷ günü SvI. Plt. Vecihi Hürkuş’a

⁴²⁰ a.g.e., s. 103.

⁴²¹ Nikos Vasilikos, Anadolu Harekâtı ile tuttuğu günlükte 1-3 Eylül (19-21 Ağustos) 1922 tarihlerine ilişkin olarak şunları kaydetmiştir: Sabahın dokuzunda kuzeyden Türk askerleri geldi. Türk uçakları Kemal’in bildirisini attılar. ‘...Köyleri yakmayın. Yoksa onları esir arkadaşlarınız yeniden inşa edecekler’. Sabah onda demir yolu boyunca yürümeye devam ediyoruz. Uşak yaniyor. Tüm çevre köyler ateşe veriliyor. Ateş, her yerde ateş... susuzluktan mahvoluyoruz. Çoğu güneş çarpmasına uğrayarak esir düşüyorlar... esir düşmemek için koşmak zorundayız... Karakuyu demir yolu istasyonunda, Türk uçağının bombardımanına maruz kalıyoruz. Onun görünmesi kolların tamamen dağılması sonucunu getirdi, bkz. Nilüfer Erdem, a.g.t., s. 474.

⁴²² EK-K (Afyon, Eğret,Altıntaş, Kütahya, İnönü, Bozüyük ve Karaköy Bölgesindeki Duruma İlişkin 01 Eylül 1922 Tarihli)4-192 sayılı Hava Keşif Raporu.

⁴²³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 105.

⁴²⁴ Vecihi Hürkuş askerî rütbeyi haiz olmadığı için bu emirden yararlanamamıştır.

⁴²⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 112.

⁴²⁶ a.g.e., s. 113.

⁴²⁷ Vecihi Hürkuş anılarında 23 Ağustos’tan başlayarak 14 Eylül 1922 tarihinde kadar olan zaman dilimindeki uçuşlarından hiç bahsetmemiştir.

Bnb. Fazıl Bey tarafından Gaziemir'e (Seydiköy) gitmesi⁴²⁸ ve gelecek tayyareler için hazırlaması emri verildi.⁴²⁹ Vecihi Hürkuş anılarını yazdığı eserinde Gaziemir'e gidişini⁴³⁰ şöyle anlatmaktadır:⁴³¹

“14 Eylül 1922. Nihayet siyah dumanlarla örtülmüş güzel İzmir'i ilk gördüğüm gündü. Birkaç yüz metreye kadar yükselen alev ve dumanların etrafında dolaşırken hayli tehlikelerde atlatmışım. Bu yangın şimşek gibi Akdeniz kıyılarına atlayan kahraman Türkün 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 kaçırılmayan 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 ifadesiydi.

Şehrin heyeti umumiyesini gezdikten sonra yeni karargâhımıza dönmüştüm. Altımdaki tayyarem bir av tayyaresiydi. Ne havada, ne yerde hiçbir düşmana tesadüf etmediğim için tüfeklerimde dolu, olduğu gibi duruyordu. Bu vaziyette Seydiköy Tayyare Karargâhına yaklaşıyordum.

Kızıllı İstasyonu 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 incek de ben olacaktım. Halbuki meydan tayyarelerle dolu idi. Biraz daha yaklaşıncaya meydanın muhtelif noktalarına gayrimuntazam surette bırakılmış olan bu tayyarelerin kamilen Yunan kokartları taşıdıklarını gördüm. Bir an heyecanım büyüdü ve derhâl ihtiyati 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.

⁴²⁸ Tanman eserinde Vecihi Hürkuş'un Seydiköy'e ilk giden pilot olmasını konu edinmiyor fakat 14 Eylül 1922 sabaha 06:40'tan itibaren dört av ve iki keşif tayyaresinin uçarak Seydiköy'e geldiklerini belirtiyor. Bu grubun ilk pilotu Vecihi Hürkuş olmalı. Bkz. Sıtkı Tanman, a.g.e., s. 161.

⁴²⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 114.

⁴³⁰ Vecihi Hürkuş olayla ilgili günlüğüne şu notu düşmüştür; “14 Eylül 1922, Hemen hepsi de faal halde tayyareleri, Yunan tayyarecileri ne diye bırakmış olabilirlerdi? İzmir ile Sakız arası kısacık bir mesafe ve tayyare için nihayet yarım saatlik bir uçuş yolundan ibaretti. İşte bu büyük zaferin havacılık ganimetlerini ilk defa ben görüyordum ve her tayyareyi ayrı ayrı severek sevinçle okşuyordum. İstiklal Savaşımızın bu son uçuşunu bitirdiğim zaman şu hatırıma gelmişti. İlk uçuş gibi son uçuş da benim imiş.” Bkz. Gökhan Karataş, **İstiklal Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yaptım**, <http://www.milliyet.com.tr/-istiklal-savasi-nin-ilk-ve-son-ucusunu-yaptim--gundem-1480342>, 14.04.2017.

⁴³¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 123, 124.

Evet kim olsa bu titizliğimden daha fazla soğukkanlı olamazdı. Çünkü bu kadar çok ve hemen hepsi de faal bir hâlde 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 uçuştü.Fakat bütün bu hakikatlere rağmen maneviyatı tamamen ölmüş bir ordunun havacıları bile ordumuzun yıldırım zaferlerinden o kadar şaşırılmışlardı ki en emin kaçmak vasıtası olan tayyareleri dahi uçurmaya zaman bulamamış, çılgınca ve perişan bir hâlde vücutlarını deniz kenarlarına atarak sandallarla kaçmak yoluna düşmüşlerdi. İşte bu büyük zaferin havacılık ganimetlerini ilk defa ben görüyordum ve her tayyareyiayrıyı severek büyük bir sevinçle okşuyordum. Büyük İstiklal Savaşı'mızın son uçuşunu bitirdiğim zaman şu hatırıma gelmişti. İlk uçuş gibi son uçuşta benim imiş.”

Yunan Kuvvetleri 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir işgal ettiklerinde Gaziemir'e gelip sağlam dört adet tayyaremizi ganimet olarak aldıkları⁴³² gibi Türk Kuvvetleri de onlara ait on tayyareyi ganimet olarak aldı.15 Eylül 1922'de Cephe Komutanlığı Çeşme ve Seferihisar civarının keşfini istemişti. Keşifte kaçan Yunan birlikleri Çeşme Limanı'nda gemilere binmeye çalıştıkları ve Çeşme açıklarında 50 nakliye gemisinin beklediği görüldü. Tayyarelerde bomba bulunmadığı için makineli tüfek ile ateş edilmişti.⁴³³

16 Eylül 1922 günü Yunanlılar Çeşme Limanı'na sıkıştılar. 60 bin Yunan askerinin imha edilmesi işten bile değildi. Seydiköy'de (Gaziemir) bulunan Türk tayyareleri benzinsizlikten uçamadı. 19-21 Eylül 1918'de Filistin Cephesi'nde Türklerin başına gelen benzeri hezimetten Yunanlılar kurtulmuştu.⁴³⁴

3.7.6. İstiklal Savaşı'nda Havacı Personel Kayıpları

İstiklâl Savaşı'nda yedi havacımız (Rst. Ütğm. Ethem Bey,⁴³⁵ Ütğm. Ahmet Fehmi Bey,⁴³⁶ Plt. Tğm. Halil Bey,⁴³⁷ Svlt. Plt. Behçet Bey,⁴³⁸ Rst. Yzb. Süleyman Sırrı,⁴³⁹ Rst.

⁴³² Osman Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 123.

⁴³³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 114.

⁴³⁴ İrfan Sarp, a.g.e., s. 185.

⁴³⁵ Rst. Ütğm. Ethem Bey, 02.10.1920 tarihinde Konya Meydanında çıkan isyanda asiler tarafından şehit edilmiştir. Bkz, Hava Şehitleri Albümü (Cilt I),s. 15.

⁴³⁶ Ütğm. Ahmet Fehmi Bey, 25.03.1921 tarihinde Eskişehir Cephesinde Fokker tayyaresinin arızadan dolayı düşmesi sonucu şehit olmuştur. Bkz, Hava Şehitleri Albümü (Cilt I),s. 16.

⁴³⁷ Plt. Tğm. Halil Bey, 13.08.1921 tarihinde görevli iken tedavi görmekte olduğu Antalya'da şehit olmuştur. Bkz, Hava Şehitleri Albümü (Cilt I),s. 17.

Yzb. Ahmet Bahattin Bayram,⁴⁴⁰ Svlt. Plt. Cemal Bey⁴⁴¹) şehit oldu. Bunlardan üçü Yunan Hava Kuvvetleri tayyarelerinin iki tayyaremizi 25 Mart 1921 ve 25 Temmuz 1922 tarihlerinde düşürmeleri sonucunda şehit oldular. 1 Eylül 1921'de Svlt. Plt. Vecihi ve Rst. Ütğm. Hasan Basri uçuşlarında bir Yunan tayyaresini vurarak Katrancı Vadisi'ne düşürdüler.⁴⁴² 26 Ağustos 1922 tarihinde bir Yunan tayyaresi Yzb. Fazıl tarafından Afyon'un Hasanbeli Kasabası civarında düşürüldü⁴⁴³.

3.7.7. Yunan Hava Birliklerinden Alınan Ganimetler

Yunanlılardan Afyon, Uşak ve Seydiköy'de altı adet Nieuport, dört adet De Havilland-9, çift kumandalı avro 504 eğitim tayyaresi, on sekiz bine yakın bomba, 40 ton benzin, Alsancak istasyonunda 30 vagon uçak gövdesi, kanat ve diğer malzeme, pilotlar için gözlük, eldiveni, emayit, kanat bezleri, jant, lastik kablo, buji vb. ele geçirildi.⁴⁴⁴ Ganimet alınan tayyarelere İstiklâl Savaşı'nda şehit olan Şehit Behçet, Şehit Sırrı, Şehit Fehmi, Şehit Bahattin ve Şehit Cemal'in isimleri verilerek kendilerine duyulan vefa gösterildi. İzmir'in kurtuluşundan sonra 17 Eylül 1922 tarihinden sonra Adana'daki Eğitim Okulu Gaziemir'e (Seydiköy) taşındı.⁴⁴⁵ Seydiköy'ün havacılar tarafından meydan olarak kullanılmasıyla ve yeniden yapılan teşkilatlanmayla İzmir havacıların merkezi hâline geldi.

⁴³⁸ Svlt. Plt. Behçet Bey, 18.08.1921 tarihinde Sakarya Meydan Muharebesi'nden dönüşlerinde tayyaresinin yanması sonucu şehit olmuştur. Bkz. Hava Şehitleri Albümü (Cilt I), s. 18.

⁴³⁹ Rst. Yzb. Süleyman Sırrı Bey, 18.08.1921 tarihinde Sakarya Meydan Muharebesi'nden dönüşlerinde tayyaresinin yanması sonucu Svlt. Plt. Behçet Bey ile şehit olmuşlardır. Bkz. Hava Şehitleri Albümü (Cilt I),s. 19.

⁴⁴⁰ Rst. Yzb. Ahmet Bahattin Bayram, 25.07.1922 tarihinde Afyon Cephesi'nde Yunan tayyaresi ile girmiş olduğu muhabere sonucu düşerek şehit olmuştur. Bkz. Hava Şehitleri Albümü (Cilt I), s. 20.

⁴⁴¹ Svlt. Plt. Cemal Bey, 25.07.1922 tarihinde Afyon Cephesi'nde Yunan tayyaresi ile girmiş olduğu muhabere sonucu Hv. Rst. Yzb. Ahmet Bahattin Bayram Bey ile düşerek şehit olmuştur. Bkz. Hava Şehitleri Albümü (Cilt I), s. 21.

⁴⁴² <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/06c.asp>, 15.01.2017.

⁴⁴³ Rahmi Doğanay, Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XIII(1), Elazığ 2003, s. 388.

⁴⁴⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s. 114.

⁴⁴⁵ a.g.e., s. 88.

Büyük Taarruz'un sonunda Hava Kuvvetleri Müfettişi Yarbay Muzaffer (Ergüder) tarafından 23 Eylül 1922 tarih ve 1179 sayılı hazırlanan aşağıda sunulan rapor ile savaşta hava kuvvetlerimizin faaliyetlerini anlatılarak başarıları ortaya kondu:⁴⁴⁶

- 25-26 Ağustos 1922'de silah takılarak gelen SPAD tayyareleriyle hava üstünlüğünün Türk tarafına geçtiği, düşman tayyarelerinin engellenerek keşif yapmasının engellendiği,
- Tayyarelerimizin keşif faaliyetlerini çok iyi yaptıkları, Cephe Komutanlığını bilgilendirdikleri,
- Çekilen düşman birliklerini bombaladıkları ve makineli tüfek ateşine tuttukları, bilhassa Uşak'ta bulunan düşmanlara ağır kayıplar verdirdikleri,
- Harekât sırasında bir düşman tayyaresinin düşürüldüğü ve ikisinin de mecburi inişe zorlandığı, yedi tayyarenin ganimet alındığı,
- Cephe Tayyare Bölüğünün ise dört tayyaresinin kırım geçirdiği belirtilmiştir.

⁴⁴⁶ a.g.e., s. 116.

VI. BÖLÜM

4. İSTİKLAL SAVAŞI SONRASI (1923-1925)

İstiklâl Savaşı'nda havacılarımız mahrumiyetler içinde bulunmasına rağmen büyük başarılarla imza attılar. Vecihi Hürkuş'a göre bu başarıyı korumak kolay değildi, artık hür vatanımızın, havasının da hür olması gerekiyordu. Bunun için hava kuvvetlerimizin en önemli teçhizatı olan tayyarelerinde millîleşmesi gerekiyordu. Hürkuş "Çünkü İstiklâl Savaşı'nda düşmanlarla sarılmış yurdumuzun bütün kapıların kapandığı yahut milletlerarası münasebetlerimizin kesildiği zaman, maruz kaldığımız malzeme mahrumiyetini çok acı hissetmiştik." diyerek mağduriyetimizi dile getirmiştir. Bu sırada Seydiköy (Gazimir) Tayyare Mektebinde yeni tayyareciler yetiştiriyor aynı zamanda Yunanlılarla antlaşma imzalanmadığından Midilli ve Sakız Adaları üzerine keşif uçuşları yapıyorlardı.⁴⁴⁷ Vecihi Hürkuş Ocak 1923 tarihinde İzmit'te konuşlu bulunan 3.Tayyare Bölük Komutanlığına atandı.

Bu arada Vecihi Hürkuş'un hatta o zaman ki bütün havacıların hayatında çok önemi olan Kahraman Fazıl Bey, talebesi Emin Bey ile birlikte bir eğitim uçuşunda düşerek şehit oldular (29 Ocak 1923). Vecihi üzüntü ve beklentisini şu şekilde yazacaktı;⁴⁴⁸

"... şahsen bir dost kayıp etmekle beraber havacılığımızın da genç bir kahramandan mahrum kaldığına çok üzülmüştüm. ... Fazıl, ismine yakışan bir fazıla malik ve havacılığımızın o zaman en olgun bir elemanıydı. Uçuşundan ziyade, Türk havacılığı ilminden istifade edebilirdi."

⁴⁴⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 125.

⁴⁴⁸ a.g.e., s. 126.

28 Şubat 1923 tarihinde ise 3. Tayyare Bölüğünde Vecihi Hürkuş ile birlikte çalışan Remzi Bey İzmit'te son uçuşunu yapacaktı.⁴⁴⁹ Remzi Bey iyi bir keşif pilotu olup av tayyaresi ile uçuşlara hazırlanıyordu. Son uçuşunun iznini Vecihi Hürkuş'tan almıştı. Uçtuğu Spat ile piste deniz üzerinde yaklaşırken tayyarenin dalış pozisyona geçip denize doğru dalmış aynı zamanda gazı da kesmemişti. Büyüyen süratle İzmit Körfezi'ne daldı. Manzarayı seyreden Vecihi Hürkuş hemen üzerindeki elbiseleri çıkararak denize daldı, tayyarenin yanına gelerek Remzi Bey'i bağlı olduğu kemerden kurtardı fakat Remzi Beyi kurtarmada başarılı olamadı.⁴⁵⁰

4.1. Vecihi Hürkuş'un Kırım Geçirmesi

Vecihi Hürkuş ve Rst. Cemalattin Bey ile 3.Tayyare Bölüğünün konuşlu olduğu İzmit'te 10 Nisan 1923 tarihinde Albatros tayyaresiyle yaptıkları tecrübe uçuşunda muvazene dümenlerinin yanlış takılması nedeniyle tayyareleri parçalandı. Konu hakkındaki Kuvayı Havaiye Müfettişliğine yazılan 1165 numaralı emir şöyledir:

“10/4/39

Tayyareci Vecihi ve Rasit Cemalattin⁴⁵¹ Efendilerin rakip olduğu Albatros tayyaresinin bugün öğleden evvel yapılan tecrübe esnasında muvazene dümenlerinin aksi takılması dolayısıyla yerden kalkarken ilkin sol kanat üzerine yatarak yere çarpıp parçalanmıştır. Tayyareci ve Rasit salimen kurtulmuşlardır. Bugün mufassal⁴⁵² raporunun Kuvayı Havaiye Müfettişliğine posta ile takdim edileceği maruzdur.

Batı Cephesi ve Kuvayı Havaiye Müfettişliğine tebliğdir.”

Tayyarenin makinisti Ali Bey tecrübe uçuşu için hazırlanan tayyarenin muvazene dümenlerini yanlış takması ve pilot olarak Vecihi Hürkuş'un da uçuş öncesi kontrolü yapmaması nedeniyle, makinist ve pilotun mesuliyetinin teyidi için Divan-ı Harbe

⁴⁴⁹ Vecihi Hürkuş olayla ilgili günlüğüne şunları kaleme almıştı: “Remzi'yi de kaybettik. Kahraman çocuk, deniz üzerinden meydana ve takriben 250 metre yükseklikten yaklaşmıştı. Bu sırada tayyare bir dalış vaziyetine geçerek dikildi ve motörün kuvvetini kesmedi. İnsana bir iniş meyli veren bu harekette ben tamamen bir gayri tabilik görüyorum ve olduğum yerde “gaz kes” diye bağıırıyordum. Fakat ne tayyare düzeldi ve ne motörünü kesti. Her an büyüyen o süratle İzmit Körfezi'nin derinliklerine kadar uzandı ve gürültüyle sulara gömüldü.” Bkz. Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 126.

⁴⁵⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 126-128.

⁴⁵¹ Şahsi dosyasındaki konu hakkında daha sonra yazılan yazılarda Hayri Bey olarak geçiyor.

⁴⁵² Mufassal: ayrıntılı. Bkz. Türkçe Sözlük, TDK Yayınları.

gönderildi. Yapılan yargılama sonucu 19 Haziran 1923 tarihinde makinist Ali Bey'e 30 gün hapis cezası verilirken pilot Vecihi Hürkuş'a 15 gün hapis cezası verildi.⁴⁵³

4.2. İzmir'e İntikal

Bu olayın üzerinden kısa zaman sonra 3. Tayyare Bölüğü İzmir'e intikal etti.⁴⁵⁴ Hava Kuvvetlerinin bünyesine satın alım ve ganimetlerle yeni tayyareler katıldı. Tayyare sayısına bağlı olarak pilot sayısının artırılması gerekiyordu.⁴⁵⁵ Vecihi Hürkuş uçuş



Fotoğraf 14 Vecihi Hürkuş'un Yüzbaşı Üniformalı Fotoğrafı

okuluna başöğretmen olarak atandı. İzmir'de kara ve deniz pilotlarını yetiştirirken aynı zamanda fen işleriyle de meşgul oluyordu. Vecihi Hürkuş hakkında çok tartışılan "Bu dönemde subay statüsünde görev yaptı mı?" sorusuna 25.11.1967 tarihli MSB'ye vermiş olduğu dilekçesinde şöyle cevap vermektedir:⁴⁵⁶

"...Hizmet sıfatım sivil tayyareci idi, savaş hizmetlerimin mükâfatı olarak maaşım o tarihte Hava Kuvvetlerinin en yüksek maaşı olan 150 TL'ye iblağ edilmiş ve vazife olarak Deniz ve Hava Okullarının Başmuallimliği uhdeme verilmişti. Resmi kıyafetimde yüzbaşı rütbesi idi. Bu resmi

kıyafetin müeyyidesi olarak ekte bir resim sunuyorum., bu fotoğraf 1923 senesinde Hava Kuvvetlerimizin ilk hava seyahati hatırası olarak çekilen fotoğraftır ve Yeşilköy'e inışten sonra filomuza tahsis edilen otelde alınmıştır. Ortada şapkası elinde olan şahıs bu filonun kumandanı Vecihi'dir."

4.3. Terk Edilen İtalyan Tayyaresi (Vecihi)

İtalyan Hava Kuvvetlerine ait Caproni tipi tayyare motor arızası nedeniyle Edirne'ye inmişti. İtalyanlar uğraşmalarına rağmen tayyareyi bir türlü faal hâle getiremedi.

⁴⁵³ Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

⁴⁵⁴ Osman Yalçın, *Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi*, s. 200.

⁴⁵⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.125, 126.

⁴⁵⁶ Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

İtalyanlar tayyareyi Türklere hediye ederken bırakmışlardır. Bunun üzerine Vecihi Hürkuş, makinist Eşref Bey ve yardımcısı İrfan Bey tayyarenin tamir edilmesi için Edirne'ye görevlendirildi.⁴⁵⁷ Caproni tipi tayyare Türkiye'de bu büyüklükteki ilk tayyareydi. İki motorlu, dokuz yolcu taşıma kapasitesine sahipti. Tayyarenin arızası uzun uğraşlar sonucu bulunarak tamir edildi ve faaliyeti sağlandı. 7 Haziran 1923 tarihinde son incelemeler yapıldıktan sonra ilk deneme uçuşu yapıldı. Vecihi Hürkuş anılarında şöyle anlatmaktadır:⁴⁵⁸

“Tayyaremiz o kadar büyüktü ki tekrar yere sığmayacak sanıyor ve yere dönmeyecek bir hayatın başladığını hisseder gibi oluyordum. Hele motorlarında ilerisinde bulunan kaptan mevkiinin hâkim mahalli ve görüş hâli başka bir zevk veriyordu.”

Vecihi Hürkuş tayyareye on bir yolcu olarak tekrar uçtu, böylece Türkiye'de hava nakliyesinde ilk defa halkı yolcu olarak taşıma düşüncesi oluştu. Tayyare 15 Haziran'da Susurluk'a geldi,⁴⁵⁹ 17 Haziran 1923'te de İzmir'e indi. Hava Kuvvetleri Müfettişi Albay Muzaffer Bey tayyareyi İzmir'de karşılayanlar arasındaydı. Ekibi bu başarılarından dolayı tebrik etti ve “Bu tayyarenin ismini Vecihi koyalım.” diyerek Caproni tipi tayyarenin adını “Vecihi” koydu.⁴⁶⁰ Bu Vecihi Hürkuş için onur verici bir durum olmasına rağmen Onu esas sevindiren olay ismin verildiği 17 Haziran 1923 günü Alb.Muzaffer (Ergüder) Bey'e Millî Tayyare Projesi'ni açması oldu.⁴⁶¹ Alb. Ergüder Genelkurmay Başkanlığına tayyareyi getiren Vecihi Hürkuş, Eşref Bey ve İrfan Efendi'ye para mükafatı verilmesi hususunda teklifte bulundu, Genelkurmay Başkanlığı bu teklifi kabul etti.⁴⁶²

⁴⁵⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 131; Kaymaklı, a.g.e., s.130.

⁴⁵⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 132.

⁴⁵⁹ **Gnkur ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1797, Gömlek: 42, Belge:1.** Bkz. EK-F Edirne'den Hareket Eden On Kişilik Uçağın Susurluk'tan Bölük Meydanına Salimen İndiği.

⁴⁶⁰ Türk havacılık tarihinde ilk defa hayatta olan bir pilotun ismi tayyareye verildi. 2000 yıllara gelindiğinde ilk Türk yapımı uçağa da “Hürkuş” adı verildi.

⁴⁶¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 133.

⁴⁶² **Gnkur ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1801, Gömlek: 27, Belge: 1, 2.** Bkz. EK-O İtalyanların Terk Ettiği (Vecihi) Tayyareyi Getiren Personelin Para ile Ödüllendirilmeleri.



Fotoğraf 15 İtalyanların Bıraktığı Vecihi Adı Verilen Caproni Marka Tayyare.

Vecihi Hürkuş artık dönüşü olmayan bir yola girmişti. Millî Tayyare Projesi ile ilgili tarihsel gelişimini, pervane yapımını, Dünya Harbi zamanında vermiş olduğu tayyare projesini, teşebbüslerini Muzaffer Bey'e anlattı. Hava Kuvvetlerinin elinde Yunanlılardan kalma çok sayıda yedek parça mevcuttu. Bunlarla proje tayyare hazırlanabilirdi, Muzaffer Bey Vecihi Hürkuş'a teklifi inceleyeceğini söyledi. Vecihi Hürkuş'un hayali İzmir Meydanı'ndan kendi projesinin mahsulü tayyarelerin kalkıp inmesiydi.⁴⁶³

4.4. İlk Türk Tayyaresi Vecihi K VI

Gece gündüz çalışan Vecihi Hürkuş, Vecihi K VI⁴⁶⁴ adını verdiği, iki kişilik bir tayyare projesi hazırladı. Vecihi Hürkuş K VI'nın hızının 188 km motor kuvvetinin ise 200 beygir kuvvetinde olmasını planladı.⁴⁶⁵ Mesela Türkiye'nin 1924 yılında Fransa'dan almış olduğu Caudron C.59 tipi tayyare 180 beygir kuvvetinde olup hızı da 180 km'dir⁴⁶⁶. Alınan uçaklar ile Vecihi Bey'inimal etmiş olduğu Vecihi K VI ile mukayese edildiğinde, Vecihi

⁴⁶³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 134.; Benzer hayali aynı dönemde yaşamış olan Nuri Demirağ'da da görmek mümkün. Nuri Demirağ Yeşilköy'de Gök Lisesi'ni kurmayı, Gök Üniversitesi'ni açmayı, bir çayırın kenarında oturup bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmeyi hayal eder. Mehmet Fatih Dervişoğlu, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havaçılık Efsanesi (8.Baskı b.)**, Ötüken, İstanbul 2017, s. 20.

⁴⁶⁴ Bahadır Gürer tayyarenin isminin Vecihi K VI olma nedenini; Vecihi Beyin tasarladığı projelerin 6'ncısı olduğundan Vecihi K VI olarak isimlendirildiğini söylemiştir. Bkz. Bahadır Gürer, Gönül Hürkuş Şarman, O Çılgın Bizim Babamız, s. 64.

⁴⁶⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 136.

⁴⁶⁶ İsmail Yavuz, İlk Türk Uçağı, Ne Zaman Yapıldı, Kim Yaptı?, **Bilim ve Teknik Dergisi**, S.538, Eylül 2012, s. 25.

K VI'nın dönemin iyi tayyarelerinden biri olduğu ortadadır. Vecihi Hürkuş projesini şekillendirirken dikkat edeceği noktaları kitabında şöyle açıklamaktadır:⁴⁶⁷

“1. Tayyarenin nakil ve monte işlerini en az zamanda ve en az el ile mümkün kılmak. (Çünkü tayyarenin faaliyetinin sağlanıp uçuşa gönderilmesinde çok zaman harcanıyor ve çok işçilik kullanılıyordu.)

2. Tayyare keşif maksadına göre hazırlanmakta olduğu hâlde, 200 km/saatin 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.”

Gaziemir’de ilk millî tayyaremiz şekillenmeye başlamıştı, 24 Haziran 1923 günü ilk çalışmalara İzmir Halkapınar Askerî Deniz Okulu’nun atölyesinde projesinin parçalarını imal etmeye başladı.⁴⁶⁸ İnşa şefi Kafkas Cephesi’nde tayyare bölüğünün marangoz ustabaşısı Şaban Ustaydı. Malzeme olarak Yunanlılardan alınan ganimet malzemelerden de faydalanıyordu. Fabrika Müdürü Yzb. Tahsin Bey tarafından üretim aşamasında tüm kolaylıklar sağlanıyordu. Vecihi Hürkuş çalışma temposuyla ilgili anılarında şöyle bahsetmektedir:⁴⁶⁹

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

Vecihi Hürkuş’un zaman zaman birkaç günlük uzak mesafelere görevlendirilmeleri olmaktaydı, bu zaman zarfında bile akli hep projede oluyor, bir an yapılan ilk Türk tayyaresinden de ayrı kalmak istemiyordu. 1923 sonlarına doğru Türk havacılığının ilerlemesi için Avrupa’ya giden Vecihi Hürkuş, Nisan 1924 ayında Türkiye’ye döner dönmez hemen tayyaresinin yanına geldi. Tayyaresinin gövdesi, kanatları, dümenleri vs. bütün iskeletinin tamamlanmış ve bezlenmek üzere olduğunu görünce çok memnun kaldı. Bütün işler projeye uygun ilerliyordu. İşçilik kalitesi Vecihi Hürkuş’un Avrupa’da gördüğü

⁴⁶⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 135.

⁴⁶⁸ H.Nadir Bıykoğlu, Vecihi Hürkuş ve İlk Türk Uçağı, **2023 Dergisi**, Eylül 2008, s. 71.

⁴⁶⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 135, 136.

işçilikten daha iyiydi.⁴⁷⁰ 1924 son ayında artık Vecihi K VI tecrübe uçuşları için hazırды, çıkan bazı maniler olmasaydı tayyarenin uçuşunun daha erken olacaktı.⁴⁷¹ Tayyarenin yer ve rule⁴⁷² tecrübeleri başarıyla tamamlandı.



Fotoğraf 16 Vecihi K VI Tayyaresi.⁴⁷³

Uçuş tecrübelerinin tamamlanması amacıyla resmen Hava Kuvvetleri Müfettişi Alb.Muzaffer (Ergüder) Bey'den uçuş müsaadesi için izin talebinde bulundu. Konu sorumluluk taşıdığı için Muzaffer Bey tayyarenin uçuş izni için bir heyet tarafından muayene edilmesi gerektiğini ve heyetin olur raporu vermesi gerektiğini söyledi. O dönemde Türkiye'de maalesef bu raporu verecek ne bir tayyare mühendisi ne de bir heyet vardı. Tayyareyi ilk defa inceleyen Şakir Hazım Bey yedek subay olduğundan o da terhis edilmişti. Birkaç gün sonra tayyarenin incelenmesi için bir heyet kuruldu. Bu heyette konunun uzmanı hiç kimse bulunmuyordu. Bir ay beklendikten sonra Vecihi Hürkuş heyette olan bir üyeyi sıkıştırmış ve üye kendisine, bu işin uzmanı olmadıklarını, boşuna beklememesini, bu tayyareye kimsenin olur veremeyeceğini, bir kaza olması durumunda

⁴⁷⁰ a.g.e., s. 156.

⁴⁷¹ a.g.e., s. 161.

⁴⁷² Rule veya rule yapmak; Uçağın park yerinden piste doğru hareketi, kalkışta ve inişte pist üzerindeki hareketi Bkz. İrfan Sarp, a.g.m.

⁴⁷³ Fotoğraf; <http://www.tayyarevecihi.com>, 14.03.2017.

komisyondaki personelden kimsenin mesuliyet altına girmek istemediğini, en iyi yapılacak işin, izin beklenmeden tayyarenin uçurulup tecrübe yapılması olduğunu söyledi.⁴⁷⁴

4.4.1. Vecihi K VI ile İlk Uçuş

28 Ocak 1925 tarihinde Vecihi Hürkuş sakın ve uçuşun olmadığı yalnız birkaç nöbetçinin olduğu Gaziemir Tayyare Meydanı'na geldi. Makinisti Eşref durumu anlamıştı. Vecihi Hürkuş'a Vecihi K VI'yı hangardan çıkarmayı teklif etti. Vecihi Hürkuş'un Beyaz Kuşum diye tabir ettiği Vecihi K VI hangardan çıkarıldı. Vecihi Hürkuş rasit mahalline 60 kg'lık bir çuval konulmasını istedi. Her şey tamamlandı, saat 15.00 civarı Vecihi Hürkuş her şeyi kontrol etti. Eşref Bey içtenlikle uçmayı istese de ilk defa tecrübe uçuşu yapacak bir tayyare ile uçmanın çok tehlikeli ve mesuliyetli olacağından Vecihi Hürkuş bu teklifi geri çevirdi. "Sonra beraber uçarız" dedi. İlk uçuş ile ilgili Vecihi Hürkuş anılarında şöyle bahsetmektedir;⁴⁷⁵

"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 kayıyordum. 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 sola sert, daha çok sert olmak üzere bir çok defalar tecrübe ediyorum. Hassasiyet çok iyi, diğer kumanda vasıtaları üzerinde ayrı ayrı muhtelif tesirlerle tekrar tekrar yaptığım tecrübelerim inancıma her an büyüyen bir kuvvet katıyordu.

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.

⁴⁷⁴ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 161, 162.

⁴⁷⁵ a.g.e., s. 164, 165.

... İşte uzun ve maceralarla dolu ordu hizmet hayatımın beni en çok sevindiren, en parlak günümdü. 25 Ocak 1925.”



Fotoğraf 17 28 Ocak 1925 Tarihinde Vecihi Hürkuş’un Vecihi K VI ile İlk ve Tek Uçuş Sonrası Kurban Kesilirken⁴⁷⁶

Vecihi Hürkuş meydandaki arkadaşları tarafından tebrik edildi. Hürkuş odasına çekilmiş arkadaşlarına tayyare hakkında bilgi verirken, nöbetçi amiri içeri girdi, telefonla almış olduğu emri Vecihi Hürkuş’a tebliğ etti. Emir Vecihi Hürkuş’un izinsiz uçuğundan dolayı 15 gün hapis⁴⁷⁷ cezası almasıyla ilgiliydi.⁴⁷⁸

“... İzinsiz uçuğum 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 tatbikine de tahkik ve tetkik gibi usulleri vardır. Bunlar yapılmadan uluorta bir karar, otorite icabı olmaktan çok idari tahakküm ifade eder, insani duygularla asla bağdaşmaz.”

⁴⁷⁶ Fotoğraf; <http://www.tayyarevecihi.com>, 14.03.2017.

⁴⁷⁷ Vecihi Hürkuş’un kızı Gönül Hürkuş Şarman ile yapılan röportajda, Gönül Hanım babasının yarım maaş kesinti ve 10 gün ev hapsi cezası verildiğini belirtiyor. Bkz. O Çılgın Türk Bizim Babamız, s. 64.

⁴⁷⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 173.

4.4.2. Askerî Hizmetinin Sona Ermesi

Vecihi Hürkuş takdir beklediği bir anda ceza almasına çok üzüldü. Odasında beklerken eline bir kâğıt alarak Hava Kuvvetlerinden istifa ettiğine dair dilekçesini hazırladı. İstifası telefonla karargâha bildirilmiş, bunun üzerine cezası kaldırılmıştı. Fabrika Müdürü Hasan İskender Bey emrivaki yaparak Vecihi Hürkuş'un istifa dilekçesini geri çekmeye ikna etti. Ankara'ya dilekçesi için görüşmeye gelen Vecihi Hürkuş karşılaştığı durum karşısında şok oldu. Muzaffer Bey sert, soğuk ve aşağılayıcı bir bakışla onu karşıladı. Bu karşılaşmada Vecihi Hürkuş son kararını verdi ve istifasını sonuçlandırmaya geldiğini söyledi. Böylelikle Vecihi Hürkuş'un yurt hizmetinin askerî kısmı sonuçlanmış oldu.⁴⁷⁹ Mesela aynı dönemde Vecihi Hürkuş ile aynı özelliklere sahip Rusya'dan Amerika'ya giden Rus mucit İgor İvanovich Sikorsky'e⁴⁸⁰ Amerikalılar büyük destek verdiler.⁴⁸¹

4.4.3. Vecihi K VI'ya ne oldu?

Bu sorunun cevabını maalesef Vecihi Hürkuş tarafından da bilememektedir.⁴⁸² MSB'nin Hava Kuvvetlerine tayyarenin durumu hakkındaki sorusuna Komutanlık tayyarenin durumunun iyi olduğu cevabını vermesine rağmen tayyarenin Vecihi Hürkuş'a verilmesine dair herhangi bir yazı gelmedi. Vecihi Hürkuş Vecihi K VI'nın kendisine verilmemesi ile ilgili sitem ve üzüntüsünü şu şekilde dile getirmektedir:⁴⁸³

⁴⁷⁹ a.g.e., s. 174.

⁴⁸⁰ İgor İvanovich Sikorsky; 5 Mayıs 1889'da Kiev'de doğdu. 1918'deki Bolşevik Devrimi nedeniyle de vatanından ayrılmak zorunda kalan Igor Sikorsky, 1919'da New York'a yerleşti. Roosevelt Field, Long Island yakınlarındaki bir çiftlikte kurulan ve hurdalıklara atılmış ordu malzeme ve aksamlarını toplayan Sikorsky, Aero Engineering Corporation'ın Amerika için ürettiği S-29A ilk uçuşunu 1924'te gerçekleştirdi. Sikorsky'nin helikopter kontrolleri üzerindeki kararlı çalışması, sonunda dünyaya sağlam, kullanışlı, çok yönlü bir uçuş aracı kazandırdı. Bkz. <http://gelisenbeyin.net/igor-ivanovich-sikorsky.html>, 13.05.2017.

⁴⁸¹ İsmail Yavuz, Mustafa Kemal'in Uçakları, s. 58.

⁴⁸² Bahadır Gürer, 2009 yılında Kokpit'ten Bakış Dergisinde "O Çılgın Türkler Bizim Babamızdı" başlıklı söyleşide şöyle demektedir; "Maalesef Vecihi Bey'in imal ettiği uçaklardan hiçbiri bu gün yok. İlk Türk uçağı Vecihi K-VI uçağının kapalı bir alanda muhafaza edilmesi, müzeye alınması konusunda sayısız başvuruları oldu. Gönderilen cevap şu sözcüklerle bitiyordu "... tayyarenin müzeye gönderilmesi muvafık-ı mütalaa görülmemiştir." Vecihi Bey'in kullandığı uçaklardan sadece biri günümüze ulaştı. Hürkuş Havayollarında ve Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nde uçtuğu TC-ERK, İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde." Bkz. O Çılgın Türk Bizim Babamız, s. 68.

⁴⁸³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 191.

“Belki tayyaremin bir noksanı da bulunmuş olabilirdi ve ben bunun hiçbir zaman aksini iddia etmiş değilim. Dünyada mevcut tayyare fabrikalarının yaptıkları birçok tip tayyarenin pek çok noksanları görülmüş ve bu eksikliklerin giderilmesi için üzerinde uzun zaman çalışılması ve bu yolda birçok kurbanlar bile verilmiş olması tabii görülerek mahzur telakki edilmemektedir. İşte bu sebepten çok üzgünüm. Çünkü o zaman bu zorluklar doğmamış ve yerinde bir takdirle bu başarı layık olduğu teşviki bulmuş olsaydı, bugün millî hudutlarımızı ve havalarımızı koruyacak kanatlar yalnız Türk malı olmakla kalmayacak, belki ihraç maddeleri arasına bile katılacaktı...”

Vecihi Hürkuş Türk Tayyare Cemiyetinden istifa ettiği dönemde artık Vecihi K VI’yı kendisine vermeyeceklerinin duyumunu aldı.⁴⁸⁴ Vecihi K VI’yı Vecihi Hürkuş’a vermedikleri gibi açıkta tutarak hava tesirlerinden harap oldu. Vecihi Hürkuş kendisine teslim edilmeyen tayyareyi keşke millî duygunun eseri, ilk Türk tayyaresi olarak müzeye kaldırılışaydı diyerek hayıflanır.⁴⁸⁵ Vecihi Hürkuş Türk Tayyare Cemiyetinde çalışırken inşa ettiği tayyarenin Tayyare Cemiyetine verilmesini teklif etmiş fakat bu teklif Genelkurmay tarafından 17.05.1925 tarihinde ret olunmuştur.⁴⁸⁶

4.5. Vecihi Hürkuş’un Tayyare Heyeti ile Avrupa Seyahati (1923-1924)

Havacılığımızın ileri gitmesi ve Avrupa’nın havacılık sahasındaki durumunu ve gelişimi görmek amacıyla Avrupa’ya gezi düzenlendi. Muzaffer Bey (Ergüder) hazırladığı raporda Avrupa’ya gitme amacından şöyle bahseder:⁴⁸⁷

“Tebliğ olunan o emre tevfikân refakatimde üç tayyareci, bir bahri tayyareci ve bir mühendis zabıt bulunduğú hâlde Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere’de tetkikat-ı havaiyede bulunmak ve aynı zamanda malzeme-i havaiye mübayaa etmek vezayifesine haiz olarak 20.12.39 tarihinde İzmir’den hareket ettim.”

Bu heyette dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Alb. Muzaffer Ergüder olmak üzere, Bnb. Fesa Evrensev, Tayyareci Halim Bey, Dnz.Yzb. Cemal Bey, Yzb. Murat Bey

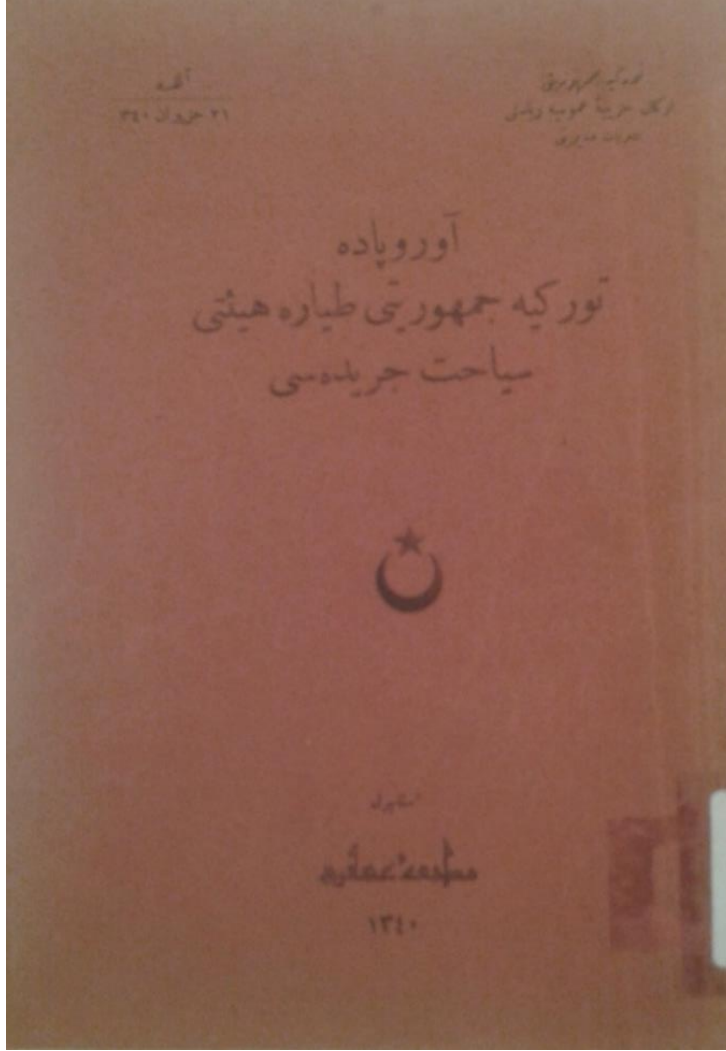
⁴⁸⁴ a.g.e., s. 208.

⁴⁸⁵ a.g.e., s. 252.

⁴⁸⁶ **BCA 30-10-0-0 / 60-403-5**. Bkz. EK-İ Türk Tayyare Cemiyetinden Vecihi Hürkuş’un İnşa Ettiği Uçağın Tayyare Cemiyetine Verilmesi Teklifinin Genelkurmay Tarafından Red Olunması.

⁴⁸⁷ Muzaffer Ergüder, **Avrupa’da Türkiye Cumhuriyeti Tayyare Heyeti Ceridesi**, s. 1.

ve Tayyareci Vecihi Hürkuş vardı. Vecihi Hürkuş'un heyete alınmasının başlıca nedeni çok iyi analizci ve yorumcu olmasıdır.⁴⁸⁸



Fotoğraf 18 Muzaffer Ergüder Tarafından Hazırlanan Avrupa Seyahati Raporu (Avrupa'da Türkiye Cumhuriyeti Tayyare Heyeti Ceridesi).

Vecihi Hürkuş bu seyahatten çok faydalanır. Heyet gezdiği ülkeler içinde İngiltere'de çok ciddi çalışmaların olduğunu, İtalya'nın zayıf olduğunu, Almanya'nın ise barış anlaşmaları gereği tayyarelerini kendi topraklarında değil, başka ülkelerde

⁴⁸⁸ Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, (2. b.), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 187.

ürettiklerini görür. Vecihi Hürkuş anılarını yazdığı kitapta gözlemlerinden şöyle bahseder:⁴⁸⁹

“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 imkânsız.”

Vecihi Hürkuş fabrikaları gezdiğinde; Farman, Potez, Breguet tayyare fabrikalarının çok büyük olmadıklarını hatta atölye denebilecek kadar küçük olduklarını gördü. Heyet başkanı Muzaffer Bey bu duruma şaşırarak Vecihi Hürkuş’a fabrikaların hiçte büyük olmadıklarını, tayyare fabrikası denilince çok büyük yapılar olarak hayal ettiğini, bizim de bunlardan daha büyük fabrikalarımızın olduğunu ve tayyare yapabileceklerini söylemişti. Bu durum Vecihi Hürkuş’u tayyare yapımında daha da cesaretlendirdi. Kendisinin imal etmeye çalıştığı Vecihi K VI tayyaresinin Avrupa’daki benzerlerinin gerisinde olmadığını gördü. Vecihi Hürkuş da kendi tayyare yapımı ile ilgili inancı kuvvetlenecek ve bu durumu eserinde şöyle dile getirecekti:⁴⁹⁰

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

Heyet Avrupa seyahatinden döndükten sonra kara ve deniz okul teşkillerinde yeniliklere gidildi. Yeni teşkilatlanma doğrultusunda deniz tayyareciliğini takviye için Vecihi Hürkuş deniz hocalığına getirildi.⁴⁹¹

⁴⁸⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 142.

⁴⁹⁰ a.g.e., s. 153-155.

⁴⁹¹ a.g.e., s. 158.

V. BÖLÜM

5. VECİHİ HÜRKUŞ'UN SİVİL HAVACILIK DÖNEMİ (1925 SONRASI)

Vecihi Hürkuş Silahlı Kuvvetlerdeki görevinden Şubat 1925'te istifa etti. Gaziemir'de kalan Vecihi K. VI'nın tarafına verilmesi için çok çalıştı fakat almaya muvaffak olamadı. Vecihi Hürkuş istifasını müteakip hemen kendisine yeni alanlar bulmaya çalıştı. İstifasından önce Muzaffer Bey ile görüştüğü bir gün kendisine havacılıkta hava nakliyesi alanının doğduğunu, havacılığını geliştirmek isteyen ülkelerin emellerini gizlemek amacıyla nakliye tayyarelerini ürettiklerini hatta 1919 yılında havacılığımızı kurtarmak amacıyla Türkiye Münakalatı (Nakliye) Havaiye Cemiyeti kurulmaya çalışıldığını söyledi. Yanında bulunan 1919 yılında hazırlanan nizamnameyi Muzaffer Bey'e verdi. Sivil havacılık ile ilgili 1919 yılında başlayan çalışmalar 1924 yılında olgunlaşmış ve nihayet 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.) kurulmuştu.⁴⁹²

5.1. Türk Hava Kurumu ve Vecihi Hürkuş

Türk Hava Kurumu⁴⁹³ 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti adıyla Atatürk'ün direktifiyle kuruldu. Vecihi Hürkuş, Plt. Şakir Hazım ve Hasan İskender Bey Türk Tayyare Cemiyetinin kurucu üyeleridir. Kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından belirtildi. Başlıca amaçları; havacılık sanayinin temellerini atmak, askerî ve sivil havacılığın gelişmesini sağlamak, personel yetiştirmektir.⁴⁹⁴ Türk Tayyare Cemiyeti

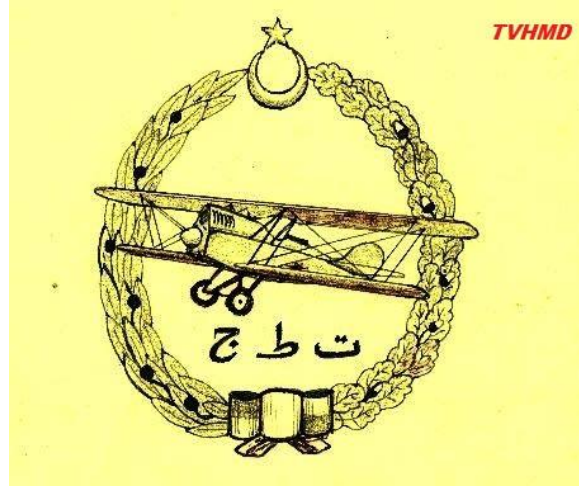
⁴⁹² a.g.e., s. 158.

⁴⁹³ Türk Hava Kurumu ile geniş bilgi almak için Osman Yalçın'ın "Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu" adlı makalesine başvurulabilir. Bkz. Osman Yalçın, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu, **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 6, S. 11, 2012, s. 267-291.

⁴⁹⁴ Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, s. 158; Mahmut Akdoğan, Türk Tayyare Cemiyeti, Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü**, Ankara, 1993, s. 30.

kurulurken bir tehlike baş gösterdi. Cemiyete pilot lazımdı ve yetişmiş elemanlar Hava Kuvvetlerinde bulunuyordu, Hava Kuvvetlerinden sadece Vecihi Hürkuş ve Plt. Ütğm. Şakir Hazım Cemiyete geldi.⁴⁹⁵

Vecihi Hürkuş 15 Mart 1925 tarihinde yapılan ilk idare toplantısıyla Fen Şubesine atandı. Atandıktan sonra yaptığı ilk işlerden biri Cemiyete maddi kaynak olması için bronz, gümüş, bronz ve murassa olmak üzere bröve yaptı, bunları hayırseverlere 100, 500, 1.000 ve 5.000 TL bağış karşılığı vererek milletimizin cemiyete yardımlarını teşvik etti. Bröveyi Vecihi Hürkuş kendisi tasarladı, brövenin içinde ilk Türk tayyaresi Vecihi K VI'nın resmi vardı.⁴⁹⁶



Fotoğraf 19 Vecihi Hürkuş Tarafından Hazırlanan Türk Tayyare Cemiyeti Logosu.

Cemiyete tayyare alınabilmesi için 10.000 TL veren her köy, kasaba, şehir hatta şahsın adı tayyareye verilecekti. İlk 10.000 TL'yi gönderen yer Ceyhan ilçemiz oldu. Ceyhan adı İtalyan yapımı Ansaldo tipi tayyareye verildi. Ceyhan'ı İstanbul'a almaya Vecihi Hürkuş gitti. Tayyare, ilk bağış tayyare olması nedeniyle ayrı bir önem taşıyordu. 27 Mayıs 1925 tarihinde Vecihi Hürkuş tarafından teslim alınan Ceyhan on gün içerisinde montajı yapıldı ve ardından 7 Haziran 1925 tarihinde Ankara'ya getirildi.⁴⁹⁷

⁴⁹⁵ Muzaffer Ergüder, **Havacılık Anıları 1922-1930**, Düz.H.İbrahim Fırtına, Türk Hava Kurumu Yay., Ankara 2016, s. 67.

⁴⁹⁶ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 177.

⁴⁹⁷ a.g.e., s. 180-181.

5.1.1. Vecihi Hürkuş'un Türk Tayyare Cemiyetinde Baştayyareci Olması

Vecihi Hürkuş Ceyhan'ı Ankara'ya getirdikten sonra 17 Haziran 1925 tarihinde Atatürk'ün de davet edildiği bir tören düzenlendi. Vecihi Hürkuş törende Ceyhan ile akrobasi hareketleri yaptı. Törende izleyenler arasında olan İtalyan pilot Lovidina, Abbas Bey'e Vecihi Hürkuş'un tayyareye hâkimiyeti hakkında takdir eden sözler söyledi. Cevat Abbas Bey Vecihi Hürkuş'a "Baştayyareci" unvanını verdi.⁴⁹⁸

5.1.2. Ceyhan Tayyaresi ile Türkiye Turu

Türk Tayyare Cemiyetini tanıtmak, tayyareyi gerçek sahiplerine göstermek, Ceyhanlılara cemiyetin ilgisini göstermek amacıyla Vecihi Hürkuş 20 Haziran 1925 tarihinde Ankara'dan ayrıldı. Tayyarede makinist İrfan Bey ile cemiyetin sevgi ve teşekkür kartları vardı. Gittikleri her yerde ilgi ile karşılandılar. Köy, kasabaların üzerinden alçaktan geçerken yanlarındaki broşürleri atıyorlardı. İlk durak yerleri Konya'ydı. Konya'da ilk tayyare hocası Salim (İlkuçan) Bey⁴⁹⁹ ve Konya erkânı tarafından karşılandı. Akabinde



Fotoğraf 20 Ceyhan Tayyaresi

Adana'ya ve Ceyhan'a vardılar. Ceyhan'da halk sevgi gösterilerinde bulunup kendi eserlerini elleriyle okşadılar, öptüler. Vecihi Hürkuş'un anlattığı havacılık hikâyelerini zevkle dinlediler. Vecihi Hürkuş, uçmak isteyen vatandaşları yanında uçurarak uçuş zevkini tattırdı.⁵⁰⁰

⁴⁹⁸ a.g.e., s. 180-181.

⁴⁹⁹ Salim İlkuçan, (1879-1937) İlk havacılarımızdan, 1912 yılında REP Uçak Fabrikası Okulu'nda pilotaj eğitimi gördü, 8 Şubat 1914 tarihinde başlatılan "İstanbul - Kahire Hava Seyahati" sırasında Yzb. Fethi, Yzb. Sadık ve Tğm. Nuri Bey'lerin şehadeti üzerine yarım kalan yolculuğu Yzb. Salim Bey, Rasit Kur.Yzb. Kemal Bey'le birlikte tamamladı. Birinci Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesi'ne atanan Salim Bey'in görevine katılmak üzere bindiği gemi, Karadeniz'de seyir halinde iken 24 Ekim 1914 tarihinde Ruslar tarafından batırıldı ve Salim Bey Ruslar tarafından esir alındı. Salim Bey'in Sibiry'a'da devam eden esareti yaklaşık altı yıl sürmüştü ve esaretinin sonunda kaçarak yurda döndü. 1923 yılı içerisinde Tayyare Mektebi'nin Müdürlüğünü yaptı. Bkz. <http://www.shazinem.net/hava-kuvvetleri/53761-albay-salim-ilkucan-hv1317.html#ixzz4hHNSrY3a>, 17.03.2017.

⁵⁰⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 182-186.

Havacılık tarihçisi Mustafa Kılıç'a göre Mustafa Kemal Paşa bu gösteriyi izlemiş ve o heyecanını ertesi gün 18 Haziran'da T.Ta.C. Ceyhan İlçesi Başkanı Müftü Hacı Halil Efendi ve eşine şu telgrafi göndermiştir: "Ceyhan Tayyare Cemiyeti Reisi, Müftü Hacı Halil Efendi ve değerli eşine Ceyhan halkının vatanın müdafaası için gösterdikleri alakaya teşekkür ederim. Efendim."⁵⁰¹

Cömert Ceyhan halkı kendi aldıkları tayyarenin uçtuğunu yakından görünce yeni bir tayyare alımı için bağış kampanyası başlattılar. Vecihi Hürkuş Ceyhan'dan Adana'ya geçti, Adana halkı da coşkuyla karşılandı. Adana'da uçmak isteyen halk vardı.⁵⁰² Halk Türk havacılığına sahip çıkmıştı. Vecihi Hürkuş'un gayesi de buydu. Eserinde Vecihi Hürkuş şöyle demektedir;⁵⁰³

"Bu hareketimiz havacılık sevgi ve inancını yaymak ve havacılık davasını halkın malı hâline getirmek olduğundan bu uçuşlar bana büyük bir zevk veriyordu. En çok hoşuma giden de bu uçuşlarda hiç kimsede en ufak bir korku hissedilmemiş olmasıdır."

20 Haziran 1925 tarihinde Ankara'dan başlayan gezi 25 Haziran 1925 tarihinde başladığı yerde bitti. Gezi çok başarılı oldu, cemiyet umduğunun üzerinde bağış elde etti.⁵⁰⁴ Cemiyet adına bu geziler ileri tarihlerde de devam etti. 30 Eylül 1925 tarihinde 17 gün süren Trakya Seyahati yapıldı. Bu iki hava seyahatinin getirileri muhteşem olmuştu, 2.000.000 TL gelir elde edildi.⁵⁰⁵ Dönemin şartlarına göre bu miktar 200 tayyareye alımına eşitti. Vecihi Hürkuş, yapılan uçuşların daha zengin bölgelere ve daha uzun zaman yapılması durumunda daha fazla bağış toplanabileceğini belirtmektedir.⁵⁰⁶

⁵⁰¹ Mustafa Kılıç, **İlk Bağış Uçak ve Adanalı Havacılar**, http://kokpit.aero/index.php?route=article/article&article_id=3421, 17.05.2017.

⁵⁰² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 182-189.

⁵⁰³ a.g.e., s. 189.

⁵⁰⁴ a.g.e., s. 190.

⁵⁰⁵ Cemiyetin hesaplarında bu dönemde 750.000 TL hediye olarak 2.000.000 TL toplanmıştır. Toplamı ise 2.750.000 TL olmuştur. Bkz. Muzaffer Ergüder, Havacılık Anıları 1922-1930, s. 68. Bağış uçaklarla ilgili geniş bilgi Osman Yalçın'ın "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri" adlı makalesinde bulunabilir.

⁵⁰⁶ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 208.

5.1.3. Vecihi Hürkuş'un Türk Tayyare Cemiyeti Bünyesinde Avrupa Seyahati

5 Temmuz 1925 tarihinde, Avrupa'daki hava sanayiinin durumunu yerinde görmek için Vecihi Hürkuş, Cevat Abbas Bey, Bnb. Hasan İskender Bey ve İstihbarat Amiri Şakir Hazım Bey'den⁵⁰⁷ oluşan komisyon Almanya'ya hareket etti.

Alman şirketi olan Junkers ve Rohrbach tayyare fabrikalarının Türkiye'de anonim şirket olarak hava sanayi kurmak istemeleri ilk gezinin Almanya'ya olmasında etkili oldu. Versay Antlaşması'nın ağır maddeleri arasında bulunan Alman hava sanayiinin sınırlandırılması, Almanları yetişmiş eleman ve kabiliyetlerini kaybetmemek için hava sanayiinin serbest çalışacağı yer aramaya itti. Dönemin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami (Gökçen) Paşa, Almanların bulunduğu durumu ülkemiz için fırsata çevirmek için gerekli atılımları yapmış, Alman teknolojisinin Türkiye'ye getirilmesi için gerekli ön görüşmeleri gerçekleştirmişti. Vecihi Hürkuş bu gezide en çok Almanların havacılık sanayiinde yetişmiş ustalarını korumasını, onları işsiz bırakmamasını ve bu surette elemanlarını beslemesini ve bunu millî bir amaç edinmelerini takdir etti. Almanlar bir milletin havacılık sanayiini kurması ve korumasının, istikbalin müdafaası için gerekli olduğunu kavramışlardı. Almanlar kendi havacılık sanayiini kurtarmak ve devam ettirmek için bütün imkânsızlıklara rağmen bir şeyler yapmaya çalışırken Türkiye'de millî bir tayyare yapan Vecihi Hürkuş'un kendi eserinin bile kendisine verilmemesi Vecihi Hürkuş'u üzmüştü. Hatta bunu "...kardeş tekmeleri altında ezilmiş, başarılı eserimi kaybetmişim." diyerek dile getirecekti.⁵⁰⁸

⁵⁰⁷ Giden personele siyasi pasaport verilmesi ile ilgili belgeler EK-J'de (Tayyare Cemiyeti Başkanının Refaketinde Avrupa'ya Gidecek Olan Pilot Hasan İskender, Fen Şubesi Müdürü Şakir Hazım ve Başpilot Vecihi Beyler'e Siyasi Pasaport Verilmesi BCA 30-18-1-1 / 14-42-3) sunulmuştur.

⁵⁰⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 190-197.



Fotoğraf 21 Avrupa'ya Giden Heyet Toplu Hâlde, Vecihi Hürkuş'un Ceketinde Pilot Brövesi Takılı.

Almanya'nın akabinde komisyon Fransa'ya gitti. Vecihi Hürkuş burada Fransızların ürettiği Moran, Moran 53, Nieuport 29, Dewoitin Av, Guadron C 60, Goliat bombardıman ve birçok tayyareyi başarıyla uçurdu. Bu başarısı Fransız Aero-Spor gazetesi yazarı Raymond Saladin tarafından haber yapıldı. Akrobasi uçuşları beğenilen Vecihi Hürkuş'a Atlantik Okyanusu'nu geçmesi için teklif geldi, Vecihi Hürkuş bu teklifi kabul etti fakat Fransız Aero Kulübü "Potez fabrikası, Fransız pilotları arasında As'lar bulamadı da mı Türk As'ı⁵⁰⁹ ile bu uçuşu yapmayı düşünüyor?" tartışmaları nedeniyle teklifi geri çekti.⁵¹⁰ Gezinin İtalya ayağından sonra Komisyon Eylül 1925'de Türkiye'ye geri döndü.

Türk Tayyare Cemiyetinde 19 Ekim 1925'te yönetim değişti ve yönetime Cevat Abbas'ın yerine Fuat Bulca geldi. Bu tarihten sonra eski projeler durduruldu, yeni karara göre cemiyet artık gelir kaynaklarını işletecek, elinde bulunan tayyare, vasıta ve elemanlarını Hava Kuvvetlerine verecekti. Vecihi Hürkuş bu karardan endişelendi, bu kararı kimin aldığı merak etti. İlk kurulduğu zamandaki program uygulanmış olsaydı tam teşekküllü bir tayyare okulu ve bir makinist okuluna sahip olunacak ve sivil ve askerî teşekküllere birçok eleman yetiştirilecekti. Ama maalesef cemiyetin programı sekteye

⁵⁰⁹ As; Beş ve daha fazla uçak düşüren pilota verilen isim. Bkz. <http://www.havacilikdunyasi.net/As%20Pilot/>, 04.09.2017.

⁵¹⁰ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 199-201.

uğradı. Bu durum 1935 yılında kurulacak olan Türkkuşu'na kadar sürecek, aradaki 10 yıllık süre Türk havacılığı için kayıp yıllar olacaktı.⁵¹¹

Türk Tayyare Cemiyetinin uçuş görevlerini Hava Kuvvetlerine devretmesi akabinde Vecihi Hürkuş'un Ceyhan tayyaresi ile yapmış olduğu Trakya gezisi iptal edildi. Hürkuş Ceyhan'ı Eskişehir'e getirip Hava Kuvvetlerine teslim etti, kendisi de Ankara'ya Cemiyetin merkez binasına geldi. Artık yeni yönetimde başkanlığa Fuat Bulca, müfettişliğe de bir zamanlar Kafkas Cephesi 7.Tayyare Bölüğüne beraber uçtuğu Şükrü Koçak getirildi. Fuat Beyin Vecihi Hürkuş'a cemiyetin uçuş görevi olmamasından dolayı Hava Kuvvetlerine geri dönmesi gerektiğini söylemesi üzerine, Vecihi Hürkuş Hava Kuvvetleri Komutanlığına geri dönemeyeceğini belirtti ve istifa etti.⁵¹²

5.1.4. Türk Tayyare Cemiyeti için Tekrar Propaganda Uçuşları

Vecihi Hürkuş'un Türk havacılığının gelişmesi amacıyla kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile çalışmaları hayatının çeşitli evrelerinde kesişmesi devam edecekti. Vecihi XIV tayyaresi için Çekoslavakya'dan gerekli belgeleri alıp Türkiye'ye döndüğü 6 Mayıs



Fotoğraf 22 Vecihi Hürkuş'un Yapmış Olduğu Seyahat ile İlgili Gazete Çıkan Bir Haber

1931 tarihinde sonra Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Ahmet Fuat Bulca, Vecihi Hürkuş'a Cemiyet bünyesinde tekrar propaganda amaçlı Vecihi XIV ile yurtiçi gezi önerdi. Vecihi Hürkuş bu öneriden çok memnun oldu; hem tek ideali olan Türk gençliğine havacılığı sevdirecek, hem de bunu kendi yaptığı uçağı ile gerçekleştirecekti. Vecihi Hürkuş 2 Eylül 1931 tarihinde makinist Halil Şeran ile beraber ilk seyahate başladı. Seyahat esnasında sırasıyla Kızılcahamam, Gerede, Bolu, Ereğli, Zonguldak, Cide, Ayancık, Sinop, Ladik, Havza,

⁵¹¹ a.g.e., s. 206.

⁵¹² a.g.e., s. 208.

Merzifon, Vezirköprü, Samsun, Vakfikebir, Trabzon, Of, Gümüşhane, Bayburt, Su Şehri, Zara, Hafik, Sivas, Şarkışla, Akdağmadeni, Sorgun, Yozgat, Sungurlu, Kalecik'i ziyaret etti. Ekim 1931'de Ankara'ya geri döndü.⁵¹³

Vecihi Hürkuş 2. seyahatine 3 Kasım 1931 tarihinde Ankara'dan başladı, sırasıyla Gölbaşı, Bala, Şereflikoçhisar, Aksaray, Konya, Beyşehir, Manavgat, Antalya, Fethiye, Köyceğiz, Muğla, Denizli, Uşak, Kütahya, Eskişehir, Geyve, Adapazarı'na uğrandı. Seyahat 3 Aralık 1931 tarihinde Yeşilköy Hava Meydanı'na inilerek tamamlandı.⁵¹⁴

Seyahat sonrası makinisti Hamit Bey'in, Ocak 1931'den itibaren de kendisinin işine Cemiyet tarafından son verildi. T.Ta.C. Başkanı tarafından kendisine 3 Aralık 1931 tarihli yazıyla; gezi süresince T.Ta.C'ye gönderilmesi gereken raporların gönderilmediğinden Cemiyetin propaganda yapamadığı, bundan sonra propagandalarda Vecihi XIV'ün kullanılmayacağı, Millî Müdafâ Vekaleti tarafından yeni yapılmakta olan prototip tayyare kullanılacağı bildirildi.⁵¹⁵ Cemiyet tarafından Vecihi Hürkuş tekrar mağdur edildi fakat bu son olmayacaktı.

Vecihi Hürkuş 1938-1939 yıllarında Almanya'ya tayyare mühendisi olmak için gönderilir. Mezuniyetini sonrası Türkiye'ye döndüğünde artık yeni adıyla Türk Hava Kurumunun yönetimi değişmişti. Vecihi Hürkuş'u yeni yönetim Van'a atadı. Bunun üzerine Vecihi Hürkuş Türkkuşu'ndaki görevinden istifa ederek Türk Hava Kurumu ile yollarını ayırdı.⁵¹⁶

5.1.5. Vecihi Hürkuş'un Uçak Mühendisliği Eğitimi

Vecihi Hürkuş 1937 yılında Türk Hava Kurumu tarafından uçak mühendisliği eğitimi için Almanya'ya gönderildi. Weimar Mühendis Okulu Vecihi Hürkuş'un Birinci Dünya ve İstiklal Savaşı'ndaki uçuşları, yapmış olduğu tayyareleri, Junkers fabrikasındaki çalışması ve yetiştirmiş olduğu elemanları göz önüne tutarak Vecihi Hürkuş'u mühendislik

⁵¹³ a.g.e., s. 266-281.

⁵¹⁴ a.g.e., s. 284-301.

⁵¹⁵ a.g.e., s. 302.

⁵¹⁶ a.g.e., s. 388.

okulunda ihtisas sınıfı olan 4. dönemden başlattı. 1937 sonbaharlarında girdiği okuldan 27 Şubat 1939 tarihinde Yüksek Akrobasi Tayyare Projesi Tezi ile Tayyare ve Makine Mühendisi olarak mezun oldu. Artık Vecihi Hürkuş tayyare mühendisiydi, yapacağı tayyarelere kimsenin “Sen tayyare mühendisi değilsin.” mazeretine sığınamayacağını düşünüyordu. Fakat düşündüğü gibi olmadı. Değil tayyare yaptırmak, çivi bile çaktırmadılar. Bayındırlık Bakanlığı tarafından iki yılda tayyare mühendisi olunmasının imkânsız olduğu gerekçesiyle uçak mühendisi ruhsatı verilmedi.⁵¹⁷

5.2. Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Vecihi Hürkuş

Havacılık alanında yapılan incelemeler sonucunda hava sanayimizin kurulabilmesi için hava sanayiinde iyi durumda olan ülkelerden teknoloji ve kaynak tedarik edebilecek şekilde ortaklaşa yapılabileceği kanaati oluştu. Bunun üzerine havacılık alanında çok iyi durumda olan ve üretiminin devam etmesi için başka ülkelerde üretim yapmaya ihtiyacı olan Alman Junkers firması ile 7 Eylül 1925 tarihinde tayyare, motor ve otomobil üretecek bir fabrika kurulması amacıyla anlaşmaya varıldı.⁵¹⁸

Vecihi Hürkuş Junkers firmasıyla yapılan bu ortaklıktan Türk havacılığı adına çok memnun kaldı. Hürkuş birkaç ay önce Junkers fabrikalarını gezmiş Prof. Dr. Junkers’in havacılık bilimine kazandırdıklarından etkilenmişti. Havacılığımız adına ümidi yeşermişti. Anılarında, ortaklık ve parlayan umudunu ile ilgili şöyle diyecekti:⁵¹⁹

“Bu anlaşma her iki taraf için de büyük fayda anlamını taşıyordu. Önce bizim için büyük bir fayda, zengin bir hava endüstrimiz doğacak, Türk işçisi yetişecek, Türk sanatkârı ve Türk mühendisi çoğalacak, Junkers firması için de terakki yolunda tasarılarını meydana çıkarmak için serbest meydan ve imkân doğacaktı. Böylece TOMTAŞ⁵²⁰ müessesesi meydana geldi ...”

⁵¹⁷ a.g.e., s. 381-382.

⁵¹⁸ Abdurrahim Fahimi Aydın, Tayyareden Uçağa; Millî Hava Sanayii’nin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, S. 31 2011, s. 78.

⁵¹⁹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 207, 208.

⁵²⁰ TOMTAŞ’ın açılışı Vecihi Hürkuş’un Bir Tayyarecinin Anıları eserinde “Tayyare ve Motör Türk Anonim Şirketi” olarak geçmektedir.

5.2.1. Vecihi Hürkuş'un TOMTAŞ'ta Şef Pilot (Test Pilotu) Olması

Türk Tayyare Cemiyetinden istifası sonrasında yeni kurulan TOMTAŞ şirketine şef pilot olması teklifi geldi. Vecihi Hürkuş bu teklifi kabul etti. Yapılan anlaşmaya göre Vecihi Hürkuş; Junkers'in Almanya'da bulunan tesislerinde fabrikasyon, yapı, tayyare inşaatı, nakliyat işleri tetkik ettikten sonra Kayseri'de yapılan fabrikada çalışacaktı. 17 Aralık 1925 tarihinde Almanya'ya gitti. Junkers fabrikasında yedi Türk daha çalışmaktaydı. Vecihi Hürkuş fabrikanın tüm işlerin görüldüğü kontrol kısmında çalışıp fırsat buldukça da uçtu. Türkiye bu fabrikadan⁵²¹ Ju A-20 tipi tayyare alacaktı.

Vecihi Hürkuş fabrikada üretimde Ju A-20 tayyarelerinin özelliklerini iyice inceleme fırsatı bulup uçtu. Bu uçuşlarda Ju A-20 tayyaresinin seri hareket ve dönüşlerde komut almasının az olduğunu görmüş ve fabrika yetkililerine rapor şeklinde tavsiyelerini vermişti. Vecihi Hürkuş 8 yıldır Alman Hava Kuvvetlerinde kullanılan bu model için verdiği raporun geri dönütünün olacağını pek düşünmüyordu. Fakat Junkers yetkilileri rapora çok değer vererek bir tayyareyi Vecihi Hürkuş'un emrine vererek gerekli tadilatı yapmasını istediler. Bir buçuk ay süren çalışmadan sonra Ju A-35 adıyla yeni tayyare hazırlandı. Yeni tayyarenin test uçuşlarını Vecihi Hürkuş yaptı. Bu arada Türkiye Junkers ile yeni bir 60 adet Ju A-20 alım anlaşması yapmıştı. Vecihi Hürkuş bu tayyarelerin Ju A-35'ler ile değiştirilmesi hususunda gerekli girişimlerde bulunmuş ise de başarılı olamadı. Vecihi Hürkuş Almanya'daki test uçuş pilotluk görevini 18 Temmuz 1926 tarihine kadar sürdürdü.⁵²²

Türkiye'ye dönen Vecihi Hürkuş Ju A-35 tayyareleriyle ilgisini devam ettirdi. Ju A-35'lerin kanatlarına benzin depoları ilave edilip menzilini arttırarak Ankara-Tahran doğrudan uçuşu yapılabileceği teklifini fabrika yönetimine sundu. Teklifi değerlendiren fabrika yönetimi projeyi uygulanabilir gördü. Fakat yönetim Vecihi Hürkuş'a TOMTAŞ bünyesinde Ju A-35 olmadığı için uçuşu yapamayacağını da söylediler. Vecihi Hürkuş bu durumu Almanların kendi tayyarelerini bir Türk pilotu eliyle meydana koymayı her şeyden

⁵²¹ Türk Hükümeti Junkers'den yirmi üç tayyare, Türk Tayyare Cemiyeti de on üç adet sipariş vermişti. Bkz. Emre Uçar, Türk Havacılık Sanayinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri, Yüksek Lisans Tezi, **Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kırıkkale, 2008, s. 57.

⁵²² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 209-218.

evvel bir onur olarak kabul ettiklerini düşündü. Bu uçuş Alman test pilotu Wagner tarafından gerçekleştirilmişti. Fakat Ju A-35'i iyi tanımayan pilot İran'da yaptığı gösteride düştü ve öldü. Bu olay, havacılığın bilimin icapları yerine getirilerek yapılması gerektiğini, lüzumsuz kaprislerin neler getirebileceğini açıkça gösterdi.⁵²³

1928 yılında TOMTAŞ iflas etti. TOMTAŞ'ın iflas etmesi Vecihi Hürkuş'u çok üzdü, iflasın nedenlerini eserinde uzun uzun anlatan Vecihi Hürkuş özellikle şu başlılara değinmiştir: havacı olmayan yönetim kademesi, hava kuvvetlerine tayyare satmak isteyen şirketlerin rekabetleri. Böylelikle Vecihi Hürkuş'un TOMTAŞ'taki fiili görevi de bitmiş oldu.⁵²⁴



Fotoğraf 23 Vecihi Hürkuş Almanya'da Junkers Fabrikasında Tayyare Testinde

5.3. Vecihi Hürkuş'un Yaptığı 2. Tayyare Vecihi XIV

Vecihi Hürkuş'un TOMTAŞ'taki görevinin bitmesi akabinde T.Ta.C.'deki üç yıl önce görev yaptığı Tetkik Şubede çalışmaya tekrar başladı. Vecihi Hürkuş Türk Tayyare

⁵²³ a.g.e., s. 219-222.

⁵²⁴ a.g.e., s. 222-228.; Uçar, a.g.t. s. 64-67.

Cemiyetindeki görevinde çalışırken boş zamanlarında yeni tayyaresinin projesini de hazırlıyordu.⁵²⁵ Hatta bir gün projesini hazırlarken odaya Başkan Vekili Şükrü Koçak girdi ve ne yaptığını sorması üzerine Vecihi Hürkuş, yeni yapacağı tayyare projesinden bahsetti. Vecihi Hürkuş kitabında Şükrü Koçak'ın cevabını şu şekilde yazar (cevap havacılığımızın neden gelişmediği hakkında çok manidardır).⁵²⁶

“Görüyorum ki sen hâlâ akıllanmamışın Vecihi. 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 alakası yok. Bu hâlde, teşebbüsün, emeklerin ve uçak ne olacak? Sana daireye geldin, gelmedin veya defteri imza et diyen mi var?”⁵²⁷

Vecihi Hürkuş, Kafkas Cephesi’nde beraber uçtukları Şükrü Beyin dediklerine üzüldü fakat o, idealine o kadar yoğunlaşmıştı ki “Fikrimce bu uğraşı bana idealdi, bir değil bin nasihatten de daha kuvvetli.” demektedir. Türlü psikolojik engellemelere rağmen Vecihi Hürkuş idealinin peşinden gidiyordu. Tayyare Cemiyetindeki vazifesinden üç ay izne ayrılan Vecihi Hürkuş, 19 Haziran 1930 tarihinde Vecihi XIV uçağını yapmak için çalışmalara başladı. Kadıköy’de Keresteciler Sokakta bir yer kiraladı, yanına iki marangoz, bir tesviyeci ve bir hızarıcı aldı. Bir tayyare yapımı için 5.000 Adam saat işçilik gerekiyordu, 8 saatlik normal mesai yaptıklarında 3 ay sarfında ancak 3.600 adam saat işçiliği karşılayabiliyorlardı, mesaiyi 12 saate çıkardı. Vecihi Hürkuş’un çalışmaları ise 16 saati buluyordu hatta çoğu geceler ancak 3-4 saat uyuyordu. Kadıköy esnafı Türk yapımı

⁵²⁵ a.g.e., s. 222-228.

⁵²⁶ a.g.e., s. 229-230;

Vecihi Beyin engellenmesine bir örnek de T.C. Milli Müdafâ Vekaleti Hava Müsteşarlığı Fen Şubesinin Baş Vekâlete (Başbakanlığa) 33982 numaralı 18 Ekim 1939 tarihli yazısında görülmektedir:

“...Bugün için Hava Kuvvetlerimizin bütün ihtiyacını ecebi memleketlerinden varestede olarak memleket dâhilinde imal etmek çok müşkül ve hatta imkânsızdır.

Hava Kuvvetlerimizde çalışan tecrübeli ve hatta Bay Vecihi’den daha kıdemli bir tayyarecimizin temin edemedikleri bu meselenin bay Vecihi tarafından yapılabilmesine imkan olmayacağını bin netice aşikârdır. Havacılığımızı yükseltmeğe kabiliyetli elemanlar için memleketimizde daima çalışacak yer ve saha mevcuttur.

Bay Vecihi tarafından yapılmış olduğu bildirilen antrenman tayyaresiyle yapmakta olduğunu bildirdiği av tayyaresi projelerinin fen heyetince tetkik edilmek üzere, Bay Vecihi’nin mühendislik ruhsatnamesi ile birlikte Vekâlete gönderilmesine emirlerinizi saygı ile arz ederim.” Bkz. EK-I (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030-10-0/59-399-22)

⁵²⁷ Nuri Demirağ’a verilen uçakların iptal edildiği dönemde de Şükrü Koçak THK başkanıdır. Şükrü Koçak’ın bu mevki de bulunması belki bir şanssızlıktır, bkz. Fatih Dervişoğlu, a.g.e., s. 49.

tayyareye sahip çıkmıştı. Yaptıkları bıçkı, kesim, kaynak gibi işlerden ücret talep etmiyorlardı. Bu iş Vecihi Hürkuş'un değil bir vatan hizmetidir diyorlardı. Vecihi Hürkuş, Vecihi XIV'ün imalinde elinden geldiğince yerli malzeme kullanmaya itina gösteriyordu, yerlisini bulamadığı emayit, tandör, çelik cıvata gibi parçaları, Fransız Cidna hava nakliyat şirketi müdürü M.Pontiere'in yardımlarıyla getiriyordu. Vecihi Hürkuş piyasada tayyare lastiği bulamadı, bunun üzerine otomobilinden söktüğü lastikleri tayyaresine taktı, böylelikle lastik sorununu da halletmiş oldu. Vecihi XIV'ün yapımına başlanmasının 89. günün gecesi tayyareyi iki kamyon ile Kuyubaşı'na getirildi. Vecihi Hürkuş o gece ilk defa rahat uyudu.⁵²⁸

16 Eylül 1930 tarihinde Fikirtepe'de kalabalık toplanmıştı. Vecihi Hürkuş TOMTAŞ'daki görevinden beri uçmuyordu, meraklı bakışlar arasında tayyaresine bindi, Hayri Bey pervaneyi çevirdi ve tayyare çalışmaya başladı. Devamında Vecihi Hürkuş eserinde şöyle diyor:⁵²⁹

“Çalışan motörümün muntazam ahengini dinliyordum. Güzel, her şey yolunda. Hamid'e işaret ettim, tekerleklerin önündeki takozlar alındı, artık tayyarem serbest. Elimdeki gaz manetini açarak motörümü 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. 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. İstedğim 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 bu sevgili halkımızın tebrikleri ayyuka yükseliyordu, yanaklarımın ve ellerimin buselere boğulduğu bugün ne mutlu günümdü.”

⁵²⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 233-239.

⁵²⁹ a.g.e., s. 241-242.



Fotoğraf 24 Vecihi Hürkuş Vecihi XIV ile Birlikte.

BİZ BU YÜKSEK KABİLİYETLİ GENÇİ İSTANBUL-NEVYÖRK HAVA SEYAHETİNE DAVET EDİYORUZ..



Bravo
VECİHİ
SANA



son hafta içinde Türk fen âlemi bir dönüm noktasına vardı. Kıymetli Tayyareciniz Vecihi bey bizzat inşa ettiği bir tayyare

ile saatlerce İstanbul'un üstünde uçtu.

Yevmi gazetelerimiz hermatut Klara Bov'un günde kaç mektup aldığını, Moris Şövalyenin saçının rengini, Douglas'ın yaz mevsimini nerede geçirdiğini tetkik ile meşgul bulduklarından bit-tabi bu büyük hadiseye lazım gelen ehemmiyeti veremediler, ve bir polis vakası kadar sudan geçtiler.

Vecihi, istiklâl muharebesinden sonraki devrin büyük kahramanlarından biridir. Bu ateşli genç dışından trnağın-dan artırdığı üç beş kuruşla meydana getirdiği tayyare ile insan kabiliyetinin ne-kad ir olduğunu ispat etti.

En son sistem aletlerle mücehhez fabrikalardan çıkan tayyare ile Bahrimühiti geçen Lindberghler, Kostlar ve [Belantlar,] bizim Vecihi-



Vecihi Bey Tayyaresi başında

mizden daha büyük kaha-manlıklar göstermediler.

Vecihi her türlü teşvike ve yardıma layıktır.

Fotoğraf 25 Dönemin Basımında Vecihi Hürkuş'un Vecihi XIV ile Uçuş Haberi.

Vecihi Hürkuş ilk uçuşlarının akabinde Ankara'ya gitti, Ankara'da Başbakan İnönü Vecihi Hürkuş'tan tayyaresi hakkında bilgi aldı ve onu takdir etti. Vecihi XIV'ün uçabilmesi için uçuş müsaadesi ve seyrüsefer vesikası alması gerekiyordu. Fakat o zaman Türkiye'de maalesef uçuş sertifikası verecek merci de yoktu. T.Ta.C. Başkanı müsaadenin verilmesi amacıyla 17 Ekim 1930 tarihinde Genelkurmay Başkanlığına dilekçe yazdı. Genelkurmay Başkanlığı, gönderdiği yazı ile ellerinde fennen muayeneye imkân olmadığından seyrüsefer vesikasının verilemeyeceği cevabını verdi. Vecihi Hürkuş, aerodinamik mazeretiyle verilmeyen belgelerinin vicdani bir karar olmayıp Hava Kuvvetlerinden gelen etki ile alınan bir karar olduğunu düşündü. Vecihi Hürkuş tayyaresiyle uçmaktan men edildi, tayyarenin başına iki muhafız koymak suretiyle

tayyarenin uçurulması, bakımının yapılması ve Vecihi Hürkuş'un yaklaşması engellendi. Vecihi Hürkuş gerekli belgeleri alamayınca kendisinin Çekoslavakya'ya gönderilmesini ve orada gerekli belgeleri almayı teklif eder. Fevzi Paşa dönemin Genelkurmay Başkanı'dır. Yazdığı yazı ile Vecihi Hürkuş'un Vecihi XIV ile Çekoslavakya'ya gidebileceği ve gerekli sertifikaları buradan alabileceğini söyler ve tezkere verir.⁵³⁰

Vecihi Hürkuş büyük özveriyle bir tayyare meydana getirirken dönemin T.Ta.C. Başkanı Yardımcısı Şükrü Koçak 5 Aralık 1930 tarihli Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi'ndeki beyanatında şunları söyleyecekti:



Fotoğraf 26 Hâkimiyeti Milliye Gazetesi (5 Aralık 1930)

“Vecihi Hürkuş bir tayyare yapmış ve bunu uçurmağa muvaffak olmuştur. Fakat bu tayyare herhangi bir ihtisas işinin bütün icaplarına cevap verecek mükemmeliyette değildir ve olmasına maddeten de imkân yoktur. Bir defa tayyarecilikte icat devresi çoktan geçmiştir. Şimdi tekemmül devresidir.

Tayyareler görecekları vazife itibarıyla birçok cins ve nevilere ayrılmış ve her biri kendi hususiyetlerine göre adım adım tekâmül etmiştir. Şimdi Vecihi Bey'in tayyaresini bu esastan mihenge vuralım: Bu bir harp tayyaresi olmadığı gibi, spor ve yolcu tayyaresi olmak vasıflarını da cami değildir. Şu hâlde hükûmet bunu örnek tutup kendisine mal edebilir miydi?

Tayyare fabrikası, basit bir marangoz tezgâhı değildir.

Fabrika milyonlar sarf ile vücuda gelir. Ve orada maksadın, ihtiyacın doğurduğu tayyareler yapılır. Bu işler fennin, yüksek sanayiin en nazik kısımlarıdır. Binaenaleyh memlekette evvela bunlar temin edilir, ondan sonra aranılan evsafi verecek tipler bulunup imal olunur. Şimdiki hâlde memleket dahilinde kendi eserimiz olarak tayyare yapmak münakaşa mevzuu bile olamaz.”

⁵³⁰ a.g.e., s. 243-253.

5.3.1. Vecihi Hürkuş Çekoslovakya’da

Vecihi Hürkuş ve makinist Halil uçarak geldikleri Ankara’da Vecihi XIV’ü sökerek, Devlet Demir Yollarından kendilerine tahsis edilen tren vagonuna yerleştirdiler. 4 Aralık 1930 tarihinde Çekoslovakya’ya gitmek üzere İstanbul’dan ayrıldılar. Çekoslovakya’da tayyare ile ilgili işlemlere Bayındırlık Bakanlığı bakıyordu, buradaki bürokratik işlemler kolay ilerliyordu, olaya şahıs işi olarak değil Türkiye Cumhuriyeti’nin işi olarak bakılmaktaydı. İşlerin kolay yürümesine bakıldığında Fevzi Paşa’nın sertifika işiyle bizzat ilgilenmiş olabileceğini göstermektedir.

CINA (Committee International de Navigation) Sivil Havacılık Komisyonu tarafından Vecihi XIV’ün her noktası, kullanılan malzemenin cins ve çeşitleri, motor sehпасı gibi her yeri incelendi. 10-18 Nisan 1931 tarihleri arasında uçuş testleri yapıldı. 23 Nisan 1931 tarihinde Çekoslovakların düzenlemiş olduğu güzel bir kutlama eşliğinde ve “Yaşasın Türk Havacılığı” pankartı altında Vecihi Hürkuş’a CINA vasıflarını haiz olduğuna dair belgeler verildi. Vecihi Hürkuş bu işlemler için ne kadar borcu olduğunu sorduğunda ise tek kelime ile “hiç” cevabını aldı. 6 Mayıs 1931 tarihinde Vecihi Hürkuş Türkiye’ye geldi.⁵³¹ Artık Vecihi XIV Türk topraklarında özgürce uçabilecekti.

5.4. Yerli Malı Sergisinde Vecihi Hürkuş

1930 yılında sanayi kongresi Ankara’da yapıldı, kongre kapsamında sadece yerli mallarının gösterildiği sergi açıldı. Sergi dönemin en büyük organizasyonuydu, Türk sanayisini temsil ediyordu ve sergi Başbakan İnönü tarafından 20 Nisan 1930 tarihinde açıldı. Sergiyi Atatürk de ziyaret edip her pavyonla tek tek ilgilendi.⁵³² Vecihi Hürkuş bu sergiye kendi üretimi ve prototip tayyarelerin maketlerinden oluşan bir köşe oluşturarak katkı sağladı. Başta Atatürk ve İnönü olmak üzere, askerî ve sivil erkân Vecihi Hürkuş ile ilgilenip desteklerini belirttiler.⁵³³

⁵³¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 254-266.

⁵³² Ayşe Feyza Şahinkuşu, İmparatorluktan Cumhuriyete Türk Sanayiinin Gelişimi için Yapılan Çalışmalar: 1930 Sanayi Kongresi ve Sonrası, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı, İstanbul 2014, s. 89-90.

⁵³³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 229-232.

5.5. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

Vecihi Hürkuş T.Ta.C. bünyesinde Anadolu'yu turunda gençlere havacılığı anlatıyordu, bu sunumlarda Hürkuş gençlerdeki merakı görüyordu. Galatasaray Lisesi öğrencilerinin fizik öğretmenleri nezaretinde yapmış oldukları planörü gösterdiklerinde ise heyecanlanmıştı. Tayyareci arkadaşı Hayrünnas Barbaros İstanbul'da havacılık sevgisini yaymak için Aerokulüp'ü kurdu. Kulüpte, kulübe üye olan gençlere eski tayyareciler tarafından havacılık dersleri veriyordu. Kulübü ziyarete Belçikalı paraşütçü M.Rene geldi. Vecihi Hürkuş Rene'ye kendi tayyaresinden paraşütle atlayabileceği teklifini yaptı. 18 Ocak 1932 tarihinde Vecihi Hürkuş'un kullandığı Vecihi XIV ile Türkiye'de ilk defa Türk yapımı tayyare ile paraşüt atlayışını⁵³⁴ Belçika'lı M.Rene yapmış oldu.⁵³⁵

Vecihi Hürkuş gençlere ve havacılığa daha faydalı olabilmek için sivil tayyare mektebi açmanın faydalı olacağını düşünüyordu. Ayrıca bu okulda tayyare de yapılacaktı. Okul ve atölye birbirini tamamlayan şubeler olacaktı. Böylece havacılığımız için insan kaynağı olan hem teknisyen hem de pilotlarımız yetişecekti. Daha önce olmaz denilenleri çalışarak, çabalayarak ve azmederek sonunda başaran Vecihi Hürkuş, sivil tayyare mektebi için de hemen çalışmalara başladı.

21 Nisan 1932 tarihinde, Sivil Tayyare Mektebi'nin talimatnamesini hazırlayarak Genelkurmay Başkanlığı, Millî Eğitim, Millî Savunma ve İçişleri Bakanlıklarına gönderdi. Mektebin teşkil gayesi; başlıca Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci gençler yetiştirmek, Türk Hava Kuvvetlerinin yedek pilot ihtiyacını karşılamaktır. Bünyesinde pervaneli ve pervanesiz bölümler olacaktı. Planör kursunun ücreti 150 TL, tayyareci kursunun ücreti ise 850 TL olacaktı. Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın takdirlerini de alan Vecihi Hürkuş'a okul izni çıktı. Hatta Fevzi Paşa okulun isminin başına Vecihi getirilmesini ve okulun adının "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi" olmasını istemişti. Böylelikle bir ilk daha gerçekleşecek, Türkiye'de ilk sivil havacılık okulu açılacaktı.⁵³⁶

⁵³⁴ Türkiye'de ilk paraşüt atlayışında uçağı Vecihi Hürkuş kullandı. Atatürk'ün de izlediği gösteriyi Alman paraşütçü Herr Hainike gerçekleştirdi. (Ankara, 16.09.1926)

⁵³⁵ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 305-309.

⁵³⁶ Devletin sivil hava taşımacılığında kurduğu ilk kuruluş 20 Mayıs 1933 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı Hava Yolları Devlet İşletmesiydi.

Okula ilk etapta on iki öğrenci kaydoldu. Bunlardan biri kızım dediği yeğeni Eribe diğeri de Bacı lakaplı Bedriye Hanımdı. Diğer öğrencileri ise Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin ve Kenan'dı. Bu öğrencilerin hiçbirinin maddi durumu talimatnamede belirtilen parayı verecek durumda değildi. Fakat Vecihi Hürkuş Vecihi XIV ile öğrenim yapılabileceğini göstermek istiyordu. Okul 27 Eylül 1932 tarihinde eğitime başladı. Okulda eğitimler devam ettiği sırada devlet yardımı yetişmişti. İktisat Bankası'ndan 1.500 TL, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ve İstanbul Parti Başkanı Cevdet Kerim İncedayı'dan 1.000 TL yardım geldi. Kuyubaşı'nda uçuş yapılan meydanın zemininde çukurlar, tümsekler vardı, Vecihi Hürkuş'un Tümen Komutanı Tümgeneral Galip Deniz Paşa'dan rica etmesiyle, askerleriyle bölgeye gelen Paşa tüm meydanı uçuş yapılacak şekilde düzeltirdi.⁵³⁷

Okulun büyümesiyle parça, motor ihtiyacı da fazlalaşyordu. Vecihi Hürkuş Genelkurmay Başkanlığından Eskişehir Askerî Hava Okulunda kullanılmayan malzemelerden istemesi üzerine Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak Paşa yine Vecihi Hürkuş'un elinden tuttu ve istediği malzemeleri verdi. Okulun inşa kısmında ise Vecihi XIV tipi tayyareden üretim yapıldı. Yoğun geçen dönemde Vecihi Hürkuş sabah erken saatlerden akşam geç saatlere kadar çalıştı. Durmak bilmeyen Vecihi Hürkuş okula gelir olması için Türkiye'de ilk defa yapılacak olan havadan reklam işine başladı. Tekel ile anlaşılan Vecihi Hürkuş küçük paraşütlere bağlı tekel mamullerini havadan attı. Çok başarılı olan bu reklam türü hemen diğer büyük şirketlerinde bu yönteme başvurmasını sağladı.⁵³⁸

5.5.1. Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin Başarıları

1933 yılı çalışmalarının sonucunda Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin başarıları şunlardı;

Bir adet Vecihi XIV A Eğitim uçağı,

Bir adet Vecihi XV Antrenman uçağı,

⁵³⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 318-328.

⁵³⁸ a.g.e., s. 332, 333.

Bir adet Vecihi XVI Hafif Nakliye uçağı (Nuri Bey),

Bir adet Vecihi X S KDeniz kurtarma servisi içi su kızağı üretimi yapıldı.



Fotoğraf 27 Vecihi X SK Seyir Halinde

Vecihi Hürkuş 1929 yılında projelendirip patentini aldığı su botunun 1933 yılında üretimine muvaffak oldu. Su kızağı 9 metre uzunluğunda, 2,5 metre genişliğinde 50 mil süratindeydi. Okulda uçuş görevleri icra edilirken deniz emercensi servisi olarak kullanıldı.⁵³⁹

Öğrencilerden Sait, Tevfik, Muammer, Salih Rıza ve Bedriye yalnız uçabilecek seviyeye geldiler. 1933 Eylül ayına kadar iki adet Vecihi XIV ve bir adet Vecihi XV ile 314,53 saat ve 2893 sorti uçuş yapıldı. Ayrıca halkı gezdirme amaçlı 15-30 dakika süreli 427 sorti uçuş yapıldı. Reklam servisleri için ise 91 saat uçuldu. Bedriye Gökmen⁵⁴⁰ pilotaj kursunu bitirerek ilk Türk kadın pilot oldu. 30 Ağustos 1933 Zafer Bayramı kutlamalarına Vecihi Hürkuş beş tayyaresi ile katıldı.⁵⁴¹ Vecihi Hürkuş kurmuş olduğu okulun masraflarının altından kalkamıyordu, bunun için dönemin önde gelen isimlerine okula destekte bulunulması, benzinin vergisiz olarak verilmesi ile ilgili maruzatını bildirmişti.⁵⁴²

⁵³⁹ a.g.e., s. 337-339.

⁵⁴⁰ Türkiye’de genel kanaat Sabiha Gökçen’in ilk kadın pilot olduğudur, Sabiha Gökçen 1936 yılında Eskişehir Hava Okulu’na girmiş ve pilot olmuştur. Bedriye Gökmen ise 1933 yılında pilot brövesini almıştır. Bkz. Mustafa Kılıç, **Yanışlar, yanışlar, yanışlar... İlk kadın savaş pilotu kim?**, <http://www.kokpit.aero/ilk-kadin-savas-pilotu-kim>, 25.05.2017.

⁵⁴¹ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 340.

⁵⁴² **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 490-1-0-0 / 1542-271-1** (29 Aralık 1936). Bkz. EK-H

5.5.2. Mühürdarzade Nuri Demirağ'ın Vecihi Sivil Tayyare Mektebini Ziyareti

Mühürdarzade Nuri Demirağ⁵⁴³ Haziran 1933'de Vecihi Sivil Tayyare Okulu ziyaret etti. Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ'a okul hakkında bilgi verdi ve geleceğe dair projelerini anlattı. Vecihi Hürkuş'un anlattıklarından ve gördüklerinden çok etkilenen Nuri Bey, Vecihi Hürkuş'a:⁵⁴⁴

“Vecihi Hürkuş sizi tebrik ederim, muvaffakiyetinizle iftihar duydum, millî havacılık amacı güden bu gelişmeye yardım etmeyi şimdi ben vicdani bir vazife telakki ediyorum. Nasıl bir yardımla bu güzel emele faydalı olabilirim?” der.

Vecihi Hürkuş bunun üzerine Nuri Bey'e bir uçak hediye edebileceğini, bir uçağın bedelinin de 5.000 TL olduğunu söyler.⁵⁴⁵ Nuri Bey bu hayırlı iş için hemen 5.000 TL ayırdığını belirtir.⁵⁴⁶ Bu haber okulda bayram havası estirir. Vecihi Hürkuş Nuri Bey hakkında eserinde şu şekilde bahseder:⁵⁴⁷

“İşte bu hadise Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası ve Havacılık Tesisleri'nin tohumu olmuştur. 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.”

⁵⁴³ Nuri Demirağ: 1886 yılında Sivas'ın Divriği ilçesinde doğdu. 1918'de maliye müfettişi oldu. Mütareke yıllarında bu görevinden istifa ederek ticaret hayatına atıldı. Ürettiği “Türk Zaferi” adlı sigara kağıdıyla kısa sürede oldukça büyük servet edindi. Sigara kağıdı üretimi İnhisarlar İdaresi'ne verilince (1925), bir ithalat ve ihracat bürosu kurdu. Bir süre sonra bu büroyu kapatıp yüksek mühendis olan kardeşi Abdurrahman Nuri Demirağ ile birlikte müteahhitliğe başladı. Karabük Demir Çelik Tesisleri (1930), İzmit Kâğıt Fabrikası, Bursa Merinos Fabrikası, Sivas-Erzurum demiryolu hattı (1938-1939) projelerini gerçekleştirdi. Kişisel çabalarıyla İstanbul Yeşilköy'de ilk büyük havaalanını yaptı; aynı yerde bir uçak fabrikası ve pilot okulu kurdu. Fabrikada Türk Tayyare Cemiyetinin siparişlerini üretmeye başladıysa da devletten destek görmediği için bir süre sonra üretimi durdurmak zorunda kaldı. 1945'te Milli Kalkınma Partisi'ni kurdu. Parti seçimlerde başarılı olamadı ve giderek etkinliğini yitirdi. 1954'te Demokrat Parti listesinden bağımsız Sivas milletvekili seçildi. Bu görevi ölümüne değin sürdürdü. 13 Kasım 1957 tarihinde İstanbul'da öldü. Bkz. <http://www.biyografi.net/kisiyazdir.asp?kisiid=2973>, 11.03.2017.

⁵⁴⁴ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 329.

⁵⁴⁵ TVHMD Başkanı Bahadır Gürer ile yapmış olduğum söyleşide bana Vecihi Bey'in kendi not defterinden bir sayfa gösterdi. Sayfada “Saat rehine... 50 TL aldım...” notu vardı. O dönemde tayyarelerin yapılma zorluğunu göstermekle beraber, Nuri Bey'in vermiş olduğu 5.000 TL'nin ne kadar değerli olduğunu da göstermektedir.

⁵⁴⁶ Nuri Demirağ'ın torunu Prof. Dr. Banu Onaral'dan 2015 yılında almış olduğum İnevasyon kursunda kendisine dedesiyle ilgili bu mevzuyu anlattım. Banu Hanım ilk defa duyduğunu söyledi.

⁵⁴⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 330.

Nuri Bey'in hediye ettiği tayyarenin yapımı 92. günde bitti. 6 Ekim 1933 tarihinde Vecihi XVI model tayyare ilk uçuşunu başarıyla yaptı.⁵⁴⁸



Fotoğraf 28 Vecihi XVI (Nuri Bey)

5.6. Türkkuşu'nun Kurulması

Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bey 1934 yılında hava sporları ve sivil havacılık alanında inceleme yapmak üzere Rusya'ya gitti. Rusya'da T.Ta.C. benzeri Assoaviahim teşkilatı vardı. Teşkilat malzeme yönünden çok zengindi, gençlere planör kursları veriyordu. Fuat Beyde benzer bir kuruluşun başkanıydı fakat kendi kuruluşu bünyesinde herhangi bir teçhizatı yoktu. Türkiye'de T.Ta.C.'nin sivil havacılık alanında aktif olabilmesi için kuruluş amaçlarına geri dönmeli ve paraşüt, planör ve uçuş eğitimlerine tekrar başlamalıydı. Rusya tarafından T.Ta.C.'ye birkaç planör hediye olarak verilmişti. Fuat Bey Atatürk'ü T.Ta.C. bünyesinde planör kurslarının verilmesi konusunda ikna etti. Atatürk Fuat Bey'e Vecihi Hürkuş'dan faydalanılabileceğini ifade eder, Fuat Bey mevzuatın yardıma imkân vermediğini söyleyince Atatürk; "Ya öyle mi? O hâlde Türkkuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın" emrini verdi.⁵⁴⁹

⁵⁴⁸ a.g.e., s. 333-334.

⁵⁴⁹ a.g.e., s. 349, 350.

Nisan 1934'de Ankara'ya çağrılan Vecihi Hürkuş'a Türkkuşu'nun Mayıs ayında açılacağı ve o zamana kadar hazırlıklarını yapması söylenir. 3 Mayıs 1934 tarihinde Atatürk tarafından Türkkuşu'nun açılışı yapılır. Rusya'dan getirilen dört adet planör uçurulur ve paraşütle atlayış yapılır. Vecihi Hürkuş, Türkkuşu'ndaki faaliyetlere Vecihi XIV ve Vecihi XV tayaralarını, ayrıca kendi talebelerinden Sait, Tefik, Muammer, Abdurrahman, Osman ve Hikmet'i tahsis eder. Vecihi Hürkuş'un üzerinde Türkkuşu'ndaki uçuşların idaresi değil ayrıca depo, hangar ve atölyelerin inşası da verilir. Türkkuşu'ndaki tesislerin yapımı 60 bin TL tutarken Vecihi Hürkuş tüm tesisleri 23 bin küsur TL'ye mal etti. Böylece Vecihi Hürkuş devletin kasasından fazla para çıkmasına mâni oldu.⁵⁵⁰

1935 yılında eğitmen olarak yetiştirilmek amacıyla Sabiha Gökçen, Emrullah Ali Yıldız, Ferit Orbay, Sait Bayav, Tefik Aytan, Muammer Öniz, Hilmi Hüseyin (Orbay?), Nurettin Demirsoy ve Mustafa İrkin Rusya'ya gönderildi. Sabiha Gökçen, Ferit Orbay ve Ali Yıldız haricindekilerin hepsi Vecihi Hürkuş'un öğrencisiydi.⁵⁵¹

5.6.1. İlk Kadın Hava Şehidi Eribe Hürkuş'un Şehadeti

Türkkuşu'ndaki personel 1936 yılı Cumhuriyet Bayramı törenleri için İnönü'den Ankara'ya gösteri hazırlıkları için geldi. Bu gösteride Türkkuşu'nun ilk semeresi görülecekti. Vecihi Hürkuş'un kız kardeşi Remziye'nin emaneti Eribede⁵⁵² dayısından talimin yapıldığı gün paraşütle atlamak için izin istedi. Vecihi Hürkuş Eribe'nin paraşütle atlamasını değil kendisi gibi uçmasını istiyordu. Fuat Bey'in iknasıyla Vecihi Hürkuş yeğenine izin verdi, Eribe ilk defa paraşütle atlıyordu ve güzel bir atlayış gerçekleştirmişti. 29 Ekim 1936 tarihinde Cumhuriyet Bayramı'nda Eribe dayısından bir defa daha paraşütle atlama izni istemesi üzerine Vecihi Hürkuş dayanamadı ve tekrar atlaması için Eribe'ye izin verdi. Eribe atlayışını yaptı fakat paraşütü açılmadı, ancak atladıktan 600 metre sonra açıldı ise de paraşüt sönmüş şekildeydi. Eribe yere çakıldı. Vecihi Hürkuş koşarak yeğeninin yanına geldi ve yaşadığını gördü. Hemen hastaneye kaldırılan Eribe maalesef

⁵⁵⁰ a.g.e., s. 351, 354.

⁵⁵¹ Mustafa Kılıç, **Havacılığımızın 10 Yanlışı!**, <http://www.kokpit.aero/mustafa-kilici-turk-havaciliginin-yanlislari>, 25.05.2017.

⁵⁵² Eribe Hürkuş, Remziye Hanım ve Mahir Bedri Bey kızı 1918 İstanbul doğumlu. Emel Hanım'ın kardeşi. 29.10.1936 tarihinde Cumhuriyet Bayramı törenlerinde Ankara'da paraşütü açılmadı. 30.10.1936 tarihinde vefat etti. İlk kadın hava şehidimizdir. Bkz. http://www.tayyarevecihi.com/soyagaci/eribe_hanim.html, 11.03.2017.

kurtarılamadı ve olaydan bir gün sonra Türkiye'nin ilk kadın hava şehidi olarak 18 yaşında doğum gününde vefat etti.⁵⁵³

Eribe uçuculuk aşkını ailesi içindeki kahraman uçuculardan almıştı.⁵⁵⁴ İsmet İnönü Havacılık Dergisi'nde Eribe ile ilgili "İlk Hava Şehidi Kızımız" başlıklı makale yazdı.⁵⁵⁵

"İLK HAVA ŞEHİDİ KIZIMIZ

Küçük Eribe, hava kurbanlarımız arasına karıştı. Paraşüt hevesi, havacılık aşkı, onu küçük yaşında işe başlatmıştı. Onun yaşında, paraşüt sert ve çok erken bir cesaretti. Ailesinin ve kendisinin aşkı, usullerin tereddüdüne galebe çaldı.

Eribe'nin fedakârlığını, kızlarımızda vatan savunması ve Türk havasının masumiyeti için iftihar edeceğimiz bir kahramanlık sayıyorum.

Hayatının en güzel baharını Türk havası için başlamak arzusu, Türk kızında en yüksek derecesini, güzel Eribe ile göstermiştir.

Güzel Eribe, babası gibi, babasından üstün bir hava kahramanı olmak için bütün hassalara malik idi. Onun şehitliği ile canımız çok yandı, çok şey kaybettik. Tesellimiz, kahramandan şehit vermek, kahraman üretme ve yetiştirmenin en feyizli çaresi olduğuna inanmamızdır.

Paraşüt, bir spor, hatta dar zamanda cankurtaran bir tedbir çoktan çıkmıştır. Paraşüt, artık memleket savunmasının yeni ve dinamik yolu ve aracıdır olma yolundadır. Türk kızları ve erkekleri, paraşütçülüğü bir savunma aracı gibi öğrenmeye mecbur olmak yolundadırlar.

Küçük Eribe'nin hatırası, paraşütçülüğe olan hevesinden dolayı, bizim için bir kat daha azizdir.

Bu satırlar, İnönü ve çocuklarının, güzel Eribe'nin kahraman hatırasına derin saygıları ve gıptalarıdır....

9 Kasım 1936

İsmet İNÖNÜ

⁵⁵³ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 368, 376.

⁵⁵⁴ Behçet Kemal Çağlar, Günümüzün Tomris'i Eribe, *Uçantürk Dergisi*, S. 218, 1972, s. 10.

⁵⁵⁵ Mustafa Kılıç, *İlk Türk Kadın Hava Şehidi Eribe Kartal Hürkuş*, http://www.kokpit.aero/index.php?route=article/article&article_id=3342, 25.05.2017.

Eribe Hürkuş'un Ankara Cebeci Şehitliği'ndeki kabrinde,

“Ziyaretçi dur!

Burada, gömdüler bir yıldızı,

Burada Eribe yatar. Göklerin ilk Türk kızı. Eribe,

Bulutlara sarıldın, kalbimizdesin bütün,

Ne çıkar sana kefen olduysa, paraşütün...” yazmaktadır.

5.7. Kanatlılar Birliğinin Kuruluşu

1947 yılında Vecihi Hürkuş ile birlikte Doç. Dr. Fazıl Noyan, Turgut Özgür, Bahattin ve İsmail Ersevîm Kanatlılar Birliğini kurdular. Birliğin faaliyetlerine gençler büyük ilgi gösterdi, birliğe kayıtlı üye sayısı kısa zamanda yüze ulaştı. Birliğe Türk Hava Kurumundan (THK) Magister tipi öğrenim uçağı temin edildi. Vecihi Hürkuş'un 1930 Vecihi XIV'ü uçurduğu yerde eğitim faaliyetlerine başlandı. Gelen öğrenciler maddi imkânsızlıklar içindeydi. Birliğe maddi kaynak bulabilmek için piyango tertiplendi ama başarılı olunamadı. Maddi sıkıntı yüzünden birlik bir süre sonra kapandı.⁵⁵⁶

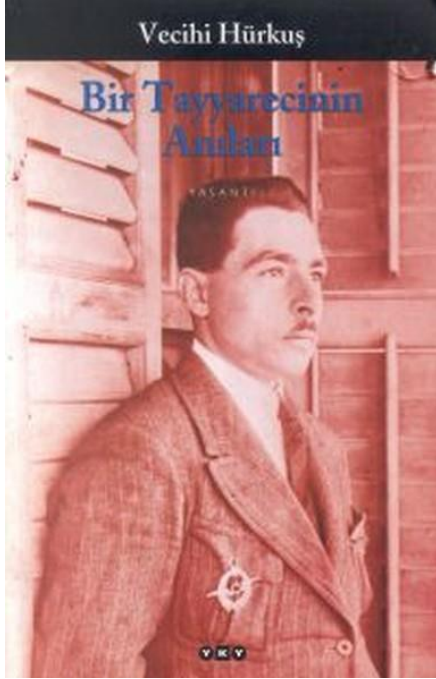


Fotoğraf 29 Kanatlılar Dergisinin İlk Sayısı

5.7.1. Kanatlılar Dergisi

Kanatlılar Birliğinin kurulması akabinde Vecihi Hürkuş ve arkadaşları havacılık alanında yeni ses getiren kanatlılar isimli dergi çıkardılar, dergi on iki sayı çıkabildi. Dergide Vecihi Hürkuş'un makaleleri Hürkuş ismi ile

yayımlandı. Dergi maddi imkânsızlıklar nedeniyle kapandı.⁵⁵⁷



Fotoğraf 30 Bir Tayyarecinin Anıları Kitabı

5.8. Vecihi Hürkuş'un Yazdığı Anı Kitabı “Bir Tayyarecinin Anıları”

Vecihi Hürkuş 1942 yılında hatıralarını “Vecihi Havalarda 1/4 Asır” adlı kitap olarak çıkardı. Bu kitap Harbiye’de Havacılık Tarihi ders kitabı olarak okutuldu. Kitap 1925 yılına kadar ki yaşamını kapsamaktadır.

Vecihi Hürkuş’un vefatı akabinde anıları kızları Gönül Hürkuş Şarman ve Sevim Hürkuş Maxon tarafından hazırlanarak “Bir Tayyarecinin Anıları” olarak basıldı. Bu kitap Birinci Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı, hava harp tarihi ve Vecihi Hürkuş’u anlatan bir başvuru kaynağı oldu.

Vecihi Hürkuş’a, Türk Sivil Havacılık ve Türk Hava Yolları Tarihi adlı eseri hazırlaması için 24 Şubat 1969 tarihinde THY Ananım Ortaklığı ile 1.250 TL karşılığı mukavele yapıldı. Fakat Vecihi Hürkuş’un bu projeyi tamamlamaya ömrü yetmedi.⁵⁵⁸

5.9. Vecihi Hürkuş’un Ticari Atılımları

1951 yılında zirai mücadele için beş arkadaş ile birlikte Türk Kanadı adlı bir şirket kurdu. İngiltere’den Auster marka üç uçak aldılar, ihtilaf çıkınca Vecihi Hürkuş tüm haklarından vazgeçerek şirketten çıktı. 1952 yılında Paro mamalarının reklamını yapmak

⁵⁵⁷ a.g.e., s. 383.

⁵⁵⁸ a.g.e., s. 416.

için yine İngiltere'den Proctor V tipi uçak aldı. Bu uçakla değişik şirketlerin ve özellikle Paro mamaları ve puro sabunların reklamını yaptı.⁵⁵⁹

5.9.1. Hürkuş Hava Yolları

29 Kasım 1954 tarihinde Hürkuş Hava Yollarını kurdu. Bu Türkiye'de özel sektörün kurduğu ilk hava yolu şirketi oldu. Devlet Hava Yollarının⁵⁶⁰ kullanmadığı uçakları ihale ile aldı. Altı adet De Havilland, bir adet Aerovan ve bir adet Tiger uçağını envanterine kattı. Bu uçaklar için bankadan 58.500 TL⁵⁶¹ kredi çekti. Uçaklara aile fertlerinin isimlerinin kısaltılmışı olan HAD, GÜL, SEV, PER, ALİ, NUR, ERK isimlerini verdi. Uçuş müsaadesi için Ulaştırma Bakanlığına başvurduğunda, uçakların uçması için revizyona tabi tutulmaları istendi, aslında uçaklar THY'den alınırken şartnamede uçuşa hazır oldukları belirtilmekteydi.

Uzun uğraşlar sonrasında 1 Nisan 1955 tarihinde İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın, İzmir-Milas hatlarıyla uçuşa başladı. Kısa zamanda halk tarafından tutuldu fakat bu yükselişin önü THY tarafından kesildi. Hürkuş Hava Yollarının uçuşları kısıtlandı sonrasında ise tamamen men edildi. Ayrıca Vecihi Hürkuş'un TC-PER uçağı Bursa'dan İstanbul'a gitmek için kalkacağı sırada motor arızası verdi, yapılan inceleme sonucu sökülen benzin filtresinin içerisinde pamuk parçaları görüldü. Bir hafta önce yapılan bakımlarda bütün emniyet telleri Vecihi Hürkuş tarafından yapılmıştı. 1917 yılında başına gelen sabotaj yeniden mi başına gelmişti. Vecihi Hürkuş konu ile ilgili şikâyet dilekçesini Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğüne göndermesine rağmen herhangi bir soruşturma yapılmadı. Vecihi Hürkuş, DHY'nin Hürkuş Hava Yollarını rakip olarak gördüğünden, bitirilmesi gereken bir şirket olarak davrandığını düşünüyordu.⁵⁶²

⁵⁵⁹ a.g.e., s. 385.

⁵⁶⁰ 21 Mayıs 1954 tarihinde, 6623 sayılı Kanun'la "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" ismi kaldırıldı ve Türk Hava Yolları oldu. Bkz. <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>, 9.6.2017.

⁵⁶¹ 1954 yılında öğretmen maaşının 40 TL olduğu öngörüldüğünde çekilen kredinin büyüklüğü daha iyi anlaşılacaktır. Bkz. İsmail Güven, 1940'dan Günümüze Öğretmenlerin Ekonomik Sorunlarının Tarihsel Analizi, **Millî Eğitim Dergisi**, S. 160, 2003, http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/160/guven.htm, 25.05.2017.

⁵⁶² Vecihi Hürkuş, a.g.e., s. 387-396.

Teknik kontrol için Yeşilköy’de tutulan TC-BİS rüzgârlı bir havada içeri alması konusunda yapılan uyarılara rağmen içeri alınmayarak 10.000 TL zarara uğradı. TC-GÜL’ün yeniden revizyona tutulması istendi. Duruma itiraz edildi, itiraz dilekçesine herhangi bir işlem yapılmadı. Nedeni araştırıldığında itiraz dilekçesine pul konulmadığı için işlem yapılmadığı 6 ay sonra söylendi.⁵⁶³ Vecihi Hürkuş’un anılarında;⁵⁶⁴

“Bir düşündüm. Bir sabotaj yapılıyor, idare böyle bir hadiseyi tahkik etmek istemiyor, müfettişlik bu hususta cevap dahi vermiyor!..”

diyerek durumu özetleyecektir.

Türkiye’nin ilk hava korsanlığı Hürkuş Hava Yolları bünyesinde pilot olan Fevzi Gökdeniz⁵⁶⁵ ve Sadık Saygun tarafından yapıldı. 13 Haziran 1955 tarihinde Hürkuş Hava Yollarına ait uçak Bulgaristan’a kaçırıldı.⁵⁶⁶

Vecihi Hürkuş, Türkiye’nin ilk özel hava yolu olan Hürkuş Hava Yolları için tek uçağı kalıncaya kadar mücadelesini devam ettirdi. Sabotaj, uçak kaçırma, kredi borçları derken şirket kapandı. 27 Mayıs 1960 ihtilali sonrasında uçaklarının bulunduğu hava meydanına girmesine izin verilmedi, aylar sonra verilen izin ile girdiğinde ise atölyesinin dağıtıldığını, teknik malzemelerinin saçıldığını, dosyaların parçalandığını ve en kötüsü uçakların motorlarının, kanatlarının ve gövdelerinin parçalandığını, tekerleklerin kesildiği gördü. “Bu surette Hürkuş Hava Yolları kurumu sönmüş ve milli bir varlık yok olmuştu.”⁵⁶⁷

Vecihi Hürkuş elde kalan son uçağı TC-ERK ile Maden Tetkik Arama Enstitüsü için havadan toriyum, uranyum ve fosfat gibi madenleri meydana çıkarmak için uçuşlar yaptı. Vecihi Hürkuş’un uzman pilot olarak alçak irtifadan uçması maden aramalarında çok

⁵⁶³ a.g.e., s. 387-398.

⁵⁶⁴ a.g.e., s. 388.

⁵⁶⁵ Fevzi Gökdeniz, 1955’te Bursa Stadı üzerinde bir banka için reklam uçuşu yaparken, tribünde gördüğü Neriman isimli kıza hava atmak için fazla alçalmış ve elektrik tellerine çarparak yere çakılmıştı. Vecihi Hürkuş, Fevzi Gökdeniz’in hastane masraflarını ödeyememiş; Gökdeniz de intikam için arkadaşı Sadık Saygun ile birlikte Hürkuş Havayolları’nın bir uçağını Bulgaristan’a kaçırarak ilk Türk hava korsanı olmuştu. Bkz. Ahmet Ağaoğlu, İlk Türk Hava Korsanı, <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=4550>, 28.05.2017.

⁵⁶⁶ İmdat Atak, Tüm Zamanların Güzel Şehri, Bursa ve İlkler, **Bursa Bilanço Dergisi**, S. 142, 2012, s. 45.

⁵⁶⁷ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s.398.

faydalı oluyordu.⁵⁶⁸ 8 Eylül 1966 tarihinde dönemin başbakanı Süleyman Demirel'i taşıyan VIP uçağına fazla yakın uçtuğı için yaklaşmaktan dolayı pilot lisansı iptal edildi. Pilot lisansının alınması akabinde İzmir/Cumaovası'nda bulunan TC-ERK'i İstanbul'a getirmek için Ulaştırma Bakanlığı'ndan istedi fakat bu isteğı de gerçekteşmedi. TC-ERK'i İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi satın almak istedi. Vecihi Hürkuş uçağıın isminin kalması koşuluyla kabul etti. şimdi TC-ERK İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde gururla sergileniyor.



Fotoğraf 31 TC-ERK, İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde

5.10. Vecihi Hürkuş'un Vefatı

Birçok ilklere imza atmış olan Vecihi Hürkuş, havacılık tarihini yazarken bir kaza ile beyin kanaması sonucu komaya girer. Vecihi Hürkuş Apollo 11 uzay aracının Ay'a yolculuğā çıktığı gün 16 Temmuz 1966 tarihinde Ankara Gülhane Tıp Akademisi Hastanesinde vefat etti. Cenazesinde maalesef sadece birkaç kişi vardı. Vecihi Hürkuş'un mezarı Ankara Cebeci Asri Mezarlığında bulunmaktadır.

⁵⁶⁸ Mustafa Kılıç makalesinde konuyla ilgili anısını şöyle anlatmaktadır: Anomolist olarak birlikte çalıştığı Mustafa Yılmaz Bey tarafından anlatılmıştı. Mustafa Bey şöyle demişti: "Öyle güzel uçardı ki vadiler arasında adeta havada dururdu. Böyle olunca havadan madenleri tespit etmek çocuk oyuncağı olurdu bizim için." Bkz. **Mustafa Kılıç, Atatürk'ten Sonra Hayranı Olduğum Tek İnsan**, <http://www.kokpit.aero/mustafa-kilic-vecihi-hurkus>, 28.05.2017.



Fotoğraf 32 Vecihi Hürkuş'un Vefat Haberi

Vecihi Hürkuş'un kabrinin Askeri Şehitliğe naklini sağlamak bulunmaktadır. Vecihi Hürkuş'un yeğeni Eribe'nin mezarı Cebeci Şehitliğinde bulunmaktadır.



Fotoğraf 33 Vecihi Hürkuş Vefatının 48. Yılında Ankara Cebeci Asri Mezarlığındaki Mezarı Başında Düzenlenen Törenle Anıldı.

VI. BÖLÜM

6. VECİHİ HÜRKUŞ'UN UNUTULMAMASI İÇİN YAPILAN FAALİYETLER

Türk havacılığı için yeri doldurulamayan bir şahsiyet olan Vecihi Hürkuş'un unutulmaması, gelecek nesillere tanıtılması, hak ettiği yeri alması amacıyla çeşitli alanlarda kurum, kuruluş ve şahıslar gönüllü olarak çalışmakta, eserler ortaya koymaktadır. Bunlardan bazıları örnek olarak verilmiştir:

6.1. Yeni Nesil Temel Eğitim Uçağı: HÜRKUŞ

Vecihi Hürkuş'un Türk havacılığına katkılarına vefa borcu olarak Türkiye'de üretilen ilk eğitim uçağına onun soyadı olan HÜRKUŞ ismi verildi. Yeni Nesil Temel Eğitim Uçağı (HÜRKUŞ) Geliştirme Programı bünyesinde Mart 2006'da Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile TUSAŞ arasında imzalanan anlaşma ile yürürlüğe girdi. Uçak gece ve gündüz görev yapabilme kabiliyetine sahiptir. HÜRKUŞ eğitim uçağı ile intibak uçuşu, görerek uçuş, aletli uçuş, seyrüsefer, gece ve kol uçuşu eğitimleri yapılabilecektir.⁵⁶⁹

İnsansız hava aracı ANKA'dan sonra Türk Havacılık ve Uzay Sanayi tarafından tamamı Türkiye'de Türk mühendisler tarafından üretilen ikinci hava aracı olan Hürkuş, TUSAŞ Kazan tesislerinde gerçekleştirilen bir törenle hangardan çıkarıldı. Törene Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Genelkurmay Başkanı Necdet Özel, TAI ve TUSAŞ yetkilileri ile uçağına adını veren Vecihi Hürkuş'un kızı Gönül Hürkuş ve diğer aile mensupları katıldı. Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan HÜRKUŞ uçağıının

⁵⁶⁹ TAI, Yeni Nesil Eğitim Uçağı Hürkuş, <https://www.tai.com.tr/tr/proje/hurkus>, 15.05.2017.

hangardan çıkarılma töreninde yaptığı konuşmada Vecihi Hürkuş hakkında düşüncelerini şöyle açıkladı:⁵⁷⁰

"Büyük sıkıntılara maruz kaldılar, dönemlerinde başarıları yeterince takdir edilmedi, ödüllendirilmesi gereken çabaları teşvik yerine hep engellenmeye çalışıldı. Zor şartlarda yaşamış olmalarına rağmen bugün ulaştığımız havacılık ve savunma sanayine isimlerini silinmeyecek şekilde yazdırdılar. Onların hayat hikâyeleri film oldu, kitap oldu, ama bunların yeterli olmadığını ifade etmek istiyorum. Başta aileleri olmak üzere ilgili herkese bu iki ismin kitap, film, belgesel yoluyla genç nesillere tanıtılması için çok yoğun şekilde gayret etmelerini rica ediyorum. Vecihi Hürkuş'un, Nuri Bey'in izinden giden nesillerimiz şu anda bu tesislerde gördüğüm nesiller olarak onları tanımlıyorum. Onlar oldukça, onları örnek alan, onların mücadelesini sürdüren nesillerimiz oldukça biz bugünden de çok daha ileri seviyeleri yakalayabiliriz. Bu anlamlı günde kendilerini tekrar rahmetle yad ediyor, milletçe şükranlarımı ifade ediyorum."



Fotoğraf 34 HÜRKUŞ Temel Eğitim Uçağı

⁵⁷⁰ Sabah Gazetesi, (2012, Haziran 27), **Hürkuş Hangardan Çıktı**, <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2012/06/27/basbakan-erdogan-konusuyor>, 14.05.2017.

6.2. Astsubay Vecihi Hürkuş Onur Ödülü

Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından geleneksel olarak her yıl “Astsubay Vecihi HÜRKUŞ Onur Ödülü” töreni düzenlenmektedir. İlkini 14 Şubat 2015 tarihinde yapılan törenin her yıl Hava Kuvvetlerinin bir asrı aşan tarihinde astsubayların üstlendikleri görevler, verdikleri hizmetler ve TSK’ya olan katkılarından dolayı onurlandırmak amacıyla düzenleniyor.

6.3. Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği

Vecihi Hürkuş’un hayatı, eserleri ve ideallerini tanıtmak, onu topluma yeniden kazandırarak havacılığa ilgiyi ve sevgiyi arttırmak; bu konuda çalışmalar yapan kişi ve kuruluşlarla Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi’ni kurmak, Türkiye’de üretilen veya Türkiye’de üretilecek olan uçak yapımlarını desteklemek, Türk ve Dünya havacılık tarihine katkı sağlayacak bilgi belge ve dokümanları araştırmak, bulmak, arşiv oluşturmak, sergilemek, toplumla paylaşmak ve Vecihi Hürkuş’un kabrinin Askerî Şehitliğe naklini sağlamak amacı ile 29 Kasım 2007 tarihinde kurulmuştur. Dernek, Vecihi Hürkuş’u tanıtmak için 2008 yılında “Vecihi Hürkuş 1. Kitap / HAVADA 1915–1925” ile Mehmet Gürbüz GÜRER’in yazmış olduğu Vecihi Hürkuş “Göklerin Korkusuz Adamı” adlı kitapları Dernek yayınlarından bastırdı. Ayrıca Vecihi Hürkuş’un ölüm yıldönümleri ile ilk uçağı olan Vecihi K-VI’nın ilk uçuş tarihi olan 28 Ocak tarihinde anılması için bazı programlar düzenlemektedir.⁵⁷¹

6.4. Vecihi Hürkuş Hayatı Film Oluyor: “HÜRKUŞ”

Film, Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında savaş pilotu olarak görev yapan, uçak mucidi Vecihi Hürkuş’un hayatını kendine kılavuz edinmiş bir gencin, özel kanat tasarımlı bir uçağı icat ederken karşılaştığı güçlüklerin hikâyesinin etrafında

⁵⁷¹ Nuray BAYKAL, Efsane Kadıköy’de Yaşayacak, **Kokpitten Bakış**, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yayını, İstanbul, 2013, s.29; <http://www.tayyarecivecihi.com/hakkimizda.asp>, 04.10.2017.

gelişmektedir. Hayatını icadına adanmış bu gencin mücadelesi sırasında yaşadığı aşk ile uçak tutkusu arasında gidip gelmesi, ona farklı bir hayat bakışı kazandırmaktadır.⁵⁷²

6.5. Vecihi Hürkuş Havacılık Ödülleri

Havacılık sektöründeki gelişmelerin geniş kitlelere duyurulması, başarılı kuruluş ve kişilerin ödüllendirilerek yol gösterici olması ve havacılığın teşvik edilmesi amacıyla Türk Hava Kurumu Üniversitesi İşletme ve Ekonomi Topluluğu'na her yıl düzenlenmektedir. 24 Nisan 2017 tarihinde Türk havacılık tarihinin en önemli isimlerinden Vecihi HÜRKUŞ adına verilen havacılık ödülleri 4. kez sahiplerini buldu.⁵⁷³

6.6. Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı

Çankaya Belediyesi tarafından Nisan 2016'da açılışı yapılan Ankara'nın ilk model uçak parkı "Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı", model uçak kullananların yeni eğlence mekânı oldu. Çankaya Belediyesince, Türkiye'nin ilk uçak tasarımcısı ve üreticisi Vecihi Hürkuş'un adına yapılan Hobi Havacılık Parkı, model uçak meraklılarına hizmet veriyor. Mühye Köyü'nde 7 bin metrekare alan üzerine kurulu olan park, teknik özellikleri ile model uçak meraklılarının ilgisini çekiyor. 100x10 metre boyutlarındaki asfalt uçak pisti, apron alanı, kafes tel çit içerisinde bulunan tribünü ve şarj destek üniteleriyle model uçak meraklılarının tüm isteklerini karşılayan park, Ankara'nın bu alandaki eksikliğini kapatıyor.⁵⁷⁴

⁵⁷² Akşam Gazetesi, (2017, Ağustos 4), Vecihi Hürkuş'un hayatı film oluyor, <http://www.aksam.com.tr/kultur-sanat/vecihi-hurkusun-hayati-film-oluyor/haber-648685/>, 24.09.2017..

⁵⁷³ Airline Haber,4. Vecihi Hürkuş Havacılık Ödülleri, <https://www.airlinehaber.com/4-vecihi-hurkus-havacilik-odulleri/>, 12.06.2017.

⁵⁷⁴ Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı, <http://www.cankaya.bel.tr/pages/3906/VECIHI-HURKUS-HOBI-HAVACILIK-PARKI/>, 12.06.2017.



Fotoğraf 35 Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı

6.7. Orhan Bahtiyar Tarafından Vecihi Hürkuş'un Hayatı Romanlaştırıldı: "Gece Tayyarede Açıkta"

Orhan Bahtiyar, Vecihi Hürkuş'a değerini hakkıyla verenlerden. Çeşitli kaynaklardan beslenerek yazdığı romanında Vecihi Hürkuş'un hayatını konu edinmiş. Sunay Akın kitabın tanıtım broşüründe şöyle demektedir:⁵⁷⁵

"Vecihi Hürkuş bir uçma sevdalısı idi. Uçağın zor bulunduğu bir memleket ve dönemde uçtu. Bununla yetinmeyip Kurtuluş Savaşı'na gökyüzünden katıldı, binlerce askerin gökyüzünde aradığı umut oldu. Kazanılan bağımsızlık sonrası durmadı, ilk Türk yapımı uçağı üretti. Yetinmedi, Türkiye'nin İlk sivil havacılık okulunu kurdu. Türk havacılığının pek çok önemli tarihine imza atmamakla geçen bir ömür sonrası insanoğlunun Ay'a ayak basmak için yola çıktığı 16 Temmuz 1969' da yaşama veda etti. Araştırmalarımnda Vecihi Hürkuş'un hayatını hep takip ettim..."

6.8. Vecihi Tayyaresi Maketinin Yapılması

18 Mayıs 2016 tarihinde 4 yaşındaki oğlum Yiğit'in öğrenim gördüğü Yenimahalle Hisar Çocuk Akademisinde geleceğin Vecihi adaylarına Vecihi Hürkuş'u hayatını ve yaptıklarını anlattıktan sonra, asistanım Yiğit ve arkadaşlarıyla beraber TVHMD Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Bahadır GÜRER'den öğrenmiş olduğum mandal, ağız çubuğu ve

⁵⁷⁵ Orhan Bahtiyar, *Gece Tayyarede Açıkta*, Aya Kitap, İstanbul 2014.

mıknatıstan oluşan malzeme ile Vecihi Hürkuş uçaklarından yapıldı. Çocuklar Vecihi Hürkuş’u öğrenmenin yanında ilk defa kendi uçaklarını yapmış oldular.



Fotoğraf 36 Vecihi Maket Uçağının Geleceğin Havacıları ile Yapılması.

6.9. Vecihi Hürkuş’un Hayatını Konu Alan Tiyatro: “Bir Tayyareci, Vecihi Hürkuş”

Mansur Erk, Türk pilot, mühendis ve müteşebbis Türk havacılık tarihinin en önemli isimlerinden biri olan Vecihi Hürkuş’un onuruna “Bir Tayyareci – Vecihi Hürkuş” adlı tek kişilik oyunu sahneye koydu. Oyun yurtiçinde ve yurtdışında birçok sahnede seyirci karşısına çıktı.

6.10. Vecihi Hürkuş Anı Köşeleri

6.10.1. İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi

Yeşilköy’de bulunan Hava Kuvvetleri Müzesi’nde Vecihi Hürkuş’a ayrı bir önem veriliyor. Hürkuş Hava Yollarında kullanılan DH 89A “Dragon Rapid” tipindeki TC-ERK tescilli yolcu uçağı hâlen müzede sergilenmektedir. Vecihi Hürkuş’un 1925 yılında yurtdışı gezisine giderken giydiği ve üzerinde pilot brövesi bulunan elbisesi de müzede

ziyaretçilerin ilgisine sunulmaktadır. Ayrıca müzede Vecihi Hürkuş'un hayatını anlatan bir köşe de bulunmaktadır.

6.10.2. Ankara Hava Müzesi

Etimesgut'ta bulunan Hava Kuvvetleri Ankara Müzesinde, Vecihi Hürkuş'a ait biyografi bulunmaktadır. Ayrıca 2018 yılı içinde Hürkuş'un ilk yaptığı uçak olan Vecihi K VI'nın maketi konulacaktır.

6.10.3. Türk Hava Kurumu (THK) Müzesi

Ulus'ta bulunan THK Müzesi'nde, Vecihi Hürkuş'a ait özel bir köşe bulunmaktadır. Köşede Vecihi Hürkuş'a ait fotoğraflarla birlikte hayatını anlatan biyografi ayrıca heykeltıraş Metin Uçak'ın yaptığı Vecihi Hürkuş büstü bulunmaktadır.

6.10.4. Hava Teknik Okullar Komutanlığı Anı Salonu

Havacı astsubayların eğitim gördüğü Hava Teknik Okullar Komutanlığında 22 Mayıs 2017 tarihinde Vecihi Hürkuş köşesi açılmıştır. Köşede fotoğraflarla Vecihi Hürkuş'un anlatılmasının yanında proje tamamlandığında balmumu heykeli ve Vecihi K-VI'nın maketi bulunacaktır. Köşe havacı astsubaylar için rol-model olan Vecihi Hürkuş'a bugünün astsubaylarının vefalarının göstergesidir.

SONUÇ

Vecihi Hürkuş 1912 yılında Balkan Savaşlarıyla askerlik hayatına başlamıştır. 1916 yılında daha 20 yaşında genç yaşta pilot olmuştur. Kafkas Cephesi'nde daha yeni pilot iken Rus tayyaresini düşürmüş, kendi uçağı da düşürülerek Ruslar tarafından esir alınmış, kurtulmuş ve kaldığı yerden vatan savunması hizmetine devam etmiştir. İstiklâl Savaşı için İstanbul'dan Anadolu'ya kaçmış, Milli Kuvvetlere katılarak sayısız başarılar elde etmiştir. Harbin ilk uçuşunu başarıyla yerine getirmiş, cephelerde annesi ve kız kardeşinin İstanbul'da baskı görmeleri üzerine Eskişehir'e geldiklerinde ve kız kardeşi Yunan saldırısında şehit olduğunda bile durmaksızın vatan savunması için savaşmaktan geri durmamıştır.

Türkiye'nin İlk uçağını 1925 yılında imal ederek uçurmuştur. Fakat bu uçuşunun sonucunda mükâfat verileceğine askeri disipline uymadığı gerekçesi ile hapis cezası verilmiştir. Vecihi Hürkuş'u engellemeler yıldırmamış, 1930 yılında ilk Türk sivil uçağını imal etmiştir. Vecihi Bey'in yaşamında icat ve atılımlar hiç durmamıştır. Uçak yapımının yanında, ilk havacılık okulu, ilk sivil hava yolu, ilk sürat botu gibi sayısız ilkleri gerçekleştiren Vecihi Hürkuş ölünceye kadar durmak bilmeyen bir hayat yaşamıştır.

Vecihi Hürkuş havacılığın değerini erken denilecek bir dönemde anlamış ve şöyle demiştir: “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 millî sanayiye dayanması düşüncesindeydim. Milliyetçi bir görüş ile daha ilerisini ve daha iyisini düşünmek ihtiyacını duyuyordum.” Fakat çevresinde Vecihi Hürkuş'u anlayacak insan sayısı çok azdı. Girişimlerinin karşısında engeller çıkarılmıştı. Hatta kapasitesi hafife alınmış ve küçümsenmişti. Eğitim uçağı yapma teklifine: “...Hava Kuvvetlerimizde çalışan tecrübeli ve hatta Bay Vecihi'den daha kıdemli bir tayyarecimizin temin edemedikleri bu meselenin

bay Vecihi tarafından yapılabilmesine imkan olmayacağını bin netice aşikârdır” cevabı verilmişti. Aynı dönemde Sadettin Alan, Nuri Bey’in atılımları da neticesiz kalmıştı.

Son yıllarda Vecihileri, Nurileri sevindirecek gelişmeler yaşanmaktadır. İlk yerli savaş uçağına Vecihi Beyin soyadı HÜRKUŞ adı verilmiş, prototipi üretilmiştir. T129 Saldırı Helikopteri, ANKA İnsansız Hava Araçları seri üretime geçmiştir. Kendi Milli Muharip Uçağı’da 2030’lu yıllarda Türk semalarında uçmaya başlayacaktır. Yeni Vecihilerle beraber, devlet, bilim, sanayi koordinasyonunun sağlanmasıyla önümüzdeki yıllarda bir çok Vecihi K-VI’lar üretileceğine inancım tamdır.

Netice olarak yapılan bu çalışma ile Türkiye’nin yetiştirdiği en önemli havacılarından biri olan Vecihi Hürkuş hakkında şimdiye kadar akademik bir çalışmanın yapılmamış olması ve dolayısıyla bu tarihi şahsiyetin havacılık tarihi içindeki yerinin yeteri kadar görülmemesidir. Bu çözümlenmeye bağlı olarak onun hakkında ortaya konan yeni bilgiler çerçevesinde yaşadığı devrin havacılığının durumu daha iyi anlaşılmasına katkı sağlayacağını umuyorum.

Vecihi Hürkuş’un Hayatına Sığdırdığı İlkler

- Çift motorlu tayyareyle "Caudron G-4" uçan ilk Türk pilot oldu. (Kafkas Cephesi, 17.07.1917)
- Kafkas Cephesi'nde bir Rus uçağını düşürerek Ruslara karşı ilk Türk Hava Zaferini kazandı. (Kelkit, 26.09.1917)
- Ruslardan ele geçirilen Nieuport tayyaresine pervane imal etti. (İstanbul, 1918).
- İstiklal Savaşı’nda;
 - Uçak kanatlarının tamiratı için jelâtin ile emayit imal etti.
 - İlk keşif uçuşunu yaptı (Kula/Alaşehir 15.08.1920)
 - İlk hava zaferini kazandı (Alaşehir 15.08.1920)
 - Savaşın son uçuşunda (Seydiköy/Gazimir) hava alanına ilk girdi ve tek başına işgal etti. (İzmir, 14.09.1922)
 - Üç defa TBMM Takdirnamesi ve Kırmızı Şeritli İstiklal Madalyası aldı.

- Türk toprağı üzerine ilk yolcu seferi düzenledi. Caproni Breda - 11 yolcu (Edirne, Haziran 1923)
- İlk Türk tayyaresinin planlarını ve inşasını yaptı: "Vecihi K-VI" (İzmir, 1924) İlk ve tek uçuşu (İzmir, 28.01.1925).
- Türkiye’de kurulan ilk sivil havacılık organizasyonu olan Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C) kurucuları arasında oldu.
- Türkiye’de ilk olarak Vecihi Hürkuş'a "Türkiye'nin baştayyarecisi" unvanı verildi (Ankara, 17.06.1925)
- Türkiye’de ilk paraşüt atlayışında uçağı, Vecihi Hürkuş kullandı. Gösteriyi Alman paraşütçü Herr Hainike gerçekleştirdi. (Ankara, 16.09.1926)
- İlk Türk sivil uçağının planlarını ve inşasını yaptı: "Vecihi XIV" (Kadıköy/İstanbul, 16.09.1930)
- Avrupa semalarında ilk Türk uçağı ile uçuş yaptı. (Prag-İstanbul, 25.04.1931)
- Türkiye’de ilk Türk uçağı ile ilk yurt turunu yaptı. (02.09.1931 / 09.11.1931)
- Belçikalı Paraşütçü M. Rene, Türkiye’de ilk Türk sivil uçağından ilk paraşüt atlayışını yaptı. Vecihi XIV Uçağını Vecihi Hürkuş kullandı. (Yeşilköy, 18.01.1932)
- Türkiye’de ilk Sivil Kara ve Deniz Tayyare Fabrikası'nı kurdu. "Vecihi Faham Kara ve Deniz Tayyare Fabrikası" (Kadıköy/İstanbul, 1932) Vecihi XIV tipte 2. Uçağını yaptı. İlk Türk deniz uçağını yaptı.
- Türkiye’nin yerli ilk sürat botu "Vecihi X SK’yi” imal etti. (Kadıköy/İstanbul, 1933).
- Türkiye’deki ilk sivil pilotaj okulunu açtı "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi” (Kadıköy/İstanbul, 1932)
- İlk Türk kapalı kabin yolcu/deniz uçağını (Vecihi XVI) inşa etti. (Kadıköy/İstanbul, 1933)
- İlk Türk spor ve eğitim uçağı Vecihi XV’i imal etti. (Kadıköy/İstanbul, 1933)
- İlk Türk kadın tayyare pilotu Bedriye Bacı’yı (Gökmen) ve on iki pilot yetiştirdi (Kadıköy/İstanbul, 1933)
- "Kanatlılar" havacılık dergisini on iki sayı süreli çıkarttı. (İstanbul, 1948)
- Yurt içi hatlarda yolcu ve kargo taşımacılık yapan ilk özel havayolu şirketini kurdu: "Hürkuş Havayolları" (İstanbul, 1954-60).

- Türkiye'nin toprakaltı radyoaktif servetlerini (toryum, uranyum, fosfat) tayyare ile tespit etti. (1961-67).
- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) tarafından, dünyada pilotluğu 50 yılı aşan ilk Türk pilot olarak ödüllendirildi. (1916-1967)
- 1916-67 yılları arasında, Vecihi Hürkuş toplam 102 ayrı model uçak kullandı ve yaklaşık 30.000 saat uçuş yaptı.⁵⁷⁶

⁵⁷⁶ <http://www.tayyarevecihi.com/ilkler.asp>, 28.09.2016.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

- BCA, 30-10-0-0 / 59-399-22 (18 Ekim 1939)
- BCA, 30-10-0-0 / 60-403-5 (21 Mart 1925)
- BCA, 30-18-1-1 / 14-42-3 (28 Haziran 1925)
- BCA, 490-1-0-0 / 1542-271-1 (29 Aralık 1936).
- BOA, HR.İM.000.48.00180.002 (29 Ocak 1923)
- DH. EUM. AYŞ (Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi), 42/71.
- Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kl. 1403, Dos. 59, Fh. 1, 4.
- Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kl. 1403, Dos. 60, Fh. 2-67.
- Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kl. 1450, Dos. H2, Fh. 2-20.
- Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kl. 1450, Dos. H3, Fh. 3-18.
- Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kl. 1455, Dos. 311, Fh. 1-153, 154.
- Gnkur. ATASE Arşivi, BDH, Kl. 1460, Dos. 339, Fh. 59.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1185, Gömlek: 10, Belge: 1,2.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1187, Gömlek: 10, Belge: 1,2.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1194, Gömlek: 136, Belge: 1.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1198 Gömlek: 31, Belge: 1, 2.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1797, Gömlek: 42, Belge: 1.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1801, Gömlek: 27, Belge: 1, 2.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 220, Gömlek: 95, Belge: 1.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 502, Gömlek: 137, Belge: 1.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 1, 2.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 27, Belge: 1.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 675 Gömlek: 35, Belge: 1.
- Gnkur. ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 718, Gömlek: 59, Belge: 1.
- Hv.K.K.lığı Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077.

Cerideler

Muzaffer Ergüder, **Avrupa'da Türkiye Cumhuriyeti Tayyare Heyeti Ceridesi**, s. 1.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre I., c. 7, s. 278-279.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi (29 Eylül 1337 tarihli İkinci İçtima), TBMM Matbaası, Ankara, Devre: I, Cilt XIII, 49-53.

Kitaplar

Adıgüzel, M.Bahattin, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, THK Kültür Yay., Ankara, 2006.

Arıt, Fikret, **Anadolu Yolunda**, Dü. Halil İbrahim Fırtına, Hava Edebiyatı Anılar (Cilt I, s. 178-181), THK Kültür Yayınları, Ankara, 2009.

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

Atatürk, Gazi Mustafa Kemal, **Nutuk**, Dü. Ord. Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1991.

Aykut, Tümgeneral Fahri, **İstiklâl Savaşı'nda Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri**, ATASE Bşk.lığı Yay., Ankara, 2006.

Bahtiyar, Orhan, **Gece Tayyarede Açıkta**, Aya Kitap, İstanbul, 2014.

Balkış, Behzat ve FIRAT, Nezihi, **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi (Cilt III)**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara, 1979.

Baykara, Tuncer, **Tarihin Saklanan Yüzü - Millî Mücadele**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1993.

Bayraktar, Gökhan, Türk Havacılık Tarihinin İlk Şehit Savaş Pilotu: "Yüzbaşı Mehmet Fethi Bey", **Havacılık Tarihi Sempozyumu**, Ankara Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2015, s. 329-351.

Bayur, Yusuf Ziya, **Türk İnkılap Tarihi (Cilt III)**, TTK Yayınevi, Ankara, 1991, s. 750-760.

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3.Ordu Harekâtı, Gnkur. ATASE, Ankara, 1993.

- Çakmak, Fevzi, **Mareşal Fevzi Çakmak ve Günlükleri (Cilt I)**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002.
- Dervişoğlu, Mehmet Fatih, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi (8.Baskı b.)**, Ötüken, İstanbul, 2017.
- Dikduran, Salim, **Türk Hava Kuvvetlerinde Astsubayın Rolü ve Tarihi**, Hava Harp Okulu Yayınları, İstanbul, 2010.
- Ergüder, Muzaffer, **Havacılık Anıları 1922-1930**, Düz.H.İbrahim Fırtına, Türk Hava Kurumu Yay., Ankara, 2016.
- Gürer, Mehmet Gürbüz, **Vecihi Hürkuş "Göklerin Korkusuz Adamı"**, 2. Baskı, Düz. Bahadır Gürer, TVHMD, İstanbul, 2008.
- Harp Tarihi Gezileri-I (Polatlı - Afyon Bölgesi)**, Gnkur. ATASE Yayınları, Ankara, 2009.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı, **Hava Şehitleri Albümü (Cilt I)**, Hava Kuvvetleri Personel Başkanlığı, Ankara, 2009.
- Hürkuş, Vecihi, **Bir Tayyarecinin Anıları** (1. b.), Düz. Gönül Hürkuş Şarman, Hürkuş Maxon Sevim, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000.
- İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, **Havacının Kalbinden Kıyafetin Diline**, Dü. Z. Gülten, Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, İstanbul, 2016.
- Kansu, Yavuz, Şensöz, Sermet, Öztuna, Yılmaz, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hv.K.K.lığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2006.
- Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hv.K.K.lığı Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006.
- Keser, Ulvi, **Mithat Tuncel Bey**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2016.
- Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, Cilt I, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.
- Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, Cilt II, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.
- Kline, Stuart, **Türk Havacılık Kronolojisi - A Chronicle of Turkish Aviation**, HAVAŞ., İstanbul, 2002.
- Kocatürk, Utkan, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938**, TTK Yayınları, Ankara, 1983.

- Kural, Fethi, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Ankara, Hava Basım Neşriyat Müdürlüğü, 1974.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, 2. Baskı, Cilt II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917)**, 2. Baskı, Cilt III, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)**, 2. Baskı, Cilt IV, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2006.
- Mumcu, Ahmet, **Atatürk İlkeleri ve İnkilâp Tarihi I-II**, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 1998.
- Okar, Avni, **Türkiye'de Tayyarecilik (1910-1924)**, Dü. Turan Güven, YKY, İstanbul, 2004.
- Özdemir, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü., Ankara, 1981.
- Özsoy, Osman, **Saltanattan Cumhuriyete Kurtuluş Savaşı**, TİMAŞ Yayınları, İstanbul, 2007.
- Pennington, Major Ivan A. , F-16 Maintenance Metrics and Mishaps: Is there a Correlation? **Master Of Military Art And Science**, Embry Riddle Aeronautical University, Fort Leavenworth, Kansas, 2012.
- Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2010.
- Selek, Süleyman, **Anadolu İhtilali (Cilt II)**, Kartaş A.Ş. Yayınları, İstanbul, 1987.
- Şavk, Ülkü Çelik, **Sorularla Evliya Çelebi**, Hacettepe Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2011.
- Taş, Necati Fahri, **Nurettin Paşa**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2014.
- Tanman, Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi (Cilt III)**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1953.
- Townshend, Charles V.F, **Irak Seferi ve Esaret**, Çev.R. Ahışhalı, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007.
- Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.

Türk İstiklâl Harbi V'inci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1964.

Türk İstiklâl Harbi, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923) C. VII, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1975.

Türkmen, Zekeriya, Birinci Dünya Harbi'nde Irak Cephesi'nde Türk-İngiliz Mücadelesi, **1914'ten 2014'e 100'üncü Yıl Dönümünde Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2015, s. 381-433.

Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, 2. baskı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016.

Yılmaz, Bülent, **Çanakkale Hava Savaşları**, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2005.

Makaleler

Ağaoğlu, Ahmet, Aslar-Son, <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=18273>, 15.11.2015

Ağaoğlu, Ahmet, "İlk Türk Hava Korsanı", <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=4550>, 28.05.2017.

Ağaoğlu, Ahmet, "Mehmet Ali Kuçer-2", <http://airturkhaber.net/yazar.asp?yaziID=12488>, 31.01.2017.

Aslan, Betül, "I. Dünya Savaşı Esnasında Nargin Adası'nda Türk Esirler", **A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı 42, 2010, s.283-305.

Atak, İmdat, "Tüm Zamanların Güzel Şehri, Bursa ve İlkler", **Bursa Bilanço Dergisi**, S. 142, 2012, s. 43-46.

Aydın, Abdurrahim Fahimi, "Tayyareden Uçağa; Millî Hava Sanayii'nin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, S. 31 2011, s. 51-84.

Baykal, Nuray, "Efsane Kadıköy'de Yaşayacak", **Kokpitten Bakış**, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yayını, İstanbul, 2013.

Bıykoğlu, H.Nadir, "Vecihi Hürkuş ve İlk Türk Uçağı", **2023 Dergisi**, Eylül 2008, s. 70-

73.

Bozkurt, Dr.Abdurrahman, "İtilaf Devletleri'nin Türk-Yunan Savaşı'nda Tarafsızlık İlanı (13 Mayıs 1921)", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, S. XXVI (76).

Çağlar, Behçet Kemal, "Günümüzün Tomris'i Eribe", **Uçantürk Dergisi**, S. 218, 1972, s. 10.

Çelik, Murat, "Vecihi Hürkuş ve İlk Kez Duyacağımız Tarihi Gerçek", <http://www.gazetevatan.com/murat-celik-659506-yazar-yazisi-vecihi-hurkus-ve-ilk-kez-duyacaginiz-tarihi-gercek/>, 28.05.2017.

Çimen, Ali, "Franklin-Bouillon Kimdir?", <http://www.sessiztarih.net/2013/11/franklin-bouillon.html>, 16.08.2017.

Dal, Ali, "Dersaadet (İstanbul) Piyade Küçük Zabit ve Küçük Zabit İptidai Mektepleri", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 22, s.47-88.

Dalkılıç, Deniz, "Kurtuluş Savaşı'nın İlk Uçuşunu Yapan Tayyare; "Güzel Bursa"', **Bursa'da Zaman Dergisi**, S. 20, Ekim 2016.

Deniz Rabia, "Mudanya Demiryolu Hattı nasıl kapatıldı?", <http://www.bursadabugun.com/haber/mudanya-demiryolu-hatti-nasil-kapatildi-ozel-haber-392887.html>, 11.04.2017.

Doğanay, Rahmi, "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. XIII(1), Elazığ 2003, s. 375-388.

Erbil, Ömer, "Savaşta Bile Cenazeye Saygı Sonsuzdur", <http://www.radikal.com.tr/turkiye/savasta-bile-cenazeye-saygi-sonsuzdur-1117783/>, 09.06.2017.

Geçer, Kadir Türker, "Birinci Dünya Savaşı Döneminde Türk Ordusunda Kullanılan Üniforma ve Rütbeler", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 21, s.121-182.

Geçer, Kadir Türker, "Mütareke ve İstiklal Savaşı Döneminde İstihbarat Faaliyetleri", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, S. 398, Ekim 2008, 398, s. 22-43.

- Gürer, Bahadır, “Sosyal Medyadaki Vecihi Hürkuş Yanlılarından Biri”, <http://www.bagimsizhavacilar.com/sosyal-medyadaki-vecihi-hurkus-yanlislarindan-biri/>, 15.07.2017.
- Gürer, Bahadır, Şarman, Gönül Hürkuş, "O Çılgın Türk Bizim Babamız", **Kokpit'ten Bakış**, S.10, Kasım/Aralık 2009, s. 62-69.
- Güven, İsmail, "1940'dan Günümüze Öğretmenlerin Ekonomik Sorunlarının Tarihsel Analizi", **Millî Eğitim Dergisi**, S.160, 2003, http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/160/guven.htm, 25.05.2017.
- Hürkuş, Vecihi, "Kafkas'tan Bir Hatıra", **Kanatlılar Dergisi**, S. 1, Ocak, 1948.
- Karataş, Gökhan, “İstiklal Savaşı’nın İlk ve Son Uçuşunu Yaptım”, <http://www.milliyet.com.tr/-istiklal-savasi-nin-ilk-ve-son-ucusunu-yaptim--gundem-1480342>, 14.04.2017.
- Kılıç, Mustafa, “Atatürk'ten Sonra Hayranı Olduğum Tek İnsan”, <http://www.kokpit.aero/mustafa-kilic-vecihi-hurkus>, 28.05.2017.
- Kılıç, Mustafa, “Havacılığımızın 10 Yanlışı!”, <http://www.kokpit.aero/mustafa-kilici-turk-havaciliginin-yanlislari>, 25.05.2017.
- Kılıç, Mustafa, “İlk Bağış Uçak ve Adanalı Havacılar”, http://kokpit.aero/index.php?route=article/article&article_id=3421, 17.05.2017.
- Kılıç, Mustafa, “İlk Türk Kadın Hava Şehidi Eribe Kartal Hürkuş”, http://www.kokpit.aero/index.php?route=article/article&article_id=3342, 25.05.2017.
- Kılıç, Mustafa, “Yanlıklar, yanıqlar, yanıqlar... İlk kadın savaş pilotu kim?”, <http://www.kokpit.aero/ilk-kadin-savas-pilotu-kim>, 25.05.2017.
- Kurt, Burcu, "Modernleşen Sanayiye Ayak Uydurmak: Osmanlı Irak’ında Kurulan Sanayi Mektepleri", **History Studies**, C.5, S.3, 2013.

- Sarp, İrfan, "Tayyare'yi bırakıp nasıl 'uçak' demeye başladık?", <http://www.kokpit.aero/tayyare-ucak-irfan-sarp>, 22.03.2017.
- Şehidoğlu, Süreyya H., "Kurtuluş Savaşı'nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı VIII, Temmuz 1992, s. 601-604.
- Yalçın, Osman, "İstiklal Savaşında Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı: Erzurumlu Nafiz Beyin Hayatı ve Çalışmaları", **Turkish Studies**, 3/6(Summer), 2011, s. 1585-1596.
- Yalçın, Osman, "Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu", **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 6, S. 11, 2012, s. 267-291.
- Yalçın, Osman, "Mütareke Dönemi Türk Havacılığı", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 20, Ağustos 2012, s. 72-95.
- Yalçın, Osman, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: "Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi"", **Mediterranean Journal of Humanities**, S. (IV/2), 2014, s. 327-347.
- Yalçın, Osman, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", **Gazi Akademik Bakış**, S. 3(6), 2010, s. 191-212.
- Yalçın, Osman, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, S. 15, 2010, s.102-117.
- Yavuz, İsmail, "İlk Türk Uçağı, Ne Zaman Yapıldı, Kim Yaptı?", **Bilim ve Teknik Dergisi**, S. 538, Eylül 2012, s. 24-27.
- Yıldırım, Yrd. Doç. Dr. Cihat, "I. İnönü Muharebesi'nin Yerel Basındaki Yansımaları "Yeni Adana" Gazetesi Örneği", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, **Atatürk Yolu Dergisi**, S. 13(51), 2013, s. 745-766.

Sürelî Yayınlar

- Airline Haber, **4. Vecihi Hürkuş Havacılık Ödülleri**, <https://www.airlinehaber.com/4-vecihi-hurkus-havacilik-odulleri/>, 12.06.2017.

Akşam Gazetesi, **Vecihi Hürkuş'un hayatı film oluyor**,
<http://www.aksam.com.tr/kultur-sanat/vecihi-hurkusun-hayati-film-oluyor/haber-648685/>, 24.09.2017.

Hakimiyet-i Milliye Gazetesi: 8 Eylül 1922.

Sabah Gazetesi, **Hürkuş Hangardan Çıktı**, <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2012/06/27/basbakan-erdogan-konusuyor>, 14.05.2017.

Tezler

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

Bastem, Murat, Büyük Taarruzda Hava Muharebeleri, Yüksek Lisans Tezi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı**, 2010.

Erdem, Nilüfer, Polemos Ke Eleftheria – Ð Mikrasiatiki Ekstratia Opos Tin İda, Athina, Ekdotis Ð Zavra Afon Vasiliu, 1957'den alıntı yapan Nilüfer Erdem, Yunan Tarihçiliğinin Gözüyle Anadolu Harekâtı 1919-1923, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, **Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü**, İstanbul, 2009, s. 435.

Kaşıyüğun, Ali, Enver Paşa'nın Orduyu Islah Çalışmaları 1914-1918, Yüksek Lisans Tezi, **Mustafa Kemal Üniversitesi, Tarih Ana Bilim Dalı**, Hatay, 2009.

Şahinkuşu, Ayşe Feyza, İmparatorluktan Cumhuriyete Türk Sanayinin Gelişimi için Yapılan Çalışmalar: 1930 Sanayi Kongresi ve Sonrası, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı**, İstanbul 2014.

Uçar, Emre, Türk Havacılık Sanayinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri, Yüksek Lisans Tezi, **Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kırıkkale, 2008.

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

İnternet Kaynakları

- <http://aces.safarikovi.org/victories/greece-1919-1922.html>, 14.03.2017.
- <http://gelisenbeyin.net/igor-ivanovich-sikorsky.html>, 13.05.2017.
- <http://www.biyografi.net.tr/vecihi-hurkus-kimdir/>, 15.05.2017.
- <http://www.biyografi.net/kisiyazdir.asp?kisiid=2973>, 11.03.2017.
- <http://www.havacilikdunyasi.net/As%20Pilot//> , 04.09.2017.
- <http://www.hho.edu.tr/Hakkimizda/tarihce.php>, 28.04.2017.
- <http://www.luggat.com/80512/musellah>, 10.03.2017.
- <http://www.ozkanturker.com/Galeri/albatros/index.htm>, 15.06.2017.
- <http://www.shazinem.net/hava-kuvvetleri/53761-albay-salim-ilkucan-hv1317.html#ixzz4hHNsrY3a>, 17.03.2017.
- <http://www.tayyareci.com/arsiv/muhsinalpagot.asp>, 26.09.2017.
- <http://www.tayyareci.com/bagisucak/ismet.asp>
- <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/ww1/albatros3.asp>, 15.05.2017.
- <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, 13.03.2017.
- <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/06a.asp>, 23.03.2017.
- <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/06c.asp>, 15.01.2017.
- <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/07a.asp>, 13.03.2017.
- <http://www.tayyarecivecihi.com/hakkimizda.asp>, 04.10.2017.
- <http://www.tayyarecivecihi.com/ilkler.asp>, 28.09.2016.
- http://www.tayyarecivecihi.com/soyagaci/123_emin_bey.html, 28.04.2017.
- http://www.tayyarecivecihi.com/soyagaci/eribe_hanim.html, 11.03.2017.
- http://www.tayyarecivecihi.com/soyagaci/hadiye_hurkus_hanim.html, 14.01.2017.
- http://www.tayyarecivecihi.com/soyagaci/hayrullah_turkus_bey.html, 28.04.2017.

http://www.tayyarevecihi.com/soyagaci/remziye_hanim.html, 28.04.2017.

http://www.tayyarevecihi.com/yasam_oykusu.asp, 28.04.2017.

<http://www.theaerodrome.com/aircraft/statistics.php>, 12.05.2017.

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>, 9.6.2017.

<http://www.uskudaristanbul.com/firmadetay.asp?id=2884>, 28.04.2017.

https://en.wikipedia.org/wiki/Nieuport_17, 13.02.2017.

https://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9E%C3%BCkr%C3%BC_Ko%C3%A7ak, 25.03.2017.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Tayyareci_Sad%C4%B1k_Bey, 27.02.2017.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Yakıp_yıkma_taktiği, 13.03.2017.

<https://ww2-weapons.com/nieuport-11/>, 15.01.2017.

<https://www.haf.gr/history/haf-history/1919-1922/>, 25.03.2017.

<https://www.sarizeybekhaber.com.tr/turkiye-039-nin-ucak-dusuren-ilk-pilotu-vecihi-hurkus>, 15.05.2017.

Short history of the Hellenic Air Force 1912 to 1962,

<https://stefanoskarmintzos.wordpress.com/2015/05/04/short-history-of-the-hellenic-air-force-1912-to-1962/>, 14.01.2017.

TAI, **Yeni Nesil Eğitim Uçağı Hürkuş**, <https://www.tai.com.tr/tr/proje/hurkus>, 15.05.2017.

Vecihi Hürkuş Hobi Havacılık Parkı, <http://www.cankaya.bel.tr/pages/3906/VECIHI-HURKUS-HOBI-HAVACILIK-PARKI/>, 12.06.2017.

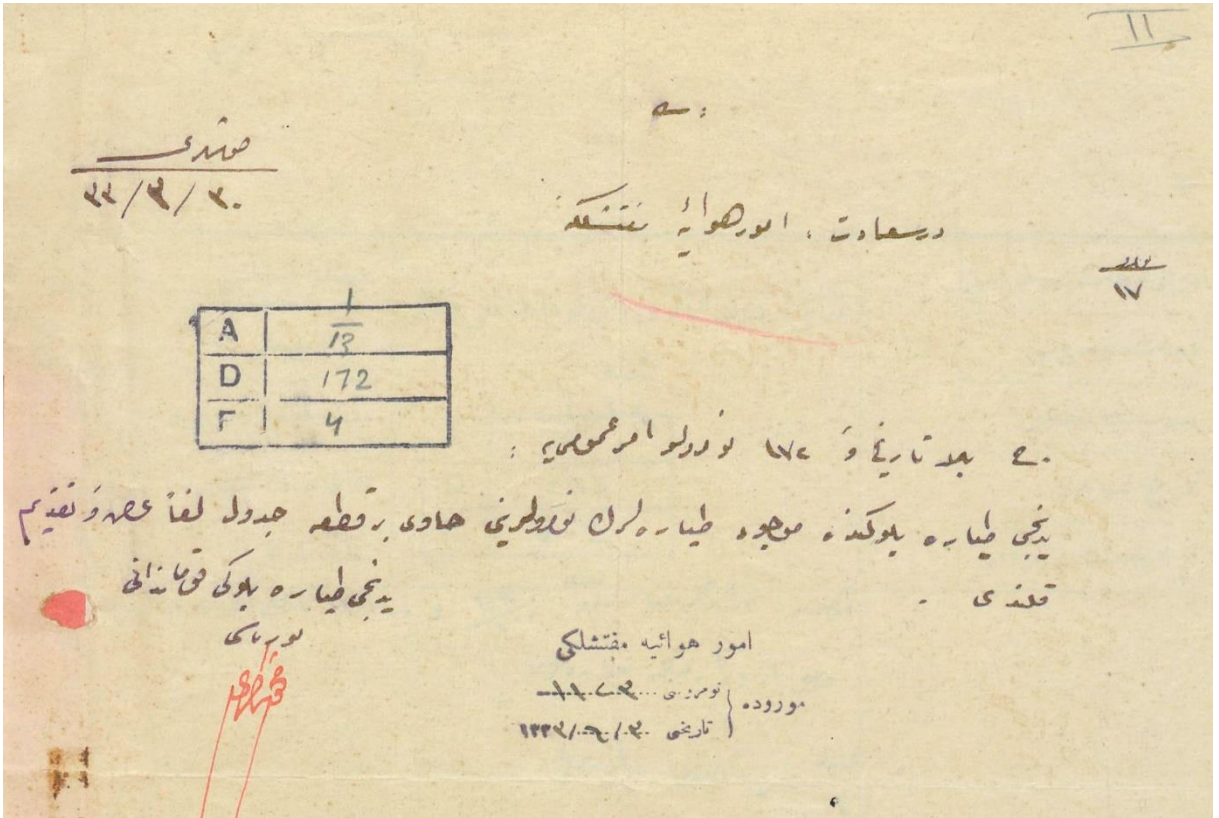
Sözlükler

Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Büyük Lügat, Sebat, İstanbul, 2006.

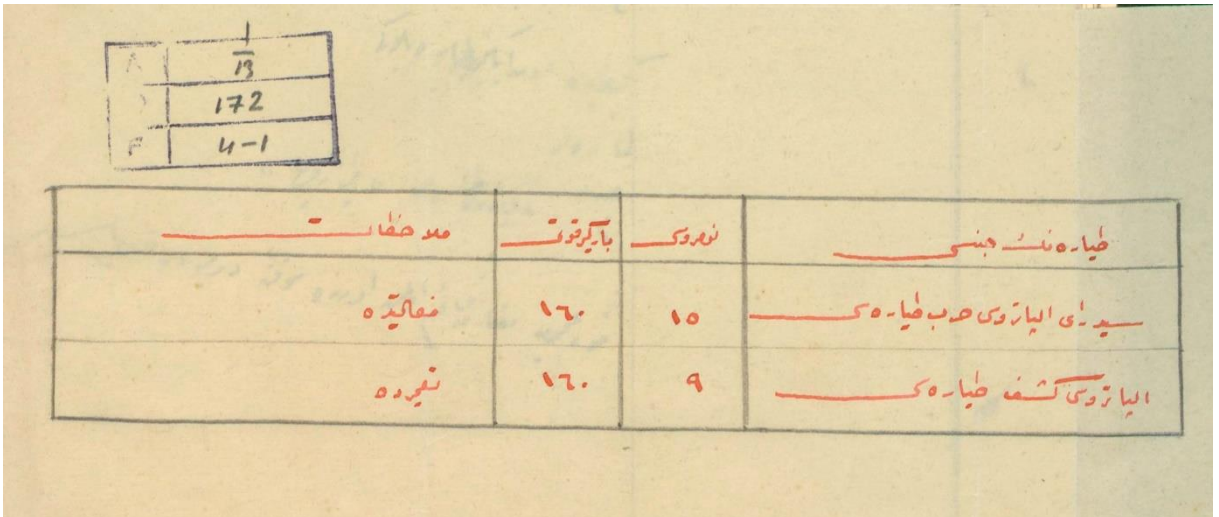
TDK Türkçe Sözlük, 10. bsk., Türk Dil Kurumu, Ankara, 2009.

EKLER

EK-A 7. Tayyare Bölüğünün Tayyare Durumu



ATASE, Birinci Dünya Harbi (BDH), Klasör (Kl.) 1403, Dosya (Dos.) 59, Fhrist (Fh.) 4.



ATASE, BDH, Kl.1403, Dos.59, Fh.1.

EK-B Vecihi Hürkuş'un Hava Muharebesinde Esir Düşüşü

L.V.G.

چونکہ طیارہ بوہوک سرعتی سایہ سندیہ آز زمان طرفندہ دشمنان اوزافلاشہ بیلیر . ایہی کشیک طیارہ لر آرہ سندیہ
 [طیارہ لر ایہ ایی دونوش تام غاز ایہ ایڈیش و قولای آہ زینسات بایہ بیلیہ کی بو طیارہ لر سرعت
 وقابلیت صعوبتہ نقطہ نظر ندن ده ایکنجیلکی قازانمشلردر . D. F. W. C. [طیارہ لر ایہ] [طیارہ لر ایہ] بو طیارہ
 چوق بولکہ اوزون اوچوشلر ایچون لک مساعد [طیارہ لر ایہ] [طیارہ لر ایہ] [طیارہ لر ایہ] بو طیارہ لر
 چوق بولکہ طیارہ لر ایہ کی اوچوشلر ده پوستہ طیارہ لر اوله رق استمال ایلمکده در . [هاب شناد] [طیارہ لر ایہ] بو طیارہ لر
 کوکده لر برکشیک طیارہ لر کوکده سنندن دها قصه در . درت بیک مترودن بوکسک جیقبایلیر . فقط بیاده
 طیارہ جیلری طرفندن ده قوللانیہ بیلیر . بو نزلہ دشمنک یالکنز اوچان فیاضراف وطویچی طیارہ لر اولانیر .
 ۲۸۰ لک [اوپل] موتوریلہ بیچیز هاتوره سه واغون فارقیسی طیارہ لر ایہ کی قنادرلی بو آغیر موتور ایچون یک
 ضعیف کوزوکنکده در .
 قنادرلک قیریلکی استمالہ مینی بو طیارہ لر فضلہ دیگرک قنادرلی چوق زورلہ مملیلر . ۱۶۰ مسگده سی
 موتوری اوله جق اولورسه بو ندن صانتمق ایجاب ایتر .
 بو طیارہ لر برده ایچق اوتوز مترو قدر یورده کلر ندن غایت راحت اوله رق ارقاچ میدانلوه بیله ایقلہ بیلیر .
 خصوصی بیاده طیارہ لر مارلہ ق قوللانیلار (البازوس) فارقه سنک درت ایتر اولورل طیارہ لر بیله بعض جهتلرون
 رجحانی حائر اولان فقط بردن اولدنجہ کوچ قانان (وازیل) ایلمه قوللایه اطاعت ایچون [A.E.G.]
 و [پونکس] طیارہ لر فیصلہ صانتمق ایکنجیلکی ایکنجیلکی بو صونکنجی تک سطحی دها طوغریسی بریچق
 سطحی اولوب چلیک وصاچ لوجان ن مرکبدر . تجه و بزیز اوله رق ایعمال ایلمشدر . M.V.C.V. [طیارہ لر ایہ]
 بعض طیارہ لر جیبه ده یالکنز برکره عرض اندام ایدرلر . ۲۵ - ۵ - ۱۸ تاریخده بر [طیارہ لر ایہ]
 جیبه کلن و ایکی کزن شکره بو طیارہ لر ایہ اوچوش مع ایقلہ کی هبی طہ پانوت فارقه ایقلہ ایلمش
 و ایچق لارم اولان تصحیحات یاباقدن سوکره تکرار جیبه کوندرلشدر . طیارہ انشا آئندہ غایت بوہوک سرعتلہ
 چاپشامده در . پارسه اول یک بوکس برقیعی حائر اولان طیارہ لر برسہ سوکره موده لر کی چکمش بولویور .

A	۷۱۱
D	۱۵۲
F	۱-۱۵۲

۸ - ۱۰ - ۳۳ ده محاربه هوایه نیچیمی اوله رق دوشن
 طیارہ جی و جیبه اقلدیک واپوریلر

امور هوایه مفتشکنه

موصان	طیارہ اسمی
۳۳۴ - ۵ - ۱۵	آلبازوس حرب طیارہ لر
راسد ملازم اول بهادالدین اقلدی	طیارہ جی و جیبه اقلدی
کون	جیبه
س	دقیقه
۴	۴۵
۰	ستون
	حرکت ۸ - تشرین اول ۳۳

آنان امر : فکری اقلدی خیرالدین اقلدی ایله برابر ما خاتون کشفی اجرا ایدرکن بهادالدین و جیبه
 اقلدی را کب اولدقاری طیارہ ایله مذکور طیارہ لر دشمندن طیارہ سنندن محافظه ایلمک
 و ارزنجان جوارنده کی قطعہ کی کشف ایلمکده در .
 تعقیب ایلملان بول : سوشهری وادینسی تعقیب رفاهه اوزر ندن کاج وادینسه کاج وادینسی تعقیب ارزنجانه عزیمت
 ۱ - ارزنجان اوواسته هنوز دشمن آئنده دشمن طیارہ سنک قالدینقی هانتسارلر جوارنده ظهور ایدن
 صاری کشف دویمان کتله سندن استدلال ایتم . و راصده طیارہ هانتارخی کوسترم .
 ۲ - هانتارلر جوارینه جیما فرق کیلو قدر بوسانک انداختی اجرا ایلمش برسی بوشه کیده رک پاتلاماش
 دیگر اوچی اساتیلرله مهم تحریکات ایلمشدر .
 ۳ - دشمن طیارہ سنک نظر ندن آیرسامق و مرده امر ایلمش کشفی ایضا ایتمک اوزره ارزنجانک جنوب
 غریبسی اوزر ندن مائوره یاپارکن [پیه ، تیه پورت] سینتمده تعرض طیارہ سنک صاغ کریمزدن هجوم ایلمک
 کوردم درحال راصده ایضا ایتم ایجاب ایدن مانوره یی یایرق برنجی هجومندن قانچق طیارہ لر ۲۳۰۰ مترو
 ارتفاعده اولوب استقامت رجتمده روزکاری آرقه آلدینندن قطعاً ارتفاع قازانمورد . ایلمک هجومده راصد
 آتش ایتمک موفق اولدی . بوندن سوکره دوام ایدن ایکنجی و اوچچی هجوملرده ما کتله تفک مانوره قوی
 عارضه یه اوغرایقندن مدافعه لازمه تأمین ایلمکده بیکی جهنله دشمن تماماً سرسبجه حرکت ایلیور و بنده هر
 خصوصه قانیه مالک اولان دشمنک هجوملر ندن سریع مانوره لرله قانچوردم .

ATASE, BDH, K1.1455, Dos.311, Fh.1-153.

۱۵ - ۱۹

دردنچی هجوه حاضران اجرا ایدن صاغ بوقاریده کی دشمنی گودره کی غیر اختیاری مقابل برهجوم فکرمده طلوع ایتدی . هیچ اولمزه یتیشه بیلدیکم تقدیرده قانله برابر اوفق برمصادمه یایق فیکریله طیاره بی دشمنه توجیه ایتدم دشمنده عین حرکتی یایدینی جهتله طیاره لرمن آتشله ایلرلرکن بک آتی اولان شو زمانده فوق الناده آغیر برضریه حس (بالاخره ماکنلی تفکله ای نشان آلابیلمک ایچون بزین بوروسی اوزرینه یایدینغ نشانگاه برصرمینک تصادفیه پارچهلان نشانگاه پارچهلری اولدینغی اکلادم . بووضیته کندیده دکل ایدم مفکره مه مالک اولدینغ نایده طیاره عمودی بروضیته موتوریمک عدد دور ساعتی ده بزین سکونتلر ایچنده - ۱۴ رقی کویسترمکده ایدی . انک مشکل موقعده اولدینغی ادراک ایدرهک طیاره بی بیوک مشکلات ایله دوزله تمسکه چالیشیرکن عدد دور ساعتده تناقص ایتسکه باشلادینغی کوردم احتیاط بزین ده بوسی معاینه ایتدم صاغلام هوا طویور فقط موتور چالیشیوردی . هرشی معاینه ایتدم هبسی آجی تیجه لر وریسوردی ، دائماً نزول ایدیوردم . (بونک بالاخره بزین بوروسنه تصادف ایدن متعدد مریمیرک آجدینی دلکله رهن دولانی (برینک) موتوره کینسسه مالع اولدینغی اکلادم) . خالی بر محل بولهرق ممکن اولورسه تعمیر ایتمک اولدینغی تقدیرده طیاره بی یایق فیکریله مساعد بر بر آراقلمه مشغول ایکن آنجق ۲۰۰ متره ارتفاعه مالک بولینیوردم . بوکی ارتفاعده زمینه کی منفرد حرکتلر تقریق قابل اولدینغدن مذکور اووهنک هر نقطه سینده بیوک برفه لیت مشهود اولیور وبلسکه بیکلرجه خلق نزول ایتسکه اولان طیاره ده وغری قوشیوردلردی . آنجق هر ایدمک افولینی تقدیر ایدیورسه مده بالکنز طیاره بی دشمنه ویرمه مک ایچون اصرار ایدیور و دیلاسیله مساعد بر آراضیه ایزسبم یایق ایچونی ایجاب ایدن زمانی قرانه میه جضمدن هرجه باد آباد طیاره بی قیرنه تصم ایتدم . صاغ طرفده کوردیکم بیوک بر آغاجه صاغ قادای اصابت ایتدردم . دهشتلی جانیردی آره سنده زمینه او طوردق همان اتقاضک آره سندن چیقدم وپارچهلنن ده بون خروج ایرن بزینغی درحال یانمده بولنان کبریته آتشلیرهک طیاره بی یاقدم : اسارنه دوشیدم .

۴ - او تاریخده دشمنک ارزنجان ایکینجی قافقاس طیاره بلوکی هانغارلنده ۱ عیدد هوازی چفته ماکنلی تفکلی (رون) موتوریه مجیز (نیپورت) سیستمده تعرض طیاره سی ۱ عدد چفته (رون) موتوریه ؛ برماکنلی تفک و بر تلسز تلغراف آتیه مجیز غودرون کشف طیاره سی (مذکور طیاره دن ۲ عدد موجود ایدی ایسه ده ۱ عددی اولجه ایندیرلش وزیم هانغارلره کتیرلشدی) ۲ عدد بر (رون) موتوریه مجیز غودرون سیستمده کشف طیاره لری ۲۰ عدد (صالمون) موتوریه مجیز (ورازهن) سیستمده کشف طیاره لری ۲ عدد - قنادلری وموتوری چیقادلیارق میدانده ترک ایدلش (موران پارازول) سیستمده کشف طیاره لری بولمقده ایدی .

۵ - دردنچی قافقاس طیاره بلوکی ارضرومده اولوب بالکنز تمیره محتاج تک موتورلی بر غودرون طیاره سی موجود اولدینغی ایلول ۱۳ تاریخنده وقوع بولان شدتلی فورطنده قیمتلی درت طیاره چادر آتنده قاهره پارچهلانمشدر .

۶ - قافقاس بلوکی کلکیتده اولوب بدایتده بر (پراسول) ۱ - (غودره ن) جمماً ایکی طیاره سی موجود ایسه ده ایلول - تاریخنده یوزباشی شکری بک راصدم اولهدق یایدینغ هاربه هواشیده غودرونک سقوط ایتدیکی و بالکنز پراسول اولدینغی کندیلرله مکله انناسنده آجیق افاده لرله محقق ایتمشدر .

۷ - بری طیاره مکتبی تفلیسده در . مختلف سیستمده طیاره عددی - ۱۰ قدردر . بحری طیاره مکتبی ایسه یا کو لیاننده اولوب طیاره عددی ۲۰ بی متجاوزدر .

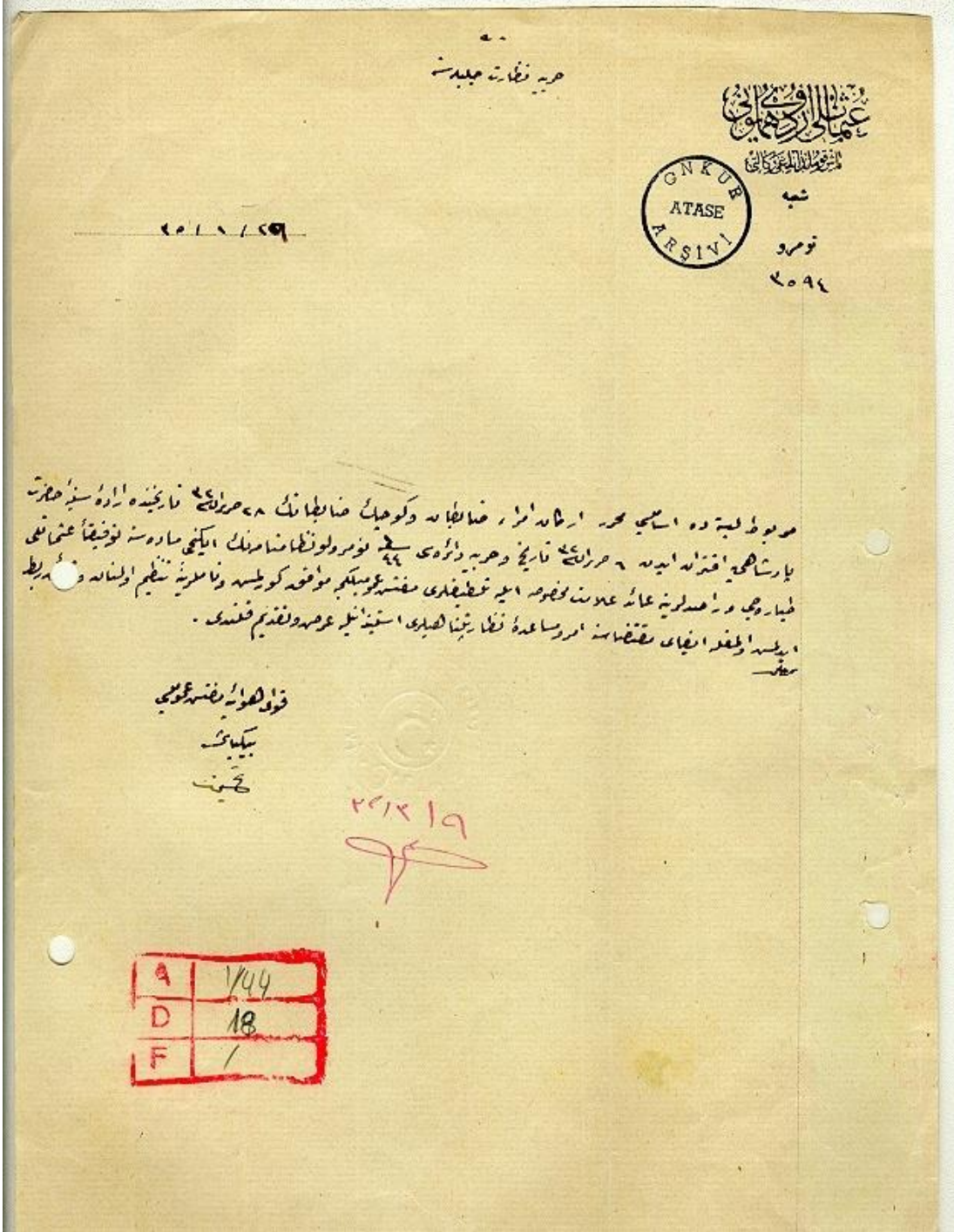
۸ - تشرین ثانی ۳۳ نهایتلرنده تارکین اسرا قرارکاهدنن فرار و ایران طرفیه ۲۹ - مارت - ۳۴ ده هواصلت ایلدیکم معروضدر .

طیاره بی
وجیبی

A	۷۱۱
D	۱۰۲
F	۱ - ۱۵۵

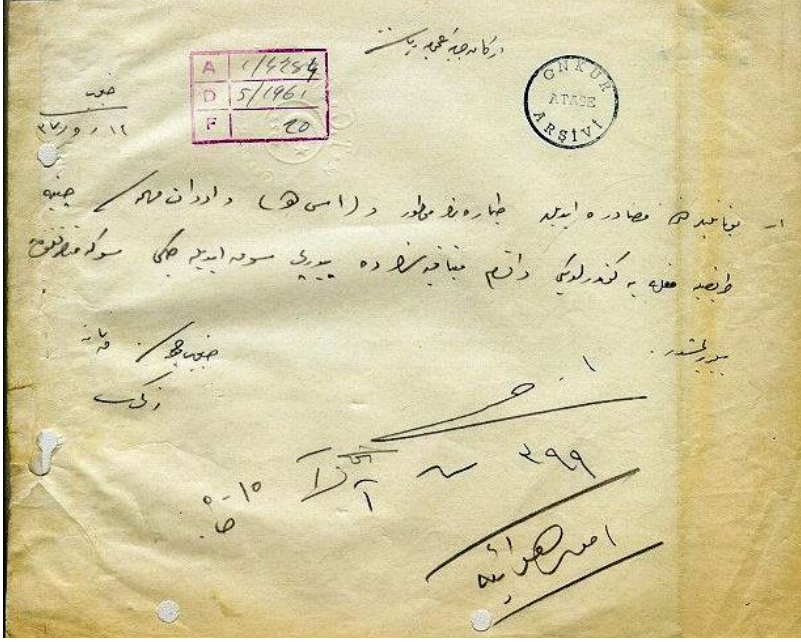
ATASE,BDH, KI.1455, Dos.311, Fh.1-154.

EK-Ç Alamet-i Mahsusa ile Taltifleri Uygun Görülen Tayyareci ve Rasıtlar
Hakkında

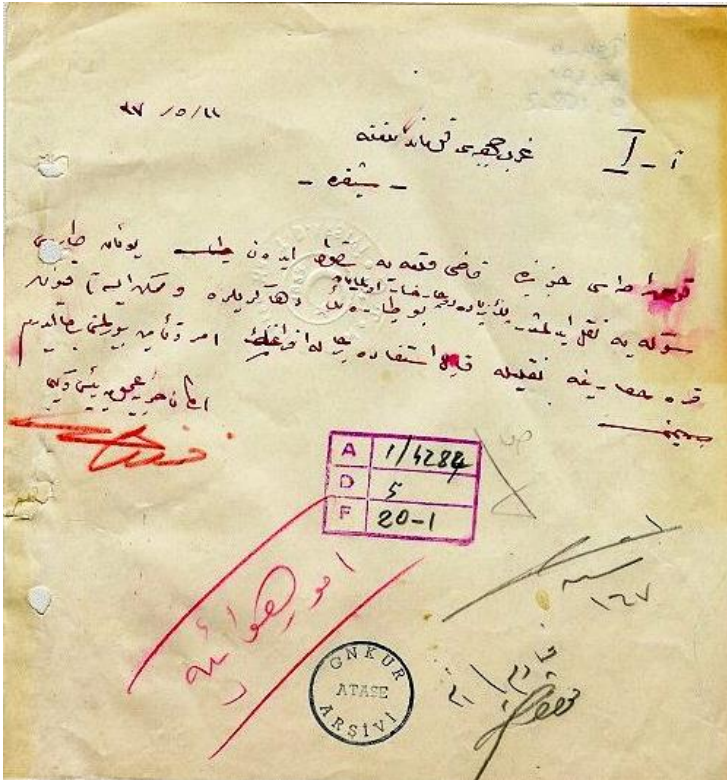


ATASE, İSH, Kutu: 220, Gömlek: 95, Belge:1.

EK-D Yunanlılardan Müsadere Edilen Tayyare

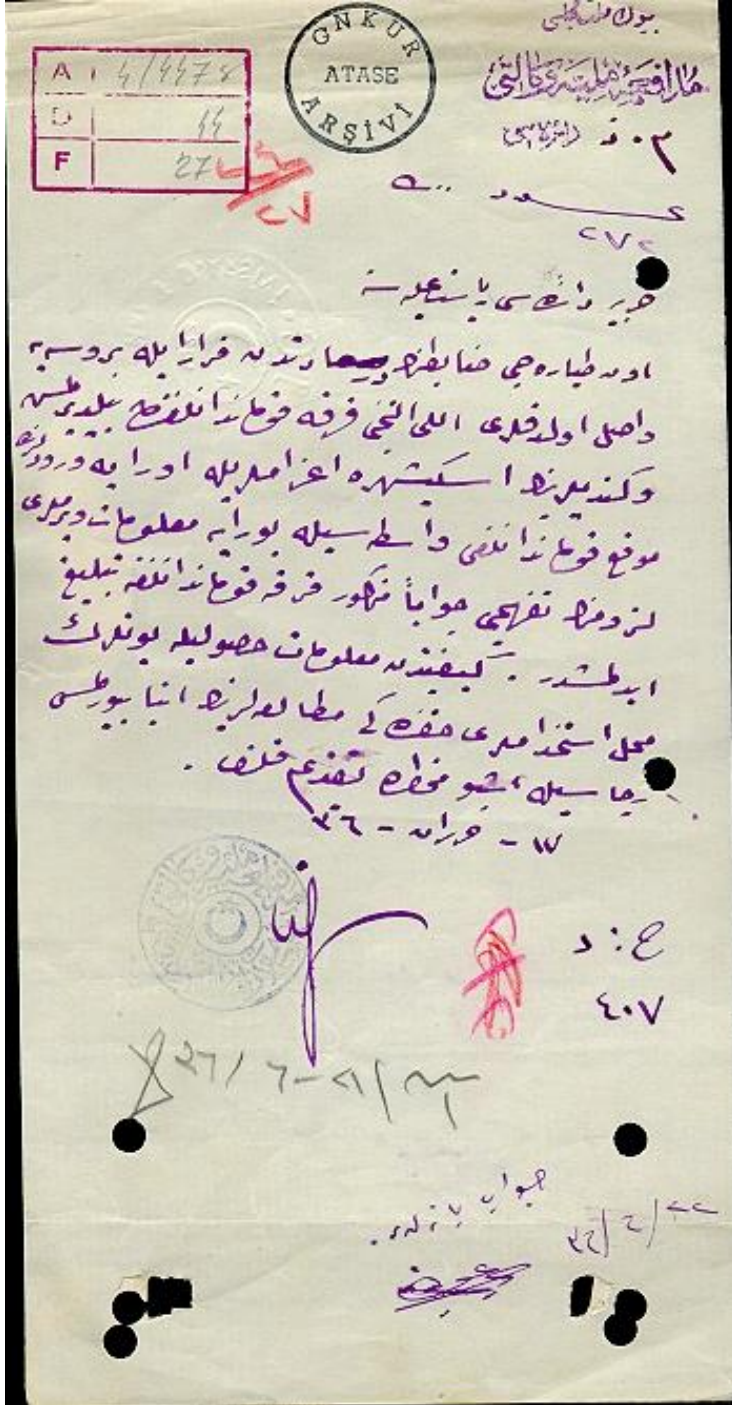


ATASE, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 1.



ATASE, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 2.

EK-E On Tayyare Zabitinin, İstanbul'dan Firar ile Bursa'ya Gittikleri ile İlgili Yazı



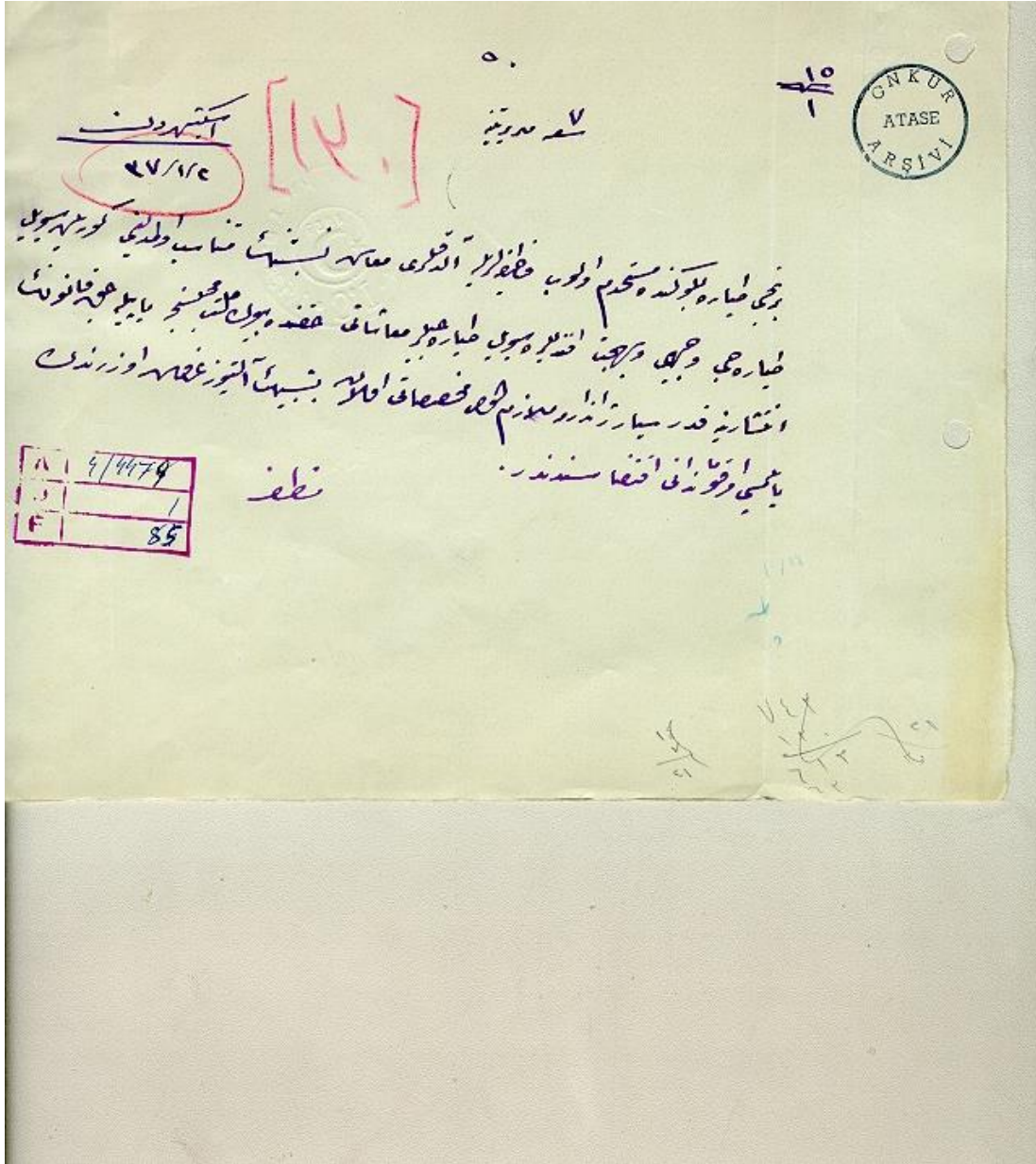
ATASE, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 27, Belge: 1.

EK-F Edirne'den Hareket Eden On Kişilik Uçağın Susurluk'tan Bölük Meydanına Salimen İnişi

تلفون
اركانه خزينة عمومية رياضية حلبه
ازير ۱۵ / ۲۹
۱۵ / ۲۹ صباحی ادینه در حرکتی ایدینه
کسبک طیاره فزک صوصفر لفته بلوک مبدینه
صالحاً ایندیکین دهوانک مساعده سنده ازین حرکت
ایده جک مفر لفته
قوة هوایی معینی
نظر
ایده دهوان
I
۱۵.۶
بر عددی (شماره) دهوانی
کسبک
A 1/4282
C 25
49
GNKUB
ATASE
ARŞIVI

ATASE, İSH, Kutu: 1797, Gömlek: 42, Belge: 1.

EK-G Sivil Tayyareci Vecihi ve Behçet Beylere Jandarma Mülazımievvel
Muhassatı Verilmesi



ATASE, İSH, Kutu: 718, Gömlek: 159, Belge: 1.

EK-H Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nin Çalışmaları ve İhtiyaçları.

KIZ ve ERKEK
Telgraf:
VECİHİ TAYYARE Kadıköy
Telefon: 52 - 2



Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

GÜNDÜZ ve GECE
Adresler:
Kızıltoprak - Reşadiye So. 54
Göztepe - Çifte Havuzlar Ca. 47

MÜKEMMEL TEDRİS, KARA, DENİZ VE HAVA SPOR VASİTALARINI CAMİ VE GENÇLERİ HAYATA TECRÜBELİ YOLLARDA HAZIRLAYAN MÜSTESNA BİLGİ YUVASIDIR
İSTANBUL 2 / 6 / 1934

H . Rahmi Beyefendi C.H.F. U.İ.H.G.T.E.Ş.

Muhterem Beyefendi :

Mektebin hakkındaki sorgularınızı geç aldığım için cevabım gecikmiştir .Vazife zaruretinden doğan bu gecikmeden dolayı mazur görmenizi istirham ederim .

1 / Çalışmamız ;ilk tedris senesi neticelerine ait maruzatım zatısalilerindedir , bu arızamda görüleceği veçhile mektep eyi ve esaslı bir çalışma yolu üzerinde türk çocuklarını millî havacılığımıza hazırlamakta ve uçucu yetiştirmektedir .

Uzun tayyarecilik hayatımın esaslı tecrübelerinden mülhem olan prensipler dahilinde yetiştirilen bu uçucular nazari ve amelî kuvvetli malumatla meydana getirilmektedir , yani ! feyziyle yetiştiğim türk havacılığı bende nize ne öğretmiş ise bu bilgimi talebelerime aşılamak ve onların hayatlarını kendilerine ve dolayısıyla yüce milletime kazandırmaya tabii kudretin çok üstünde bir gayretle çalışıyorum , hiç yoktan meydana gelen bu millî varlığı tetkik buyurmak lutfunda bulunursanız maruzatımın doğruluğu hakkında söyleyecek bir söz kalmadığını tasdik buyuracağınıza tamamen kanim ,mahaza bu tetkikatınızda muhtemelen bir fikir ve zaruret göze çarpacaktır . Bunun da sebebi yalnızlıktan ve yardımsızlıktan başka bir şey değildir .

2 / Mektebin istekleri ;

A - Büyük inkılabımızın yarattığı varlıklar arasında hayati bir noksan olan bu teşekkülümüzün yüce firkanızın himayesine mazhariyetti ;

B Uçucu adedinin çoğaltılması ve uçuşların fazlalaştırılması için benzin ihtiyacımızdır
= 2 = 69

(2) V . S . T . M .

maliyet üzerinden temini çaresi .

C Yetişen gençlerimizin dayanamadıkları benzin masrafını bizzat katmak için yaptığım küçük borçlarımdan kurmak üzere bir yardım temini .

3 / Niyetlerimiz ;

Mektebimiz talimatnasinden bir sayı ilişik olarak takdim ediyorum . Burada görüleceği veçhile mektep iki şube halinde olmak üzere açılmıstı geçen tedris devresinde yalnız motörlütayyare şubesini faaliyete getirebildim bu seneden itibaren ikinci yani motörsüz tayyare şubemizi de faaliyete getireceğim .

Birinci devre pilotlarımız pek yakında motörsüz tayyare teşkilatına muallim yardımcısı hazırlanmış olacaktırlar .

Motörsüz tayyare teşkilatı az masraflı olmak itibarile memleketimizin her tarafında tatbik kabil olacağı gibi bu sayede millî havacılığımıza bir çok kıymetli unsurlar hazırlamak mümkün olacaktır .

Millî havacılığımız yolu üzerinde meydana gelen bu atışer tarakkiye teşne yüce milletimizin kahraman ruhlu çocuklarını içten sarmıştır . Yurdumuzun her köşesinden uçmak sevgi ve aşkıyle vuku bulan müracatları tahminin çok üstünde olduğu gibi havacılığımızın atisi için ehemmiyetle seviye değer bir haldedir . bu yüksek millî enerjinin memleket nam ve manfaatine kazanılmasını derin görüşlerinize arz ederim .

Kıymetli teveccühlerinize arziteşekküratla sonsuz saygılarımı sunarım efendim .



70

48271 7



KIZ ve ERKEK

Telegraf:
VECIHİ TAYYARE Kadıköy
Telefon: 52 - 2

Vechi Sivil Tayyare Mektebi

GÜNDÜZ ve GECE

Adresler:
Kızıtoprak - Reşadiye So. 54
Göztepe - Çifte Havuzlar Ca. 47

MÜKEMMEL TEDRİS, KARA, DENİZ VE HAVA SPOR VASİTALARINI CAMİ VE GENÇLERİ HAYATA TECRÜBELİ YOLLARDA HAZIRLAYAN MÜSTESNA BİLGİ YUVASIDIR

İSTANBUL 19 / 5 / 1934

R E C E P Beyefendi

C. H. F. Umumi Kâtibi

Çok değerli ve saygılı efendim :

Yüksek emirlerinize imtisalen mektebim hakkındaki maruzatımı arz ederim .

Mektep, henüz bir buçuk yaşındadır , yoklukdan doğmuş ve bir atölyeye de meydana gelerek sivil havacılığımızın çekirdeği olmuştur .

Daha ilk tedaris senesinde kendi talabaları tarafından yaptığı tayyareleriyle çalışarak yalnız tayyareyi uçuran değil aynı zamanda havacılık fen ve sanatını anlayan (8) pilot yetiştirmiştir .

Askeri tayyareciliğimizin yetiştirme usulünden daha kuvvetli bir şekil olan bu usul hem tayyarecinin selamet ve emniyetle uçmasına ve hem tayyarenin ömrünün uzamasına esas olmaktadır .

Ordumuzda yetiştirilen askerî pilotların devlet hazinesine sargari 15000 liraya mal olduğu göz önüne getirilecek olursa küçük hizmetimin kıymeti kendiliğinden meydana çıkar .

Hizmet noktasından; memleketi kurtaran ve koruyan yüce fırkamızın yüksek emirlerine her türkün tam ve temiz bir asker duygu ve itaatıyla bağlı olduğumuz tabii olduğu gibi her hangi bir hizmet mukabili bir mükâfat beklemek de mevzu bahis değildir ve olmaz ; ancak memleketin havacılığa olan ihtiyacı bir insanın yaşamak için havaya olan ihtiyacı kadar mübrem ve hayatî bulunduğundan kendiliğinden doğmuş bu enerjinin yoktan meydana getirdiği varlık pek tabii olarak yüce milletimizin öz malından başka bir şey olmamak

71

(2)

Vecihi S. T. M.

iytibariyle korunarak kıymetlendirilmesi hususunu yüce dayağımızın geniş ve düşüncülerine arz ediyorum .

Malumu devletleridir ki ordumuzun her sınıftan ihtiyat kuvvetleri daima emre müheyyadır , yalnız havacılık ihtiyatımız yoktur.

Bu küçük varlık da bu hayatı noksanı gidermek için , türk cumhuriyeti çocuklarını havacılığa alıştırmak ve yetiştirmekten başka bir şey düşünmüyor , bu temiz ve vatanî dilek ve işe rağmen en ufak bir yardım bile yok.

En çok müstehliki bulunduğumuz Benzinin bizde fiyatı yabancı ellerdeki benzin fiyatından beş dafa fazladır , halbuki havacılıkta mecburi kullanılan kuvvetli motörlerin sarfiyatı pek çoktur , geçen bir senelik çalışmamızla sarf ettiğimiz benzin miktarı (15) ton raddesindedir , gün geçtikçe bu miktar pek tabii çoğalacaktır.

Bu benzin pahalılığından uçuşlarda takip edilmesi zaruri olan programlarımızı pek büyük fedakârlıklarla tatbik edebildiğimiz gibi attığımız bu kıymetli adımın durmaması için de tahammülün fevkinde küâfetler ihtiyar ediyorum , hatta bu yüzden de bugün Borçlu vaziyetteyim .

Yüce dayağımızın öz mali olan bu küçük hava yuvasını korumanızı , havacılığımıza hizmet gayesiyle yaptığımız ^{küçük} borçlardan beni kurtarmanızı ve bu benzin derdimize (maliyyet fiyatı gibi) bir çare bulmanızı arz ve istirham eder ve bu vesile ile candan saygılarımı sunarım efendim .

Mektebimî talebeleri tarafından ve yabancı motörleri avrupadan getirilerek mücehhez meydana getirilen iş tayfası ile ilk sivil küçük yelamuxarı fotoğrafını ilâz ederek arz ederim ef.

C. H. F.	
Hava Kuvvetleri	
27 Mayıs 1934	
No	48271

V

26. V - 1934

72

EK-I Ülkemizde Örnek Uçak Yapımı Üzerinde Çalışmalar ve Hava Kuvvetleri'nden Vecihi Hürkuş'un Antrenman ve Av Uçağı Projesinin Tetkiki.

T. C. M. M. V.	ANKARA 18/10/1939
Hava Müsteşarlığı Ş. Fen Ksm. 2	Hülâsa :
Hu. No. 33982	
Um. No.	

Baş Vekâlet Yüksek Makamına

Memleketimizde prototip tayyare imalatı üzerinde bu güne kadar bazı şahsiyetler tarafından çalışılarak ortaya konmuş tipler mevcuttur. Hali hazır tayyarecilik tekniğı muazzam ihtiyaçların tatmin edilmesini istemektedir. Avrupada bile mevcut olan küçük devletler büyük devletlerle rekabet edemediklerinden prototip siyasetinden feragat ederek büyük devletlerin tecrübe ve imalatından istifade etmeğı daha doğru bulmuşlardır. Halen ordulara girmiş saatte 580 kilometre sür'ate malik av tayyareleri, saatte 500 kilometre yapan bombardıman tayyareleri vardır. En son terakkiyatı ihtiva eden bu tayyarelerin bütün tekâmülatını öğretecek şekilde tertibatı haiz olan iyi etüd ve tecrübe edilmiş mektep tayyareleri de Hava Okullarını teçhiz etmektedir. Hava Kuvvetlerimizde bulunan birinci sınıf harp tayyareleri, Hava Okullarımızda bulunan Okul tayyareleri de harp devletleri vasfındadır.

Vekâlet fabrikalarında uzun senelerden beri tayyare imâl edilmektedir. Bu tayyarelerin ilk tipleri ecnebi memleketlerinde en iyi vasıf vermiş olanlardan seçilmekte, bu suretle memleketimiz dahilinde imâl edilen tayyareler de vasıf itibarile bütün dünya tayyareleriyle aynı safta bulunmaktadırlar.

Aynı suretle tayyare motör fabrikasının da kurulmasına çalışılmaktadır.

Memleketimiz seri inkişafını göz önüne alarak ileride elemanlarımızın çoğaldığı, senelik tayyare ihtiyacımızın arttığı ve nihayet tayyare tekniğinin prototip imâli için sarf etmesini icap ettiren fazla parayı bulmak imkânı hasıl olduğu zaman memleketimiz bu işte de geri kalmayacaktır.

Bu gün için Hava kuvvetlerimizin bütün ihtiyacını ecnebi memleketlerinden vareste olarak memleket dahilinde imâl etmek çok müşkül ve hatta imkânsızdır.

030	10			54	339	22
-----	----	--	--	----	-----	----

1

T. C.
M. M. V.



ANKARA

Hava Müsteşarlığı

Ş. Ksm.

Hülâsa :

Hu. No.

Um. No.

-- 2 --

Eki

Hava kuvvetlerimizde çalışan tecrübeli ve hatta Bay Vecihiden daha kıdemli bir çok tayyarecilerimizin temin edemedikleri bu mes'elenin Bay Vecihi tarafından yapılabilmesine imkân olmayacağı binnetice aşikârdır.

Havacılığımızı yükseltmeğe kabiliyetli elemanlar için memleketimizde daima çalışacak yer ve saha mevcuttur.

Bay Vecihi tarafından yapılmış olduğu bildirilen antrenman tayyaresile yapmakta olduğunu bildirdiği av tayyaresi projelerinin fen hey'etince tetkik edilmek üzere, Bay Vecihinin mühendislik ruhsatnamesile birlikte Vekâlete gönderilmesine emirlerini zi saygı ile arz ederim.

İzgi

12-12-939

M. M. V.
M. M. V.

2

10 59 399 22

BAŞBAKANLIK
Mühür
19-10-39 9270

BCA, 30-10-0-0/59-399-22 (18 Ekim 1939)

**EK-İ Türk Tayyare Cemiyetinden Vecihi Hürkuş'un İnşa Ettiği Uçağın
Tayyare Cemiyetine Verilmesi Teklifinin Genelkurmay Tarafından Reddolanması.**

Başvekil İsmet Paşa Hazretlerine

Ankara
17 Mart 1341 / 21 Mart 1925

Efendim

Evvelce Hava İşleri Müfettişliği emrinde çalışan Türk tayyarecilerinden Vecihi Efendi'nin bundan birkaç ay evvel anılan Müfettişlik hesabına; sırf kendi gayreti, ilmi ve ihtisası ile inşa ettiği bir tayyare, bugün Hava Müfettişliğinde atıl vaziyette beklemektedir. Evvelce teknik heyet tarafından projesi teknik olarak uygun bulunmuştur. İnalatından sonra da Vecihi Efendi'nin bizzat uçarak tecrübe etmesiyle sağlam, güvenilir ve emniyetli olduğu ve birçok yönden Avrupa tayyare tiplerinde şimdiye kadar görülen bir takım üstünlük ve yeniliklere haiz bulunduğu anlaşılmıştır. Böyle bir Türk eserinin memleketimizin ufuklarından mahrum kalışı cemiyetimizin nazarı dikkatinden kaçmamaktadır. Bu eser Türk zekâsının tarih boyunca kudret ve kabiliyetinin üstün olduğunu gösteren bir vesika teşkil etmesi itibarıyla her zaman ilgi ve alaka ile karşılanmalıdır. Tayyarecilikteki ilerlememizi yakından takip ve bu konuda yapılan çalışmalarını cesaretle teşvike her şeyden daha önemli gören Türk Tayyare Cemiyeti; Vecihi tayyaresinin uzun bir müddet daha kuytu köşelerde atıl bırakılmasını uygun görmemektedir. Bu tayyarenin bir an evvel vatan semasının ufuklarında özellikle de Ankara üstünde uçmasını görmek arzumuzdur.

Bu hususta sizin de bizimle aynı fikir ve düşüncelerimize ortak olduğumuzdan emin bulunmaktayız. Dolayısıyla şahsınızın Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne vereceği bir emirle bu tayyare cemiyetimiz adına Vecihi Efendi'ye verildiği takdirde sahibi tamamen Tayyare Cemiyeti olacaktır.

İşbu ümitledir ki; Türk Tayyare Cemiyeti muhterem Reisine müracaat eder, makamınızdan bu lütfun gereği hususunda Vekâlet'e emir verilmesi rica ve temennisinde bulunuruz efendim.

Türk Tayyare Cemiyeti Reisi
İmza

BCA, 30-10-0-0 / 60-403-5 (21 Mart 1925)

Türkiye Cumhuriyeti
Milli Müdafaa Vekaleti
Harbiye Dairesi

Ankara
17/5/1341 – 17 Temmuz 1925

Başvekâlet Celileye

19 Mart 1341 / 19 Mart 1925 tarihli ve 4/1922 numaralı yazıya cevaptır.

Tayyare Cemiyeti tarafından Vecihi Bey'e verilmesi istenen tayyarenin Hava Kuvvetleri elinde mevcut motor ve tayyare malzemesinden istifade edilerek fabrika ustalarına imal ettirilmiş olmasından ve malzemenin Devlet malı bulunmasından dolayı Türk Tayyare Cemiyeti'ne verilmesi mümkün görülmemektedir. Bu konuda Erkan-ı Harbiye Umumiye Riyaset Celilesiyle görüşülerek mutabık kalındığı, durumun Türk Tayyare Cemiyeti Başkanlığı ile de görüşüldüğünü arz ederim.

Milli Müdafaa Vekili
İmza

BCA, 30-10-0-0 / 60-403-5 (17 Temmuz 1925)

EK-J Tayyare Cemiyeti Başkanı'nın Refaketinde Avrupa'ya Gidecek Olan Pilot Hasan İskender, Fen Şubesi Müdürü Şakir Hazım ve Başpilot Vecihi Beylere Siyasi Pasaport Verilmesi

112
29

1171

CUMHURİYET ARŞİVİ

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

طیاره جمعیته تینتہ - ناختہ اردو پرو ایکس و بعد اولادہ اہلہ صیہ لیاکی طیارہ جمی
صہ اسندہ ^{پرو} جمعیته تینتہ تیری ساری شاکر حازیم و بیہ طیارہ جمی و بیہ طیارہ سیاسی
سیا پر لہ اعطای اجازت لیدی حقہ ۲۸ صفتہ تا ۲۹ صفتہ اجازتہ ذاکر اسناد

۲۹ صفتہ

خارجہ و سیاحت

اردو پرو ایکس و بعد اولادہ طیارہ جمی لیاکی صہ اسندہ - رطیارہ جمی تہ تیری و بیہ
حازیم و بیہ طیارہ جمی و بیہ طیارہ سیاسی سیا پر لہ اعطای حقہ اجازت لیدی حقہ ۲۸ صفتہ
تا ۲۹ صفتہ تحت ذاکرہ بر تینم ایلہ اولادہ تازانہ صفتہ صفتہ صفتہ نفا تینم

۲۹ صفتہ

۱. خیرات

۲. صہ اسندہ شاکر حازیم و بیہ طیارہ جمی لیاکی صہ اسندہ
اعطایہ اجازت لیدی حقہ ذاکرہ تینتہ سالہ لادہ خارجہ و سیاحت
ایک لہ صفتہ اسندہ

۲۹ صفتہ

۳۹ و ۴۰ و ۴۱ و ۴۲ و ۴۳ و ۴۴ و ۴۵ و ۴۶ و ۴۷ و ۴۸ و ۴۹ و ۵۰ و ۵۱ و ۵۲ و ۵۳ و ۵۴ و ۵۵ و ۵۶ و ۵۷ و ۵۸ و ۵۹ و ۶۰ و ۶۱ و ۶۲ و ۶۳ و ۶۴ و ۶۵ و ۶۶ و ۶۷ و ۶۸ و ۶۹ و ۷۰ و ۷۱ و ۷۲ و ۷۳ و ۷۴ و ۷۵ و ۷۶ و ۷۷ و ۷۸ و ۷۹ و ۸۰ و ۸۱ و ۸۲ و ۸۳ و ۸۴ و ۸۵ و ۸۶ و ۸۷ و ۸۸ و ۸۹ و ۹۰ و ۹۱ و ۹۲ و ۹۳ و ۹۴ و ۹۵ و ۹۶ و ۹۷ و ۹۸ و ۹۹ و ۱۰۰


شماره افتادہ ۷۷۰

۷

موردہ شماره نومردی: تعمیر باس و دولت طلبہ

انبارت مختمہ: ۷

طریقہ: _____

اضفا	ساعت	نارنجی	آئینہ بنی محل	 <p>حکومت پنجاب وزارت تعلیم و ترویج پناب</p>	کلومی در غزلیہ	نمبر نومردی	نارنجی
۷	۸	۷	۸		۵۸	۱۹۱۸	بے ایچ
اضفا	ساعت	نارنجی	بازیلر بنی محل	وقتہ:	ساعت:	نارنجی:	
۷	۸	۷		۵۰	۱	۷	

بالتعمیر باس و دولت طلبہ ایچکے در کتب خانہ دولت طلبہ فرخندہ آباد
 بہ نسبتہ اربابہ ہر سکنہ جہاں جہاں سے روخصیت فن و خصیہ میں مدد ہی ہو کر
 حاکم و باس و دولت طلبہ کے لئے ایک ناصیہ یا دستور دیا گیا ہے اس لئے اس کو
 حاصلہ و طاقہ امر و حکم کے لئے فرزند و نظیر جاوا اور تمام لہزم انعم
 وقت کیلئے یہ
 قبل اہمیت | ۲۸ | جہاں سے
 جہاں سے

بید و طاقہ
۱۷۰۹

۸۰۱ : ۵۰۰

EK-K Afyon, Bolvadin, Gazlıgöl ve Civarındaki Duruma Ait 9 Temmuz 1922
Tarihli Hava Keşif Raporu

BELGE NU. 3

1-152

9/7/338

Garb Cebhesi Kumandanlığına

Ta'kîb edilen istikamet: Akşehir - Bolvadin - Çalışlar - Kudluca - Kazlıgöl - Eğret - Yeniceköy - Cumalı - Kadımürsel - Kırkpınar - Kayalar - Döğer - Sarıcaova - Köroğlu Kalesi - Sinirli-tepe'den avdet.

1. Kazlıgöl İstasyonu'nda yirmi kadar mahrûfî çadırla nakliyye fa'âliyyeti görülmüşdür.

2. Eğret'in şark-ı şimâlisinde ve cenûbunda bir âlâyık maskeli ordu-gâh vardır.

3. Yeniceköy'de iki âlâyık ordu-gâh köyün cenûbunda ve şimâl-i şarkîsindedir. Bunlar da kâmilen maskelenmişdir. Köyün vasatında serî-ül-şekl büyük beyaz bir çadır ile köyün etrâfında bundan dahâ küçük aynı şekilde birkaç çadır görülmüşdür.

4. Cumalı'da köyün etrâfında tayyâreden tahaffuz için pek çok dar râh-ı mestûr kazılmış ve birkaç uzun maskeli ordu-gâh vardır. Buradaki düşman kıtaâtının köyden istifâde etmesi melhûzdur.

5. Kadımürsel'deki vaz'iyette tebeddül yoktur.

6. Kırkpınar ve civârındaki bir firkalık ordu-gâhda tebeddül yoktur.

7. Kayalar'da köyün garbındaki sırtlarda iki âlâyık ordu-gâhda tebeddül yoktur.

8. Döğer şark-ı cenûbîsinde bir âlâyık ordu-gâh vardır.

9. Bu mıntıkadaki düşman kıtaâtının bütün ordu-gâh mahallerinin önünde tayyâre bombasından tahaffuz için dar râh-ı mestûr kazılmışdır.

10. Döğer'de nakliyye fa'âliyyeti vardır.

11. Bu mıntıkadaki muhtelif istikametlere giden yollarda şâyân-ı arz fa'âliyyet görülmemişdir.

12. Havâ ziyâdesiyle bulutlu olduğundan bu civârdaki diğer köylerde bulunan ufak tefek düşman kıtaâtını tesbît etmek mümkün olmamışdır.

13. İşbu keşif sâat 10.30 evvelde İsmet tayyâresiyle icrâ' edilmişdir efendim.

Pilot
Vecihi

Râsıd
Hamdi

**EK-L Çavdarlı, Gazlıgöl, Çay ve Civarındaki Duruma İlişkin 23 Temmuz
1922 Tarihli Hava Keşif Raporu**

BELGE NU. 4

Rapor Numarası
2-153

23 Temmuz 1922

Cephe Uçak Komutanlığına

Takip edilen istikamet: Akşehir - Çavdarlı - Gazlıgöl - Eğret - Yeniceköy - Cumalı - Kadımürsel - Kırkpınar - Kayalar - Döğler - İhsaniye - Karacadağ - Çay. Sonra Akşehir'e dönüş.

1. Çavdarlı'da önceki raporlarda bahsedilen altı ordugâh eski yerindedir. Bunun birisi topçu, diğerleri de iki alay piyade ordugâhıdır. Bunun hemen 500 metre kuzeyinde yeniden bir ordugâh kurulmaktadır. Bu ordugâhın 100 metre ilerisinden tahkimata doğru yürüyüş hâlinde bir tabur, ordugâhın hemen yanında üç batarya top ve 15 kadar otomobil görülmüştür.

2. Gazlıgöl'de 15 - 20 kadar konik çadır görülmüştür. 30 vagonluk tren Afyon Gazlıgöl'e geliyordu.

3. Gazlıgöl'ün hemen doğusunda (Dinar olması muhtemel) bir köyde daha önce dört kurşuni baraka vardı. Bunlardan büyük ve üzerleri yeşil olan gizlenmiş beş baraka daha yapılmıştır. Köyün etrafında da uçaktan korunmak için yeniden hendekler kazılmıştır. Köyün ve barakaların etrafında faaliyet çoktur.

4. Gazlıgöl'den sonraki Bekleme civarında bulunan köyde iki baumann çadırı ve gizlenmiş muntazam ordugâh vardır. Bunun karargâh olması muhtemeldir.

5. Eğret'te bulunan alay eski yerindedir.

6. Yenice'de biri köyün doğusunda biri de batı açığında iki alay ordugâhı ile birkaç gizlenmiş küçük ordugâh vardır.

7. Cumalı'da bir topçu ordugâhı vardır. Toplar gizlenmiş olduğundan miktar ve kuvvetini tespit edemedim. Bunlar dört grup hâlinindedir. Çevresi çayırdır. Çayırdaki çok sayıda hayvan ve askere ait konik çadırlar vardır.

8. Kadımürsel'de köyün kuzeyindeki çadırlar kaldırılmış, yerlerine altı tane gizlenmiş baraka kurulmuştur.

9. Kırkpınar'daki düşmanın durumunda değişiklik yoktur.

10. Kayalar'ın batısındaki iki alay eski yerindedir.

11. Döğler'in doğusunda bulunan alay eski yerindedir.

12. Deperoğlan Gediği tarafındaki iki tabur eski yerindedir.

13. Döğler'den İhsaniye'ye gelirken sağımızdan oldukça hızlı bir avcı uçağı geldi. 20 dakika muharebe ettik. Düşmanın daha ikinci taarruzunda

tüfek bozuldu. Namlu tıkanıdığından sorunu çözemedik ...(?) manevra sayesinde uçağımız düşman uçağının taarruzunu savmıştır. Tüfeğin bozulması mermilerin çoğunluğunun bozuk ve barut haklarının eksik olmasındandır.

14. Çavdarlı'dan Kayalar'a kadar olan bölgedeki düşman birlikleri üzerine beş bin beyanname atılmıştır.

15. Bu keşif saat 07.30'da Sivrihisar uçağıyla yapılmıştır.

Pilot	Rasit
Vecihi	Hamdi

EK-M Afyon, Eğret, Altıntaş, Kütahya, İnönü, Bozüyük ve Karaköy Bölgesindeki Duruma İlişkin 1 Eylül 1922 Tarihli Hava Keşif Raporu

BELGE NU. 59

Rapor Numarası
4-192

1 Eylül 1922

Cephe Uçak Bölüğü Komutanlığına

Takip edilen istikamet: Afyon - Eğret - Altıntaş - Kütahya - İnönü - Bozüyük - Karaköy - Dönüş.

1. İnönü köyünün 2 km batısında bir alay düşman süvarisi dağınık bir hâldedir. İnönü'nün güneybatısında bulunan Esnemez köyünde 20 kadar süvari askeri hayvan üzerindedir. İnönü'den 20 kadar araba Bozüyük'e gitmektedir.

2. Bozüyük'te ayrı ayrı üç lokomotifle bağlı 120 - 150 kadar vagon vardır. Bunun bir kısmı bir lokomotifle geri hatta, bir kısım vagonla bir lokomotif asıl hatta, bir lokomotifle kalan vagonlar istasyona girmek için hattın açılmasını beklemekte olup istasyon dışındadır. Bütün vagonların etrafında askerler vardır. İstasyonun güneyinde ufak bir nakliye kolu vardır. Bu civarda çadır vesaire yoktur.

3. Bozüyük'ten Karaköy'e doğru şose üzerinde perakende askerler ile otomobil ve az sayıda araba hareket hâlinedir. Karaköy İstasyonu'nda bir şey görülmemiştir.

4. Eskişehir beş yerden yanıyor. Buradan çıkan dumanlar Çukurhisar, İnönü, Şuhut, Bozüyük, Karaköy, Mezit Vadisi ve civarlarını tamamen kapladığından piyade görülmemiştir. Dumanların yoğunluğundan İnönü İstasyonu'nu görmek mümkün olamamıştır.

Bozüyük'e dört bomba atılmıştır.

5. Kütahya İstasyonu civarında bir süvari alayıyla şehir yanında bir kısım piyade vardır. Bu kuvvetlerin bizim olduğunu zannediyorum. Süvariler 20 kadar askerden ibaret bir keşif kolunu Alayunt İstasyonu'na doğru göndermiştir. Kütahya'nın batısından Tavşanlı'ya giden yollar üzerinde perakende bazı askerler Kütahya'ya gelmekte ve bazıları ise Tavşanlı'ya doğru gitmekte olup şehirden ancak 3 - 4 km kadar açılmışlardır.

6. Bu keşif saat 07.30'da yapılmıştır.

Pilot
Vecihi

Rasit Üsteğmen
Basri

**EK-N Avrupa'ya Gidecek Personele Diplomatik Pasaport Verilmesi
Tezkiresinin Kabulü**

29.11.39 tarihli ve 52 numaralı kararname suretidir.

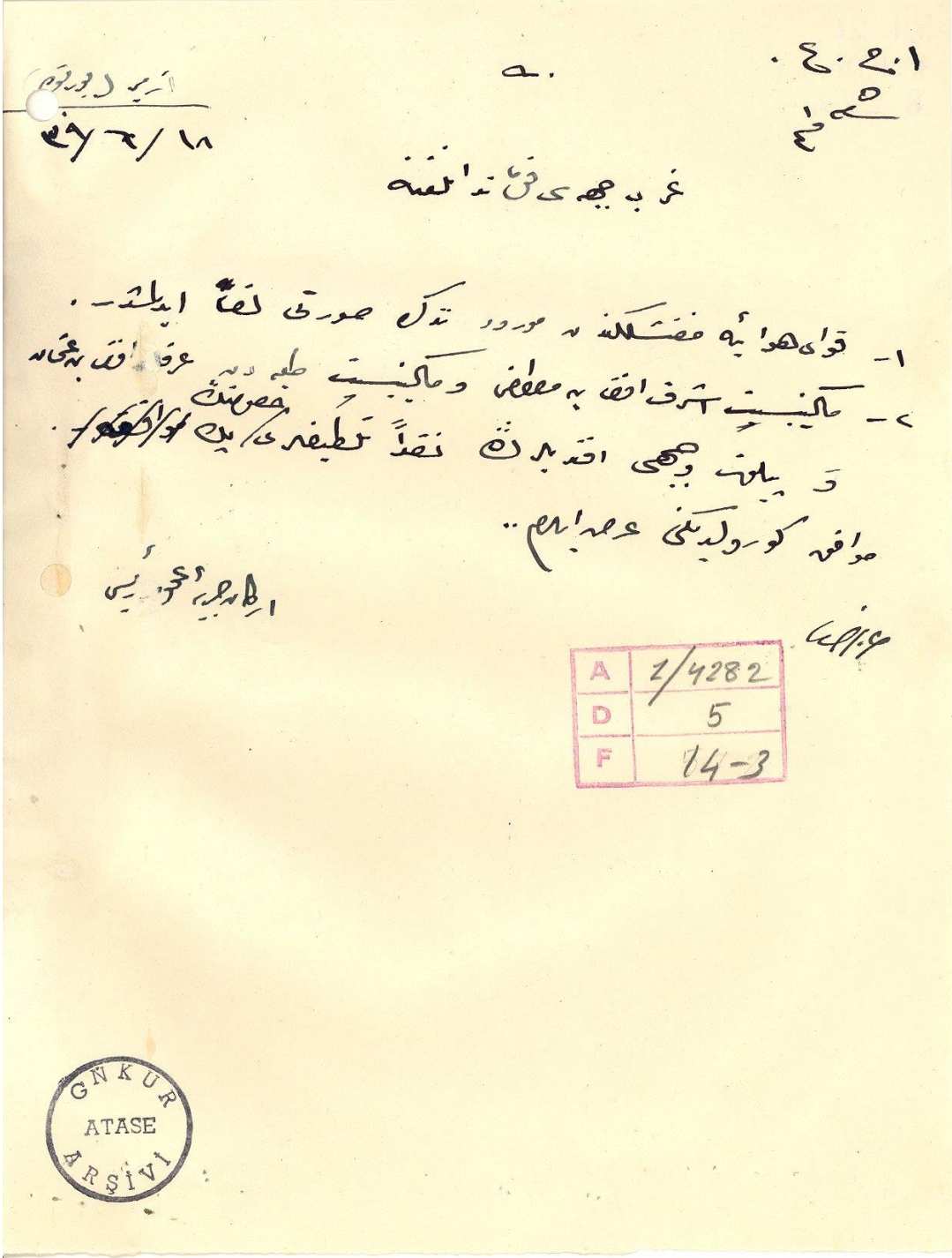
Hava (uçak) malzemeleri satın almak, Hava Kuvvetleri teşkilatı eğitim ve tayyare sistemleri hakkında araştırmalarda bulunmak üzere Almanya, İngiltere, İtalya ve Fransa'ya gidecek olan Hava Kuvvetleri Müfettişi Erkanı Harbiye Miralayı Muzaffer, tayyareci Binbaşı Feyzi, Fen memuru Yüzbaşı Murad, Bahriye tayyareci Yüzbaşı Cemal, pilot Vecihi ve Halim Beyefendilere diplomatik pasaport verilmesi Müdafaa-i Milliye Vekaletinin 26/11/39 (26 Ocak 1923) tarih ve 205 numaralı tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin 29/11/39 tarihli oturumunda kabul olunmuştur.

29- 11- (13)39 / 29 Ocak 1923

Türkiye Reis-i Cumhuriyeti
Gazi Mustafa Kemal

BOA, HR.İM.000.48.00180.002 (29 Ocak 1923)

EK-O İtalyanların Terk Ettiği Tayyareyi Getiren Personelin Para ile Ödüllendirilmeleri.



ATASE, İSH, Kutu: 1801, Gömlek: 27, Belge: 2.

از بورد
۹۹/۶/۱۷



۲۷۵۹

المه عیبیه عیبیه با سند عیبیه

A	2/4282
D	5
F	148

۱- ادرنه ده کله ک با کوی میدانه ایندی عیبیه بینه شماره من ۹۹/۶/۱۷ عیب اولده
عیبیه داخل اولدو . شماره نیا اوصاف عیبیه :

۹۹۰۰	عیب عیبیه
۱۱۰	داخل عیبیه
۹۶۰	طریق عیبیه
۸۵۰	آله عیبیه بینه

اینی کووده و بر قماره ده مرگه . کولده لرن لکریلنده اوچی یوز بار کولنده اینی عیبیه
اوته قماره نیا اولق قنده بر اصلی . اصلک آرقه بنده اینی عیبیه
بیاورد . قماره ده اینی یولی قماره و بر قماره قماره لرن
بوقعی مادی قماره قوقی قماره ده .

۲- مایه موقصله کوروشی اجوبه لغوه میورد . بورده قماره ماکله نطقه عیبیه
قماره مایه و قماره مایه عیبیه بینه بر قماره مایه عیبیه مایه قماره مایه عیبیه
بر قماره مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه

۳- اوژده مایه عیبیه قماره مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه
۴- مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه
۵- مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه مایه عیبیه

قلمچی
فقط

بدرک نقد استفسار
مدانقده عیبیه مایه عیبیه

I
۱۷

ATASE, İSH, Kutu: 1801, Gömlek: 27, Belge: 1.

