

Tarih ve GÜNCE

Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi
Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic
Sayı: 15 (2024/Yaz), ss. 155-190.

Geliş Tarihi: 19 Temmuz 2024

Kabul Tarihi: 31 Temmuz 2024

Araştırma Makalesi/Research Article*

Türkiye'nin İkinci Özel Hava Yolu Şirketi: Hürkuş Hava Yolları (1954-1960)

Ercan HAYTOĞLU**

Öz

Vecihi Hürkuş, çocukluğundan itibaren uçaklara ilgi duymuştur. Hayatı boyunca havacılık konusunda kendisini geliştirmiştir. Pilotluktan uçak imalatına, öğretmenlikten hava yolu şirketi kurmaya kadar birçok hedefini gerçekleştirmiştir. Türk havacılığında ilklere imza atan Vecihi Hürkuş, sivil havacılık alanında önemli bir adım atmıştır. Demokrat Parti döneminde özel havacılık faaliyetlerinin önü açılmıştır. Ağustos 1952'de Türkiye'nin ilk Türk özel hava yolu şirketi "Havacılık Turizm Şirketi (Gök-Tur)" kurulmuştur.

Hakkında çok az bilgi bulunan ve 3 ay ömrü olan Gök-Tur şirketinin arkasından 29 Kasım 1954'te Türkiye'nin ikinci Türk özel hava yolu şirketi kurulmuştur. Vecihi Hürkuş'un 1954'de kurduğu "Hürkuş Hava Yolları" 1960 yılına kadar faaliyet göstermiştir. Hürkuş, diğer faaliyetlerinde olduğu gibi özel havacılık alanında da girişimci ve öncü kişiliği ile dikkatleri üzerine çekmiştir. Şirket kurulduktan sonra birçok zorluklarla mücadele edilmiş, önemli bürokratik ve teknik engellemeler ile karşı karşıya kalınmıştır.

Hürkuş Hava Yolları devletin hala özel girişimlere güvensiz yaklaşımının fazlasıyla hissedildiği bir dönemde, yolcu ve gazete taşımacılığı ile var olmaya çalışmıştır. Uçak kazaları, uçak kaçırılması ve sabotajlar gibi farklı nedenler ile şirket sürekli sıkıntılar ile karşılaşmıştır. Şirketten istenen ve beklenen gelişme geçen zaman içinde gerçekleşmemiştir.

Anahtar Kelimeler: Uçak, Vecihi Hürkuş, Hürkuş Hava Yolları, Özel Havayolu, Gök-Tur, Uçak kazaları

* Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.

** Prof. Dr., Pamukkale Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, (ehayt@pau.edu.tr), (Orcid: 0000-0001-5910-6617).

Turkiye’s Second Private Airline Company: Hurkuş Airlines (1954-1960)

Abstract

Vecihi Hurkuş has been interested in airplanes since his childhood. He developed himself in aviation throughout his life. He realized many of his goals from piloting to aircraft manufacturing, from teaching to establishing an airline company. Vecihi Hurkuş, who broke new ground in Turkish aviation, took an important step in the field of civil aviation. During the Democrat Party period, private aviation activities were paved the way. In August 1952, Turkey's first Turkish private airline company, “Aviation Tourism Company (Gok-Tur)” was founded.

Turkiye’s second private airline company was established on November 29, 1954, following the Gok-Tur company, about which little information is known and which had a lifespan of 3 months. "Hurkuş Airlines", founded by Vecihi Hurkuş in 1954, operated until 1960. Hurkuş has attracted attention with his entrepreneurial and pioneering personality in the field of private aviation, as in his other activities. After the company was established, it struggled with many difficulties and faced significant bureaucratic and technical obstacles.

Hurkuş Airlines tried to survive by transporting passengers and newspapers at a time when the state's distrustful approach to private initiatives was still felt. The company has constantly encountered problems due to different reasons such as plane crashes, hijackings and sabotage. The desired and expected development from the company has not been realized over time.

Keywords: Airplane, Vecihi Hurkuş, Hurkuş Airlines, Private airline, Gok-Tur, Plane accidents

Giriş

Havacılık, insanlık tarihinde her daim ilgi çeken bir konu olmuştur. İnsanoğlunun içindeki uçuş arzusu, kuşların uçuşunu taklit etmek ile başlamıştır. Uçuşmaya yönelik birçok teorik ve uygulamalı çalışmalar¹ sonuç vermiş, bilim ve teknolojinin gelişmesiyle 18. yüzyılda ilk kez balon ile uçuş başlamıştır. Balon uçuşlarına zamanla planör ve uçaklar da eklenmiştir². Modern anlamda bilinen ilk uçakla uçuş 20. yüzyıl başında, 17 Aralık 1903'de Orville ve Wilbur Wright kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Motor gücü ile gerçekleştirilen bu uçuş, dünya havacılık tarihinin bir dönüm noktası olmuştur³.

Motorlu uçuş, uçaklarla ilgili tüm gelişmelerin önünü açmıştır. 20. yüzyılın ilk on yılında sivil amaçlar doğrultusunda hızlı bir gelişim gösteren havacılık, sonrasında taarruz ve savunmaya yönelik askeri teşkilatlanmanın parçası haline gelmiştir. Uçak üretimleri 1909-1912 yılları arasında askeri amaçlar doğrultusunda geliştirilmiştir. Avrupa'da askeri maksatlı ilk uçaklar 1909'da Almanya ve İtalya'da, 1910'da ABD ve 1911'de ise Fransa'da üretilmeye başlanmıştır⁴.

Türklerden Hazarfen Ahmet Çelebi, Lagari Hasan Çelebi gibi havacılığa ilgi duyanlar olmuş, ancak yaptıkları çalışmalar modern havacılık yönünde gelişmeler ile sonuçlanmamıştır. Çalışmaları gereken ilgiyi uyandırmamış, hatta zamanla çalışmaları ihmal edilmiştir. Avrupa'daki havacılık alanındaki ilk gelişmelere Osmanlı Devleti de yeterince ilgi göstermemiştir. Osmanlı Devleti'nin o dönemlerde sosyal-ekonomik sorunlar ile uğraşması havacılığa ilgi gösterememesinde temel etken olmuştur⁵. Osmanlı Devleti, 20. yüzyıl başlarında ekonomik sıkıntıları hala devam etmesine rağmen havacılığa daha fazla ilgisiz kalamamıştır. Özellikle 1909'dan itibaren havacılığın Avrupa'daki gelişimi izlenerek, havacılığı geliştirmek için bir takım yeni çabalar gösterilmeye başlanmıştır. Balkan ve Trablusgarp Savaşlarında uçaklarla karşı karşıya kalan Osmanlı Devleti, bu konuda ciddi atılımlar yapmaya mecbur kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nde havacılık konusundaki ilk somut atılımlar 1909'da başlamıştır. Bu çerçevede ilk adım olarak Fransız havacılarından Baron de Catters

¹ Ercan Haytoğlu, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk şirket: AeroEspresso Italiana (1924-1935)", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl:14, Sayı:28, (Güz-2018), s. 76.

² Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve I. Dünya Savaşına Etkisi", *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Sayı:59, Güz 2016, s. 181.

³ Haytoğlu, a.g.m., s. 77.

⁴ *Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü*, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Hv. Basın ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut, 1975, s. 5.

⁵ Abdullah Aydoğan, "Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişim Süreci", *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 4(2), (Aralık-2020), s. 69.

ile Louis Bleriot uçuş gösterisi için İstanbul'a davet edilmiştir. 2 Aralık 1909'da yapılan bu gösteri sonrası, Osmanlı Harbiye Nezareti Osmanlı Askeri Komisyonu havacılık konusunda bir rapor hazırlamıştır. 20 Aralık 1909 tarihinde yayınlanan raporda; Osmanlı Devleti'nin havacılık gelişmelerinin dışında kalmaması ve bunları takip etmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır⁶. 24 Ocak 1910'da Mahmut Şevket Paşa tarafından hazırlatılan "*Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği Talimatnamesi*" 17 Şubat 1910'da yürürlüğe girmiştir⁷. Bu talimatname Türk hava kuvvetlerinin temel taşı olmuştur. Avrupa'ya heyetler gönderilerek oluşturulacak hava gücü için böylece ilk çalışmalar başlatılmıştır.

Mahmut Şevket Paşa 1 Haziran 1911'de ordu içinde havacılık teşkilatı kurulmasını sağlamış ve bu teşkilatın kurulmasıyla uçak alımı, pilot ve bakım personelinin yurtdışında yetiştirilmesi adına ilk adımın atılmasına ön ayak olmuştur. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde fiilen 1911 yılı itibarıyla hava kuvvetleri kurulmuştur⁸. Aynı yıl Trablusgarp'ta Türklere karşı uçaklar savaş aracı olarak kullanılmış⁹, Fransa ve Almanya'ya pilot eğitimi için öğrenciler gönderilmiştir. Osmanlı Devleti ilk uçağını 1912'de Fransa'dan almıştır. Yüzbaşı Mehmet Fesa Evrensev ve Teğmen Yusuf Kenan Beyler Osmanlı Devleti'nin ilk pilotları olmuştur¹⁰. Osmanlı Devleti'ndeki ilk uçuşlar keşif anlamında askeri amaçlar için yapılırken daha sonrasında posta, yük ve yolcu taşımacılığı için de uçuşlar yapılmıştır. Hava posta taşımacılığındaki ilk uçuş 9 Şubat 1914'te gerçekleştirilmiştir¹¹.

⁶ Haytoğlu, a.g.m., s.77.

⁷ Zekeriya Türkmen, "*Türkiye'de Havacılık Teşkilatı'nın Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış*", *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, ss. 33-34.

⁸ "*Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi*", *Uçantürk*, Cilt:30, Sayı:297, Ocak 1985, s. 5, *Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi*, Türk Uçak Sanayi A.Ş., Semih Ofset ve Matbaacılık, Ankara, s. 10.

⁹ Rahmi Doğanay, "*Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı*", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:13, Sayı:1, Yıl:2003, s. 376, Uçaklardan nişan alınmadan atılan 15 kg'lık bombalar Osmanlı kuvvetlerine maddi zarar vermemiş, fakat olumsuz psikolojik etki yaratmıştır. Akdemir Yılmaz, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara 2005, s. 8.

¹⁰ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü – Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1971, s. 125. Pilot adaylığına 4 Temmuz 1911'de seçilmişlerdir. *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, Editör: Kıvanç Hürtürk, Proje: Gökhan Sarıgöl, Metinler: Kıvanç Hürtürk-Stuart Kline, D Yayınevi, İstanbul 2009, s. 4.

¹¹ Haytoğlu, a.g.m., s. 78.

1. Vecihi Hürkuş

Vecihi Hürkuş yakın dönem Türk havacılığında önemli bir isimdir. Hürkuş Hava Yollarının (HHY) kurucusu Vecihi Hürkuş 1896'da İstanbul'da doğmuş ve Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Türk havacılığına ömrünü adanmıştır. Askeri ve sivil havacılık alanında pilot olarak görev yapmış, uçak imalatı gerçekleştirmiş, birçok farklı kolda çok önemli işlere imza atmıştır.

Havacılık alanında ilklere ve özel girişimlere adımlar atan Vecihi Hürkuş'un ilk ticari girişimi; Eylül 1932'de faaliyete geçen ve 1935'de kapanan Sivil Tayyare Mektebi olmuştur. 1947'de "Kanatlılar Birliği" adlı pilot okulunu açmıştır¹². 1951'de 5 arkadaşıyla birlikte havadan zirai ilaçlama yapmak üzere "Türk Kanadı" adlı bir başka şirket kurmuştur¹³. Sait Bayav ve Muammer Öniz'le İngiltere'ye giderek Auster MK-V tipi 3 uçak satın almışlardır. Ancak, Türkiye'ye döndükten sonra ortaklar arasında çıkan anlaşmazlık nedeniyle Vecihi Hürkuş tüm haklarından vazgeçerek şirketten ayrılmıştır¹⁴.

Hürkuş, 1952'de İngiltere'den Proctor V tipi uçak olarak havadan ürün reklamları yapmaya başlamıştır¹⁵. Aynı yıl içinde Paro mamaları, Puro sabunu gibi¹⁶ bazı gıda ve temizlik ürünlerini ufak kağıt paraşütlerle uçaktan atarak ve kanatlar üzerindeki patiskalar (bezler) üzerine banka isimleri yazarak reklamcılık yapmıştır¹⁷.

Türkiye'nin Ağustos 1952'de çok kısa ömürlü ilk özel hava yolu taşımacılık şirketi Havacılık Turizm Şirketi (Gök-Tur) kurulmuştur. İngiltere'den iki motorlu 8 kişilik Gök isimli uçağı gelmiştir. Diğer iki uçak 3 Ağustos 1955 günü gelmiştir.

¹² Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, s. 302.

¹³ Hürkuş, 1952'de İngiltere'ye gidip "Percival Proctor 5" tipi bir uçak almıştır. Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yayına Haz. Gönül Hürkuş Şarman - Sevim Hürkuş Maxon, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000, s. 385, Hızır Türkkân Demirkazık, *Vecihi Hürkuş Hayatı ve Havacılık Faaliyetleri*, Lejand Yayınları, İstanbul 2022, ss.188-189, Nurbanu İnan, *Vecihi Hürkuş*, Kopernik Yayınları, İstanbul 2022, s. 69.

¹⁴ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 385, *Kanatlarımdaki Cesaret, Havacılık Tarihinden Notlar*, Küçükçekmece Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2021, s.162, İngiltere'den tescilleri TC-ALİŞ, TC-AYLA ve TC-ÜRER olarak yapılan uçaklar satın alınmıştır. *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 302.

¹⁵ Demirkazık, *a.g.e.*, s. 189, Uçak Pervical Proctor V tipi 4 kişilik bir uçaktır. Bu uçak ile Vecihi Hürkuş tarafından yapılan reklam faaliyetleri Türkiye'de ilk kez gerçekleştirilmiştir. Nesrin Erdoğan, *Vecihi Hürkuş*, National Geographic Kids (Tarihe Yön Verenler Dizisi), İstanbul 2019, s. 21.

¹⁶ M. Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2006, s. 72.

¹⁷ *Kanatlarımdaki Cesaret, Havacılık Tarihinden Notlar*, s. 164, Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 385.

Gök-Tur Şirketi yetkilisi SÜha Dağdeviren İngiltere'den biri 8 diğerleri dÖrder kişilik Gök, GÜN ve Göl adlı 3 uçak satın alındığını, bu uçakların iŐi acele iş adamları, gazete taşımacılığı, hastalar, tarımsal ilaçlama ile büyük yangın, deprem ve sel gibi afetlerde Kızılay'ın yardımında kullanılacağını belirtmiŐtir¹⁸. Pilot Mehmet Altunbay tarafından 3 uçak ile faaliyete geçen Şirket, İstanbul - İzmir arasında gazete ve yolcu taşımacılığı, aynı zamanda özel aktarmalı uçuşlar gerçekteŐirmiŐtir¹⁹.

Şirkete ait TC-GÖK tescilli uçak tecrübe uçuşu sırasında 26 Eylül 1952 gÜNü öğleden sonra motoru durduğu için Yeşilköy açıklarında denize düşmüştür. Uçak denize düŐer düŐmez batmadığı için o bölgeden geçmekte olan İtalyan bandralı Ango vapuru tarafından pilot Talip Demirkol kurtarılmıŐ ve Bakırköy Akıl Hastanesine kaldırılmıŐtır. Kaza hakkında soruŐtırma baŐlatılmıŐtır²⁰.

Daha sonra uçağın gazete taŐıdıđı ve İstanbul Yeşilköy'den İzmir'e gitmek üzere havalandığı, ancak uçak Marmara Denizi üzerinde iken uçağın iki numaralı motorunun arıza yaptığı, pilotun Yeşilköy'e geri dönmeye çalıŐmıŐ ise de gazete yüklü uçağın ağırlığı nedeniyle Yeşilköy'e kadar gidemeyeceği için²¹ havalandıktan 25 dakika sonra Marmara Denizi'ne zorunlu iniş yapmak durumunda kaldığı anlaşılmıştır. Uçak su üzerine indikten kısa süre sonra batmıŐtır. Şirket, uçağın kaybı ve yaşanan finansal sıkıntılarını bir türlü atlatamamıŐtır. Şirket karşılaştığı sıkıntılar nedeniyle kuruluşundan 3 ay sonra faaliyetlerine son vermek zorunda kalmıŐtır²².

Vecihi Hürkuş, 1954'te HHY'nı kurmuŐ, ancak, bazı bürokratik engellemeler ve Őanssızlıklar nedeniyle Şirketi çok uzun yıllar yaŐatlamamıŐtır. HHY'nın 1960 Askeri darbesinden itibaren hiçbir faaliyet gösterme imkanı kalmamıştır.

Vecihi Hürkuş, 1961-1967 yılları arasında elinde kalan tek uçağı ile Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün verdiği imkan kapsamında Türkiye'deki toryum, uranyum, fosfat gibi toprakaltı radyoaktif servetleri arama faaliyetlerinde görev almıştır. Uluslararası sivil havacılık organizasyonu tarafından dünyada pilotluğu elli yılı aşan ilk Türk pilotu olarak ödüllendirilen Hürkuş, 1916-1967 yılları arasında toplam 102 ayrı model uçak kullanan ilk ve tek pilot olma unvanını almıştır.

¹⁸ *Vatan*, 3 Ağustos 1952, Sayı:4030, s. 5.

¹⁹ *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 299.

²⁰ *Akşam*, 27 Eylül 1952, Sayı:12204, s.1-2, *Vatan*, 27 Eylül 1952, Sayı:4082, s. 1-5.

²¹ Kerem Gök, *Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları*, Kanon Kitap, 6. Baskı, İstanbul 2020, ss. 108-109.

²² *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 299. Kerem Gök, " -Türkiye'nin ilk genel havacılık Şirketi olan Gök-Tur Şirketinin iki uçağından biri olan..." Őeklindeki cümlede "ilk genel havacılık Şirketi" olduğu ve Şirketin 1953'te kapandığı bilgisini vermiştir. Gök, *a.g.e.*, s. 108.

Hayatının yaklaşık 30 bin saatini havada geçiren Vecihi Hürkuş²³, Türk havacılığının unutulmaz ismi olarak 1969 yılında ebediyete intikal etmiştir.

2. Hürkuş Hava Yollarının Kuruluşu

Demokrat Parti'nin 1950'de iktidara gelmesi ile hava yollarında bazı yeni gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır. Ticari hava ulaşımını geliştirmek için uluslararası havalimanları yolcu ve yük miktarları arttırıldı²⁴. Hava ulaşımı, 1938'de yürürlüğe giren 3424 numaralı "Hava Yolları Teşkilatına ait Kanuna" tabi olup katma bütçe ile idare olunmaktaydı. Bu kanun 1950'li yılların başına gelindiğinde artık ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. 1938'e göre taşınan yolcu adedi 50 kat artmıştı. Hazırlanan yeni kanun ile Devlet Hava Yolları şirketleştirilmeye çalışılıyordu²⁵. Ayrıca uluslararası sisteme uyum için Devlet Hava Yolları'nın (DHY) yeniden yapılanmasına yönelik çalışmalar başlatıldı. Çalışmaların başlamasında hükümetin 1954'de Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'nu çıkarması etkili oldu. ABD'nin liberal ekonomiyi Türkiye'de yayma çabalarının bir sonucu olan teşvik kanunu, 1950'den itibaren dışa açık liberal ekonomiye geçişin bir uzantısı idi. Bu kanun devlet işletmelerinin özelleştirmeye açılmasına ve özelleştirme sürecine hazırlanmasına zemin oluşturmuştur²⁶.

1933'de kurulan DHY, hava yolu işletmesinin sorumluluk alanına giren hava taşımacılığı ile hava meydanlarının işletilmesi görevlerini 1954'e kadar sürdürmüştür. 1954'de Münakalat Vekaleti'ne (Ulaştırma Bakanlığı) bağlı Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuş²⁷ ve bu görevler bu daire başkanlığı tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Sivil Havacılık Daire Başkanlığı'nın kurulması HHY'nin kuruluşunun önünü açan bir gelişme olmuştur.

²³ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 381-387.

²⁴ Eyüp Bayram Şekerli, "Kuruluştan Günümüze Türk Hava Yolları'nın Dönüşümüne Yönelik Bir İnceleme", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, Yıl:10, Sayı:1, 2021, s. 856-857.

²⁵ *Ant*, 19 Ocak 1955, Sayı:3359, s. 1.

²⁶ Şekerli, a.g.m., ss. 856-857.

²⁷ Ender Gerede, Gamze Orhan, "Türk Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemelerin Gelişim Süreci", *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2015, s.168. 10 Mart 1954 tarihli Resmi Gazete'de "Teknik yardım temini hususunda Türkiye Hükümeti ile Birleşmiş Milletler, Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilatı, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı, Milletlerarası Çalışma Teşkilatı ve Dünya Sağlık Teşkilatı arasındaki Esas Anlaşmaya 1 sayılı Ek Anlaşma" şeklindedir. *Resmi Gazete*, 10 Mart 1954, Sayı:8654, s. 8529. "Sivil havacılık mevzuunda Türkiye'ye teknik yardım temini hususunda Türkiye Hükümeti ile Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı arasında imzalanan (2) numaralı Ek Anlaşmanın tasdiki hakkında Kanun", Kanun No:6359, Kabul tarihi:10.3.1054, Resmi Gazete, 18 Mart 1954, Sayı:8661, ss. 8677-8678.

HHY, Vecihi Hurkuş tarafından 29 Kasım 1954 tarihinde²⁸ yurtiçi hatlarda yolcu ve kargo taşımacılığı yapan ikinci Turk zel hava yolu işletmesi olan HHY kurulmuřtur²⁹. Şirket, Vecihi Hurkuş’un soyadı olan “Hurkuş” adını almıştır.

1954’te DHY alınan yeni uağlar nedeniyle seferden kaldırılan eski uağlardan bir kısmını satışa çıkarmıştır. Satış Şartnamesinde uağların uçuşa hazır halde oldukları belirtilmiştir. Vecihi Hurkuş satış gunu uağların tek alıcısı olmuştur. Ziraat Bankası kredisi ile 58.500 Turk lirası bedel ile 6 De Havilland, bir adet Miles Aerovan, bir adet Havilland Tiger Moth modeli olmak üzere 8 uağ satın almıřtır³⁰. HHY faaliyete geçtiği ilk yıllarda büyük Şirket ve bankalar için tanıtım uçuşları yaptığı gibi, kişi başi 5 Turk lirasından başlayan ücretlerle İstanbul üzerinde gezi amaçlı uçuşlar gerekleřtirmiřtir³¹.

Kline, HHY filusunda bulunan uağlar ve modellerini aşağıdaki Şekilde vermektedir³².

TC-VAN ³³ (BIS)	Miles M57 Aerovan
TC-IDE	DH-90 Dragonfly (THY tarafından hibe edildi)
TC-KUR	DH-82A Tiger Moth (THY tarafından hibe edildi)
TC-ALİ	DH-89 Rapide
TC HAD	DH Dominie
TC-PER	DH Dominie
TC-ERK	DH-86B Express
TC-PAR	Percival Proctor V (Bu uağ Vecihi Hurkuş ve kızı Gönül ile İngiltere’den getirilmiştir)

Kuruluşta 8, 1955 yılı itibariyle filusunda 10 uağ bulunan HHY işletmesi 6 yıllık ömrü boyunca maksimum 11 uağ sayısına ulařmuřtur³⁴.

²⁸ Hurkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 387

²⁹ Stuart Kline diğer uağlara ilaveten “...kendi imalatı özel bir uağla ikinci özel kuruluş olarak “Hurkuş Havaoyollarını” kurdu.” demektedir. Stuart Kline, *Turk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul 2002, s. 326.

³⁰ Hurkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 387.

³¹ *Turkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

³² Kline, *a.g.e.*, s.328.

³³ Hurkuş, Miles 57 Aerovan 4 (TC-VAN) uçağını TC-BIS olarak yeniden kaydettirmiştir. Uçağa TC-BIS adını “Bismillahirrahmanirrahim” sözcüğünün ilk 3 harfi olması nedeniyle işe başlamının işareti olarak değiştirmiştir. *Turkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 302.

³⁴ Osman Demir, *Turk Havacılığında Vecihi Hurkuş ve nemi*, Dokuz Eylll Üniversitesi, Ataturk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmaması Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2016, s. 104.

1955 yılında HHY filosunda bulunan uçaklar ve uçaklara ait bilgiler, "Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi" adlı eserde verilmiş olan tabloda şu şekilde yer almaktadır³⁵.

TC-PAR	Pervical 44 Proctor V	Fabrika No AE.124	eski G-AKIH	1952'de teslim edildi
TC-BIS	Miles 57 Aerovan 4	Fabrika no 6422	eski TC-VAN	THY'den 1954
TC-KUŞ	DH.82A Tiger Moth	Fabrika no 3602	eski TC-KUR	THY'den 1955
TC-HUR	DH.90A Dragonfly	Fabrika no 7556	eski TC-IDE	THY'den 1955
TC-ALİ	DH.89A Dragon Rapide	Fabrika no 6315	eski TC-ARI	THY'den 1955
TC-GÜL	DH.89A Domine	Fabrika no 6689	eski TC-VUR	THY'den 1955
TC-HAD	DH.89B Domine	Fabrika no 6644	eski TC-MUT	THY'den 1955
TC-NUR	DH.89B Domine	Fabrika no 6645	eski HG702	THY'den 1955
TC-PER	DH.89B Domine	Fabrika no 6643	eski TC-LAV	THY'den 1955
TC-SEV	DH.89B Domine	Fabrika no 6686	eski TC-AĞA	THY'den 1955

Vecihi Hürkuş, uçaklara HAD, GÜL, SEV, PER, ALİ, NUR ve ERK isimlerini vermiştir. HAD eşi Hadiye Hanım'ın, GÜL büyük kızı Gönül Hanım'ın, SEV ortanca kızı Sevim Hanım'ın, PER küçük kızı Perran Hanım'ın ismi iken ALİ, NUR ve ERK de torunlarının isim kısaltmalarıdır.

HHY kuruluşundan itibaren bir kısım olumsuzluklar ile karşılaşmıştır. Satış şartnamesinde uçakların uçuşa hazır olduğu belirtildiği halde, Ulaştırma Bakanlığı uçuş için revizyon yapılması gerektiğini ileri sürerek uçaklara uçabilirlik sertifikası vermemiştir. Oysa, oluşturulan 3 kişilik muayene heyeti de muayene sonucunda uçaklar için "iyi bulundu" raporu vermiştir. Uçaklar o gün iyi bulunmasına rağmen, gerekli izin yazısı o gün verilmeyerek ertesi güne bırakılmıştır. Ertesi gün verilen raporda ise bir gün önceki raporun aksine revizyon gerektiği belirtilerek "uçuş raporu verilemez" kaydı düşülmüştür. Vecihi Hürkuş bu duruma itiraz ederek kendisinin uçak ve makine mühendisi olduğunu ve istenen revizyonun kendisi tarafından yapılması için izin verilmesini istemiştir. Hürkuş'un izin isteği geri çevrilince kendisi daha üst makamlara müracaatta bulunmuştur³⁶.

³⁵ Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, s. 303.

³⁶ Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, ss. 387-388.

21 Şubat 1955 günü Ulaştırma Bakanı Muharrem avuőođlu'nun "Siz derhal faaliyete geçebilirsiniz, ben gereken emri veriyorum, faaliyete geçebilirsiniz, ben gereken emri veriyorum, faaliyetinize hiçbir meydana engelleme olmayacaktır." sözleri ile uçuş izni alabilmiřtir³⁷.

Vecihi Hürkuş açılıő töreninde "Ben Devlet Hava Yolları ile rakip değil, onlara yardımcı olacağım, daha doğrusu bir boőluđu dolduracağım. İlk defa bir teőebbsm budanmadı. Őimdiye kadar derdimi hiç kimseye anlatamamıştım, kolumu keser gibi teőebbslerimi budadılar. Çok Őükür Allah'a, bana bu günü gösterdi. Hr Türkiye'nin semalarında Hürkuş'lar da uçuyor." diyerek mutluluğunu paylařmıřtır³⁸.

1955'de Türk sivil havacılığı için önemli bir gelişme olmuştu. Uluslararası ticaret kurallarına göre hava taşımacılığı yapan rakip firmalar özel hukuk kuralları ile yönetildiği için, DHY işletmesinin de özel hukuk kurallarına uyması gerekli grlmőtu. Hkmet bir anonim ortaklık kurulması için harekete geçti. 27 Nisan 1955 tarih ve 6623 sayılı kanun ile Türk Hava Yolları (THY) Anonim Ortaklığı kuruldu. Bakanlar kurulunca ana sözleőmesi 60 milyon sermaye ile 20 Şubat 1956'da resmen faaliyete geçti. THY Anonim Ortaklığı 1957'de yabancı sermayeye aıldı³⁹. 21 Mayıs tarihli Resmi Gazete'de, uçuşa elverişlilik müsaadesi verilmesi Őartlarını gösterir sirküler, Uçuş mürettebatı ve teknik personele müsaade verilmesi Őartlarını gösterir sirküler, Ticari uçak işletmesi için haiz olunması gerekli vasıfları gösterir sirküler ve Sivil hava meydanlarından istifade edecek uçaklar hakkında sirküler olmak üzere tamimler yayımlandı⁴⁰.

28 Şubat 1956 tarihli 6686 sayılı kanun ile Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü lağv edilerek yerine Devlet Hava Meydanları işletmesi Umum Müdürlüğü kurulmuőtur⁴¹. Türk Hava Yolları faaliyetine resmi olarak 1 Mart 1956'da bařlamıřtır⁴².

³⁷ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 293.

³⁸ Demir, *a.g.m.*, s. 104.

³⁹ Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökleri Bizimdir*, Cilt:2, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1986, s. 524. Her biri 100 lira hamiline yazılı 600.000 bin hisseye ayrılmıő 60.000.000 sermayeli kurulmuştur. Bkz. *Resmi Gazete*, 31 Mayıs 1955, Sayı:9016, s. 12049

⁴⁰ *Resmi Gazete*, 21 Mayıs 1955, Sayı:9011, s.11916.

⁴¹ *Resmi Gazete*, 1 Mart 1956, Sayı:9247, s.13752 ve 13754.

⁴² Abdullah Nergiz, *Devlet Hava Yolları, Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul 2020, s.241.

2.a Hürkuş Havayolları'nın Uçuşlara Başlaması

HHY, 1955'de İstanbul-Bursa arasındaki uçuşları devralmak için Ulaştırma Bakanlığına müracaat etmiştir. DHY İstanbul-Bursa arasında günde 5 uçuş gerçekleştirecek DC-3'ü bulunmadığı için İstanbul-Bursa uçuşlarından çekilmiştir⁴³. Bu haberlere rağmen çok ilginçtir İstanbul-Ankara ve Batı bölgelerine uçmak üzere İngiltere'den 4 motorlu Heron uçakları peyderpey getirilmeye başlanmıştır⁴⁴. Bu uçakların 1 Nisan 1955'den itibaren İstanbul-Bursa arasında karşılıklı günde iki sefer yapacakları belirtilmiştir⁴⁵. Bu haberler Devlet Hava Yollarının İstanbul-Bursa uçuşlarından çekilmediği gibi seferleri artırdığını göstermektedir.

Uzun uğraşlar sonucunda HHY, Bursa'da acente açmak üzere hazırlıkları hemen hemen tamamlamıştır. Vecihi Hürkuş ve arkadaşları Bursa'da Güven Otel'de acentenin açılmasına karar vermişlerdir. Şirketin merkezi Bursa olmak üzere Beyrut'a kadar uçak seferleri yapılacağı, Bursa merkezinden Türkiye'nin her vilayetine uçuşlar gerçekleştirileceği belirtilmiştir. Bu amaçla bir hafta içinde uçakların Bursa'da toplanması kararlaştırılmıştır⁴⁶.

1 Nisan 1955'de şirketin ilk uçuşları İstanbul-Bursa arasında başlamıştır. İki vilayet arasında kişi başı 10 liraya bu taşımacılık yapılmıştır. İzmir-Aydın arasında da uçuş başlatılırken, Muğla, İstanbul - İzmir, Aydın, İstanbul Uşak - İstanbul Bursa - İzmir Bursa Ankara uçuşlarının da başlayacağı duyurulmuştur. Yakında başlatılacak Zonguldak-İstanbul uçuşlarının kişi başına 50 lira olması kararlaştırılmıştır⁴⁷. Uçuşlar Bursa - İstanbul arasında sabah ve akşam karşılıklı iki uçuş olmak üzere düzenli bir şekilde yapılmıştır. HHY uçuşları, o tarihte iki şehir arası karayoluyla en az 9 saat sürmesi nedeniyle büyük ilgi uyandırmıştır. Yolcuların uçakla yarım saatte diğer şehre ulaşması çok cazip gelmiştir⁴⁸. Nisan ayı içinde İstanbul-Bursa arasında şirket 134 uçuş yapmış ve 804 yolcu taşımıştır⁴⁹.

İkinci uçuşlar Nisan ortalarında İzmir - Aydın hava hattında başlamıştır⁵⁰. Uçuşların başladığı ilk ay içerisinde İstanbul-İzmir arasında yapılan 58 uçuşta 290

⁴³ Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, s. 303.

⁴⁴ Ant, 19 Ocak 1955, Sayı:3359, s. 3.

⁴⁵ Uçaklar Bursa'dan İstanbul'a sabah 09.45, öğleden sonra 15.45'de, İstanbul'dan Bursa'ya sabah 09.00'da öğleden sonra 15.00'de uçacaklardır. Ant, 20 Mart 1955, Sayı:3419, s. 1.

⁴⁶ Ant, 30 Mart 1955, Sayı:3429, s. 1.

⁴⁷ Akşam, 9 Nisan 1955, Sayı:13118, s. 1.

⁴⁸ Murat Toklucu "Hürkuş Havayolları'nın Başına Gelenler", İST Dergi, Sayı:014 (19 Mayıs 2023) İstanbul Büyükşehir Belediyesi, <https://www.istdergi.com/tarih-belge/hurkus-havayollarinin-basina-gelenler> (Erişim Tarihi:19.09.2023)

⁴⁹ Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, s. 303.

⁵⁰ Toklucu, a.g.m., (Erişim Tarihi:19.09.2023)

yolcu tařınmıřtır⁵¹. Halk tarafından uçuşlar ilgi gorduke hat sayısı artırılmıřtır⁵². 1 Mayıs 1955 gunu İstanbul - Zonguldak - Ankara ve İzmir - Milas hatları aılmıřtır⁵³. Sonrasında uçuşlara İstanbul-Eskişehir-Afyon-Antalya, Ankara-Adana ve Adana-İskenderun uçuşları ile devam edilmiřtir⁵⁴.

DHY'nin 1955'de tam anlamıyla İstanbul-Bursa uçuşlarından çekilmediği anlaşılmaktadır. Çünkü Bursa'ya THY ve HHY'nin uçuş yaptıkları gorulmektedir. Hatta, 17 Nisan 1955'de İstanbul'da yapılacak Galatasaray - Beşiktaş arasındaki futbol maçı nedeniyle Bursa'ya THY'nin normal uçuşları talebi karşılamadığı için Bursa'dan İstanbul'a 5 uçak daha kaldırılmıřtır⁵⁵. Kaldırılan bu 5 uçakta yeterli gelmediği için ayrıca 1 uçak daha kaldırılmıřtır⁵⁶. Bursa'ya İstanbul'dan HHY'nin uçuşları başladığı halde THY'nin Bursa'ya uçmaya devam ediyor olması, THY'nin Bursa uçuşlarına son vereceğine dair kararın uygulanmadığını gostermektedir.

Nisan ortalarında İstanbul-Bursa arası uçuş yapan THY uçaklarının bu uçuşlardan zarar ettiği açıklamaları yapılmıştır. Yapılan bu açıklama Bursa'da tepkiyle karşılanmıştır. İstanbul-Bursa arası 18 dakikalık yolculuk için odenen 12 lira ücretin az değil, bilakis çok olduğu belirtilmiştir. Her gun İstanbul-Bursa arasında uçuş yapan 7 dolmuş uçağın aynı creti aldıkları, yaz aylarında kiş aylarına gore çok yoğun yolcu talebi olduğu halde ücretlerde yolcular lehine değişiklik yapılmadığına dikkat ekilmemiřtir⁵⁷. THY'nin İstanbul-Bursa uçuşları sebebiyle zarar açıklamalarında, HHY'nin ilk uçuşlarına İstanbul-Bursa arasında izin verildiği hatırlandığında, THY'nin yavaş yavaş Bursa uçuşlarından çekilmeye çalıştığı düşnlebilir.

İstanbul-Bursa arasında uçuş yapan HHY uçakları, 1 Mayıs 1955'den itibaren İstanbul - Zonguldak ve Ankara - Zonguldak uçuşlarını gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu uçuşları tanıtmaq amacıyla İstanbul, Ankara ve Bursa gazetecileri basın gezisine davet edilmiştir. Bursa gazetecileri İstanbul'daki gazetecilerin alınması için önce İstanbul'a, oradan hep birlikte Zonguldak'a gotrlmşlerdir.

⁵¹ *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

⁵² Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.388 ve 393. M. Bahattin Adıgüzel aynı gun İstanbul-Eskişehir-Afyon seferleri başladığı bilgisini vermiştir. Adıgüzel, *a.g.e.*, s.72, Kline, *a.g.e.*, s. 332.

⁵³ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.393, Kline, *a.g.e.*, s. 332.

⁵⁴ Kline, *a.g.e.*, s. 326.

⁵⁵ Hareket saatleri sabah 08.45'de 2 adet, 09.45'de 1 adet, akşam saat 16.00'da 2 uçak olarak belirlenmiştir. *Hakimiyet Milletindir*, 16 Nisan 1955, Sayı:1819, ss. 1-3.

⁵⁶ *Hakimiyet Milletindir*, 17 Nisan 1955, Sayı:1820, s. 1

⁵⁷ *Hakimiyet Milletindir*, 22 Nisan 1955, Sayı:1825, s. 4. Yaklaşık 3 buçuk ay sonra 5 Ağustos 1955'den geçerli olmak üzere İstanbul-Bursa uçak bilet ücretleri gidiş 18 lira, gidiş geliş 32 lira 40 kuruş olarak artmıştır. *Hakimiyet Milletindir*, 3 Ağustos 1955, Sayı:1922, s. 2.

Diğer taraftan Ankara'dan kalkan bir başka uçak Ankara gazetecilerini Zonguldak'a götürmek üzere havalanmıştır. Zonguldak'ta öğle yemeği yenildikten sonra, Bursa gazetecileri uçakla sahili takiben İstanbul Boğazı üzerinden alçak uçuş ile Yeşilköy'e getirilmişler, buradan diğer bir uçuş ile Bursa'ya geri götürülmüşlerdir⁵⁸. HHY uçuşlarının basın kanalıyla kamuoyuna duyurulması için bu organizasyonu gerçekleştirmiştir.

HHY'na yönelik bir süre sonra DHY tarafından yapılan bir şikayet ve yapılan teftiş ile⁵⁹ uçuşlar baltalanmaya ve azaltılmaya çalışılmıştır⁶⁰. 5 Mayıs 1955'de bakanlık emriyle önce uçuşlar değiştirilmek istenmiş, daha sonra 6 Mayıs 1955'de Bursa Vilayetine gönderilen bakanlık emriyle emniyet kuvvetleri tarafından uçakların uçuşuna ara verdirilmiştir. Akabinde uçuşlar yasaklanmaya çalışılmış, fakat 10 Mayıs 1955 Pazar günü akşamına kadar uçuşlar bütün engellemelere rağmen devam etmiştir⁶¹.

Hürkuş'un iddiasına göre; şirket faaliyete geçtikten sonra DHY rekabete dayanmadığı için sivil uçuşları denetleyen Sivil Havacılık Dairesi'ni kışkırtarak HHY'nin faaliyetlerini sabote etmeye başlamıştır. Özellikle uçakların bakımını yapan şirket personelinin yetki belgeleri tanınmamış, bu nedenle bakımları yapılamadığından uçakların kullanılmasına yönelik engeller çıkarılmıştır⁶².

Bu engellemelere büyük oranda HHY'nin, DHY'nin yolcu taşıma ve günlük gazetelerin havadan nakil gelirlerine ortak olması neden olmuştur. Uçak bakım, meydan ve konaklama hizmetlerinde şirkete yönelik bir taraftan zorluklar çıkarılırken diğer taraftan baskılar yapılmıştır⁶³.

Tercüman gazetesi sahibi Cihat Baban, İstanbul gazetelerinin Batı Anadolu kentlerine erken ulaşmasını sağlamak için HHY'nin sahibi Vecihi Hürkuş'a gazete taşıma teklifi yapmıştır. Hürkuş, 10 Mayıs 1955'den itibaren şirketin uçuşlarının yasaklandığı bilgisini paylaşarak kendisinden Ulaştırma Bakanlığı'ndan gerekli izinleri almasını istemiştir. Baban'ın Ulaştırma Vekaleti'ne yaptığı başvurusu olumlu cevap alınca, 26 Mayıs 1955'den itibaren İstanbul - Ankara, İstanbul - Bursa - İzmir ve İstanbul - Eskişehir - Afyon yönünde 3 uçuş

⁵⁸ *Hakimiyet Milletindir*, 2 Mayıs 1955, Sayı:1835, s. 1.

⁵⁹ *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

⁶⁰ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, ss. 387-388.

⁶¹ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 394.

⁶² Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

⁶³ Adıgüzel, *a.g.e.*, s. 72.

başlatılmıştır. Gunde en az 2220 kilometrelik uçuş yapılarak 2 ton gazete nakle-
dirmiştir. Bu uçuşlar esnasında uaclar geriye boş donerken Sivil Havacılık
Dairesi sirkusu doğrultusunda isteyen yolcular bedava tařınmıřtır⁶⁴.

Uacların yalnızca gazete taşıması ile Vecihi Hurkuş'un şirket için satın al-
dığı uacların kredi borcunu ve personel maaşlarını odemesi mumkun
olmamıştır. stelik HHY'nin yolcu taşımamını Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık
Dairesi engellemiştir. Uaclar Devlet Hava Yollarından satın alındığı ve uçuşla-
rına engel bir durum olmadığı belirtildiği halde, yolcu taşımacılığına izin
verilmez iken eşya taşımacılığına izin verilmesine Vecihi Bey itiraz etmiştir. Sivil
Havacılık dairesinin ya durumu kavrayamadığından ya da kapris yaparak uacların
muayenesi durumunu one çıkardığını, şirket olarak 1,5 ayda 5000 yolcu
taşıdıklarını ve halkın guvenini kazandıklarını ve DHY'nin tatil olduğu için u-
madığı zamanlar da yolcularını taşıdıklarını açıklamıştır. Ayrıca Aydın,
Zonguldak uçuşları yaptıklarını, Kastamonu Memleket Hastanesi'nden acil du-
rumdaki bir hastanın İstanbul'a naklini gerçekleştirdiklerini, Çanakkale'den
İstanbul'daki cenazeye katılmaları gereken kişileri İstanbul'a goturdüklerine dik-
kat çekmiştir. Biz henuz ulaştırmayı bırakmadık diye eklemiřtir⁶⁵. Vecihi Hurkuş
9 Haziran 1955'te bu yasadik kararına itiraz etmiř⁶⁶, DHY'yi rekabeti engellediği ve
HHY'nin faaliyetlerini baltalamakla suçladığı mektubunu 28 Aralık 1955'te Ulaş-
tırma Bakanı Arif Demire' e gondermiřtir⁶⁷.

1955 yılı içinde HHY'ye ait 10 uaclarlık filo yıl boyunca 800 uçuş gerçekleş-
tirmiştir. Uçuşlara bakıldığında bazı uacların çok az uçtuğu anlaşılmıştır. TC-
SEV şubat ve Mart ayında 15 saat kadar uçarken, TC-KUş Nisan ayında sadece
30 dakika, TC-HUR ise Mayıs ayında sadece 1 saat 25 dakika uçmuştur. Bu uçuş-
larda yolcuların kuuk uaclarından memnuniyetsizliği yanında, rotarlı uçuşlar ve
guvenlik ile ilgili kaygılar da şikayetlere neden olmuřtur⁶⁸. Uacların uçuş saat-
lerindeki duşuşler nedeniyle şirketin ekonomik gelirleri onemli lude azalmıştır.

⁶⁴ Hurkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 395.

⁶⁵ *Akşam*, 27 Mayıs 1955, Sayı:10104, ss. 1-2.

⁶⁶ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

⁶⁷ *Turkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

⁶⁸ *Turkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

3. Şirkete Ait Uçak Kazaları ve Kaçırılan Uçak

3.a. Bursa'da Uçak Kazası

Şirket kurulduktan sonra karşılaşılan olumsuzluklara, başka olumsuzluklarda eklenmiştir. O dönemde piyasaya yeni çıkan Ant gazetesinin⁶⁹ reklamı için Hürkuş acentesine⁷⁰ müracaat edilmiştir. Bu istek üzerine iki kişilik bir uçak tahsis edilmiştir. Uçağın pilot koltuğunda Fevzi Gökdeniz, arkasına Ant gazetesini sahibi Recai Taşman oturmuş⁷¹ ve KUŞ adlı uçağın uçuşu başlamıştır⁷².

Recai Taşman, gazetede işlerini bitirdikten sonra gazete sahibi ve başmuharriri Derviş Sami Taşman'a *"-Ağbey, Fevzi'ye saat 17'de söz verdim ben gidiyorum"*

⁶⁹ Uçakla ilanların atılmasında "Ant" gazetesinin okuyucularının karşısına "Yeni Ant" gazetesi olarak çıkacağıın duyurulmasının reklam çalışması olduğu anlaşılmaktadır. Gazete adına "yeni" kelimesi eklenerek yeni bir harekete kavuşmak ve satışları artırmak için yola çıkmıştır. 9 Mayıs'tan itibaren hediye (ikramiye) kuponu dağıtacak ve her ay ikramiye çekilişi yapılacaktır. Yeni Ant gazetesinin "Sırasında" köşesinde 9 Mayıs 1955 günü Sadrettin Çanga'nın "Okuyucularım! bundan bir buçuk yıl öncesi ANT'nın sütunlarında vedalaşmıştım; karşılığın YENİ ANT sütunlarında tekrar çıkmakla sonsuz bir memnuniyet duygusu içindeyim." sözleri ile köşe yazılarına başladığını duyurması da bu nedenledir. Sadrettin Çanga, "Tekrar okuyucularla..." *Yeni Ant*, 9 Mayıs 1955, Sayı:3471-1, s. 3. Bu arada belirtmek gerekir ki; Ant gazetesi 9 yıldır yayınlanmakta olan bir gazetedir. Y.n.

⁷⁰ "Ant" gazetesi reklam amaçlı ilk promosyon dağıtan ve bunu icat eden gazete olmuştur. 30 kupona gazete yanında dolmakalem vermiştir. Gazetenin adı 1955'de "Yeni Ant" olmuştur. Reyhan Çorum, *Anlarda Yaşarken Gemlik*, Cilt:5, Siyah Beyaz Yayınları, İstanbul 2022, ss. 321-322.

⁷¹ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023), Recai Taşman Yeni Ant gazetesinin sahibi değil, yazı işleri müdürüdür. *Yeni Ant*, 9 Mayıs 1955, Sayı:3471-1, Fevzi Gökdeniz, Filistin Hayfa doğumludur. 1941'de Eskişehir Askeri Astsubay Okulu'ndan hava pilotu olarak mezun olmuştur. 1949'da dikkatsizlikten kazaya yol açmaktan 8 ay hapse mahkûm olmuş ve pilotluktan alınmıştır. Cezası bitince iş bulmak için önce Suriye'ye ve sonra Ürdün'e gitmiştir. Gökdeniz, iş bulamadığı için 1953'de Türkiye'ye geri dönmüş ve kazanın tazminatını ödemesi için baskı başlayınca kaçak hayatı yaşamaya başlamıştır. Cizre'de, Başbakan Adnan Menderes'i Londra'ya götüren uçağın pilotu Gündüz'le karşılaşmıştır. Gündüz'den, Bursa'da Vecihi Hürkuş'un havayolu şirketi kurduğunu ve pilot aradığını öğrenmiştir. Gökdeniz, Vecihi Hürkuş ile tanışarak şirkete işe başlamıştır. Gökdeniz, şirketin borçlarını ödemesi için maaşını dahi almaz iken başına Bursa'daki kaza gelmiştir. Murat Kuter, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanlığı*, https://www.bursa.com/wiki/Turkiyenin_Ilk_Hava_Korsanligi-2854.html (Erişim Tarihi:19 Eylül 2023) Yukarıda pilot Gündüz olarak verilen bilgi de, Gündüz pilot değildir. Başbakan Adnan Menderes'i Londra'ya götüren uçağın kaptan pilotu Münir Özbek, yardımcı pilotları Sabri Kazmaoğlu ve Lütfü Biberoglu'dur. Uçağın telsiz operatörü Gündüz Tezel'dir. Bkz. Süleyman İnan, "İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası", *Belgi*, Sayı 19, Kış 2020/1, ss. 1885-1886. Bulgaristan'a gitmesi sonrası ajan olup olmadığına dair şüpheler belirtilmiştir. Hapis cezası sonrası Bilecik, Zonguldak ve Beyrut'ta yaşadığı, 1953'te Arap devletlerine müracaatta bulunduğu, Suriye, Lübnan ve Pakistan'da görevlendirilme isteklerinin İçişleri Bakanlığı tarafından incelenerek kabul edilmediği bilgileri yazılmıştır. *Yeni Ant*, 22 Haziran 1955, Sayı:3601-47, s. 4.

⁷² Erdoğan Binyücel, "Feci Uçak Kazasının Enteresan Evveliyatı - "Haydi Hakkınızı Helal Edin!" *Yeni Ant*, 11 Mayıs 1955, Sayı:3472-2, s.2. Gazetenin sayısı 10 Mayıs ve 11 Mayıs 1955 nüshalarında aynı şekilde verilmiştir. Y.n.

diyor, Derviş Sami Bey “*Sen gitmesen olmaz mı?*” dediğinde, Recai Taşman “*Olur Abey, Fevzi’de aynı şeyi söyledi. Ama böyle bir zevkten mahrum olmak istemem*” demiştir. Gazetenin sekreteri Mehmet Ohri’ye “*Mühim bir şey olmazsa Turizm meselesine manşet açarsınız Mehmet Ohri*” diyerek 16.45’te arkadaşları ile helalleşerek gazeteden ayrılmıştır⁷³.

8 Mayıs 1955 Pazar günü yaklaşık 16.45 sıralarında stadyum üzerinde alçak uçuşlar yapılmaya başlanmıştır. Hatta oynanan maç esnasında kalabalık seyirci kitlesinin bulunduğu Bursa şehir stadyumu üzerinde alçak irtifada birçok uçuş gerçekleştirilmiştir⁷⁴. Gazeteci Recai Taşman, uçak Bursa şehir stadyumu üzerinde uçuş yaparken gazetenin promosyonlarını havadan atmıştır⁷⁵. Pilot saat 18.00 sıralarında maçın sona erip seyircilerin dağılmaya başladığı esnada stadyum üzerinden oldukça alçak irtifadan uçmuştur. Uçak o kadar yere yakın uçmuştur ki futbolcular dahi kendilerini yere atmıştır. Uçağın yükselerek Altıparmak Meydanına doğru yöneldiği esnada sol kanadı önce kalın elektrik tellerine ve sonra kavak ağacına çarpmıştır. Dengesi bozulan uçak ters dönerek Altıparmak Meydanındaki benzin deposu arkasındaki tarlaya düşerek parçalanmıştır. Kazada Pilot Fevzi Gökdeniz’in kolu kırılmış, ancak gazeteci Recai Taşman uçaktan fırlayıp kaba toprağa düştüğü için yara almamıştır. Pilot Gökdeniz hastaneye kaldırılırken, kazaya dair soruşturma başlatılmıştır⁷⁶.

⁷³ Erdoğan Binyücel, “Feci Uçak Kazasının Enteresan Evveliyatı – “Haydi Hakkınızı Helal Edin!” *Yeni Ant*, 11 Mayıs 1955, Sayı:3472-2, s.2.

⁷⁴ *Hakimiyet Milletindir*, 9 Mayıs 1955 Sayı:1842, s.1-4, Yeni Ant gazetesi, uçağın alandan havalanma saatini 17.15 olarak vermiştir. Bu durumda verilen 16.45 saat olarak doğru olmayabilir. Çünkü uçağın ilk havalanışında şehrin çeşitli yerlerine reklam ilanları atılmış, ilanlar bitince dağıtılmak üzere yeni ilanlar almak üzere alana geri dönüş yapılmıştır. Yeni Ant gazetesi uçağın ikinci kez havalanarak stadyum üzerine gittiği, reklamların atıldığı ve maçın da dağılmak üzere olduğu anda kazanın meydana geldiği bilgisini vermiştir. *Yeni Ant*, 9 Mayıs 1955, Sayı:3471-1, s. 1. Erdoğan Binyücel, 17.10’da uçağın havalandığı bilgisini vermiştir. Erdoğan Binyücel, “Feci Uçak Kazasının Enteresan Evveliyatı – “Haydi Hakkınızı Helal Edin!” *Yeni Ant*, 11 Mayıs 1955, Sayı:3472-2, s. 2.

⁷⁵ *Hakimiyet Milletindir*, 9 Mayıs 1955 Sayı:1842, s. 1.

⁷⁶ *Hakimiyet Milletindir*, 9 Mayıs 1955 Sayı:1842, ss. 1-4. Kaza nedeniyle Altıparmak Meydanındaki kalın elektrik telleri zarar gördüğü için Altıparmak havalisine elektrik verilememiştir. Milliyet gazetesi stadyumun adını Atatürk Stadyumu olarak, Recai Taşman Ant gazetesi temsilcisi olarak belirtmiştir. *Milliyet*, 9 Mayıs 1955, s.1. Halkçı gazete de stadyumun adını Atatürk stadyumu olarak vermiştir. Ayrıca, uçağın bir kanadının elektrik tellerine çarpması ile dengesinin bozulduğunu ve pilotun uçakta meydana gelen arıza nedeniyle uçağı yere indirmeye çalışırken boş bir arsaya düşmesine ve uçağın parçalanmasına neden olduğu bilgisine de yer verilmiştir. *Halkçı*, 9 Mayıs 1955, Sayı:501, s. 3. Yeni Ant gazetesi pilotun soğukkanlı davranarak büyük bir ustalıklarla uçağı ani bir hareket ile binalara çarpmasını engelleyerek ağaçlara yönelttiği, uçağın ağaçlara takılması nedeniyle uçağın benzin istasyonu arkasındaki ekili tarlaya düştüğü ve parçalandığı bilgisini vermiştir. *Yeni Ant*, 9 Mayıs 1955, Sayı:3471-1, s. 4.

Recai Taşman'ın oğlu Şükrü Reha Taşman, uçak kazası hakkında şunları anlatmıştır;

"Babam, o yıllarda kendi uçağını yapan, özel hava yolu taşımacılığı ile uğraşan Vecihi Hürkuş'a ait olan bir uçakla satışı artırmak için promosyon ilanları dağıtmak ister. Mektep Tayyaresi denilen iki kişilik uçaklardan. Her çareye başvuran Recai Taşman gazete için bu uçağı reklam amaçlı kiraltıyor.

9 Mayıs 1955, bir Pazar günü. Babam, "Bari parasını verdim, arkası boş, ben oturayım" diyor, pilotla birlikte biniyor uçağı. Başlıyorlar uçaktan el ilanlarını atmaya. Stadyum civarındayken maç çıkışı kalabalık bir insan topluluğı ve sporcular var. Uçağın pilotu Deli Fevzi lakaplı gerçekten lakabı gibi çılgın bir adam, "Bak ne yapacağım şimdi" diyerek Merinos tarafından stadın içine doğru pike yapıyor. Tüm futbolcular yere yatıyorlar. Karşıda o zaman SSK var. Oraya çarpmamak için uçağı sola doğru yatırıyor. O esnada uçak kavak ağaçlarına ve elektrik tellerine takılarak şimdiki Arap Parkı'na çakılıp düşüyor ve parçalanıyor.

Binlerce insanın gözü önünde meydana gelen kaza, mucize biçimde kabul edilmekte. Bir kolu kırılıp kasığı zedelenen pilot, yüzde yüz ölümden dönen Deli Fevzi 15 gün hastanede kaldıktan sonra iyileşiyor ve Bulgar muhaciri imiş, memleketine kaçıyor.

*Babam Recai kazadan küçük sıyrıklarla kurtuluyor."*⁷⁷.

Kemal Kaplan, Pilot Gökdeniz'in gözünün stadyumun ön sıralarında oturan lisedeki kız arkadaşına takıldığı ve kıza kendini göstermek için alçaktan uçmaya ve türlü numaralar yapmaya başladığını, alçak irtifayı 3-4 metreye kadar abartınca kazanın kaçınılmaz olduğu bilgisini vermiştir⁷⁸. Talip Kışlakçı ise uçuşu bir banka için reklam uçuşuna bağlayarak, Gökdeniz'in tribünde gördüğü 'Neriman' adlı güzel bir kıza hava atmak için fazla alçalması ile elektrik tellerine çarpması sonucunda kazanın meydana geldiğini belirtmiştir⁷⁹. Pilot Gökdeniz'in anlattıklarından da Kaplan ve Kışlakçı'nın verdiği bilgilerin şaşırtıcı derecede doğru olduğu anlaşılmaktadır;

"1955 yılı başları... O dönem Ulus gazetesinde çalışan gazeteci bir arkadaş yanıma geldi. Bizden bir uçak kiralayıp bir maç esnasında bir bankanın reklamıyla ilgili uçuş yapmamızı istediler. Bursa Şehir Stadyumu'nda maç var. Çok kalabalık. Başladık uçmaya. Ben uçarken, gazeteci arkadaş da arkada elindeki ilanları atıyordu. Bu arada ne göreyim?

⁷⁷ Çorum, a.g.e., ss. 321-322. Kitapta sehven 1954 yılı yazılmıştır. Ayrıca pilot Fevzi Gökdeniz'in Bulgaristan göçmeni olduğu bilgisi de doğru değildir. Y.n.

⁷⁸ Kemal Kaplan, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanı*, 30 Aralık 2017 <https://kemalkaplan.blogspot.com/2017/12/bir-cins-kafa-bir-iflah-olmaz-vaka.html> (Erişim Tarihi: 19.09.2023)

⁷⁹ Talip Kışlakçı, *İlk Hava Korsanları ve Kronoloji*, <https://www.airnewstimes.com/talip-kislakci-ilk-hava-korsanlari-ve-kronoloji-538-yazisi.html> (Erişim Tarihi:19.09.2023)

Tribünlerin ön kısmında Neriman isminde bir kız arkadaş oturuyor. Artık hava atmaya başlamıştım. Dalıyorum, çıkıyorum, dalıyorum, çıkıyorum. Çok alçaktan pike yapmaya başladım. Öyle ki, bir müddet sonra 2-3 metreden pike yapmaya başladım. Bir ara uçağın kanadı stadın kenarındaki elektrik tellerine takıldı. Takılmasıyla karşıda büyükçe bir direğe burun üstü çarptık. Kemerimi de bağlamamıştım. Ama gazeteciyi bağlamıştım. Çarpmayla birlikte öne fırladım. Ona bir şey olmadı, benim alnum yarıldı. Burnum kanamaya başladı."⁸⁰.

Gökdeniz'in kazada kolu kırılmış, Memleket Hastanesi'ne kaldırıldıktan sonra hızla iyileşmeye başlamıştır⁸¹.

Vecihi Hürkuş, ekonomik sorunlar ve Sivil Havacılık Dairesinin baskıları ile uğraşırken, 8 Mayıs'ta yaşanan bu kaza büyük sorun olmuştur. Yolcu taşımacılığı⁸² yanı sıra reklam uçuşları da yapan şirkete ait uçaklardan biri böylece kaybedilmiştir⁸³. Uçak daha kredi borcu bitmeden kullanılamaz hale gelmiş, ayrıca yaralı pilotun hastane masrafları ise sigorta şirketi tarafından karşılanmadığı için tüm masraflar Vecihi Hürkuş tarafından karşılanmıştır⁸⁴.

Bundan sonra artık işlerin yolunda gideceği düşünülürken şirketin uçaklarından bir başkası pilot Fevzi Gökdeniz tarafından Bursa Havaalanından kaçırılmıştır. Talihsizlik Vecihi Hürkuş ve şirketinin peşini bir türlü bırakmamaktadır.

⁸⁰ Murat Kuter, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanlığı*, https://www.bursa.com/wiki/Turkiyenin_Ilk_Hava_Korsanligi-2854.html (Erişim Tarihi:19 Eylül 2023) Murat Toklucu lakabının "Deli Fevzi" olduğunu ve 9 defa evlendiği bilgisini vermiştir. Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

⁸¹ Recai Taşman kazayı bir iki sıyrık ile atlatırken, Pilot Gökdeniz'in sol kolu kırılmış ve çeşitli yerlerinden yaralanmıştır. *Yeni Ant*, 9 Mayıs 1955, Sayı:3471-1, *Yeni Ant* gazetesi bir gün sonra "Pilot Fevzi'nin Durumu Çok İyi" başlıklı haber yapmıştır. *Yeni Ant*, 10 Mayıs 1955, Sayı:3472-2. Uçağın gazete promosyonları için kiralandığı bilindiği halde, pilot Gökdeniz'in "Ulus gazetesinde çalışan gazeteci" ile banka reklamları için anlaştık ifadesi şaşırtıcıdır. Çünkü bu uçuşa banka reklamı yapıldığına dair hiçbir bilgi bulunmamaktadır. Y.n.

⁸² Düşen uçak 1 yolcu taşıma kapasitesine sahipti. Y.n.

⁸³ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

⁸⁴ Kuter, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanlığı*, https://www.bursa.com/wiki/Turkiyenin_Ilk_Hava_Korsanligi-2854.html (Erişim Tarihi:19 Eylül 2023), Talip Kışlakçı, Vecihi Hürkuş'un kredi borçlarıyla boğuştuğu için Pilot Fevzi Gökdeniz'in hastane masraflarını ödeyemediğini belirtmiştir. Kışlakçı, *İlk Hava Korsanları ve Kronoloji*, <https://www.airnewstimes.com/talip-kislakci-ilk-hava-korsanlari-ve-kronoloji-538-yazisi.html> (Erişim Tarihi:19.09.2023)

3.b. Şirkete Ait Bursa'dan Kaçırılan Uçak: TC-HAD

Vecihi Hürkuş, Bursa'ya giderek hastane görevlilerinden pilot Fevzi Gökdeniz hakkında bilgi almıştır. Hürkuş, Gökdeniz'in iyileşmesinin uzun bir süre alacağını öğrendikten sonra İstanbul'a geri dönmüş ve Pilot Gökdeniz'i arayıp sormamıştır. Gökdeniz kazaya uğrattığı uçağın maliyetini düşünmeksizin, Vecihi Hürkuş'un ziyaret sonrası İstanbul'a dönmesi ve kendisini arayıp sormaması üzerine çok kızmıştır. Gökdeniz, hastanede iken çalışması karşılığı uçakların kredi borcu bir an önce ödensin diye maaş dahi almadığı için Vecihi Bey'in kendisine borçlu olduğunu düşünmeye başlamıştır. Vecihi Bey'den nasıl intikam alacağını düşünürken hastaneye gelen Bulgar asıllı bir berberden Bulgaristan'ı dinledikten sonra, ilk fırsatta şirketin bir uçağını Bulgaristan'a kaçırmaya karar vermiştir. Şirkette daha önce kendisinin işe aldırıldığı, eski bombardıman uçağı pilotu arkadaşı Sadık Sagun'da şirketten yeni ayrılmıştır. Düşüncesini ona anlatarak kaçış planına Sagun'u da dahil etmiştir.

Gökdeniz, uçağın dolu bir depo ile 4 saat havada kaldığı bilgisine sahip olarak Bulgaristan'a kaçış için ayrıntılı plan yapmaya başlamıştır. Kendisi hastanede kırıkları nedeniyle yatmakta olduğundan, Sagun'un havaalanına giderek uçağı hazırlaması ve yakıt ikmali yapmasının isabetli olacağını, Sagun'un şirketten yeni ayrıldığı için dikkat de çekmeyeceğini düşünmüştür. Uçak hazır olunca sabahın erken saatlerinde Gökdeniz, alçılı kolu ve pijamaları ile hastaneden kaçarak havaalanına gitmeyi planlamıştır⁸⁵. Nihayetinde plan uygulamaya konulmuş, hava meydanındaki görevlilere "İstanbul'a Vecihi Bey'in yanına gidiyoruz" denilerek HAD uçağı ile havalanmışlardır. Uçağı Pilot Gökdeniz'in kolları alçıda olduğu için arkadaşı Sagun kullanmıştır⁸⁶.

Uçağa dair elde herhangi bir bilgi olmadığı için bir süre sonra uçağa yönelik araştırmalara başlandı. Bilinen tek bilgi, Bursa hava meydanından havalanan uçağın içinde kolu iyileşen Fevzi Gökdeniz, arkadaşı Sadık Sagun ve Makinist Kazım'ın olduğu idi. Daha sonra uçağın Bursa meydanına geri dönmediği, İstanbul'a da gitmediği öğrenildi. Bursa hava meydanı, telsiz ile bütün meydanlar ile haberleştiği halde uçağın herhangi bir meydana iniş yaptığına dair

⁸⁵ Kaplan, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanı*, 30 Aralık 2017 <https://kemalkaplan.blogspot.com/2017/12/bir-cins-kafa-bir-iflah-olmaz-vaka.html> (Erişim Tarihi: 19.09.2023)

⁸⁶ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023), Milliyet gazetesi Bursa'dan kaçırılan Hürkuş Hava Yollarına ait uçağın adını TAV olarak vermiştir. *Milliyet*, 21 Haziran 1955, s. 1.

bilgi alamadı. Böylece uçağın Türkiye'deki hiçbir meydana iniş yapmadığı anlaşıldı. İlginç olan bütün aramalara rağmen HAD uçağının nerede olduğunun hiçbir şekilde öğrenilememiş olmasıdır⁸⁷.

Araştırma genişleyince, sivil hava meydanı tarafından pilota havanın kapalı olduğu ve rasat verilmeyeceği bildirildiği halde, Gökdeniz'in uçağın benzin ikmalini askeri meydandan yaparak havalandığı anlaşılmıştır. Vecihi Bey, gelişmeler üzerine Bursa'ya gelerek emniyet birimlerine bilgi vermiş ve İstanbul'a geri dönmüştür. O arada pilot Gökdeniz'in askerlik hizmeti sırasında bir uçak düşürdüğü ve bu nedenle devlete 135 bin lira borçlandırıldığı bilgisi gazetelerde paylaşılmıştır⁸⁸. Uçak düşürdüğü ve borçlandırıldığı bilgisi o günlerde basının oldukça ilgisini çekmiştir.

Uçağın kaybolmasıyla ilgili günlerce çeşitli haberler yapılmıştır. Hakimiyet gazetesi haberinde uçağın Bolu havalisinde Taraklı'da olduğu ve burada yolcu taşıdığına dair bir bilgi dahi paylaşılmıştır⁸⁹. Bir iki gün sonra kaçırılan uçağın Romanya'da bulunduğu ve Fevzi Gökdeniz'in tutuklandığı haberi verilmiştir. Ancak durum, Türkiye'de esrar perdesini uzun süre korumaya devam etmiştir. Bir İstanbul gazetesi de uçağın Moskova'ya gittiğini haber yapmıştır. Ayrıca gazete haberinde, Pilot Gökdeniz'in maceraperest bir kişi olduğu orduda iken bir albayın başını uçakla parçaladığı için ordudan çıkarıldığı ve bir gedikli (astsubay) olduğu, bu uçak kazası nedeniyle 135 lira borçlandırıldığı bilgilerine yer verilmiştir⁹⁰.

Emniyet Genel Müdürlüğü müfettişlerinden biri araştırmalarını sürdürürken HHY Bursa acentası ile o gün meydana görev yapan DHY personellerinin ifadelerini almıştır⁹¹. Vecihi Hürkuş uçağın Bursa'dan kaçırıldığına dikkat çekerek; Bursa Hava Meydan Müdürü Hasan Gürsoy tarafından uçağın pist başında yarım saatten uzun süre oyalanmasına rağmen oyalanma nedeninin sorulmamasını, bir uçak gelmesi ve mecburi iniş mecburiyeti duyması durumunun uçuş

⁸⁷ Pilot ve yanındakiler meydandan, "Vecihi Hürkuş'tan haber geldi gidiyoruz" diyerek uçağa binip ayrılmışlardır. Vecihi Bey, bu 3 havacıya hiçbir haber göndermediğini belirterek emniyet birimlerine müracaatta bulunmuştur. *Hakimiyet Milletindir*, 11 Haziran 1955, Sayı:1873, s. 1 ve 3. Gazete uçağın adını "H.A.T." olarak vermiştir. Y.n.

⁸⁸ *Hakimiyet Milletindir*, 12 Haziran 1955, Sayı:1874, s. 1, Vecihi Bey, devlete 30 bin lira borçlu olduğu bilgisini vermiştir. *Yeni Ant*, 14 Haziran 1955, Sayı:3503-33, s. 4.

⁸⁹ *Hakimiyet Milletindir*, 12 Haziran 1955, Sayı:1874, s. 1.

⁹⁰ *Hakimiyet Milletindir*, 14 Haziran 1955, Sayı:1876, s. 1, Yeni Ant gazetesi ise Dışişleri Bakanlığından alınan bilgiye dayanarak Fevzi Gökdeniz'in uçağı Moskova'ya indirdiği bilgisini vermiştir. *Yeni Ant*, 13 Haziran 1955, 3502-32, s. 1. Pilot Gökdeniz için maceraperest kişiliğine vurgu yapılarak, orduda iken bir yüzbaşının pistten kalkarken başını pervane ile parçaladığı ve 8 ay hapis ile cezalandırılıp ordudan atıldığı ve 119 bin lira para cezasına çarptırıldığı bilgisi verilmiştir. *Yeni Ant*, 22 Haziran 1955, Sayı:3601-47, s. 1-4.

⁹¹ *Hakimiyet Milletindir*, 17 Haziran 1955, Sayı:1879, s. 4.

emniyetinin tehlikeye atılacağı ortada iken müdahale edilememesini ihmal olarak nitelendirmiştir. Diğer bir değerlendirmesinde Pilot Gökdeniz'in kolu alçıda olup uçuş için gerekli sağlık şartlarına sahip olmadığı halde apronda uçuş hazırlığı yaparken meydan müdürünün duruma ilgisiz kalmasının bir başka ihmal olduğuna işaret etmiştir⁹².

Geçen günler içerisinde uçağın akıbeti ile ilgili kesin bilgi alınmamıştır⁹³. Vecihi Hürkuş soruşturma devam ederken Bursa Cumhuriyet Savcılığına telgraf ile müracaat ederek; uçağı kaçırılanların Fevzi Gökdeniz, Sadık Savun ve Kazım olduğunu, uçağın buldurularak kendisine iadesinin sağlanmasını ve suçluların cezalandırılmasını da istemiştir. Ayrıca uçağın bulunması için Dahiliye ve Hariciye Vekaletlerine (İçişleri ve Dışişleri Bakanlıklarına) sorulmasını istemiştir. Atina radyosu tarafından uçağın Bulgaristan'da mecburi inişe zorlandığı bilgisi verilmiştir. Ancak, Dışişleri Bakanlığı'ndan bu hususları doğrulayacak hiçbir bilgi alınmamıştır⁹⁴. Ancak Yeni Ant gazetesi bir gün önce uçağın Moskova'ya kaçırıldığını belirtmişken 14 Haziran günü Atina radyosunun verdiği bilgiye dayanarak içinde Fevzi Gökdeniz ile iki arkadaşının bulunduğu uçağın kesin olarak Bulgaristan'a indiği ve mürettebatının tutuklandığı bilgisini vermiştir. Haber Vecihi Hürkuş ile yapılan görüşme ile teyid edilmiştir⁹⁵. Vecihi Bey açıklamasında üzgün olduğunu ve Makinist Sadık'ın pilot Gökdeniz tarafından kaçırıldığı tahminini de paylaşmıştır⁹⁶.

Uçağın bulunduğu yer ile ilgili haberler yapıldığı ve haberler doğru olduğu halde gazete haberlerinde her gün yeni bir ülkenin adının geçmesi ilginçtir. 17 Haziran 1955 günü uçağın Suriye'ye kaçırıldığına dair haber yapıldığı⁹⁷ ve bu şekilde haberlere devam edildiği görülmektedir. Tarihler 20 Haziran'ı gösterdiğinde uçağın her tarafta aranmaya devam edildiği halde, hala uçak ile ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılamadığı, uçağın yüksek bir dağa çarparak parçalandığı veya denize düştüğü ihtimallerinin düşünölmeye başlandığı haberine rastlanmaktadır⁹⁸.

⁹² Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 391-392.

⁹³ Musa Ataş, "Şehrimiz Hava Meydanından Kaçırılan Tayyarenin Haberini Nasıl Aldım", *Hakimiyet Milletindir*, 14 Haziran 1955, Sayı:1876, s. 3.

⁹⁴ Aslında Dışişleri Bakanlığı'na ulaşan kesin bir bilgi bulunmadığı açıktır. Uçağın akıbetine dair hala sağlıklı haber alınmadığı için bakanlığın bilgi verebilmesi mümkün olmamaktadır. *Hakimiyet Milletindir*, 15 Haziran 1955, Sayı:1877, ss. 1-4.

⁹⁵ Yeni Ant, 14 Haziran 1955, Sayı:3503-33, s. 1.

⁹⁶ Yeni Ant, 14 Haziran 1955, Sayı:3503-33, s. 4.

⁹⁷ "Pilot Fevzi Gökdeniz'in Suriye'de yakın akrabaları bulunması ve Arapçayı gayet iyi bilmesi bu ihtimali kuvvetlendiriyor." *Hakimiyet Milletindir*, 17 Haziran 1955, Sayı:1879, ss. 1-4.

⁹⁸ *Hakimiyet Milletindir*, 20 Haziran 1955, Sayı:1882, s. 1.

Oysa Gökdeniz arkadaşı Sagun ile İstanbul-Bursa arasında uçuş yapan 9 kişilik dolmuş uçuşu yapan uçağı 10 Haziran 1955'te Bulgaristan'a kaçırmıştır⁹⁹. Böylece, Türk havacılık tarihinin bilinen ilk uçak kaçırmaya olayı gerçekleşmiş¹⁰⁰, Hürkuş Havayollarına ait uçağı Bulgaristan'a kaçıran Gökdeniz ve Sagun Türkiye'nin ilk hava korsanı olmuşlardır¹⁰¹.

Uçak, Bulgar hava sahasına girdiğinde Bulgar uçakları tarafından takibe alınmış ve Varna havaalanına indirilmiştir. Gökdeniz ve Sagun hemen gözleri bağlanarak sorguya alınmıştır¹⁰². O günlerde pilotların siyasi ilticada bulduklarına dair basında haberlere yer verilmiştir¹⁰³. Bulgar resmî makamları tarafından iki pilotun siyasi iltica talepleri kabul edilmiş ve Türkiye'ye iade edilmeyecekleri bildirilmiştir¹⁰⁴.

21 Haziran tarihli Hakimiyeti Millîye gazetesinde "Hürkuş Uçağı Bulgaristan'da" başlıklı bir haber yer almıştır. Haberde, Vecihi Bey'e uçağın Bulgaristan'da bulunduğunun Dışişleri Bakanlığı tarafından bildirildiği ve Vecihi Bey'inde dilekçe ile Dışişleri Bakanlığı'na başvurması halinde uçağın diplomatik kanallardan başlatılacak işlem ile geri getirilmesine çalışılacağı belirtilmiştir¹⁰⁵. Dışişleri Bakanlığından aldığı bilgiye dayanarak uçağın Bulgaristan'a kaçırdığını öğrenen Vecihi Bey, pilotlar için "Kızıl cennette imişler" demiştir¹⁰⁶. Uçağın Bulgaristan'a kaçırdılması sonrası pilot ve arkadaşlarının ajan olup olmadığına dair şüpheler doğmuştur. Bursa'da ilk uçak kazasında 25 gün Memleket Hastanesinde yatarken yabancı elçilik memurları ile görüştükları ve Bulgar ajanı oldukları yönünde gazetelerde bilgilere yer verilmiştir¹⁰⁷.

⁹⁹ *Hakimiyet Milletindir*, 11 Haziran 1955, Sayı:1873, ss. 1-3. Milliyet gazetesi uçağın 3 Haziran günü kaçırdığını bilgisini vermiştir. *Milliyet*, 21 Haziran 1955, s. 1.

¹⁰⁰ Hızır Türkkân Demirkazık, *Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Havacılık Faaliyetleri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018, s. 146.

¹⁰¹ Kışlakçı, *İlk Hava Korsanları ve Kronoloji*, <https://www.airnewstimes.com/talip-kislakci-ilk-hava-korsanlari-ve-kronoloji-538-yazisi.html> (Erişim Tarihi:19.09.2023)

¹⁰² Kaplan, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanı*, 30 Aralık 2017 <https://kemalkaplan.blogspot.com/2017/12/bir-cins-kafa-bir-iflah-olmaz-vaka.html> (Erişim Tarihi: 19.09.2023)

¹⁰³ *Milliyet*, 21 Haziran 1955, s. 7.

¹⁰⁴ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

¹⁰⁵ *Hakimiyet Milletindir*, 21 Haziran 1955, Sayı:1883, ss. 1-4. Murat Toklucu olaydan 3 gün sonra uçağın Varna'da bulunduğunun öğrenildiğini belirtmiştir. Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

¹⁰⁶ *Milliyet*, 21 Haziran 1955, s.1.

¹⁰⁷ *Yeni Ant*, 22 Haziran 1955, Sayı:3601-47, s. 4. *Yeni Ant*, 25 Haziran 1955, Sayı:3604-44, s. 4.

Vecihi Bey, Bulgaristan'daki uçağı getirmek için gerekli izinler almak amacıyla Ankara'ya gitmiştir¹⁰⁸. Hürkuş, Bulgar yetkililerin el koyduğu uçağı alabilmek için Bulgaristan'a giderek kaçırılan uçağı Yeşilköy'e getirmiştir¹⁰⁹.

Hürkuş, Bulgaristan uçağı vermemek için birçok zorluk çıkarması nedeniyle iki ay mücadele etmiştir¹¹⁰. Bulgar yetkililer uçağın meydana 62 gün kaldığı gerekçesi ile meydan kirası istemişlerdir¹¹¹. 62 gün meydana kalan uçak için 180 lira, uçağın başında bekleyen asker için 600 lira olmak üzere toplam 780 lira ödenmiştir. Hürkuş yetkilileri, Bulgar yetkililerin kolaylık göstermesinde 62 gün için ödenen 780 liranın etkili olduğunu belirtmişlerdir¹¹². Bu olay da Hürkuş Havayolları şirketine zarar veren bir başka gelişme olmuştur.

Uçağı kaçırın pilotlardan Sadık Sagun¹¹³ ile Pilot Gökdeniz ise Bulgaristan'da yaşamaya başlamıştır. Gökdeniz orada evlenmiş ve 5 yıl sonra 1960 Askeri Darbesi sonrası Türkiye'ye dönmüştür. Sınırda Türk makamlarına teslim oldukları ve sorgusu yapıldıktan sonra serbest bırakılmıştır¹¹⁴.

Vecihi Bey, bu uçak kaçırma olayını, Bursa'daki kaza sonrası HHY'ye yapılan ikinci bir darbe olarak görmüştür. Pilotların uçak kaçırarak Bulgaristan'a kaçmalarının, HHY'na bağlı kazanç ümitlerini kaybettikleri için yeni kazanç kاپısı arama arayışı olduğunu, ancak yaptıklarının "vatana hıyanet"e dönüştüğünü belirtmiştir¹¹⁵.

¹⁰⁸ *Milliyet*, 21 Haziran 1955 ss. 1-7.

¹⁰⁹ *Milliyet*, 4 Ağustos 1955, s. 1.

¹¹⁰ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

¹¹¹ Bulgar yetkililer şirkete 5000 Leva tutarında depo faturası göndermiştir. *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

¹¹² Gazete, ilginç şekilde Bulgar yetkililerin uçağı geri verme yönünde şirkete kolaylık gösterdiği bilgisini vermiştir. *Milliyet*, 4 Ağustos 1955, s. 1.

¹¹³ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

¹¹⁴Gökdeniz'in vukuatı bu olayla bitmemiştir. 1961'de Sovyetler Birliği'ne kaçmaya karar vererek, Bilecik'te askeri okulda okuyan oğlu Tugay ile kızı Tülay'ı yanına alarak Suriye'ye geçmiştir. Sonra tekrar Türkiye'ye geri dönerek Malatya'da kızını bırakmış, oğlu Tugay ile Sovyet sınırına gitmiştir. Sınırda Rus askerlerine yakalanarak günlerce sorgulanmışlar, oğlu serbest bırakılırken kendisi 2 yıl hapse mahkum edilmiştir. Hapisten çıktıktan sonra, 1963'de kendi isteğı ile sınırda Türk yetkililere teslim edilmiştir. Gökdeniz, birkaç ay hapisten sonra serbest bırakılmıştır. Bir süre sonra Ankara'ya gelmiş ve affı için meclise müracaatta bulunmuştur. Gökdeniz, 1972'de çıkan af ile serbest kalmış ve Türk Silahlı Kuvvetlerinden emekli edilmiştir. Kaplan, *Türkiye'nin İlk Hava Korsanı*, 30 Aralık 2017 <https://kemalkaplan.blogspot.com/2017/12/bir-cins-kafa-bir-iflah-olmaz-vaka.html> (Erişim Tarihi: 19.09.2023)

¹¹⁵ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 394.

HHY'ye ait uçaklar bütün olumsuzluklara rağmen 26 Mayıs 1955 - 28 Aralık 1955 tarihleri arası 168 faaliyet gününde toplam 268 kalkış yapmıştır. şirkete ait uçaklar ortalama bir hesapla 500 bin kilometre uçuş gerekleřtirmiřtir¹¹⁶.

3.c. şirkete Ait Kaybolan Uçak: TC-GL

HHY'ye ait Havilland model TC-GL adlı yolcu uađı¹¹⁷ 6 Kasım 1955 Pazartni günü kaybolmuştur. Sabah saat 07.25'de İstanbul'dan hareket eden ve gazete taşıyan uçaktan daha sonra hiçbir haber alınamamıřtır¹¹⁸. Uçak beklenen saatte dönmeyince ilk olarak uçağın rtar yaptığı dşnlmştir. Saatler ilerledikçe haber alınamaması nedeniyle endişe giderek artmış, uçağın rotası üzerinde yapılan havadan ve karadan aramalar da sonuç vermemiřtir¹¹⁹.

Askeri ve sivil telsiz istasyonları tarafından yapılan arama ve keşif faaliyetleri sonuçsuz kalınca hava muhalefeti nedeniyle ıssız bir yere veya denize düştüğü tahmin edilmiştir. Denizcilik Bankası da bu amaçla Marmara Denizi'nde bir araştırma yapmış ancak hiçbir ize rastlanılmamıştır. Vecihi Bey'in kendisinin yaptığı aramalarda da hiçbir iz bulunamamıřtır¹²⁰. Balıkesir'den alınan bir telsizde Manyas Gölü civarında bulunduğu bilgisi alınmış ise de Vecihi Bey'in uçağı ile gl ve çevresinde yaptığı araştırmalarda yine hiçbir ize ulařılamamıřtır¹²¹. İstanbul'dan kalkan İmralı, Bandırma, Balıkesir rotasını izleyen uçağın İzmir'e iniş yapmadığı ve Bandırma-İzmir arasında yer alan hava alanlarına inmediği bilgileri alınmıřtır¹²².

Uçak ve pilotu hakkında hiçbir bilgiye ulaşılamaması öncesinde olduğu gibi Pilot Zeki Keriş'in de uçağı ile demir perde ülkelerinden birine sığındığı ihtimalini akıllara getirmiştir. Aynı zamanda pilot hakkında araştırma da yođunlařtırılmıřtır¹²³. Bir süre sonra araştırmalardan sonuç alınmadığı için GL uçağından mit kesilmiştir. Resmi makamlar yaptıkları araştırmalara 22 Kasım 1955 günü son vermiştir. Bundan sonrası Vecihi Bey'in kendi gayreti ile sürdüreceği araştırmalara kalmıřtır¹²⁴.

¹¹⁶ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 395.

¹¹⁷ Kline, *a.g.e.*, s. 472.

¹¹⁸ *Milliyet*, 8 Kasım 1955, s. 1

¹¹⁹ *Milliyet*, 30 Ağustos 1956, s. 3.

¹²⁰ *Milliyet*, 8 Kasım 1955, ss. 1-5

¹²¹ *Milliyet*, 9 Kasım 1955, s. 1.

¹²² *Hakimiyet Milletindir*, 8 Kasım 1955, Sayı:2017, ss. 1-3.

¹²³ Pilot Zeki Keriş 1947 yılında ordudan ayrılmıştır. Altı aylık evli olup, çevresinde sevilen bir gençtir. Emniyet kulübünde de futbol oynamaktadır. *Milliyet*, 30 Ağustos 1956, s. 3. Uçak düştükten sonra yaklaşık 9 ay kendisinden hiçbir bilgi alınamamıştır. Haber o nedenle Ağustos 1956 tarihlidir. Y.n.

¹²⁴ *Milliyet*, 23 Kasım 1955, s. 5.

İstanbul'dan İzmir'e hareket eden Pilot Zeki Keriş yönetimindeki HHY'ye ait uçak aylar sonra enkaz halinde Karacabey Kazasına bağlı Güngörmez Köyünün Eriklikaya mevkiinde orman içinde parçalanmış şekilde bulunmuştur¹²⁵. 9 ay sonra bir grup avcı tarafından bulunan uçağın gövdesinin devrilen ağaçların arasında kaldığı görülmüştür. Avcılar etrafa dağılan parçalar üzerinde uçağın adı olan "GÜL"ü görmüşlerdir. Pilotun cesedine ait olan kemikler ise uçağın biraz ilerisinde bulunmuştur¹²⁶. Kazadan sonra Keriş'in sürünerek 1500 metre kadar gittiği ve orada vefat ettiği anlaşılmıştır¹²⁷.

Bu kaza nedeniyle Sivil Havacılık İdaresi HHY'nin İstanbul-Bursa uçuşlarını yeniden DHY'ye devretmiş ve şirketin faaliyet iznini kaldırmıştır. Vecihi Bey bir süre sonra faaliyet iznini geri almayı başarmıştır. Şirket borçlarını ödemek durumunda olduğu için bu kez DHY'nin uçuş yapmadığı yerlere yönelmiştir¹²⁸.

Vecihi Bey, bürokrasinin HHY üzerinde yarattığı zorlukları bile bile faaliyetlerini genişletmeye devam etmiş ve tekrar yolcu taşımacılığına başlamıştır. Şirket, bu sıkıntılar ile uğraşırken THY, İstanbul-Bursa kış uçuş tarifesini değiştirmiş, tek uçakla uçuşa devam kararı almıştır. Uçakların Bursa'dan İstanbul'a 15.40, İstanbul'dan Bursa'ya saat 15.00 olarak uçuş saatleri duyurulmuştur¹²⁹.

3.d. Şirkete Ait Adana'da Düşen Uçak: TC-NUR

Yapılan uçuşların borçların ödenmesine yetmeyeceğini gören Hürkuş, Mart 1957'de Tarım Bakanlığı ile havadan ilaçlama anlaşması yapmıştır. Bu anlaşma ile nefes alacağı düşünülen HHY'deki talihsizlikler ne yazık ki son bulmamıştır. Bu kez 2 Mayıs 1957'de ilaçlama yapan¹³⁰ Havilland 89-A model TC-NUR adlı yolcu uçağı Adana Hava Meydanında düşmüş ve 5 yolcu hayatını kaybetmiştir¹³¹.

Bursa'da düşen uçak gibi Adana'da düşen uçak için de sigorta bedelleri şirkete geri ödenmemiştir. Dolayısı ile Vecihi Bey'in Bursa'da düşen uçak ve yaralanan pilotun hastane masraflarının bedeli alamadığı gibi, bu kez de Adana'da

¹²⁵ *Milliyet*, 21 Ağustos 1956, s. 3.

¹²⁶ Keriş ailesi kazada Zeki Keriş'in hayatını kaybetmesine çok üzülmüştür. Ancak, kemiklerinin bulunması ve Demirperde ülkelerinden birine sığındığına yönelik ihtimalin ortadan kalması kendileri için teselli kaynağı olmuştur. *Milliyet*, 30 Ağustos 1956, s. 3

¹²⁷ *Hakimiyet Milletindir*, 25 Ağustos 1956, s. 1. , *Milliyet*, 30 Ağustos 1956, s. 3.

¹²⁸ *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

¹²⁹ *Hakimiyet Milletindir*, 20 Ekim 1955, Sayı:2001, s. 1.

¹³⁰ Uçağın ilaçlama esnasında düştüğü belirtilmiştir. *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

¹³¹ Kline, uçağın hava meydanında yolcular içinde iken düştüğünü belirtmiştir. Kline, *a.g.e.*, s. 473.

düşen uçak ve vefat eden pilotunun hastane ile cenaze masraflarının bedelini sigortadan alması mümkün olmamıştır. Vecihi Bey'in bir çare olarak düşündüğü, pilotun masraflarının karşılanması ve sonrasında sigortadan mahsup edilmesi yönünde acil para istekleri ise geri çevrilmiştir.

3.e. Şirkete Ait Tekirdağ'da Düşen Uçak: TC-PER

Hürkuş Hava Yollarına ait PER uçağı 26 Ocak 1959'da Tekirdağ civarında düşmüştür. Şarköy'e 3-4 km mesafede düşen uçakta bulunan Makinist Faik Kosovalı ve ilk anda kimliği bilinmeyen bir yolcu yaralanmıştır. Yaralılar Şarköy Hastanesi'ne kaldırılarak tedavi altına alınmıştır.

Kazanun nasıl meydana geldiğine dair araştırmalar sırasında HHY'de 3,5 yıldır uçakları bekleyen Ömer Sancaktar olay hakkında şunları anlatmıştır: *"Sabahleyin saat 08.30'da makinist Faik Kosovalı geldi. Ben yemek yiyordum. Ondan 15 dakika sonra da kapıdan içeriye uzun boylu şişman bir adam girdi. Faik onu görünce "Hoş geldin" dedi. Yabancı Adapazarı'ndan geliyormuş. (Florya'da kiralık bir ev bulalım) dedi. Ben kömür almak için dışarı çıktım. Tekrar içeriye girdiğimde Faik telefon ile konuşuyor ve (Nermin Hanım hava kötü, rüzgar ve fırtına var. Bu havada uçulmaz) diyordu. Sonra telefonu kapattı, bana (Ömer Ağa PER'i hangara koymak için meydana götürreceğim) dedi. (Hava kötü, vazgeç) dedim. (Ben karışmam, Nermin Hanım seni kovar) dedi. Nermin Hanım şirketin katibesi idi. Onun için korktum. (Sen bilirsin) dedim. Faik uçağa bindi, arkadaşını da çağırdı. Yabancı önce gitmek istemedi. O da sonra uçağa bindi. Saat 09.15'de uçtular. Ben onları meydana gidiyorlar zannettim. Saat 09.30'da Telsiz kulesinden telefon ettiler ve bana (PER nereye gitti) diye sordular. (Hangar'a girmek için sizin meydana gitti) dedim. (Hayır, Edirne'ye doğru uçtu) dediler. Bilmediğimi söyledim. Saat 12.00'de yine Telsiz kulesinden telefon ederek uçağın düştüğünü bildirdiler. Ne olduğunu bilmiyorum"* ¹³².

Düşen uçak olayını soruşturmak üzere 3 kişilik bir heyet oluşturulmuştur. Heyetin uçağın düştüğü Şarköy'e giderek incelemelerde bulunması kararlaştırılmıştır. Soruşturma kısa zamanda, Adapazarı'ndan gelen ve kimliği bilinmeyen şahsın Bulgaristan'a kaçırlması üzerine yoğunlaşmıştır. Bu amaçla hareket edildiği ve makinist Faik Kosovalı'nın kandırıldığı üzerinde durulmuştur¹³³.

Emniyet tarafından yapılan araştırmada ikisinin de Yugoslav göçmeni olduğu anlaşılmıştır. Emniyet, PER Uçağının makinisti Faik Kosovalı ile yolcusu Mahmut Karca'yı gözaltına almıştır. Gözaltına alınan iki kişinin birbirleri ile görüşmelerine izin verilmeksizin ifadeleri alınmıştır. İfadelerinde uçağın tipi

¹³² *Milliyet*, 27 Ocak 1959, s. 1-5.

¹³³ HHY makinistlerinden Faik Kosovalı 25-30 yaşlarında bekar bir Kosovalıdır. *Milliyet*, 27 Ocak 1959, s. 5.

nedeniyle iniş geçtiği sırada kapaklandığı, kendilerinin Yeşilköy hava alanından tecrübe uçuşu için gezinti yapmak üzere havalandıkları, hava muhalefeti yüzünden geri dönmek istedikleri halde imkan bulamadıkları için Şarköy'e zorunlu iniş yaptıkları bilgisini vermişlerdir¹³⁴.

Faik Kosovalı'nın üzerinden 500 lira çıkması, casusluk amaçlı hareket edilip edilmediği şüphesi yaratmıştır. Ancak yapılan araştırmalar sonucunda casusluğa dair herhangi bir işarete ulaşılamamıştır. Kosovalı'nın üzerinden çıkan 500 liranın Mahmut Karca'yı Bulgaristan'a götürmek üzere verilen 500 lira olduğu düşünülmüştür. Soruşturma için Tekirdağ'a giden 3 kişilik heyet, hava muhalefeti nedeniyle uçağın enkazının bulunduğu Şarköy'e gidemeyerek gece geç vakit geri dönmüştür¹³⁵.

Emniyet Müdürlüğü'nün I. Şube memurları, Ömer Sancaktar'ın ikinci kez ifadesini almıştır. Birinci ifadesinde verdiği bilgileri ikinci ifadesinde tekrarlayan Sancaktar; "*Faik Kosova(lı)'nın yanında yabancı olduğu halde, kendisine alan hostesi Nermin Doruk'un telefonla uçağı hangara çekmesini bildirdiğini, bunun üzerine kendisinin de uçağın kalkmasında bir mahzur bulunmadığı neticesine vardığını söylemiştir*". Alan hostesi Nermin Doruk ise ifadesinde; "*Makinist Faik Kosova ile telefonda asla konuşmadığını esasen kendisinin o saatte Terminale dahi henüz gelmediğini, netice olarak uçağın kalkması için verilmiş hiçbir emrin bulunmadığını*" belirtmiştir. Meydan Bakım Makinisti Çetin Mardin ifadesinde "*Hadise sabahı Faik Kosova'yı hiç görmediğini, alana geldiğinde vaziyeti bekçiden öğrendiğini*" söylemiştir¹³⁶.

Bilinen en önemli gerçek, HHY'ye ait bir uçağın daha kazaya uğrayıp enkaza dönmüş olmasıdır. Zaten üst üste gelen kazalar ve baltalamalar ile nefes almakta zorluk çeken şirket bu kaza ile daha zor bir duruma düşmüştür.

4. Şirket Faaliyetlerinin Baltalandığına Dair İddialar

Türkiye sivil havacılık alanında özel girişimlere 1952'ye kadar şahit olunmamıştır. Gök-Tur şirketinin 3 ay süren çok kısa ticari yaşamı akabinde 1954'ten itibaren başlayan çalışmalar neticesinde HHY faaliyete geçmiştir. Şirketin faaliyete geçişi kısa süre sonra çeşitli şekilde engellemelerle karşılaşmaya hatta yer yer sabote edilmeye çalışılmıştır. Bunun arkasındaki temel nedenlerin ne olduğu çok açık anlaşılmasa da, sivil havacılığa özel girişimin açılması ilk nedenlerden biri olarak görülebilir. Diğer taraftan politik nedenler ile devletçi yaklaşım veya Türk-

¹³⁴ Makinist ve yolcu her ikisi de Priştinalı olup 1958 yılında Türkiye'ye gelmişlerdir. Faik Kosovalı İstanbul'da ikamet ederken, hemşehrisi Mahmut Karca Sakarya'da ikamet etmektedir. Milliyet, 28 Ocak 1959, s. 1

¹³⁵ Milliyet, 28 Ocak 1959, s. 5.

¹³⁶ Alan hostesinin tam adı Nermin Melek Doruk'tur. Milliyet, 28 Ocak 1959, s. 5.

Amerikan ilişkilerinin gelişmesinden kaynaklanan genel kaygular rol oynamış olabilir. Vecihi Bey'in atak ve girişimci kişiliğine duyulan kıskançlıkların da yer yer bu durumların yaşanmasında etkisi olduğu da düşünülebilir.

HHY'nin uçuşları, faaliyete geçtikten kısa bir süre sonra iptal ettirilmiştir. Bu engellemeler şirket faaliyetinde bulunduğu sürece devam etmiştir. Vecihi Bey, özellikle bürokratik engellemeler karşısında pes etmemiş ve şirketin faaliyetini sürdürebilmesi için yasal her yolu denemiştir. Faaliyetlerinin DHY tarafından kötü niyetle kasten zarara sürüklenmesi nedeniyle 29 Haziran 1955'de Ulaştırma Bakanı Muharrem Çavuşoğlu'na mağduriyetlerinin giderilmesi için müracaatta bulunmuştur. Çavuşoğlu, DHY Genel Müdürü bulunmadığı için yardımcısına şifahi; *"Hürkuş tayyarelerini bir komisyon teşkil ederek muayene ettiriniz. Şayet tayyareler üzerinde noksanlar görülürse kendisine ihtar ettirerek noksanların ikmalini istettiriniz ve tamamlandıktan sonra tekrar muayene ettirip tayyarelerin uçuşa elverişlilik raporlarının tanzimini temin ediniz. Hürkuş müessesesi zararlı durumdadır, bu sebeple kendilerinden muayene masrafı aldırtmayınız."* talimatı vermiştir¹³⁷.

Bu bağlamda Hürkuş Havayollarına verilen vekalet emirlerine göre TC-BİS uçağı 4 Temmuz 1955'de muayene komisyonuna verilmiştir. Vecihi Hürkuş tarafından uçağın hangara konulması istenmesine rağmen uçak ne yazık ki atölye önünde bir hafta dışarıda bekletilmiştir. 9 Temmuz Cumartesi günü çıkan fırtına nedeniyle, tekrar uçağın hangara alınmasını istediğinde ise kendisine *"Siz hemen tayyarenizi buradan alınız muayeneye ihtiyaç kalmamıştır."* denilmiştir. Vecihi Bey daha uçağın oradan derhal hangara çekilmesi talimatını görevlilerine ulaştırıp istediği gerçekleştirilmeden 90 kilometrelik korkunç rüzgar nedeniyle uçak sürüklenerek hangara çarpmış ve 10 bin lirayı aşan ağır hasar almıştır¹³⁸.

Fen Heyeti Reisliği 25 Temmuz 1955'de TC-Gül ve TC-Ali uçaklarının muayenesi için atölyeye yazı yazmıştır. Bunun üzerine tüm evrakları ile uçaklar muayene komisyonunun incelemesine bırakılmıştır. 5 Ağustos 1955 tarihli raporda *"TC-Gül uçağının muayenesine müsbet, noksan bir şey yok"* denildiği halde komisyon 6 Ağustos 1955 tarihli raporunda tayyarelerin revizyona alınmasını ve bezlerinin değiştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, bu bakım ve onarım baş makiniisti tarafından Vecihi Bey'in 592 numaralı Eskişehir Hava okulu diplomasına, kontrol mühendisi tarafından da Vecihi Bey'in 142 numaralı Bayındırlık Bakanlığı ve Yüksek Mühendis Mektebi'nin tayyare ihtisas mühendisliği diplomalarına rağmen *"revizyon ve bakım yapabilme sertifikası ibraz edememişlerdir"*

¹³⁷ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, ss. 395-396.

¹³⁸ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 396.

diyerek engellenmeye çalıştıkları görülmüştür¹³⁹. Alınan karara itiraz edilmiş, ancak itiraza yönelik herhangi bir işlem yapılmamıştır. Neden işlem yapılmadığı araştırılınca, 6 ay sonra itiraz dilekçesine pul konulmadığı için itirazın değerlendirilmeye alınmadığı ortaya çıkmıştır¹⁴⁰.

Vecihi Hürkuş 10 Ağustos 1955 günü Başbakan Adnan Menderes ile telefon görüşmesi yapmıştır. Menderes, Vecihi Bey'in Ulaştırma Bakanı Muharrem Bey ile görüşmesini istemiştir. Görüşme 13 Ağustos günü yapılmış ve şikayetler yazılı olarak alınmıştır. Soruşturma başlatılmış ancak 4 ay geçmesine rağmen sonuçlandırılmamıştır. Bürokratik engeller çıkarılarak soruşturma akamete uğratılmıştır¹⁴¹.

Uçakların muayenesi için bu kez Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na müracaat edilmiş ve 2 Aralık 1955'te TC-Nur uçağı muayene ettirilmek üzere Kayseri Tayyare Fabrikası'na götürülmüştür. Fakat tüm bu iyi niyetli çabalara karşın, HHY burada da bürokratik engeller ile karşı karşıya bırakılmıştır¹⁴². Bu durumda yine olumlu bir sonuç alınması mümkün olmamıştır.

Arif Demirer'in 9 Aralık 1955'de Ulaştırma Bakanı olmasından sonra Vecihi Bey, 28 Aralık 1955'de yazdığı özel mektupta HHY'nin kuruluşundan itibaren yaşananlar hakkında bilgi vermeye çalışmıştır. Mektubunda Muharrem Çavuşoğlu'nun Ulaştırma Bakanlığı döneminde sıkıntıları anlatmaya çalıştığını, ancak *-amirle memur arasına girmek gibi sakat bir telakkinin doğumuna vesile olduğunu-* bu nedenle kendisini anlatamadığını belirtmiştir. Yeni bakana Ziraat Bankası'ndan alınan kredi nedeniyle büyük borç altında olduğunu, borcunu ödeyebilmesinin mal ve yolcu nakliyat gelirleri ve yapacakları ödenek ile mümkün olacağını, ancak ellerinden bu imkanın Sivil Havacılık Dairesi tarafından alındığını belirtmiştir. Vecihi Bey, Sivil Havacılık Dairesi elemanlarının çıkarttığı bürokratik engeller nedeniyle şirketin varlık gösteremediğini belirtmiştir¹⁴³.

4.a. Bursa Tayyare Meydanında Bir Sabotaj

1955'de kazalara ilaveten bir sabotaj girişimi yaşanmıştır. Olaya dair hemen ayrıntılı bir tutanak düzenlenmiştir. Tutanağa göre 24 Temmuz 1955 Pazar günü Bursa Tayyare Meydanı'ndan saat 14.00'de İstanbul'a gitmek üzere havalandıran TC-PER uçağı henüz pist sonuna varmadan sol motoru arızalanmıştır. Vecihi Bey idaresindeki uçak arıza nedeniyle sağ motor ile 270 derecelik dönüşle Garp

¹³⁹ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 396.

¹⁴⁰ Demirkazık, *a.g.t.*, s. 146.

¹⁴¹ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 396-397.

¹⁴² Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 397-398.

¹⁴³ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 394.

pistine mecburi iniş yapmıştır. Yapılan inceleme sonucunda benzin filtresinde koza büyüklüğünde pamuk parçaları olduğu ve borudan hava geçmediği tespit edilmiştir. Aynı şekilde benzin borusunun pompaya bağlı ucunda da pamuk parçası bulunduğu ve kontrol sırasında açılan yerlerdeki emniyet tellerinin de söküldüğü anlaşılmıştır. Tutanakta ayrıca, Vecihi Bey'in bizzat kendisi tarafından bir hafta önce gereken temizlik ve emniyet telleri bakımının yapıldığı belirtilmiştir¹⁴⁴.

Aynı gün içerisinde Vecihi Bey konuyla ilgili olarak DHY Umum Müdürlüğüne dilekçe ile bilgi vermiştir. Dilekçesinde tutanaktan farklı ayrıntılar yer almış; "...benzin filtreleri kelebek somunları ile benzin musluğundan pompaya gelen benzin borusu somununun emniyetinin kesilmiş bulunduğu hayretle görülmüştür" ifadesi yer almıştır. Vecihi Bey, arızanın kendi gözetiminde makinistler tarafından giderilmesinden sonra uçağın Yeşilköy'e nakledildiğini belirterek; "*Haddizatında basit bir arıza gibi görülen bu hadisenin tahkikatını DHY'nuzın yüksek idarecilerinin nezih vicdanlarına tevdi ediyorum; çünkü bu vakia bir ihmalin, bir dikkatsizliğin eseri değil, bundan kırk sene evvel I. Dünya Savaşı'nda Kafkas cephesinde başıma gelen ve neticede Almanlar tarafından yapıldığı 3. Ordu Kumandanlığı'nca tespit edilen bir suikastın aynen benzeri korkunç bir teşebbüsün mahsulüdür.*" denilerek sabotaj ihtimaline dikkat çekilmiştir. Sabotajdan sorumlu olarak doğrudan doğruya Bursa Hava Meydan Müdürü Hasan Gürsoy'u sorumlu tutmuştur¹⁴⁵.

Vecihi Bey, aradan geçen aylara rağmen dilekçesine cevap alamamıştır. Bu süre herhangi bir soruşturmanın açılmaması, Vecihi Bey'de, DHY'nın HHY'yi raking olarak gördüğü ve bitirilmesi gereken bir şirket olarak davrandığı düşüncesi oluşturmuştur. Hürkuş anılarında "*Bir düşündüm. Bir sabotaj yapıyor, idare böyle bir hadiseyi tahkik etmek istemiyor, müfettişlik bu hususta cevap dahi vermiyor.*" şeklinde yakınmıştır¹⁴⁶.

Vecihi Bey, bütün bu gelişmeler yaşanırken diğer taraftan kamu yararına işlere büyük ilgi göstermiştir. Vecihi Bey, "*Çanakkale Abidesi Yardım Kampanyası*"na yardım için harekete geçmiş ve bir uçağını teberru yarışı için ayırmıştır. 1 - 2 Şubat 1958'de masraflarının tümü kendisine ait olmak üzere görevlendirdiği

¹⁴⁴ Olay ile ilgili tutulan tutanakta Hürkuş Hava Yolları Müessisi imzası ile Vecihi Hürkuş, HHY Pilotu E. Yımabaşer, HHY Makine Yardımcısı İdris Acar ve HHY Marangozu Kasım Karakaş'ın isimleri yer almıştır. Meteoroloji memurunun da duruma şahit olduğu, ancak memur olduğu için tutanağı imzalamadığı bilgisine yer verilmiştir. Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 389.

¹⁴⁵ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 390-391.

¹⁴⁶ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 397.

uçak İstanbul'da havadan yardım kampanyasına İstanbulluları çağıran beyannameler atmıştır¹⁴⁷.

Daha sonra uçak emniyet sertifikasının da çeşitli bahanelerle verilmemesi üzerine HHY uçuşlara iki yıl ara vermek zorunda kalmıştır. İki yıllık aradan sonra, 25 Haziran 1958 tarihli "Hakimiyet Milletindir" gazetesinde, "Hürkuş uçakları sefere başlıyor Münakalat vekaletiyle Hürkuş anlaştı" başlıklı haberde iki yıldır faaliyet göstermeyen HHY şirketinin İstanbul-Bursa arasında yolcu taşıyacağı yazılmıştır. Birkaç gün içinde başlayacak İstanbul-Bursa ve İzmir seferlerinden kişi başına ücretin 20 TL olduğu belirtilmiştir¹⁴⁸. 26 Eylül 1958 Yeni ANT gazetesinde de HHY'nin faaliyetlerinin başlaması ile ilgili haber yer almış, fakat bu sevinç kısa süreli olmuştur.

5 Ağustos 1958'de Ankara-Kayseri uçuşu yapan Aerovan (TC-BIS) tescilli uçak motor arızası nedeniyle Yalova-İzmit arasında Göynük Köyü yakınlarına zorunlu iniş yapmıştır. Bu iniş esnasında uçak büyük hasar aldığı için seferden çekilmiştir. Sivil Havacılık İdaresi de bakım işleri nedeni ile soruşturma başlatmıştır¹⁴⁹.

1959 yılı sonunda HHY'nin işletme izni iptal edilmiştir¹⁵⁰. Banka borçların karşılığının ödenmemesini gerekçe göstererek uçaklara el koymuştur. Bu durum karşısında Vecihi Bey şirketinin faaliyetlerine son vermek zorunda kalmıştır¹⁵¹.

Şirket kurulduğu tarihten itibaren bir takım güçlüklerle karşılaşmıştır. Şirket, THY'nin sefer yapmadığı yerlere seferler koyarak, gazete taşıyarak yaşıtılmak istenmiştir. Ancak kazalar, kaçırılmalar, sabotajlar sonunda HHY'nin uçakları uçuştan men edilmiştir¹⁵².

27 Mayıs 1960'a kadar nefes almaya çalışan HHY'nin darbe sonrası fiilen tarihe karışmıştır. Vecihi Hürkuş yaşanan durumu; "Hava yollarım, işletme yerim, atölyem, uçaklarım ve bürom işgal edilmiş, ne ben ne de teknik personelim ve hatta teşkilatımın bekçileri iş yuvamıza girmek imkanı bulamadık. Bu yasaklık aylarca sürdü. Bir yolunu sağlayıp mallarımı başka bir yere nakletmek olanağı bulduğum zaman, atölyeme girdiğimde bütün bütün atölyemin bir harabe halinde olduğunu gördüm. Teknik malzemenin yerlere saçılmış halde olduğunu, bürodaki dosyaların parçalanarak yerlere atılmış ve çiğnenmiş bulunduğunu hayretle görmüştüm. Tayyarelerinin durumuna gelince, gövdeler, kanatlar, motörler, sehbalar parçalanmış ve lastik tekerlekler parçalar halinde

¹⁴⁷ Milliyet, 2 Şubat 1958, s. 1.

¹⁴⁸ Hakimiyet Milletindir, 25 Haziran 1958, Sayı:3885, ss. 1-4.

¹⁴⁹ Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, s. 303.

¹⁵⁰ Kline, a.g.e., s. 343.

¹⁵¹ Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, s. 303.

¹⁵² Kanatlarımdaki Cesaret, Havacılık Tarihinden Notlar, s. 164.

kesilmişti. Bu hazin manzaranın ve korkunç ziyanın şikayet yeri de yoktu. Bu suretle Hürkuş Hava Yolları kurumu sönmüş ve milli bir varlık yok olmuştu”¹⁵³. Böylece Vecihi Bey’in elindeki TC-ERK (eski TC-DAĞ) uçağı haricinde tüm filosu imha edilmiştir¹⁵⁴.

Hürkuş, yine de havacılık aşkından vazgeçmemiş ve elindeki tek uçağı TC-ERK ile milli servetlerin çıkarılması için çalışmaya devam etmiştir. Maden Tetkik Arama Enstitüsü tarafından Güneydoğu Anadolu’da toryum, uranyum ve fosfat gibi radyoaktif madenleri arama uçuşlarında görev almıştır. Böylece Türkiye’nin yeraltı servetinin keşfi ve haritalara işlenmesinde rol üstlenmiştir¹⁵⁵.

Sonuç

Sivil havacılığın devletçi anlayış çerçevesinde olduğu, özel teşebbüse sıcak bakılmadığı bir dönemde, şüphesiz devlet - özel sektör çatışması kaçınılmaz olmuştur. Her ne kadar girişimcilere azami kolaylık sağlanması istense de kolaylığın sağlanması pek mümkün olmamıştır. Sivil havacılık lisansları ile çalışma sürelerinin uzatılmasının doğrudan bakanlık tarafından gerçekleştirilmesi, teknik kontrollerin özel teknik gruplar tarafından yapılması, özel uçak sahiplerinin ağır masraflar yoluyla ekonomik zarara uğratılmama ve uçak yakıtlarının tarifesinin emsal devletlerdeki gibi asgari tarifelere göre yapılması hedeflendiği halde¹⁵⁶ bu hedefler ne yazık ki gerçekleştirilememiştir. Şirketin özel havacılık alanında gerekli alt yapının sağlanamadığı bir dönemde faaliyet göstermesi en önemli talihsizliği olmuştur.

Kredi ile alınan uçakların uçuşlarını engelleyici tutumlar, uçuşları engellenen uçakların sigorta giderleri ve bunların faizlerinin borçlara eklenmesi nedeniyle kredi taksitlerinin ödenmesinde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Ödenmeyen borçlar nedeniyle şirkete yönelik icra takipleri sonucunda banka tarafından uçaklara el konulmaya başlanmıştır. HHY’nin kuruluşundan itibaren karşılaştığı zorluklar ile dayanma gücü yok edilmiştir. Vecihi Hürkuş büyük sıkıntılar çekmiş ve açılan davalar nedeniyle vatana hizmet tertibinden kendisine bağlanan yetersiz maaşına bile haciz konulmuştur¹⁵⁷.

¹⁵³ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 398.

¹⁵⁴ *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, s. 303.

¹⁵⁵ Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s. 398-399, TC (ERK), Divriği, Hekimhan-Karakuz ve Deveci bölgelerinde demir, krom, kurşun madenlerinin tespitinde de görev yapmıştır. Adıgüzel, *a.g.e.*, s. 73.

¹⁵⁶ Vecihi Hürkuş, *Havacılığımız*, Doğuş Matbaacılık Ticaret ve Ltd. Şti. Matbaası Ankara 1967, s. 13-14, Vecihi Hürkuş *Havacılığımız*, Karınca Matbaacılık ve Ticaret Koll. Şti. İzmir 1966, s. 13-14.

¹⁵⁷ Kanatlarımdaki Cesaret, *Havacılık Tarihinden Notlar*, s. 164.

Bir takım güçlüklerle uğraşarak hava yollarının sefer yapmadığı yerlere seferler koyarak, izin vermediklerinde gazete taşıyarak çalışmak istemiş, ancak bu girişim önüne konulan engeller nedeniyle başarılı olamamıştır. Yolcu taşıma iznini geri almaya çalışırken, ardı arkasına yaşanan kazalar ve kaçırılma olayları şirkete zor günler yaşatmıştır. Kaza ve kaçırma olayları şirkete büyük darbe vurmuştur. Yolcu taşıma izni için birçok kez Başbakan Menderes'e müracaat edilerek uçakların incelenmesi için yeni bir müfettiş heyeti kurulması talep edilmiştir. Bu çabalar sonuç vermeyince Türkiye'nin ikinci özel havayolu HHY 1959 yılında faaliyetlerini durdurmuştur¹⁵⁸.

¹⁵⁸ Toklucu, *a.g.m.*, (Erişim Tarihi:19.09.2023)

KAYNAKÇA

Resmi Yayınlar

Resmi Gazete

Sürelî Yayınlar

Vatan

Akşam

Ant

Yeni Ant

Hakimiyet Milletindir

Milliyet

Halkçı

Kitaplar

Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Hv. Basın ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut, 1975.

Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi, Türk Uçak Sanayi A.Ş., Semih Ofset ve Matbaacılık, Ankara (Tarihsiz).

Kansu, Yavuz, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü - Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1971.

Sarıgöl, Gökhan, Hürtürk Kıvanç, Kline Stuart, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi, 1909-1967*, D Yayınevi, İstanbul 2009.

Hürkuş. Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yayına Haz. Gönül Hürkuş Şarman - Sevim Hürkuş Maxon, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000.

Demirkazık, Hızır, *Vecihi Hürkuş Hayatı ve Havacılık Faaliyetleri*, Lejand Yayınları, İstanbul 2022.

İnan, Nurbanu, *Vecihi Hürkuş*, Kopernik Yayınları, İstanbul 2022.

Kanatlarımdaki Cesaret, Havacılık Tarihinden Notlar, Küçükçekmece Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2021.

Erdoğan, Nesrin, *Vecihi Hürkuş*, National Geographic Kids (Tarihe Yön Verenler Dizisi), İstanbul 2019.

Adıgüzel, M. Bahattin, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2006.

Gök, Kerem, *Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları*, Kanon Kitap, 6. Baskı, İstanbul 2020.

Kline, Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul 2002.

Gerede, Ender, Orhan Gamze. "Türk Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemelerin Gelişim Süreci", *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2015.

Verel, Oktay, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, Cilt:2, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1986.

Nergiz, Abdullah, *Devlet Hava Yolları, Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul 2020.

Çorum, Reyhan, *Anılarda Yaşarken Gemlik*, Cilt:5, Siyah Beyaz Yayınları, İstanbul 2022.

Hürkuş, Vecihi, *Havacılığımız*, Doğu Matbaacılık Ticaret ve Ltd. Şti. Matbaası Ankara 1967.

Makaleler

Haytoğlu, Ercan, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl:14, Sayı:28, (Güz-2018), s. 75-109.

Yalçın, Osman, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve I. Dünya Savaşına Etkisi", *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Sayı:59, Güz 2016, s. 181.

Aydoğan, Abdullah, "Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişim Süreci", *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 4(2), (Aralık-2020), s. 69.

Türkmen, Zekeriya, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatı'nın Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 33-34.

"Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi", *Uçantürk*, Cilt:30, Sayı:297, Ocak 1985, s. 5,

Doğanay, Rahmi. "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:13, Sayı:1, Yıl:2003, s. 376.

Şekerli, Eyüp Bayram, "Kuruluştan Günümüze Türk Hava Yolları'nın Dönüşümüne Yönelik Bir İnceleme", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, Yıl:10, Sayı:1, 2021, s. 856-857.

İnan, Süleyman. "İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası", *Belgi*, Sayı 19, Kış 2020/1, s.1884-1909.

Binyücel, Erdoğan, "Feci Uçak Kazasının Enteresan Evveliyatı – "Haydi Hakkınızı Helal Edin!" Yeni Ant, 11 Mayıs 1955, Sayı:3472-2, s.2.

Ataş, Musa, "Şehrimiz Hava Meydanından Kaçırılan Tayyarenin Haberini Nasıl Aldım", *Hakimiyet Milletindir*, 14 Haziran 1955, Sayı:1876, s.3.

Tezler

- Akdemir, Yılmaz. *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara 2005.
- Demir, Osman. *Türk Havacılığında Vecihi Hürkuş ve Önemi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2016.
- Demirkazık, Hızır Türkan. *Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Havacılık Faaliyetleri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018

İnternet Kaynakları

- Toklucu, Murat. "*Hürkuş Havayolları'nın Başına Gelenler*", *İST Dergi*, Sayı:014 (19 Mayıs 2023) İstanbul Büyükşehir Belediyesi, <https://www.istdergi.com/tarih-belge/hurkus-havayollarininin-basina-gelenler> (Erişim Tarihi:19.09.2023)
- Kuter, Murat. *Türkiye'nin İlk Hava Korsanlığı*, https://www.bursa.com/wiki/Turkiyenin_Ilk_Hava_Korsanligi-2854.html (Erişim Tarihi:19 Eylül 2023)
- Kaplan, Kemal. *Türkiye'nin İlk Hava Korsanı*, 30 Aralık 2017 <https://kemalkaplan.blogspot.com/2017/12/bir-cins-kafa-bir-iflah-olmaz-vaka.html> (Erişim Tarihi: 19.09.2023)
- Kışlakçı, Talip. *İlk Hava Korsanları ve Kronoloji*, <https://www.airnewstimes.com/talip-kislakci-ilk-hava-korsanlari-ve-kronoloji-538-yazisi.html> (Erişim Tarihi:19.09.2023)