

## ATATÜRK VE HAVACILIK \*

### MUHTEREM ERENLİ

1903 yılında, ilk uçak havalanıp göklerle kucaklaştıktan sonra, o güne kadar bir kara ve deniz bölümü olarak tanımlanan yurt kavramı, bu tanıma sığmaz oldu.

Uçaklar, uçuş teknikleri o kadar hızla gelişti ki hava gücü, 1913'de başlayan Birinci Dünya Savaşı'nın sonucu üzerinde kesin etkisini gösterdi. Klasik savaş stratejisi ve taktik ilkeleri de değerlerini kaybederek, yeni savaş yolları, yöntemleri ortaya çıktı.

Zaman zaman, batı ülkelerinin ünlü dergilerinde havacılık konularına ve olayları yaşayanların anılarına geniş ölçüde yer veriliyordu. Bunun amacı, hiç kuşkusuz, havacılık tarihi ile uğraşanlara yararlı kaynak sağlamak, yetişmekte olan genç kuşağı da havacılık konusunda isteklendirmektir. Ülkemizde de bu alanda bilgili, hevesli gençler yetiştirmekte, bilinçli bir ortam oluşturmakta yarar görülüyordu.

O devri yaşamış kişilerin bu konu ile ilgili anılarını saptayarak, Türk havacılığının tarihi ve gelişimi ile ilgili derli toplu bir araştırmaya katkıda bulunmak ve gelecekte bu konu ile ilgilenecek gençlere yardımcı olmak amacıyla, derlediklerimi yayımlamak istedim.

#### *Önemli Rol*

Mustafa Kemal, Osmanlı Devleti adına arkadaşı Fethi Bey (Okyar) ile 1910 yılında Fransa'da yapılan büyük Picardie Manevraları'nı yabancı ülkelerin kurmaylarıyla birlikte izleme görevi almıştı. Cumhuriyet Gazetesi yazarı Abidin Daver, o sırada Paris'te Mustafa Kemal'le yaptığı görüşmeyi şöyle anlatır: <sup>1</sup> Mustafa Kemal'le, 1910 yılının Eylül ayında Paris'te, Luna Park'ta karşılaştım. Yanında Fethi Bey vardı. Bir süre önce, Fransız ordusunun Picardie'de yaptığı manevraları izlediklerini bildiğimden, çocukluğumdan beri içimdeki askerlik merakı ile, kendisinden manevralar konusundaki izlenimlerini sordum. Görüşünü şöyle özetledi: "Uçaklar savaşta önemli rol oynayacaktır. Fransız sahra topçusu mükemmel, fakat

\* Yazarın "Atatürk ve Havacılık" adı ile hazırladığı ayrıntılı eserin özeti olarak sunulmuştur.

<sup>1</sup> Niyazi Ahmet Banoğlu, Nükteler, Fıkra ve Çizgilerle Atatürk, kitap 3, s. 29.

Fransız piyadesi kırmızı pantolonlarıyla çok iyi bir hedef teşkil eder. Fransız ordusu, gereğinden fazla ateşli ve saldırgan bir ruhla yetiştirilmektedir.”

Havacılık o zaman henüz yeni tutunmuştu. Sadece, o da çok elverişli havalarda, gözlem hizmetlerinde kullanılmakta idi. İtiraf edeyim ki Mustafa Kemal'in havacılık konusundaki görüşlerinde isabet olduğuna pek inanmamıştım. Dört yıl sonra, Birinci Dünya Savaşı'nda, hava gücünün kesin etkisi görüldü. Havacılığın daha yeni filizlenmeye başladığı bir çağda, gök egemenliğinin önemini ve geleceğini görerek benimseyen Atatürk, görüş ve düşüncelerinde yanılmamıştı.

### *Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kuruluşu*

Mustafa Kemal, havacılığın hızla gelişeceğini sezinlemiş, ilgilileri bu konuda uyarmıştır. Türk havacılığının gelişmesini, güçlendirilmesini sağlamak amacıyla zaman geçirilmeden gerekli girişimler başlatılır. Cumhuriyet'imizin 1. yılında, Ankara'nın Hacıbayram semtindeki bir evde Türk Tayyare Cemiyeti kurularak (16 Şubat 1925) yurt düzeyinde hizmete başlar. Kuruluşun adı, harf devriminden sonra, Türk Hava Kurumu (THK) biçiminde değiştirilir.

Kurum, oldukça kısa bir sürede, çetin ve erdemli çalışmaları sonucunda gelişerek yurt düzeyinde takdir, sevgi ve güven kazanır; varlığını topluma benimsetir.

Atatürk, havacılık ile ilgili görüşlerini şöyle açıklar: “İstikbal göklerdeydir. Göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar”. Atatürk'ün bu kesin hükmü, gerçeğin ta kendisidir. Bu yıllarda havacılık yeni doğmuş, gelişme dönemini yaşamaktadır. Atom parçalanmamış, hidrojen bombası hayal bile edilmemiştir. Ay ya da gezegenlere gidişin düşüncesi de yoktur. Ancak, uygarlığın akış yönü, bilim ve teknolojinin hızlı temposu, ulusları geleceklerini göklerde aramaya zorlamaktadır. Hüner, bu gelişmeyi o günlerde sezinleyerek görebilmektir. İşte Atatürk, ulusuna bu uyarısı ile geleceği açıklamaktaydı. 1 Kasım 1924'de, TBMM'ndeki açış konuşmasında Atatürk, yurdun havacılık konusuna da yer vererek: “...Yurt savunmasından söz ederken, askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan hava kuvvetlerine, yüce Meclis'in özellikle ilgi ve dikkatini çekerim.”

Yurt düzeyinde havacılık konusunda görev alan THK'nin tüzüğündeki ilk madde şudur: Türk ulusuna ve özellikle Türk gençliğine havacılığın, sivil ve askerî alanda sahip olduğu ve alacağı rolün büyük önemini anlatmak, havacılık aşkını uyandırmak, yurt savunmasındaki önemini belirtmek, havacılığın her alanda yardımcı olması.

Atatürk, 8 Haziran 1926'da Bursa'da, Öğretmenler Birliği'nin toplantısındaki konuşmalarında da havacılık konusuna değinirler: "Türk ulusunun, hava kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini anlayıp değerli yardımlarda bulunması, siyasi uygarlığa erişmesinin en büyük kanıtıdır."

Bu alanda ulusa yol gösteren Türk Tayyare Cemiyeti'nin çalışmalarını takdir ederim. Cemiyet'in sabit ve muayyen gelir bulması için yurdumuzun çeşitli yerlerinde yapmış olduğu toplantıların yararlı bir şekilde sonuçlanması için, yurttaşların gayret göstereceklerinden eminim". Atatürk konuşmasını noktalamadan önce Kuruluş'a, en önemli görevini de şu sözleriyle verir: "... Havacılığın toplum içinde tanıtılıp sevdirmeside, aynı zamanda gençliği heveslendirip istekli hale gelmesinde Cemiyet'in çalışması önemlidir."

Atatürk, yurttaşlarına olan güveninde gene yanılmamıştır. Mal ve para bağışlarıyla, yatırımları ile ulusal yardımların akışı ve uçakların gövdelerinde yazılı il ve ilçe adlarını taşıyan uçak filolarının çoğalışı dikkat çekicidir. Köyleri bile saran uçak, uçmak tutkusu, gelişerek, toplumda havacılık sevgisinin benimsediğini gösterir. Toplumun ilgisini, havacılığa olan sevgi ateşini söndürmeden sürdürmek, Kurum'un önemli göreviydi. Bunun için çok özenli çalışmalarını yoğunlaştırarak, yurda, bu konuda bilgili, yetenekli evlâtlar yetişmesini sağlamıştır.

Kurum'un gelişme çağında değerli hizmetleri olan pilot Vecihi Hürkuş'un bir anasını özetliyorum: Türk Tayyare Cemiyeti'nin esas tüzüğü, 1924 yılında, Türk Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği'nce hazırlanan şekli ve mucip sebep lâyhasıyla, yüksek makamlara sunulmuş ve büyük Atatürk'ün direktifleriyle Bolu Mebusu Cevat Abbas tarafından hazırlanan bir takrirle, ek olarak Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulmuştur.

Anadolu Ajansı'nın 24 bülteninde şu konu yer alır: "Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk satın aldığı okul uçağı, bugün İstanbul üzerinde iki kez uçmuş ve limandaki bütün vapurlar tarafından sürekli düdükle çalmak suretiyle selâmlanmıştır. Okul uçağı, şehir üzerinden pek alçak uçarak dolaşmış ve halk tarafından, hevesle izlenmiştir."

İstanbul üzerinde yaptığım uçuşlarla halkımıza, Türk Tayyare Cemiyeti'ne yardımcı olmaya çağırın konfetler atıyor, bu arada gençlerimizi de havacılığa yönlendirmek istiyordum. Kurum'un İstanbul şubesinin, Kınalıada'da Kurum yararına düzenlediği büyük çapta deniz yarışmaları programına ek olarak, Ceyhan uçağı ile yapılacak göteri uçuşunun topluma bildirilmesi, kentte geniş bir ilgi toplamıştı. İstanbul

halkı o gün, çok neşeli bir gün yaşamıştı. Bu şekilde gösteriler Kurum'a bağlı sağlanması yönünden etkili ve yararlı sonuçlar vermiştir.

21 Eylül 1925 tarihinde, teknik program uygulaması olarak uçuş eğitimine başladım. Mevcut altı öğrenciyle, çift kumandalı uçak üzerinde çalışmalara başladım. Bir hafta süren bu eğitimle, hemen her öğrencimin 30 kez uçtuğunu, uçakta kumanda egemenliğini sağladığımı gördüm. Öğrencilerimin kavram, yetenek ve başarılarından kıvanç duydum, onurlandım.

### *Bu Millet Yapar*

Turan Altıok'un bir çocukluk anısı: Atatürk'ün, 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmak suretiyle ulusa kılavuzluk ederek, sivil havacılığın ülke çapında temellerini atışını izliyoruz. Geçenlerde anılarımı karıştırırken baba yadigârı bir albümde yedi fotoğraf elime geçti. Bu solmuş, şahısları bile zor tanınan fotoğraflar, Anadolu'nun havacılık tarihini ve onu yaratanlardan bir parçayı simgeliyordu. Fotoğrafın arkasındaki tarih, 30 Ağustos 1931'i gösteriyor, ön yüzünde kalabalık bir halk topluluğu arasında bir uçak görünüyordu. Fotoğraf ve yazılara derin derin baktım. Uçağın üstünde DÜZCE yazısı, yanında subay, astsubay, erler, siviller ve Düzce'nin ileri gelenleri, iki subayın elinde çiçek buketleri ve de minik bir çocuk! Evet, bu çocuk bendim ve o yıl ilkokulu bitirmiştım. Bir diğer fotoğrafta görüldüğü gibi uçağın içinde babam, Hava Kurumu Düzce Şubesi Başkanı olarak nutuk veriyordu. Çocuk belleğimde, kulaklarımda kalan bu seslenişlerin ardından büyük alkış; sevinç içinde birbirini tebrik eden Düzceliler ve 1930-1931'lerin millî şuuru içinde büyük coşkuları hâlâ taptaze.

Yurttaşlarımız, Türkiye'de sivil havacılığın oluşturulup, kökleşmesi ve geliştirilmesi için bu amaca dönük çalışmalara, her türlü maddî, manevî katkıyı yapacaklardır. Belleğimi toparlıyor ve yineliyorum: "Bu ulus hamiyetlidir. Bu ulus yapar; ve de ne yaparsa iyi yapar."<sup>2</sup>

### *Türkkuşu'nun Kuruluşu*

Türk'ün havacılığa verdiği önemi, Türkkuşu'nun nasıl kurulduğunu Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen'in Atatürk'ün *İzinde Bir Ömür Böyle Geçti* adlı kitabındaki anılarından izleyelim: "Gazi Paşa, kendisini yoğun bir çalışmaya vermişti. Bütün dünyanın üzerinde durduğu konuya tüm gücüyle eğilmişti. Geleceğin göklerde olacağına inanıyordu. Konuya ta

<sup>2</sup> Yazı, Uçan Türk Dergisi'nden özetlenerek alındı.

1925'lerde eğilmiş ve 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmuştu. Havacılık O'nun en büyük tutkularından biri halini almıştı. Havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izliyor, bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye'de de uygulama alanına sokmağa çalışıyordu. Ona göre insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmeler havacılık alanında olacaktı. Hatta gün gelecek, insan oğlu uzaya, başka dünyalara gidecek, Ay'ı ve benzeri gezegenleri bile fethedecekti. İşte bu çağdaş savaşlar da göklerde üstün olan uluslar tarafından kazanılacaktı. Gerçi havacılık tekniği, çok pahalı bir teknikti ama uygar ve çağdaş Türkiye'nin bu aşamayı yapması geleceği yönünden şarttı. Gazi Paşa, yaptığı konuşmalarla gençleri havacılığa teşvik ediyordu. Bu arada, havacılık konusunda gerekli çalışmalar da sürdürülmekteydi. Savaş sonrası Türkiye için bunu bir fantezi gibi görenler, daha ileriki yıllarda ne derece yanıldıklarını çok iyi anlayacaklardı. Gazi, hiçbir konuyu Türk ulusu için bir fantezi, bir lüks olarak kabul etmiyordu. Vakit buldukça Türk Tayyare Cemiyeti'ne giderek, çalışmalarla ilgili bilgi alıyordu. Savaş sonrası Türkiye'nin çok fakir olan bütçesi ile mucizeler yaratılır, ulusal bilinç şahlanırken, Mustafa Kemal Paşa, Türk Tayyare Cemiyeti için o çok güvendiği hamiyetperver, yardımsever ulusunu yardıma çağırıyordu. İstikbal Göklerdedir! derken, bunu sadece bir işaret olarak bırakmıyordu. Bu bir ulusal hedefti. Bunun için sadece fikir alanında, spor alanında kalmamalıydı. Bu konuda daha geniş yatırımlar yapılmalı, çağdaş havacılık teknolojisi tümü ile ülkeye getirilmeliydi. Tayyare fabrikaları kurmalı, kendi uçağımızı kendimiz yapmalı, günün birinde ele güne muhtaç hale gelmemeliydik; çünkü dünya uluslarını gelecekte hiç de parlak günler beklemiyordu. Kendi yaptıkları çelik kanatlarla göklerini, topraklarını savunamayan ulusların akıbetleri hüsrana olacaktı. Bu konuya inanmış olan halkımız da tüm olanakları ile Türk Tayyare Cemiyeti'ni destekliyordu. Gazi Paşa: "Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de, bir yandan mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrulacak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak, çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Biz, yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost, düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz" diyordu.

Gazi Paşa'nın heyecanı hiçbir şekilde eksilmemiş olduğundan, havacılık konusu sık sık gündeme geliyor, bu arada benim de kulaklarım bu çağdaş teknoloji ve havacılık sorunları ile doluyordu. Artık belirli bir yaşa

gelmiştim. Kendime kesin bir yol çizmeliydim. Ne olacaktım? Kendime başarılı olabileceğim bir meslek edinmek istiyordum. Şunu hemen itiraf edeyim ki, havacılık konusu aklımın ucundan bile geçmiyordu. Evet, uçakları mavi göklerimizde gördüğüm zaman kanım kaynıyor, heyecanlanıyordum ama, o çelik kanatları yönetmek isteğini pek duymuyordum. Böyle bir isteği duysam bile, beni yetiştirebilecek bir okul da mevcut değildi. 1934 yılında soyadı yasası kabul edilmişti. Ulusun Gazi Paşa'sına lâayık gördüğü soyadı Atatürk oldu. Türk'ün adı var oldukça Atatürk adı da yaşayıp gidecektir. Bir gece Atatürk sordu: "— Söyle bakalım Sabiha, senin soyadın ne olsun?" Herkes yüzüme bakıyordu: "— Siz ne emrederseniz o olsun efendim!" diye kekeleydim; heyecanlanmışım. Atatürk bu cevabım üzerine elini çenesine dayayarak bir süre düşündükten sonra: "— Sana Atatürk kızı soyadını vermek isterim ama.." dedi, fakat sonunu getirmedi. Eline bir kalem, kâğıt alıp şunu yazdı: Gökçen. İşte o geceden sonra artık Sabiha Gökçen oldum. Niçin, ne düşünerek bana bu soyadını vermişlerdi bilemiyorum. O yıllarda ben henüz havacılığa başlamadığım gibi, havacı olmayı da aklımdan geçirmemişim. Soyadımı seviyordum, herkes bana Gökçen diyordu. Atatürk'ün, Gökçen soyadını vermesinden tahmini bir yıl sonra göklerle buluşup havacılığa başladım.

Hiçbir devlet adamı, hiçbir lider kendi ülkesinin kadınlarını Atatürk kadar takdir etmemiş, yüceltmemiş, lâayık olduğu yeri alması için insan üstü gayret göstermemiştir. Türk toplumunda kadın, kendine özgü saygın yerini Atatürk ve onun inkılâpları sayesinde almıştır. O, kadınlarımızın, kızlarımızın dünyanın en yetenekli, en iyi, en erdemli insanları olduklarına içtenlikle inanıyordu. Bu nedendir ki, onları yaşamın her safhasında, iş hayatının ortasında, çalışırken, başarırken ve yükselirken görmek istiyordu. Havacılık konusunda da Türk kızlarına güveniyordu. Uçan gençliğin özlemi her geçen gün yüreğini dağlıyordu sanki. Bunu gerçekleştirmek için bir okula gereksinme olduğunu hissetmiş, ilgililerle bu konuda geceli gündüzlü yeni bir çalışmaya girmişti. Arada bir bu çalışmalara tanık olduğumda, beni yanına çağırır ve sorardı: "Gökçen, bak yakında genç kızlarımız, delikanlılarımız göklerde dolaşmaya başlayacaklar. Sen bu işe ne dersin" sorusunun ardından da cevabımı beklemeden ilâve ederdi: "Kanatlı bir gençlik, yurdun geleceği bakımından en büyük güvencedir. Bir gün batılılar, Ay'a ayaklarının izlerini bırakacaklarsa, bunların arasında bir de Türk'ün bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek, aşamalar kaydetmek gerekir."

Atatürk'ün bu yoğun ve inançlı çalışmaları sonunda, havacılıkla ilgili bir okulun kurulması ve faaliyete geçmesi birgün gerçekleşiverdi. O'nun

azmi, çelik iradesi, yılmaz inancı bu olmazı da kısa sürede olur yapıvermişti. Adını bizzat kendisinin koyduğu Türkkuşu, artık sivil havacı gençliğin emrinde olacaktı. Burada gençlerimiz uçuşu, plânör kullanmayı, paraşütle atlamayı, kısacası havacılıkla ilgili herşeyi bilimsel bir şekilde en iyi öğretmenlerden, deneyler yaparak öğreneceklerdi.

3 Mayıs 1935 yılı sabahı Atatürk çok erken kalkmış çok sevdiği kilot pantolonlu spor elbisesini giymiş, kasketini de alarak karşıma gelmişti. Yüzünden mutluluk akıyordu. Bana: “—Haydi bakalım Gökçen, gidiyoruz. Bugün bizim için bir bayram günüdür. Hem de ileride çok övüneceğimiz bir kuruluşun, açılışını yapacağımız bir bayram. Türk Hava Kurumu’na bağlı olarak Türkkuşu’nu açıyoruz. Orada binlerce, yüz binlerce genç havacı yetiştireceğiz. Zehra’yı da al, birlikte gelin” dedi. Hava alanında büyük bir kalabalık vardı. Gençler heyecanlı, orta yaşlılar gururluydu. Atatürk açış konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldiği zaman ortalık alkıştan inliyordu. Atatürk konuştuğunda, ben adeta kanatlandığımı hissediyordum. Konuşmadan sonra, plânörle uçuş gösterileri ve paraşütle atlayışlar yapıldı. Bunları yakından izlemek gerçekten insanı büyülüyor, heyecandan heyecana sürüklüyordu. İyiden iyiye, ilgilenmeye başlamıştım havacılıkla. Atatürk bir ara kulağıma eğilerek sordu: “Gökçen, görüyorum çok heyecanlandın bu gösterilerden. Hareketler seni çok ilgilendirdi. Nasıl, sen de böyle havalarda süzülebilir, paraşütle atlayabilir misin bakalım?” Başımı sallayıp, şöyle dedim: “Haklısınız Paşam. Gerçekten çok heyecanlandım ve çok beğendim bu gösterileri. Onların yerinde olmayı isterdim”. Bu cevabım üzerine tatlı tatlı gülümsedi ve: “—Cesaretini beğendim. Gökçen olan soyadına havacılık doğrusu çok yakışacak” dedikten sonra yanında duran Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Fuat Bulca’ya dönerek şu öneride bulundu: “Fuat Bey, bizim Gökçen de paraşütle atlamak istiyor. Demir tavında dövülür. Madem ki istiyor, o halde başlasın hemen bu işe.” Fuat Bey “—Emredersiniz Paşam” dedikten sonra uzmanları çağırttı, onlara Atatürk’ün ve benim isteğimi nakletti. Uzmanlar bunun hemen olamayacağını, atlamamın bazı teknik bilgileri olduğundan önce bunları öğrenmem gerektiğini, eğitim görmemi önerdiler; ertesi günden itibaren çalışmalarla başlayabileceğimi söylediler. Artık benim için de istikbal göklerde idi. Uykusuz geçen bir gecenin sabahında, soluğu Ergazi Meydanı’nda aldım. Paraşütle atlama tekniğini öğrenmek için gelmiştim ama, plânör uçuşları beni daha çok ilgilendirdi. Bu düşüncemi açıkladığım zaman anlayışla karşıladılar; bana, “İkisini de öğretiriz” dediler. Öğretmenlerimin dediklerini can kulağı ile dinliyor, söylediklerini harfi harfine yerine getiriyor, hiçbir şeyi aksatmadan yapmaya özen gösteriyordum. İlk anda

anladım ki havacılık, gerçekten de dünyanın en heyecanlı, en güzel ve aynı zamanda en tehlikeli mesleklerinden biriydi. Büyük bir disiplini gerektiriyordu. Yapılacak en küçük hata, en küçük bir dikkatsizlik affedilmiyor, insan bunu hayatı ile ödüyordu. Havacılık tutkusunu burada kelimelerle ifade etmek bana çok güç geliyor. Bu tutkuyu, bu heyecanı, bu korkuyu, bu mutluluğu insanın bizzat yaşaması gerekir. Soğukkanlı olmayı, irademe sahip olmayı, iyi muhakeme etmeyi diyebilirim ki havacılığa başladıktan sonra daha iyi öğrendim. Bu eğitimlerimden sonra köşke döndüğümde Atatürk beni kapıda karşılayıp sorardı: “— Anlat bakalım Gökçen. Bugün neler yaptın, neler hissettin?” O gün nasıl uçtuğumu, neler yaptığımı en ufak ayrıntılarına kadar heyecanla anlatırdım. Atatürk bunu yalnız benden dinlemiyor, öğretmenlerimden, Başkan Bulca’dan da bilgi alıyordu. Başarılı olduğum günlerde, Atatürk’ün yüzü gerçekten görülmeğe değerdi. İşte mutluluk benim için buydu. Bir Türk kızının havacı olması, O’nun için anlatılmaz bir mutluluktu. Başarılı olmam için O’nun her şeyi yapacağına inanıyordum. Sofrada arkadaşlarına şöyle derdi: “— Göreceksiniz, Gökçen iftihar edeceğimiz bir uçman kızımız olacaktır. Onu bir gün Avustralya’ya uçarak göndereceğim”.

İnanmanın, güvenmenin başarmak kadar önemli olduğunu işte ben o yıllarda bu müstesna insandan öğrendim. O, inanıyor, güveniyor, ondan sonra vakit kaybetmeden kollarını sıvayarak harekete geçiyordu. Yolu bitirebilmek için yola çıkmak gerekti elbette. Mustafa Kemal Paşa yola ne zaman ve niçin çıkılacağını en iyi bilendir.

3 Mayıs 1935’de Türkkuşu’nun yurt hizmetine açılışı dolayısı ile Atatürk’ün hava alanında yaptığı konuşmaya tanık olan Server Ziya Gürevin, olayı şöyle aktarıyor: “Dört yanımızı saran hava birden karışıyor. Mustafa Kemal Atatürk’ün alanda kurulu bulunan kürsüye doğru ilerlediğini görüyoruz. O’nun konuşacağını hiç kimse beklemediği için ovayı dolduran insan yığının içinden bir sevinç dalgası yükseliyor. Az sonra kürsü, görkemli bir görünüşe bürünüyor. Şimdi kulaklarımızda Dumlupınar’ın yalçın dağının sesi duyuluyor: “Bayanlar, Baylar! Bizin dünyamız - bilirsiniz- topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da, esas unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu yaşantıyı olanaksız kılar. Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen yurdun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasına da ilginliğini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilginlik, saydığım hayat öğelerine egemenlikle olur. Doğa insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak insanların yaşayabilmeleri için, doğaya da



egemenliğini şart kıldı. Doğaya egemen olmasını bilmeyen yaratıklar, varlıklarını koruyamamışlardır. Doğa onları, kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten çekinmemiştir. Türk, bu gerçeği çok önceden tanımak kapasitesini göstererek, kapsal bir dölenle toprağını ve onun türlü ürünlerini, insanlığa verimli kılmıştır. Coşkun denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak insanlığa genlik veren kültür yollarını açmıştır. Lâkin yaşadığımız bu çağda, artık insanlar, yalnız karada ve denizde kalmadılar. Doğanın hava varlığının da içine daldılar. Hayat için, yaşamak için havayı yalnız nefeslenmenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan hava egemenliği, açık olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük bir önemle oluşturmaya çalıştıkları bu alanda, Türk ulusu da kuşkusuz yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da, en son hava araçları ile düzenlemekten geri kalmadı. Kişilikleriyle onur duyduğumuz hava subaylarımız ve komutanları da yetişmiş bulunuyorlar. Pilotlarımız, her zaman ve her halde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedir. Lâkin arkadaşlar, bu kadarı yeter görmek doğru olmazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek gereklidir. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet hükûmeti, havacılığı, bütün ulusun işlevi yapmak kararındadır. Türk, yurdunun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa vatan göklerinde de aynı surette dolaşabilmelidir. Bu ise Türk'ü, çocukluğundan vatan kuşları ile, yurt havası içinde yarışa alıştırarak başlar. İşte bugün, burada bizi toplayan neden, o kutsal işe başlama törenidir. Havacılığın gelişimine ciddî şekilde sarılmasından dolayı hükûmete, Genel Kurmay Başkanı Mareşal'a ve Türk Hava Kurumu Başkanı, değerli arkadaşımız Fuad'a (Bulca) burada, özel olarak gönül borcumu sunarım.

Türk çocuğu, her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır”.

Konuşmasını noktaldıktan sonra uçakların gösterileri izlenir. Havacıları coşku içinde, ilgiyle izleyen Atatürk, bakışlarını bir türlü gök yüzünden ayıramıyor ve sık sık dudaklarından şu sözcük çıkıyordu: “— Enfes!”

*Atla Be Yahu!*

Türkkuşu'nun açılışı ile ilgili Bay Mustafa Emir'in anısı: 1935 yılında Ankara'da Etimesgut Hava Alanı'nda Türk Hava Kurumu'nun onuncu kuruluş yıl dönümü ile birlikte; Türkkuşu'nun açılışı kutlanıyordu.

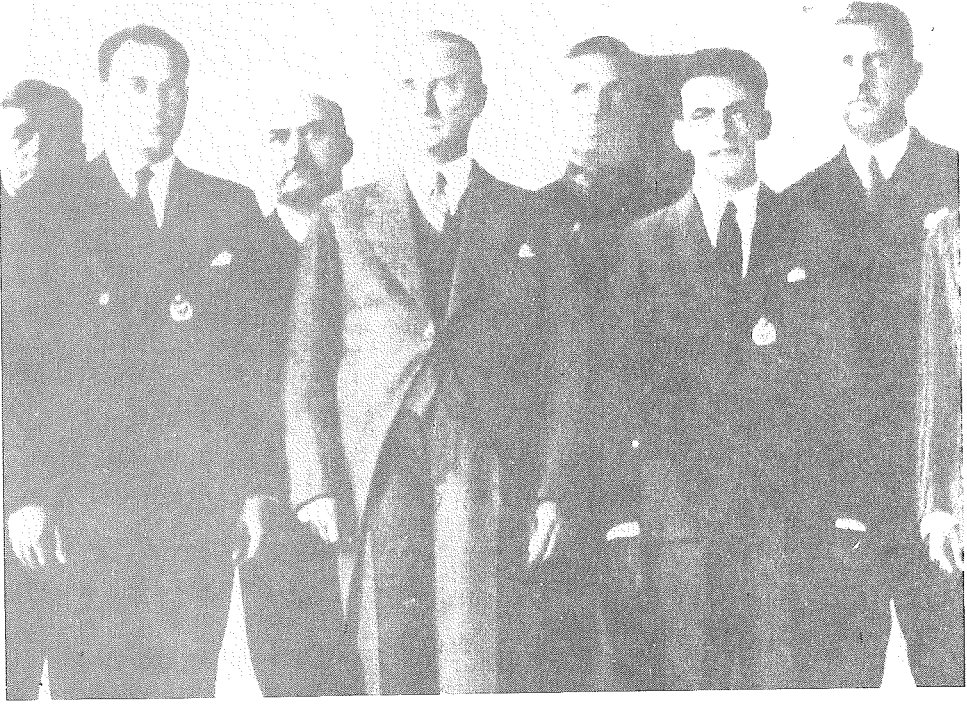
Atatürk'ün de onur verdikleri bu törende, devlet ricali, yabancı elçilik mensupları ve binlerce Ankaralı oradaydık. Çok alkışlanan söylevini bitirip, hazırlanan tören çadırlarına gelince, biz de büyüklerin bacakları arasından sıyrılıp, beş metre yakınına kadar sokulmayı başardık. O sırada, plânörçülerimizin gösterileri de başladı. İsimlerini hatırlayamadığım iki Rus öğretmenin eğitimi yaptırdığı havacılarımız, çok güzel uçuşlar ve akrotim gösterileri yaptılar. Tüm gösterileri sakın izleyen Mustafa Kemal, ayağa kalktı, çadırın dışına çıktı. Bunu gören diğer büyükler de onu takip ettiler. Bu arada ben de ona daha yakın olma olanağını buldum. İki metre yakınından onu seyredebiliyordum. Bir paraşütçünün atlamasını bekliyordum. Uçak alan üzerine gelmiş, kanadın üzerinde atlamaya hazırlanmış paraşütçümüz görülüyordu. Gayret etti, fakat atlayamadı. Uçak uzaklaşıp gitti. Bir dakika sonra tekrar alan üzerine geldi. Atlayacak sandık, gene atlayamadı. Bu sıkıntı veren durum, üç dört defa tekrar etti. Ne yazık ki her defasında, kanat bağlantılarına sımsıkı yapışan genç, atlamaya cesaret edemiyordu. Turların adedi çoğaldıkça ümitsizlik artıyor, sağdan soldan "Atlayamacak" sözleri duyuluyordu. Uçak belki de son turunu yapmak için alan üzerine geldiğinde hareketsiz duran Atatürk, sağ elini kaldırdı ve bağırdı: "— Atla be yahu!" O anda bir cisim boşluğa yuvarlandı; beyaz bir paraşüt açıldı. Paraşütçü genç atlamıştı. Atatürk, paraşütçü yere inmeden aramızdan ayrılmıştı.<sup>3</sup>

Olaya tanık olan Sabiha Gökçen Hanımefendi şu açıklamayı yapar: "Plânör öğretmenleri Anohin ve Romanof idi. 3 Mayıs 1935 günü yapılan açılış töreninde, henüz okulda yetişmiş gençler mevcut değildi. Bunun için de törende yalnız yetişmiş yabancı öğretmenler gösteri uçuşu yapmışlardır. Hatırladığıma göre, Okuldan gelen bir gönüllü atlayış yapmıştı. Eğitim görmemiş veya yeterli bilgiye sahip olmayan paraşütçünün bu nedenle atlayışı geciktirdiği düşünülebilir".

#### *Atatürk Gökten Konuşuyor*

Mustafa Kemal Atatürk, Velihaht Vahdettin ile yaptığı Almanya ziyaretinden dönüşünde, tedavi amacıyla Karlsbad'a gitmişti. Atatürk ve Türk Havacılığı adlı kitapta Cemal Kutay tarafından kaleme alınan konuyu olduğu gibi aktarıyorum: Atatürk tedavide bulunduğu Karlsbad'dan, çok yakın bir arkadaşına yazdığı mektupta, hava gezilerini şöyle özetler: "... Uçak bizim zamanımızın bütün niteliklerini kapsayan bir vasıta. Bu vasıta, mesafe kavramını ortadan kaldırmış gibidir. Bu özelliği

<sup>3</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 13 Eylül 1948, Yunus Nadi Mükâfatı yarışma yazılarından.



Atatürk 1 Ağustos 1931 günü Yalova'da iki Amerikalı havacıyı kabulü esnasında



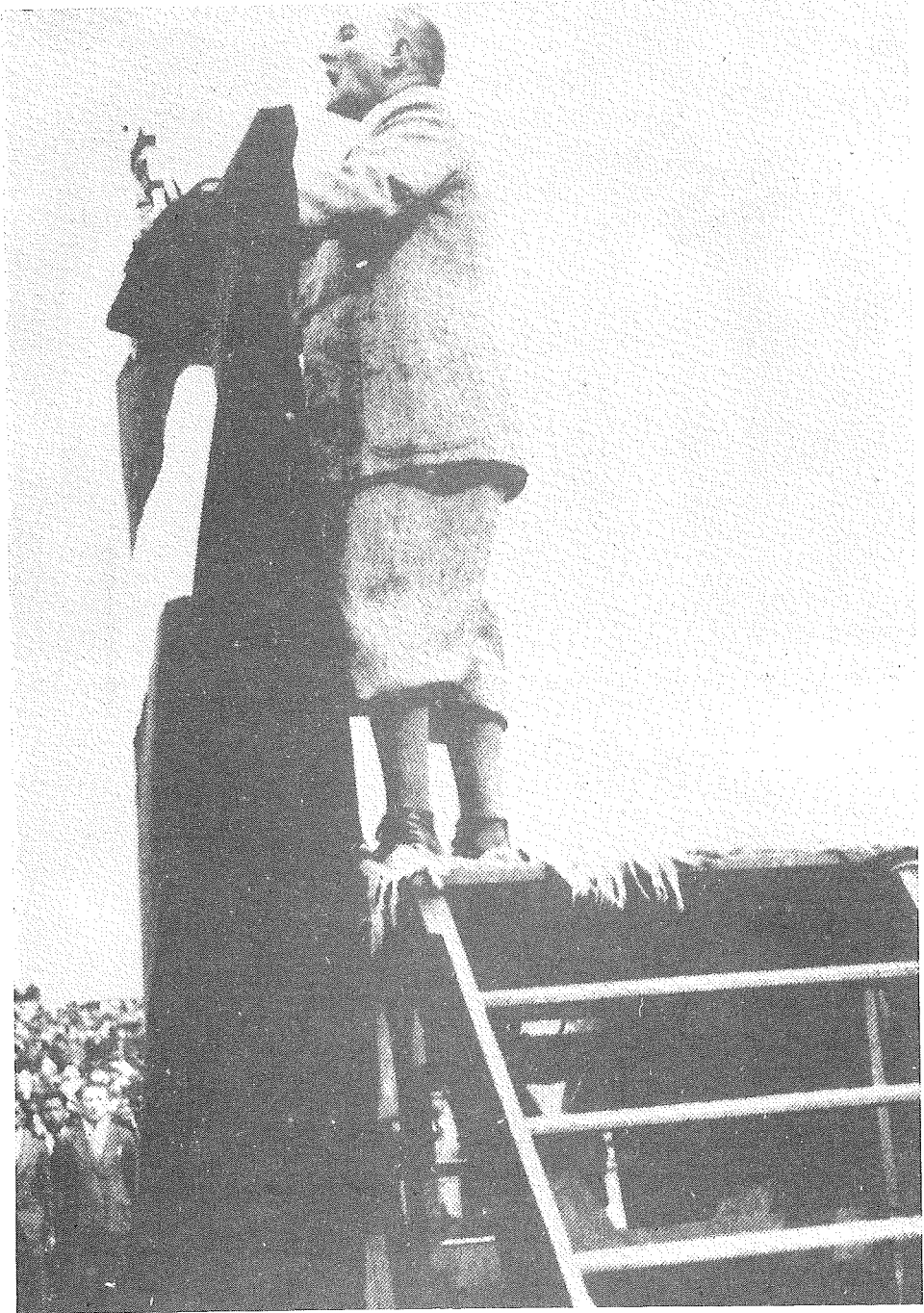
Atatürk 1934 Haziranında İran Şahı Rıza Pehlevi ile bir hava gösterisini izlerken



Atatürk 29 Ekim 1932 günü  
Cumhuriyet Bayramı töreninde  
uçakların gösterisini izlerken



Atatürk 3 Mayıs 1935 günü  
Türkkuşu'nun hizmete açılışını  
takiben bir planör'ün önünde  
küçük Ülkü ile beraber



Atatürk 3 Mayıs 1935 günü Türkkuşu'nun hizmete açılışı münasebetiyle Etimesut Hava Alanı'nda yapılan törende konuşmasını yaparken





Atatürk 9 Haziran 1936 günü Eskişehir Hava Alayı'nı ziyareti esnasında (Solunda Zeki Doğan, sağında Sabiha Gökçen)



Atatürk 9 Haziran 1936 günü Eskişehir Hava Alayı'nda bir uçuş gösterisini izlerken (Soldan sağa Fahrettin Altay, Sabiha Gökçen, Atatürk ve Zeki Doğan)



Atatürk 9 Haziran 1936 günü Eskişehir Hava Okulu'nu ziyareti esnasında komutanlarla beraber



Atatürk 9 Haziran 1936 günü Eskişehir Hava Okulu'nu ziyareti esnasında hava teknisyenleri grubunu denetlerken (X işaretli şahıs, incelemenin yazarı Muhterem Erenli)



Atatürk Türk Hava Kurumu'nu ziyaretinde (Solunda Fuat Bulca, sağında Cevat Abbas Gürer)



Sabiha Gökçen 29 Ekim 1937 günü Ankara'da yapılan törende uçağı ile gerçekleştirdiğı hava gösterisini takiben kordiplomatik ve yabancı subaylar tarafından tebrik edilirken (Solundaki sivil şahıs Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca)





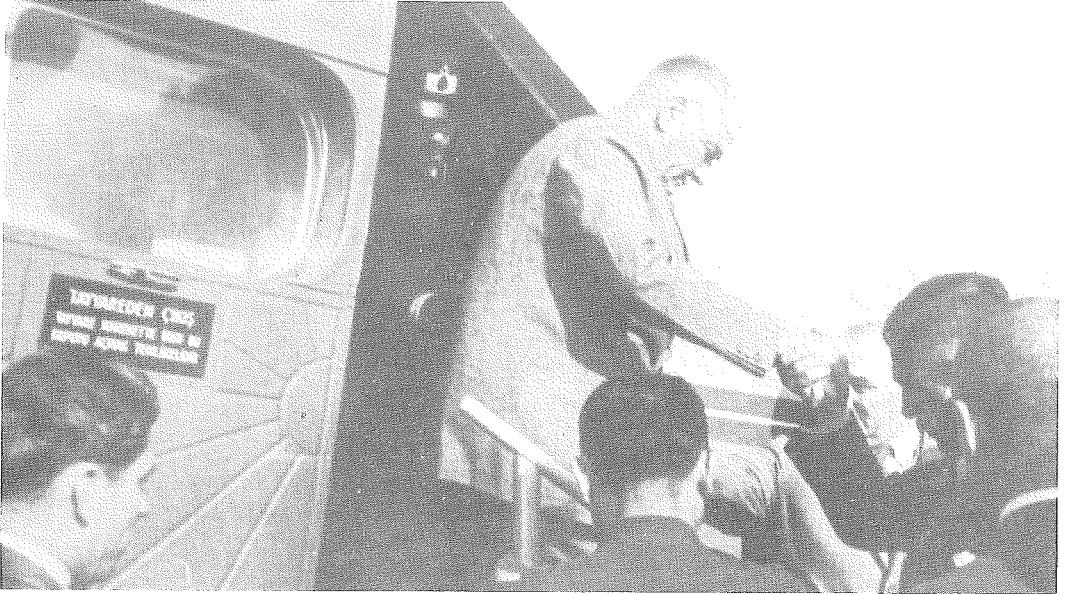
Sabiha Gökçen, bir uçuş öncesi uçağının önünde



Kadın havacımız Sabiha Gökçen 16 Haziran 1938 günü tek başına Balkan turnesine çıkmak üzere Volti tipi bombardıman uçağı ile Yeşilköy'den hareketi esnasında



Atatürk 1937 yılında uçakla Eskişehir'deki görevine giden Sabiha Gökçen'i Etimesut Hava Alanı'nda uğurlarken



Atatürk 1937 yılında Devlet Hava Yolları'nın hizmetine sunduğu iki motorlu De Havilland tipi yolcu uçağını içine girerek tetkikten sonra uçaktan ayrılırken

ile beraber bir de savunma açısından önemi göz önüne getirilirse, yalnız bir zevk ve zamandan kazanan taşıt aracı olarak değil, memleketin hayatı kıymetlerinden biri olduğu anlaşılır. Burada fırsat buldukça uçak seferleri yapıyorum. Bu yolculuklar, bana çok zevk veriyor ve yararlı oluyor.”

Havacılık ve Spor Dergisi'nin 1939 yılı, 251. sayısında Atatürk Gökten Konuşuyor başlıklı bir yazıda da bu konu işleniyordu. Atatürk'ün gerçekten uçup uçmadığı dikkatimi çekti. 1982 yılında Sabiha Gökçen Hanımefendi'nin, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti adlı eseri yayımlandığında üzerinde çalıştığım birçok konu aydınlandı fakat sözünü ettiğim bu konuya ait bilgi yoktu.

Havacı pilot Sabiha Gökçen, Atatürk'e ait anılarında şu açıklamayı yapar: “Birçok kimsenin ilgilenip, öğrenmek istediği bir konuya değinmek isterim. Atatürk neden benimle uçuş yapmadı? Bilinen bir gerçek, o günlerde uçaklar bugünkü kadar gelişmemiş, teknik olanaklar yeteri kadar güven verici ve olumlu bir düzeye henüz ulaşamamıştı. Bu nedenle de uçuşlar, bugünkü kadar tam güvenli görülüyordu. Ancak havacılık çok hızlı bir tempo ve atılım içinde daima gelişmekteydi. O zamanın hükûmeti, bu koşullar ve gerçekler karşısında Atatürk'ün uçağa binmesine, uçmasına kesinlikle karşı olup, uçuş yapmalarına taraftar değildi.”

İlk karşılaşmamda merakımı gidermek için Gökçen Hanım'a şu soruyu sordum: “—Gökçen Hanım, Atatürk Gökten Konuşuyor başlıklı bir yazıyı okumuştum. Atatürk size uçtuğundan veya uçuş izlenimlerinden söz edip, bir açıklama yapmışlar mıydı?” Konuyu kapsayan yazıyı okudular ve sorumu şöyle cevapladılar: “—Böyle bir uçuş yaptıklarını sanmıyorum. Çünkü Atatürk hayatında hiç uçmadı ve bu konuda bir anlatımı olmadı. Atatürk uçmayı çok istiyordu. Eğer hasta olmasalardı mutlaka uçacaklardı.”

#### *Mustafa Kemal Paşa Akşehir Hava Üssü'nde*

THY kaptan pilotlarından değerli, hocamız Hayri Öcal'ın yaşadığı, bir olayı aktaracağım: 13 Eylül 1921'de Sakarya Savaşı'nın kazanılmasıyla Garp Cephesi Komutanlığı Akşehir'e gitmişti. Birinci uçak bölüğünün elinde iki faal uçağı ile (uçuşların bir tek uçağın üzerinde kaldığı da oluyordu) düşmanın her türlü harekâtı izleniyor, gözetlenenlerden elde edilen bilgiler hemen cephe komutanlığına ulaştırılıyordu. Böylece uçak azlığı, gereç ve yakıt yokluğu, uçucuların öz veri, yetenek ve gözü pekliği ile etkisiz kalıyor, görev kesintisiz sürdürülüyordu. 2 Temmuz 1922 de, hava üssümüzü Akviran'dan, Akşehir'e taşımıştık. İtalyanlarla yapılan bir

anlaşmayla, av uçakları satın alınmıştı. Uçaklar Mersin yolu ile Konya'ya, ambalaj halinde getirilmişti. Deneme pilotları monte edilen uçakların deneme uçuşlarını yapmaktaydı. Akşehir'den bir pilot istenince komutan Yüzbaşı Fazıl, bu görevi bana verdi. 9 Ağustos 1922 günü, trenle Konya'ya hareket ettim. Uçaklar Spat tipi tek kişilik, Fransız malı av uçaklarıydı. Kontrolünü yaptığım ilk uçakla, 13 Ağustos 1922'de Konya'dan, havalanıp Akşehir üssüne indim.

Bir akşam üzeriydi. Gazi Mustafa Kemal Paşa, bulunduğumuz üsse gelerek birliğimize onur verdiler. Gazi Paşa'nın ilgi ve dikkatli bakışları ile izlediği uçuşumdan sonra, yanlarına çağırıldım. Kemal Paşa'nın soruları üzerine, bildiğim kadarıyla uçağın teknik özellikleri konusunda açıklamalar yaptım. Anlattıklarımın memnun kalmışlardı; iltifatlarını esirgemediler. Kısa bir süre sonra, biz havacılara şu görevi verdiler: "—Düşman uçaklarının, keşif için cephemiz gerilerine geçmemelerini sizden isterim". Üssümüz aldığı emir üzerine, Bolvadin çevresinde hazırlanan bir alana geçti. Avcı uçaklarında Yüzbaşı Fazıl, Vecihi ve ben, aramızda görev bölümü yaptık. İlk uygulamayı 25 Ağustos 1922 günü şafakla komutanımız Fazıl başlattı. Görevimiz: Afyon'da bulunan düşmanın hava üssü üzerinde ve çevresinde uçmak; düşman uçaklarının, keşif amacıyla bizim cephe gerilerine sızmalarını engellemektir. Eğer bu uçuş sırasında havada düşman uçağına rastlarsak hemen çatışacaktık. Uçuş süresi bir buçuk saat olacaktı. İkinci uçak bu süre dolmadan havalanarak görevi devralacaktı. Çalışmalarımız bu şekilde sürdürülecek, şafakla başlayan görev, akşam karanlığına kadar devam edecekti. Benim sıram gelince havalandım. Afyon düşman üssü üzerinde, komutan Yüzbaşı Fazıl'dan görevi devraldım. Keşif uçaklarımız ise cephenin çeşitli yerlerinde gözleme uçuşlarını sürdürmekteydi. Olayız olarak görev sürem bitmek üzereyken, Afyon - Çobanlar İstasyonu arasında, önümde ve biraz altımda bir uçağın uçuşu dikkatimi çekti. Bizimkiler sanarak yanına sokulduğumda, bir düşman keşif uçağı olduğunu farkettim. Bu sırada o da beni gördü ve hemen geriye dönerek, rotasını değiştirdi. Ben hemen peşine düşerek üzerine saldırıp makinalı tüfeğimi çalıştırdım. Silâh tutukluk yaptığından, ancak birkaç mermi atabildim. Makinalıyı düzeltip, uçağın üzerine tekrar atılım yaparak ateş açtım. Makinalım gene tutukluk yaptı ve gene düzelttim. Avımı tekrar kıştırıp, yakınına ve kuyruk altına sokuldum. Durumu farkedenden düşman uçağı, yere doğru diklemesine bir dalış yaparak, aldığı hızla Afyon üssüne doğru kaçmaya başladı. Yere elli metre kala son atağımı yaptım. Yunan uçağı burnunu dikerek üssün bulunduğu alana inerken, ben de tam gazla Dover yönüne doğru yükseldim. Afyon üzerinden üssüme dönerken, hava

alanının bir kenarında, izlemiş olduğum uçağın kırılmış durumunu gördüm. Üsse döndüğümde uçağımın pervanesinde tam dokuz mermi deliği olduğunu hayretle gördüm.

Uçak satın alındığında üzerinde makinalı tüfek yoktu. Silâhlar alelacele monte edildiğinden, iyi ayarlanamamış dolayısıyla, makinalı tüfeğimden çıkan mermilerin bir kısmı pervaneme rastlamıştı. Büyük bir şans eseri olarak, tam Afyon düşman üssü üzerinde pervanem parçalanmamıştı.

26 Ağustos 1922 günü, erken saatte görevi alarak havalandım. Türk ordusunun ilk harekâtı başlamıştı. Afyon'un güney sırtları, pamuk atılır gibi atılıyordu. Yoluma devam ederken, topçumuzun çok isabetli olan atışlarını da izliyordum. Afyon üzerine geldiğim zaman, bir düşman uçağının hava alanından yükseldiğini gördüm. Rotamı onun üzerine yönelterek izlemeye başladım. Yakalayıp atılıma geçtiğim zaman o çatışmayı kabul etmedi. Uşak yönüne doğru tüm hızıyla kaçarak uzaklaştı. Onu daha fazla izleyemezdim. Çünkü düşman uçaklarının üslendiği Afyon Hava Alanı'nı boş bırakmaya gelmezdi. Harekâtımızı izlemek amacıyla yeniden bir keşif uçağı daha uçurabilirlerdi. Tekrar Afyon üzerine geldim. Yerde düşmanın Dover'de bulunan yedek kolordusunu, takviye için Afyon'a doğru harekete geçirmiş olduğunu görerek, gerekli yere bilgi verdim. Afyon ovası toz duman içinde kalmıştı. Düşman araçları devamlı hareket halinde sağa, sola şaşkın ve perişan halde koşuşturuyordu. Savaş alanı ise bir ana baba günü olmuştu.

28 Ağustos 1922 günü, düşmanın terk ettiği Afyon Hava Alanı'na indim. 1 Eylül 1922 günü, Uşak ve çevresini keşif göreviyle havalandım. Uşak üzerine geldiğimde, kent in alevler içinde yanmakta olduğunu, gözlerim yaşararak izledim. içimde, bu gaddar, acımasız düşmandan oç alma hırsı birden alevleniverdi. Dumlupınar ile Uşak arasında düşmanın yürüyüş kollarını yakaladım. Zaten perişan bir halde vadiye dökülmüşlerdi. Gaz kesip üzerlerine doğru alçalarak bomba ve makinalı tüfeğimle insanlıktan yoksun acımasızları, son kurşunum tükeninceye kadar çılgınlar gibi taradım. Düşman, perişan bir halde kaçıyor, fakat vahşetini, yakıp yıkmayı da sürdürüyordu. Türk ordusu, bir an önce bu sürüyü denize dökmek amacıyla devamlı olarak kovalamaktaydı. 11 Eylül 1922 günü, düşmanın terk ettiği, terk etmek zorunda kaldığı İzmir Seydiköy Hava Alanı'na üssümüzü getirdik. Yurdumun bu güzel cennet köşesinden, düşmanın kirli ayağı kırılarak atılmıştı. Kanlı eli, uygarlık dışı vahşetini döküldüğü deniz bile temizleyemezdi. Yurt kurtarılmıştı.

*Eskişehir - Tahran Uçuşu*

Pilot Yüzbaşı Muzaffer (Göksen)'in 3 Mayıs 1926'da, o günlerin koşulları içinde yapmış olduğu Eskişehir - Tahran gezi uçuşunun anısını özetleyerek aktarıyorum: Bir Türk filosunun Tahran'a gezi uçuşu yapacağı söylentileri birkaç aydır yaygındı. Bu uçuşa katılabilmek umudu, hepimizi heyecana süreklemekteydi. Bir türlü gerçekleşmeyen bu söylenti, ilgi ve önemini yitirmek üzereydi.

26 Mayıs 1926 günü, ani olarak alınan bir emirle, saat 14 de, iki uçak ile Tahran'a gitme emrini aldım. Gereken hazırlık yapıldı. Bu uçuşa arkadaşlarım Teğmen Enver (Akoğlu), sivil pilot Basri, teknisyen Sadi katıldılar.

Komşumuz İran'ın yeni Şahı Pehlevî Hazretleri'nin taç giyme törenine katılacaktık. Cumhurbaşkanımız Gazi Mustafa Kemal'in armağını Şah'a iletcektik.

Batıdan hareketle, doğuya doğru uçarak bayrağımızı dış ülkelerin göklerinde gezdirecektik. İçimiz, bu onurlu görevin verdiği kıvançla doluydu.

Ankara'da son deneme uçuşlarımızı yapıp, uçaklarımızı iyice gözden geçirdikten sonra, yol durumumuzu inceleyip, rotamızı belirledik. Genel Kurmay İkinci Başkanı'mızın titiz ilgileri moralimizi yükseltmişti. 3 Mayıs 1926 günü, hava alanından saat yedi sıralarında havalandık. İlk iniş yeri olan Kayseri Hava Alanı'na ulaşır, yakıt ikmalini yaparak saat 11'de tekrar havalandık. Aziziye - Gürün - Darende - Malatya - kuzey Çermik rotası üzerinde uçuşumuzu sürdürdük. Diyarbakır Hava Alanı'nda, arkadaşlarımız bizi sabırsızlıkla beklemekteydiler. 5 Mayıs 1926 sabahı saat 06.22 de havalandık. Erçek gölü, güney kontur yolunu izliyoruz. Hava koşulları elverişli. Tebriz üzerindemiz, biraz sonra iniş yapacağımız hava alanı görüldü. Yürekten bir sevgi ve ilgiyle karşılandık. Aynı gün Tahran'a hareket etmek istiyorduk, fakat hava durumu izin vermediğinden geceyi Tebriz'de geçirmek zorundaydık. Kenti gezdik, sevimli bir yerdi. Hiçbir yabancılik duymadık. Ufak bir şive değişikliğiyle hemen herkes Türkçe konuşuyordu; bizi de hiç yadırgamamışlardı.

6 Mayıs sabahı günün erken saatlerinde Tahran'a uçtuk. Şehir üzerinde alçak ve gürültülü bir geçiş yaptıktan sonra alana indik. Tahran'ın görkemli Savoya Otel'i'ndeyiz. Rahatımız için herşey ayrıntıları ile düşünülmüş. Dil konusunda burada da hiç sıkıntı çekmedik. Her yerde Türkçe bilenlere rastlanıyordu.

11 Mayıs 1926 günü saat 10.30'da Büyük Elçimiz Mahmut Şevket Bey ile birlikte Şah Hazretleri'nin huzurlarına kabul edildik. Bir tören kıtası, saray kapısında bizi selâmladı. Saray göze çarpacak kadar gösterişsizdi. Şah Hazretleri aynı gün bir haftalık bir geziye çıkacaklarmış. Cumhurbaşkanımız Gazi Mustafa Kemal'in, armağan olarak gönderdikleri çok zarif kılıcı kendilerine, Büyük Elçimiz takdim etti. Mahmut Şevket Bey'in konuşmasına Şah Hazretleri de kısa ve içten sözcüklerle karşılık verdiler: "Kılıcı dost ve bir birader armağanı olarak daima yanımda taşıyacağım!" Ayrıca dört genç havacı Türk subayının İran'a gönderilmesine özellikle çok memnun kaldıklarını belirtip hemen dönüşümüzü uygun bulmadıklarını, bu nedenle gezisinden dönünceye kadar Tahran'da konuk olarak bulunmamazı istediler. Hepimizle ayrı ayrı ilgilenerek sohbet ettiler. Bu güzel davranışları üzerimizde olumlu izler bıraktı.

Güzel bir kent olan Tahran'da tam 21 gün konuk olarak kaldık. Filomuz onuruna ordu ve Dışişleri görkemli şölenler verdiler. Dışişleri ve Harbiye Bakanlarının, Genel Kurmay Başkanı'nın ve birçok askerî erkânın bulunduğu bu şölenlerde, genç Cumhuriyetimiz ve dinç ordumuz gıpta ve sitayiş dolu sözlerle övüldü. Şah Hazretleri, resmi törenlerde bir anı olmak üzere ordu subaylarına ve erkân-ı hükûmete verdikleri nişanla bizi de taltif ettiler.

27 Mayıs günü, görevini yerine getirmiş insanların gönül huzuru ile özlemine duymaya başladığımız vatanımıza doğru Tahran Hava Alanı'ndan uçuşa geçtik.

### *Türk Havacısı*

Emekli Hava Tümgeneral Hüseyin Turgut'un Türk Hava Kuvvetleri'nde görev aldığı günlere ait bir anısı: Yıllarca emek veren bir havacının, hiç kuşkusuz birçok anıları vardır. Kimisi tatlı, kimisi acı, çoğu da ibret vericidir. Bu anılardan bazılarını mesleğe yeni atanmış genç kuşağa da anlatmanın yararlı olacağını ve ilgilerini çekeceğini sanırım.

1932'de bir yarışma sınavında başarılı olan beş havacı, inceleme yapmak ve gelişmeleri izlemek amacıyla Fransa'ya gönderilmişlerdi. Aralarında ben de bulunuyordum. Fransa'ya ayak bastığımız andan itibaren, bize her yerde gösterilen ilgi ve saygıdan, büyük kıvanç ve sevinç duyuyorduk.

Rihtımdaki gümrük memuru kimliğimi sordu: "—Türk havacısı" dedim. Adamın yüzü değişti, merakla yüzüme baktı, sonra da hiçbir gümrük işlemi yapmadan: "—Hoş geldiniz, buyrun geçin" dedi.

Fransız hava alayı komutanını ziyarete gitmiştim. Yaşlı Albay, içten bir ilgi ve nezaketle beni karşıladı. Ziyaret süremi uzatarak birçok sorular sordu. Görüşme sonunda, yardımcısı yarbayı çağırttı ve: “—Türk havacıları ne isterse hepsini yerine getiriniz” dedikten sonra bir anısını da anlattı: “1911-1912 yıllarında Fransa’da ilk açılan Havacılık Okulu’nda birkaç Türk havacısı ile birlikte eğitim gördük. Bunlar, yurtlarına döndükten sonra, rekorlar kırdılar. Deniz üzerinden en uzun uçuşu onlar yaptılar. Bir yükseklik rekoru kırdılar. Ayrıca, kara üzerinden en uzak ilk uçuşu da onlar yaptılar. Çok değerli ve çok cesur pilotlardı. Bütün bu başarılarını, Fransız yapısı uçaklarla gerçekleştirmişlerdi ki biz de bundan büyük bir kıvanç duymuştuk” dedikten sonra, bu ilk pilotlardan kimlerin hayatta bulduklarını sordu. Albay Salim adını duyunca hemen anımsadı. Diğer Fransız hava birliklerinde de, tanıştığım yaşlı ve eski hava subayları hep aynı konuya sık sık değindiler. Fransızlardan ilk havacılarımızın, ne kadar ün ve onur kazandıklarını büyük sevinç ve kıvanç içinde dinledim.

Garnizonlardan birisinde Türk tarihini, Atatürk’ü çok iyi bilen; Kurtuluş Savaşı’nı ve bunu izleyen gelişmeleri bilimsel bir yaklaşımla yorumlayan; savaş endüstrimizin gelişmemiş olduğunu sorduğu sorularla ortaya çıkartan bir Japon subayı ile tanışmıştım. Bu vesile ile, “Rekorlar kıran pilotlar Türk, oysa uçaklar bizimdi” diyen Fransız albayının sözünü acı ile anımsadım.

### *New York-İstanbul Uçuşu*

1931 Temmuzunda Russel Boardman ve John L. Polando adında iki Amerikalı sivil havacı, bir uzun uçuş rekoru kırdılar. New York’tan havalanıp, bir atılımda 840,323 kilometreyi, 49 saat 08 dakikada uçarak Yeşilköy Hava Alanı’na indiler. Bu olay, Yeni Dünyayı Yakın Doğu’ya hava yolu ile ilk kez bağlamış oldu. İlerleyen teknoloji, güçlü başarısı ile uzunluk ve zaman kavramına yeni bir boyut kazandırmış oluyordu. Türk havacılık tarihindeki etkileri açısından da önemi olan bu uçuş, 1931 yılında rekorlar zincirine bir halka daha eklerken Amerikan gençliğine de bilim ve teknolojilerinin bir zafer armağanı oldu.

Yeni Dünya ile Türkiye arasında kurulan bu direk bağın Türkiye Cumhuriyeti açısından önemi; ileri teknoloji üreticisi Amerika ile bağlan-tımızı sağlaması; Türk-Amerikan dostluğunun ilk adımını oluşturması; Türkiye’de Atatürk’ün önderliğinde başlatılan havacılık girişimlerindeki ilgiyi güçlendirmesi gibi sonuçların başlangıcı olmasıdır.

Uçuşa New York’tan başlayan pilotlar, Atlas Okyanusu, İrlanda, Londra Paris, Münih, Slazburg, Belgrat rotasını izleyerek İstanbul’a



vardılar. Uçuşları hava şartları açısından iyi sayılabilecek bir ortamda geçti. Yeşilköy Hava Alan'ında İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhiddin Üstündağ, Amerika'nın Türkiye Büyük Elçisi, THK İstanbul Şube Müdürü Hasan Fehmi Bey, basın mensupları, havacılarımız ve kalabalık bir halk topluluğunca karşılanan pilotlar, Pera Palas'ta konuk edildiler. Basın mensuplarından birinin: “—Yeni bir uzun uçuş rekoru için İstanbul'u neden seçtiniz?” sorusunu: “—Türkiye'de çok yeni ve iyi şeyler yapıldığını işittik. Bunları yerinde görmeye ve selâmlamaya geldik” biçiminde yanıtlayan pilotlar, Türklerin Atatürk'ün önderliğinde kurdukları Cumhuriyetlerinin, reformlarının Amerika gibi uzak bir ülkede uyandırdığı olumlu yankılarını vurgulamış oluyorlardı.

31 Temmuz 1931'de THK İstanbul Şube Müdürü Hasan Fehmi Bey, konuklarımıza Atatürk'ün kendilerini Yalova'da kabul edeceklerini bildirdi. Yalova'da Başbakan İsmet İnönü, Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Cumhurbaşkanlığı Baş Kâtibi Tevfik Bey ve milletvekilleri konukları karşıladılar. Amerika'nın Türkiye büyük elçisi tarafından takdim edilen havacıları, Başbakan İsmet İnönü, THK'nin en büyük madalyası ile onurlandırdı.

Saat 18.00 de konuk havacılar köşke geldiler. Cumhurbaşkanımız M. Kemal Atatürk, çalışma salonunda uçucuları kabul etti. Tanıştırmadan sonra Atatürk, konuk havacıları tebrik ve takdir ederek çok övücü sözler söyledi. Bu sözler pilotlara tercüme edilince her iki havacı başlarını eğerek saygı ile Atatürk'e teşekkür ettiler. Atatürk havacıları şu soruyu sordu: “—Bu geziniz süresince sizde en çok ilgi uyandıran ve sizi etkileyen olay ne oldu? Pilotlar soruyu: “İstanbul'a geliştiniz ve iniştiniz” biçiminde cevapladılar.

—Yolda kaç gece geçirdiniz?

—İki gece. Fakat daima doğuya doğru gittiğimiz için geceler kısalıyordu. En çok altı saat gece gördük.

Atatürk bundan sonra nereye gitmek istediklerini sorarak “Bundan amacım yeni Türk ulusunun başkenti Ankara'yı görmek isteğinde olup olmadığınızı anlamaktır” diye eklediler. Konuk havacılar gezilerinin bundan sonraki bölümü için bir kararları olmadığını, fakat en kısa zamanda Amerika'ya dönmek zorunluğunda olduklarını açıkladılar. Ata'mız, havacıların Türkiye'de birkaç gün daha kalacaklarını öğrenince: “—Türk ulusunun sizleri yakından görmesi, sevgilerini istedikleri kadar gösterebilmesi için bu süre az değil midir” biçimindeki soruları havacıları çok duygulandırdı; şükranlarını saygı ve içtenlikle tekrarlamalarına neden oldu.

Atatürk; Kristof Kolomb'un Hindistan zannı ile nasıl Amerika'ya gittiğini, halbuki bu asır çocuklarının Amerika'dan kalkıp Atlas Okyanusu'nu aşarak ve nereye gittiklerini de bilerek İstanbul'a geldiklerini belirtince havacılar: "— Kristof Kolomb'un kullandığı araçlar yetersizdi. Bizimki kadar gelişmemiştii" biçiminde açıklama yaptılar. Atatürk: "— Evet, ben de bunu tekrarlatmak istiyordum. Başarınız için bu asrın bilim ve tekniğı gerekiydi." Bu sohbetlerinden sonra da şu beyanatta bulundular: "Eşi görülmemiş gezinizi, Türk ulusu yüreklerden taşarak beğendi, dostça karşıladı. Amerika göklerinden yükselerek Türk gök yüzünde göreceğimiz değerli konukları oradan uçtukları andan, Türkiye ufuklarına geldikleri ve topraklarımıza kondukları dakikaya kadar ilgi ve heyecanla takip etti. Başarınızı candan ve gönülden diledi, aynı zamanda da kendi başarısı gibi sevindi. Gerçekten başarınız, bilim ve tekniğın; ustalık ve cesaretiniz, insan gücünün benzersiz bir zaferidir. Kıtaları birleştirirken ulusları da yaklaşıtıyorsunuz. Sizin gibi kahramanlar ulusları, birbirinin mutluluk ve kaderleriyle ilgili olan bir aile bireyleri haline getirirler. Kuşkum yoktur ki siz, uygarlığııı hayranlıkla izlediğimiz yeni dünyanın büyük diyarı ile eski dünya kıtalarının kucaklaştığı yerde bulunan yeni Türkiye'yi böyle aracısız birleştirirken Amerikalıların ve Türkelerin kalplerini de birbirine daha çok yaklaştırdınız. Bugünün gençliğı, zamanımıza kadar insan oğullarının hayalinde canlandıramadığı gök yüzü yollarından, insanlar arasında, uluslar arasında yüksek dostlukların, yüksek sevgilerin kurucuları oluyor. Bu yüce hedeflerin yüce işaretlerini veren Amerika'nın sizin gibi cesur ve ülkücü gençlerini karşımda görmekte övünçlü ve mutluyum. Siz gök yüzünde güzel bir yol çizdiniz. Bu geziniz Türk havacılarında da hazırlanmak için büyük bir isteklenme uyandıracaktır. Sizi coşku ile kutlarım. Kişiliklerinizde Sayın Amerika ulusunu, Amerika bilgi ve tekniğini, Amerika havacılığının kahraman temsilcilerini selâmlarım. Yüksek toplumunuza dünyada yüksek bir surette temsil eden sayın Cumhurbaşkanınızı bu güzel münasebetle dostça anarım. Size iyi yolculuklar ve daima büyük başarılar dilerim".

Bu büyük iltifatı Amerika büyük elçisi havacılar adına şu şekilde cevapladı: "Sayın Cumhurbaşkanı; İltifat ve verdiğiniz değerden gerek havacılar, gerekse ben çok duygulandık. Minnettarız. Siz, kendiniz de ve Türk ulusunda mevcut olan evsaf ve hasletleri başkalarında gördüğünüz zaman değerlendirmesini ne kadar iyi biliyorsunuz. Türk ulusunun yüksek niteliklerini nefsinde toplayan devlet başkanının bu iltifatını hiçbir zaman unutmayacağız. Bu olay Türkiye - Amerika arasındaki dostluğu güçlendirecek nitelikte olduğu için seviniyorum."

Cumhurbaşkanımız M. Kemal Atatürk, büyük elçinin sözlere: “Böyle kahramanlar yetiştiren büyük ulusu burada daima başarıyla temsil eden zatıdevletlerini bilhassa tebrik ederim. Bu mutlu olayın iki ulus arasındaki dostluğu daha çok arttıracığı hakkındaki görüşünüze tamamiyle iştirak ederim” cümleleriyle karşılık verdiler.

Bu söylevlerden sonra konuk havacılar Atatürk’e, paraşüte bağlı New York Times Gazetesi’nin bir nüshasını ve Washington elçimizin bir mektubunu takdim ettiler. Atatürk’le birlikte resimler çekildi ve bu tarihî kabul filme alındı. Bir saatlik sohbet sonunda konuk havacılar Atatürk’e veda ederek ayrıldılar. Kaplıcadan Yalova’ya gelip tekrar Sakarya motörüyle saat 21.25 de Dolmabahçe Sarayı rıhtımından karaya çıktılar.

Pilot Boardman Atatürk hakkındaki hislerini soran bir basın habercisine şu cevabı verir: “— Türkiye’nin liderini tesadüfen görmekte çok duyguluyum. Bu öyle bir lider ki, görüşü ve kudreti ile yeni ve genç bir Türkiye yaratmıştır. Cumhurbaşkanınız tarafından kabul edilmekle çok mutluyuz. Lideriniz o kadar mükemmel bir zekâyı gösteren zattır ki, bu zekâ kendi konuşmalarından anlaşılmalıdır. Bu konuşmalar sanki Türk ulusunun bizi şerefliendirdiğini açıklamış olmakla da büyük anlamları içine almış bulunmaktadır”.

Kemal Atatürk o akşam yemekte konuk havacılar hakkındaki izlenimlerini şu sözleriyle açıklamışlardır: “Ben Amerika’nın bu kahraman çocuklarını, kahramanlığın bütün niteliklerine sahip ve bu niteliklerini bütün dünya karşısında uygulamaya dirençli ve girişken gördüm. Kendileri yüksek kahramanlıklarını, alçak gönüllülük içinde gizliyorlar. Ümit ederim ki, beklerim ki, bu gençler bugün yaptıklarından daha büyük edimli eserler sahibi olacaklardır. Bununla zaten çok yüksek olan Amerika toplumu gurur duyacağı gibi, bütün insanlık yüksek heyecanlı gururlarla mutluluk duyacaktır. Bu sevinçlerin en yüksekini, en derin duygularla Türk ulusunun duyacağına kuşku yoktur. Çünkü Türk ulusu güzel olan her şeyi, her uygar şeyi, her yüksek şeyi sever, takdir eder. Fakat muhakkaktır ki, her şeyin üstünde tapındığı bir şey varsa o da yüksek kahramanlıktır. Bu sözlerim kuşkusuz bugünkü uyanık Türk gençliğinin kulaklarında yüksek ve etkili yankılar yapacaktır. Yüksek hasletlerine güvenle baktığım Türk çocuklarından daha az şey istemem.”

Konuk havacılar ise izlenimlerini yazılı ve imzalı bir belge ile basına açıklamışlardır. Bu belgenin Türkçeye çevirisi şöyledir: “Sağ görü ve kişiliği ile modern Türkiye’yi yaratan yüce insanla görüştüğümüzden dolayı

derinden duyguluyuz. Kendileri güçlülüğün tam, somut sembolüdür 1 Ağustos 1931.

New York'tan İstanbul'a 28-30 Temmuz 1931".

Russel Boardman

John L. Polando

### *Kartallarımızın Şerefine*

Cumhuriyetin onuncu yıl dönümünün kutlandığı 29 Ekim 1923 gecesini Ankara Palas'taki baloya onur veren Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal (Atatürk) salona şöyle bir baktıktan sonra yanında bulunanlara sorar: "—Bütün havacılar bu kadar mı?"

Salonda pek az havacı vardır, onlar da tamamen yaşlı subaylardır. Salon kapısının dış kanadında bulunan havacı Yüzbaşı Zeki (Gülsüm) cevap verir: "—Hepsi bu kadar Paşam!" Bir an susar ve kendine özgü açık kalpli konuşmasıyla sözünü şöyle sürdürür: "—Paşam, biz uçuş elbiselerimizle uçarız. Büyük üniforma ile uçmayız. Bugün yapılan hava törenine de birliklerimizden uçuş elbiselerimizle katıldık. Bu nedenle, Ankara'da görevli hava subaylarımızdan başka hiçbirimizin büyük üniforması yok. Başbakanlık'tan Merkez Komutanlığı'na gönderilen emirde, büyük üniforması olmayan subayların baloya giremeyecekleri bildirilmiş. Bu emre uyularak bizi baloya almyorlar.

Genç havacıyı dikkatle dinlemiş olan Atatürk sorar: "—Havacılar şimdi neredeler?" Zeki Gülsüm: "—Hepsi bir yana dağılmış eğleniyorlardır Paşam."

Atatürk Merkez Komutanına dönerek: "—Bütün inzibatlar seferber edilecek, nerede olurlarsa olsunlar bütün havacıları toplayıp buraya getirsinler!" Yüzbaşı Zeki Gülsüm: "—Fakat Paşam hiçbirimizin büyük üniforması yok ki!" Atatürk genç havacıya bir an baktıktan sonra, bakışlarını merkez komutanına çevirerek emrini tekrarlar.

Bu emirden sonra Yüzbaşı Zeki Gülsüm, balo salonuna girerken Merkez Komutanı da inzibatları seferber etmek üzere dışarı çıkar. Çok geçmeden Ankara Palas salonları heyecanlı, şaşırmış genç havacılarla doluverir. Gazi Paşa, havacıları görünce kordiplomatığın yanından ayrılarak havacıların yanına gelir, hepsinin ellerini sıkıp hatırlarını sorduktan sonra onlar için şampanya ister. Garsonlar şampanyaları getirince Atatürk, kadehleri özenle doldurarak teker teker havacılar verip

seslenir: “— Kartallarımızın şerefine!” Koca salon, bir ağızdan: “— Şerefinize Paşam!”

Gazi Paşa tekrar havacılara dönerek: “— Hepinizi tam yemek yiyeceğiniz sırada bulunduğunuz yerlerden toplattım. Karnınız açtır, gelin benimle.” Atatürk havacıları büfeye götürür, ağırlar.

Bir süre sonra büfeden ayrılan havacılar, öbek öbek salona dağılımlar dans edenleri izliyorlardı. Bir ara, bir grup havacı aniden yanlarında Atatürk’ü görünce hemen toparlanıverirler. Gazi Paşa sorar: “— Neden dans etmiyorsunuz?” Bu arada sanki cevap beklemiş gibi yüzüne baktığı pilot Teğmen Yıldırım (Yakar): “— Paşam tanıdığımız kimse yok ki, üzerimizdeki üniformanın onuru ile uygun olmayan bir durumla karşılaşmamak için cesaret edemiyoruz.” Gazi Paşa, havacı gençlere: “Benimle gelin” deyip kordiplomatığın bulunduğu yere yürür ve havacı gençlere dönerek seslenir: “— Haydi bakayım, müziğin ahengine uyun!”

Hiç kimse, özellikle havacılar, saatin kaç olduğunu düşünmeden, büyük bir mutluluk içinde eğlenmektedirler. Bir ara kulaktan kulağa Atatürk’ün bir isteği yayılır: “Bütün havacılar, Cumhurbaşkanlığı köşkünün arabalarına binip Halk Evine gidecekler”. Havacılar bir anda Ankara Palas salonlarını boşaltır, otomobillerle Halk Evi’nin yolunu tutarlar. Az sonra Atatürk de Halk Evi’ne gelir. Birer sıra halinde kapının iki yanına dizilmiş havacılar, gülümseyerek aralarından geçen Cumhurbaşkanını selâmlayıp peşinden içeriye girerler.

Saat 04.30 da Atatürk’ün yeni bir isteği duyulur: “Bütün subaylar Ordu Evi’nde toplanacaklar.” Halk Evi’ndeki bütün kara, hava ve deniz subayları Ordu Evi’ne giderler. Biraz sonra kendilerine yetişen Atatürk, onlarla birlikte içeriye girerlerken: “— Burası bizim evimiz, burada daha samimî olacağız” der.

İçeriye girdikten kısa bir süre sonra, Atatürk bir subaya şu soruyu yöneltir: “— Sen söyle. Yıldırım Beyazıt’tın Ankara Savaşı’nda Timur-lenk’e yenilmesinin sebepleri nelerdir?”

Atatürk kendi evlerinde ve kendi konularıyla, o mutlu gecenin kıvancını gene kendi aralarında sürdürür.

#### *Havacıların Yurdunu Böyle Savunur*

1934 yılı Ekim ayında, Çanakkale Boğazı’nda yapılan deniz - hava müşterek manevrada, düşmanı temsil eden beşli Breguet uçak koluna, bulunduğu yerde saldırı yapan Hawk avcı uçaklarından biri, dalış yaparken

Breguet uçak kolunun sağındaki uçağa çarptı. Her iki uçak, manevrayı yöneten yüksek komuta heyetinin bulunduğu muhribin 25 metre kadar önünde denize düştüler. Yüzbaşı Bedri şehit oldu. Bu üzücü olay, başta Mareşal Fevzi Çakmak tarafından büyük bir heyecan ve üzüntü ile izlenmiş, manevra bitiminde durum Atatürk'e anlatılmıştır.

Atatürk o yılın Cumhuriyet Bayramı gecesi, âdet edindikleri üzere, Ankara Palas salonlarında davetlisi bulunan, geçit törenine katılmış havacı pilotlarla sohbet sırasında birden havacılar: "Düşman donanması en hassas bölgemize yaklaşmaktadır. Bombanız, merminiz bitti, ne yaparsınız" diye sordular. Bütün pilotlar: "Hayatımız bedeli de olsa gemilere uçağımızla çarparız" cevabını verdiler. Atatürk bu cevap üzerine, bir şeyler öğrenmek için çevresinden ayrılmayan kordiplomatığın duyacağı biçimde: "— Benim havacılarım hayatları pahasına da olsa vatanını böyle savunur" diyerek güreledi.

İntihar pilotluğunun çaresizlik içinde, ideal bir saldırı biçimi olacağını pilotlarına benimseten Ata'mız olmuştur. Bir süre sonra yapılan araştırmada pilotlarımızın, oy birliği ile benimsedikleri bu taktik, böylece tarihe mal edilmiş oluyordu.

İkinci Dünya Savaşı'ndan beş yıl evvel gerektiğinde Türk pilotları tarafından uygulanacak bu saldırı biçimini, belki de Japonlar bizden öğrenip tatbik etmişlerdir.<sup>4</sup>

#### *Mussalini'ye Verilen Cevap*

Falih Rıfık Atay'ın bir anısı: Mussolini, havacılıktaki gücüne dayanarak, Roma İmparatorluğu'nu yeniden kurma yolunda, Anadolu'yu da kapsayan bir saldırganlık politikası izliyordu. "— Ekmeğimizi şarkta aramalıyız" biçimindeki küstah konuşmalarıyla Atatürk'ü sinirlendirmişti. Özellikle o günlerde, havacılığa büyük önem vermekte olan Atatürk, İtalyanların hava harekâtını incelerken, bir yandan Ankara büyük elçisinin aracılığı ile Mussolini'nin bu sözlerini açıklığa kavuşturmasını istemişti.

İtalyanlar, saldırgan Mussolini'nin huzurunda, çift kanatlı iki uçağı, 100 metre aralıklarla, iple birbirine bağlayarak uçuş gösterileri yapmışlardı. Atatürk durur mu hiç? Hemen talimat verdi. Türk uçakları da benzeri uçuşlar yapmalıydı, yapıldı da. Fleet tipi çift kanatlı üç uçak, 25 metrelik

<sup>4</sup> Fevzi Uçantürk - Nevzat Gökeri, Hava Kuvvetleri Dergisi, Haziran 1971, sayı 241, s. 48-50, 54-55.

yan yana aralıklarla birbirlerine bağlanıp Eskişehir'den havalandı; Ankara'ya geldi. Cumhuriyet Bayramı törenlerine katılarak, yine aynı aralıkları koruyarak tekrar Eskişehir'deki üssüne döndü. Atatürk, İtalyanlara son derece mânidar bir cevap vermişti.<sup>5</sup>

### *İyi Bir Fikir*

Emekli hava Tümgeneral Sadi Atikkan, Atatürk'e ait bir anısını şöyle anlatır: 1935 yılında, Ankara Palas'taki Cumhuriyet balosunda Atatürk, her zamanki gibi bizlerden bir gurubu, yarım daire şeklinde karşlarına almışlar neşeli bir şekilde sohbet ediyorlardı. Sorular soruyor, tatmin olmazsa kişisel fikirlerini söylüyordu. Konu, ilk kadın pilotumuz Sabiha Gökçen'di. Kadın pilot konusunda düşüncelerimizi öğrenmek istiyorlardı. Bir süre sonra konu değişti. Deniz Kuvvetlerinden, Hava Kuvvetleri'ne, geçmiş, fakat uçuculukta başarılı olamamış bir arkadaşımız, hiç münasebet yokken, eski görevine dönmek istediğini söyledi. Bilindiği gibi, zaman ve koşullar ne olursa olsun, ciddiyet dışı hareketlere hiç hoş görüsü olmayan Atatürk, arkadaşımızdan bu isteğinin nedenini sordu. O da, Deniz Kuvvetleri'nde daha yararlı olabileceğini söyledi.

Atatürk'ün bir özelliği de, çok hassas yaradılıştaki bir insan olması idi. Birden neşesini kaybetti. Hepimize hitap ederek: “—Sizlere şunu söyleyeyim ki, meslek değiştirenler hiçbir zaman başarılı olamazlar. Eminim ki bu arkadaşınız, aranızda başarılı olamadığı için sizlerden ayrılmak istiyor.”

Etrafında oluşturduğumuz yarım çemberi, benim bulunduğum yerden geçmek için yürüdü. İşte bu anda, birden ağızımdan şöyle bir söz çıktı: “—Sayın Atatürk'üm, Sabiha Gökçen'i İzmir'e göndermenizi istirham...”

Atatürk, sözümü kesti ve o, insana dehşet veren mavi gözlerini, gözlerime dikerek biraz da sertçe sordu: “—Ne yapacaksın Gökçen'i İzmir'de?”

Açık söylemek gerekir, o an dizlerim tir tir titiyordu. Ürkek bir sesle sorularını cevapladım: “—Sayın Atatürk'üm, İzmir'de halk arasında Sabiha Gökçen'in yalnız uçmadığı, uçuşlarında daima yanında bizlerden biri bulunduğu şeklinde yaygın bir kanı var. Halbuki, İzmir'e gelip ve İzmir Türk Hava Kurumu'nun, Gaziemir Hava Alanı'na davet edilerek halk ve öğrenciler önünde yapılacak bir gösteri uçuşu ile, arz ettiğim bu yanlış kanı, ortadan kalkmış olur.”

<sup>5</sup> Said Arif Terzioğlu, İstikbal Göklerdedir, Cumhuriyet Gazetesi, 1 Mart 1971.

Konuşmamın ortalarına doğru, Atatürk'ün yüzündeki asabî çizgiler silinmiş, her zamanki o sakin halini almıştı: “—Haklısın. İyi bir fikir. Göndereyim, göndereyim!”

Bir süre sonra, Gökçen'in Türkiye ve Balkan turlarına tanık olduk.<sup>6</sup>

#### *Şimdilik Bir (K) Harfi Yeterlidir*

Atatürk havacılığın her dalı ile yakından ilgileniyordu; çalışma ve aşamaları yerinde izlemekteydi. Devlet Hava Yolları'nın 1953-1954 yıllarında genel müdür olan, Afyon Milletvekili Bay Rıza Çerçel, Atatürk ve Hava Yollarımız adlı yazısında bir anısından söz eder: Atatürk, bir yaz gününde Devlet Hava Yolları Ankara Tayyare Meydanı'nı ziyarete gelmişti. Çevresi tepelerle çevrilmiş ıssız bir kır, bu kırın kuytu bir köşesinde, sanki kır bekçisi için yapılmış gibi mütevazî bir kulübe, kenarları vahşi otlar ve sazlarla sarmaş dolaş olmuş iki kambur püst, kömür cürufunun çamurları üzerine serpilmesi ile vücutlanmış bir uçuş yolu. İşte o günkü hava alanının varı yoğu bu kadardı.

O'na, alan binası önünde hasır bir koltuk getirmiş; etrafını çevrelemiş; yakın bir gelecekte yapılacak işleri, alınacak uçakları, kurulacak tesisleri uzun uzun anlatmıştık. Atatürk sadece dinliyordu. Bu dinleyişte tunçtan bir heykel sabrı vardı. Nihayet bu mutlu ziyaretin değerli anısını sonsuzlaştırmak için kendisinden bir imzasını rica etmiştik. Uzatılan defteri ve kalemi aldı. Düşünüyordu. Gözleri karşiki ıssız tepelerle, bunların çevrelediği alan boşluğunda bir şeyler arıyor gibiydi. İsteksiz bir edâ ile başını önüne eğdi. Elindeki kalemin, kâğıt üzerine mihlanmış gibi bir hali vardı. Nihayet kalem işler gibi oldu ve kâğıt üzerinde Kemal'in baş harfi olan tek bir K harfi belirdi. Fakat hepsi bu kadardı. Büyük insan atacağı Kemal Atatürk imzasının baş harfi olan K harfini yazdıktan sonra defteri ve kalemi geri verirken: “—Şimdilik bir K harfi yeterlidir. Bana vaad ettiğiniz işler yapılıp bitirildikten sonra imzamanın geri kalan kısmını tamamlarım” demişlerdi.

#### *Emekleri Olsun İstedim*

Fevzi Uçantürk anlatır: Atatürk, havacılarından, bölgelerindeki arkeolojik değeri olan kalıntıların havadan çekilmiş fotoğraflarını istemiş.

1937 Haziran'ında, Genel Kurmay Başkanlığı, bir ay içinde bu çekimin gerçekleştirilerek, fotoğrafların bir albümlle Ata'ya verilmek üzere kendilerine teslim edilmesini 3. Hava Alay Komutanlığı'na emretmiş.

<sup>6</sup> Atatürk ve Türk Havacılığı, Hava Kuvvetleri Dergisi, sayı 241, 1971, s. 79.



Alay komutanı Hava Albayı Şefik Çakmak, kuruluşta Smolik uçaklarıyla donatılmış tek kara keşif bölüğü bizimki olduğundan bu görevi bize verdi. Ayrıca komutan, bölük komutanı olarak, bizzat beni çağırarak fotoğrafların çok iyi çekilmesini, Ata'ya lâayık bir albüme konarak 20 gün içinde hazırlanmasını istedi.

Ertesi gün ben başta olmak üzere, foto çekme uçuşlarına başladık. O zamana kadar bölüklerde her türlü keşif, topçu atışı tanzimi, foto görevleri birkaç uçucu subay tekelinde kalır, diğer uçucular pilotluktan başka bu gibi görevlere iltifat etmezler, eğitilmezlerdi. Benim alışılmamış bu tarz hareketim, bölükteki foto tekelcisi ile görev verdiğim uçucular tarafından tepki ile karşılandı. Durum tabur ve alay komutanlarına duyuruldu. Komutan haklı olarak endişelerini açıkladı ve bu önemli görev iyi yapılmazsa ağır olan sorumluluğumu hatırlattı. "Bana güveniniz olduğunu sanırım. Görev verdiğim uçucu subayların tarihî değeri büyük olan albümde yerleri, emekleri olmasını istedim. Yoksa en kolayını seçerek ben ve yetişmiş subaylar bu görevi kısa zamanda başarırđık. Güç olanını seçtim, başaracağız" cevabını verdim.

O günlerde İzmir'in en iyi ciltçisini bulup yeşil kadifeden büyükçe bir albüm hazırlattım. Ciltçi Atatürk için yapıldığını duyunca, yalnız masraf ücretini alıp: "Benim için bu bir şereftir" diyerek el emeğini almadı. 15 gün içinde albümü hazırlatıp alay komutanına teslim ettim. Komutan memnun oldu ve çok teşekkür ederim dedi. Albüm, alay komutanı tarafından Genel Kurmay Başkanlığı'na, oradan Atatürk'e sunuldu. Bu arada aynı albümden sayın Mareşal Fevzi Çakmak da istemişler, hazırlatılıp gönderildi.

Atatürk hazırlattırđığı bu albümü Dolmabahçe Sarayı'nda topladıkları yerli ve yabancı dil, tarih otoritelerine göstermiş, havacılarının başarısı takdirle karşılanmıştır.<sup>7</sup>

#### *Sabiha Gökçen'in Balkan Turu*

Atatürk'ün davetlisi olan yabancı konuklar, bir sohbet sırasında Sabiha Gökçen'den uçağı ile bir Balkan turu yapmasını, başkentlerine gelerek kendilerinin konuğı olmalarını isterler. Bu davete hem Atatürk, hem de Sabiha Gökçen olumlu cevap vererek, teşekkür ederler. Yalnız Sabiha Gökçen, böyle bir tur için hazırlanması gerektiğini bildirerek bir aylık süre ister.

<sup>7</sup> Fevzi Uçantürk, Hava Kuvvetleri Dergisi, Haziran 1971, sayı 241, s. 62.

Sabiha Gökçen gerçekleştirdiği bu turu şöyle anlatır: Amerika'dan yeni alınan Volti tipi askerî uçaklarla ve getirilen Amerikalı uzman pilot Jack ile, hemen çalışmalara başladım. Uçağın özelliklerini öğrendikten sonra, yurt içinde bazı uçuşlar yaptım. Güzel bir havada yarım Türkiye turu yapmak üzere İstanbul'dan hareket ettim. İlk olarak Köyceğiz'e, oradan Tuz gölüne ve sırasıyla Ankara'ya, Zonguldak üzerinden de İstanbul'a dönerek, havada yarım Türkiye turunu beş buçuk saatte tamamladım. Artık Balkan turu için hazırdım. Fakat Atatürk, hastalığı nedeniyle her geçen gün biraz daha çöküyor ve yatağa bağlanıyordu. Bu yüzden hayatımda ilk defa Gazi Paşa'ya yalan söyleyerek, bu tur için hazır olmadığımı özür dileyerek bildirdim. Gezimi ertelemek için ileri sürdüğüm özürün gerçek nedenini hemen sezinyip: "—Hastalığım süresince benden ayrılmak istemediğini biliyorum. Ama seni davet edenlere verdiğin sözü unutma. İnsanlar sözlerinde durdukları sürece saygınlık kazanırlar. Bir kere söz verdik. Türk sözünden dönmez. Sen görevini yaparken, ben de hastalığımı yenmeye çalışacağım ve dönüşünü bekliyeceğim" dedi.

16 Haziran 1938 günü, Atatürk'ün isteği üzerine, tek başıma Balkan turuna başladım. İlk ziyaret yerim Atina olacaktı. Veda için yanına gittiğimde: "—Birkaç saat sonra senin Balkan turuna çıktığını ve Türk kadını göklerde şerefle temsil ettiğini dünya radyoları yayınlayacaklar. Gittiğin yerlerde gazeteciler seninle konuşma yapacak ve fotoğraflarını çekecekler. Sordukları her soruya açıkça cevap ver. Barışçı bir ülkenin kızı olduğunu, yurttan ve dünyada barışı arzu ettiğini, her Türk gibi bunu gönülden istediğini söylemeyi unutma." "—Sizi mahcup etmeyeceğim Paşam. Türk kadınlarını şerefli üniformam ile Türklüğe lâyık bir şekilde temsil etmek için elimden geleni yapacağım" diyerek elini öpüp veda ederken benden, Selânik'e gidip doğduğu evi de görmemi ve dönüşte kendisine anlatmamı istedi.

Uçağımla havalandıktan sonra, Savarona'nın üstünden uçarak ona gök yüzünden de veda ettim.

İlk ziyaret yerim Atina idi. Rotamı çizerek yola koyuldum. Tam saatinde Atina'ya vardım. Beni alanda meraklı bir kalabalık ve büyük elçimiz Ruşen Eşref Üneydin karşıladı. Hava alanında askerî törenle karşılandım. Millî Marş'ımız çalınırken, elimde olmadan sevinç göz yaşları döktüğümü anımsıyorum. Gece verilen şölende Selânik'e de giderek Atatürk'ün doğduğu evi ziyaret etmek istediğimi söyledim. Sabahleyin Selânik'e uçtum. Selânik'e ayak bastığımda kendimi yurdumda hisseder gibi oldum. Adeta Atatürk'ün varlığını ve nefesini yanımda hisseder gibiydim.

Balkan turunu tamamlayarak, Bükreş'ten İstanbul'a hareket ettim. Türkiye toprakları üzerinde uçarken, dünyada bundan daha güzel bir yurt parçası olamayacağını düşünüyordum. Yeşilköy Hava Alanı'na inince beni bekleyen kalabalığı selâmlayarak, doğruca Savarona'ya gittim. Atatürk kamarasında istirahat ediyordu. Beni güçlükle kucaklayarak: “— Gökçen, döndüğüne sevindim. Başarıyla beni nasıl memnun ettiğini bir bilsen” dedi. Daha sonra, Selânik'te neler yaptığımı ve doğduğu evi görüp görmediğimi sordu. Gazi Paşa'ya izlenimlerimi uzun uzun anlattım. Doğduğu evdeki izlenimlerimi anlatırken, gözleri doldu ve: “— Güzel Selânik” diyerek özlemini dile getirdi.

### *Atatürk'ün Kızları*

1956 yılında Türkkuşu sivil havacılık okullarımızın başında bulunan Hava Kurmay Albay Burhan Göksel, okulda çoğunluğu genç kızlardan oluşan bir paraşütçü ekibini ve yine çoğunluğu kadın pilotlardan oluşan beş uçaklık bir filoyu komşu ülke Irak'a, hava gösterisi için götürür.<sup>8</sup> Bu kabile bizzat Kral'ın davetlisidir. Kızlarımız, Başbakan Nuri Sait Paşa'nın yalısında konuk edilirler. Türk kızlarının hava gösterileri de Bağdat Hava Alanı'nda, binlerce insanın heyecanları ile izlenir. Musul'daki gösteriler, daha fazla ilgi ve heyecan yaratır. Burhan Göksel, Musul'daki bu ilgiyi şöyle anlatıyor:

Gösteri sabahı, havacı kızlarımız için ayrı ayrı tahsis edilmiş lüks arabalarla hava üssüne gidiyoruz. Yanımda henüz lise öğrenimi yapan çok genç bir paraşütçü kızımız vardı. Alanın giriş kapısında trafik polisinin işaretini bekliyoruz. Önce, polislin uğraşını, genellikle böyle olağan üstü günlerde, gösterilerde alışılmış olan bir trafik düzenlemesi sanıyoruz. Halbuki durum öyle değil. Polis, seyircileri cinsiyetlerine göre ikiye ayırmaktadır. Bayan seyirciler alanın kuzeyinde hazırlanmış tribünlere, baylar da güneydeki tribünlere yöneltilmekteler. Genç öğrencime, tanık olduğumuz bu olayı ilgi ve dikkatle izlemesini ve Atatürk'ün hepimize sağladığı büyük nimetleri, bundan daha canlı bir örnekle göremeyeceğimizi söyledim ve hiçbir zaman unutmamasını öğütledim.

Gösteriler başladıktan sonra, Arap spiker sürekli açıklamalar yapmakta ve doğal olarak Türk ve nisa sözcüklerini sık sık kullanmaktadır. Bu arada gene sık sık Atatürk'ün de adı tekrarlanmaktadır. Yanımıza görevli olarak verilen, Kerküklü ve Türk asıllı havacı yarbaydan, özellikle

<sup>8</sup> Anı dizisi, Atatürk'ün Kızları, Uçan Türk Dergisi, Temmuz - Ağustos 1956, s. 160-161.

bu kısımları bana çevirmesini rica ettim. O da benim kadar duygulanmıştı. Spiker, tam bizim atlayışı yaptıracak uçak, alanın üzerine yaklaşırken çok heyecanlı bir sesle: “—Ey Arap kadını, sana yürekten sesleniyorum; az sonra semalardan paraşütle atlayan, Atatürk’ün kızlarını göreceksin. Akrobasi yapan Türk kadın pilotlarını izleyeceksin. Daha sonra da programa göre, Irak uçaklarını ve atlayacak paraşütcülerimizi izleyeceksin. Havacılarımızın hepsinin erkek oluşu, umarız ki seni çok üzecektir. Bu olaylarda sana büyük ders vardır. Sen de kendini kurtar. Arap erkeğinin yanında yerini hemen al. Atatürk’ün kızları sana örnek olsun”!

### *Atatürk Hava Okulunda*

Havacılık mesleği bilgi ve teknik ister. Ama bu koşullar da yeterli olamaz. Çünkü sağlıklı fizikî yapı önemli olduğu kadar; bilginin, tekniğin ve disiplinin de manevî değerlerle kaynaşması, aynı zamanda ahenkli bir uyum içinde bulunması gereklidir. Eğer bir havacı, tekniği, bilgisi, becerisi ve yeteneği ile birlikte moral üstünlüğüne de sahipse ve bu etkenleri bünyesinde uyum içinde toplamışsa başarılıdır. Hava Okulu bu nitelikleri öğrencilerine kazandırmak için mevcut imkânlarını seferber eder.

1934 yılında Yeşilköy’de bulunan Hava Makinist Okulu’na öğrenci olarak katıldım. İlk yılın sonunda okulumuz Eskişehir’e nakledildi. İkinci sınıf eğitimimizi (son yılımızdı) ve fabrika stajımızı burada sürdürdük.

9 Haziran 1936 sabahı okulda olağan üstü bir hareket, hazırlık ve canlılık vardı. Cumhurbaşkanımız Atatürk, okulumuza onur verecekti. Hepimiz O’nu yakından görebilmek için sabırsızlanıyorduk. Saatlerdir, sabırsızlıkla beklediğimiz o mutlu an geldi. Kafalarının içi teknik bilgiyle, yürekleri yurt ve Atatürk sevgisi, saygısı ile dopdolu bir avuç genç uçak teknisyen adayı, sanki kurulu çelik bir yay gibi dimdik, Atatürk’ün önünde, saygı duruşundaydık. Atatürk bizim grubumuza yaklaştı, önümüzden ağır ve vakur adımlarla ilerledi. Yüz hatları sakin, düşünceli ve sessizdi. Bu görünümü ile bizlere, geleceğimiz için önemi olan havacılığımızın gelişmesinde güvendiğini belirtmek ister gibiydi.

Atatürk’ün, bu telâpatik uyarısını henüz göreve başlamadan ve o anda sessizce içimize sindirmiş, kalben Atatürk’e söz verip and içmiş gibiydik.

Geçen görev yıllarında, zor koşullar içinde imkânsızlıklara ve yoksulluklara rağmen yürekten verdiğimiz sessiz söz, bizleri içtenlikle görevimize sımsıkı bağlamıştı.

*Atatürk Göremedi*

Atatürk 29 Ekim Cumhuriyet Bayramlarında Hava Kuvvetleri'nin topluca geçişindeki miktar ve uçuş eğitimindeki üstünlüğüne çok önem verir ve Bayram gecesi de Ankara Palas salonlarında özellikle davet ettirdiği pilotlarla o günkü merasim uçuşunun eleştirisini yaparlardı. Törendeki bu geçiş, birlik ve uçucular için de bir sınavdı. Uçuştan sonra merasim, komutan için tenkit vesilesi olur, birlik, filo ve pilotlarının iyi veya fena notları, yüzlerine karşı açıklanırdı.

1938 senesi 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'na katılacak Hava Kuvvetleri, Atatürk'ün direktifleri uyarınca, diğer senelere göre miktar ve değer bakımından geliştirilmişti. Ne yazık ki sağlığı iyice bozulan Atatürk, Bayram'daki geçitte bu gelişmeyi görememişlerdir.<sup>9</sup>

*Adın Andımızdır*

Eskişehir'de 10 Kasım 1938 gününü hiç unutamam. Yıllar geçmiştir, fakat bugün bile aynı acıyı, yeniden yaşıyorum.

Görevime gitmek üzere evimden ayrıldığımda yüreğim, acı bir kuşkunun kıvılcımı ile yanyor, bunalıyordu. Kendimi yorgun ve isteksiz buluyordum. İç güdüm beni yanıltmamıştı. Göreve başladıktan kısa bir süre sonra, garnizon direğinde nazlı nazlı dalgalanan bayrak yarıya indirilmiş, acı gerçek, tüm yurttta sessizce açıklanmıştı. Yıldırım çarpmışcasına birden irkildim. Bu acı gerçeğe inanamıyor, kabullenemiyordum. Atatürk'ü ilk olarak ortaokul öğrencisiyken, Ankara'da, Cumhuriyet'imizin dokuzuncu yıl dönümü törenine izci olarak katıldığımda selâmlamıştım. Atatürk'ün naşını taşıyan tren gece yarısından sonra Eskişehir'den geçecekti. Son selâmımı da Eskişehir'de vermek üzere gara gittim. Gece Eskişehir'de dondurucu bir hava vardı. Ama bunu duyan ve aldırın kim! Gar, yaşlı - genç; sivil - resmî üniformalı; çoluk - çocuk ile dopdoluydu.

Dünyada hiçbir lider ulusunun gönlünde, böylesine geniş ve derin bir sevgiye ulaşmış olamazdı. Atatürk, yalnız Türk ufuklarından değil, yaşlanmış dünyamızın ufuklarından da ender geçen bir yıldızdı. O'nun ulusuna saçtığı ışık, bundan sonraki yıllarda da azalmadan ve daha güçlü olarak ışıyacaktı. Türk ulusu yürüdüğü doğru yolda bu ışıktan daima yararlanacak, güç alacaktı.

Uzaklardan duyulan lokomotifin düdük sesiyle daldığım düşüncelerden silkindim. Garda bir kıpırdanış, hareketlenme ve kaynaşma

<sup>9</sup> Fevzi Uçantürk, Hava Kuvvetleri Dergisi, Haziran 1971, sayı 241, s. 52-58.

oldu. O güneş, alışageldiğimiz gibi vagonun camında görünmemiştir. Gülümseyerek bakan, yakıcı ve büyüleyici mavi gözlerini göremiyorduk. Herkesin gözlerinden yaşlar dökülüyordu.

Eskişehir'in, yaşla kararan bağrından tren yola çıkıyordu. Eşsiz büyük dehayı sanki sınıksız bağrına basmış, gönül verdiği Anadolu'ya, ulusunun başkentine götürmekteydi.

Fizikî, fanî görüntünden yoksun kalacağız, fakat gönlümüzde sevgin, saygın; kafalarımızda ilkelerle dopdoluyuz. Son nefesimizi verinceye kadar seni yüreklerimizde taptaze yaşatacağız. Adın andımız olacak, ışıklandırdığın onurlu yollar daima aydınlık kalacaktır. Tanrı rahmetinle nur içinde yat.

## ATATÜRK AND AVIATION

(Abstract)

This article deals with the importance Atatürk always attached to aviation. The developments in aviation during the years following the foundation of the Republic of Turkey, and the pioneering role Atatürk played in the development of aviation in Turkey are described in detail.