

TÜRKİYE’NİN İLK ÖZEL UÇUŞ OKULU: VECİHİ (HÜRKUŞ) SİVİL TAYYARE MEKTEBİ

TURKEY’S FIRST PRIVATE FLIGHT SCHOOL: VECİHİ (HÜRKUŞ) CIVIL AVIATION SCHOOL

Emin KURT*

Geliş Tarihi/Received:28.06.2021

Kabul Tarihi/Accepted:14.04.2022

KURT, Emin, (2022), “Türkiye’nin İlk Özel Uçuş Okulu: Vecihi (Hürkuş) Sivil Tayyare Mektebi”, Belgi Dergisi, S.24, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Yaz 2022/II, ss. 61-91.

Öz

Vecihi Hürkuş, Türk havacılık tarihinin en bilinen isimlerinden birisidir. Türk havacılık tarihinde birçok hizmetlerde bulunmuş ve pek çok ilke imza atmıştır. Bu öneminden dolayı, Vecihi Bey’in hayatı ve faaliyetleri, popüler literatürün en çok işlenen konularından biri olmuştur. Hatta bazı kişi ve kesimler tarafından tabu haline getirilip, dokunulamaz ve eleştirilemez görülmektedir. Vecihi Hürkuş, yaptığı hizmetlerle gerçek bir kahramandır ancak Türk havacılık tarihinin tek kahramanı olmadığı gibi eleştirilmez de değildir. Vecihi Hürkuş, Vecihi Bey’in, Türk havacılık tarihinde gerçekleştirdiği ilklerden biri de ilk sivil pilot okulunu açmasıdır. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi ismini verdiği okulda, kendi ürettiği uçakları kullanmış ve istekli gençleri pilot olarak yetiştirmeye gayret etmiştir. Okulun faaliyetlerini sürdürebilmek için birçok zorlukla karşılaşsa da, 1934 yılında 30 Ağustos Zafer Bayramına kendi uçakları ve yetiştirdiği öğrencileri ile katılma başarısını göstermiştir. Kuruluş çalışmalarına 1931 yılında başlanan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi, uzun ömürlü olmamış ve 1934 yılı sonlarına doğru Genelkurmay Başkanlığı tarafından kapatılmıştır. Buna gerekçe olarak sivil havacılık faaliyetlerinin daha büyük çapta devlet desteğiyle devam ettirileceği gösterilmiştir. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi’nin kapatılmasında, dönemin sermaye sahiplerinin mektebi desteklememeleri nedeniyle, mektebin ülke çapına yayılmamasından kaynaklanan maddi sorunlar olduğu kadar, 1930 sonrası başlayan Devletçi politikalar ile devlet eliyle bir sivil pilot okulunun hayata geçirilme isteği etkin olmuş olabilir. Bu çalışmada Vecihi Hürkuş’un sivil tayyare mektebi ile ilgili anlatılar, arşiv belgeleri, yazılı eserler ve dönem basın kaynakları ile karşılaştırmalı olarak incelenecektir. Dönem olarak 1932-1934 yılları kapsanacak, sadece pilot okulu ve etiğimi ile ilgilenilerek, uçak üretim faaliyetleri, reklam uçuşları, Vecihi Hayat Liseleri kapsam dışında tutulacaktır. Çalışmanın sonunda Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin faaliyetleri tespit edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Vecihi Hürkuş, Tayyare, Uçak, Pilot, Sivil Havacılık.*

* Dr. (E)Hv.Alb. MSÜ misafir Öğretim görevlisi, eminkurt1971@gmail.com, (<https://orcid.org/0000-0003-1252-957X>).

Abstract

Vecihi Hürkuş is one of the best-known names in Turkish aviation history. He has provided many services in the history of Turkish aviation and has achieved many firsts. Due to this importance, the life and activities of Vecihi Bey have been one of the most discussed topics in popular literature. In fact, it has been made a taboo by some people and segments, and is seen as untouchable and uncriticised. Vecihi Hürkuş is a true hero with his services, but he is not the only hero in Turkish aviation history, nor is he uncriticised. One of the firsts that Vecihi Bey realized in the history of Turkish aviation was the opening of the first civilian pilot school. In the school he named Vecihi Civil Aircraft School, he used the planes he produced and tried to train willing young people as pilots. Although the school faced many difficulties in order to continue its activities, it succeeded in participating in the August 30 Victory Day in 1934 with its own planes and the students it trained. Vecihi Civil Aircraft School, which was started to be established in 1931, did not last long and was taken over by the General Staff towards the end of 1934. As a reason for this, it has been shown that civil aviation activities will be continued with the support of the state on a larger scale. The closure of the Vecihi Civil Aircraft School, as well as the financial problems arising from the failure of the school to spread throughout the country due to the lack of support of the capital owners of the period, may have been effective, as well as the Statist policies that started after 1930 and the desire to implement a civilian pilot school by the state. In this study, narratives about Vecihi Hürkuş's civil aviation school will be examined in comparison with archival documents, written works and press sources of the period. The period between 1932 and 1934 will be covered, only dealing with pilot school and ethics, aircraft production activities, advertising flights and Vecihi Hayat High Schools will be excluded. At the end of the study, the activities of the Vecihi Civil Aircraft School will be tried to be determined.

Keywords: Vecihi Hürkuş, Airplane, Aircraft, Pilot, Civil Aviation

A. GİRİŞ

Vecihi Hürkuş, Türk havacılık tarihi literatürünün en popüler isimlerinden biridir. Hayatı ve çalışmaları hakkında çok sayıda gerek bilimsel gerekse popüler makale kaleme alınmış ve alınmaya devam etmektedir. Popüler dergilerde Vecihi Hürkuş makalelerine o denli sık aralıkla rastlanır ki, bu dergileri takip edenler kaçınılmaz olarak Türk havacılık tarihinde ondan başka kahraman olmadığı fikrine kapılabilir. Bu popüler literatür Hürkuş'u; dokunulmaz, eleştirilemez bir tarihsel figüre, adeta bir tabuya dönüştürmüştür. Vecihi Beyin soyadı kanunu uygulanmaya başlandığında aldığı "Türkkuş"¹ soyadı bile unutturulmaya çalışılmış, sosyal medya ortamlarında bu bilgiyi dile getirenlere linç uygulanmış ve hep "Hürkuş" olarak hatırlanması istenmiş ve sanki soyadı değiştirmesi kötü bir eylemiş gibi gizlenmeye çalışılmıştır².

Vecihi Hürkuş'un Türk toplumunda yaygın olarak bilinirliğine, popüler makalelere sıklıkla konu olmasına rağmen hakkında yapılan bilimsel çalışmaların azlığı şaşırtıcıdır. Vecihi Hürkuş, Türk toplumunda bu kadar popüler bir sima olmasına karşılık, hakkında çok az bilimsel çalışma yapılmıştır. Bu güne kadar Vecihi Hürkuş hakkında akademik düzeyde bir makale³ ve bir yüksek lisans tezi⁴ yapılmıştır. Adına daha çok Türk hava harp sanayii tarihi alanında yapılan akademik çalışmalarda rastlanmaktadır. Vecihi Hürkuş ve çalışmaları hakkında bilimsel araştırma yapmak, ulaşılabilir kaynakların yetersizliği nedeniyle gerçekten de zordur. Genel Kurmay Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı arşivindeki 1923 yılı sonrası belgelerin araştırmacılara açılmamış olması, Türk Hava Kurumu arşivinin hem tasnif edilmemiş hem de ayrıcalıklı birkaç araştırmacı haricinde kapalı bulunması, bu konu hakkında birinci el kaynaklara ulaşılmasının önündeki en büyük engelleri oluşturmaktadır. Bu nedenle çalışmalarda tek temel kaynak kendi hatıraları olup⁵, arşiv belgeleri ve diğer hatıralar ile desteklenmesi yönünde çalışma yapılmamıştır.

Vecihi Hürkuş'un çalışmaları içinde neredeyse hiç incelenmemiş olan konu ise Vecihi Sivil Tayyare Mektebidir (V.S.T.M.). Bu konuya eğilen sadece bir popüler tarih makalesi tespit edilebilmiştir⁶. Akademik düzeyde bir çalışma ise hiç yoktur. Türkiye'de sivil havacılığının kuruluşu ve gelişimini inceleyen bir tez çalışmasında bile Vecihi Bey'in kurduğu Sivil Tayyare Mektebine sadece iki sayfa ayrılmış ve arşiv belgeleri, yan anılar,

1 Dr. Emir Öngüner tarafından Vecihi Hürkuş'un mühendislik diploması aldığı Weimar Mühendislik Okulu arşivinde yapılan araştırmada "Hürkuş" soyadı ile kayıtlı bir öğrenci tespit edilememiştir. Ancak Vecihi Beyin öğrenci olduğu dönemde "Vecihi Türkuş" adıyla kayıtlı öğrenci bulunmaktadır. Vecihi Beyin "Türkkuş" soyadını kullandığı sehven "Türkuş" yazıldığı değerlendirilmektedir.

2 H.İbrahim Fırtına, Türk Hava Kurumu (THK) tarafından verilen madalyalar üzerine yaptığı çalışmada; Vecihi Bey'in "Kartal" soyadı ile Hava Tehlikesini Bilenler faaliyetine katıldığını bilgisi bulunmaktadır. 434 üye numarası ve "Vecihi Kartal" ismi ile kayıt edilmiştir. Mesleği açıklamasında "Uçman" yazmaktadır ve her yıl 48 lira bağışta bulunacağı bilgisi yer almaktadır. H. İbrahim Fırtına, *Türk Hava Kurumu Tayyare Madalyaları 1925-2011*, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul, 2018, s.317. Vecihi Bey birkaç kez soyadı değiştirmiş olabilir.

3 Osman Yalçın, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı Ve Çalışmaları", Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Yıl:8, Şubat 2015, Sayı: 15, s.103-117. Bu makalede Vecihi Hürkuş'un hayatı ve çalışmaları incelenmiş olmasına karşılık Vecihi Sivil Tayyare Mektebi hakkında hiçbir bilgi bulunamamaktadır.

4 Osman Demir, *Türk Havacılığında Vecihi Hürkuş Ve Önemi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2016.

5 Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları, Yaşantı*, Yapı Kredi Kültür Yayınları, İstanbul, 2000.

6 İsmail Şen, "Vecihi Tayyare Mektebi'nin Nafile Yaşama Çabaları", *UTED Aylık Havacılık Dergisi*, Haziran 2018, Sayı: 358, s.16-22.

kaynaklar ve dönem gazeteleri incelenmeden Vecihi Beyin anıları⁷ üzerinden mektebin çalışmaları incelenmiş, hiç bir analiz ve yoruma yer verilmemiştir.

Birçok makale ve çalışmada; Vecihi Beyin yayımlanan anılarında yer verdiği Vecihi Sivil Tayyare Mektebi bölümü hiç irdelenmeden, karşılaştırma ve analiz yapılmadan olduğu gibi aktarılmıştır. Dipnotlarda kaynak zenginliği yaratmak için gösterilen diğer çalışmaların kaynakçaları incelendiğinde atıf yapılan kaynaktaki bilgilerin de Vecihi Beyin anılarına dayandığı görülecektir. Bu durum Vecihi Bey hakkında yapılacak akademik çalışmaları bir kısır döngü içine sokmaktadır. Sonuçta tek kaynak Vecihi Hürkuş'un anıları olmakta ve karşılaştırma, analiz, yorum ve sentez yapılmasına imkân kalmadan, yazılanların doğru kabul edilmesine yol açmaktadır.

Bu çalışmada Vecihi Sivil Tayyare Mektebi ve çalışmaları, arşiv belgeleri, yazılı eserler ve dönem gazetelerinde yer alan bilgiler ile Vecihi Bey'in anlatıları karşılaştırılarak analiz yapılmaya çalışılacaktır. Vecihi Beyin 1932-1934 yılları arasındaki faaliyetlerinden sadece Vecihi Sivil Tayyare Mektebine odaklanacak, uçak üretim faaliyetleri, reklam uçuşları ve Vecihi Hayat Lisesi çalışmaları kapsam dışında tutulacaktır.

B.SİVİL TAYYARE MEKTEBİ FİKRİNİN DOĞUŞU

Vecihi Hürkuş'un zihninde, sivil şahısların faydalanabileceği bir uçuş okulu açma fikrinin ne zaman oluştuğuna dair anılarından bilgi edinemiyoruz. Şüphesiz ki bu fikir birden bire akla gelen bir düşünce olmayıp zaman içinde şekillenen ve olgunlaşan bir fikir olmalıdır. Sivil şahıslara pilot eğitimi için tayyare mektebi kurulması ilk kez 1928 yılında Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.)⁸ tarafından düşünülmüştür. Bu kapsamda; İstanbul, Bursa ve İzmir'de yerel "Tayyare Kulüpleri" kurulması planlanmış ve T.Ta.C. Başkan Yardımcısı Şükrü (Koçak) Bey, Bursa'ya inceleme seyahatine çıkmıştır. Adı sayılan şehirlerde açılan kulüpler ile gençlerin yavaş yavaş uçuşa başlatılması ve zamanla pilotluğu öğrenmesi planlanmıştır. T.Ta.C. Başkanı Fuat (Bulca) ise bu kulüplerin 1928 yılı T.Ta.C. Kongresinde alınan karar doğrultusunda kurulmasına başlanacağını ve ilk kulübün İstanbul'da açılacağını belirtmiştir. Fuat Bey, İstanbul Tayyare Kulübü bünyesinde kulüp binası ile bir uçuş alanının bulunacağını da eklemiştir.⁹

İstanbul'da Şükrü Bey tarafından yapılan incelemeler sonrasında; Kadıköy'de Yoğurtçu Deresi ile Kalamış İskelesi arasındaki Milli Hazineye ait alan tayyare meydanı olarak seçilmiştir. Yerel T.Ta.C. şubelerinin desteğinde olacak kulüplerde; sivil tayyareciliğin geliştirilmesine ve bu suretle ülkeye hakiki tayyareciliğin getirilmesi amaçlanacaktır. İstanbul Kulübü için T.Ta.C. tarafından 4-5 uçak tahsis edilmesi düşünülmüştür.¹⁰ Tayyare Kulüplerinin nerede ve hangi şartlarda kurulacağı Kasım 1929 sonunda toplanacak

⁷ Ali Cem, *Atatürk Döneminde Türkiye'de Sivil Havacılığın Kuruluşu ve Gelişimi (1925-1938)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2012.

⁸ Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi 1934 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiş ve halen günümüzde bu isimle varlığını sürdürmektedir. Yazının bundan sonraki bölümünde Türk Tayyare Cemiyeti yerine T.Ta.C. kısaltması kullanılacaktır.

⁹ *Milliyet*, No: 1297, 23 Eylül 1929, s.3.

¹⁰ *Milliyet*, No: 1300, 26 Eylül 1929, s.3. Vakit gazetesi ise, Kadıköy'de uçuş alanı için bir yer bulunduğunu haber verirken, bu yer hakkında kesin kararın verilmediğini ve Şişli civarında da arazi keşfi yapılacağını bildirmektedir. *Vakit*, No: 4210, 29 Eylül 1929, s.2. İstanbul'da inceleme gezisini tamamlayan Şükrü Bey, 14 Ekim 1929 tarihinde İstanbul'dan ayrılmıştır. *İkdam*, No: 13226, 14 Teşrin-i Evvel 1929, s.2.

T.Ta.C: Genel Kongresinde görüşülmesi planlanmıştır.¹¹ Seçilen meydanlarda kış mevsimi geçinceye kadar arazinin tesviyesinin yapılacağı ve kulüplerin ilkbaharda faaliyete geçeceği duyurulmuştur.¹²

1929 yılında yaşanan bu hızlı ve istekli girişimlere rağmen çalışmaların devamı gelmemiş ve T.Ta.C. bünyesinde Tayyare Kulüpleri ve onlar tarafından işletilecek tayyare mektepleri hayata geçememiştir. T.Ta.C.'nin 1929 Genel Kongresinden bu konuda karar çıkmamış veya yapılacak işlemler için kaynak temin edilememiş olmalıdır. T.Ta.C. tarafından Tayyare Kulüpleri kurulamayınca, İstanbul'da eski pilotlar ve havacılık heveslileri tarafından "Aero Kulüp" adıyla bir havacılık kulübü kurulması düşünülmüştür.¹³ Hedeflerini büyük tutan kulüp, içinde bir oteli de barındıracak büyük bir kulüp binasına sahip olmayı amaçlamıştır. Kulübün amacı; sivil tayyareciliği geliştirilmesi ve yayılması, sivil pilot yetiştirilmesi, hava alanı, uçak temini ile uçuş kursları vermek olarak belirlenmiştir.¹⁴ Kulübün kuruluş çalışmaları hız kazandıkça gazetelerde haber olma miktarları da artış göstermiş ve kulüp kurucuları 1932 yılı ilkbaharından itibaren pilot eğitimlerine başlanacağını duyurmuştur.¹⁵

Türk Aero Kulüp, 28 Aralık 1931 tarihinde düzenlenen törenle açılışını yapmıştır. Kolordu Komutanı Şükrü Naili (Gökberk) Paşa, İstanbul Belediye Başkanı Muhiddin (Üstündağ) Bey de törende hazır bulunmuştur. Kulüp İcra Heyeti Başkanı Savmi Bey, Orhan Bey ve Vecihi (Hürkuş) Bey birer konuşma yaptı.¹⁶ Vecihi Bey hatıratında bu konudan pek bahsetmese ve Aero Kulüp ile arasında bir mesafe koymaya çalışsa da 1932 yılı Şubat ayında Kulübün İdare Heyetine seçilmiş ve Kulüp tarafından yaptırılacak Milli havacılık filminde rol almayı da kabul etmiştir.¹⁷ 18 Mart 1932 tarihinde Kulüp Başkanlığı görevini yürütmekte olan Müfit Beyin, İdare Heyeti Azalığından ve Başkanlıktan istifa ettiği basında yer almıştır.¹⁸ 28 Mart 1932 tarihinde genel kurul toplantısı yapılmış ve İdare Heyeti Seçimi yapılarak Başkanlığı Pertev Paşa üstlenmiştir Vecihi Bey de İdare Heyetinde görev almıştır.¹⁹ Vecihi Bey anılarında kulüp çalışmaları hakkında bilgi verdikten sonra "Ama idare üyeleri arasında havacılıkla ilgili tek bir insan yoktu."²⁰ yorumunu yaparak Kulüp ile bağını inkâr etmiştir. Kısa ama çalkantılı bir süre faaliyetlerine devam eden kulüp sadece nazari havacılık dersleri verebilmiştir. Bu konuda ders verenlerden birisi de Vecihi Beydir. Kulüp 1932 yılı mart ayı sonlarında sessiz sedasız ortadan kalkmıştır.

Vecihi Beyin bir tayyare mektebi açma niyeti hakkında ilk haber 15 Aralık 1930 tarihli Son Posta gazetesinde yer almıştır. Kısacık haberde Vecihi Bey; "Kalamış'ta bir deniz ve kara tesisatı vücuda getireceğim. Burada kadın ve erkek arzu edenlere tayyarecilik dersi

11 Milliyet, No: 1340, 05 Teşrin-i Sani 1929, s.3.

12 Vakit, No: 4260, 19 Teşrin-i Sani 1929, s.2.

13 Aero Kulüp'ün çalışmaları için bkz.: Emin Kurt, "Türk Sivil Havacılık Tarihinde Unutulmuş Bir Girişim: Aero Kulüp ve Türk Basınındaki Yankısı", *Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 68, 2021, s.531-572.

14 Milliyet, No: 2069, 14 Teşrin-i Sani 1931, s.1. Vakit, No: 4975, 15 Teşrin-i Sani 1931, s.1. Son Posta, No: 469, 14 Teşrin-i Sani 1931, s.2.

15 Milliyet, No: 2108, 23 Kanun-i Evvel 1931, s.5. Benzer bilgiler Akşam gazetesi tarafından da verilmiştir. Akşam, No:4743, 23 Kanun-i Sani 1931, s.4 ve Cumhuriyet, No: 2741, 23 Kanun-i Sani 1931, s.2.

16 Milliyet, No: 2114, 29 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 6.

17 Milliyet, No: 2163, 18 Şubat 1932, s.3. Aynı bilgi Son Posta gazetesinde de yer almaktadır. Son Posta, No: 563, 18 Şubat 1932, s.4. Vakit, No: 5069, 19 Şubat 1932, s.2. Milliyet, No: 2162, 17 Şubat 1932, s.3. Cumhuriyet, No: 2799, 21 Şubat 11932, s.5.

18 Cumhuriyet, No: 2825, 18 Mart 1932, s.2.

19 Vakit, No: 5107, 23 Mart 1932, s.5.

20 Hurkuş, a.g.e., s.310.

vereceğim.”²¹ sözleriyle niyetini açıklamıştır. Bu haber T.Ta.C.’nin Tayyare Kulüpleri üzerinden uçuş okulu düşüncesinin hayata geçirilememesinden sonra, Aero Kulüp’ün kurulmasından hemen öncedir. Vecihi Bey’in uçuş okulu kurmak isteğine dair ikinci haber ise tam bir yıl sonrasına 10 Aralık 1931 tarihine aittir. Vakit gazetesi haberinde “Anadolu turnesinden dönen tayyareci Vecihi Beyin Kalamış köyünde bir tayyare istasyonu ve ufak mikyasta bir tayyare fabrikası yapmak tasavvurunda olduğu söylenmektedir. Vecihi Bey burada ilkbahara kadar birkaç tayyare yapabileceğini ümit etmektedir.”²² sözlerine yer vermiştir. Aero Kulüp’ün de uçuş okulu kuracağına dair haberler yakın tarihlidir. Dönem gazetelerinde yer alan haberler 23 Aralık 1931 tarihlidir.²³ Vecihi Beyin uçuş okulu haberi; Aero Kulüp tarafından uçuş okulu açılacağı duyurulmasından yaklaşık bir ay sonrası ve Aero Kulüp’ün resmi açılışından tam beş gün öncesine rast gelmektedir. Bu durumda uçuş okulu açılması fikrinde ya Aero Kulüp, Vecihi Bey’den etkilenmiştir ya da Vecihi Bey, Aero Kulüp’ün vereceği uçuş eğitimlerini kendi inşa edeceği uçuş alanında vermeyi planlamış olabilir. Bu konu çözüme kavuşmayacak bir konudur. Vecihi Bey haricinde Aero Kulüp içinde yer alan hiçbir kişi anılarını yazmadığı için bir karşılaştırma ve bu karşılaştırma neticesinde analiz ve yorum yapma imkânımız kalmamaktadır. Dönem gazetelerinde de konuya açıklık getirecek haber ve bilgi tespit edilememiştir.

C.TAYYARE MEKTEBİNİN DUYURULMASI VE KURULUŞ ÇALIŞMALARI

Vecihi Bey, Tayyare Mektebi açma düşüncesini ilk kez 11 Aralık 1931 tarihinde gazeteciler ile paylaşmış ve Kalamış Koyunda bir mektep açarak pilot ve makinist yetiştireceğini paylaşmıştır. Mektep bizzat Vecihi Bey tarafından idare edilecek, 5-6 ay sürecek eğitim için Avrupa’dan uzman getirme ihtiyacı duymayacaktır.²⁴ Bir gün sonra Anadolu seyahati hakkında verdiği konferans sırasında gazete yayınlarını doğrular şekilde şu sözleri kullanmıştır:

“Şurası muhakkak ki ilkbaharda bir tayyare ve havacılık mektebi tesisine ve havacılık mektebi tesisine çalışacağım. İhtimal bu sahada neşriyat silsilesi de vücuda getireceğiz. Kalamış Koyunda yapacağım tayyarelerin adedini şimdiden teslim etmek kabil değildir.”²⁵

Bu mutlu haber dönemin hemen hemen bütün gazetelerinde peşi sıra yer olmaya başlamıştır. Akşam gazetesi Kalamış Koyunun seçilme nedenini Vecihi Beyin ağzından: “Moda koyunun intihabi sebebi, uçuşa çok müsait olması ve yazın halkın buraya fazla rağbet etmesidir.” sözleriyle açıklamaktadır.²⁶ Vecihi Bey, Vakit gazetesine verdiği röportajda projelerini açıklamıştır:

“Memleketimizde en ziyade ihmale uğramış şey de sivil tayyareciliktir. Bilhassa İstanbul gibi bir şehirde sivil tayyareciliğin teessüs etmemesi büyük bir eksiklik. Gayem, bu eksikliği tamamlamaya çalışmaktır. Bu maksatla Kalamış’ta bir deniz ve kara hava tesisatı vücuda getireceğim. Burada kadın ve erkek arzu edenlere

21 *Son Posta*, No: 500, 15 Kanun-i Evvel 1930, s.3.

22 *Vakit*, No: 5000, 10 Kanun-i Evvel 1931, s.3.

23 *Milliyet*, No: 2108, 23 Kanun-i Evvel 1931, s.5. *Akşam*, No:4743, 23 Kanun-i Sani 1931, s.4 ve *Cumhuriyet*, No: 2741, 23 Kanun-i Sani 1931, s.2.

24 *Vakit*, No: 5001, 11 Kanun-i Evvel 1931, s.1.

25 *Vakit*, No: 5003, 13 Kanun-i Evvel 1931, s.4.

26 *Akşam*, No: 4735, 15 Kanun-i Evvel 1931, s.2.

tayyarecilik dersleri vereceğim. Tayyarelerimle uçuşlar yaptıracağım. Bunun için de evvela bir hangar yapılacaktır. Şimdiki halde tesisatın yapılacağı arazi işi ile meşgul oluyorum... Yapılacak tesisat için Kadıköy'ünü intihab etmem Moda koyunun daha iyi bir şekilde uçuşa müsait olması ve yaz mevsiminde halkın buralara gezinti için gelmeleridir. Fakat bu iş sermaye meselesi olduğu için diğer tesisatın ne kadar zaman sonra yapılabileceğini tahmin edemem. Mahaza bu yaz, muhakkak hangar tamamlanmış ve uçuşlara başlanmış olacaktır. Maksadım, burada bir sivil tayyare mektebi açmaktır. Bu mektepte tahsil müddeti altı ay olacaktır. Bana mali yardımda bulunan yoktur. Bu işe bir kar elde etmek için ve ticaret gayesiyle başlamıyorum. Bu sırf benim tayyareciliğe karşı olan aşkımdan, memleketimizde tayyareciliğin taammüm etmesini samimiyetle arzu etmemden ileri geliyor.”²⁷

Vecihi Beyin çalışmalarına her zaman büyük destek veren ve sütunlarına taşıyan Vakit gazetesi, Mehmet Asım imzalı haberinde konuya en doğru yaklaşan yorumu da yapmıştır, Vecihi Beyin girişimini takdirle karşılayan yazar, mektep için seçilen yerin yazın halka amatör tayyare uçuşları yaptırmak için mükemmel bir seçim olduğunu vurgulamıştır. Ülkenin sivil havacılık alanında, Avrupa'nın bir parçası olarak nakliye vasıtaları eksikliğinden sıkıntı çekmesi sebebiyle kurulacak tayyare postaları ile bu açığın kapatılabileceğini iddia etmiştir. Tayyare postaları kurulmadan tayyareciliğin ülke içinde geliştirilemeyeceğini ekleyen gazeteci çok yerinde tespitlerde bulunmuştur:

“...Çünkü tayyarecilik sırf eğlence ve spor vasıtası oldukça istidatlı gençler bu sahada kendilerini gösteremezler. Haiz oldukları istidatlara inkişaf hamlesi veremez. Bunun için sivil tayyareciliğin bir muayyen haline girmesi, tayyareciliğe intisap bir gencin bu meslekte çalıştığı halde hayat ve istikbalini temin edebileceğine itimat etmesi icap eder. İşte memleketimizde tayyare postalarının tesisine bundan dolayı da lüzum ve zaruret vardır. Demek istiyoruz ki Vecihi Beyin Moda ve Kalamış civarında bir sivil tayyarecilik mektebi açması iyi bir teşebbüstür. Fakat bu teşebbüsten asıl maksat husule gelebilmek için bilahare onu besleyecek, kuvvet ve gıda verecek müteşebbislerin de takip etmesi lazımdır. Aksi takdirde sivil tayyarecilik mektebi açmak amatör tayyareciler yetiştirmek teşebbüsü bir saksı içinde susuz kalmış çiçek gibi kuruyup gitmeye mahkûm olur.”²⁸

Bu sözler kapitalist dünya düzeninin anlaşıldığının bir ispatı niteliğindedir. Pilot yetiştirmeyi bir ticari sektör ile desteklemediğiniz ve bu eğitimi alanlara iş imkânı sağlamadığınız sürece ilerleme kaydedemezsiniz. Bunun için ülkede kapital sahiplerinin bu alana yatırım yapmaları ve tayyare postaları kurmaları gerekmektedir.

D.OKUL YERİNİN SEÇİMİ VE YAŞANAN SORUNLAR

Vecihi Bey, anılarında okul yeri ve seçimi hakkında bilgi vermemektedir. Fikret Arıt ise; okulun Kadıköy'de açıldığı bilgisini verdikten sonra, okul binasının Kızıltoprak Bucak Müdürlüğü'nün yanında, kira ile oturduğu dört katlı evin ilk iki katı olduğunu belirtmektedir. Zemin katta sınıflar ve yemekhane, birinci katta yatakhane bulunmaktadır. İkinci ve üçüncü katta Vecihi Bey ailesi ile birlikte ikamet etmektedir. Okulun uçak hangarı

²⁷ *Vakit*, No: 5005, 15 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 3.

²⁸ *Vakit*, No: 5006, 16 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 6.

Kurbağalidere'nin doğu kıyısında bulunuyordu. Hangarın ön kısmında uçaklar dururdu. İki katlı olan hangarın arka bölümünde de demir atölyesi ve marangozhane vardı. Fikret Arıt devamında; uçuş alanının ise Ziverbey'de Sultan Murat Köşkü'nün²⁹ yanındaki düzlüktü bilgisini vermektedir.³⁰

Vecihi Bey, dönemde verdiği beyanatlarda; daha 1931 yılından itibaren Kalamış'ı okul yeri olarak seçtiği görülmektedir.³¹ Kalamış'ta Moda koyununun seçiminden önce Vecihi Beyin birçok yerin incelediği şu sözlerinden anlaşılmaktadır:

“Kadıköy ile Fenerbahçe arasında istasyon yapmaya müsait birçok yerleri gezdikten sonra, bir müddet evvel park haline getirilmek için çalışılan Yoğurtçu Çayırının karşısındaki Kördere Çimenliğini münasip gördüm. Bu mevki, vaziyeti itibarıyla tabii bir hava istasyonu halindedir. Deniz cihetinden esecek rüzgârlar için Moda ve Fener burunları tam bir haidirler. En kuvvetli fırtınalarda bile rüzgârın şiddeti, bu noktayı fazla müteessir etmez bir an için eski Fenerbahçe hava istasyonunda tesisat yapmaya karar verdik. Fakat Marmara rüzgârlarının buna müsait olmadığını görerek fikrimizden derhal vaz geçtik.”³²

Okul, günümüzde Kadıköy Moda Yoğurtçu parkının önünden akan derenin doğu sahilinde kalan ve Fenerbahçe Spor Kulübü'nün Dereağzı Tesislerinin bulunduğu civarda kurulmuş olmalıdır.

Vecihi Bey bu bölgede hemen bir hangar inşaatına başladığı bilinmektedir. 1932 yılı Ocak ayında hangar inşaatının bir hayli ilerlemiş olduğu,³³ Mart ayı ortalarında ise tamamlanmak üzere olduğu gazeteler tarafından haber yapılmıştır.³⁴ Hatta hangar tamamlanmadan Aero Kulüp'te sivil tayyarecilik derslerini takip edenlere, tayyarecilik hakkında bir konferans verilmiştir.³⁵ Hangar inşaatının tam olarak ne zaman bittiği tespit edilememiş olmasına karşılık en geç 1933 yılı Nisan ayında bitirilmiş olacağı değerlendirilmektedir.

Hangar inşası başlamadan okulun kurulacağı arazinin satın alınması hususunda sorun çıktığı görülmektedir. Vecihi Bey gazetelere yaptığı açıklamalarda araziyi satın almak istediğini ancak Belediye ile Maliye Vekâleti arasında arazi üzerinde sahiplik iddiasından sorun çıktığını ve bu sorunun çözümünü beklediğini belirtmiştir.³⁶ Bu ihtilaf

29 Fikret Arıt, uçuş alanının Ziverbey'de Sultan Murat Köşkünün yanında olduğu bilgisine karşılık yapılan araştırmada Sultan Murat Köşkü çok farklı bir yerde çıkmıştır. Üsküdar Belediyesinin verdiği bilgilere göre Sultan Murat Köşkü: Sultancıftliği Köyü'nün kuzeybatısında, Taşdelen'in batısında ve Baltacı Çiftliği ile Çavuşbaşı Çiftliği arasında idi. Dudullu- Sultancıftliği yolu üzerinden ve Sarıgazi Sapağının karşısındaki yoldan girilirdi. Bugün Said Halim Paşa Çiftliği hudutları içinde kalmıştır. Caddeden 4 km. içeridedir. Köşkün yanında halkın Sultan Murat Çeşmesi dediği kitabesiz bir çeşme vardır ki, IV. Murat'ın eseridir. Köşkün banisi Sultan V. Murat olmalıdır. Şehzadeliği zamanında yaptırmış veya ihsan edilmiştir. Çünkü padişahlığı üç ay sürmüştü ve 1840-1904 tarihleri arasında yaşamıştır. Sultan Murat'ın annesi Şevkefza Kadın'ın (öl. 1889) bu köşkte oturduğu ve 1274 (1857-58) yazında, Sarıgazi Köyü Camii'nin avlusundaki mermer şadırvanı yaptırdığı bilinmektedir. <https://www.uskudar.bel.tr> (Erişim tarihi: 15 Şubat 2021)

30 Fikret Arıt, *Havalarla İlk Türk Kadınları*, Baha Matbaası, İstanbul, 1967, s.21.

31 *Vakit*, No: 5001, 11 Kanun-i Evvel 1931, s.1

32 *Son Posta*, No: 528, 12 Kanun-i Sani 1932, s.2. Benzer bilgi *Vakit* gazetesi tarafından da aktarılmıştır. *Vakit*, No: 5033, 12 Ocak 1932, s.4.

33 *Milliyet*, No: 2130, 14 Kanun-i Sani 1932, s.3.

34 *Son Posta*, No: 585, 11 Mart 1932, s.1; *Milliyet*, No: 2186, 12 Mart 1932, s.2.

35 *Milliyet*, No: 2193, 19 Mart 1932, s.3.

36 *Son Posta*, No: 528, 12 Kanun-i Sani 1932, s.2.

tamamlanmadan Vecihi Beyin hangar inşaatına başlayamaz.³⁷ 12 Ocak 1932 tarihinde ise; "Sivil tayyarecimiz Vecihi Beyin Kalamış'ta inşa edeceği hangarın belediyece de muamelesi ikmal edilmiştir."³⁸ bilgisi gazetelere yansımıştır.

Yapılan arşiv araştırmalarında arazi üzerindeki sorunun İstanbul Belediyesi ile Maliye Vekâleti arasındaki hak iddiasından daha kapsamlı olduğu ortaya çıkmaktadır. Vecihi Bey, 28 Haziran 1932 tarihinde Başvekil İsmet (İnönü) Paşa'ya gönderdiği bir mektup ile üç yıldır icar ile kullandığı Kalamış, Kızıltoprak Reşadiye Sokağındaki 54 numaralı Bostangediği arazisinin Teşvik-i Sanayi Kanunu hükümlerine uygun olarak kendisine satılmasını talep etmiştir.³⁹ Konu İktisad Vekâleti tarafından incelenmeye başlanmış,⁴⁰ Vecihi Bey'e Teşvik-i Sanayi Kanunu gereğince birinci sınıf muafiyet verilmesi tespit edilmiştir.⁴¹ İlk aşamada arazinin satışının mümkün olabileceği değerlendirilirken,⁴² Maliye Vekâletinin derinleşen araştırmalarında arazinin iki gayrimüslime ait olduğu tespit edilmiştir.⁴³ Satın alınmak istenen arazinin sahiplerinin Mübadele kapsamında Yunanistan'a gönderilen Rumlar arasında olması nedeniyle, 1771 sayılı Kat'i Tasfiye Kanunu gereğince, arazinin mübadillerin istihkaklarına karşılık tutulmakta olduğunu bu sebeple arazinin Teşvik-i Sanayi Kanunu kapsamına girmediği ve müzayede usulü ile satılması gerektiğini ifade etmiş⁴⁴ ve satışın yapılmayacağı Vecihi Bey'e bildirilmiştir.⁴⁵

Belgelerden anlaşılacağı şekilde arazi üzerindeki sorun Belediye ile Maliye Vekâleti arasındaki hak iddiasından daha ileri düzeydedir ve ilk sahiplerinin mübadele kapsamında Yunanistan'a gönderilen şahıslar olması nedeniyle Teşvik-i Sanayi Kanunu kapsamında Vecihi Bey'e satışı mümkün olmamıştır. Arazinin 4 Haziran 1932 tarihinde yapılan kiralamasının uzatıldığı düşünülmektedir.

Arazi satın alınması işlemleri devam ederken Vecihi Bey de okulunun kuruluş hazırlıklarına devam etmiştir. Bu sırada kendisi ve faaliyetlerinden bir şikâyet de söz konusu olmuştur. 1930 yılından beri söz konusu arazide, yıllık 60 lira karşılığında kiracı olarak, bakla ve hububat eken Hasan Bey, 1 Ekim 1932 tarihinde Vecihi Beyin faaliyetlerini şikâyet etmiştir. Hasan Bey, Ankara Milli Emlak Umum Müdürlüğüne gönderdiği dilekçesinde, kiraladığı arazinin tanımını yaptıktan sonra sözlerine şu şekilde devam etmiştir:

37 *Vakit*, No: 5033, 12 Kanun-i Sani 1932, s.4.

38 *Milliyet*, No: 2128, 12 Kanun-i Sani 1932, s.3.

39 *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:23.

40 *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:21.

41 Vecihi Beyin 1938 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunundan faydalanması kabul edilenlerin listesinde halen gözüktüğü anlaşılmaktadır. İktisad Vekâleti tarafından 19 Eylül 1938 tarihinde yayınlanan duyuruda ilgili kanun gereği İş Cetveli vermesi gerekip de vermeyenlerden mekânlarında tespit edilemeyenlere yapılan çağrıda 2106 Muafiyet Numarası ile Vecihi Beyin de adı bulunmaktadır. *Cumhuriyet*, No: 5156, 19 Eylül 1938, s.11.

42 *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:20.

43 *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:12.

44 *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:3. İstanbul Defterdarlığının konu ile ilgili 31.3.1933 tarihli benzer yazısı için bkz.: *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:11. Arazinin müzayede ile satılabileceğine dair Maliye Vekâletinin İstanbul Defterdarlığına gönderdiği 8 Şubat 1933 tarihli yazı için bkz.: *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:10.

45 *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:2. Konu 8 Mart 1933 tarihinde Başvekil Namına Müsteşar Kemal Bey tarafından tekrar Vecihi Bey'e bildirilmiştir. *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:8. 13 Mart 1933 tarihinde İstanbul Defterdarlığından Maliye Vekâletine gönderilen yazı ile arazinin müzayede ile satışa çıkartılması için müsaade istenmiştir. *BCA*, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:7.

“Tayyareci Vecihi Beye fabrika yapmak üzere mezkûr arsadan cüz’i bir miktar verilmesinden bilistifade benim hastanede yattığım esnada salifûlarz arsanın kısmı küllisini tesahüp ederek dikmiş olduğum mezruatıda bil külliye imha eylemiş ve kendi tahtı tasarrufunda olmayan yerlerde tecavüz ederek gazino yapmak ve müskirat ruhsatnamesi ahz etmek ve çardaklar inşa eylemek ve badehu hazinei milliyeyi zarardide eylediğinden kanuni muameleye teşebbüsünüz rica olunur efendim.”⁴⁶

9 Ekim 1932 tarihinde konu Maliye Vekâletinden İstanbul Defterdarlığına yazılarak araştırılması istenmiştir.⁴⁷ Defterdarlığın yaptığı inceleme neticesinde; Vecihi Bey tarafından 1931 kış aylarında bir büfe yaptırıldığı, uçak hangarı ve atölyesinin inşası sırasında bir kısım malzemenin bu büfe içinde korunduğu, Nisan 1932 tarihinde büfenin açılarak biri büfenin önünde diğeri de deniz kenarında olmak üzere iki çardak yapıldığı ve iki ay kadar yalnız kahve satıldığı tespit edilmiştir. İki ay sonunda müskirat satışına başlandığı bildirilmiştir. Tespitler arasında; Pendik İstasyonunda bulunan Vahan Efendinin büfede bir iki ay kadar çalıştıktan sonra işten ayrıldığı ve büfenin hangarda çalışanlar tarafından idare edilmekte olduğu da vardır.⁴⁸ Söz konusu büfenin akıbeti tespit edilememiştir. Vecihi Bey, anılarında bu konuya yer vermemiş olması nedeniyle büfenin faaliyetlerini sonlandırmış olmalıdır. Vecihi Bey bir büfe kurarak hafta sonu için Moda sahiline gelenlere satış yapma isteği okuluna dolayısıyla havacılık faaliyetlerine ilave gelir sağlama arzusundan kaynaklanmış olabilir.

E.VECİHİ SİVİL TAYYARE MEKTEBİ (VSTM)’NİN AÇILIŞI

Vecihi Hürkuş, anılarında okulun açılması için 21 Nisan 1932 tarihinde Büyük Erkânı Harbiye Riyaseti, Millî Müdafaa Vekâleti, Maarif Vekâleti ve Dâhiliye Vekâletine müracaat ettiğini belirtmektedir.⁴⁹ Vecihi Bey açacağı okul için ilk müracaatını 10 Ocak 1932 tarihinde İstanbul Valiliğine yapmıştır.⁵⁰ Vecihi Beyin açacağı okul için isim vermeden ilgili makamlara müracaat yaptığı haberleri ilk haber 21 Temmuz 1932 tarihine aittir.⁵¹

Vecihi Bey’in anılarında belirttiğinin aksine ilgili kurumlara yapılan müracaatın tarihi en erken 21 Temmuz 1932 olabilir. Vecihi Bey’in bu tarihlerde Ankara’da bulunduğu, Milliyet Gazetesi Ankara Muhabirine verdiği röportajdan anlaşılmaktadır.⁵² Vecihi Bey anılarında bu müracaatı üzerinde Erkânı Harbiye Riyasetine çağrıldığını ve Hava Talim ve Terbiye Şubesi şefi Kurmay Binbaşı İhsan Bey tarafından Mareşal Fevzi (Çakmak) Paşa’nın iltifatlarının ve okula kendi isminin verilmesine dair emirlerinin iletildiğini de eklemiştir.⁵³ Bu görüşmeden sonra okulun ismi “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi” olarak belirlenmiştir. Gerçekten de bu tarihe kadar yapılan gazete haberlerinde okula bir isim atfedilmemişken,

46 BCA, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:18.

47 BCA, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:19.

48 BCA, Fon Kodu:30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:17.

49 Hürkuş, *a.g.e.*, s.312.

50 *Vakit*, No: 5032, 10 Kanun-i Sani 1932, s.3; *Milliyet*, No:2127, 11 Ocak 1932, s.3;

51 *Vakit*, No: 5222, 22 Temmuz 1932, s.4. Devam eden haberler: *Milliyet*, No: 2316, 23 Temmuz 1932, s.2; *Son Posta*, No: 717, 24 Temmuz 1932, s.6; *Vakit*, No:5222, 24 Temmuz 1932, s.4.

52 *Milliyet*, No: 2317, 24 Temmuz 1932, s.3.

53 Hürkuş, *a.g.e.*, s.316.

29 Temmuz 19332 tarihinden itibaren yapılan haberlerde “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi” ismi zikredilmeye başlanmıştır.⁵⁴

Vecihi Hürkuş, okulun 27 Eylül 1932 tarihinde eğitime başladığını ve bu tarihin Vecihi XIV tipi uçağının 1930 yılında yaptığı uçuşunun yıl dönümü olduğu için seçildiğini belirtmektedir.⁵⁵ Vecihi Bey okulunu söz edilen tarihte açmak istediğini ve tarihi belirtilen sebeple seçmiş olduğunu gazetelere verdiği beyanatlarda dile getirmiştir.⁵⁶ Vakit gazetesinden A. Sırrı tarafından 1 Ekim 1932 tarihinde yapılan mülakatta okulu 27 Eylül tarihinde açmayı planladığını ancak biraz geciktiğini kabul etmektedir.⁵⁷ Okulun ilk mezunlarından Bedriye Hanım, bir röportajında uçuş eğitimine 1933 yılı içinde başladığını belirtmektedir.⁵⁸ Okulun açılış ve eğitime başlama tarihine ait tam tarihi içeren bilgi tespit edilememiştir. Yalnız dönemin geleneklerine uygun olarak Vecihi Bey de birçok balo düzenlemiştir. Vecihi Beyin ilk düzenlediği balonun tarihi 6 Ekim 1932’dir. Bu balonun yeni açılacak mektep şerefine verileceği bilgisi gazetelerde yer almıştır.⁵⁹ 6 Ekim 1932 tarihi Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin açılış tarihi olmalıdır. Eğitime ise daha ileri bir tarihte başlamış olmalıdır. Vecihi Bey ileri tarihlerde yaptığı basın açıklamalarında okulun açılış tarihi olarak, sembolik bir tarih olduğu için, 27 Eylül tarihini vermeye devam etmiştir.⁶⁰

Vecihi Bey, 12 Aralık 1932 tarihinde Son Posta gazetesine verdiği mülakatta tayyare istasyonunun inşaat faaliyetlerinin bitmediği için öğrenci kaydına başlamadığını söylemiştir.⁶¹ Bu durumda okul 12 Aralık tarihi ile eğitime başlamış değildir. 14 Aralık 1932 tarihli Milliyet gazetesi ise okulun resmi açılışının yakında yapılacağını haber yaparak okulun bu tarihte açılmamış olduğunu vurgulamıştır.⁶² 1 Şubat 1933 tarihli Son Posta gazetesi okula 16 öğrencinin kayıt yaptığı bilgisini vermektedir. Bu haberde okulun eğitime başlama tarihinin tespit edilesini zorlaştıran konu ise: “Üç ay zarfında iki tayyareci ile bir muallim yetiştirilmiş ve memleketin muhtelif yerlerinde on bin kilometreye yakın bir seyahat yapılmıştır.”⁶³ bilgisidir. Bu durum okulun eğitime başlama tarihinin tespitini zorlaştırmaktadır. Okulun eğitiminin desteklenmesi için eğitici görevlendirmesinin 1933 yılı Mart ayı sonunda yapıldığı⁶⁴ ve Vecihi Beyin ilk öğrencilerinden olan Salih Bey’in Ağustos 1933 tarihinde verdiği beyanatta yedi aydır okulda bulunduğunu söylemiştir.⁶⁵ Bu bilgiler ışığı altında Vecihi Sivil Tayyare Mektebi en erken Şubat 1933 tarihinde eğitime başlamış olmalıdır.

54 Vecihi Sivil Tayyare Mektebi ismi ilk kez, 29 Temmuz 1932 tarihli Son Posta gazetesi tarafından kullanılmıştır. *Son Posta*, No: 722, 29 Temmuz 1932, s.1.

55 Hürkuş, *a.g.e.*, s.312 ve 317. Vecihi Bey Milliyet gazetesine verdiği demeçte de okulu 27 Eylül tarihinde açacağını belirtmiştir. *Cumhuriyet*, No: 2976, 19 Ağustos 1932, s.3.

56 *Vakit*, No: 5239, 10 Ağustos 1932, s.1.

57 *Vakit*, No: 5291, 01 Teşrin-i Evvel 1392, s.1 ve 5.

58 *Son Posta*, No: 1131, 17 Eylül 1933, s.6. 29 Temmuz 1933 tarihli Milliyet gazetesi ise Bedriye Hanımın iki senedir Vecihi Sivil Tayyare Mektebinde eğitim aldığını yazmıştır. Milliyet, No: 2681, 29 Temmuz 1933, s.2. Bu iki yıl bilgisinin yanlış anlaşılma veya yanlış bilgidan kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

59 *Son Posta*, No: 787, 2 Teşrin-i Evvel 1932, s.2; *Vakit*, No: 5292, 2 Teşrin-i Evvel 1932, s.5; *Cumhuriyet*, No: 3021, 3 Teşrin-i Evvel 1932, s.2; *Cumhuriyet*, No: 3024, 6 Teşrin-i Evvel 1932, s.2.

60 *Milliyet*, 2593, 07 Mayıs 1933, s.5 ve

61 *Son Posta*, No: 528, 12 Kanun-i Evvel 1332, s.2.

62 *Milliyet*, No: 2130, 14 Kanun-i Evvel 1932, s.3.

63 *Son Posta*, No: 906, 01 Şubat 1933, s.2

64 *Cumhuriyet*, No: 3197, 31 Mart 1933, s.2; *Milliyet*, No: 2564, 31 Mart 1933, s.3; *Son Posta*, No: 934, 31 Mart 1933, s.2; *Vakit*, No: 5469, 31 Mart 1933, s.8.

65 *Vakit*, No:5600, 09 Ağustos 1933, s.9.

Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin ilk öğrencileri konusunda da bir belirsizlik söz konusudur. Vecihi Bey, okulun ilk öğrencileri olarak: Sait Tefvik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Bedriye, Eribe⁶⁶ olmak üzere on iki isim vermektedir.⁶⁷ Dönem gazeteleri Vecihi Bey'den biraz farklı isimler zikretmektedir. Konuyu biraz daha karışık hale getiren Fikret Arit'tir. İlk Türk havacı kadınlarını içeren "*Havalarda İlk Türk Kadınları*" isimli kitabının Bedriye Hanımı anlatan bölümünde ilk öğrenciler olarak on dört isim vermektedir. Sait (Bayav), Muammer (Öniz), Osman (Kandemir), Abdurrahman (Türkkuşu), Tefvik (Aytan), Uzun Tefvik, Mustafa (İlkin) Kenan, Necdet, Samsunlu Salih, İranlı Ali Rıza ve Alman Helmut Beyler ile Bedriye ve Saadet Hanımların Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin ilk öğrencileri olduğunu yazmıştır.⁶⁸

Bütün bu kaynak ve isim karışıklığına rağmen açık olan tek kişi Eribe Hanımdır. Vecihi Bey her ne kadar anılarında Eribe'nin ilk öğrenciler arasında olduğunu bahsetmiş ise de, yine Vecihi Bey, Milliyet gazetesine 8 Eylül 1934 tarihinde verdiği beyanatta hem mezun olan hem de eğitimi devam eden öğrencilerini sayarken Eribe Hanım'ın adını uçuşları devam eden öğrenciler arasında vermiştir. O tarihte pilotluk yapanlar; Sait, Tefvik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Rıza Beylerle, Bedriye ve Sadiye hanımlardır. Halen eğitimde olanlar ise; Mehmet Ali, Yaşar, Sami, Hikmet, Şükrü, Osman, Mustafa, İrfan Beylerle, Eribe Hanımdır.⁶⁹ Bu sebeple Eribe Hanım, Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nin ilk öğrencileri arasında bulunmamaktadır.

Vecihi Bey, okulunun talimatnamesinde yer verdiği "*Gerek şahıslar, gerek tedris programı intibah ve tatbikinde en büyük askeri hava amirliğinin muvaffakiyeti alınır.*"⁷⁰ hükmü gereği okula kayıt ettiği öğrencileri bildirmek durumunda idi. Okulun ilk öğrencileri ile toplam kaç öğrencisi olduğu ve bu öğrencilerin kimlikleri ancak asker arşivler araştırmaya açıldığı zaman tam ve doğru olarak tespit edilebilecektir.

F.OKULA YAPILAN YARDIM VE DESTEKLER

Vecihi Hürkuş hatıralarında okula yapılan yardım ve destekleri açıklamaktadır; İktisat Vekâletinden 1.500 TL, İstanbul Valisi Muhiddin Üstündağ ve İstanbul Cumhuriyet Halk Partisi Başkanı eski havacılarından Cevdet Kerim İncedayı'nın ilgilerinden doğan 1.000 TL yardım aldığını belirtmektedir. Bunlara ilave olarak Mühürdarzade Nuri (Demirağ) Bey tarafında verilen 5.000 TL karşılığı Nuri Bey isimli uçağı yapabildiğini açıklamaktadır.

İktisat Vekâletinden yapılan yardım Vecihi Beyin talebi sonrasında gerçekleşmiştir. Vecihi Bey, 19 Mayıs 1934 tarihinde Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF)⁷¹ Umumi Kâtibi Recep (Peker) Beye yazdığı mektupta okulunun kullandığı benzinin maliyet fiyatına satın alınmasına imkân verilmesi ve okulu idame için yaptığı borçlara karşılık maddi destek talep etmiştir.⁷² Vecihi Bey, aynı isteklerini 2 Haziran 1934 tarihinde CHF'den Rahmi

66 Vecihi Beyin "Kızım" olarak bahsettiği Eribe, aslında kızı olmayıp yeğenidir. Küçük yaşta yetim kalmış ve dayısı Vecihi Bey tarafından yetiştirilmiştir. Akşam, No: 6481, 11 Teşrin-i Sani 19366, s.2. Vecihi Bey, Eribe'nin yanında yetişmesi nedeniyle "Kızım" olarak bahsetmektedir.

67 Hürkuş, *a.g.e.*, s.317.

68 Arit, *a.g.e.*, s.21.

69 Milliyet, No: 3082, 08 Eylül 1934, s.1, 5.

70 Hürkuş, *a.g.e.*, s.312.

71 Yazının bundan sonraki bölümünde Cumhuriyet Halk Fırkası yerine CHF kısaltması kullanılacaktır.

72 BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:71 ve 72.

(APAK) Beye yazdığı mektupta da yinelemiş ve okulun parti himayesine de alınmasını talep etmiştir.⁷³ Vecihi Bey bu dileklerinden sadece ucuz benzin konusunu gazeteler aracılığı ile de dile getirmiştir.⁷⁴ Bu müracaat neticesinde Spor ve İdman Yurtlarına yapılan destekler kapsamında 1.500 TL yardımda bulunmuştur.⁷⁵ Ucuz benzin talebi ile ilgili olumlu bir sonuç alındığı tespit edilememiştir.

Maddi desteklerin yanında Selimiye Kışlasında tümen komutanı olarak görevli Tümgeneral Galip Deniz'in yardımları sayesinde askerler tarafından uçuş alanının düzeltilmesinin yapıldığını ve Fevzi Paşa'ya yaptığı müracaat sonrasında Hava Kuvvetlerinin kullanımdan çıkardığı Morane 35⁷⁶ uçaklarının malzemeleri ile 80 beygir gücünde iki motorun kendisine verildiğini aktarmaktadır.⁷⁷

Ancak Büyük Erkânı Harbiye Riyaseti tarafından yapılan yardımlar Vecihi Beyin anılarında aktardığından hem sayı olarak fazla hem de kapsam olarak daha geniştir. Hükümet tarafından 1933 yılı başında, okula bir uçak ile Mercedes marka bir uçak motoru hediye edilmiştir.⁷⁸ Cumhuriyet gazetesi de okula uçak ve motor verildiği yönünde haber yapmıştır. Gazete bir uçak verildiğini belirtirken verilen motor sayısını üç olarak zikretmiş. Vecihi Beyin bu motorları yeni yapacağı uçaklarda kullanacağını da ilave etmiştir.⁷⁹ Bu haberlere karşılık bu uçağın ve motorun verilip verilmediği tespit edilememiştir. En azından Vecihi Beyin ağzından uçak verildiğine dair bir beyanat gazetelerde yer almamıştır.

1933 yılı Haziran ayı içinde Büyük Erkânı Harbiye Riyaseti tarafından okula iki uçak verildiği bilgisi tekrar gazetelerde yer almıştır.⁸⁰ Vecihi Bey ilk uçağı, 1 Haziran 1933 günü Eskişehir'den bizzat uçurarak okula getirmiştir.⁸¹ Vecihi Bey, bir röportajında; okuluna Caudron 27⁸² tipi iki kişilik eğitim uçağı verildiğini ve birisini kendisinin yetiştirdiği öğrencilerinden Sait Beyle birlikte Eskişehir'den getirdiğini, diğer uçağı da haftaya getireceklerini beyan etmiştir.⁸³ Fikret Arıt tarafından hazırlanan eserde bu iki uçağın okula verildiği bilgisi bulunmaktadır.⁸⁴ Bu durumda Genelkurmay Başkanlığı tarafından Vecihi Tayyare Mektebine iki uçak verildiği bilgisi Vecihi Bey tarafından da doğrulanmıştır.

73 BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:69 ve 70.

74 Vecihi Bey Vakit gazetesine verdiği beyanatta benzinin indirimli alınması konusunda İktisat Vekâletine başvuru yaptığından bahsetmekte ancak maddi destek isteğini dile getirmemektedir. *Vakit*, No: 5892, 4 Haziran 1934, s.4.

75 BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:13.

76 Morane Saulnier M.S.35: İki kişilik eğitim uçağıdır. 1926 yılında kurulan Türk Hava Kurumu tarafından halktan toplanan bağışlarla 10 adet satın alınmıştır. Mayıs 1926 tarihinde gelen uçaklar Türk Hava Kuvvetleri'ne hibe edilmiştir. Eskişehir Meydanında konuşlu Tatbikat Bölüğü'nde görev alan uçaklar 1928 yılından itibaren aktif görevden alınmaya başlanmış ve 1931 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.71.

77 Hürkuş, a.g.e., s.327-332.

78 *Son Posta*, No: 0920, 15 Şubat 1933, s.3. Milliyet gazetesi, verilen motordan bahsetmeden uçak verileceğinin vaat edildiği bilgisini paylaşmaktadır. *Milliyet*, No: 2564, 31 Mart 1933, s.3.

79 *Cumhuriyet*, No: 3153, 15 Şubat 1933, s.2.

80 *Son Posta*, No: 1385, 03 Haziran 1933, s.9.

81 *Milliyet*, No: 2985, 03 Haziran 1934, s.3; *Son Posta*, No: 1386, 03 Haziran 1934, s.9; *Haber*, No: 0752, 03 Haziran 1934, s.3;

82 Caudron C.27: İki kişilik eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 39 adet Caudron C.27 uçağı girmiştir. İlk dört uçak, 1924 yılında Fransa'ya eğitime gönderilen ilk pilotların dönüşünde teslim alınmıştır. Daha sonra 35 uçak daha alınmıştır. İlk başlarda standart eğitim uçağı olarak kullanılması düşünülmese rağmen düşük hızı ve motorunun kolaylıkla alev alması yüzünden 1929 yılından itibaren Morane Saulnier M.S. 147 uçakları ile değiştirilmeye başlanmış ve 1931 yılında hizmet dışı kalmıştır. Uçak Albümü, s.62.

83 *Vakit*, No: 5892, 4 Haziran 1934, s.4.

84 Arıt, a.g.e., s.22.

Ayrıca Vecihi Sivil Tayyare Mektebine hükümet tarafından bir de planör hediye edilmiştir.⁸⁵

Cumhuriyet gazetesi de 31 Mart 1933 tarihinde okula yapılan başka bir yardımı ve yardımının gerekçesini haber yapmıştır:

“Son günlerde gençlerimiz arasından birçok heveskârların bu milli teşekkül etrafında toplandıklarını gören Milli Müdafaa Vekâleti ile Büyük Erkânı Harbiye’imiz bu memlekete maddi ve manevi büyük yardımlar yapmakta bulunduğu gibi son zamanlarda da mektebin nazari tedrisatını himaye etmek üzere muallim kadrosuna mütehasıs muallimler tayin etmiştir. Bu meyanda meteoroloji tedrisatına rasadâtı havaiye mütehasıslarımızdan Selahattin ve fenni uçuş tedrisatına da mütehasıs havacılarımızdan Ekrem Beyler tayin olunmuşlardır.”⁸⁶

Görevlendirilen bu personelin sadece görevli oldukları ders müddetince okulda kaldığı ve daha sonra asli görevlerine devam ettikleri okulun daimi ve kadrolu personeli olmadıkları unutulmamalıdır. Buna karşılık okula yapılan bir yardım ve destek mahiyetindedir.

Okula, özellikle resmi kanallardan yapılan yardım ve destekler konusunda, unutup anılarında aktarmadığı konular vardır. Özellikle Genelkurmay başkanlığı tarafından okula birçok yardım yapıldığı gazetelerde yer almış ve bu yardımların büyük bir kısmı da Vecihi Bey tarafından verile röportajlarda kabul edilmiştir. Bu gerçekler Vecihi beyin sık sık iddia ettiği gibi destek görmediği ve tek başına kaldığı yönündeki ifadelerini en azından okul özelinde tekrar değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

G.OKULDA VERİLEN EĞİTİM, ÜCRETLER, UÇUŞLAR

Okul planör ve motorlu uçuş olarak iki kısımda açılması planlanmış ve Vecihi Bey okul düşüncesini açıkladığı andan itibaren bu iki hususu sürekli vurgulamıştır.⁸⁷ Vecihi Bey’in tüm gayretlerine karşılık planör uçuş okulunun tam anlamıyla faaliyete geçirilemediği anlaşılmaktadır.

Okulunun açılacağından duyurulmasından itibaren Vecihi Bey, gazetelere yaptığı açıklamalarda okulun eğitim süresi ve ücretleri hakkında bilgi vermiştir. Vecihi Bey bu açıklamalarında, planör eğitiminin üç ay süreli ve 150 lira karşılığında verileceğini belirtirken, motorlu uçuş eğitiminin ise altı ay süreli olup 850 lira bir bedel alınacağını açıklamıştır.⁸⁸

Bu eğitim ücretlerine ilave olarak planör okulu için 100 lira ve motorlu uçuş okulu için 150 lira veya karşılık miktarı için bir kefaret mektubu alınacağı eklenmiştir. Bu durum meydana gelebilecek kaza ve kırıklara karşı bir sigorta mahiyetindedir.

⁸⁵ *Vakit*, No: 5892, 4 Haziran 1934, s.4.

⁸⁶ *Cumhuriyet*, No: 3197, 31 Mart 1933, s.2. Diğer gazetelerde de yer almıştır. *Milliyet*, No: 2564, 31 Mart 1933, s.3; *Son Posta*, No: 934, 31 Mart 1933, s.2; *Vakit*, No: 5469, 31 Mart 1933, s.8.

⁸⁷ Planör Okulunda öğretmenlik yapmak ve planör üretmek için Alman planörcü M. Willi Jerter,1933 yılı Mayıs ayı başında İstanbul’a gelmiştir. *Milliyet*, No: 2233, 1 Mayıs 1932, s.3. Jerter tarafından 11 Mayıs tarihinde Totonya Salonunda planörcülük hakkında konferans da vermiştir. *Milliyet*, No: 2243, 11 Mayıs 1932, s.6. Daha sonra Jerter hakkında herhangi bir yayın olmadığı gibi Vecihi Bey’de anılarında konudan hiç bahsetmemektedir.

⁸⁸ *Vakit*, No: 5239, 10 Ağustos 1932, s.1.

Ancak okulun talimatnamesinde “*Tahsil ücreti ve istifa şekli*” başlığının altında son madde olarak: “*Ücretler yalnız tahsil ücretleridir.*” ifadesi eklenmiştir.⁸⁹ Uçuşlar için ayrıca ücret alındığı anlaşılmaktadır. Vecihi Bey, bir beyanatında: “*Ayrıca uçuşlara iştirak için de bir ücret verilir. Bütün bu ücretler her keseye elverişli bir şekilde tespit edilmiştir. Gaye memlekette sivil tayyareciliğin inkişafıdır.*”⁹⁰ açıklamasını yapmıştır. Bir başka röportajında ise: “*Bir iniş ve kalkış 2 lira, 15 dakikalık bir uçuş ise 5 liraya mal oluyor.*” açıklamasında bulunmuştur. Bu sırada yanında bulunan bir öğrencisi konuya girerek, yağ ve amortisman ücretlerinin de bu hesaba eklenmesi gerektiği uyarısını yapmıştır.⁹¹

Fikret Arıt okulda ücretsiz olarak eğitim gören gençler hakkında bilgi verirken; “*Ücretsiz olarak havacılık eğitimi gören bu gençlerin bütün masrafları uçacakları zaman aldıkları benzin ve hintyağı parasından ibaretti. Her uçuş onlara yedi, sekiz liraya mal oluyordu.*”⁹² bilgisini paylaşmaktadır. Bu durumda toplam olarak kaç liraya pilot eğitiminin tamamlandığına dair bir soru akıllara gelmektedir. Vecihi Bey büyük şehirlerin belediye başkanlarına gönderdiği mektupta bir pilotun tam tahsil ücretinin 1.500 lira olduğunu açıklamıştır.⁹³ 1934 yılında yaptığı bir başka beyanatta ise okulun motorlu uçuş eğitimi süresini bir yıla çıkartacağını ve ücretine bir miktar zam yapabileceğini belirtmiştir.⁹⁴

Genelleme yapabilmek adına Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin ücretlerini diğer uçuş okullarının ücretleri ile karşılaştırmamız gerekir. Vecihi Beyin okulunun o dönemde uçuş etiğini veren ilk ve tek okul olması bu karşılaştırmayı yapmamızı engellemektedir. O dönemdeki yabancı uçuş okullarının ücretlerini tespit etmek mümkün olmamıştır. Bu duruma bir özel okul statüsünde olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin ücretini özel okullar ile karşılaştırabiliriz. Bu karşılaştırma tam olmasa da bir fikir edinmemize yardımcı olacaktır. 1933 yılında; Hayriye Lisesinin yatılı ücreti 300 liradır. Şişli Terakki Lisesi, öğrencilerinden ders başına 40 ile 110 lira yanında pansiyon ücreti olarak 250 lira almaktadır. Feyziati Lisesi yatılı öğrencilerini 325 lira karşılığında okutmaktadır. İstiklal Lisesi lise öğrencileri için 300 talep etmiştir. 1934 yılında yeni açılan Vecihi Hayat Lisesi⁹⁵ de lise için 220 lira fiyat belirlemiştir. Yatılı lise öğrencilerinden ilave 75 lira talep etmiştir.⁹⁶

Fikret Arıt isim vererek bazı öğrencilerin okulda ücretsiz eğitim gördüklerini ve karşılığında marangozhane ve demir atölyesinde çalıştıklarını belirtmektedir.⁹⁷ Vecihi Hürkuş da isim zikretmeden öğrencilerinden bazılarının maddi durumlarının iyi olmadığını ifade etmiştir.⁹⁸

Fikret Arıt okuldaki eğitim hakkında tafsilatlı bilgiler vermektedir. Uçuşlar kış ayları boyunca sabah 4 ile 10 saatleri arasında yapılmaktadır. Uçuştan sonra akşama kadar

89 Hürkuş, a.g.e., s.315.

90 *Son Posta*, No: 0927, 22 Şubat 1933, s.6.

91 *Vakit*, No: 5892, 4 Haziran 1934, s.4.

92 Arıt, a.g.e., s.21-22.

93 Hürkuş a.g.e., s.335.

94 *Vakit*, No:5600, 09 Ağustos 1933, s.9.

95 Vecihi Hayat Lisesi, 1933 yılında açılmıştır. Kısa bir eğitim ömrü olan okulun ne zaman kapandığı tespit edilememiştir. Vecihi Bey anılarında bu okuldan büyük bir pişmanlıkla bahsetmektedir. Hürkuş, a.g.e., s. 342-344. Makalenin konusunun dağıtılmaması için Vecihi Hayat Lisesi konusuna girilmemiştir. Esasında bu konu ayrı bir incelemeyi hak etmektedir.

96 *Son Posta*, No: 1126, 12 Eylül 1933, s.6.

97 Arıt, a.g.e., s.21.

98 Hürkuş, a.g.e., s.317.

atölyelerde çalışmaya devam edilmektedir. Cumartesi öğleden sonra ve Pazar günleri ise sürekli uçulmaktadır. Öğrenciler bir yandan nazari ders görürken bir yandan da Vecihi Bey ile uçuş eğitimi yaparlardı. Vecihi Bey uçağı Kurbağalıdere kıyısındaki hangardan çıkarır, Sultan Murat Köşkü yanındaki düzlüğe götürür, öğrencileri uçururdu. Bir öğrencisini yakında yalnız uçuracağı zaman hangar yanındaki Altınordu Kulübü alanından beraber havalanır, kumandaları öğrenciye bırakırdı. Öğrenciler 60-65 uçuştan sonra yalnız uçarlar, iyice pişenler Altınordu alanından kalkıp inerlerdi. Yalnız uçuşlar sekiz, on dakika sürer, üç dört kilometrelik bir alan içinde olurdu. Öğrenci Sultan Murat Köşkü yanından havalanır, Kayışdağı-Yoğurtçu Çayırı-Kızıltoprak-Fenerbahçe çevresi içinde dolaşırdı.⁹⁹ Vecihi Bey ise okulun günlük programını şu sözlerle anlatmaktadır:

“Ben, okulda müdür, öğretmen, mühendis, kontrolör ve ustabaşı görevlerinde hemen her şeydim. Sabahın saat 4’ten 8-9’a kadar sabah uçuşları ile uğraşır, 9-12 saatlerinde atölye çalışmaları, bir saat öğle istirahatinden sonra, 13-15 saatleri arasında iki saat teorik öğretim ve bundan sonra da akşam geç vakte kadar atölye çalışmaları hiç aksamadan yürüyordu.”¹⁰⁰

Vecihi Bey, kendisini okulun her şeyi olarak ifade etmesine ve kendisinden başka uçuş öğretmeninden bahsetmemesine karşılık Lütfü Bey’in okulda uçuş öğretmenliği yaptığı ve bir eğitim uçuşunda öğrencisi ile birlikte kaza geçirdiği dönem gazetelerine yansımıştır.¹⁰¹ Vecihi Beyin hatıralarında yer vermediği bu kazayı dönem gazetelerinde bulmak mümkündür.¹⁰²

Bu haberlerden Lütfü Bey isminde bir pilotun bir süre olsa da okulda uçuş öğretmeni olarak görev yaptığı anlaşılmaktadır. Birçok gazete yayınında Okul Müdürü olarak Vecihi Beyin adının geçmesine¹⁰³ karşılık, Vecihi Bey, kendisine ait Hayat Okullarının reklam broşürlerini atarken bir kotranın diğerine çarpması sonrası¹⁰⁴ geçirdiği ve basında farklı şekillerde anlatılan kaza¹⁰⁵ sonrasında yaptığı açıklamada “Müdür bey telefon ettiği halde yine kazaya başka bir renk verdiler”¹⁰⁶ cümlesini kullanmıştır. Bu cümleden okulda görevli bir müdür olduğu anlaşılmaktadır.

Vecihi Bey, okulda yapılan uçuşlarla ilgili rakam olarak aşağıdaki bilgiyi vermektedir:

“1933 Eylül sonuna kadar devam eden uçuşlarda iki adet Vecihi XIV, bir adet Vecihi XV ilk öğretim ve antreman olarak üç tayyare kullanılmış ve 314,53¹⁰⁷ saat süresinde 2.893 adet uçuş yapılmıştır. Bu uçuşlardan başka şehir üzerinde beheri 15-30 dakika devam eden halk gezi uçuşlarının toplamı 427 uçuştur. Reklam

99 Arıt, a.g.e., s.22-23.

100 Hürkuş, a.g.e., s.319.

101 *Son Posta*, No: 909, 04 Şubat 1933, s.3; *Vakit*, No: 5414, 04 Şubat 1933, s.1.

102 *Milliyet*, No:2510, 05 Şubat 1933, s.1.

103 Vecihi Beyden okul müdürü olarak bahseden gazete haberleri için bkz.: *Vakit*, No:5600, 09 Ağustos 1933, s.9; *Vakit*, No: 5773, 02 Şubat 1934, s.4; *Savaş*, No: 263, 20 Eylül 1934, s.1; *Yeni Asır*, No: 8751, 29 Eylül 1934, s.3.

104 Bu kaza Vecihi Beyin anılarında da yer almaktadır. Bkz.: Hürkuş, a.g.e., s.340.

105 Dönem gazetelerinde kaza hakkında çıkan haberler için bkz.: *Cumhuriyet*, No: 3354, 07 Eylül 1933, s.2; *Milliyet*, No: 2721, 07 Eylül 1933, s.3; *Son Posta*, No: 1121, 07 Eylül 1933, s.3; *Vakit*, No: 5629, 07 Eylül 1933, s.2; *Milliyet*, No: 2722, 08 Eylül 1933, s.5.

106 *Son Posta*, No: 1127, 13 Eylül 1933, s.6.

107 Vecihi Bey, anılarını içeren kitabın başka bir sayfasında toplam uçuş saatini yanlışlıkla 341,43 saat olarak vermektedir. Hürkuş, a.g.e., s.340.

servisleri olarak da resmi ve hususi müesseseler namına 91 saat uçulmuştur. Ayrıca genç pilotlarımız antreman uçuşlarında navigasyon tatbikatı olarak şu şehirlerarası eğitim servisleri yapmışlardır.”¹⁰⁸

Burada dikkati çeken husus; 427 saat olan halk gezinti uçuşlarının 314,53 saat olan eğitim uçuşlarından fazlalığıdır. Vecihi Bey, okuluna maddi gelir sağlamak ve havacılık faaliyetlerine destek olmak için mümkün olduğu kadar çok özendirici halk uçuşu yapmış olmalıdır. Ne yazık ki bu uçuşlardan ne kadar gelir elde ettiğini anılarında bahsetmemiştir. Ancak bu uçuşların iyi bir gelir kaynağı olduğu Vecihi beyin büyük şehirlerin belediye başkanlarına gönderdiği mektuptan anlaşılmaktadır. Vecihi Bey, belediyelerin alacakları uçuklarla reklam ve özendirici halk uçuşları yapılabileceğini belirttiikten sonra uçuklarla elde edilebilecek kazanç konusunda “*Teşekkürün yaşama masrafları tayyarenin çalışmaları mukabili alınacak ücretlerdir. Bu ücretleri küçümsememek lazımdır, zira yapılan tecrübelerle sabit olmuştur ki, uçuşlardan hâsıl olan gelir yalnız masraflara medar olmakla kalmaz teşebbüsün inkişafına da imkân verir.*”¹⁰⁹ bilgisini vermektedir.

Diğer bir dikkat çeken husus 341,53 saat uçuşun 2.893 uçuşta gerçekleştirilmiş olmasıdır. Toplam uçuş miktarı 342 saat olarak kabul edildiğinde uçuş başına yaklaşık 7 dakika düşmektedir. Bu durum uçuşun eğitim açısından yeterliliğinin sorgulanmasına neden olmaktadır. Elimizde okulun uçuş kayıtları olmadığı için öğrenci başına kaç uçuşta, kaç saat eğitim aldığı bilgisi bulunmamaktadır. Vecihi Bey de anılarında bu konuya açıklık getirmemiştir.

Vecihi Bey, anılarından seyahat uçuşu olarak isimlendirdiği; İstanbul–Yalova, İstanbul–Bursa, İstanbul–Tekirdağ ve İstanbul–Eskişehir arasında gidiş-dönüş olarak yapılan uçuşların toplam eğitim uçuş saatlerine dâhil olmadığını belirtmiştir.¹¹⁰ Vecihi Bey, yaptığı her faaliyete Türk halkına mal etmek ve onun takdirini kazanmak için fırsat buldukça faaliyetlerini gazeteler aracılığı ile duyurulmasını sağlamıştır. Dönem gazetelerinde bu uzun mesafe uçuşları ile ilgili hiçbir bilgi bulmamasına karşılık bir öğrencisi Sait Beyin bir beyanatından bu seyahat uçuşlarını yapıldığı anlaşılmaktadır.¹¹¹

Vecihi Beyin pilot eğitimi için öğrenci başına kaç uçuş planladığı tespit edilememiştir. Anılarında ve dönem gazetelerinde konu ile ilgili açıklayıcı bilgi tespit edilememiştir. Fikret Arıt 60-65 uçuştan sonra yalnız uçuşlara başlayabildiklerini belirtmektedir.¹¹²

H.OKULDA YAPILAN SINAVLAR

Vecihi Hürkuş anılarında okulda yapılan sınavlar ile ilgili hiçbir bilgi vermemektedir. Dönem gazeteleri ise yapılan sınavlara geniş yer ayırmıştır. Vecihi Bey, okulunu duyurmaya başladığın zamandan itibaren, okulunda eğitim alan öğrencilerinin hükümet tarafından sınava tabi tutulduktan sonra pilot lisansı alacaklarını duyurmuştur.¹¹³ Okulun ilk öğrencilerinin mezuniyet sınavları gazetelerde yer alan haberlerde mezuniyet sınavlarının

108 Hürkuş, *a.g.e.*, s.337.

109 Hürkuş, *a.g.e.*, s.336.

110 Hürkuş, *a.g.e.*, s.337.

111 *Milliyet*, No: 3082, 08 Eylül 1934, s.5.

112 Arıt, *a.g.e.*, s.23.

113 *Milliyet*, No: 2130, 14 Ocak 1932, s.3. Hatta Vecihi Bey, okulundan sınavlarını vererek mezun olanların orduya girerek askeri pilot olabileceklerini de söylemiştir. *Vakit*, No:5600, 09 Ağustos 1933, s.9.

19-25 Ağustos 1933 tarihleri arasında yapılacağı ve ilk önce nazari sınavların uygulanacağı duyurulmuştur.¹¹⁴ Takip eden günlerde sınav programı da gazetelerde yayımlanmıştır. Programa göre:

İnşaat ve malzeme	: 26.8.1933 Cumartesi saat 14.00-16.00
Pusula ve seyrüsefer	: 26.8.1933 cumartesi 16.00-18.00
Motor	: 27.8.1933 Pazar saat 14.00-16.00
Meteoroloji	: 27.8.1933 Pazar saat 16.00-18.00
Uçuş nazariyatı	: 31.8.1933 Perşembe saat 15.00-17.00 saatleri arasında yapılmıştır. ¹¹⁵

İmtihanlara Bedriye Hanım, Muammer, Sait, Abdurrahman, Salih Mehmet, Tefik, Rıza Ali, Kenan Rifat, Necmi Edip, Hamit Bey olmak üzere 10 öğrenci katılmıştır.¹¹⁶ Sınavlarda gözlemci olarak Maarif Vekâleti namına Nahiye Müdürü ile tayyarecilik işleri namına Yeşilköy Hava Müfrezesi Kumandanı Binbaşı Naim (Bürküt) ve Yüzbaşı Asım Beyler hazır bulunmuştur.¹¹⁷

Nazari sınavların tamamlanmasından sonra, hava şartlarına bağlı olarak uçuş sınavlarını takip eden hafta içinde yapılacağı belirtilmiştir. Yapılan gazete taramalarında uçuş sınavlarının yapıldığına dair herhangi bir kayıt tespit edilememiştir.

Fikret Arıt kitabının ilk kadın pilot Bedriye Tahir Gökmen'in hayatını anlattığı bölümünde uçuş sınavını şu şekilde açıklamaktadır:

"3 Eylül 1934 akşamı eldeki tek uçak bir uçuş dönüşü Kalamış Koyunda demirli bir kotranın direğine çarparak kırıldı. Ertesi gün, 4 Eylül 1934 günü de Hava Müsteşarlığının gönderdiği imtihan kurulu okula geldi, fakat elde başka uçak olmadığı için Vecihi Bey her ne kadar uçağın bir aya kadar tamir edilebileceğini söylediye de kurul bir daha gelmedi..."¹¹⁸

Fikret Arıt'ın bilgilerinde bazı hatalar mevcuttur. İlk olarak Vecihi Beyin bir kotranın direğine çarptığı kazanın tarihi 6 Eylül 1933 tarihinde meydana gelmiştir.¹¹⁹ Bedriye Hanım

114 *Vakit*, No:5600, 09 Ağustos 1933, s.9.

115 *Milliyet*, No: 2708, 26 Ağustos 1933, s.3.

116 *Milliyet*, No: 2710, 27 Ağustos 1933, s.1. Son Posta gazetesi ise sınava girenlerin isimlerini; Bedriye hanım, Sait, Tefik, Abdurrahman, Necmi, Muammer, Kenan, Salih, Hamit, Rıza Bey olarak vermektedir. *Son Posta*, No: 1110, 27 Ağustos 1933, s.1. *Vakit* gazetesinde yer alan isimler ise: Bedriye Hanım, Süleyman, Muammer, Tefik, Kenan, Ömer, Sait, Salih, Rıza ve Nuri Beydir. *Vakit*, No: 5618, 27 Ağustos 1933, s.1. Görüldüğü gibi gazeteler tarafından verilen isimler arasında farklılıklar vardır.

117 *Son Posta*, No: 1110, 27 Ağustos 1933, s.1; *Vakit*, No: 5618, 27 Ağustos 1933. *Milliyet* gazetesi mümeyyiz olarak Naim Bey'in adı yerine Tayyare ve Makinist Mektebi Müdürü Kılıç Beyin adını zikretmektedir. *Milliyet*, No: 2710, 27 Ağustos 1933, s.1.

118 Arıt, *a.g.e.*, s.23-24.

119 Bu kaza ile ilgili dönem gazetelerinde yapılan yayınlarda kaza sebebi olarak iki farklı görüş ortaya atılmıştır. Bazı gazeteler kazanın; motor arızası sonrası iniş yapmaya çalıştığı sırada meydana geldiğini belirtmiştir. *Cumhuriyet*, No: 3354, 07 Eylül 1933, s.2; *Milliyet*, No: 2721, 07 Eylül 1933, s.3; *Vakit*, No: 5629, 07 Eylül 1933, s.2; Bazı gazeteler ise alçak irtifada uçulmasından dolayı kotranın direğine çarpıldığı bilgisini vermektedir. *Son Posta*, No: 1121, 07 Eylül 1933, s.3. *Milliyet* gazetesi bir sonraki yayınında kazanın nedenini alçak uçuş olarak düzeltmiştir. *Milliyet*, No: 2722, 08 Eylül 1933, s.5. Vecihi Bey ise bir gazeteye yaptığı açıklamada kurduğu Vecihi Hayat Lisesi-

da 1934 değil 1933 yılında sınava girmiştir. 1934 yılında Vecihi Sivil Tayyare Mektebinde sınav yapılmamıştır.

Uçuş sınavlarının yapılmasının planlandığı hafta ile kazanın olduğu hafta aynı tarihe denk gelmektedir. Ancak Vecihi Beyin reklam uçuşu yapabildiği bir zaman aralığında uçuş sınavlarının neden yapılmamış veya yapılamamış olduğu da anlaşılamamıştır. O tarihte okulda tek uçak olduğu ve kaza neticesi elden çıktığı bilgisi de şüphelidir. 4 Haziran 1933 tarihinde Vakit gazetesinde yer alan habere göre okulun üç uçağı vardır ve aynı zamanda hükümet tarafından da Caudron 27 tipi iki uçak hediye etmiştir.¹²⁰ Bu uçaklardan birisini 1 Haziran 1933 tarihinde Vecihi Bey uçarak Eskişehir'den İstanbul'a getirmiştir.¹²¹ Bu bilgiler ışığında 6 Eylül 1933 tarihinde okulunda elinde tek uçak olması imkânsız gözükmektedir. Başka bir gazetede okulun uçak sayısı 5 olarak verilmektedir. *"Yeni yapılan iki tayyare vardır. Bunlarla beşinci tayyare ikmal edilmiş oluyor. Sitemler Vecihi 14 ve Vecihi 15'dir."*¹²²

Bu olumsuzluğa rağmen Vecihi Bey, takip eden beyanatlarında bazen yedi bazen de sekiz öğrencisinin mezun olduğunu belirtmiştir. Vecihi Bey, 1934 yılı içinde Vakit gazetesine verdiği bir röportajda ise sekiz öğrencisini mezun olduğunu belirtmektedir: *"Biri hanım olmak üzere sekiz talebem mezun oldu. Elyevm 32 kayıtlı talebem var."*¹²³

1934 yılında Akşam gazetesine verdiği beyanatta yedi öğrencisini mezun ettiğini belirtmektedir: *"Mektebimiz yedi mezun verdi. Bunların arasında bir de hanım var. Bu yedi mezun gayet iyi birer pilotlardır, yalnız uçuşlar yapıyorlar. Beş tayyarem var. Her zaman gelip burada uçabilirler."*¹²⁴

Vecihi Bey, 19 Mayıs 1934 tarihinde Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF) Umumi Kâtibi Recep (Peker) Beye yazdığı mektupta da yetiştirdiği öğrencilerden *"Mektep, henüz bir buçuk yaşındadır, yoktan doğmuş bir atölye de meydana gelerek sivil havacılığımızın çekirdeği olmuştur. Daha ilk tedris senesinde kendi talebeleri tarafından yaptığı tayyareleriyle çalışarak yalnız tayyareyi uçuran değil aynı zamanda havacılık fen ve sanatını anlayan (8) pilot yetiştirmiştir."*¹²⁵ sözleriyle bahsetmektedir.

Son Posta gazetesi ise 1934 yılında yayımladığı bir haberde sekiz öğrencinin mezun olduğunu belirtmektedir:

*"Tayyareci Vecihi Bey evvelki sene açmış olduğu sivil tayyarecilik mektebinde bu güne kadar sekiz pilot yetiştirmeye muvaffak olmuş, bu gayreti alakadar makamlar tarafından takdir edilmiştir. Mektep bu sene için daha zengin bir program ile faaliyet geçmeye karar vermiştir. Vecihi Bey Milli Müdafaa Vekâletinin ciddi alakasını da kazanmak suretiyle mektebine iki talim tayyaresi daha temin etmiştir."*¹²⁶

nin tanıtım broşürlerini atarken bir anlık dikkatsizliği sonucu kotranın direğine çarptığını, alçak uçuş yapmadığını ifade etmiştir. *Son Posta*, No: 1127, 13 Eylül 1933, s.6.

120 *Vakit*, No: 5892, 4 Haziran 1934, s.4.

121 *Haber*, No: 0752, 03 Haziran 1934, s.3.

122 *Vakit*, No: 5594, 03 Ağustos 1933, s.6.

123 *Vakit*, No: 5892, 4 Haziran 1934, s.4.

124 *Akşam*, No: 5724, 15 Eylül 1934, s.6.

125 *BCA*, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No: 71.

126 *Son Posta*, No: 1386, 03 Haziran 1934, s.9.

Konunun çözümü şüphesiz ki sınavı yapan askeri personelin hazırladıkları raporlarda yer almaktadır. Bu rapora da askeri arşivler açılmadan ulaşabilmek mümkün olmayacaktır.

Bu belirsizliklere rağmen iki yorum yapılabilir. Birincisi Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin yetiştirdiği öğrencilerin uçuş sıvaları yapılmamış veya yapılamamış, bu durumda okul da mezun verememiştir. Bu durumda Vecihi Beyin neden öğrencileri mezun açıklaması yaptığını anlamak mümkün değildir. İkincisi ise iddia edildiğinin tersine uçuş sınavlarının yapıldığı ve öğrencilerin pilot olarak mezun edildiğidir. Bu daha geçerli bir sav olabilir. Eğer bu öğrenciler pilot olarak mezun olmamış olsalardı 1934 yılında Zafer Bayramı kutlamalarına katılmalarına nasıl müsaade edilebilirdi?

İ.VECİHI HÜRKUŞ'UN SİVİL HAVACILIĞIMIZIN ÇOĞALMASI TEŞEBBÜSLERİ

Vecihi Hürkuş 1933 yılında sivil havacılığı tüm ülke geneline yaymak için girişimde bulunmuştur. Bu kapsamda büyük şehirlerin belediye başkanlarına mektup göndererek mahalli sivil havacılık faaliyetlerinin kalkınmasında Vecihi Sivil Havacılık Mektebinin yardımcı olabileceğini belirtti. Vecihi Bey, yerel sivil havacılık faaliyetlerini hayata geçirme niyetini şu sözlerle açıklamıştır:

“Bu düşüncemin gayesi Türk sivil havacılığını yurdumuzun bütün bölgelerine yaymak suretiyle halkın malı yapmak tasavvurumdur. Çünkü Anadolu muazzam bir ülkedir, o tarihte vilayetler arasında ulaşım ilkel halde idi. Devlet idaresinde acele yapılması gereken önemli işlerde büyük zaman kaybı oluyordu, hele sağlık meselelerinde acele tıbbi müdahale zorunlulukları aksıyordu, posta ve genellikle yol ulaşımsızlığı yüzünden ulaşım işleri muasır medeni ihtiyaç anlamıyla bağdaşır durumda değildi. Özellikle milli servet membalarımızı ormanlarımız gibi daimi tedaviye muhtaç faydalı bitkilerimizin, işleri için uçaklarla yardımcı olunabilirdi. Bunları kuracak mahalli sivil uçak ekipleri elleriyle halletmeyi düşünüyordum.”¹²⁷

Vecihi Bey mektubunda, belediye başkanları tarafından seçilecek bir genci pilot olarak yetiştirebileceklerini, faaliyetlerinde kullanacakları uçağı kendi atölyelerinde temin edebileceklerini bildirmiştir. Mektup içeriğinde proje maliyetlerini ve faydalarını da sıralamıştır.¹²⁸

Bu teklif, yurtiçi sivil havacılık alanında tekelleşme niyeti olarak da yorumlanabilecektir. Çünkü pilot Vecihi Bey tarafından yetiştirilecektir o günün şartlarında başka uçuş okulu yoktur. Uçak Vecihi Bey tarafından üretilecektir. Çünkü başka uçak üretimi yapabilen atölye yoktur. Arıza ve kaza durumunda da uçağı müdahale edebilecek başka bir sivil kurum bulunmamaktadır. Ancak konu bu yönüyle ele alınmamalı ve Vecihi Beyin Türk sivil havacılığını yurt sathına yayma gayreti olarak kabul edilmelidir.

Vecihi Beyin bu iyi niyetli girişimi belediye başkanlarından yeterli bütçeler olmadığı gerekçesiyle ilgi görmemiş ve sivil havacılığın gelişiminde bir fırsat daha kaçırılmıştır. Belediyelerin isteksizliğinin sebepleri düşünüldüğünde dünyanın o tarihlerdeki ekonomik yapısının Türkiye üzerindeki etkisi de değerlendirilmelidir. 1929 dünya ekonomik krizinin Türkiye’de yarattığı mali darboğaz ile belediyeler, kaynaklarını hayati ve öncelikli

127 Hürkuş, *a.g.e.*, s.334-335.

128 Vecihi Beyin mektup metni için bkz.: Hürkuş, *a.g.e.*, s.335-336.

hizmetleri elde tutmak istemiş olabilirler. Bunun yanında 1930 yılında itibaren Türkiye'de devletçilik politikalarında artış ve özel sektörden uzaklaşma eğilimi vardır. Bu kapsamda belediyeler devlet politikasının hilafına özel bir girişimde bulunma istememiş olabilirler.

J.VECİHİ SİVİL TAYYARE MEKTEBİNİN KAPATILMASI

Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin son başarısı 1934 yılı Zafer ve Tayyare Bayramına kendisinin yetiştirdiği öğrencilerle birlikte katılmasıdır. Vecihi Bey anılarında bu konuyu şu şekilde açıklamaktadır:

“Talebelerimin başarılarından biri de 1933 yılı 30 Ağustos Zafer Bayramına beş tayyarelik bir filo halinde iştirak etmesi hadisesidir. Bu filo mektebimiz atölyelerinde inşa edilen tayyarelerden ve bunları idare eden pilotlar da yetiştirdiğim ruhen enerjik Türk gençleri idi. Bu hadise bilhassa Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul Vilayet Heyeti'nin dikkatine mazhar olmuş ve İdare Heyeti Reisi Nakiye Hanım'ın takdirnamesi mektebime bir şeref tablosu olmuştur. Bu hususta Cumhuriyet gazetesinde intişar edilmiştir.”¹²⁹

Vecihi Bey, burada tarihi yanlış hatırlamaktadır. 1933 yılında Ankara'da 30 Ağustos Zafer törenlerine katılmayı çok arzulamasına ve bu meyanda açıklamalarda bulunmasına karşılık¹³⁰, Vecihi Bey ve öğrencileri 30 Ağustos 1934 tarihinde İstanbul'da yapılan Zafer ve Tayyare Bayramı törenlerine beş uçak ile katılmıştır. Bu katılımdan dolayı T.Ta.C. İstanbul Şube Müdürü Nakiye (Elgün) Hanım tarafından bir takdirname ile ödüllendirilmiştir. Nakiye Hanım ayrıca maddi olarak da taltif edilmesi için T.Ta.C.ne teklifte bulunmuştur.¹³¹

Bu başarı ve başarının takdir edilmesinden çok kısa bir süre sonra, 17 Eylül 1934 tarihinde, Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin kapatıldığı haberleri gazetelerde yer almıştır. Gazete haberlerine göre kapatma kararı Milli Müdafaa Vekâleti tarafından alınmıştır. Gerekçe olarak da şu açıklamalara yer verilmiştir:

“Milli Müdafaa Vekâletince Vecihi Sivil tayyare mektebinin kapatılmasına karar verilmiştir. Haber aldığımız göre hükümet sivil tayyarecilğin daha esaslı ve daha geniş surette taammüm edebilmesi için asri ve büyük bir müessese vücuda getirilecektir. Alakadarlar bu hususta tetkikat yapmaktadırlar. Vecihi Bey, Eskişehir tayyare mektebinde muallim tayin edilecektir.”¹³²

Bu kötü haber üzerine Vecihi Beyin hemen Ankara'ya giderek Milli Müdafaa Vekâleti yetkilileri ile yaptığı görüşmeler neticeyi değiştirmemiştir.¹³³

129 *Cumhuriyet*, No: 3720, 13 Eylül 1934, s.2; *Vakit*, No: 5994, 14 Eylül 1934, s.4; *Milliyet*, 3087, 12 Eylül 1934, s.3
130 *Vakit*, No: 5576, 19 Temmuz 1933, s.7; *Vakit*, No: 5594, 03 Ağustos 1933, s.6; *Vakit*, No: 5618, 27 Ağustos 1933, s.1; *Son Posta*, No: 1103, 20 Ağustos 1933, s.6.

131 *Cumhuriyet*, No: 3720, 13 Eylül 1934, s.2 ve *Vakit*, No: 5994, 14 Eylül 1934, s.4.

132 *Haber*, No: 858, 17 Eylül 1934, s.2; *Son Posta*, No: 491, 17 Eylül 1934, s.3; *Vakit*, No: 5997, 17 Eylül 1934, s.2. Bazı gazeteler temkinli davranarak haberi bir gün sonra vermişlerdir. *Cumhuriyet*, No: 3725, 18 Eylül 1934, s.2; *Milliyet*, No: 3092, 18 Eylül 1934, s.3. Takip eden günlerde konu haber yapılmaya devam edilmiştir. *Milliyet*, No: 3093, 19 Eylül 1934, s.6; *Savaş*, No: 262, 19 Eylül 1934, s.1; *Türk Dili*, No: 4307, 19 Eylül 1934, s.3; *Savaş*, No: 263, 20 Eylül 1934, s.1.

133 *Vakit*, No: 6001, 21 Eylül 1934, s.2; *Milliyet*, No: 3096, 22 Eylül 1934, s.3.

Okulun kapatılmasında uygulanmaya başlanan devletçilik politikalarının bir etkisi olabileceği de söz önünde bulundurulmalıdır.

Okulun kapatılma haberlerinden sonra kendisi ile röportaj yapan tek gazeteci olan Naci Sadullah'ın Zaman gazetesinin 28 Eylül 1934 tarihli sayısında yer alan röportajı karışıklığa neden olmuştur. Vecihi Beyin ağzından okulun kapatılmadığını yazan gazeteci, Vecihi Beye ait olduğunu yazdığı: *"Mektep, herkesin bildiği gibi, milli bir müessese halindedir. Birçok müşkülât ve mahrumiyete rağmen de; gerek yetiştirdiği pilotlarla, gerek meydana getirdiği eserlerle, faidesiz olmadığını ispat etmiş vaziyettedir. Bu itibarla bugün için, çıkarılan rivayetlere ve şayialara rağmen, kapatılması mevzu bahis değildir."*¹³⁴ sözlerine yer vermiştir.

Zaman gazetesinin bu haberinden sonra Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin kapatıldığına dair haberler tekrar gazetelerde yer almıştır. Denebilir bu sefer haberlerin sertliği biraz artmıştır. Haber gazetelerse şu şekilde yer almıştır: *"Vecihi Tayyare Mektebinin kapatılmadığına dair Zaman gazetesinin yazdığı haber asılsızdır. Mektep resmen kapatılmıştır. Alakadar bir zat mektebin kapatıldığını ve Türkiye'de sivil tayyare mektebi bulunmadığını, bu neşriyatın kasti mahsusla yapıldığını söylemiştir."*¹³⁵

Okulun kapatıldığı, 18 Ekim 1934 tarihinde Vecihi Beye resmen tebliğ edilmiştir.¹³⁶

K.SONUÇ

Tarih yazımında ve tarihin halka mal edilmesinde dönemin canlı şahidi olanların anıları büyük öneme sahiptir. Anılar, okuyucular için birçok akademik eserden daha etkileyici ve akılda kalıcı olabilmektedir.

Türk havacılık tarihi ise bu bakımdan çok fakir durumdadır. Dönemin gazete ve dergileri ile Hava Kuvvetleri dergisinde yayınlanan muhtelif anılar olmasına karşılık, kitap seviyesinde Vecihi Hürkuş'un anılarından başka bir esere rastlamak mümkün değildir. Bu durum kahramanlıkları ve başarıları yanında, Türk halkı tarafından tanınmasının en büyük sebebidir.

Ancak anıların tarih yazımında sakıncaları da vardır. Anılarda, yazarın içinde bulunduğu olayları, bir akademisyenin tarafsızlığında aktarması neredeyse imkânsızdır. İlave olarak yaşandığı tarihten oldukça uzak bir zamanda kaleme alınan anılarda, anıların bulanıklaştığı ve tarihsel gerçekliklerden uzaklaştığı görülür.

Bu kapsamda Vecihi Hürkuş'un, Vecihi Sivil Tayyare Mektebi ile ilgili anıları akademisyen nesnellığı ile incelenmeye çalışıldı. Vecihi Beyin anılarında net anlaşılmayan, unutulmuş veya yanlış anlaşılabilir hususlar çapraz kaynak incelemesi ile irdelendi.

Vecihi Bey, pilot yetiştirip sivil havacılığı gelişmesini sağlama çabası büyük bir iyi niyet ve vatan sevgisinin sonucudur. Bu gayretlerinde sivil havacılığı geliştirmek kadar herhangi bir savaş döneminde hava kuvvetlerinde yedek pilot olarak kullanılabilir sivil pilotları

134 Zaman, No: 110, 28 Eylül 1934, s.7.

135 Haber, No: 0870, 29 Eylül 1934, s.6. Aynı ifadeler takip eden günlerde yayımlanan diğer gazetelerde de yer almıştır. Vakit, No: 6010, 30 Eylül 1934, s.2;

136 Hâkimiyet-i Milliye, No: 4727, 19 Teşrin-i Evvel 1934, s.3.

yetiştirmeyi amaçladığını sık sık vurgulamıştır. Dönemin ekonomik koşullarında devlet imkânları ile okula yardım edilmeye çalışıldığı da anlaşılmaktadır. Okula çok büyük ilgi olduğu, dönem gazetelerinin yayınlarından görülmektedir.

Konu dönemin politikaları açısından ele irdelendiğinde; Vecihi Hürkuş'un okulu ülke geneline yayabileceği sermayeye sahip olmadığı görülmektedir. Sermaye sahibi olanlarında bir uçuş okulunu yatırım alanı olarak değerlendirmedikleri ve bu alana yatırım yapmadıkları anlaşılmaktadır. Dönemdeki Devletçilik politikaları paralelinde devlet, sivil uçuş okulunu tüm ülke geneline yayabilmek, eğitimde fırsat eşitliği yaratarak, uçuş eğitimini parası olan gençlerin ulaşabildikleri bir eğitim şeklinden uzaklaştırmak için Türk Tayyare Cemiyeti tarafından daha kapsamlı bir uçuş okulu açmayı uygun gördüğü anlaşılmaktadır. Karar Vecihi Hürkuş'un şahsına ve çalışmalarına karşı alınmış bir karar değildir.

Tüm araştırma ve irdellemelere karşılık aydınlığa kavuşturulamayan konular kalmıştır. Bu konular metin içerisinde belirtilmiştir. Tespit edilemeyen en önemli konu Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin kapatılma gerekçesidir. Vecihi Hürkuş gibi birçok alanda çalışmaları olan, ismi hemen herkes tarafından bilinen, Türk milletine mal olmuş bir kahramanın çalışmalarının daha iyi irdelenebilmesi ve aktarılabilmesi için; bu konuyu açıklığa kavuşturacak belgelerin daha uzun süre arşiv raflarında kendisi okuyacak bir araştırmacıyı bekleyeceği anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

- BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:13
- BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:69
- BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:70.
- BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:71
- BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Belge No:72.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:2.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:3.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:7.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:8.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:10.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:11.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:12.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:17.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:18.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:19.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:20.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:21.
- BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0, Yer Kodu: 60-404-10, Belge No:23.

KİTAPLAR

Arıt, Fikret (1967), *Havalarıda İlk Türk Kadınları*, Baha Matbaası, İstanbul.

Cem, Ali (2012), *Atatürk Döneminde Türkiye’de Sivil Havacılığın Kuruluşu ve Gelişimi (1925-1938)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Fırtına, H. İbrahim (2018), *Türk Hava Kurumu Tayyare Madalyaları 1925-2011*, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul.

Hürkuş, Vecihi (2000), *Bir Tayyarecinin Anıları, Yaşantı*, Yapı Kredi Kültür Yayınları, İstanbul.

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009 (2009), Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.

MAKALELER

Kurt, Emin (2021), “Türk Sivil Havacılık Tarihinde Unutulmuş Bir Girişim: Aero Kulüp ve Türk Basınındaki Yankısı”, *Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı:68, s.531-572.

Yalçın, Osman (2015), “Vecihi Hürkuş’un Hayatı Ve Çalışmaları”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl:8, Şubat 2015, Sayı: 15, s.103-117.

SÜRELİ YAYINLAR

Akşam Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi

Milliyet Gazetesi

Savaş Gazetesi

Savaş Gazetesi

Son Posta Gazetesi

Türk Dili Gazetesi

Vakit Gazetesi

Yeni Asır Gazetesi

Zaman

DİJİTAL KAYNAKLAR

<https://www.uskudar.bel.tr> (Erişim tarihi: 15 Şubat 2021)

<https://tayyarevecihi.com> (Erişim Tarihi 10 Şubat 2021)

EKLER

Ek-1: Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin Muhtemel Yeri



Ek-2: Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin Amblemi



Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği

<https://tayyarevecihi.com> (Erişim Tarihi 10 Şubat 2021)

Ek-3: Vecihi Beyin Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF) Umumi Kâtibi Recep (Peker) Beye yazdığı mektup

KIZ ve ERKEK
Telgraf:
VECİHİ TAYYARE Kadıköy
Telefon: 52 - 2



Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

482711 7
GÜNDÜZ ve GECE
Adresler:
Kızıltoprak - Reşadiye So. 54
Göztepe - Çiğme Havuzlar Ca. 47

MÜKEMMEL TEDRİS, KARA, DENİZ VE HAVA SPOR VASİTALARINI CAMİ VE GENÇLERİ HAYATA TECRÜBELİ YOLLARDA HAZIRLAYAN MÜSTESNA BİLGİ YUVASIDIR

İSTANBUL 19 5 1934

R E C E P Beyefendi

G. H. F. Umumi Kâtibi

Çok değerli ve saygılı efendim :

Yüksek emirlerinize imtisalen mektebim hakkındaki maruzatımı arz ederim .

Mektep, henüz bir buçuk yaşındadır , yokluktan doğmuş ve bir atölyeye de meydana gelerek sivil havacılığımızın çekirdeği olmuştur .

Daha ilk tedris senesinde kendi talebaları tarafından yapıldığı tayyareleriyle çalışarak yalnız tayyareyi uçuran değil aynı zamanda havacılık fen ve sanatını anlayan (8) pilot yetiştirmiştir .

Askeri tayyareciliğimizin yetiştirme usulünden daha kuvvetli bir şekil olan bu usul hem tayyarecinin selamet ve emniyetle uymasına ve hem tayyarecinin ömrünün uzamasına esas olmaktadır .

Ordumuzda yetiştirilen askerî pilotların devlet hazinesine asgari 15000 liraya mal olduğu göz önüne getirilecek olursa küçük hizmetimin kıymeti kendiliğinden meydana çıkar .

Hizmet noktasından; memleketi kurtaran ve koruyan yüce fırkamızın yüksek emirlerine her türkün tam ve temiz bir asker duygu ve itaatıyla bağlı olduğumuz tabii olduğu gibi her hangi bir hizmet mukabil bir mükâfat beklemek de mevzu bahis değildir ve olamaz ; ancak memleketin havacılığa olan ihtiyacı bir insanın yaşamak için havaya olan ihtiyacı kadar mübrem ve hayati bulunduğundan kendiliğinden doğmuş bu enerjinin yoktan meydana getirdiği varlık pek tabii olarak yüce milletimizin öz malından başka bir şey olmamak

(BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Fihrist:71)

(2)

Vecihi S. T. M.

iytibariyle korunarak kıymetlendirilmesi hususunu yüce dayağımızın geniş ve düşüncülerine arz ediyorum .

Malumu devletlerdirki ordumuzun her sınıftan ihtiyat kuvvetleri daima emre müheyyadır , yalnız havacılık ihtiyatımız yoktur.

Bu küçük varlık da bu hayatî noksanı gidermek için,türk cumhuriyeti çocuklarını havacılığa alıştırmak ve yetiştirmekden başka bir şey düşünmüyor , bu temiz ve vatanî dilek ve işe rağmen en ufak bir yardım bile yok.

En çok müstehlikli bulunduğumuz Benzinin bizde fiyatı yabancı ellerdeki benzin fiyatından beş defa fazladır,halbuki havacılıkta mecburi kullanılan kuvvetli motörlerin sarfiyatı pek çoktur , geçen bir senelik çalışmamızla sarf ettiğimiz bensin miktarı (15) ton raddesindedir ,gün geçdikçe bu miktar pek tabii çoğalacaktır.

Bu benzin pahalılığından uçuşlarda takip edilmesi zarurî olan programlarımızı pek büyük fedakârlıklarla tatbik edebildiğimiz gibi attığımız bu kıymetli adımın durmaması için de tahammülün fevkinde küâfetler intiyar ediyorum, hatta bu yüzden de bugün Borçlu vaziyetteyim .

Yüce dayağımızın öz mali olan bu küçük hava yuvasını korumanızı, havacılığımıza hizmet gayesiyle yaptığımız ^{küçük} borçlardan beni kurtarmanızı ve bu benzin derdimize (maliyyet fiyatı gibi) bir çare bulmanızı arz ve istirham eder ve bu vesile ile candan saygılarımı sunarım efendim .

Mektebiniz talebeleri tarafından ve yabancı motörleri avrupadan getirilerek müceaddet meydana getirilen iş tayyarelerin ilk sıralı küçük filanuzunun fotoğrafını ilâz ederek arz ederim ef.

C. H. F.	
İht. V. Kurumidârî	
27 Mayıs 1934	
No	48271

VI

26. V-1974

72

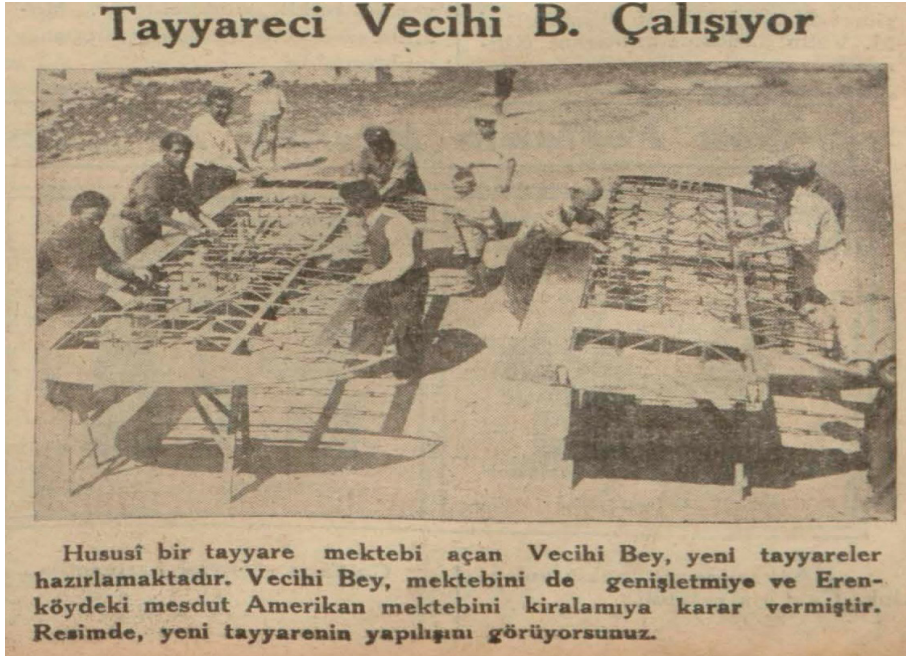
(BCA, Fon Kodu: 490-1-0-0, Yer Kodu: 1542-271-1, Fihrist:72.)

Ek-4: Milliyet Gazetesinde Yer Alan Haber



(Milliyet, No: 2593, 2 Mayıs 1933, s.5)

Ek-5: Son Posta Gazetesinde Yer Alan Haber



(Son Posta, No: 1101, 18 Ağustos 1933, s.1)

Ek-6: Aşkım Gazetesinde Yer Alan Haber

Vecihi beyin tayyare mektebi

“Geçen sene 7 mezun verdik, biri hanım. Bu sene 24 talebem var..”

“Biz ailece tayyareye seve seve bineriz. Çocuğum, refikam, annem...”



Vecihi bey ve ailesi erkânı birden uçuyorlar, Vecihi beyin tayyareleri ve talebesinden bir kısmı

İstanbul Tayyare Cemiyeti kymeli tayyarecimiz Vecihi beyin takdir edilmesine karar verdi.

Dijer taraftan kendile iftihar edeceğimiz bu meşhur tayyarecimiz meşek hayatının tamam yirmi ikinci senesine basmak üzeredir.

Bu münasebette dün Vecihi beyi Kızıtopraktaki «Vecihi sivil tayyarecilik» mektebinde ziyaret ettik. Etrafını yeni uçuştan dönme talebeleri sarmıştı. Burada Vecihi beyin ismi «Hocam» dir. «Hocam» Kızıtoprakta Vecihi ismi kadar meşhurdur.

Kendile denize karşı oturduk.

— Tayyarecilige nasıl başladınız ve nasıl muvaffak oldunuz?

— Daha küçüktenberi spora dehicill meşki idim kilhasa bisiklete, motöre, motosiklete, otomobil karşı çok meraklıyım. Birmediğim bir tayyare kalmıştı. Halbuki en büyük arzum da tayyareye binmekti. Karar verdim: Muhakkak tayyareci olacaktım. 1913 senesinde meşlece atıldım. Tayyarecilik mektebine girdim. Yaşım 18 idi. Bir sene kadar küçük olduğum için ucamadım.

Fakat sonra başladım. Uçuşların daha ilk ayında havada cambazlıklar yapıyor, taklidlere atıyordum. Herkes bende bu sahada büyük bir istidat görmüş olmalı ki pek çok teşvikler karşısında kalıyordum.

Bütün vaktimi tayyare hangarında geçiriyordum. Uçmadığım zamanlar tayyarenin içine giriyor, başımın içinde hayali uçuşlar yapıyordum, hattâ bir sefer o kadar delmişim ki tayyarenin pervanesini çevirdim. Halbuki mahiyetinde cereyan varmış. Benin de açılmış. Birdenberi tayyare hangarın içinde hareket geldi ve hangarın kapalı kaplarına çarparak onu parçaladı. Sonra tabii bu hareketimin cezasını hem de adamaklılı çektim.

— En canlı hatıralarınız?

— Büyük muharebede idik. — — — — — hestede idim. Rasıdım

Tayyare cemiyeti reisi muavinî Şükrü beydi. Kelkitte düşman tayyare karargâhı vardı. Bir sabah erkenden, güneş doğmadan yakaktan kaldırıldık ve emir aldık: «Kelkitde gidicekiziniz. Düşman tayyare karargâhını bombardıman edeceksiniz.»

Tek başımıza havalandık. Düşman karargâhına yaklaştığımız zaman iki düşman tayyaresinin havalandığını gördük. Tayyarenin biri birden çok uzaktı. Ötekisi kâh üstimize, kâh altına doğru uçuyordu. Birbirimize yaklaştık. O ateş etti, biz ateşe başladık. 15 dakika birbirimize gayet yakından ateş ediyorduk. Kâh o tepemize çıkıyor, kâh biz kendisini altımıza alıyorduk.

Bizim tayyare muhtelif yerlerinden yaralanmıştı. Fakat düşman tayyaresi de yaralı idi. Bu esnada müthiş bir şey oldu. Arkeşaşın makinelî tüfeği inaktı etti. Halbuki karşımuştakiler boyuna ateş ediyordular.

Derhal ben kendi hücum tüfeğine yaptım. Ve bütün süratimle düşman tayyaresinin üzerine hücum ettik, ateş ettim. Karşımızdaki tayyareyi yaraladığımızı zannederim. Çünkü birdenbire tayyare baş aşağı düşmeğe başladı. Aşağıya, Kelkit çayının kayalıkları arasına düştü. Parça parça oldu.

İşte ilk muvaffakiyetim. Bu güzel zaferin kıymetli hatırasını her zaman muhafaza edeceğim.

Bu vakadan tam 12 gün sonra idi. Erzinan ovasının üstünde keşfe çıkmıştık. Ovada düşman kuvvetleri vardı. Tek başımıza idik. Birdenberi iki düşman tayyaresi belirdi. Hemen bir ortalarına aldılar. Sıkı bir ateşe başladılar. Havada kurşunlar vızıl vızıl etrafımızda doluyordu. Müsademeniz tam 25 dakika sürdü. Tayyaremiz delik deşik olmuştuk. Birdenberi tamam alının ortasında müthiş bir azar. Alınımın yaralanmıştım. Derhal kendimi kaybettim. Ben kendimi kay-

bedince tayyare 2300 metre irtifadan müthiş bir süratle düşmeğe başlamış.

Sukut esnasında birdenbire kendime geldim. Yere yaklaşılmaz 1000 metre kadar vardı. Derhal vaziyeti topladım. Tamam düşman kuvvetlerinin ortasında imiş mecbur olduk. Benim maksadım yaralı olmama rağmen tayyareyi alelacele tamir edip kaçmaktı. Fakat tayyare yere inince etraftan düşman kuvvetleri üstimize doğru konuşmağa başladılar. Esasen tayyare de derhal tamir edilemeyecek bir hale gelmişti. Derhal parçaladım ve 12 gün evvel güzel bir zafer kazandığımız sevgili tayyaremizi alınımdan kanlar aka aka yaptım. Düşman kuvvetleri bizi yakaladığı zaman tayyareye cıkış yapmıştı. Esir olmuştum, fakat bir müddet sonra esaretten kaçtım. Yaya olarak memleketime geldim.

— Şimdiki halde kaç talebeniz var?

— Mektebimiz 7 mezun verdi. Bunların arasında bir de hanım var. Bu yedi mezun gayet iyi birer pilotlardır, yalnız uçular yapıyorlar. Beş tayyarem var. Her zaman gelip burada uçabilirler. Şimdi 24 talebem var. Üçü de hanım.

Bilhassa son zamanlarda gençlerde tayyarecilige karşı son derece bir heves ve rağbet uyanmıştır. Ben birçok müracaatlar karşısında kalıyordum.

Ben talebelerimin ruhi cihetleriyle de son derece meşgul oluyorum. Çünkü kendim tayyarecilğin bir ölüm vastası olmadığına inanmışımdır. İyî bir tayyareci olmak için evvelâ bunu kabul etmek lazımdır.

Benim tayyarecilige karşı hissim platonik bir aşk benzermez. Ben tayyarenin tehlikesizliğine müsbet surette inanmışımdır. Hatâ o kadar ki şehir içinde bir mahalleden ötekî mahalleye bile tayyareme gidiyorum. Mümkün olsa İstanbulla bile burzdan tayyare ile geçeceğim. Orada

işimi gördükten sonra gene tayyare ile döneceğim.

Biz, bütün aile tayyareye seve seve bineriz. Çocuğum iki yaşında iken tayyarenin en iyi yolcusu idi. Refikam, 60 yaşını mütevaciz olduğu halde annem. Hep tayyareye binerler.

(Aşkım, No: 5724, 15 Eylül 1934, s.6)

Ek-7: Vakit Gazetesinde Yer Alan Haber

Tayyareci Vecihi Beyin on sivil tayyarecisi

Tayyareci Vecihi Bey tarafından kurulmuş olan Sivil Tayyarecilik mektebinin ilk tahsil devresi bitmiş ve dünden itibaren imtihanlara başlanmıştır. İmtihanlara giren talebe on tane dir ve isimleri şunlardır:

Bedriye Hanım, Süleyman, Muammer, Tefrik, Kenan, Ömer, Sait, Salih, Riza ve Nuri Beyler.

Bu talebeler, imtihanlarda muvaffak oldukları takdirde kendilerine diploma verilecek ve Vecihi mektebi de ilk tahsil devresinde memlekete on sivil tayyareci yetiştirmiş bulunacaktır.



Vecihi Beyin ve 10 genç tayyarecinin dün alınan resimleri

Dün inşaat ve malzeme, pusula ve havai seyrüsefer imtihanı yapılmış ve imtihanlarda mümayyiz olarak Yeşilköy hava müfrezesi kumandanı Binbaşı Naim Beyle Yüzbaşı Âsım Bey bulunmuşlardır. İmtihanlara devam edilecek, bugün motör ve meteoroloji perşembe günü de uçuş nazariyatı imtihanları yapılacak ve ameli uçuş imtihanları için de hava şartlarının müsaadesi beklenecektir.

Mektebin tahsil müddeti önümüzdeki ikinci devrede altı aydan bir seneye çıkarılacaktır.

Vecihi yetiştirdiği talebesile Cümhuriyet bayrabında bir filo halinde Ankarayı ziyaret edecektir.

(Vakit, No: 5618, 27 Ağustos 1933, s.1)