

İlk Türk Uçağı

Ne Zaman Yapıldı?

Kim Yaptı?

“İlk Türk uçağı ne zaman yapıldı”.

Günümüzde hâlâ birçok kişinin cevabını tam olarak bilmediği bir sorudur bu. Konu hakkında biraz bilgisi olanların cevabı, genelde “1930’da” veya “1950’de” olur, yapıldığı yerin de Kayseri veya Etimesgut olduğu söylenir.

Bu sorunun doğru cevabı 1924’tür, yapıldığı yer de Seydiköy Hava Meydanı’dır (Gaziemir-İzmir). Türkiyede ilk Türk uçağını yapan kişi ise hayatını havacılık bilimine adanmış Vecihi Hürkuş’tur.

Kurtuluş Savaşı sonrası İzmir Seydiköy’de açılan Tayyareci Okulu’nda yeni havacıların eğitimlerine başlanılmıştı. Savaşta çekilen yoklukların giderilmesi amacıyla havacılığı millileştirme düşüncesi doğmuştu. 1923 yılında kahraman şehit pilotlarımızdan Yüzbaşı Fazıl’ın komutanlığını yaptığı Kara ve Deniz Okulu’nda Vecihi Hürkuş, uçuş öğretmenliğinden başka fen işleri ile de uğraşmaktaydı. I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı’nda değişik marka ve modellerde Fransız, İtalyan, İngiliz ve Alman uçaklarında uçmuş, gerektiğinde tamirlerinde bulunmuş ve tecrübe uçuşları yapmıştı. Özellikle Kurtuluş Savaşı’nda çekilen malzeme sıkıntısı ve yokluklar onu “neden kendi uçağımız yok” diye düşündürmüştü. Yaratıcı kişiliğiyle uçak tasarımları yapmış, projelendirmiş ve girişimci ruhuyla da bu rüyasını hayata geçirerek ilk Türk uçağını yapmıştı.

Vecihi 14 Haziran 1923’te, henüz Cumhuriyet ilan edilmeden, altıncı projesi olan *Vecihi K-VI* uçağının teknik çizimlerini tamamlamış ve uçak yapma projesini Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Bey’e sunmuştur. Proje tetkik ettirilmiş ve uçağın yapımına onay verilmiştir. Tasarım kriterleri olarak da üç nokta belirlenmiştir:

- Uçağın taşınma ve monte işlemlerinin en az zamanda, en az el işi ile yapılmasını mümkün kılmak
- Uçak keşif maksadına göre hazırlanmakta olduğu halde, süratini de 200 kilometre üstüne çıkarmak ve tırmanma kabiliyetini yüksek tutmak
- Savunma silahlarının kolaylıkla kullanılması için görüş vasfını yükseltmek, bir avcı tayyaresi kadar yüksek manevra kabiliyeti temin etmek ve harekâtı kolaylaştırmak

Kısıtlı bir bütçesi olan *Vecihi K-VI* Eğitim ve Keşif Uçağı Projesi, Türk havacılığı için çok önemli bir adımdı. Tasarım için oluşturulan kriterleriyle bu proje, yıllarca süren savaşlardan yeni çıkmış, altyapısı neredeyse yok olmuş bir ülkede dünya havacılığına âdeta bir meydan okumaydı. Çünkü uçağın süratinin o zamanın en üst seviyesinde olması, en kısa zamanda monte edilmesi, pilot görüş açısının çok iyi olması gibi kavramlar günümüzde de bir uçağın sahip olması gereken en önemli tasarım kriterleridir.

Hürkuş, arkadaşları ile birlikte Halkapınar Tayyare Onarım Atölyesi’nde uçağını yapmaya başlar. Motoru Kurtuluş Savaşı’nda ele geçirilen Yunan uçaklarından alınmış, bakımı yapılarak uçağa uygun duruma getirilmiştir. Gövdesi, kanatları ve diğer tüm par-



Vecihi K-VI
Vecihi Hürkuş tarafından
1925 yılında Türk Hava Kurumu
amblemi olarak çizilmiştir.
Amblemdaki harfler
Türk Tayyare Cemiyeti
anlamına gelen TTC harfleridir.
(Gönül Hürkuş arşivi)



VECİHİ K-VI İlk Türk uçağı 1924 (Gönül Hürkuş arşivi)

çaları için yerli kereste, demir profil (ince saç çubuk) ve bez gibi malzemeler kullanılmıştır. Kanatlar üzeri bez ile kaplanmış tahta iskelettendir. O zaman ki teknolojiye göre bez gerilmesi ve sertleşmesi için emayit adı verilen bir tür cila kaplanmıştı. Bu uçak yapısı bakımından o günün standartlarındadır. En önemli noktalardan biri ise uçakta yerli imalat parçalar kullanılmasıdır.

Dünya havacılığı teknik ve bilimsel açıdan henüz araştırma devresinde ve av uçaklarında da sürat 200-220 km iken *Vecihi K-VI*'nin süratının 207 km olması öngörülmüştü. Benz marka, 6 silindireli, su soğutmalı, 200 bg bir motoru vardı. Uçağın tam yük kalkış ağırlığı ise 1270 kg olarak hesaplanmıştı. O tarihte yapılan benzerleri ile karşılaştırıldığında *Vecihi K-VI*'nin üstün teknik özellikleri ile öne çıkan bir uçak olduğu ortadadır. Örneğin Türkiye'nin 1924 yılında Fransadan aldığı Avions Caudron C.59 tipindeki uçağın motoru 80 bg, hızı 180 km, tam yük kalkış ağırlığı da 890 kg idi.

Vecihi ve arkadaşları, 1924 yılında yaptıkları uçak ile genç Türkiye'nin dünya havacılığında hiç de geri olmadığını ispatlamışlardır. *Vecihi K-VI* uçağı, on dört ayda bütün parçaları tamamlanarak monte edilmiş ve uçar duruma getirilmiştir. Halkapınar'dan Seydiköy Hava Meydanı'na taşınmış, motor ve taksi (yürüme) testleri yapılarak uçabilir duruma getirilmiştir.

Uçağa tecrübe uçuş izni ve uçabilirlik sertifikası verecek bir teknik heyet oluşturulmuştur. Ancak o zamanki teknik heyette mühendis ve uçağı kontrol edecek seviyede tecrübeli ve bilgili teknik personel olmadığından uçuş izni verilememiştir.

Bu durumda Vecihi Hürkuş, 28 Ocak 1925 Pazar günü saat 15.00'da *Vecihi K-VI*'nin tecrübe uçuşunu 15 dakika havada kalarak gerçekleştirmiş ve emniyetli bir şekilde yere inmiştir. O anı Vecihi'nin kendi yazdıklarından okuyalım:

"Her şey tamam, saat 15.00, belki birkaç dakika daha geç, motorum çalışıyor, yerdeki bu ısınma zamanında, kum çuvalı rasit yerine (arkada uçan silahçı) bağlanırken ben de son bir defa daha tayyarenin her noktasını gözden geçiriyorum: Kanatlarım, dümenlerim, teller ve emniyetler hepsi iyi, ben de pilot mahallindeyim. Kumanda vasıtaları rahat ve hassasiyetle oynak, motörümün son kontrolünde, devir saati ibresinin gösterdiği 1420 rakamında öyle tatlı ve tanınan bir ahenk var ki, inancım kuvvetli bir mesnet idi. Etrafıma baktım, meydan sessizlik içinde. Ekrem'in yüzüne baktım o sevinç içinde gülüyordu. Benim sözümü beklemeden eğildi, tekerleklerin önlerindeki takozları çekti ve sonra koşarak yanıma sıçradı. 'Beni de al hocam' dedi. Fakat bu isteği yerine getiremezdim. Çünkü yeni bir tipin ilk tecrübesini yapıyordum, bu aynı zamanda beynelil bir teamül, (uluslar arası havacılık kuralı) bir mecburiyetti.

Kısa bir rule (uçağın yürümesi) ile meydanın uçuş sahasına dahil olduktan sonra rüzgâr istikametine dönmüş ve gün şiddetle esen şimal (kuzey) rüzgârına karşı motörümü doldurmuştum. Belki heyecanım vardı, fakat sevinçten hiç bir şey hissetmeden kuşumun ayaklarının yerden kesildiğini anladım.

Şimdi boşlukta, uçuyorum berrak semada, kendi kafamla, kendi ellerimle yaptığım kanatlar üzerindeydim. Sürat her an biraz daha fazla; 100, 120, 150, 180 kilometrelere yükselirken tayyarem tok ve hırçın tırmanışına devam ediyordu. O anki duygularım; bu sürat bizde mevcut tayyarelerin hiç birinde yok. Muvazene dümenlerimi; evvela hafif sonra sert ve daha çok sert olmak üzere birçok kez tecrübe ediyordum. Hassasiyet çok iyi, diğer kumanda vasıfları üzerinde ayrı ayrı muhtelif tesislerle tekrar tekrar yaptığım tecrübelerim inancım büyük kuvvet katıyor. Evvela sola dönüş, sonra sağa, daha sonra devamlı dönüşlerim tayyarem in itaatinin tam olduğunu doğruluyordu. Bu tecrübelerden sonra devam eden uçuşumda büyük bir zevk vardı. Uzun zaman kullanılmış bir tayyarede uçuyor gibi idim. Bu arada yaptığım sürat tecrübeleri de tasarladığım projemin limitlerini tam olarak tahakkuk ettirmişti. 15 dakika devam eden uçuştan sonra inişe geçtim, bu tatbikat normal bir tayyarenin hassasiyeti ile neticelendikten sonra etrafımı saran arkadaşlarımın omuzları üzerinde kendimi buldum."



VECİHİ K-VI ilk Türk uçağı, tecrübe uçuşu 28 Ocak 1925 (Üstte) VECİHİ K-VI ilk Türk uçağı 1924 (Altta) (Gönül Hürkuş arşivi)

Türk Havacılığına adanmış bir ömür: Vecihi Hürkuş

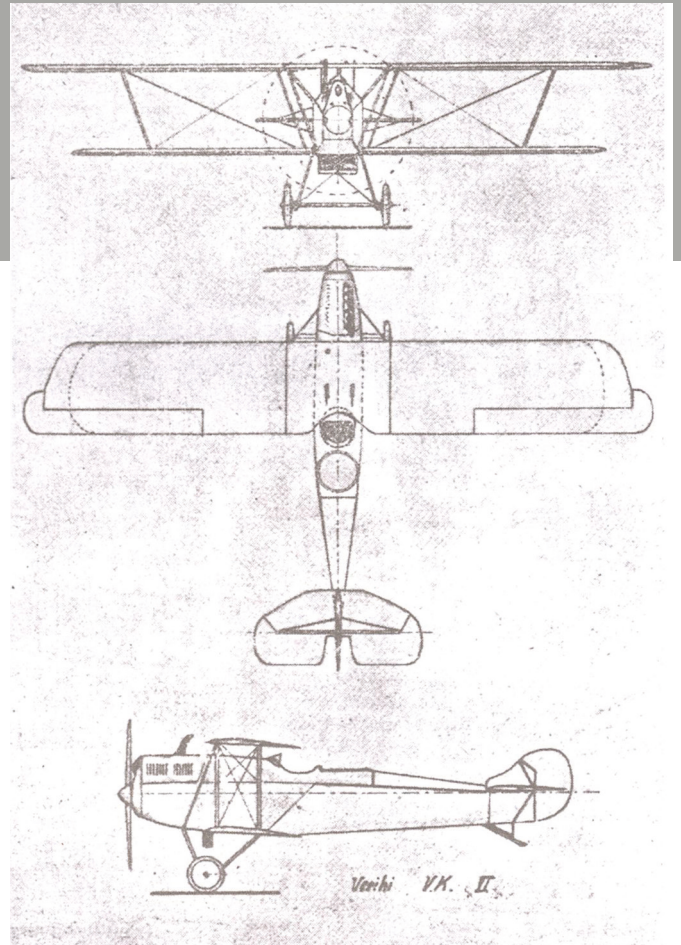
Kurtuluş Savaşı'nın kahraman pilotlarından Vecihi Hürkuş (1896-16.07.1969) İstanbul'da doğmuştur. İlkokulu Bebek'teki Üsküdar Paşakapısı İdadisi'nde okumuş ve sanata olan yeteneği nedeniyle daha sonra Tophane Sanat Okulu'nu bitirmiştir.

1914 yılında Türk havacılığının büyüklüğünü göstermek için İstanbul'dan Kahire'ye yapılan uçuşta Fethi, Nuri ve Sadık beylerin şehit olmalarından çok etkilenmiş ve Türk havacılığını yükseltmek amacı ile havacı olmaya karar vermiştir. Yeşilyurt Tayyare Makinist Mektebi'nden 1915 yılında mezun olmuştur. Uçak makinisti olarak I. Dünya Savaşı'nda Bağdat cephesine tayin edilmiştir. 2 Şubat 1916 tarihinde bir tecrübe uçuşunda uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a dönmüştür. Geçirdiği kazaya rağmen tayyareci yani pilot olmaya karar vermiş ve gerekli başvuruyu yapmıştır. Bu karar onu tam elli yıl göklere bağlamıştır. Yeşilköy'deki Tayyareci Mektebi'ne girmiş, 15 Kasım 1916 tarihinde tayyarecilik tahsilini bitirmiş ve pilotluk diplomasını almıştır. 1917 yılında Kafkas Cephesi 7. Tayyare Bölüğü'ne atanmış, Kafkas Cephesi'nde bir Rus uçağı düşürerek ilk uçak düşüren tayyareci olmuştur. 8 Ekim 1917 günü Erzincan'daki Rus karargâhını bombaladıktan sonra hava savaşında kendisi de yaralanmış, uçağı vurulmuş ve Ruslara esir olmuştur. 1918 yılında Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'ndan kaçmış ve İstanbul'a dönmüştür. İstanbul'un işgalinde Kuvva-i Havaiyeci arkadaşları ile birlikte 7 Haziran 1920'de Anadolu'ya üç uçak kaçırmaya çalışmış, fakat uçakların bakımının yetersiz olmasından dolayı başarılı olamamışlardır. Bunun üzerine tayyareci altı arkadaşı ile birlikte gizlice, esaretten dönen askerlerin arasında, Harem'den kalkan bir gemiyle Mudanya'ya, oradan Bursa ve Eskişehir üzerinden Konya'daki Hava Bölüğü'ne, kurulmakta olan Mustafa Kemal'in ordusuna katılmıştır.

I. İnönü, II. İnönü ve Sakarya savaşlarında Tayyareci Fazıl ile birlikte çok önemli keşif görevlerinde bulunmuştur. I. İnönü Savaşı'nda yaptığı keşif uçuşunda Yunan ordusunun geri çekildiğini, Batı Cephesi Komandanı İsmet İnönü'ye rapor ederek Türk ordusunun hücum geçmesini sağlamış ve "Türk Ulusu'nun makûs talihinin" değişmesine büyük katkıda bulunmuştur. TBMM'den üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrası Hava Kuvvetleri'nden istifa edip İzmir'den Ankara'ya giderek henüz kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne (Türk Hava Kurumu) katılmıştır. Türk Hava Kurumu'nun kurucu beş üyesinden biridir. Burada baş pilotluk ve Fen Şubesi'ni organize etme görevlerinde bulunmuştur. Amacı Gazi Mustafa Kemal'in "İstikbal göklerde" yönergesiyle havacı bir kuşak yetiştirmek üzere bir okul açmak, milli bir hava sanayi kurulmasına katkıda bulunmaktır.



Vecihi Hürkuş (1896-16.07.1969)
Türk Havacılığının çalışmak için çarpınan bir hizmetkâr



VECİHİ K-VI ilk Türk uçağı teknik çizimi (Gönül Hürkuş arşivi)

VECİHİ K-VI'nın Teknik Özellikleri

Tayyare tipi	:	Vecihi K-VI Eğitim ve Keşif Uçağı
Motor	:	Benz marka, 6 Silindirli su soğutmalı, 200 bg
Ebatları	:	
		Tam genişlik : 11.700 m
		Tam uzunluk : 7.610 m
		Tam yükseklik : 3 m
		Kanat taşıma sathı : 31.800 m ²
Ağırlıkları	:	
		Boş ağırlık : 830 kg.
		Mürettebat : 160 kg (iki kişilik)
		Akaryakıt : 200 kg
		Tam uçuş ağırlığı : 1270 kg
		Kanada düşen ağırlık : 40 kg/m
		Motor kuvvete düşen ağırlık : 7,70 kg/bg
En yüksek sürati	:	207 km/saat
		Seyahat sürati : 188 km/saat
		Askı sürati : 83 km/saat
Pervane çapı	:	2850 mm
Pervane hatvesi	:	2740 mm



Bursa'ya geçen ilk havacılarımız:
Tayyareci Şakir Hazım ve eşi, Tayyareci Hayrettin,
Tayyareci Vecihi, Ser Makinist Eşref,
Tayyareci Kazım (Şehit), Tayyareci İhya (Şehit)

sine Türk Kuşu'nu kurma görevi verilmiştir. THK Türk Kuşu, Vecihi Hürkuş tarafından kurulmuştur.

1937 yılında THK tarafından Almanya'ya, Weimar Mühendislik Okulu'na gönderilmiştir. İhtisas sınıfında eğitime başlatılmış ve bir buçuk yıl sonra mezun olarak 1939'da Uçak Makine Mühendisliği diplomasını almıştır. Atatürk'ün vefatından sonra THK kadrosu değişmiş ve Almanya'dan dönen Vecihi Hürkuş, hiçbir teknik imkân olamayan THK Van ili Şubesi'ne tayin edilmiştir. Bunun üzerine çok sevdiği THK'dan istifa etmek zorunda kalmıştır. Havacılıktan uzak duramayan Hürkuş, kızı Gönül Hürkuş ile 1947'de Kanatlılar Birliği'ni kurmuş ve *Kanatlılar* adlı dergiyi çıkarmıştır. 1954'te ilk sivil havayolu olan Hürkuş Hava Yolları'nı kurmuştur.

Bu uçuş, Türk havacılık tarihinde yerli yapım uçak ile gerçekleştirilen ilk tecrübe uçuşudur. 15 dakika sürmüştür, çünkü ilk tecrübe uçuşu 15 dakika olmak zorundadır. Test pilotu tek kişidir, arka pilot mahalline 60 kilo ağırlığında kum çuvalı konmuştur. Bu işlemler bize tecrübe uçuşunun uluslararası standartlarda yapıldığını göstermektedir.

Vecihi Hürkuş, izin almadan uçuğu gerekçesi ile beraber yola çıktığı, uçağın yapımı için izin ve yetki aldığı kişi tarafından cezalandırılır. Oysa çaresizlik içinde bırakılmıştır. Hakkında alınan bu yanlış karar neticesinde, Vecihi Hava Kuvvetleri'nden istifa eder ve Türk Hava Kurumu'na katılır. Onun Gaziemir'den ayrılmasından sonra uçak kullanılmaz duruma gelir.

Türk Hava Kurumu *Vecihi K-VI*'yı, bağış toplama faaliyetlerinde kullanmak ve halka havacılık sevgisini aşılama amacıyla ile resmi olarak istemiş, fakat uçak hiçbir zaman Türk Hava Kurumu'nun kullanımına verilmemiştir.

İşte bugünlerde TUSAŞ'ın (Türk Havacılık ve Uzay Sanyii A.Ş.) fabrikasında özgün bir proje olarak geliştirilen,

Tayyareci Vecihi olarak bilinen Hürkuş, 1930-1935 yıllarında Kadıköy'de Vecihi Tayyare İnşaa Fabrikasını kurmuş, kendi tasarımı olan *Vecihi XIV*, *Vecihi XV*, *Vecihi XVI* uçaklarını ve *Vecihi SK* adlı uçak motoru ile çalışan deniz botu imal etmiştir. 1932 yılında yaptığı uçaklarla Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni kurmuş ve pilotlar yetiştirmiştir. 1935 yılında Atatürk'ün "*Vecihi'den istifade edin*" direktifi üzerine Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca tarafından Ankara'ya çağırılmış ve kendisine

Hayatını havacılığa adanmış Vecihi, yaşamının yaklaşık 30.000 saatten fazlasını havada geçirmiştir. Uluslararası Havacılık Organizasyonu (ICAO) tarafından dünyada pilotluğu 50 yılı aşan ilk Türk pilot olarak ödüllendirilmiştir. Hürkuş, 1916-1967 yılları arasında, toplam 102 ayrı model uçak kullanan ve havada 30.000 saat geçiren tek pilottur. 16 Temmuz 1969'da, Türk Hava Kurumu'nun tarihini yazarken hayata gözlerini yummuştur.

Tayyareci Vecihi Hürkuş'un İlklerinden:

- Kafkas Cephesi'nde ilk Türk hava zaferi, 1917
- İstiklal Savaşı'nda ilk hava zaferi, Alaşehir, 15.08.1920
- İstiklal Savaşı'nın son uçuşu, Seydiköy Havaalanı, İzmir, 14.09.1922
- İlk Türk uçağı *VECİHI K-VI*'nin imalatı, Halkapınar, 1924
- İlk Türk uçağı *VECİHI K-VI*'nin tecrübe uçuşu, Gaziemir, 28 Ocak 1925
- Türk Tayyare Cemiyeti (THK) kurucu üyesi, baş pilotu, 1925
- İlk Türk sivil uçağı *VECİHI XIV*'nin halk ve basın önünde ilk uçuşu, 16 Eylül 1930
- Vecihi Faham Tayyare İnşaa Fabrikası, 23 Şubat 1932
- Vecihi Sivil Tayyare Mektebi, 21 Nisan 1932
- VECİHI XV*, *VECİHI XVI* uçaklarının imalatı, 1933
- Türk Hava Kurumu, Türk Kuşu kurucusu, 1935
- Kanatlılar Dergisi, 1947
- İlk sivil havayolu, Hürkuş Hava Yolları, 1954
- 102 değişik tipte uçakla, 30.000 saat havada kalmıştır.



Vecihi XIV, *Vecihi XV*, *Vecihi XVI* uçakları (Gönül Hürkuş arşivi)
Kadıköy Vecihi Tayyare İnşaa Fabrikası ve Vecihi Sivil Tayyare Mektebi)

Türk mühendis ve teknisyenlerin tasarladığı ve imal ettiği eğitim uçağının adı "HÜRKUŞ" ilk Türk uçağını tasarlayan, imal eden ve ilk tecrübe uçuşunu yapan Vecihi Hürkuş'tan gelmektedir.

Kaynaklar

- Hürkuş Vecihi, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı kredi Yayınları, İstanbul, 2000
- Hürkuş Vecihi, Vecihi ¼ Asırdır Havada 1915-1925, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942
- Keyüsk Mazlum, Türk Havacılık Tarihi, 1912-1914, Hava Basımevi, Eskişehir 1951
- Keyüsk Mazlum, Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916, Hava Basımevi, Eskişehir 1951
- Keyüsk Mazlum, Türk Havacılık Tarihi, 1917-1918, Hava Basımevi, Eskişehir 1951
- Tanman Sıtkı, Türk Havacılık Tarihi, 1918-1923,

- Hava Basımevi, Eskişehir 1953
- Kansu Yavuz, Havacılık Tarihinde Türkler 1, Hava Basımevi, Etimesgut 1971
- Kaymaklı Hulusi, Havacılık Tarihinde Türkler 2, Kültür Ofset Anakara 1997
- Okar Avni, Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924, YKY yayınları, İstanbul, 2004
- Sarp İrfan, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Hava Basımevi, Ankara, 1986
- Fırtına İbrahim, Havacılık Anıları 1922-1930, THK. Basımevi, Ankara, 2009
- Er Şükür, Havacılık Endüstrimiz ve Türk Hava Kurumu, Ankara, 2010