

**Ulusal Havacılık Tarihimizin Ta Kendisi**  
**Vecihi HÜRKUŞ**  
(Tayyare Makina Mühendisi)

**Nadir AVŞAROĞLU**  
Maden Mühendisi

**Not:** Biyografi olarak hazırlanan bu metin Vecihi Hürkuş'un, Bir Tayyarecinin Anıları adlı anı kitabından ve Vecihi Hürkuş'un kızı Gönül Şarman Hürkuş tarafından hazırlanan metinlerden alınmıştır.



*Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III***ULUSAL HAVACILIK TARİHİMİZİN TA KENDİSİ****Vecihi HÜRKUŞ**

(Tayyare Makina Mühendisi)

Anadolu'daki havacılık tarihi ile ilgili bir makale okurken dikkatimi çekmişti, hani şu Adile Naşit, Münir Özkul, Müjde Ar, Ayşen Gruda ve Şener Şen'in başrollerini oynadığı insanın içini ısıtan sıcacık bir yerli film vardır. Gülen Gözler. O filmde Şener Şen'in canlandığı unutulmaz bir Vecihi karakteri vardır. Sürekli ve her fırsatta sevdiği kızı babasından isteyen, ama çılgın hareketleri nedeniyle babasının kızı vermemekte ısrar ettiği, kızın evini uçakla ziyaret eden ve sonunda uçakla birlikte evlerini başlarına yıkan bir karakter; Vecihi. Filmin senaryosuna zıt olduğunu düşündüğüm bu karakter tesadüfen uçak kullanıyor ve bu karakterin adı tesadüfen Vecihi olarak belirleniyor olamaz diye düşünüyorum. Havacılık tarihimizin en önemli isimlerinden ve ülkemizdeki ilk uçak mühendislerinden biri olan Vecihi Hürkuş, bu filmin yönetmeni Ertem Eğilmez tarafından en güzel biçimiyle anılmış olsa gerek.

Vecihi Hürkuş, İstanbul, Arnavutköy Akıntıburnu'ndaki yalıda Rum'ların haçı suya attıkları gün olan 6 Ocak 1896 (1311) tarihinde doğmuştur. Babası İstanbul'lu bir aileden Gümrük Müfettişi Faham Bey, annesi Vidin'de doğmuş, üç yaşında İstanbul'a gelmiş Zeliha Niyir Hanım'dır. Üç yaşında iken babası ölmüş, geniş bir ailenin içinde akrabaları ile birlikte büyümüştür. İlkokulu Bebek'te okumuş, Üsküdar'da Füyuzati Osmaniye Rüştüye'sinde ve Üsküdar Paşakapısı İdadisi'nde devam etmiş, sanata olan ilgisinden Tophane Sanat Okulu'na geçmiş ve bu mektebi bitirmiştir.

1912'de Balkan Harbi'ne eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanına gönüllü olarak katıldı ve Edirne'ye giren kuvvetler içinde yer aldı. Balkan Harbi sonunda İstanbul Ordu Kumandanlığı tarafından Beykoz Serviburun'daki esir kampına kumandan oldu. Tayyareci olmak istiyordu. Yaşı küçük olduğundan makinist mektebine aldılar. Makinist olarak Birinci Dünya Savaşı'na girerek Bağdat cephesine uçak makinisti olarak gönderildi. Orada bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döndü. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek tayyareci oldu.

1917 sonbaharında Kafkas cephesine, 7. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Orada bir uçak düşürerek Kafkas Cephesinde uçak düşüren ilk Türk tayyarecisi oldu. Bir hava savaşında yaralanarak düşünce, Rus'lara esir oldu. Esir olarak Hazar

### Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III

Denizi'ndeki Nargin adasına gönderildi, anılarından anladığımız kadarı ile; "Papillon" (Kelebek) romanında Henry Charriere'nin Fransız Guyana'sının Şeytan Adası'ndan kaçısına çok benzer bir biçimde yüzerek kaçmış ve Erzurum'a kadar yaya gelmiştir.



**Nargi Adası Esir kampı. Oturanlar soldan sağa Vecihi Hürkuş, Rus Bölük Komutanı ve Raşit Bahattin Bey)**

İstanbul'a geldiğinde savaşın sonlarıdır. Başkent İstanbul Hava Müdafaa Bölüğü'ne tayin oldu. İstanbul işgal edilince esaretten dönen askerlerin arasına gizlice karışarak, Harem'den kalkan bir gemiyle Mudanya'ya, Bursa'ya ve Eskişehir'e giderek Kurtuluş Savaşı'na katılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan, İzmir hava alanını işgal eden tayyareci olmuş, üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır. Kurtuluş Savaşı içinde Akşehir'de Jandarma Komutanı Ratip Bey'in kızı Hadiye Hanım'la evlendi.

Savaş sonrası İzmir'de Seydiköy'de açılan tayyare okulunda yeni tayyarecileri eğitmeye başlamış, tam o sırada 1923 yılı başlarında İzmit mintikası tayyare bölüğüne atanmıştır. Üç ay sonra İzmir'de Binbaşı Fazıl'ın eğitim uçuşu sırasında düşüp ölmesiyle yeniden İzmir'e çağırılmıştır, kara ve deniz okulunda öğretmenliğinden başka fen işleri ile de uğraşmıştır. O sıralar, savaşta çekilen yoklukların giderilmesi amacıyla havacılığı ulusallaştırma düşünceleri başlamıştı. Edirne'ye yanlışlıkla inen bir yolcu tayyaresini almakla görevlendirilmiştir. Hizmeti karşılığı bu uçağa adının verilmesi, 1919'dan beri uçak projeleri yapan Hürkuş'ta uçak inşa etmek düşüncesini yeniden canlandırmıştır. Ganimet olarak Yunan'lılardan ellerine geçen pek çok motordan yararlanarak projesini hazırlayıp ilk uçağı "Vecihi K VI"yı imal etmiştir.

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

Uçağı için uçuş müsaadesi istemiş, uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuş, ancak teknik heyetin içerisinde tayyareyi uçuracak ve kontrol edecek personel bulunmadığından gecikmiştir. Sonunda teknik heyetten birinin “Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar” sözü üzerine Hürkuş, 28 Ocak 1925’de yaptığı uçağı Vecihi K IV ile ilk uçuşunu yapar.

İzin almadan uçuşu için cezalandırılınca, istifa ederek Hava Kuvvetlerinden ayrılıp Ankara’ya gider ve kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti’ne (TTC) katılır. TTC Fen Şubesini organize etmekle görevlendirilir.

Atatürk’ün “İstikbal göklerde” yönermesiyle havacı bir kuşak yetiştirmek için kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, halkın bağışları ile yaşayan bir kuruluş olacaktır. Bunun için bir okul açmak, ulusal bir hava sanayi kurmak amaçlıdır. Hürkuş, yaptığı uçağı geri alıp, TTC’nin bağış toplama faaliyetlerinde kullanarak halka havacılık sevgisini aşılamak istiyordu ama, uçağı geri almayı başaramadı. Bağış toplamak için bir madalya tüzüğü hazırlandı. Bağışa göre bronz, gümüş, altın ve elmaslı madalya verilecek, 10.000 TL. bağışlayanın adı da alınacak uçağı ad olarak verilecekti (bu yaklaşım daha sonra aktaracağım Tayyare Piyangosunun da ilk oluşumunu da hazırlamıştır). TTC’ne ilk yardım Ceyhan ilçesinden gelmiş, 10.000 TL telgrafla bağışlanmış, alınan ilk uçağı da Ceyhan adı verilmiştir. Hürkuş’un uçakla yurtiçi bağış gezileri de bu uçakla başlamıştır.

Bu arada Avrupa havacılığının tetkiki için bir heyetle Hürkuş, ikinci kez Avrupa’ya gider. Almanya’da Junkers ve Rohrbach fabrikalarını ziyaret ederler. Bu fabrikalar Türkiye’de anonim şirket halinde tayyare fabrikası kurmak düşüncesindedirler. Fransa’da da Breguet, Potez, Henriot gibi birçok fabrikaları ziyaret etmişler, Hürkuş da bu fabrikaların uçaklarıyla deneme uçuşları yapmıştır. Potez 25 tipindeki rekor tayyaresiyle akrobasi uçuşundan sonra fabrika tarafından Atlantik uçuşu yapması için teklif yapılmış, fakat Fransız Aero kulübünün baskısı ile teklif gerçekleştirilememiştir.

Türkiye’ye dönüşte 19 Ekim 1925’de Tayyare Cemiyeti idare kurulu istifa etmiş, cemiyetin tasarı ve projeleri suya düşmüş, elindeki tayyare, vasıta ve elemanları hava kuvvetlerine verilerek havacılıkla ilgisi kesilmiştir. Hürkuş’un da tekrar hava kuvvetlerinde görev alması istenince istifa etmiştir. Milli Savunma Bakanlığı Kayseri’de Tayyare ve Motor Anonim Şirketi (TOMTAŞ) adında bir fabrika kurmak için anlaşır. Hürkuş TOMTAŞ’ın teklifini kabul ederek Almanya’ya gider. Hürkuş Almanya’da Ju A-20 tayyarelerinde bazı

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

noksanlıklar bulur, onların düzeltilmesi ile Ju A-35 'lerin yapımını da üstlenir. 18 Temmuz 1926'da telgrafla memlekete çağrılır, Ju A-35'in satın alınması için tecrübe uçuşu istenir. Junkers bu uçuşun özellikle Hürkuş tarafından yapılmasını, uçağın zamanın en modern ve yüksek ateş kudretinde iki kişilik av tayyaresi, savaşta her tarafa ateş saçabilme gücü olduğunun kanıtlanması için Fransızların gözde uçağı Newport De Large'la savaşını ister. 1 Ağustos 1926 da temsili savaş yapılır. Ju A-35 ile Hürkuş kazanır.

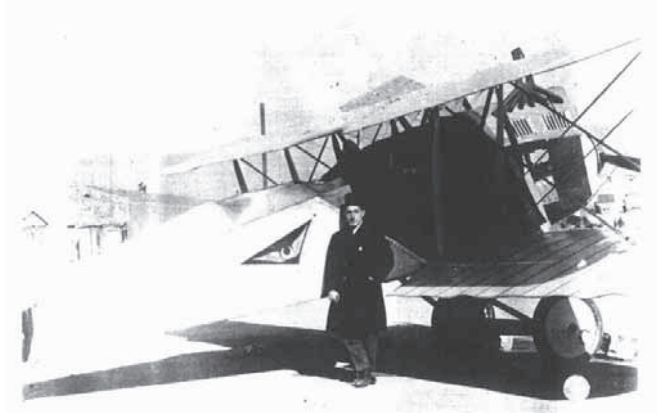
Hürkuş yurda döndükten sonra, TOMTAŞ emrinde biri 14 kişilik 3 motorlu Ju-23, diğeri altı kişilik tek motorlu Ju F-13 yolcu tayyareleriyle Ankara-Kayseri arasında ulaşım uçuşları yapar. Tarih 1927'dir. Hürkuş'un bu uçuşlarının, yurdumuzda ilk hava yolları uçuşları olduğu düşünülebilir .

Hürkuş, TOMTAŞ'a, Ju A-35'in kanatlarına benzin depoları ilavesi ile havada kalma süresini uzatarak Ankara-Tahran uçuşunu direkt yaparak, İran devletine uçağı göstermek ve hükümetimizin istemiyle, ihtiyaç fazlasının yabancı devletlere de satılabilmesi düşüncesini gündeme taşımıştır. Bu yapılırsa hem devlete, hem de TOMTAŞ'a büyük faydası sağlayacaktır. O sırada henüz TOMTAŞ fabrikası kurulmamış ve Ju A-35 tayyaresi de TOMTAŞ'a devredilmemiş olduğundan bu uçuşu reddedilmiştir. Ulusal havacılığımız için güzel bir başlangıç olan TOMTAŞ, ne yazık ki 1928 yılına kadar çalışmalarına devam edebilecektir.

Bir yıllık aradan sonra Hürkuş, Türk Hava Kurumundaki eski görev yeri olan Teknik Şubeye döner. 1930 yılı sanayi kongresi Ankara'da toplanmış, Halkevi'nde de yerli mallar sergisi açılmıştır. Hürkuş burada yerli malı uçaklarının resim ve maketleri ile Vecihi K-XI uçak modelinin minyatürünü sergiler ve büyük ilgi görür. Kurumda boş durmaz, yeni model ve tiplerini tasarlamaya devam eder.

1930 yılı yıllık iznini 2 ay ücretsiz olarak uzatıp Kadıköy'de bir keresteci dükkanını kiralayarak, 3 ay içinde ilk yerli sivil uçağını, aslında ikinci uçağı "Vecihi K-XIV" uçağını inşa etmiştir. İlk uçuşunu 16 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapar. Uçak iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağıdır. Uçağı ile birlikte uçarak Ankara'ya dönmüş, Ankara üzerinde bir gösteri yapmış, Başbakan İsmet İnönü ve bazı komutanlar tarafından uçağı incelenerek tebrik edilmiştir. Uçabilirlik sertifikası verilmesi için İktisat Bakanlığına müracaat ederek müsaade ister. 14 Ekim 1930'da, "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir" cevabını alır.

### Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III



Vecihi Bey ve Vecihi K-VI



Vecihi Hürkuş'un ürettiği uçaklardan biri

Bakanlık nezdinde yapılan girişimler sonucu uçağa istenen belgenin alınması amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi kararı alınır. Hürkuş, 6 Aralık 1930'da Prag'a geldiğinde henüz tayyare gelmemiştir. Tayyareye ait bütün resmi evrak önce Çek diline çevrilmiş, uçak gelince de tekrar monte edilerek uçağın malzemeleri ve her türlü teknik kontrolü yapıldıktan sonra uçuşu istenmiştir. Her türlü uçuş şekilleri ile uçuşun kontrolü tamamlanmış, Hürkuş 23 Nisan 1931'de Çekoslovakya'lı yetkililer tarafından civardaki bir gazinoda düzenlenen bir törenle, baş köşesinde "Yaşasın Türk Tayyareciliği" yazılı bir pankartla onurlandırılarak uçuş müsaadesini almıştır. 25 Nisan 1931'de Çekoslovakya'dan uçarak Türkiye'ye gelmek için yola çıkıp, 5 Mayıs 1931'de Türkiye'ye gelmiştir.

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

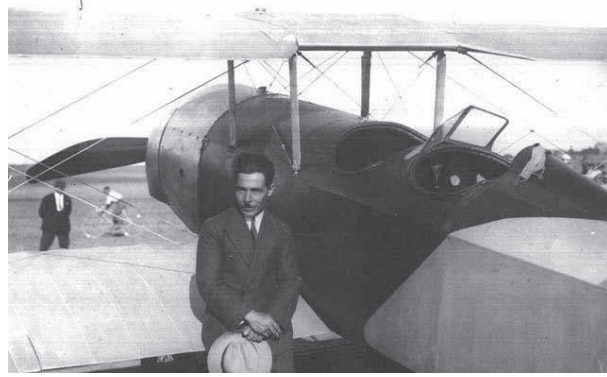
Hürkuş uçağının atıl kalmaması için Posta İdaresi ile çeşitli görüşmelerde bulunur. İlk kurulmak istenen posta hattı Ankara-Erzurum ile Ankara-İstanbul arasında düşünülür. Bu arada Türk Hava Kurumu yeni bir turne planlar. Ankara'dan başlayan uçuş Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Aydın, Denizli, Uşak, Eskişehir, Adapazarı, İzmit ve Yeşilköy'de tamamlanır. Uçuş büyük bir başarıyla tamamlanmıştır. Kurum şubeleri bağışlarla zenginleşmiştir, ama 3 Kasım 1931 tarihli telgrafta yardımcısı, makinisti Hamit'in işine son verilir. Hürkuş'a ödenen uçuş tazminatı kesilerek Vecihi XIV uçağı, uçuştan kaldırılır. Bundan sonraki uçuşların Milli Müdafaa Vekaleti tarafından verilecek uçakla gerçekleştirileceği bildirilir. Bu durum Hürkuş'un Kurum'dan tekrar ayrılmasına neden olur. Gezileri sırasında gençlikte oluşturduğu uçma sevgisi ile bir havacılık okulu açmayı düşünür.

21 Nisan 1932'de, ilk yerli Sivil Tayyare Mektebi'ni kurar. İki bayan olmak üzere 12 öğrenci kaydolar. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun amacı gençleri havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek hava ordusunun yedek gücü olmaktır. Okulun motorlu ve motorsuz iki şubesi olacak, eğitim teorik ve uygulamalı olarak yapılacaktır. Bu amaç için Hürkuş'un büyük bir atölyesi vardır. Kalamış'ta bir hangar ve uçuş alanı olarak kullandıkları küçük bir sahası, bir de Fikirtepesi'nde uçuş alanları mevcuttur. İlk 12 öğrenci Sait, Tefrik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Bedriye ve Eribe idi. Öğrencilerin eğitim sırasında hiçbir kazası olmamıştır. Zor koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin Tekel İdaresi'nin ve İş Bankası'nın reklamlarını yapmıştır.

Nuri Demirağ, bir tayyare yapımı için 5000 TL vermiş, böylece 1933'de adı Nuri Bey olan Vecihi K-XVI kabin uçağı yapılmıştır. Aynı yıl tek satırlı Vecihi KXV uçağını da inşa etmişler ve 30 Ağustos 1933'de iki Vecihi XIV, iki tane Vecihi XV ve Nuri Bey Vecihi-XVI uçakları ile öğrencileri İstanbul göklerinde gösteri uçuşu yapmışlardır. Okulda, bir de Vecihi SK adlı uçak motoru ile çalışan deniz botu yapılmıştır.



### Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III



Vecihi Hürkuş ve Vecihi K-XIV



K-XIV model uçak

Öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan, Muammer Öniz, Osman Kandırmir, ilk kadın tayyarecimiz Bedriye Gökmen ve kızı (Hürkuş'un yeğeni) Eribe yalnız uçmayı başarmışlardır. Vecihi Sivil Tayyare okulu parasal sorunlardan ve yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik verdirememiş olmasından kapanmıştır.

1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, çağrılı olarak Rusya'ya gider. Orada sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşünde Atatürk'e anlatır. Atatürk, gezdiği her yerde kendisini havadan saygıyla izleyen, gazetelerdeki yazılardan izlediği Hürkuş hakkında da Fuat Bey'den bilgi ister.

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

Aldığı cevaplar karşısında; Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açılması ve bu konuda Vecihi Hürkuş'dan faydalanılması talimatını verir.

Hürkuş Ankara'ya çağrılır. O da uçağına atlayarak Ankara'ya gelir. Hürkuş bu durumdan çok sevinçlidir. Türk Kuşu'nda yapılması düşünülenler, onun gerçekleştirmek istediğı şeylerdir. Baş öğretmen olarak amatör gençleri çalıştırmak, Etimesgut hangarlarını yapmak, yaz kampı için uçuş sahası İnönü'nün bulunması ve okulunda yetiştirdiğı öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan ve Muammer Öniz'in Rusya'ya eğitime gönderilmesi onun mutluluğı olur.

Vecihi Hürkuş'un yeğeni Eribe Hürkuş da ilk kadın havacılarımızdandır. Ankara'lılar onu "Küçük Eribe" diye tanır ve çok severler. Küçük Eribe ne yazık ki 29 Ekim 1936'daki Cumhuriyet Bayramı törenlerinde paraşütle atlarken geçirdiğı kazada ölecek ve tarihteki yerini "ilk kadın şehit havacımız" olarak alacaktır. Bu durum Vecihi Hürkuş'u çok üzmüştür. Türk Hava Kurumu, 1937 sonbaharında mühendislik eğitimi için Hürkuş'u Almanya'ya gönderir. Vecihi Hürkuş, Weimar Mühendislik Mektebine ihtisas sınıfından başlatılmış, iki yıl sonra da mezun olmuştur. 27 Şubat 1939'da Tayyare Makine Mühendisliğı diplomasını almıştır. Türkiye'ye döndüğünde Bayındırlık Bakanlığına başvurarak, "Tayyare Mühendisliğı Ruhsatnamesini" almak istemiş, ancak yetkililer, "iki yılda mühendis olunmaz" şeklinde bir gerekçe ile kabul etmemişlerdir. Mühendisliğini Danıştay kararı ile kabul ettirir. Türk Hava Kurumu'nda da yönetim değışmiş, görevleri başkalarına verilmiştir. O günkü koşullarda teknik imkanın olmadığı Van'a tayin edilir. Bunun üzerine istifa ederek kurumdan ayrılır.



**İlk kadın hava şehidimiz Eribe Hanım**

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

Havacılıktan uzun bir ayrılıktan sonra 1947’de Kanatlılar Birliği’ni kurar ve bu kuruluş gençlerin büyük ilgi gösterdiği bir kuruluş olur. 1948’de Türk Hava Kurumu’ndan Magister tipi bir öğrenim uçağı temin edilir. Kanatlılar adlı bir dergi çıkartılır. Büyük çoğunluğu üniversite öğrencileri olan Kanatlılar Birliği fazla yaşayamaz.

1951’de beş arkadaşıyla birlikte havadan zırai ilaçlama yapmak üzere Türk Kanadı adı ile bir şirket kurmuş, Sait Bayav ve Muammer Öniz’le İngiltere’ye giderek Auster tipi üç uçak almışlardır. Türkiye’ye döndükten sonra ortaklar arasında çıkan anlaşmazlık üzerine Hürkuş, haklarından vazgeçerek şirketten ayrılır.

1952’de Paro mamasının reklamını yapmak için tekrar İngiltere’ye giderek Proctor V tipi dört kişilik hafif turist tipi tayyare alır. Bu tayyare ile değişik müesseselerin reklamını yapar. Paro bebek maması, Puro sabunu gibi gıda ve malzemeleri ufak kağıt paraşütlerle uçaktan dağıtarak, kanatlarına taktığı patiskalar üzerine bankaların isimlerini yazarak reklamcılık yapar.

İlk ulusal lotarya çekilişi, adı Milli Piyango oluncaya kadar Tayyare Piyangosu olarak anılırdı. Çünkü 1926 yılında Donanma Cemiyetinin uhdesinde olan piyango düzenleme yetkisi Türk Tayyare Cemiyetine verilmişti, özel kanunla, ismi sonradan Türk Hava Kurumu olarak değişse de halk söyleminde Tayyare Piyangosu adı yakın zamanlara kadar kullanılmıştır. Bursa’daki Tayyare Sineması da adını buradan alır, İstanbul’daki Tayyare Apartmanları gibi. O yılları yaşayan bir çok insanın anılarında tayyare ile piyango bileti arasındaki bağı tam bilinmediğinden gökyüzünden nadiren geçen uçaklara doğru “Tayyareci bilet at” diye bağırarak ve gökten bilet düşeceğini sanmak bir çocukluk nostaljisidir. Bu mucize Vecihi Hürkuş ile gerçekleşmiştir. Bursa İstanbul arasında bez kanatlı 7 kişilik uçakları ile yolcu taşımacılığı yapmış ve seferleri yasaklanınca İstanbul’dan günlük gazete taşımacılığı yanında reklâm faaliyetlerine de başlamıştır. İstanbul ve Bursa üzerinde uçarak renk renk, küçük reklâm bildirileri atar ve çocuklarca kapışılırdı.

6 Ağustos 1954’de kırkıncı hizmet yılını kutlamak için Yeşilköy Hava Limanı salonlarında Türk Havacılar Bayramı adıyla bir jübile yapıldı. 29 Kasım 1954’de Hürkuş Hava Yollarını kurdu. Türk Hava Yolları’nın seferden kaldırdığı uçaklardan 8 tayyareyi Ziraat Bankası’ndan kredi ile almıştı. Bir takım güçlüklerle uğraşarak hava yollarının sefer yapmadığı yerlere seferler koyarak, izin vermediklerinde gazete taşıyarak çalışmak istedi, ama sabotajlar, uçaklarının parçalanması ve sonunda uçuştan men edilmesi sonucu

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

uçamadı. Buna rağmen uslanmadı. Elinde kalan son uçağını da Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanarak Güney Doğu Anadolu'da toryum, uranyum ve fosfat arayarak zor doğa koşullarında çalıştı.

Tüm bu kötü gidişin üstüne, Hürkuş Havayollarının pilotlarından Fevzi Gökdeniz 1955 yılında bir reklam işine çıkacak, Bursa stadının tribünlerinde kız arkadaşını görünce uçağı ile akrobatik uçuşlara başlayacaktır. Bir sürü riskli hareketin ardından kanadı tellere takar. (Gülen Gözler filmindeki pilotun yaptıklarına çok benziyor değil mi) Vecihi Bey uçağın gittiğine mi yansın hastane masraflarına mı? Fevzi Gökdeniz iyileşir ve maaşını ödesin diye şirketi sıkıştırmaya başlar. Firmanın ödeme yapacak durumda olmadığını görünce bir intikam planı yapar. Vecihi beyden alacağı olan bir başka pilotla (bir zamanlar bombardıman uçağı kullanan Sadık Sagun'la) Hürkuş uçaklarından birini Bulgaristan'a kaçırlar. Dünyada ilk uçak kaçırma hadisesini Albay Mihailov gerçekleştirir, dünya sivil havacılık kayıtlarına göre bu durum ikincisidir.

Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekmiş, borçlandırılmış, uçamayacak duruma düşürülen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri borcuna eklenmiş, vatana hizmetten kendisine bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz konmuştur.

Ankara'da anılarını yazarken, bir kaza sonucu beyin kanamasından koma ya girer. Gözleri ve kalbi göklerde olan Vecihi Hürkuş, sanki bir ironi gibi, insanoğlunun Ay'a ayak basmak üzere uçtuğı gün olan 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yumar.



**Tayyare Makine Mühendisi Vecihi Hürkuş**

### *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-III*

52 yıl süren havacılık macerasını 102 farklı uçakla sürdüren ve 76 yaşına kadar toplam 30.000 saat uçuş yapan Vecihi Hürkuş'u, yeni nesilden pek az kişi tanımış, ismini işitmiştir. Oysa Vecihi Hürkuş, Cumhuriyet Tarihi'mizin en önemli pilotlarından. Anadolu insanının neler başarabileceğinin bir örneği olan Vehici Hürkuş, gerek yaşamı, gerekse yaşamında karşılaştığı engeller karşısında ki azmiyle hepimize örnek olası bir insandır...

Tayyareci Vecihi Hürkuş, Birinci Dünya Savaşı'nda, Ulusal Kurtuluş Savaşı'nda, İlk yerli uçağın yapımında, Türk Tayyare Cemiyeti'nde, Vecihi-Faham Tayyare Fabrikasında, Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nde, Hürkuş Havayolları'nda, Kanatlılar Cemiyeti'nde, Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nde, Vecihi Hürkuş askeri, sivil, ticari, sportif havacılık da, Ulusal Uçak Üretiminde....

Vecihi Hürkuş; Ulusal Havacılık Tarihimizin Ta Kendisidir.