

## TÜRK SİVİL HAVACILIK TARİHİNDE UNUTULMUŞ BİR GİRİŞİM: AERO KULÜP VE TÜRK BASININDAKİ YANKISI

**Emin KURT\***

### ÖZ

*Dünyada havacılığın başlamasından sonra birçok sivil havacılık derneği ve kulübü kurulmuş olmasına karşılık Türkiye’de sivil havacılığın kuruluşu ve gelişimi benzerlerine nazaran çok uzun zaman almıştır. 16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti her ne kadar sivil bir kuruluş olarak değerlendirilse de yarı resmi bir statüde olduğu inkâr edilemez. İlk olarak Mütareke Döneminde yabancılar tarafından bir sivil havacılık kulübü kurulmaya çalışılmışsa da başarılı olamamıştır. Emekli askeri pilotlar tarafından 1926 yılında kurulan diğer bir kulüp de kısa sürede çalışmalarını durdurmak zorunda kalmıştır. 1931 yılında kuruluş çalışmalarına başlanan “Türk Aero Kulüp” faaliyet yürütebilen ilk kulüp özelliğini taşıması nedeniyle önem arz etmektedir. Bu çalışmada Kulübe Türk sivil hayatından neden ihtiyaç duyulduğu, hangi amaçlarla kurulmak istendiği tespit edilmeye çalışılacaktır. Kulübü faaliyet süresindeki tüm çalışma ve etkinlikleri incelenerek değerlendirilecektir. Son olarak da kulübün kapanış neden ve gerekçeleri değerlendirilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Aero Kulüp, Havacılık, Sivil Havacılık, Tayyare, Uçak.

---

\* Dr. (E) Hv. Alb., MSÜ Misafir Öğretim Görevlisi, eminkurt1971@gmail.com, (ORCID: 0000-0003-1252-957X.)

## **A FORGOTTEN INITIATIVE IN TURKISH CIVIL AVIATION HISTORY: AERO CLUB AND ITS REPERCUSSION IN TURKISH MEDIA**

### **ABSTRACT**

*Although many civil aviation associations and clubs were established after the start of aviation in the world, the establishment and development of civil aviation in Turkey has taken a very long time compared the progress in other countries. Although the Turkish Aviation Association, which was founded on February 16, 1925, is considered a civil organization, it cannot be denied that it has a semi-official status. Although a civil aviation club was tried to be established by foreigners during the Armistice Period, it was not successful. Another club founded in 1926 by retired military pilots had to stop its activities in a short time. The "Turkish Aero Club", which started its activities in 1931, is important because it is the first club to operate. In this study, it will be explained why the club is necessary in Turkish civil life. This paper will inquire about the activities of the club. Finally, the reasons and justifications of the club's shutdown were evaluated.*

**Keywords:** *Aero Club, Aircraft, Airplane, Aviation, Civil Aviation.*

### **Extended Abstract**

Although many civil aviation associations and clubs were established after the start of aviation in the world, the establishment and development of civil aviation in Turkey has taken a very long time compared the progress in other countries. Although the Turkish Aviation Association, founded on February 16, 1925, is considered a civil organization, it cannot be denied that it has a semi-official status.

Although a civil aviation club was tried to be established by foreigners during the Armistice Period, it was not successful. Another club founded in 1926 by retired military pilots had to stop its activities in a short time.

The "Turkish Aero Club", whose foundation works began in 1931, is important because it is the first club to operate. Founded by a group of aviation enthusiasts, most of whom were veterans of the First World War, the club made enormous promises for its work.

In this study, the purpose of foundation and founders of the Turkish Aero Club will be analyzed. In addition, the activities carried out and planned by the club to popularize aviation among the Turkish people will be examined. The success and failure of the club will be evaluated in a cause and effect relationship. A small amount of memories of former aviators have

been identified on the subject. These memories will be analyzed in comparison with the newspaper reports

The first works were initiated by Hayyünnas Bey, one of the former aviators, on August 23, 1931. The club activity has been approved on the condition that would not interfere with the regulations and activities of the Turkish Aircraft Association, which works under the aegis of the government.

Although the name of the club is "Turkish Pilots Club", there were also people who were not pilots, that is to say, never flew, among its members. According to the newspaper's report; When a club member, pilot, asks another member with no aviation background if he or she has flown before; He recently received the reply that he flew down two floors as a result of his foot slipping from the apartment staircase.

The name of the club was first thought as "Turkish Pilots Association" and those who wanted to get information about the activities of the club were asked to come to the Murat Bey business center opposite Tepebaşı Emperyal Hotel on October 26, 1931, with the announcement in the newspapers on 23 October 1931.

Club members formed a delegation of seven members in their first meeting and assigned this delegation to find the building and revitalize the club. The selected seven-people delegation; was composed of Cevdet Kerim, İsmail Müştak, Nazmi Nuri, Sait and Tayyareci Sitki, Mithat Nuri, Şakir Fevzi, Hayrünnas and the merchant Murat Bey.

Its name, "*Türk Tayyareciler Kulübü*", was changed to "Turkish Aero Club" in order not to interfere with the Turkish Aircraft Society, which was established on February 16, 1925. Name, Aero Club by the civil aviation organizations around the world was effective in this decision and the Turkish Aero Club opened with a ceremony held on December 28, 1931.

The Turkish Aero Club planned many trainings, including pilot training, however; in the press it was rather mentioned with the balls they gave. And they received harsh criticism for these activities. Urged to organize some theoretical trainings and conferences with those criticisms, the Club still failed to avoid arranging entertainment events.

The resignation of the Aero Club Board members, which started on February 11, 1932, caused the club to enter the process of closure. The Administrative Committee elections held on 28 March 1932 to keep the club active could not prevent the Club from closing.

In conclusion, Turkish Aero Club is undoubtedly a well-intentioned initiative. They aimed both improving civil aviation in Turkey and encouraging young people for aviation or training them up as pilots. In addition to these aims, they also intended to give opportunities of flight to former aviator and to make it a gathering center for airmen. Failed to realize its purposes the club was merely a well-intentioned attempt in Turkish aviation history.

### Giriş

Modern havacılığın doğuşu olarak kabul edilen Wright kardeşlerin ilk uçuşundan sonra havacılık hızlı bir gelişim göstermiştir. Ordular bünyesinde askeri amaçlarla gelişen havacılık, buna paralel olarak sivil şahıslar tarafından da sportif amaçlarla ilgilenilmiştir. Bu ilgi dünyanın dört bir köşesinde, çoğunlukla zengin, asilzade ve maceraperestlerin toplandığı, havacılık kulüpleri kurulmasıyla sonuçlanmıştır.

Havacılığın kendisini ispatladığı ve havacılık teknolojisinde büyük atılımlar yaşandığı Birinci Dünya Savaşından sonra iki savaş arası dönemde, birçok devlet oluşturduğu yarı resmi sivil havacılık teşkilatları ile pilot yetiştirme ve bu yetişen pilotları olası bir savaşta ihtiyat gücü olarak değerlendirme çabasına girmişlerdir. 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.-sonradan Türk Hava Kurumu-THK)<sup>1</sup> bu kapsamda değerlendirilmelidir. Bunun yanı sıra Birinci Dünya Savaşı sonrasında işsiz kalan pilotların da girişimleri ile tam anlamıyla sivil ve daha çok spor amaçlı havacılık kulüpleri kurulmaya başlamıştır.

Türkiye’de sivil havacılık alanında ilk girişim mütareke yıllarına rast gelmektedir. 29 Teşrin-i Sani 1335 (29 Kasım 1919) tarihinde Dâhiliye Nezareti Hukuk Müşavirliği tarafından, Nezarete gönderilen bir yazıda; Osmanlı Devletinde havacılığın geliştirilmesi için Fransa vatandaşı iki kişi tarafından “*Aero Kulüp*” kurulduğu belirtilmekte ve bu kulübün çalışmasının uygun olup olmadığı sorulmaktadır.<sup>2</sup> Yapılan incelemede kulüp hakkında daha detaylı bilgi tespit edilememiştir. 1919 yılı içinde Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey ve beş havacının çalışmalarıyla “*Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti*” kurulmuştur. Bu cemiyet de Mütareke şartlarında uzun ömürlü olamamıştır.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Yazının bundan sonraki bölümünde Türk Tayyare Cemiyeti yerine T.Ta.C. kısaltması kullanılacaktır.

<sup>2</sup> BOA; DH.HMŞ.4/4, Fihrist:1a

<sup>3</sup> Abdullah Aydoğan, “Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri Ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişim Süreci”, *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi (UTAD)*, 2020 4(2), s.73. Araştırmacı Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyetinin isim değiştirerek 16

Üçüncü sivil havacılık kulübü 1926 yılı içinde açılmıştır. Bir süre faaliyet gösteren kulübün daha sonra T.Ta.C.ne devredildiği tespit edilmesine rağmen daha detaylı bilgi bulunamamıştır.<sup>4</sup>

### 1. Türk Tayyare Cemiyetinin “Tayyare Kulübü” Kurma Teşebbüsleri

16 Şubat 1925 tarihinde T.Ta.C.nin kurulmasından sonra havacılığın halka ve özellikle gençlere sevdirmesi ve havacı bir gençlik yaratılması düşünülmüştür.<sup>5</sup> Bu amaçla; İstanbul, Bursa ve İzmir’de yerel “*Tayyare Kulüpleri*” kurulması planlanmış ve T.Ta.C. Başkan Yardımcısı Şükrü (Koçak) Bursa’ya inceleme seyahatine çıkmıştır.<sup>6</sup> Adı sayılan şehirlerde açılan kulüpler ile gençler yavaş yavaş uçuşa başlatılacak ve zamanla pilotluğu öğreneceklerdir. T.Ta.C. Başkanı Fuat (Bulca) ise 1928 yılı T.Ta.C. Kongresinde alınan karar doğrultusunda kulüplerin kurulmasına başlanacağını ve ilk kulübün İstanbul’da açılacağını belirtmiştir. İstanbul Tayyare Kulübü bünyesinde kulüp binası ile bir uçuş binasının bulunacağını da ekleyen Fuat Bey;

“Tayyarecilik dünya âleminde çok büyük terakkiyat göstermektedir. Bütün milletler gençliği bu istikamete teşvik ediyorlar. Memleketimizde de tayyareciliğin terakki ve tekâmülü bu mesleğe derin alaka uyandırmakla kabil olabilecektir. İşte bu kulüpleri bu alakayı fiile inkılap için yapıyoruz. Gençler tayyare ünsiyet peyda edecek bir cemiyete büyük yardımda bulunan halkımız bu muhitlerin havalarında her gün bu fedakârlığın eseri olan tayyareleri görecektir. Tayyare kulüpleri nakliyatı havaiyeyi temin edecek değildir. Nakliyatı havaiye meselesi başlı başına bir teşekküldür. Program hazırlanıyor.”

sözlerini söylemiştir.<sup>7</sup>

Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti adını aldığını belirtmesine karşılık iki kurum arasında tarihsel bir bağlantı yoktur.

<sup>4</sup> **Akşam**, No: 4891, 22 Ağustos 1931, s.5. Cumhuriyet gazetesi 1927 yılında açıldığını belirtmektedir. **Cumhuriyet**, No: 2685, 27 Eylül 1931, s.4. Her iki gazetede de kurulan kulüp hakkında ayrıntılı bilgi bulunmamaktadır. Konu hakkında başka bir bilgi tespit edilememiştir.

<sup>5</sup> Türk Tayyare Cemiyeti günümüzde Türk Hava Kurumu adıyla faaliyetlerine maddi sıkıntılar nedeniyle kısıtlı olsa da devam etmektedir. Cemiyetin ilk nizamnamesi için bkz.: **Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi**, İktisad Matbaası, Ankara, 1341.

<sup>6</sup> **İkdam**, No: 13197, 15 Eylül 1929, s.3. Şükrü Koçak Bey’in Bursa incelemeleri ve çalışmaları dönem gazetelerinde haber olmuştur. Bkz.: **Milliyet**, No: 1292, 17 Eylül 1929, 1292, s.2; **İkdam**, No: 13203, 21 Eylül 1929, s.3; **Milliyet**, No: 1295, 21 Eylül 1929, s.3; **Son Saat**, No: 1619, 21 Eylül 1929, s.2.

<sup>7</sup> **Milliyet**, No: 1297, 23 Eylül 1929, s.3.

Basına verilen bu beyanattan üç şehirde kurulacak ‐Tayyare Kulüpleri‐nin T.Ta.C.’nin bir alt bağlısı ve uçuş okulu olarak çalışmasının planlandığı anlaşılmaktadır. Bu kulüpler havacılığı gençlere sevdirecek ve onları pilot olmaya teşvik edecektir. Ülke içinde hava taşımacılığı için başka bir teşkilat kurulmasının planlandığı anlaşılmaktadır.

İstanbul’da Şükrü Bey tarafından yapılan incelemeler sonrasında; Kadıköy’de Yoęurtçu Deresi ile Kalamış İskelesi arasındaki Milli Hazineye ait arazi tayyare meydanı olarak seçilmiştir.<sup>8</sup> Ne tesadüftür ki Vecihi Bey’in uçuş okulu da aynı yerde açılacaktır. 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.<sup>9</sup> T.Ta.C. İstanbul Şube Başkanı Hasan Fehmi Bey de gazetelere yaptığı açıklamalarda Kadıköy, Yoęurtçu Çayırında seçilen araziye doğrularken, İstanbul’un Avrupa tarafında veya Beyoğlu’nda toplu ulaşımına daha yakın bir yer bulunursa uçuş meydanının bu yeni yere taşınacağını beyan etmiştir. İstanbul’da açılacak kulüpte T.Ta.C. bünyesinden pilot, makinist, doktor ve öğretim görevlendirmesinin de yapılacağını ekledikten sonra, sağlığı elverişli sivillerin ve eski pilotlardan uçmak isteyenlerin müracaat edebileceğini de eklemiştir. Hasan Fehmi Bey’in belirttiği en ilginç konu, henüz konuşulmamış olmakla birlikte, T.Ta.C.’den bağımsız olarak özel tayyare kulüplerinin açılabilirdir.<sup>10</sup>

Takip eden tarihlerde, İstanbul’un Avrupa yakasında olmasa bile, Kadıköy Fikirtepe’de alternatif bir uçuş alanı daha tespit edilerek T.Ta.C. Merkezinin onayına sunulmuştur.<sup>11</sup> Tayyare Kulüplerinin nerede ve hangi şartlarda kurulacağını Kasım 1929 sonunda toplanacak T.Ta.C. Genel Kongresinde görüşülmesi planlanmıştır.<sup>12</sup> Seçilen meydanlarda kış mevsimi geçinceye kadar arazinin tesviyesi yapılacağı ve kulüplerin ilkbaharda faaliyete geçeceği duyurulmuştur.<sup>13</sup>

<sup>8</sup> **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.

<sup>9</sup> Aynı yer.

<sup>10</sup> **Son Saat**, No: 1626, 29 Eylül 1929, s.1.

<sup>11</sup> **Vakit**, No: 4235, 10 Teşrin-i Evvel 1929, s.8.

<sup>12</sup> **Milliyet**, No: 1340, 05 Teşrin-i Sani 1929, s.3.

<sup>13</sup> **Vakit**, No: 4260, 19 Teşrin-i Sani 1929, s.2.

T.Ta.C.'nin 1929 Genel Kongresinden bu konuda karar çıkmadığı veya yapılacak işlemler için kaynak temin edilemediği görülmektedir. 1929 yılında yaşanan bu hızlı ve istekli girişimlere rağmen çalışmaların devamı gelmemiş ve T.Ta.C. bünyesinde Tayyare Kulüpleri açılmamıştır.

## 2. Amerikan Sivil Havacılarının Katkısı

Amerikalı havacılar Boardman ve Polando'nun New York-İstanbul uçuşunu gerçekleştirmelerinden<sup>14</sup> sonra Tayyare Kulübü tartışmalarının alevlendiği görülmektedir. Türk havacıları girişimci olmamakla suçlanmıştır. *“Son zamanlarda tayyarelerde ve tayyarecilikte büyük bir tekâmül vardır. Bu günkü medeniyet biraz da sürat demektir. Bugün şimendiferin yanında kağrı ne ise yarın tayyarenin yanında şimendifer de kağrı olacaktır.”* Sözlerini kullanan *Son Posta* gazetesi, büyük bir öngörüye imza atmıştır. Okuyucularının mektuplarına da sayfalarında yer ayıran gazete; Beyazıt'ta ikamet eden Münevver Hanım'ın mektubunu paylaşmıştır. Münevver hanım mektubunda; *“Tayyarecilik şimendifer ve şose siyasetinin değiştirecek kadar güçlenmiştir. Bütün memleketler buna ehemmiyet veriyorlar. Sivil tayyareciliği teşvik ediyorlar. Bizim tayyarecilerimiz de bunu istiyorlar. Bence bu haklı ve isabetli talep terviç edilmelidir.”*<sup>15</sup> demektedir.

## 3. Aero Kulüp'ün Kuruluş Çalışmaları

Sivil bir havacılık kulübünün kurulacağına dair ilk haber 23 Ağustos 1931 tarihinde yayınlandı. *Vakit* gazetesinde yer alan habere göre; Hayrünnas (Barbaros) Bey'in<sup>16</sup> liderliğinde başlayan bu girişime, T.Ta.C. tarafından Cemiyetin nizamnamesine ve faaliyetlerine karışılmaması şartıyla onay verilmiştir. Girişimin içinde emekli ve sivil tayyareciler bulunmaktadır.<sup>17</sup>

Cumhuriyet gazetesi “Tayyare Kulübü Açıldı” başlığı ile verdiği haber içeriğinde; 1927 yılı içinde kurulan ve bir süre sonra faaliyetlerine ara

<sup>14</sup> İkili 28 Temmuz 1931 tarihinde New York'tan havalanarak 31 Temmuz'da saat 13.10'da İstanbul'a ulaşmıştır. 4.984 mil mesafeyi 49 saatlik uçuşla geçmişlerdir. **Son Posta**, No: 0364, 01 Ağustos 1931, s.1. Amerikalı havacılar Yalova'ya giderek Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'le de görüşmüşlerdir. **Son Posta**, No: 0366, 03 Ağustos 1931, s. 1.

<sup>15</sup> **Son Posta**, No: 0375, 11 Ağustos 1931, s. 2.

<sup>16</sup> Vecihi Hürkuş anılarından Hayrünnas Beyden şu şekilde bahsetmektedir; *“Tayyareci Hayrünnas Barbaros (1896-1942) askeri havacılıkta yedek subay olarak çalışan ve şeyh Sait isyanında uçağı ile savaşan kahraman bir arkadaşı. O görev sırasında parmaklarını kaybederek malul olmuştu. Ömrünün sonuna kadar uçmak hicranından nefsinin kurtaramadı. Ruhu şad olsun.”* bilgisini vermektedir. Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları, Yaşantı**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000, s. 378.

<sup>17</sup> **Vakit**, No: 4892, 23 Ağustos 1931, s. 4. Benzer bir haber isim ve ayrıntı vermeden Milliyet gazetesinde de verilmiştir. **Milliyet**, No: 2025, 30 Eylül 1931, s. 5.

vermek zorunda kalan Türk Tayyare Kulübünün yeniden faaliyete geçtiği bilgisini vermektedir. Bu toplantıda T.Ta.C. Başkanı Fuat Beyden gelen bir telgraf okunmuştur. Kulübün şimdiden 200 üyesi olup bunların kırk kadarı sivil pilot ile diğer mümtaz zevat ile tüccardan oluşmaktadır. Uçaklar alındıktan sonra İstanbul ile Ankara arasında hava posta seferleri düzenlenmesi, bu sayede Ankara ile günü gününe mektup ve gazete yetiştirilmesi düşünülmüştür. Kulüp bir gazete yayınlamayı da planlamaktadır. Yapılan seçimde T.B.M.M. Başkanı Kazım Paşa ve Büyük Erkan-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa, fahri başkan olarak seçilmiştir. Genel Başkan T.Ta.C. Başkanı Fuat Beydir. İdare Heyeti olarak Cevdet Kerim, Nazmi Nuri, İsmail Müştak, Tafir, Sait, Savti<sup>18</sup>, Vasfi, Ekrem Rüştü, Mithat Nuri, Şakir Fevzi ve Hayrünnas Beyler seçilmiştir. Yakında İdare Heyeti tarafından Reis ve Kâtip seçimi yapılacaktır.<sup>19</sup>

Kulübün çalışması hakkında tartışılan fikirlerin 1931 Eylül ayında netleştiği görülmektedir. Kulüp için Beyoğlu'nda "Kruker" oteli tutulmuş ve 6 Teşrin-i Evvel (Ekim) İstanbul'un işgalden kurtuluşunun yıl dönümünde genel bir toplantı ile kulüp idare heyetinin seçilmesi kararlaştırılmıştır. Kulüp içeriğinde bir lokanta ile bir yemekhanenin bulunması, yurtdışından İstanbul'a gelen yerli ve yabancı havacıların burada misafir edilmesi karara bağlanmıştır. Zengin bir kütüphaneye de sahip olması planlanan kulüpte bir de konferans salonu bulunacak ve her hafta tayyarecilik hakkında ilmi ve fenni konferanslar verilecekti.<sup>20</sup> İki hava yolu şirketi de Kulübe birer spor uçağı vermeyi taahhüt etmiştir.<sup>21</sup>

Belirtilen tarihte idare heyeti için seçim yapıp yapılmadığı tespit edilememekle birlikte kulüp çalışmalarının devam ettiği yayınlanan haberlerden anlaşılmaktadır. 11 Teşrin-i Evvel (Ekim) tarihli bir haberde; kulübün T.Ta.C. Başkanı Fuat Beye müracaat ettiği ve kulüp kuruluşu için kendisinden onay istediği bilgisi yer almaktadır. Fuat Bey, verdiği cevapta böyle bir oluşumu uygun bulduğunu ve bununla iftihar duyacağını belirtmiştir. Haberde Kulüp için eski "Kohut" otelinin kiralandığı ve binanın üst katının yatakhane olarak planlandığı duyurulmaktadır. Orta kat mütalaa salonu olarak düşünülürken, alt katın oyun salonu yapılması planlanmıştır. 29 Teşrin-i Evvel (Ekim) 1931 tarihinde açılacak olan kulüp, ilk iş olarak bir uçak satın alacak ve bu uçağı kulüp üyelerinin kullanımına sunacaktır. Pilot olmayanların da kulübe üye olmaları ve kendilerine ait uçak satın almaları durumunda bunu kulüp tesislerinde kullanabilmeleri düşünülmüştür. Üç

<sup>18</sup> Savmi Bey olmalıdır. Yanlışlıkla Savti yazıldığı değerlendirilmiştir.

<sup>19</sup> **Cumhuriyet**, No: 2685, 27 Eylül 1931, s.4.

<sup>20</sup> **Vakit**, No: 4933, 03 Teşrin-i Evvel 1931, s.4.

<sup>21</sup> **Cumhuriyet**, No: 2691, 03 Teşrin-i Evvel 1931, s.4.



aylık bir eğitimle pilot yetiştirebilecekleri iddiasında olan kulüp yöneticileri daha sonra Ankara, İzmir ve Adana'da da faaliyete geçeceklerini dile getirmişlerdir.<sup>22</sup>

Türk basınının büyük ilgi gösterdiği sivil tayyare kulübü çalışmalarında daha düşünce aşamasında olduğu, kulüp binasının bile tam tesis edilemediği anlaşılmaktadır. Daha önce "Kruker" otelinin kiralandığı bilgisi verilirken, bu haberde "Kohut" otelinden bahsedilmektedir. T.Ta.C.'ne yapılan müracaatın resmi bir müracaat olup olmadığından hiç bahsedilmemektedir. En önemli nokta ise kulüp kurucularının büyük heves ve düşüncelerle çalışmaları henüz hayata geçmemiş olsa bile faaliyet alanlarını tüm ülkeye yayma düşüncesinde olmalarıdır. Sivil tayyarecilik kulübünü fikren destekleyen *Son Posta* gazetesi bir sonraki sayısında bu konudaki okuyucu mektuplarına yer vermiştir. Eyüp Sofular Caddesinde ikamet eden Hasan Bey uçağı hem tanıtım hem savunma amacıyla çift katlı olarak değerlendirmektedir.

"Yeni Türkiye dâhilde ve hariçte en çok tanınmaya ihtiyacı olan bir memleketdir. Bence bu tanınma ve reklam için en iyi vasıta tayyaredir. Resmi tayyare teşekkülleri yanında sivil tayyarecilik kulüplerine de lüzum vardır. Zenginlerimiz ve heveslilerimiz de birer tayyare olarak uçmaya alıştırlarsa bundan memleketin tayyareciliği ve dolayısıyla da ordusu istifade eder."<sup>23</sup>

Konuya askeri açıdan yaklaşan Gedikpaşa Fırın Sokağında ikamet eden Selahattin Bey ise desteğini şu sözlerle açıklamaktadır;

"Gençler askere alınırken evveli meslekleri nazarı itibara alınarak sınıflara ayrılırlar. Ordumuz bu suretle bu mesleklerden kolayca istifade eder. Eğer bizde de bir sivil tayyarecilik tesisi birçok gençlerimizi, heveslilerimiz tayyarecilik öğrenirler ve silah başına çağrılınca ordunun tayyare teşkilatında kendilerinden kolayca istifade edilir."<sup>24</sup>

<sup>22</sup> **Son Posta**, No: 0436, 11 Teşrin-i Evvel 1931, s.1. Milliyet gazetesi de sivil tayyareciler tarafından kurulan kulübün 1931 Ekim ayı sonunda açılacağını haber yapmaktadır. **Milliyet**, No: 2037, 12 Teşrin-i Evvel 1931, s.3. Cumhuriyet gazetesi Fuat Bey'in mektup gönderdiğini belirtmektedir. **Cumhuriyet**, No: 2670, 12 Teşrin-i Evvel 1931, s.3 ve **Cumhuriyet**, No: 2676, 18 Teşrin-i Evvel 1931, s.4.

<sup>23</sup> **Son Posta**, No: 0437, 12 Teşrin-i Evvel 1931, s.2.

<sup>24</sup> **Son Posta**, No: 0437, 12 Teşrin-i Evvel 1931, s.2. gazete bu konudaki desteğini sonraki günlerde şu sözlerle açıklamaktadır: "*Amerikalı tayyarecilerin İstanbul'a gelişleri münasebetiyle, Son Posta memlekette tayyarenin ve tayyareciliğin ehemmiyetini anlatmaya çalıştı. Sivil tayyareciliğin ihdas ve teşvikini müdafaa etti. Şehit tayyarecilerin anılarını neşretti. Bu neşriyat üzerine tayyarecilerimizin Sivil Tayyare Kulübü açmalarına müsaade olundu. Kulübün bu günlerde resmi güşadı yapılacaktır. Bu kulüp, memlekette*

Kulüp ismi ilk olarak “*Türk Tayyareciler Cemiyeti*” olarak düşünülmüş ve 23 Teşrin-i Evvel (Ekim) 1931 tarihinde gazetelerde yer alan ilan ile kulübün çalışmaları hakkında bilgi almak isteyenlerin, 26 Teşrin-i Evvel (Ekim) 1931 tarihinde saat 17.00’de Tepebaşı Emperyal Otel karşısındaki Murat Bey iş hanına gelmeleri istenmiştir.<sup>25</sup>

27 Ekim 1931 tarihinde yayınlanan haberde kulüpten; “*Sivil Tayyareciler Kulübü*” olarak bahsedilmekte ve Türk Tayyare Cemiyetinin himayesinde yeniden faaliyete geçirildiği bilgisi verilmektedir.<sup>26</sup> Bu bilgi kulübün daha önceden kurulduğunu ancak bir şekilde atıl kalarak tekrar canlandırılmaya çalışıldığı bilgisini vermektedir. En önemli ayrıntısı ise kulübün T.Ta.C.’nin himayesinde olduğudur. Bu bilgi Türk Hava Kurumu yayınlarından ve başka kaynaklardan doğrulanamamıştır. Kulüp üyeleri yaptıkları ilk toplantıda yedi kişilik bir heyet belirlemiş ve bu heyeti bina bulunması ve kulübün yeniden canlandırılması ile görevlendirmişlerdir. Seçilen yedi kişilik heyet; Cevdet Kerim, İsmail Müştak, Nazmi Nuri, Sait ile Tayyareci Sıtkı, Mithat Nuri, Şakir Fevzi, Hayrünnas<sup>27</sup> ve tüccardan Murat beylerden oluşturulmuştur.<sup>28</sup> Haber içeriğinde İdare Heyeti’nin yedi kişiden oluştuğu bilgisi verilmesine karşılık dokuz kişinin ismi yazılmıştır. Bu dokuz kişilik ekipten dört kişi “*Tayyareci*” olarak yazılarak pilot oldukları belirtilmiş, bir kişinin tüccar olduğu vurgulanırken, diğer dört kişi hakkında isimleri haricinde bilgi verilmemiş olduğu görülmektedir.

Kulübün açılışı, planlandığı gibi, Cumhuriyet Bayramında yapılamamışsa da; 29 Ekim 1931 Cumhuriyet törenlerinden sonra Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal (ATATÜRK)’e Hayrünnas imzalı bir tebrik mesajı gönderen kulüp; kendisinden “*Türk Tayyareciler Kulübü*” olarak bahsetmektedir. Aynı haber içeriğinde teşkilat encümeninin 2 Teşrin-i

*tayyareciliğin inkişafına hizmet edecektir.*” Sözleriyle başarıdan kendisine de pay çıkartma çabasına girmektedir. **Son Posta**, No: 0450, 25 Teşrin-i Evvel 1931, s.18.

<sup>25</sup> **Milliyet**, No: 2048, 23 Teşrin-i Evvel 1931, s.3. Aynı haber Son Posta gazetesinde de yer bulmuştur. **Son Posta**, No: 0448, 23 Teşrin-i Evvel 1931, s.2.

<sup>26</sup> **Milliyet**, No: 2052, 27 Teşrin-i Evvel 1931, s.7.

<sup>27</sup> Gazetede Hayrünnas ismi verilmiştir. Bu ismin yazım yanlışından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Devam eden yayınlarda Hayrünnas olarak verilmektedir. Türk havacılık tarihinde başka bir Hayrünnas daha vardır ve 1918’de kurulan 2. Balon Bölüğünde teğmen rütbesi ile görev yapmıştır. Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)**, c.IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s.11. aynı kişi olup olmadığı tespit edilememiştir.

<sup>28</sup> Aynı yer. Son Posta gazetesinin aynı tarihli yayınında “Muvvakkat Reisliğe” İsmail Müştak Bey’in seçildiği bilgisi bulunmaktadır. Yedi kişilik bir “Encümen Heyeti” tespit edilmiş ve İdare Heyeti’nde; Sait, Hayrünnas, Savmi, Vasfi, Murat, Nazmi Nuri, Zafer, Fevzi, Ekrem Rüştü ve Cevdet Kerim Beyler görev almıştır. **Son Posta**, No: 0452, 27 Teşrin-i Evvel 1931, s.2.

Sani (Kasım) 1931 tarihinde toplandığı ve kulübün yakında faaliyete geçeceği bilgisi de paylaşılmıştır.<sup>29</sup> 10 Teşrin-i Sani (Kasım) tarihide yer alan haberde ise kulüp idare heyetinin bir gün önce toplandığı ve Kulüp merkezi olarak Beyoğlu'na bir bina bulunduğu bilgisi paylaşılırken kulüp idare heyetinin fotoğrafına da yer verilmiştir.<sup>30</sup> Hayrünnas Bey tarafından Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'e çekilen telgrafta; "*Bize istiklalimizi benliğimizi kazandıran zatı asilanelerine bu mes'ut günün yıldönümü münasebetiyle Türk Tayyareciler Kulübü mensubini arzı minnettar, eyler Efendim*"<sup>31</sup> denilmiştir.

Türk Tayyareciler Kulübüne desteğini sürdüren Türk basını, okuyucularına iki uçak şirketinin Tayyare Kulübüne birer uçak hediye edeceğini ve kulübün açılışına Büyük Erkan-ı Harbiye Reisi (Genelkurmay Başkanı) Mareşal Fevzi (Çakmak) Paşa'nın da katılacağını duyurmuştur.<sup>32</sup> Özellikle kulübün çalışmaları için çok önemli olan iki uçak bağışının gerçekleştiği tespit edilememiştir.

Türk basınının Türk Tayyareciler Kulübü'ne ilgisi devam ederken aynı günde farklı içerikli bilgiler de yayınlanmaktadır. *Vakit* gazetesi, 9 Teşrin-i Sani (Kasım) Kasım 1931 gecesi toplanması gereken Genel Kurulun çoğunluk sağlanamadığı için toplanamadığını haber yaparken,<sup>33</sup> aynı tarihli *Milliyet* gazetesi ise İdare Heyetinin toplantı yaptığını duyurmakta ve heyetin fotoğrafını bile yayımlamaktadır.<sup>34</sup> *Son Posta* gazetesi ise iki gün sonra yayınladığı haberde kulüp üyelerinin toplandığını hatta bütçe meselesini konuştuklarını haber yapmaktadır.<sup>35</sup>

Kulüp isminin "*Türk Tayyareciler Kulübü*" olmasına rağmen üyeleri arasında pilot olmayan yani hiç uçmamış kişilerin de bulunması dönem basınında mizah konusu da yapılmıştır. Gazetenin aktardığına göre; kulüp üyesi bir pilot, hiç havacılık geçmişi olmayan diğer bir üyeye daha önce uçup uçmadığını sorduğunda; geçenlerde apartman merdiveninden ayağının kayması sonucu iki kat aşağı uçtuğu cevabını almıştır.<sup>36</sup> Bu haber kulübün ve yapacağı çalışmalarının dönem basını tarafından ilgiyle olduğu kadar şüpheyle yaklaşıldığına dair güzel bir ayrıntı vermektedir. Türk Tayyareciler

<sup>29</sup> *Milliyet*, No: 2058, 03 Teşrin-i Sani 1931, s.3.

<sup>30</sup> *Milliyet*, No: 2065, 10 Teşrin-i Sani 1931, s.2. aynı haber Cumhuriyet gazetesinde de yer almıştır. *Cumhuriyet*, No: 2698, 10 Teşrin-i Sani 1931, s.2.

<sup>31</sup> *Son Posta*, No: 0458, 03 Teşrin-i Sani 1931, s.2.

<sup>32</sup> *Vakit*, No: 4964, 09 Teşrin-i Sani 1931, s.3.

<sup>33</sup> *Vakit*, No: 4970, 10 Teşrin-i Sani 1931, s.4.

<sup>34</sup> *Milliyet*, No: 2065, 10 Teşrin-i Sani 1931, s.2.

<sup>35</sup> *Son Posta*, 0466, 11 Teşrin-i Sani 1931, s.4.

<sup>36</sup> *Milliyet*, No: 2066, 11 Teşrin-i Sani 1931, s.4.

Kulübü idare heyeti üyelerinin isimlerini çok çabuk duyurmak için dönemin İstanbul basını ile sıkı ilişki içinde bulunmaya çalıştığı, ancak bu girişimlerinin bazen yanlış haberler yapılmasına neden olduğu görülmektedir.

Kulüp daha resmi olarak kurulmadan iki yüz üye kaydedildiği ve kabulü bekleyen daha birçok başvuru olduğu anlaşılmaktadır. Başvurular arasında çok sayıda kadının da bulunduğu belirtilmektedir. Kulüp tarafından çalışmalarının planlanması ve yürütülmesi için birçok encümen kurulduğu ve faaliyet prensiplerinin belirlendiği de anlaşılmaktadır. Doğal olarak yeni kurulan ve havacılık gibi pahalı bir alanda faaliyet göstermek isteyen kulübün ilk ve en büyük engeli bütçedir. Müsamere ve üyelik aidatlarından gelir elde etmeyi planlayan kulüp, halka faydalı bir eser ortaya koyduktan sonra hükümetten maddi destek talep etmeyi planlamıştır. Bu amaçla da ilk aşamada “*Çelik Kanat*” isminde bir gazete çıkartmayı ve müsamereler düzenlemeyi planlamaktaydı. Hedeflerini büyük tutan kulüp, içinde bir oteli de barındıran büyük bir kulüp binasını amaçlarken, başlangıçta bir büro ile yetinmek zorunda kalmıştır. Kulüp amacı; sivil tayyareciliği geliştirilmesi ve yayılması, sivil pilot yetiştirilmesi, hava alanı, uçak temini ile uçuş kursları vermek olarak belirlenmiştir.<sup>37</sup>

Kulüplerinin adının duyurmak ve destek bulmak için hiçbir girişimden uzak durmayan İdare Heyeti, Büyük Erkan-ı Harbiye Reisi Mareşal Fevzi Paşa'nın İstanbul'da bulunmasını fırsat bilerek kendisini ziyaret etmiş ve Kulüp gaye ve faaliyetleri hakkında bilgi vermişlerdir. Fevzi Paşa'da vatani ve mili gaye ve emellerle teşekkül eden kulübe başarılar dilemiş, fahri başkanlığı kabul etmiş ve kulübün gelişimi ve faaliyetleriyle yakından ilgileneceğini beyan etmiştir.<sup>38</sup> Bu haberin doğru olduğunu kabul edersek, *Vakit* gazetesinin 9 Teşrin-i Sani (Kasım) tarihli haberinden şüphe duymamız gerekir. *Vakit* gazetesi altı gün önceki haberinde Türk Tayyareciler Kulübü'nün açılış törenine Fevzi Paşa'nın katılacağını haber yapmıştır.<sup>39</sup> Bu hata muhtemelen gazeteye ait olmayıp, kulüp idarecilerinin

<sup>37</sup> **Milliyet**, No: 2069, 14 Teşrin-i Sani 1931, s.1. Aynı haber *Vakit* gazetesinde de yer bulmuştur. Ancak *Vakit* gazetesinin “*Fahri Başkanlığı kabul eden*” ifadesinden bu teklifin daha önceden yapıldığı ifadesi anlaşılmaktadır. **Vakit**, No: 4975, 15 Teşrin-i Sani 1931, s.1. Son Posta gazetesi ise üye kaydına 1931 Aralık ayından başlanacağını duyurmasına rağmen Kayıt için içlerinde kadınlarında olduğu 200 kişinin başvurduğundan bahsetmektedir. **Son Posta**, No: 0469, 14 Teşrin-i Sani 1931, s.2. aynı haber *Vakit* gazetesinde de yer bulmuştur.

<sup>38</sup> **Milliyet**, No: 2070, 15 Teşrin-i Sani 1931, s.2. Fevzi Paşa'nın Fahri Başkanlığı kabul ettiği Son Posta gazetesinde de yer bulmuştur. **Son Posta**, No: 0470, 15 Teşrin-i Sani 1931, s.2. **Cumhuriyet**, No: 2703, 15 Teşrin-i Sani 1931, s.3.

<sup>39</sup> **Vakit**, No: 4964, 09 Teşrin-i Sani 1931, s.3.

kendi plan ve düşüncelerinin gerçekmiş gibi yansıtıp, kendilerini halk gözünde daha önemli hale getirmek ve belki de Fevzi Paşa'ya bir emrivaki yapmak niyetlerinden kaynaklanabilir.

Kulübün teşkilat ve varidat encümenlerinin çalışmaları neticesi, Beyoğlu Ambasadör binasında ofisini hazırladığı ve 1 Kanun-i Sani (Ocak)'de resmi açılışı yapmaya hazırlandığı haberleri gazetelerde yer almıştır. Kulüp üyelerinden Hayrünnas Bey'in radyoda tayyareciliği tanıtıcı konferanslar vereceği de haber içeriğinde yer bulmuştur.<sup>40</sup> Kulübün genel kurulu 21 Kanun-i Evvel (Aralık) tarihinde Beyoğlu Tepebaşı'nda Murat Bey apartmanında toplantıya çağırılmıştır.<sup>41</sup>

Planlanan tarihte gerçekleşen Genel Kurul toplantısı büyük bir samimiyet içinde gerçekleşmiştir. Tüm katılımcılar, tayyareciliğin ilerlemesi için tüm varlıkları ile çalışacaklarını bir ağızdan söylemişlerdir. Ruzname görüşmelerinde; üç aleyhte oya karşı 20 lehte oyla, Mehmet Emin Bey ile yapılan mukavele kabul edilmiştir.<sup>42</sup> Açılış törenin hazırlanması ve verilecek balo İdare Heyetinin yetkisine bırakılmış ve kulüp bütçesinin gelecek yıl Genel Heyete arz edilmek üzere bu yıl tecrübe edilmesine karar verilmiştir. Bir yıllık süre için gerekli konuları incelemek üzere encümen kurma görevi İdare Heyetine yetki verilmiştir. Kulübün açılışının 1 Aralık 1931'de yapılması, açılış töreninde Fatih'teki anıta çelenk konulması ve akşam da balo düzenlenmesi karar bağlanmıştır.

Bu toplantıda kulübün kuruluşunun son hazırlıkları yapılmış ve kulüp faaliyetleri esasa bağlanmış olmalıdır. Takip eden gazete haberinde kulübün "*Sivil Tayyareciler Kulübü*" olan ismi, 16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile karışmaması için "*Türk Aero Kulüp*" olarak değiştirilmiştir. Daha önceki haberlerde kulübün sadece bir ofis tutabildiği haber yapılmış olmasına karşılık, bu sefer kulüp binasından bahsedilmektedir. Kulüp binasında gazino, otel, saz<sup>43</sup>, kütüphane mütalaa ve konferans salonu olacağı belirtilmektedir. Binanın hazırlanmasından sonra her Perşembe konferans salonunda konferanslar verilmesi de planlanmıştır.

<sup>40</sup> **Milliyet**, No: 2072, 17 Teşrin-i Sani 1931, s.5. Vakit gazetesi aynı konuları haber yapmakla birlikte; kulübün "Ambassador Kırathanesi"nin bulunduğu binanın kiralandığını yazmaktadır. **Vakit**, No: 4977, 17 Teşrin-i Sani 1931, s.8. **Cumhuriyet**, No: 2681, 23 Teşrin-i Evvel 1931, s.4.

<sup>41</sup> **Milliyet**, No: 2075, 20 Teşrin-i Sani 1931, s.3. Aynı haber Vakit gazetesinde de yer bulmuştur. **Vakit**, No: 4981, 21 Teşrin-i Sani 1931, s.3. Cumhuriyet gazetesi Murat Bey Hanı olarak duyurmuştur. **Cumhuriyet**, No: 2681, 23 Teşrin-i Evvel 1931, s.4.

<sup>42</sup> Haber içeriğinde söz konusu mukavelenamenin içeriği hakkında bilgi verilmediği gibi yapılan araştırmalarda da tespit edilememiştir.

<sup>43</sup> Bu kelimeden ne kast edilmek istendiği anlaşılmamış olmakla birlikte haber içerinden aynen aktarılmıştır

Fevzi (Çakmak) ve Kazım<sup>44</sup> Paşalar, kulübün fahri başkanı olarak duyurulmuştur. Genel Başkan olarak, aynı zamanda Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı olan, Fuat Beyin adı verilmiştir. İdare heyeti başkanlığını emekli Tayyareci Miralay (Albay) Latif Bey üstlenmiştir<sup>45</sup>. İkinci Reis ise Savmi Bey'dir.<sup>46</sup> Umumi Kâtip Hayrūnnas Bey, sorumlu muhasip Şakir Bey'dir. Tüccarlardan İsmail Müştak Bey ve Sanizade Murat Ekrem Rüştü Bey ile Zafir Bey, Avukat Nazmi Nuri, Tayyareci Mithat Nuri, Sait ve Vasfi aza olarak görev almıştır.<sup>47</sup>

Havacılık kulübü fikrine sürekli destek veren *Son Posta* gazetesi, 28 Teşrin-i Sani (Kasım) 1931 tarihinde Tayyareci Mithat Nuri Bey<sup>48</sup> tarafından yazılan "Klüpçülüğe Alışmalıyız" başlıklı haberde, kulüp faaliyetlerine önem verilmesi gerektiğini şu şekilde ifade etmiştir: "*Yalnız yürümeğe isteyen ve münferit yaşayan insan hayatta kolay kolay gidemez en ufak hadiseler*

<sup>44</sup> Kazım Paşa ifadesinde bir makam belirtilmediği için Kazım Karabekir veya Kazım Özalp paşalardan hangisinden bahsedildiği anlaşılamamıştır. Ancak o tarihlerde T.B.M.M. Başkanı olan Kazım Özalp Paşa kast ediliyor olmalıdır.

<sup>45</sup> Türk havacılık tarihinde Latif isminde Albay rütbesinden emekli pilot bulunmamaktadır. Söz konusu Latif Bey, 6 Ağustos 1914-Şubat 1915 tarihleri arasında Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürlüğü, 1920 yılı içinde Maltepe Tayyare İstasyonu komutanlığı yapan ve Anadolu'ya geçip Milli Mücadele'ye katılmasından sonra İmalatı Harbiye'de görev yapan Topçu Binbaşı Abdüllatif Bey olmalıdır. Pilot değil topçu sınıfındandır. Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)**, c.V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s.430.

<sup>46</sup> Gazetede ikinci Reis görevi için Savni Bey ismi verilmiştir. Türk havacılık tarihinde böyle isimli bir personel bulunmadığından bu görevin eski deniz pilotlarından Savmi (Uçan) tarafından yapılmış olması gerekir. Savmi Uçan'ın hayatı ve çalışmaları için bkz.: Ahmet Niyazi Banoğlu, **Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan Hayatı-Hizmetleri-Başarıları**, Tokar Matbaası, İstanbul, 1965.

<sup>47</sup> **Milliyet**, No: 2080, 25 Teşrin-i Sani 1931, s.3. Kulübün yeni ismi 29 Kasım 1931 tarihinde tekrar duyurulmuştur. **Milliyet**, No: 2084, 29 Teşrin-i Sani 1931, s.5. *Son Posta* gazetesi yapılan seçimleri kısa bir haberle duyurmuştur. Latif Bey için başkanlığa seçildi bilgisini vermektedir. **Son Posta**, No: 0480, 25 Teşrin-i Sani 1931, s.3. Cumhuriyet Gazetesi Fevzi Paşa'ya İkinci Başkanlığın teklif edileceğini yazmaktadır. **Cumhuriyet**, No: 2673, 15 Teşrin-i Evvel 1931, s.2.

<sup>48</sup> Yazar ismini "Mithat Nuri" olarak belirtmesine karşılık Türk havacılık tarihi kaynaklarında "Mitat Nuri (Tuncel) ismiyle geçmektedir. 1912 yılında Fransa'da pilot eğitimi almıştır. Balkan Savaşı'nda ve Birinci Dünya Savaşı'nda Filistin, Irak ve İran Cephelerinde görev yapmıştır. Kasım 1918'de İşgal Kuvvetleri İrtibat Subayı olarak görev yapmış, peşinden Malzeme Satın Alma ve Hesap İnceleme Komisyonunda çalışmıştır. Son görev yeri Maltepe Tayyare İstasyonudur. Maltepe Tayyare İstasyondan üç uçakla Anadolu'ya firar girişimi sonrasında İstasyon kapatılmış ve Muamelatı Zatiye şubesine görevlendirilmiştir. Kurtuluş Savaşına katılmamıştır. Kurter, **a.g.e.**, c.V, s.176. Maltepe Tayyare İstasyondan üç uçakla Anadolu'ya firar girişimi için bkz.: Emin Kurt, "*Türk Havacılarının Milli Mücadeleye Katılma Girişimi: Maltepe Firarı (7 Haziran 1920)*", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 60, Bahar 2017, s. 119-142.

*bile onu müteessir eder, azmini durdurur. Klüpler yalnız spor yapmak, oyun ve top oynamak için değildir. Klüp samimi bir muhittir ve bu muhit insana kuvvetli bir istinatgâhtir.*"<sup>49</sup>

Yazının devamında; ordudan ayrılan tayyarecilerin bir köşeye çekilerek mesleklerine tamamen veda ettiklerini, zamanında yurt dışında eğitim alanların bile tayyareci olduğunun bilinmediğini vurgulamaktadır. Acı bir gerçek olarak önceden tayyareci olanları hayatlarına inşaat mühendisi, dişiçi, bankacı ve tüccar olarak devam edenler olduğu gibi işsiz kalanlar da bulunmaktadır. Yeni Kulüp, eski tayyarecileri bir araya getirerek Türkiye’de sivil havacılığı kurmalı ve işsiz kalan havacılara da iş imkânı sağlamalıdır. Bunun için T.Ta.C.’nin maddi desteğini arkasına alabileceği ümit edilmektedir.<sup>50</sup> Bu haber makale ilginç detayları barındırmaktadır ve kaleme alanın hem havacı hem de kulüp azası olması nedeniyle önem arz etmektedir. Yazının sonunda T.Ta.C.’nin maddi desteğinin beklendiği ifadesi ile Cemiyet üzerinde baskı olarak kullanılacak bir kamu oyu yaratılmaya çalışıldığı düşünülebilir. Kulüp çalışmaları için çok önemli olan bütçe konusunun bu şekilde rahatlatılması düşünülmüş olmalıdır. Diğer bir husus ise; kulübün Türkiye’de sivil havacılığı teşkil etmek gibi ulvi görevinin yanında eski silah arkadaşlarına iş ve gelir kapısı olarak da kullanılmasının planlandığıdır. Elimizde Cumhuriyet sonrası hangi havacıların işsiz kaldığına dair bir bilgi bulunmamasına karşılık, işsiz kalan havacılar olduğunu Mithat Bey kendi makalesinde beyan etmektedir. Bu durum daha kuruluş aşamasında olan kulübün daha ilk başlangıçtan itibaren amacından sapma eğiliminde olduğunu göstermektedir.

Kulüp ismi, T.Ta.C.’den gelen ikaz üzerine “*Türk Aero Kulüp*” olarak değiştirilmiştir. Bu değişimde dünyadaki sivil havacılık teşkilatlarının Aero Kulüp ismini kullanmaları etkili olmuştur. Dönem gazetelerinde yer alan habere göre; Ambasadör Gazinosunun üst katları kulüp için tutulmuş, buralara otel, dersane, kütüphane ve lokanta yapılmıştır. Otelde İstanbul’a gelecek yabancı havacılar misafir edilecektir. Dershaneye bir uçak gövdesi getirilerek ameli dersler bu gövde üzerinde verilecek ve Jokey kulübünde olduğu gibi kadınlarda bu derslere iştirak edebilecektir. Haberdeki en ilginç ayrıntı ise Arjantin Hükümetinin kulüp yöneticilerine başvurarak Arjantinli havacıların kendileri ile temas kurmak istediklerini bildirmesidir. Kulübün

<sup>49</sup> Mithat Nuri, “Kulüpçülüğe Alışmaya Meeburuz”, **Son Posta**, No: 0483, 28 Teşrin-i Sani 1931, s.6.

<sup>50</sup> Aynı yer.

resmi açılışının 20 Aralık tarihinde yapılacağı da duyurulmuştur.<sup>51</sup> T.Ta.C.'nin isim karışıklığına ve benzerliğine müdahale etmesi haklı bir gerekçenin sonucudur. Biri yarı resmi diğeri ise sivil olan iki teşkilatın karıştırılmasının ve halktan gelecek maddi yardımlarda bir anlaşmazlığa ve karışıklığa meydan bırakılmaması amaçlanmış olmalıdır. Kulüp binasının yapılandırılmasında çok büyük gayeler güdüldüğü ve bu uğurda oldukça masraf yapıldığı görülmektedir. Ancak hiçbir yayında, yapılan masrafların nasıl karşılandığı açıklanmamaktadır. Bu durum yapıldığı açıklanan işlemlerin gerçekliği konusunda şüphe uyandırmaktadır. Bir diğer şüpheli durum ise Arjantin konusudur. Arjantin'in Türkiye'de ne zaman elçilik açtığı tespit edilememiştir. Osmanlı İmparatorluğu ve Arjantin 1910 yılında Roma'da imzalanan bir konsolosluk anlaşmasıyla ilişkilerini karşılıklı diplomatik temsilcilik seviyesine çıkarmışlar, bu çerçevede aynı yıl Buenos Aires'te Başkonsolosluk düzeyinde açılan Türk misyonu 1914 yılına kadar görev yapmış, ancak Birinci Dünya Savaşı dolayısıyla 1914 yılında kapatılmıştır. Cumhuriyetin kurulmasından sonra Arjantin ile 1926 yılında imzalanan ve 1935'de yürürlüğe giren Dostluk Anlaşmasıyla diplomatik ilişkiler tekrar tesis edilmiştir. Buenos Aires'te Türk Büyükelçiliği 1936 yılında faaliyete başlamıştır.<sup>52</sup> Ankara'daki Arjantin Büyükelçiliğine tayini düşünülen Neoz için, Cumhurbaşkanlığı'ndan izin isteği ise 19 Haziran 1939 tarihine yapılmıştır.<sup>53</sup> Bu durumda Arjantin ile Türkiye arasında o tarihlerde bir ilişki mevcut değildir. İki ülke arasında başka büyükelçilikler vasıtasıyla ilişki kurulmuş olabileceği düşünülse bile, Arjantinli havacıların Türkiye'deki yarı resmi bir kuruluş olan, halktan ve devletten destek gören T.Ta.C. yerine yeni kurulmakta olan ve daha açılışı bile yapılmamış, geleceği ve çalışmaları belirsiz sivil bir teşebbüs ile neden temas kurmak isteyecekleri ve bu isteğin nasıl iletildiği belirsizliğini korumaktadır.

Zaman ilerledikçe kulübün kuruluş çalışmalarında nihayete ulaşıldığı, birçok uygulama usulünün belirlendiği anlaşılmaktadır. Kulübü üyelik kaydı 10 lira karşılığında yapılırken aylık aidat ise bir lira olarak belirlenmiştir. Gençleri havacılığa özendirme amaçlayan kulüp, gençlerden kayıt ücreti alınmamasına, aidatın da cüzi tutulmasına karar vermiştir. Kulüp binası Beyoğlu İstiklal Caddesinde Ambassadeur kahvehanesinin üstündeki üç katlı dairede kurulmuştur. Kütüphanenin mevcut olduğu kulüp binasında lokanta ve Amerikan Bar açılması da düşünülmektedir. Kulüp açılışının bu Cuma

<sup>51</sup> **Akşam**, No: 4735, 15 Kanun-i Sani 1931, s.2. Benzer bilgiler Vakit gazetesinde de yer almıştır. Ancak gazete Arjantin haberine yer vermemiştir. **Vakit**, No: 5006, 16 Kanun-i Sani 1931.12.16, s.6.

<sup>52</sup> <http://buenosaires.be.mfa.gov.tr>. (Erişim Tarihi: 21.10.2020).

<sup>53</sup> **BCA**: Kurum:30-10-0-0/Muamelat Genel Müdürlüğü, Yer Bilgisi: 131-939-9, Tarih: 19.06.1939



günü yapılacağı belirtilerek, 1932 yılı ilkbaharından itibaren pilot eğitimlerine başlanacağı duyurulmuştur.<sup>54</sup> 15 Aralık tarihli haberde kulüp binası içinde otel, dersane, kütüphane ve lokanta yapıldığı bilgisi yer alırken, haberde sadece kütüphanenin mevcut olduğu, lokanta ve Amerikan Bar açılmasının ise düşünüldüğü belirtilirken, İstanbul'a gelecek yabancı havacıların ağırlandığı otel hizmetinden ise hiç bahsedilmemektedir. Bu durum, kulüp yöneticilerinin planlarını veya hayallerini gerçekleştirmiş gibi basına duyurduklarının bir diğer örneğini teşkil etmektedir.

T.B.M.M. Başkanı Kazım Paşa, 25 Aralık 1931 tarihinde kulübü ziyaret etmiştir. Saat 15.30'da gerçekleşen ziyaret sırasında Kulübün Fahri Başkanı Kazım Paşa, idare heyeti tarafından karşılanmış ve büyük salonda ağırlandığıdır. Kulüp binasını gezen Kazım Paşa, gördüğü intizam ve mükemmeliyetten dolayı teşekkürlerini belirterek büyük salona asılmak üzere imzalı bir fotoğrafını vermiştir. Kazım Paşa, Kulüp hakkındaki düşüncelerini soran muhabire aşağıdaki sözlerle cevap vermiştir.

“Sivil tayyareciliğin inkişafına çalışmak ve meslek mensubini ile tayyareciliğe alaka ve muhabbeti olan vatandaşlar arasında tenasüt ve içtimai müasebetleri teyzit etmek maksadiyle tesis olunan Aero Kulüp temiz ve yüksek bir gayeyi istihdaf etmiş olduğundan tevşik ve tergibe layık görürüm. Kulübü gezdim, idare azasından izahat aldım. Bu vatandaşlarına çok hüsnü niyetle ve çok saf bir maksatla memlekete hizmet etmek istediklerini anladım. Kulübün münevver sınıf arasında hususi bir alaka ve rağbet görmesi şayanı arzudur.”<sup>55</sup>

Gazetede yer alan haberin devamında kulüp binasında tüm hazırlıkların tamamlandığı ve açılışın bugün (26 Aralık 1931) saat 17.00'de yapılacağı yazılıdır. Gazetenin iddiasına göre Charles Lindbergh<sup>56</sup> kulübe bronz bir büstünü göndermiştir.<sup>57</sup> Kazım Paşa'nın sözlerinden Türk Aero Kulüp'te gördüklerinden ve kendisine anlatılanlardan etkilendiği anlaşılmaktadır. Ünlü Amerikalı pilot Charles Lindbergh'in bu Türk sivil havacılık oluşumundan ne zaman ve nasıl haberdar olup, kendilerini teşvik için büstünü nasıl gönderdiği ise bir muamma olmaya devam etmektedir. Hayrünnas Bey'in bir sivil havacılık kulübü kurma düşüncesinin ilk kez 23 Ağustos 1931 tarihinde Türk gazetelerinde yer aldığı değerlendirildiğinde

<sup>54</sup> **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.

<sup>55</sup> **Vakit**, No: 5016, 26 Kanun-i Evvel 1931, s.4

<sup>56</sup> Charles Augustus Lindbergh, Jr., "Şanslı Lindy" ve "Yalnız Kartal" adlarıyla da bilinen Amerikalı pilotur. 1927 yılında Atlas Okyanusu'nu uçakla tek başına geçen ilk pilotur.

<sup>57</sup> **Vakit**, No: 5016, 26 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 4. Benzer bilgiler Cumhuriyet gazetesinde de yayınlanmıştır. **Cumhuriyet**, No: 2744, 26 Kanun-i Evvel 1931, s.5.

Kulübün isminin ve ününün, daha açılışı yapılmadan ve hiçbir faaliyeti olmadan, dört ay gibi kısa bir sürede Amerika'ya ulaşmış olması gerekir. *Vakit* gazetesi tarafından Kulübün açılış tarihi olarak 26 Aralık gününün verilmiş olması muhtemelen bir yanlış anlaşılardan kaynaklanıyor olmalıdır. Takip eden günlerde kulüp açılışının 28 Aralık 1931 tarihinde saat 17.00'de yapılacağı gazeteler aracılığıyla duyurulmuştur.<sup>58</sup>

#### 4. Aero Kulüp'ün Açılışı

Türk Aero Kulüp, 28 Aralık 1931 tarihinde düzenlenen törenle açılışını yapmıştır. Kolordu Komutanı Şükrü Naili (Gökberk) Paşa, İstanbul Belediye Başkanı Muhittin (Üstündağ) Bey de törende hazır bulunmuştur. Kulüp İcra Heyeti Başkanı Savmi Bey<sup>59</sup>, Orhan Bey ve Vecihi (Hürkuş) Bey birer konuşma yaptı. Orhan Bey konuşmasında kulüplerinin Türk İnkılabının ümit dolu bir eseri olduğunu belirtmiştir.<sup>60</sup> Orhan Bey ayrıca, üyelere özel olan kulüp binasının bir hafta süre için umuma açık olacağını da ilave etmiştir.<sup>61</sup> Vecihi Bey ise; Avrupa'dan İstanbul'a yolcu taşıyan uçakların Sofya, Bükreş ve Atina'ya dolu olarak geldiği ancak yolcu olmadığı için İstanbul'a boş gelmek zorunda kaldıklarının bu durumun ise ülkemizde tayyareciliğe verilen önemin bir göstergesi olduğunu ifade etmiştir. Kulübün amacının ise halkı tayyarecilik etrafında toplayarak, uçağın en emniyetli ulaşım vasıtası olduğunu öğretmek olarak açıklamıştır. Vecihi Bey konuşmasının devamında kulübün uluslararası olması nedeniyle ismini "*Türk Aero Kulüp*" olarak koyduklarını da açıklamıştır. Sivil tayyareciliğin memleket müdafaasının gerisini teşkil ettiğini belirttikten sonra Türklerin asırlarca evvel Taşkent ve İstanbul'da tayyareler ile uçtuğunu ancak dönemin taassubunun bu hareketleri taşıdığını söylemiştir<sup>62</sup>. Bu konuşmaların ardından Muhittin Bey; Türk tayyareciliğinde büyük bir inkişaf gördüğünü belirttikten sonra kulübün resmi açılışını gerçekleştirmiştir. Bundan sonra

<sup>58</sup> **Son Posta**, No: 0513, 28 Kanun-i Evvel 1931, s.4 ve **Vakit**, No: 5017, 27 Kanun-i Evvel 1931, s.3.

<sup>59</sup> Gazete haberinde Savmi Bey için Kulüp Başkanı olarak bahsedilmesine karşılık yapılan ilk seçimde Savmi Bey Balkan Yardımcısı seçilmiştir. Başkan Olan Latif Bey bu dönemde istifa etmiş olabilir.

<sup>60</sup> **Milliyet**, No: 2114, 29 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 6.

<sup>61</sup> **Akşam**, No: 4749, 29 Kanun-i Evvel 1931, s.4.

<sup>62</sup> Vecihi Beyin konuşmasında bahsettiği olaylar; 1002 yılında Nişabur'da İmam Cevheri ve 1159'da İstanbul'da doğulu Şiracettin tarafından yapılan uçuş denemeleridir. Her iki olayda da uçak kullanılmadığı gibi herhangi bir engelleme tarih kitaplarında aktarılmamıştır. Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Cilt:1, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1971, s.18.

büfeye davet edilen misafirler müzik eşliğinde geç vakte kadar eğlenmişlerdir.<sup>63</sup>

23 Ağustos 1931 tarihinde başlayan hazırlık süreci nihayet 28 Aralık 1931 tarihinde son bulmuş ve Kulübün resmi açılışı yapılabilmıştır. İlk düşünülen 29 Ekim tarihine yetişmeyen açılış daha sonra aralık ayı başına ötelenmiş en sonunda 28 Aralık'ta açılış yapılabilmıştır. Bu durum Kulüp'te her şeyin planlandığı ve istendiği gibi gitmediğini göstermektedir.

### 5. Aero Kulüp'ün Çalışmaları

Türk halkının ve kamuoyunun Aero Kulüpten neler beklediğini anlayabilmek için Necip Dürrü'nün yazısına bakmak yeterli olacaktır;

“Aero Kulüpler sayesinde çok taammüm eden bu hava sporunun kanatlandırdığı bu gençlikten istikbal tayyareciliğinin büyük istifadeler temin edeceği ve hava kuvvetlerinin ihtiyatını teşkil edecek bu uçuculardan asgari bir talim ve terbiye ile havalar hâkimi pilotlar yetişeceği şüphesizdir... Memlekette Aero Kulüplerle teessüs edecek olan bu yeni spora Türk gencinin hatta lüzumundan fazla ehemmiyet vereceğinden şüphe edilemez. Şehrimizde teessüs eden Kulübümüzün Türk gencine hava sporunda iyi bir rehber olacağı ve ona en kısa bir zamanda Türk havalarını öğreteceği muhakkaktır.”<sup>64</sup>

Türk Aero Kulübün ilk faaliyeti danslı çay partisi düzenlemek olmuştur. 8 Kanun Sani (Ocak) 1932 Cuma gecesi ilk “Haftalık” danslı çay partisine kulüp üyeleri ve davetliler iştirak etmiştir. Kulübün Ramazan<sup>65</sup> ayı boyunca her gece konser vereceği, konser aralarında Birinci Dünya Savaşına katılan havacı ve bahriyeliler savaş anılarını anlatılacağı bildirilmektedir. Her Cuma günü de danslı çay partileri verilecektir. 13 Kanun Sani (Ocak) Çarşamba gecesi de İstanbul basınına bir çay partisinin düzenlenmesi planlanmıştır.<sup>66</sup> Havacılık alana büyük vaatler ve büyük beklentiler ile giriş yapan bir kulübün ilk faaliyetinin danslı çay partileri düzenlemesi ilginçtir. Özellikle bu danslı çay partilerinin “Haftalık” periyotlarda düzenlenmesi, havacılık alanında kendilerinden büyük beklenti içinde olanları hüsrana uğratmış

<sup>63</sup> **Milliyet**, No: 2114, 29 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 6. Türk Aero Kulüp'ün açılışı Son Posta gazetesinde de kısaca yer almıştır. **Son Posta**, No: 0514, 29 Kanun-i Evvel 1931, s.1. Açılış Töreni fotoğrafları için bkz.: **Akşam**, No: 4749, 29 Kanun-i Evvel 1931, s.4. Diğer bir fotoğraf da Cumhuriyet gazetesinde yayınlanmıştır. **Cumhuriyet**, No: 2747, 23 Kanun-i Evvel 1931, s.1 ve 6.

<sup>64</sup> Necip Dürrü, “Motorsuz Tayyareler”, **Cumhuriyet**, No: 2759, 10 Kanun-i Sani 1932, s.6.

<sup>65</sup> 1932 yılında Ramazan ayı 9 Ocak 1932 Cumartesi günü başlamıştır.

<sup>66</sup> **Vakit**, No: 5031, 10 Kanun-i Sani 1932, s.4. benzer bilgiler Cumhuriyet gazetesinde de vardır. **Cumhuriyet**, No: 2762, 13 Kanun-i Sani 1932, s.2.

olmalıdır. Bu partilerin kulübe gelir sağlamak için yapıldığı düşünülse bile, bu partilerden elde edilecek gelir ile pahalı bir alan olan havacılıkta kaç uçak bedelinin veya kaç uçuşun benzin ihtiyacının karşılanabileceği tartışma konusudur.

İstanbul basınına verilmesi düşünülen “Çay Partisi”, planlandığı gibi 13 Kanuni Sani (Ocak) Çarşamba günü saat 17.00’de Kulüp binasında yapılmıştır. Kulüp Başkanı eski Mülkiye Müfettişi Müfit Bey,<sup>67</sup> davetlileri kendisine has bir nezaketle karşılamıştır. Kulüp üyelerinden Vecihi, Savmi, Hayrünnas ve Fuat Beyler hazır bulunmuş ve tayyarecilik hakkında davetlilere açıklamalar yapmıştır. Kulüp Başkanı Fuat Bey yaptığı konuşmada davete icabet edenlere teşekkür ederken, Vecihi Bey de havacılığı Türkiye’de ne şekilde gelişebileceğini açıklamış ve bu hususta matbuatın büyük hizmet edebileceğini vurgulamıştır. Matbuat Cemiyeti İkinci Başkanı Ahmet Şükrü Bey söz almıştır. Aynı gece Aero Kulüp’te danslı yemek düzenlenmiştir.<sup>68</sup> *Son Posta* gazetesinde danslı yemek verildiği bilgisi bulunmamakta ve üye sayısının 200’ü aştığı belirtilerek yakında Türkiye’de sivil havacılığın gelişmesi için önemli girişimlere girişileceğinin müjdesi verilmektedir.<sup>69</sup> *Milliyet* gazetesi ise danslı yemek verildiği bilgisini paylaşarak, ayrıntıya girmemektedir. Geceye ait aktardığı tek husus Vecihi Bey’in Kalamış’ta bir uçak imalathanesi kuracağı ve sivil havacılığın gelişmesi için çalışmakta olduğudur.<sup>70</sup> Dönemin üç gazetesinin yemekli dans verildiğini belirtmesine rağmen ayrıntılara girmemiş olması, büyük havacılık faaliyetleri beklenen kulübün ilk icraat olarak eğlence partileri düzenlemesine duyulan tepki olabilir.

Bu durum Kulüp üyelerinin de dikkatinden kaçmamış olmalı. Takip eden günlerde kulübün fikir babası olan Hayrünnas Bey, aşağıda yer alan beyanatıyla kulübün havacılık faaliyetlerinden kopmadığını ispata çalışmaktadır:

“Tayyarecilik beynelmilel bir meslektir. Tayyareciler arasında beynelmilel bir samimiyet vardır. Buraya gelen ecnebi

<sup>67</sup> Bu tarihe kadar yayınlanan haberlerde Aero Kulüp İdare Heyeti başkanı olarak emekli Tayyareci Miralay (Albay) Latif Bey’in adı verilmesine karşılık burada kulüp başkanı olarak Müfit Bey’in adı zikredilmektedir. Kulübün kuruluş aşamasında planların tam işlemediğinin göstergelerinden birisidir. Latif Bey’in başkanlığına ait haberler için bkz.: *Milliyet*, No: 2080, 25 Teşrin-i Sani 1931, s.3; *Son Posta*, No: 0480, 25 Teşrin-i Sani 1931, s.3.

<sup>68</sup> *Milliyet*, No: 2130, 14 Kanun-i Sani 1932, s.1. Akşam gazetesi ayrıntıya girmeden matbuat erkânına çay verildiğini yazmaktadır. *Akşam*, No: 4765, 14 Kanun-i Sani 1932, s.4.

<sup>69</sup> *Son Posta*, No: 0530, 14 Kanun-i Sani 1932, s.2.

<sup>70</sup> *Milliyet*, No: 2131, 15 Kanun-i Sani 1932, s.3.

tayyarecilerini kardeş telakki ederiz ve onlara bir kardeşin, uzaktan gelen bir kardeşe yapacağı muameleyi yaparız. Şimdi de sefaretanelere birer mektup yazdık. İstanbul'a gelecek tayyareciler, memleketlerinin Aero Kulüpleri tarafından bize bildirilecektir. Biz de Yeşilköy'de kendilerini karşılayacak ve kulüpte misafir edeceğiz. Kulübümüz ecnebi tayyareciler için yabancı bir yuva değildir."<sup>71</sup>

Hemen ertesi gün *Milliyet* gazetesinde yer alan haber Aero Kulüp'ün sivil havacılık konusundaki planlarını Türk halkına duyurmaktadır. Habere göre; Kulüp'te havacılık kursuna, içinde kadınların da olduğu pek çok müracaat olmuştur. Açılacak tayyarecilik kursunda ilk başlarda nazari eğitim ile yetinilecektir. Uygulamalı eğitim kulüp tarafından bir eğitim uçağı alındıktan sonra gerçekleştirilecektir. Bu kursların amacı hevesli gençleri pilot derecesinde yetiştirmektir.<sup>72</sup> Dünyada sivil havacılık faaliyeti içerisinde olup bu amaçta kullanabileceği bir uçağı olmayan başka Aero Kulüp olmadığı kanısındayım.

Yayınlanan bu haberler Kulüp üzerindeki kamuoyu baskısını hafifletmemiş olmalı ki Mithat Nuri Bey tekrar *Son Posta* gazetesinde bir makale yayınlarak Kulüp faaliyetleri hakkında bilgi vermiştir. Yayınlanan makaleye göre akşam yayınlanan İstanbul gazetelerinden birisi 18 Kanun-i Sani (Ocak) 1932 tarihinde yaptığı haberde Aero Kulüp'ün havacılık alanında faaliyete geçmediğini belirterek bu durum karşısında Kulübün bir toplantı yerinden ibaret kalacağını yazmıştır. Mithat Bey makalesinde;

"Biz bu yazıyı hüsnü niyetle yazılmış kabul ediyor ve bu işle alakadar olanları ikaz eylemesinden dolayı mucibi teşekkür buluyoruz. Bir program yapmak ve bu yuvada maksada nafi olabilecek uzuvları toplamak, müzaheret temin etmek lazımdır. Pek kısa bir zamandan beri faaliyete geçmiş olan Aero Kulübün birçok müşkülât içinde bir mahfil temin edebilmesi bile şayanı memnuniyet değil midir? Filhakika bu mahfilde resmi küşad yapılmış, sivil teşebbüsati teşvik maksadıyla tayyareci Vecihi Bey şerefine bir akşam yemeği tertip edilmiş ve yine sivil tayyarecilik sahasında müzaheretlerini temenni eylemek üzere matbuata bir çay ziyafeti verilmiştir. Aero Kulübün tayyarecilik üzerinde fenni ve ameli faaliyete başlaması meselesine gelince; bunun gecikmiş olduğunda muarızımızın fikrine tamamen iştirak etmekle beraber bunun neden geciktiğini yakından takdir etmek için yazı sahibinin

<sup>71</sup> *Milliyet*, No: 2133, 17 Kanun-i Sani 1932, s.6.

<sup>72</sup> *Milliyet*, No: 2134, 18 Kanun-i Sani 1932, s.3. Benzer haber *Vakit* gazetesinde de yayımlanmış ve kursların bir haftaya kadar başlayacağı haber edilmiştir. *Vakit*, No: 5039, 18 Kanun-i Sani 1932, s.2.

kulüple daimi bir temasta bulunması ve bu işi yakından takip etmesini dileyeceğiz. Diğer cihetten hakikati söylemek lazım gelirse Avrupa memleketlerindeki Aero Kulüpler bir taraftan hükümetin, diğer taraftan memlekete sanayinin maddi ve manevi müzaheretine istinaf eden teşekküllerdir. Aero Kulüplerin esas vazifesi sivil tayyarecilikteki bilcümle hususi teşebbüsleri teşvik ve himaye yaparak bunları beynelmilel kabul edilen esasata tabi kılmaktır. Avrupa memleketlerinde sivil tayyarecilik Aero Kulüpleri doğurmuştur. Bizde ise Aero Kulüp sivil tayyareciliği doğurmak mecburiyetindedir. Romanya’da da sivil sivil tayyarecilik bu suretle başlamış ve pek büyük bir süratle inkişaf etmiştir. Orada üç sene evvel yedi kişilik bir heyet ilk Aero Kulübü teşkil etmişler ve propaganda uçuşları yapmak üzere 3.000 liraya bir tayyare alarak işe başlamışlardır. Tayyarenin bedelinin de ancak üçte birini peşin verebilmiş ve burada inşaat yapmak için de para yardımı yapmıştır. Kulüp ilk sene 12, ikinci sene 24, üçüncü sene 120 talebeyi pilot olarak yetiştirmiştir. Bugün Romen Aero Kulübü 80-100 beygir kuvvetinde olmak üzere 8 tane talim tayyaresi vardır. Kulübün faaliyeti gün geçtikçe artmaktadır. Şunu da söyleyeyim ki bu inkişaf görülen müzaheretlerle mümkün olacaktır.”<sup>73</sup>

Bu ifadeler ile Türk Aero Kulübü ve faaliyetlerini savunmaya çalışmaktadır. Dünya sivil havacılık kulüplerinden ve özellikle Romanya örneğinden bahseden Hayrünnas Bey, okuyucularını kendilerine destek çıkmaya çağırırken, Türk Aero Kulübün benzer başarıları elde etmek için ne gibi bir yol izleyeceğini ise kendisinde saklı tutmakta ve makalesinin başlığını cevapsız bırakmaktadır.

Bu olumsuz gelişmelerden sonra Kulüp çalışmalarını havacılık üzerine yoğunlaştırmaya çalıştığı dönem gazetelerine de yansımaktadır. *Vakit* Gazetesi 21 Kanun-i Sani (Ocak) 1932 tarihli haberinde Aero Kulübün bir tayyare kursu açacağını duyururken, Vecihi ve Cabah Beylerinde birer tayyare imal ettiklerini müjdelemektedir. Bu küçük haberinde yeni medeniyet yolunda bir mutluluk olduğundan bahisle makineleşmek isteyen Türkiye’nin ile eserini gökyollarında seyretmek yeni medeniyetin vahyini görmek ve dinlemek demektir ifadesini kullanmaktadır.<sup>74</sup>

<sup>73</sup> Mithat Nuri, “Bizde Aero Kulüp Nasıl Çalışmalı?”, *Son Posta*, No: 0536, 20 Kanun-i Sani 1932, s.6. Kulüp tarafından nazari derslere başlanacağı iki gün önce Cumhuriyet gazetesi tarafından da “**Aero Kulüp Çalışıyor**” başlığı ile duyurulmuştur. *Cumhuriyet*, 2762, 18 Kanun-i Sani 1932, s.2.

<sup>74</sup> *Vakit*, No: 5042, 21 Kanun-i Sani 1932, s.3.

Hemen ertesi günü Yeşilköy’de paraşüt tecrübesi yapılacağı duyurulmuştur.

“Halka tayyareciliği sevdirmek ve havacılığa teşvik etmek maksadıyla teşekkül eden kulübümüzün uçuculuktaki emniyeti göstermek ve halkımızın kanaat getirmesini temin etmek için Belçika tayyarecilerinden Mösyö Disternik bugün saat 15.00’de Yeşilköy’de paraşütle tayyareden atlamak tecrübesi yapacaktır. Tayyare Vecihi Bey tarafından sevk edilecektir. Halkın bu tecrübeye iştiraki rica olunur. Cuma günü gecesi kulüpte tayyareciler tarafından bir konferans verilecektir. Herkes gelebilir.”<sup>75</sup>

Kulüp, İstanbul halkını hem tecrübe atlayışına hem de aynı gece verilecek konferansa davet etmiştir.<sup>76</sup> Gerçekte paraşütçü hükümet tarafından Türkiye’ye davet edilmiş ve Eskişehir hava birliğinde paraşüt denemeleri yapacaktır.<sup>77</sup> Yapılan paraşüt atlayışında Fransız vatandaşı olan Rene Vincent<sup>78</sup>, Yeşilköy’de Vecihi Bey’in idaresindeki uçaktan 400-500 metreden başarılı bir atlayış gerçekleştirmiş ve aynı akşam saat 18.30’da Aero Kulüpte konferans vermiştir.<sup>79</sup> Rene Vincent tarafından da akşam paraşütçülük hakkında konferans verilmiştir.<sup>80</sup>

Aero Kulüp’te ilk havacılık dersi 5 Şubat 1932 tarihinde Nuri Bey tarafından verilmiştir.<sup>81</sup> Kadınların da hazır bulunduğu derste mütehasıs sivil tayyareci Nuri Bey tarafından Aerodinamik dersi verilmiştir. Kulüpten yapılan açıklamada bundan sonra haftada üç gün havai seyrüsefer, topoğrafya, tayyare inşaatı, nazari ve ameli motor, fotoğrafçılık, havai rasadat ve aerodinamik derslerinin verileceği belirtilmiştir. Havai seyrüsefer gibi dersler İstanbul’dan uçuş yapan Fransız ve İtalyan yolcu uçaklarında uçularak uçak içinde gösterilecektir. Kulüp ders programının Büyük Erkân-ı

<sup>75</sup> **Son Posta**, No: 0538, 22 Kanun-i Sani 1932, s.6.

<sup>76</sup> **Son Posta**, No: 0539, 23 Kanun-i Sani 1932, s.1.

<sup>77</sup> **Cumhuriyet**, No: 2769, 20 Kanun-i Sani 1932, s.4.

<sup>78</sup> Aero Kulüp tarafından yapılan duyuruda paraşütçünün Belçikalı Disternik isminde olduğu belirtilmesine karşılık yanlış anlaşılma olduğu açıktır. Takip eden gazetelerde Fransız vatandaşı Rene Vincent ismiyle geçmektedir. Vecihi Hürkuş anılarında Mister Rene ismiyle zikretmekte ve atlayışın 18 Ocak 1932 tarihinde yapıldığı bilgisini vermektedir. Hürkuş, **a.g.e.**, s.308, 309. Cumhuriyet gazetesi Fransız vatandaşı Rene Vincent olarak bahsetmektedir. **Cumhuriyet**, No: 2769, 20 Şubat 1932, s. 1 ve **Cumhuriyet**, No: 2772, 23 Şubat 1932, s.1.

<sup>79</sup> **Son Posta**, No: 0539, 23 Kanun-i Sani 1932, s.1.

<sup>80</sup> **Milliyet**, No: 2140, 24 Kanun-i Sani 1932, s.3.

<sup>81</sup> Bu dersin duyurusu için bkz.: **Son Posta**, No: 0551, 04 Şubat 1932, s.2; **Vakit**, No: 5055, 04 Şubat 1932, s.2 ve **Milliyet**, No: 2152, 05 Şubat 1932, s.4; **Cumhuriyet**, No: 2784, 04 Şubat 1932, s.2.

Harbiye'ye gönderildiğini ve bazı dersler eski tayyare motoru, tayyare iskeleti gibi tayyare malzemesi üzerinden verileceği için kulübe verilmesi istenmiştir. Yakın bir zamanda zehirli gazlara karşı kullanılan gaz maskesi kullanımı hakkında da konferans verilecektir. Bu eğitimler için Hayrünnas Bey şu beyanatı vermiştir;

“Vatanın semalarında elde ettiğimiz yüksek hava sanatını memleket gençliğine aşlamak, dolayısıyla memlekete hizmet etmek gayesiyle bir havacılık bürosu tesis ettik. Senelerce uçup kocayan eski kartallar şimdi kuluçkadadır. Cıvıvlarımızı çağırıp kanatlandığını ve uçmaya başladığını gördüğümüz gün en mesut adamlar olacağız. Bugünden itibaren nazari derslere başlanmıştır. İlbaharda tayyarelerimizi temin edersek uçuşlara başlayacağız. Bu seneki Tayyare Bayramında kulübümüzün yetiştirdiği genç pilotlardan mürekkep sivil bir hava filosu ile iştirak etmek azmindeyiz.”<sup>82</sup>

Okunduğunda insanın göğsünü kabartan, içini mutluluk ile dolduran sözlerin altı ne kadar dolu ve gerçeği yansıtmaktadır? Beyanat kendi içinde çelişki içermektedir. Motor ve uçak inşaatı dersleri verileceğinin belirtilmesine rağmen ellerinde uçak motoru ve gövdesi yoktur. Bunların temini için Genelkurmay Başkanlığına yazı yazılmıştır. Hava seyrüsefer derslerinin Fransız ve İtalyan Havayolu uçaklarında, uçarken uçak içinde verileceği ne kadar gerçeği yansıtmaktadır? Kulüp idarecilerinin daha önce de plan ve isteklerini gerçekmiş gibi basın ve halkla paylaştıkları tespit edilmiştir.

10 Şubat tarihinde Bayramlaşma amacıyla Kulüp üyeleri arasında danslı yemek düzenlenmiştir.<sup>83</sup> 12 Şubat 1932 tarihinde ise Nuri Bey tarafından tekrar Aerodinamik dersi verilmiştir. Derslere pazartesi ve Salı günleri 19.00'da, Cuma günleri 13.30'da devam edileceği<sup>84</sup> ve Vecihi Bey ile diğer tayyarecilerin de ders verecekleri duyurulmuştur. Vecihi Bey tarafından bir hafta sonra motor dersi verilmesi planlanmıştır. 18 Şubat Perşembe günü de Konservatuar öğretmenlerinden Viyonolist Seyfettin Asaf ve Viyonolist Sezai Asaf Beylerin Aero Kulüp menfaatine bir konser verecekleri ilan

<sup>82</sup> **Milliyet**, No: 2153, 06 Şubat 1932, s.2. Derslerin başladığı Son Posta tarafından da haber edilmiştir. Gazete yakında uçuş derslerinin başlayacağını da müjdelemiştir. **Son Posta**, No: 0553, 06 Şubat 1932, s.2. Benzer bilgiler ve dersin fotoğrafı Cumhuriyet gazetesinde de yer almıştır. **Cumhuriyet**, No: 2786, 06 Şubat 1932, s.1 ve 2.

<sup>83</sup> **Cumhuriyet**, No: 2789, 11 Şubat 1932, s.2.

<sup>84</sup> Vakit gazetesi ders gün ve saatlerini farklı vermiştir. Vakit gazetesine göre dersler; Cumartesi ve Pazartesi günleri saat 19.00'da Cuma günleri ise 13.30'da verilecektir. **Vakit**, No: 5063, 13 Şubat 1932, s.3.



edilmiştir.<sup>85</sup> Aero Klüp binasında ayrıca bir resim sergisi açılmıştır. Ressam Sait Bey tarafından açılan sergi 20 gün açık kalacaktır.<sup>86</sup>

15 Şubat Pazartesi günü Kulüpte aerodinamik dersi verilmiştir. Aero Kulüpte; açılan derslere ilk başlarda 18 kişi katılırken ilerleyen tarihlerde bu sayı 30'u geçmiştir. Tayyareci Nurettin, Vecihi, Savmi, Mitat Nuri, Hayrünnas Beyler tarafından; hava seyrüseferi, aerodinamik, hava fotoğrafçılığı, hava telsizi, ameli ve nazari motor dersleri verilmektedir. Rasat dersinin Kulüp üyelerinden Fatin Bey tarafından verilmesi istenecektir. Uygulamalı dersler için Büyük Erkân-ı Harbiye-i Umumiyyeden bir uçak gövdesi istenecektir. Verildiği takdirde Kulübün üst katı atölyeye çevrilecek ve uygulamalı derslere tahsis edilecektir.<sup>87</sup> Kulüpte söylenenler ile yapılanlar gene birbirini tutmamaktadır. Genelkurmay Başkanlığından uçak gövdesi ve motor talep edileceği 6 Şubat 1932 tarihinde beyan edilmiştir. Şüphesiz ki bu ihtiyaç daha önce tespit edilmiş olmalıdır. Ancak aradan 10 gün geçmiş olmasından daha istek yazısının gönderilmediği anlaşılmaktadır. Sanki Genelkurmay Başkanlığı bu haberi okusun ve bize bir uçak gövdesi göndersin beklentisi vardır. Daha önce verilen beyanatlarda Kulübün üst katının otel olarak düzenleneceği, İstanbul'a gelen Türk ve yabancı havacıların bu otelde ağırlanacağı duyurulmuştu. Bu sefer bu uygulamadan, muhtemelen maddi sebeplerden dolayı, vaz geçildiği ve otel yerine atölye yapılması düşünüldüğü anlaşılmaktadır.

Çekoslovakya ayakkabı kralı Mr. Bata<sup>88</sup> tarafından kiralanan pilot Neville Stack,<sup>89</sup> uçağında meydana gelen arıza nedeniyle İstanbul'a inmek

<sup>85</sup> **Vakit**, No: 5063, 13 Şubat 1932, s.3; **Milliyet**, No: 2158, 13 Şubat 1932, s.2. Aynı tarihli Son Posta gazetesi Aero Kulüp'te derslerin devam ettiğini, kadınlardan da katılım olduğunu ve kadınların pilot olmak istediklerini duyurmuştur. **Son Posta**, No: 0558, 13 Şubat 1932, s.2.

<sup>86</sup> **Milliyet**, No: 2158, 13 Şubat 1932, s.2. Akşam gazetesi Ressam Mualla Saip Bey'in sergisinin çok beğenildiği için bir süre daha devam edeceği bilgisini vermektedir. **Akşam**, No: 4824, 15 Mart 1932, s.3.

<sup>87</sup> **Milliyet**, No: 2161, 16 Şubat 1932, s.3. Cumhuriyet gazetesi ders katılım rakamlarını farklı vermektedir. Gazeteye göre ilk derse 18, ikinci derse 35, bu derse ise 50'ye yakın talebe katılmış ve kulübün üye sayısı 42 günde 358'e ulaşmıştır. **Cumhuriyet**, No: 2794, 16 Şubat 1932, s.4.

<sup>88</sup> Cumhuriyet gazetesinin haberine göre M. Thomas Bata, Mısır, Suriye, Irak, Hindistan ve Botsvana'yı ticari amaçla uçakla dolaşmıştır. **Cumhuriyet**, No: 2789, 11 Şubat 1932, s.2.

<sup>89</sup> **Yüzbaşı Thomas Neville Stack**: (1 Nisan 1896-22 Şubat 1949) 1920'lerin test pilotu, hava yarışçısı ve havacılık öncüsüydü. Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında görev yaptı. 1919'da doğan oğlu Neville Stack, İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri'nde Mareşal rütbesine yükseldi ve Hava Kuvvetleri Komutanı oldu. Stack, 22 Şubat 1949'da Pakistan'ın Karaçi kenti yakınlarında öldüğünde Orient Airways'de yöneticiydi. Gazete, bir kamyon tarafından ezilerek öldüğünü bildirdi. Polis, kendisini aracın altına attığını iddia etti. Stack yakın zamanda Pakistan yetkilileri tarafından gözaltına alınmıştı, ancak Mauripore

zorunda kalmıştır. Bir hafta Prag'a dönüşü planlanan Mr. Stack 15 Şubat 1932 Pazartesi günü Aero Kulüpte bir konferans vererek o tarihe kadar kırmış olduğu rekorlar hakkında bilgi vermiştir. Konferans sonrasında Ressam Sait ve Abdurrahman Beyler tarafından birer resmi yapılan Stack, resimlerden birisini Kulübe hatıra olarak bırakmıştır. 18 Şubat Perşembe gecesi Neville Stack şerefine Kulüpte danslı akşam yemeği verilmiştir.<sup>90</sup> Akşam yemeğine Vali, Kolordu Komutanı, gazeteciler, Türk ve yabancı havacılar ve birçok saygın kişi katılmıştır. Diğer taraftan Kulüp tarafından yayın hayatına başlaması planlanan "*Çelik Kanat*" Dergisi<sup>91</sup> için yazarlarla görüşmeler yapılmıştır. Bu tarihlerde Tayyareci Vecihi Bey de Kulübün İdare Heyetine seçilmiş ve Kulüp tarafından yaptırılacak Milli havacılık filminde rol almayı da kabul etmiştir. 21 Şubat Pazar gecesi bir maskeli balo düzenlenmesi ve kadınlar arasında yapılacak zarafet yarışmasını kazanana Paris'e gidiş dönüş uçak bileti hediye edilmesi planlanmıştır.<sup>92</sup> Takip eden *Milliyet* gazetesi 18 Şubat Perşembe gecesi "*Tayyareciler Gecesi*" ismiyle düzenlenen yemekli dans partisine kısaca değindikten sonra 18 Şubat Cuma günü Sivil Tayyareci Nuri Bey tarafından hava fotoğrafları hakkında ders verdiğini, 22 Şubat Pazartesi günü de Vecihi Bey tarafından ameli tayyarecilik dersi verileceğini duyurmuştur.<sup>93</sup> Hatırlanacağı üzere faaliyete başladığında çay partileri ve balolar düzenleyen Kulüp, basından gelen tepkiler üzerine bu faaliyetlerine ara vererek havacılık derslerine başlamıştı. Burada Kulübün ilk fırsatta eski uygulamalarına dönerek tekrar akşam yemekleri ve parti düzenlemeye başladığı görülmektedir.

Havaalanında rahibini görmek için günlük bir ziyarete izin verildi ve evine yürürken kendisini kamyonun altına attığı iddia edildi. Yerel makamların babalarının intihar ettiğini iddia etmelerinin ardından Pakistan'a uçan oğulları Anthony ve Neville Stack tarafından soruşturma açılması talep edildi Yerel bir sulh hâkimi ve Kraliyet Donanması sağlık görevlisi tarafından yürütülen ölümüne ilişkin soruşturma, Stack'in kamyonu çarpmadan önce aort anevrizması geçirdiğini ortaya çıkardı. Doğal nedenlerle öldüğüne karar verildi. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (Erişim tarihi: 24.10.2020)

<sup>90</sup> *Milliyet*, No: 2162, 17 Şubat 1932, s.3.

<sup>91</sup> *Milliyet* gazetesi Kulüp tarafından çıkarılması düşünülen "*Çelik Kanatlar*"ın gazete olduğunu be on beş günde bir yayınlanacağını duyurmuştur. *Milliyet*, No: 2161, 16 Şubat 1932, s.3.

<sup>92</sup> *Milliyet*, No: 2163, 18 Şubat 1932, s.3. Aynı bilgi *Son Posta* gazetesinde de yer almaktadır. *Son Posta*, No: 0563, 18 Şubat 1932, s.4. *Vakit* gazetesi ayrıntıya girmeden parti düzenlendiği bilgisini vermiştir. *Vakit*, No: 5069, 19 Şubat 1932, s.2. *Milliyet* gazetesi bir önceki günkü nüshasında kadınlar arasında yapılacak kıyafet yarışmasının yanı sıra 18 Şubat gecesi verilen yemekte düzenleneceğini yazmıştır. *Milliyet*, No: 2162, 17 Şubat 1932, s.3. *Cumhuriyet* gazetesi maskeli balonun üyelere özel olduğu için bilet satışı yapılmadığını duyurmaktadır. *Cumhuriyet*, No: 2799, 21 Şubat 1932, s.5.

<sup>93</sup> *Milliyet*, No: 2165, 20 Şubat 1932, s.3. Tayyareciler Gecesine Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'e teşekkürlerini rica eden bir davetiye de gönderilmiştir. *Cumhuriyet*, No: 2796, 18 Şubat 1932, s.6.

21 Şubat Pazar gecesi düzenlenen maskeli balo tahmin edildiği gibi çok güzel geçti. Bu baloyu haber yapan gazete; “*Hazır bulunanlar sabaha kadar temiz bir muhitte hoş ve neşeli bir vakit geçirmişlerdir.*” cümlesi ile geceyi anlatmaktadır. Maskeli baloda; Japon Kadını kıyafeti giyen bir kadın ile “İsa” kıyafetine bürünen bir deniz subayı birinciliği kazanarak Paris’e gidiş-Dönüş uçak bileti kazanmıştır.<sup>94</sup> Bu haberden anlaşılacağı gibi kendisine gelir kaynağı bulmakta zorlanan Aero Kulüp, isminden ve gayesinden çok uzaklaşarak her fırsatta gelir elde edebilmek için eğlence düzenler olmuştur.

Kulüp için bir akşam ziyafeti düzenleme fırsatını da iki Amerikalı vermiştir. 25 Şubat Perşembe gecesi Türkiye’de hava postası kurmayı taahhüt eden ve bu girişim için gittiği Ankara’dan İstanbul’a gelen Mr. Robertson ve arkadaşının Kulübü ziyareti sırasında akşam ziyafeti verilmiştir.<sup>95</sup> Bu ziyafet gerçekten iş odaklı ve Türkiye’de Amerikalılar tarafından kurulacak hava posta taşımacılığında Kulüp için çıkar elde etmek amacıyla düzenlenmiş olabilir. Ancak yöneticilerin gözünden kaçan, Kulübün adının tekrar eğlence ve ziyafetlerle anılır olmaya başlamış olmasıdır.

16 Şubat tarihinde Kulübün öğrencisi sayısının 30’u aştığı duyurulurken 6 Mart tarihinde yer alan haberde öğrenci sayısının 150’ye ulaştığı için öğrenci kayıtları kapatılmıştır. Kulüp havacılık alanındaki çalışmalarını daha genelle yayabilmek için Büyük Erkan-ı Harbiye Riyasetine ve Maarif Vekâletine başvurarak, kurs programlarını göndermiş ve kurslarının yarı resmi kabul edilmesini talep etmiştir. Bunun yanı sıra lise ve ortaokullarda okutulan askeri derslere ilaveten Tayyarecilik derslerinin de okutulmasını ve bu derslerin Kulüp üyeleri tarafından verilmesi isteğinde bulunmuştur. Cumhuriyet Halk Fırkası İdare Heyetine de başvuru yapılarak, birçok şubeye ayrılmış olan Halkevlerinde bir Hava Şubesi teşkilini ve Aero Kulübün Hava Şubesi olarak kabulünü talep etmiştir.<sup>96</sup> Şüphesiz ki tüm bu girişimler Kulübe gelir elde etme amaçlıdır ve kulüp yönetiminin içine girdiği veya hiç çıkamamış olduğu bütçe sonunun gözler önüne sermektedir.

Maddi sıkıntı içine düştüğü anlaşılan ve gelir kaynağı bulamayan Kulüp, binasını milli teşekküllerle, cemiyetler ve talebe birlikleri tarafından

<sup>94</sup> **Vakit**, No: 5073, 23 Şubat 1932, s.4. Cumhuriyet gazetesi balonun fotoğrafının yayımlayarak kadınlardan Matmazel Irola’nın ve erkeklerden Birinci Mülazım İbrahim Reşit Beyin birinci geldiği bilgisini vermiştir. **Cumhuriyet**, No: 2801, 23 Şubat 1932, s.2.

<sup>95</sup> **Milliyet**, No: 2172, 27 Şubat 1932, s.3. Cumhuriyet gazetesi Curtiss Right firması ile yapılan Hava Nakliyat anlaşması gereği Robertson, Höls ve Kun ismindeki üç Amerikalının Türkiye’de olduklarını duyurmuştur. **Cumhuriyet**, No: 2805, 27 Şubat 1932, s.2.

<sup>96</sup> **Milliyet**, No: 2180, 06 Mart 1932, s.3.

düzenlenecek ziyafet ve müsamereler açma kararı almıştır.<sup>97</sup> Bu karardan ilk ve tek faydalanan İstanbul Erkek Lisesi Mezunları Derneği olmuş ve Kulüp binasında 10 Mart Perşembe gecesi bir balo verilmiştir.<sup>98</sup>

11 Mart tarihinde saat 16.00'da Vecihi Bey tarafından Kulüp binasında ders verilmesi planlanmışsa da<sup>99</sup> Vecihi Beyin rahatsızlanması nedeniyle gerçekleştirilememiştir.<sup>100</sup> Bu ders bir hafta sonra 18 Mart Cuma günü Vecihi Beyin Moda'da inşa etmekte olduğu ve yakında tamamlanıp açılışı yapılacağı<sup>101</sup> belirtildiği hangarında yapılmıştır.<sup>101</sup>

13 Mart'ta Aero Kulüp tarafından Mayıs ayında Yeşilköy veya Florya'da uygulamalı bir kamp kurulmasına karar verildiğinin<sup>102</sup> haber yapılmasından sonra Aero Kulübün son faaliyeti, İngiltere'den Avustralya'ya uçak ile gitmekte olan Lady Chaytor'un verdiği konferanstır. 25 Mart Cuma gerçekleşen konferansta Lady Chaytor seyahati hakkında bilgi vermiştir.<sup>103</sup>

17 Mart tarihinde Kulüp azası şerefine Kulüpte danslı ve varyeteli bir müsamereler düzenleneceği ve sadece kadınlarda oluşan bir orkestranın müzik yapacağı<sup>104</sup> haber yapılmışsa da söz konusu eğlencenin düzenlenip düzenlenmediği tespit edilememiştir.

Aero Kulüp faaliyetleri ile ilgili son haber 2 Nisan 1932 tarihli'dir. Bu haberde; Aero Kulübün Yeşilköy ve Kalamış'ta iki şube açacağı duyurulmaktadır. Bu semtteki oteller ile temas kurulmuş ve otellerin en üst katlarının Kulübe tahsisi sağlanmıştır. Kulübün yeni şubeleri açıldıktan sonra Yeşilköy'de kara ve Kalamış'ta deniz uçaklarıyla uçuşlar düzenlenerek sivil tayyarecilik dersleri alan gençlerin tatbikat görmeleri temin edilecektir. Kulüp henüz uçağa sahip olmadığı için derslerde

<sup>97</sup> **Vakit**, No: 5088, 09 Mart 1932, s.3.

<sup>98</sup> **Milliyet**, No: 2186, 12 Mart 1932, s.2. Eğlencenin sabaha kadar devam edeceği daha ilan aşamasındayken duyurulmuştur. **Cumhuriyet**, No: 2816, 09 Mart 1932, s.2.

<sup>99</sup> **Vakit**, No: 5088, 09 Mart 1932, s.3.

<sup>100</sup> **Milliyet**, No: 2186, 12 Mart 1932, s.2.

<sup>101</sup> **Vakit**, No: 5098, 19 Mart 1932, s.4. Aynı bilgiyi veren Vakit gazetesi, Vecihi Beyin hangarının Nisan ayında açılacağını duyurmuştur. **Vakit**, No: 5098, 19 Mart 1932, s.4. Cumhuriyet gazetesinde de yer bulmuştur. **Cumhuriyet**, No: 2826, 19 Mart 1932, s.2.

<sup>102</sup> **Milliyet**, No: 2187, 13 Mart 1932, s.20. Kamp haberi Cumhuriyet gazetesi tarafından da yayınlanmıştır. **Cumhuriyet**, No: 2820, 13 Mart 1932, s.2.

<sup>103</sup> **Milliyet**, No: 2200, 26 Mart 1932, s.1 ve 5. Konferans duyuruları için bkz.: **Milliyet**, No: 2193, 19 Mart 1932, s.1 ve **Son Posta**, No: 0599, 19 Mart 1932, s.2. Benzer bilgiler Akşam gazetesi tarafından da verilmiştir. **Akşam**, No: 4835, 26 Mart 1932, s.2. Cumhuriyet gazetesi aynı bilgileri verirken konferanstan bir fotoğraf da paylaşmıştır. **Cumhuriyet**, No: 2833, 26 Mart 1932, s.1 ve 4.

<sup>104</sup> **Cumhuriyet**, No: 2824, 17 Mart 1932, s.4.

kullanılacak uçaklar şirketlerden kirayla temini sağlanacaktı. Nazari tayyarecilik dersleri Galata'da Koto Hanında eski Tayyarecilerden Selahattin Beyin açtığı makinist okulunda, uygulamalı dersler ise Kalamış'ta Vecihi Beyin hangarında verilecekti. Kulübün Beyoğlu merkezi yaz mevsimi nedeniyle 4 Nisan tarihinden itibaren geçici olarak kapatılacak, bu süre zarfında Kulübün otel kısmı ile dershanelerinin hazırlıkları ve malzeme temini ile uğraşılacaktı. Kulüp İdare Heyeti ise mutat toplantılarını Kulüp merkezinde devam edecekti.<sup>105</sup> Kulübün birçok projesi gibi bu palanlarda uygulama imkânı bulamadı.

28 Aralık 1931 tarihinden 02 Nisan 1932 tarihine kadar geçen doksan altı günlük kısa dönemde; birçok plan ve proje açıklayan Aero Kulüp çoğunlukla verdiği davet ve partiler ile gündeme geldi. Basında yer alan ikazlardan sonra havacılık eğitimlerine önem verse de zaman zaman eğlence düzenlemekten geri kalmadı.

## 6. İyi Niyetli Bir Girişimin Sonu

Türk Aero Kulüpten ilk ayrılan, Birinci Dünya Savaşı sırasında deniz pilotu olarak görev yapan Savmi Bey olmuştur. Kulübün faaliyetleri daha devam ederken, gazetelere gönderdiği bir yazı ile istifa etmesi nedeniyle Aero Kulüp İdare Heyeti ile bir ilgisinin kalmadığını bildirmiştir.<sup>106</sup> Akşam gazetesinde de yer alan mektupta Savmi Bey 11 Şubat 1932 tarihinde istifa ettiğini bildirmektedir.<sup>107</sup> Savmi Bey'in<sup>108</sup> istifa nedeni basında yer almamıştır. Bir sonraki seçimde tekrar seçilecek olması sadece İdare Heyetinden istifa edip kulüp üyeliğinin devam ettiğini göstermektedir.

18 Mart 1932 tarihinde ise Kulüp Başkanlığı görevini yürütmekte olan Emekli Mülkiye Müfettişi Müfit Beyin İdare Heyeti Azalığından ve Başkanlıktan istifa ettiği basında yer almıştır.<sup>109</sup> Peşinden Kulüp Başkanı Müfit Bey ile İdare Heyetinin istifa ettiği haberi gazetelerde yer bulmuştur. Haber içeriğinde 25 Mart 1932 tarihinde İdare Heyeti seçimi için Genel Kurulun toplantıya çağırıldığı ancak yeterli çoğunluk sağlanmadığı için toplantının yapılamadığı ve 28 Mart Pazartesi günü saat 18.00'de tekrar toplantı yapılacağı ve seçimin mevcut katılımcıların oy çokluğu ile alınacağı

<sup>105</sup> **Vakit**, No: 5112, 02 Nisan 1932, s.5.

<sup>106</sup> **Son Posta**, No: 0564, 23 Şubat 1932, s.11.

<sup>107</sup> **Akşam**, No: 4803, 23 Şubat 1932, s.3.

<sup>108</sup> Savmi Uçan'ın hayatını anlatan çalışmada da Aero Kulüp İdare Heyeti üyeliği ve istifası ile ilgili bilgi bulunmamaktadır. Bkz.: Ahmet Niyazi Banoğlu, **Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan Hayatı-Hizmetleri-Başarıları**, Toker Matbaası, İstanbul, 1965.

<sup>109</sup> **Cumhuriyet**, No: 2825, 18 Mart 1932, s.2.

duyurulmuştur.<sup>110</sup> Anlaşıldığı kadarıyla Müfit Beyin istifasından sonra İdare Heyeti de istifa etmiştir. Anılan tarihte gerçekleşen genel kurul toplantısı yapılabilmektedir. Umumi Kâtip Tayyareci Hayrünnas Bey tarafından açılan genel kurulda Geçici Başkanlığa Doktor Necmettin Bey seçilmiş ve onun başkanlığında oturma başlamıştır. Toplantıda söz alan Hayrünnas Bey söz alarak; kulübün ilk olarak 1927 yılında kurulduğu hale bazı sebeplerden dolayı faaliyetini geçici olarak sonlandırdığını 1931 yılından tekrar canlandırılmasındaki amaçları anlatmış ve geçen dört ay zarfındaki faaliyetlerini açıklayarak, çoğunluğunu hevesli gençlerin oluşturduğu üyelere havacılık dersleri verildiğini belirtmiştir. Hayrünnas Beyin açıklamalarından sonra İdare Heyeti Seçimi yapılarak Başkanlığı Pertev Paşa üstlenmiştir. İdare Heyeti olarak; eski İstanbul Valisi Esat Paşa,<sup>111</sup> Nemlizade Mithat,<sup>112</sup> Mühürdaroğlu Nuri,<sup>113</sup> Karaosmanzade Ahmet,<sup>114</sup>

<sup>110</sup> **Milliyet**, No: 2200, 26 Mart 1932, s.5. Vakit gazetesini istifa haberlerini vermeden sadece seçim haberini yayınlamıştır. **Vakit**, No: 5105, 26 Mart 1932, s.3.

<sup>111</sup> **Esat Bey**: (Emekli Tuğgeneral, Doğumu:1875) Türkiye Cumhuriyetinin ilk İstanbul Valisidir. 7 Ekim 1922 - 4 Nisan 1923 Tarihleri arasında bu görevde kalmıştır. Karahisar'da doğdu. Harbiye'den Süvari Mülazımı olarak çıktı. Balkan Savaşı'nda Binbaşı ve Alay Komutanı iken 3. Kolordu'nun çekilme hareketini serbest bırakma hizmetlerinden dolayı takdir edildi. I. Dünya Savaşı sırasında Filistin cephesinde Yıldırım Ordular Grubu'nun uğradığı Nablus Hezimetinde süvari fırkası komutanı olarak İngilizlere esir düştü. 1922 yılında İstanbul, Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne iltihak edince, İstanbul Valisi ve Trakya Süvari Fırkası Komutanı oldu. 1925 yılında emekliye ayrıldı. Hülya Toker, Nurcan Aslan (Haz.), **Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay Ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri**, c.I, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2009, s.442-444.

<sup>112</sup> **Nemlizade Ailesi**; İstanbul'da tütün ticareti ile uğraşan ünlü ve zengin bir ailedir. Ailenin tütün deposu olarak kullandığı bina halen Üsküdar'da varlığını sürdürmektedir. Bkz.: Nalan Türkmen, "Nemlizade Tütün Deposu", **Uluslararası Üsküdar Sempozyumu VI**, 6-9 Kasım 2008, c.I, Coşkun Yılmaz (Ed.), Seçil Ofset, İstanbul, 2009, s.167-176.

<sup>113</sup> **Mühürdaroğlu Nuri**: Türkiye'de uçak fabrikası kurarak uçak üretimi yapan ve Mühürdarzade lakabıyla da bilinen Nuri Demirağ'dır. Hayatı ve çalışmaları için bkz.: Ziya Şakir, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947; Mehmet Nuri Deliorman; **Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**; Nu.D. Matbaası; İstanbul, 1957; İhsan Çalapverdi, **Divriği'li Mühürdarzade Nuri Demirağ**, Divriği Defterleri, Yayın No: 10, İstanbul, 2009; Fatih M. Dervişoğlu, **Nuri Demirağ, Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, Üçüncü Basım, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2010; Ender Tuna, **Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimci Örneği: Nuri Demirağ**, (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Kalkınma İktisadi Ve İktisadi Büyüme Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2010; Mehmet Bahattin Adıgüzel, **Hayallerini Uçuran Adam Nuri Demirağ**, İstanbul Ticaret Odası Ekonomik Ve Sosyal Tarih Yayınları, Yayın No: 2013-4, İstanbul, 2013; Osman Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 44, Güz 2009, s. 743-769; Meltem Şahin, "Nuri Demirağ, Millî Kalkınma Partisi ve İlk Muhalif Parti Gazeteleri: Yurdda Kalkınma, Tez Kalkınma ve Öz Kalkınma", **İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi**, Sayı:

T.Ta.C. İstanbul Şube Başkanı Hasan Fehmi, Müfit, Feridun, Fevzi, Vecihi, Savmi, Ekrem ve Hakkı Bey olmak üzere on iki kişi seçilmiştir. Gazetede yer alan habere göre İstanbul zenginleri Kulübe bir tayyare almak üzere girişimde bulunacaklardır.<sup>115</sup>

Bu seçimin normal bir seçim olmadığı hemen anlaşılmaktadır. 4 Nisan 1932 tarihinde *Milliyet* gazetesinde T.Ta.C. İstanbul Şube Başkanı Hasan Fehmi, Dokakinzade Feridun<sup>116</sup> tarafından gönderilen bir mektuba yer verilmiştir. Mektup içeriğinde; “*Aero Kulüp’te 28 Mart tarihinde vaki olan içtimada kulübün İdare Heyeti azalığına intihab edildiğimizi haber aldık.*

40, Bahar 2015, s.32-47; Kadir Şeker, “Tek Parti Dönemi Ekonomik Politikaları ve Özel Teşebbüs Yatırımlarına Bir Örnek: Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2011, Sayı:23, ss.129-143; İsmail Yavuz, “Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası”, TAI’nin Sesi, Eylül 2011, s.43-49; Can Erel, “Türkiye’de, Endüstrinin Gelişiminde İz Brakanlar: Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ”, **MSI Dergisi**, Sayı: 88, Aralık 2012, s.60-68; Leyla Adiloğlu, Akansel Yalçinkaya, “Nuri Demirağ’ın Girişimci Olarak Ortaya Çıkışı, Yükselişi Ve Düşüşü: Makrokurumsal Ve Tarihsel Yaklaşım Bağlamında Bir İnceleme”, **23. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi, 14-16 Mayıs 2015**, Muğla, s.138-143.

<sup>114</sup> Merzifonlu Kara Mustafa Paşa sülalesinden olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>115</sup> **Vakit**, No: 5107, 23 Mart 1932, s.5.

<sup>116</sup> **Dukakinzade Feridun**; (Dirimtekin) Asıl adı Mehmet Feridun’dur. Dukaginzâde Mehmed Cemal Bey’in oğlu olup İstanbul’da doğdu ve soyadı kanunu çıkıncaya kadar Dukaginzâde (Dukakinzâde, Dokakinzâde) aile adını kullandı. İlk ve orta öğrenimini İzmir’de gördükten sonra İstanbul’a gitti ve Kuleli Askerî Lisesi’ne girdi. Buradan 1910’da, Harp okulundan 1912’de mezun oldu. Teğmen olarak Balkan, Çanakkale, Kafkas cephesi savaşlarına katıldı. 1921’de Anadolu’ya geçerek İstiklal Savaşı’na katıldı. Cumhuriyetten sonra 1924 yılında Harp Akademisi eğitimini tamamlayarak kurmay oldu. Askerlerin yabancılarla evlenmesini yasaklayan kanunun çıkması üzerine eşi yabancı olduğundan 22 Eylül 1927’de askerlikten ayrıldı. Ancak sivil öğretmen olarak akademideki derslerine devam etti. Fevzi Dirimtekin Türk Hava Kurumu’nda başkan yardımcılığı (1935-1939), 1939’da Beden Terbiyesi İstanbul Bölge müdürlüğü, 1942’de Eminönü Halkevi başkanlığı görevlerinde bulundu. 1942-1946 yılları arasında bu Halkevinin tarih ve müze şubesinin İstanbul müzeleriyle yakın bağlantı kurmasını sağladı. 1945’ten itibaren Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu bünyesinde ayrı bir kuruluş olan İstanbullu Sevenler Grubu’na üye seçildi. 1946-1950 yılları arasında İstanbul Şehir Meclisi üyesi ve İmar Karma Komisyonu başkanı oldu. Dirimtekin, şehir meclisi üyeliği 1950’de sona erince Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu’nda başkan yardımcısı olarak kaldı. Ayrıca Eski Eserleri Koruma Encümeni’ndeki görevini sürdürdü. İstanbul’un Fethinin 550. Yıl Dönümünü Kutlama Derneği’nde de üye idi. Bu derneği Ekrem Hakkı Ayverdi ile birlikte yeniden şekillendirip Fetih Derneği adıyla bir enstitü haline getirdi. 1955 yılında Ayasofya Müzesi müdürlüğüne tayin edildi, 1971 yılına kadar bu görevini sürdürdü. 26 Eylül 1976’da öldü ve 29 Eylül günü Feriköy Mezarlığı’na defnedildi. Osman Nebioğlu, “Dirimtekin (Dukakinoğlu), Feridun”, **Türkiye’de Kim Kimdir Ansiklopedisi**, İstanbul 1961-62, s. 222-223. Savaşlarda yaptığı görevlerle ilgili bkz İsmet Görgülü, **On Yıllık Harbin Kadrosu, 1912-1922, Balkan-Birinci Dünya ve İstiklal Harbi**, Türk Tarih Kurumu yayınları, Ankara 1993, s. 119, 271, 279, 289, 290.

*Gerek bu intihabla ve gerek Aero Kulüple hiçbir alakamız olmadığının neşrini rica ederiz.*"<sup>117</sup> denilmektedir.

Bu mektup göstermiştir ki; İdare Heyetine üye olarak seçilen Hasan Fehmi ve Feridun Beyler seçime bile katılmadıkları halde gıyaplarında üye seçilmişlerdir. Dönemin ünlü ve tanınmış kişileri olan İstanbul Valisi Esat Paşa, Nemlizade Mithat, Mühürdaroğlu Nuri, Karaosmanzade Ahmet gibi şahıslarında gıyaplarında seçilmiş olmaları muhtemeldir.

Bu son seçimde Vecihi (Hürkuş) Beyin seçimi hakkında bilgi yoktur. Ama daha önce İdare Heyetine seçildiği ve buna itiraz etmediği bilinmektedir. Vecihi Bey anılarında Aero Kulübe de yer vermiştir. Emekli ve malul olan havacıardan tayyareci Hayrūnnas Beyin havacılık sevgisini yaymak ve sivil havacılık adına çığır açmak gayesi ile Aero Kulüp kurulmasında başarılı olduğunu yazmaktadır. Vecihi Bey kulüp çalışmalarını şu sözlerle övmektedir:

“Çok sevdiğimiz bu arkadaşın milli havacılığımız adına çok faydalı olacağına inandığım bu teşebbüsünü tebrik ve takdir etmekle beraber, açılma hadisesinin seyahatimin sonuna tesadüf etmesi münasebeti ile ben de bu çalışmalara katılmış<sup>118</sup> ve gençlerimizin havacılıktaki kalınmamıza ilgilerini çekmek için okullarda verdiğim konferanslarda bu kulüpten bahsederek sivil tayyareciliğimizin böyle kulüplerde toplanmakla mümkün olacağını anlamıştım. Kulüp iyi ve çok faydalı bir başlangıçtı. Galatasaray Lisesi'nin çok yakınında olması bir avantaj idi ve bina da her türlü konforu haiz modern bir tesisti. Salonlarında sık sık konferans tertip ediliyor ve eski tayyareci arkadaşlar kulüp azası gençlere havacılık dersleri veriyorlardı. Bu olumlu çalışmalarla kulübün mevcudu her gün biraz daha kabarıyor ve yöneticiler havacılığa ait her türlü konuyu işleyerek gençlere uçuş zevki ve sevgisi aşıyorlardı.”<sup>119</sup>

Kulüp bünyesindeki çalışmalara katıldığını beyan eden Vecihi Hürkuş, Kulüp'te idari görev aldığı da satır aralarına gizlemektedir. Bu sebeple 28 Mart 1931 tarihinde yapılan seçimde hazır bulunup bulunmadığını tespit etmek güçtür. Ancak anılarının devamı okunduğunda Kulüpte hazır bulunması kuvvetle muhtemeldir. Vecihi Bey'in “*gençlere uçuş zevki ve*

<sup>117</sup> **Cumhuriyet**, No:2842, 04 Nisan 1932, s.1.

<sup>118</sup> Vecihi Hürkuş'un bahsettiği seyahat Batı Anadolu şehirlerini dolaştığı ikinci seyahatidir. 10 Kasım 1931 tarihinde başladığı seyahatte 05 Aralık 1931 tarihinde İstanbul'a dönmüştür. **Cumhuriyet**, No: 2698, 1931, 10 Kasım 1931, s.1 ve **Cumhuriyet**, No: 2724, 06 Aralık 1931, s.1. Vecihi Bey, kendisini bu sözlerle Aero Kulüp dışında tutmaya çalışmakta ve Kulübün İdare Heyetinde görev aldığından ise hiç bahsetmemektedir.

<sup>119</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.306-308.



*sevgisi aşıltıyorlardı”* iddiasının ispatlanabilmesi için hiç uçamayan bir kulübün uçuş zevkini nasıl yaşattığı üzerinde düşünülmesi gereklidir.

Vecihi Bey anılarının devamında;

“Basın camiamız bu hayırlı teşebbüsü güzel yazılarla överek Türk sivil havacılığının kuvvetlenmesine ışık tutuyordu, zaten yurdumuzda hangi hayırlı teşebbüs var ki basınımız o konu üzerine eğilmesin? Bu tutum benim için manevi bir kuvvetti. Her gün öğleden sonraki zamanımı kulübe hasretmiş, milli emellerimize yardımcı olmuştum. Bu davranışım vesilesi ile bana büyük salonun bir köşesini tahsis ederek, koydukları levhanın üzerine ‘Vecihi Köşesi’ yazmışlardı.<sup>120</sup> Bu buluş, Hayrünnas’ın eseri idi.”<sup>121</sup>

sözleriyle kulüp çalışmaları ile yakından ilgilendiği belirtmektedir.

Vecihi Bey anılarında, Türk basını tarafından kulübe destek verildiğini ifade etmiş olmasına karşılık basınında yer alan eleştirilere nedense yer vermemiştir. Anılarının devamında Alman paraşütçü ile yaptığı uçuşu ve paraşüt atlayışını uzun uzun anlattıktan sonra konuyu tekrar Aero Kulüp çalışmalarına getirmiş ve Kulübün başarısızlığından T.Ta.C.’ni suçlamıştır;

“Kulübün bu gerçek çalışmaları kısa zamanda amatör gençleri bünyesinde topladı. Görülüyor ki yurdumuzda havacılık yolunda ciddi eğitim yapılırsa, havacılıkta kaybettiğimiz uzun yılların telafisi mümkün olacak, ama ne yazık ki bu işte asıl görevli olan Türk Tayyare Cemiyeti esas tüzüğünün hükümlerine aykırı yolu tutmuş ve bu amaç yolundaki teşebbüslere kayıtsız bir tavır takınmıştı. Aero Kulüp, Cemiyete yardım hususunda müracaat ettiği halde ilgi değil cevap bile alamıyordu... Türk Tayyare Cemiyeti kuruluş amacı münasebeti ile ilk faaliyet devresinde milletlerarası havacılık federasyonunda Türkiye’yi temsil etmek üzere federasyona dâhil olmuştu. Fakat federe teşekkülün üyesi gibi sivil havacılığın icaplarını yerine getiremiyordu. Bu sebeple hakiki Türk evladının teşkil ettiği Aero Kulüp’e yalnız sırt çevirmekle kalmamış, havacılık amacına böylesine canla başla çalışan Aero Kulüp hakkında olumsuz ve haksız rivayetler icat etmekten geri kalmamıştır.”<sup>122</sup>

T.Ta.C.’nin bu konuda eksikliği olabilir ancak Aero Kulüp’de ne vaat ettiklerini gerçekleştirebilmiş ne de Vecihi Hürkuş’un bahsettiği gibi amatör gençleri bünyesinde toplayabilmiştir.

<sup>120</sup> Vecihi Köşesinin fotoğrafı için bkz.: **Cumhuriyet**, No: 2733, 15 Kanun-i Evvel 1931, s.1.

<sup>121</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.308.

<sup>122</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.310.

Vecihi Bey, T.Ta.C.'den maddi destek göremeyen kulüp yönetiminin ağır masraflar karşısında bocalamaya başladığını ve bu giderleri karşılamak için Hükümete de başvurduğunu ancak mevzuat uygun olmadığı için yardım alınamazken, hamiyetsever zenginlerden de umulan yardımının gelmemesi üzerine Ankara'ya giderken kötü haberi aldığını ifade etmektedir.<sup>123</sup> Vecihi Beyin aldığı kötü haber şüphesiz ki Aero Kulüp'ün kapanma haberi olmalıdır. Vecihi Bey, kendisini ve Aero Kulübün içinde ne de dışında göstermektedir. Kulüp hakkında söylediği olumlu sözler ve olayın canlı tanıklarından olarak vermediği net bilgiler, bilgi saklanıp saklanmadığı konusunda şüphe uyandırmaktadır.

### Sonuç

Türk Aero Kulüp, şüphesiz ki iyi niyetli bir girişimdir. Hem Türkiye'de sivil havacılığın geliştirilmesini hem de gençlerin havacılığa özendirilmesi ve pilot olarak yetiştirilmesini amaç etmiştir. Bu amaçlarının yanında eski havacılara uçuş imkânı verme ve havacıların toplanma merkezi olma gibi niyetleri de mevcuttur.

Ancak, Mithat Nuri'nin de makalesinde belirttiği gibi, uçuştan uzaklaşmış havacılara uçuş imkânı vermenin yanı sıra işsiz havacılara iş sağlama beklentisi toplumda ve devlet yönetiminde hoş görülmemiş olabilir.

Kulübün açılışından hemen sonra çay partileri ve danslı eğlencelere başlaması basında tepki çekmesine neden olmuştur. Gerçekten büyük iddiaları sayesinde toplumda büyük beklentiler yaratan kulüp ilk başlarda amacına uygun bir faaliyet gösterememiştir. Daha sonra birkaç havacılık faaliyeti gerçekleştirmiş olsa bile uçağı ve uçuş meydanı, hangar ve bakım tesisleri gibi uçuş yardımcı sahaları olmayan bir kulübün havacılık alanında büyük faaliyetlere girişebileceğini düşünmek çok hoşgörülü bir davranış olurdu. Kulüp yöneticilerinin kendileri bir maddi katkı yapmadan veya yapmadan tüm ihtiyaçlarını devletten, T.Ta.C.'den ve havacılığa inanıp, gönül verebilecek zenginlerden beklemeleri biraz safça bir niyet olarak değerlendirilebilir. Her şeyden önemlisi Kulüp açılış çalışmalarında özellikle maddi ihtiyaçların karşılanması konusunda gerekli etüt çalışmalarının yapılmadığı anlaşılmaktadır.

T.Ta.C.'nin neden Aero Kulübe yardım etmediği sorulması gereken bir sorudur. Bunun için tüzüğü ve harcama kalemleri incelenmelidir. Ancak kendisi de yarı resmi bir havacılık teşkilatı olarak sınırlı kaynaklarını hükümete ve millete karşı olan sorumluluğunu da değerlendirerek paylaşmak istememiş olabilir. Unutulmamalıdır ki gerek İstanbul Yeşilköy'de kurulan

<sup>123</sup> Aynı yer.

Tayyare Makinist Mektebi ve gerekse Cumhuriyetin ilk uçak fabrikası olan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) T.Ta.C. tarafından kurulmuş, aynı dönemde halkın bağışları ile alınan yüzlerce uçak Türk Hava Kuvvetlerine kazandırılmıştır.

Burada sorulması gereken diğer bir soru Aero Kulüp'ün devletten veya T.Ta.C.'den maddi destek görmesi durumunda neleri değiştirip geliştirebileceğidir. Arkasında devletin ve halkın desteğini alan T.Ta.C. kadar etkin ve geniş alana yayılabilecek ve bir kulüp olarak sivil hava yolu taşımacılığı, sivil hava yolu nakliyeciliği be hatta uçak fabrikası kurabilecek midir? Yoksa bu sefer de aldığı yardımın amaçlarını gerçekleştirmek için yetersiz kaldığından mı şikâyet edilecektir?

Amaç, niyet, kapsam ne olursa olsun Türkiye'deki ticari, sportif ve zirai havacılığın gelişmesi ve günümüzden çok önce yaygınlaşması için kulübün devamlılığı ve günümüze kadar ulaşabilmesi belki çok şeyin farklı hale gelmesine neden olabilirdi.

## KAYNAKÇA

### Arşivler

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

### Kitaplar

Adıgüzel, Bahattin, **Hayallerini Uçuran Adam Nuri Demirağ**, İstanbul Ticaret Odası Ekonomik Ve Sosyal Tarih Yayınları, Yayın No: 2013-4, İstanbul, 2013.

Banoğlu, Ahmet; Niyazi, **Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan Hayatı-Hizmetleri-Başarıları**, Toker Matbaası, İstanbul, 1965.

Çalapverdi, İhsan, **Divriği'li Mühürdarzade Nuri Demirağ**, Divriği Defterleri, Yayın No: 10, İstanbul, 2009.

Deliorman, Mehmet Nuri, **Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**; Nu.D. Matbaası; İstanbul, 1957.

Dervişoğlu, Fatih M., **Nuri Demirağ, Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, Üçüncü Basım, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2010.

Görgülü, İsmet, **On Yıllık Harbin Kadrosu, 1912-1922, Balkan-Birinci Dünya ve İstiklal Harbi**, Türk Tarih Kurumu yayınları, Ankara, 1993.

- Hürkuş, Vecihi, **Bir Tayyarecinin Anıları, Yaşantı**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000.
- Kansu, Yavuz, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Cilt:1, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1971.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918)**, c.IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.
- \_\_\_\_\_, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)**, c.V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009.
- Şakir, Ziya, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947.
- Toker, Hülya, Nurcan Aslan (Haz.); **Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay Ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri**, c.I, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2009.
- Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi**, İktisad Matbaası, Ankara, 1341.

#### **Makaleler**

- Adiloğlu, Leyla, Akansel Yalçınkaya, “Nuri Demirağ’ın Girişimci Olarak Ortaya Çıkışı, Yükselişi Ve Düşüşü: Makrokurumsal Ve Tarihsel Yaklaşım Bağlamında Bir İnceleme”, **23. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi**, 14-16 Mayıs 2015, Muğla, s.138-143.
- Aydoğan, Abdullah, “Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri Ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişim Süreci”, **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi (UTAD)**, 2020 4(2), s.69-81.
- Erel, Can, “Türkiye’de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar: Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ”, **MSI Dergisi**, Sayı: 88, Aralık 2012, s.60-68;
- Kurt, Emin, “Türk Havacılarının Millî Mücadeleye Katılma Girişimi: Maltepe Fırası (7 Haziran 1920)”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 60, Bahar 2017, s. 119-142.
- Mithat Nuri, “Bize Aero Kulüp Nasıl Çalışalı?”, **Son Posta**, No: 0536, 20 Kanun-i Sani 1932, s.6.
- Mithat Nuri, “Kulüpçülüğe Alışmaya Mecburuz”, **Son Posta**, No: 0483, 28 Teşrin-i Sani 1931, s.6.
- Nebioğlu, Osman, “Dirimtekin (Dukakinoğlu), Feridun”, **Türkiye’de Kim Kimdir Ansiklopedisi**, İstanbul 1961-62, s. 222-223.
- Necip Dürrü, “Motorsuz Tayyareler”, **Cumhuriyet**, No: 2759, 10 Kanun-i Sani 1932, s.6.

Şahin, Meltem, “Nuri Demirağ, Milli Kalkınma Partisi ve İlk Muhalif Parti Gazeteleri: Yurdda Kalkınma, Tez Kalkınma ve Öz Kalkınma”, **İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi**, Sayı: 40, Bahar 2015, s.32-47;

Şeker, Kadir, “Tek Parti Dönemi Ekonomik Politikaları ve Özel Teşebbüs Yatırımlarına Bir Örnek: Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2011, Sayı:23, ss.129-143;

Türkmen, Nalan, “Nemlizâde Tütün Deposu”, **Uluslararası Üsküdar Sempozyumu VI**, 6-9 Kasım 2008, c.I, Coşkun Yılmaz (Ed.), Seçil Ofset, İstanbul, 2009, s.167-176.

Yalçın, Osman, “Mühürdarzade Nuri Bey’in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 44, Güz 2009, s. 743-769;

Yavuz, İsmail, “Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası”, **TAI'nin Sesi**, Eylül 2011, s.43-49;

#### **Sürelî Yayınlar**

Akşam Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

İkdam Gazetesi

Milliyet Gazetesi

Son Posta Gazetesi

Son Saat Gazetesi

Vakit Gazetesi

#### **Tezler**

Ender Tuna, **Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimci Örneği: Nuri Demirağ**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Kalkınma İktisadı Ve İktisadi Büyüme Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.

#### **İnternet Siteleri**

<http://buenosaires.be.mfa.gov.tr>, Erişim Tarihi: 21.10.2020.

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), Erişim Tarihi: 24.10.2020.

## EKLER



Sivil Tayyare Kulübü İdare Heyeti.

Milliyet, No: 2065, 10 Teşrin-i Sani 1931, s.2



T.B.M.M. Başkanı Kazım (Özalp) Bey'in Ziyareti.

Vakit, No: 5016, 26 Kanun-i Evvel 1931, s.1



*Aero kulüpta resmi küşadı müteakip çay içiliyor*

## “Aero klüp,, dün merasimle açıldı

Sivil tayyarecilik aynı zamanda  
memleket müdafaasının  
gerisini teşkil edecektir..



Milliyet, No: 2130, 14 Kanun-i Sani 1932, s.1





Cumhuriyet, No: 2786, 06 Şubat 1932, s.1



Maskeli Balodan Bir Fotoğraf. Cumhuriyet, No:2801, 23 Şubat 1932, s.2.



Cumhuriyet, No: 2733, 15 Kanun-i Evvel 1931, s.1