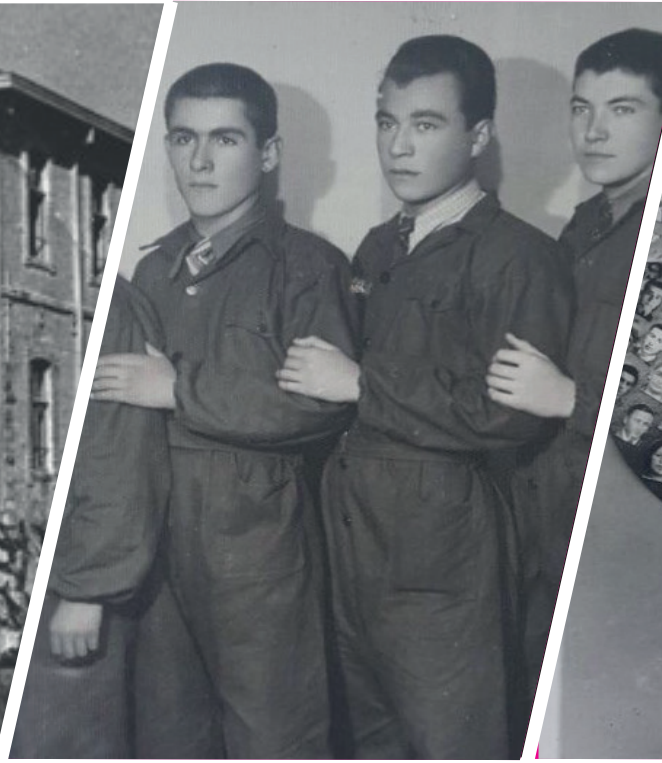




HABER: HAYATİ KORAY KORKMAZ

CUMHURİYETİN İLK PILOT ÖĞRENCİSİ; ALAADDİN ÇULCUOĞLU

1936 yılında Türkiye'nin ilk özel uçak fabrikası kuruldu. Sivas'ın Divriği ilçesinde doğan iş adamı Nuri Demirağ'ın girişimleriyle Beşiktaş'ta temelleri atılan uçak yapım tesislerinin ardından, burada üretilen uçakları kullanacak pilotları yetiştirmek için de bir Gök Okulu açıldı. Yine Nuri Demirağ tarafından açılan Gök Okulu ile, Cumhuriyet tarihinin en büyük girişimlerinden biri gerçekleştiriliyordu. Uçak yapım tesisi ile Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele sonrası eksikliği hissedilen yerli uçaklar yapılacak, Gök Okulu ile çağdaş devlet anlayışı doğrultusunda, bilim alanında önemli adımlar atılacaktı. Nuri Demirağ önderliğinde açılan Gök Okulunun ilk pilot öğrencilerinden olan 96 yaşındaki Alaaddin Çulcuoğlu ise, bu döneme şahit olan Cumhuriyet tarihinin yaşayan efsanesi. Çulcuoğlu, Gök Okulunun ilk pilot öğrencilerinden olmanın verdiği heyecanı, bu girişimlerin mimarı Nuri Demirağ'ı ve yaşananları anlattı.



Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele, Türkiye'ye göklere hakim olmanın gerekliliğini öğretti. Çünkü bu önemli dönemde kullanılan uçaklar ya eskiydi ya da kullanılabilecek durumda değildi. Yolcu uçağı yoktu. Elde bulunan uçakların tamirini gerçekleştirecek sanayi de bulunmuyordu. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Alman Junkers firması ile yapılan ortaklık Türk uçak sanayisi için başlangıç oldu. Bu ortaklık sonrasında uçak sanayisi için gerekli olan malzemeler Almanya tarafından temin edildi. Büyük bir heyecanla Kayseri'de Tayyare Fabrikası açıldı. Bu açılışın ardından ilk iş olarak Hava Kuvvetlerinin elindeki uçakların bakım ve onarımına girişildi. Bakım ve onarım atölyeleri Eskişehir'de kuruldu. Ancak Junkers şirketinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi sonucu 1928'de ortaklık bozuldu. Bu gelişmeden sonra Türkiye uçak sanayisinde tek başına kaldı. Bu dönemde Türkiye, bağış kampanyaları düzenleyerek orduya uçak kazandırmaya çalıştı. 1935 yılına kadar 250 uçak satın alındı. İş adamı Nuri Demirağ da bu kampanyaya destek verenlerden biriydi. Ancak o, farklı bir şey istiyordu. Uçak almaktan ziyade, uçak üretmenin heyecanını yaşıyordu. Uçak sanayi fikrinden derinden etkilenen Demirağ, 17 Eylül 1936'da Beşiktaş'ta ilk uçak yapım tesislerinin temellerini attı. Bunun için bir Çekoslovak firmasıyla işbirliği yaptı. Burada üretilecek uçakları kullanacak pilotları yetiştirmek için de bir Gök Okulu açtı. Bu Gök Okuluna

giren ilk öğrencilerden birisi de, şu an 96 yaşında olan ve o döneme bizzat tanıklık eden Alaaddin Çulcuoğlu'ydü. Türkiye'nin ilk pilot öğrencilerinden olma şansını ve mutluluğunu yaşayan Çulcuoğlu, Cumhuriyet tarihinin yaşayan efsanesi oldu.

Nuri Demirağ'dan Divriği'ne ortaokul

Cumhuriyet tarihinin ilk pilot öğrencilerinden olan Alaaddin Çulcuoğlu, 1921 yılında Sivas'ın Divriği ilçesinde dünyaya geldi. Şu anda 96 yaşında olan Çulcuoğlu başarılı bir öğrencilik hayatı geçirdi. İlk ve ortaokul öğrenimini Sivas'ın Divriği ilçesinde tamamladı. 1937 yılında, hemşehrisi Nuri Demirağ'ın yaptırdığı ortaokulda okudu. O zamanlar çoğu vilayette ortaokul yoktu. Alaaddin Çulcuoğlu bu konuda oldukça şanslıydı. Çulcuoğlu, "O dönemin Milli Eğitim Bakanı, ortaokul açacağını öğrendiği zaman Nuri Demirağ'a 'Bu okulu bir ile aç' dedi. Demirağ ise, 'Hayır, olmaz. Ben kendi memleketime açacağım.' diyerek karşı çıktı ve okulu açtı. 3 yıl boyunca öğretmen maaşlarını ve okul masraflarını kendisi karşıladı. Yeni kayıt olan öğrencilere lacivert takım elbise, ayakkabı ve şapka verdi. 1939 yılında okula doğrudan geçen ve başarılı olan 75 öğrenciye bir ay boyunca trenle İstanbul, Ankara, Edirne, Bursa ve Sivas'ı gezdirdi. Okulda okuyan öğrenciler olarak çok başarılıydık. Diğer

illerdeki öğrencileri bilgi yarışmalarında geçtik ve başarılarımızla dereceler aldık. Bu gelişmelerden sonra Nuri Demirağ, okulu Milli Eğitim Bakanlığına devretti." diyerek başlıyor yaşananları anlatmaya.

Türkiye'nin ilk Gök Okulu

Zor bir dönemde, böylesi düşünceli ve memleketini seven birinin emeğini yakından hisseden Alaaddin Çulcuoğlu, zor şartlar altında gördüğü eğitimi, buna rağmen şansını ve pilot öğrencisi olma yolundaki ilk adımlarını, "Ben ortaokulu bitirdikten sonra Gök Okulu açılmıştı. Nuri Demirağ, Divriği'den okulunu direkt geçen beş başarılı öğrenci istedi. İstanbul'da kurulan Gök Okulunda hem uçuş eğitimi verecek hem de bizleri lisede okutacaktı. 1940 yılı Eylül ayında, beş arkadaş İstanbul'a gittik. Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'ta bir tayyare atölyesi vardı. Hayrettin İskelesi yanında çok güzel bir yerde, deniz kıyısında idi. İki öğrenci olarak uçak yapıyorduk. Motoru Çekoslovakya'dan geliyordu. 1940-1941 yılı kışın atölyede çalışıyor, yazın Yeşilköy'e gidiyorduk. Demirağ, şu anki Atatürk Hava Limanının yanında geniş bir araziye satın almıştı. Bu alanı uçuş sahası olarak kullanıyorduk. Uçuş hocamız Basri Bey Türk Kuşu'ndan emekli iyi bir pilottu. Gök Okulunda geçirdiğim zaman boyunca 75 defa uçuş yaptık. Her uçuş 5 dakika sürüyordu. Kalkış, düz ve iniş uçuşları öğretiliyordu. 1941'in Eylül

ayıydı, artık kendimiz uçmayı öğrenmiştik.” diyerek anlatıyor ve devam ediyor, “Uçmayı öğrendikten sonra Basri hocam bir gün bana ‘Alaaddin uçuşu öğrendin fakat sen korkuyorsun, pilot olma.’ dedi. Gerçekten korkuyordum. Yaşadığım korku ve hocamın yönlendirmesiyle pilot olmadım. 1942 yılında Nuri Bey’e okuldan ayrılmak için yalvardım. İnkıta etmem zor oldu ama sonrasında İstanbul’dan ayrıldım.”

Pilot öğrenciliğinden öğretmenliğe

Çulcuoğlu Divriği’ye döndükten sonra yaşadıklarını, “1941 yılının Kasım ayıydı. Divriği’ye geldiğimde okulların kayıt zamanı geçtiği için öğretmen vekilliğine başvurdum. Divriği’nin Ödek Köyü’nde vekil öğretmenlik yaptım. 1942’nin yaz aylarında Sivas Öğretmen Okuluna başvurdum. Yatılı olarak okudum ve öğretmen oldum. İlk tayin yerim Sivas’ın Gürün ilçesi oldu. 1948 yılında yedek subay olarak askere gittim. O zamanlar yedek subay olanlar bir sene askerlik yapabiliyordu. Askerlik bittikten sonra Milli Eğitim Bakanlığına başvurdum. Divriği’nin Timisi köyüne öğretmen olarak tayin oldum. Burada iki sene görev yaptım. 1950’de Divriği Maden Okulu, 1955’te Atatürk İlkokuluna tayin oldum. Burası ile birlikte mezunu olduğum Nuri Demirağ Ortaokulunda derslere girdim. 16 yıl boyunca bu iki okulda derslere girdim. 1971 yılında Atatürk İlkokulundan ayrıldım. Çocuklarımla eğitimi için Ankara’ya tayinimi istedim. Hayatım bu şekilde devam ederken, Nuri Demirağ’ı, uçak fabrikasını ve Gök Okulunu da takip ediyordum. Daha sonra uçak fabrikasının kapandığını öğrendim. Ülkemiz için çok önemli bir girişimdi. Kapanmasına çok üzüldüm.” diyerek anlatıyor.

Uçak fabrikasının kapanması

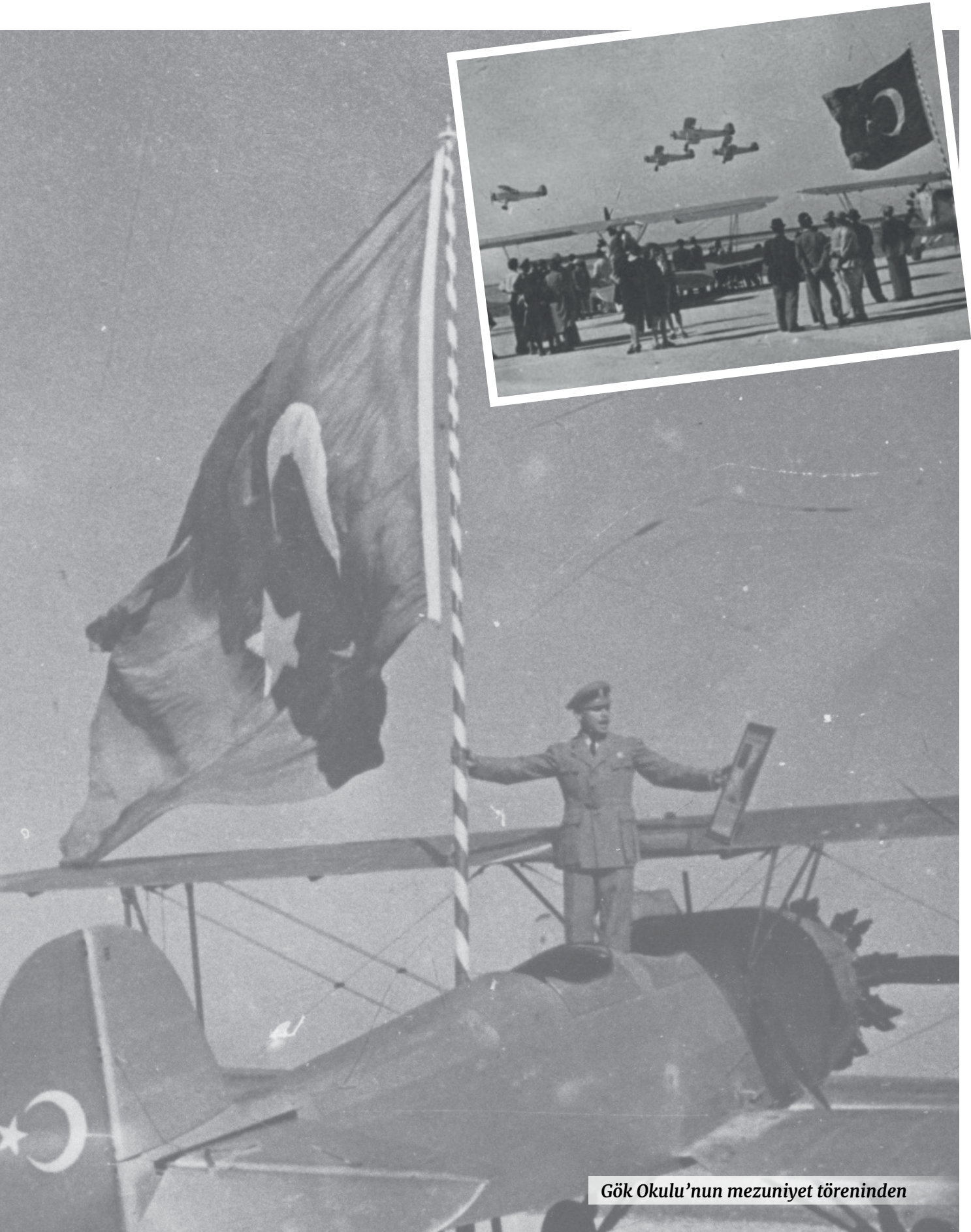
Türk Hava Kurumunun siparişi ile ve son olarak İstanbul’dan Eskişehir’e uçan uçakların teslimi için Eskişehir’de bir test uçuşu yapılması talep edildi. Bu test uçuşunda Türkiye’nin ilk uçak mühendisi olan Selahattin Reşit Alan, 1938’de kendi yaptığı ilk Türk uçağı Nu.D-36 uçağıyla iniş yaparken, bir aksilik oldu. Alan, çevredeki hayvanlar hava alanına girmesin diye pistte açılan hendeğı görmedi ve hendeğe düştü. Reşit Alan bu kazada vefat etti. Bu kazadan sonra Türk Hava Kurumu siparişi iptal etti. Nuri Demirağ, Türk Hava Kurumu ile yıllar süren bir mahkeme sürecine girdi. Mahkeme Türk Hava Kurumu lehine sonuçlandı. Ayrıca uçakların yurt dışına satılamaması için bir de kanun çıkartıldı. Bu yüzden sipariş alamayan fabrika 1950’li yıllarda kapandı. Beşiktaş’ta üretilen uçakların uçuş deneme testleri ve Gök Okulu için yapılan pistler, hangarlar,

üzerilerindeki binalar, o yıllarda Amsterdam Havalimanı büyüklüğündeki tesisler istimlak edildi. Bu havalimanı günümüzdeki Atatürk Havalimanı. İspanya, İran ve Irak’tan alınan siparişler engellendi. Elde kalan uçaklar hurdaya satıldı. Nuri Demirağ davayı kaybettikten sonra hükümet üyeleri ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye mektuplar yazarak yanlışlığın düzeltilmesi için girişimlerde bulundu. Ancak, bu girişimler başarısız oldu ve fabrika tekrar açılmadı.

O dönemle ilgili Çulcuoğlu, “İkinci Dünya Savaşı başlamıştı. Siparişi verilen uçakların satın alma komisyonu rüşvet isteyince satamamıştı. Nuri Bey, rüşvete çok kızardı. Bu nedenlerle Gök Okuluna hevesi de kalmadı. Fakat son derece vatansever bir iş adamıydı. Uçuş eğitime hevesle başladık. 1941 sonlarında okullar açılınca bizi liseye veremediği için üzüldük. Bu sebeple uçuş hevesimizi alamadık. Bilhassa rahmetli Nuri Demirağ, Divriği’ye yaptığı hizmetlere rağmen Divriğililerin kendisine gereken ilgi ve yakınlığı göremediğine üzüldü. Divriği’ye yapacağı yatırımları durdurdu. Tüm bunlardan sonra Divriği kaybetti.” diyor.

“Demirağ’ın amacı Türkiye’de uçak sanayisini kurmak ve geliştirmektir”

Uçak fabrikasının çalışmalarını, Gök Okulunda yaşanan gelişmeleri yakından takip etti. Çulcuoğlu. Gönül bağıının olduğu Gök Okulunu takip ederken kendi çalışmalarını sürdürdü. Ankara’da 6 yıl çalıştıktan sonra emekli oldu. İki yeğeni ile birlikte Ankara’da 8 yıl esnafılık yaptı. Seksenli yıllara doğru enflasyona yenik düştü ve dükkânı kapattı. Daha sonra ise, hayatını değiştiren yere, yani İstanbul’a taşındı. Pilotluğu bırakmasıyla ilgili Çulcuoğlu, “Uçuş konusunda çok cesaretli olmadığım, uçuş hocam tarafından saptanmıştı. Dönem şartlarında pilotluk eğitimini doğru düzgün alamadık. Çünkü Demirağ’ın işleri bozulmuştu. Uçuş hocamız elinden geleni yaptı. O zorluklara rağmen öğrendik. Doğru bilinçli bir eğitim alsaydık astronot bile olurduk. Çünkü çalışkandık. Demirağ’ın bütün amacı Türkiye’de uçak sanayisini kurmak ve geliştirmektir. Bu nedenle bütün servetini gücünü ortaya koymuştu. Ne yazık ki gerek dış gerek iç baskılar sonucu engellendi. Zaten benden 4-5 ay sonra diğer dört arkadaş da ayrıldılar. Dolayısıyla bugün olsa pilotluğu seçmezdim. O dönemdeki arkadaşlarımdan maalesef yaşayan yok. Ben öğretmen oldum ve vatana, millete yüzlerce öğrenci yetiştirdim. Diğer arkadaşlardan İhsan, Anıl ve Hüseyin mühendis, Kemal doktor, Nazif de avukat oldu.” diyor. Cumhuriyet tarihinin yaşayan efsanesi olan Alaaddin Çulcuoğlu, deneyimi, birikimi ve tanık olduklarıyla adını tarih sahnesine altın harflerle yazdırıyor.



Gök Okulu'nun mezuniyet töreninden