



Adapazarı'nda Cumhuriyet Mahallesi'nde تنها bir sokakta 10 metrekarelik bir depo. Bir köşede hâlâ sapasağlam duran uçak motoru, özenle korumaya alınmış pervaneler ve çürümeye yüz tutmuş kaporta parçaları...

Pencereleri gazete kâğıdıyla kapatılmış, elektriği bile olmayan bu depoda hazin bir öykü var. Depodaki bu malzemelerin, 32 yıl önce bir saat ustası tarafından yapılan ve havalanan bir uçağa ait olduğunu öğrenmek insanı gerçekten yaralıyor.

Adapazarı'nda kendi uçağını yapıp, uçuran **Hikmet Şentürk**'ün yürek burkan bir başarı hikâyesi var. Asıl mesleği saat ustalığı olan Hikmet Şentürk'ün uçaklara olan ilgisi küçük yaşlarda başlar. Babasıyla 12 yaşında gittiği bir sergide gördüğü Piper tipi uçak onun hayatını değiştirir. Orijinal bir uçak yapmaya karar veren Şentürk'ün tüm hayatını adadığı havacılık aşkı o zaman başlar.

Gece gündüz çalıştı, 3 ayda uçak yaptı

Sık sık Türk Hava Kurumu'na (THK) giden, burada uçakları inceleyen Şentürk, kendi uçağını yapmaya karar verir. 1976 yılında pervane ve motorunu THK'dan aldığı uçağın yapımına başlar. Bir garajda gece yarısına kadar çalışan Şentürk, gövdesini dikişsiz çelik borudan, kanatlarını polyester bez kaplı ladin ağacından yaptığı uçağını üç ayda bitirir. Hikmet Şentürk, plan, proje ve imalatı kendisine ait olan uçağı gizlice uçurmayı başarır.

Önce uçağını yaptı, sonra pilot oldu

Hikmet Şentürk, 15 Şubat 1978'de THK'da düzenlenen bir sergide yaptığı uçağın fotoğraflarını sergiler. Ziyaretçiler arasında dönemin Cumhuriyet Senatosu Başkanı ve Eski Hava Kuvvetleri Komutanı Tekin Arıburun da vardır. Şentürk, Tekin Arıburun'a uçağı kendisinin yaptığını, ancak pilot olmadığı için uçuramadığını söyler. Bunun üzerine Senato Başkanı Arıburun, THK Başkanı Hasan Basri Yurdakul'dan, Hikmet Şentürk'e yardımcı olmasını talep eder. Bir süre sonra Etimesgut'ta yer alan Türkkuşu'nda pilotaj eğitimine başlayan Şentürk, üç aylık eğitim sonunda pilot lisansını alır.

Uçan uçağına sertifika alamadı

Adapazarı-Ankara arasında defalarca mekik dokuyan, çalmadık kapı bırakmayan Şentürk, ne kadar uğraşırsa da uçağına uçuş müsaadesi alamaz. Hikmet Şentürk, o dönem yaşadıklarını şöyle anlatıyor: *"Sertifika alabilmek için Ulaştırma Bakanlığı'na gittim ancak uçağı kendim yaptığım için elimde teknik belge yoktu. İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ), Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi veya Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu'ndan teknik belge getirmemi istediler. Kayseri'den gelen ikisi subay, biri sivil üç uçak mühendisi uçağı bir gün boyunca inceledi. Uçağına bin, uç dediler ancak bana işlerinin yoğun olduğunu söyleyerek yardımcı olamayacaklarını söylediler. İTÜ'de bir profesör ve iki doçentle görüştüm ancak ondan da netice alamadım."*

'Destek olsunlar bir yılda uçak yaparım'

Sertifika alamadığı uçağı defalarca gizli gizli uçuran Şentürk, son uçuşunu 7 Temmuz 1985 yılında yapar. Destek göremediği için morali iyice bozulan Şentürk, tadilat yapmak için uçağı hangarda parçalara ayırır ancak bir daha toplayamaz. "Yıllarca uğraştığım, emek verdiğim uçağı depoda bu halde gördükçe içim acıyor" diyen Hikmet Şentürk, yaşadıklarına rağmen heyecanından bir şey kaybetmemiş. Şentürk, "Şevkim kırıldı ancak içimdeki havacılık aşkı, ateş gibi külün içinde duruyor. Kül açıldıkça ateş ortaya çıkacaktır. **Destek verilsin, bir yılda eğitim uçağı yapar ve uçururum**" diyor.

Uçağın Teknik Özellikleri
Motor: Continental C90
Boş Ağırlığı: 325 kg

Dolu Ağırlığı: 450 kg
Kanat Açıklığı: 6.75 m
Uzunluğu: 5.10 m
Seyir Hızı: 325 km/saat

<http://www.haberturk.com/ekonomi/yazar/11262-Saat-ustasinin-ucak-macerasi.aspx>