



T.C.

GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ ENSTİTÜSÜ

OSMANLI HAVACILIĞININ KURULUŞ ÇABALARI (1911-1912)

Hazırlayan

Onur DURAN

Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman

Doç. Dr. Murat HANİLÇE

TOKAT-2021

BİLİMSEL ETİK SAYFASI

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Doç. Dr. Murat HANİLÇE danışmanlığında hazırlamış olduğum "Osmanlı Havacılığının Kuruluş Çabaları (1911-1912)" adlı Yüksek Lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

... / ... / ...

Onur DURAN



JÜRİ ONAY SAYFASI

OSMANLI HAVACILIĞININ KURULUŞ ÇABALARI (1911-1912)

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: 07/12/2021

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

İmzası

Başkan: Prof. Dr. İsmet TÜRKMEN

.....

Üye (Danışman) : Doç. Dr. Murat HANİLÇE

.....

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Hadi BELGE

.....

Bu tez, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 26/11/2021 tarih ve 45/22 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. Mehmet GÜNEŞ

Mühür - İmza

TEŞEKKÜR

Bu araştırmada başta, bana yol gösteren ve yeri geldiğinde bana sabreden danışmanım Doç. Dr. Murat HANİLÇE'ye, tezimin düzenlenmesi ve değerlendirilmesinde büyük emekleri olan Prof. Dr. İsmet TÜRKMEN, Dr. Öğr. Üyesi Hadi BELGE ve Dr. Öğr. Üyesi Yunus Emre TEKİNSOY hocalarıma, bu zamana kadar bana her zaman destek olan aileme, tezin düzeltilmesinde yardımcı olan değerli dostlarım Mikail DEVEBAKAN, Refik AYDEMİR, Sinan ÇAKMAK ve Yasin TAŞKIN'a teşekkür ederim. Ayrıca kaynakları bulmamda bana yardımcı olan Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Türkiye Cumhuriyeti Kütüphanesi çalışanlarına teşekkür ederim.

ÖZET

Osmanlı Devleti kendi ordusunda modern hava araçlarını kullanabilmek için 1909 tarihinden itibaren girişimlerde bulunmuştur. Devlet bir yandan hava araçlarını üretici ülkelerden temin ederken bir yandan da bu araçların kullanımı için gerekli olan teknik personele de ihtiyaç duymuştur. Bu bağlamda, teknik personel ihtiyacını karşılamak üzere başlangıçta yabancı pilotlar getirtilmiştir. Bir yandan da yerli pilot yetiştirilmesi için Avrupa'ya öğrenci gönderilmiştir. Harbiye Nezareti yetkilileri tarafından personel temini konusunda başvurulmuş her iki yöntemin maliyetli olmasından dolayı uzman personel ihtiyacını karşılamak için 1911 yılından itibaren bir havacılık teşkilatı ve okulu kurulmasına karar verilmiştir. Bu amaçla Avrupa'ya inceleme heyetleri gönderilerek havacılık alanında tetkiklerde bulunulmuştur. Bu heyetlerin tespit ve önerileri doğrultusunda teşkilatın temelleri Haziran 1911 tarihinde atılmıştır.

Bu tez çalışmasında, eski zamanlarda yayımlanan çeşitli eserlere yansıyan ilk uçuş denemelerinden başlayarak, Dünyanın birçok yerindeki uçuş denemelerine, modern havacılık öncesi sürece, başarılı olan balon ve uçak girişimlerine değinilerek bu hava araçlarının ordularda kullanılmaya başlanmasıyla Osmanlı Devleti'nin kurduğu ilk havacılık teşkilatı detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Çalışmanın amacı; Tayyare Mektebi'nin kuruluş evresini ve sonrasını değerlendirerek bu mektebin Türk havacılık tarihine katkısını gösterebilmektir.

Bu tez giriş ve sonuç dışında iki bölümden oluşmaktadır.

Giriş bölümünde, efsanelerde ve mitolojik öykülerde geçen uçuş olaylarına değinilmiştir ayrıca havacılık alanında bilimin gelişimi sayesinde gelen modern tekniklerin kullanımından önceki evre anlatılmıştır. İnsanların uçmak için yaptığı aletler ve makinelerden bahsedilmiştir.

Birinci bölümde, modern hava araçlarının ve havacılık teşkilatlarının dünya genelinde gelişimine değinilerek ne zaman kurulduklarından bahsedilmiştir. Avrupa, Amerika ve Asya'daki devletlerin, varsa hava okulları üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde, Osmanlı Devleti'nin havacılık alanında teşkilatlanması aşamaları ile birlikte detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Bu bölüm, dokuz alt başlığa ayrılmıştır.

Osmanlı topraklarında ilk uçak ve balon uçuşlarından bahsedilerek Osmanlı askeri yetkililerinin bu hava araçlarını orduya katma girişimleri, havacılığın savaş halindeki kullanımının ilk örneği olmak üzere kabul gören; Osmanlı-İtalyan Harbinden sonra bir havacılık teşkilatı kurulmasına karar verilmesine de değinilmiştir. Bu teşkilat için incelemeler yapmak üzere Avrupa'ya yapılan gezi sonrasında çıkan Balkan Savaşı'nın Osmanlı havacılığına etkisi ve en son olarak hazırlanan teşkilat ve rapor nizamnamesi değerlendirilmiştir.

Sonuç, kısmında ise çalışmanın genel bir kritiği yapılmıştır.

Anahtar kelimeler: Uçak, Balon, Havacılık, Teşkilat, Okul

ABSTRACT

The Ottoman Empire has made attempts since 1909 to use modern aircraft in its army. While the state was procuring aircraft from the producing countries, it also needed the technical personnel required for the use of these vehicles. In this context, foreign pilots were initially brought in to meet the need for technical personnel. On the other hand, students were sent to Europe to train domestic pilots. Due to the cost of both methods used for personnel procurement, it was decided to establish an aviation organization and school in 1911 to meet the need for expert personnel. For this purpose, examination delegations were sent to Europe and examinations were made in the field of aviation. In line with the determinations and suggestions of these delegations, the foundations of the organization were laid in June 1911.

In this thesis, starting from the flight trials reflected in the epics, the flight trials in many parts of the world, the pre-modern aviation process, the successful balloon and airplane initiatives are mentioned, and the first aviation organization established by the Ottoman Empire with the use of these aircraft in the armies is explained in detail. The aim of the study is to show the contribution of this school to the history of Turkish aviation by evaluating the establishment phase and later of the Aircraft School.

This thesis consists of two parts, apart from the introduction and the end.

In the introduction, flight events in legends and mythological stories are mentioned, and the phase before the use of modern techniques, which came with the development of science in the field of aviation, is explained. The tools and machines that people make to fly are mentioned.

In the second part, the organization of the Ottoman Empire in the field of aviation is explained in a gradual and detailed way. This section is divided into nine subheadings. Mentioning the first airplane and balloon flights in Ottoman lands, the attempts of the Ottoman military authorities to add these aircraft to the army, is the first example of the use of aviation in warfare; The decision to establish an aviation organization after the Ottoman-Italian War was also mentioned. The effect of the Balkan War on Ottoman

aviation, which took place after a trip to Europe to conduct investigations for this organization, and the latest organization and report regulation were evaluated.

In the conclusion part, a general critique of the study was made.

Keywords: Aircraft, Aviation, Airplane, Organization, Aircraft School.



İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİK SAYFASI.....	i
JÜRİ ONAY SAYFASI	ii
TEŞEKKÜR	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	vi
Kısaltmalar	ix
ARAŞTIRMANIN KAYNAK KRİTİĞİ VE YÖNTEMİ	x
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM: MODERN HAVACILIĞIN BAŞLANGICI VE UÇAKLARIN TARİH SAHNESİNE ÇIKIŞI	5
1.1. Havacılık Çalışmalarının Mekanizasyonu ve Sanayi Çağına Uyum Süreci	5
1.2.Havacılık Teknolojisinin Ordularda Kullanılması	8
İKİNCİ BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİ'NDE ASKERİ HAVACILIK GİRİŞİMLERİ VE İLK TÜRK UÇUŞ EĞİTİMİ OKULU “TAYYARE MEKTEBİ”	14
2.1. Osmanlı Toplumunun Hava Araçlarıyla Tanışması.....	14
2.2. Harbiye Nezaretinin İlk Havacılık Adımları.....	15
2.3. Dünya’da Uçağın İlk Kez Kullanıldığı Savaş: Osmanlı-İtalyan Savaşı (29 Eylül 1911-18 Ekim 1912).....	17
2.4. Tayyare Mektebi’nin Kuruluşunun İlk Adımları	22
2.5. Osmanlı Havacılığının Kurumsallaşma Hazırlıkları: 1912’de Avrupa’ya Yapılan İnceleme Gezisi.....	29
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: BALKAN SAVAŞLARI ÖNCESİ OSMANLI HAVA GÜCÜ VE TAYYARE MEKTEBİ’NİN İNŞASI.....	44
3.1. Balkan Savaşı Yaklaşırken Osmanlı Devleti’nin Havacılık Mektebi İçin İnşaat Faaliyetleri ve Hava Kuvvetlerini Geliştirme Çabaları.....	44
3.2.Balkan Savaşları Öncesi Balkan Devletlerinin Hava Kuvvetleri Varlığı.....	46
3.3. Birinci Balkan Savaşında Tarafların Uçak Kullanımı	47
3.4.İkinci Balkan Savaşı Sırasında Havacılık Mektebi.....	48
3.5. Balkan Savaşı Sonrası Havacılıktaki Gelişmeler	53
3.6. Osmanlı Havacılığı Teşkilat Yapısı Ve Nizamnamesinin İçeriği	57
SONUÇ	64
KAYNAKLAR	67
EKLER	83

Kısaltmalar

ATASE: Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı

B.O.A.: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Hv. Bas. ve Neş. Müd.: Havacılık Basım ve Neşriyat Müdürlüğü

Hav. Kuv. Bas. ve Neş. Müd: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü

IRCICA: İslam Konferansı Teşkilatı, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi

TDV: Türkiye Diyanet Vakfı

ARAŞTIRMANIN KAYNAK KRİTİĞİ VE YÖNTEMİ

Konunun Amacı ve Önemi

Tarihi süreçte, bilimin gelişiminin bir sonucu ve aynı zamanda bir sebebi olarak insanlığın, havacılığın ilerlemesine ciddi manada olumlu katkılar sağladığı yadsınamaz bir gerçektir. Yeni tekniklerin bu alanda kullanılmaya başlanmasıyla daha başarılı sonuçlar alınmıştır. İlk olarak balonla yapılan başarılı denemelerin ardından planörler havalanmıştır. Uçakların havacılık dünyasına girmesiyle havacılıkta yeni bir çağ başlamıştır.

Wright kardeşlerin başlattığı bu teknoloji kısa sürede devletlerin dikkatini çekmiştir. Her ordu kendi bünyesine uçakları dahil etmek üzere yarış içerisine girmiştir. Osmanlı Devleti de bu yarışta ön sıralarda yer alma gayretinde olmuştur. 1910'ların başından itibaren hava araçlarını orduda kullanmak için çalışmalarda bulunmaya başlamıştır. Başlangıçta uçakları kullanacak pilotların batılı ülkelere getirilmesi düşünülmüştür. Bunun uzun vadede fayda getirmeyeceğinin farkına varılması üzerine havacılık alanında düzenli bir teşkilat için çalışmalara başlanmıştır.

Bu amaçla ilk olarak bir komisyon kurulmuştur. Kurulan komisyon, Avrupa'da incelemelerde bulunarak raporlar hazırlamıştır. Raporlar sonucunda Osmanlı Devleti'ne ait bir havacılık mektebi kurulması için çalışılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti açısından kendi pilotlarını, rasıtlarını ve makinistlerini yetiştirmenin önemli bir amaç haline geldiği anlaşılmaktadır.

Günümüze kadar Osmanlı dönemi havacılığı alanında bazı bilimsel çalışmalar yapılmıştır. Bununla birlikte, yapılan söz konusu çalışmalarda Tayyare Mektebi'nden yeterince bahsedilmemiştir. Bu çalışma Türk askeri havacılık eğitiminin geçmişten günümüze gelişiminin daha düzgün bir şekilde değerlendirilmesi ve Türkiye'de havacılığa bakışın anlaşılması bakımından mütevazı bir başlangıç oluşturmayı amaç edinmektedir.

Konunun Kapsam ve Sınırları

Ele aldığımız bu çalışmada 1909'dan Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar olan süreçte havacılık alanındaki yapılan faaliyetler ele alınacaktır. Tayyare Mektebinin açılmasının öncesinden başlanarak sonraki süreçte mektep ile ilgili olaylar çalışmanın ana hatlarını oluşturacaktır.

Materyal ve Yöntem

Çalışmanın ana kaynakları Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden temin edilen belgelerdir. Çalışılan döneme ait süreli yayınlar ve fotoğraflar da kullanılmıştır. Süreli yayınlar olarak; Donanma Mecmuası, Hikmet gazetesi, La Moniteur gazetesi, Servet-i Fünun gazetesi, Takvim-i Vekayi gazetesi ve Tanin gazetesi kullanılmıştır. Fotoğrafların kullanıldığı kaynaklar ağırlıklı olarak Yeşilköy Havacılık Müzesi ve Şehbal gazetesidir. Bunların yanında telif eserlerden de yararlanılmıştır. Havacılık alanında eserler vermiş yazarların telif eserleri ağırlıklı daha çok kullanılmıştır, Osman Yalçın, Justin D. Murphy, Fethi Kural, Fahir Armaoğlu, Tom D. Crouch, Yavuz Kansu, Sermet Şenöz örnek verilebilir.

Bu çalışmada Tayyare Mektebi ve havacılık teşkilatlanması ele alınmaktadır. Bunun dışında dünyadan havacılık girişimleri ve teşkilatlanma örneklerine de yer verilmiştir.

GİRİŞ

İnsanoğlu çok eski zamanlardan beri uçuş hayalini her zaman aklının bir köşesinde tutmuştur. İnsanın bu özelliği tarih boyunca farklı toplumların mitlerine, hatta zihinlerinde kurguladıkları tanrılara yansımıştır. Bunun nedeni çevresinde uçan kuşlar ve böcekleri gördükten sonra belki de kendinde bu yetenek olmamasından dolayı içinde ortaya çıkan uçuş arzusunu dışarıya çıkarma isteği olduğunu söyleyebiliriz. Dünya’daki birçok farklı toplumun geçmişinde de bunun izlerine rastlanmaktadır.

Asur dönemine ait eski kil tabletlerde bir kartalın sırtına binen Kral Etana’dan bahseder. Tablette yazıldığı üzere; Etana’nın eşi çocuğunun dünyaya gelmesini çok ister ama bir türlü çocukları dünyaya gelmez. Kral’da bunun için Güneş tanrısı Şamaş’a başvurur. Çocuklarının olması için bir ota ihtiyacı olduğunu söyler. Tanrı Şamaş’ın tavsiyesiyle kartaldan yardım ister. Etana’nın, kartala yılanla olan mücadele etmesinde yardım etmesi üzerine kartal onu sırtına alarak göğe çıkarır¹. Efsanede geçen bu hadise, tarihte yazıya geçirilmiş insanoğlunun uçuşuna dair ilk bilgidir.

Farklı uygarlıklara ait kaynaklarda da benzer bilgilere rastlamak mümkündür. Çin’de 2300 yıl önce yazılan “Bambunun Tarihçesi” adlı kitapta, İmparator Shun’un kuş veya canavar şekline girerek uçtuğu söylenmektedir². Yunan efsanelerinde uçmaya dair birçok figür vardır. Bunların en meşhurlarından biri; Daidalos ve oğlu İkarus’tur. Daidalos, zamanın ünlü sanatkarlarından. Daidalos’un çıracı, en az kendisi kadar becerikli olan kız kardeşinin oğlu Talos’tur. Bir gün yeğeni Talos, demir dişli testereyi icat eder ve Daidalos, yeğeninin hızla ilerlemesini kıskanır ve onu uçurumdan aşağıya atar. Ceza olarak Daidalos’u memleketinden uzaklaştırıp sürgüne yollarlar. O da Girit kralı Minos’a sığınır ve onun hizmetine girer. Giritlilerin başına bela olan Minotauros’u hapsedmek için yer altına karmaşık bir labirent yaptırır. Atina şehrinden bu canavarı öldürmek için gelen Thesus’a kralın kızı âşık olur. Kızın isteği üzerine Daidalos, bu labirentten çıkması için Thesus’a ip verir. Thesus’a yardım ettiğini duyan Kral Daidalos ve oğlu İkarus’u hapse attırır. Hapisten kaçmak için balmumuyla yapıştırılmış tüylerden

¹ Evelyne Koubkova, , “Fortune and Misfortune of the Eagle in the Myth of Etana”, *Fortune and Misfortune in the Ancient Near East, Proceedings of the 60th Rencontre Assyriologique Internationale at Warsaw 21–25 July 2014*, Eisenbrauns, Winona Lake, Indiana 2017, s. 372-374.

² Donald A. McKenzie, *Çin ve Japon Mitolojisi*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 1995, s. 235.

kendi ve oğlu için kanat yapar ve uçmadan önce oğluna yükseklerle çıkmaması yoksa balmumunun eriyeceğini eğer çok aşağıdan giderse de denizin neminden kanatların ağırlaşacağını söyler. Uçarak denizi geçerken oğlu daha yükseklerle çıkmak isterken balmumu erimeye başlar ve kanatları zarar görür. İkarus, kollarını ne kadar çırparsa da denize düşer ve boğularak hayatını kaybeder³. Ayrıca Yunan efsanelerinde geçen Zeus'un oğlu Fayton'un uçan atlı arabası, kanatlı at Pegasus ve Merkür'ün kanatlı sandaletleri gibi figürler bulunmaktadır.

Konuya ilişkin dünya mitolojisinin yanında Türk mitolojisinde de birçok uçuş olayı vardır ve hatta uçmak, kavramı Türkler de çok sık kullanılan bir kavramdır. Hatta Türkler için uçmak, fiziksel ve ruhani olmak üzere farklı boyutları olan bir kavramdır. Nitekim Şaman geleneğinde, şamanların göğe çıkma töreninden bahsedilmektedir⁴. Manas destanında, Tepegöz ve Deli Dumrul olaylarında Er-Töştük adında bir oğlanın, bindiği, Çal-Kuyruk adındaki bir atla annesinin istediği bir egeyi almak için gittiği yerde atının uçmasından bahsedilmektedir⁵ ve ayrıca Oğuz destanlarında geçen yedi kurdun göğe yükselen bir kırsığı yakalamaya çalışması geçmektedir⁶.

Havacılık alanında teknik çalışmaların başlamasından önce farklı milletlere mensup insanlar tarafından dünyanın dört bir yanında başarılı veya başarısız bazı uçuş denemeleri olmuştur. Bunlarla ilgili birçok örneğin bilgisine sahip olduğumuzu söyleyebiliriz. Gazneliler Devleti topraklarındaki Farab şehrinde doğan Türk asıllı İmam Cevheri bunlardan biridir. Cevheri, edebiyat, fizik ve dini bilimlerde kendini geliştirmiştir. Kuşların nasıl uçtuğunu inceleyerek yaptığı kanatlarla bir caminin damına çıkarak kendini aşağıya bırakmış ve yere çarparak vefat etmiştir. Bu denemesi esnasında halka “Ey ahali, bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru deneyeceğim.” diye seslenmiştir⁷.

³ Şefik Can, *Klasik Yunan Mitolojisi*, İnkılap ve Aka Kitabevleri Koll. Şti., İstanbul 1970.

⁴ Bahaeddin Ögel, *Türk Mitolojisi 1*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2010, s. 294.

⁵ Bahaeddin Ögel, *a.g.e.*, s. 544.

⁶ *a.g.e.*, s. 312.

⁷ Hulusi Kılıç, “Cevheri İsmail bin Hammad”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 7, İstanbul 1993, s. 459.

Bizans İmparatoru Manuel Komnenos zamanında 1159 yılında, Selçuklu hükümdarı II.Kılıçarslan onuruna verilen ziyafette bir Türk, at meydanındaki kuleye çıkarak meydanda dolaşacağını söylemiş ve yaptığı kanatlarla kollarını açarak kuleden atlamış; fakat kısa sürede yere çakılmıştır. Bu olay Bizanslı tarihçi Niketas Honietas, tarafından aktarılmıştır⁸. Milattan sonra dokuzuncu yüzyılda Endülüs'te Kurtuba'da uçuşla ilgilenen Ebu'l Kaadimi'l Abbas İbn-i Firnas adında biri taktığı kanatlarla uçmaya çalışmış ama başarısız olup yere düşerek yaralanmıştır⁹.

İtalya'da 1452-1519 yılları arasında yaşamış Rönesans Dönemi alimlerinden Leonardo Da Vinci'nin, uçmak ile ilgili birçok çalışması vardır. Da Vinci'yi kendinden öncekilerden farklı kılan sadece kanatlar takarak uçmaya çalışmasının yanında bunun için mekanik araçlar tasarlamasıdır. Bu araçlar ile ilgili bilgiler İtalya, Fransa ve İngiltere'deki kütüphaneler ve enstitülerde bulunan yazmalardan öğrenilmektedir. Da Vinci, bu çizimlerini kuşların uçuşunu inceleyerek yapmıştır. Da Vinci'nin uçuş araçlarıyla ilgi tasarımlarına rağmen bizzat uçuş girişimi olduğuna dair elimizde herhangi bir bilgi yoktur¹⁰.

Sultan 4. Murad Han'ın saltanatı (1623-1640) zamanında Hezarfen Ahmed Çelebi'nin uçuş denemesi meşhurdur. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde bu olay anlatılmaktadır; Evliya Çelebi bizzat gördüğünü iddia ettiği bu olayı seyahatnamesinde şu şekilde dile getirmektedir:

⁸ Bizanslı tarihçi Honietas'ın *Historia*'sında bu olayı şu şekilde aktarmaktadır; İmparator ve Sultan, yarışları izlerken, bir Türk'ün yarış yerinin seyir sıraları üstünde yükselen kalın bir sütuna çıkarak uçacağını söyledi. Çok uzun ve geniş beyaz bir kıyafet giymişti. Bu giysinin onu havada taşıyacağını düşünüyordu. Halk onunla alay ederek "Haydi yelkeni aç, haydi uç" diye onunla dalga geçiyorlardı. İmparator, adamlarını yollayıp onu engellemeye çalıştı. Sultan ise yerinde otururken dişlerini sıkıyordu. Kendi milletinden birinin gülünç duruma düşmesi onu hem tedirgin hem de gururlandırıyordu. Atlamadan önce havayı kontrole derek yerinde durarak çırmak hareketleri yapıyordu. Seyirciler adamın aldatıldıklarını düşünürken adam bir anada sütundan atlayarak kollannı açarak bir kuş gibi çırpıma başladı Ancak ağır bir taş gibi yere düştü. Bkz. Niketas Khoonietas, *Historia (İonnes ve Manuel Komnenos Devirleri)*, Firket Işıltan (çev.), Türk Tarih Kurumu Yayınları 2020, s. 156; Muharrem Kesik, "Türkiye Selçuklu Sultanı II. Kılıç Arslan'ın İstanbul'u Ziyareti ve Türkler'in Tarihteki İlk Uçuş Denemesi (1162)", *Belleten*, C. 66, S.247, Ankara 2002, s. 846-847.

⁹ Kasım Kırbyık, "Abbas b. Firnas", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 1, İstanbul 1988, s. 24.

¹⁰ <https://airandspace.si.edu/exhibitions/codex/codex.cfm#page-32-330>, (24.11.2021/21:48). Leonardo Da Vinci'nin "Codex on the Flight of the Birds" adı verilen çizimlerinde kuşların nasıl uçtuğunu incelemesinin yanında uçan makine tasarımlarının birkaçının çizimini bulunduruyor.

İlk defa Okmeydanı minberi üzere yıldız rüzgârı şiddetinde kartal kanatlarıyla sekiz, dokuz kere göklere kanat açarak talim etti. Sonra Sultan Murad Han, Sarayburnu'nda Sinan Paşa köşkünde seyir ederken Galata kulesinin en tepesinden Ahmed Çelebi lodos rüzgârıyla uçup Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na düştü. Ahmed Çelebi'nin başarılı denemesi üzerine Sultan Murad Han bir kese altın ihsan edip Hezarfen'i Cezayir'e sürdü. Orada öldü. Sultan Murad Han "Her ne istese elinden gelir." diye Ahmed Çelebi'den pek korktuğundan dolayı onu sürmüştü¹¹.

Evliya Çelebi'nin bize anlattığı bir başka olay da Lagari Hasan Çelebi'nin uçuş denemesidir. Evliya Çelebi, Sultan IV. Murad'ın kızı Kaya Sultan'ın doğumu için düzenlenen şenliklerde Lagari'nin 50 okka baruttan yedi kollu fişeklere kendini bağlatarak fişeklerin ateşlenmesiyle gökyüzüne yükseldiğini şu şekilde anlatılmaktadır:

Murad Han'ın Kaya Sultan adlı bir kızı doğduğunda (yeni doğan bir çocuk için Allah'a şükür niyetiyle kesilen kurbanın adı) akika şenliği olduğu bu gece bu Lâgarî, "Padişahım seni Hudâ'ya ısmarladım. İsa Peygamber ile konuşmaya gideriz." diye göklere yükselirken dua edip Allah'a hamdler ederek yanında olan fişeklere ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gök kubbede büyük fişegin barudu kalmayıp yere inerken ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinanpaşa Kasrı önünde denize düşüp yüzerek padişah huzurunda yer öpüp, "Padişahım, İsa peygamber padişahıma selâm eyledi." diye şakalar etti. Bunun üzerine bir kese altın ve 70 akçe ile sipahi zümresinden olup Kırım'da Selâmet Giray Han'a gidip orada öldü¹².

Benzer uçuş denemelerine Batı havacılık tarihinde de rastlamaktayız. İtalyan ressam ve heykeltıraş Lucques de Paolo Guidotti, 1628'de yaylı kanatlarıyla bir kuleden atlayarak ölmüştür¹³. İtalya'nın Brescia şehrinde yaşayan papaz Pierre Fransesco Lana, 1670 yılında Alcine Unventioni Nuovo Promesso adlı eserinde dört madeni küreye bağlı bir kayıktan bahsetmektedir¹⁴.

¹¹ Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 1. Cilt 2. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008, s. 669.

¹² Seyit Ali Kahraman, *a.g.e.*, s. 669.

¹³ Francesco Milizia, , *The Lives of Celebrated Architects, Ancient and Modern, Vol. 1 of 2: With Historical and Critical Observations on Their Works, and on the Principles Notes and Additional Lives, Forgotten Books*, 2017, s. 150.

¹⁴ Emilio Chirone, Luca Dassa, "Seventeenth-Century Inventions and Drawings in The Francesco Lana's Works", *Conference: XXI Congreso Internacional INGEGRAf At: Lugo*, January 2009, s. 4.

BİRİNCİ BÖLÜM: MODERN HAVACILIĞIN BAŞLANGICI VE UÇAKLARIN TARİH SAHNESİNE ÇIKIŞI

1.1. Havacılık Çalışmalarının Mekanizasyonu ve Sanayi Çağına Uyum Süreci

18. yüzyılın sonlarından itibaren havacılık üzerine yapılan denemelerde, birçok bilim adamının çığır açıcı yeni gelişmeler katmasıyla beraber yeni teknikler kullanılmaya başlanmıştır. Fransa'nın Avignon şehrinde Etienne ve Joseph Mongolfier kardeşler¹⁵, 1783'te havadan hafif araç olarak nitelendirebileceğimiz balonu büyük bir kalabalık önünde havalandırmayı başarmışlardır. İki kardeş, havadan hafif bir gaz içeren 800 m³ sıcak havayla doldurdukları, bezden yapılmış ve altında ateşle destekleyecek bir tertibatla hazırlanmış bir balonu 1.500 metre yüksekliğe çıkarabilmeyi başarmışlardı. Arka arkaya yaptıkları birkaç uçuş denemeleri her defasında başarılı olunca Kral 16.Louis, babalarına asalet unvanı vermiştir¹⁶. Bu tarihi süreçte başarılı olduğu bilinen ilk balon denemesidir.

Uçakların atası diyebileceğimiz günümüzde planör¹⁷ diye bilinen, havadan ağır hava araçlarına dahil edeceğimiz hava aracıyla ilk uçan kişi Alman Otto Lilienthal¹⁸'dir. Lilienthal, uçarken rüzgârın nasıl etki edeceğinin bilinmesinin öneminin ve buna göre araçlar yapılması gerekliliğini söylemiştir. 300-400 metre arası mesafeleri içeren uçuşlar yapmıştır ve 9 Ağustos 1896'daki bir uçuşu sırasında yere düştükten sonra komaya girmiş ve ertesi gün vefat etmiştir¹⁹.

¹⁵ Fransız Joseph ve Jacques Mongolfier adındaki mucit kardeşlerden Joseph, 26 Ağustos 1740 yılında; Jacques, 6 Haziran 1745 tarihinde Fransa'nın Ardeche şehrinde doğmuşlardır. Babaları Pierre'in kağıt imalathanesinde çalışırken aynı zamanda kendi bilimsel çalışmalarıyla da uğraşmışlardır. Bu çalışmaları havacılık ile ilgiliydi. Başta sıcak havayla dolu bir balonla ilk başarılı deneme olmak üzere hidrolik şahmerdan gibi birçok yeni aletinde de mucidiydiler. Yaptıkları çalışmalar nedeniyle Fransız Academie des Sciences tarafından onur ödülü verilmiştir. <https://www.britannica.com/biography/Montgolfier-brothers>, (15.11.2021/15:13).

¹⁶ Simon Schama, *Citizens: A Chronicle of the French Revolution*, Penguin Books, London 2004, s. 125.

¹⁷ Planör, havadan motorsuz ağır hava araçları sınıfındandır. Belli bir yükseklikten bir halatla çekilerek havalandırılırken ardından atmosferdeki hava akımlarından faydalanarak uçurulmaktadır. Bkz. Emanuele Stieri, *Gliders and glider training*, Essential Books 1943, s. 117-118.

¹⁸ Lilienthal, 24 Ekim 1848'de Prusya'nın Pomeranya şehrinde doğmuştur. 1889'da mühendislik eğitimini tamamlamıştır. Uçuş alanında birçok çalışması mevcuttur. Bkz. Victor Harsch, Benny Bardrum, Petra Illig, "Lilienthal's Fatal Glider Crash in 1896: Evidence Regarding the Cause of Death", *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, V. 79, N. 10, October 2008.

¹⁹ Victor Harsch, Benny Bardrum, Petra Illig, *a.g.m.*, s. 993.

Otto Lilienthal'ın başarılı uçuşlarından sonra dünyada birçok kişi onun izinden gitmiş ve farklı tarzda planörlerle denemeler yapmaya devam etmiştir. İngiltere'de 1895 ve 1899 döneminde Percy Pilcher²⁰, 1883-1885 yılları arasında Amerika'da Otay Mesa Da Montgomery²¹, 1895'te Octave Chanute²² kendi geliştirdikleri planörlerle uçuşa denemesi yapanların bazılarıdır.

19. yüzyılın ortalarından itibaren planörler başta olmak üzere diğer hava araçları çalışmaları hız kazanmaya başlamıştır. Bu araçlara fazladan bir hız kazanması için bir alet takılması fikri tartışılmaya başlanmıştır. Bu fikrin ortaya çıkmasında Sanayi devriminin getirdiği yenilikler önemli bir yer tutmuştur Sanayi devriminin başladığı olan Britanya adasında İngiliz Sir George Cayley²³, bu araçların güç kazanması için bir kuvvet kaynağı eklenmesi gerektiğini düşünen ilk kişilerden birisidir²⁴. 20.yüzyılın başlarında Alman Nikolaus Otto²⁵ 'nun geliştirdiği içten yanmalı motorları ilk kez uçaklarda Avusturyalı Wilhelm Kress 40 beygirlik motorla kullanmıştır. Kress'in 1898'de tasarladığı bu uçak Tullnerbach gölündeki deneme de başarısız olmuştur²⁶.

²⁰ İngiliz araştırmacı ve havacı Percy Pilcher, 26 Haziran 1867 yılında İngiltere'nin Bath şehrinde doğmuştur. Glasgow Üniversitesi'nde öğretmenlik yaptığı sıralarda "Bat" isimli bir planör ile ilk uçuş aracını yapmış son olarak da "Hawk" isimli planörü vardır. Bu planörler ile 150-250 metre arasında uçuşlar gerçekleştirmiştir. Çalışmalarında, Otto Lilienthal ile yaptığı görüşmeler etkili olmuştur. Bkz. *Gliding By Percy Pilcher*, Aeronautical Society of Great Britain, London 1910.

²¹ Otay Mesa Da Montgomery, 15 Şubat 1858'de California Yuba City'de doğmuştur. Doğduğu eyaletette bulunan Santa Clara Üniversitesi'nde fizik profesörüydü. Havadan ağır araçlar olan planörler üzerine çalışmaları bulunmaktaydı. 1911 yılında California'daki Evergreen vadisinde uçuş denemesi yaparken vefat etmiştir. Bkz. Thomas Walker, *The Art of Flying*, Aeronautical Society of Great Britain, London 1910; J. Laurence Pritchard, *The Book of the Aeroplane*, Longsman Green Company, London 1929.

²² 18 Şubat 1832'de Fransa'nın Paris şehrinde doğmuştur. Küçük yaşlarda ailesiyle birlikte Amerika'ya taşınmışlardır. Uzmanlı alanı inşaat mühendisliği olmasının yanında havacılık çalışmaları da yapmıştır. Önemli birkaç uçak parçalarını tasarlamıştır. Kendi dönemindeki Wright kardeşler gibi diğer hava aracı tasarımcılarına yardımlarda bulunmuştur. Bkz. Tom D. Crouch, *A Dream of Wings: Americans and the Airplane, 1875-1895*, Norton, New York 1981.

²³ İngiliz mühendis ve havacı, İngiltere'nin Yorkshire şehrinde 27 Aralık 1773 tarihinde dünyaya gelmiştir. Çocukluğundan itibaren uçmak konusunda hevesli olması nedeniyle küçük yaşlardan itibaren uçuş hakkında bilgiler toplamıştır. Yaşamı boyunca çeşitli hava araçları tasarlamıştır. Bu tasarımlarında aerodinamik kurallarından faydalanmıştır. Bkz. <https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley>, (24.11.2021/23:30).

²⁴ Charles H. Gibbs-Smith, *Sir George Cayley's Aeronautics 1796-1855*, Her Majesty's Stationery Office, London 1962, s. 58.

²⁵ Alman mühendis Nikolaus Otto, 10 Haziran 1832 tarihinde Almanya'nın Nassau şehrinde doğmuştur. Motorlar üzerine çalışmalar yapmıştır. İlk benzinli motorunu 1861 yılında yapmıştır. 1876 yılında günümüzdeki içten yanmalı motorların atası olarak görülen dört zamanlı içten yanmalı motoru icat etmiştir. Bkz. M. G. Lay, *Ways of the World*, Rutgers University Press, New Brunswick, U.S.A 1992, s. 148-153.

²⁶ a.g.e., s. 89.

Batı’da motorlu uçak denemeleri sadece Avrupa’yla sınırlı kalmamıştır. Bir pilotun yönlendirdiği motorlu uçağın mucitleri Amerikan Wright kardeşlerdir²⁷. Wilbur ve Orville kardeşlere göre, bir uçağın tasarlanmasındaki asıl mesele motorun gücünden ziyade uçağın nasıl kontrol edileceğiydi. Kardeşler, geliştirdikleri uçağı 1900 senesi Ekim ayından itibaren denemeye başladılar. 17 Aralık 1903’te gün içinde yaptıkları denemeler dünya havacılık tarihi açısından bir dönüm noktası olmuştur. Şöyle ki; babalarına çektikleri telgraftan anlaşıldığı kadarıyla o gün 21 mil rüzgâra karşı en kısası 31 en uzun 57 saniye süren dört başarılı uçuş gerçekleştirmişlerdir²⁸. Ohio’da yayınlanan Newark Daily Advocate gazetesinin 28 Aralık 1903 tarihli sayısında, bu başarılı uçuştan bahsedilmektedir²⁹.

Wright kardeşlerin başarılı denemesinin ardından Avrupa’da da uçuşlar gerçekleştirilmiştir. Danimarkalı Ellehamer³⁰, 1904 senesinde 18 beygirlik motoruyla başarılı bir uçuş gerçekleştirilmiştir. Macar mühendis Trajan Vuia³¹ 1906’da gaz karbonikli motorlu uçağının havalandırmıştır. Henry Farman³², 1907’de Voisin yapımı

²⁷ Kedeşlerden en büyüğü olan; Wilbur 16 Nisan 1867’de; Orville ise 20 Ağustos 1871’de A.B.D.’nin Ohio eyaletinde doğmuşlardır. Gençlik yıllarında babalarının bisiklet dükkanının da çalışırken uçuş çalışmalarlarıyla da ilgilenmişlerdir. Benzinli motorları kendi uçak tasarımlarına ekleyerek havada daha fazla kalabilmeyi amaçlamışlardır. Yaptıkları ilk başarılı havadan ağır motorlu hava aracı denemesini ve çalışmalar sayesinde uçakların daha uzun süre gökyüzünde kalabilmesinin ilk adımını atmışlardır. Bkz. G. D. Padfield, B. Lawrence, “The Birth of Flight Control: An Engineering Analysis of the Wright Brothers’s 1902 Glider”, *The Aeronautical Journal*, December, 2003, s. 498-500.

²⁸ <https://www.wdl.org/en/item/9589/> (09.06.2021/17:54); Justin D. Murphy, *Military Aircraft Origins to 1918*, ABC-CLIO, Santa Barbara, California, 2005, s. 29. Bkz. Ek.1 ve 2.

²⁹ Newark Advocate, (28.12.1903), s. 7.

³⁰ Jacob Christanse Ellehamer, 14 Haziran 1871 tarihinde Danimarka’nın South Zealand bölgesinde doğmuştur. Danimarkalı mühendis, motorlu hava araçları üzerine çalışmıştır. Uçaklarında kullandığı motorları kendi geliştirmiştir. Kendisine ait 1912 yılında tasarlanan bir helikopter prototipi olduğu söylenmektedir. Bkz. Lance Day, Ian Michel (Ed.), *Biographical Dictionary of the History of Technology*, Routledge, 2002, s. 415-416.

³¹ Traian Vuia, 17 Ağustos 1872 yılında Avusturya-Macaristan İmparatorluğuna bağlı günümüzde Romanya’nın toprakları içinde bulunan Surducul-Mic’de doğmuştur. Romanyalı uçak tasarımcısı ve havacı, ilk uçağı olan Traian Vuia 1 adlı uçağıyla yerden 24 metre kadar yukarıya çıkabilmiş ama düzenli bir şekilde irtifasında kalamadan yere inmek zorunda kalmıştır. Fransız havacı Louis Bleriot, kendisinin çalışmalarından ilham almıştır. Bkz. Wojciech Roszkowski, Jan Kofman, *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century*, Routledge, 2008, s. 2819.

³² Fransız iş adamı ve uçak tasarımcısı Henry Farman, 26 Mayıs 1874 yılında Fransa’nın Paris şehrinde doğmuştur. Uçak tasarımcısı olmasının yanında bisiklet ve motobisiklet üretimi yapmaktadır. İlk başarılı uçak tasarımı 1907 yılında Gabriel Voisin ile birlikte yaptıkları Voisin-Farman I adlı uçaktır. İki yıl sonra da ilk uçuk okulunu açmıştır. Bkz. George Owen Squier, *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution*, Smithsonian Institution, 1908, s. 134-135; <https://www.britannica.com/biography/Henri-Farman>, (27.11.2021/14:05).

uçakla 771 metre yükseğe çıkmıştır. 1909'da Kanada'da MacCurdy ile Grade'nin gerçekleştiği uçuşlarda önemlidir³³.

1.2.Havacılık Teknolojisinin Ordularda Kullanılması

Balonlu uçuş denemelerinin olumlu netice vermesi, hava araçlarına olan ilgiyi daha da artırmıştır. Bu ilgi sonucunda hava araçlarıyla alakalı yeni teknikler ortaya çıkmıştır. Motorlu hava araçlarının geliştirilmesiyle birlikte havacılık önemli bir mesafe kat etmiştir. Bu durum devletlerin ilgisini çekmiş olacak ki bu yeni teknolojileri kendi ordularına da entegre etmeye çalışmışlardır.

Mongolfier kardeşlerin 1783 yılındaki başarılı balon denemeleri uçan araçlara ilgiyi çoğaltmıştır. Journal de Paris gazetesinin de 20 Ekim 1783 tarihli sayısında, bu aracın, savaşlarda komutanlara düşman birliklerinin yerinin ve hareketinin öğrenilmesi hakkında fayda sağlayabileceği belirtilmiştir³⁴. Avusturya ile 1794 yılında yapılan savaşta Fransızlar, balonları 2 Haziran'da Maubeuge'deki düşman birlikleri tespit etmek için kullanarak faydalı bilgiler elde etmişlerdir. 1795'te Mayence ve Mannheim savaşlarında, 1798'de Napolyon'un Mısır seferinde de balonların katkısı daha iyi anlaşılmıştır³⁵. Bu savaşlarda balonların gözlem gücü daha iyi test edilmiştir. İlerleyen yıllarda, Prusyalılara karşı olan savaşta Paris'in savunulması ve posta taşınması amacıyla balonlar kullanılmıştır³⁶.

Balonların ordu teşkilatlarında kullanımının bir örneği de Amerika kıtasındadır. Amerikan İç Savaşı'nda Amerikan Birleşik Devletleri Güney'deki federasyon kuvvetlerinin nehirlerdeki gemilerinin hareketlerini ve düşman birliklerini gözlemleme ve elde edilen bilgilerin Washington'a iletilmesi için 1861'de Başkan Abraham

³³ Tom D. Crouch, *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington D.C. 2003, s. 91-99.

³⁴ Justin D. Murphy, *a.g.e.*, s. 7.

³⁵ *a.g.e.*, s. 8-9.

³⁶ *a.g.e.*, s. 12.

Lincoln³⁷, un emriyle Thaddeus Lowe³⁸, John LaMountain³⁹ ve John Wise⁴⁰ adlarındaki baloncular ordu kuvvetlerine katılmışlardır. Bu balonlar sayesinde, ilk Manassas Savaşı'nda, Konfederasyon birliklerinin sabit halde oldukları bildirilerek gözlem konusunda kullanışlı oldukları bir kez daha görülmüştür⁴¹.

Almanlar da, 1898'de kendilerine özgü olan Drachen adındaki balonu tasarladılar. Tasarımcıları Binbaşı August von Parseval⁴² ve Kaptan H. Batsch von Siegsfeld'di⁴³. Bu balonun diğerlerinden bazı farkları vardı. Yuvarlak bir üst tasarımdan ziyade sosis şeklinde geliştirilmişti. Bu tasarımın amacı aracın rüzgâr karşısında direncini artırıp havada daha dengeli uçuşmasını sağlamaktı. Bu balon başarılı olduktan sonra Birinci Dünya Savaşı'nda da Avrupa'daki devletler tarafından kullanıldığı görülmüştür.

Amerika'da havacılık alanında Wright kardeşlerin 1903 yılında motorlu havadan ağır araç ile yaptığı ilk başarılı uçuşu takip eden yıllarda sürekli gelişim eğilimi gösteren havacılık birikimin bir sonucu olarak Amerika Birleşik Devletleri, 1907 yılının Aralık ayında Havacılık Bölümünü (Aviation Section) kurmuştur. Bu bölüm ilk iş olarak 200 km menzile erişen, 40 km hıza çıkabilen ve kolay nakledilebilen bir uçak için ihale

³⁷ 12 Temmuz 1809 tarihinde Amerika'nın Kentucky eyaletinde doğmuştur. Amerika Birleşik Devleti'nin 16.başkanıdır. Amerikan İç Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri'nin kazanmasında etkili isimlerindendir. 1863'te köleliği kaldıran beyannameyi imzalamıştır. Bkz. <https://www.britannica.com/biography/Abraham-Lincoln>, (25.11.2021, 00:48).

³⁸ Thaddeus Lowe, 20 Ağustos 1852'de A.B.D.'nin New Hampshire şehrinde doğmuştur. Kimya, metroloji ve havacılık uzmanı olmasının yanında aynı zamanda Amerikan Sivil Savaşı'nda görev almıştır. Amerikan Başkanı Abraham Lincoln'un emriyle güney kuvvetlerini hakkında istihbarat toplanması amacıyla 1861 yılında kurulan Birlik Ordusu Balon Kuvvetleri (Union Army Balloon Corps) adı verilen bölüğün başına getirilmiştir. Kendisi Amerika'daki havacılık çalışmalarını başlatan adam olarak bahsedilir. Ayrıca bazı kaynaklarda kendisinden tek kişilik hava kuvveti diye bahsedilir. Bkz. Mary Duprey Hoehling, *Thaddeus Lowe: America's One-man Air Corps*, Kingston House, Chicago 1958, s.72-80.

³⁹ John LaMountain, 1830 yılında New York'un Wayne County bölgesinde doğmuştur. Sıcak hava balonları üzerine çalışmalarda bulunmuştur. Amerikan İç Savaşında Birlik Ordusu Balon Birliklerinde görev almıştır. Bkz. Spencer C. Tucker (Ed.), *American Civil War: The Definitive Encyclopedia and Document Collection*, ABC-CLIO, 2013, s. 1096.

⁴⁰ John Wise, 24 Şubat 1808'de Amerika'da doğmuştur. Balonlar üzerine çalışmaları vardır. Amerikan İç Savaşında kurulan balon birliğinde görevli olanlardan biridir. Ölümüne kadar geçen sürede balon ile 400'den fazla uçuş yapmıştır. Bkz. Gail Jarow, *Lincoln's Flying Spies: Thaddeus Lowe and the Civil War Balloon Corps*, Calkins Creek, 2010, s. 12-14.

⁴¹ Justin D. Murphy, *a.g.e.*, s. 10-12.

⁴² Emekli Alman subayı August Von Parseval, Parseval adı verilen balonları geliştirmiştir. Balonlarını 1909 yılından itibaren tasarlamaya başlamıştır. Bu balonlar için zeplinlerin şekil olarak benzerdirler. Bkz. Willi H. Hager, *Hydraulicians in Europe 1800-2000 Vol.2*, Zurich 2009, s. 1146; Michael Belafi, *The Zeppelin*, Pen and Sword, 2015, s. 55.

⁴³ Justin D. Murphy, *a.g.e.*, s. 13.

başlatmıştır. İhaleyi 25.000 dolarlık teklifleriyle Wright kardeşler kazanmıştır. Wright kardeşler bir yandan bu uçakların denemelerini yaparken bir yandan da ordudaki pilotlara, eğitimi bizzat kendileri vermişlerdir. Teslimine az bir süre kala yapılan uçuşlarda kaza yapılmasına rağmen iki yıl sonra 1909 yılında uçak orduya teslim edilmiştir. Bu şekilde, ordusunda ilk uçak kullanan devlet, Amerika Birleşik Devletleri olmuştur⁴⁴. Uçakların bağlı olduğu Sinyal Birlikleri (Signal Corps) için yeni ekipmanlar satın almak ve eğitim programları düzenlemek üzere 1911 yılında 25.000 ve 1912 yılında 125.000 dolar ödenek tahsis edilmiştir. Bu ödenekler ayrıca fonlarla Maryland’de Sinyal Kolordu Havacılık Okulu (Signal Corps Aviation School) açılmıştır⁴⁵. Uçaklar aracılığıyla havadan yere ateş etme denemeleri ilk kez bu birlikler tarafından denenmiştir. 20 Ağustos 1910’da Teğmen Fickell tarafından kullanılan Curtiss tipi uçaktan Winchester tüfeğiyle ve iki yıl sonra 20 Haziran 1912’de hangi pilot ve tip uçaktan yapıldığı bilinmeyen bir denemede de Lewis makineli tüfeğiyle yerdeki hedeflere ateş edilmiştir⁴⁶.

Avrupa kıtasında Fransa, ordusuna uçak dahil etme konusunda hızlı adımlar atan ülkelerin başında gelmekteydi. Wright kardeşler, Fransa’da uçuş faaliyetlerinde bulunmuşlardı ve bu faaliyetlerin içine pilotluk eğitimi vermeleri de giriyordu. İlk öğrencileri de Charles de Lambert⁴⁷’ti. Fransızlar, Wright kardeşlerin Fransa’daki uçuş faaliyetlerinden etkilenmişlerdi ama onların içinde kendi çalışmalarını yapanlar vardı. Bunlar; Charles ve Gabriel Voisin, Leon Delagrang, Leon Lavavasseur, Armand Deperdussin, Raymond Saulnier, Henry ve Maurice Farman ve Louis Bleriot⁴⁸’du. Bleriot, 1909 yılında uçakla Manş Kanalı’nı geçerek havacılık tarihinde önemli bir ilke

⁴⁴ a.g.e., s. 31.

⁴⁵ Rebecca Hancock Cameron, *Training of to Fly – Military Flight Training 1907-1945*, Air Force History of Program, Montgomery, Alabama 1999, s. 8.

⁴⁶ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Cilt-1 (1910-1914)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2006, s. 31-32.

⁴⁷ Fransız havacı, 30 Aralık 1865 tarihinde Portekiz’e bağlı Madeira adasının Funchal şehrinde doğmuştur. 1908 yılında Wright kardeşlerden pilotluk eğitimi almıştır. 18 Ekim 1909 tarihinde Paris’in 18 kilometre güneydoğusunda kalan Essone şehrinde bulunan Juvisy hava pistinden Wright yapımı bir uçakla kalkarak Paris’e doğru uçmuştur. 400 metre irtifaya çıkan Lambert, Paris’teki Eyfel Kulesinin yanından geçmiştir. Bu olay, döneminin Fransa dışındaki gazetelerinde de kendine yer bulmuştur. Bkz. Arthur George Renstrom, Wilbur and Orville Wright: A Reissue of a Chronology Commemorating the Hundredth Anniversary of the Birth of Orville Wright, August 19, 1871, CreateSpace Independent Publishing Platform, Washington D.C. 2003, s. 91-92; Henry Serrano Villard, Contact! The Story of the Early Aviators, Dover Publications, 2002, s. 77-78; New York Times, (19.10.1909).

⁴⁸ 1872 yılında doğmuş. Fransız mühendis ve havacıdır. Havacılık alanının da önemli çalışmaları olan ve Bleriot Aeronautique adında uçak fabrikasının yanında uçuş eğitim okulunun da kurucusudur. Bkz. <https://www.britannica.com/biography/Louis-Bleriot>, (25.11.2021/01:15).

imza atmıştır. Bu uçuş, Fransız hükümetini uçakların ordulara entegrasyonu için etkilemiştir. Fransa Savaş Bakanlığı, 1909 yılından itibaren orduya uçak alımı incelemelere ve pilot yetiştirmek için askeri havacılık okulları olmadığı için sivil pilot okullarına öğrenci göndermeye başlamışlardır. Bu okullar arasında Louis Bleriot'un, Rouen ve Pau'da açtığı sivil uçuş eğitimi okullarıydı⁴⁹. Bu okullar, Osmanlı Devleti de dahil olmak üzere birçok devletin öğrencisini kabul etmiş ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar yüzlerce öğrenciye bröve⁵⁰ vermişlerdir. Fransız ordusunda bröve sahibi ilk pilot, 8 Mart 1910 tarihinde katılmıştır⁵¹. 22 Ekim 1910'da "Établissement Militaire d'Aviation Ordu Havacılık Servisi" kurulmasıyla havacılık çalışmaları bu birime devredilmiştir⁵².

Almanların 1910'a kadarki havacılık alanındaki ilk girişimlerinin ana odak noktalarını zeplinler⁵³ oluşturmuştur. 1907 yılında ilk zeplinler havalanmıştır. 1910 yılında 11 uçak satın alarak ordularına katmışlardır⁵⁴. Birbirine yakın tarihlerde İtalyanlar da Almanlar gibi havacılık alanında teşkilatlanmıştı⁵⁵. İtalyanlar, uçağı savaşta kullanan ilk devlet olmuştur. Bu da Osmanlı Devleti ile yaptıkları Trablusgarp Savaşı'nda olmuştur.

İngilizler, diğer devletlerin hava teşkilatlarını geliştirmesi ve İtalyanların, Trablusgarb'da uçakları kullanmasının ardından kendi teşkilatlarını kurmaya karar vermişlerdir. 1912 yılının Nisan ayında Kraliyet Hava Kuvvetleri (Royal Flying Corps)'nu kurmuşlardır⁵⁶. Kendi pilotlarını yetiştirmek için İngiltere'deki sivil pilot

⁴⁹ Brian A. ELLIOT, *Bleriot; Herald of an Age*, Tempus Publishing Stroud, Manchester 2005, s. 173.

⁵⁰ Belli bir eğitimden sonra uçak kullanabilecek veya paraşütle atlayabilecek duruma gelmiş kimselere verilen yeterlilik belgesidir. Bkz. <https://sozluk.gov.tr/>, (17.11.2021/18:13).

⁵¹ Ajun Kurter, *a.g.e*, s. 34.

⁵² Christopher H. Sterling, *Military Communications: From Ancient Times to the 21st century* ABC-CLIO, 2007, s. 198.

⁵³ Zeplinler, 20. Yüzyılın başlarında dünya sahnesine çıkmışlardır. Adını mucidi olarak kabul edilen Kont Ferdinand Zeplin'den alır. Fikir olarak ortaya çıkması 1874'yi ve pratikte uygulanması 1893 yılını bulmuştur. Görünüş olarak havada asılı duran bir gemiyi andırmaktadır ve yüksek irtifalara çıkabilmektedir. I.Dünya Savaşında özellikle Almanlar tarafından istihbarat ve bombardıman amacıyla kullanılmıştır. Bkz. Tracy Irons-Georges (Ed.), *Encyclopedia of Flight: Stabilizers - Ferdinand von Zeppelin*, Salem Press, 2002, s. 795-796.

⁵⁴ Ajun Kurter, *a.g.e*, s. 34.

⁵⁵ Yavuz Kansu, Sermet, ŞENÖZ, Yılmaz, ÖZTUNA, *En Eski Çağlardan I.Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler I*, Hav. Kuv. Bas. ve Neş. Müd., Ankara 1971, s. 106.

⁵⁶ Justin D. Murphy, *a.g.e.*, s. 35.

okullarına öğrenciler göndermişlerdir. Bu okullar, Fransız sivil pilot okulları ile benzer eğitim tekniklerine sahiptirler⁵⁷.

Ruslar, 1911 yılında Çar II.Nikolay'ın kuzeni Grandük Mihail Aleksandroviç'in teşvikleriyle, Fransa'ya pilotaj eğitimi için öğrenci gönderdiler⁵⁸. Bleriot ve Farman firmasından uçak sipariş ettiler. Aynı yıl içerisinde St.Petersburg yakınlarındaki Volkov Balon Okulu'na, eklemeler yaptılar. Grandük Mihail, Kırım'da Sivastopol Hava Okulu'nun açılmasını sağladı. Ağustos 1914'te dünyada ilk çok motorlu uçak olan "İlya Moromets" adındaki uçak modeli tasarlandı. Tasarımcısı Igor Sikorsky⁵⁹,ydi ve tasarladığı bu model, gidiş-dönüş toplam 2500 km olan St.Petersburg-Kiev istikametini başarıyla tamamladı⁶⁰.

Balkanlar'da da benzer gelişmeler yaşanmıştır. Romanya'da 1910 yılının sonunda, Yunanistan'da 1911'de bir havacılık komisyonu kuruldu ve 1912'de faaliyete geçti, Bulgaristan 1912, Sırbistan 1913 yılında, ordularında uçakları kullanmaya başladı⁶¹.

Dünyanın diğer bir stratejik sahasını teşkil eden Uzakdoğu'daki devletlere baktığımızda Japonya, havacılık teknolojilerini kullanmaya 1904-1905 Rus-Japon Savaşı ile başlamıştır⁶². Japon hükümeti, 1910 senesinde donanmadan Kaptan Yoshitoshi Tokugawa ve Kaptan Hina Kumazo'yu Fransa ve Almanya'ya pilot eğitimi almaları için

⁵⁷ Tim Brady, "Pilot Education: The Beginnings", *Journal of Aviation/Aerospace Education & Search*, Volume 9 Number 2 Winter 2000, s. 2.

⁵⁸ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 35.

⁵⁹ 25 Mayıs 1889 tarihinde o tarihlerde Rus İmparatorluğu toprakları içinde bulunan Kiev'de doğmuştur. Annesi ve babası doktor olan Sikorsy, çocuk yaşlarda ititbaren havacılığa ilgi duymaktadır. Leonardo da Vinci'nin çalışmalarını incelyordu. Çarlık Rusyası'nda başlayan havacılı kariyerine 1919 yılında Amerika'ya göç etmiştir. 1923 yılında Amerika'da Sikorsky Aircraft Corporation'ı kurmuştur. Çarlık Rusya'da çalışırken dünya tarihinde ilk çok motorlu uçak olan İlya Morometz ve Amerika'da mucidi kendisi olan helikopter gibi dünya havacılık tarihini etkileyen önemli çalışmaları bulunmaktadır. Bkz. Igor Sikorsky. *Story of the Winged-S: An Autobiography by Igor Sikorsky*.:Dodd, Mead & Company, New York 1938.

⁶⁰ Justin D. Murphy, *a.g.e.*, s. 36; Igor Sikorsky. *Story of the Winged-S: An Autobiography by Igor Sikorsky*.:Dodd, Mead & Company New York 1938, s. 117.

⁶¹ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü; Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi(1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 23; Yavuz KANSU, *a.g.e.*, s. 129.

⁶² Hata, Ikuhiko; Izawa, Yashuho; Shores, Christopher, *Japanese Army Air Force Units and Their Aces: 1931-1945*, Grub Street, London 2002, s. 1.

göndermiştir⁶³. Aralık 1915'te Ordu Ulaştırma Komutanlığı adı altında tüm hava harekâtlarından sorumlu bir hava taburu oluşturulmuştur⁶⁴.

Yukarıdaki devletlerin girişimlerini anlatırken görüldüğü üzere bu devletlerin ordu bünyelerinde havacılık teşkilatı oluşturulması hususunda çaba sarf ettiklerini görmekteyiz. Bunun da en büyük sebeplerinden birisi hava araçlarını kullanacak nitelikli personelin yetiştirilmesi için gerekli eğitim kurumlarının altyapısının atılmasının gerekliliği idi. Osmanlı Devleti'nin de bu alandaki teşkilatlanma girişimlerinin döneminin diğer büyük devletleriyle aynı tarihlerde başladığını belirtmeliyiz.

⁶³ René J Francillon, *Japanese Aircraft of the Pacific War*, Putnam & Company, London 1979, s. 29.

⁶⁴ Hata, Ikuhiko, *a.g.e.*, s. 30.

İKİNCİ BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİ'NDE ASKERİ HAVACILIK GİRİŞİMLERİ VE İLK TÜRK UÇUŞ EĞİTİMİ OKULU “TAYYARE MEKTEBİ”

2.1. Osmanlı Toplumunun Hava Araçlarıyla Tanışması

Mongolfier kardeşlerin 1783 yılında yaptığı başarılı balon uçuşunun etkisiyle Avrupa’da balon yayılmaya başlamış ve balonlarını tanıtmak isteyen mucitler, buluşlarını çeşitli ülkelerde sergilemek istemişlerdir. 8 Temmuz 1844 tarihinde İtalyan Antonio Comaschi tarafından İstanbul’da ilk kez balon tanıtımı gerçekleştirilmiştir⁶⁵. Sultan Abdülmecid’in hüküm sürdüğü yıllar olan 1839-1861 yılları arasında padişahın izniyle yapılan uçuşlar üç kez gerçekleşmiştir. İlk uçuşunda Taksim’den havalandıktan sonra günümüzde İstanbul’un Sarıyer ilçesine bağlı Demirci köyüne inmiştir. İstanbul’daki bir diğer balon uçuşu da Fransız baloncu Henry Brody tarafından Mongolfier tipi balonla 3 Kasım 1872’de gerçekleştirilmiştir. Taksim’den büyük bir kalabalığın önünden balonla havalanmış ve Dolmabahçe taraflarında denize inmiştir⁶⁶.

Diğer taraftan uçakların tarih sahnesine çıkmaya başlamasıyla birlikte Dünya’nın geri kalanının da bu teknolojiyle tanışması çok uzun sürmemiştir. Uçağın ilk başarılı denemesinin gerçekleştiği Amerika kıtasından Avrupa’ya gelmesi çok kısa sürmüştür. 1907 yılında Farman, Voisin uçaklarıyla Avrupa’da ilk başarılı denemeleri yapmıştır. Aynı yıl Wright kardeşler, kıta değiştirerek bu kez de Avrupa kıtasında uçuşlar yapmalarının yanında ayrıca uçuş eğitimleri vermişlerdir⁶⁷.

1908 senesine ait Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliğinden çıkan bir yazıdan anlaşıldığına göre Osmanlı Devleti’nin Berlin ve Viyana sefaretleriyle yapılan görüşmelerde havacılıkla ilgili bazı hususların gündeme geldiği anlaşılmaktadır. Sefaretlerin Osmanlı topraklarında uçak ve balon uçurulması, hava araçlarıyla insan ve

⁶⁵ Zafer Orbay, *Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı*, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009, s. 19.

⁶⁶ Ekmeleddin İhsanoğlu, *Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devletinde modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, IRCICA, 1995, s. 516.

⁶⁷ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 94.

malzeme taşınması imtiyazı konusunu dile getirdikleri görülmektedir⁶⁸. Bu yazışmalar sayesinde Osmanlı yetkililerinin 1908'lere gelindiğinde hava araçlarıyla ilgilendiği söylenebilir. Osmanlı toplumunun, uçak ile tanışması ise 1909 yılında gerçekleşecektir. Fransız mucid ve pilot Bleriot, İstanbul'da 11 Aralık 1909 tarihinde bir uçuş gösterisi gerçekleştireceğini gazetelere bildirmiştir⁶⁹. Bunun haberini alan halk merak edip Taksim Talimhane meydanında toplanıp sabah saat 11'de uçağın kalkış için hazırlanışını beklemiştir. Bleriot, uçağıyla kalkış yaptıktan sonra şiddetli rüzgârdan dolayı kontrolü kaybedip bir bahçeye çakılmış ve yaralanmıştır⁷⁰. Jandarmalar uçağı bulup Bleriot'u acilen hastaneye kaldırmışlardır. Sultan Mehmed Reşad ve Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, Fransız tayyareciyi ziyaret edip hatırını sormuşlardır. Bleriot, uçuşunu istediği şekilde gerçekleştiremese de bu gösteri sayesinde hem Osmanlı kamuoyunun hem de Osmanlı Harbiye Nezareti'nin ilgisini uçaklara çekmiştir. 1911 senesinde milliyetini tespit edemediğimiz Thomich adında biri Taksimde balonla gösteri yapacağını ve balona bağlı trapezde akrobasi yapıp paraşütle atlayacağını iddia ederek bu gösteri için bilet satmaya başlamıştır⁷¹. 27 Nisan günü balonun gaz ile doldurulurken yırtılması sonrasında gösteri iptal olmuş ve gösteriyi izlemeye gelenler paralarının geri ödenmesini istemiştir.

2.2. Harbiye Nezaretinin İlk Havacılık Adımları

Harbiye Nezareti, Bleriot'un uçuşunun değerlendirilmesi için Binbaşı İzzet, Kıdemli Yüzbaşı Hüseyin Hüsnü ve Kıdemli Yüzbaşı Cemil'den oluşan bir komisyon oluşturmuştur. Bu komisyonun inceleme raporlarında hava koşullarına karşı koyabilen uçakların ileriki zamanlarda ordularda kullanılmasının faydalı olacağı ve değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir⁷².

Avrupa'daki birçok ülkeden başarılı uçuş denemelerinin haberlerinin ardı ardına gelmesi ve Bleriot'un yaptığı gösteride uçağı kendi gözleriyle görmelerinin de etkisiyle

⁶⁸ B.O.A.HR.HMS.ISO.120.31.1.1. Bkz. Ek. 3.

⁶⁹ La Moniteur Orientale, (28.10.1909), s. 1., Tanin Gazetesi, (13.12.1909); Tasvir-i Efkar Gazetesi, (26.12.1909). Bkz. Ek. 4.

⁷⁰ Servet-i Fünun Gazetesi (16.12.1909).

⁷¹ La Moniteur Orientale, (19.04.1911), s. 2, Bkz. Ek. 5

⁷² Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 24; Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 129.

Osmanlı ordusundaki komutanların dikkatleri bu yeni araca çevrilmiş ve komutanlar bu hava aracı hakkında daha fazla bilgi almak istemişlerdir. 1910 yılının başlarında Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, iki kurmay subayı Avrupa'ya ataşemiliter olmak üzere göndererek oradaki askeri teşkilat hakkında ayrıntılı bir rapor hazırlamalarını istemiştir. Bu meyanda Kurmay Binbaşı Enver⁷³; Almanya'ya, Kurmay Binbaşı Fethi (Okyar)⁷⁴; Fransa'ya gönderilmiştir⁷⁵.

Aynı yılın Eylül ayında, Fransa'da Picardie manevralarını izlemek üzere Osmanlı devleti tarafından gözlemci olarak Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk), Paris ataşemiliteri Fethi (Okyar) ve Binbaşı Selahaddin gönderilmiştir⁷⁶. Fethi Bey manevralarda 14 uçak ve dört balon gösterisini izleyerek uçakların ve balonların nasıl kullanıldığına bizzat şahit olmuştur. Fethi Bey, Harbiye Nezareti'ne gönderdiği raporda, tayyarelerin orduda kullanılması gerektiğini belirtmiştir⁷⁷.

Bu gelişmeler meydana gelirken Harbiye Nezareti, Avrupa'ya pilotaj eğitimi için öğrenci göndermeye karar vermiştir. 5 Şubat 1911'de Paris ve Berlin'deki ataşemiliterliklere bir yazı göndermiştir. Ataşemiliterliklerden uçuş okullarının hangi şartlarla öğrenci kabul ettiklerini öğrenmeleri istenmiştir. Almanya'daki okulun fazla para talep etmesinden dolayı Fransa'daki Bleriot'un sivil uçuş okulu ile anlaşılmıştır. Bu okul, sivil bir hava eğitim kurumuydu. Tayyareciliğin ilk dönemlerinde askeri okullar yaygın değildi bu nedenle pilotlar sivil bir okuldaki bröve yani uçuş ehliyeti alıyorlardı. Fransa'daki okul eğitim ücreti olarak 800 frank ve sigorta bedeli olarak 150 frank olmak üzere her bir öğrenci için 950 frank talep etmekteydi. Ayrıca zarar gören uçakların tamir masrafını da istemekteydi. Bu okulda uçuş eğitimi iki ay sürmekteydi⁷⁸.

1911'de Avrupa'ya iki öğrenci gönderilmesine karar verilmiştir. Eğitime gönderilecek subayların seçilmesi için bir sınav açılmıştır. Seçilecek adaylar için aranan

⁷³ İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin yöneticilerinden ve I.Dünya Savaşı yıllarında Harbiye Nazırlığı ve Başkumandanlık Vekilliği yapan kişidir.

⁷⁴ Türkiye Cumhuriyeti'nin 2.Başbakanıdır.

⁷⁵ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 25.

⁷⁶ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 34.

⁷⁷ Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913*, Hv. Bas. ve Neş. Müd., Ankara, 1974 s. 54.

⁷⁸ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 117.

şartlar arasında adayın ani hareketlerde midesinin bulanmaması ve Fransızca bilmesi de vardı⁷⁹. Sınav için başvurular 17 Mayıs 1911'de başlamıştır. Sınav 4 Temmuz 1911 tarihinde yapılmıştır. Sınav sonucunda Süvari Yüzbaşı Fesa birinci ve İstihkâm Mülazım Teğmeni Kenan ikinci olmuştur. Bu iki subay Fransa'ya Bleriot uçuk okuluna gönderilmiştir⁸⁰. Yüzbaşı Fesa, eğitiminin sonucunda 780 ve Teğmen Kenan, 797 numaralı bröveleri almışlardır⁸¹.

Avrupa'ya pilotaj eğitimi için öğrenciler yollanmıştı. Bununla birlikte bir havacılık teşkilatı kurulması da gerekliydi. Harbiye Nezareti tarafından 1911 yılının Haziran ayında havacılık işleriyle ilgilenmesi için Genelkurmay İkinci Şubeden Yarbay Süreyya (İlmen)⁸² görevlendirilmiştir⁸³.

2.3. Dünya'da Uçağın İlk Kez Kullanıldığı Savaş: Osmanlı-İtalyan Savaşı (29 Eylül 1911-18 Ekim 1912)

Osmanlı Devleti'nin havacılık teşkilatlanması için adımlar atmaya başladığı günlerde Trablusgarp'ta İtalyan tehlikesi baş göstermeye başlamıştı. İtalya yarımadasında birlik, 1870'de tam manasıyla kurulmuş ve kısa sürede İtalyanlar, diğer Avrupa devletleriyle rekabet içine girmişlerdi. Akdeniz'de, Balkanlar'da faaliyetlere girişmiş ama başarısız olmuşlardı. Ardından diğer Avrupa devletlerinin yaptığı gibi sömürge arayışına girerek Habeşistan'a saldırmış ve oradan da hezimetle ayrılmışlardı.

⁷⁹ Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947, s. 19

⁸⁰ *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi 3.Cilt 6.Kısım (1908-1920)*, Genelkurmay Askeri tarih ve stratejik Etüt Başkanlığı yayınları, Ankara 1996, s. 298. Bkz Ek. 6 ve 7.

⁸¹ Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950, s. 14; Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 117.

⁸² Süreyya İlmen, 1874 senesinin Nisan ayında Karadağ'ın Podrogiçe şehrinde doğmuştur. Babası Serasker Mehmed Rıza Paşa, annesi Adeviye Hanım'dır. Ortaokulu Beşiktaş Askeri Rüştiyesinde tamamlamıştır. Ardından Kuleli Askeri Lisesini bitirerek Pangaltı Harp Okuluna girmiştir. 1894 senesinde mezun olmuştur. Askeri kariyeri yanında 1927-1939 yılları arasında İstanbul milletvekilliği görevinde bulunmuştur. Aynı sene girdiği sınavı kazanarak kurmay sınıfına(Erkan-ı Harbiye) dâhil olmuştur. Türkiye'de askeri ve sivil havacılık teşkilatının başlamasında ve gelişmesinde büyük emeği vardır. Hakkında detaylı bilgi için Bkz. Ö. Kürşad Karcagil, *"Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri"*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011.

⁸³ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 117.

Bütün bunların üzerine, hemen güneyinde ve ona en yakın konumda bulunan Osmanlı Devleti'nin Afrika'daki bir vilayeti olan Trablusgarp'a gözünü dikmiştir.

İtalyanlar, ilk olarak ekonomik ve kültürel alanda girişimlerde bulunup Trablus şehrinde “Banco di Roma” adlı bankanın bir şubesini açmışlardır⁸⁴. Bazı İtalyan şirketlerin Trablusgarp'da iş yapmaları ve arkeolojik kazılar için girişimlere hız vermişlerdir⁸⁵. Avrupa'nın büyük güçleri olan İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya ve Rusya ile gizli diplomatik görüşmelerde bulunmuşlardır. Almanya hariç diğer devletler destek verince, Fas'taki Fransa-Alman Krizi çözüldükten sonra 29 Eylül 1911 günü İtalya, Osmanlı Devleti'ne 24 saat süresi olan bir ültimatom göndermiştir. Bunun gerekçesi olarak da; Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'ın Kuzey Afrika'nın diğer yerlerine göre geri kalmasına sebep olmasını, Osmanlı subay ve memurlarının bütün yabancılara kötü davranmasını göstermiştir⁸⁶. Osmanlı Devleti, bu iddiaları kabul etmeyerek bu iddiaların gerçek olmadığını bildirmiştir. Bu cevabın kendilerine ulaşmasının ardından İtalyanlar, 29 Eylül 1911 günü savaş ilan etmiştir⁸⁷.

Osmanlı Devleti, Trablusgarp'ın işgali öncesinde İtalyanların hareketlerinden şüphelenmişse de savaşın bu kadar erken başlayacağını tahmin edememiştir. Osmanlı Devleti'nin o tarihlerdeki durumu, savaşa hazır olmadığını gösteriyordu ve bölgeye asker göndermesi pek mümkün değildi. Sultan Abdülaziz'in saltanatı boyunca Osmanlı donanmasının zırhlı gemilerle donatılıp geliştirilmesi için çabalansa da onun ölümüyle beraber donanma neredeyse çürümeye bırakılmıştı. Döneminin çok gerisinde olan savaş gemileri, İtalyanların elindekilerle rekabet edecek düzeyde değildi. Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyan ve Osmanlı deniz kuvvetleri arasındaki dengesizlik net bir şekilde gözler önüne serilmiştir. Bu dengesizliğe ilişkin Noppen özetle şu ifadelerle yer vermektedir⁸⁸:

Osmanlıların açık denizde bir muharebeye kalkışmaları düşünülemezdi bile. İtalyan donanmasının çekirdeğini beşi birinci beşi de ikinci sınıf olmak üzere on zırhlı ile beş zırhlı kruvazör oluşturuyor ve bu ağır gemilere otuz kadar muhrip ile bir düzine hafif kruvazör refakat ediyordu. Osmanlı

⁸⁴ *Campagna di Libia*, Ministerra Della Guerra Rome, Afif Tuğrul (Çev.), C.1, 1938, s. 63.

⁸⁵ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi(1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997,s. 635.

⁸⁶ *a.g.e.*, s. 639.

⁸⁷ B.O.A.HR.SFR.04.429.15; Hamdi Ertuna, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: Osmanlı Devri Osmanlı-İtalyan Harbi 1911-1912*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1981, s. 122-126.

⁸⁸ Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-1918*, Emir Yener(çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 18-19.

donanması, savaşa çok tehlikeli bir durumdayken yakalandı: Barbaros, Turgut Reis, Mesudiye ve Samsun sınıfı muhripler, yıllık yaz tatbikatının son durağı konumundaki Beyrut Limanı'ndan ancak 28 Ekim'de ayrılmışlardı ve zırhlılarda telsiz bulunuyor olmasına rağmen, savaşın başladığını akıl almaz biçimde ancak 30 Eylül günü haber alabildiler. Eğer bu esnada İtalyan donanması ile karşılaşmış olsalardı yok edilmeleri kesindi.

Yardımlı kara yoluyla göndermek Mısır'da İngiltere'nin elinde olduğu için bir hayli zordu. Mustafa Kemal ve Enver Paşanın da aralarında yer aldığı birçok gönüllü Osmanlı subayı kıyafet değiştirerek sivil meslekler yaptıklarını gösteren kimliklerle Trablusgarp'a girmeyi başarmışlardır⁸⁹.

Osmanlı Devleti'nin çaresizlikleri bir tarafa Trablusgarp Savaşı dünya havacılık tarihinde ilklerin yaşandığı bir savaş olmasıyla da dikkatleri çekmektedir. Dünya'da ilk defa bu savaşta uçak askeri alanda kullanılmaya başlanmıştır. Savaş sırasında İtalyanların ordularında Bleriot, Nieuport, Bristol, Taube tipi 28 tane uçak ve iki tane balon bulunmaktaydı⁹⁰. İtalyan ordusunda İstihkâm Özel Tabur Komutanlığı Seferberlik Kuvvetleri için bir hava filosu oluşturulmuştur⁹¹. Uçağın muharebe alanında ilk kullanımı, 22 Ekim 1911'de Aziziye'de Yüzbaşı Piazza'nın Bleriot tipi uçağıyla gerçekleştirdiği keşif görevidir. Ayrıca aynı Yüzbaşı, 1912 yılının Mart ayında bir savaş sırasında havadan ilk keşif fotoğrafını çekmiştir⁹². 25 Ekim 1911 tarihinde Yüzbaşı Moizzo'nun kullandığı uçağın kanadına kurşun isabet etmiş ve mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. Ardından esir alınarak Aziziye'deki Fethi Bey'in karargâhına getirilmiştir. Bu tarihlerde hava araçları için özel bir hava savunma sistemi mevcut olmadığı için askerler sırt üstü yere yatarak ateş etmek suretiyle uçakları savuşturmaya çalışıyorlardı⁹³. İtalyanlar, tarihte ilk kez savaşta uçak kaybeden ülke olmuştur⁹⁴.

⁸⁹ İsrail Kurtcephe, Trablusgarp'ın İtalyanlarca İşgali, Mustafa Kemal Ve Arkadaşlarının Direnişe Katılmaları, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, C. 2 S. 6, Ankara 1990, s. 371; Serpil Sürmeli, Nuri (Killigil) Paşa'nın Trablusgarp Savaşı Hatıraları, *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi*, C.1. S.1, Erzurum 2012, s. 142-149.

⁹⁰ James J Davilla, Arthur M Soltan, *French Aircraft Of The First World War*, Flying Machines Press, 2002, s. 57.

⁹¹ Alessandro Vagnini, "İtalyan-Türk Savaşı'nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Gelenegin İlk Adımı", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Mayıs 2013, s. 101.

⁹² Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Yayınları, İstanbul, Aralık 2002, s. 56. Bkz. Ek. 8.

⁹³ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 56.

⁹⁴ James D. Crabtree, *On Air Defense*, ABC-CLIO, 1994, s.13.

İtalyanlar, Trablusgarp Savaşı esnasında 15 Ocak 1912 tarihinde halkı kışkırtmak amacıyla uçaktan beyanname de atmıştır. Böylece uçaklar bir savaş sırasında ilk kez propaganda amacıyla da kullanılmıştır. Uçaklardan atılan beyannamede şunlar yazılıydı; “Trabluslu Araplar, bizimle yan yana olmak için ne bekliyorsunuz? Camilerimizde ibadet etmek istemiyor musunuz? Ailelerinizle birlikte sakin bir hayat yaşamak istemiyor musunuz? Bizim de kutsal kitabımız var, biz de namuslu ve dindarız. İtalya, sizin babanızdır çünkü memleketimiz, anneniz Trablus’la evlenmiştir?”⁹⁵. Bu atılan beyannameler üzerine Trablusgarp’taki Osmanlı karargâhından 19 Nisan 1912’de İstanbul’a gönderilen yazıda; atılan beyannamelerin savaş hukukuna aykırı olduğu belirtilerek bu durumun Avrupa devletlerine bildirilmesi istenmiştir ⁹⁶. Buna ek olarak, Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliği’nden Avrupa devletlerine gönderilen yazıda İtalyan uçaklarından bomba atılmasının yanında İtalyan savaş gemilerinden atılan bomba tipinin uluslararası savaş hukuku anlaşmasının yapıldığı İkinci Lahey Konferansı’nın birinci, ikinci, üçüncü, beşinci ve yedinci maddelerine aykırı olduğu söylenerek bunun Lahey Konseyi’ne bildirilmesi gerektiği belirtilmiştir⁹⁷.

Osmanlı Devleti, uçakların Trablusgarp Savaşı’nda kendilerine karşı kullanılmasına, karşı hamle olarak uçakların savaşlarda sağladığı üstünlüğü anlamışlar ve ordularında uçak bulundurma konusunda harekete geçmişlerdir. Trablusgarp’taki Osmanlı ordu kumandanı Neşet Bey’in İstanbul’a gönderdiği yazıda; uçakların kullanılması gerekliliğinden bahsetmesi üzerine ordu bünyesine uçakları katmak için çalışmalar hızlanmıştır⁹⁸.

23 Kasım 1911’de Harbiye Nezareti, Paris sefaretine pilot alımı ile ilgili gönderilen telgrafta; alınacak uçaklar ve pilotlar için gerekli araştırmaların yapılmasının yanında seçilecek Fransız pilotların her ne koşulda olursa olsun sadakatle görevini yapacak kişiler olması gerektiğini belirtmiştir⁹⁹. Nezaretin üç gün sonra 26 Kasım 1911

⁹⁵ ATASE, OİH-72-354-1-1; Edmond Petit, *Historie Mondiale de l’Aviation*, Hachette, 1967, s. 105. Bkz. Ek. 9 ve 10.

⁹⁶ B.O.A.BEO.4033.302426.1.2.

⁹⁷ ATASE, OİH.72.354.1;B.O.A.HR.HMS.İSO.203.25.3.1/4.1/5.1/6.1.

⁹⁸ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 33.

⁹⁹ ATASE, OİH.48.30.229.1.1; ATASE, OİH.48.30.229.1.2.

tarihinde gönderdiği başka bir telgrafta; alınacak uçak, pilot ve makinistlerin¹⁰⁰ maliyetinin düşürülmesinin mümkün olup olmadığı sorulmuştur¹⁰¹. Paris Sefaretindeki subaylar tarafından 3 Ocak 1912 tarihinde Harbiye Nezaretine gönderilen yazıda; Fransa'dan alınacak uçak ve anlaşılacak pilot için ellerinde para olmadığı belirtilmiş ve bunun için bütçeden para istenmiştir¹⁰².

Harbiye Nezareti, 21 Şubat 1912'de Osmanlı Devleti'nin Paris Sefaretine uçak satın alımı, pilot ve makinist istihdamına dair bir yazı göndermiştir¹⁰³. 6 Mayıs 1912 tarihinde Paris'e uçak ve pilot alımı için gönderilen Yarbey Kerim Bey, iki adet Deperdussin¹⁰⁴ tipi uçak alımı ve iki Fransız pilot ve iki Fransız makinistin istihdamı konusunda anlaşıldığını bildirmiştir¹⁰⁵. Mahmud Şevket Paşa da, Fransız pilotların İtalyanlara karşı savaşmayacağını düşünüp Alman pilotlarla anlaşılmasını istese de Fransız pilotlarla 500 frank ve makinistlerle de 200 frank aylık hususunda anlaşılmıştır¹⁰⁶. Ayrıca Fransa'da eğitim görmekte olan Fesa Bey de geri çağırılmıştır. Alınan uçakların, yabancı pilotların, kendilerine mallarıymış gibi gizlice Cezayir'den Trablus'a götürülmesi planlanmıştır. Ancak 1912'nin Mayıs ayında uçaklar Trablusgarp sınırlarına giremeden Cezayir'de Fransız hükümeti tarafından el konulmuştur¹⁰⁷. Bütün bu çabalara rağmen Osmanlı Devleti Trablusgarp Savaşı'nda uçak kullanamamıştır.

Trablusgarp'daki kara savaşlarında istedikleri sonucu alamayan İtalyanlar, Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak amacıyla Ege Denizi'nde On İki Ada'yı işgal etmiş ve Çanakkale Boğazı'nı abluka altına almışlardır. Osmanlı hükümetinin İzmir'deki Osmanlı Garp Kumandanlığına gönderdiği 12 Ağustos 1912 tarihli yazıda; öğrenilen

¹⁰⁰ Uçakların bakım ve tamirinden sorumlu olan kişiyi ifade eder.

¹⁰¹ ATASE, OİH.48.30.229.1.3

¹⁰² B.O.A.BEO.3990.299231.2.

¹⁰³ ATASE, OİH.5.26.1.

¹⁰⁴ Deperdussin, Fransız iş adamı Armand Deperdussin tarafından 1911 yılında kurulmuştur. Armand'ın havacılığa ilgisi olmasına rağmen teknik konularda bilgi sahibi birine ihtiyacı vardır. Mühendis Louis Bechereau'yu işe almıştır. İlk tek kanatlı uçaklarını 1913 yılında tasarlamışlardır. Bu uçağa Type A adını vermişlerdir. Bkz. Peter Mapplebeck, *Gilbert Mapplebeck*, Lulu Press, 2015, s. 11; R. G. Grant, *Flight: The Complete History of Aviation*, DK Publishing, 2017, s. 60-61.

¹⁰⁵ ATASE, OİH.5.26.1.1.

¹⁰⁶ ATASE, OİH.4.18.4.3.

¹⁰⁷ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 62.

bilgilere göre Oniki Ada'yı işgal eden İtalyanların gemiler ve tayyarelerle Çanakkale'deki müstahkem mevkiileri bombalayabileceği söylenmiştir¹⁰⁸.

Osmanlı-İtalyan Savaşı devam ederken Balkanlarda tehlikeli bir durum ortaya çıkmış ve kaçınılmaz bir savaş kapıya dayanmıştır. Balkan devletlerinin 8 Ekim 1912'de kendisine savaş ilan etmesiyle iki cephe arasında kalan Osmanlı Devleti İtalyanlarla barış yapmak zorunda kalmıştır. Avrupa devletlerinin girişimleriyle Osmanlı ile İtalya devletleri arasında gizli olarak başlayan görüşmelerin neticesinde 18 Ekim 1912'de Uşi andlaşması imzalanmıştır¹⁰⁹. Andlaşma metnine göre; Osmanlı Devleti, Trablusgarp'ı ve On İki Ada'yı kaybetmiştir¹¹⁰.

2.4. Tayyare Mektebi'nin Kuruluşunun İlk Adımları

Osmanlı Devleti, 1912 yılının Mart ayında havacılık işleriyle ilgilenmek üzere “Havacılık Komisyonu” nu kurmuştur. Bu alanda incelemeler yapılması amacıyla Yarbay Süreyya başkanlığında, İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali, İstihkâm Binbaşı Refik, İstihkâm Binbaşı Ahmet Zeki'den oluşan Kıtâat-ı Fenniye Müfettişliğine bağlı bir “Havacılık Komisyonu” kurulmuştur ve bu komisyon havacılık alanındaki ilk askeri teşkilatımızdır¹¹¹. Bu komisyondan, ordunun uçak ve pilot ihtiyacını karşılamak amacıyla incelemeler yapması ve bir askeri havacılık biriminin oluşturulması isteniyordu¹¹². Öte yandan, komisyonun kurulduğu tarihlerde Fransa'ya öğrenci gönderilerek pilotaj eğitimi almaları sağlanmıştır. Ne var ki bu öğrencilerin eğitimlerini alıp döndükten sonra düzenli şekilde uçuş pratiği yapmaları gerekliliği için uygun bir alana ve uçaklara ihtiyaç vardır.

Kurulan komisyon, hem uçak ihtiyacını karşılamak hem de bu alanda eğitim verilebilecek bir okul açılması gerektiğini tavsiye ediyordu ama ordu da bir tane uçak bile

¹⁰⁸ ATASE Arşivi, OİH.4.18.14.

¹⁰⁹ Hamdi Ertuna, *a.g.e.*, s. 529. Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-2001)*, Der Yayınları, Mart, Ankara 2008, s. 502-503.

¹¹⁰ Justin McCarthy, “Lessons of The Balkan Wars”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Mehmet Ersan, Nuri Karakaş (Haz.), İzmir 2011, s. 27; Takvîm-i Vekayi, 18 Ekim 1912.

¹¹¹ ATASE, BLH.179.92.1.8; Tanin, (10.03.1912); Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 21; Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 15.

¹¹² ATASE, BLH.179.92.1.8.

yoktu. Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa da Maliye Nezareti'ne yazdığı yazıda; hazinenin imkânlarının yeterli olmadığını bilse de orduya uçak alınmasının ve havacılık okulu kurulmasının zorunluluğundan bahsetmiştir¹¹³. Nezaret, bu teklifi bütçede yeterli para olmadığı gerekçesiyle reddetmiştir. Mahmud Şevket Paşa, Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti¹¹⁴ vasıtasıyla bağış kampanyası başlatmayı ve Osmanlı Devleti'nin ileri gelen devlet adamları ve varlıklı kimselerden yardım alınması yoluyla orduya uçak alınmasını teklif etmiştir¹¹⁵. Bu cemiyetin bünyesinde uçak alımı için toplanan paraların biriktirileceği "Tayyare İanesi" adlı özel bir hesap oluşturulmuştur¹¹⁶. Bu yardım kampanyası için "Ceride-i Askeriye Dergisi"nde yayınlanmak üzere bir makale yazmıştır. Bu makalede; havacılığın geldiği noktadan bahsederek askeri alanda uçağın kullanılmasının önemi anlatılmıştır¹¹⁷. Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti, Adliye, Harbiye, Maliye, Nafia, Posta, Telefon, Telgraf Nezaretleri, Kaymakamlıklar ve Ziraat Bankası olmak üzere uçak alımı için tayyare ianesine bağışta bulunmuşlardır¹¹⁸. Mahmud Şevket Paşa da dahil olmak üzere birlikte altı aylık süreyle maaşlarının dörtte birini bağışlamışlardır¹¹⁹. Sultan Reşad da bir tayyare alınacak kadar para vermiş ve sağlanan diğer yardımlarla beraber bir tane iki kişilik 50 beygirlik Deperdussin tipi uçak ve bir tane de aynı fabrikadan 25 beygirlik eğitim uçağı alınmıştır¹²⁰.

¹¹³ B.O.A.BEO.4013.300924.2.

¹¹⁴ Donanma-ı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti, 19 Temmuz 1909 tarihinde orduya gemi alınması için yapılan bağışların düzenli bir şekilde toplanması için kurulmuştur. Bu cemiyet vasıtasıyla bir süre sonra ordudaki havacılık teşkilatının masrafları için bağış kampanyaları düzenlemiştir. 1919 yılında kapatılan cemiyetin mal varlığı 1925 alınan bir kararla Tayyare Cemiyeti'ne aktarılmıştır. Daha detaylı bilgi için Daha detaylı bilgi için bkz. Selahittin Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000, s. 7-13; Zerrin Okumuş, "*Türk Tayyare Cemiyeti*", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ordu 2017.

¹¹⁵ İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Pozitif Yayınları*, İstanbul 2010, s. 15.

¹¹⁶ B.O.A.DH.EUM.VRK.9.38. Tayyare ianesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Emin Kurt, "*Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2018; Ferit Arı, "*Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*", Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Burdur 2017.

¹¹⁷ Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", *Akademik Bakış Dergisi*, C. 3, S. 6, Yaz, 2010, s. 194-195.

¹¹⁸ B.O.A.DH.EUM.MEM.10.14; BOA.DH.EUM.MH.35.37.

¹¹⁹ Sabah Gazetesi, (15.03.1912).

¹²⁰ Gültekin Yıldız(Ed.), *Dünya Savaş Tarihi: Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 166; Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 124.

1911 yılının son aylarına doğru Şişmanoğlu adında Ermeni kökenli bir Osmanlı vatandaşı, Paris ataşemiliterliğine, havacılık alanında 12 yıllık bir tecrübeye sahip olduğunu ve kendine ait icatlarının olduğunu ve Osmanlı Devleti bünyesinde hava sanayisi ve hava okulu açılmasına yardımcı olabileceğini belirttiği bir başvuruda bulunmuştur. 1913 yılına kadar yapılan yazışmalardan sonra Harbiye Nezareti teklifi kabul etmemiştir¹²¹.

Harbiye Nezareti, komisyonunun sunduğu mektebin açılması için istenen bütçeyi vermeyi reddetmesine rağmen Süreyya Bey, mektep için yeterli bütçeyi bulmakta kararlı bir şekilde devam etmektedir. Eğer mektep açılmazsa ve uygun bir pist yapılmazsa ellerinde Avrupa'dan pilot eğitiminden dönecek iki subaydan başka bir şey kalmayacağını belirttiği bir açıklamada bulunması üzerine komisyon yeniden Maliye Nezaretine bütçe için başvuruda bulunmuştur¹²². Maliye Nezaretine, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettiş-i Umumiliği, 7 Şubat 1912'de Harbiye Nezaretine yolladığı muhtıradaki; Mevaki-i Müstahkeme Şubesinin işlerinin yoğun olmasından dolayı havacılık alanındaki çalışmaların yürütülmesinin Kıtaat-ı Fenniye Şubesine verilmesinin daha uygun olacağını belirtmiştir¹²³.

Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, 17 Şubat 1912'de bir mektep açılması için gerektiğiyle ilgili sadarete kısa bir yazı yollamıştır¹²⁴. Bu yazıda Avrupa'nın çeşitli uçak üreticilerinden uçak alınmasının yanında eğitim içinde öğrenciler gönderildiğinden bahsederek bu faaliyetlerin fazlasıyla maliyetli olmasından bahsederek mektep kurmanın bütçe için faydasının olacağını vurgulamıştır. İsteddiği sonucu alamayınca, Avrupa'ya öğrenci gönderilmesi yerine neden hava eğitim okulu kurulmasının önemli olduğunu yeniden anlatan detaylı bir yazıyı 7 Mart 1912 tarihinde sadarete göndermiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin kendi personelini yetiştirmesinin daha az maliyet gerektirdiğinden bahseden yazı şu şekildedir¹²⁵;

Bi'l-cümle Avrupa ordularında aeroplanların bir mevki'-i mahsûsu ihrâz eyledikleri nazar-ı dikkat ve i'tinâyâ alınarak her türlü fedakârlık ihtiyârı sûretiyle Ordu-yı Osmani'nin usûl-ı

¹²¹ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 77; Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 124.

¹²² Ajun Kurter, *a.g.e.*, s.72.

¹²³ Fethi Kural, *a.g.e.*, s. 208.

¹²⁴ ATASE, BLH.179.92.1; ATASE, BLH.179.92.1.1.

¹²⁵ B.O.A.BEO.4013.300924.2.1.Bkz. Ek. 11.

tekemmülâtına makderet eylediği şu sırada ordumuzun da iş bu vesâ'it-i cedîde-i harbiye ile teşhizi derece-i elzemiyetde görünmüş ve binâ-en-aleyh birkaç adet aeroplan celbiyle burada bir mekteb te'sisine teşebbüs ve bu meyânda Fransa'nın Döper Düssin fabrikasına iki tayyâre sipariş edilmekle berâber daha iki 'adedinin sipârişi hakkındaki mu'amelâtın ifâsı der-dest bulunmuş olub ancak üç senelik fevkalâde bütçede gerek mübaya'a edilen ve gerek mübaya'a edilecek olan tayyâreler içün iktizâ eden mebâliğin karşılığı olmamasından dolayı bu bâbda o andan sarf edilen para dahi yerine konulamamış ve binâ-en-aleyh 'adedinin teksiri zımnında yeniden tayyâre mübaya'ası ve tayyâre mektebi te'sisi için ihtiyâç görülen meblâğının tesviyesi te'min olunamadığı cihetle iş hâlâ tedkîkât ifâsı derecesinden ileri gitmemiştir. Hâlbuki tayyârecilik tahsîli için mühim bir fedakârlık ihtiyârıyla Fransa'ya iki zabıt gönderilib altı zabıt de der-dest i'zâm bulunmuş ve bununla beraber iki 'aded tayyâre mübaya'a edilmiş olmasına nazaran suret-i tesviyenin hâsıl edilememesi dolayısıyla bu bâbda ihtiyâr edilen masârifin heder olması bi't-tâbi' câ'iz olmayacağından celb edilen iki tayyâre ile burada tayyerân tecrübeleri yapılabilmek üzere mekteb te'sisi için hiç olmazsa mukarreratı ve ifâ dâ'iresinde icâb eden maslahla makinelerin celbi ve mübaya'asına lüzûm gösterilen iki tayyârenin mübaya'ası ehem ve elzem görüldüğü gibi bu kere Atina sefâret-i seniyesi ataşemiliterliğinden alınan tahriratta Yunanistan'ın sabık Petersburg sefirinin mahdûmu Azriopolos nâm zâtın berâberinde getirib Ekilon nâmını verdiği tayyâresiyle Atina'da ticâret icâbıyla işbu tayyâreyi hükümetin emrine terk eylediği ve yapılan tecârübün hüsn-i netice vermesi hasebiyle Yunan hükümetince Farman semtinde altı 'aded tayyârenin Fransa'ya sipariş edilerek bunların Mart'ta vürûd edecekleri bildirilmiş ve Bulgarlarında tayyâre tedâriğiyle meşgûl oldukları malûm bulunmuş olduğundan ber vech-i ma'rûz iki 'aded tayyârenin yeniden mübaya'ası ve tayyâre malûmı ile makinistlerin celbi ve burada bir mekteb te'sis küşâdı için muktezâsı kırk bin liranın te'sisi tedâriği lüzûm erkân-ı harbiye ceride-i 'umûmiye dâ'iresinden ifâde kılınmıştır. Fi'l hakika muhterrât-ı cedîdeden olan tayyârelerin muharebâtta hidmet ve fevâ'id-i harb-i sâ'irede madde-i ta'yin etmekte ve hükûmât-ı mütecâvirece dahi tedârik teşebbüs edilmekde bulunduğuna nazaran ordu-yı hümayûn için dahi bu ihtiyâç mühimmat te'mini ifâsını ve icâbından olarak muma-ileyh erkân-ı harb-i 'umûmiye dâ'iresinin talibi ve ifâdesi vechle icâb-ı hâlin icrâsı için muktezi kırk bin liranın dâ'ire-i harbiyenin ne ale'l-âde ne de fevkalâde bütçelerinde karşılığı olmadığından hangi cihetden ne suretle te'min-i tesviyesi lâzım geliyor ise keyfiyetin Bâb-ı 'Âli cenâb-ı samîsine te'emmül ve ta'yini lâzımeden bulunmuş olmağla iktizâyı hâlin ifâ ve netîcesinin emr ve inbâsı manzûr irâde-i 'aliye-i sadaret-penahîleridir. Ol-bâbda emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir.

9 Mart 1912 tarihinde Sadaret makamı bu yazıya cevaben Osmanlı subaylarının eğitim için Avrupa'ya gönderilmesinin devam etmesini emretmiştir. Yazını orijinali şöyle demektedir¹²⁶:

Husûs-ı mezkûre hakkında evvelki tezkiresinin leffîyle bi'l-muhâbere tayyâre mektebi küşâd edilmekden ise Avrupa'dan tayyârelerin mübaya'ası ve onları idâre edecek zabitanın orada ta'lîm görmeleri ciheti hazinenin hâl-i hâzırı i'tibârıyla daha muvâfık görülmekde olduğundan icâb-ı hâlin Bâb-ı 'Âliyece te'emmül buyurulması iktizâ edeceğine dâ'ir Mâliye Nezâret-i celîlesinden cevâben vârid olan 21 Şubat 327 tarih ve 1307/286 nûmrulu tezkere Harbiye Nezâret-i celîlesinden cevâben seri'an istifsâr-ı mütala'a işâtiyle bugün tahrîrât kalemine verildiği ma'rûzdur.

Hükümet maddi sıkıntılardan dolayı ilk zamanlarda mektep açılması fikrini gündeme alamasa da kısa süre içerisinde açılması yönünde yapılan yeni girişimler neticesinde bir tayyare mektebi açılmasına karar verildi. Mektebin ihtiyaçlarının ne olduğu belirlenerek bütçenin bir kısmının iane kampanyasından gelenlerle ve geriye

¹²⁶ B.O.A.BEO.4013.300924.3.1. Bkz. Ek. 12.

kalan miktarın da taksitlerle ödeneceği beyan edildi¹²⁷. Bu yazışmaların içeriğinde mektebin ihtiyacı olan binalar, uçak hangarları, eğitim verecek öğretmen istihdamının gerekli olacağı ve kurulacak mektebin masrafları için 40.000 lira bütçe ayrıldığı, piyade, süvari, topçu sınıfının yanına dördüncü olarak hava sınıfının ekleneceği yer aldı. Ayrıca kurulacak bu mektebin bir eğitim kurumu olması dışında Osmanlı havacılık teşkilatının merkezi olacağına da değinildi¹²⁸.

1912’de mektebin inşası ve eğitim vermesi için Paris ataşeliğinin önerdiği R.E.P.¹²⁹ fabrikalarının ve uçuş okulunun müdürü Mösyö Simone ile İstanbul’da görüşlmeye başlanmıştır. Yapılan görüşmelerde kararlaştırılması gereken üç önemli konu vardı. Bunlar; inşa edilecek Tayyare Mektebine ait proje, mektebin inşa edileceği arazinin nasıl olması gerektiği ve orduda tayyare bölüklerinin oluşturulmasıydı. Ayrıca bu fabrikadan dört adet uçak alınacaktı ve bu uçakların fiyatı 30.000 franktı¹³⁰. Bu konularda anlaşıldıktan sonra mektebin kurulması için çalışmalara başlanmıştır. Mektebin açılması için gereken miktar 15.000 lira olarak belirlenmiştir. Ayrıca R.E.P. fabrikasıyla ücretsiz pilotaj ve makinist eğitimi almaları için Osmanlı subaylarını kabul etmesi ve İstanbul’a bir öğretmen ve bir makinist gönderilmesi konularında anlaşılmıştır¹³¹. 18 Mart 1912’de Havacılık Komisyonu, mektebin ve tayyare bölüklerinin teşkilat yapısı hakkındaki ayrıntılı bilgileri bir rapor halinde sunmuştur¹³².

Okulun İstanbul’da açılacağı kesin olmakla birlikte, İstanbul’un hangi semtinde açılacağı önemli bir tartışma konusuydu. Mösyö Simone, mektebin kurulacağı yerin en az iki kilometre uzunluğunda düz bir arazide olması, etrafında ormanlık bir arazinin olmaması gerektiğini ifade etmiştir. Mahmud Şevket Paşa, mektebin İstanbul’un Asya yakasında kurulmasını istiyordu. Bununla birlikte, yapılan araştırmalar sonucunda Üsküdar’la Samandıra arasında uçakların kalkış ve inişine uygun bir arazi

¹²⁷ B.O.A.BEO.4017.301212.4.1.

¹²⁸ B.O.A.BEO.4017.301212.1.1; B.O.A.BEO.4017.301212.2.1; B.O.A.BEO.4017.301212.3.1; B.O.A.BEO.4019.301364.1.1; B.O.A.MV.162.83.1.1.

¹²⁹ Fransız uçak mühendisi, Robert Albert Charles Esnault-Pelterie tarafından kurulmuştur. Tam kuruluş tarihi bilinmese de R.E.P. 1 model uçağıyla ilk kez 1906’da başarılı bir uçuş gerçekleştirmiştir. Bkz. https://www.larousse.fr/encyclopedia/personnage/Robert_Esnault-Pelterie/118432, (25.11.2021/08:22).

¹³⁰ ATASE, BLH.179.92.1.9; Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 33.

¹³¹ B.O.A.BEO.4017.301212.2.1; ATASE, BLH.179.92.1.10; ATASE, BLH.179.92.1.15; Mazlum Keyüsk., *a.g.e.*, s. 17-19.

¹³² Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 79.

bulunamamıştır. Bunun üzerine incelemeler İstanbul'un Avrupa yakasında yoğunlaştırılmış ve Yeşilköy (Ayestefanos) yakınlarında bulunan 700 metre uzunluğunda ve 1500 metre genişliğinde geniş ve düz bir arazi mektebin kurulacağı yer olarak belirlenmiştir¹³³. Bu arazinin seçilmesinin sebepleri olarak rüzgârın uçaklar için elverişli olması, zeminin engebeli olmaması, uçakların çarparak hasar almaması için zeminin düz ve etrafında ağaçlık alan olmaması gösterilebilir. Belirlenen arazi şahıs mülkiyetinde ve sahibi Florya'da oturan Barutçubaşızade'ydi. Kendisiyle görüşülüp arazinin devri ve kamulaştırılması konusunda anlaşılmıştır. Hazırlanan planlara göre mektepte şu bölümler olacaktır: Müdür binası, subayların kalacağı lojman, hastane, yerin altında benzin deposu, karakol, tamirhane ve imalathane, malzeme deposu ve üç hangar. Ayrıca orduda tayyare bölüklerinin kurulması konusunda yardımcı olunacaktı ve oluşturulacak bu bölüklerde dörder tayyare bulundurulacaktı ve tayyareler ikişer kişi tarafından kullanılacaktı¹³⁴.

R.E.P. fabrikasıyla yapılan anlaşma gereği gönderilecek altı öğrenci 1912 yılının Nisan ayında İstanbul'dan Fransa'ya doğru yola çıkmışlardır¹³⁵. Ayrıca Paris'te bulunan iki subay daha eğitime katılmıştır¹³⁶. R.E.P. uçuş okuluna gönderilen öğrenciler ve bröve tarihleri aşağıdaki tabloda belirtilmektedir.

Tablo.1: 1912'de R.E.P. uçuş okuluna gönderilen öğrencilerin listesi

GİDEN PİLOTLAR	BRÖVE ALIŞ TARİHLERİ VE NUMARALARI
Kıdemli Yüzbaşı Cemal	24 Ağustos 1912 - 972
Yüzbaşı Refik	22 Haziran 1912 - 911
Yüzbaşı Fevzi	2 Ağustos 1912 - 973
Topçu Teğmen Nuri	22 Haziran 1912 - 912
İstihkâm Teğmeni Salim (Batur)	2 Ağustos 1912 - 971
Süvari Teğmeni Şükrü	Bilinmemektedir.
Mülazım Mithat (Tuncel)	22 Ekim 1912 - 1079
Yüzbaşı Salim (İlkuçan)	16 Eylül 1912 - 1044

¹³³ Şehbal Dergisi, C. 4, S. 56 , (14.06.1912), s. 103.

¹³⁴ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 22.

¹³⁵ ATASE, BLH.110.10.1.1.

¹³⁶ Vakit Gazetesi, (03.10.1912); Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 22. Bkz. Ek. 13.

Öğrencilerin Fransa'ya eğitime gittiği tarihlerde Yeşilköy'de iki hangarın ve pistin yapımına başlanarak 4,5 metre yüksekliğinde ve 16 metre genişliğindeki hangarlar ve 1500 metre uzunluğa ve 200 metre genişliğe sahip pist, hızlı bir şekilde tamamlanmıştır¹³⁷.

23 Nisan 1912 tarihinde Sultan V.Mehmed Reşad'ın cülus töreninde bir gösteri uçuşu yapılması planlandığından fabrikadan iki tane R.E.P. uçağının İstanbul'a ulaştırılması istenmiştir¹³⁸. Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Kenan, eğitimlerini tamamlayıp brövelerini aldıktan sonra geri dönmüşlerdir. Bununla beraber iki subay fazla tecrübeli olmadıkları için fabrikadan uçakların yanı sıra bir de pilot istenmiştir. Aceleci davranan fabrika uçağı istenenden bir ay önce yollamış ve uçağın yanında Gordon Bell adında bir İngiliz pilotu da göndermiştir¹³⁹. 26 Nisan tarihinde Gordon Bell, R.E.P. tayyaresiyle deneme uçuşu yapmış ve onun ardından Yüzbaşı Fesa da Deperdussin tipi uçakla havalanmıştır. Gordon Bell hatıralarında, Yüzbaşı Fesa'nın uçuşunun dikkat çektiğini yazmıştır¹⁴⁰.

Cülus törenin yapılacağı gün uçuş için tüm hazırlıklar tamamlanmıştır. Hürriyet-i Ebediye Tepesi'ne Tayyare Mektebi ile haberleşmek için telsiz sistemi kurulmuştur. Yapılan planlamaya göre padişah tören yerine gelince Yeşilköy'e haber verilecek ve uçak havalanmaya başlayacaktı. 27 Nisan'da öğle vakti uçağı görmek için halk toplanmış ve gösteriyi beklemiştir. Padişahın merasim yerine yaklaşması üzerine uçak havalanmaya başlamıştır. Uçak halkın alkışları arasında Kâğıthane taraflarına doğru uçarak resmi geçit yapan askeri kıtaların üzerinde birkaç tur atmıştır. Beyoğlu ve Üsküdar taraflarında da tur attıktan sonra bir buçuk saatlik uçuşunun ardından mektebin pistine başarıyla iniş yapmıştır¹⁴¹. Bu gösteri uçuşu sayesinde Osmanlı kamuoyunun ilgisi uçaklara daha fazla yönelmiştir. 1912 yılının Mayıs ayı sonunda mektep için yapılması istenen iki hangarın

¹³⁷ Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", *Savunma Bilimleri Dergisi*, C. 17, S. 2, Kasım 2018, s. 233.

¹³⁸ Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 26.

¹³⁹ Donanma Mecmuası, S. 26, (30.04.1912); Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 29.

¹⁴⁰ Gilberto Primi, *Les Ailes Turques*, s. 4. Bkz. Ek. 14.

¹⁴¹ Tanin Gazetesi, (28.10.1912); Sabah Gazetesi, (28.04.1912).

inşası tamamlanmıştır. Bu arada Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Kenan'ın, mektepte yeni pilotlara öğretmenlik yapmaları istenmiştir¹⁴².

2.5. Osmanlı Havacılığının Kurumsallaşma Hazırlıkları: 1912'de Avrupa'ya Yapılan İnceleme Gezisi

Osmanlı Tayyare Mektebi birçok eksikle kurulmuştu. Okulun eksikleri sadece uçak ve malzeme değildi. Okul öğretmen, makinist, parçaların tamirini yapacak usta gibi kalifiye eleman temini konularında da sıkıntı yaşamaktaydı Bununla beraber Osmanlı harbiyesinin elinde hâlâ havacılıkla ilgili yeterli teknik bilgi yoktu. Bunun üzerine Mahmud Şevket Paşa, Yarbay Süreyya ve İstihkâm Yüzbaşı Mehmet Ali'yi uçaklar ve balonlar hakkında detaylı bir araştırma ve mektep için uçak ve malzeme alımları yapmaları için Avrupa'ya gönderme kararı almıştı. Bu gezide merak edilen bazı konuların cevapları aranacaktı. Yarbay Süreyya, Mahmud Şevket Paşa'nın gezide cevabının bulunmasını istediği soruları bir kâğıda yazdığını söylemektedir. Bu sorular şunlardır¹⁴³;

(1) “Tayyare Mektebi” için öğretmen ihtiyacı nasıl sağlanabilir?

(2) Okul için gerekli malzemeler nelerdir?

(3) “Tayyare Mektebi” için makinist ihtiyacı nasıl temin edilebilir?

(4) Satın alınacak balon 1500 kilometre mesafe gider mi? 2500 kilo yük ile bir saat havada durabilir mi? İki balon bir hangara sığar mı? Bir gaz fabrikası iki balona yeter mi?

(5) Kabili sevk balonlarının¹⁴⁴ personelinin maaşı nedir?

(6) Uçaklardan atılacak bombalar nelerdir?

¹⁴² Şehbal Dergisi, C. 4, S. 56, (14.06.1912), s. 103.

¹⁴³ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 37-38.

¹⁴⁴ Yukarıda anlatılmak istenen, yatay ve dikey olarak yönlendirme imkânı sağlayan bir direksiyonu bulunan balon tipinin Osmanlı zamanındaki adıdır.

(7) Kabili sevk balonlarında silah ve projektör olacak mıdır?

Yarbay Süreyya ve Yüzbaşı Ali, 7 Mayıs 1912 tarihinde akşam saat sekiz buçukta trenle Sirkeci'den hareket ederek Viyana'ya geçmişlerdir¹⁴⁵. 9 Mayıs 1912 tarihinde Viyana'ya ulaştıktan sonra ataşemiliter ile Askeri Pilot Okulunu ve uçak hangarlarını gezmişlerdir. Avusturyalıların havacılık için dört milyon Avusturya kronu, yani 100.000 lira bütçe ayırdıklarını ve envanterlerinde Etrich¹⁴⁶ tipi, Nieuport¹⁴⁷ tipi, Otoplan tipi, Vregenin tipi ve adı bilinmeyen bir deniz uçağı tipi olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca bu uçakların toplamının 24 adet olduğunu da anlatmışlardır. Avusturyalı yetkililer, uçaklarında Daimler¹⁴⁸'in motorlarını kullandıklarını dile getirmişlerdir. Osmanlı gözlemcileri, Etrich'in uçuşunu bizzat izlemişlerdir. Sonrasında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun uçakları olmasına rağmen halen havacılık konusunda düzenli bir teşkilatları olmadığını yetkililerden öğrenmişlerdir. Süreyya ve Mehmed Ali Beyler, Avusturyalı askeri yetkililere; mektep teşkilatlarını nasıl düzenlediklerini, uçakların nasıl taşındığı, uçak ve balonlardan bomba atma denemeleri yapıp yapmadıklarını, yaptılarsa nasıl sonuç aldıklarını, pilotların ve makinistlerin maaşların ne kadar olduğunu, uçakların kaç kiloya kadar bomba atabildikleri, uçak ve balonlarla havadayken nasıl iletişim kurabildikleri ve diğer devletlerin hava araçlarıyla ilgili fikirlerinin ne olup olmadığı gibi sorular sorarak memlekette teşkilatın işine yarayabilecek bilgiler almaya çalışmışlardır. Yarbay Süreyya ve beraberindekiler 10 Mayıs 1912 tarihinde Etrich uçak fabrikasını ziyaret etmişlerdir. Bu ziyaret sırasında uçakların kanatları ve iskeletinin ahşaptan yapılarak telle desteklendiğini keşfetmişlerdir¹⁴⁹.

¹⁴⁵ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 65; Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 125.

¹⁴⁶ Etrich, kurucusu Avusturyalı İgo Etrich'dir. İgo'nun, 1897 yılından 1910 yılına kadarki yaptığı uçaklar başarısız olmuştur. 1910 yılında Taube model tasarımı ile başarılı bir uçuş denemesi gerçekleştirmiştir. Bu modelin tasarımında ilhamını doğadaki Zanonina adlı bir bitkiden almıştır. Bkz. Mark C. Wilkins, *German Fighter Aircraft in World War I: Design, Construction and Innovation*, Casemate, 2019, s. 11-12; David Alexander, *Why Don't Jumbo Jets Flap Their Wings?: Flying Animals, Flying Machines, and How They Are Different*, Rutgers University Press, New Jersey, U.S.A. 2009, s. 97.

¹⁴⁷ 1902 yılında kurulan bir Fransız uçak üreticidir. İlk uçakları Fransız Gustave tarafından tasarlanmıştır. Bkz. Munson, Kenneth, *Pioneer Aircraft*, Blandford, London 1969, s. 150.

¹⁴⁸ Daimler, Alman mühendis ve tasarımcı Gottlieb Daimler tarafından kurulmuştur. Odak noktaları motor tasarımı ve otomobil üretimidir. Karl Benz, Gustav Otto ve Wilhelm Maybach ile çalışmaları da bulunmaktadır. İlk başarılı otomobil prototipini 1886 yılında tasarlamıştır. İlk uçak motorlarını 1910 yılında yapmışlardır. Bkz. Anthony Bird, *Gottlieb Daimler: Inventor of the Motor Engine*, Weidenfeld and Nicolson, 1962, s. 51-60.

¹⁴⁹ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 40-41.

Yarbay Süreyya ve Yüzbaşı Ali, 11 Mayıs 1912 tarihinde, Manzbard motorlu balonunu incelemeye gitmişlerdir. Bu balonun, 200 metreye kadar yükselebildiği, dümeni olduğu, 20 saat havada kalabildiği ve uygun koşullarda 60 km hızla gidebildiği bilgisini almışlardır. Mürettebat olarak da; bir kaptan, bir muavin, iki makinist ve ayrıca 20 kişi daha taşıyabildiğini öğrenmişlerdir¹⁵⁰. 13 Mayıs 1912 tarihinde öğleden sonra saat ikide trenle Viyana'dan Leipzig'e geçmişlerdir. Biraz dinlenmelerinin ardından 14 Mayıs 1912 tarihinde konsolosla birlikte Lindental mevkiinde bulunan Deutsche Flugzeugwerke¹⁵¹ fabrikasını gezerek incelemelerde bulunmuşlardır. Flugzeugwerke uçaklarının biçiminin, Etrich ve Nieuport uçaklarının karışımı olduğunu görmüşlerdir¹⁵².

Yarbay Süreyya ve Yüzbaşı Ali, 14 Mayıs 1912 tarihinde trenle Berlin'e geçmişlerdir ve 15 Mayıs 1912'te de Berlin'deki Osmanlı sefirini makamında ziyaret etmişler ve havacılık üzerine sohbet gerçekleştirmişlerdir. Mahmud Şevket Paşa'dan 16 Mayıs 1912 tarihinde Yarbay Süreyya'ya gelen telgrafta; İtalyanların Çanakkale'yi uçak ve balonlarla bombalayabilecekleri, bu yüzden acilen Osmanlı Devleti'nin de balon ve uçağa sahip olması gereğine işaret edilmiştir. İki Osmanlı subayı, 17 Mayıs 1912 tarihinde Mösyö Granş'ın Suchard ve Parseval balonlarını incelemeye gitmişlerdir. Suchard balonlarının, büyük bir hangar gerektirdiğini ve ikişer adet 120 beygirlik motor kullandığını görmüşlerdir. Mösyö Granş, Suchard balonunun fiyatının 300.000 mark olduğunu; Parseval balonunun biraz daha küçük ve kaptan ve makina bölümü olmak üzere iki bölümü olduğunu kendilerine iletmiştir¹⁵³. Aynı gün içerisinde Mahmud Şevket Paşa'dan gelen telgrafta balon ve uçakların acilen alınması gerektiği dile getirilmiştir¹⁵⁴.

¹⁵⁰ a.g.e., s. 42-43.

¹⁵¹ Flugzeugwerke, iki Alman mühendis Walter Huth ve Otto Wiener tarafından 25.000 mark sermaye ile 1909 yılında kurulmuştur. Albatros Doppeltaube adlı ilk uçaklarını 1910 yılında geliştirmişlerdir. 1914 yılında Almanya'nın Schneidmühl şehrinde uçuş eğitim okulu.(Albatros Militar Fliegerschule GmbH) kurdular Bkz. R. G. Head, *Oswald Boelcke: Germany's First Fighter Ace and Father of Air Combat*; Tantor Media Inc., 2019, s. 118-120; Mark C. Wilkins, *German Fighter Aircraft in World War I: Design, Construction and Innovation*, Casemate, 2019, s.102-106

¹⁵² Süreyya İLMEN, a.g.e., s. 43.

¹⁵³ a.g.e., s. 44-46.

¹⁵⁴ ATASE, BLK.179.92.1.18.

Bahsi geçen Osmanlı subayları, 18 Mayıs 1912 tarihinde Albatros¹⁵⁵, Rumpler¹⁵⁶, Harlan, Emil Janen uçaklarının olduğu hangarları gezmişlerdir. İlk olarak Albatros uçağını incelemişlerdir. Gözlemlerine göre, bu uçak; çift kişiliktir. Rasıtın¹⁵⁷ görüş alanının gayet geniş olduğu pek de süratli olmayan bir araçtır. Rumpler uçağı açık gövdeli, düz bir çizgide uçabilen, yüz beygirlik Argus¹⁵⁸ motora sahiptir. Diğerleri ile kıyaslandığında bu uçağın havada kalma süresi daha fazlaydı. Harlan uçağının altına üç tane yirmişişer kiloluk bomba asılabilmektedir. Emil Janen uçağı, Argus motoruna sahip olduğu ve demir borulardan yapıldığı için üreticileri yere düştüğünde kırılmayacağını iddia etmekteydi. Üreticilerinin belirttiğine göre, bu uçakta da bir bomba sistemi vardı ve sistem; bir düğmeye basınca el bombalarını otomatik olarak atmaktaydı. Yarbay Süreyya, 19 Mayıs 1912 tarihinde babası Rıza Paşa'nın orduya bir uçak bağışlamak istediğini Harbiye Nezaretine bildirmiştir¹⁵⁹

Subaylar, hangarları dolaşmalarının iki gün sonrası 20 Mayıs 1912 tarihinde, sırasıyla Harlan ve Rumpler uçak fabrikalarını ziyaret etmişlerdir. Rumpler, uçaklarının Almanya'da meşhur bir uçak markası olduğunu ve uçak alımı konusunda kendilerine teklif verebileceklerini ifade etmişlerdir. 13 ve 15 Mayıs 1912 tarihlerinde Mahmud Şevket Paşa, Yarbay Süreyya'ya teslim edilmek üzere Viyana'ya iki mektup göndermiş ama bu mektuplar Yarbay'ın eline ancak 20 Mayıs 1912'de ulaşabilmiştir. Birinci mektup, İtalyanların Ege Denizi'ndeki Rodos'u işgal ettiklerini, İtalyanlara karşı hava araçlarının kullanılmasının gerekli olduğunu ve bu yüzden acilen balonların ve uçakların alınmasının önemli olduğundan bahsetmektedir. Bu mektupta şunlar yazılıdır¹⁶⁰:

Muhterem oğlum,

¹⁵⁵ Alman Flogzeugwerke adlı üreticinin ürettiği bir uçak tipidir. Bkz. James F. Miller, *FE 2b/d vs Albatros Scouts: Western Front 1916–17*, Osprey Publishing, 2014, s.34-36; Ek. 15.

¹⁵⁶ Rumpler, 1909'da Avusturyalı mühendis Edmund Rumpler tarafından Berlin'de kurulmuştur. Kuruluş yıllarından I.Dünya Savaşına kadar Etrich'ın Taube tipi uçaklarının kopyasını üretmişlerdir. Kendi modelleri olan Rumpler B.I'yı 1914 yılında tasarlamışlardır. Bkz. Bill Gunston, *World Encyclopedia of Aircraft of Manufactures*, Nava Institute Press, Annapolis, U.S.A. 1993, s. 259; John C. Fredriksen, *International Warbirds: An Illustrated Guide to World Military Aircraft, 1914-2000*, ABC-CLIO, 2001, s. 276; Ek. 16.

¹⁵⁷ Uçuş esnasında istenilen hedefteki hareketleri gözlemesi amacıyla pilot ile uçakta bulunan kişinin unvanıdır.

¹⁵⁸ Argus, Alman uçak motoru üreticisidir. Berlin'de kurulmuştur. İlk uçak motouunu 1906 yılında geliştirmişlerdir. Hava soğutmalı uçak motorlarıyla bilinmektedirler. Bkz. Jason R. Wisniewski, *Powering the Luftwaffe: German Aero Engines of World War II*, Frisen Press, 2013, s. 8.

¹⁵⁹ ATASE, BLK.179.92.2.

¹⁶⁰ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 50-51.

Sizin Dersaadetten hareketinizden sonra İtalyanlar Rodos'u işgal ettiler. Diğer adaları da işgal etmeleri muhtemeldir. Şimdilik Rodos ve ileride belki diğer adalarla da muvasala tesis etmekteyiz pek lazımdır. Şimdilik Helyos'ta vasıta ile Rodos'la muhabere edebiliyoruz; fakat ileride ne yapacağımızı, buna muvaffak olup olamayacağımızı bilemem. Eğer Aeroplan vasıtasıyla tesisi muvasala edersek hem askerimizin maneviyatını muhafaza etmiş, hem de Avrupa'ya karşı ordumuzun tezayid-i şan ve şerefine hizmet eylemiş bulunuruz; bina-en-aleyh Rodos karşısında seyyar hangarlar tesisiyle orada birkaç Aeroplan gemileri ve ordugâhı üzerine kumbara (bomba) da atabiliriz. Bu işi görebilmek için pilotlara malik olmağımız icap eder. Bu pilotlar Alman olursa daha iyidir; çünkü Fransızlar zannetmem ki İtalyanlar aleyhine öyle bir teşebbüste bulunsunlar. Vakıa fabrikasının ajanı bu maksatla bizde pilot dahi vereceğini beyan ile müracaatta bulunduysa da bu müracaatı mahza Aeroplan fûruhtu için vaki bir müracaat tarzında telakki ederim; mamafih işimize gelirse oradan da pilot alabiliriz. Bu babda teşebbüsatta bulunmanızı tavsiye ile neticesine intizar eylerim oğlum.

İkinci mektup İtalyanların Rodos'u işgal ettiklerini dile getirmektedir. Mektupta şunlar yazmaktadır¹⁶¹:

Muhterem oğlum,

İki gün evvel bir mektup yazmıştım. Anı Berlin'e gönderdim. Bunu da Viyana'ya gönderiyorum. Oradan hareket ettiniz ise arkanızdan geliyor. İtalyanlar Rodos'u işgal ettiler. Rodos ile tesis-i muvasala arzusundayım. Tayyare bu babda çok işimize yarayacaktır. Bu sebepten, bir an evvel işinizi bitirerek İstanbul'a gelmelisiniz ki işe başlayalım, yahut daha birkaç adet tayyare mübayaa ve bunları istimal edecek pilot ile aktı mukavele eder ve bize gönderirseniz bunları bu işte kullanabiliriz. Evvelki mektubumda vazifenizi süratle bitirmeniz hakkında bir şey yazmadığım için bu mektubumu da yazmağa mecbur oldum oğlum.

Osmanlı subayları, 21 Mayıs 1912 tarihinde, Harlan Fabrikası müdürüyle uçakların satın alımı hakkında görüşmüş ve görüşmenin sonunda uçaklar satın alınmıştır. Bu konu hakkında Harbiye Nezareti'ne gönderilen yazıda; Harlan uçaklarının çift kişilik olması, üç tane yirmişer kiloluk bomba konulabilmesi ve ayrıca el bombalarını taşıyabilecek aksamı olmasından dolayı Almanya'dan alınabilecek en uygun uçak olduğunu belirtilmiştir. Bunun yanı sıra Fransa'dan da uçak, pilot ve makinist göndererek İtalyanlara karşı kullanılabileceğinin düşünüldüğünü ve balon tedarikinin ise zor ve maliyetli olduğu, hangar dışında gaz fabrikalarının da bulunması gerektiği vurgulanmıştır¹⁶².

Bir sonraki gün, 22 Mayıs 1912 tarihinde, Nobel fabrikası müdürü Mösyö Sokolofski'yle 25 kiloluk bombaların satın alımı için kontrat imzalanmıştır¹⁶³. Harbiye

¹⁶¹ a.g.e., s. 51.

¹⁶² a.g.e., s. 52-55.

¹⁶³ a.g.e., s. 56.

Nezareti, 23 Mayıs 1912’de gönderdiği telgrafta; Nuri Paşa’nın uçak bağışının kabul edildiğini ve memnun olduklarını bildirmiştir¹⁶⁴. 23 ve 24 Mayıs 1912 tarihlerinde Harlan fabrikası müdürü ve bir pilotla kontratın detayları hakkında görüşülerek 25 Mayıs 1912 tarihinde iki uçağın yanında 50 tane yirmişer kiloluk bomba konusunda anlaşmaya varılmıştır¹⁶⁵. Pilot olarak pilot Jahnow (Bkz. Ek. 17) ile anlaşılmış ve kendisinden pilotluk yanında mektepte öğretmen olarak yararlanılması da düşünülmüştür. Yapılan sözleşme uyarınca pilot Jahnow ile altı aylığına anlaşılmıştır. Maaşının barış zamanı 1500, savaş zamanı 2000 mark olacağı belirtilmiştir. İşe başlamadan önce kendisine 1000 mark peşin ödeme yapılacağı, eğer kaza geçirirse tedavi masraflarının Osmanlı Hükümeti tarafından karşılanacağı da garanti edilmiştir. Ayrıca yanına, masraflarını hükümetin karşıladığı bir yardımcı verileceği de sözleşme de yer almıştır¹⁶⁶. Yarbey Süreyya’nın nezarete yolladığı telgrafta; bir uçağın fiyatının 20.000 mark olduğu ve uçaklardan atılacak bombaların ellerinde bulunmamasından dolayı üç hafta içerisinde imal edilerek İstanbul’a yollanacağı belirtilmiştir¹⁶⁷. Süreyya Bey, 26 Mayıs 1912’de gönderdiği başka bir telgrafta, Almanya’nın Neudamm şehrinde yaşayan birinin balonu delen bir tüfek icat ettiğini ve bu merminin işe yarayıp yaramadığını görmek için oraya gittiklerini bildirmiştir. Yapılan deneme de bir balonun yüz metre mesafeden vurulduğunda delindiğini de sözlerine eklemiştir¹⁶⁸.

Osmanlı subayları, Berlin’deki incelemelerini ve işlerini tamamladıktan sonra 28 Mayıs 1912 tarihinde Karlsruhe’ye geçmişler ve orada bir gün dinlendikten sonra 29 Mayıs’ta otomobille Baden-Baden’e geçerek Münih’e doğru yola çıkmışlardır. 30 Mayıs 1912 günü Münih’te Otto¹⁶⁹ motor fabrikasını ziyaret etmişlerdir. Burası küçük ölçekte bir fabrikaydı. Bu ziyaret esnasında Alman mühendis, kendilerine Fransız motorlarının tayyareler için daha iyi olduğunu itiraf etmiştir. Aynı gün öğleden sonra Ausburg’a Ridinger Balon Fabrikası’na gidilmiştir. Bu fabrikanın sadece balonun kaplamasını yaptığını öğrenmişlerdir. Ertesi gün 31 Mayıs 1912 tarihinde Çepelin balon fabrikasına

¹⁶⁴ ATASE, BLK.179.92.2.1.

¹⁶⁵ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 58.

¹⁶⁶ *a.g.e.*, s. 56-60.

¹⁶⁷ ATASE, BLH.179.92.1.29.

¹⁶⁸ ATASE, BLH.179.92.1.32; Süreyya İLMEN *a.g.e.*, s. 63.

¹⁶⁹ Dört zamanlı içten yanmalı motorun mucidi Nichalous Otto’nun motor şirketidir. O dönemde şirketin başında oğlu Gustav Otto vardır.

giderek bir büyük hangardan oluşan fabrikada balonlar incelenmişlerdir. Bu fabrikadaki incelemeleri sırasında, mühendisler, yeni bir balon inşa ettiklerini ve bu balonun 3000 kilo yük taşıyacağını, 50 saat havada kalabileceğini ve üzerine mitralyöz¹⁷⁰ takılabileceğini söylemişlerdir. Balonun fiyatının 50.000 lira olacağı, eğer hangar inşa edilecekse bu maliyetin 90.000 liraya çıkacağını da belirtmişlerdir. Yarbay Süreyya'ya göre, bu balon çok maliyetli bulunmuştur¹⁷¹.

Yarbay Süreyya ve Yüzbaşı Ali, 31 Mayıs 1912 gününün akşamında Hamburg'a gitmek üzere yola çıkmışlardır. 1 Haziran 1912 sabahında Goedecker¹⁷² uçak fabrikasına ulaşmışlardır. Bu fabrikada dikkatlerini çeken tek şey uçakların kanadının çelik borulardan yapılmış olmasıydı. Öğlenden sonra Çepelin'in görmelerini önerdiği balon hangarına gitmişlerdir. Bu hangar gayet büyüktü. Beton ve demirden inşa edilen sağlam bir yapıydı. Kapıları raylı sistemlerle açılıp kapanabilmekteydi. Hangarın yanında müdür binası, benzin deposu, tamirhane, koğuş, subay yemekhanesi aynı çatı altındaki birleşik yapılardan oluşmaktaydı. Türk subayları bu hangarın fiyatını sorduklarında, Almanlar yanlışlıkla ağızlarından kaçırarak 12.500 lira olduğunu söylemişlerdir. Bunun üzerine Süreyya ve Mehmet Ali Beyler şaşırmışlardır çünkü bundan daha az detaylı bir hangar için 40.000 lira fiyat almışlardı. Bu bakımdan, raylı sistemi olan hangarı inşa eden fabrikanın da adresini almışlardır. O gün ayrıca Euler¹⁷³ Fabrikası'na gitmişlerdir. Fabrikanın sorumlusu, Fransız Gnome motoru kullandıklarını ve bu motordan çok memnun olduklarını belirtmiştir. Ayrıca bu fabrikada her uçakta kullanılabilen bir mitralyözden bahseder. Bu mitralyözün özelliği, rasıtın kullandığı ve yerdeki hedeflere

¹⁷⁰ Günümüzdeki makineli tüfeklerin atası sayılan mitralyöz (ing. Gatling), 1862 yılında Dr. Rachard Jordan Gatling tarafından icat edilmiştir. İlk versiyonu çok namlulu olup, çevirme kolu yardımıyla seri bir şekilde atış yapabilme imkanı sunabilmektedir. Savaşlarda ilk kullanımı Amerikan İç Savaşıyla gerçekleşmiştir. Bkz. Maj F. V. Longstaff, A. Hilliard Atteridge, *Book of the Machine Gun 1917*, Naval and Military Press, 2003, s. 9.

¹⁷¹ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 63-65; ATASE, BLH.179.92.1.34.

¹⁷² Goedecker, Almanya'nın Ren bölgesinde bulunan Niderwalluf kasabasında kurulan küçük çaplı bir şirkettir. Etrich Taube model çift kanatlı uçakların kopyasını üretmişlerdir. Versay Barış Antlaşmasından sonra kapatılmıştır. Bkz. David Mondey, *The Complete Illustrated Encyclopedia of the World's Aircraft, Secaucus*, New Jersey, U.S.A. 1978, s. 177.

¹⁷³ August Euler tarafından 1908 yılında kurulmuştur. Kendisi Almanya'daki ilk pilotluk brövesinin sahibidir. Bu brövenin alınış tarihi 1 Şubat 1909'dur. İlk faaliyetleri, Voisin uçaklarının lisansını alarak üretmek olmuştur. 1912 yılında uçaklara yakılan özel bir silah sisteminin patentini almışlardır. Bkz. Henry Serrano Villard, *Contact! The Story of the Early Aviators*, Dover Publications, 2002, s. 255; Mark C. Wilkins, *German Fighter Aircraft in World War I: Design, Construction and Innovation*, Casemate, 2019, s. 53.

karşı kullanırken uzaklığı hesaplamasına yarayan bir nişangâh sistemi barındırmasıydı. Fabrika yetkilileri, bu silahın projesinin çalınmasını istemedikleri için nasıl kullanıldığını kâğıt üzerinde anlatmışlardır¹⁷⁴.

Osmanlı subayları, 2 Haziran 1912 tarihinde Köln'e hareket etmiş ve burada dinlendikten sonra 3 Haziran 1912'de Klot Fabrikası'nı gezmişlerdir. Bu fabrika bir malzeme fabrikası görünümündeydi. Ana faaliyet alanı lastik üretimi olmakla birlikte balonların kaplamalarını da imal etmekteydi. Türk subaylar, bu fabrikada, balon kaplamalarına dair fiyatları araştırmışlardır. Aynı gün öğleden sonra Paris'e doğru yola çıkmışlardır. 4 Haziran 1912 tarihinde Paris Sefaretine ulaşmışlardır¹⁷⁵. Burada Harbiye Nezareti'nden gelen telgrafları okumuşlardır. Bu telgrafların 13 Mayıs 1912 tarihliinde satın alınması düşünülen balon hakkında incelemelerde bulunulması için Harbiye Nezareti'nin izninin sefarete bildirileceği belirtilmiştir¹⁷⁶. 30 Mayıs 1912 tarihinde gönderilen telgrafta ise Rodos ve çevresinde İtalyanların faaliyetleri hakkında yeterli bilginin olmamasından dolayı acil olarak uçak ve balonlara ihtiyaç duyulduğu yeniden belirtilmiştir¹⁷⁷. Bu telgraflara verdikleri cevapta Osmanlı subayları; Paris'e geldiklerini bildirmişler ve iki R.E.P. tayyaresinin sevkiyata hazır olduğunu ve Almanya'dan alınan Parseval balonunun teslim olunmak üzere olduğunu söylemişlerdir. Ayrıca pilot, hangar ve uçakların taşınması için gerekli olan arabaların alımı için çalışacaklarını dile getirmişlerdir¹⁷⁸.

Subaylar, 5 Haziran 1912 tarihinde Fransa'daki incelemelerine başlamışlardır. Bu meyanda R.E.P., Deperdussin uçak ve Klemanbayer balon fabrikalarını incelemişlerdir. İki uçak fabrikasını çok beğenmişlerdir. Uçakların gayet iyi olduğunu dile getirmişlerdir. R.E.P.'in kanatlarının daha sağlam olmasına rağmen uçağı ağırlaştırdığını, Deperdussin'in ise daha hafif kanatlara sahip olduğunu gözlemlemişlerdir. Klemanbayer balonlarını incelediklerinde ise önünde bir aydınlatıcı projektör olduğunun, telsiz ve telgraf aletlerine sahip bulunduğunun, ayrıca 125 beygirlik bir motor takıldığının da altını

¹⁷⁴ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 64-68.

¹⁷⁵ *a.g.e.*, s. 69-70.

¹⁷⁶ ATASE, BLH.179.92.1.16.

¹⁷⁷ ATASE, BLH.179.92.1.33.

¹⁷⁸ ATASE, BLH.179.92.1.35.

çizmişlerdir¹⁷⁹. Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın, aynı gün içerisinde gönderdiği telgrafta, heyetin işlerinin tamamladıktan sonra İstanbul'a dönmesi emredilmiştir¹⁸⁰.

Harbiye Nezareti'ne 6 Haziran 1912 tarihinde subaylar tarafından bir gün önceki inceleme gezileri ve R.E.P. fabrikası ve mektebine gidilerek alınan ikinci uçağın durumu hakkında bilgiler içeren bir telgraf yollanmıştır¹⁸¹. Bu telgrafta ayrıca balon alımı hakkında bilgiler de vardır. Yarbey Süreyya, Alman balonlarının Osmanlı Devleti için uygun olduğunu söylemiş ama satın alma sürecinin Alman hükümetinin izin prosedürü yüzünden dört veya beş ay sürebileceğini belirtmiştir¹⁸². Öte yandan Paris ataşemiliteri Vekili Tevfik Bey'in gidilmesi planlan fabrikalara haber vermemesi yüzünden 7 Haziran 1912 tarihinde hiçbir fabrika gezilememiştir ve bir sonraki gün için fabrikalara haber verilmiştir. Mahmud Şevket Paşa tarafından gönderilen telgrafta, R.E.P. fabrikasından satın alınan iki uçağın İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir¹⁸³. Yarbey Süreyya, aynı gün içinde Nezarete yolladığı telgrafta hangarlar ve mektebin ihtiyaçlarının masrafı için 16000 frankın Paris Sefaretine gönderilmesini istemiştir¹⁸⁴.

8 Haziran 1912 tarihinde Nieuport, Farman, Astra fabrikaları gezilmiştir. Nieuport uçaklarının gayet sağlam olduğu, Farman'ın birçok farklı uçak modeli olmasına rağmen uçaklarının iskeletinin zayıf olduğu gözlemlenmiştir. Astra fabrikasına gidildiğinde ise bu fabrikada uçak imalatı yanında balon üretimi olduğuna şahit olunmuştur. Subaylar, 10 Haziran gününde Borel, Vuazen, Bleriot uçak fabrikaları ve Gnome motor fabrikasına ziyarete gitmişlerdir. İlk olarak Borel fabrikasına uğramışlardır. Yetkililerden fabrikanın bir senedir bu alanda çalıştığını öğrenmişlerdir. Vuazen fabrikasında sadece bir model uçak vardır ve bu modelde bir deniz uçağıydı. Ardından Bleriot fabrikasına gitmişler ve burada yaptıkları incelemede uçakları çok iyi bulmuşlar ve uçaklar için fiyat istemişlerdir. Gnome motor fabrikasına da uğramışlar ve gayet büyük bir fabrika olduğunu görerek günde iki veya üç motor çıktığını öğrenmişlerdir. Harbiye Nezaretinden 7 Haziran 1912'de subayların gönderdiği telgrafa karşılık 10 Haziran 1912 tarihinde yazılan cevabi

¹⁷⁹ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 71.

¹⁸⁰ ATASE, BLH.179.92.1.37.

¹⁸¹ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 72-74.

¹⁸² ATASE, BLH.179.92.1.38; ATASE, BLH.179.92.1.38a.

¹⁸³ ATASE, BLH.179.92.1.44.

¹⁸⁴ ATASE, BLH.179.92.1.39.

telgrafta, hangarlar ve mektep için istenen paranın Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nden istendiği belirtilmiştir¹⁸⁵

Subaylar 11 Haziran 1912 tarihinde Moran fabrikasını gezmiş; ardından Astra balonunun uçuşunu seyretmişlerdir. Aynı gün içerisinde Yarbay Süreyya, Harbiye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta; Astra balonlarını incelediklerini ve Zodyak¹⁸⁶ balonlarını da incelemeye gideceklerini belirtmekle beraber balonları karşılaştırarak hangilerinin orduya faydalı olabileceğini öğrenerek alınması gerektiğini söylemiştir. Ayrıca fabrika ziyaretlerinin yanında mektep için öğretmen ve makinist bulunması için çabaları olduğunu belirtmiştir. Mektebin personelinin ulaşım imkânı, uçakların ve malzemelerin taşınması ihtiyacı için Paris'teki Occasion otomobil hangarlarına giderek otomobil baktığını, Aziz Bey adında otomobillerden anlayan ve şoförlük ehliyeti olan birisinin yardımıyla üç tane otomobil seçtiğini ve tamirlerini 700 liraya yaptırabileceğini ama satın almayı sonuçlandırmak için nezaretin cevabını bekleyeceğini yazmıştır¹⁸⁷. Yine, aynı gün içerisinde gelen cevabi telgrafta üç otomobil için 700 lira gönderileceği yazılmıştır¹⁸⁸.

Türk subaylar, Paris yakınlarındaki Versailles (Versay)'da 12 Haziran 1912 tarihinde Borel hangarlarını gezerek on adet uçak alan askeri hangarları da görebilmişlerdir. Fransız subayların uçuşlarını bekleyen heyet, yağmur nedeniyle gerçekleşemediği için yabancı pilotları izleyemediklerini belirtmişlerdir. Yarbay ve Yüzbaşı, 13 Haziran 1912 tarihinde bir fabrikaya planlanan ziyareti yapamamışlardır. Bu arada Paris Sefareti'ne gelen öğretmen pilot ile görüşmelere başlamışlardır. 14 Haziran 1912 günü Zodyak balon fabrikasını ziyaret etmişlerdir. Subayların öğretmen pilot ile görüşmeleri devam ederken 15 Haziran 1912 tarihinde Harbiye Nezaretine yaptıkları faaliyetlerden bahseden raporu telgrafla yollamışlardır. Nezarete yolladıkları raporda; mektep için bir öğretmen pilot bulduklarını, bu kişinin Fransız olduğunu, mektep için uçakların incelenmesine devam ettiklerini ve birkaç gün daha Paris'te kalarak

¹⁸⁵ ATASE, BLH.179.92.1.41.

¹⁸⁶ Gabriel Voisin tarafından tasarlanan bir balon modelidir. Bkz. J Paul Hodgson, *Britain's Glorious Aircraft Industry: 100 Years of Success, Setback and Change*, Air World, 2021, s.5.

¹⁸⁷ ATASE, BLH.179.92.1.48; ATASE, BLH.179.92.1.49.

¹⁸⁸ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 78-79.

çalışmalarını sürdürmeyi düşündüklerini yazmışlardır. Yarbay Süreyya, Harbiye Nezareti'ne İngiltere'ye geçerek iki gün de oradaki uçak fabrikalarında inceleme yapacaklarını; ardından yeniden Berlin'e dönmek için Berlin Sefaretinden izin alındıktan sonra İstanbul'a döneceklerini iletmiştir¹⁸⁹.

Subaylar, 17 Haziran 1912 tarihinde inceleme yapmak için hiçbir yere gitmeyerek sefarette telgraflara cevap vermişlerdir. Mahmud Şevket Paşa'nın, Yarbay Süreyya'ya, gönderdiği telgrafta balonların alınması konusu yeniden belirtilmişti. Bu telgrafa cevaben de istenilen balonların satın alınmasının maliyetinin 50.000 lira olduğu ve yıllık masrafı içinde 10.000 lira gerektiği yazılmıştır¹⁹⁰. Paris Sefareti tarafından Yarbay Süreyya'ya Mösyö Simone'un R.E.P. fabrikasında eğitim gören subaylardan Yüzbaşı Refik ve Mülazım Nuri'nin pilotluk sertifikalarını alamaya hak kazandıklarını bildirilmiştir¹⁹¹. Mahmud Şevket Paşa Süreyya Paşa'ya 1 Haziran 1912 tarihinde bir mektup yollamıştır. Bu mektupta şunlar yazılıdır¹⁹²;

Muhterem oğlum,

24 Mayıs 1328 tarihli mektubunuzu aldım. Size acele şu mektubu yazıyorum. Telgraf çekmeğe hacet görmedim. Parseval ve Klemanbayar balonlarından hangisi müreccah ise anın pazarlığını yapınız. Hangar kaçta alınabilecek ise yazınız. Ta ki tahsisat isteyeyim. Balon için tahsisatımız yok; fakat tayyare için paramız vardır. Balonun ne kadar zamanda Der-saadete teslim olunacağını da yazınız. Trablus işini göremedikten sonra balon için ihtiyaç şedit olmaz zannederim. Mütөөddit tayyarelere malik olmalıyız. Bir Alman pilotu tutuldu; fakat kifayet etmez zannederim. Bir pilot daha tutabiliriz. Tayyare mektebi için bir makinist ve bir muallim dahi tutacak idiniz. Bunları unutmayınız. Avrupa'da umum tayyare fabrikalarını gezmeğe hacet var mı? İngiltere'de yalnız tayyare sipariş ettiğimiz fabrikayı gezmek kifayet etmez mi? Bir gün evvel tayyare mektebinin tesis ile pilot yetiştirmeğe ihtiyacı şeditimiz vardır. Madem ki Trablus işi olamayacak şu mektebi bir gün evvel tesis etmekliğimize ve bir gün evvel tayyare uçurarak hiç olmazsa sevhale yakın mahalde istikşafat icra edebilmekliğimize imkân verecek surette hareket ediniz. Maksadı anlatabildim zannederim. İzmir ve Çanakkale'de acilen tayyare uçurabilmekliğimiz için seyyar hangar da mübayaa etmelisiniz.

Baki muvaffakiyetler duası efendim.

Türk subaylar, 18 Haziran 1912 tarihinde Paris'ten Londra'ya geçmiştir. Bir sonraki gün 19 Haziran 1912'de Bristol fabrikasına incelemek amacıyla ziyarette bulunmuşlardır. Subaylar, inceledikleri Bristol uçaklarının kanatlarının içine demir borular yerleştirilerek gayet sağlamlaştırıldığını ifade etmişlerdir. Fabrika yetkilileri

¹⁸⁹ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 81.

¹⁹⁰ ATASE, BLH.179.92.1.45.

¹⁹¹ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 82-83.

¹⁹² *a.g.e.*, s. 83.

tarafından cam duvarlı bir oda içerisinde bulunan maket bir uçağın üzerine doğru hava verilerek, uçağın hareketinin nasıl olduğunun gösterildiği model Yarbay Süreyya ve Yüzbaşı Mehmet Ali'nin dikkatlerini çekmiştir. Subaylar incelemelerini tamamladıktan sonra 20 Haziran 1912 tarihinde Paris'e geri dönmüşlerdir. Harbiye Nezaretine İngiltere gezisinde yapılan incelemelerin sonuçlarını bildirmek için telgraf göndermişlerdir. Bu telgrafta Bristol fabrikasıyla iki uçak, iki pilot, iki makinist, on beş ve üç buçuk kiloluk yüz yirmi hava torpili için anlaşma imzalandığı, ödeme konusunda uçaklar için ilk taksit olarak 1.260 İngiliz sterlini ödeneceği hususunda anlaşıldığı açıklanmıştır.¹⁹³ Ayrıca Osmanlı zabitlerinin pilot ve makinist eğitimi için Bristol eğitim okuluna gönderilmesine karar verilmiştir¹⁹⁴. Bu öğrenci grubu şu kişilerden oluşmaktaydı: Pilot eğitimi için Teğmen Fazıl, Teğmen Mehmet Ali, Teğmen Abdullah, Teğmen Sabri, Teğmen Saffet iken makinist olarak da Teğmen Fethi¹⁹⁵. Teğmen Fethi, pilotluğa ilgisinden dolayı makinistlik eğitiminden pilotaj bölümüne geçmiştir.

Subaylar tarafından 21 Haziran 1912 tarihinde mektep için alet ve malzemelerin satın alımı yapılmıştır. Malokof adında bir kişi subayların yanına gelerek kendisinin balon tasarımları olduğunu söylemiştir. Balon satmak konusunda oldukça istekli olan bu kişiye bir balonu olmadığından itibar edilmemiştir¹⁹⁶. Subaylar, bir sonraki gün 22 Haziran 1912'de Godard balon fabrikasına gitmişlerdir. Ardından Zodyak balon fabrikasına giderek yeniden incelemelerde bulunmuşlardır. Harbiye Nezaretinden subaylara gelen telgrafta, işe alınan öğretmen pilotun sözleşmesinin uygun olduğu ve imzalanması emri verilmiştir. Süreyya Paşa, 23 Haziran 1912 tarihinde nezarete yeni bir rapor yollanmıştır. Bu rapora bakıldığında; Yüzbaşı Refik ve Mülazım Nuri'nin brövelerini aldığı ve Paris'teki okulun müdürü Mösyö Simone'un eğitimleri için bir süre daha kalmalarını istediği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, bunun maliyetli olmasından dolayı pilotlara eğitimlerine İstanbul'daki mektepte devam edebileceklerinin bildirildiği yazılmıştır¹⁹⁷. Aynı gün içinde Harbiye Nezareti ile yapılan diğer telgraf yazışmalarında; R.E.P. fabrikalarından alınan uçaklar ve yedek parçaların ilk taksiti olan 25.000 frankın

¹⁹³ ATASE, BLH.179.92.1.64; a.g.e., s. 85.

¹⁹⁴ ATASE, BLH.179.92.1.66.

¹⁹⁵ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 102; Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s.38; Şehbal Dergisi, C. 4, S. 69, (14.02.1913), s. 314. Bkz. Ek. 18,19 ve 20.

¹⁹⁶ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 86-87.

¹⁹⁷ ATASE, BLH.179.92.1.46; ATASE, BLH.179.92.1.47.

Nezaret tarafından gönderilmesinin beklendiği söylenmiştir¹⁹⁸. Harbiye Nezareti'nin 24 Haziran tarihli gönderdiği telgrafta; Bristol uçağının ilk taksiti olan 1.260 İngiliz sterlininin Osmanlı Bankasına yatırıldığı yazmaktadır¹⁹⁹.

İki subay, 25 Haziran 1912'de öğretmen olarak alınacak pilotun nasıl uçtuğunu görmeyi planlamaktaydı. Ne var ki deneme uçuşu yağmurdan dolayı iptal olmuştu. Ertesi gün 26 Haziran 1912 tarihinde Fransız pilotun başarıyla uçuşu gerçekleştirmesi üzerine öğretmen olarak mektep kadrosuna alındığı Nezarete belirtilmiştir. Heyet iki gün içerisinde Berlin'e hareket edecekleri için Paris sefir-i kebiri Rıfat Paşa'ya 25 Haziran 1912 tarihli bir muhtıra yazmışlardır. Bu muhtıra içeriği şu şekildedir²⁰⁰:

(1) İstanbul'daki "Tayyare Mektebi" için 1762 frank değerinde alet satın alınmıştır ve makbuzu kendilerine teslim edilmiştir. Nakliye masrafı İstanbul'da verilecektir.

(2) 9900 frank büyük bez hangar, 3570 frank iki adet küçük bez hangar ve 250 frank ambalajlanması için verilmiştir. İlk taksit olarak 4575 frank ödenmiştir ve makbuzu teslim edilmiştir. Nakliye masrafları İstanbul'da teslim edilecektir.

(3) R.E.P. fabrikası ile üç eğitim uçağı ve birçok yedek parça için 75.000 frank konusunda anlaşılmıştır. İstanbul'dan ilk taksit olarak 25.000 frank istenmiştir. Kalan miktar teslimattan sonra verilecektir.

(4) Mösyö Bresson adında bir Fransız pilotla İstanbul'daki "Tayyare Mektebi"nde öğretmen olarak çalışması konusunda anlaşılmıştır. Maaşı aylık 1.000 franktır. Ayrıca yol masrafı için 500 frank verilecektir.

(5) İstanbul'da "Tayyare Mektebi"nde çalışmak üzere bir makinist ile anlaşılmıştır. Kendisine, maaş olarak aylık 500 frank verilecektir. Sözleşme, bir senelik imzalanmıştır.

¹⁹⁸ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 88-89.

¹⁹⁹ ATASE, BLH.179.92.1.65.

²⁰⁰ Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 90-92.

(6) İstanbul'daki "Tayyare Mektebi"nde uçakların ahşap kısımlarını tamir etmek üzere bir marangoz ile anlaşılmıştır. Bir senelik kontrat yapıp kendisine aylık 500 frank ödenmesi kararlaştırılmıştır.

(7) Bristol fabrikasıyla iki uçak, iki makinist, iki pilot, 60 adet 15'er kiloluk hava torpili, 120 adet üç buçuk kiloluk hava torpili ve yedek parça konusunda anlaşmaya varılmıştır. Bir adet uçağın fiyatı 1200 İngiliz sterlidir. Her bir uçağa ait olmak üzere iki sandıklı bir araba 60 İngiliz sterlidir. İlk taksit olarak İstanbul'dan 1260 İngiliz sterlini istenmiştir. Pilotlarla altı aylık ve peşinen 50 İngiliz sterlini üzerinden anlaşılmıştır. İki makinistle de altı aylık ve peşinen 20 İngiliz sterlini üzerinden sözleşme yapılacaktır.

(8) Subaylar kendilerine verilen 700 lira ile Occasion marka üç adet otomobil almıştır. Nakliyelerinin masrafı İstanbul'da verilecektir.

(9) İncelemeler yapmak amacıyla Paris'te R.E.P., Deperdussin, Nieuport, Farman, Borel, Vuazen, Bleriot, Gnom, Moran uçak fabrikalarını ziyaret etmişlerdir. Klemenbayer, Astra, Zodyak, Godard balon fabrikaları gezilmiştir. Hatta bu amaçla İngiltere'ye dahi gidilmiştir.

Türk subaylar, 27 Haziran 1912 tarihinde Paris sefaretiyle vedalaştıktan sonra gece vakti Berlin'e doğru yola çıkmışlardır. Yarbay Süreyya, 29 Haziran 1912'de Harbiye Nezaretine yazdığı telgrafta; Fransa'dan alınan uçak ve malzemenin bedeli olan 25.000 frank'ın Paris Sefaretine gönderilmesi gerektiğini belirtmiştir²⁰¹. İki subay, 2 Temmuz tarihine kadar sefarette kalarak diğer işlerini de bitirdikten sonra akşam trene binerek 5 Temmuz 1912 tarihinde İstanbul'a geri dönmüşlerdir²⁰².

Süreyya Bey, 28 Temmuz 1912'de Kıtaat-ı Fenniye Şubesine Avrupa'da yaptıkları araştırma gezisi hakkında bir rapor vermiştir²⁰³. Bu raporda; Avrupa ordularının havacılık eğitiminin her ülkeye göre farklılık gösterdiğini vurgulamıştır. Osmanlı ordusu için önerilen uçakların Avusturya'dan; Etrich, Almanya'dan; Rumpler,

²⁰¹ ATASE, BLH.179.92.1.72.

²⁰² Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 94.

²⁰³ ATASE, BLH.179.92.1.73/74/75; ATASE, BLH.179.92.5; ATASE, BLH.179.92.5.1.

Taube, Harlan, Nieuport, Euler, Fransa'dan; Bleriot, R.E.P., Deperdussin ve İngiltere'den Bristol tipi olduklarını belirterek gezi esnasında bunlardan R.E.P., Deperdussin, Bleriot ve Bristol tipi uçaklardan aldıklarını dile getirmiştir. Ayrıca güdümlü balon alımı konusunda da küçük hacimli balonlar alınması gerektiğinin altını çizmiştir²⁰⁴.

Subayların Avrupa'dan dönmesiyle beraber "Tayyare Mektebi" projesi yeniden hız kazanmıştır. Avrupa gezisi öncesi Süreyya Bey'in ısrarıyla Maliye Nezaretinden istenen bütçe için nezaretten onay gelmiştir. Mektep inşaatı için Ordu İnşaat Dairesi'nde mektep binalarının planları hazırlanmıştır ve projenin inşaatı için ihaleye çıkılmıştır ve 12 parça mektep binasının yapılmasını içeren ihale 16.200 liraya bir müteahhit tarafından üstlenilmiştir²⁰⁵. İhalenin ardından Harbiye Nazırının onayı gerekiyordu ve Mahmud Şevket Paşa'nın yerine görevi devralan yeni Harbiye Nazırı Nazım Paşa, mektep için maliyeden alınan bütçeyi kullanacaklarını söylemelerine rağmen "Asker İşkodra'da asker açıktadır. Ben sana İstanbul'da tayyare mektebi yaptırtmam." diyerek reddetmiştir²⁰⁶.

Mahmud Şevket Paşa'nın havacılık konusunda tetkikler ve havacılığın ilerlemesi amacıyla Yarbay Süreyya ve İstihkâm Yüzbaşı Mehmet Ali'yi, Osmanlı-İtalyan savaşı esnasında zor şartlarda Avrupa'ya göndermesi Osmanlı Devleti'nin havacılığın dikkat edilmesi gereken bir alan olduğunun farkında olduğunu göstermektedir.

²⁰⁴ Fethi Kural, *a.g.e.*, s. 200.

²⁰⁵ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 99; Süreyya İLMEN, *a.g.e.*, s. 124.

²⁰⁶ Süreyya İlmen, *a.g.e.*, s. 107.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: BALKAN SAVAŞLARI ÖNCESİ OSMANLI HAVA GÜCÜ VE TAYYARE MEKTEBİ'NİN İNŞASI

3.1. Balkan Savaşı Yaklaşırken Osmanlı Devleti'nin Havacılık Mektebi İçin İnşaat Faaliyetleri ve Hava Kuvvetlerini Geliştirme Çabaları

Trablusgarp Savaşı devam ederken Balkanlarda durum pek iç açıcı değildi. Balkan devletleri bağımsızlıklarını kazandıktan sonra birbirleriyle olan ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır. Sırbistan ve Bulgaristan arasında 1911'de başlayan dostluk müzakereleri neticesinde 13 Mart 1912'de Sırp-Bulgar İttifak Antlaşması imzalanmıştır²⁰⁷. Bu antlaşma ile bir Askeri Konvansiyon oluşturulması hususunda karar alınmıştır. Aynı zamanda iki devlet arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesi de amaçlanmıştır.

Yunanistan ve Bulgaristan da ittifak için bir takım müzakereler yürütmüştür. 16 Ekim 1911'de başlayan görüşmeler, ortak bir paydada buluşamamalarından dolayı kesintiye uğramıştır. Fakat Sırplarla ittifak kurmayı başaran Bulgaristan, Yunanistan ile müzakereleri yeniden başlatmıştır. Her iki devlet arasında sorun olan Girit ve Makedonya meselelerine ara verilerek 29 Mayıs 1912'de "Savunma İttifakı" adı verilen bir antlaşma imzalanmıştır²⁰⁸.

Osmanlı Devleti, İkinci Meşrutiyet'ten sonra ordusunu büyötmeye ve Avrupa'dan getirtilen askeri uzmanların tavsiyeleri doğrultusunda geliştirmeye çalışmıştır. Ancak ordudaki kurmayların yaşının ilerlemiş olması ve ordu içerisinde siyasi oluşumların güçlenmesi bu çalışmaları sekteye uğratmıştır. Öte yandan Balkan devletleri kendi aralarındaki sorunların önemli bir kısmını çözmüş ve işbirliğini sağlamışlardı. 13 Ekim 1912'de Bulgaristan, 17 Ekim 1912'de Sırbistan, 18 Ekim 1912'de de Yunanistan Osmanlı Devleti'ne karşı savaş ilan etmiştir²⁰⁹. Balkan Savaşları öncesinde Osmanlı Devleti'nde ise sorunlar çok fazlaydı. 1908 yılındaki II. Meşrutiyet'in ilanı sonrası siyasi çalkantılar devam etmekteydi ve I. Balkan Savaşı öncesi İttihat ve Terakki Partisi ile

²⁰⁷ Fahir Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 650.

²⁰⁸ *a.g.e.*, s. 660.

²⁰⁹ İkdâm Gazetesi, (18.10.1912; Tasvir-i Efkar, (19.10.1912).

Hürriyet ve İtilaf Fırkası arasında çekişme yaşanmaktaydı. Diğer taraftan Osmanlı Ordusu, Trablusgarp'ta İtalyanlar ile savaştan yeni çıkmıştı. 1906 yılında yapılan nüfus sayımlarına göre Osmanlı Devleti'ndeki toplam kişi sayısı 20.884.630 kişiydi. Bu nüfusun 3.000.000'unu Balkan topraklarındaki nüfus oluşturunuyordu²¹⁰. Osmanlı ordusundaki asker sayısı ise 1.000.000 civarındaydı ve 14 kolordu ve 6 tümenden oluşuyordu. Ancak savaş sırasında birçok deneyimli askerin terhis edilmesiyle birlikte asker sayısı 750.000'e düşmüştür²¹¹. Buna karşılık Karadağ ordusunda 45.000, Yunanistan ordusunda 100.000, Sırbistan ordusunda 200.000 ve Bulgaristan ordusunda ise 400.000 kadar asker bulunmaktaydı.

Tayyare Mektebi'nin eğitim binalarının inşaatına Birinci Balkan Savaşı'ndan birkaç ay önce başlanmıştır. Bu süreçte, Süreyya Bey, ordu içindeki çekişmelerden dolayı Genel Karargâh İkinci Şubesi'ne atanarak havacılık üzerine yapılan çalışmalardan uzaklaştırılmıştır²¹². Mektepte biri sacdan diğeri de ahşaptan olmak üzere iki adet uçak hangarı bulunuyordu. Bunun yanı sıra idari ve onarım kısmı olarak kullanılan birkaç çadır da bulunmaktaydı²¹³. Savaşın başlangıcında tarafların elindeki uçak sayısına bakılacak olursa; Osmanlı ordusunda üç adet R.E.P., "Osmanlı" ve "Prens Celaleddin" adlı iki adet Deperdussin, iki adet Bristol, iki adet Harlan ve bir adet "Varna" adlı Bleriot model uçaklar bulunmaktaydı. Ayrıca iki uçaktan oluşan üç müfreze, iki adet Mars ve bir adet Bleriot bu mütevazı filoya kısa süre içerisinde dahil olmuştur²¹⁴. Mektebin eğitim amaçlı kullanılan uçak envanteri ve personellerine bakıldığında; bir adet tek kişilik Deperdussin, bir adet çift kumandalı R.E.P., bir adet tek kişilik R.E.P ve bir adet rule makinesi olarak kullanılan R.E.P. uçağı vardı. Bununla birlikte mektepte Fransız asıllı öğretmen pilot Mösyö Bresson ile iki Fransız makinist çalışıyordu²¹⁵.

Balkan Savaşları yaklaşırken Osmanlı hava kuvvetleri çatısı altında 16 pilot bulunuyordu. Ancak bu pilotların birçoğu Balkan Savaşları'na katıldıkları için eğitimleri

²¹⁰ Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Bahar Tırnakçı (çev.), Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 400-401.

²¹¹ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 38.

²¹² Ajun Kurter, a.g.e., s. 113.

²¹³ a.g.e., s. 103.

²¹⁴ Yavuz Kansu, a.g.e., s. 129. Bkz. Ek. 21 ve 22.

²¹⁵ Ajun Kurter, a.g.e., s. 115.

yarıda kalmıştır. Bunların içerisinde uçabilecek pilot sayısı yalnızca altı kişidir. Bu pilotların isimleri şunlardır:

-Yüzbaşı Fesa

-Kolağası Cemal

-Yüzbaşı Refik

-Yüzbaşı Fevzi

-Yüzbaşı Salim

-Teğmen Nuri

Pilot açığını kapatmak için üç Fransız, iki Alman pilot, üç Fransız ve iki Alman makinist Avrupa'dan getirtilmiştir²¹⁶. Osmanlı ordusundaki ilk yabancı pilot olan Jahnow, 13 Ağustos 1912 tarihinde padişah tarafından teğmen rütbesiyle atanmıştır²¹⁷.

3.2.Balkan Savaşları Öncesi Balkan Devletlerinin Hava Kuvvetleri Varlığı

Balkan Savaşları başlamak üzereyken Bulgar ordusunda on, Sırp ordusunda ise beş adet uçak bulunmaktaydı. Bulgarlar Fransa, İtalya ve Avusturya'dan pilot getirtmiştir²¹⁸. Yunanistan ise uçak alımı için komisyon kurmuştur²¹⁹. Yunanistan'a, üç tanesi Amerika'da yaşayan Rumlar tarafından olmak üzere; dört adet Farman tipi uçak ve iki adet deniz uçağı bağışlanmıştır²²⁰. Bazı Fransız ve Rus pilotlar ise Balkan ordularına gönüllü olarak katılmışlardır²²¹.

²¹⁶ Fethi Kural, *a.g.e.*, s. 268. Bkz. Ek. 23.

²¹⁷ *a.g.e.*, s. 294.

²¹⁸ Michael Paris, "The First Air Wars - North Africa and the Balkans", 1911-13, *Journal of Contemporary History*, V. 26, N. 1 January 1991, s. 101.

²¹⁹ Hikmet gazetesi, (01.09.1912).

²²⁰ ATASE, BLH.179.1.34; Ole Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Dutch Aviation Society 2005; Philip S. Jowett, Stephen Walsh, *Balkan Harpleri'nde Ordular 1912-13*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012, s. 46.

²²¹ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 40.

3.3. Birinci Balkan Savaşında Tarafların Uçak Kullanımı

Osmanlı Ordusu; Balkan Savaşlarından Şark ve Garp ordusu olmak üzere ikiye ayrılmış; Şark ordusu Bulgarlarla, Garp ordusu ise Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ ile çarpışmıştır. Şark ordusu Kırklareli’de toplanmıştır. Şark Ordusuna Müfreze Komutanı Kolağası Yüzbaşı Cemil başında bulunduğu üç Türk subay, iki Alman pilot ve iki Alman makinist katılmıştır. Bunlara ise iki adet Harlan tipi uçak verilmiştir. Selanik merkezli Garp ordusunda ise Yüzbaşı Fesa’nın kumandasında Bleriot ve R.E.P. uçakları ve pilot olarak da; Teğmen Nuri ve bir Fransız pilot bulunmaktaydı²²².

İlk harekât emri Şark cephesinde verildi. İlerlemeye başlayan Bulgar ordusunu durdurmak için 21 Ekim 1912’de taarruza geçildi. Bulgarlar Osmanlı ordusunu hızlı bir şekilde geri püskürterek hızla ilerlediler. Bulgarların eline geçmemesi için Kırklareli’nde bulunan iki adet uçak terk edilmiş ve Bulgar 3. Ordu Komutanı General Dimitriev, 24 Ekim günü Bulgar Başkomutanlığına yolladığı telgrafta iki adet Harlan uçak ele geçirdiklerini belirtmiştir²²³. Bu şekilde, iki uçak, daha Bulgarlara karşı kullanılmadan düşmanın eline geçmiştir. Çatalca ve Gelibolu hattında Bulgarlar durdurulmuştur. I. Balkan Savaşı’nın sonunda Bulgarlar, Edirne üzerinde keşif ve bomba atmak amacıyla balon ve uçak uçurmuşlardır²²⁴. Savaş esnasında Bulgarlar, Makedonya ve Edirne’de halkın üzerine uçaklarla beyannameler atmışlardır²²⁵. Atılan beyannamelere karşılık halkın moralinin yükseltilmesi için 1 Kasım 1912 tarihinde Edirne Mevki-i Müstahkeme Kumandanı Ferik Mehmet Şükrü Paşa da bir beyanname yayınlamıştır²²⁶. Bulgarların attığı beyannamelerden birinde şu yazmaktadır²²⁷: “*Size, sizin kendinize, analarınıza, hemşerilerinize yazık değil mi? Beyhude harbe girdiniz. Türkiye Trakya ‘da icra-yı hükm etti. Fenalığın sonu gelmiştir.*”

²²² Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 129; Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 117.

²²³ Mazlum Keyüsk, *a.g.e.* s. 79-80.

²²⁴ *a.g.e.*, s. 99.

²²⁵ Yunus Emre Tekinsoy, “*Balkan Harpleri Esnasında Osmanlı Kamuoyu (1912-1913)*”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2015, s. 476; Şehbal Dergisi, C. 4, S. 67, (28.12.1912), s. 364.

²²⁶ Kazım Karabekir, *Edirne Hatıraları*, Ziver Öktem(der.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009, s. 89-90.

²²⁷ Yunus Emre Tekinsoy, *a.g.t.*, s. 476.

Garp cephesinde ise uçaklar Selanik'e nakledilmiştir. Osmanlı uçakları havalanmaya başlayarak birkaç uçuş yapmalarına rağmen bir sonuç alınamamıştır. Bunun sebebi olarak da Selanik'e gönderilen müfrezenin ikiye bölünmesi ve hava-kara kuvvetleri arasındaki iletişimin sağlıklı olmaması söylenebilir²²⁸. Fransız pilotlar kendilerini riske atmak istemedikleri için verimli olamamışlardır. Sırpların uçak uçurduğu hakkında elimizde bir bilgi yoktur. Yunan kuvvetlerinin Selanik'e yaklaşmasıyla birlikte düşman eline geçmesini engellemek için 10 Kasım 1912'de uçaklar yakılmıştır. Yüzbaşı Fesa, Teğmen Nuri ve Üsteğmen Fethi bu süreçte Fahrizade Adil Bey'in evinde saklanmışlardır. Bu havacı subaylar Mısırlı Ömer Tosun Paşa'nın muhacirlerin alınmaları için yolladığı vapura sivil kıyafetlerle binerek İstanbul'a gelmişlerdir²²⁹. Fransız pilot ve makinistler de Selanik'ten ülkelerine geri dönmüşlerdir²³⁰. Yeşilköy'deki mektebe döndüklerinde bir keşif uçuşu yapmaları istenmiştir. Bunun üzerine Teğmen Nuri Bey, bu göreve getirilmiştir. Mektebin pistinden kalkarak Çatalca ve civarındaki düşman kuvvetlerini inceleyerek geri dönmüştür²³¹.

Balkan Savaşı'nın tarafları arasında 25 Kasım'da başlayan görüşmeler neticesinde 3 Aralık 1912'de barış antlaşması imzalanmasıyla I. Balkan Savaşı bitmiştir²³². Balkan Savaşı'nın birinci safhası bittikten sonra mektep inşaatına devam edilememiştir. Mektebin müdürü Kolağası Cemil olmuştur. Pilot kadrosuna da İngiltere'deki Bristol pilot okulundan eğitimleri bitmeden geri çağırılan Üsteğmen Fethi, Teğmen Fazıl ve Teğmen Fethi katılmıştır²³³.

3.4.İkinci Balkan Savaşı Sırasında Havacılık Mektebi

Savaş sonrası antlaşma imzalanmasına rağmen Osmanlı kumandanları Bulgarların Çatalca hattında yeniden savaşa hazırlandıklarından şüpheleniyorlardı. Bu sebeple Çatalca'nın etrafında keşif amacıyla 10 Şubat 1913 tarihinde pilot Üsteğmen Fethi ve

²²⁸ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 120.

²²⁹ *a.g.e.*, s. 121; Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 81.

²³⁰ Orhan Aydar, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara 1948, s. 49.

²³¹ Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 86-88.

²³² Richard C. Hall, *Balkan Savaşları 1912-1913 I. Dünya Savaşı'nın Provası*, Homer Yayınları, İstanbul 2003, s. 91.

²³³ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 127-130.

rasıt olarak 10. Kolordunun Kurmay Başkanı Enver'in emriyle Binbaşı Sedat görevlendirilmiştir²³⁴. Bir saat on dakika süren keşfin sonucunda önemli bilgiler elde edilmiştir. Üsteğmen Fethi pilot olarak aynı bölgede 24 Mart ve 6 Mayıs tarihlerinde de keşif uçuşunda bulunmuştur²³⁵. Bu uçuşlarındaki başarısından dolayı gümüş liyakat madalyasıyla ödüllendirilmiştir²³⁶.

II. Balkan Savaşı başlamadan önce 23 Ocak 1913 tarihinde Bab-ı Ali'ye İttihat ve Terakki Partisi ve taraftarları baskın yaparak mevcut hükümeti indirdiler. Bu baskın sırasında Harbiye Nazırı Nazım Paşa ile yaveri Yüzbaşı Tevfik Bey öldürülmüştür. Sadrazam Kamil Paşa zorla istifa ettirilmiştir. Mahmud Şevket Paşa'ya sadrazamlık ve Harbiye Nazırlığı görevi verilmiştir. Mahmud Şevket Paşa'nın göreve tekrardan gelmesinden sonra mektebin geliştirilmesi için başta uçak mevcudunu artırmak amacıyla çalışmalara devam edilmeye başlanmıştır. Almanya'dan hava bölüklerinde ve eğitim kullanılması amacıyla iki adet Mars Pfeil tipi çift kişilik uçak, iki adet rasıt dürbünü satın alınmasının yanı sıra Mars fabrikası ile yapılan anlaşma gereği Mario Scherff ve Walter Fray adlarında iki Alman pilot ve iki makinist getirtilmiştir²³⁷. Süreyya Bey, Genel Karargah'daki görevinden alınarak tekrardan havacılık işlerinin yürütüldüğü Kıtaatı Fenniye Şubesine getirilmiştir²³⁸.

1913'ün Şubat ayında havacılık işleriyle ilgilendiği görevinden alınan Süreyya Paşa, Mahmud Şevket Paşa'nın tekrar Harbiye Nazırı olmasıyla birlikte Nisan ayında tekrar görevine geri getirilmiştir. Ardından İstihkâm Binbaşı Ali ve Pilot Teğmen Nuri ile Berlin'e mektep için malzeme ve uçak alımı için gönderilmişlerdir. 14 Nisan 1913'te Harlan fabrikası ile yaptıkları görüşmede fabrikanın, hazine tahvili karşılığında 10 adet uçak ve yanında da bomba verileceğini nezarete bildirmiştir²³⁹.

Uçakların orduda keşif amacıyla kullanılmaya başlamasıyla birlikte rasıt ihtiyacı çoğalmaya başlamıştır. Zira, pilot uçak ile meşgulken yanında bulunan rasıtın etrafını

²³⁴ Orhan Aydar, *a.g.e.*, s. 33-36.

²³⁵ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s.136-138.

²³⁶ Şehbal Dergisi, C. 4, S. 75, (14.05.1913), s. 51. Bkz Ek. 24.

²³⁷ Fethi Kural, *a.g.e.*, s. 321.

²³⁸ Süreyya İlmen, *a.g.e.*, s. 110.

²³⁹ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 138-139.

dikkatli bir şekilde gözlemleyerek notlar alması gerekiyordu. Bu ihtiyaç doğrultusunda 17 Mayıs 1913 tarihli emire göre, mektepteki uçaklardan biri kullanılarak Yüzbaşı Kemal görev alacaktır ve 17 Haziran'da Teğmen Nuri, Deperdussin uçağıyla rasit eğitiminde yer alacaktır²⁴⁰.

Balkan devletleri I. Balkan Savaşı'nın bitmesinden sonra kendi aralarında anlaşmazlıklara düştüler. Bulgaristan'ın antlaşmadan sonra sınırının genişlemesinden rahatsızlık duyuluyordu. Yunanistan, Sırbistan, Karadağ ve fırsattan istifade etmek isteyen Romanya, Bulgaristan'a saldırdılar. Osmanlı Devleti bu fırsatı değerlendirmek amacıyla 13 Temmuz 1913'te Edirne ve Kırklareli hattına doğru taarruza geçtiler²⁴¹.

7 Temmuz 1913'te Başkomutanlık Erkan-ı Harbiyesi'nden Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne gönderilen emirde, mektep bünyesinde bulunan pilotların hazır olması ve saldırı harekâtının başlamasıyla birlikte uçaklarında düşman birliklerinin keşfi için harekete geçmek için hazır olmasını emretmiştir²⁴². Osmanlı ordusunda kullanılabilecek üç adet uçak vardır. Bunlar; Bleriot, R.E.P. ve Mars tipi uçaklardı. Hazır olan pilotlar ise; Yüzbaşı Fesa, Mülazım Teğmen Nuri, Yüzbaşı Salim, Yüzbaşı Fazıl ve Üsteğmen Fethi; rasit olarak da Kurmay Binbaşı Sedat, Kurmay Yüzbaşı Kemal ile ara ara Kurmay Yarbey Enver Paşa bulunuyorlardı²⁴³. Yabancı pilotlar savaştan hemen önce isteksiz tavırlar göstermişlerdir. Rentzel ve Jahnow isimli pilotlar uçmayı reddettikleri ve iki Alman makinistin de sözleşmeleri bittiği için ordudan ayrılmışlardır. Ancak Fransız öğretmen pilot Bresson ve bir makinist görevlerine devam etmişlerdir²⁴⁴. Mektep kadrosunda yeterli sayıda makinist olmamasından ötürü 10 Temmuz 1913 tarihli Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda donanma tersanesinden makinist ve marangoz istenmiştir²⁴⁵. Bu yazıda makinist olarak, Tophaneli İbrahim Murat ve Beşiktaşlı İsmail Hüseyin'in isimleri geçmektedir²⁴⁶.

²⁴⁰ Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 97-98; Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 28.

²⁴¹ Richard C. Hall, *a.g.e.*, s. 106.

²⁴² Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 114.

²⁴³ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 42-44; Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 110.

²⁴⁴ Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 28; Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 95.

²⁴⁵ Fethi Kural, *a.g.e.*, s. 265.

²⁴⁶ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 154.

Uçaklar hareket için Çorlu'ya nakledilmiş ve buradan kalkarak devamlı keşif hareketinde bulunarak Bulgarların askeri manevraları hakkında bilgi alınmıştır. Bu keşif hareketleri savaştan birkaç gün önce başlayarak savaşın sonlarına kadar devam etmiştir. 22 Temmuz 1913 tarihinde Edirne'nin geri alınmasından sonra uçak alçak irtifadan uçarak halkı selamlayarak Edirne'ye inmiştir²⁴⁷. 26 Temmuz 1913 tarihinde kurtarılan Kırklareli'nin üzerinde bir keşif uçuşu planlanmıştır ve bu uçuşun başında Bristol uçağıyla Yüzbaşı Fesa Bey bulunuyordu²⁴⁸. Yüzbaşı Fesa'nın sol kanadında R.E.P. uçağıyla Teğmen Nuri, sağ kanadında da Mars uçağıyla Yüzbaşı Fethi ve rasit olarak da Teğmen Kemal vardı.

Keşif uçuşları yapan Osmanlı uçaklarında ayırt edici herhangi bir işaretin bulunmaması nedeniyle zaman zaman karadaki Osmanlı birlikleri tarafından Osmanlı uçakları dost ateşine maruz kalabilmekteydi. Bu olaylardan birisinde, 16 Temmuz 1913'te keşfe çıkan Mars tipi uçağa üç kurşun isabet etmiştir ve bunu üzerine sonraki gün Levazım Reisliğine yazı gönderilerek Osmanlı uçaklarına turuncu renkte ay-yıldız konulması için boya istenmiştir²⁴⁹. Kanatların altına gövdeye yakın kısmına turuncu ve kırmızının karışımı olan bir renk ile ay-yıldız konulmasına karar verilmiş ve bu 1914'ün sonlarına kadar kullanılmıştır²⁵⁰.

Savaş sürerken Almanya'dan sipariş edilen Parseval Balonları 5 Ağustos'ta İstanbul'a ulaşmıştır. Balonla birlikte gelen Alman uzmanlardan oluşan bir ekip tarafından İstanbul'da bir uçuş gerçekleştirilmiştir. Alman ekibin içerisinde yer alan Binbaşı Hackster, Osmanlı Devleti'nde havacılığını gelişmesi için yapılması gerekli icraatları içeren bir rapor hazırlamıştır. Bu raporda; Harbiye Nezareti'ne bağlı bir hava kuvvetleri birimi oluşturulmasının, balon ve uçak bölümlerinin ayrılmasının, parça onarım ve üretiminin geliştirilmesinin, meteoroloji istasyonu oluşturulmasının ve uluslararası düzeyde bir sivil havacılık kulübü kurulmasının gerektiğini belirtmiştir²⁵¹.

²⁴⁷ Fethi Kural, *a.g.e.*, s. 252; Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 139.

²⁴⁸ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 157.

²⁴⁹ Fethi Kural, *a.g.e.*, s.268.

²⁵⁰ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 164.; Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 32.

²⁵¹ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 46.

Tayyare Mektebi Müdürlüğü 18 Ağustos 1913 tarihinde Başkomutanlığa yolladığı yazıda; uçakların yedek parça ihtiyacına işaret etmiştir. Parçaların yurtdışından temininin çok pahalıya mal olduğunu dile getirmiştir. Parçaların üretiminin Zeytinburnu'ndaki fabrikada uzun sürede gerçekleşebildiğini vurgulamıştır. Bu sorunun çözümü için bahriye fabrikası tarafından kullanılmayan onarım tezgâhlarının belge karşılığında mektebe verilmesini istemiştir²⁵².

22 Kasım 1913 tarihinde Teğmen Nuri Bey yanında rasit olarak Teğmen Hami Bey ile “Prens Celaleddin” adlı uçakla, Edirne'den havalanarak Babaeski-Çorlu-Çatalca istikametinden giderek Yeşilköy Tayyare Mektebine inmiştir. Bir başka noktada ise Yüzbaşı Kemal Bey, Kırklareli'den havalanarak Yeşilköy'e inmek isterken yanlışlıkla Manyas'a inmiştir. Bu iki uçuş Türk havacılık tarihinin ilk uzun mesafeli uçuşları olması bakımından önemlidir. Bu uçuşları gerçekleştiren iki pilota onar lira ikramiye verilmiştir²⁵³.

Süreyya Bey'in 19 Temmuz 1913 tarihli hazırladığı raporunda uçuşa yasak bölgelerin nereler olduğu, Osmanlı Devleti hava sahası ve devletin toprakları içinde balon veya uçakla uçacak kişilerde bulunması gereken belgelerden bahsedilmiştir²⁵⁴. Görevden alınmadan önce 17 Kasım 1913 tarihinde Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğine yazdığı raporda havacılığın gelişmesine katkıda bulunması amacıyla “Havacılık” adında her iki ayda bir çıkacak bir dergi düşündüğünü, bu derginin Avrupa'da havacılık alanında bulunan yeni tekniklerden haberdar olmalarını sağlayacağını ve ayrıca derginin içeriğinde balon sürücüleri ve pilotların hizmetlerinin de yazılacağını belirtmiştir²⁵⁵. Yıllık elli lira masrafı olacak bu derginin, abone olacak subay ve zabıtlar sayesinde masrafını çıkaracağını altını çizerek söylemiştir. 22 Aralık 1913'te Harbiye nezaretinin emri üzerine “Tayyare Mektebi”nin krokisini teslim etmiştir²⁵⁶. 14 Ocak 1914'te görevden alınarak Erzincan'daki 31.Tümen komutanlığına atanır²⁵⁷.

²⁵² ATASE, BLH-177-83-6-44; Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 33.

²⁵³ ATASE, BLH-177-83-10.

²⁵⁴ B.O.A.DH.I.UM.EK.88.36.0.

²⁵⁵ Süreyya İlmen, *a.g.e.*, s. 135-136.

²⁵⁶ *a.g.e.*, s. 139.

²⁵⁷ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 47.

Balkan savaşını ikinci evresinde taraf ülkeler tek bir antlaşma yerine her ülke birbiriyle ayrı barış müzakerelerine başlamıştır. Osmanlı ise ilk olarak Bulgaristan ile 29 Eylül 1913 tarihinde, Yunanistan ile 14 Kasım 1913, Sırbistan ile de 13 Mart 1914'te barış antlaşması imzalanmıştır²⁵⁸. Balkan savaşında Osmanlı devleti adına havacılık önemli gelişmeler göstermiştir. Keşif uçuşu konusunda geniş bir tecrübe kazanılmıştır. Sözleşmeli yabancı pilotlardan verim alınamadığı görüldükten sonra Osmanlı ordusunun kendi bünyesindeki pilotluk eğitimi alan subaylarının eğitimine daha da yoğunlaşmıştır.

3.5. Balkan Savaşı Sonrası Havacılıktaki Gelişmeler

Balkan Savaşları sonrası uçaklar halkın daha fazla dikkatini çekmeye başlamıştır. Bunun örneklerinden biri Müdafaa-i Hukuk Nisvan Cemiyetinin havacılık mektebini ziyareti ve ardından cemiyetin üyelerinden Belkıs Hanım'ın uçağa binmesiydi. Aynı zamanda bir okulda müzik öğretmeni ve "Kadınlar Dünyası" dergisi yazarlarından biri olan Belkıs Hanım, 1 Aralık 1913 tarihinde pilot Fethi Bey'in kullandığı uçağa binerek 1.000 metre irtifada Bakırköy ile Beyoğlu arasında gezmiştir²⁵⁹. Bu gezinti öğlen saat 15.15-16.00 arasında 45 dakika kadar sürmüştür. Belkıs Hanım, Türk havacılık tarihine uçağa binen ilk Türk kadını olarak geçmiştir.

Balkan Savaşlarından hemen sonra İstanbul'a gelen bir Macar şirketi yetkilileri, İstanbul'da bir uçak fabrikası ve sivil bir pilot okulu açmak için girişimlerde bulunmuşlar ve projelerini sunmuşlardır. Okulun beş ay içerisinde açılıp eğitime başlayacağını söylemişlerdir. Macar şirketinin projesinde şu hususlara işaret edilmiştir²⁶⁰:

- (1) Açılacak sivil havacılık mektebinde eğitim süresi altı ay olacaktır.
- (2) Mektebin öğretmen pilot ihtiyacı ve malzemelerini fabrika sağlayacaktır.
- (3) Fabrika okulun yanında olacak ve döneminin en gelişmiş uçaklarını üretecektir.

²⁵⁸ Fahir Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 689-691.

²⁵⁹ Şehbal Dergisi, C. 4, S. 87, (1.12.1913), s. 290. Bkz. Ek. 25 ve 26.

²⁶⁰ Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 33.

- (4) Uçakların motorları hükümetin uygun göreceği firmadan alınacaktır.
- (5) Fabrikada Türk işçiler de istihdam edilecektir.
- (6) Fabrika, satın alınmak üzere, her zaman hazırda uçak bulunduracaktır.
- (7) Her kesimden kişiler bu okulda eğitim alabilecektir.
- (8) Yeni buluna icatlar gizli tutulacaktır.

Macarların İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü ile bu proje hakkında gerçekleştirdikleri görüşmelerden olumlu bir netice çıkmamıştır. La Turquie gazetesinin 3 Temmuz 1913 tarihli haberine göre, Rıza Bey adındaki bir otomobil teknisyeni ile Hayri Bey adındaki bir uçak meraklısı iki kişinin Tophane Askeri Fabrikasına başvurarak uçak üretmek istedikleri yazmaktadır²⁶¹.

1914 yılı başlarında Kıtaat-ı Fenniye Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğine bağlı olan Osmanlı hava teşkilatı, bu yıl içerisinde Muvasal ve Muhabere Şubesine bağlanarak Teşkilatı Havaiye Müfettişliği adını almıştır²⁶². 28 Şubat 1914'te idari yetersizlik sebebiyle Binbaşı Cemal Tayyare Mektebi müdürlüğünden alınarak yerine vekil olarak Binbaşı Veli getirilmiştir²⁶³.

Osmanlı hükümeti yetkilileri, özellikle Enver Paşa'nın ısrarıyla İstanbul-İskenderiye arasında 2.500 km'lik kıtalararası bir hava seferi planlanmıştır. Bu seferi yapmak istemelerinin sebepleri; Balkan Savaşları sonucunda sarsılan güçlü Osmanlı imajını düzeltmek, halkın moralini yükseltmek ve geçtikleri bölgelerdeki Arap nüfusun Osmanlı'ya bağlılığını ölçmektir²⁶⁴. Yolculuğun iki farklı pilotun kullanacağı iki uçakla yapılmasına karar verilmiştir²⁶⁵. 15 gün sürmesi planlanan bu seyahatin güzergâhı

²⁶¹ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 162.

²⁶² Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 50.

²⁶³ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 137. Bkz. Ek. 27.

²⁶⁴ Rezzan Ünalp, "İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Gerçek", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 10 Şubat 2011*, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s. 135-145; Mazlum Keyüsk, *a.g.e.*, s. 180-181.

²⁶⁵ B.O.A.İ.DUİT.8.92; B.O.A.DH.KMS.15.2.

sırasıyla; İstanbul, Eskişehir, Afyonkarahisar, Konya, Adana, Halep, Humus, Beyrut, Şam, Kudüs, El Ariş, Bur Said (Port Said), Kahire ve İskenderiye'dir²⁶⁶. Tayyare Mektebi'nin bünyesinden seçilen pilotlar; Üsteğmen Fethi ve Teğmen Nuri, rasıtlarda; Mülazım Evvel Sadık ve Yüzbaşı İsmail Hakkı'dır²⁶⁷.

Bu seyahati propaganda yapılması için isteyenlerin başında gelen Harbiye Nazırı Enver Paşa ve Miralay Cemal Paşa'nın 8 Şubat 1914'te katıldığı coşkulu bir törenle Yeşilköy'deki mektebin pistinden ilk olarak Nuri sonrasında da Fethi havalanmıştır. Yolcuğun ilerleyen aşamalarında pilot Yüzbaşı Fethi ve rasıtı Yüzbaşı Sadık Bey, 27 Şubat 1914 tarihli Şam-Kudüs arası uçuşu esnasında Taberiye Gölü'nün güneydoğusunda yer alan Şamriye civarında "Muavenet-i Milliye" adlı Bleriot tipi uçakla kayalığa düşerek şehit olmuşlardır²⁶⁸. Kaza haberi alındıktan sonra Beyrut Müftülüğü İstanbul'a baş sağlığı dileklerini iletmiştir²⁶⁹. Fethi ve Sadık Bey'ler Şam'daki Emeviye Camisindeki Selahaddin Eyyübi Türbesinin avlusuna defnedilmişlerdir²⁷⁰. Teğmen Nuri, rasıtı Yüzbaşı İsmail hakkı ile 6 Mart 1914 tarihinde Şam'dan havalanıp Beyrut'a giderken rüzgâr sebebiyle denize düşmüşlerdir. İsmail Hakkı kurtarılmış ama Teğmen Nuri şehit olmuştur²⁷¹. Nuri Bey de Şam'da aynı yere defnedilmiştir²⁷². Seferi tamamlamaları için pilot Yüzbaşı Salim ve rasıtı Kurmay Yüzbaşı Kemal, 1 Mayıs 1914'de Kudüs'ten yola devam etmişler ve 15 Mayıs 1914 tarihinde İskenderiye'ye coşkulu bir kalabalık eşliğinde başarılı bir şekilde inmişlerdir²⁷³. Osmanlı pilotlarının üç kıtayı birden geçtiği bu sefer neticesinde Osmanlı Devleti, havacılık alanında bir anlamda kendini dünyaya kanıtlamıştı ancak tecrübeli ve iyi pilotlarını da kaybetmişti.

Binbaşı Veli Bey, teşkilatın başına geçtikten sonra bir heyet beraberinde Avrupa'da 22 uçak fabrikasını gezerek incelemelerde bulunmuştur. Aynı zamanda Türk

²⁶⁶ B.O.A.DH.KMS.15.2.

²⁶⁷ Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilâtı", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S.1, 2000, s. 146-147.

²⁶⁸ Ergüder Gediz, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1 (1911-1918)*, Hav..Kuv.Tar. Şub. Müd. Çalış., Ankara 1933, s. 80; Emin Nihat Sözeri, "Türk Tayyareciliği", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S.202, Ankara 1961 s. 42. Bkz. Ek. 28

²⁶⁹ B.O.A.İ.MBH.14.1332.

²⁷⁰ Ajun Kurter, *a.g.e.*, s. 204.

²⁷¹ Orhan Aydar, *a.g.e.*, s. 88.

²⁷² B.O.A.DH.MS.23.34. Bkz Ek. 29 ve 30.

²⁷³ Tasvir-i Efkar Gazetesi, (19.05.1914).

havacılığını geliştirmek konusunda çalışacak bir uzman aranıyordu. Fransa Hava Servisi'nin başındaki General Haynard tarafından önerilen Binbaşı Marki de Goys Mazeyrac, "Tayyare Mektebi" müdürlüğüne getirilmiştir²⁷⁴. 1914'ün Mayıs ayında göreve başlayıp 5 Haziran 1914'teki Birinci Dünya Savaşı seferberlik ilanına kadar görevde kalmıştır. Görev süresi boyunca yaptığı icraatlardan bazıları şunlardır: Osmanlı hava personelinin üniformasını düzenleyerek kalpağın üzerine ay-yıldızlı kanat ve üniformanın yakasıyla birlikte pantolonun yanlarındaki çizgiyi kırmızı olarak tasarlamıştır. 1914'te Haziran ayında Avrupa'ya heyet göndererek 26 adet Morane, 15 adet Nieuport, altı adet Caudron satın aldırarak 35 kara ve 15 deniz uçağını daha hava envanterine katma girişiminde bulunmuştur²⁷⁵. Parası verilmesine rağmen, savaş nedeniyle 15 Nieuport teslim edilmemiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın yaklaştığı günlerde Osmanlı Devleti'nde havacılık teşkilatı belli bir aşama kaydetmişti. Yeni uçaklar ve malzemeler satın alınmış ve en önemlisi mektep düzenli bir şekilde ders verip kendi pilotlarını yetiştirmeye başlamıştır. 1914'te Yeşilköy'deki mektepte eğitime devam eden pilot, rasıt adayları ve eğitim uçakları aşağıdaki tablolardadır²⁷⁶.

Tablo.2: 1914 yılında Tayyare Mektebi öğrencileri

TAYYARE MEKTEBİ'NDE EĞİTİM GÖRENLER	EĞİTİM ALDIKLARI BÖLÜM
Yüzbaşı Fevzi	Pilotluk eğitimi
Piyade Mülazım Abdullah	Pilotluk eğitimi
Piyade Mülazım Mehmet Ali	Pilotluk eğitimi
Süvari Mülazım Şakir Fevzi	Pilotluk eğitimi
Piyade Mülazım Ali Rıza	Pilotluk eğitimi
Mitrilyöz Mülazım-ı evvel Hasan Tahsin	Pilotluk eğitimi
Mülazım-ı evvel Hüseyin Avni	Pilotluk eğitimi
Mülazım-ı evvel Mehmet Cemal	Pilotluk eğitimi
Süvari Mülazım-ı evvel Cemil	Rasıtlık eğitimi
Süvari Mülazım-ı evvel Ahmet Cevdet	Rasıtlık eğitimi
İstihkâm Mülazım Osman Tayyar	Rasıtlık eğitimi
Mülazım İbrahim Orhan	Rasıtlık eğitimi
Mülazım Şakir Hazım	Rasıtlık eğitimi

²⁷⁴ B.O.A.BEO.4262.319591.1.1; B.O.A.BEO.4262.319591.2.1; B.O.A.MV.185.36.1.1.

²⁷⁵ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü*, s. 51-52.

²⁷⁶ Yavuz Kansu, *a.g.e.*, s. 160.

Tablo.3: 1914 yılındaki Tayyare Mektebi'nin eğitim uçaklarının mevcudu

EĞİTİM UÇAK TİPLERİ	ADETİ	ÖZELLİKLERİ
Deperdussin	2	25 beygirlik Argus motorlu tek kişilik ve 70 beygirlik çift kişilik
R.E.P.	4	Bir adet 70 beygirlik çift kişilik ve üç adet 40, 60 ve 80 beygirlik tek kişilik
Bleriot	3	35 beygirlik tek kişilik

1914 yılının Mart ayında Yeşilköy Tayyare Mektebine Bağlı Yeşilköy Deniz Tayyare Mektebi açılmıştır²⁷⁷. Bu mektep için Avrupa'dan deniz uçakları sipariş edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte daha sistemli bir hava teşkilatına ihtiyaç olduğunun farkına varılmıştır. Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa'nın emriyle bir askeri havacılık teşkilatı nizamnamesi hazırlanmıştır. 14 Şubat 1915'te yürürlüğe giren bu nizamname, Osmanlı Ordusu Tayyarecilik Teşkilatı Nizamnamesi olarak adlandırılmıştır²⁷⁸. Bu nizamnameye göre, Osmanlı ordusu bünyesindeki bütün havacılık birimleri bir genel müdürün başkanlığı altında birleştiriliyordu. Tayyare Genel Müdürlüğü ismi verilen havacılık teşkilatı beş birimden oluşacaktı. Bu bölümler; tayyare genel müdürlüğü, havacılık okulu, tayyare fen komisyonu, tayyare yapım atölyeleri ve tayyare bölükleri olmuştur.

3.6. Osmanlı Havacılığı Teşkilat Yapısı Ve Nizamnamesinin İçeriği

Osmanlı askeri havacılık faaliyetleri, ilk olarak Avrupa'ya pilot yetiştirmek amacıyla seçilen subayların gönderilmesiyle başlamıştı ardından bir havacılık okulu açılmasına karar verilmişti. Süreyya Paşa ve Havacılık Komisyonunun bu konuda yaptığı incelemelerin ardından hazırladığı “Ordu-yı Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında” adındaki hazırladıkları raporu 18 Mart 1912'de Harbiye

²⁷⁷ Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1914*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2018, s. 22-24.

²⁷⁸ B.O.A ŞD,660/8-10-11. Bkz. Ek. 31 ve 32. Ayrıca bkz. Cumhuriyet sonrası havacılık teşkilatımızın detaylı incelemesi için Cengiz Tatar, “*Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Afyon 2018; Mustafa Gökhan Erdemli, “*Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Eskişehir 2011.

Nezaretine sunmuşlardır ve 25 Eylül 1912’de onaylanmıştır²⁷⁹. Bu rapordakiler zamanla havacılık alanın teşkilatında uygulanmaya başlamıştır. Bu teşkilat raporuna göre Osmanlı havacılık teşkilatının kuruluş esasları şunlardır²⁸⁰;

(1) Tayyareci yetiştirmek için İstanbul’da bir tayyare mektebi tesis olunacaktır.

(2) Mektep yapılan planlara bağlı göre; müdüriyet, subay, makine, karakol daireleriyle ve hastane, tamirhane, alet ve edevat ve yer altı benzin depolarından, tayyare, otomobil, araba hangarlarından ve bir ahırdan ibaret olacak ve belirlenen bir hat üzerine inşa edilecektir.

(3) Eğitim süresi üç aydır ve her sene üç devreden oluşan şekilde verilecektir.

(4) Her bir eğitim bölümüne 12-20 arasında subay katılacaktır.

(5) Mektepte teşkilât kadrosundan başka daima bir tayyare bölüğü bulunacak ve bu bölük yetiştirildikten sonra uygun görülen yerlere gönderilerek yerine diğer bölük yetiştirilmek üzere getirilecektir.

(6) Tayyareler için bölük teşkilâtı kabul olunmuştur. Bir bölük iki takımdan ve bir takım iki tayyareden oluşacaktır. Tayyareler parçalanmadan arabalara yüklenecek ve taşınabilir olacaktır.

(7) Mektebin kadroları, tayyare bölümünün kadroları, bölüklerde kullanılacak araçların tipi ve hayvanların cinsi tablolarda belirtildiği şekildedir;

²⁷⁹ Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 30. Mazlum Keyüsk, a.g.e., 104. Bkz. Ek. 33.

²⁸⁰ Mazlm Keyüsk, a.g.e., s. 104.

Tablo.4: 25 Eylül 1912’de onaylanan “Ordu-yı Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında” adıyla rapora göre mektep kadrosu

TAYYARE MEKTEBİNDE BULUNAN ÜNVANLAR	İSTENEN KİŞİ SAYISI	BAĞLI OLUNAN BİRİM
Müdür Binbaşı veya Miralay	1	Tayyare Mektebi
Müdür Muavini Yüzbaşı	1	Tayyare Mektebi
Tabur Kâtibi	1	Tayyare Mektebi
Muallim Tayyareci Mülâzımı Evvel İlâ Kıdemli Yüzbaşı	4	Tayyare Mektebi
Makinacı Muallimi Mülâzımı Evvel İlâ kıdemli yüzbaşı	5	Tayyare Mektebi
Operatör Doktor Binbaşı	1	Tayyare Mektebi
Doktor Muavini Yüzbaşı	1	Tayyare Mektebi
Eczacı	1	Tayyare Mektebi
Hasta Bakıcı Biri Onbaşı Üçü Nefer	4	Tayyare Mektebi
İdare Memuru Muavini Serçavuş	1	Tayyare Mektebi
Yazıcı Çavuş	1	Tayyare Mektebi
Yazıcı Onbaşı	1	Tayyare Mektebi
Müdür Yüzbaşı	1	Tamirhane
Muallim Mülâzım-ı Evvel	1	Tamirhane
Çavuş	1	Tamirhane
Teknik Ressam	1	Tamirhane
Nefer Amele	16	Tamirhane
Nefer Hademe	13	Tamirhane
Nefer Aşçı	3	Tamirhane
Otomobilci Nefer	6	Tamirhane
Saka Neferi	2	Tamirhane
Depo Memuru Mülâzım-Evvel İlâ Yüzbaşı	1	Alet ve Malzeme Deposu
Depo Memuru Muavini Küçük Zabit	1	Alet ve Malzeme Deposu
Müfreze kumandanı. Yüzbaşı	1	Mektep Muhafız Müfrezesi
Müfreze memuru. Mülâzım	1	Mektep Muhafız Müfrezesi
Nefer	40	Mektep Muhafız Müfrezesi
Onbaşı	4	Mektep Muhafız Müfrezesi
Çavuş	2	Mektep Muhafız Müfrezesi

Tablo.5: 25 Eylül 1912’de onaylanan “Ordu-yı Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında” adıyla rapora göre Tayyare Bölükleri kadrosu

TAYYARE BÖLÜĞÜNDEKİ KADRO UNVANLARI	BELİRLENEN KİŞİ MEVCUDU
Kıdemli Yüzbaşı (Bölük Kumandanı)	1
Mülâzım Yüzbaşı	4
Tabib Yüzbaşı	1
Eczacı Mülâzımı Evvel	1
Ser Çavuş (Rövelverli)	1
Ser Çavuş Muavini	1
Çavuş (Rövelverli)	1
Onbaşı (Arabacı)	4
Bir Sıhhiye Onbaşı	1
Marangoz Onbaşı	1
Saka Neferi	1
Saraç Onbaşı	1
Demirci Onbaşı	1
Aşçı Neferi	1
Borazan (Tüfekli)	1
Emirber Nefer	1
Tayyareci Ve Makineci Neferi (Tüfekli)	30
Arabacı Neferi.	24
Arabacı Onbaşı	4
Arabacı Çavuş	2

Tablo.6: 25 Eylül 1912’de onaylanan “Ordu-yı Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında” adıyla rapora göre mektepte bulunması gereken araçlar ve hayvanlar

BÖLÜKLERDE KULLANILACAK ARAÇLARIN VE HAYVANLARIN ADI	ADETİ
Tayyare (Her bir bölükte dört tayyare ile iki tayyare çadırı bulunacaktır. Her tayyare bir arabaya yüklenecektir.)	4
Altı beygirli araba	1
Dört beygirli araba (Tayyare çadırı bir arabaya yüklenecektir.)	1
Dört beygirli araba (Bundan başka tamir için bir demirci arabası mevcut olacak.)	
Bir Adet iki beygirli araba (Bölüğün küçük ağırlığı için dahi iki araba mevcut olacaktır.)	1
Koşum hayvanı	40
Çavuş bineği	4
Borazan bineği	1
Zabit bineği	7

18 Mart 1912’de Harbiye Nezaretine sunulan havacılık teşkilatı raporu temel

alınarak pilot olacak öğrencilerin alacağı eğitimin aşamaları hakkında bazı bilgilere erişmek mümkündür. Bu rapora göre eğitimin iki aşamalı olduğunu görmekteyiz. İlk aşama teorik, ikincisi pratiktir.

İlk olarak teorik eğitim diyebileceğimiz, uçak ve motor hakkında genel bilgilerin öğretildiği dersler verilmiştir. Bu derslerin içeriği şu şekildedir; uçak ve motor parçalarının isimlerinin ve teknik bilgilerinin yanında bu motorların genel olarak ne işe yaradığı ve nerelerde kullanıldığı anlatılmıştır. Bu dersin amacının, öğrencilerin uçak ve motor arasındaki bağlantıyı anlayabilmelerini sağlamak olduğunu söyleyebiliriz²⁸¹.

İkinci aşama olarak uçuş eğitimi verilmiştir. Öğretmen öğrencileri birer birer karşısına alır, bir sandalye üzerinde ellerine birer uçak levyesi vererek kalkışları, nasıl gaz verileceğini ve ne şekilde hareket edileceğini detaylıca anlatır ve tekrarlatırdı. Ondan sonra pilot adayı öğrenciler uçağa bindirilirdi. Öğrenciye uçağa binmeden önce yapacağı hareketler dikkatle anlatılırdı ondan sonra uçağa binmesine izin edilirdi. Öğrenciler pistte bulunarak kendilerine verilen talimatları dinleyerek eğer çift kişilik eğitim uçakları varsa öğretmeleriyle beraber yoksa tek başlarına uçaklarına binerlerdi²⁸².

Uçuş esnasında ilk olarak Ling Droite denilen şekilde, uçağı doğru bir çizgi üzerinde uçurmaya çalışırlardı. Kullandıkları ilk eğitim uçağı, kanat uçları kesik ve motorunun bir iki silindiri çıkartılmış olurdu. Bu şekilde öğrenci pilotun istenilmeyen bir zamanda havalanmasının önüne geçilmiş olurdu. Ayrıca Tayyare mektebinde ilk eğitim uçağı olarak R.E.P. uçakları kullanılmıştı. Öğrenci uçağa bindikten sonra yalnız başına motorunu çalıştırır, uçağını rüzgâra karşı çevirir, sonra gaz vererek doğru bir istikamette uçurmaya uğraşırdı²⁸³.

Öğrenciler, uçağı yerde hızlı ve doğru bir istikamette yürütmekte başarılı olduklarında Peti Bon denilen ikinci harekete geçerlerdi. 1912 yılında bu hareket 35 beygirlik Anzani motorlu tek kişilik Bleriot uçaklarla yapılıyordu. Öğrenci uçağını doğru bir istikamette ve hızla uçururken irtifa dümenini kendine doğru çekip bırakarak ona

²⁸¹ a.g.e., s. 107.

²⁸² a.g.e., s. 107.

²⁸³ a.g.e., s. 107.

küçük sıçramalar yaptırılırdı ve bu şekilde uçağını havada dengede tutmayı, yerden kalkış ve iniş öğrenirlerdi²⁸⁴.

Kalkışlarda gereken yeterliliğin kazanıldığına öğretmen karar verince üçüncü hareket olarak da öğrenciye hava meydanında uçakla bir tur atmaları istenirdi. Uçağa gaz verip hızlandırarak, irtifa dümenini hafifçe çekmesiyle uçağı yerden havalandırılırdı sonra yavaşça yön dümenine dokunarak uçak ile meydan etrafında 360 derecelik bir tur yaptıktan sonra kalktığı yere inmeleri istenirdi. Bu ilk uçuştan sonra öğrenci sağa sola dönüşlere çalıştıktan sonra yüksek irtifalara çıkmaları beklenirdi²⁸⁵.

Öğrenciler daha da yeterlilik kazandıkça belirli bir yer üzerinde irtifa kaybetmeden sekiz çizmek üzere sağa sola dönüşler yaparlar ve daha sonraları gaz keserek süzülme uçuşu ile yere inerlerdi. Uçuş eğitimi sonunda pilotluk hakkı kazanmaları için yüksek bir irtifada bir saat dolaşarak yere başarılı bir iniş yapmaları gerekirdi.

Ayrıca pilot ve rasıt adayı öğrencilerde aranan şartlar; havalanmadan önce ve uçuş esnasında gerekli olduğundan harita bilgisinin uçakla yeterli olması, yüksek irtifalara çıkacakları için beden ve zihin sağlığının iyi olmasının yanında soğukkanlı ve sezgileri kuvvetli olanlar seçilirdi²⁸⁶.

Rasıtlık eğitimi de teorik ve pratik olmak üzere iki aşamadan oluşmaktaydı. Teorik eğitimde rasıt adayı sağ kolunu sağa uzatırsa pilot uçağı sağa, yukarı uzatırsa yere doğru indirir. Sol kolunu sola uzatırsa aleti sola döndürür, eski istikametini aldirmek için sol kolunu ileri doğru uzatır. Kısaca anlatmak gerekirse pilot, rasıtın koluyla işaret ettiği istikamete dikkatle uçağı o tarafa yönlendirirdi²⁸⁷.

Pratik eğitimde yapılması gerekenleri sırasıyla anlatırsak şu şekildedir; Harita üzerinde önceden belirlenen bir istikamette uçağı yönlendirmesinin ardından belirli bir yere giderek orada arazi ve düşmanı keşfetmesi, harita ve kroki üzerinde belirtmesinin yanında istenen bir bölgede arazi ve üzerindeki düşman tahkimatının özellikle batarya

²⁸⁴ a.g.e., s. 108.

²⁸⁵ a.g.e., s. 108.

²⁸⁶ a.g.e., s. 109.

²⁸⁷ a.g.e., s. 109.

mevzilerinin, askeri birlik, hayvan arabalarının hareketlerinin ayırt edilmesidir. Düşmanın kuvvet ve miktarlarının ve ordugâh genişliğinin keşfi ve bir şose veya bir nehir istikameti takip edilerek arazi ve düşmanı keşfi ve harita üzerinde işaret edilmesini sağlayarak belirlenecek bir sınır çerçevesinde havada en azından bir saat kalmalarıdır. Bu eğitim esnasında rasıt adayının yaptıkları değerlendirilirken belirlenen istikamette uçağı yönlendirmesine, keşif raporunda yazdıklarının ne kadarının doğru olduğuna, emirlerin sırasına göre bir uçuş rotası takip edip etmediğine bakılırdı²⁸⁸.

²⁸⁸ *a.g.e.*, s. 109-110.

SONUÇ

İnsanoğlu tarih boyunca hep gökyüzüne ulaşabilmeyi düşlemiştir. Yükseklerde olmak, hep bir büyüklük göstergesi olmuştur. Destanlarda ve hikâyelerde uçan kişilere mistik özellikler bahşedilmiştir. İnsanlık, tarih boyunca bu arzusunu farklı şekillerde ifade etmeye çalışmıştır. Bu isteğini yeri gelmiş bir mağaranın duvarına çizerek aktarmış; yeri gelmiş devlet armalarında ve alametlerinde uçan kuşların tasvirini kullanmıştır. Bazı kişiler de bu isteklerini uçmayı deneyerek ifade etmişlerdir. Örneğin Hezarfen Ahmed Çelebi, kuşlar gibi kendisine kanatlar hazırlayıp bunları takarak uçmayı denemiş bazıları da Lagari Hasan Çelebi gibi makineler tasarlayıp denemişlerdir. Hepsini ortak amacı uçabilmek olmuş ve bunun uğruna canlarını feda edenler olmuştur.

Yakın çağda insanoğlu ilerledikçe fen bilimleri de ilerlemiştir. Bu çalışmaların neticesinde ortaya çıkan yeni bilimsel teknikler havacılık girişimlerinde de kullanılmaya başlanmıştır. Bunun ilk örneği, 1783'te Mongolfier kardeşlerin havadan hafif bir gaz kullanmasıyla uçurmayı başardıkları balonları olmuştur. Kimya biliminin bu denemeye katkısı büyüktür. Planör denemeleri ve ardından gelen uçaklar da fizik biliminin katkılarıyla hayata geçirilmiştir.

1769'da İskoç James Watt tarafından geliştirilen buhar makinesinin üretimde kullanılmaya başlanmasıyla Birinci Sanayi Devrimi başlamış ve bu makine sayesinde başta Birleşik Krallık olmak üzere Fransa'nın Kuzey ve Doğu bölgeleriyle, Belçika'daki endüstride üretimin hızlanması ve maliyetin düşmesi gibi değişimler olmuştur. Kömürün yerine petrol ve elektriğin ana enerji kaynakları olarak kullanıldığı 1880'lerde başlayıp 20. yüzyılın başından itibaren gelişen İkinci Sanayi Devriminin başlamasında etkili olan teknolojilerden biri olan içten yanmalı motorları araçlarına dahil eden Wright kardeşlerin 1903 yılında uçakla yapılan ilk başarılı uçuş denemesini gerçekleştirmeleri havacılık alanında yeni bir döneme girilmesine yol açmıştır.

Uçaklar, Avrupa'ya gelince, büyük devletlerin dikkatini çekmiştir. Bu teknolojinin askeri alanda faydalı olabileceği kanaatine varılmasıyla kısa zaman içerisinde uçakların ordulara dahil edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Döneminin güçlü devletleri bunun için çalışmalara başlayarak uçakları kullanmaya başlamıştır. Bunu gören

uçak üreticileri Avrupa'nın dört bir yanında tasarımlarını sergilemeye başlamışlardır.

Osmanlı devleti, uçaklarla Fransız mühendis ve pilot Bleriot'un 1909 yılında İstanbul'da uçaklarını tanıtım amacıyla yaptığı gösteri uçuşunda tanışmıştır. Bu uçuşla birlikte Osmanlı askeri kumandanlarının dikkatini çekmiş ve bu hava aracının incelenmesini istemişlerdir. Avrupalı devletlerin ordularında kullanmalarının hemen ardından Osmanlı ordusunda da uçakların kullanılmasına karar verilmiştir. Avrupa'ya pilotluk eğitimi için öğrenciler gönderilmiştir.

Trablusgarp Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte Osmanlı Devleti bu savaşta uçakların nasıl kullanılabileceğini bizzat savaş meydanında görmüştür. Dünya'da ilk kez bir savaşta uçağın aktif bir şekilde kullanılması açısından bu savaş önemlidir. Osmanlı Devleti İtalya ile yaptığı savaşta uçakların faydalarını görmüşlerdi. Bunu takiben Mahmud Şevket Paşa'nın çabalarıyla 1911'in Mayıs ayında bir havacılık teşkilatı kurulmasına karar verilmiş ve bir havacılık komisyonu kurulmuştu. Bu komisyonun başına da Süreyya (İlmen) getirilmişti. Bu havacılık teşkilatının kurulması; Avrupa'da pilotluk eğitiminin çok maliyetli olması ve yerli bir hava gücü oluşturmak istenmesinin de bir sonucuydu.

1912 yılında Tayyare mektebini kurulmasına yardımcı olmaları için R.E.P. fabrikasının ve pilot okulunun müdürü Mösyö Simone ile anlaşıldı. Bunun sonucunda mektebin uçak ve öğretmen ihtiyacını karşılamak dışında seçilen subayların R.E.P. okulunda eğitim almaları konusunda da anlaşmaya varıldı.

Mahmud Şevket Paşa, Avrupa'da havacılık alanında detaylı incelemeler yapılması için başında Süreyya İlmen'in olduğu bir komisyon görevlendirmiştir. Bu Avrupa seyahati sırasında yapılan gezilerdeki incelemeler neticesinde heyetin birçok havacılık teknolojisini yakından görme fırsatları olmuştur. Almanya'dan, Fransa'dan ve İngiltere'den uçak ve malzeme alımı yapılmış ve pilotlarla anlaşılmıştır. En önemlisi de kurulacak teşkilatın nasıl olması gerektiği hususunda önemli bilgiler elde edilmiştir.

Osmanlı Devleti, havacılık alanında büyük adımlar atmaktayken 1912'nin Ekim ayında Balkan Savaşları başlamıştı. Bu savaş, Osmanlı havacılığı için önemli bir

provaydı. Yeni kurulan teşkilatın sahada denemesi yapılacaktı. I. Balkan Savaşlarında uçakların kullanılması konusunda istenen verim alınamamıştı ama ikinci savaşta Osmanlı uçakları başta keşif olmak üzere birçok uçuş yapmış ve kara ordularına, düşman kuvvetlerin hareketi konusunda önemli bilgiler sağlamıştır.

Balkan Savaşlarının ardından havacılık eğitimi konusuna ağırlık verilmeye başlandı. Ayrıca teşkilatta değişikliklere gidildi. 1914 yılı başlarında Hava kuvvetlerinin idaresi Kıtaat-ı Fenniye Mevakı-i Müstahkeme Müfettişliğinden alınıp Muvasal ve Muhabere Şubesine verildi. Tayyare Mektebi Müdür Vekili Binbaşı Veli Bey, Avrupa'ya bir inceleme gezisi gerçekleştirdi. Bu gezi sırasında yapılan görüşmelerle okulun müdürlüğüne bu alanda deneyimli biri olan Fransız Binbaşı Mazeyrac de Goys getirildi. Goys, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına kadarki müdürlüğü süresince havacılık teşkilatında önemli düzenlemelerde bulundu.

Elinizdeki bu araştırmada havacılığın Dünya'daki geçmişinden bahsedilerek bu alanda insanlığın geldiği noktayı göstermek ve Osmanlı Devleti'nin havacılık alanındaki teşkilatlanmasındaki yerini anlatabilmek amaçlanmıştır. 20. yüzyılın başında ortaya çıkan uçak teknolojisi Avrupa, Amerika ve Asya'daki diğer büyük devletlerle eşzamanlı olarak Osmanlı ordusunda kullanılması için bir gayret içerisine girilmiştir. Bu çabalar devlet kurumlarının bir politikası olmasından ziyade Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa ve Yarbay Süreyya (İlmen) başta olmak üzere ileri görüşlü birkaç devlet adamı tarafından başlatılmıştır. Bu girişimleri destekleyecek teknolojik altyapının ve yerli sermayedarların olmamasının da etkisiyle İmparatorluğu yıkılışa götüren savaşlar sürecinde sadece devlet eliyle yürütölmeye çalışılan Osmanlı havacılık girişimleri maalesef bu savaşların külleri altında ezilmiştir. Bununla birlikte, havacılığın Yeni Türkiye'nin kaderini belirleyeceğine inanan Mustafa Kemal Atatürk "İstikbal göklerde dir!" diyerek gerçek anlamda Türk havacılık teşkilatının gerçekleşmesinin mimarı olacaktır.

KAYNAKLAR

CUMHURBAŞKANLIĞI DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI

B.O.A.BEO.4033.302426.1.2.

B.O.A.BEO.4013.300924.2.1.

B.O.A.BEO.4013.300924.3.1.

B.O.A.BEO.4017.301212.1.1.

B.O.A.BEO.4017.301212.2.1.

B.O.A.BEO.4017.301212.4.1.

B.O.A.BEO.4019.301364.1.1.

B.O.A.BEO.4013.300924.2.

B.O.A.BEO.4262.319591.1.1.

B.O.A.BEO.4262.319591.2.1.

B.O.A.DH.EUM.MEM.10.14.

B.O.A.DH.EUM.MH.35.37.

B.O.A.DH.EUM.VRK.9.38.

B.O.A.DH.KMS.15.2.

B.O.A.DH. MS.23.34.

B.O.A.DH.I.UM.EK.88.36.

B.O.A.HR.HMS.İSO.203.25.3.1.

B.O.A.HR.HMS.İSO.203.25.4.1.

B.O.A.HR.HMS.İSO.203.25.5.1.

B.O.A.HR.HMS.İSO.203.25.6.1.

B.O.A.HR.HMS.İSO.120.31.1.1.

B.O.A.HR.SFR.04.429.15.

B.O.A.MV.162.83.1.1.

B.O.A.MV.185.36.1.1.

B.O.A.İ.DUİT.8.92.

B.O.A.İ.MBH.14.1332.

B.O.A.ŞD.660.8.

**GENELKURMAY ASKERÎ TARİH VE STRATEJİK ETÜT (ATASE) VE
DENETLEME BAŞKANLIĞI ARŞİVİ**

GENELKURMAY ATASE, BLH.110.10.1.1.

GENELKURMAY ATASE, BLH.177.83.10.

GENELKURMAY ATASE, BLH.177.83.6.44.

GENELKURMAY ATASE, BLH-179-1-34.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.1.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.8.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.9.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.10.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.15.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.16.

GENELKURMAY ATASE, BLK.179.92.1.18.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.29.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.32.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.33.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.34.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.35.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.37.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.38.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.38a.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.39.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.41.

GENELKURMAY ATASE BLH.179.92.1.44.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.45.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.46.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.47.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.48.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.49.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.64.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.65.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.66.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.72.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.73.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.74.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.1.75.

GENELKURMAY ATASE, BLK.179.92.2.

GENELKURMAY ATASE, BLK.179.92.2.1.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.5.

GENELKURMAY ATASE, BLH.179.92.5.1.

GENELKURMAY ATASE, OİH.4.18.4.3.

GENELKURMAY ATASE, OİH.4.18.14.

GENELKURMAY ATASE, OİH.48.30.229.1.1.

GENELKURMAY ATASE, OİH.48.30.229.1.2.

GENELKURMAY ATASE, OİH.48.30.229.1.3.

GENELKURMAY ATASE, OİH.72.354.1.

GENELKURMAY ATASE, OİH.72.354.1.1.

KİTAPLAR VE MAKALELER

ALEXANDER, David, *Why Don't Jumbo Jets Flap Their Wings?: Flying Animals, Flying Machines, and How They Are Different*, Rutgers University Press, New Jersey, U.S.A. 2009.

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*(1789-1914), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997.

AYDAR, Orhan, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara 1948.

BELAFI, Michael, *The Zeppelin*, Pen and Sword, 2015.

BEYOĞLU, Süleyman “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilâtı”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 1, İstanbul 2000, ss. 139-150.

BRADY, Tim, “Pilot Education: The Beginnings”, *Journal of Aviation/Aerospace Education & Search*, Volume 9 Number 2, Winter 2000, ss. 21-26.

BIRD, Antohny, *Gottlieb Daimler: Inventor of the Motor Engine*, Weidenfeld and Nicolson, 1962.

CAN, Şefik, *Klasik Yunan Mitolojisi*, İnkılap ve Aka Kitabevleri Koll. Şti., İstanbul 1970.

CAMERON, Rebecca Hancock, *Training of to Fly – Military Flight Training 1907-1945*, Air Force History of Program, Montgomery, Alabama 1999.

Campagna di Libia, Ministera Della Guerra Rome, Afif Tuğrul(çev.), C.1, 1938.

CHIRONE, Emilio, DASSA, Luca “Seventeenth-Century Inventions and Drawings in The Francesco Lana’s Works”, *Conference: XXI Congreso Internacional INGEGRAF At: Lugo*, January, 2009, s.44-51.

CRABTREE, James D., *On Air Defense*, ABC-CLIO, 1994.

CROUCH, Tom D., *A Dream of Wings: Americans and the Airplane 1875-1895*, Norton, New York 1981.

CROUCH, Tom D., *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington D.C 2003.

DAVILLA, James J, SOLTAN, Arthur M., *French Aircraft Of The First World War*, *Flying Machines Press*, 2002.

DAY, Lance, MICHEL, Ian (Ed.), *Biographical Dictionary of the History of Technology*, Routledge, 2002.

ELLIOT, Brian A., Bleriot; *Herald of an Age*, Tempus Publishing Stroud, Manchester 2005.

ERTUNA, Hamdi, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi-Osmanlı Devri-Osmanlı-İtalyan Harbi-1911-1912*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1981.

FRANCİLLON, Rene J, *Japanese Aircraft of the Pacific War*, Putnam & Company, London 1979.

FREDRIKSEN, John C., *International Warbirds: An Illustrated Guide to World Military Aircraft, 1914-2000*, ABC-CLIO, 2001.

GEDİZ, Ergüder, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1 (1911-1918)*, Hav..Kuv.Tar. Şub. Müd. Çalış., Ankara 1933.

Gliding By Percy Pilcher, Aeronautical Society of Great Britain, London 1910.

Grant, R. G., *Flight: The Complete History of Aviation*, DK Publishing, 2017.

GUNSTON, Bill, *World Encyclopedia of Aircraft of Manufactures*, Nava İnstitute Press, Annapolis, U.S.A., 1993.

HAGER, Willi H., *Hydraulicians in Europe 1800-2000 Vol.2*, Zurich, 2009.

HALL, Richard C., *Balkan Savaşları 1912-1913 1. Dünya Savaşı'nın Provası*, Homer Yayınları, İstanbul, 2003.

HARSCH, Victor, BARDRUM, Benny, ILLIG, Petra, "Lilienthal's Fatal Glider Crash in 1896: Evidence Regarding the Cause of Death", *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Volume 79, Number 10, October 2008, ss. 993-994.

HATA, Ikuhiko; IZAWA, Yashuho; SHORES, Christopher, *Japanese Army Air Force Units and Their Aces: 1931-1945.*: Grub Street, London 2002.

HEAD, R. G., *Oswald Boelcke: Germany's First Fighter Ace and Father of Air Combat*, Tantor Media Inc., 2019.

H.GIBBS-SMITH, Charles, *Sir George Cayley's Aeronautics 1796-1855*, Her Majesty's Stationery Office, London, 1962.

HODGSON, J Paul, *Britain's Glorious Aircraft Industry: 100 Years of Success, Setback and Change*, Air World, 2021.

HOEHLING, Mary Duprey, *Thaddeus Lowe: America's One-man Air Corps*, Kingston House, Chicago 1958.

IRONS-GEORGES, Tracy (Ed.), *Encyclopedia of Flight: Stabilizers - Ferdinand von Zeppelin*, Salem Press, 2002.

İHSANOĞLU, Ekmeleddin, *Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devletinde modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, IRCICA, İstanbul 1995.

İLMEN, Süreyya, *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1947.

JARROW, Gail, *Lincoln's Flying Spies: Thaddeus Lowe and the Civil War Balloon Corps*, Calkins Creek, 2010.

JOWETT, Philip, WALSH, S. Stephen, *Balkan Harpleri’nde Ordular 1912-13*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012.

KAHRAMAN, Seyit Ali-DAĞLI, Yücel, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1.Cilt 2.Kitap*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008

KANSU, Yavuz- ŞENÖZ, Sermet- ÖZTUNA, Yılmaz, *En Eski Çağlardan 1.Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1971.

KARPAT, Kemal, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Bahar Tırnakçı (çev.), Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

KESİK, Muharrem, “Türkiye Selçuklu Sultanı II. Kılıç Arslan'ın İstanbul'u Ziyareti ve Türkler'in Tarihteki İlk Uçuş Denemesi (1162)”, *Belleten*, C. 66, S.247, Ankara 2002, ss. 839-848.

KEYÜSK, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950.

KHOONİETAS, Niketas, *Historia (Ionnes ve Manuel Kommenos Devirleri)*, Firket Işıltan (çev.), Türk Tarih Kurumu Yayınları 2020.

KLİNE, Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Yayınları, İstanbul 2002.

KILIÇ, Hulusi, “Cevheri İsmail bin Hammad”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 7, İstanbul 1993, s.459.

KIRBIYIK, Kasım, “Abbas b. Firnas”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 1, İstanbul 1988, s. 24.

KOUBKOVA, Evelyne , “Fortune and Misfortune of the Eagle in the Myth of Etana”, *Fortune and Misfortune in the Ancient Near East, Proceedings of the 60th Rencontre Assyriologique Internationale at Warsaw 21–25 July 2014*, Eisenbrauns, Winona Lake, Indiana 2017, ss. 371-382.

KURAL, Fethi, *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909–1913*, Havacılık Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1974.

KURT, Deniz – KORKMAZ, Erdal, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, C. 17, S. 2, Kasım 2018, ss. 207-251.

KURTCEPHE, İsrail, Trablusgarb'ın İtalyanlarca İşgali, Mustafa Kemal Ve Arkadaşlarının Direnişe Katılmaları, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, C. 2 S. 6, Ankara 1990, ss 361-375.

KURTER, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi 1910-1914 C. 1*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2006.

LAY, M. G., *Ways of the World*, Rutgers University Press, New Brunswick, United States of America 1992.

LONGSTAFF, Maj F. V., ATTERIDGE, A., *Hilliard Book of the Machine Gun 1917*, Naval and Military Press, 2003.

MCCARTHY, Justin, “Lessons of The Balkan Wars”, *Ege Üniversitesi Edebiyat*

Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Mehmet Ersan, Nuri Karakaş (Haz.), İzmir 2011, ss. 19-35.

MAPPLEBECK, Peter, *Gilbert Mapplebeck*, Lulu Press, 2015.

MCKENZIE, Donald A., *Çin ve Japon Mitolojisi*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 1995.

MILIZIA, Francesco, *The Lives of Celebrated Architects, Ancient and Modern, Vol. 1 of 2: With Historical and Critical Observations on Their Works, and on the Principles Notes and Additional Lives*, Forgotten Books, 2017.

MONDEY, David, *The Complete Illustrated Encyclopedia of the World's Aircraft*, Secaucus, New Jersey, U.S.A. 1978.

MURPHY, Justin D., *Military Aircraft Origins to 1918*, ABC-CLIO, Santa Barbara, California 2005.

MUNSON, Kenneth, *Pioneer Aircraft*, Blandford, London 1969.

NİKOLAJSEN, Ole, *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Hollanda, Dutch Aviation Society 2005.

NOPPEN, Ryan K., *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-1918*, Emir Yener (çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

OKAR, Avni, *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1914*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2018.

ORBAY, Zafer, *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı*, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009.

ÖGEL, Bahaeddin, *Türk Mitolojisi I*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2010.

ÖZÇELİK, Selahittin, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000

An Engineering Analysis of the Wright Brothers's 1902 Glider, The Aeronautical Journal, December, 2003.

PADFIELD, G. D. LAWRENCE , B., "The Birth of Flight Control: An Engineering Analysis of the Wright Brothers's 1902 Glider", *The Aeronautical Journal*, December, 2003, s. 697-718.

PETÎT, Edmond, *Historie Mondiale de l'Aviation*, Hachette 1967.

PRITCHARD, J. Laurence, *The Book of The Aeroplane*, Longsman Green Company, London, 1929.

PRÎMÎ, Gilberto, *Les Ailes Turques*.

RENSTROM Arthur George, *Wilbur and Orville Wright: A Reissue of a Chronology Commemorating the Hundredth Anniversary of the Birth of Orville Wright, August 19, 1871*, CreateSpace Independent Publishing Platform, Washington D.C. 2003.

ROSZKOWSKI, Wojciech, KOFMAN, Jan, *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century*, Routledge, 2008.

SARP, İrfan, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Pozitif Yayınları, İstanbul 2010.

SCHAMA, Simon Citizens, *A Chronicle of the French Revolution*, Penguin Books, London 2004.

SQUIER, George Owen, *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution*, Smithsonian Institution, 1908.

SÖZERİ, Emin Nihat "Türk Tayyareciliği", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S.202, Ankara, 1961, ss. 40-52.

SIKORSKY, Igor. *Story of the Winged-S: An Autobiography by Igor Sikorsky*. Dodd,

Mead & Company, New York 1938.

STERLING, Christopher H., *Military Communications: From Ancient Times to the 21st Century*, ABC-CLIO, 2007.

STIERI, Emanuele, *Gliders and Glider Training*, Essential Books, 1943.

SÜRMELİ, Serpil, “Nuri (Killigil) Paşa’nın Trablusgarp Savaşı Hatıraları”, *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi*, C.1. S.1, Erzurum 2012.

TUCKER, Spencer C. (Ed.), *American Civil War: The Definitive Encyclopedia and Document Collection*, ABC-CLIO, 2013.

Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi 3.Cilt 6.Kısım (1908-1920), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1996.

ÜNALP, Rezzan, “İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Gerçek”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 10 Şubat 2011*, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, ss. 134-148.

VAGNINI, Alessandro, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, *Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Mayıs 2013, ss. 31-70.

VILLARD, Henry Serrano, *Contact! The Story of the Early Aviators*, Dover Publications, 2002.

WALKER, Thomas, *The Art of Flying*, Aeronautical Society of Great Britain, London 1910.

WILKINS, Mark C., *German Fighter Aircraft in World War I: Design, Construction and Innovation*, Casemate, 2019.

WISNIEWSKI, Jason R., *Powering the Luftwaffe: German Aero Engines of World War II*, Frisen Press, 2013.

YALÇIN, Osman, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”, *Akademik Bakış Dergisi*, C. 3, S. 6, Yaz, 2010, ss. 191-212.

YALÇIN, Osman, *Türk Hava Gücü; Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi(1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

YALÇIN, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

YILDIZ, Gültekin (Ed.), *Dünya Savaş Tarihi: Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013.

UÇAROL, Rıfat, *Siyasi Tarih (1789-2001)*, Der Yayınları, Mart, Ankara, 2008.

TEZLER

ARI, Ferit, *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Burdur, 2017.

ERDEMLİ, Mustafa Gökhan, *Dünden bugüne Türk havacılık tarihi ve Eskişehir*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Eskişehir 2011.

KARACAGİL, Ö. Kürşad, *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011.

KURT, Emin, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*,

Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018.

OKUMUŞ, Zerrin, *Türk Tayyare Cemiyeti*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ordu, 2017.

TATAR, Cengiz, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Afyon 2018.

TEKİNSOY, Yunus Emre, *Balkan Harpleri Esnasında Osmanlı Kamuoyu (1912-1913)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2015.

SÜRELİ YAYINLAR

Donanma Mecmuası, 30 Nisan 1912, S. 26

La Moniteur Orientale, 28 Kasım 1909.

La Moniteur Orientale, 19 Nisan 1911.

Sabah Gazetesi, 28 Nisan 1912.

Sabah Gazetesi, 15 Mart 1912.

Servet-i Fünun Gazetesi, 16 Aralık 1909.

Şehbal Dergisi, C. 4, S. 56, 14 Haziran 1912.

Şehbal Dergisi, C. 4, S. 67, 28 Aralık 1912.

Şehbal Dergisi, C. 4, S. 69, 14 Şubat 1913.

Şehbal Dergisi, C. 4, S. 75, 14 Mayıs 1913.

Şehbal Dergisi, C. 4, S. 87, 1 Aralık 1913.

Tasvir-i Efkar Gazetesi, 26 Aralık 1909.

Tasvir-i Efkar Gazetesi, 19 Mayıs 1914.

Takvîm-i Vekayi, 18 Ekim 1912.

Tanin Gazetesi, 13 Aralık 1909.

Tanin Gazetesi, 18 Mart 1912.

Tanin Gazetesi, 28 Nisan 1912.

The New York Times, 19 Ekim 1909.

Vakit Gazetesi, 3 Ekim 1912.

İNTERNET KAYNAKLARI

<https://www.britannica.com/biography/Montgolfier-brothers>, (15.11.2021/15:13).

<https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley>, (24.11.2021/23:30).

<https://www.britannica.com/biography/Henri-Farman>, (27.11.2021/14:05).

<https://www.britannica.com/biography/Abraham-Lincoln>, (25.11.2021, 00:48).

<https://www.britannica.com/biography/Louis-Bleriot>, (25.11.2021/01:15).

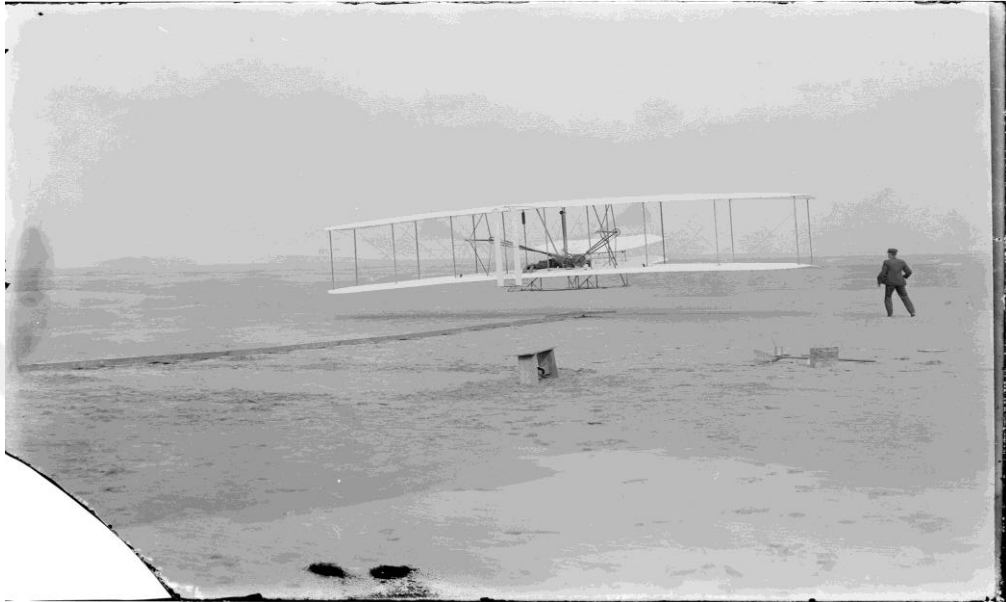
<https://airandspace.si.edu/exhibitions/codex/codex.cfm#page-32-330>,

(24.11.2021/21:48).

<https://sozluk.gov.tr>, (17.11.2021/18:13).



EKLER



EK.1: Wright kardeşlerin 1903'te gerçekleştirdikleri ilk başarılı uçak denemesi

Form No. 168.

THE WESTERN UNION TELEGRAPH COMPANY.
INCORPORATED
23,000 OFFICES IN AMERICA. CABLE SERVICE TO ALL THE WORLD.

This Company TRANSMITS and DELIVERS messages only on conditions limiting its liability, which have been assented to by the sender of the following message. Errors can be guarded against only by repeating a message back to the sending station for comparison, and the Company will not hold itself liable for errors or delays in transmission or delivery of Unrepeated Messages, beyond the amount of tolls paid thereon, nor in any case where the claim is not presented in writing within sixty days after the message is filed with the Company for transmission.
This is an UNREPEATED MESSAGE, and is delivered by request of the sender, under the conditions named above.

ROBERT C. CLOWRY, President and General Manager.

RECEIVED at 170

176 C KA GS 33 Paid. Via Norfolk Va
Kitty Hawk N C Dec 17
Bishop M Wright
7 Hawthorne St

Success four flights thursday morning all against twenty one mile
wind started from Level with engine power alone average speed
through air thirty one miles longest 57 seconds inform Press
home ~~on~~ Christmas . Orevelle Wright 525P

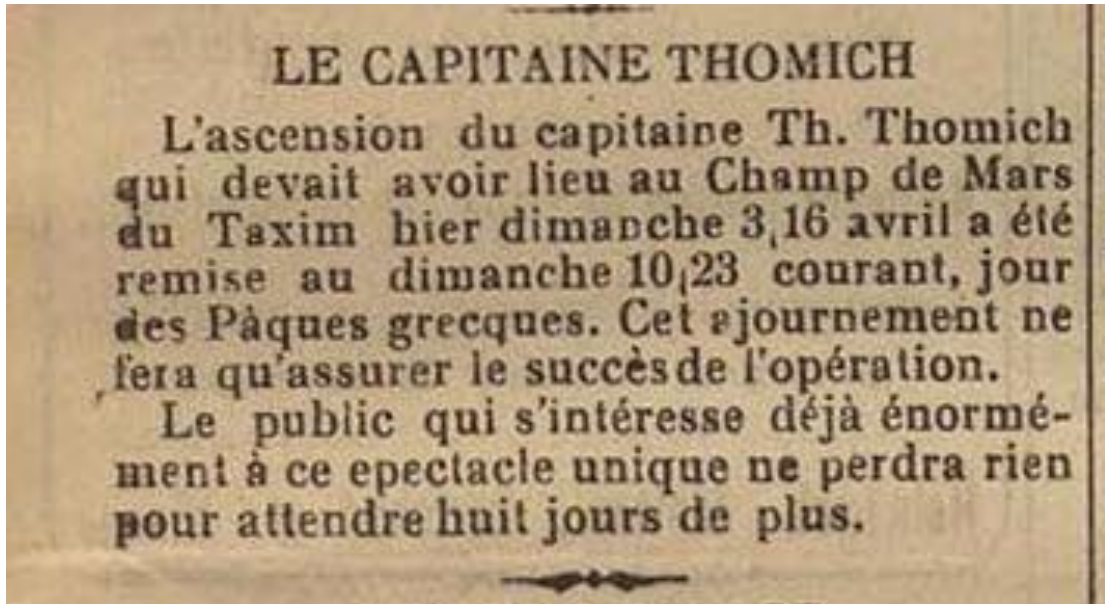
EK.2: Wright Kardeşlerin 17 Aralık 1903'teki uçuştan sonra babalarına yolladığı telgraf



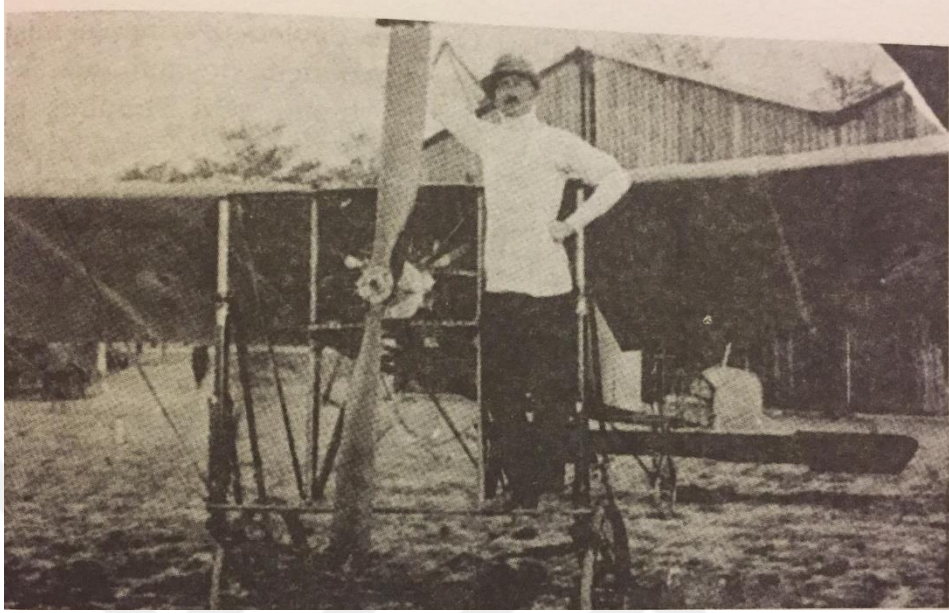
EK.3: Bleriot'un 11 Aralık 1909'daki gösteri uçuşunun La Moniteur Oriental Gazetesinde ilanı



EK.4: La Moniteur Oriental gazetesinin haberine göre Bleriot'un gösteri esnasında kaza geçirdikten Sultan Reşad ve Mahmud Şevket Paşa'nın ziyaret etmesi haberi



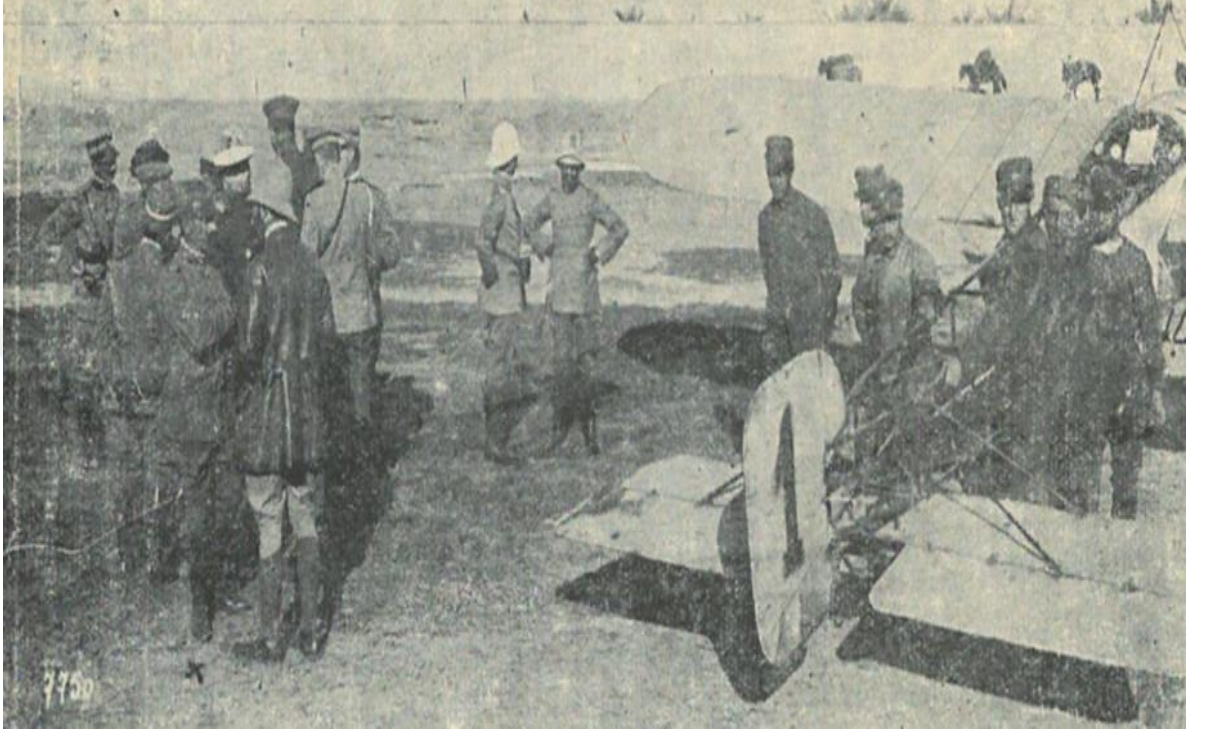
EK.5: Thomich adında birinin İstanbul'da balon gösteri yapacağına dair La Moniteur Orientale gazetesindeki ilanı



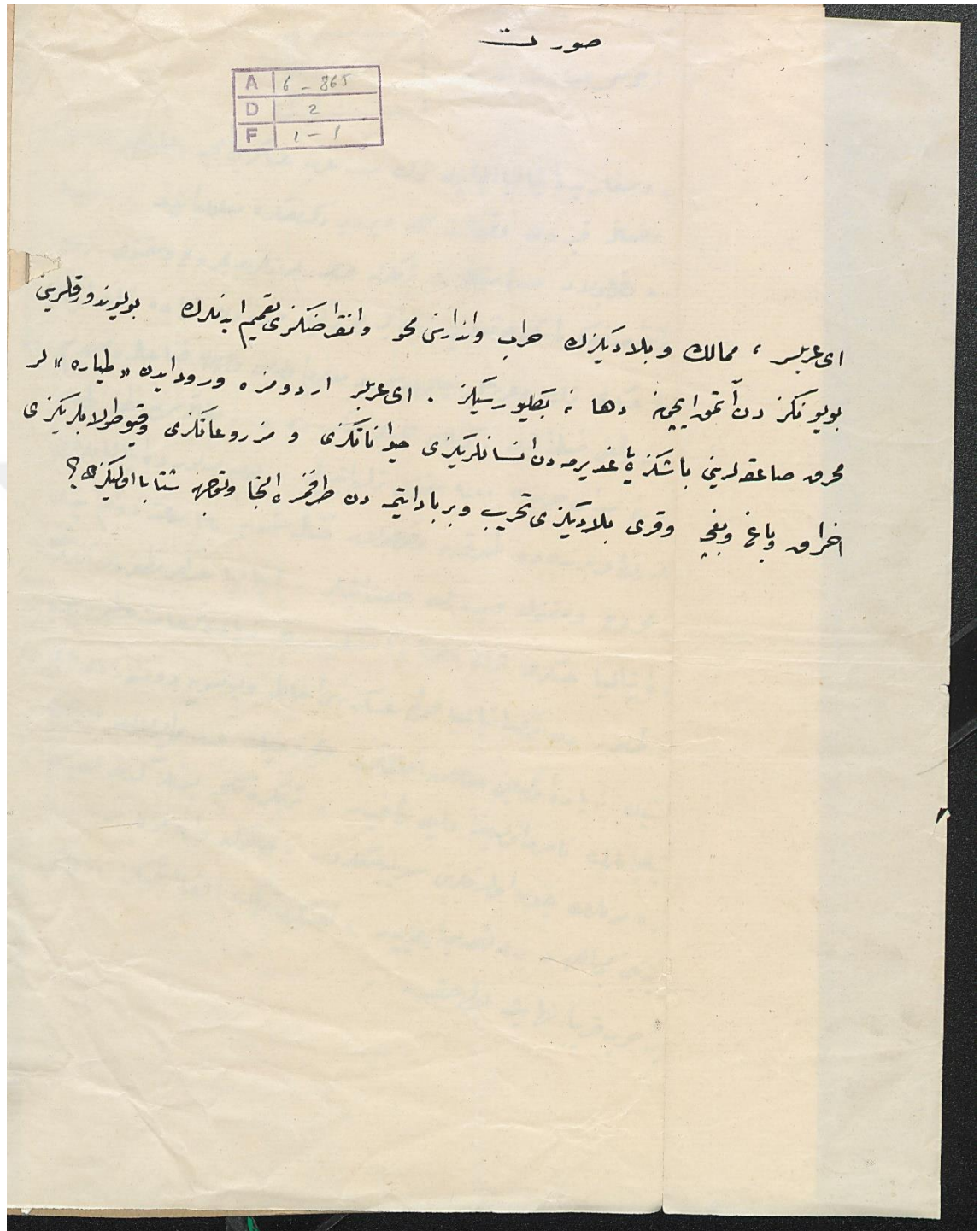
EK.6: Yüzbaşı Fesa'nın Bleriot Uçuş Okulunda çekilmiş bir fotoğrafı



EK.7: Mülazım Kenan (Kaynak: Havacılık Tarihinde Türkler 1)



EK.8: İtalyan Hava Birliği Kumandanı Yüzbaşı Piazza ve Bleriot tipi tek kişilik uçağı
(Havacılık Tarihinde Türkler 1)

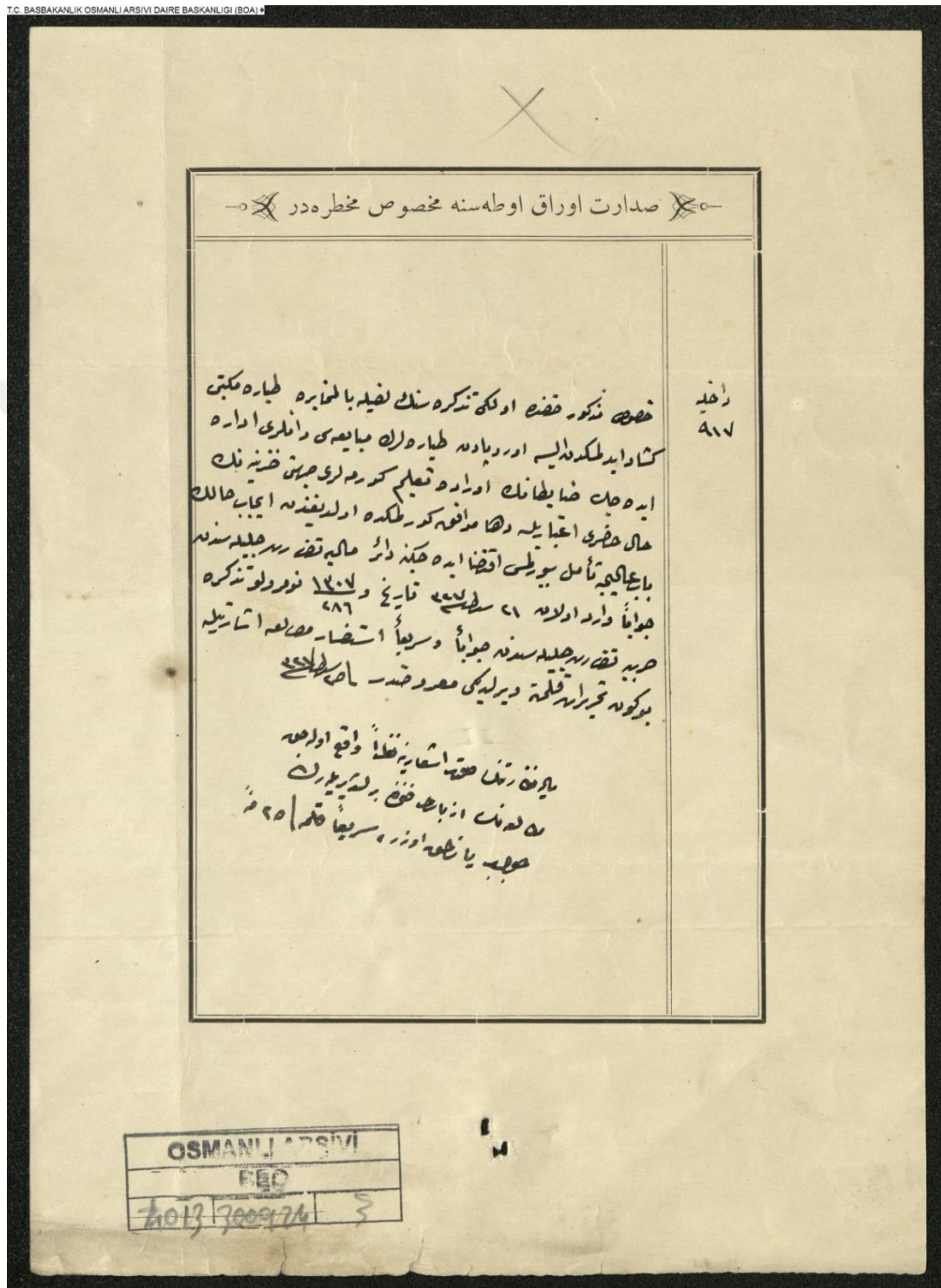


EK.9: Tarblusgarp'da İtalyanların yerli halkı kışkırtmak için attığı beyananmenin

Türkçesi (Kaynak: ATASE, OİH-72-354-1-1)



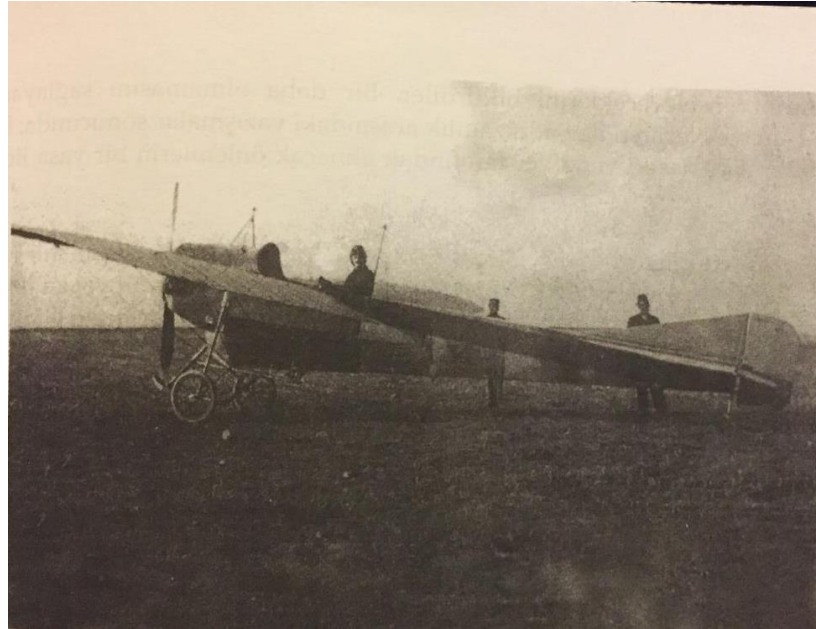
EK.10: Yüzbaşı Moizzo'nun düşen uçağının yerli halk tarafından Aziziye'deki karargaha getirilmesi (Kaynak: Havacılık Tarihinde Türkler 1)



EK.12: Mahmud Şevket Paşa'ya “Tayyare Mektebi” açılması ile Osmanlı sadaretin gönderdiği cevap, (Kaynak: BOA.BEO.4013.300924.3.1)



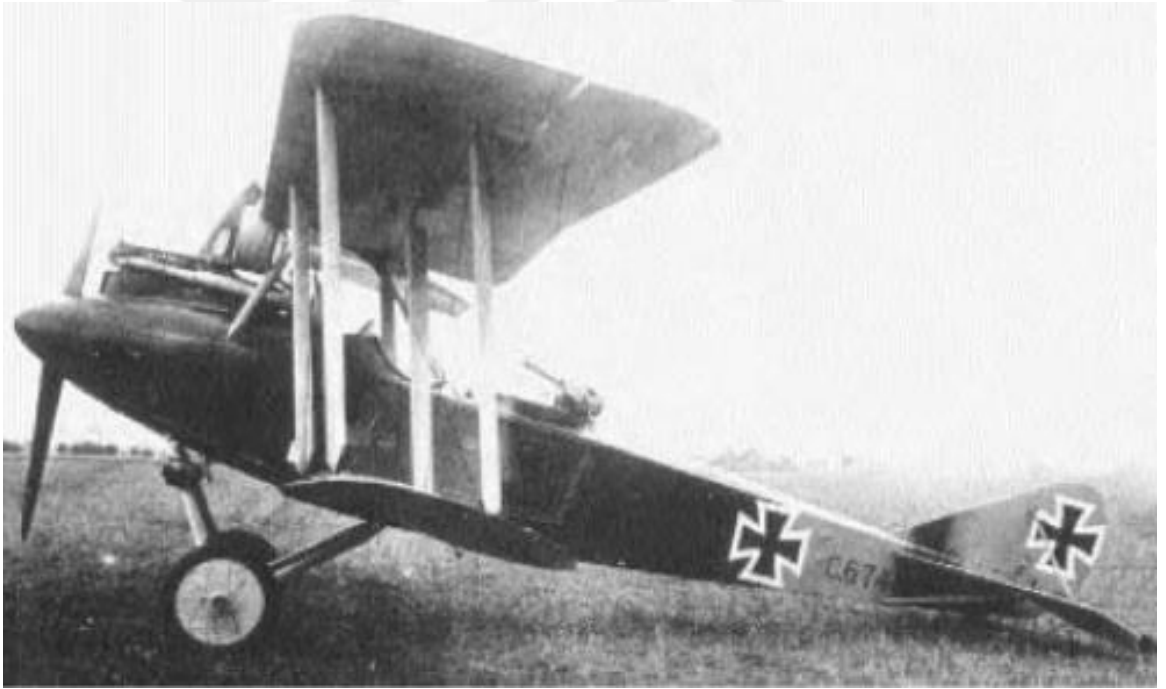
EK.13: 1912 yılının Nisan ayında R.E.P fabrikasına eğitim için gönderilen subaylarımız ve isimleri; soldan sağa doğru İstihkam Binbaşı Zeki, R.E.P. makinisti, Pertev Paşa, R.E.P. PİLOTU Gordon Bell, Kurmay Albay Süreyya Paşa, R.E.P. makinisti, İstihkam Yarbayı Refik, Yüzbaşı Fesa Evrensev, İstihkam Binbaşı Mehmet Ali, Teğmen Kenan, R.E.P. temsilcisi, Tayyare mektebinde bir subay (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.14: Yüzbaşı Fesa, ilk kez R.E.P. uçağını uçurmak izin hazırlanıyor (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.15: Albatros uçaklarının bir örneği (Kaynak: FE 2b/d vs Albatros Scouts:
Western Front 1916–17)



EK. 16: Rumpler model uçağın yandan görünümü (Kaynak: International Warbirds:
An Illustrated Guide to World Military Aircraft, 1914-2000)



EK.17: Alman pilot Reinhold Jahnow (Kaynak: Havacılık Tarihinde Türkler 1)



EK.18: Bristol eğitim okulunda Türk zabıtlar ve mektebin öğretmenleri(Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 69)



EK.19: İngiltere'ye pilotluk eğitimine giden subaylar ve eğitim okulundaki öğretmenler (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.20: Teğmen Fazıl, Bristol uçuş okulunda çekilen bir fotoğrafı (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.21: “Prens Celaledin” Deperdussin uçağı Ayastefanos Tayyare Mektebi hangarlarının önünde (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.22: Mars uçağı, Yeşilköy'deki mektebin hangarlarının önünde (Kaynak: Das Buch der Deutschen Fluggeschichte)



EK.23: Alman pilot Adolf Rentzel (Kaynak: Das Buch der Deutschen Fluggeschichte)



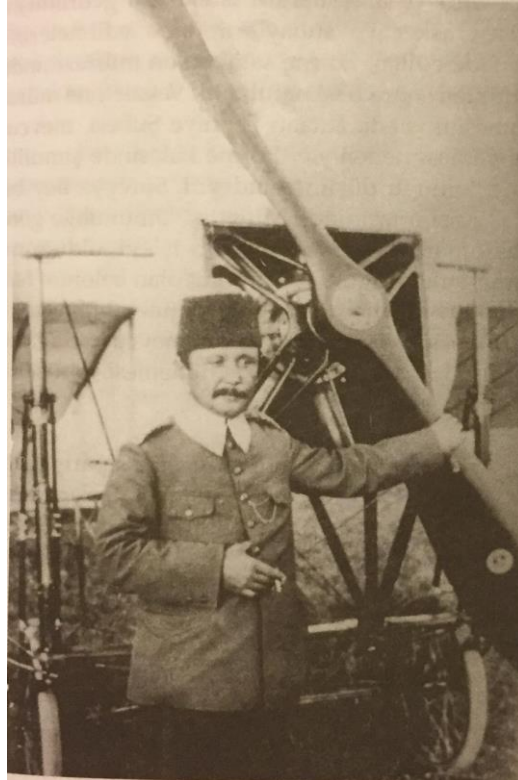
EK.24: Yukarıdan aşağıya; Yüzbaşı Fethi, Fransız pilot (Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 75)



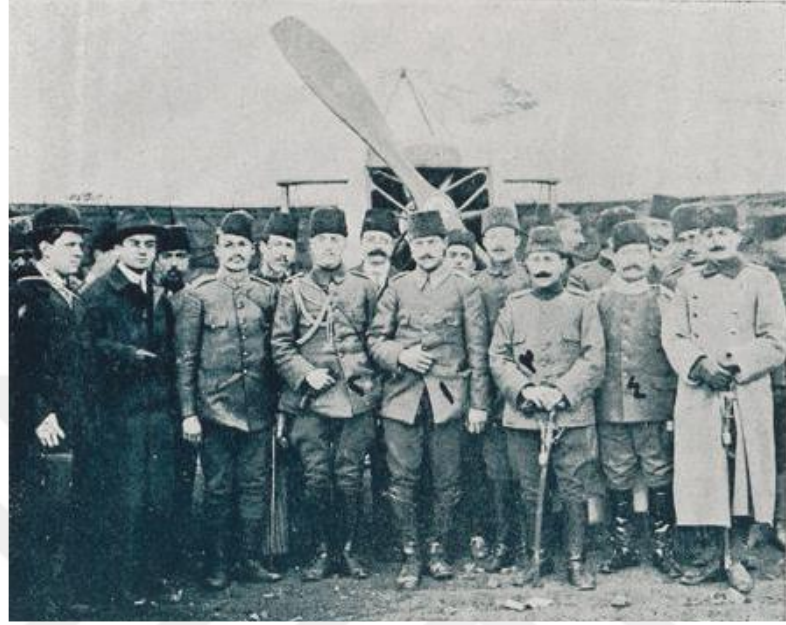
EK.25: Mektebi ziyarete gelen Müdafaayi Hukuk Misvan Cemiyetinin ziyaretinden bir kare (Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 87)



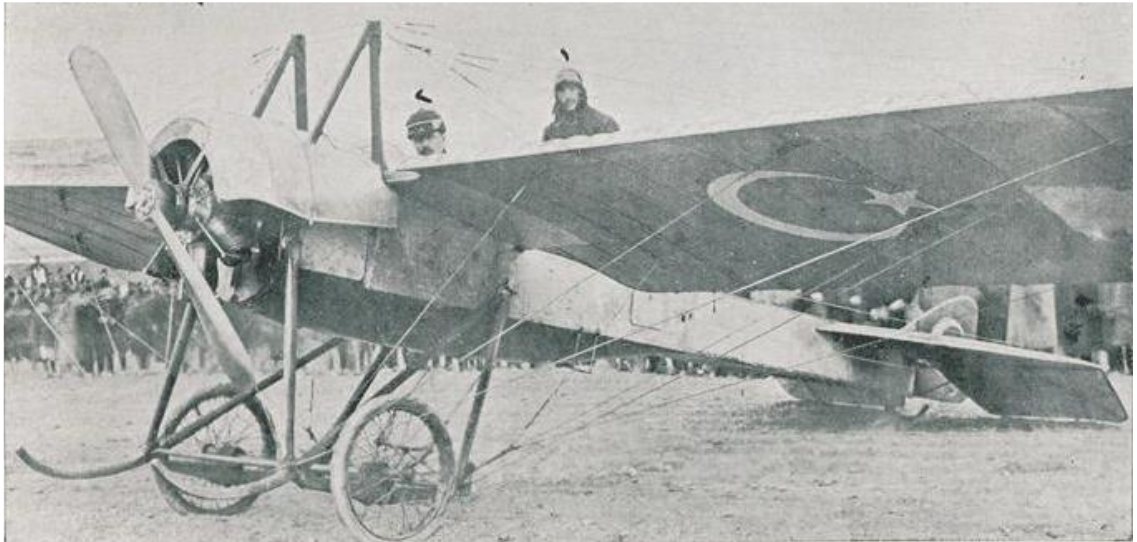
EK.26: Yüzbaşı Fethi ve Belkıs Hanım, uçak kalmadan önce (Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 84.)



EK.27: Tayyare Mektebi Müdürü Binbaşı Veli Bey, Bleriot uçağın önünde (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



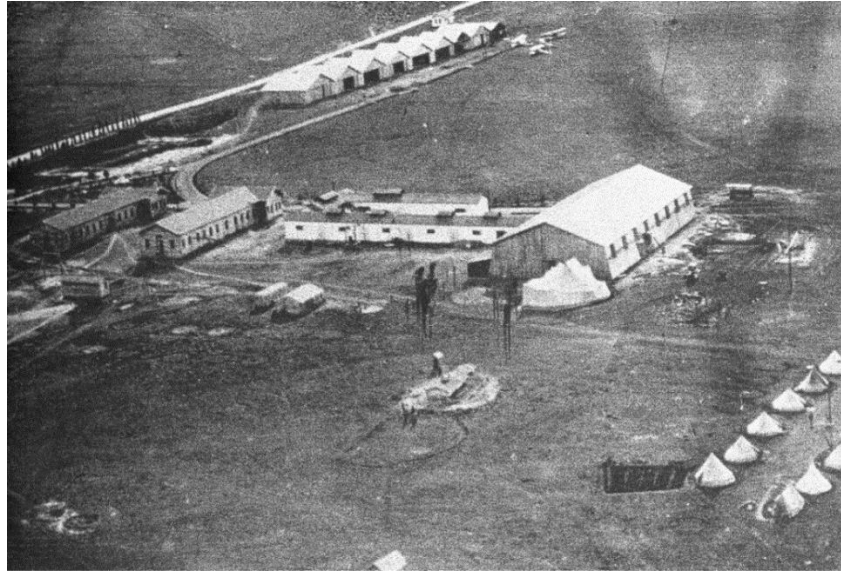
EK.28: Yüzbaşı Fethi ve rasıd Sadık , Halep’de iken (Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 93)



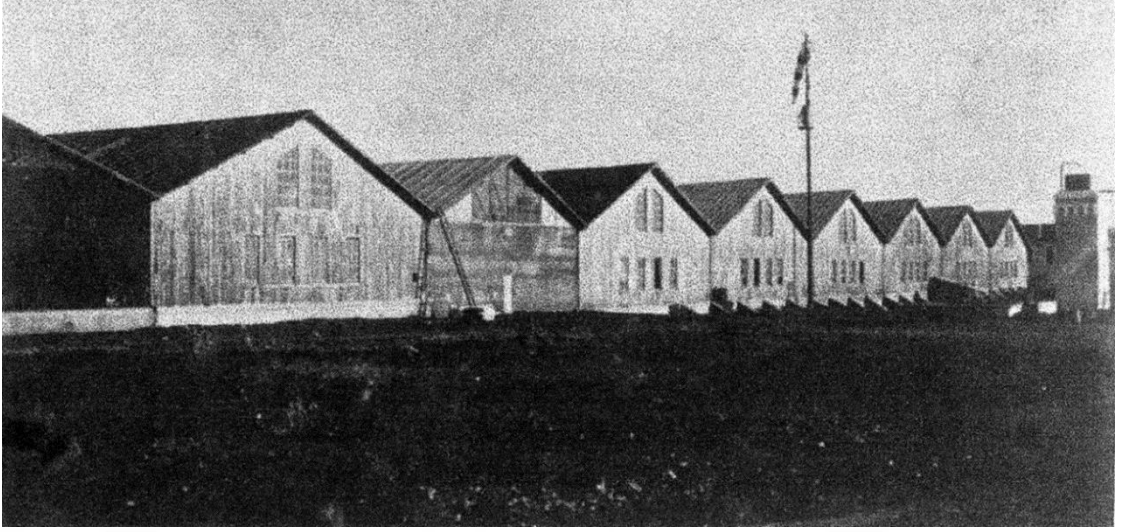
EK.29: Teğmen Nuri ve rasıd Yüzbaşı İsmail Hakkı, Halep’de iken (Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 93)



EK. 30: Teğmen Nuri (Kaynak: Şehbal Dergisi, C. 4, S. 93)



EK.31: Tayyare Mektebinin rasıt tarafından çekilen bir fotoğrafı (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.32: Tayyare Mektebi'nin uçak hangarları (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)



EK.33: Yarbay Süreyya(İlmen)'nin Tayyare mektebini ziyareti esnasında pilot ve diğer subaylarla (Kaynak: Yeşilköy Havacılık Müzesi)