



**T.C.
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK ASKERİ HAVACILIĞININ KURULUŞ SÜRECİNDE
HAVA HARP ARAÇLARININ TEMİNİ (1911-1914)**

Orhan KÖKSAL

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Yüksek Lisans Programı**

İstanbul, 2023



**T.C.
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK ASKERİ HAVACILIĞININ KURULUŞ SÜRECİNDE
HAVA HARP ARAÇLARININ TEMİNİ (1911-1914)**

Orhan KÖKSAL

**Danışman
Doç. Dr. Ökkeş Kürşad KARACAGİL**

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Yüksek Lisans Programı**

İstanbul, 2023

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bu eserleri her kullanışında alıntı yaparak yararlandığımı belirtir; bunu onurumla doğrularım.

Enstitü tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

02/06/2023

Orhan KÖKSAL

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
KISALTMALAR.....	II
TABLOLAR.....	III
RESİMLER.....	IV
HARİTALAR.....	V
ÖNSÖZ.....	VI
ABSTRACT.....	VII
ÖZET.....	VIII
 GİRİŞ.....	 1
 1. HAVA HARP UNSURU TEMİN GİRİŞİMLERİ.....	 20
1.1. İstanbul’da Askerî Amaçlı Yabancı Uçuşlar.....	20
1.2. Ataşemiliter Raporları Doğrultusunda Gerçekleştirilen İlk Faaliyetler.....	26
1.3. Trablusgarp Harbi’nde Askerî Havacılık.....	35
1.4. Osmanlı Devleti’nin İlgilendiği Hava Harp Unsuru Teklifleri.....	48
1.4.1. Almanya’dan Gelen Teklif: Mösyö Gans’ın Hediye Tayyareleri ve Balonu.....	49
1.4.2. Süleyman Tevfik Efendi’nin Girişimleri ile Satın Alınan Tayyareler.....	53
1.4.3. Teslim Edilmeyen Voisin Tayyareleri.....	58
1.4.4. Osmanlı Devleti’ne Gelen Pilot Teklifleri.....	60
 2. HAVA HARP UNSURLARININ TEMİNİ ve KULLANIMI.....	 63
2.1. Tayyare Komisyonunun Kuruluşu ve Faaliyetleri.....	63
2.2. Balkan Harplerinde Türk Askerî Havacılığı.....	74
2.2.1. Birinci Balkan Harbi.....	77
2.2.2. İkinci Balkan Harbi.....	85
2.3. Balkan Harpleri Sonrasında Yaşanan Türk Havacılık Olayları.....	89
2.3.1. Uzun Menzilli İlk Uçuş.....	89
2.3.2. Marmara Denizi’nin Tayyare ile İlk Kez Geçilmesi.....	91
2.3.3. Şehirlerarası İlk Kol Uçuşu.....	92
2.3.4. Uçan İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım.....	94
2.3.5. İstanbul-Kahire-İskenderiye Askerî Hava Seyahati.....	96
2.3.5.1. Muavenet-i Milliye Tayyaresinin Seyahati.....	98
2.3.5.2. Prens Celalettin Tayyaresinin Seyahati.....	100
2.3.5.3. Ertuğrul ve Edremit Tayyarelerinin Seyahati.....	104
 SONUÇ.....	 106
EKLER.....	110
KAYNAKÇA.....	139
ÖZGEÇMİŞ.....	149

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
a.g.t.	: Adı Geçen Tez
ATASE	: Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi
bkz.	: Bakınız
BHK	: Balkan Harbi Koleksiyonu
C.	: Cilt
çev.	: Çeviren
ed.	: Editör
haz.	: Hazırlayan
No.	: Numara
OİH	: Osmanlı-İtalyan Harbi Koleksiyonu
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
Y.	: Yıl

TABLÖLAR

Tablo 1: Sefer Durumunda Balon Müfrezesi Teşkilâtı.....	30
Tablo 2: Deperdussin TT Modelinin Özellikleri.....	54
Tablo 3: Deperdussin Tayyarelerinin Trablusgarp’a Gönderim Masrafı.....	56
Tablo 4: Muavenet-i Milliye Tayyaresinin Seyahat Kronolojisi.....	100
Tablo 5: Prens Celalettin Tayyaresinin Seyahat Kronolojisi.....	103
Tablo 6: Ertuğrul ve Edremit Tayyarelerinin Seyahat Kronolojisi.....	105



RESİMLER

Resim 1: Deperdussin TT Profil Görüntüsü.....	55
Resim 2: R.E.P. Profil Görüntüsü.....	68
Resim 3: Harlan Eindecker Profil Görüntüsü.....	72
Resim 4: Blériot XI Plan.....	73
Resim 5: Bristol Prier-Dickson Profil Görüntüsü.....	74



HARİTALAR

Harita 1: Tayyarelerin Trablusgarp’a Ulaşması İçin Tartışılan Güzergâhlar.....	51
Harita 2: Deperdussin Tayyarelerinin İstanbul’a Getiriliş Güzergâhı.....	58
Harita 3: Süreyya Bey’in Avrupa Seyahati Rotası.....	70
Harita 4: Uzun Mesafeli İlk Uçuş Güzergâhı.....	90
Harita 5: Salim ve Kemal Efendilerin İzledikleri Güzergâh.....	92
Harita 6: İlk Kol Uçuşu Güzergâhı.....	94



ÖNSÖZ

İnsanlığın nihayete ermeyen arzusunun havaya sıçraması, havacılık tarihinin ölümlerle yazıldığı gerçeğini beraberinde getirmiştir. Tüylü kanatla başlayan serüvenin planörle devamı, uçmak için doğaya karşı verilen mücadeleyi ihtiva etmekteydi. Cer kuvvetinin kanatla tanışmasından sonra icadı mümkün olan tayyare, çoğu yeni buluş gibi askerî sahada yerini almıştır. Deyim yerindeyse, uçakların ilk versiyonlarına “*uçan tabut*” demek, havacılığın gelişmesi için verilen canları tanımlar niteliktedir. 20. yüzyılın hemen başında meydan-ı zuhur eden tayyarelerin, kısa sürede geçirdiği tekâmül oldukça dikkat çekicidir. Birinci Dünya Harbi’nde çoğunlukla haber alma aracı olarak kullanılan hava binekleri, İkinci Dünya Harbi’nde yeni bir müstakil sınıfı ortaya çıkarmıştır. İki savaş arasındaki 21 yıllık dönemde farklı bir boyuta taşınan uçakların ilk tecrübesinin Trablusgarp Harbi’ne dayanması, Türk tarihi açısından da oldukça önemli bir husustur.

Askerî havacılık tarihi minvalinden bakılacak olursa, Türkiye’de bu alanın yazımı da müstakil olarak görülmektedir. Literatür; harbin oluş şeklini bütünüyle kapsayan, teknik ve teorik bilgilerle birlikte bir hava harekâtının müşterek anlatımı, uçakların teknik özelliklerine ve harplerdeki işlevlerine dair yeterli kaynağın bulunmaması sebebiyle yetersizdir.

Hazırladığımız bu tezin ortaya çıkış süreci, bir havacılık kenti olan Eskişehir’de başladı. Henüz lisans öğrencisiyken, kentin mekanik alarmı olan F-4 ve F-16’ların göğü yaran sesleri, alanın köklerine duyduğum merakı arttırdı. Hava Kuvvetleri Bandosunun oratoryoları da durumu ilgi çekici hâle getirdi. Bu sürece dair olan konu, yüksek lisansa başlamamla beraber daha da pekişti ve hocalarımla tavsiyeleriyle son şeklini aldı.

Bu alanda çalışmaların artması temennisiyle teşekkür faslına gelirsek; öncelikle annem Emel Dağdeviren’e edeceğim bütün teşekkürler yetersiz kalacaktır. Bu sebeple çalışmam kendisine ithaf olunmuştur. Kıymetli hocam Cezmi Karasu’ya verdiği ilhamdan dolayı medyun-i şükranım. Tezin araştırma ve yazım aşamasında, yönlendirmeleriyle kıymeti haiz dokunuşlar yapan danışman hocam Doç. Dr. Ö. Kürşad Karacagil’e sabrından ve desteğinden ötürü teşekkürlerimi sunarım. Yine çok değerli hocam Prof. Dr. Tülay Alim Baran’a motive edici katkıları sebebiyle minnettarım. Ders döneminde, konuyla alakalı verdikleri bilgilerden ve katkılardan dolayı Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu ve Prof. Dr. Bülent Bakar hocalarıma, görüşlerini esirgemeyen Doç. Dr. Esra Özsüer’e, Dr. Emin Kurt’a, Dr. Tuğçe Esin Pınarbaşı’ya, birtakım çalışmalara ulaşmamı sağlayan Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürü Hv. Öğr. Alb. Deniz Kurt’a, Dr. Erdal Korkmaz’a ve ayrıca Uzm. Çağhan Sarı’ya, Üniformoloji konusunda bilgilerini paylaştan Uzm. Erhan Çavdaroglu’na, Mehmet Baki Çağlar’a, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü personellerine ve mülga ATASE Arşivinin çalışanlarına teşekkürlerimle.

Orhan Köksal

ABSTRACT

The Turkish military aviation organization began to be established in the same period as other European states. During the establishment process of aviation, it was acted in line with the reports of the attaché-military. The use of airplanes for the first time in the Turkish-Italian War brought a new dimension to the wars. The Ottoman Empire started to search for air warfare elements to use airplanes and balloons in this war. Various attempts have been unsuccessful. Moreover, the state was defrauded during these searches. It was not possible to develop the air power organization in a more favorable environment. The fact that the Ottoman Empire was an importer of airplanes and the obligation to send officers to Europe for pilot training caused economic problems. It was decided to establish an airplane school and center in Ayastefanos in order to eliminate the pilot training deficiency. However, the efficient use of the donations collected for the purchase of aircraft was only possible when Süreyya (İlmen) Bey went on a trip to Europe. Inspections were made in many airplane and balloon factories in Europe. The insistence of the Minister of War, Mahmut Şevket Pasha, for the supply of aircraft and balloons was very effective in the process. The first air fleet created as a result of these investigations was used as a combat element in the Balkan War. The aircraft, which could not be used effectively in the first phase of the war, then successfully performed their reconnaissance missions. After the end of the war, a prestige trip was organized to increase the interest in the donations collected from the public. Military air travel to Istanbul-Cairo-Alexandria resulted in the loss of three Turkish aviators.

Key Words: Air War History, Turkish Military Aviation, Tripoli, Balkan, Aeronautics

ÖZET

Türk askerî havacılık teşkilâtı, diğer Avrupa devletleriyle aynı dönemde kurulmaya başlanmıştır. Havacılığın kuruluş sürecinde ataşemiliter raporları doğrultusunda hareket edilmiştir. Türk-İtalyan Harbi'nde uçakların ilk defa kullanımı, savaşlara yeni bir boyut kazandırmıştır. Osmanlı Devleti bu savaşta tayyare ve balon kullanmak üzere hava harp unsuru arayışına girişmiştir. Çeşitli girişimler sonuçsuz kalmıştır. Üstelik devlet bu arayışlar esnasında dolandırılmıştır. Hava gücü teşkilâtının daha elverişli bir ortamda geliştirilmesi mümkün olmamıştır. Osmanlı Devleti'nin tayyareleri ithal edici durumda olması ve pilot eğitimi için Avrupa'ya subay gönderme mecburiyeti ekonomik açıdan sıkıntılara sebebiyet vermiştir. Pilot eğitimi noksanlığını gidermek için Ayastefanos'da tayyare mektep ve merkezi kurulması kararlaştırılmıştır. Bununla birlikte, tayyare alımı için toplanan bağışların verimli kullanımı, Süreyya (İlmen) Bey'in Avrupa seyahatine çıkmasıyla gerçekleşebilmiştir. Avrupa'da bulunan birçok tayyare ve balon fabrikasında incelemelerde bulunulmuştur. Tayyare ve balon temin seyahati için Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın ısrarlı tutumu sürece oldukça etki etmiştir. Bu incelemeler sonucunda oluşturulan ilk hava filosu, muharip bir unsur olarak Balkan Harbi'nde kullanılmıştır. Harbin ilk safhasında etkili kullanılamayan tayyareler, daha sonra keşif görevlerini başarıyla ifa etmişlerdir. Harbin sona ermesinden sonra, halktan toplanan bağışlara ilgiyi arttırmaya yönelik bir prestij seyahati düzenlenmiştir. İstanbul-Kahire-İskenderiye askerî hava seyahati üç Türk havacının kaybıyla sonuçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hava Harp Tarihi, Türk Askerî Havacılığı, Trablusgarp, Balkan, Tayyarecilik

GİRİŞ

Havacılık tarihi; uçuş isteğiyle ilkel yöntemler kullanarak deneyimler gerçekleştiren bireysel girişimlerle başlamaktadır. Bu girişimlere gelene değin insanların gökyüzüyle ilişkisini mit ve efsanelerde görmek mümkündür. Hususa dair ilk örnek Ninova’da bulunan Asurbanipal tabletlerinde rastlanmaktadır. Buna göre Kral Etana MÖ 626 yılında bir kartalın sırtına binerek göğe yükselmiştir. Yunan mitolojisinde Daedalus ve Icarus’un kuş kanatlarıyla uçuğu yönünde efsaneler mevcuttur. Binbir Gece Masallarında ise uçmaktan ve uçuş araçlarının biçimlerinden bahsedilmektedir. Mısır, Çin, Hint, İran ve Anadolu efsanelerinde de benzer misaller anlatılagelmektedir¹.

İnsan yapımı ilk uçan cisimler Çin uçurtmalarıdır². Antik Yunan’da bir matematikçi olan Tarantolu Archytas’ın MÖ 4. yüzyılda mekanik sistemle hareket eden tahtadan güvercin meydana getirdiği aktarılmaktadır. *Peristera* adı verilen bu mekanik güvercinin hava püskürtülerek uçuğu da rivayetler arasındadır³.

İnsanların gücünün ötesinde olan uçuş denemeleri ve teorileri, doğa olaylarının ve kuşların tetkikiyle ortaya çıkmıştır. Çoğu süzülme, ölüm ya da yaralanmayla sonuçlanan bu tecrübeler, belirli bir dayanıklılığın olmadığı tüylü kanatlar vasıtasıyla icra edilmiştir⁴. Büyücü Simon olarak tanınan Simon Magician’ın, MS 66 yılında Roma’da yaptığı bir süzülme uçuşu denemesinde hayatını kaybettiği aktarılmaktadır. Süreçte, İngiliz Roger Bacon 13. yüzyılda uçan makinelerin yapımının teoride mümkün olduğunu yazmıştır. 15. yüzyılda İngiltere ve İtalya’da gerçekleştirilen uçuş girişimleri ise ölümle sonuçlanmıştır⁵.

Kuşların uçuşuna dair geniş kapsamlı bilimsel araştırma Leonardo da Vinci’ye aittir. Leonardo, 1496 yılında havada dengede durma sorununa çözüm üretmeye çalışmış, insanların kendi fizik gücüyle uçabileceğine inanmıştır. Paraşüt, pervaneli bir uçan makine taslağı ve helikopter modelleri çizmiştir. Rüzgârın daima öne alınmasını ve içi havayla

¹ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., Etimesgut 1971, s. 10-15.

² Roy Braybrook, *The Aircraft Encyclopedia*, Aladdin Papersbacks, New York 1985, s. 11.

³ Lisa Nocks, *The Robot: The Life Story of a Technology*, Johns Hopkins University Press, 2008, s. 11; Archytas’ın mekanik güvercini mancınık olarak tasarladığı ileri sürülmüştür. Ayrıca, askerî amaçlı kullanım teorileri için bkz. Carl Huffman, “Archytas”, *Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Stanford 2020, s. 36-37.

⁴ Braybrook, *a.g.e.*, s. 11.

⁵ Simon’un ilk havacılık kurbanı olduğuna dair bilgi için bkz. Şakir Hazım, *Vesait-i Tayeran*, Matbaa-i Askeriyye, İstanbul 1341, s. 1; Kansu vd. *a.g.e.*, s. 17.

doldurulmuş bir tulumu bele geçirdikten sonra deneylerin su üzerinde yapılmasını nasihat ettiği de görülmektedir. Havacılığın ana kuralları arasına girecek bu hususlar aynı alanda çalışan araştırmacılar tarafından tatbik edilmeyip, unutulmuştur⁶.

Leonardo'nun çalışmaları, süzülerek uçmak isteyen birçok kişiye ilham olmuştur. 1628'de İtalyan Paolo Guidotti, yaylı kanat tasarımı bir aletle kuleden atlayarak süzölmeye çalışmış ancak hayatını kaybetmiştir. İngiliz John Bate, 1634 yılında uçurtma üzerine deneyler yapmıştır. Venedikli Fausta da Ranzio, paraşütün çalışma prensibi ve imaline dair bilgiler veren *Maschino Novae* isimli eser kaleme almıştır⁷. Bu konuda, kendi uçma meraklarını kuramsallaştıran ve önemli görüşler ortaya koyan bazı isimler ön plana çıkmaktadır. İngiltere'de Chester Piskoposu olan John Wilkins (1614-1672), insanların bir gün Ay'a gideceğine inanmıştır. Düşüncesini Ay'a gidecek araç üzerine yoğunlaştıran Wilkins, *The Discovery of a World in the Moone* kitabında uçan bir araba yapılabileceği savını ortaya atmıştır. Öyle ki, bu uçan arabaya binecek insanların hava seyahati dahi gerçekleştirebileceği üzerinde satırlar kaleme almıştır. Hereford'lu Papaz Francis Godwyn, Wilkins'in izinden giderek kendisinden destek bulmuştur⁸. Vardığı sonuçlar doğrultusunda geçerli görüşler sunan bir diğer isim Alexandre Besnier'dir. Mesleęi çilingir olan Besnier'in düşünceleri, kanat çırpınışlarını ihtiva eden iki sorunun çözümüne dairdir. Besnier, menteşeden esinlenerek yaptığı uçma aletiyle çeşitli deneyler yapmıştır. Alman Friedrich Fleyder ise hava eğitimi hakkında bir kitap neşretmiştir⁹. İlerleyen süreçte havacılık alanı yeni buluşlarla beraber gelişmeye başlamıştır. Bunun önemli bir örneği olan balonculuk, bilimin uygulanabilirliği sayesinde ortaya çıkmıştır.

Dünya'da, havacılık alanına dair ilk başarılı sonuçlar balonculuk faaliyetlerinde alınmıştır. Uçuşla ilgili belli başlı teorilerin ve muamma olarak değerdendirilen denemelerin yeri zamanla farklı metotlar uygulanan bir zemine kaymıştır. İnsanlar kuşları taklit etmenin dışında uçmanın çeşitli yollarını aramıştır. Havadan hafif uçma araçları üzerine çalışmalar hız kazanmış, mucitler çalışmalarını balonculuk faaliyetlerine yöneltmiştir. Teorik olarak ilk çalışmalardan biri 1670 yılında İtalyan bir papaza aittir. Francesco de Lana-Terzi'nin

⁶ Antonie Icart, *Gökyüzünde Keşifler ve Kâşifler*, Baskan Yayınları, İstanbul 1980, s. 8; Detaylı bilgi için bkz. Heinz Kühne, *Leonardo da Vinci: Dreams, Scheme and Flying Machines*, Prestel, Münih 1999, s. 3-10.

⁷ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 27.

⁸ Allan Chapman, "Fly me to the Moon", *Astronomy & Geophysics*, C. 55, Şubat 2014, S. 1, s. 27-29.

⁹ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 28-29; Icart, *a.g.e.*, s. 11.

hazırladığı uçan gemi projesini dört küre taşımakta ve gemi kum torbası atmak suretiyle atmosferde hızla yükselmektedir. Ancak projenin yazılı tetkiklerinde hesap ve mantık hataları görülmüştür. Bu hatalara rağmen projede balonculuk prensiplerinin düşünüldüğü anlaşılmıştır¹⁰. 1709'a gelindiğinde Brezilyalı Piskopos Bartolomeu Lourenço de Gusmão, *Passarola* (Büyük Kuş) ismini verdiği bir uçan kayak projesi hazırlamış ve ilk uçuşunu Lizbon'da gerçekleştirmiştir¹¹.

Bilimin uygulanabilirliği havacılık alanında kendini göstermeye devam etmiştir. Bu doğrultuda sıcak hava ve hidrojenin bir balonu uçurabileceği düşünülmüştür. Havadan daha az yoğun bir gazın araçlar üzerinde insanları havada tutabileceği fikri gün geçtikçe önem kazanmıştır. Hidrojenin keşfi bu noktada devreye girmiştir. Ardından, gazın yükseltme niteliği ile bu fikriyatın zihin açıcılığına maruz kalan Black ve Cavallo tarafından hidrojeni havi deneyler sınanmış ancak başarısız olunmuştur¹².

Modern anlamda havacılığın miladı 1783 yılıdır. Joseph-Michel Montgolfier, kardeşi Jacques-Étienne'in de yardımıyla; bezden mamul, üzeri kâğıt kaplı 800 m³'lük bir balon yapmıştır. 4 Haziran'da¹³ Fransa'nın Annonay şehrinde deneme gerçekleştiren kardeşler, konuyla alakalı ilk muvafık isimler olmuşlardır. Olası bir rekabeti önlemek adına bu deneyde kullanılan gazın çeşidi saklanmıştır. Nitekim, bu tarihlerde Jacques-Alexandre-César Charles hidrojen gazını kullanarak ilk insansız balonu uçuran kişi olmuştur. Ayrıca yerleştirdiği ölçüm aletleriyle balonun donatılarını geliştirmiştir. Daha sonra çeşitli deneylerin haricinde, balon sepetine koyun, horoz ve ördek koymak suretiyle uçuş tatbik edilmiştir. Balonların uçuş aracı olarak kullanılma düşüncesi yoğunlaşmış ve çalışmaların odak noktası insanlı uçuş deneyleri olmaya başlamıştır. Ekim 1783'te Pilatre de Rozier ip bağlamak suretiyle dört dakika havada kaldığı bir balon uçuşu gerçekleştirmiştir. Sabit balon

¹⁰ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 6; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 28-29; Braybrook, *a.g.e.*, s. 13.

¹¹ Gusmão'yu "*Şarlattan*" ya da "*Tarihte havacılığın ilk pratik öncüsü*" olarak kabul eden görüşlere ve Gusmão'nun uçma makinesi için bkz. Francisco Videira Louro, "Father Bartholomeu Lourenço de Gusmão: a Charlatan or the First Practical Pioneer of Aeronautics in History", 2014, Instituto Superior Técnico, <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395146459933/Extended%20Abstract%20final.pdf> (18 Şubat 2023)

¹² Kansu vd., *a.g.e.*, s. 30; *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C. 2, yay. haz. Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1985, s. 989; Braybrook, *a.g.e.*, s. 13-14.

¹³ İlk balon uçuşunun tarihi bazı Türk kaynaklarında 5 Haziran olarak aktarılmaktadır. Bkz. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 46; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. 1, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2009, s. 17.

fikrinin ortaya çıkmasıyla devam eden süreçte Rozier, halata bağlı olmaksızın 21 Kasım'da uçuş icra etmiştir. Bu uçuş 25 dakika sürmüş ve ilk hava seyahati olarak tarihe geçmiştir¹⁴.

Balonlar üzerinde, ortaya çıktığı günden beri çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Uçuş muvaffakiyetinin ardından sabit balonlar denenmiş, insanlar gökyüzüne çıkmayı başarmıştır. Ancak, balonların serbest dolaşım imkânı sağlamaması ve iniş mahallinin rüzgâra bağlı olması neticesinde uçuş aletini yönlendirme meselesi gündeme gelmiştir. İlaveten bu hususun bir güvenlik zafiyeti oluşturacağı da göz ardı edilmemelidir. Bu doğrultuda, kontrol mekanizması oluşturulmaya gayret edilmiştir¹⁵. Kumanda sisteminin balonlara yerleştirmesiyle kabil-i sevk balonlar nevezuhur etmiştir. Fransa'da Jean-Pierre Blanchard ve Louis-Bernard Guyton de Morveau sevk edilebilir balonlar üzerinde çalışmıştır. Devamında balonculuk faaliyetleri birtakım ilklere sahne olmuştur. İlk balon uçuşunun birinci yıl dönümünde Elizabeth Tible ilk uçan kadın olarak tarihe geçmiştir. 19 Ocak 1784'te uçuşa hazırlanmış bir balona atlayan Fontaine isimli biri havacılık tarihinin ilk kaçak yolcusu olmuştur. Avrupa'nın geneline kısa sürede yayılan balonculuğun ilk kazası 13 Haziran 1785'te yaşanmıştır. Pilatre de Rozier ve Pierre-Jules Romain Manş Denizi'ni balonla geçmeye çalışırken kıyıya düşerek ölmüştür¹⁶.

Sivil hayatta hızla gelişen balonların askerî amaçlara hizmet edebileceği fikri Fransa'da ortaya atılmıştır. Fransa ordusunda bir mühendis olarak çalışan Lazare Carnot, hava birliklerinin orduya dahil olması gerektiğinin üzerinde durmuş, balonların potansiyellerine dair hazırladığı raporu Fransız Bilimler Akademisine sunmuştur. Böylelikle, 1794 yılında bir balon bölüğü kurulmuş ve ilk askerî balona *L'Entrepreneur* (Girişimci) adı verilmiştir. Bu askerî balonun ilk saha görevi Fleurus Muharebesi'nde gerçekleşmiştir. Fransızlara panoramik bir görüntü sağlayan tarassut balonunun rasıtı, Fransız ordularının başkomutanı Jean-Baptiste Jourdan olmuştur. Fransızlar askerî balonu birçok muharebede kullanmıştır. Aynı tarihlerde balon için bir bölük daha teşkil edilmiş ve ilk balon bölüğü 1796 yılında

¹⁴ Süleyman Pertev, *Balon Yahud Mütessaidül Hava*, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul 1311, s. 3-4. Balonu sıcak havayla doldurmak için kullanılan yün ve saman parçalarının yakılmasıyla ortaya çıkan kıvılcıklar sayesinde 1500 metre irtifaya çıktıktan sonra tutuşan balon tamamen yanmıştır. Bu insansız uçuşun etkisi Paris'te heyecanlı kitleleri ortaya çıkarmış ve balon imalı için yardım toplanmıştır. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 46-49; Charles Coulston Gillispie, *The Montgolfier Brothers And The Invention of Aviation 1783-1784*, Princeton University Press, New Jersey 1983, s. 3.

¹⁵ Balon donanımı için bkz. Ek-1.

¹⁶ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 49-52; S. L. Kotar ve J. E. Gessler, *Ballooning: A History, 1782-1900*, McFarland & Company Inc. Publishers, London 2010, s. 43.

Avusturyalılar tarafından esir alınmıştır. İlerleyen süreçte Napolyon Bonaparte, İtalya seferi için orduya balon dahil etmiştir. Ancak elverişsiz görülmesinden dolayı fazla kullanılmamıştır¹⁷. Böylelikle, 18. yüzyılın son çeyreğinde balonların harpte kullanımına şahit olunmuştur. Askerî havacılığın ilk tatbiki, keşif ve gözetleme amacıyla yapılmış ve balonlar muharip bir unsur olarak düşünülmemiştir.

19. yüzyılda mekanik ilminin hızlı gelişimi birçok buluşun doğmasına sebep olmuştur. Balonların, özellikle yön değiştirmesi üzerinde çalışmalar artmıştır. Rüzgârın etkin bir unsur olarak balon sevkindeki rolü azaltılmaya gayret gösterilmiştir. İngiliz baloncu Charles Green balonlara pervane vazetmeyi denemiştir. Cer kuvvetini pervaneden alan bir sistem fikri; Van Hecke, Depuis ve Julien Dupré gibi isimler tarafından tecrübe edilmiştir. İlerleyen süreçte balonlara küçük motorlar takılmıştır. Tissandier kardeşler (Albert ve Gaston), elektrik motorlu sevk edilebilir balon üzerinde mesai harcamışlardır. Fransa’da *Aeronaute* isimli bir havacılık dergisi yayın hayatına başlamıştır. Derginin sahiplerinden Nadar, balondan fotoğraf çekerek hava fotoğrafçılığının nüvesini oluşturmuştur. İleride ortaya koyacağı yararlılıklar ve icadına talep düşünüldüğünde, yüzyılın en büyük buluşu Kont Ferdinand von Zeppelin’e aittir. Güdümlü balonun, dış katı zarfı içerisine baloncuklar koymak suretiyle güvenliği arttırmıştır. İki adet on beşer beygirlik motor da balonun ana unsurları arasındadır. Bir başka motorlu balon sahibi ise Paris’te gösteriler gerçekleştiren Brezilyalı Alberto Santos-Dumont’tur. Dumont’un balonu saatte 25 kilometre hıza ulaşarak ciddi bir başarı kazanmıştır. Yüzyılın sonlarına doğru Almanlar, benzin motorunu ilk defa balona bağlamışlardır¹⁸.

Balonculuğun tekâmülü devam ederken, balonun askerî amaçlarla kullanımı da yaygınlık kazanmıştır. Bu kullanım alanı, 19. yüzyıl Avrupa ordularının bünyelerinde balonculuk sınıfı kurmalarıyla pekişmiştir. Balon, bir gemiye düşman gözetimi için ilk defa 1830’da Fransızlar tarafından bağlanmış ancak başarısız olunmuştur. İtalyanlar, 1848’de Avusturyalılara karşı muhabere amaçlı balon kullanmıştır. Avusturyalılar, balona bir bomba düzeneği kurarak, balonun ilk muharip sınavını başarısızlıkla sonuçlandırmışlardır.

¹⁷ Süleyman Pertev, *a.g.e.*, s. 14; Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 7; Esir balon Viyana Askerî Müzesinde sergilenmektedir. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 52-53; Ayrıca bkz. R. R. Palmer, *Twelve who Ruled The Year of Terror in the French Revolution*, Princeton University Press, New Jersey 2005, s. 355.

¹⁸ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 9; Kansu vd. *a.g.e.*, s. 57-59, 67-70; İcart, *a.g.e.*, s. 31. Zeppelin’in balonunun söndürülemeyen dış katı zarfı ve baloncuklardan birinin gaz kaçağı ihtimaline karşı geliştirdiği sistemi balonculuk faaliyetlerinde önemli bir yere sahip olmuştur. Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 18.

Amerikan İç Savaşı esnasında balonlardan askerî amaçlar için istifade edilmiştir. Fransızlar 1870'te, abluka altından Almanlara karşı haberleşme aracı olarak balonları seferber etmişlerdir¹⁹.

Sanayi Devriminin ortaya çıkardığı geliştirilebilir teknoloji, kara ve deniz savaşlarının gerçekleştirildiği araçlara yeni bir boyut kazandırmıştır. Demiryolları, telgraf, hızlı ateş gücüne sahip silahlar, buharlı itme gücü ve zırhlı savaş gemileri zaman içerisinde askerî gücün dinamikleri olmuşlardır. 19. yüzyılın ikinci yarısında dünyadaki güç dengelerini değiştirmeye başlayan sanayileşmenin etkisi yayılmıştır²⁰. Bu etki, havacılık alanına da zuhur ederek ortaya tayyareler çıkmış ve geliştirilmeye başlanmıştır.

Havadan ağır uçuş araçlarının günümüze ulaşan serüveni, yüzyıllarca üzerinde çalışılmış mekanik ilminin hız kazandığı 19. yüzyılda başlar. Tayyarecilik konusundaki ilk ciddi çalışmalar İngiliz George Cayley'e aittir. Küçük bir helikopter modeli ile deneyler icra ederek uçakların uçuş prensiplerini ortaya koymuştur. Aerodinamik deneylere dair: *"Ağırlığı hesap edilmiş, fiktif bir düzlemin hava mukavemetini yenecek bir kuvvete sahip olması"* izahını ihtiva eden çalışmaları, 1809'da *Nichol-Sans Journal of Philosophy*, 1817'de *Philosophical Magazine* ve 1837/1843'te *Mechanics Magazine* gibi dergilerde yayımlanmıştır. Cer kuvvetini sağlamak için *"yan çark"* dediği pervanenin kullanılarak, patlamalı motorların montesini tavsiye etmektedir. Ayrıca, havacılığın ilkel denemelerinde görülen çırpılan kanatları da kabul etmemiştir. Cayley'nin teorileri havacılık alanında öncü olmuştur. Onun çalışmalarından ilham alan İngiliz Henson 20 beygirlik buhar makinesi takmayı düşündüğü bir uçuş aleti tasarlamıştır. 1876'da Penaud ve Gouchot iki pervaneli bir sistem üzerine çalışmışlardır²¹.

Muhtelif uçuş araçlarına ve modellerine motor gücü ilavesinin teoride mümkün olduğu 19. yüzyılda kaleme alınmıştır. Avrupa'da uçak modeli yarışmaları organize edilmeye başlanmış, çalışmalar teşvik edilmiştir. Model tescillerinin hızla devam ettiği yüzyılda öne çıkan bir isim büyük bir araç inşa eden Le Brix'tir. İki denemesi de başarısızlıkla

¹⁹ Sir Robert Saundby, *İnsanın Göklere Yükselişi Havacılığın Başlangıcı*, çev. Mine Ünel, Milliyet Yayınları, 1979, s. 17; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 70-75; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 18; Mesut Uyar, *Dünya Askerî Tarihi*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2020, s. 252.

²⁰ Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çev. Birtane Karanakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1990, s. 170-171.

²¹ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 2; Braybrook, *a.g.e.*, s. 15-16; *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C. 1, haz. Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1985, s. 54.

sonuçlanmıştır. Uçakların omurgasını oluşturacak bu deneyler planörcülüğün doğuşuna sebep olmuş ve tabi olarak bu deneyler esnasında kayıplar da yaşanmıştır. 1874'te Vincent de Groot isimli bir Belçikalı, Londra'da farklı bir tecrübe icra ederken hayatını kaybetmiştir²².

Bir insanın ilk defa motor gücüyle hareketi, 9 Ekim 1890'da gerçekleşmiştir. Fransız Clement Ader alkanat yarasadan esinlenerek *Avion* ve *Eole* isimlerinde iki uçuş aracı yapmıştır. Buhar makineli uçuş aleti ile ilk kez yerden kesilerek bir sıçrayış gerçekleştirmiştir²³.

Planörcülüğün, dolayısıyla tayyareciliğin en önemli adımı bir Prusyalı olan Otto Lilienthal tarafından atılmıştır. Teoride ve pratikte havacılığın öncülerinden olan Otto, kardeşi Gustav'ın da yardımıyla kanat açıklığı ve profil çukurluğunun önemini ilk kavrayan isim olmuştur. Başarılı uçuşun tatbikini, “*İnsan uçuşunu sağlayan imkanları öğrenmenin tek yolu, sistemli ve enerjik olarak gerçek uçuş denemeleri yapmaktır.*”²⁴ sözleriyle ifade ederek havacılıkta deneyselliği vurgulamıştır. 1891-1895 yılları arasında yaptığı tecrübe uçuşlarının fotoğraflanması ününü arttırmıştır. *Uçuş Sanatının Temeli: Kuş Uçuşu* isimli bir eser neşreden Lilienthal'ın temel prensibi, insanın basit bir makineyle fazla yorulmadan uçabileceği üzerinedir. 1896'da geçirdiği planör kazasında trajik bir ölüm yaşamıştır. Lilienthal'ın en büyük takipçisi Octave Chanute olmuştur. Çift satırlı uçakların mucidi sayılmaktadır²⁵.

20. yüzyıl, üçüncü savaş unsuru olacak uçakların ilk başarılı denemelerine sahne olmuştur. Dünya'nın farklı yerlerinde çalışmalar hız kesmeden devam etmiştir. Havacılık tarihinin önemli bir icadı olan deniz uçağı fikri, uçağı kızak takılmak suretiyle Avusturyalı Wilhelm Kress tarafından sınanmıştır. Uçağın su üzerinde manevra kabiliyetinin yetersiz oluşu, Kress'in projesinin akamete uğramasına sebebiyet vermiştir²⁶.

²² A.g.e., s. 56-57.

²³ Şakir Hazım, a.g.e., s. 3; Kansu vd., a.g.e., s. 81-83; İcart, a.g.e., s. 49.

²⁴ *İstikbal Göklerin...*, C. 1, s. 59.

²⁵ Otto Lilienthal'ın havacılık tarihindeki yeri ve önemi için kaynakların çoğu mutabıktır. Ayrıca, Osmanlı basını tarafından “*Havanın fatihi*” olarak nitelendirilmiştir. Bkz. *Şehbal*, “Musahabe-i Fenniyye: Tayyare”, 1 Kanunuevvel 1326/14 Aralık 1910, No. 31, s. 129; İcart, a.g.e., s. 42-44; Kurter, a.g.e., C. 1, s. 19.

²⁶ Kansu vd., a.g.e., s. 89.

Dünya havacılık tarihine motorlu uçuşu hediye edecek olan Wright kardeşler (Wilbur ve Orville), Otto Lilienthal ve Octave Chanute gibi öncülerin eserlerini tetkik etmişlerdir. Bu doğrultuda bir uçak yapma fikri ile planör inşa ederek, uçak tasarımına farklılık kazandırmışlardır. İlk uçuşlarını pilotsuz olarak denemişlerdir. Hava mukavemetini azaltmak amacıyla pilotu yatar pozisyonunda konumlandırmışlar ve planör uçuşlarını başarıyla tamamlamışlardır. *The Flyer* isimli iki pervaneli uçakları 17 Aralık 1903 tarihinde ilk motorlu uçuşu gerçekleştirmiştir. Tayyareciliğin seyrini değiştiren kardeşler *Flyer 2* adını verdikleri bir uçak daha yapmışlardır²⁷. 4 Kasım 1905'te 40 kilometre katettikleri uçuşun ardından, uçağın tanıtımı üzerinde fazla durmamışlardır. Bu ketum davranışın sebebi olarak, uçaklarına karşılık maddi bir mükâfat bekledikleri ileri sürülmektedir. Süreçte planlarını ve patentlerini ABD ordusuna sunmuşlar ve bir sonuç alamamışlardır. İngiliz dostları Albay Copperdi'ye dahi uçağın sadece fotoğrafını göstermişlerdir²⁸.

1905'te Uluslararası Havacılık Federasyonu kurulmuştur. Havacılık sporlarına dair kurallar oluşturacak kurumun muadili aynı sene ABD'de teşkil edilmiştir. Yine 1905 yılı içerisinde Paris'te ilk uçak fabrikasını kuran Voisin kardeşler henüz uçuşa muvaffak olamamışlardır. Avrupa'da ilk başarılı motorlu uçuşu Santos-Dumont yapmıştır. Wright kardeşlerin uçağından farklı olarak uçucu ayaktadır. 1907 senesinde Farman kardeşlerin (Henri ve Maurice) havacılıkta yükselişi görülmektedir. Bu yükselişe sebep olan Avrupa'da kırdıkları rekorlardır. Louis Blériot tek satırlı uçağıının ilk tecrübesini 1907 yılında yapmıştır. İngiliz Edwin Alliot Verdon Roe üç satırlı uçağı icat etmiştir. Dünya'da uçucuların sayısı artarken, yeni hız ve yükseklik rekorları kırılmış, havacılık sanayisinde Wright, Voisin, Farman, Blériot ve Curtiss isimleri ön plana çıkmıştır. Blériot, 1909'de Manş Denizi'ni uçakla geçen ilk pilot olmuştur. Bu durum Avrupa kamuoyunun uçaklara ilgisini arttırmıştır²⁹.

²⁷ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 3; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 90-91; İlk uçuşa dair farklı bir görüş için bkz. *İstikbal Göklerin...*, C. 2, s. 547-551. Türkçe literatürde, ilk motorlu uçuşun Gustav Albin Weisskopf tarafından 1901 yılında yapıldığı bilgisi için bkz. Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2009, s. 1-3; Mustafa Yeni, "Hava Kuvvetleri", *Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 230; Kardeşlerin Kitty Hawk'ta gerçekleştirdikleri ilk uçuşun fotoğrafı için bkz. Ek-2.

²⁸ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 3; *Hava Gücü ve Savaş*, çev. Mehmet Erdoğan, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara 1979, s. 58, 63-64; Askerî havacılık ve Wright kardeşler ilişkisinin ilk olgun teması 1908 yılında yaşanmıştır. ABD ordusunun teşkili olan muharebe sınıfı havacılık kısmına, 200 gün içinde bir uçak vermeyi kabul eden kardeşler daha sonra çalışmalarını sürdürmek için Fransa'ya geçmiştir. Bkz. *A.g.e.*, s. 64; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 92.

²⁹ Reşid Selim, "Tayyareciliğimizin Tarihçesi", *Nevsal-i Milli*, Dersaadet 1330, s. 443; Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 4-5; *Tayyareler ve Tayyarecilik*, Tanin Matbaası, İstanbul 1341, s. 12; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 94-97; Braybrook, *a.g.e.*, s. 21.

Uçakların sivildeki ve spor faaliyetlerindeki başarıları askerî otoritelerin dikkatini celbetmiştir. Uçağın savaşta yeni bir boyut oluşturmamasının kaçınılmazlığı üzerinde durulmuştur. Bu doğrultuda Avrupa’da; İngiltere, Almanya ve Fransa başta olmak üzere havacılık yayınları, uçakların askerî emellere hizmeti konusunda fikir teatisinde bulunmuşlardır. Özellikle *Flight* dergisinin 1909 yılı nüshalarında İngiltere’nin hava hakimiyeti üzerinde tartışmalar yapılmaktaydı. Albay C. J. Burke’nin yayınları, hava harp doktrinlerinin oluşmasında önemli bir yere sahip olmuştu. Burke’nin: “...havacılık halihazırdaki hızıyla ilerlemeğe devam ederse, yeni bir sınıf gerekli olacaktır.” sözleri müstakil bir hava sınıfı ihtiyacına atıfta bulunmaktaydı. Uçakların taarruzî yönüne dikkat çekilmekte, çalışmalar bu doğrultuda ilerlemekteydi. İlerleyen süreçte İngiltere’de hava gücüne dair temel fikirler oluşmaya başlamıştır. En nihayetinde 20 yüzyılın ilk çeyreğinde ABD ve Avrupa’da askerî havacılık ordu bünyelerinde teşkilâtlanmıştır. Orduda görev yapmak üzere ilk uçağa ve ilk pilota (Cerman) ABD sahip olmuştur. Almanya ve İtalya 1909’da hava sınıfını teşkil için hazırlıklara başlamıştır. İngiltere, 1912’de Kraliyet Uçuş Sınıfını ve denetleyici Hava Komitesini kurmuştur³⁰. Bu tarihlerde, Avrupa’da inşa edilen meydanların ve fabrikaların yanı sıra pilot sayıları da artmaktaydı: Fransa’da 353, İngiltere’de 57, Almanya’da 46, İtalya’da 32, Belçika’da 27 ve ABD’de 26 lisanslı pilot bulunmaktaydı³¹.

İlerleyen havacılık teknolojilerinin ortaya çıkardığı bazı konuların belirsizliği üzerine, Nisan 1911’de Madrid’de bir münazara yapıldı. Uluslararası Hukuk Enstitüsü, Avrupa’nın önde gelen uzmanlarını Den Haag Sözleşmesi’nin 25’inci maddesini tartışmaya çağırdı. Bu maddede, şehirlerin savunmalı veya savunmasız oluşunun ayrımı muğlak durumdaydı. Bunun üzerine münazarada, kalabalık kitlelerin bombalanması durumunda ortaya çıkacak zayıf gündem olmuştu. Yerdeki sivillere karşı hava saldırısının bir harp usulü olarak kabul edilip edilmemesi üzerine yoğunlaşılıyordu. Hava hukukunun öncülerinden biri olan Paul Auguste Joseph Fauchille, uçağın taşıyacağı bombaları donanma bombalarıyla kıyaslamakta ve buna binaen tahribatın küçük olacağını düşünmekteydi. Savaşın diğer formlarından daha büyük olmasının zorluğu üzerinde duran Fransız avukat, hava saldırısına izin verilmesi yönünde görüş bildirmişti. Fauchille’e muhalif olan Von Bar, hedeflerin tespitinin mümkün

³⁰ *Hava Gücü...*, s. 30-33; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 106; Ayrıca, Herbert G. Wells tarafından 1908’de neşredilen *Havada Savaş* isimli romanda hava muharebelerinin tasviri yapılmıştır. Uyar, *a.g.e.*, s. 253.

³¹ Ö. Kürşad Karacagil, *Süreyya İlmen (Paşa)*, Yeditepe Akademi, İstanbul 2021, s. 39.

olmadığını ileri sürmüş ve bu sebeple sivil kayıpların önlenmesini imkân dışı görmüştür. Von Bar'ın hava saldırısının yasaklanmasını beyan eden görüşü üzerine münazara şu kararla sonuçlanmıştı: “*Barışçıl halkı karadan ve denizden yapılan saldırılara göre daha büyük tehlikelere maruz bırakmadıkça, hava savaşına izin verilir.*” Bu karar, tarihin ilk uçar birliğini savaşta kullanacak olan İtalyanların elini güçlendirecekti³².

Çeşitli efsanelerde geçen uçuş masallarını barındıran Türk havacılık tarihinin ise ilk teşebbüsünün İmam Cevheri'ye ait olduğu bilinir. 1002 yılında Nişabur'da bulunan Ulu Cami'den uçma teşebbüsü ile kanatlanan Cevheri, kendini boşluğa bıraktığında yere çarpmış ve hayatı nihayete ermiştir. Bu teşebbüsün sonucunda İmam Cevheri ilk Türk hava şehidi olarak kabul görmekte ve aktarılmaktadır³³.

12. yüzyılda Selçuklu hükümdarı Sultan II. Kılıçarslan'ın İstanbul'u ziyareti sırasında bir Türk uçmaya çalışmış ancak ölmüştür. Bilginin aktarıldığı kaynaklarda uçmaya girişen kişinin Siraceddin ya da Sarazen isimlerine malik olduğu geçmektedir³⁴.

Bir başka, belki de en efsanevi anlatılagelen uçuş yahut süzülüş denemesi Hezarfen Ahmet Çelebi'ye aittir. Evliya Çelebi'ye göre Galata Kulesi'nden kanatlı bir uçuş aracıyla kendisini boşluğa bırakan Hezarfen, Üsküdar/Doğancılar'a inmeyi başarmıştı. Lodolu bir havayı tercih etmiş ve şiddetli rüzgârda denemeler yapmıştı³⁵. Evliya Çelebi konuyla alakalı seyahatnamesinde şu sözlere yer vermiştir:³⁶

“Evvela, Okmeydanı'nın minberi üzerinde, rüzgârın şiddetinden kartal kanatları ile sekiz, dokuz kere havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murad Han Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nde seyredirken Galata Kulesi'nin tepesinden lodos rüzgârı ile uçarak Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na inmiştir. Sonra Murad

³² Sven Lindqvist, *Bombalamanın Tarihi*, çev. Selahattin Çelik, Yeni İnsan Yayınevi, İstanbul 2009, s. 75; Daha detaylı bilgiler için bkz. Eser Gemici ve Mehmet Yeşiller, “Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi”, *Journal of Aviation*, C. 2, 2018, S. 2, s. 130 vd.

³³ Ahmed Zeki Paşa, *Alem-i İslam'da Tayyarecilik*, çev. Fuad, Matbaa-i Bahriyye, 1328, s. 15. Cevat Sarıkaya, *Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Gebze Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Gebze 2015, s. 6.

³⁴ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 1; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 18; Sarıkaya, *a.g.t.*, s. 7.

³⁵ Seyit Ali Karaman ve Yücel Dağlı, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 1, İstanbul 2004, s. 669; Mustafa Gökhan Erdemli, *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2011, s. 4.

³⁶ Ülkü Çelik Şavk, *Sorularla İnsanlık Tarihine Yön Veren 20 Kişisinden Biri Evliya Çelebi*, Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, Ankara 2011, s. 35-36.

Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek "...Bu adam pek korkulacak bir adama benziyor. Her ne isterse elinden geliyor. Böyle kimselerin burada durması doğru değildir..." diyerek kendisini Cezayir'e sürmüştür. Hezarfen Ahmet Çelebi burada iken hayatını kaybetmiştir."

Evliya Çelebi'nin aktardığı Lagari Hasan Çelebi isminde biri daha bulunmaktadır. Buna göre Lagari, kendisinin imal ettiği roket fişeğe binmiş, yükselmiş ve salimen denize inmiştir³⁷. Evliya Çelebi olayı şöyle anlatmaktadır:³⁸

"Murad Han'ın Kaya Sultan adlı yıldız gibi temiz kızı doğduğu gece bir şenlik düzenlenmiştir. İşte aynı dönemde Lâgarî Hasan Çelebi, elli okka barut macunundan, yedi kollu bir fişenk icat etti. Bu şenlik sırasında Lâgarî Hasan Çelebi, Padişah huzurunda Sarayburnu'nda fişenge bindi. Talebeleri fişeği ateşlediler. Lâgarî: "Padişahım Allah'a ısmarladım. İsa nebi ile konuşmaya gidiyorum!" diyerek dualar ederek göklere doğru çıktı. Yanında olan fişenkleri ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gökkubbede büyük fişenklerin barutu kalmayıp da yere doğru inerken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa Köşkü önünde denize indi. Oradan yüzerek çıplak olarak padişahın huzuruna geldi. Yeri öperek "Padişahım! İsa nebi sana selam eyledi." diye şakaya başladı. Padişah tarafından kendisine bir kese akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı. Sonra Kırım'da Selamet-Giray Han'ın yanına gidip orada vefat eyledi."

Kanatlı bir araç vasıtasıyla uçuş girişimlerinin sonuçları belirsizliğini korurken, balonla yapılan girişimler popülerlik kazanmıştır. İstanbul'da ilk balon uçuşuna dair iddia 1785 yılına aittir. Bir Acem tarafından Sultan I. Abdülhamit'in huzurunda yapıldığı rivayet edilmektedir. Sultan, uçuş öncesinde baloncuya kürk giydirerek taltif etmiş ve ardından balon Topkapı Sarayı'ndan yükselmiştir. İranlı baloncu ile birlikte iki bostancı da balon sepetine binmiştir. Rüzgârın tesiriyle 120 kilometre havada kalınmış ve Bursa'ya inilmiştir. Aktarılan bilgilere göre ahali, günahlarının cezalandırılacağı inancıyla şaşkın bakışlar

³⁷ Orhan Aydar, "IV. Murat Devrinde Roketi İcat Eden ve Onunla İlk Uçan Türk Lagari Hasan Çelebi", *Havacılık ve Spor*, c. VI, Ankara, Şubat 1949, s. 6-13; Karaman ve Dağlı, *a.g.e.*, s. 670; Erdemli, *a.g.t.*, s. 5.

³⁸ Şavk, *a.g.e.*, s. 36-37.

arasında secdeye kapanmıştır. İstanbul'a geri gönderilen balon padişahın emri üzerine Ayasofya Camisi'ne asılmıştır³⁹.

Osmanlı topraklarında bilinen ve kabul gören ilk balon uçuşunun 30 Kasım 1798'de Mısır'da gerçekleştirildiği aktarılır. Bu uçuş, Napolyon Bonapart'a bağlı baloncular tarafından Kahire'nin Özbekiye mahallesinde icra edilmiştir⁴⁰. 1802 yılına gelindiğinde, Barley ve De Vigne isimli iki İngiliz baloncunun Dolmabahçe'den yükselerek Florya'ya indiklerinden bahsedilmektedir. Sultan III. Selim'in dikkatini çeken bu yükseliş, Bosna'ya bir balon düşüşünün ardından Tarih-i Cevdet'te yer alacaktır: 1803 yılında aslen Polonyalı olan Francesco Zambeccari balonla bir uçuş denemesinde Bosna eyaletinin Bihke kasabasına düşmüştür. Hadise, yöre halkı tarafından “gökten düşen çadır” olarak nitelendirilmiş ve Tarih-i Cevdet'e şu şekilde yansımıştır:⁴¹

“Bu esnada Bosna eyâletinde olan Bihke kalesine iki saat mesafesi olan bir yere havadan büyük bir şey düşmüş ve halk çok korkmuştu. İçlerinden bazı cesaretli kimseler onun yanına gidince büyük bir çadır olduğunu görmüşlerdi. Kimisi bunun bir kıyamet alâmeti olduğunu söylemiş kimisi de başka manâlar vermişlerdi. Durum Bosna valisi Ebu Bekir Paşa'ya bildirilmişti. Paşa bunun Frenklerin eczâ kuvveti ile uçurdıkları çadır olduğunu anlamıştı. Fakat Bihkeliler bu çeşit şeyleri anlamadıklarından türlü evham ve hayallere kapılıp Bosna'da pek çok sözler dolaşmaya başlamıştı. Ebu Bekir Paşa, çadırı Travnik'e getirtmiş, onu halka göstererek hakikati anlatmaya çalışmıştır ve bu durumu Bâb-ı Âli'ye de bildirdi. Bu husus üzerine yapılan görüşmeler sonunda, bunun Avrupalıların yakın zamanda yapmış oldukları balon olduğu düşünülmüş ise de bu ayda hududa yakın yerlerden uçurulup uçurulmadığı Nemçe devletine sorulmuştu. Alınan cevapta, İtalya'da Bolonya şehrindeki doktorların büyük bir balon uçurdıkları, balona bağlı bir sandala iki adam bindirdikleri, bunların, Venedik körfezine İnkona mevkiinde denize inip

³⁹ Gentlemen Magazine'den aktarılan bilgi için bkz. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 61; 18. yüzyılda balonların 120 kilometre boyunca sağlıklı bir uçuş gerçekleştiremeyeceği üzerinde durulmaktadır. Ayrıca, The Times gazetesinin 18 Mayıs 1875 tarihli sayısında olay ile ilgili bilgilerin aktarıldığı mektup için bkz. Karacagil, *a.g.e.*, s. 36-37.

⁴⁰ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 53; Süleyman Beyoğlu, “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilâtı”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 1, İstanbul 1999, s. 138; Karacagil, *a.g.e.*, s. 37-38; Bülent Bakar, *Hava Taarruzlarına Karşı Türkiye'de Pasif Korunma (1935-1945)*, Tarihçi Kitabevi Yayınları, İstanbul 2019, s. 15.

⁴¹ Bkz. Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, C. 7, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1966, s. 341-342; Tarih-i Cevdet'in başka bir baskısından aktaran: Kansu vd., *a.g.e.*, s. 63.

balona bağılı olan sandalın ipini keserek balondan ayrıldıkları, adamları bir Nemçe gemisinin kurtardığı ve balonun sandaldan ayrıldıktan sonra gidip Bihke yakınlarına düştüğü bildirilmişti. Geçen 1217 senesinde Eylül ayında iki İngilizin yapmış olduğu bir balon Dolmabahçe'den uçurulduğu için İstanbul halkının balon hakkında bilgisi olduğundan bu Bihke olayına İstanbul'da inanan olmuş ise de çok kimse bunun imkânsız olduğunu söyliyerek anlatılanları yalanlamışlardı ve bu balon olayı Ramazan gecelerinde İstanbul'da devamlı konuşulur konu olmuştu.”

Sultan III. Selim döneminde aslen İngiliz olan Selim Ağa isimli mühendis, balonculuk faaliyetleriyle uğraşmıştır. Selim Ağa'nın, balonu kuşatma altındaki bir kaleden muhabere için düşündüğü görülmektedir⁴².

Dönemin tanınmış balon uçucularından biri olan İtalyan Comaschi, 8 Temmuz 1844 günü İstanbul'da bir yükseliş icra etmiş ve öncesinde konuyla alakalı bir duyuru ilân edilmiştir. Yabancı elçiler de davetliler arasındadır. 12 Haziran 1845'te, merhum Sultan II. Mahmut'un kızı Adile Sultan ile Mehmet Ali Paşa'nın düğün merasiminde Haydarpaşa'dan havalanan Comaschi, Karadeniz'e açılmış ve geri dönememiştir. *Ceride-i Havadis*'e göre “küre-i nesimî”ye yükselen Comaschi'nin balonu, İstanbul'da yaklaşık bir saat havada kalmıştır. Ardından, Comaschi'den uzun süre haber alınamamıştır. Baloncunun düşüşü üzerine çeşitli tevatürler ortaya çıkmıştır: Rüzgârın şiddetiyle balonun mühim bir aksamı kaybedilmiştir. Bu sebeple kontrolün kaybedildiği ve “selâmet kapısı” olarak isimlendirilen, balonun gazını boşaltmaya yarayan ipin çekilmesi işe yaramamıştır. Çaresiz kalan Comaschi'nin balonu delmeye çalıştığı ve bu suretle indirmeye gayret ettiği ihtimaller dahilindedir. Bir hafta sonra neşredilen aynı gazeteye göre “Zavallı Comaschi” telef olmuştur. Comaschi'nin gözden kaybolma sebebini irdeleyen gazete, önceki haberlerde olduğu gibi teknik sebeplerin üzerinde durmamıştır. Şahitlere göre baloncu yeterli besin almamış, çok içmiş ve fevri davranışlar sergilemiştir. Yanına kimseyi almadığı için balonun ağırlığı eksik kalmıştır. Baloncunun nihayetine dair ise; havada donduğu, denize veya dünyanın herhangi bir yerine düştüğü ihtimalleri değerlendirilmiştir. Nitekim gazeteye göre Comaschi, yanına kimseyi almadığı ve sarhoş olduğu için ortadan kaybolmuştur. Öyle ki, sonraki balon uçuşlarında

⁴² Ekmeleddin İhsanoğlu, “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 502-503; Beyoğlu, *a.g.m.*, s. 138; Sezer Çıtır, *Türkiye'de Sivil Havacılık Şirketlerinin Faaliyetleri (1923-1933)*, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2021, s. 2.

Comaschi'ye dair bilgilerden bahsedildiği görülmektedir. 21 Mayıs 1871 tarihli *Hakayiku'l Vekayı* gazetesinde, aradan geçen sürede balonculuğun daha da ilerlediği aktarılır. Halka göre Comaschi balmumundandır ve sihir ile uçmuştur⁴³.

İstanbul'da, İngilizce ve Fransızca neşredilen bazı yayınlarda, Amerikalı Mr. Weise'nin uçuş duyuruları bulunmaktadır. Weise, 14 Mayıs 1871'de *Boğaziçi* isimli balonuyla Taksim Meydanı'ndan havalanmıştır. Uçuşu takip eden seyirciler Fındıklı Belediyesinin bahçesine ve Cihangir'e doluşmuştur. Kalkış esnasında, Aya Triada mezarlığında bulunan bir ağaca çarpan balonun sepeti yırtılmış, Weise panikle sepeti kesmiş ve yükselişine devam etmiştir. Balon Fındıklı üzerinde irtifa kazanmıştır. Daha sonra Dolmabahçe Sarayı'nın yakınlarında bir bahçeye iniş yapılmıştır. Başka bir uçuş daha ilân edilmiş ancak, hava muhalefeti ve gaz yetersizliği gibi çeşitli sebeplerden ötürü balonla yükseliş gerçekleşmemiştir⁴⁴.

Avrupa'da askerî amaçlı da kullanılan balonların Osmanlı Devleti tarafından yakından takibi, Sultan II. Abdülhamit devrinde resmîyet kazanmıştır. Özellikle, Avrupa'da yaşanan teknolojik gelişmeler neticesinde hava torpidoları ve zeplinler, Osmanlı ordusunun modernizasyon sürecinde ilgi odağı haline gelmiştir. Bunun üzerine, Osmanlı Bahriye Nezareti müşavirlerinden Alman Ferik Schtarke görevlendirilmiştir. Schtarke, balon torpidosunun mucidi Rodek'ten balon toplarının ve fiyatlarının bilgilerini istemiştir. 11 Ekim 1886 tarihinde yapılan araştırmanın verileri II. Abdülhamit'e sunulmuş ve bir hava torpidosunun tüm malzemeleriyle beraber 1500 mark, sadece bir torpidonun 900 mark ve balonun 600 mark olduğu belirlenmiştir. Ayrıca Rodek, Osmanlı Devleti'nin kurmayı düşündüğü Osmanlı Hava Torpidosu Fırkası için Osmanlı askerlerine eğitim verebileceğini ve gerekli balon teçhizatının üretim aşamalarını öğreteceğini beyan etmiştir. Schtarke, fabrikanın yerinde incelendikten sonra mukavele imzalanmasını tavsiye etmiştir. Bu girişimden haberdar olan Fransız müteşebbis Gabriel Yon, temsilcisi Jak Şalom aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne teklifte bulunarak, balonun askerî keşif görevleri açısından faydalarına değinmiştir. İlerleyen süreçte Sultan II. Abdülhamit, Zeplin balonları üzerine inceleme yapması için Mehmet Şakir Paşa'yı görevlendirmiştir. 1901-1908 tarihleri arasını kapsayan raporunda; havacılığın, askerî havacılığa Fransızlar tarafından nasıl evrildiğini, savunma

⁴³ Comaschi'nin Haydarpaşa'dan havalanışını gösteren taş baskı için bkz. Kansu vd. *a.g.e.*, s. 64-65; Orhan Köksal, "Osmanlı Devleti'nde Balon ve Tayyare Uçuşları (1798-1912)", *Dr. Cezmi Karasu Armağanı Ustaya Saygı*, ed. Mikail Kolutek, Çağhan Sarı ve Orhan Köksal, Gazi Kitabevi, Ankara 2021, s. 188-189.

⁴⁴ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 66.

gücü olarak Avrupalıların hava gücü oluşturmaya başladıklarını, Alman teknolojisini, zeplinlerin ortaya çıkış sürecini ve savaşlarda balonların nasıl kullanıldığını belirtmiştir. Raporun sonunda, gelecekte şehirlerin havadan bombalanacağına dair bilgiler vermiş ve bu husustan korunma yollarının aranmasının mecburi olduğunun altını çizmiştir⁴⁵.

Türk havacılık tarihinde balonla uçan ilk topçu subayı Mehmet Rüştü Bey olmuştur. 1894 yılında, Almanya’da Potzburg Garnizonu’ndan 800 m³ hacimli sarı renkli bir tarassut balonuyla 600 metre yüksekliğe çıkmıştır⁴⁶. Mehmet Rüştü Bey’in Türk Hava mecmuasında yayımlanan hatıratından, dönemin balonlarının güvenlik sorunu içerdiğini ve balonlara bakışı anlamak mümkündür. Ayrıca hatıratta balon teçhizatına dair bilgiler de yer almaktadır.⁴⁷

“...Yalnız olarak teknenin dahiline girdiğim hâlde ayakta durmakta ve arkadaşlar ile teati-i kelimata devam etmekte idim. Kimisi “İstanbul’a mektub” göndermeden evvel i’tıla etmenin münasib olmadığını efham, kimisi vasiyyet-namemi yazıp yazmadığımı istifham ediyor, ve hele kitaplarımın çokluğuna vakıf olanların: - Rüşdü! Kitapları bana bırak, bunlar şahid olsunlar mı? gibi latifeler doğrudur yekdigerini takib ediyordu. Onlara münasib cevaplar i’tâ ile mükerreren adiolar telaffuz olunduktan sonra: -Tekneyi bırak! emrini verdim. ...Arkadaşların el, mendil sallayışları devam etmekte olduğu gibi küre-i havaiyye dahi ilk yirmi, otuz irtifada ziyadesiyle sallanmakta olduğu cihetle tabii bir his ve dehşet peyda olmakta idiyse de i’tilada devam edildikçe o hisler dahi tedricen zail olmaktadır. ...Tekne dahilinde ayakta bulunduğum ve kenar fevkanisine merbut ipleri kuvviyen tuttuğum hâlde zemine doğru atf-ı nazar etmekten kendimi alamadım. ...Tekne derununda biri beyaz, diğeri kırmızı renkli iki bayrak bulunarak beyaz, nüzul ve kırmızı i’tıla arzusunu ima eylediği cihetle bizim gibi daima mensub olduğu millet-i muazzamanın şanlı bayrağının bâlâlarda mevc-i nema-yi azamet olmasını arzu edenlerin mütemadiyen kırmızı bayrağı irae edeceklerini söylemeye hacet yoktur. Tekne

⁴⁵ Deniz Kurt ve Erdal Korkmaz, *Kuruluştan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilâtlanma Tarihi 1911-1922)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2020, s. 9-11.

⁴⁶ Karacagil, a.g.e., s. 38; Köksal, a.g.m., s. 190.

⁴⁷ *Türk Hava Mecmuası*, “Bir Balonla Suud Hatırası”, 15 Mayıs 1927, S. 24, s. 2-3.

dahilinde dürbün, barometre, termometre, kâğıt ve kalem vesaire kamilen mevcuddur. Termometre 12 dereceyi ve barometre 600 metreyi irae etmekte idi.”

Tezimizin ana konusunu havacılığın Osmanlı Devleti’ndeki yansımaları oluşturmaktadır. Osmanlı Devleti’nin tayyare ihtiyacının sebepleri ve bu araçları temin etmek için girişilen faaliyetler irdelenmiştir. İki ana bölümden oluşan çalışmada, hava harp unsurlarının temini için tetikleyici olayların Trablusgarp ve Balkan Harpleri olduğu üzerinde durulmuştur. Bu tutumla birlikte temin edilen tayyarelerin, girişilen savaşların kazanımında etkin rol oynayacağı düşüncesi ön plana çıkmaktadır. Tezin kapsamı, 1914 yılında gerçekleştirilen askerî hava seyahati ile nihayete ermektedir. Bu noktadan sonra Türk askerî havacılığı kuruluş aşamasından çıkmış ve gelişim evresine girmiştir. Bu sebeple, ittifaklarla tekâmül gösteren Türk hava teşkilâtı ve muharip hava unsurlarının başına getirilen Marki de Goys de Mazeyrac’ın faaliyetleri kapsam dışı bırakılmıştır.

Giriş bölümünde, söz konusu teknolojinin Dünya’daki ilerleyişi, muhtelif çalışmalardan edinilen bilgilerle anlatılmıştır. Özellikle, havacılık alanının kendi içerisinde yer edinen iki dalı olan balonculuk ve tayyarecilik peşi sıra incelenmiştir. Bunun sebebi, bahse konu olan dalların farklı metotlarla ortaya çıkmasıdır. Türkçe literatürün ilk eserlerine “*Havadan hafif vesait-i tayeran*⁴⁸” olarak giren balonların ortaya çıkışı, hidrojen gazı gibi kullanımlar Giriş bölümünde yer almaktadır. Ardından tayyarecilikle ilgili gelişmeler, bugünkü anlamda kullanılan uçak teknolojilerinin nüvesinin atıldığı dönemler aktarılmıştır. “*Havadan ağır vesait-i tayeran*⁴⁹” sınıfına giren tayyarelerin öncülü olan planörcülüğe dair çalışmalar da bu kısımda yer almaktadır. Buharlı makinelerin uçan cisimlere montesiyle beraber gelişen ilk sistemler üzerinde durularak, konuyla alakalı ilk askerî faaliyetlere değinilmiştir. Havacılığa dair birtakım hukuki girişimler bu bölümde mevzu-i bahis olmaktadır. Türklerde havacılıkla ilgili ise Türk topraklarında gerçekleştirilen eğlence amaçlı uçuşlar söz konusudur. Havacılığa dair tüm romantik dönem bu bölümde değinilmiştir.

“Hava Harp Unsuru Temin Girişimleri” adlı ilk ana bölümde, Osmanlı Devleti’nin tayyare ve balonlara olan ilgisinin yansıdığı faaliyetler anlatılmaktadır. İstanbul’da askerî amaçlı gerçekleştirilen ve satın alınması düşünülen hava araçlarının ilk tecrübelerine, dönemin

⁴⁸ Şakir Hazım, *a.g.e.*, s. 6.

⁴⁹ *A.g.e.*, s. 19.

basın organlarında yer alan haberlere ve muhtelif araştırmalara dayanarak değinilmiştir. Keza, Louis Blériot'nun İstanbul uçuşunda yaşadığı kazanın Fransız basınına yansıyan illüstrasyonu ilk kez yayımlanmaktadır. Bölümün ikinci alt başlığında, dönemin Osmanlı ataşemiliterlerinin raporlarına binaen oluşturulmaya gayret edilen havacılık teşkilâtının girişimleri bulunmaktadır. Bu bölümün içeriğinde yer alan girişimlerin her birinin söz konusu raporlar doğrultusunda gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu sebeple tek bir başlık altında ve genel olarak aktarılmıştır.

Ardından, “Trablusgarp Harbi’nde Askerî Havacılık” alt başlığının içeriğinde, Osmanlı Erkân-ı Harbiyesini tayyare ve balon teminine iten havacılık olayları bulunmaktadır. Bölümün ihtiva ettiği olaylar, ilkler bazında değerlendirilmiştir. Olayların Türk askerî tarihi açısından önemi göz önünde bulundurularak detaylı işlenen bölümde, Osmanlı Devleti subaylarının tayyarelere karşı çözüm arayışları da yer almaktadır. Türkçe yayınlarda, ilk kez Orhan Aydar’ın kısmen bahsettiği ve belirsiz olarak neşrettiği birtakım çizimler⁵⁰, dijital arşivlerden istifade edilerek, ilk defa tezin kaynakça ve ekler kısmında yer almıştır. Bu çizimler, dönemin harp muhabiri H. C. Sepping-Wright’ın ve başka çizerlerin *The Illustrated London News*’e taşıdığı görsellerdir. Dünya’nın ilk askerî havacılık faaliyetlerinin bir harpteki kullanılış biçimi hakkında bilgiler vermesi açısından önemlidir. Sepping-Wright’ın hatıratından da yararlanılmıştır⁵¹. Ulusal literatürde, Osmanlı Devleti’nin hava harp unsuru ihtiyacına dair itici bir unsur olan İtalyan hava harekâtını kapsayan çalışmalar sınırlıdır. Alessandro Vagnini tarafından yayımlanan bir sempozyum tebliği, İtalyan arşivlerinin yararlandığı konuyla alakalı tek çalışmadır⁵². Türk tarihçilerin askerî hava harekâtını mesele ederek az sayıda olan araştırmaları da kaynakça künyesinde yer almaktadır.

Dördüncü alt başlık, tezin ana konusunun ilk ayağını ihtiva etmektedir. Osmanlı Devleti’nin ataşemiliterler ve sefirler aracılığıyla, Trablusgarp’a hava unsuru gönderme girişimleri değerlendirilmiştir. Alt başlıklar altında, Avrupa’da bulunan firmalar ve şahıslardan gelen teklifler ayrı ayrı söz konusu edilmiştir. Bu hususa; tayyare, balon ve pilot teklifleri dahildir. Muhtelif hava aracı satma girişimlerinin yanı sıra pilot teklifleri, edinilen kaynaklara göre

⁵⁰ Orhan Aydar, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara 1948, s. 16.

⁵¹ H. C. Sepping-Wright, *Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Hilal Altında İki Yıl*, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

⁵² Alessandro Vagnini, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, ss. 100-110.

ayrıca bir başlık altında incelenmiştir. Hava harp unsuru satma teklifiyle Osmanlı Devleti’ne müracaatta bulunan girişimcilerin, Trablusgarp’a tayyare göndermek için Türk yetkililer ile birlikte belirlediği güzergâhlar, Google Earth üzerinden hazırlanan haritalarla izah edilmiştir. Satın alımı gerçekleştirilen tayyarelerin profil görüntüsü de yer almaktadır. Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi⁵³ mülga olmadan evvel, Osmanlı-İtalyan Harbi (OİH) Koleksiyonu’ndan edinilmiş olan belgeler bu bölümün kaynakça künyesini kapsamaktadır. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığına devredilen arşivin ilgili koleksiyonu henüz araştırmacılara açılmadığı için tekrardan bir tarama yapmak mümkün olamamıştır. Ayrıca, bir diğer ana kaynak olan, Fethi Kural’ın yayımladığı, Türk askerî havacılığının kuruluş belgelerinin derli toplu bulunduğu tek eserden de istifade edilmiştir⁵⁴. ATASE Arşivinin bir kısım belgeleri, burada yayımlanan belgelerle kıyaslanarak işlenmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti’nin, ilk hava filosunu oluşturma gayretlerine dair bulgular bu bölümde yer almıştır.

“Hava Harp Unsurlarının Temini ve Kullanımı” ikinci ana bölümü, Osmanlı Devleti tarafından hava harp unsurlarının teminini kapsamaktadır. Temin edilen hava unsurlarından *Vatan* isminin verildiği Blériot XI model tayyarenin planı hazırlanarak çalışmaya dahil edilmiştir. Türkiye’de tayyare planları konusunda iki isim ön plana çıkmaktadır; ilki Prof. Dr. Ajun Kurter’dır. Kuruluş döneminde kullanılan tayyarelerin profil planlarını hazırlayarak eserinde neşretmiştir⁵⁵. Aynı şekilde profil planı hazırlayan bir başka araştırmacı M. Haluk Sevel’dır. Bu planlar, tayyarelerin tanınması ve modellerinin ayırt edilmesi için önemlidir.

Tayyare alımı için toplanan yardımlara kısaca değinilmiştir. Mahmut Şevket Paşa’nın girişimleriyle başlatılan bu kampanya sonrasında, tayyare temini için kamuoyu oluşturmak amaç edinilmiştir. Buna binaen, Padişah V. Mehmet Reşat’ın tahta çıkış yıl dönümünde düzenlenen uçuşun detayları incelenmiştir. Bu uçuşun etkisiyle Avrupa’ya gönderilen Tayyare Komisyonu üyeleri, Türk askerî havacılığının asli kurucuları olarak değerlendirilmiştir. Komisyon başkanı Süreyya (İlmen) Bey’in hatırat niteliği taşıyan kitabı

⁵³ Güncel olarak “Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi” kullanılmaktadır. Güncel fon adı ATASE’dir.

⁵⁴ Fethi Kural, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Belgeleri (1909-1913)*, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Etimesgut 1974.

⁵⁵ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)*, C. 5, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 505 vd.

konunun aydınlatılması açısından mühim durumdadır⁵⁶. Eser, belge neşri olmasından ve hatırat niteliği taşımasından dolayı ana kaynaklar arasındadır. Konuyla alakalı, Doç. Dr. Ö. Kürşad Karacagil tarafından hazırlanan kitap, Tayyare Komisyonu faaliyetlerine ve Türkiye’de askerî havacılığın kuruluşuna farklı bir bakış getirmektedir. En nihayetinde, bir komisyonlar silsilesiyle kurulmuş olan Türk havacılık teşkilâtının temin edici ve harekete geçirici olan muktedir komisyonu, Süreyya Bey’in başkanlık ettiği oluşumdur. Bu hipotezle işlenen konunun ardından, ilk Türk hava harekâtının icra edildiği Balkan Harbi’nin havacılık olaylarına değinilmiştir. Türk havacılığının dışa bağımlı yapısından dolayı pilotların tecrübe eksikliği bu harbin havacılık faaliyetlerine tesir etmiştir. Tayyarelerin kullanım alanı sadece savaşlar ile sınırlı değildir. İstanbul-Kahire-İskenderiye askerî hava seyahati, tayyarelerin bir başka kullanım alanı olarak son bölümde söz konusu olmuştur. Seyahatin dışında, bir takım Türk havacılık olayları ilkler bazında değerlendirilmiştir. Bu bölümde yer alan çeşitli süreli yayınlar ekler bölümünde yer almaktadır. Bahsi geçen kaynakların dışında, muhtelif araştırma kitapları ve makaleleri künyede yer almaktadır.

⁵⁶ Süreyya İlmen, *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1947.

1. HAVA HARP UNSURU TEMİN GİRİŞİMLERİ

1.1. İstanbul'da Askerî Amaçlı Yabancı Uçuşlar

Avrupa'da hava araçlarının giderek artması ve devletlerin ordularına harp unsuru olarak balon ve tayyare teçhiz etme istekleri üzerine, hava harp hukukuna dair konferanslar gündeme gelmeye başlamıştır. 1907 yılında Lahey'de hava bombardımanlarının yasaklanmasına yönelik bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Belçika, hava harp unsurlarından bomba atılmasının belli bir süreyle yasaklanmasını istemiş, Osmanlı Devleti bu talebi desteklemiştir. Toplantıda Belçika'nın karşıt görüşü olarak İtalya'nın talebi ön plana çıkmaktadır. İtalyanlar, sivil ve askerî balon ayrımı yapılmasını ve sadece sivil araçlardan bomba atılmasının yasaklanmasını istemişlerdir⁵⁷.

Balonların, hava ulaşımı ve posta iletimi için kullanılmaya başlanması, Osmanlı yöneticilerinin bu yeni unsura olan dikkatini arttırmıştır. Özellikle bu hususun 8 Haziran 1908 tarihli bir belgede görüldüğü aktarılmaktadır. Buna göre; “*tayyare ve kabil-i sevk balonlar ile şehirler arasında posta kolu ve yolcu nakliyatı*” konularında Hariciye Nezareti tarafından imtiyaz içeren bir görüş bildirilmiştir. Ayrıca, Berlin ve Viyana elçiliklerinden gelecek bilgilerin değerlendirilmesi söz konusu olmuştur⁵⁸.

İlerleyen süreç, Osmanlı Devleti'nin balonlara olan ilgisinin faaliyete yansıdığını göstermektedir. 31 Mart Vakası'nın (13 Nisan 1909) ardından süreç hızlanmıştır. Yenilikçi kimliğiyle ön plana çıkan Hareket Ordusu Kumandanı Mahmut Şevket Paşa⁵⁹, Osmanlı Devleti'nde havacılığın gelişimini önemsemekte ve bu doğrultuda atılımlar planlamıştır. İstanbul'da bir balon uçuşu düşünülmüş, elde edilecek gelirlerin Hareket Ordusunun şehit ve gazi ailelerine verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu bağlamda Fransız baloncu Mösyö Ernest Barbotte İstanbul'a davet edilmiştir. Ordusuna yeni bir harp aleti dahil etmek isteyen

⁵⁷ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 13.

⁵⁸ Zekeriya Türkmen, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatı’nın Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, *Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 31.

⁵⁹ Sultan II. Abdülhamit döneminde Almanya’ya gönderilen Mahmut Şevket Paşa’nın, yeni icat edilen silahların Osmanlı ordusu için satın alınması hususuna dair girişimleri bulunmuştur. Teçhizat-ı Askeriye Komisyonunun kurulmasında önemli rolü bulunmaktadır. Hafif ve ağır piyade silahları, top, seri atışlı top vb. silahların alımında rolü büyük olmuştur. Bkz. Zekeriya Türkmen, “II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu İçin Kurulan Techizat-ı Askeriye Nezareti ve Faaliyetleri”, *Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı*, Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1995, s. 479-493; Ayrıca bkz. Zekeriya Türkmen, *Osmanlı Meşrutiyetinde Ordu-Siyaset Çatışması*, İrfan Yayınevi, İstanbul 1999, s. 133 vd.

Osmanlı Devleti, Barbotte tarafından potansiyel bir pazar olarak görülmekteydi. Bu sebeple 1200 m³ hava ile dolu sarı renkli balona *Osmanlı* adı verilmişti. Osmanlı Devleti'ne balon satmak isteyen Fransız uçuş masraflarını üstlenmişti. Mahmut Şevket Paşa, başkentte gerçekleştirilecek bu uçuşu ve Osmanlı askerlerinin kazanacağı deneyimi mühim addetmekteydi. 20 Mayıs 1909'da Dahiliye Nezaretine uçuş için gerekli izinlerin verilmesi istenmişti. Dönemin Harbiye Nazırı Salih Hulusi Paşa, uçuşun faydasına değinerek izin konusunda baskı kurmaktaydı. 27 Mayıs 1909'da gerekli izinler verilerek uçuş için hazırlıklara başlandı. 28 Mayıs 1909 günü balonuyla Talimhane Meydanı'ndan yükselen Barbotte, İstanbul Boğazı üzerinden geçerek Bulgurlu'da Yalnızselvi mahalline inmiştir⁶⁰. Balonda; Fransa Havacılık Kulübü üyesi Henri Turot, Mehmet Şükrü ve Muhtar Beyler yolcu olarak yer almıştı. Şükrü Bey balon seyahatini şu sözlerle anlatmıştır:⁶¹

“Saat 8'e doğru havalandık. Turot ve ben ötekilerden cesaret aldık, korkumuz geçti. Turot resimler çekti. Barbout iplere tırmanıyordu. Dolmabahçe üzerine gelince şehrin gürültüsünü uzaktan duyuyorduk. Gazhane üzerinde Haliç'le Boğaziçi'ni seyrettik. Ahali karınca gibi gözüküyordu. Hareket ettiğimizi kestirdiğim nirengi noktalarının büyüyüp küçülmesinden anlaşıyordu. Boğazı, Paşalimanını geçerek Çamlıca üzerine geldik; yüksekliğimiz 600 metreydi. Çamlıca'dan Bulgurlu'ya gelince akşam yaklaştığı için supap açıldı ve çapa atıldı. Balon demir tararken halk iplere yapışarak bizi indirdi, fakat bahşiş almadılar.”

İkinci uçuşunu 4 Haziran'da gerçekleştiren Barbotte, Galata Köprüsü üzerinden Beyazıt-Yenibahçe yolu ile Davutpaşa civarına iniş yapmıştır. İki gün sonra yeni bir uçuş düzenlenmiş ve balonda yer alan Şehzade İbrahim Tevfik Efendi İstanbul'un havadan fotoğraflarını çekmiştir. Uçuştan 20 dakika sonra balonun gaz kaçırmaması nedeniyle Yenikapı'ya mecburi iniş yapılmıştır. Barbotte, deniz üzerinde 30 metre alçalmış ve balon bir kayığa bağlanarak karaya geri götürülmüştür. 20 Haziran tarihli son uçuş ise İzmir'de gerçekleştirilmiştir. Tevfik Rüştü, Yüzbaşı Lütfü Efendi ve Süleyman Beylerin bulunduğu

⁶⁰ Gary Leiser, “The Dawn Of Aviation In The Middle East: The First Flying Machines Over Istanbul”, *Belleten*, C. 69, 2005, S. 256, s. 943; Türkmen “Türkiye’de Havacılık...”, s. 31-32; Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan ve Erdal Korkmaz, *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2018, s. 3; Davud Kapucu, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2019, s. 11.

⁶¹ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 112.

balon Buca yolunda bir bağa inmiştir. Baloncu ve yolcular arabayla İzmir'e dönmüştür⁶². Osmanlı Devleti balonun istenen özellikleri taşınamaması sebebiyle Barbotte'un balonunu satın almamıştır⁶³.

20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti, Balkan devletlerinin genişleme siyaseti üzerine ordu içinde tedbirler almaya başlamıştır. Trakya'da savunma önlemleri arttırılmaya gayret edilmiştir. Bu bağlamda, hava araçlarının askerî maksatla kullanılması gündeme gelmiş, Edirne'de kullanılmak üzere bir sabit balon satın alınması kararlaştırılmıştır. Karar üzerine Berlin Ataşemiliteri Erkân-ı Harp (Kurmay) Binbaşı Enver Bey'den balonlara dair bir rapor hazırlaması istenilmiştir⁶⁴. Enver Bey, 26 Eylül 1909 tarihli raporunda Alman balonlarının şekli ve çalışma prensibine dair bilgiler vermiştir. Sefer esnasında balonun ve balon gazının nakline değinerek, balon yerine “*tarassut merdivenleri*”ni önermiştir. Balonların sahra ve obüs topları tarafından imha edilebileceğini ve bu sebeple balon alınmasına gerek duymadığını belirtmiştir. Ayrıca Krupp fabrikasının toplarına dikkati çekmiştir. İki adet Alman *Drachen* balonu ve teçhizatıyla beraber fiyatının 185.589 mark olduğu da aktarılmaktadır⁶⁵.

1909 senesinde Osmanlı Devleti'nin havacılık alanına duyduğu ilgi artmıştır. Tayyarelerin Avrupa'da yeni rekorlar kırması ve gelişmesi Osmanlı basınında yer bulmuştur. 23-29 Ağustos'ta Fransa'nın Rennes⁶⁶ şehrinde gerçekleştirilen tayyare yarışları günü gününe *Tanin* gazetesinde aktarılmıştır. Gazetenin muhabiri Mustafa Suphi Bey'in orada bulunarak kaleme aldıkları, o güne değin balonlar hakkında bilgi sahibi olan Osmanlı kamuoyunun dikkatini tayyarelere çekmiştir. Suphi Bey, dünya hız ve havada kalma rekorlarının kırıldığı yarışları anlattığı yazısında tayyare için; “*merâkib-i havâiyye*” (hava binekleri), “*uçurtma*”

⁶² *Tanin*, “Şehrimizde Hürriyyet Balonu”, 16 Mayıs 1325/29 Mayıs 1909, No. 265, s. 2; *Servet-i Fünun*'da yayımlanan fotoğraflar için bkz. Ek-3, *Servet-i Fünun*, 21 Mayıs 1325/3 Haziran 1909, No. 939, s. 36-37; İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 519-520; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 112-114.

⁶³ Ahmet Çelik, *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2004, s. 18; Yeni, *a.g.e.*, s. 230.

⁶⁴ Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Yayınevi, İstanbul 2002, s. 51; Karacagil, *a.g.e.*, s. 40; Osmanlı Genelkurmayının İkinci Şubesine bağlı olarak vazifelerini ifa eden ataşemiliterlerin görevleri şunlardır: Yabancı devlet ordularının düzenlerine dair bilgiler toplamak, askerlik hizmetine dair ortaya çıkan gelişmeleri araştırmak ve Osmanlı ordusuna faydası olacağı düşünülen hususlar hakkında bildirimde bulunmak. Bu hususlar dikkate alındığında, Osmanlı havacılığının tekâmülü, ataşemiliter raporlarında bulunan verilere dayalı olmuştur. Ataşemiliterliğe ilişkin detaylı bilgi için bkz. Gültekin Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Askerî İstihbarat (1864-1914)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019, s. 51 vd.

⁶⁵ Kural, *a.g.e.*, s. 10-11, 13.

⁶⁶ Havacılık Tarihinde Türkler kitabında şehir Reims olarak geçmektedir. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 97; Suphi Bey'in mevcut yazılarına göre yarışlar Rennes şehrinde gerçekleşmiştir. İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 525.

ve Fransızcadaki haliyle “*aeroplan*” kelimelerini kullanmıştır. Tayyarelerin balonlardan daha elverişli olduğunu da hayranlıkla anlatmaktadır. Bu uçuş aletinin, savaşta doğuracağı dehşet üzerinde tartışarak, Fransız havacılık cemiyetinin hava sınırlarının çizimine dair aldığı kararı şaşkınlıkla karşılamıştır⁶⁷. Suphi Bey’in Fransa’da bulunduğu sırada, -birkaç ay sonra İstanbul’da bir gösteri uçuşu yapacak olan- Louis Blériot ile yaptığı röportaj hem tayyarelerin hem de Blériot’nun Osmanlı kamuoyunda tanınmasını sağlamıştır.⁶⁸

“Biraz ötede Manş Denizi kahramanı Mösyö Blériot’yu görmeye gittiğim zaman Paulhan’ın⁶⁹ rüzgâra rağmen havada kalışı sebeb-i makal oluyordu. Dokuzuncu devrede yine eller çırpılmıştı! Şu hâlde Paulhan da 90 kilometrelik bir mesafeyi bir saat on altı dakikada itmam etmişti. Fakat Paulhan hâlâ devam ediyor...

Mösyö Blériot bir Türk gazetesiyle görüştüğü için Fransız fitratı şu hanesiyle hüsn-i kabul gösterdi. Bu, bütün alem-i beşeriyetin bizimle meşguliyyetini ifham eder. Öyleyse bu şerefe ben de sizi uçurayım latifesiyle söze başladı. Ben bu son sözü mübhem bir cevabla geçirdikten sonra siz de Mösyö Summer gibi bu kuşların istikbalinden pek emin değil misiniz? dedim.

- Yoook... Bu hususta Summer’le iki mukabil noktadayız. Ben beş sene sürmez münakalat-ı havaıyyeye başlayacağımız fikrindeyim. Motorlara biraz kuvvet verildikten, rüzgâra kuvve-i mukavimeden tezyid edildikten sonraki, bunlar çok zamana muhtac değildir, memleketinize gelip Asya’yı Avrupa’dan ayıran bütün mevâkiyi aşmış, Avrupa’dan size büyük bir hediye getirmiş olacağım -Sûrat-

- O hâlde bütün insaniyyet size medyun-i şükran olacak. Balonların istikbalini bu suretle mahvetmiş mi olacaksınız?

- Şüphesiz, balonlar şimdiden sönmeye başladı. Çünkü farklarımız pek büyüktür. Bir kere aeroplanlar balonlardan daha iyi idare olunuyor, pek çok süratli, diğer taraftan balonlar pek pahalı ve masraflıdır. Cisimleri de pek büyük. Bu balona büyük bir bina

⁶⁷ *A.g.m.*, s. 525-526.

⁶⁸ *Tanin*, “Bulutlar Arasında: Büyük Bir Hefte-i Havaıyye”, 21 Ağustos 1325/3 Eylül 1909, No. 361, s. 2; Sadeleştirilmiş metin için bkz. İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 526-527.

⁶⁹ 10 numaralı uçuş brövesine sahip Fransız havacı Louis Paulhan. Kamsu vd. *a.g.e.*, s. 100.

lâzım. Hulâsa aeroplanlar hâl-i hazırda bile balonlardan daha mükemmeldir. O balonların istikbali yoktur.”

Mustafa Suphi Bey’in röportajı ile Osmanlı kamuoyunda tanınmaya başlayan Louis Blériot bir uçuş gösterisi yapmak üzere İstanbul’a davet edilmiştir. Blériot ile beraber Rennes yarışının bir başka katılımcısı olan Belçikalı pilot Baron Pierre de Caters sarı renkli Voisin⁷⁰ marka tayyaresiyle İstanbul’a gelmiştir. Amatör olarak havacılığa merak salan Belçikalı, Blériot kadar meşhur değildi ancak ondan önce davranmıştı ve İstanbul’da tanınmamaktaydı. Avrupa’da çeşitli yarışlara katıldıktan sonra ününü arttırmıştı. Baron, İstanbul’da gerekli uçuş izinlerini almaya uğraşırken Mahmut Şevket Paşa ile görüşmüştü. Paşa, tayyarenin askerî maksatla kullanımı için bir komisyon teşkil etmişti⁷¹. Caters, ilk uçuşu için 30 Kasım 1909 tarihinde Hürriyet-i Ebediye Tepesi’nden havalanmayı planlamıştı. Ancak, tayyarenin muhafazası için inşa edilen hangarın tamamlanamamasından dolayı uçuş gerçekleşmemiştir. Yağmurun yoğunluğu da bu tehirdede etkiliydi⁷². 1 Aralık günü hava şartları uygun hâle gelmiştir. Tayyarenin montajı için istenilen hangar da tamamlanmıştır. Ancak, motor ve pervane montajı istenilen vakitte bitmeyince uçuş yine iptal edilmiştir. Baron, 1 Aralık’ta sadece motorun denemesini yaparak, birkaç yüz metre yerde gidip gelmiş ve manevralar çizmiştir. Uçuşu izlemek için gelen altı yüz kadar kişi Hürriyet-i Ebediye Tepesi’nin çamur yollarından geri dönmüştür⁷³. İstanbul’da ilk tayyare 2 Aralık 1909 günü yükselebilmıştır. Şehzade Ziyaeddin, bazı hanedan üyeleri ve yabancı devlet elçileriyle beraber uçuşu izleyen iki bin kişi Osmanlı topraklarında havalanan ilk tayyareyi heyecanla takip etmişlerdir. Caters, Hürriyet-i Ebediye Tepesi’nden havalanmış, 50 metre yüksekliğe çıkarak Bomonti üzerinden Bulgar Hastanesi’nin bulunduğu yere doğru yönelmiştir. Birkaç manevradan sonra teknik sebeplerden dolayı hastanenin yakınlarında bir tepeye sert şekilde iniş yapmıştır. Caters’ın başarısız denemeleri yabancı basının eleştirisine

⁷⁰ Voisin tayyaresinin resmi için bkz. *Yeni Tasvir-i Efkâr*, 20 Teşrin-i Sani 1325/3 Aralık 1909, No. 184, s. 5.

⁷¹ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 29; İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 528; Türkmen, “Türkiye’de Havacılık...”, s. 32; Deniz Kundakçı ve Sibel Kavaklı, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yy. Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, *Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 58-59.

⁷² *Yeni Tasvir-i Efkâr*, “Baron de Caters ve Alet-i Tayyar Tecrübesi”, 17 Teşrin-i Sani 1325/30 Kasım 1909, No. 181, s. 2; *Yeni Tasvir-i Efkâr*, “Şehrimizde Alet-i Tayyare ve Baron de Caters”, 18 Teşrin-i Sani 1325/1 Aralık 1909, No. 182, s. 4; Karacagil, *a.g.e.*, s. 41.

⁷³ *Yeni Tasvir-i Efkâr*, “Baron de Caters’ın Alet-i Tayyare ile İlk Tecrübesi”, 19 Teşrin-i Sani 1325/2 Aralık 1909, No. 183, s. 4.

sebebe olmuştur⁷⁴. 3 Aralık günü bir uçuş daha yapılacağı ilân edilmiştir. Dahiliye Nazırı Talat Bey ve Nafia Nazırı Hallacyan Efendi'nin hazır bulunduğu uçuş hava muhalefetinden dolayı icra edilememiştir⁷⁵. Belçikalı'nın 5 Aralık 1909 tarihli son tecrübesi; Şehzadeler, Harbiye Nazırı Salih Hulusi Paşa ve İran sefiri takibinde gerçekleşmiştir. Öğleden sonra havalanan tayyarenin Kağıthane'ye doğru yol aldığı sırada dümenin etrafındaki çelik teller kopmuş ve Caters Kasımpaşa Deresi'ne mecburi iniş yapmıştır. Tayyarenin kanatlarında hasar meydana gelmiştir. Baron de Caters, başarısız denemelerin ardından İstanbul'u terk etmiştir⁷⁶.

Daha önce de bahsi geçen ve Osmanlı kamuoyuna Mustafa Suphi Bey tarafından tanıtılan Louis Blériot'nun İstanbul'a gelişi, Caters'ın ayrılışından birkaç gün sonra gerçekleşebilmiştir. Blériot, uçuş brövesi sıralamasında⁷⁷ ilk basamaktaydı. Fransa'da fabrika ve uçuş okulu kurmuştu. Manş Denizi'ni tayyare ile geçişi Avrupa'da yankılanmaktaydı. Bu sebeple İstanbul'a gelişi Osmanlı askerî erkânı üzerinde heyecan yaratmıştı. Blériot'nun İstanbul'da gerçekleştireceği uçuş askerî havacılık teşkilâtı kurmak isteyen Osmanlı Devleti'ne tayyare satmak odaklıydı. İlk iş, gazetelerde resimli duyurular yayımlandı⁷⁸. Uçuş gösterisi için biletler bastırıldı. Fransız havacı için bilette “*Havaların kralı*” ifadesi kullanılmış ve ayrıca “*Paris'te meşhur, havada seyahat eden Lui Bileryo, Şişli Hürriyet Tepesinden Hava Makinesiyle (Air Plane) yükselecek. ...Manş'ı ilk defa geçen.*” sözlerine yer verilmişti⁷⁹. Blériot model tayyare Beyoğlu Pera Palas'ta gösterildi. Manş Denizi'ni aştığı bir video seyri ile konuyla alakalı konferans veren Blériot'nun ilk uçuşu 12 Aralık saat 11:00'da gerçekleşmişti. Şiddetli rüzgâra rağmen havalanmanın başarıldığı gösteriyi on bin kişi takip etmekteydi⁸⁰. Blériot, 40 metre yükseklikte halk üzerinden uçarak Tatavla (Kurtuluş)'ya yöneldi. Şiddetli rüzgâr tayyareyi epey yalpalayınca Fransız havacı, Dülger Andon'un bahçesine düştü. Bacağından ve elinden yaralandı. İstanbul'da tedavi

⁷⁴ *Yeni Tasvir-i Efkâr*, “Şehrimizde Alet-i Tayyare ile İlk Defa Pervaz”, 18 Teşrin-i Sani 1325/3 Aralık 1909, No. 184, s. 4-5; Kline, *a.g.e.*, s. 51; Zühtü Gökçal, “İstanbul'da İlk Tayyare ve Baron De Caters”, *Hava Dergisi*, Mart 1963, S. 209, s. 16-18; Ergüder Gediz, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1911-1918)*, C. 1, Tarihçe Ş. Md.lüğü, Ankara 1981, s. 4-6. Leiser, *a.g.m.*, s. 951.

⁷⁵ Karacagil, *a.g.e.*, s. 41-42.

⁷⁶ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 116; Teller kopmamış olsaydı Baron, İstanbul Boğazı'nı geçmeyi planlamaktaydı. Leiser, *a.g.m.*, s. 953; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 29; Kundakçı ve Kavaklı, *a.g.m.*, s. 59.

⁷⁷ Liste için bkz. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 100.

⁷⁸ *Yeni Tasvir-i Efkâr*, 27 Teşrin-i Sani 1325/10 Aralık 1909, No. 191, s. 8.

⁷⁹ Zeynep Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 11.

⁸⁰ Zühtü Gökçal, “Blériot İstanbul'da”, *Hava Dergisi*, Haziran 1963, S. 210, s. 25-27; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 116; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 29; *Resimli Kitap*, Kanunuevvel 1325, No. 15, s. 248-249; Fotoğraflar için bkz. Ek-4.

gördü. Evinin bahçesine beklenmedik bir cisim düşen Andon, tayyareyi teslim etmek istememiş ve zararının karşılanmasını talep etmişti⁸¹.

Blériot'nun uçuşunu takip için Mahmut Şevket Paşa tarafından; Erkân-ı Harbiye Üçüncü Şubeden Binbaşı İzzet Bey, Erkân-ı Harbiye İkinci Şubeden Kolağası⁸² Hüseyin Hüsnü Efendi ve Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğinden (Teknik Birlikler ve Müstahkem Mevkiler Müfettişliği) Kolağası Cemil ve Kolağası Adil Efendiler vazifelendirilmiştir. Bu dört subay Osmanlı Devleti'nin tayyareciliğe dair ilk raporunu hazırlamıştır. 20 Aralık 1909 tarihli raporda “*alet-i tayeran*” ve “*tayyare*” kelimeleri ilk kez resmiyet kazanmıştır. Raporda ilk olarak Blériot ile ilgili bilgi verilmiş, sonrasında tayyare parçalarına ve teçhizatına ayrıntılarıyla değinilmiştir. Gövde, makine, manivela, denge kanatları, kuyruk, yükselme ve iniş kanatları, dümen ve araba raporlandıktan sonra tayyarenin uçuş şekli anlatılmıştır. Blériot'nun geçirdiği kazanın sebepleri üzerinde durularak netice bölümüyle rapor bitirilmiştir. Heyet, ilk uçacak Osmanlı'ya teşvik için ödül verilmesini tavsiye etmiştir⁸³.

1.2. Ataşemiliter Raporları Doğrultusunda Gerçekleştirilen İlk Faaliyetler

Osmanlı Devleti'nin tayyareciliğe dair ilk raporunu takiben, bu raporun hazırlanmasını isteyen Mahmut Şevket Paşa 25 Ocak 1910'da hükümetin Harbiye Nazırı olmuştur⁸⁴. Bu durum, Osmanlı havacılığının ivmesini arttırdığı gibi uluslararası havacılık platformlarına Osmanlı heyetlerinin iştirakinin önünü açmıştır. Keza, Avrupa'da bulunan ataşemiliterler Almanya ve Fransa'da havacılığın gelişimini takip etmekteydiler. Bu doğrultuda, daha önce bahsi geçen Enver Bey'in raporuna binaen Miralay (Albay) Nuri ve Kaymakam (Yarbay) Galip Bey'e Edirne Kalesi'nde kullanılmak üzere Avrupa'dan balon alımı için yetki verilmiştir. Alman Riedinger firması ile iki adet balon için anlaşmaya varılmıştır. Anlaşmanın takibini sürdüren Kıtâat-ı Fenniye Müfettişliği konunun önemini farkında olmasına rağmen bütçe yetersizliğinden dolayı satın alma işi ertelenmiştir⁸⁵.

⁸¹ *Yeni Tasvir-i Efkar*, “Blériot'un Tayyaresi ve Dünkü Pervazı”, 30 Teşrin-i Sani 1325/13 Aralık 1909, No. 194, s. 7; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 116; Blériot'nun Andonun bahçesini düşüşünü tasvir eden illüstrasyon için bkz. Ek-5.

⁸² Yüzbaşı ile Binbaşı arasında kalan rütbe.

⁸³ Kural, *a.g.e.*, s. 7-9; Karacagil, *a.g.e.*, s. 42.

⁸⁴ Zekeriya Türkmen, “Mahmud Şevket Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 27, 2003, s. 385.

⁸⁵ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 43; Karacagil, *a.g.e.*, s. 43-44; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 19.

Enver Bey'in Almanya'da çalışmaları sürerken, Paris Ataşemiliteri Erkân-ı Harp Kolağası Fethi (Okyar) Efendi⁸⁶ de Fransa'da havacılık ile ilgili malumat toplamaktaydı. Fethi Bey Fransız balonculuğu ile ilgili 12 Mayıs 1910 tarihli bir rapor hazırlamış ve bu raporu Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyasetine göndermiştir. Raporda, Fransız meclisindeki balonculuk tartışmalarına yer verilerek sevk edilebilir balonlar konusunda, Almanya'nın sahip olduğu on altı balon ile Fransa'nın önüne geçtiği yazılmıştır. Fransızların elindeki tek *Republique* balonu da kullanılamaz durumdadır. Askerî balonculuk sınıfının tek bir yönetim altında bulundurulması gerekliliği ve balonculuk teşkilâtına dair bilgiler raporda yer almıştır. İlaveten, Fransa'nın bir an evvel dokuz adet balon siparişine dair karar aldığı belirtilmiştir⁸⁷.

Fethi Bey ve Paris Sefareti Başkatibi Mukbil Bey, Haziran 1910'da Paris'te düzenlenen; hava ulaştırma faaliyetlerinin görüşüldüğü, balonculukla alakalı bir konferansa katılmıştır. Birçok devletin katılımıyla süren konferansta, faaliyetlerin başlamasının ardından çıkacak muhtemel sorunlar üzerinde durulmuştur. Osmanlı hariciyesi tarafından gelişmeler dikkatle takip edilmiştir. Havacılık hukukunun oluşmaya başlamasıyla birçok devlet hukuki düzenlemeler yapmış, hava taşıt araçları üzerine yoğunlaşmıştır⁸⁸. Ayrıca, "*Projet d'une convention internastioale relative à la navigation aérienne*" (Hava seyrüseferi ile ilgili uluslararası bir sözleşme taslağı) hazırlanmış ve delegelere imza atmaları için arz edilmiştir⁸⁹.

1910 yılı Fransa'sı havacılık alanının önemli olaylarına şahit olmuştur. Bu olayların başında ise 17-21 Eylül tarihleri arasında icra edilen Picardie Manevraları gelir. Bu yıllarda, Avrupa devletlerinin bloklaşma içinde olmaları, Almanların Rhein Nehri kıyısında büyük bir manevra gerçekleştirmesi Fransa'yı teyakkuza geçirmiştir. Bu duruma cevap niteliğinde manevra için seçilen alan hem Almanlara hem de İngilizlere sınır teşkil eden bir bölge olmuştur⁹⁰. Manevra için Osmanlı Devleti'nden bir generalle üç subayın davetli olduğu

⁸⁶ Fethi Bey'in, 27 Nisan 1910'da rütbesi tekrardan Binbaşılığa yükseltilmiştir. Bilgi için bkz. Şaduman Halıcı, "Ali Fethi Okyar (1880-1943)", *Atatürk Ansiklopedisi*, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ali-fethi-okyar-1880-1943/> (17 Mart 2023). Ancak, 12 Mayıs 1910 tarihli bir belgede Kolağası Ali Fethi imzasının bulunduğu görülmektedir. Buradan itibaren, Osmanlı Erkân-ı Harbiyesinde yazılı olmayan bir kural dahilinde, Binbaşı rütbesinden sonra hitap olarak "Bey" kullanılmasından dolayı "Fethi Bey" olarak zikredilecektir.

⁸⁷ Kural, *a.g.e.*, s. 56; Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)*, C. 1, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950, s. 7-8.

⁸⁸ Beyoğlu, *a.g.m.*, s. 138; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 44.

⁸⁹ Kural, *a.g.e.*, s. 69.

⁹⁰ Fatih Özkurt, *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2017, s. 42-43.

Paris'teki Osmanlı Büyükelçiliğine bildirilmiştir. Fethi Bey'in girişimleriyle manevra heyetine Erkân-ı Harp Kolağası Mustafa Kemal (Atatürk) Efendi de dahil olmuş ve Üçüncü Ordu Kurmay Başkanı Ali Rıza Paşa'nın başkanlığında, Binbaşı Selahattin Bey ile birlikte manevra heyeti oluşturulmuştur. Ali Rıza Paşa sağlık sorunları nedeniyle manevralara katılamamış ve heyetin başkanlığını Fethi Bey yapmıştır. Böylelikle Mustafa Kemal ve Selahattin Beyler, 10 Eylül'de Selanik'ten Paris'e hareket etmişlerdir⁹¹. General Ferdinand Foch'un komuta ettiği manevralar 17 Eylül'de başlamıştır. Geçit töreni esnasında tayyareler alçak uçuş yaparak, piyade ve topçulara eşlik etmiştir. Hava harp unsurları ilk kez bir tatbikatta askerî amaçlarla kullanılmış ve manevralar bu alana kılavuzluk etmiştir⁹². Manevralara, on dört tayyare ve dört sevk edilebilir balon katılmıştır. Kolordu topçusu tarafından otuz topun aynı anda kullanılmasıyla seri atış ve hava harp unsurlarının kara birlikleriyle uyumu altmış bin askerin iştirakiyle gerçekleştirilmiştir⁹³. Öyle ki, Osmanlı basınında yayımlanan fotoğraflarda Blériot ve Farman tayyarelerinin piyade üzerinden alçak uçuş yaptığı da görülmektedir⁹⁴. Fethi Bey ve Mustafa Kemal Efendi Picardie Manevralarına dair Paris'te bir rapor hazırlamışlardır⁹⁵. Aynı sene Trakya/Karıştıran'da Osmanlı Devleti tarafından bir manevra düzenlenmiştir. Tatbikatta, mavi kuvvetlerin gece yürüyüşü ile aniden cepheye dahil olması üzerine, keşif ve gözetlemenin önemi anlaşılmış ve manevradan çıkarılan sonuçlardan biri tayyare ihtiyacı olmuştur⁹⁶.

⁹¹ Fethi Okyar, *Üç Devirde Bir Adam*, Tercüman Yayınları, İstanbul 1980, s. 125-126; Uluğ İğdemir, *Atatürk'ün Yaşamı (1881-1918)*, C. 1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1980, s. 21-22; Mehmet Önder, "Atatürk Fransa-Picardie Manevralarında", *ERDEM*, C. 11, 1998, S. 32, s. 528.

⁹² Özkurt, *a.g.e.*, s. 41; Bakar, *a.g.e.*, s. 15-16.

⁹³ Köksal, *a.g.m.*, s. 194.

⁹⁴ *Şehbal*, 1 Teşrin-i Sani 1328/14 Kasım 1912, No. 64, s. 316.

⁹⁵ Raporun bazı sayfaları eksiktir. Kural, *a.g.e.*, s. 54-55; Manevralarda hava unsurlarının akıbetine dair çeşitli iddialar mevcuttur. Bunlardan ilki; manevraların ikinci gününde iki tayyarenin çarpışarak pilotların öldüğü ve parçalanmış tayyarelerden birinin Mustafa Kemal'in biraz ötesine düştüğüdür. Bkz. Celâl Erikan, *Komutan Atatürk*, C. 1, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1972, s. 94; Önder, *a.g.m.*, s. 530; Özkurt, *a.g.e.*, s. 42; Bir diğer iddia ise, Fransızların gözlemcilere tayyareye binebilecekleri yönünde beyanları üzerine Mustafa Kemal binmek istemiş, ancak Ali Rıza Paşa tarafından "Bilmediğin aş ya karın ağrıtır ya baş" sözleriyle durdurulmuştur. Ardından, tayyareye binen bir başka gözlemci kaza sonucunda ölmüştür. Bkz. Sadi Borak, "Atatürk Niçin Uçağa Binmezdi?", *Hayat Tarih Mecmuası*, C. 1, Mayıs 1965, S. 4, s. 52; Ayrıca, Gazeteci Abidin Daver'in Paris'te bulunduğu sırada Mustafa Kemal ile yaptığı bir görüşme aktarılmaktadır. Aktarılan bilgilere göre görüşmede Mustafa Kemal, "Uçaklar savaşta önemli rol oynayacaktır. ...Fransız ordusu, gereğinden fazla ateşli ve saldırgan bir ruhla yetiştirilmektedir." sözlerini sarfetmiştir. Bkz. Muhterem Erenli, "Atatürk ve Havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. 2, 1985, S. 4, s. 215; Niyazi Ahmet Banoğlu, *Nükte, Fıkra ve Çizgilerle Atatürk*, C. 3, Nurgök Matbaası, İstanbul 1955, s. 29.

⁹⁶ Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2021, s. 9; Emin Kurt, "Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 365, Haziran 2010, s. 49; Yeni, *a.g.e.*, s. 231.

Picardie Manevralarından sonra, tayyare ve balonların savaşta iş görürlüğü üzerine artan düşünceler, ordu bünyelerinde askerî havacılık teşkilâtının kurulmasına yol açmıştır. Teşkilâtı takiben hava unsuru ihtiyacı ve araçları kullanacak personel temini gereklilikler arasına girmiştir. Avrupa'nın birçok yerinde hava araçları üretimi yapan fabrikalar ve pilot yetiştiren okullar açılmıştır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti bu yeni harp silahına ilgisiz kalmayarak, çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Hava taşıtlarına dair birtakım teşebbüsler yerini taşıtı kullanacak personelin eğitime bırakmıştır. Konuya dair ilk yazı 13 Ekim 1910 tarihlidir. Harbiye Nezareti Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğine gönderilen bir yazıda, Avrupa ve Osmanlı'ya komşu devletlerin hava harp unsurlarına verdikleri önemin arttığı ve bu doğrultuda havacılık teşkilâtı kurmaya başladıkları bildirilmektedir. Balon ve tayyare temini çalışmalarında hız kazanan diğer devletlerden Osmanlı Devleti'nin geri kalmaması için pilot yetiştirilmesinin elzemliği üzerinde durulmaktadır. Birkaç subayın Avrupa'ya pilotaj eğitime gönderilmesi, “...vesaiti meskûreyi tedarik ve ihsardan evvel bunları hüsnü idare edecek zabitan ve eşhası sairenin yetiştirilmesi lüzumu derkâr (belli) bulunmağla mücerret fenni meskûru bil amel tahsil etmek üzere de gelecek sene birkaç zabitin Avrupaya gönderilmesi teemmül edilmiştir.” sözleriyle belirtilmiştir. Özellikle öğrenilmek istenen konunun; pilot adaylarının taşıyacakları özellikler, eğitim yerleri ve maliyet hesabı olduğu görülmektedir. Ataşemiliterler aracılığıyla konunun araştırılması istenmiştir⁹⁷. Takibinde; Fransız ve Alman balonlarının incelendiği, Alman balonlarının daha faydalı olduğu ve Osmanlı Devleti'nin teşkil etmeyi düşündüğü balon müfrezesinde istihdam edilmek üzere, Berlin'e altı aylık bir eğitim için personel gönderilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, kurulacak ilk balon müfrezesinin görevleri, teşkilât yapısı ve teçhizatı da tayin edilmiştir. Buna göre; muharebe talimlerine ve manevralara katılacak olan balon sınıfının özellikle kale topçusunun atış talimlerinde yer alması kararlaştırılmıştır⁹⁸.

⁹⁷ Kural, *a.g.e.*, s. 18-19; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 44.

⁹⁸ Kural, *a.g.e.*, s. 15-16; Üniformoloji açısından bakılırsa, balon müfrezesinin varlığı 1909 yılında yayımlanan elbise-i askeriyye nizamnamesinden anlaşılmaktadır. Mavi yaka üzerine konulan iki adet balon alameti bu sınıfın kıyafetini tamamlamaktadır. Bkz. *Elbise-i Askeriyye Nizamnamesi*, Daire-i Askeriyye Matbaası, İstanbul 1325, melfufat.

Tablo 1:

Sefer Durumunda Balon Müfrezesi Teşkilâtı⁹⁹

Sayı	Rütbe	Görev
1	Yüzbaşı	Takım kumandanı
4	Mülâzım (Teğmen)	Keşif memuru
1	Başçavuş	-
11	Küçük zabıt (Astsubay)	-
95	Er	-

Müfreze teçhizatı olarak on iki adet gaz arabası, iki adet edevat arabası ve bir adet çıkırık arabası ayrılması düşünülmüş, müfrezenin nakliyesi için görevli asker dışında yüz yirmi iki adet hayvan kullanılması uygun görülmüştür¹⁰⁰.

Osmanlı Devleti, Avrupa’da yaşanan havacılığa dair gelişmeleri Hariciye Nezareti ve ataşemiliter raporlarından öğrenmekteydi. Bu bilgi akışında, komşu ülkelerin askerî faaliyetleri Harbiye Nezaretine bildirilmekteydi. Buna binaen, Petersburg Ataşemiliteri Erkân-ı Harp Binbaşı Remzi Bey’in raporu, Rusya’daki balonculuğa dair gelişmeleri aktarmakta ve konunun ehemmiyetine değinmekteydi. Özellikle, tayyarelerin balonlardan savaş esnasında daha tehlikeli olacağı yönünde salık verilmekteydi. Blériot tayyaresi sahibi olan M. Vasilyef isimli birinin iki Rus gencini eğitmeye başladığı da haberler arasında bulunmaktaydı¹⁰¹. Rusya, Fransız Zodiac firmasından balon satın almıştı. Öte yandan, ataşemiliterliğin gönderdiği bir başka telgraf, Rusların bir balon müsabakası tertip ettiğini ve Rusya’nın askerî muhabiri Ceneral Pelamur’un Osmanlı ordusunu tetkik ederek makaleler yazmak üzere İstanbul’a yola çıktığını Erkân-ı Harbiyeye haber vermektedir. 26 Ekim 1910 tarihli bir yazıda, Bulgaristan’ın Fransa’dan üç adet tayyare sipariş ettiği ve Yunanistan’ın havacılığa dair araştırmalar yaptığı bildirilmekteydi. Avrupalıların hava harp unsurlarına dair bu çalışmaları, Osmanlı Devleti’nin harekete geçmesine sebep olmuştu.

Harbiye Nezareti, 5 Şubat 1911’de Paris ve Berlin ataşemiliterlerinden Fransa ve Almanya’daki pilot mekteplerinin araştırılmasını talep etmiştir¹⁰². Gerekli raporlar

⁹⁹ ATASE, OİH, K: 3, D: 13, F: 5-2; Kural, *a.g.e.*, s. 17.

¹⁰⁰ *A.g.e.*, s. 17-18.

¹⁰¹ ATASE, OİH, K: 3, D: 13, F: 2-1.

¹⁰² Kural, *a.g.e.*, s. 59; Kurt, *a.g.m.*, s. 49; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 22.

gelmeden, 13 Şubat 1911’de tayyarecilik tahsiline dair bir tamim yayımlanmıştır. Birinci, ikinci ve üçüncü ordu kumandanlıklarından ikişer subayın belirlenmesi istenilmiştir. Belirlenecek subayların; salıncak ve denizden başlarının dönmemesi, cesaret ve sebat sahibi olmaları, taktik bilgilerinin iyi olması bildirilmiştir. Adayların tayyareciliğe hevesli olmaları, Almanca ve Fransızca bilmeleri aranan nitelikler arasındadır. Böylelikle yapılacak sınav neticesinde başarılı olacak iki subayın Almanya ve Fransa’ya eğitime gönderilmesi planlanmıştır¹⁰³. Daha önce istenilmiş olan ataşemiliter raporları da gelmiştir. Paris Ataşemiliteri Fethi Bey’in 25 Nisan 1911 tarihli pilotaj eğitimine dair raporu süreci hızlandırmıştır. Fransız harbiyesine edilen müracaat sonucunda henüz askerî havacılığa dair teşekküllerin devam ettiği öğrenilmiştir. Orduda tayyarecilikle alakalı gösterilecek durumun henüz oluşmadığı ileri sürülmüş ve askerî okullara yabancı subay kabulünün yapılmadığı vurgulanmıştır. Bu doğrultuda, sivil tayyare mekteplerinin tercih edilebileceği üzerinde mutabakata varılmıştır. Tanınırlık açısından Blériot uçuş okulu, Fethi Bey tarafından önerilmektedir. Ortalama üç hafta sürecek eğitimin masrafı 800 frank olarak belirlenmiştir. İlaveten 150 frank sigorta bedeli olarak talep edilmektedir. Eğitim sırasında herhangi bir kırımdan dolayı tayyareler zarar görürse, tazminat ücretinin de ödeneceği mukavele dahilindedir. Raporda dikkati çeken hususlardan biri ise hava taşıtı satın alan pilotlara okul masraflarının iade edileceği garantisidir. Raporun geri kalan kısmında Fethi Bey’in önerileri bulunmaktadır. Eğitimin iki aydan fazla sürmeyeceğini beyan eden Fethi Bey, motor bilgisi olan subayların tercih edilmesini tavsiye etmiştir. Namzetin motor bilgisi olmadığı düşünülürse eğitim süresinin yirmi gün daha uzayacağı aktarılmıştır. İki subayın Türk askerî havacılığı için yeterli olmayacağı üzerinde durulmuştur. Tek ve çift satırlı tayyareler için beşerden on subayın eğitime gönderilmesi ve eksikliklerin tamamlanması raporun öneri kısmını bitirmektedir. Fethi Bey, “*Herhalde istikbalde ordularda pek ziyade ehemmiyet kespedeceği, her nevi şek ve şüpheden azade olan tayyarecilik hususunda, Orduyu Osmaninin geride kalmamasının ve aletsiz tayyareci zabıt yetiştirmek gayri makul olacağından icap eden alâtın şimdiden mübayaa hususunun nezdi aliyyi Riyaset Penahilerinden iltizam buyurulmasını arz ve istirham eylerim.*” sözleriyle tamamladığı raporunda Osmanlı ordusunun tayyarelere ve pilotlara olan ihtiyacına değinmiştir¹⁰⁴. Ayrıca Blériot, Deperdussin ve Robert Esnolt-Pelterie (R.E.P.) marka tayyarelerden satın alınması

¹⁰³ Karacagil, *a.g.e.*, s. 44; Davud Kapucu ve Erdal Korkmaz, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, Ankara 2020, s. 22-23.

¹⁰⁴ Kural, *a.g.e.*, s. 21-22.

önerilmiştir. Fransa’da şartlar böyleyken, gelen bilgilere göre Almanya’da pilotaj eğitiminin kişi başı 2500 mark olduğu bildirilmekte ve kırım sonucu zararın tazmini talep edilmektedir¹⁰⁵. Ataşemiliterlerin, Türk askerî havacılığının kuruluşundaki etkileri karşımıza çıkmaktadır. Raporlar doğrultusunda hareket edilmekte ve kararlar bu raporlara göre alınmaktaydı. Nitekim, İlk Türk pilotu olacak olan Yüzbaşı Mehmet Fesa (Evrensev) Efendi’nin bir kısmı yayımlanmış anılarındaki sözleri konunun aydınlatılması açısından önemlidir.¹⁰⁶

“Memleketimize tayyareciliği sokmaya muvaffak olan kişi Fethi Okyar Bey’dir. 1908-1911 yıllarında Paris’te ataşemiliter olarak bulunduğu yıllarda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’ya yazdığı raporlar sayesinde gündemde tutmayı başarmış ve isteklerini kabul ettirmiştir. Bu sayede Türk subaylarının da Fransa’ya pilot yetiştirilmek üzere gönderilmeleri kararlaştırılmıştı.”

Osmanlı Devleti, Türk askerî havacılığının kuruluşu için çalışmalara devam ettiği sırada, Yeşilköy’e Maslénikoff isminde bir Rus pilotun geldiği kaydedilmiştir. Nisan 1911’de, tayyaresini nakil için İstanbul’a geldiği anlaşılan pilotun dönemin yayınlarında fotoğrafları bulunmaktadır¹⁰⁷.

Türk uçucu namzetleri tahsile gönderilmeden evvel Fransa’da bir subay daha mevcuttur. Piyade Mülâzım Hikmet Efendi isminde bir subayın, Fransa Chambéry’de bulunan 13’üncü avcı taburunda tahsilde bulunduğu anlaşılmaktadır. Hikmet Efendi balon tahsili için bir dilekçe yazmıştır. Konuyla alakalı dilekçesinde iki ya da üç ay balon tahsili görmek istediğini arz etmiştir¹⁰⁸. Konu Paris Ataşemiliteri Fethi Bey tarafından gündeme getirilmiştir. 7 Şubat 1911 tarihli Harbiye Nezaretine gönderilen yazıda, Hikmet Efendi’nin dilekçesi takdim kılınmıştır. Fethi Bey’in yazısından anlaşıldığı üzere Hikmet Efendi kendi hesabına tahsil etmek üzere izinli durumdadır¹⁰⁹.

¹⁰⁵ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, C. III, 6. Kısım, 1. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1971, s. 488; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 45-46; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 22.

¹⁰⁶ Evrensev, anılarının bir kısmının yandığından söz etmektedir. M. Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2006, s. 43.

¹⁰⁷ *Resimli Kitap*, 31 Mart 1327/13 Nisan 1911, No. 29, s. 262-263; Türkmen, “Türkiye’de Havacılık...”, s. 33; Köksal, *a.g.m.*, s. 195.

¹⁰⁸ ATASE, OİH, K: 3, D: 13, F: 6.

¹⁰⁹ ATASE, OİH, K: 3, D: 13, F: 6-1, bkz. Ek-6; Hikmet Efendi eğitimi yarım bırakmıştır. Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 46, 74.

Almanya ve Fransa'ya birer subayın eğitime gönderilmesi kararlaştırıldıktan sonra Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliği bu iş için yetkili kılınmıştır. Başvuran subayların tayyareciliğe olan istekleri doğrultusunda yeteneklerinin belirlenmesi ve motor bilgilerinin ölçülmesi için bir sınav yapılması gündeme gelmiştir. 17 Mayıs'ta, Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa, Yüzbaşı Mehmet Macit, Mülâzım-ı Evvel (Üsteğmen) Yusuf Kenan, Kazım ve Ahmet İlmî Efendilerle Süvari Mülâzım-ı Sani (Teğmen) Necmettin ve Mehmet Cemal Efendiler sınav için başvurmuşlardır. Başvuruların değerlendirilmesi ve sınavın icrası için 1 Haziran 1911'de¹¹⁰ bir sınav komisyonu kurulmuştur. Erkân-ı Harbiye İkinci Şubede görevli Erkân-ı Harp Kaymakam İsmail Bey komisyonun başına getirilmiştir. Komisyonun diğer üyeleri, Kıtâat-ı Fenniye'den Binbaşı Ali ve Binbaşı Ali Rıza, projektör öğretmeni Mehmet Şevki ve projektör öğretmen vekili İbrahim Fahri Beyler olmuştur¹¹¹. Adayların 15 Haziran'a kadar İstanbul'da olmaları istenilmiştir. 28 Haziran günü gerçekleştirilen ve ertesi gün sonuçları açıklanan sınavda, "5" kod numaralı Fesa Efendi 92 puan ve "7" kod numaralı Yusuf Kenan Efendi 91 puan alarak Avrupa'ya gönderilmeye hak kazanmışlardır. Makine, motor, balonculuk, Fransızca ve Almanca bilgilerinin sınıandığı sınava dört adayın girdiği görülmektedir¹¹². Pilot imtihanına dair yapılan bu sınavda neler sorulduğu Fesa Efendi'nin sınav kağıdından anlaşılmaktadır. Fesa Bey'in tek ve çift satırlı birer tayyare planı çizdiği görülen sınavda sorular aşağıdaki gibidir:¹¹³

"1) Kuvvei suudiye neye derler?

2) Sathı bahirden (deniz yüzeyinden dört yüz on metre irtifada ve sıfır dereceyi hararete havanın sıkleti yüzde beş tenakus ettiğini (azaldığını) farz ettiğimize nazaran bin beş yüz metre mikabında bir balon bütün edevatının sıkleti ikiyüzaltmış kilo olduğunu ve müvellidülmâ (hidrojen) ile memlû (dolu) bulunduğu takdirde, kaçınıcı metrede hava ile tevazün kespeder (dengeleşir)?

3) Sathı bahirde ve sıfır dereceyi hararete bir santimetre murabbına isabet eden havanın sıkleti)

4) Manyeto elektrik ne için kullanılır? Bunun muhtasaran tarifâtı.

¹¹⁰ 1 Haziran 1911, 1960 yılında alınan bir kararla Türk Hava Kuvvetlerinin resmi kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir. Bkz. Kurt, *a.g.m.*, s. 50; Emin Kurt, "Kuruluştan Kurtuluşa Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü", *C4 Defence*, S. 32, 2015, s. 76.

¹¹¹ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 117; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 46; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 23-24.

¹¹² Kural, *a.g.e.*, s. 36-40; Deniz Kurt ve Erdal Korkmaz, "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", *Savunma Bilimleri Dergisi*, C. 17, Kasım 2018, S. 2, s. 219.

¹¹³ Kural, *a.g.e.*, s. 41-43.

- 5) Motorlar hakkında ne gibi takyid (kayıt ve şart) icap eder?
- 6) Tayyarelerde vesaiti tebridiye (soğutma) makamında ne istimal olunur?”

Pilotaj eğitimine hak kazanan namzetler, 9 Temmuz 1911’de Fransa’da bulunan Blériot uçuş mektebine gönderilmişlerdir. Berlin’de bulunan mektebin masraflarının çok olmasından dolayı Yusuf Kenan Efendi, Fesa Efendi ile birlikte Fransa’ya gönderilmiştir¹¹⁴.

Aynı tarihlerde bir Osmanlı heyeti Almanya seyahatindedir. Eski Harbiye Nazırı Salih Hulusi Paşa’nın başında olduğu heyette; mebuslar, gazeteciler ve tüccarlar bulunmaktadır. 11 Temmuz’da Frederichshaffen’e gelen heyet bir balon seyahatine katılmıştır. Bizzat Kont Ferdinand von Zeppelin tarafından uçurulan 140 metre boyunda ve 20.000 m³ hacimli *Schwaben* isimli balon Konstanz Gölü üzerinde uçmuştur. Seyahat, *Servet-i Fünun* dergisinde aktarıldığı gibi, Ahmet İhsan Bey konuyla alakalı anı yayımlamıştır¹¹⁵.

Türk askerî havacılığının ilk uçucu namzetleri Fransa’da eğitim alırlarken, Osmanlı ordusunda tayyarecilikle alakadar olmak için Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Dairesi İkinci Şubede görevli olan Erkân-ı Harp Kaymakam Süreyya (İlmen) Bey memur edilmiştir. Erkân-ı Harbiye ikinci başkanı Çürüksulu Mahmut Paşa’nın Süreyya Bey’e bu vazifeyi Mayıs 1911’de vermesinin ardından çalışmalar hızlanmıştır. Paris, Berlin ve Viyana ataşemiliterlerinden raporlar talep edilmiş, Blériot okulunda eğitimde olan subaylarla alakalı malumat istenmiştir. Konuyla alakalı yayınları da takip etmek isteyen Süreyya Bey’in tayyare alımı için girişimleri bulunmaktadır: Türk uçucu namzetleri yurda dönmeden tayyare satın alımı konusunda görüş bildirmiştir. Bu doğrultuda ilk girişim, 15-16 Ağustos tarihlerinde Harbiye Nezaretine yazılan yazılarda görülmektedir. İlaveten, Bulgar ve Yunanların balonculuk ve tayyareciliğe verdikleri öneme değinilmiş ve önceliğin tayyare satın alımı olması arz edilmiştir¹¹⁶. Türk askerî havacılığı henüz kuruluş aşamasındayken, Avrupa’da yaşanan bazı gelişmeler, Osmanlı hava sınıfının faaliyetlerini akamete uğrattığı gibi hava harp unsurlarının öneminin ortaya çıkmasına da sebep olmuştur.

¹¹⁴ *Cumhuriyet’in 70nci Yıldönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1973)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1994, s. 39.

¹¹⁵ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 120; *Servet-i Fünun*, “Balonda Seyahatim”, 21 Temmuz 1327/3 Ağustos 1911, No. 1052, s. 266-267.

¹¹⁶ Karacagil, *a.g.e.*, s. 45-46.

1.3. Trablusgarp Harbi'nde Askerî Havacılık

Fransız ordusunun Nisan 1911'de Fas'a girmesi üzerine İtalya Krallığı, Trablusgarp'ı işgal etmek için harekete geçmiştir. İtalya Dışişleri Bakanı Güicciardini konuyu parlamentoda gündeme getirmiş ve durumun ehemmiyetini vurgulamıştır¹¹⁷. İtalya, Kuzey Afrika politikaları ve *risorgimento*¹¹⁸ ideallerine dayanarak, “*İtalya'nın yumuşak karnı*¹¹⁹” olarak nitelendirilen Trablusgarp'ı işgal planlarını hayata geçirmeye başlamıştır. Bu doğrultuda, Osmanlı Devleti'ne 28 Eylül 1911'de verdiği nota ile savaş ilân eden İtalya'nın ordusu iki kısma ayrılmıştır: Bir piyade fırkası, iki süvari alayı, üç sahra bataryası, iki Bersaglieri taburu ile üç cebel (Dağ topçusu) bataryası, iki ağır top bataryası ve muhtelif hizmet kıtaları birinci kısmı oluşturmaktaydı. Toplam personel sayısı 22.500 kişiyi bulmaktaydı. Ayrıca 6000 at, 72 top ve 800 kamyon da ordunun birinci kısmına dahil durumdaydı. 13.200 kişiden oluşan ikinci kısmın 30 topu vardı. Böylelikle savaşın başında İtalyan ordusunun mevcudu takriben 36.000 kişilikti. İlâveten, dört adet tayyare görev başındaydı¹²⁰. Osmanlı Devleti'nin kıyılarını abluka altına alan İtalyan donanması; 13 zırhlı, 17 kruvazör, 9 torpido, 24 muhrip, 53 torpidobot ve 7 denizaltıdan mürekkepti. Kömür, nakliye ve hastane gemisi olarak kullanmak üzere 106 adet gemi de kiralanmıştı. Bu duruma mukabil Osmanlı Devleti'nin donanmasında; 4 zırhlı, 2 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 3 korvet, 23 torpidobot ve muhrip, 18 ganbot ve 20 motorganbot bulunmaktaydı¹²¹. Bağımsız 42'nci Tümen, Trablusgarp ve civarında, Miralay Neşet Bey'in kumandanlığında konuşluydu¹²². Ayrıca, Osmanlı Erkân-ı Harbiyesinde çeşitli görevlerde bulunan Türk subaylar sahte isim ve kimliklerle bölgede yaşayan ahaliyi örgütlemek üzere Trablusgarp'a gelmişlerdi¹²³.

Harp daha başlamadan, Trablusgarp'a dört adet tayyare göndermeye karar veren İtalyan havacılığının temelleri 1909 yılında atılmıştı. 1910 yılında teşkilâtlanılmış ve *Sezione*

¹¹⁷ 1900 ve 1902 yıllarında İtalya ile Fransa arasında yapılan gizli anlaşmalarda; Fransa'nın Fas'ta yeni çıkarlar elde etmesi durumunda İtalya'ya Trablusgarp ve Fizan vaat edilmekteydi. Hale Şıvgın, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1989, s. 21.

¹¹⁸ İtalyan birliğinin kurulması için 19. yüzyılda başlayan hareket. Kennedy, *a.g.e.*, s. 239.

¹¹⁹ Dr. Hüseyin Hüsnü Bey'in *Not Defterinden Trablusgarp Savaşı*, yay. haz. Doç. Dr. Mebrure Değer, 1998, s. 3.

¹²⁰ Giovanni Giolitti, *Trablusgarp'ı Nasıl Aldık?*, haz. Tahsin Yıldırım, Dün Bugün Yarın Yayınları, İstanbul 2012, s. 62-63.

¹²¹ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 55-56.

¹²² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1981, s. 55-56, Buradan itibaren dipnotlarda “*Osmanlı-İtalyan Harbi*” olarak kullanılacaktır.

¹²³ Dr. Hüseyin Hüsnü..., s. 6-9.

Aviazione Regio Esercito (Kraliyet Ordusu Havacılık Bölümü) adı ile havacılık sınıfı kurulmuştu. Bir sene sonra Havacılık Hizmetleri Müfettişliği teşkil edilerek, Ağustos 1911’de Monferrato’da askerî havacılığı ihtiva eden manevralar icra edilmişti. Trablusgarp Harbi’ne katılacak havacılar manevralara ve Bolonya-Venedik-Rimini-Bolonya parkurunda düzenlenen tayyare yarışına katılmışlardı. Askerî uçuş okulu açılmış, topçu ve istihkâm dairelerine balon ve tayyare şubeleri eklenmişti. Albay Montezemolo ve havacılık bölümünün başkanı General Maurizio Moris’in ısrarlı girişimleriyle 9 adet tayyare *Trablus I’inci Uçak Filotillası* adıyla Trablusgarp’a gönderilmiş ve filo komutanlığına Topçu Bölük Komutanı Yüzbaşı Carlo Maria Piazza getirilmiştir. Böylelikle dünya tarihinin ilk muharip hava filosunu; üç Nieuport IV, iki Blériot XI, iki Farman ve iki Etrich Taube oluşturmuştur. Pilot sayısı ise 11 olmuştur. İtalyanların envanterinde güdümlü balonlarda bulunmaktaydı. 4200 m³ hacimli Parseval P1, 4700 m³ hacimli Parseval P2 ve ilerleyen süreçte harbe katılacak olan 4700 m³ hacimli Parseval P3 balonları saatte 50-75 kilometre hız yapabilmekteydiler¹²⁴. İtalyan seferberlik planında ise tayyarelerin rolü belirgin değildi. Bir harbe ilk kez hava harp unsurlarının katılacağı düşünüldüğünde hava harekâtı önceden planlanamazdı ve muharebe esnasındaki yararlılıkları görüldükçe roller şekillenecekti¹²⁵. Öyle ki, dönemin başbakanı Giovanni Giolitti’nin hatıratında tayyarelere dair sadece, “*Zannederim, tayyareler harp vasıtası olarak ilk defa Trablusgarp’ta kullanılmıştı.*” ifadeleri bulunmaktaydı¹²⁶.

Sevkiyatın başlamasıyla beraber İtalyan havacılar (Birlik komutanı Piazza’yla birlikte Yüzbaşı Riccardo Moizo, Teğmen Gavotti, Rossi, Roberti ve Rada) Aviano ve Somma Lombardo’da toplanmışlardı. Az sayıdaki tayyare ve tayyare yedek parçaları da getirilmişti. Bu ilk hava filosunun yeterli teknik personeli (mühendis ve makinist) ve uygun donanıma sahip atölyeleri az sayıdaydı. Bu noksanlık, pilotların yer yer bir makinist gibi tayyarelere müdahale etmeleriyle aşılmaktaydı. İtalyan hava gücü birliği konaklama için Napoli’ye vardığında bir sorunla karşılaşmıştı. Ordu içerisinde tayyarelere öncelik tanınmamıştı. Birlik, nakil sırasında sonlara bırakılmıştı. İtalyan Genelkurmayının ikinci başkanı Pietro Badoglio’nun girişimleriyle 16 Ekim 1911’de Trablusgarp’a varılmıştı. Envanterdeki

¹²⁴ *Osmanlı-İtalyan Harbi...*, s. 79; Orhan Koloğlu, “Gözlem Uçuşundan Saldırıya Dünya’da İlk Hava Savaşı”, *Tarih ve Toplum*, C. 9, Şubat 1988, S. 50, s. 13. Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 57; Vagnini, *a.g.m.*, s. 101-103.

¹²⁵ *Osmanlı-İtalyan Harbi...*, s. 104.

¹²⁶ Giolitti, *a.g.e.*, s. 63.

tayyareler 6000 dolar değerindeydi. Motor güçleri ise 50 beygirdi. Zorlu çöl şartlarında uçuşan kumlar motorlara zarar vermekteydi ve bu hususa özellikle dikkat edilmekteydi. Bu sebeple, her bir tayyarenin çöl şartlarında muhafazası için çadırdan hangarı bulunmaktaydı. Trablusgarp'taki ilk hava meydanı vaha ile deniz arasında, Yahudi mezarlığının yanında kurulmuştu ve uçuş hazırlıklarına başlanmıştı. Bu doğrultuda Piazza ve Moizo deneme sortilerine başlamışlardı. 21 Ekim'de Piazza'nın tayyaresi keşif uçuşu için hazırды. İtalyanlar, tayyare motorlarına çok fazla güvenmiyor ve herhangi bir kayıp durumunda ordunun moral seviyesinin düşmemesi için kendi hatlarının beş kilometre ötesine uçmamayı planlıyorlardı. Böylelikle ilk uçuşların çevreyi tanıma ve rehberlik maksatlı yapılması düşünülmüştür¹²⁷.

22 Ekim 1911 günü, tayyarelere biçilen ilk rol olan keşif görevi Piazza tarafından gerçekleştirildi. Blériot XI model tayyare ile sabah 06:19'da keşif uçuşuna çıkan İtalyan havacı, Aziziye üzerinde uçarak Türk hatları üzerinde faydalı bilgiler edindi. Tarihin tayyare ile ilk keşif uçuşu 61 dakika sürmüştür. Piazza'nın kendi inisiyatifiyle gerçekleştirdiği bu ilk keşif uçuşu, aynı zamanda İtalyan ordusuna tayyarelerin istihbarat faaliyetlerindeki önemini göstermiştir. Nitekim, İtalyan karargâhı bu gayri resmi uçuşun faydalarını görmüş ve tayyare ile keşfin arttırılmasını istemiştir¹²⁸. Bu emrin doğrultusunda, 23 Ekim'de yapılan keşif uçuşunu iki tayyareci gerçekleştirdi. Piazza ve Moizo tarafından Blériot XI ve Nieuport IV tayyareleriyle alçaktan uçuş yapıldı. Türk tarafının tepkisi, tayyarelere etkisiz tüfek ateşi oldu¹²⁹.

İtalyanlar, Türk ve yerli Arapların Aziziye'de toplandığı istihbaratını almışlardı. Bu bilgi, tarihin ilk uzun menzilli uçuşunu ortaya çıkarmıştır. Trablusgarp'tan yaklaşık 60 kilometre uzaklıkta bulunan bölgeye bir tayyare keşfe gönderildi. İtalyanların bu uçuş emri, tayyarecilerin henüz uzun menzilli uçuş yapabilecek gerekli donanımına sahip olmadıklarını göstermiştir. Nitekim, beş kilometre öteye gitmemesi kararlaştırılan tayyare, yanlış haritalar

¹²⁷ Walter J. Boyne, *The Influence Of Air Power Upon History*, Pen&Sword Aviation, South Yorkshire 2005, s. 37; Vagnini, *a.g.m.*, s. 101-103; Emin Kurt, "Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşuna Etkisi", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 21-22 Ekim 2019*, yay. haz. Gültekin Yıldız ve Serkan Osmanlıoğlu, Millî Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 250-251.

¹²⁸ Çelik, *a.g.t.*, s. 37-38; Boyne, *a.g.e.*, s. 37; Kurt, "Trablusgarp...", s. 252.

¹²⁹ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 58; Bazı çalışmalarda ilk uçuş olarak 23 Ekim tarihi belirtilmektedir. Commodore W. H. Beehler, *1911-1912 Türk İtalyan Savaşı*, çev. Leyla Yıldırım, İlgi Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2014, s. 42.

sebebiyle 100 kilometre fazladan uçmuştur. Karadan tüfek ateşine maruz kalınmış ancak, dönüş rotasında gerekli keşif yapılarak askerî havacılığın yararlılığı bir kez daha ön plana konmuştur¹³⁰.

Piazza ve Moizo, 25 Ekim’de Türk yürüyüş kollarını keşfeden bir uçuş yaptılar. Mevcutları üç ayrı yürüyüş kolunda 6000 kadar olan Türk ve Arap kuvvetleri, Bersaglierilerin karşısında toplu halde konuşlanmışlardı. Savunma hattından 1500 metre uzaklıktalardı. İtalyan karargâhının bir Türk taarruzu beklediği sırada pilotların yaptığı bu tespit İtalyanlar için önemli olmuştu¹³¹.

İtalyanlar, keşif görevleriyle Türk mevzilerinin yerlerini keşfederek tayyarelerin ilk işlevinden oldukça faydalanmışlardı. Havadan yapılan keşifler Erkân-ı Harp Binbaşı Nuri (Killigil) Bey’in hatıratına da yansımıştı. Hatıratıta, “...Aynı zamanda İtalyanlar, uçakla yaptıkları keşif neticesinde Margab eteğindeki Türk yerli kuvvetlerinin vaziyetlerini tespit edebilmişlerdi.” denilmektedir¹³².

Keşif görevlerinin icrası için sadece tayyare ve tayyareci yetmiyordu. Havada elde edilen bilginin salimen ve hızlı bir şekilde karargâha ulaşabilmesi için karada hazır bekleyen bir asker bulunmaktaydı. Bu asker genellikle bir süvari idi. Pilot havada elde ettiği bilgileri yanında bulunan not defterine karaladıktan sonra kabaca bir paket haline getirir ve aşağıya atardı. Süvari, paketi teslim aldıktan sonra karargâha iletmek üzere bölgeden ayrılırdı. Ayrılan süvarinin yerine ise ikinci bir süvari hazır bekleyerek onun yerini alırdı. Böylelikle bu süvariler pilot ile komutan arasında sevk görevi icra etmişlerdi¹³³. Trablusgarp’ta yapılan keşifler, İtalyan karargâhının daha verimli çalışmasını sağlamıştı. İlerleyen süreçte Piazza, keşif görevleri için farklı bir metot geliştirmişti. İtalyan ordusunun *Sezione Fotografica del Genio* fotoğrafçılık bölümü, Bebé Zeiss marka bir fotoğraf makinesi temin etmişti¹³⁴. Göz keşifleriyle notlar almanın yanı sıra fotoğraflı keşif kurmay kadro için daha faydalıydı. Pilot

¹³⁰ Vagnini, *a.g.m.*, s. 103.

¹³¹ *Osmanlı-İtalyan Harbi...*, s. 176; Kurt, “Trablusgarp...”, s. 253.

¹³² Serpil Sürmeli, “Nuri (Killigil) Paşa’nın Trablusgarp Savaşı Hatıraları”, *Atatürk Dergisi*, C. 1, 2012, S. 1, s. 169.

¹³³ Blériot XI tayyaresinden süvarinin önüne atılmış paket tasviri bulunmaktadır. *The Illustrated London News*, 11 Kasım 1911, C. CXXXIX, No. 3786, s. 779, bkz. Ek-7.

¹³⁴ Vagnini, *a.g.m.*, s. 106.

koltuğu altına yerleştirilen fotoğraf makinesi vasıtasıyla, 35 saniye süreyle çekilen tetik mekanizmasıyla fotoğraflar alınmıştı¹³⁵.

Trablusgarp'ta bulunan birlikler, İtalyan tayyarelerine karşı tüfek ateşi açmışlardı. Birliklerin kullandığı mavzer tüfeklerinin, dikey olarak ateş edildiklerinde 1700 metreyi bulan menzilleri¹³⁶ sebebiyle tayyareler etkilenmekteydi. Daha önce hiçbir savaşta görülmemiş hava harp unsurlarına karşı alınacak tedbirler fazla değildi. Yerden açılacak ateş son derece mühimdi. Bu sebeple bu ateşlerin yapılması emredilmiş ve tayyareler uzaklaştırılmaya gayret edilmişti. Bingazi ve Havalisi Umum Kumandanı¹³⁷ Erkân-ı Harp Binbaşı Enver Bey, tabancasıyla tayyarelere doğru ateş ederek, çevresindeki askerleri cesaretlendirmeye çalışmıştı¹³⁸. Böylelikle Türk ve Arap birlikleri, üstlerinden geçen tayyarelere yere sırt üstü yatarak ya da çökerek ateş etmeye başlamışlardı. Bu mukavemet örneği, 25 Ekim'de Moizo'nun tayyaresine karşı denenmişti. Ayn Zara bölgesinde keşif uçuşu yapan Moizo'nun Nieuport tayyaresine üç kurşun isabet etmişti. Bundan dolayı, tarihin ilk hava savunma olayı piyade ateşiyle tatbik edilmiş, "*hava-yer harekâtı*"¹³⁹ Trablusgarp'ta icra edilmişti. Bu harekâtın en önemli neticesi keşif raporlarının yetersiz kalması olmuştu. Keşif raporlarının yetersiz kalması, yerden açılan tüfek ateşi sonucu ortaya çıkan bir durumdu. Tayyareler böylelikle yüksekten uçmak durumunda kalıyorlardı. Nihayetinde, tayyarelerin alçak uçuş yapmaları engellenmişti¹⁴⁰. Derne cephesini ziyaret eden Abdürreşit İbrahim Efendi, İstanbul'da bir konferansta bu hususa dair gözlemlerini şöyle anlatmıştır: "*Bu mavzerle onların tayyarelerine attım. Tabîî tayyarelerine kurşun yetişemez. Fakat şarapnellerine, daha bilmem nelerine Araplar fitilli çakmakla tüfeklerle gider ve herifleri mahv ve perişan ederlerse benim tayyareye mavzer atışım pek istiğrab olunamaz (garip karşılanmaz)*"¹⁴¹ İlerleyen süreçte, Pilot Yüzbaşı Guidoni tarafından yeni tip bir Farman tayyaresi sınıandı. Tüfek ateşine karşı dayanıklılığın artırılması amacıyla pilot koltuğunun altına zırh yerleştirildi ve Napoli limanından Trablusgarp'a getirildi¹⁴². Yerden

¹³⁵ Abdullah Sami Tekin, "Trablusgarp Harbi ve Havacılık Tarihinde İlkler", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, C. 3, 2020, S. 2, s. 23.

¹³⁶ Aynı yer.

¹³⁷ Bu göreve 24 Ocak 1912'de getirilmiştir. M. Şükrü Hanioğlu, "Enver Paşa", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 11, 1995, s. 262.

¹³⁸ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 22.

¹³⁹ Tekin, *a.g.m.*, s. 23.

¹⁴⁰ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 58-59; Kapucu ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 30; Çıtır, *a.g.t.*, s. 9.

¹⁴¹ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 22.

¹⁴² Kurt, "Trablusgarp...", s. 259.

açılan ateş ile ilk yaralanma 7 Aralık'ta yaşandı. 31 Ocak 1912'de Yüzbaşı Carlo Montu, rasıt olarak bulunduğu bir keşif uçuşu sırasında yaralanmaktan kurtulamadı¹⁴³. Ayrıca, dünya tarihinin ilk hava harp olaylarını aktarması açısından muhabir, yazar ve ressam olan H. C. Sepping-Wright'ın eskizleri, çizerler tarafından yeniden hazırlanarak *The Illustrated London News*'te yayımlanmıştır. Frederic de Haenen tarafından çizilen görselde Türk askerler, bir tayyareye tüfeklerle ateş etmektedirler. Yer yer bazı savaşçıların bombalardan kaçıştıkları görülmektedir. Bu hususta önemli olan, tayyarelerin vurulması değil savuşturulması meselesiydi. Tayyarelerin attıkları bombalarla, yerel halk üzerinde oluşturduğu psikolojik etkinin önüne geçilmeye gayret edilmekteydi. Tayyarelere açılan bu ateşlerin isabet oranı yeterince düşüktü¹⁴⁴. Caton Woodville tarafından çizilen bir başka görselde ise tayyareye karşı tüfikle karşılık örneği aktarılmaktadır. Çizimden anlaşıldığı üzere Etrich Taube tayyaresi görselde yer edinmiş ve muhtemelen bir bombalama anı resmedilmiştir¹⁴⁵.

Keşif faaliyetleriyle bilgi aktarımında bulunan tayyarelerin bir diğer görevi ise atış yönlendirmesi olmuştu. Bu tanzim işi pilotlar için epey bir yetenek gerektirmişti. Çünkü, tayyarelerde telsiz vb. bir haberleşme aracının bulunmamasından dolayı tanzim işi, pilotların isabet becerisine kalmıştı. Mesajlar, teneke kutular içerisinde, gemi güvertesine atılarak iletilmişti. İlk topçu ateşi tanzimi meselesi üzerinde çalışmalar farklı tarihleri göstermektedir¹⁴⁶. İtalyanların Homs'u işgalini takiben, 23 Ekim tarihinde gerçekleşen Birinci Homs Muharebesi'nde İtalyan harp gemileri, Cehavat kabilesinin savunduğu mevzileri bombardıman etmişti. İtalyan tayyareleri tarafından gözetleme yapılarak, harp gemilerinin top ateşleri yönlendirilmişti¹⁴⁷. Tayyarelerin tanzim faaliyetleri sayesinde İtalyan karargâhı muteber bilgiler edinmişti. Bu sebeple Eritre ve Somali'de kullanılmak üzere yeni tayyare siparişleri verilmişti. 26 Ekim tarihinde gerçekleşen muharebeye iki tayyare katılmıştı. Piazza ve Gavotti'nin kullandığı Nieuport tayyareleri, karada konuşlu toplara ve *Carlo Alberto* kruvazörüne ateş yönlendirmesi yapmıştı. Harekât esnasında, büyük topların ateşlenmesi sırasında yaşanan hava akımı sorun teşkil etmişti¹⁴⁸. 18 Ocak'ta

¹⁴³ Vagnini, *a.g.m.*, s. 106.

¹⁴⁴ *The Illustrated London News*, 20 Ocak 1912, C. CXL, No. 3796, s. IV, bkz. Ek-8.

¹⁴⁵ *The Illustrated London News*, 11 Kasım 1911, C. CXXXIX, No. 3786, s. 778, bkz. Ek-9.

¹⁴⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kurt, "Trablusgarp..." s. 254.

¹⁴⁷ *Osmanlı-İtalyan Harbi...*, s. 218-220.

¹⁴⁸ *Aircraft*, *Daily Telegraph* ve *Flight*'tan aktaran: Kurt, "Trablusgarp...", s. 254; Vagnini'ye göre ilk topçu ateşi tanzimi, 28 Ekim gününde İtalyan *Sardegna* gemisine yaptırılmıştır. Vagnini, *a.g.m.*, s. 104.

bir İtalyan taarruzu sırasında bir İtalyan tayyaresi ateş tanzimi yapmıştı. Bu atışlar isabet oranını arttırmış ve Türk kuvvetleri 25 şehit ve 117 yaralı vermişti¹⁴⁹.

Tayyarelerin keşif, gözetleme ve yönlendirmedeki yararlılıkları üzerine İtalyan hava gücüne takviyeler yapıldı. Kasım ayında Bingazi, Derne ve Tobruk'ta beşer tayyare vardı. Başlangıçta, “*makinalı kuşların Arapların hayal ve düşüncüleri üzerinde yaratacağı kutsal etki*” zamanla yerini bir psikolojik harbe dönüştürdü ve tayyarelerden bombalar atılmaya başlandı¹⁵⁰. 1 Kasım 1911'de Gavotti tarafından ilk defa havadan bombalar atılmıştı. İki kilo ağırlığında ve portakal büyüklüğünde olan *Cipelli* bombaları Etrich Taube model tayyareden bırakılmıştı. İlerleyen süreçte İsveç *Haasen* ve içi saçma dolu İtalyan bombaları kullanıldı. Yeni bombalar zaman ayarlıydı ve çarpma etkisiyle patlamak üzere tasarlanmıştı. Bombaların bırakılması için tayyarelerde herhangi bir düzenek yoktu. Bu sebeple pilotlar, bombayı dizlerinin arasına sıkıştırarak pimini çekiyor ve tek elle hedefe bırakıyorlardı. Bu teknik, bombayı kokpite düşürme korkusuyla icra edilmekteydi¹⁵¹. Bu korkunun başka bir sonucu olarak pilotlar, uçuşa bombalar yüklüken başlamıyorlardı. Hedef belirlendikten sonra dizlerin arasına sıkıştırılan bombanın içi doldurularak kapağı vidalanıyordu¹⁵². İlerleyen süreçte İtalyanlar, tayyarelerden en uygun şekilde istifade etmek için birtakım buluşlar denemişti. Blériot XI tayyaresine *Bontempelli* bombalarının atılması için bir tüp monte edilmişti. Alessandro Cagno da bir bomba nişangâhı tasarlamıştı. Bu proje İtalyan Genelkurmayı tarafından reddedildi¹⁵³.

Bombaların ilk denemeleri psikolojik etkiler yaratmış ve sadece maddi kayıplar yaşanmıştı¹⁵⁴. Bazı bombalar ise kuma saplanıp infilak etmemişti. Trablusgarp'ta bulunan Doktor Nihat Sezai (Güran) Bey bu hususa hatıratında değinmiş ve tayyarelerden atılan bombaların etkisizliğini “*Tayyareler homurdana homurdana uzaklaşırken biz de keyifli keyifli yeşil çaylarımızı içiyorduk.*” sözleriyle ifade etmiştir¹⁵⁵. Bu bombardıman eylemleri Avrupa'da gazetelere taşınmış ve dönemin İtalyan şairlerine ilham olmuştur¹⁵⁶. *The*

¹⁴⁹ Orhan Koloğlu, *Trablusgarp Savaşı (1911-1912) ve Türk Subayları*, Basın Yayın Genel Md., Ankara 1979, s. 272-273; Kurt, “Trablusgarp...”, s. 264.

¹⁵⁰ Koloğlu, *a.g.e.*, s. 63.

¹⁵¹ Kurt, “Trablusgarp...”, s. 256.

¹⁵² *The Illustrated London News*, 11 Kasım 1911, C. CXXXIX, No. 3786, s. 779.

¹⁵³ Vagnini, *a.g.m.*, s. 106-107.

¹⁵⁴ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 122.

¹⁵⁵ Koloğlu, *a.g.e.*, s. 96.

¹⁵⁶ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 18.

Illustrated London News'te “Yeni silahın korkutucu gücü: Havadan gelen ölüm.” başlığıyla bir muharebe esnasında askerlerin arasına bırakılan bombanın infilak anı resmedilmektedir¹⁵⁷. Trablusgarp'ta sadece tayyareler kullanılmamıştı. Daha önce ilk sürümleri çeşitli savaşlarda denenmiş olan hava gemisi de denen güdümlü balonlar Trablusgarp'a getirilmiştir. Tayyareler gibi balonlar da tüfek ateşine maruz kalmıştı. Uçuştan sonra bir balonda 27 adet kurşun deliği sayılmıştır¹⁵⁸. Bu hadiseler H. C. Sepping-Wright'ın hatıratına da yansımıştır. Öyle ki hava harp unsurlarının yarattığı psikolojik ve diğer etkileri gözler önüne seren ifadeler şöyledir:¹⁵⁹

“Bir gün gelen bir raporda düşmanın kendini uçurtmalarla eğlendirdiği yazılıydı ve bu haber hem Türklerin hem de Arapların merakını mucip oldu. İtalyanların çocukça görünen bu davranışıyla alay ederek sadece korkak değil deli olduklarını söylediler. Bazı subaylar bunun izahı hakkında fikrimi sorunca delilik dedikleri bu hadisede bir hesap olabileceği aklıma geldi. Uçurtma konusu çok daha ciddi bir işin başlangıcı olmalı diye düşündüm, nitekim böyle olduğu da kısa zamanda ortaya çıktı. Sakin bir sabah sekiz sularında gökte olağanüstü bir fenomenle karşılaştık. Trablus semalarında aya benzeyen bir cismin havada asılı durduğunu gördük. Gökyüzü bulutlu ve pembe bir pusla örtülü olduğundan onu hayal meyal seçebiliyorduk.

Bunun ne olduğunu keşfetmemiz uzun sürmedi. Cisim yavaş yavaş dönerek yumurtayı andıran uzun bir şekil aldı. Mağlubiyeti kabul etmeyen çöl insanının korkulu rüyası haline gelecek bir hava gemisiydi bu. ...Türkler endişeli görünmüyor, Araplar ise atış talimi için İtalyanların yeni bir hedefe olduğunu söylüyorlardı. Her zamanki vaveylalı davranışları içinde tüfeklerini ona yönelterek ateşlediler halbuki hava gemisi neredeyse yirmi kilometre uzaktaydı.”

Trablusgarp'ta yapılan hava bombardımanları az sayıda ölüme sebep olmuştu. Psikolojik etkilerin dışında yer yer can kayıpları da görülmüştü. Bu bombardımanlar Osmanlı Devleti tarafından protesto edilmişti. Birtakım yayınlarda da bu husus kendini göstermişti. Orikağasızade Hasan Sırrı tarafından yazılıp İstanbul'da basılan, *Osmanlı İtalyan*

¹⁵⁷ *The Illustrated London News*, 13 Ocak 1912, C. CXL, No. 3795, s. 51, bkz. Ek-10.

¹⁵⁸ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 18-20; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 66.

¹⁵⁹ Sepping-Wright, *a.g.e.*, s. 93-94.

Muharebesi – Hukuku Düvel Noktai Nazarından isimli broşürde¹⁶⁰, “Balon kullanıyorlar savaşta... Keşif için olabilir ama düşmana dinamikli bomba yağdırmak reyimizce tecviz olunamazdı. Çünkü aşağıda bulunan kuvvei askeriyeden havada bulunan balona mermi yetiştirilemeyeceği için bu hal adeta vesaiti muharebeden mahrum olan açık mahallere tecavüz gibi olur.” sözleriyle savaş araçların geçirdiği tekâmül ve tayyarelerin ortaya çıkardığı sorunlar vurgulanmıştı. İlk bölümde değinildiği üzere, İtalyanlar bombardımanları Madrid’de karara varılan hava harp hukukuna dayandırmışlardı. Bu karar neticesinde siviller de açık hedef olmuştu. Silahlı kuvvetlerin kara ve deniz dallarının bombardıman etkisinden daha kötü olmadığı sürece havadan saldırıya izin verilmişti¹⁶¹. Buna binaen, hastaneler hedef alınmaya başlanmıştı: Ayn Zara’da Kızılay bayrağı bulunan hastaneye ve Seydi-Said mevkiindeki hastaneye bombalar atılmıştı¹⁶². Osmanlı kaynaklarına göre bu bombaları atan havacı, tarihin ilk hava bombardımanını yapan Gavotti’nin bizzat kendisiydi¹⁶³. Zanzur-Zaviye rotasında uçan İtalyan güdümlü balonu, bir pazar yerini bombalamış ve biri bebek olmak üzere altı kişinin ölümüne yol açmıştı¹⁶⁴. Bir başka etkili bombardıman faaliyeti 6 Haziran 1912 tarihinde yaşanmıştı. İtalyan güdümlü balonun Osmanlı ordugâhına yaptığı bombardımanda sekiz şehit verilmiş ve 39 asker yaralanmıştı¹⁶⁵. Havadan yapılan bombardımanlar Osmanlı basınında da yer bulmuştu. Derne’de bir tayyarenin bomba attığından “Derne’de düşman tayyaresi” başlığı altında bahsedilen havadiste, “Nisan’ın otuzuncu günü sabahleyin düşmanın bir tayyaresi karargâhımız üzerine gelerek bir bomba atmış ise de hiçbir tesiri görülmemiştir. Tayyare tufeng ateşiyle edilen mukabele üzerine süratle avdet eylemiştir.” denilmiş ve bombanın etkisizliğine değinilmiştir¹⁶⁶.

İtalyanlar, bombardıman faaliyetlerini gizleme ihtiyacı duymamışlardır. İtalyan Genelkurmayı 6 Kasım’da yayımladığı bildiride, hava bombardımanlarının yaygınlaştığını beyan etmiştir. Bombaların Araplar üzerindeki ahlaki etkisine de değinilmiştir¹⁶⁷.

¹⁶⁰ Koloğlu, *a.g.e.*, s. 63.

¹⁶¹ Lindqvist, *a.g.e.*, s. 79.

¹⁶² İtalyanlar, bombalanan hastanenin askeri hastane olduğunu ileri sürerek, Türklerin sadece havadan yapılan bombardımanlara tepki verdiklerini ileri sürmüşlerdir. Saundby, *a.g.e.*, s. 18; Kurt, “Trablusgarp...”, s. 256.

¹⁶³ *Resimli Kitap*, Kanunuevvel 1327/Aralık 1911, No. 35, s. 914-915.

¹⁶⁴ Sepping-Wright, *a.g.e.*, s. 94; Trablusgarp’taki hava gemileri harekâtını detaylandıran çalışma için bkz. *A.g.e.*, s. 102-103.

¹⁶⁵ Ö. Kürşad Karacaçıl, “Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 200, Ekim 2012, s. 75.

¹⁶⁶ *Tercüman-ı Hakikat*, “Derne’de Düşman Tayyaresi”, 3 Mayıs 1328/16 Mayıs 1912, No. 11178, s. 3.

¹⁶⁷ Kurt, “Trablusgarp...”, s. 259.

İtalyanlar, tayyarelerin faydalarını gördükçe takviyeler yapmaya başlamışlardı. Yapılan takviyelerle birlikte toplam da 22 tayyarelik filo, 28 Kasım'da Derne'de ve 8 Aralık'ta Tobruk'ta görev uçuşlarına başlamıştı. Bu durumda, Trablusgarp'ta dokuz, Derne'de beş, Tobruk'ta dört ve Bingazi'de dört tayyare bulunmaktaydı¹⁶⁸.

15 Aralık günü Teğmen Roberti, tayyaresi ile keşif görevindeyken, havacılık tarihinin bir ilki daha yaşanmıştı. Osmanlı ordusunda görev yapan Aziz el-Masri, bir sahra topunu suni bir tepeye yerleştirerek dikey duruma getirmişti. Böylelikle sahra topunu uçaksavar olarak kullanmak, ilk kez bu zat tarafından denenmişti¹⁶⁹.

Ocak 1912'de İtalyan hava gücüne 32 adet daha tayyare takviye edildi. Tayyarelerin sayısı arttıkça yapay pistler için düzenlemeler yapılmaya başlandı. Tayyareler, düzlenmiş ve engelleri kaldırılmış bir araziden uçuşa başlamaktaaydı. Arazinin etrafı çitlerle çevriliydi. Ancak, yumuşak çöl kumu tayyarelere zorluk çıkartmaktaydı. Bu sebeple yapay kum pistler, 300 metre boyunca uzanan ahşap plakalarla kaplandı. Gece uçuşu yapılabilmesi için bazı pistlere aydınlatma araçları yerleştirildi. Çadır hangarlar çoğaltıldı. Hastanenin de bulunduğu bu pistlerde koruma birlikleri bulunmaktaydı¹⁷⁰.

Trablusgarp'ta tayyarelerin sayısı arttıkça işlevleri de artmaktaydı. 15 Ocak 1912'de tayyarelerden beyannameler atılmaya başlanmıştı. Bu bildirilerin atılması suretiyle, ilk psikolojik harp muharebesinin tatbikatı gerçekleşmişti. Havacılık tarihinin başka bir ilk hadisesi olarak kayıtlara geçen bildiriler Araplara hitaben yazılmıştı. En yaygın bildiri şöyleydi:¹⁷¹ *“Trabluslu Araplara: Bizimle birlikte olmak için ne bekliyorsunuz? Camilerinizde ibadet etmek isteğini duymuyor musunuz? Ailelerinizle birlikte huzur içinde yaşamak istemiyor musunuz? Bizim de kitabımız var. Biz de namuslu ve dindarız. İtalya babanızdır. Çünkü memleketimiz, anneniz Trablus'la evlenmiştir.”* İtalyanlar, Arapları yanlarına çekmek için her yolu denemişler ve çeşitli vaatlerde bulunmuşlardı. Silah ve cephanesiyle birlikte teslim olacak her bir kişiye 20 frank para, arpa ve buğday verilmesi beyan edilmişti. Bir başka bildiride; *“Ey Araplar! Ordumuza gelen tayyareler yakıcı*

¹⁶⁸ Aynı yer.

¹⁶⁹ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 20; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 60.

¹⁷⁰ Koloğlu, *a.g.e.*, s. 88; Kurt, “Trablusgarp...”, s. 262; İlk gece uçuşu, Mayıs 1912'de gerçekleştirildi. Haziran 1912'de ise gece bombardımanı ilk kez denendi. Kundakçı ve Kavaklı, *a.g.m.*, s. 65.

¹⁷¹ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 123; İsrail Kurtcephe, *Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1995, s. 166.

yıldırımlarını başlarınıza yağdırmadan, insanlarınizi, hayvanlarınızı öldürmeden, tarlalarınızı ve ekilmiş tohumlarınızı ve kuyu dolaplarınızı ihrâk, bağ, bahçe ve kır ve şehrinizi tahrip etmeden tarafımıza iltica ve bize koşan olunuz.” sözleriyle hava bombardımanlarının etkisine değinilmişti. Başka bir bildiride ise, bölgede yaşayan Müslümanlara ithafen; “Kur’an komşuyu yabancıdan üstün sayar... Ve ülkenin İtalya egemenliğine girmesini isteyen Allah’tır.” ifadeleri yer almaktadır¹⁷². *The Illustrated London News*, tayyarelerden beyanname atılmasını “sıra dışı” olarak değerlendirmiştir. Sepping-Wright’ın bildiri örneğini İngiltere’ye göndermesi, bu değerlendirmenin ortaya çıkmasına sebep olmuştu. Muhabirin, 8 Mart tarihli yazdığı mektubunda verdiği bilgilere göre, Beyrut’un bombalandığı haberi Türk ve Araplara bildirilerle duyurulmuştu. Türkler ise bu bombardımana inanmamışlardır¹⁷³. İtalyanların propaganda amaçlı bıraktıkları bildiriler, ilerleyen süreçte daha da derinleşmişti. Enver Bey’in Derne’de şehit düştüğü haberi verilen bildirilerde; Derne ve Osmanlı adalarının topa tutuldukları, Çanakkale Boğazı’ndaki kalelerin tahrip edildikleri ve direnenlere karşı şiddetin artacağı yönünde beyanlar yazılmıştı¹⁷⁴. Osmanlı Devleti’nin bu bildirilere karşı başlattığı protesto girişimleri bulunmaktadır. *Hezayân-nâme* olarak adlandırılan bu girişimler, Avrupa’da devletleri nezdinde protesto edilmiştir¹⁷⁵. Bildiriler, bez zarflar içerisinde, altına ağırlık takılmak suretiyle atılmıştı. Küçük İtalyan bayrakları da bildirilere bağlanmıştı¹⁷⁶.

Trablusgarp’ta askerî havacılık faaliyetleri; keşif, gözetleme, topçu ateşi tanzimi ve bombardıman amaçlı kullanılmıştı. Bu görevlerin icrası sırasında, İtalyan tayyarelerine verilen kısmi zararlar görülmektedir. Bu zararların dışında ortaya atılan birtakım iddialar mevcuttur. Bu iddiaların en başında tayyare düşürme hadisesi gelmektedir. Mülâzım Sadık Efendi tarafından, bir hurma ağacının üzerine yerleştirilen makineli tüfek ile düşürülen İtalyan tayyaresinden Cemal Kutay kitabında bahsetmektedir. Kuşçubaşı Eşref’in hatıratına dayanarak anlatılan bu hadisede tayyarenin pervanesi parçalanmış ve bu durum yerli ahaliye karşı propaganda amacıyla kullanılmıştı¹⁷⁷.

¹⁷² Kurt, “Trablusgarp...”, s. 263.

¹⁷³ *The Illustrated London News*, 27 Nisan 1912, s. 643, İllüstrasyon için bkz. Ek-11.

¹⁷⁴ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 280.

¹⁷⁵ Kurt, “Trablusgarp...”, s. 263.

¹⁷⁶ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 63.

¹⁷⁷ Cemal Kutay, *Trablus-Garb’de Bir Avuç Kahraman*, Tarih Yayınları, İstanbul 1963, s. 133-134; Bu hadise başka bir kaynaktan doğrulanamamıştır. Yapılan yeni araştırmalar, Kuşçubaşı Eşref’in anlatımlarına dair yeni

Düşürülen tayyarelere dair iki adet belge *Askerî Tarih Belgeleri* dergisinde yayımlanmıştır. 10 ve 15 Haziran 1912 tarihlerinde iki tayyarenin düştüğüne dair gönderilen, Enver Bey'in imzasının bulunduğu şifrenin çözümü şöyledir:¹⁷⁸

“Derne’de 10 Haziran sabahı çıkan tayyare ordugâh civarına bomba atmışsa da hiçbir zarar vermemişti. Karşılık olarak piyade ve mitralyöz ateş açmış, 3000 metreye göre ayarlanıp atılan şarapneller üzerine tayyare hemen geri dönmüş ve şarapnelimizden biri tayyarenin beş metre kadar yakınında patlamıştı. Gönderilen haberde hasar gören tayyarenin Derne Vadisi’ne düştüğü ve bugün kasabadan çıkan diğer bir tayyarenin de vadiye düştüğünün duyulduğu bildirilmekle birlikte olayın doğru olduğunun anlaşıldığı arz olunur.”

Tayyare düşürme hadisesine nazaran, kesinliği birçok kaynak tarafından kabul edilmiş bir olay, Teğmen Pietro Manzini’nin ölümüdür. 25 Ağustos 1912’de denize düşerek hayatını kaybeden Manzini, savaş esnasında hayatını kaybeden ilk pilot olarak tarihe geçmiştir¹⁷⁹. Bu düşüşü takiben, yine Enver Bey imzalı 21 Ekim 1912 tarihli bir başka belgede, düşman askeri üzerinde elde edilen kazanımların bahsinden sonra, “*Önceki gün çıkan tayyareye topçumuz tarafından ateş açıldığı, tayyarenin isabet aldığı ve düşman istihkâmları civarına düşerek parçalandığı, Derne ve Tobruk’ta yeni bir şey olmadığı arz edilir.*” ifadeleriyle bir tayyarenin düşürüldüğü bilgisi bulunmaktadır¹⁸⁰.

Trablusgarp’ta yaşanan kayda değer bir başka havacılık olayı Moizo’nun esir edilmesidir. 9 Eylül 1912’de Aziziye tarafında keşif uçuşunda bulunan Moizo, motor arızası¹⁸¹ sebebiyle Nieuport IV tayyaresini Türk hatlarının gerisine indirmek zorunda kalmıştı¹⁸². İnişten hemen sonra ahali tayyareye doğru koşmuş ve Moizo’yu vurmak isteyen Arapları Süvari Mülâzım-ı Evvel Ragıp Efendi engellemişti. Koruma altına alınan Moizo karargâha götürülmüştü¹⁸³.

yaklaşımları ortaya koymuştur. Bkz. Polat Safi, *Eşref Kuşçubaşı’nın Alternatif Biyografisi*, Kronik Yayınları, İstanbul 2020.

¹⁷⁸ *Askerî Tarih Belgeleri Dergisi*, Ocak 2011, Y. 60, S. 126, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara 2011, 149.

¹⁷⁹ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 124.

¹⁸⁰ *Askerî Tarih Belgeleri Dergisi*, s. 218.

¹⁸¹ Hususa ilişkin, tayyarenin acil inişe zorlandığı bilgisi de verilmektedir. Vagnini, *a.g.m.*, s. 108.

¹⁸² Bazı çalışmalar tarih olarak 10 Eylül bilgisini vermektedir. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 124; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 73; Vagnini, *a.g.m.*, s. 108; Başka bir çalışmada 11 Eylül bilgisi bulunmaktadır. Kurt, “Trablusgarp...”, s. 269; Esir tayyarenin tanığı olan Yüzbaşı İsmail Hakkı Efendi’nin Fransız *L’Illustration*’da yayımlanan bir mektubundaki bilgilerden dolayı 9 Eylül tarihi esas alınmıştır. Aydar, *a.g.e.*, s. 13.

¹⁸³ Koloğlu, *a.g.m.*, s. 23; Aydar, *a.g.e.*, s. 13.

Fethi Bey tarafından yapılan sorguda Moizo, “*Düştükten sonra, geçtiğim yerlerde ve karargâhta pek az asker gördüm; halbuki tayyareden aşağı bakınca birçok asker görmüştüm. Şimdi anlıyorum ki benim asker diye gördüklerim çölün fundaları imiş.*” sözlerini söylemiştir¹⁸⁴. Ayrıca Moizo, dönemin pilotluk şartlarına da değinerek mesleğin meşakkatinden ve tayyare motorlarının zayıflığından yakınmıştır. Bu sebeple yanlarına rasıt almadıklarını da eklemektedir¹⁸⁵. Tayyare ise yerliler tarafından çekilerek Aziziye karargâhına getirilmiştir. Moizo’nun esir edilmesine dair çeşitli kaynaklarda tartışmalar bulunmaktadır. Bu tartışmalarda başı çeken, Gazeteci Orhan Aydar’ın *Ulus* gazetesinde ve dönemin Hilâl-i Ahmer (Kızılay) Müfettişi A. Adnan Adıvar’ın *Vatan* gazetesinde yayımlanan yazılarıdır. Adıvar, Aydar’a cevaben yazdığı makalesinde, *The Illustrated London News* muhabiri Sepping-Wright’ın orada bulunmadığını, söz konusu gazetede verilen Moizo’nun vurulup yere serildiği bilgisinin yalan olduğunu ve Aziziye’nin sokaklarında gezdirilen tayyarenin çekilen fotoğrafının hayali olduğunu vurgulamaktadır. Aziziye’de tayyarenin gezdirileceği bir sokağın ve hükümet konağının olmadığı da eklenmiştir¹⁸⁶. Bu hususa binaen Yüzbaşı İsmail Hakkı Efendi’nin konuya dair bilgiler verdiği mektubu *L’Illustration*’a gönderilmiştir. Mektuba, bir fotoğraf eklenmiştir. Fotoğrafta, esir tayyarenin önünde Fethi ve Adnan Beyler de bulunmaktadır¹⁸⁷. Adnan Bey, fotoğrafta olmak istemediğini de belirtmiştir. Bu hususa yazısında şu sözlerle değinmiştir.¹⁸⁸

“O resimde ben de vardım. Bugün hatırlıyorum ki, Hilâl-i Ahmer gibi bitaraf ve beynelmilel bir teşkilâta dâhil bir şefkat cemiyetinin mümessili olarak tayyare gibi bir harp aletinin önünde resim çekilmeyi muvafık bulmamıştım. Fakat arkadaşlar bunun bütün dünyada ilk esîr düşen tayyarenin tarihî vesikası olacağını söylediler. Tarihe isimle olmazsa resimle geçmek hevesine karşı koyamamış olacağım ki o grupta hazır bulundum.”

Ayrıca, Adıvar’ın hayali olarak belirttiği resme dair verdiği bilgiler Yüzbaşı İsmail Hakkı’nın mektubunda bulunan bilgilerle örtüşmemektedir. Yüzbaşı’nın mektubunda bulunan, “*Fakat halk, hemen tayyareyi etraflı bir suretle gözden geçirmekte olan*

¹⁸⁴ A.g.e., s. 12.

¹⁸⁵ Kurt, “Trablusgarp...”, s. 270.

¹⁸⁶ A. Adnan Adıvar, “Tarihte ilk esir tayyare”, *Vatan*, 21 Nisan 1946, S. 1759, s. 2.

¹⁸⁷ Charles Stephenson, *A Box of Sand: The İtalo-Ottoman War 1911-1912*, 2014, s. 107.

¹⁸⁸ Adıvar, a.g.m., s. 2.

tayyarecinin etrafını sarmış ve bunlar, ite kaka ganimetlerini Aziziye kasrı önüne kadar getirmişlerdi. Az önce pilot tarafından işgal edilen yerde bir zenci çocuğu ayakta duruyordu.” ifadeleri resmin hayali olmadığını beyan etmektedir¹⁸⁹. Nitekim, hayali resmin yayımlandığı iddia edilen gazetede Moizo’nun esir edilişine dair bilgiler bulunmakta ve Moizo’nun akıbetine dair herhangi bir beis bilgi bulunmamaktadır. Moizo için gazetede, “İtalyan dağ topçu birliklerinden Yüzbaşı Riccardo Moizo, son zamanlarda, savaş zamanında düşman tarafından esir alınan ilk havacı olma gibi ilginç bir ayrıcalığa ulaştı.” cümlesi yer almaktadır. Görülen cömert muameleyi, esir havacının yanında bomba yerine fotoğraf aparatı olmasına bağlayan gazetede; pilotun yerinde küçük bir Arap’ın oturduğu ve yatay dümenlerin Araplar tarafından makinenin sürüklenmesine yardımcı olduğu bilgileri bulunmaktadır. Yayımlanan fotoğrafta ise Yüzbaşı İsmail Hakkı’nın mektubunu doğrular nitelikte “*Photograph By Captain İsmail Hakkı*” ibaresiyle fotoğrafın sahibine atıfta bulunmaktadır¹⁹⁰.

Moizo’yu esaretten kurtarmak için kız kardeşi¹⁹¹ Osmanlı Devleti’ne bir başvuru yapmıştır. Esir uçucunun, esir bir Türk subayı ile değiştirilmesi kararlaştırılmıştır. Barış antlaşması imzalanana dek Moizo’nun tayyare kullanmaması da şart koşulmuş ve serbest bırakılmıştır¹⁹².

1.4. Osmanlı Devleti’nin İlgilendiği Hava Harp Unsuru Teklifleri

Trablusgarp Harbi’nde yaşanan havacılık tarihinin ilkleri, Osmanlı Devleti’nin askerî havacılık teşkilâtını sağlıklı bir ortamda kurmasının önüne geçmiştir. Bu yeni sınıfın oluşumunda, öncelikli olarak pilot eğitime ve tayyare ihtiyacına yönelik atılımlar gerçekleştirilmiştir. Trablusgarp Harbi’nin Türk askerî havacılığının kuruluşuna etkisi bu hususta devreye girmiştir. İlk pilot namzetlerinin Avrupa’da eğitimde olması ve Osmanlı ordusunda tayyare bulunmaması, devleti yeni arayışlara sürüklemiştir. Nihayetinde ortaya çıkan tecrübesiz girişimler, Osmanlı havacılığının akamete uğramasına sebep olmuştur. Aynı zamanda bu akamet, teşkilâtın ve ilk hava filosunun ivedilikle oluşturulması ihtiyacını da beraberinde getirmiştir.

¹⁸⁹ Aydar, *a.g.e.*, s. 13.

¹⁹⁰ *The Illustrated London News*, 12 Ekim 1912, s. 533, bkz. Ek-12.

¹⁹¹ Tanin, “Esir Tayyareci”, 4 Eylül 1328/17 Eylül 1912, No. 1443, s. 2.

¹⁹² Kurt, “Trablusgarp...”, s. 271.

Osmanlı Devleti'nin ilk tayyare ihtiyacı, yukarıda değinildiği üzere pilot adayları için olmuştur. Bu pilotların İstanbul'a dönmesini takiben aldıkları eğitimin pekiştirilmesi düşünülmüştür. Sonrasında başlayan Trablusgarp Harbi ve harpte yaşanan birtakım tayyarecilik faaliyetleri, Osmanlı Devleti'nin hava unsuru ihtiyacı düşüncesini konjonktürel olarak değiştirmiştir. Tayyareleri eğitim amaçlı kullanmaktan, muharip kuvvete dönüştürme fikri gündeme gelmiştir. Bu doğrultuda, muharip bir kuvvet olarak tayyarelerden istifade fikri ilk kez Miralay Neşet Bey tarafından gündeme alınmıştır. Neşet Bey, tayyarelerin Trablusgarp'ta büyük faydalar sağlayacağını ve tayyarecilerle imzalanacak sözleşmelerin tamamlanmasını arz etmiştir¹⁹³. Neşet Bey'in bu isteği üzerine Trablusgarp'a tayyare göndermek isteyen Osmanlı Harbiye Nezareti, Paris ve Berlin Sefaretlerine başvurarak tayyare ve pilot temin edilmesini istemiştir¹⁹⁴.

1.4.1. Almanya'dan Gelen Teklif: Mösyö Gans'ın Hediye Tayyareleri ve Balonu

Osmanlı Devleti'nin tayyare ve tayyareci ihtiyacına Almanya'dan bir cevap gelmiştir. Münih'te yaşayan, bir balon fabrikası sahibi olan Mösyö Gans, temsilcisi Doktor Bramer aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne bir teklifte bulunmuştur. Berlin Sefaretine davet edilen Bramer'in, Gans adına yaptığı teklif ciddiyle dinlenmiştir. İki adet Blériot XI, bir tayyareci ve bir balon teklif edilmiştir. Görüşmelerin ilk kısmında tayyareler hediye edilmek istenmiştir¹⁹⁵. Hediye tayyarelere karşılık olarak Gans bazı hususların tatbikini istemiştir. Tayyarelerin teslimi konusunda endişeli olan müteşebbis, tayyarelerin ve pilotun Tunus'a veya Mısır'a gönderilmesini, varılan muhitte balon tüccarı kimliği altında hareket edilmesini talep etmiştir. Tüccar kılığında sınıra yakın bir yere varıldıktan sonra tayyarelerin, altı saat boyunca uçurularak Türk saflarına katılması düşünülmüştür. Çöl ortasına iniş yapıldıktan sonra gerekli benzin takviyesinin yapılmasını takiben, harp mahalline salimen varılması için tedbir alınması gerektiğinin üzerinde durulmuştur. Tedbir olarak, Osmanlı Devleti'nin belirleyeceği ve zeminden görülecek bir işaretin tayyareden yapılması konusunda mutabakata varılmıştır. Balonun ise, Trablusgarp'a naklinin kolay olduğu ancak kullanımının zor olduğu belirtilmiştir. Balonun Çanakkale'de gözlem için kullanılmasının

¹⁹³ Kural, *a.g.e.*, s. 135; Mehmet Aslan, *Trablusgarp Harbi'nde Osmanlı Gayrinizami Harp Uygulaması*, Millî Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 162.

¹⁹⁴ Kural, *a.g.e.*, s. 136.

¹⁹⁵ *A.g.e.*, s. 144.

daha faydalı olacağı yazılmıştır¹⁹⁶. 25 Aralık 1911'de Erkân-ı Harbiye İkinci Şubeden, Berlin Ataşemiliter Vekili'ne cevaben gönderilen yazıda, bir pilotun yetmeyeceği belirtilerek bir pilot daha istenmektedir. Ayrıca, tayyareler için iki adet makinist talep edilmiştir. Tayyareci maaşı, Tunus'a kadar nakliye ve sandıklama masrafları da sorulmuştur. Tayyarenin teknik özellikleri hakkında bilgilendirme istenmiştir. Belirlenen güzergâh da irdelenmiştir. Tunus'tan harp mahalline geçişin mümkün olmadığı düşünülmektedir. Bu düşünceye sebep olarak tayyarecilerin Alman olması ileri sürülmektedir. Tayyarecilerin, Trablus sınırına kadar kendi imkânlarıyla gelmeleri istenmiştir. Bu noktadan itibaren, Neşet Bey'in karargâhına kadar olan mesafenin ne kadar sürede aşılabileceği ve bu süreye bağlı olarak benzin naklinin nerede yapılması gerektiği sorulmuştur. Benzin ve yağ cinsinin de belirtilmesi istenmiştir. Ayrıca, yedek parça temininin zorluğuna değinilerek üç aylık stok yapılması kararlaştırılmıştır. Bu yedek parçaların tayyarelerle birlikte getirilmesinin daha uygun olduğu yazılmıştır. Balonla ilgili bir önceki yazıda belirtilen Çanakkale'de kullanım fikri uygun görülmemiş ve Edirne'de kullanılmak üzere ileri bir tarih belirtilmiştir¹⁹⁷. Beş gün sonra gelen cevapta tayyarelere dair bilgiler verilmiştir. Tayyarelerden bir tanesi iki kişiliktir. 60 beygir kuvvetinde ve Gnom motorlu tayyarenin saatte hızı 65 kilometreye ulaşmaktadır. Diğer tayyarenin motor donanımında Daimler marka bulunmaktadır. 80 beygir kuvvetli bu tayyare saatte 100 kilometre hıza ulaşabilmektedir. Tayyarelerin yedek parçaları ise tam durumdadır ve herhangi bir kırım sonrası tamirleri yapılabilecektir¹⁹⁸.

Gans, bir tayyarecisinin maaşını ödemeyi kabul etmiştir. İkinci pilota ulaşım masraflarının dışında, Osmanlı Devleti tarafından aylık 500 frank maaş ödenmesi kararlaştırılmıştır. Gönderilecek iki pilotun aynı zamanda makinist olmasından dolayı başka personele ihtiyaç duyulmamıştır. Tayyarelerin nakil masraflarını Gans'ın karşılayacağını tekrar üzerinde durulmuştur¹⁹⁹. Gans'ın hediye edeceği tayyareler ve gönderilecek tayyareciler dışında, Osmanlı Devleti'nin bu alışverişte harcayacağı miktar 31.500 kuruş olarak belirlenmiştir²⁰⁰.

Tayyarelerin varış güzergâhlarının yeniden tartışıldığı görülmektedir. Münih'te sandıklanmış vaziyette hazır olan tayyarelerin önce Marsilya'ya, oradan Tunus'a

¹⁹⁶ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4.

¹⁹⁷ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-1.

¹⁹⁸ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-2.

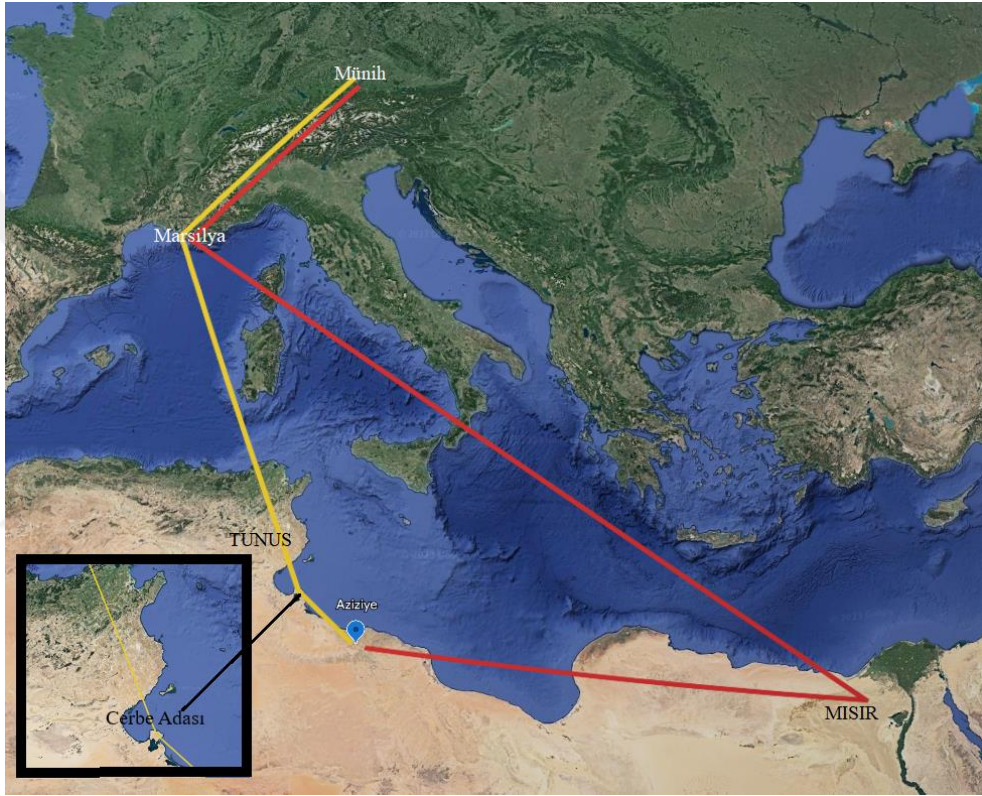
¹⁹⁹ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-3.

²⁰⁰ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-7.

gönderilmeleri kararlaştırılmıştır. Uçucular, Tunus'ta tüccar kılığında birkaç defa tayyareleri uçurup ardından Cerbe Adası'na geçeceklerdir. Dikkat çekmemek için burada da birkaç uçuş tertip edecekler ve ardından bir daha dönmek üzere Türk saflarına katılacaklardır. Cerbe Adası tercihinde, pilotların ellerinde ayrıntılı Tunus haritası olmaması etkili olmuştur. Çölde kaybolmamak için güzergâh bu şekilde belirlenmiştir²⁰¹.

Harita 1:

Tayyarelerin Trablusgarp'a Ulaşması İçin Tartışılan Güzergâhlar



Tayyarelerin kat edecekleri mesafe ve Neşet Bey'in karargâhına varış zamanları üzerine hesaplar yapılmıştır. Hesaba göre tayyareler, Cerbe Adası'ndan karargâha olan 250 kilometrelik mesafeyi dört saatte ve tek uçuşta kat edebileceklerdir. Çıkacak her türlü olumsuz duruma karşı, sınırdaki Osmanlı müfrezesinin yanında on kilo kadar Schmier marka yağ ve otomobiller için kullanılan 150 kilogram benzin bulundurulacaktır. Haftada üç kere uçuş yapması düşünülen tayyarelerin her uçuşta, iki saat keşif görevi icrası için toplamda 2000 kilogram benzine ve 300 kilogram yağa ihtiyacı olduğu hesaplanmıştır. Trablusgarp

²⁰¹ Aynı belge.

sınırına girildiğinde tayıyareden verilecek işaretin motora dolanmaması gerektiği ayrıca vurgulanmaktadır²⁰².

Paris Ataşemiliter Vekili'nin verdiği bilgilere göre, tayıyarecilerin sadece Almanca bildikleri görölmektedir. Bu hususa dair herhangi bir talepte bulunulmamıştır lâkin bir tercüman görevlendirileceği düşünölebilir. Vekil, Gans ile bir görüşme gerçekleştirmek istemiş, Noel'den dolayı bu görüşme gerçekleştirmemiştir. Temsilcisi Bramer ile görüşölmüş ve pilotlara ayrıntıların bizzat aktarılmak istendiği bildirilmiştir. Hediye edilecek söz konusu balonun Edirne'de kullanımı ile ilgili temsilciden yanıt alınamamıştır. Konunun Gans ile görüşöleceği bildirildikten sonra Fransızların, tayıyare naklini öğrenmeleri durumunda, Tunus'ta bir alıkoyma hadisesi yaşanacağı önemle belirtilmiştir²⁰³.

Gans'ın Osmanlı Devleti'ne hediye etmek istediği tayıyareler ve balon, Osmanlı Devleti tarafından memnun karşılanmıştır. İlerleyen süreçte tartışılan güzergâhların ve mevcut Fransız-Alman ilişkilerinin tayıyare nakli için yeterli olmayacağı düşünölmüştür. 24 Ocak 1912 tarihli, Erkân-ı Harbiye İkinci Şube'den Berlin Ataşemiliterliği Vekaletine gönderilen bir yazıda, Gans'ın Alman olmasından dolayı Tunus'tan Trablusgarp'a geçmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Hiçbir icraatın gerçekleştirilemeyeceği sebebi ileri sürölerek, Gans'ın teklifinin açıklama yapılmaksızın reddedilmesi istenmiştir. İlâveten kendisine teşekkür edilmesi de beyan edilmiştir²⁰⁴. Belgenin içeriği şöyledir:²⁰⁵

“İki tayıyareci ile birlikte iki tayıyaresini Trablus'ta istihdam edilmek üzere Hükümet-i Seniyyeye hediye etmek isteyen Mösyö Gans'ın teklifatı kendilerinin Alman bulunması hasebiyle Tunus'tan Trablus'a mürurları şimdilik müstahil göröldüğü cihetle ve daha sair bazı esbaptan dolayı hiçbir icraata teşebbüs edilemeyeceğinden bu hususta ibraz-ı asar-ı hayır-hahi eyleyen Mösyö Gans'a ne gibi esbaptan dolayı teklifatı icra edilmediğine dair mütalaa beyan edilmeksizin teşekkür edilmesi beyan olunur.”

Osmanlı Devleti'nin, Gans ile olan irtibatının kesilmediği görölmektedir. Temsilci Bramer'in İstanbul'da bulunduğı sırada kendisine teşekkür edilmiş ve tayıyarelerden istifade

²⁰² ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-4

²⁰³ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-5.

²⁰⁴ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-11.

²⁰⁵ Bkz. Ek-13.

konusu ileri bir zamana bırakılmıştır. Tayyarelerin Trablusgarp'a ulaşamayacağı düşüncesi Harbiye Nezareti tarafından devam etmektedir. Ancak, söz konusu balonun istimali üzerinde durulmaktadır. Balonun Trablusgarp'a naklinin kolay olacağı düşünülmektedir. Bu kolay naklin gerçekleştirilmesi sonrasında, balonun harp mahallinde kullanımının zor olacağı bildirilmiştir. Balonun Çanakkale Boğazı'nda kullanımı için ısrarcı bir üslup görülmektedir. Bu ısrara yol açan, İtalyan donanmasına karşı bomba atılması ihtiyacı olmuştur. Bu doğrultuda, balonun sevk tarihi, balonu idare için gönderilecek baloncu sayısı, balonun yükselmesi için kullanılan gaz borularının sayısı ve balonun muhafazası için inşa edilecek hangarın cinsi sorulmuştur²⁰⁶.

Hediye edilmek istenen tayyareler reddedilmiş olmasına rağmen, aradan geçen zaman zarfında tayyarelerin ikmali için harekete geçildiği görülmektedir. Temsilci Bramer'ın 12 Mart 1912 tarihli mektubu ile yeniden irtibatın sonucunda, bir adet tayyarenin Tunus'a sevk edildiği öğrenilmiştir. Mart ayında gerçekleşen bu sevkiyatın masrafının 382 mark olduğu bildirilmiştir. Tayyarelerin istimaline dair tayyareci ve makiniste verilecek maaşın miktarı da ayrıca sorulmuştur²⁰⁷.

1.4.2. Süleyman Tevfik Efendi'nin Girişimleriyle Satın Alınan Tayyareler

Osmanlı Devleti, Trablusgarp Harbi'nde tayyare kullanmak için Paris ve Berlin ataşemiliterlerini devreye sokmuştu. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar Harbiye Nezaretine sunulmaktaydı. Paris Ataşemiliteri Fethi Bey'in Trablusgarp'ta olmasından dolayı vekil olarak Yüzbaşı Süleyman Tevfik Efendi hava harp unsuru teklifleriyle ilgilenmekteydi²⁰⁸.

Süleyman Tevfik Efendi, Trablusgarp Harbi'nde hava unsuru kullanılması için Deperdussin marka tayyareyi önermiştir. Konuyla alakalı inceleme yapılmış ve sonucunda 4 Ocak 1912 tarihli on maddelik bir rapor sunulmuştur. Erkân-ı Harp Kaymakam Kerim Bey ve Fesa Efendi Tunus'a tayyare nakli için görevlendirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin bünyesinde pilot bulunmamasından dolayı Fransa'da pilotaj eğitimini tamamlayan Fesa Efendi'nin harp mahalline gönderilmesi tercih sebebidir. Ataşemiliter vekilinin önerdiği tayyare iki adettir

²⁰⁶ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-12.

²⁰⁷ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-13.

²⁰⁸ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 74; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 26.

ve Deperdussin markasının TT²⁰⁹ modelidir. Tanesi 27.000 frank olan bu tayyarenin teslimi, sipariş tarihinden bir hafta sonra gerçekleştirilecektir. Yedek parçaların takribi masrafı 20.000 frank olarak belirtilmiştir. Tayyareleri uçuracaklar için fabrikanın teklif ettiği pilotlar bulunmaktadır. Pilotlara ödenmesi istenilen aylık maaş 5000 franktır. Harp mahallinde istenilen tehlikeli her uçuş için mükâfat beklenilmektedir. Uçuş sayıları artarsa, fiyatın düşeceği de ayrıca bildirilmiştir. Tayyarelerin gerekli monte ve herhangi bir kırım sonucu tamir işleri için çalışacak makinistlerin aylık bedeli 2500 franktır. Tayyareci ve makinistlerin yol masrafları Osmanlı Devleti'ne aittir²¹⁰.

Tablo 2:

Deperdussin TT Modelinin Özellikleri²¹¹

Üreten Firma ve Ülke		Deperdussin – Fransa
Kullanım Amacı		Keşif
Motor Adedi, Gücü ve Tipi		Tek motor – 80 beygir – Gnomé
Azami Hız ve Ağırlık		114 km/s – 725 kilogram
Havada Kalış Süresi		2 saat 30 dakika
Yakıt Cinsi		Benzin
Ölçüler	Uzunluk	7,96 metre
	Kanat Açıklığı	10,97 metre
	Yükseklik	2,69 metre

²⁰⁹ 80 beygir gücünde olan Gnomé motoruyla teçhiz edilmiştir. Deperdussin tayyaresinin iki kişilik modelidir. Enzo Angelucci, *The Rand McNally Encyclopedia of Military Aircraft 1914-1980*, The Military Press, New York 1980, s. 20.

²¹⁰ Kural, *a.g.e.*, s. 140-141.

²¹¹ Angelucci, *a.g.e.*, s. 20; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 1.

Resim 1:

Deperdussin TT Profil Görüntüsü²¹²



İki adet tayyarenin Trablusgarp'a gönderilmesi için Kerim Bey'in anlaştığı biri bulunmaktadır. Nakil bedeli olarak gönderilecek eşya toplamının üçte biri belirlenmiştir. Bu ücret ödendikten sonra nakil işleminin başlaması düşünülmüştür. Tayyarelerin tesliminin ardından, daha önce ödenen üçte birlik bedel sigorta temini olarak sayılacaktır. Güzergâh olarak önce Tunus'a ve oradan Trablusgarp'a uçarak geçilmesi kararlaştırılmıştır. Tayyarelerin yedek parçalarının develerle nakledilmesi fikrinden bu sebeple vazgeçilmiştir. Tayyarecilerin Fransız olmalarından dolayı, Tunus'tan geçişinin kolay olacağı düşünülmektedir. Buna mukabil, oldukça pahalı olan bir başka seçenek daha sunulmuştur. Güney Cezayir'de, Trablusgarp sınırına yakın bir yerde otomobil mağazası kurulması önerilmiştir. Osmanlı Devleti'nin, tanesi 12.000 frank olan üç adet otomobil satın alması karşılığında, gerekli teçhizatın harp mahalline geçirilmesi ihtimaller dahilindedir. Bu paravan usule göre; otomobiller satın alınacak, güvenli bir noktaya mağaza kurulacak ve sonrasında otomobiller 10.000 frank zararla elden çıkarılacaktır. Söz konusu teklifi sunan tacir, otomobil fiyatları dahil olmak üzere toplamda 100.000 frank talep etmiştir²¹³.

²¹² Haz. M. Haluk Sevel, bkz. <http://nacipuskulcuturkhavacig.blogspot.com/2016/04/turk-havaciliginda-ilk-uzun-mesafeli.html> (18 Nisan 2023).

²¹³ Kural, *a.g.e.*, s. 141.

Tablo 3:

Deperdussin Tayyarelerinin Trablusgarp'a Gönderim Masrafı

	Meblağ (Frank)
İki Adet Deperdussin TT	54.000
Yedek Parça	20.000
Sigorta ve Nakliye	24.666
Otomobil Mağazası	64.000
Üç Adet Otomobil	36.000
Toplam	198.666

Bu sözleşme teklifinin yanı sıra, eş zamanlı olarak Mahmut Şevket Paşa'yla Gabriel Aman arasında bir mukavele imzalanması söz konusudur²¹⁴. Süleyman Tevfik Efendi, bu anlaşmanın imzalanmasını istememiştir. Kendisinin anlaşma sağladığı Deperdussin tayyarelerinin satın alımı için baskı kurmuş ve Paris Sefiri Rıfat Paşa'yı bu konuda etkilemiştir. 22 Şubat'ta gelen bir mesajda Deperdussin firmasıyla anlaşmanın sağlanmak üzere olduğu belirtilmiştir. İlerleyen süreçte, Deperdussin firmasının Trablusgarp'a göndermek üzere tayyareci ve makinist bulma vaadinin, tayyare satabilmek maksatlı olduğu düşünülmüştür²¹⁵.

1912 yılının Ocak ayında başlayan, Deperdussin tayyarelerinin Trablusgarp'a gönderilme meselesi, Mayıs ayında nihayete ermiştir. Rıfat Paşa, tayyarelerin istenilen mevkiye ulaşmak üzere olduğunu 28 Mayıs tarihli mesajında bildirmiştir. Noksan olarak tayyarelerin yedek parçaları gönderilmemiştir. Pilot ve makinist bedellerinin ödendiği belirtilmiş ve Haziran ayı maaşları için 24.000 frank daha istenilmiştir. 29 Haziran tarihli yazışmada, Harbiye Nezaretinin yolladığı telgraftan anlaşıldığı üzere tayyareler henüz Trablusgarp'a ulaşmamıştır. Bir başka telgrafta ise, "*Bizim Trablus'a gidecek tayyarecilerimiz ne oldu?*"

²¹⁴ Bu hususa bir sonraki başlık altında değinilmiştir.

²¹⁵ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 65, 68.

Birçok para verdik. Bunlar da mı bizi aldattı?” ibareleri yer almaktadır²¹⁶. Ayrıca, Trablusgarp Kumandanı Neşet Bey, karargâhta pilot bulunmadığını belirtmektedir²¹⁷.

Tayyarelerin akıbetine dair, araçların Fransızlar tarafından el konulduğu bilgisi bulunmaktadır. Rıfat Paşa'nın telgrafına göre ilk maaşları ödenmiş olan pilotlar ve makinistler, Güney Cezayir'deki Biskra'dan öteye geçmek istememişlerdir. En nihayetinde bu tayyarelere Fransız hükümeti el koymuştur²¹⁸. Temin edilen pilotlar, dindaşlarıyla savaşmak istememişler ve harbe katılmaktan vazgeçmişlerdir²¹⁹.

Deperdussin firması, iki adet iki kişilik tayyarelerin tesliminde başarısız olmuştur. Süleyman Tevfik Efendi'nin girişimleriyle alınan bu tayyarelerden başka Osmanlı Devleti'nin hava gücü envanterine giren iki adet Deperdussin bulunmaktadır. 1912 yılının başında teslim hazırlanan bu araçların bir tanesi iki kişilik keşif, diğeryse tek kişilik mektep tayyaresidir. Kıtâat-ı Fenniye, Paris Sefaretine gönderdiği yazıda, tayyarelerin Selanik yolu ile İstanbul'a gönderilmesini istemiştir. Şubat ayında diplomasını alarak ilk Türk pilotu olan Fesa Efendi (Uluslararası pilot bröve numarası 780), tayyarelerin teslimi için Paris'e gitmiştir. İlk başta tasarlanan, tayyarelerin Trablusgarp'a gönderilme düşüncesi gerçekleşmeyince araçların tesliminde Fesa Efendi görev yapmıştır. Deperdussin tayyareleri 12 Mart günü İstanbul'a getirilmiş²²⁰ ve iki kişilik olana *Osmanlı* ismi verilmiştir²²¹. Bu tayyare ile birlikte, mektepte kullanılmak üzere Romanya'dan Köstence deniz yoluyla getirilen eğitim aracı, Hasköy'de

²¹⁶ Kural, *a.g.e.*, s. 144-145; Tayyarelerin Mart 1912'de Türk hava gücü envanterinin ilk unsurları olduğu düşünüldüğünde, bu tayyarelerin sözleşmeye binaen ayrıca gönderildiği düşünülebilir. Süleyman Tevfik Efendi'nin girişimlerinin sonucunda envantere girmiştir. Ayrıca, Süleyman Tevfik Efendi'nin bu tarihlerde Mösyö Simon ile yapılan ve Robert-Esnolt-Pelterie (R.E.P.) tayyarelerini ihtiva eden sözleşmeyi tenkit ettiği görülmektedir. Deperdussin firmasıyla olan ilişkilerin devamını istemektedir.

²¹⁷ *A.g.e.*, s. 153.

²¹⁸ Kansu, *a.g.e.*, s. 124; Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdür Yardımcısı Yüzbaşı Latif Efendi'nin 29 Mart 1914 tarihli, mektebin envanter kaydını izah eden bildiriminde, bu tayyarelere el konulduğu bilgisi bulunmaktadır. Esir alınan tayyarelerin dışında başka Deperdussinlerin Osmanlı Devleti'nin hava gücü envanterine girdiği görülmektedir. Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 70.

²¹⁹ Aslan, *a.g.t.*, s. 163; Bülent Yılmaz, “İlk Savaş Uçağı Trablusgarp'ta Yakalandı”, *Atlas Tarih*, S. 9, Ekim-Kasım, İstanbul 2011, s. 77.

²²⁰ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 78, 84.

²²¹ Tayyareler 20 Nisan 1912 günü ilk Türk pilotları Fesa ve Yusuf Kenan Efendilere teslim edilmiştir. Yeşilköy'e taşınan tayyarelerin montaj işlemleri başlamıştır. Padişah V. Mehmet Reşat'ın başışıyla alındığı için kendi isteğiyle *Osmanlı* ismi verilmiştir. Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2018, s. 29, 263.

bulunan deniz ambarına konulmuştur. Sandıklar içerisinde montajı bekleyen tayyareler ara sıra havalanmaları için dışarı çıkarılmış ve muhafaza edilmişlerdir²²².

Harita 2:

Deperdussin Tayyarelerinin İstanbul'a Getiriliş Güzergâhı



1.4.3. Teslim Edilmeyen Voisin Tayyareleri

Osmanlı Devleti, Deperdussin firmasının teklifini değerlendirdiği sırada, bir başka tüccarın teklifiyle de eş zamanlı olarak ilgilenmiştir. Osmanlı Harbiye Nezaretinin girişimleri sonucunda, 2 Ocak 1912 tarihinde bir yükümlülük anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmada taraflar, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ile Paris'te bir tayyare şirketinin müdürü olan Mösyö Gabriel Aman'ın İstanbul'da bulunan vekili Mösyö Maks Bahman olmuştur²²³.

Aman'ın taahhüdatına göre anlaşmaya dahil olan Voisin marka tayyaredir. 56.000 frank bedele anlaşılan iki kişilik iki askerî tayyarenin Tunus'tan Trablus'a deve sırtında nakli düşünülmüştür. Tunus-Trablus sınırının dört kilometre doğusunda ve 200 kilometreye kadar belirlenecek bir noktaya tayyarelerin teslimi kararlaştırılmıştır. İki adet tayyarenin ihtiyaç duyduğu yedek parçalar 8000 frank tutmaktadır. İki adet tayyareci ve iki adet makineciye ödenecek toplam meblağ 25.500 franktır. Kiralanacak personelin Trablusgarp'ta üç ay boyunca görev yapacağı sözü verilmiştir. Nakliye bedeli ise 18.000 franktır. Yedek

²²² Kural, *a.g.e.*, s. 166.

²²³ Aslan, *a.g.t.*, s. 162-163.

parçaların nakil masrafı bu fiyata dahildir. Gerekli gaz ve motor yağının teslimi için de para alınmayacağı taahhüt edilmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın taahhüdatında yer alan bilgilere göre, iki tayyare ve yedek parçalar için 64.000 frank gönderildikten sonra alışveriş tamamlanacaktır. Aletlerle birlikte vaat edilen personelin, belirlenen noktaya ulaşmasından sonra nakliye ücreti olan 18.000 frank ödenecektir. Neşet Bey'in komuta kademesinde olması kararlaştırılan pilotlara ve makinecilere barınmak için mesken verilmesi üstlenilmiştir. Ayrıca, yeme-içme masraflarının da karşılanması yükümlülükler arasına girmiştir²²⁴.

Tayyarelerin muhafazası için gerekli hangarın yapılması mukavelede yer almaktadır. Aman'ın vekilinin Trablusgarp'ta serbestçe dolaşp, hangar inşası için uygun bir alan araştırmasına izin verilmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın ısrarlı tutumlarıyla hususa dair her ihtimal düşünülmüştür. Tayyarelerin Trablusgarp'a gönderilememesine mukabil deniz yoluyla İstanbul'a nakledilmeleri belirtilmiştir²²⁵.

Trablusgarp'ta İtalyanların yoğun tayyare kullanımına karşılık vermek amacıyla girişimlerin hızlandırılması istenmiştir. 4 Şubat 1912 tarihli bir yazıda, Aman ile imzalanacak mukavele işlemlerinin çabuklaştırılması talep edilmiştir²²⁶. Bu hususta, Deperdussin firmasıyla bir başka sözleşme imzalamak isteyen Süleyman Tefvîk Efendi, Paris Sefîri Rıfat Paşa'nın üzerinde baskı kurmuştur. Paris sefirinin kaleminden Harbiye Nezaretine, Gabriel Aman'ın sözleşme koşullarının uygun olmadığı belirtilmiştir. Deperdussin firması kastedilerek daha uygun şartlarda hava aracı ve pilot temin edilebileceği üzerinde durulmuştur. 22 Şubat'ta Paris Sefaretinden gelen bilgiye göre, Deperdussin firmasıyla anlaşma gerçekleşmek üzereydi ve Gabriel Aman ile mukavelenin durdurulması istenilmekteydi²²⁷.

İlerleyen süreçte, bu tayyarelerin de Trablusgarp'a gönderilmediği anlaşılmıştır. Aktin imza edilmesinden sonra Gabriel Aman, 24.000 frank daha talep ederek Osmanlı Devleti'ni müşkül bir durumu sokmuştur. Bunun üzerine söz konusu tacir etraflıca araştırılmış ve güvenilmemesi gereken bir kişi olduğu ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti, konuya dair dolandırıldığını beyan ederek, tayyareleri teslim etmeyen Aman ve tayyareciler hakkında

²²⁴ Kural, *a.g.e.*, s. 138.

²²⁵ *A.g.e.*, s. 139.

²²⁶ *A.g.e.*, s. 142.

²²⁷ *A.g.e.*, s. 143; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 65.

dava açılmasını talep etmiştir. Konuyla alakalı hatası ve tembelliği olan herkesin araştırılması emredilmiştir²²⁸. Belgede geçen ifadeler şöyledir:²²⁹ “*Cereyan eden muhaberat neticesinde bu meselede Hükümet-i Osmaniyyenin dolandırıldığı anlaşılmış olmasıyla takib-i keyfiyyetle iktizasının sürat-i ifası zımında bu işe ait evrak dosyasıyla beraber Harbiye Nezareti Hukuk Müşavirliğine tevdi olunmuş idi.*”

1.4.4. Osmanlı Devleti’ne Gelen Pilot Teklifleri

Osmanlı Devleti’ne gelen tekliflerin yanı sıra, bizzat devlet tarafından yabancı basına verilen ilânlar bulunmaktadır. Fransız *Airophile* dergisine ve diğer mecralara verilen ilânlarda; tayyaresi olan havacılara haftalık 240 sterlin, tayyaresi olmayanlara haftalık 80 sterlin verileceği beyan edilmiştir²³⁰. Bazı gazetelerde ise isimsiz duyurular yer almıştır. Bir Fransız olumlu dönüş yapmış, sonrasında Türklerin yanında savaşmak istememesi üzerine Osmanlı saflarına katılmamıştır²³¹.

Trablusgarp’ta, tayyare uçurmak için Osmanlı Devleti’ne yapılan başvurular bulunmaktadır. Almanya’nın Hannover şehrinde bulunan Aug. C. Warneche fabrikası Osmanlı Harbiye Nezaretine müracaat etmiştir. Osmanlı Devleti Trablusgarp’ta tayyare istimali isterse, bu husus için Alman veya Fransız tayyareleri temin edip göndermek isteyen Alman fabrikası, nakliyatı idare edecek bir subay talep etmiştir. Ayrıca, Londra Sefiri Tevfik Paşa’ya da bir başvuru gelmiştir. Kendisini ziyaret eden bir Fransız tayyarecinin Trablusgarp Harbi’ne katılmak istediği belirtilmiştir. Almanya’dan gelen bir başka müracaat daha bulunmaktadır. Karl Şitarker isimli zat anadilinin dışında, İngilizce ve Fransızca bildiğini beyan etmiştir²³². İtalyanlara karşı görev yapmak isteyen bir başka Alman, Arman Pigue Viener’dir. Viener, diğer Alman tayyarecilere nazaran daha isteklidir. Avusturya otomobil ve tayyare fabrikasında eğitilmiş bir tayyareci olduğu anlaşılan zatın, “*Arzu ederseniz her tehlikeyi göze alıp gelirim.*” ifadeleri bulunmaktadır. Bu arzulu tayyareci, Almanca mektubunun altına kısa bir not da düşmüştür. “*Tayyare teşkilâtını tesis etmek istiyorum.*” notu, tayyarecinin geleceğe

²²⁸ Belgede, Aman’ın Mösyö Yahmat isminde birinin vekili olduğuna dair ibare bulunmaktadır. ATASE, OİH, K: 5, D: 26, F: 1-6, bkz. Ek-14; ATASE, OİH, K: 5, D: 26, F: 1-7; Orhan Köksal, “Trablusgarb Harbi’nde Osmanlı Devleti’nin Tayyare Sorunu ve Arayışları”, *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 21-22 Ekim 2019, yay. haz. Gültekin Yıldız ve Serkan Osmanlıoğlu, Millî Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 298.

²²⁹ ATASE, OİH, K: 5, D: 26, F: 1-6.

²³⁰ Kurt, “Trablusgarp...”, s. 261-262.

²³¹ Aydar, *a.g.e.*, s. 45.

²³² Kural, *a.g.e.*, s. 146-148.

dönük bir yatırım düşündüğü ihtimallerini ortaya çıkarmaktadır²³³. Berlin Sefaretinin çalışmaları doğrultusunda, Osmanlı Devleti saflarına katılmak isteyen havacıların müracaatlarının sonuçlarına dair yeterli kayıt bulunmamaktır. Osmanlı Devleti Trablusgarp'a tayyare gönderemediği için bu başvuruların reddedildiği çıkarımı yapılabilir. Nitekim, Almanya'dan gelen tekliflere Osmanlı Devleti'nin sıcak bakmadığı görülmektedir.

Trablusgarp Harbi'nde Osmanlı Devleti'nin tayyare ihtiyacı ve kullanım isteği üzerine Avrupa'nın birçok ülkesinden gelen teklifler bulunmaktadır. Osmanlı Devleti'nde bir tayyare teşkilâtı kurmak isteyen, oldukça istekli Alman Viener'den başka aynı hevesi taşıyan bir Avusturyalı pilot bulunmaktadır. Avusturya'nın Brün şehrinde yaşayan Hans Yurzina isimli mühendis, Paris'ten aldığı bilgi sonucunda Harbiye Nezaretine bir mektup yazmıştır. Her sistem tayyareyi uçurabildiğini beyan eden mühendis, kendi tayyaresine motor inşa ettirdiğinden dolayı Osmanlı Devleti'nden Blériot marka bir tayyare talep etmektedir. Tayyarenin satın alma işinin üstlenilme isteği ile bu talep vurgulanmıştır. Hans'ın mektubundaki ifadeler, iddialı bir havacı olduğunu göstermektedir. Hans, gizlice tecrübeler yaptığını, gece uçuşu gerçekleştirebileceğini, uçuş esnasında rotasını kaybetmeyeceğini ve diğer tayyarecilerden daha seri yol alabildiğini beyan ettiği sözleriyle, tayyareciliğe dair olan yüksek yetilerini ortaya koymuştur. “*Arzu ettiğim aleti bana ihsan ve terk ediniz. Muvaffakiyetimi müşahade edeceksiniz.*” sözleriyle mektubuna devam eden Hans, harbin sona ermesinden sonra Türkiye'de kalarak, bir tercüman vasıtasıyla tecrübelerini aktarmak istemiştir. İlaveten, tayyare mektebi ile tayyare fabrikası kurma isteği de bulunmaktadır²³⁴.

Avrupa'da oldukça tanınmış iki Belçikalı havacı Van den Born ve Jules Tyck'in, Türk saflarında harbe katılacağı söylentileri çıkmıştır. Sonrasında ise bu söylentiler yalanlanmıştır. Trablusgarp'ta Türklerin düşündüğü ve faaliyete geçirmek istediği askerî tayyareciliğe oldukça makul yaklaşım sergileyen bir İngiliz bulunmaktadır. Howard-Wright model bir tayyare pilotu olan Teğmen John Lewis Longstaffe, Trablusgarp'a tayyare göndermenin zorluğunu vurgulamıştır. John, Türklerin bir İtalyan tayyaresi ele geçirmesi durumunda, bu tayyareyi uçurmak için gönüllü olmuştur. Paris Sefaretine çağırılan havacının teklifi reddedilmiş ve pilot emir beklemeden sefaretten ayrılmıştır²³⁵.

²³³ A.g.e., s. 148-149.

²³⁴ A.g.e., s. 293-294.

²³⁵ Kurt, “Trablusgarp...”, s. 258.

Yabancı pilotların yanı sıra, Trablusgarp Harbi'ne tayyareci olarak katılmak isteyen siviller bulunmaktadır. İzmir'de PTT memuru olan Cevdet, havacılığa duyduğu merakını kitaplar okuyarak gidermeye çalışmıştır. Bu kitapların tesiriyle bir tayyare ile harp etme isteğini, Trablusgarp'ta hayata geçirmek isteyerek müracaatta bulunmuştur. İbrahim Ruhi isminde bir mühendis adayı, Avrupa'dan tayyareci getirilmesine sitem ederek kendisinin eğitime yollanması gerektiğini savunmuştur. Eğitim bittikten sonra istenilen her şartta harbe hazır olduğunu belirtmiştir. Suriye ahalisinden Nikola Fares tayyareci olarak Trablusgarp'a gönderilmeyi arzu etmiştir. Evkaf Nazırlığında görevli olan Gürcü asıllı Mehmet Hamit isminde bir memur tayyareci olma isteğindedir²³⁶.

²³⁶ Kural, *a.g.e.*, s. 127-131.

2. HAVA HARP UNSURLARININ TEMİNİ ve KULLANIMI

2.1. Tayyare Komisyonunun Kuruluşu ve Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nin, Trablusgarp Harbi'yle başlayan tayyare ve balon temin girişimleri başarısız olmuştu. Devlet bir taraftan ataşemiliterler aracılığı ile hava harp unsuru temin etmeye çalışmakta, diğer taraftan ülke içi dinamikleri gözeterek tayyare alımı için mali kaynak aramaktaydı.

Tayyarecilikle alakadar olması için yetkili kılınan Süreyya Bey'in münferit çalışmaları henüz başlamıştır²³⁷. Bu konuda ise mesele Trablusgarp'a hava harp unsuru gönderimine dairdir. 13 Ocak 1912 tarihli bir yazıdan anlaşıldığı üzere gündem Fransa'dan alınacak tayyarelerle alakalıdır. Tayyareyi istimal edecek teknik personelin 4700 frank değerindeki mali yükü ilgili nezaretten talep edilmiştir. Maliye Nezareti bütçe yetersizliği beyanından sonra konuyu hükümetin çözmesini istemiştir. Yukarıda da bahsi geçen Mösyö Gans'a verilmek üzere ayrıca bir paranın ihtiyacı vurgulanmıştır²³⁸.

Süreyya Bey, Avrupa'dan istediği kitapları ve raporları incelemiş, Fransa'da bulunan pilot namzetlerine dair bilgiler edinmiştir. Birkaç aylık çalışmanın üzerine İstanbul'da bir tayyare mektebi açılması gündeme gelmiştir. Konuyu Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'ya açan Süreyya Bey ısrarından vazgeçmeyerek kalıcı bir mektep kurulmasına zemin hazırlamıştır²³⁹. Nitekim Fransa'dan gelen raporlara göre eğitimde bulunan subayların kırım bedellerinin fazla olması, Türk tayyareciliğinin gelişimini için bir mektep kurulmasını ön plana çıkarmıştır. Fesa Efendi'nin hiç kırım yapmamasına karşılık Yusuf Kenan Efendi oldukça kırım yapmaktaydı. İstanbul'da kurulacak tayyarecilik müessesenin memleketin teknik kapasitesini yükselteceği üzerinde durulmaktaydı. Süre zarfında Avrupa'da 50-60 tayyareci yetiştirip, eğitim işleriyle yabancı bir öğretmen ilgileneceği düşünülmüştü²⁴⁰.

Osmanlı Devleti'ni tayyare temini konusunda harekete geçiren Trablusgarp Harbi'nin etkileri Mahmut Şevket Paşa'nın sadarete gönderdiği yazılardan anlaşılmaktadır. Harp sırasında tayyarelerin işlevlerini ispat etmesi ve ayrıca Balkan devletlerinin havacılık

²³⁷ Süreyya Bey'in göreve geliş tarihi net değildir. Mayıs 1911'de göreve getirildiği ihtimaller dahilindedir. Bkz. Karacagil, *a.g.e.*, s. 45.

²³⁸ Türkmen, "Türkiye'de Havacılık...", s. 37.

²³⁹ Karacagil, *a.g.e.*, s. 47; Yeni, *a.g.e.*, s. 232.

²⁴⁰ Sıtkı Tanman, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Hava Basımevi, 2012, s. 19.

konusundaki hızlı girişimleri hava harp unsuru ihtiyacını arttırmıştı. Süreyya Bey'in havacılık mektebi projesi için sadareten kırk bin lira istenmiş, tayyarelerin Avrupa'dan satın alınmasının daha uygun olacağı üzerinde durulmuştur. İlerleyen süreçte Mahmut Şevket Paşa'nın ısrarlı tutumları devam etmiştir²⁴¹.

7 Şubat 1912 tarihinde tayyarecilik işleri Kıtâat-ı Fenniye Şubesine devredilmiştir²⁴². Öte yandan çalışmalarını tek başına yürüten Süreyya Bey, havacılık işleri için bir komisyon teşkili önermiştir. Süreyya Bey, Türk ordusunda tayyareciliğin ilk resmi teşekkülü olan komisyon için şöyle demektedir:²⁴³

“Tayyare mubayaaları, inşaat işleri, zabitanın talim ve terbiyesi gibi bir çok mühim hususatın yalnız benim tarafımdan yani Erkânıharbiye Umumiye ikinci şubesine memur benim gibi bir zabıt tarafından ifası kabil olamayacağından ve bu gibi işlerde Erkânıharbiye Umumiye dairesi iştigal edemiyeceğinden tayyarecilik işleriyle meşgul olmak üzere Kıtâatıfenniye Müfettişi Umumiliğine merbut bir komisyon teşkilini teklif ettim. Bu teklifimde kabul edildi.”

Komisyon; İstihkâm Kaymakamı Refik, İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali ve Binbaşı Zeki Beylerden oluşmaktaydı²⁴⁴. Kurulun havacılık işleriyle meşgul olmaya başladığı sırada Avrupa'da bulunan Süvari Yüzbaşı Fesa Efendi 21 Şubat'ta ve İstihkâm Mülâzımı Yusuf Kenan Efendi 23 Şubat'ta eğitimlerini tamamlamışlardır²⁴⁵.

Komisyonun ön tetkikleri neticesinde Süreyya Bey tarafından bir rapor hazırlanmıştır. 5 Mart 1912 tarihinde Erkân-ı Harbiye İkinci Şubeden Kıtâat-ı Fenniye Müfettişliğine rapor sunulmuştur. İnşa edilmesi düşünülen Tayyare Mektebinde senelik öğrenci kapasitesinin 30-40 tayyareci namzeti olacağı belirtilmiş ve toplam eğitim masraflarının 15.000 lira tutacağı hesap edilmiştir. Mektep öğretmenleri ve makinistlerine 5000 lira maaş verileceği düşünülmüştür. Böylelikle personel ve eğitim masrafları yıllık 20.000 lira olarak belirlenmiştir. Rapora göre, Osmanlı subaylarının gerekli eğitimleri alabilmesi ve hesap edilen sayıya ulaşılabilmesi için 15-20 tayyareye ihtiyaç duyulmaktadır. Mektep projesi için

²⁴¹ Karacagil, *a.g.e.*, s. 48-49.

²⁴² Kural, *a.g.e.*, s. 159.

²⁴³ İlmen, *a.g.e.*, s. 21.

²⁴⁴ Aynı yer.

²⁴⁵ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 76-77.

ayrıca bir komisyonun teşkili önerilmiştir. Mektebe ilaveten Paris Ataşemiliterliği ile yapılan görüşmeler sonucunda, İstanbul'da İmalat-ı Harbiye Müdürlüğüne bağlı olarak bir tayyare fabrikasının bedeli 5000 lira olarak belirtilmiştir²⁴⁶. Süreyya Bey'in önerisine göre bu komisyon, Fesa ve Yusuf Kenan Efendilerin, Erkân-ı Harbiyeden bir personelin ve Kıtâat-ı Fenniyyeden iki kişinin katılımıyla oluşturulmalıdır. Beş personellik kurulun öncelikle İstanbul'da mektep için arazi bakması ifade edilerek, alternatif olarak Muratlı, Çorlu ve Edirne seçenekleri de rapora dahil edilmiştir. Mektepte kullanılacak olan alet ve edevat ise Fransa'dan tedarik edilecektir²⁴⁷. Raporun devamında Fesa ve Yusuf Kenan Efendilerin meziyetlerini arttırmaları için iki adet tayyare tedarik edilmesi önerilmektedir. İlaveten altı adet daha subayın Avrupa'ya eğitime gönderilmesi için en uygun seçeneğin Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik Efendi'nin önerisiyle İngiltere'de bulunan Bristol'e ait okulun olması salık verilmiştir²⁴⁸.

Tayyare Komisyonunun çalışmaları neticesinde havacılık işleri hızlanmıştır. Bu doğrultuda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 12 Mart 1912 tarihine Heyet-i Vükela toplantısında Türk askerî havacılığının gelişimi için bir kanun teklifinde bulunmuştur. Paşa, İstanbul'da tayyare mektep ve merkezinin kurulmasını istemiştir²⁴⁹. Tayyare satın alımı için gerekli kaynağın bağış kampanyasıyla temin edilmesi kararlaştırılmıştır. Donanma-yi Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti bu iş için yetkili kılınmıştır²⁵⁰. Sultan V. Mehmet Reşat 1000 altın lira bağışta bulunmuştur. Mahmut Şevket Paşa 30 altın ve maaşının dörtte birini altı ay süreyle hibe etmiştir. İlaveten Erkân-ı Harbiye Reis-i Sanisi Çürüksulu Mahmut Paşa ve karargâh subayları maaşlarının altıda birini cemiyete bırakmışlardır²⁵¹. Mahmut Şevket Paşa durumu cemiyete şöyle bildirmiştir:²⁵²

“Muhteriat-ı cedideden olup askerlikçe fevâid-i mühimmesi tahakkuk etmiş olan tayyarelerin Ordu-u Osmanide dahi tatbikatının vücuda getirilmesi mukarrerdir.

²⁴⁶ ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-42.

²⁴⁷ ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-43.

²⁴⁸ ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-43/1.

²⁴⁹ Türkmen, “Türkiye’de Havacılık...”, s. 37.

²⁵⁰ Kurt, “Türk Hava...”, s. 52.

²⁵¹ Dönemin bağış kampanyasına diğer katılımlar için bkz. Tülay Alim Baran, “Trablusgarb ve Balkan Savaşları’nda Bir Toplumsal Dayanışma Örneği Olarak Tayyare İaneleri”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu, Osmanlı Devleti’nin Dağılma Sürecinde Trablusgarb ve Balkan Savaşları Bildiriler, 16-18 Mayıs 2011*, haz. Prof. Dr. Mehmet Ersan ve Dr. Nuri Karakaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013, s. 607.

²⁵² Tanman, *a.g.e.*, s. 27.

Tesisat-ı lâzimesinin temini için birçok erbab-ı hamîyyet tarafından iane itasına izhar-ı arzu edilmekte olduğu nazar-ı şükran ile görülüyor. Bu bapta ciddî bir teşebbüs vaki olacak olsa memleketimizin hamîyyet-i vataniyye ile meşbu olan umum efradı tarafından ianeye iştirakte ibzal-i himmet olunacağı memul-ü kavidir, donanma ianesinin derc ve hıfziyle hüsnü idaresinde şayanı fahr derecede kemali muvaffakiyeti meşhut olan cemiyet-i aliyyenizce bu vazife dahi deruhte buyrulduğu takdirde ianât-ı mev-uade ve muntazıranın mekâdir-i mühimmeyi bulacağı derkâr olup bu suretle ordumuza büyük bir hizmet daha ifa edilmiş olur. Binaenaleyh cemiyeti aliyyelerince hemen teşebbüsâtı muktaziyyeye tevessül ile bu nama verilecek ianâtın donanma ianesine karıştırılmayarak ayrıca cem ve hıfzı temin olunmak üzere başkaca bir şube teşkili ile ifayı muameleye himmet buyrulması için cemiyeti aliyyenin meileyet-i mübeccelei vatanperveranesine müracaat ve mesaiy-i filiyesine intizar ediyorum efendim.”

Öte yandan bağışları teşvik ve tayyarelerin ordu bünyesinde faydalarını anlatmak adına çeşitli makaleler kaleme alınmıştır. Bu makalelerden biri Süreyya Bey tarafından yazılmıştır. Tayyarelerin gelecekte oynayacağı role yazılarında değinen Süreyya Bey, *Donanma mı? Şimendifer mi?* adlı yazısında hava sınıfının faydalarına da yer vermiştir. Kendisinin neşrettiği *Askerî Cep Takvimi*’nde “...tayyareler büyük orduların lazımı gayri mufarikadır.” ifadeleriyle hava sınıfının vazgeçilmez bir unsur olacağının altını çizmiştir²⁵³.

Tayyare Mektebi için komisyonun arazi arayışları başlamıştır. Mahmut Şevket Paşa mektebin Üsküdar çevresinde yapılmasını istemiş ancak arazi şartları buna el vermemiştir. Mektepte inşa edilmesi planlanan tesisler için 2000 metreye 700 metre boyutlarında düz bir araziye ihtiyaç duyulmaktaydı. Söz konusu meydan 5-10 kilometre çapındaki bir alana kurulacaktı. Ayrıca arazinin etrafında yüksek zeminlerin ve tepelik yerlerin olmaması gerekiyordu. Tayyarelerin iniş ve kalkışları sırasında hava akımlarından korunmaları amaçlanmaktaydı. Bu sebeple Yeşilköy’ün birkaç kilometre kuzeyinde bulunan Safraköy üzerinde mutabık kalınmıştır²⁵⁴. Arazinin Florya’da yaşayan sahipleri Barutçuzadeler’den

²⁵³ İlmen, *a.g.e.*, s. 15; Karacagil, *a.g.e.*, s. 45.

²⁵⁴ Gülten, *a.g.e.*, s. 18.

alanı satın alan Süreyya Bey, Edirne Kalesi için anlaşmaya varılan balonun da parasını Maliye Nezaretinden temin etmiştir²⁵⁵.

Tayyare Mektebinin ihdası için R.E.P. firmasının direktörü Mösyö Simon ile görüşmeler sonuç vermiş 18 Mart 1912 tarihinde bir mukavele imzalanmıştır. Süreyya Bey ve komisyon üyeleri hususa dair bir rapor hazırlamışlardır. Süleyman Tevfik Efendi'nin tavsiyeleri doğrultusunda Simon'un teklifi kabul edilmiştir. Raporun tetkikatı şu üç maddeyi ihtiva etmektedir: “Birincisi, *Dersaadette tesis edilecek tayyareci mektebine ait proje; ikincisi, tayyare mektebi mahallinin intihabı; üçüncüsü ise, orduyu hümayunda tayyareci kıtaatı teşkili.*” Komisyon üyeleri R.E.P. fabrikasının proje ve sistemlerini çok beğenmiştir. Raporunda devamında ise şu cümlelere yer verilmiştir:²⁵⁶

“Evvelâ : Mektep projesi meyanına muhtelif sistemde tayyareleri tetkik ve mukayese için 100.000 Frank konulmuştu; ileride muhtelif sistemde tayyareleri tetkik ederiz, yalnız şimdilik bize mükemmel bir mektep lâzımdır, diyerek tay ettik. Saniyen: Hangarlar, daireler vesaire hakkında tetkikatta bulunduk, memleketimizde mezkûr hangarları inşa etmek daha kârlı olacağı cihetle tarafımızdan inşa edileceğini söyleyerek anların da bedelini de tenzil ettik. Salisen: Mektep meydanının tesviyei türabiyesi için (On bin) frank konulmuştu; bu ameliyat da tarafımızdan icra edilecektir, diyerek çıkardık. Rabian : Yalnız tayyare mektebine ait alet ve edevata sıra gelince anların fiyatında da cüz’i tadilât icra edildi.”

Osmanlı Devleti, geçirdiği olumsuz tecrübelerden sonra R.E.P. firmasıyla makul bir teklifte anlaşmıştı. İki tayyare siparişi verilmiş ve buna karşılık Osmanlı subayları ücretsiz eğitim görmek üzere söz konusu fabrikanın mektebine gönderilmişlerdir. Piyade Kolağası Cemil, Piyade Yüzbaşı Refik, Piyade Yüzbaşı Feyzi, İstihkâm Mülâzımı Salim (Batur), Süvari Mülâzımı Şükrü ve Topçu Mülâzımı Nuri Efendiler Fransa’da bulunan Bucq okulunda eğitime tabi tutulmuşlardır. Topçu Yüzbaşı Salim (İlkuçan) ve Mülâzım Mithat (Tuncel) Efendiler Paris’ten eğitime katılmak üzere mektebe geçmişlerdir. Osmanlı Erkân-ı Harbiyesi, tayyarelerin bir an evvel teslimi konusunca ısrarcı davranmıştır. Özellikle bir adet tayyarenin 27 Nisan 1912 tarihinde gerçekleştirilecek olan padişahın tahta çıkış yıl

²⁵⁵ İlmen, *a.g.e.*, s. 20-22.

²⁵⁶ Tanman, *a.g.e.*, s. 20.

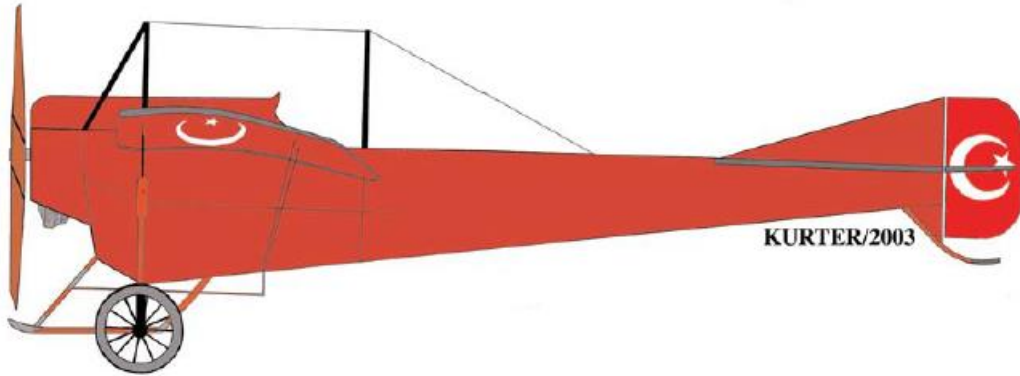
dönümüne yetiştirilmesi istenmiştir. Fabrikanın sağlayacağı bir pilotla merasimde gösteri uçuşu yapılması planlanmıştır²⁵⁷.

Nisan ayında Osmanlı Devleti'nin, Süleyman Tevfik Efendi'nin girişimleriyle satın alınan Deperdussin model ilk tayyareleri İstanbul'a gelmiştir. Diğer taraftan ilk Türk uçucularının da avdetiyle Osmanlı hava sınıfının ilk unsurları böylelikle oluşmaya başlamıştır. Mektep çalışmaları ise hızla ilerlemektedir. Bir ay gibi kısa bir süre zarfında iki tayyare hangarı inşa edilmiştir. Hangarlar 4,5 metre yüksekliğinde ve 16 metre genişliğindedir. Havacılık işlerinde Süreyya Bey'in hızlı ve etkin girişimleri övgüler almasına sebep olmuştur²⁵⁸.

R.E.P. firmasıyla tanesi 30.000 franga anlaşılan tayyarelerden²⁵⁹ bir tanesi padişahın tahta çıkış yıl dönümü için 19-20 Nisan'da İstanbul'a gelmiştir. İngiliz Pilot Gordon Bell ile birlikte iki makinist de gelenler arasındadır²⁶⁰.

Resim 2²⁶¹:

R.E.P. Profil Görüntüsü



Tayyarenin montaj ve diğer hazırlıkları tamamlanmış ve 26 Nisan günü bir prova uçuşu yapılması kararlaştırılmıştır. Süreyya Bey uçuşu bizzat organize etmiştir. Tayyare sabah saatlerinde Yeşilköy'den ayrılmış ve bu civarda 100 metre irtifada katederek inmiştir. 15

²⁵⁷ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 127, Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 37.

²⁵⁸ Karacagil, *a.g.e.*, s. 57.

²⁵⁹ Fransız menşeli tayyarenin Gnome motor gücü 60 beygirdir. Saatte 115 kilometre hıza ulaşabilen 45 dakikada 2000 metreye tırmanabilmektedir. Merasime katılacak tayyareye *Ordu* ismi verilmiştir. *Uçak Albümü...*, s. 2; Kurt, *a.g.t.*, s. 29. Askerî geçiş töreninde Osmanlı kıtalarına eşlik eden ilk hava unsuru olmasından dolayı bu tayyareye *Ordu* isminin verilmiş olması muhtemeldir.

²⁶⁰ İlmen, *a.g.e.*, s. 33; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 125.

²⁶¹ Kurter, *a.g.e.*, C. 2, s. 505.

dakika sonra tekrar havalanan Gordon Bell bu sefer 500 metre irtifada seyretmiştir. İngiliz pilot tecrübe uçuşlarında kademeli bir irtifa artışı göstermiştir. Üçüncü tecrübe uçuşunda Ayvansaray, Beyoğlu ve Üsküdar üzerinden geçilmiş ve yaklaşık 45 dakika süren uçuşta 1000 metre irtifa görülmüştür. Maiyeti ile birlikte Yeşilköy'e gelen Mahmut Şevket Paşa bu uçuşu takip etmiş ve mektep inşaatını denetlemiştir²⁶².

Bell'in tecrübe uçuşlarının hemen akabinde, İlk Türk pilotu unvanına malik Fesa Efendi, *Prens Celalettin* ismi verilen Deperdussin model eğitim tayyaresiyle kısa bir uçuş gerçekleştirmiştir. Böylelikle bir Türk pilotu ilk defa Türk göklerinde uçmuştur²⁶³. Kanatlarına Osmanlı bayrağı takılan *Ordu* tayyaresi ise tedbiren sökülümüştür. Gerekli bakımların yapılmasıyla beraber ertesi gün icra edilecek uçuş beklenmeye başlanmıştır. Bell bu uçuşlardan sonra şu sözleri söylemiştir:²⁶⁴

“Hiçbir zaman şehrinizin görünüşü kadar güzel bir manzara görmedim. Fakat tayyarecilik bakımından İstanbul, hiç te özenilecek bir yer değildir. Burada her dakika hazır olan girdaplar, tayyarenin 40-50 metre düşmesine sebep oluyor. Hürriyet-i Ebediye tepesi ile Beyoğlu üzerinde aksi ceryanlar yüzünden iyice sıkıntı çektim, fakat hava, İstanbul taraflarında nisbeten daha iyice idi.”

27 Nisan günü, Yeşilköy'den kalkarak Hürriyet-i Ebediye Tepesi'ne varacak tayyare uçuşu için Süreyya Bey telgraf istasyonu kurdurmuştu. İstasyonun başında Süreyya Bey bulunmaktaydı. Yeşilköy'de bulunan Fesa ve Yusuf Kenan Efendilerle koordineli çalışılacaktı. Saat 11.05'te Süreyya Bey, tayyarenin 13.00'te uçuşa başlayacağını bildirdi. Pilot Gordon Bell'in kontrolündeki R.E.P., Beyoğlu ve Üsküdar üzerinden dolaşarak geri dönecekti. Tayyare 13.25'te çalıştırıldı ve 100 metre boyunca ilerledikten sonra saat 13.40'ta Yeşilköy'den havalandı. 200 metre irtifada Çekmece yönünde, Marmara ve Makriköy semtlerine doğru uçuldu. Geçilen yerlerde ahali selamlandı. Ardından Hürriyet-i Ebediye Tepesi'ne padişah ile aynı anda varıldı ve tayyare burada bulunan askerî kıtalara eşlik etti. Uçuş takriben bir buçuk saat sürmüştü. Yeşilköy'e inen tayyare Harbiye Nezaretine teslim edildi. Türk havacılık tarihinde bu uçuşun önemi, bir tayyarenin ilk defa bir merasimde

²⁶² Bell'in 1000 metre irtifaya çıktığını gösteren altimetre için bkz. İlmen, *a.g.e.*, s. 30; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 40; Bkz. Ek-15.

²⁶³ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 88; Karacagil, *a.g.e.*, s. 59.

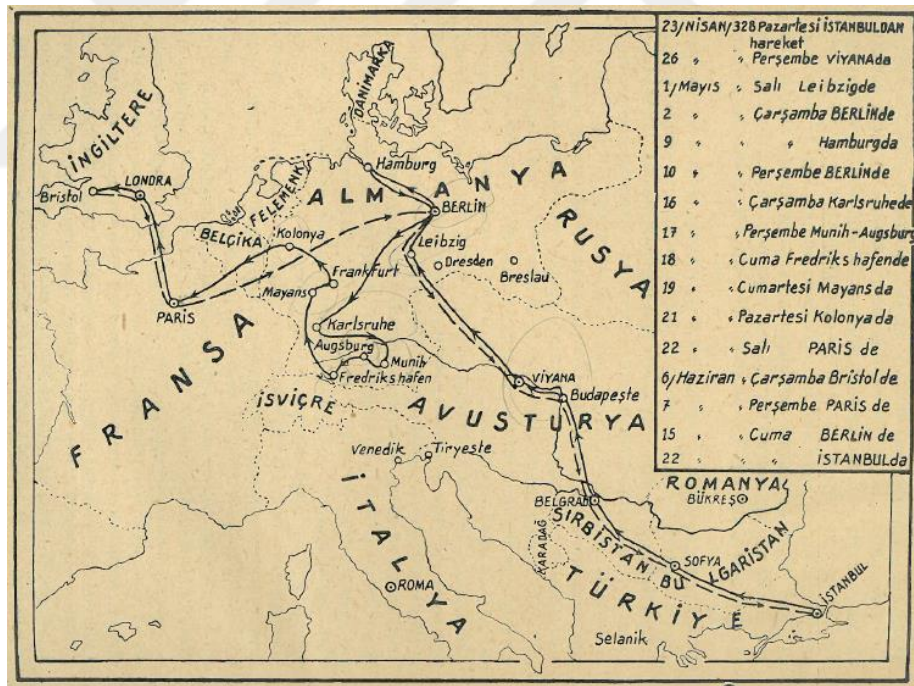
²⁶⁴ Aydar, *a.g.e.*, s. 26.

askerî kıtalara eşlik etmesi olmuştu. Törende; dokuz mektep taburu, yirmi yedi piyade taburu, dokuz ihtiyat taburu, itfaiyeciler, istihkâmcılar, telgrafçılar, nakliye taburları, beş mitralyöz bölüğü, beş süvari alayı on dokuz batarya top iştirak etmişti²⁶⁵.

Gordon Bell'in başarılı uçuşu, Osmanlı kamuoyunda başarılı addedilmişti. Tayyarelerin ordu bünyesine dahil edilerek, teşkilâtlanmış bir hava sınıfının vücuda gelmesi fikri gün geçtikçe daha da kabul görmekteydi. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın ısrarlı tutumu, Süreyya Bey'in kabiliyetiyle desteklenince ordunun ihtiyacı olan muharip hava birliğinin oluşturulması için bir Avrupa seyahatine karar verildi²⁶⁶. Tayyarecilik Komisyonu başkanı Süreyya Bey ile İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali Bey'in Avrupa seyahati 6 Mayıs günü saat 20.30'da Sirkeci'den hareketle başladı. Rotada Avusturya-Macaristan, Almanya, Fransa ve İngiltere bulunmaktaydı²⁶⁷.

Harita 3:

Süreyya Bey'in Avrupa Seyahati Rotası²⁶⁸



²⁶⁵ İlmen, a.g.e., s. 33-37; Karacagil, a.g.e., s. 59; Şehbal, 1 Mayıs 1328/14 Mayıs 1912, No. 52, s. 67; Tören krokisi için bkz. Ek-16.

²⁶⁶ Aykut Canlı, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Askeri ve Sivil Havacılık Eğitimi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2019, s. 53.

²⁶⁷ Yeni, a.g.e., s. 234-235.

²⁶⁸ Harita Süreyya Bey tarafından hazırlanıp neşredilmiştir. İlmen, a.g.e., s. 53.

Mahmut Şevket Paşa, heyete sekiz maddelik bir sual varakası vermiştir. Söz konusu belgenin ilk üç maddesi Tayyare Mektebine dairdir. Geri kalan maddeler güdümlü balonlardan ve tayyarelerden atılacak bombaları ihtiva etmektedir. Bombalara dair direktifler, Trablusgarp Harbi'nde kullanılması düşünülen hava harp unsuru ihtiyacına yöneliktir. “*Gaz fabrikası iki balon idare eder mi?*” sorusu ile balonu uçuracak gerekli gaz için bir fabrika kurulmasının gündemde olduğu görülmektedir²⁶⁹.

Seyahatin ilk rotasında Viyana’da bulunan heyet, 9 Mayıs günü *Wiener Neu Stadt* mektebini ve hangarlarını incelemiştir. Heyette Viyana Ataşemiliteri Black Bey de bulunmaktadır. Süreyya Bey, Avusturyalıların tayyarecilik için bütçelerine dört milyon kron koyduklarını ve Avusturya’nın 24 adet tayyaresi olduğunu bildirmiştir. Ayrıca Etrich Taube tayyaresinin uçuşu izlenmiştir. Black Bey’e tayyarecilğe dair 20 maddelik bilgi talebinde bulunan heyet buradan Fischamend yakınlarında bulunan Stagel Manzbard balonunu tetkik etmiştir. 14 Mayıs’ta Almanya’nın Leipzig şehrine geçilmiş ve burada Daimler sisteminde motorla beraber Etrich Taube ve Nieuport tayyareleri incelenmiştir.²⁷⁰

Heyet 15 Mayıs’ta Berlin’e vardığında, 13 Mayıs tarihli Mahmut Şevket Paşa’nın mektubu ellerine ulaşmıştır. Mektupta İtalyanların Rodos’u işgal edildiği bilgisi verilmiştir. Ordunun moralinin yüksek tutulması ve İtalyan donanmasına bombalar atılması için tayyarelere olan ihtiyaç vurgulanmıştır. Ayrıca seyyar hangarların tesisi üzerinde durulmuştur. 15 Mayıs tarihli bir başka mektupta ise Rodos’un işgal haberi yinelenmektedir²⁷¹.

İşlerin hızlandırılarak balon temininin bir an önce yapılması istenmiştir. Gelen istihbarata göre İtalyanlar dört adet güdümlü balon sayısına ulaşmış ve Çanakkale’yi bombalamak üzere harekete geçmişlerdir²⁷².

Heyet 22 Mayıs’ta Hamburg’a varmıştır. Nobel fabrikası müdürü Miralay Sokolofski ile 25 kilogramlık bombaların satın alımı için anlaşılmıştır. Bir gün sonra Harlan firmasından iki uçak, 50 bomba ve bir pilot kiralamak üzere mutabakata varılmıştır²⁷³.

²⁶⁹ A.g.e., s. 37-38.

²⁷⁰ A.g.e., s. 38-39; Karacagil, a.g.e., s. 61.

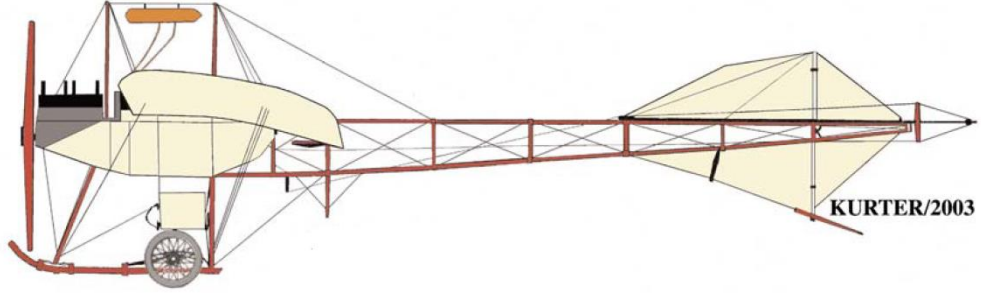
²⁷¹ Köksal, “Trablusgarp Harbi’nde...”, s. 301.

²⁷² Kural, a.g.e., s. 95.

²⁷³ Karacagil, a.g.e., s. 64.

Resim 3:

Harlan Eindecker Profil Görüntüsü²⁷⁴



İlerleyen süreçte Pilot Mülâzım Reinhold Jahnhow ile bir sözleşme teati edilmiştir. Buna göre Yanov, hem pilot hem de eğitmen olarak görev yapacaktır. Yanov'un İtalyanlarla harp etmesi için de anlaşılmıştır. Aylık 1500 marka anlaşılan Yanov'un maaşı harbe dahil olması hâlinde 2000 marka yükselecektir. Harcırah ve gerekli donanım için 1000 mark, sözleşme teatisinin hemen ardından ödenecektir. Pilotun kaza geçirmesi durumunda tedavi masrafları Osmanlı Devleti'ne ait olacaktır. Tedavi sürecinde maaşı verilecek olan Yanov'a, sakat kalırsa senelik 3000 mark tahsis edilecektir²⁷⁵.

Heyet 4 Haziran'da Paris'e geçmiştir. Paris'e geldikleri sırada Mahmut Şevket Paşa'dan üç telgraf alınmıştır. Hava harp unsuru temininin hızlandırılmasını isteyen Paşa, heyetin kısa sürede işlerini tamamlayarak İstanbul'a dönmesini istemiştir. Devlet ricalinin, Süreyya Bey ve heyetinden büyük oranda beklentisi Trablusgarp'ta kullanılmak üzere hava harp unsuru temini olmuştu. Ancak Süreyya Bey'in aynı gün verdiği cevapta, Trablusgarp'a balon nakliyatının mümkün olmadığı yer almıştır. Heyet bir gün sonra R.E.P. ve Deperdussin fabrikalarını gezmiştir. Aynı gün Mahmut Şevket Paşa, heyetin bir an öncesini dönmesi emrini yinelemiştir. Süreyya Bey R.E.P. firmasından iki adet tayyarenin teslim alındığını bildirmiştir. 10 Haziran'da tayyarelerden birinin yola çıkarıldığını beyan eden Süreyya Bey, diğer iki tayyarenin ise bir buçuk aya kadar teslim edileceğini yazmıştır. Aynı gün Blériot fabrikası ziyaret edilmiş ve Süreyya Bey burada bulunan tayyareleri çok beğenmiştir. Bu sebeple Süreyya Bey'in babası Müşir Mehmet Rıza Paşa tarafından orduya Blériot XI model bir tayyare hediye edilmek istenmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın onay vermesi üzerine satın

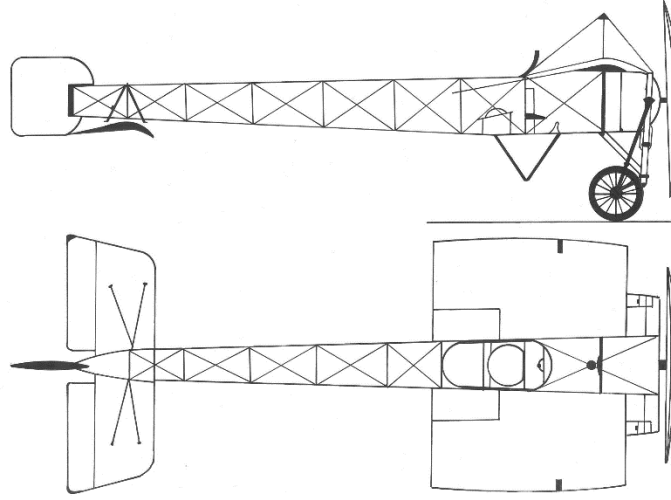
²⁷⁴ Kurter, *a.g.e.*, C. 5, s. 507; Alman menşei Harlan tayyaresi, 100 beygir gücünde Argus motor donanımlıdır. Ağustos 1912'de Türk hava gücü envanterine girmiştir. *Uçak Albümü...*, s. 4.

²⁷⁵ İlmen, *a.g.e.*, s. 58.

alınan bu tayyare, Balkan Harbi başlamadan evvel teslim edilmiştir. Tayyareye *Vatan* ismi verilmiştir²⁷⁶.

Resim 4:

Blériot XI Plan²⁷⁷



18 Haziran 1912 tarihinde heyetin bir sonraki durağı İngiltere olmuştur. Londra üzerinden Bristol'e varılmıştır. Bir gün sonra Bristol'de bulunan tayyare fabrikasına geçilmiştir. Burada bulunan hava araçlarının beğenilmesi üzerine iki adet Bristol Prier-Dickson tayyare satın alınmıştır. İki pilot ve iki makinist için de anlaşma sağlanmıştır. Altı ay müddetle pilotlara 50 sterlin, makinistlere 25 sterlin verilmesi kararlaştırılmıştır. Uçucuların sigorta bedeli ise 100 sterlin olmuştur. Ayrıca yedek malzeme, 60 adet 15'er kilogramlık hava torpili, 120 adet üç buçuk kilogramlık hava torpili ve 18 adet tecrübe torpili mukaveleye eklenmiştir. Bristol'ün sunduğu makul şartlar neticesinde tayyareler belirli bir ödeme planıyla alınmıştır. Osmanlı heyeti ilk taksit bedeli olan 1260 sterlinin bir buçuk ay içerisinde ödeneceği taahhüdünü vermiştir²⁷⁸. İlaveten Türk pilot adaylarının Bristol'e eğitim için gönderilmeleri sözleşmeye dahil edilmiştir. Topçu Mülâzım Saffet, Piyade Mülâzım Mehmet Ali (Kurçer), Piyade Mülâzım Abdullah, Piyade Mülâzım Fazıl, Piyade

²⁷⁶ Kural, *a.g.e.*, s. 163; Kurt, *a.g.t.*, s. 61; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 42-43.

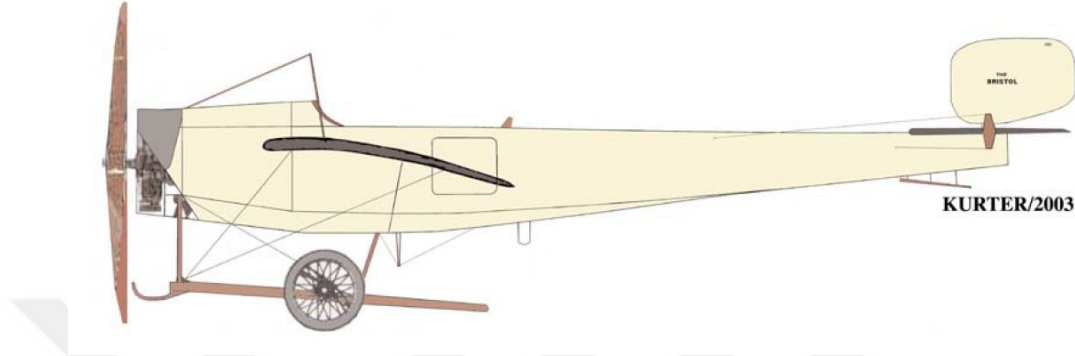
²⁷⁷ Çizer: Orhan Köksal.

²⁷⁸ *A.g.e.*, s. 43.

Mülâzım Sabri, Sanayi Mülâzım Aziz ve Çarkçı Bahriyeli Mülâzım-ı Evvel Fethi Efendiler 1912 yılının Temmuz ayı sonunda İngiltere'ye eğitime gönderilmişlerdir²⁷⁹.

Resim 5:

Bristol Prier-Dickson Profil Görüntüsü²⁸⁰



22 Haziran 1912 tarihinde Harbiye Nezaretinden Süreyya Bey'e gönderilen telgrafta, Tayyare Mektebi için temin edilen Öğretmen Pilot Mösyö Bresson ile yapılan sözleşmenin kabul edildiği bildirilmiştir. İlerleyen süreçte mektep için bir makinist ve marangoz arayışına girilmiştir. Bu sebeple R.E.P. firması ile yeni bir anlaşma imzalanarak mektepte kullanılmak üzere üç adet tayyare siparişi verilmiştir. Makinist ve marangozun da bulunması üzerine toplam maliyet 75.500 frank olmuştur²⁸¹.

Avrupa seyahatini tamamlayan Tayyare Komisyonu üyeleri 5 Temmuz'da İstanbul'a dönmüşlerdir²⁸². Böylelikle ilk Türk uçar birliği kurulmuştur. Seyahatin başında düşünülen Trablusgarp'ta tayyare ve balon kullanım fikri Balkan Harbi'nde gerçekleşmiştir. İlk Türk muharip hava sınıfı, Türk askerî havacılığının muktedir komisyonunun başkanı olan Süreyya Bey ve heyeti tarafından teşkil edilmiştir.

2.2. Balkan Harplerinde Türk Askerî Havacılığı

Balkan Harbi'nin başlamasında en temel dış etken Rusya olmuştur. Bu doğrultuda Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ gibi küçük Balkan devletlerinin Osmanlı Devleti karşısında kışkırtılması Rusya'nın elzem dış politikasıydı. 1877-1878 Osmanlı-Rus

²⁷⁹ Tanman, *a.g.e.*, s. 36; Canlı, *a.g.t.*, s. 59, 396.

²⁸⁰ Kurter, *a.g.e.*, C. 5, s. 506.

²⁸¹ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 46-47.

²⁸² *A.g.e.*, s. 48.

Harbi'ne dayanan bu politika dahilinde Rusya, Ayastefanos ve Berlin Anlaşmaları'nın etkisiyle Balkan devletlerini karıştırmaktaydı. Rusya'nın bu çabaları olumlu şekilde nihayete ermişti. Boğazlarda Rus egemenliğini sağlama çıkarı ile Balkan devletlerinin kendi aralarında anlaşmalarının yolu açılmıştı. Hareket için ise Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp Harbi'nde yenilmesi bekleniyordu²⁸³.

26 Ağustos 1912 tarihinde savaş kararı vererek seferberlik ilân eden Bulgaristan yığınaklanma faaliyetlerine başlamıştı. Diğer Balkan devletleri de Avusturya ve Rusya nezdinde Bulgaristan'ı destekledikleri gibi kendi çıkarlarını da gözetiyorlardı. Osmanlı Devleti ise Bağlaşma devletlerinin savaş hazırlıklarına mukabil 19 Eylül tarihinden itibaren ordu seferberliğine başlamıştı. Bu hazırlıklar Balkan devletlerine savaş ilânı için gerekli nedeni vermiş ve 30 Eylül günü seferberlik durumuna geçilmişti. Zor koşullar altında başlayan Türk seferberliği ise 1 Ekim'de ilân edilmişti. 3 Ekim'de Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ, Bab-ı Ali'ye ortak bir nota verdi ve 8 Ekim'de Karadağ'ın Osmanlı Devleti'ne resmen savaş ilânı ile harbin ilk safhası başlamış oldu²⁸⁴.

Tarafların kuvvet mukayesesinde belirgin farklar bulunmaktaydı. Bağlaşık devletlerin mevcut asker sayısı 468.000 personelden oluşmaktaydı. Türk ordusunda ise mevcuden 303.000 asker harbe hazırlanabilmişti²⁸⁵.

Hava gücü bağlamında Osmanlı Devleti'nin muharip uçar birliğinde iki adet iki kişilik Deperdussin, iki adet iki kişilik Blériot XI, üç adet iki kişilik R.E.P., iki adet iki kişilik Bristol ve iki adet iki kişilik Harlan tayyareleri bulunmaktaydı. 1913 yılında envanter bir adet iki kişilik Blériot XI, iki adet iki kişilik Mars Pfeil ve dört adet R.E.P. tayyarelerinden oluşmaktaydı. Savaşın hemen başında bir adet R.E.P. tayyaresine Sırp el koymuş, teslim edilmeyen Bristol tayyarelerinin de kontratı feshedilmişti²⁸⁶.

Süreyya Bey'in havacılık işlerinden alınmasından sonra Tayyare Mektebinde vaziyet işler hâlde değildi. Mektepte henüz inşaatı tamamlanmamış iki hangardan biri saçtan diğeri ise

²⁸³ *Balkan Harbi (1912-1913)*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1979, s. 1-14; Anlaşmalara dair detaylı bilgi için bkz. Hakan Şallı, *Balkan Savaşları Öncesinde Yapılan Gizli İttifak Anlaşmaları*, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2014, s. 77-88.

²⁸⁴ Cevdet Küçük, "Balkan Savaşı", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 5, 1992, s. 23-25; *Balkan Harbi...*, s. 15-17.

²⁸⁵ *Balkan Harbi...*, s. 30.

²⁸⁶ Karacagil, *a.g.m.*, s. 77.

ahşaptandı. Gerekli binaların inşa edilmemesinden dolayı eğitimler çadırlarda devam etmekteydi. Bu durumun uçucu namzetleri üzerindeki tesiri epey olumsuzdu²⁸⁷.

Osmanlı uçucu personeli, Kolağası Cemal ile birlikte Yüzbaşı Fesa, Refik, Fevzi, Salim ve Mülâzım Nuri Efendilerden oluşmaktaydı. Mülâzım Mithat (Tuncel) ve Şükrü Efendilerin eğitimleri devam etmekteydi. Mülâzım Salim Efendi ise pilotluktan ayrılmıştı. İngiltere’de eğitimde bulunan namzetler de İstanbul’a geri çağırılmıştı²⁸⁸. Bu hususun savaşta oluşturacağı noksanlar Harbiye Nezaretini endişelendirmekteydi. Keşif görevlerinin icrası için tecrübeli pilot arayışlarına girilmişti. Paris Sefaretinin girişimleriyle üç pilot ve makinistle anlaşıldı. Sözleşmeli personel 10 Ekim 1912’de İstanbul’a gelmişti. Daha önce Süreyya Bey’in anlaşma sağladığı iki Alman pilot (Reinhold Jahnhow ve Adolf Rentze) taltif edilerek Osmanlı ordusuna katılmıştı²⁸⁹.

Yunan hava gücü envanterinde dört Farman ve bir Nieuport IV tayyareleri bulunmaktaydı. Beş adet pilotu bulunan Yunan ordusunda iki Fransız pilot da sözleşmeli olarak görev yapmaktaydı. Bulgar ordusu İngiliz, Fransız ve Rus mahreçli tayyarelerle donatılmıştı. Rusya, Fransa, İtalya ve Avusturya’dan pilotlar kiralayan Bulgarlar, Lientenant Loutchiff, Radul Milkov ve Prodan Tarakchiev’in eğitimlerini tamamlayarak orduya katılımıyla en etkin uçar birliği kurmuştu. İngiliz Snowden, Hedley ve İtalyan Giovanni Sabelli de harbe Bulgar saflarında girmişti. Tayyare sayısı 10 ila 20 arasında değişen Sırların pilotları Rus ve Fransızlardı. Karadağ ise Balkan devletlerinin hava gücü açısından en zayıf ayağını oluşturmuyordu. Karadağ harbin başlamasıyla beraber beş adet Rus pilot kiralamıştı²⁹⁰.

Harp sahasında hızlarıyla ön plana çıkan tayyarelerin dışında Osmanlı Devleti’nin bir adet de balonu bulunmaktaydı²⁹¹. Edirne Kalesi’nde kullanılmak üzere Parseval Luftfahrt Flugzeug Gesellschaft firmasına yaptırılan ve bedeli geç ödenerek henüz yeni envantere

²⁸⁷ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 118.

²⁸⁸ Kansu vd, *a.g.e.*, s. 129.

²⁸⁹ Karacagil, *a.g.m.*, s. 77; Çelik, *a.g.t.*, s. 52; Reinhold Jahnhow, Mülâzım-ı Evvel Rütbesiyle Osmanlı ordusunda göreve başlamıştı. Kural, *a.g.e.*, s. 294.

²⁹⁰ Keyüsk, *a.g.e.*, s. 75-76; Karacagil, *a.g.m.*, s. 78-79, Ö. Kürşad Karacagil, “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 115.

²⁹¹ *Şehbal*, 1 Temmuz 1328/14 Temmuz 1912, No. 56, s. 149, “Edirne Keşşaf Balonu”nun fotoğrafları için bkz. Ek-17.

dahil olan sabit balon²⁹², askerî maksatlarla alınmışsa da istenilen etkiyi yaratamamıştı. Bunun sebebi yeterli gazın bulunmaması ve personelin acemi olmasıydı²⁹³. Edirne'nin muhasarası sırasında şehirde bulunan Hafız Rakım Ertür'ün Edirne balonuna dair sözleri ayrıca savaştaki Bulgar balonculuğuna ve balonun kullanımına ışık tutmaktadır.²⁹⁴

“...Geçen sene bizim ordumuza sabit balon geldi. Baloncu birlikleri kuruldu. Savaşın daha başlangıcında Bulgarların sabit balonları Batı Cephesi'nde görüldü. Bizim balonda hiçbir hareket görülüyordu. Bu hal birçok dedikodunun çıkmasına neden oldu. Sonunda bir gün bizim balonumuzu da uçurmaya başladılar. Bir türlü başarılı olamıyorlardı. Balon 40-50 m.den yukarı çıkmıyordu. Hâlbuki gerektiğinde birkaç yüz metreye çıkacak, düşmanı keşfetmeye çalışacaktı. Mesela Doğu Cephesi'ne götürülecek, oradan birkaç yüz metre havaya çıkıp şehri bombardıman eden topların yerlerini keşfedecek, telefonla aşağıya haber verecek. Topçular ateş edecekler, mermilerin ileri ve geri düştüğünü gözetleyip yine haber verecekler. Kısa topların yerini bizim toplara bulduracaktı. İşte, bunların hiçbirisi olmadı. Doğru dürüst balonu uçuramadılar. İştittiğime göre, balonun içerisine doldurulmak üzere bir defalık gaz varmış. Kale çabuk kuşatıldığı için, balona gelecek olan gaz İstanbul'da kalmış imiş. Kale, sabit balondan hiç faydalanamadı. Bulgarlar ise önce Batı Cephesi'ne, sonra Doğu cephesine geçirdikleri sabit balonları ile belki şehrin fotoğraflarını bile alıyorlardı...”

2.2.1. Birinci Balkan Harbi

Osmanlı Devleti'nin Sırbistan'a savaş ilân ettiği 9 Ekim gününde Başkumandanlık Vekaleti, Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğinden Batı ve Doğu Rumeli orduları ve Edirne'nin savunulması için birer tayyare müfrezesinin hazırlanmasını talep etmişti. Müfrezenin Edirne'ye gönderiminin acele olması emredilmişti. Şehrin savunulmasında topçu ateşinin tayyareler tarafından yapılacak keşifler neticesinde tanzim edilmesi

²⁹² 20 Ocak 1912 tarihli bir belgede balon mukavelesinin imzalandığı görülmektedir. Ayrıca balonun muhafazası için inşa edilecek hangar söz konusudur. Kural, *a.g.e.*, s. 110.

²⁹³ Rezzan Ünalp, “Hava Kuvvetlerinin Tarihî Gelişimi”, *Yedinci Askerî Tarih Semineri Bildirileri*, C. 2, Ankara 2001, s. 294; Zafer Orbay, *Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı*, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009, s. 20-21.

²⁹⁴ Ayşe Zamacı, “Birinci Balkan Harbi’nde Edirne Semalarında Bulgar Tayyare ve Balonları”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, Temmuz 2011, S. 2, s. 205-206.

kararlaştırılmıştı²⁹⁵. Bu sebeple Edirne için görevlendirilen Yüzbaşı Refik Efendi, tayyaresiyle beraber yola koyuldu. Ordunun çekilmesi üzerine tayyare ve uçucusu İstanbul'a dönmüştür²⁹⁶. Çerkezköy ve Çorlu'da bu sebeple keşif yapılamamış ve Bulgarların hızla ilerleyişi devam etmiştir²⁹⁷.

Batı Rumeli ordusu için *Vatan* isimli Blériot XI ile bir adet R.E.P. tayyaresi tahsis edilmiştir. Müfreze kumandanlığını Yüzbaşı Fesa Efendi'nin yaptığı müfrezede Mülâzım-ı Evvel Fethi, Mülâzım Nuri, Mülâzım Abdullah Efendiler görev yapmaktadır. Makinist olarak kiralık Fransızlardan biri görevlendirilmiştir²⁹⁸. 14 Ekim'de Selanik'e gelen müfrezenin bir kısmı Köprülü'ye sevk edilmişti. Burada tayyarelerin montaj işlemini yapan Fethi Efendi birkaç keşif uçuşu yapmıştır²⁹⁹. Ayrıca müfrezede beş binek hayvan, beş çadır, altı nakliye arabası, yedi mekkare ile 25 adet de er bulunmaktaydı³⁰⁰.

Kolağası Cemal Efendi'nin kumandanlığında bir tayyare müfrezesi Doğu Rumeli ordusu için görevlendirilmiş ve kiralanan Alman pilotları da müfrezeye dahil edilmiştir. Müfrezeden istenen ilk görev, Yanbolu civarında yığınak yapan Bulgarların keşfedilmesi olmuştur. Keşfin öneminin farkına varılmasına rağmen mevcut koşullar herhangi bir keşfin yapılmasına müsaade etmemiştir³⁰¹. Bu mevcut koşulları beyan eden Kolağası Cemal Efendi, tayyarelerin yağmur altında kalmış ve gerekli bakımların yapılmamış olmasından dolayı görevin icra edilemediğini ileri sürmüştür³⁰².

Kırkkilise (Kırklareli) Muharebesi'nin devam ettiği süreçte 23 Ekim akşamı Osmanlı ordusu Kırklareli'yi terk etmişti. 24 Ekim günü düzensiz şekilde geri çekilen Osmanlı Doğu Rumeli ordusunun iki Harlan tayyaresi de terk olunmuştu. Tayyarelerin düşman eline geçmemesi için tahrip edildiği rapor edilmiştir. Ancak Bulgar General Dimitriev tayyarelerin sağlam olarak ele geçtiğini belirtmiştir³⁰³.

²⁹⁵ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 83-84.

²⁹⁶ Bülent Yılmaz, "Balkan Harbi'nde Hava Gücü, Askerî Havacılıkta Perdenin Açılışı", *Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri*, C. 2, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2006, s. 241-242.

²⁹⁷ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 85.

²⁹⁸ Keyüsk, *a.g.e.*, s. 75; Tanman, *a.g.e.*, s. 105; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 121.

²⁹⁹ Çelik, *a.g.t.*, s. 54; Karacagil, "Balkan Savaşlarında...", s. 80.

³⁰⁰ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 101.

³⁰¹ Karacagil, "Balkan Harbi'nde Türk...", s. 117.

³⁰² Çelik, *a.g.t.*, s. 55.

³⁰³ Ahmet Özbek, *Balkan Savaşlarında Kırklareli (Kırkkilise)*, Kırklareli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2018, s. 57-59; *Türk Silâhlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, C. 3, Ks. 6, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1996, s. 303; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 126.

23-24 Ekim 1912’de Osmanlı ordusunun Kumanova’da aldığı ağır yenilgi sonucunda Sırplar Üsküp’e doğru ilerlemeye başlamıştı³⁰⁴. Batı ordusunun kumandanı Zeki Paşa’nın şifahi emri üzerine tayyareciler Selanik’e dönmüş ve burada birkaç uçuş yapma fırsatı bulmuşlardı³⁰⁵. Selanik’in işgale uğraması ve terk edilmesi üzerine tayyareler yakılmıştı. Tayyarelerden bir tanesi tam yanmayarak Yunanların eline geçmişti³⁰⁶. Bozgun neticesinde Mülâzım Abdullah Efendi esir düşmüştü. Müfreze kumandanı Yüzbaşı Fesa Efendi ve şehirde sıkışan diğer havacılar Selanik’te saklanmışlardı. Fesa Efendi ve arkadaşlarının kaçış hikayesi şöyle aktarılmaktadır:³⁰⁷

“Müfrezeden teğmen Abdullah’ı esir eden Yunanlılar, Fesa ve arkadaşlarını ele geçiremiyordu. Yüzbaşı Fesa dostu cemiyet-i islâmiye âzalarından Mahzenizade Adil beyin evinde bulunuyor ve kılığını değiştirerek cemiyetin bürosunda -eski iskân müdürü ve milletvekili Hacı Mehmet beyin de yardımıyla- bir kâtip gibi çalışıyordu. Bir gün, buradan kaçmak için bulunmaz bir fırsat çıkmıştı. Mısırlı Prens Ömer Tosun Paşa, Selâniğe sığınan muhacir kabilelerini alıp İzmir’e götürmek üzere bir vapur göndermişti. Dostları, bu defa da onu, bir Mısırlı kılığına sokarak Yunan neferlerinin gözü önünde vapura bindirdiler. Gözünde gözlük, başında uzun bir fes ile, tıpkı bir mısırlı gibi yarı arapça ve türkçe konuşan tayyarecimizin hüviyetini bir tek yabancı biliyordu: Adil beyin yakın bir dostu olan İngiliz konsolosu. “Hareketten önce vapurun içi araştırılırken Fesa’nın gizlendiği kilitli kamara, Yunan askerlerine açılmamış ve burası depo olduğu söylenilmişti. Böylece düşman elinden İzmir yoluyla kaçmağa muvaffak olan -Fethi ve Nuri de böyle yapmışlardır- kahraman tayyarecilerimiz, az sonra Yeşilköy’de kendilerini bekleyen arkadaşları arasına dönüyorlardı.”

Bulgar ordusu Çatalca’ya kadar ilerlemiş ve Edirne’yi muhasara altına almıştı. Tayyare ve balonların keşif ve topçu ateşi tanzimi işlevlerinden epey yararlanılmıştı. 28 Ekim 1912 tarihinde Kemal Köyü’nün batısında bulunan sırtlardan sabit balon kaldıran Bulgar hava sınıfı keşif ve gözetleme faaliyetinde bulunmuştu. Bu sıralarda Türk toplarının uçaksavar

³⁰⁴ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi (1912-1913) Edirne Kalesi Etrafındaki Muharebeler*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1980, s. 183.

³⁰⁵ Aydar, *a.g.e.*, s. 27.

³⁰⁶ Osman Yalçın, “Balkan Savaşları’nda Türk Hava Harekâtı”, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, S. 6, 2022, s. 81.

³⁰⁷ Aydar, *a.g.e.*, s. 27; Karacagil, “Balkan Savaşlarında...”, s. 80.

olarak kullanımı netice vermiş ve 29 Ekim’de bir Bulgar balonuyla tayyaresi düşürülmüştü³⁰⁸.

Bulgarlar tarafından oldukça etkin kullanılan hava harp unsurları keşif ve bombardıman yapmaktaydı. Bombardıman faaliyetleri yangınlara sebep olmaktaydı. İlaveten Osmanlı subaylarının Trablusgarp Harbi’nden çok iyi bildikleri, psikolojik hava muharebesi tatbikatı da yapılmaktaydı. Bulgarlar, Edirne muhasarası sırasında bildiriler atarak, bölge ahalisi ve Türk askerleri karşısında moral üstünlüğünü sağlamaya gayret ediyorlardı. Bu bildirilerden birinde şöyle denilmekteydi:³⁰⁹

“Ey Müslümanlar, ey iyi insanlar! Biz sizinle değil, fena hükümetinizle harp ediyoruz. Maksudımız kan dökmek değil, sizi zalim bir idarenin elinden kurtarmaktır. Komşularımız dört taraftan memleketinizi sardı. Kırkkilise, Babaeski, Lüleburgaz, Dimetoka, Üsküp, Priştine, Nevrekop, Kumanova ve diğer çeşitli memleketler tamamen zaptedildi Edirne tamamen kuşatılmış ve İstanbul ile iletişimi kesilmiştir. Emin olunuz ki Edirne’ye imdat gelmesi ihtimali kesinlikle yoktur. Onun için boşuna kan dökmek hiç uygun değildir. Edirne’nin etrafında tam bin topçumuz var. Eğer teslim olmazsanız Edirne mezar ve harabe olacaktır...”

Bu bildirilere karşılık vermek ve askerin moralini yüksek tutmak amacıyla Müstahkem Mevki Kumandanı Şükrü Paşa tarafından 1 Kasım 1912 tarihli karşı bir bildiri yayımlandı. 11 maddelik bildiri, “*Bulgarların tayyare vasıtasıyla öteye beriye beyannâme attıkları görüldü.*” ifadeleriyle başlamaktaydı. Bağlaşık devletlerin ifadelerinin yalan olduğu beyan edilmiş ve ahalinin sakin olması istenmiştir³¹⁰.

Bulgar kuşatması altında bulunan Edirne’ye henüz bir tayyare gönderilememişti. Bu durum ordunun gerekli keşif ihtiyacını karşılamasının önüne geçmekteydi. Bu doğrultuda başkumandanlık, Yeşilköy Tayyare Mektebinden iki tayyarenin keşfe gönderilmesini emretmiştir. Edirne’ye Mülâzım Mithat Efendi’nin, Çatalca yönünde uçarak keşif yapılması için de Yüzbaşı Fevzi Efendi’nin gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Henüz uzun mesafe uçuş tecrübesi bulunmayan Türk tayyarecileri için 210 kilometrelik Edirne hattının aşımı kolay

³⁰⁸ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 86; Hadisenin 31 Ekim günü öğle vakti gerçekleştiğine dair bir bilgi söz konusudur. Bkz. *Edirne Kalesi...*, s. 181.

³⁰⁹ Zamacı, *a.g.m.*, s. 208.

³¹⁰ Karacaçil, “Balkan Savaşlarında...”, s. 82-83.

gözüküyordu. Yakıtın yetip yetmeyeceği de henüz bilinmemekle beraber bu husus tartışılmaktaydı. Sözleşmeli Fransız pilottan bu uçuşun yapılması istenmiştir. Daha önce Çatalca üzerinde bir tayyare kıran Fransız pilota uçuş görevi verilmemiş, keşif görevi Mösyö Granil'e tevdi edilmiştir. Granil görevi kabul etmeyince sözleşmesi feshedilmiştir. Kırım geçiren pilotun da mukavelesinin feshi neticesinde Türk ordusunda sözleşmeli Fransız pilot kalmamıştır³¹¹.

12 Kasım'da Bulgar ordusunun Çatalca önlerine kadar gelmesi ve Osmanlı kuvvetlerinin başarılı savunması neticesinde ateşkes yapılması gündeme gelmiştir. Kasım ayının sonlarına doğru Bulgar bombardımanları yoğunluk kazanmıştır³¹². Bugünlerde Türk ordusunun bir tayyaresi nihayet keşif görevine çıkabilmiştir. Türk hava sınıfının ilk hava harekât görevi olan bu uçuş, 29 Kasım 1912 tarihinde Mülâzım Nuri Efendi'nin kontrolündeki R.E.P. tayyaresiyle icra edilmiştir³¹³. Bir saat otuz iki dakika süren uçuşta Büyükçekmece, Çatalca ve İzzettinköy çevresinde bulunan Bulgar birlikleri keşfedilmiştir. Türk havacılık tarihinin ilk hava harekât görevi olan bu uçuşu Nuri Efendi, *"16 Teşrin-i Sani 328 Cuma günü badez-zeval saat alafranga üçü kırk geçe R.E.P. tayyaresiyle tayran ettim. Büyükçekmece – Çatalca – Karaköy muntakalarına bin beş yüz metreden keşfiyyat yapıp dördü elli iki geçe avdet ile Ayastefanos'a indim."* sözleriyle Başkumandanlık Vekaletine bildirmiştir³¹⁴. Bir gün sonra Kıtâat-ı Fenniye Müfettişliğine gönderilen bir yazıdan bu uçuşun ilk görev olduğu ve Nuri Efendi'nin ödüllendirildiği anlaşılmaktadır³¹⁵.

"Şehr-i hâlin on altıncı günü istikşaf maksadıyla yalnız başına uçarak Ayastefanos'tan Büyükçekmece ve Terkos istikametinde tayyaresiyle uçan, tayyare mektebi müdavimlerinden Mülâzım Nuri Efendi'nin bilhassa bu babda ordumuzda ilk müteşebbis bulunması dolayısıyla hareket-i vakıası cedir-i takdir görülmüş olduğundan mumaileyhin bil-celb memnuniyyet ve teşekkür-i sena-verinin kendisine tebliği tavsiye olunur."

³¹¹ Çelik, *a.g.t.*, s. 56; Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 132.

³¹² *Edirne Kalesi...*, s. 250-251; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 89.

³¹³ Emin Kurt ve Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2018, s. 18.

³¹⁴ ATASE, BHK, K: 174, D: 69, F: 1.

³¹⁵ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 10-14, bkz. Ek-18.

25 Kasım'da başlayan ateşkes görüşmelerinin devam ettiği sırada, 30 Kasım 1912'de Bulgarlar tarafından Fındıklı ile un fabrikasına bomba atılmıştır. Bombalar Karaağaç caddesinin 40 metre yakınında infilak etmiştir. 3 Aralık'ta ateşkes anlaşması imzalanmıştır³¹⁶. Sekiz maddelik ateşkesin üçüncü maddesi tayyare ve balon kullanımının yasaklanmasına yönelik olmuştur³¹⁷.

16 Aralık 1912 tarihinde Londra'da düzenlenen barış konferansında Balkan devletlerinin talepleri reddedilmiş ve Şubat ayında savaş tekrar başlamıştır. Süre zarfında Osmanlı payitahtında yaşanan gelişmeler sonucunda yeni bir hükümet Mahmut Şevket Paşa tarafından kurulmuştur. Havacılıkla ilgili Osmanlı ordusunda çeşitli girişimleri bulunan Paşa, Almanya'dan Mars Pfeil model iki kişilik iki adet tayyare getirtmiştir. Sözleşmeli olarak Mario Scherff ve Walter Fray pilot olarak İstanbul'a gelmiştir. Bu tayyarelerin makinistleri ise Alfred Struck ile Böchme olmuştur. Mars tayyarelerinden biri Gelibolu'ya deniz yoluyla sevk edilmiştir. Rüzgârlı bir havada ağır kırım geçiren tayyare envanter dışı kalmıştır. Fray ve rasıdı Brikner Almanya'ya geri gönderilmiştir³¹⁸.

İlerleyen süreçte Bulgarlar Selimiye Camisi'ne isabetsiz bombardımana girişmişler, Yunanlar yeni takviye ettikleri deniz tayyareleriyle Türk donanmasını hedef almışlardır³¹⁹. 10 Şubat 1913 günü Pilot Fethi Efendiyle birlikte Erkân-ı Harp Binbaşı Sedat (Doğruer) Bey'in rasıt olarak bulunduğu *Osmanlı* Deperdussin'i 800 metre irtifadan Bulgar mevzileri üzerinde keşif yapmıştır. Sedat Bey'in konuya dair Orhan Aydar'a aktarımı dönemin havacılık koşullarını da gözler önüne sermektedir:³²⁰

“...Tayyarenin pilotu Üsteğmen Fethi Bey idi. Ben de o dakikaya kadar hiç tayyare görmemiş tecrübesiz bir subay olarak düşman üzerinde uçacak ve ilk rasıt olacaktım... Beni kayışla koltuğa bağladılar. Ne bende, ne de arkada oturan Fethi'de bir silah, ne de bugünkü tayyarelerde olduğu gibi paraşüt ve teçhizat namına bir şey yoktu. Benim dürbünüm, Fethi'nin de tayyareci başlık ve gözlüğü vardı. Tayyarenin iki yanına ileri ve gerisine şöyle bir baktım. Yelken bezi ile tahta parçaları ve bunların

³¹⁶ Karacagil, “Balkan Harbi'nde...”, s. 118.

³¹⁷ *Edirne Kalesi...*, s. 252.

³¹⁸ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 136; Çelik, *a.g.t.*, s. 57.

³¹⁹ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 92.

³²⁰ Orhan Aydar, “Düşman Üzerinde İlk Keşif Uçuşu Nasıl Yapılmıştı?”, *Havacılık ve Spor*, Mayıs-Haziran 1950, s. 4-5.

arasına bulunan bir motor... Motorun önünde de bir pervane var. Ben önde, Fethi arkada oturduğu için havada motor ve pervane gürültüsü içinde, bağırarak suretiyle anlaşılabiliyoruz.”

21 Şubat 1913 tarihinde bir Bulgar tayyaresinin Rus pilotu esir edilmiştir. Tayyarenin yanlışlıkla Edirne taraflarında bulunan Hacılar mevkiine inmesi sonucu bu hadise gerçekleşmiştir³²¹. 22 Şubat günü Fesa ve Kemal Efendiler, Silivri civarında bir keşif faaliyetinde bulunmuşlardır. Bu uçuş esnasında Bulgar tümeninin ateşine maruz kalmıştır. Çatalca Muharebesi'nin kazanılmasında tayyare keşfinin önemi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Görüldüğü gibi Osmanlı ordusunun istihbarat ihtiyacı arttıkça tayyareler daha çok lazım olmaya başlamıştır. Başkumandanlık bu ihtiyacı 4 ve 5 Mart 1913 tarihlerinde dile getirmiştir. Bu sebeple harp sahasında daha etkin görev icra edebilen bir güdümlü balon satın alınması arz edilmiştir³²².

Dost ateşinden sakınmak için Türk tayyarelerine tanıma işareti konması da bu sıralarda gündeme gelmişti. 6 Mart 1913 tarihinde Erkân-ı Harbiye İkinci Şubenin, Tayyare Mektebi Müdüriyetine gönderdiği yazıda, kanat altına portakala çalan ay-yıldız alameti konması istenmişti³²³. 29 Mart 1913 tarihli Hadımköy Karargâhından gönderilen bir başka yazıda ise Türk askerlerinin kendi tayyarelerine ateşi hakkında verilen bilgi hususu doğrular niteliktedir³²⁴.

17 Mart'ta Çatalca bölgesindeki Bulgar mevzilerini keşfeden Türk hava sınıfı, 18 Mart'ta Büyükçekmece, Söğüt Köyü ve Karamurat çiftliğinin batısında bulunan tepelerin arasındaki düşman avcı hendeklerini, Kadıköy'ün kuzey ve güneyindeki istinat noktalarını ve topçu mevzilerini keşfetmiştir. Bu keşfi yapan Fesa Efendi'ye on altın ödül verilmiştir. Bir başka ödüllendirilen havacı ise Alman pilot Mario Scherff olmuştur. Scherff'in 22 Mart'ta Çorlu-Kumburgaz-Çerkezköy-Akalan hattında yaptığı başarılı keşif faaliyeti bu duruma sebep olmuştur³²⁵.

³²¹ Karacagil, “Balkan Harbi'nde...”, s. 120-121.

³²² Karacagil, “Balkan Savaşlarında...”, s. 85.

³²³ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 5, bkz. Ek-19; Bu işlem için satın alınan boyalar kaybolmuştur. Yapılan araştırma sonucunda boyaların otomobillere ait olduğu sanılmıştır. Daha sonra bu rengin otomobillerde kullanılamayacağı düşünüldüğü için boyalar iade edilmiştir. Çelik, *a.g.t.*, s. 63.

³²⁴ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 5-1.

³²⁵ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 135-136.

24 Mart'ta Fethi Efendi ile birlikte Erkân-ı Harp Kaymakam Enver Bey bir keşif uçuşuna çıkmıştır. Enver Bey'in rasıt olarak bulunduğu uçuş Karadeniz sahilini takiben Karacaköy'e kadar uzanmıştır. Bulgar birlikleri hakkında malumat toplanmış ve Ormanlı Köyü civarında portatif çadırlardan kurulu bir ordugâh görülmüştür. Ormanlı ve Karaca köylerinin boşaltıldığı anlaşılmış ve Belgrad Ormanları civarında herhangi bir unsura rastlanmamıştır³²⁶.

25 Mart 1913 tarihinde Yeşilköy Tayyare Mektebinde üç adet sağlam tayyare kalmıştı. Sağlam olmasına rağmen tayyarelerin hantal olmaları keşif ve gözetleme yapmalarına engel olmaktaydı. Bu sebeple iki adet Blériot tayyaresi alınması istenilmişti. Türk ordusunun harp sahasında istihbarat ihtiyacını gidermek için ise bir başka hava aracı satın alınması kararlaştırıldı. Sabit balonlara nazaran sevki daha kolay olan bir güdümlü balon, 27 Mart 1913 tarihinde görevine geri dönen Süreyya Bey tarafından Berlin'de teslim alınıp İstanbul'a getirilmişti³²⁷.

Türk havacıların keşif faaliyetleri ateşkesten sonra hızlanmıştı. 29 Mart tarihinde Scherff'in pilot olduğu bir tayyareyle rasıt Kemal Efendi Çatalca bölgesini keşfetti. 6 Mayıs'ta Fethi ve Halit Efendiler yine aynı bölgede keşif uçuşu yapmışlardı³²⁸. Balkan Harbi'nin ilk safhasında görüldüğü üzere tayyareler daha çok keşif maksatlı kullanılmaktaydı. Bu husus, çift kişilik tayyare ihtiyacını ve bu ihtiyacın akabinde rasıt subay yetiştirilmesini meydana çıkarmıştı. Bu sebeple Erkân-ı Harp Kemal Efendi'nin nezaretinde rasıt yetiştirilmesine karar verilmiş ve 17 Mayıs 1913 tarihinde mektepteki tayyarelerden bir tanesi bu iş için tahsis edilmişti³²⁹.

Tayyare rasıtlığına dair yayımlanan talimatnameye göre, her fırkadan bir subay seçilecek ve rasıtlık talimi yaptırılacaktır. Eğitim tamamlanır tamamlanmaz peşi sıra yeni subaylar talimlere tabi tutulacaklardır. Görevleri gereği ön koltukta oturan rasıtların bir diğer görevi

³²⁶ ATASE, BHK, K: 174, D: 69, F: 1-6, bkz. Ek-20.

³²⁷ Karacagil, "Balkan Harbi'nde...", s. 120; Osmanlı Devleti'nin ilk kabil-i sevk balonu olan Parseval PL9 Köstence yoluyla İstanbul'a getirilmiştir. 2400 m³ hacminde olan balonun boyu 48 metreydi. Teçhizatla bulunan telsiz sebebiyle keşif sonuçlarının bildirimi daha rahat olacaktı. Bu balona bir bölük teşkilâtı hüviyeti verilerek 100 er tayin edilmişti. Yeşilköy'e bir hangar kurulmuştu. Balon ilk uçuşu 5 Ağustos 1913 tarihinde gerçekleştirmişti. 5 ve 15 Ağustos'ta birer uçuş daha yapılmıştı. 15 Ağustos'ta gerçekleştirilen uçuşta balon yere çakılmıştı. Bu sebeple balon söndürülerek bir daha kullanılamamıştır. Bkz. Kansu vd., *a.g.e.*, s. 144.

³²⁸ *A.g.e.*, s. 138.

³²⁹ Karacagil, "Balkan Savaşlarında...", s. 86.

ise tayyareyi yönlendirmektir. Bu iş talimatnamede şöyle izah edilmiştir:³³⁰ “*Rasıt sağ kolunu sağa uzatırsa tayyareci aleti sağa, yukarı uzatırsa aleti yükseltmeye sevk eder. Yandan aşağı uzatırsa yere doğru indirir. Sol kolunu sola uzatırsa aleti sola döndürür. Eski istikametini aldirmek için sağ kol ileriye doğru uzatılır. Hülâsa tayyareci rasıdın kolunun istikametine dikkatle tayyareyi o tarafa sevk eder.*”

Bu hareketlerle tayyareyi yönlendiren rasıtların tayin olunan istikamete tayyareyi sevk etmek, belirli bir bölgeye giderek arazide bulunan hedefleri keşfetmek ve bu keşifleri kroki üzerinde işaretlemek görev tanımları arasındadır³³¹. Geçici olarak yayımlanan başka bir talimatnameye göre ise namzetlerin sağlıklarında bir beis bulunmaması, soğukkanlı olunması, abartılı konuşulmaması, harita incelemede ve kroki resmetmede iyi olunması aranan şartları oluşturmaktadır³³².

Birinci Balkan Harbi, 30 Mayıs 1913 tarihinde imza edilen Londra Anlaşması gereğince sona ermiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti, Gelibolu Yarımadası haricinde, Midye-Enez hattının batısında kalan topraklarını Balkan devletlerine bırakmak durumunda kalmıştır³³³.

2.2.2. İkinci Balkan Harbi

Yapılan anlaşma gereği Edirne, Trakya ve Dedeağaç Bulgaristan’a; Selanik, Güney Makedonya ve Girit Yunanistan’a; Kuzey ve Orta Makedonya Sırbistan’a, Silistre de Romanya’ya bırakılmıştı. Balkan devletlerinden olan Romanya Birinci Balkan Harbi’ne katılmamasına rağmen bu bölüşüme itiraz etmişti. Sırbistan ve Yunanistan da Bulgaristan’a verilen topraklar hususuna karşı çıkmaktaydı. Bu sebeple Bulgaristan diğer Balkan devletlerine 23 Haziran 1913’te harp ilân etmişti. Romanya’nın da Bulgaristan’a karşı cephe alması üzerine Balkan coğrafyasında yeni bir harp başlamış oldu. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, fırsattan istifade kaybettiği toprakların bir kısmını geri almak için harbe girmişti³³⁴. Bu tarihlerde Osmanlı havacılığını geliştirme çabaları ile sürerken, 11 Haziran günü Mahmut Şevket Paşa’ya bir suikast düzenlenmiştir. Paşa’nın hayatını kaybetmesi üzerine Mehmet Sait Paşa yeni hükümeti kurmuş, Harbiye Nazırlığına Ahmet İzzet Paşa getirilmiştir³³⁵.

³³⁰ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 14-5.

³³¹ Aynı belge.

³³² ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 14-9. Geçici talimatname için bkz. Ek-21.

³³³ Küçük, a.g.m., s. 23.

³³⁴ A.g.m., s. 24.

³³⁵ Çelik, a.g.t., s. 61.

İlerleyen süreçte Osmanlı havacılığında birtakım faaliyetler yaşanmıştır. Osmanlı ordusu bünyesinde mülâzım-ı evvel olarak görev yapan Alman pilot Mario Scherff bir dilekçeyle görevden affını istemiştir. İki makinist de aynı arzu ile 18 Haziran 1913'te başvurmuş ve sözleşmeleri feshedilmiştir. Scherff'in sinir hastalığından dolayı ülkesine geri dönmek istemesi üzerine Türk hava sınıfında yeni bir sorun ortaya çıkmıştır. Mars tayyaresini kullanan Scherff yerine vasıtayı kullanacak pilot problemi yaşanmıştır. Tayyare Mektebinin mevcut subayın bulunduğunu bildirmesi üzerine gerekli işlemler yapılmıştır³³⁶.

Tayyarelerin cepheye taşınması konusunda daha önceden olduğu gibi kamyonlardan vazgeçilmiştir. Yolların bozuk olması sebebiyle gerekli edevatın öküz arabalarıyla taşınması kararlaştırılmıştır³³⁷. Bu sıralarda Türk askerî havacılığının teşkilâtlanma çalışmaları da devam etmiştir. Erkân-ı Harp Kaymakam Enver Bey bu işle iştigal olurken Tayyare Mektebine dair teşkilât ve kadro kendisine gönderilmiştir³³⁸.

Osmanlı ordusunda keşif faaliyetleri 21 Haziran günü başlamıştır. Mülâzım Sadık Efendi'nin Seymenli ve Hasköy istikametinde gerçekleştirdiği hava keşfinde Harmanlı'nın güneyinde bir alaylık ordugâh, Seymenli'nin doğusunda ve Hasköy civarında birer bölük piyade görülmüştür. Bulgar tahkimatının tespit edildiği hava keşfi sırasında Türk tayyaresine yerden etkisiz ateş açılmıştır³³⁹.

Keşif uçuşları sırasında Türk tayyarecileri mühim bir sorunla karşı karşıya gelmişlerdir. Harbin ilk safhasında da görüldüğü gibi Türk askerler, tanıtıcı bir işaret bulunmadığı için kendi tayyarelerine nişan almışlardır. Bu husus Tayyare Mektebi Müdürü Yüzbaşı Veli Efendi'nin Çorlu'da bulunan genel karargâha gönderdiği, 16 Temmuz 1913 tarihli bir yazıyla yeniden gündeme gelmiştir. Buna göre bir Osmanlı tayyaresi olan Mars Pfeil'e Türk birlikleri tarafından ateş açılmıştır. Ateşin sonucunda tayyare kanadı üç farklı yerden isabet almıştır. Kısıtlı Osmanlı hava gücü envanterinin bir tayyaresinin vurulması, pilot ve rasıtlar üzerinde moral bozukluğu yaratmıştır. Daha önce de değinildiği üzere işaretleme için kullanılacak olan boyaların geri gönderilmiş olması, durumu çözmek için farklı yöntemlere başvurulmasına sebep olmuştur. Müdür Veli Efendi bu sorunu “...yarın sabah kıtâatımız

³³⁶ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 15.

³³⁷ Çelik, *a.g.t.*, s. 61.

³³⁸ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 11-8.

³³⁹ ATASE, BHK, K: 570, D: 37, F: 4-6.

üzerinden geçecek olan biri beyaz diğeri satırlı tayyarelerimize ateş etmemeleri için icap edenlere emir ve irade buyrulması müsterhamdır.” şeklindeki uyarısıyla çözüme kavuşturmuştur³⁴⁰.

Türk ordusunun ileri harekâtına katılmak üzere ki adet tayyare Yeşilköy’de hazır edilmiştir. 17 Temmuz’da Çorlu’ya varan ekip geceyi burada geçirmiştir. Ertesi gün Babaeski’de keşif yapılması planlanmış ancak havanın bozuk olmasından dolayı bu plan gerçekleştirilememiştir. Bu sıralarda Türk tayyarecilerinin yaşadığı sorunlardan bir tanesi de hava araçlarının yakıt meselesidir. 23 Temmuz’da Çorlu’dan hareket eden Fethi ve rası Kemal ile Nuri Efendilerin Edirne’ye varışlarında benzinleri de tükenmiştir. Tayyare Mektebinde bulunan bütün benzin stokları bu sebeple harp mahalline gönderilmiştir. Benzin meselesi geçici olarak hallolmasına rağmen oldukça pahalı bir sistemi ihtiva eden tayyarelerin yedek parçaları da ayrıca sorun teşkil etmekteydi. Yeşilköy’de kurulan atölye ufak tefek parçaların tamiratında kullanılmakta ve tayyarenin büyük aksamaları Zeytinburnu’nda bulunan fabrikada onarılmaktaydı. Gerekli edevatın bulunmayışı söz konusu onarımları geciktirmektedir³⁴¹.

Osmanlı ordusu tarafından Edirne’nin geri alınmasından sonra Türk hava keşifleri devam etmiştir. 24 Temmuz 1913 tarihinde Fethi ve Kemal Efendiler tarafından Harmanlı istasyonu, Tırnova ve Köseköy yollarının civarı keşfedilmiştir. Bir gün sonra bir keşif görevi sırasında Nuri Efendi’nin tayyaresi arızalanmıştır. Nuri Efendi yardım talebinde bulunarak, bir teneke Hint yağı, bir teneke benzin ve birkaç edevatla birlikte makinistin gönderilmesini istemiştir. 26 Temmuz’da Blériot tayyaresiyle Kırklareli’ne gelen Fesa Efendi, iki gün sonra Erkân-ı Harp Binbaşı Fuat Bey’le beraber bir keşif uçuşu yapmıştır. Aynı günlerde Kemal Efendi, benzin yokluğundan dört gündür uçuş yapılamadığını bildirmiştir. Rüzgârın şiddetinden hangarı olmayan tayyarelerden birinin telleri kopmuş ve iş görmez hâle gelmiştir. Bu sebeple hangar ve yedek parçalar talep edilmiştir. Tayyare Mektebi Müdürü Veli Efendi, bu isteklere cevaben benzin yokluğunu yinelemiştir. Bu sorun ise 27 Temmuz günü yola çıkarılan benzin ve makinistle çözülmüştür³⁴².

³⁴⁰ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 5-3.

³⁴¹ Karacagil, “Balkan Savaşlarında...”, s. 87.

³⁴² Kansu vd., *a.g.e.*, s. 139; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 103-104.

Havacılığa dair yaşanan sıkıntılar zaman geçtikçe hallolmaya başlamıştır. Bu sebeple keşif uçuşlarının daha verimli yapıldığı görülmektedir. Uzun süreli uçuşlar yapılabilecek kapasiteye ulaşılmıştır³⁴³. 2 Ağustos’a kadar üç keşif uçuşu gerçekleştirilmiş, 9 Ağustos’ta Kırklareli, Ereğli ve Kocatarla istikameti keşfedilmiştir. 10 Ağustos günü Fethi Efendi, Mars Pfeil tayyaresi ile yaptığı keşif sırasında meydana gelen bir arıza neticesinde Meriç Nehri’ne düşmüştür. Tayyare kullanılamaz hale gelmiştir. Fethi ve rası Kemal Efendiler kazayı hafif yaralarla atlattımlardır. Akabinde Nuri Efendi mektepte bulunan Deperdussin tayyaresini alarak görev icrasına devam etmiştir. Salim ve Fazıl Efendiler Bristol ve Blériot tayyarelerini Kırklareli’ne götürmüşlerdir. 14 Ağustos’ta Fazıl Efendi Bristol marka tayyaresiyle keşif görevi yapmıştır. 24-25 Ağustos tarihlerinde şiddetli yağmur neticesinde tayyarelerin çadırdan hangarları yıkılmıştır. İki tayyare de hasar görmüş, tamirleri kısa sürede yapılmıştır³⁴⁴.

Ağustos ayında zorlu şartlar altında devam eden keşif uçuşları Eylül ayında da devam etmiştir. 7 Eylül 1913 tarihinde Nuri ve Cafer Efendiler Edirne, Cebeci ve Harmanlı civarında bir saat otuz beş dakika süren keşif yapmışlardır. Bu keşif sırasında Bulgarlar tarafından tayyareye ateş açılmıştır. Sağ kanadından isabet alan tayyareye ve havacılara zarar gelmemiştir. 18 Eylül’de Fazıl Efendi’nin kontrolündeki Bristol tayyaresi, bakımsız olması sebebiyle inişte hasara uğramıştır. 22 Eylül’de Nuri ve Sadık Efendilerin uçuşu sırasında tayyarenin silindir pistonu kopmuştur. Ağaçlık bir bölgeye zorunlu iniş yapılmıştır. Harbin sonlarına doğru her ihtimal düşünülerek, tayyarelerin fırtına ve yağmurdan korunması için hangar yapılması kararlaştırılmıştır³⁴⁵.

Balkanlarda yaşanan muharebeler esnasında henüz yeni teşkil olunmuş hava sınıfının ihtiyaçları ayyuka çıkmıştır. Konunun tertibe kavuşturulması için 23 Eylül 1913’te Süreyya Bey bir rapor sunmuştur. Askerî havacılığın özel bir şubeye bağlanarak, bütçe tahsisatına ve konuya dair uzman kişilerin çalıştığı bir teşkilât hâline getirilmesi önerilmiştir. Ayrıca havacılığın teşkilât yapısı ve mali portresi de sunulmuştur³⁴⁶.

³⁴³ Karacagil, “Balkan Harbi’nde...”, s. 122.

³⁴⁴ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 139.

³⁴⁵ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 107.

³⁴⁶ Çelik, *a.g.t.*, s. 63.

29 Eylül 1913 tarihinde Bulgarlar ile İstanbul Anlaşması'nın imzalanması üzerine Türk hava sınıfının ilk muharip görevi sona ermiştir. Balkan harbinin her safhası, Osmanlı Devleti'nin havacılık konusunda henüz teşkilâtlanamadığını ve gerekli ihtiyaçların temin edilemediğini göstermiştir.

2.3. Balkan Harpleri Sonrasında Yaşanan Türk Havacılık Olayları

2.3.1. Uzun Menzilli İlk Uçuş

Türk ordusunun Çatalca'dan Edirne'ye başarılı ileri harekâtı esnasında Türk tayyareleri, bölgede bulunan alanları kullanmışlardı. Edirne ve Kırklareli'nin kurtarılması, bu alanların kullanımına zemin hazırlamıştır. Böylelikle görevleri biten uçucuların, tayyareleri ile birlikte Yeşilköy'e dönmeleri emredilmiştir. Türk pilotlar, İstanbul'a dönüşlerinde hiçbir meydana inmeden direkt uçuş planlamışlar ve ilk defa uzun menzilli bir uçuş fikri ortaya atılmıştır. Bu duruma sebep olarak, Fransız pilot Brindejon de Moulinais'in Haziran 1913'te Paris'ten Berlin'e uğramak suretiyle Varşova uçuşu gösterilebilir. Fransız havacının 1300 kilometre uçuşması diğer pilotlara ilham olmuştur³⁴⁷. Planlanan bu uçuş başarılırsa, Balkan Harbi'nin ikinci safhasında etkin kullanılan hava araçları teşmilinde Türk tayyareciliği daha da pekişecektir.

Uzun menzilli uçuş düşüncesinin tatbiki için gerekli şartlar; Fransız Pilot Daucourt ve makinist Henri Roux'nun Paris-İstanbul-Kahire hava seyahatine karar vererek, 1 Ekim 1913 tarihinde havalanmaları ile oluşmuştur. İstanbul'da konaklayacak Fransızları karşılamak üzere Edirne Tayyare Müfrezesi Kumandanı Mülâzım-ı Evvel Osman Nuri Efendi başkente çağırılmıştır. Nuri Efendi bu yolculuğu tek seferde tamamlamayı düşünmüş ve bu doğrultuda harekete geçmiştir³⁴⁸. Kolordu Telsiz-Telgraf Müfrezesinden Mülâzım Hami Efendi'nin rasıt olması kararlaştırılmıştır. Nuri ve Hami Efendiler, 24 Ekim 1913 günü *Prens Celalettin*³⁴⁹ isimli Deperdussin ile saat 07.35'te Edirne'den havalanmışlardır³⁵⁰. Havacılar,

³⁴⁷ Gaye İnan, *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2005, s. 27.

³⁴⁸ A.g.t., s. 28.

³⁴⁹ Mısırlı Prens Celalettin'in bağışlarıyla satın alınmış ve bu sebeple kendi ismi verilmiştir. Kurt, a.g.t., s. 263; Ferit Arı, *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İstisnalar*, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Burdur 2017, s. 104; Keyüsk, a.g.e., s. 49.

³⁵⁰ Kansu vd., a.g.e., s. 140; Çelik, a.g.t., s. 65; Mevzu-i bahis tayyare, 22 Eylül 1913 tarihinde bir kaza geçirmiştir. Nuri Efendi'nin kullandığı Deperdussin, motor piston kollarının kırılması neticesinde Tunca ile Meriç arasında bir yere düşmüştür. Pilot ve Rasıt Mülâzım Selim Sadık Efendi kazadan yara almamışlardır. Hafif geçirilen kırımından sonra tayyare onarılmış ve uçuşu hazır hale getirilmiştir. Tanman, a.g.e., s. 107; Kurt,

Edirne'den ayrıldıktan sonra bir sis tabakasının içinde kalmışlardır. Bu husus, Nuri Efendi'nin İstanbul güzergâhını iç güdülerıyla bulmasına yol açmıştır. Ayrıca bu dezavantajı kırmak için tayyare, hava tabakasının yüksek bölgesinde rüzgârın daha az olması sebebiyle 800 metre irtifada seyretmiştir³⁵¹. Çorlu'ya gelindiğinde, sisin kalınlığının artması ve bölge arazisinin engebeli yapısı havada dalgalanmalara sebep olmuştur. Tayyarenin hız dengesindeki tertibi sorunu aşmaya yetmiştir. Ancak Nuri Efendi, rotayı saptayabilmek için 400 metre irtifaya düşmüş ve yolculuk güçlü hava akımlarına ve sarsılmalara rağmen başarıyla tamamlanmıştır. Edirne-Babaeski-Çorlu-Çatalca güzergâhının ardından Yeşilköy'e ulaşılmıştır³⁵². Türk askerî havacılığının, 240 kilometrelik ilk uzun mesafeli uçuşu böylelikle üç saat beş dakika sürmüştür. Uçucular, onar lira ile ödüllendirilmişlerdir.³⁵³

Harita 4:

Uzun Mesafeli İlk Uçuş Güzergâhı



a.g.t., s. 65; Ayrıca, Osmanlı tayyarelerine tanıma işareti konulması Balkan Harbi'nde gündeme gelmişti. 6 Mart 1913'te özel işaret konulması kabul edilmişti. Bkz. Bölüm 2.2.1. İşaretlemede kullanılacak boyanın kaybolmasına üzerine bu işlem daha sonra, kanat altına ve istikamet dümenine ay-yıldız yapılması suretiyle tatbik edilmiştir. Çelik, *a.g.t.*, s. 63; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 164; *Prens Celalettin* tayyaresinin, dönemin basınında yer alan tanıtma işaretli fotoğrafları için bkz. Ek-22.

³⁵¹ Dönemin Deperdussinlerinde, hız ve motor devir göstergesi bulunmamaktaydı. Bu sebeple rasıtlar haritaya bakarak, geçtikleri yerlerde bulunan işaretlere göre rota belirlemekteydiler. Tayyarenin yerden yüksekliği ise portatif bir barometre sayesinde saptanmaya gayret edilmekteydi. Bu sebeple bir sis bulutu, pilotların yönlerini tahmini olarak bulmalarına sebep olmaktaydı. Kurter, *a.g.e.*, 185; Çelik, *a.g.t.*, s. 65; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 123.

³⁵² *A.g.e.*, s. 123.

³⁵³ Tanman, *a.g.e.*, s. 108.

2.3.2. Marmara Denizi'nin Tayyare ile İlk Kez Geçilmesi

Türk havacılık tarihinde yaşanan başka bir ilk, Marmara Denizi'nin havadan geçilmesi hadisesidir. Daha önce bahsi geçen Louis Blériot'nun Manş Denizi'ni geçişi tüm Dünya'da yankı bulmuş ve sonrasında yetişen havacılar böyle bir başarıyı yakalamak istemişlerdir³⁵⁴. Hadisenin ortaya çıkışı, ilk uzun menzilli uçuşla aynı noktadadır. Daucourt ve Roux'yu İstanbul'da karşılamak üzere çağrılan diğer Türk havacıları; Pilot Topçu Yüzbaşı Salim ve Kırklareli Tayyare Müfrezesi Kumandanı Erkân-ı Harp Yüzbaşı Kemal Efendilerdir³⁵⁵. Salim Efendi'nin pilot, Kemal Efendi'nin rasıt olarak yer aldığı iki kişilik Blériot tayyaresi, 29 Ekim günü Kırklareli'den Yeşilköy'e varmak için havalanmıştır. Salim Efendi, Nuri Efendi gibi yolculuğu tek seferde tamamlama isteğindedir. Yolculuğun seyri yine yoğun sis tabakasıyla zorlaşmıştır. İstikamet korunmaya çalışılarak bir saat kırk dakika sürmesi planlanan 180 kilometrelik mesafe tamamlanmaya gayret edilmiştir. Uçuşun devamında yoğun sis ve hava mukavemetinin etkisiyle tayyarenin pervane devir adedinde sorunlar ortaya çıkmıştır. Silindirlerin de bozulması üzerine hava aracının hızı ziyadesiyle azalmıştır. Tayyarenin, tahmin edileceği üzere zorlaşan kontrolü riskli bir hâl almıştır. Bu sebeple uçucular, İstanbul'a dair herhangi bir emarenin bulunmadığı istikamette düzlük bir alan bulmaya çalışmışlardır. Pusulada beliren farktan dolayı mevki tayini de yapılamamıştır. Seçilebilen ilk düz alana inen havacılar nerede olduklarını, indikleri mahalde bulunan köylülerden öğrenmişlerdir. Öyle ki, bir ara Sapanca üzerinde oldukları zannına kapılan Salim ve Kemal Efendiler, Manyas Gölü üzerinden geçerek, Bandırma'nın Erikli Köyü'ne indiklerini anlamışlardır³⁵⁶. Salim Efendi, Orhan Aydar'a aktardığı hadiseyi şöyle anlatmaktadır:³⁵⁷

“Altımızdan vapur bacalarından çıkan dumanlar gibi sis fişkırıyordu. Bu yüzden mevkimizi tayin edemiyorduk. Ben İstanbul yerine Anadolu toprakları üzerine düştüğümüzü anlamıştım. Çünkü pusulada 15 derecelik bir fark buluyordum. Fakat Kemal merhum, Istranca üzerlerinde olduğumuzu iddia ediyordu. Tam bu sırada karşımızda bir göl belirdi. Evvelâ Sapanca sandık, Manyas imiş.

³⁵⁴ Bkz. Giriş.

³⁵⁵ *Servet-i Fünun*, 24 Teşrin-i Evvel 1329/6 Kasım 1913, No. 1170, s. 620, Bkz. Ek-23.

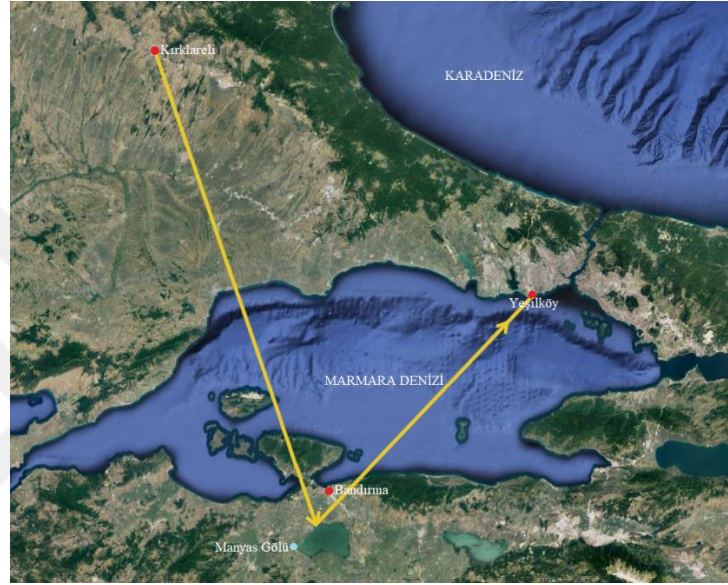
³⁵⁶ Tanman, *a.g.e.*, s. 109; Fikret Arıt, “Marmara'yı Aşan İlk Türk Uçağı”, *Yıllarboyu Tarih*, S. 3, Mart 1984, s. 41-42.

³⁵⁷ Aydar, *a.g.e.*, s. 50-51.

Yere inince köylüler etrafımızı almış, fakat hiçbiri yanımıza sokulmamıştı. Başımızdaki kaskları gören köylülerin bizi yabancı sandıklarını anlamıştım. Başlıklarımızı çıkardıktan sonra köylülere doğru ilerledim ve bağurdım: -Yahu merhaba demek yok mu? Sevinerek yaklaştılar ve tayyaremizi güzelce silip temizledikten sonra o gece bizi misafir ettiler.”

Harita 5:

Salim ve Kemal Efendilerin İzledikleri Güzergâh



Ayrıca, Salim Efendi'nin yakındığı bir konu bulunmaktadır. Louis Blériot'dan daha fazla mesafe katettiklerini ve başarılarının dikkat çekmediği üzerinde durmaktadır³⁵⁸.

Salim ve Kemal Efendiler, ertesi gün sabah tekrar yola çıkarak, önce Bandırma'ya, ardından İstanbul'a hareket etmişlerdir. Böylelikle Türk havacılık tarihinde tayyare ile ilk defa denizin geçilmesi yanlışlıkla da olsa, Salim ve Kemal Efendiler tarafından gerçekleştirilmiştir. Böylelikle Marmara Denizi bir gün arayla iki defa tarafından aşılmıştır³⁵⁹.

2.3.3. Şehirlerarası İlk Kol Uçuşu

Türk askerî havacılığı, ilk hava savunma ve ilk muharip hava harekâtının ardından, birtakım ilklere sahne olmaktaydı. Uzun menzilli uçuş ve Marmara Denizi'nin tayyare ile geçilmesini

³⁵⁸ A.g.e., s. 53.

³⁵⁹ Kansu vd., a.g.e., s. 140.

takiben güven tazeleyen Türk havacıların bir sonraki görevi şehirlerarası ilk kol uçuşu olmuştur.

23 Kasım 1913 tarihinde, Yüzbaşı Fesa Efendi'nin filo kumandanlığında üç Osmanlı tayyaresi üçlü kol hâlinde Yeşilköy'den havalanmıştır. Fesa Efendi rasıdı baloncu Fevzi ile beraber Blériot tayyaresindedir. Aynı model tayyarenin pilotu Mülâzım-ı Evvel Mehmet Fethi Efendi'nin rasıdı bir makinist olan Aziz Bey'dir. Üçüncü Deperdussin tayyaresinde ise Mülâzım-ı Evvel Fazıl Efendi yalnız olarak suud etmektedir³⁶⁰.

Çorlu üzerinde hafif esen rüzgâr tayyareleri yalpalamaya başlamıştır. Bulutların yoğunlaşmaya başladığı Karıştıran Ovası'nın ardından Lüleburgaz'ın geçilmesiyle, bulut tabakalarının yoğunlaşmaya başladığı görülmüştür. Bu sebeple Fesa Efendi'nin yönlendirmesiyle tabakaların üstüne çıkılmıştır. Çoğu bulutlu geçen güzergâhın devamında Babaeski ve Havsa üzerinden geçilerek toplamda bir saat kırk dokuz dakikada Edirne'ye varılmıştır³⁶¹.

Böylelikle ilk kol uçuşu Yeşilköy-Edirne arasında tamamlanmıştır. Havacılar, Edirne'de müfreze kumandanı Osman Nuri Efendi tarafından karşılanmıştır. Öğle yemeğini müteakip saat 14.00'te şehirden ayrılan filo uçucuları, iki saat yirmi dakika sonra Yeşilköy'e avdet etmişlerdir. Toplamda 400 kilometreden fazla mesafe kat edilmiştir³⁶².

³⁶⁰ Aydar, *a.g.e.*, s. 53; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 141.

³⁶¹ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 124-125. İniş sırasında, Fesa Efendi'nin soğukkanlılığı ve tecrübesi sayesinde muhtemel bir kazanın atlatıldığı aktarılmaktadır: “Birdenbire bulutlar arasından Selimiye'nin ince minareleri göründü. Toplanan filo, bir dönüş yaparak güzel bir geçişle şehri selâmladı ve sonra Tunca ve hastahaneyi geçerek kışla meydanına doğru yöneldi. Meydan, talime çıkmış askerle dolu idi ve bunlar ömürlerinde ilk defa tayyare görüyorlardı. En öndeki tayyarenin gaz keserek üzerlerine doğru alçaldığını gördükleri halde meydanı boşaltmak hiç kimsenin hatırına gelmiyordu. Bu yüzden filo komutanı çok zor bir durumu düşmüş ve birçok defalar bu hareketini tekrarlamak mecburiyetinde kalmıştı. Bunun arkasından gelmekte ve meydan üzerinde geniş daireler çizmekte olan Fethi ve Fazıl'ın tayyareleri de turlarını bitirmişler, inişe geçmeğe hazırlanmışlardı. Bu anda filo komutanının mehareti ve soğukkanlılığı imdada yetişmeseydi, belki de kendileri ile beraber birkaç askerimizin hayatına malolacak bir kazanın önüne geçilemiyecekti. Yüzbaşı Fesa kararını vermişti: askerlerin toplanmasına ve tayyarelere karşı koşuşmalarına mâni olmak için hastahane taraflarına gidiyormuş ve buralardan uzaklaşıyormuş gibi yapacak ve sonra da asker o tarafa seğırtince, birdenbire dönerek tayyarenin başını meydana dikecekti. Ve öyle yaptı. Tayyare sanki önünde yükselen talimhane duvarlarını görmemiş gibi yere kondu ve sonra tekerlek hızını almadan pilot birdenbire tayyaresinin başını geriye çevirdi. Böyle yapmasa idi, on metre ilerisindeki duvarlara çarpacak ve tayyaresini kıracaktı.” Aydar, *a.g.e.*, s. 54.

³⁶² *A.g.e.*, s. 55; Tanman, *a.g.e.*, s. 111; Kansu vd., *a.g.e.*, s. 141.

Harita 6:
İlk Kol Uçuşu Güzergâhı



2.3.4. Uçan İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım

Osmanlı Devleti, mevcut hava harp unsuru ihtiyacının ekonomik alt yapısını oluşturmak için başlattığı bağış kampanyasına ilgiyi arttırabilmek için birtakım girişimlerde bulunmuştur. Bu doğrultuda, 7 Kasım 1913 tarihinde 1'inci Kolordu Kumandanı Cemal Paşa ve Dahiliye Nazırı Talat Bey, Fethi Efendi'nin kullandığı *Osmanlı Deperdussin*'i ile uçurulmuştu³⁶³. Devlet adamlarının haricinde bazı kişi ve kuruluşlar da bu kampanyaya dikkat çekmek istemekteydiler. Uçan ilk Türk gazete yazarı unvanını alan Vehbi Bey de yine bu sebeple uçurulmuştu³⁶⁴. Buna benzer girişimlerle, Osmanlı ordusunun modernizasyon sürecinin son ürünü olan tayyarelerin ehemmiyeti üzerinde durulmaktaydı.

Duruma binaen bir cemiyet, kampanyaya sahip çıkarak, Osmanlı havacılığının geliştirilmesi yönünde harekete geçmiştir. Dönemin kadın hakları müdafii; Osmanlı Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti, üyelerinden birinin tayyare ile suuduna karar vermiştir. Cemiyet üyelerinden Belkıs Şevket Hanım'ın gönüllü olması üzerine gerekli hazırlıklar başlamıştır³⁶⁵. Bu gönüllülük hadisesine, Kadınlar Dünyası dergisindeki yazılarında değinen Belkıs Şevket Hanım, kadınların tayyarelere kayıtsız kalmaması gerektiğini belirtmiş, Batılı

³⁶³ *Polis Mecmuası*, 16 Teşrin-i Sani 1329/29 Kasım 1913, No. 9, s. 196-197.

³⁶⁴ Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 194.

³⁶⁵ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 143; Vedat Sarıkaya, "Uçan İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım", *Uçan Türk Dergisi*, Aralık 1999, s. 8.

hemcinsleriyle mukayesede geri kalınmaması ve bu ileri düşüncenin ispat edilmesinin gerekliliği ile gönüllü oluşunu izah etmiştir³⁶⁶.

Cemiyet, kararı alınan ve misafir uçucusu belirlenen yükseliş için gerekli izni almak üzere harekete geçmiştir. Cemiyetin kurucularından Ulviye Mevlan Hanım'ın eşi bu işin çözümünde görevlendirilmiştir. Tayyare Mektebi Müdürü Binbaşı Veli Bey'in olumlu görüşünü takiben 1'inci Kolordu Kumandanlığı da gerekli izni vermiştir³⁶⁷.

Uçuş mahalli için Yeşilköy Tayyare Mektebi seçilmiş ve 30 Kasım 1913 tarihinde uçulması kararlaştırılmıştır³⁶⁸. Herhangi bir hava muhalefetine mukabil bir gün sonra da uçulması ihtimaller dahiline girmiştir³⁶⁹.

Belkıs Şevket Hanım'ın misafir olarak katılacağı uçuşun pilotunun, Mülâzım-ı Evvel Fethi Efendi'nin olması üzerinde mutabık kalınmıştır. Bu doğrultuda *Osmanlı* Deperdussin'i hazırlanmaya başlanmıştır³⁷⁰.

Hava şartlarının uygun olmasıyla beraber Yeşilköy Tayyare Mektebinde gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır. Mektep müdürü ve personelinin hazır bulunduğu karşılamadan sonra Belkıs Hanım'a uçuş teçhizatı verilmiştir. Fotoğraflardan da anlaşılabileceği üzere, uzun uçucu ceketi, uçucu başlığı ve gözlüğü Belkıs Hanım'a giydirilmiştir³⁷¹. Günün anısına, cemiyet üyelerinin tayyare önünde fotoğrafı çekilmiştir. Heyecanlı bir kitlenin yoğun coşkusuyla tayyareye binilmiştir. Bu noktada Belkıs Hanım, “*Kadınlar cesur olmalı, vatan-ı mukaddesimizi cesaret kurtarır. Kadınlık anca cesaretle tali eder.*” sözleriyle nutuk irad etmiştir³⁷².

³⁶⁶ Umut Karabulut ve Sema Doğan, “İstanbul Semalarında Uçan İlk Türk Kadını: Belkıs Şevket Hanım”, *BELGİ*, C. 1, Yaz 2015, S. 10, s. 1396.

³⁶⁷ Aynı yer.

³⁶⁸ Aydar, *a.g.e.*, s. 61.

³⁶⁹ Uçuştan önceki gece İstanbul'da şiddetli lodosla beraber yağmur yağmıştır. İlerleyen saatlerde yağmurun kesilmesi uçuş için gerekli şartları oluşturmuştur. Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 126.

³⁷⁰ Emin Kurt, “Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar”, *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 305.

³⁷¹ *Servet-i Fünun*, 28 Teşrin-i Sani 1329/11 Aralık 1913, No. 1175, s. 97, 109, bkz. Ek-24; Belkıs Şevket Hanım'ın uçuş esnasına giydiği ekipmanın bir örneği İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde sergilenmektedir.

³⁷² “Türk Göklerinde İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım”, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, S. 374, Ekim 2002, s. 34; Karabulut ve Doğan, *a.g.m.*, s. 1399.

Tayyare, Yeşilköy'den havalanarak Bakırköy üzerinden Beyazıt Meydanı'na gelmiş ve ardından Boğaziçi seyredilmiştir. Harbiye Nezareti, Beyazıt Kulesi, Anadolu ve Rumeli kıyıları Belkıs Hanım'ın dikkatini çekmiştir³⁷³. On beş dakika kadar süren uçuşun, tayyare bağış kampanyasını ihtiva eden kısmı, Belkıs Hanım'ın halkı muavenete davet ettiği bildiriler atmasıdır. Söz konusu bildirilerde “*’Kadınlar Dünyası’ ismiyle, muhterem ordumuzu bir tayyare ihdasını bilatefrik cins ve mezhep Osmanlı kadınlığından bekler.*” ifadeleri yer almıştır³⁷⁴.

Bir Türk kadınının ilk kez gökyüzüne çıkması geniş kitlelere ulaşmıştır. Dönemin basınında yer alan haberlerin ve fotoğrafların yanı sıra Almanya'nın meşhur gazetesi *Berlinertageblatt*'ın İstanbul muhabiri Madam Odet Faldeman'ın da Yeşilköy'de bulunması, uçuşun etkisini uluslararası boyuta taşımıştır³⁷⁵. Ayrıca, alınan karara binaen Ayasofya'daki Aya İrini Kilisesi'nde bulunan Askerî Müze'de uçan ilk Türk kadını Belkıs Şevket Hanım'ın fotoğrafı sergilenmiştir³⁷⁶.

Bağışlara etki konusunda ise istenilen karşılık görülmemiştir. Atılan bildiriler neticesinde toplanan meblağ 2622 kuruşu geçmeyerek, dönemin 1000 lira olan tayyare bedeline yaklaşamamıştır³⁷⁷.

2.3.5. İstanbul-Kahire-İskenderiye Askerî Hava Seyahati

İstanbul-Kahire-İskenderiye hava seyahati kararının alınmasına iten birden çok sebep bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Fransızların Kahire'ye düzenleyecekleri seyahatin duyurulması olmuştur. Fransız Hava Kulübü, Paris-İstanbul-Kahire arasında tertip etmeyi düşündüğü seyahat için 28 Eylül 1913'te başvurular almaya başlamıştır. Yukarıda da bahsi geçen Fransız havacı Daucourt, yanında makinist Roux ile beraber 9 Kasım'da İstanbul'a varmıştır. Fransız hava ekibi Türk havacılar tarafından karşılanmış ve ziyafetler verilmiştir. Daucourt, bu gelişin şerefine Borel marka tayyaresiyle gösteriler gerçekleştirmiştir. 20 Kasım'da Yeşilköy'den ayrılan Fransızlar, Torosları geçerken Pozantı'da yaşadıkları motor arızası sebebiyle mecburi iniş yapmışlardır. Adana'dan yardım getirmek üzere iniş

³⁷³ İnan, *a.g.t.*, s. 30.

³⁷⁴ Kurt, *a.g.t.*, s. 383.

³⁷⁵ Karabulut ve Doğan, *a.g.m.*, s. 1398.

³⁷⁶ Aydar, *a.g.e.*, s. 66.

³⁷⁷ Zühtü Gökçal, “İlk Uçan Türk Kadını Bayan Belkıs Şevket”, *Hava Dergisi*, S. 213, Mart 1964, s. 25.

mahallinden ayrılan Daucourt, dönüşte tayyare başında bekleyen bir köylü tarafından hava bineğinin yanlışlıkla yanışına şahit olmuştur. Seyahatin başarısızlığı üzerine Fransızlar Paris'e geri dönmüşlerdir³⁷⁸.

Daucourt'un başarısızlığı üzerine seyahati tamamlamak için ikinci bir ekip görevlendirilmiştir. Marc Bonnier ve Barbier, Aralık başında Nieuport marka tayyareyle İstanbul'a gelmişlerdir. Ardından bir başka havacı Vedrines, Blériot tayyaresiyle Yeşilköy'e inmiştir. 29 Aralık 1913'te Kahire'ye ilk Vedrines ulaşmış ve burada ticari amaçlı tayyare kullanmıştır³⁷⁹.

Fransızların bu başarısı üzerine Osmanlı Devleti de bir hava seyahati düzenlemek istemiştir. Pilotların tecrübe kazanması, tayyare bağışına ilginin artırılması gibi amaçlar bu seyahat kararında etkili olmuştur. Balkan Harbi'nin verdiği olumsuz havayı dağıtacağı gibi bölgede yaşayan ahalide bırakacağı tesir de düşünülmüştür. Ayrıca seyahatten istihbari veriler de beklenilmektedir³⁸⁰.

Harbiye Nazırı Enver Paşa seyahatin iki ekip tarafından icra edilmesini istemiştir. Bu sebeple Blériot marka *Muavenet-i Milliye*³⁸¹ ve Deperdussin marka *Prens Celalettin* tayyareleri hazır edilmiştir³⁸². Blériot'nun pilotu Mehmet Fethi Efendi, rasıtı Selim Sadık Efendi olmuştur. Deperdussin'de Osman Nuri Efendi pilot, Yüzbaşı İsmail Hakkı Efendi rasıtı olacaktır. Seyahatin rotası Yeşilköy-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-El Ariş-Port Said-Kahire-İskenderiye olarak belirlenmiştir. Hesaplara göre toplam uçuş süresi 25 saat sürecek ve 2500 kilometre mesafe katedilecektir. Yolculuğun meşakkati düşünülerek belirlenen noktalarda iniş ve kalkış için yer hizmetleri iyi düzenlenmiştir³⁸³. Gerekli benzin ve envai çeşit yedek parça bu merkezlerde hazır edilmiştir.

³⁷⁸ *Polis Mecmuası*, 16 Teşrin-i Sani 1329/29 Kasım 1913, No. 9, s. 192, 200; İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 545.

³⁷⁹ *A.g.m.*, s. 545-546; Ferit Arı, "Osmanlı Devleti'nde İlk Hava Seyahati: İstanbul-Kahire-İskenderiye", *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, C. 12, Nisan 2019, s. 150.

³⁸⁰ F. Rezzan Ünalp, "İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Gerçek", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 134-135; Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: 'Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi'", *Mediterranean Journal of Humanities*, C. IV, 2014, S. 2, s. 329.

³⁸¹ *Muavenet-i Milliye* ismi verilen Blériot XI-2 tayyaresi, Donanma Cemiyetinin topladığı yardımlar neticesinde satın alınmıştır. Halkın bağışları sebebiyle bu isim verilmiştir. 26 Ağustos 1913'te üç adet Blériot tayyaresinin bedeli olan 103.483 frank ödenmiş ve Temmuz 1913'te teslim edilmiştir. Kurt, *a.g.t.*, s. 89-91.

³⁸² Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1981, s. 13.

³⁸³ İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 546.

Herhangi bir arıza ihtimaline mukabil tayyarelerin bakım ve onarımını gerçekleştirecek bir ekip tayin edilmiştir. Seyahatten bir gün önce ekibin trenle hareketi planlanmıştır³⁸⁴.

Gerekli hazırlıkların tamam edilmesinin ardından 8 Şubat 1914'te seyahat başlamıştır. Devlet ricalinin de hazır bulunduğu merasimde Enver Paşa havacılara bir konuşma yapmıştır. Paşa konuşmasında “...*Henüz pek yeni olan Osmanlı havacılığının medeni memleketler havacılığı arasında dikkati çekecek bir yeri olduğunu, Osmanlı subaylarının havacılıkta da maharet ve cesaret sahibi olduklarını ispat edeceksiniz...*” diyerek havacıları uğurlamıştır³⁸⁵. Cemal Paşa, İbrahim Bey ve Dahiliye Nazırı Talat Bey'in de hazır bulunduğu merasimi dönemin basın organları yakından takip etmek için muhabirlerini görevlendirmişlerdir. Dönemin mühim basın organı Servet-i Fünun seyahatin başladığını şöyle duyurmuştur:³⁸⁶ “*Osmanlı tayyarecilerin hareketini, bütün Osmanlılar uzaktan ve yakından gayet samimane ve müftehirane selamlayacaklar, muvaffakiyyet dualarını da bu selamlarına terdif edecekler... Matbuat-ı Osmaniyye'nin merhale-i cesur ve fedakâr tayyarecilerini takip eyleyeceklerinde şüphe yok.*”

Osmanlı Devleti'nin prestij seyahati için ilk havalanan saat 09.10'da *Prens Celalettin* tayyaresi ile Nuri Efendi olmuştur. İki dakika sonra da Fethi Efendi *Muavenet-i Milliye* ile yükselmiştir.

2.3.5.1. Muavenet-i Milliye Tayyaresinin Seyahati

Muavenet-i Milliye isimli Blériot tayyaresinin uçucuları Fethi ve Sadık Efendiler, saat 11.00'de Adapazarı'na inmişlerdir. Aynı gün Eskişehir'e uçulmuş ve 10 Şubat'ta Konya'ya varılmıştır³⁸⁷. 11 Şubat'ta Toroslar geçilmiştir. Adana yolundayken yakıt ikmali yapmak üzere Tarsus'a inilmiştir³⁸⁸. Konya'dan Tarsus'a tek uçuşta gelinmiş ve Toros Dağları'nın 3500 metre irtifada geçilişi havacıları zorlamıştır. Yakıt ikmalinin ardından Adana'ya varılmış ve 13 Şubat'ta Halep'e inilmiştir. Halep'te gösteri uçuşları yapılmıştır. Bağışları teşvik edici seyahatin yankıları Halep'te etkili olmuştur. Ahali “*Halep*” ve “*Enver Paşa*”

³⁸⁴ Fikret Arıt, *Adlarını Göklere Yazdırdılar*, Kanaat Yayınevi, İstanbul 1964, s. 45.

³⁸⁵ Orhan Aydar, “1914 Şubatında Üçüncü Tayyaremiz Ertuğrul Kahire Yollarına Nasıl Uğurlanmıştı?”, *Havacılık ve Spor*, S. 352, Şubat 1945, s. 8.

³⁸⁶ *Servet-i Fünun*, 30 Kanun-i Sani 1329/12 Şubat 1914, No. 1184, s. 316-317. Hava seyahatinin pilot ve rasıtları için bkz. Ek-25; Erdal Korkmaz, “İstanbul-Kahire Seferi, ve İlk Hava Şehitlerinin 100'üncü Yılı”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 370, 2014, s. 43.

³⁸⁷ *Şehbal*, 1 Şubat 1329/14 Şubat 1914, No. 90, s. 344.

³⁸⁸ *Şehbal*, 15 Şubat 1329/28 Şubat 1914, No. 91, s. 364.

isimlerinin verilmesi düşünülen tayyareler için bağışta bulunmuştur³⁸⁹. 15 Şubat'ta Halep'ten Humus'a aynı gün Beyrut'a ulaşılmıştır³⁹⁰. Beyrut'ta tayyareciler için bir ziyafet verilmiş ve bu ziyafete Vali Bekir Sami Bey, Fransız Konsolosu Mösyö Koca, Jandarma Kumandanı Sabah Bey, Polis Müdürü Mustafa Bey iştirak etmiştir³⁹¹.

Fethi ve Sadık Efendilerin Beyrut'ta uzun kaldıkları görülmektedir. Hava mukavemetinin etkisiyle risk alınmamıştır. Beyrut'a varışlarının beşinci gününde Şam'a gitmek üzere tayyareciler havalanmıştır. Seyahatin ilk ciddi arızası Şam rotasında meydana gelmiştir. Motor arızasından dolayı pervanenin durması tayyarenin aksamında hasara sebebiyet vermiştir. İrtifa kaybeden tayyare bölgede bulunan bir dereye düşmeden hemen önce uçucular süratle *Muavenet-i Milliye*'den atlamışlardır³⁹².

Kazadan salimen kurtulan havacılar tayyarenin tamir edilmesinin ardından 24 Şubat'ta Şam'a ulaşmışlardır. 27 Şubat'ta seyahatin diğer rotası olan Kudüs'e doğru hareket edilmiştir. Arızası yeni giderilmiş olan tayyare, Taberiye Gölü civarında bulunan Cehennem Vadisi olarak adlandırılan Küfr-i Harib kayalıklarına düşmüştür. Kazanın sebebine dair *perte de vitesse* (hız kaybı) gibi muhtelif sebepler ileri sürülmüş, incelemeler sonucunda tayyarenin şiddetli bir rüzgâr akımının etkisiyle düştüğü üzerinde mutabık kalınmıştır³⁹³.

İlk Türk hava şehitleri olan Fethi ve Sadık Beylerin naaşları Şam'da bulunan Emeviye Camisi'ndeki Selahattin Eyyubi Türbesi'nin bahçesine defnedilmiştir³⁹⁴.

Harbiye Nazırı Enver Paşa, ilk Türk hava şehitleri için Peyam gazetesi aracılığıyla bir taziye mesajı yayımlamıştır. Metin şöyledir:³⁹⁵

“Ebedi kayıplarıyla pek müteessir olduğum Fethi ve Sadık Beyler'in şehadetlerinden dolayı üzüntü ve taziye beyanını içeren her taraftan gelen mektup ve telgraflara tek

³⁸⁹ Arı, *a.g.t.*, s. 135; Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 137.

³⁹⁰ Beyrut'ta tayyarecileri 50 bin kişi karşılamıştır. Tasvir-i Efkâr, “Beyrut Mektubu”, 11 Şubat 1329/24 Şubat 1914, No. 1360, s. 3.

³⁹¹ *Şehbal*, 1 Mart 1330/14 Mart 1914, No. 92, s. 383.

³⁹² Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 137.

³⁹³ Ünalp, “*İstanbul-Kahire...*”, s. 139; Tayyarenin enkaz fotoğrafları için bkz. Ek-26; 21 Mayıs 1914 tarihinde İstanbul'a gelerek Yeşilköy Tayyare Mektebi müdürlüğüne başlayan Fransız Yüzbaşı Marki de Goys de Mezeyrac'a göre tayyare kumanda tellerindeki kopukluktan dolayı düşmüştür. Kurter, *a.g.e.*, C. 1, s. 213; Düşen tayyarenin pervanesi İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde sergilenmektedir. Bkz. Ek-27.

³⁹⁴ Arı, *a.g.m.*, s. 153.

³⁹⁵ Önder Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2013, s. 113.

tek cevap vermek mümkün olmadığından, ordumuzun şanını yükseltmek yolunda hayatlarını veren bu cesur subayların hatıralarına karşı gösterilen hürmet ve bağlılık eserlerinden pek duygulandığının ve müteşekkir olduğumun beyanı hususunda gazetenizi aracı ederim.”

Tablo 4:

Muavenet-i Milliye Tayyaresinin Seyahat Kronolojisi³⁹⁶

Hareket Tarihi	Kalkış Yeri	İniş Yeri
08.02.1914	Yeşilköy	Adapazarı
08.02.1914	Adapazarı	Akpınar
09.02.1914	Akpınar	Eskişehir
10.02.1914	Eskişehir	Karahisar-ı Sâhib (Afyon)
10.02.1914	Karahisar-ı Sâhib	Konya
11.02.1914	Konya	Tarsus
12.02.1914	Tarsus	Adana
13.02.1914	Adana	Halep
15.02.1914	Halep	Humus
15.02.1914	Humus	Beyrut
19.02.1914	Beyrut	Beyrut (Zorunlu iniş)
24.02.1914	Beyrut	Şam
27.02.1914	Şam	Taberiye (Düşüş mahalli)

2.3.5.2. Prens Celalettin Tayyaresinin Seyahati

Seyahat için ilk havalanan ekip olan Nuri ve İsmail Hakkı Efendiler aynı gün yoğun sis nedeniyle Yeşilköy’e geri dönmüşlerdir. Gün içerisinde tekrar havalanan ekip İznik’e varmıştır. Lefke (Osmaneli)’de tayyarenin pervanesi değiştirilmiştir. Lefke’den ayrılmadan evvel sembolik mektuplar alan uçucular, bu postaları Bilecik ve Eskişehir’e ileterek ilk hava posta taşımacılığı yapmışlardır.³⁹⁷ Bu sembolik mektupta “*Osmanlı uçaklarına*

³⁹⁶ *İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat 1914-15 Mayıs 1914*, haz. Dr. Şefik Memiş ve Fatih Türkyılmaz, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, s. 6.

³⁹⁷ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 150-151.

postanemizden Bilecik ve Eskişehir postanelerine ilk hava postası tesis olunarak posta çıkarılmıştır efendim.” ifadeleri yer almıştır³⁹⁸.

Havacılar 9 Şubat'ta Bilecik'e uğramışlardır. Bilecik halkı aralarında bağış toplayarak orduya bir tayyare hediye etmek istediklerini beyan etmişler ve bu tayyareye *Ertuğrul* adının verilmesini arzu etmişlerdir³⁹⁹.

Aynı gün Eskişehir'e hareketle yola koyulan tayyareciler sis nedeniyle Poyra Köyü'ne mecburi iniş yapmışlardır. Bir gün sonra tekrar hareket edilmiş ve bu seferde arıza nedeniyle Bozüyük'e inmek durumunda kalınmıştır. 12 Şubat günü Eskişehir'e varılmıştır. Eskişehir'de Tasvir-i Efkâr gazetesine bir demeç veren Nuri Efendi arızaya dair izahatta bulunmuştur. Ayrıca Nuri Efendi İstanbul'dan başka bir tayyare gönderilmesini arz etmiştir. Eskişehir'de teknik aksaklıklar baş göstermiştir. Gerekli bakımlar yapıldıktan sonra 14 Şubat'ta seyahate devam edilmiştir⁴⁰⁰.

Afyon yakınlarında benzin takviyesi yapılmıştır. Konya'ya hareket edilmiş ve tayyare yine arızalanmıştır. Nuri Efendi'nin Konya'da verdiği demeçten yolculuğa her şartta devam edecekleri konusunda kararlı oldukları anlaşılmaktadır⁴⁰¹.

18 Şubat'ta Konya'dan hareketle Karaman'ı geçip Torosları aşmayı düşünen Nuri Efendi, tayyarenin yükselmemesi üzerine Karaman'a geri dönmüştür. Güzergâha sadık kalınmış İsmail Hakkı Efendi kara yolu ile Tarsus'a gönderilmiştir. Tayyarenin hafiflemesi üzerine Torosları tek başına geçen Nuri Efendi, İsmail Hakkı Efendi ile Tarsus'ta buluşmuştur⁴⁰². 20 Şubat'ta Adana'ya varılmıştır. Bir gün sonra tayyarenin tekrar arızalanması üzerine Misis'e zorunlu iniş gerçekleştirilmiştir. Arıza burada giderildikten sonra 23 Şubat'ta Halep'e varılmıştır⁴⁰³. 24 Şubat'ta Humus yolunda havanın etkisiyle Halep'le Hama arasında bir yere

³⁹⁸ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 146.

³⁹⁹ Ekim 1912'de satın alınan tayyareye yapılan yardım göz önünde bulundurularak Ertuğrul ismi verilmiştir. Kurt, *a.g.t.*, s. 69-70.

⁴⁰⁰ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 147.

⁴⁰¹ Tanin, "Prens Celalettin Konya'da", 5 Şubat 1329/18 Şubat 1914, No. 2180, s. 4.

⁴⁰² Kapucu ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 44; Nuri Efendi, 4000 metre irtifada aştığı Torosları geçişinde yeni bir rekor kırmıştır. Abdurrahim Fahimi Aydın, "Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S. 31, 2011, s. 51-84.

⁴⁰³ Ünalp, "*İstanbul-Kahire...*", s. 141.

zorunlu iniş yapılmıştır. İnişin şiddetiyle tayyarenin hasar görmesi havacıları zor bir duruma sokmuştur⁴⁰⁴.

26 Şubat'ta Hama'ya ulaşan tayyareciler, yedek pervanenin de kullanılmış olmasından dolayı Beyrut'a gönderilmek üzere yeni bir pervane talep etmişlerdir. Aynı gün Humus'a ulaşılmıştır. Bir gün sonra Fethi ve Sadık Efendilerin şehit olduklarını 27 Şubat günü Şam'da öğrenen Nuri ve İsmail Hakkı Efendiler, cenaze töreninin ardından 6 Mart'ta Beyrut'ta anma törenine katılmışlardır. 9 Mart'ta Yafa'ya ulaşılmıştır⁴⁰⁵.

Tayyarenin gerekli bakımları yapıldıktan ve tayyareciler istirahat ettikten sonra 11 Mart'ta Yafa'dan hareket edilmiştir. Motorun tekrar arıza göstermesi sebebiyle tayyare denize düşmüştür. Nuri Efendi yüzme bilmesine rağmen uçuş kıyafetlerinin ağırlığı sebebiyle boğulmuştur. İsmail Hakkı Efendi yüzme bilmediği için tayyareden ayrılmamış ve salimen kurtulmuştur. Nuri Efendi'nin naaşı Fethi ve Sadık Efendilerin yanına defnedilmiştir⁴⁰⁶.

Fethi, Sadık ve Nuri Efendilerin şehit olmaları derin üzüntüye sebep olmuştu. Bu tesirin etkisiyle Harbiye Nezareti tarafından bir karar alınmıştır. Buna göre Türk hava filosunda daima Fethi ve Sadık isminde iki tayyarenin bulundurulması düşünülmüştür. Alınması düşünülen bu tayyareler envanterden çıksa bile yerine alınacak tayyarelere yine aynı isimler verilecekti. Ayrıca, padişahın emri doğrultusunda şehit havacıların ailelerine ömür boyu maaş bağlanmıştı⁴⁰⁷. Yine Harbiye Nezareti tarafından alınan bir kararla şehit havacıların üniformalarının Askerî Müze'de sergilenmesi emri verilmişti. Hava seyahatine katılan tayyarecilerin madalya ile ödüllendirilmesi kararlaştırılmıştı. Havacıların şehit olması üzerine bu madalyalar müzede sergilenecek üniformalara takılacaktı⁴⁰⁸. Bununla birlikte Fatih Meydanı'na bir anıt dikilmesi için harekete geçilmiş ve 2 Nisan 1914 günü Enver Paşa'nın ilk taşı koyması suretiyle inşaat başlatılmıştı⁴⁰⁹. Şehit havacılar için yapılacak olan anıtın mimarı Vedat Bey olmuştu⁴¹⁰.

⁴⁰⁴ İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 547.

⁴⁰⁵ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 149.

⁴⁰⁶ "İstanbul-Kahire Uçuşunun Öyküsü", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 338, 2001, s. 25.

⁴⁰⁷ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 151; Korkmaz, *a.g.m.*, s. 46.

⁴⁰⁸ Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu'nun...", s. 334; Üniformalar İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde sergilenmektedir.

⁴⁰⁹ *Polis Mecmuası*, 1 Nisan 1914/14 Nisan 1914, No. 18, s. 409, bkz. Ek-28.

⁴¹⁰ *Tasvir-i Efkâr*, 21 Mart 1330/3 Nisan 1914, No. 1037, s. 1.

Tablo 5:Prens Celalettin Tayyaresinin Seyahat Kronolojisi⁴¹¹

Hareket Tarihi	Kalkış Yeri	İniş Tarihi
08.02.1914	Yeşilköy	Yeşilköy (Zorunlu dönüş)
08.02.1914	Yeşilköy	İznik
08.02.1914	İznik	Lefke
09.02.1914	Lefke	Bilecik
09.02.1914	Bilecik	Poyra Köyü (Zorunlu iniş)
10.02.1914	Poyra Köyü	Bozüyük (Zorunlu iniş)
12.02.1914	Bozüyük	Eskişehir
13.02.1914	Eskişehir	Eskişehir
14.02.1914	Eskişehir	Aziziye (Emirdağ)
15.02.1914	Aziziye (Emirdağ)	Bolvadin
16.02.1914	Bolvadin	Karakaya
17.02.1914	Karakaya	Konya
18.02.1914	Konya	Karaman
19.02.1914	Karaman	Tarsus
20.02.1914	Tarsus	Adana
21.02.1914	Adana	Misis (Zorunlu iniş)
22.02.1914	Misis	Artah (Zorunlu iniş)
23.02.1914	Artah	Halep
24.02.1914	Halep	Ebu Zuhur
25.02.1914	Ebu Zuhur	Hama
26.02.1914	Hama	Humus
27.02.1914	Humus	Şam
06.03.1914	Şam	Beyrut
09.03.1914	Beyrut	Yafa

⁴¹¹ *İstanbul-Kudüs-İskenderiye...*, s. 6.

2.3.5.3. Ertuğrul ve Edremit Tayyarelerinin Seyahati

Osmanlı Devleti, *Muavenet-i Milliye* ve *Prens Celalettin* tayyarelerinin arızalarının anlaşılması üzerine seyahate katılması için bir ekip daha gönderme kararı almıştır. Seyahatin tamamlanabilmesi için Yüzbaşı Fesa ve Yüzbaşı Salim (İlkuçan) Efendiler arasında kura çekilmiştir. Kurada Salim Efendi'nin çıkmasının ardından rasit Erkân-ı Harp Yüzbaşı Kemal Efendiyle birlikte *Ertuğrul* Blériot'u seyahate katılmıştır⁴¹².

6 Mart 1914'te merasimle Yeşilköy'den ayrılan ekibe Enver Paşa tarafından cesaretlendirici bir konuşma yapılmıştır. Kalkıştan sonra Fazıl ve Mehmet Ali Efendiler bir süre *Ertuğrul*'a tayyareleriyle eşlik etmişlerdir. Aynı gün Çanakkale'ye ulaşan ekip hava şartlarından dolayı üç gün sonra hareket edebilmiştir⁴¹³.

9 Mart'ta Kemerdere'ye zorunlu iniş esnasında tayyare hafif kırığa uğramıştır. Gerekli bakımın ardından 13 Mart'ta Edremit'e hareketle yola çıkılmış, Küçükkuşu civarında yine mecburi iniş yapılmıştır. İnişin ağaçlı bölgeye yapılması tayyarenin ikiye bölünmesine sebep olmuştur⁴¹⁴. *Ertuğrul* kullanılmaz duruma gelmiş ve bakım için İstanbul'a götürülmüştür. Tam bu noktada devreye Edremit halkı girmiştir. Edremit'e ulaşmak üzereyken kırılan tayyarenin tesiriyle bağış toplanmış ve seyahat için yeni tahsis edilen tayyareye *Edremit* adı verilmiştir⁴¹⁵.

Hava seferini başarıyla nihayete erdirmek isteyen devlet aynı güzergâhtan tekrar uçularak risk almamıştır. Bu sebeple uçuşun Fethi Efendi'nin kaldığı yerden devam etmesi kararlaştırılmıştır. Gerekli hazırlıklar yapılarak tayyare 11 Nisan'da gemiye yüklenmiştir⁴¹⁶. Her ihtimal düşünülerek dört de makinist görevlendirilmiştir⁴¹⁷.

19 Nisan'da Beyrut'a ulaşan havacılar tayyarenin montajını tamamladıktan sonra 2 Mayıs'ta Kudüs'e, 4 Mayıs'ta El-Ariş'e, 6 Mayıs'ta Port Said'e, 9 Mayıs'ta Kahire'ye ulaşmışlardır⁴¹⁸. Burada İngiliz Yüksek Komiseri Lord Kitchener ile görüşülmüştür. Lord,

⁴¹² *Tasvir-i Efkar*, “Şeref Yolunda”, 19 Şubat 1329/4 Mart 1914, No. 1369, s. 1.

⁴¹³ Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 145; *İstanbul-Kudüs-İskenderiye...*, s. 6.

⁴¹⁴ Kurt, *a.g.t.*, s. 245; Arı, *a.g.m.*, s. 153.

⁴¹⁵ Arı, *a.g.t.*, s. 136-137.

⁴¹⁶ İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 548.

⁴¹⁷ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 155.

⁴¹⁸ İhsanoğlu, *a.g.m.*, s. 548-549; Kocatürk, *a.g.e.*, s. 202.

Türk havacılar “Siz... *Türklerin eski mezaya (meziyetler) ve faziletlerinden hiç bir şey kaybetmediklerini bu son muvaffakiyetinizle isbat ettiniz.*” sözlerini söylemiştir⁴¹⁹.

Kahire’de gösteri uçuşu planlayan Türk tayyareciler, son anda bir sabotaj faaliyetini fark etmişlerdir. Seferin tamamlanmasını istemeyen birtakım kişilerce *Edremit* tayyaresinin bujileri gevşetilmiştir. Uçuştan evvel yapılan bakım sırasında Salim Efendi olayı fark ederek büyük bir felaketin önüne geçmiştir⁴²⁰.

Salim ve Kemal Efendiler, 15 Mayıs’ta Tanta’ya ulaşmışlardır. Tanta’da gerçekleştirilen törende Salim ve Kemal Efendilere bir sancak teslim edilmiştir⁴²¹. Aynı gün İskenderiye’ye gelinmiş ve Osmanlı Devleti’nin kıtalararası ilk seferi, yaklaşık 50.000 kişinin karşılamasıyla sona ermiştir. Havacılar çeşitli ziyaretler verilmiştir. Tayyare ianesi hususunda seferin tamamlanması oldukça etkili olmuştur. Kudüs, Port Said ve Tanta’da birer, Kahire’de ve İskenderiye’de dörder tayyarelik bağış toplanmıştır. Bağışta bulunanlara donanma madalyaları takılmıştır. Seyahatin başarıyla tamamlanmasından sonra Türk havacılar Romanya’nın Dacya vapuruyla İstanbul’a dönmüşlerdir⁴²².

Tablo 6:

Ertuğrul ve Edremit Tayyarelerinin Seyahat Kronolojisi⁴²³

Hareket Tarihi	Kalkış Yeri	İniş Yeri
06.03.1914 (Ertuğrul)	Yeşilköy	Çanakkale
07.03.1914 (Ertuğrul)	Çanakkale	Halileli
09.03.1914 (Ertuğrul)	Halileli	Kemerdere
01.05.1914 (Edremit)	Beyrut	Kudüs
04.05.1914 (Edremit)	Kudüs	El Ariş
06.05.1914 (Edremit)	El Ariş	Port Said
08.05.1914 (Edremit)	Port Said	Tel El Kebir
09.05.1914 (Edremit)	Tel El Kebir	Kahire
15.05.1914 (Edremit)	Kahire	Tanta
15.05.1914	Tanta	İskenderiye

⁴¹⁹ Aydar, *a.g.e.*, s. 99.

⁴²⁰ Kansu vd., *a.g.e.*, s. 156.

⁴²¹ Bkz. Ek-29.

⁴²² Kurt ve Korkmaz, *a.g.e.*, s. 156-157.

⁴²³ *İstanbul-Kudüs-İskenderiye...*, s. 6.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetleri Avrupa ile eş zamanlı olarak başlasa da istenilen sonuç alınamamıştır. Süreci kronolojik olarak değerlendirecek olursak Osmanlı Devleti, havacılığın ilk dalı olan balonculuk faaliyetlerine yabancı olmamıştır. Eğlence amaçlı düzenlenen etkinliklere dahil edilen balon uçuşlarının etkileri Osmanlı sosyal hayatında ve edebiyatında görülmüştür.

Devlet, balon ve uçakların yaygınlaşması ve askerî kullanım teorilerinin artmasıyla beraber havacılıkla ilgilenmeye başlamıştır. Bu konuda, Osmanlı askerî ataşelerinin mühim rolleri ön plana çıkmaktadır. Osmanlı Erkânı Harbiyesinin bir balon bölümü kurma isteği Berlin'den gelen raporlardan anlaşılmaktadır. Bahsi geçen raporlar arasında, Berlin Ataşemiliteri Kurmay Binbaşı Enver Bey'in bildirimleri oldukça dikkati haizdir. Askerî istihbarat toplayan ataşemiliterler, Türk havacılığının gelişiminde önemli bilgiler edinmişlerdir. Nitekim, Enver Bey bir balon bölümünün personel ve teçhizatını detaylıca aktarmış, balon sınıfının yetersizliğini de vurgulamıştır. Öyle ki, o tarihlerde Avrupa'da balonlar ve tayyareler kıyaslanıyor, hava araçlarının yararları ve zararları üzerinde duruluyordu. Bu kıyastan ortaya çıkacak en önemli netice, zeplinlerin oldukça heybetli görüntüsüne mukabil uçakların süratlerinin tercih edilmesidir. Herhangi bir savunma sisteminin olmaması, havada hantal hareket eden ve yönlendirilmesi epey zor olan balonların vurulabileceği düşüncesini doğurmuştur. Bu düşüncüyü dile getiren Enver Bey balonları yetersiz görmüştür. Yine bu dönemde hava araçlarının posta ve nakliye için kullanılacağına dair masum görüşler de bulunmaktaydı.

Osmanlı Devleti, askerî sahada kullanmak üzere balonlarla ilgilenmiştir. İlk girişim de bu yönde olmuştur. Bu sebeple İstanbul'a davet edilen Barbotte'nun balonu söz konusu yetersizliği gözler önüne sermiştir. Osmanlı Erkân-ı Harbiyesi başta bu balonu askerî sahada kullanmak istemişse de istenilen verimin alınamayacağına kanaat getirmiştir.

Mahmut Şevket Paşa'nın ısrarlı girişimleriyle uçaklara olan ilginin arttığı görülmektedir. Uçak alımı için düzenlenen gösteriler de havacılığın henüz yolun başında olduğunu göstermiş ve bu aletin güvenliğinin sorgulanmasına yol açmıştır. İstanbul'da gerçekleştirilen uçuşlara dair hazırlanan rapor ise, Osmanlı Erkân-ı Harbiyesinin havacılığa duyduğu alakayı göstermiş ve birtakım sorunları da ortaya koymuştur. Çünkü uçan makinelerin istimali durumunda oldukça pahalı bir sistem oluşturulması da gerekecekti. Bu husustan, ordunun yeni bir icatla donatımı konusunda aceleci davranılmadığı sonucu çıkarılabilir. Ayrıca, Blériot'un kazayla sonuçlanan uçuşundan sonra ahalinin düşen uçakla fotoğraf çekilme yarışı hava araçlarının benimsendiğini ve ilginç bulunduğunu göstermektedir.

Bu gelişmelere ve bir balon bölümünün kurulmuş olmasına rağmen, siparişi verilen ancak ekonomik sebeplerden dolayı teslimi geç gerçekleşen sabit balonun özellikle bekletildiği de ihtimaller dahilindedir. Çünkü, hızla gelişmeye başlayan uçaklar, Paris Ataşemiliteri Kurmay Binbaşı Fethi Bey'in raporları doğrultusuna ilgi odağı hâline gelmiştir. Fethi Bey'in, askerî balonculuk sınıfının tek bir yönetim altında toplanması gerekliliğinin farkında olması, konuyla alakalı elverişli bilgiler edindiğini de göstermektedir. Buradan yola çıkarak Osmanlı askerî havacılığının düzenlenmesi konusunda Fethi Bey ilk sıralarda yer almaktadır.

Picardie Manevraları tüm Avrupa'yı havacılık alanında harekete geçirdiği gibi Osmanlı Devleti'ni de etkilemişti. Uçakların ve zeplinlerin savaşta oynayacağı rollerin tartışıldığı bir dönemde, hava araçlarının piyade ve topçu birlikleriyle müşterek çalışması, havacılığın uygulanabilirliğini göstermiştir. Manevralara dair çıkarılabilecek başka bir sonuç Fransa ve Almanya'da havacılığın birbirleriyle doğru orantıda ilerlediğidir. Ayrıca, bu manevralara Kurmay Kolağası Mustafa Kemal Efendi de katılmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mustafa Kemal Paşa'nın havacılığa verdiği öneme bakılırsa kuşkusuz bu hususta manevraların etkisi de bulunmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin bu gelişmelere dayanarak, harekete 1910 yılında geçtiği görülmektedir. Avrupa'ya pilot adayı gönderme isteği hızla icraata yansımıştır. Yine Fethi Bey'in yönlendirmeleri bu hususta etkilidir. Berlin ve Paris ataşemiliterlerinin dışında Petersburg'tan gelen raporlar Rusya'nın da yakında takip edildiğini göstermektedir.

Havacılık işleriyle ilgilenen ilk birim Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliği olmuştur. Türk tayyareciliği için önemli bir oluşum olan sınav komisyonunun yaptığı sınavda belirlenen namzetler Fransa'ya gönderilmiştir. Bu eğitim sırasında Fesa Efendi'nin kırım geçirmeden yaptığı uçuşlara karşılık Yusuf Kenan Efendi'nin kırımları epey fazladır. Buna sebep olarak, Yusuf Kenan Efendi'nin Almanya'ya gönderilmek üzere seçilmesi ve sonradan Fransa'ya gönderilmesi gösterilebilir. Sınav kağıdından anlaşıldığı üzere Kenan Efendi'nin Fransızcası, Almancasına göre yeterli seviyede değildir.

Osmanlı havacılığının henüz kuruluş aşamasında başlayan Trablusgarp Harbi, askerî havacılık tarihinin ilkler sahası olmuştur. Bu savaş askerî literatüre birçok yenilik getirmiştir. Uçakların bir istihbarat aracı olarak kullanılması yeni bir haber alma şeklini ortaya koymuştur. Uçakların yaptığı keşif faaliyetleri ayrıca süvarinin görevini de icra etmiştir. Yukarıda da tespit edildiği üzere süvarilerle uçaklar keşif görevlerinde müşterek ve koordineli çalışma prensibi ortaya koymuştur. Bu sebeple ilk tayyareciler, uçan süvariler olarak nitelendirilmiştir.

Keşfin yararlılığı konusunda istihbarat iletimi oldukça önemlidir. Uçakların ve güdümlü balonların alanı rahatlıkla keşfedebilmesi yeni bir istihbarat toplama biçimi olmuştur. Bu noktada dikkati çeken husus, bilgiyi edinmeye yardımcı olan aracın ve bilgiyi toplayan pilotun görünür olmasına rağmen müdahale edilememesidir. Savunma sistemlerinin olmayışı ilk askerî havacılık faaliyetlerinde bir noksan olarak ortaya çıkmıştır. Böylelikle Trablusgarp'ta saldırı, savunma ve düşmanı yok etme safhasının ön hamlesi olan askerî istihbaratın ele geçirilmesi uçaklarla ilk defa İtalyanlar tarafından tatbik edilmiştir. Söz konusu noksanı tamamlamak üzere Osmanlı Devleti'nde ortaya çıkan hava harp unsuru ihtiyacı, Türk hava sınıfının elverişli bir ortamda kurulmasının önüne geçtiği gibi kuruluş sürecini de hızlandırmıştır.

Dünya askerî havacılık tarihinde ilk defa bir savaşta, uçağa uçakla karşılık verme düsturuyla harekete geçen Osmanlı Devleti, çeşitli uçak ve balon tekliflerini değerlendirmiştir. Bu tekliflerin hiçbirisi olumlu sonuçlanmamıştır. Tespit edildiği üzere devletin dolandırılması konuyla alakalı tecrübesizliğin bir tezahürü olmuştur. Konjonktürel siyasi ilişkiler ve Avrupa'daki çıkar çatışmaları da olumsuz neticelerin alınmasında etkilidir. Trablusgarp Harbi'nde devletin tayyare temini çabalarında Paris Ataşemiliter Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik Efendi ön plana çıkmaktadır. Onun girişimleriyle Osmanlı Devleti'nin ilk uçakları

satın alınmıştır. Buna rağmen, Tevfik Efendi'nin uçak alım işlerini tekeline alma gayreti ayrıca bir çalışma konusudur.

Trablusgarp'ta üç savaş unsurunun aynı anda kullanımı ile ortaya çıkan koordineli çalışma prensibi, askerî havacılığın kullanılış biçimine kılavuz görevi görmüştür. Picardie'de tatbik edilen unsurlar ilk kez burada sınanmıştır. Bir harp muhabirinin havacılık olaylarını aktarması, harpte yaşanan ilkleri Avrupa kamuoyuna taşımıştır. Keşif, gözetleme, topçu ateşi tanzimiyle beraber denenen bombardıman faaliyetlerinin etkisizliği, uçakların daha da geliştirilmesine zemin hazırlamış ve donatılarını geliştirmiştir. Trablusgarp Harbi'nde uçağa uçakla karşılık verme düsturunun fikri yönüne malik olan Osmanlı Devleti, uygulanabilirlik konusunda biraz daha beklemek durumunda kalmıştır.

Tayyare Komisyonun ortaya çıkışında en önemli etken, hava harp unsurlarının temini konusundaki başarısızlıktır. Süreyya Bey'in başkanlık ettiği oluşumun tertibiyle gerçekleştirilen uçuş gösterisi, zaten ikna olmuş olan Osmanlı kamuoyunun yanında devlet ricalini de ikna etmiştir. Uçak temini için düzenlenen Avrupa seyahati sonucunda oluşturulan ilk hava filosu devletin envanterini güçlendirmiştir. Bu durumun tek olumsuz tarafı Osmanlı Devleti'nin hava harp unsurlarını ithal edici olmasıdır. Dönem uçaklarının çabuk kırılması ve hassas olması, gerekli yedek parçaların süratle alınmasını elzem kılmaktaydı. Uzun bir yolculuk neticesinde ulaşan uçak ve parçalarının esir düşme ihtimali de yüksektir. Bu noktada gerekli ekonomik desteği sağlamak için düzenlenen bağış kampanyası, Donanma Cemiyetinin faaliyetleriyle bir hava donanması fikri vermiştir. Cumhuriyet döneminde de uzun yıllar devam edecek olan bu dayanışma örneğinin temelleri bu tarihlerde atılmıştır. Bu bağışlar her ne kadar etkili olmuşsa da uçak gibi yeni teknolojilerin kullanımı için daha çok bütçeye ihtiyaç duyulmuştur. Devamlılığın esas bir kez daha gözler önüne serilmiştir.

Bu devamlılığı sağlamak adına pilot namzetlerinin İstanbul'da yetişmesi önemliydi. Ancak bunun için kurucu bir yabancı danışmana ihtiyaç duyulmuştur. Bu duruma karşılık olarak, birtakım geçitirmelerle yurt dışında eğitim fikrinin devamı, dönemin bazı kimselerine daha uygun gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin ilk uçucu mektebi böyle bir ortamda kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır.

Süreyya Bey'in henüz temin ettiği ilk hava harp unsurları İstanbul'a henüz gelmişken, Balkan Harbi'nin başlaması Osmanlı tayyarecilerini hava görevine çağırmıştı. Devletin ilk muharip uçar birliği bu harpte sınanmıştır. Savaş sırasında özellikle Bulgar havacıların ve diğer devlet ordularının bünyesinde bulunan yabancı pilotların havada daha etkili olduğu görülmektedir. Türk pilotların tecrübe eksikliği ve kiralanan yabancı pilotların emir dışı hareketleri Tayyare Mektebinin önemini ortaya çıkarmıştır.

Avrupa'dan eğitimlerini tamamlamadan dönen Türk pilotlar da Balkan Harbi'nde görev alamamışlardır. Girişimleri Enver Bey tarafından başlatılan ve Edirne Kalesi'nde kullanılması düşünülen sabit balon ise henüz yeni ulaşmıştır. Ancak tecrübe eksikliğinden ve gaz yetersizliğinden dolayı beklenen tarassut faaliyetlerinin gerçekleşmediği görülmektedir. Türk askerî havacılığının birçok eksikliği de Balkan Harbi'nde anlaşılmıştır. Uçaklara tanıtma işareti konulması fikri de bu doğrultuda ortaya çıkmıştır. Bu konular Osmanlı havacılığının tecrübe eksikliğini göstermektedir.

Türk havacılar, harbin ilk safhasına nazaran daha etkili keşif görevleri icra etmişlerdir. Ancak mevcut durum göstermiştir ki, uzun menzilli uçuşlar için yeterli tecrübe henüz bulunmamaktadır.

Balkan Harbi'nin ortaya çıkardığı bir diğer noksan Tayyare Mektebine dairdir. Bu doğrultuda çeşitli girişimler yapılmış ve yeni teşkilât yapısı oluşturulmuştur. Savaşın devam ettiği dönemde oluşturulan yapının kalıcı olmasına gayret edildiği anlaşılmaktadır.

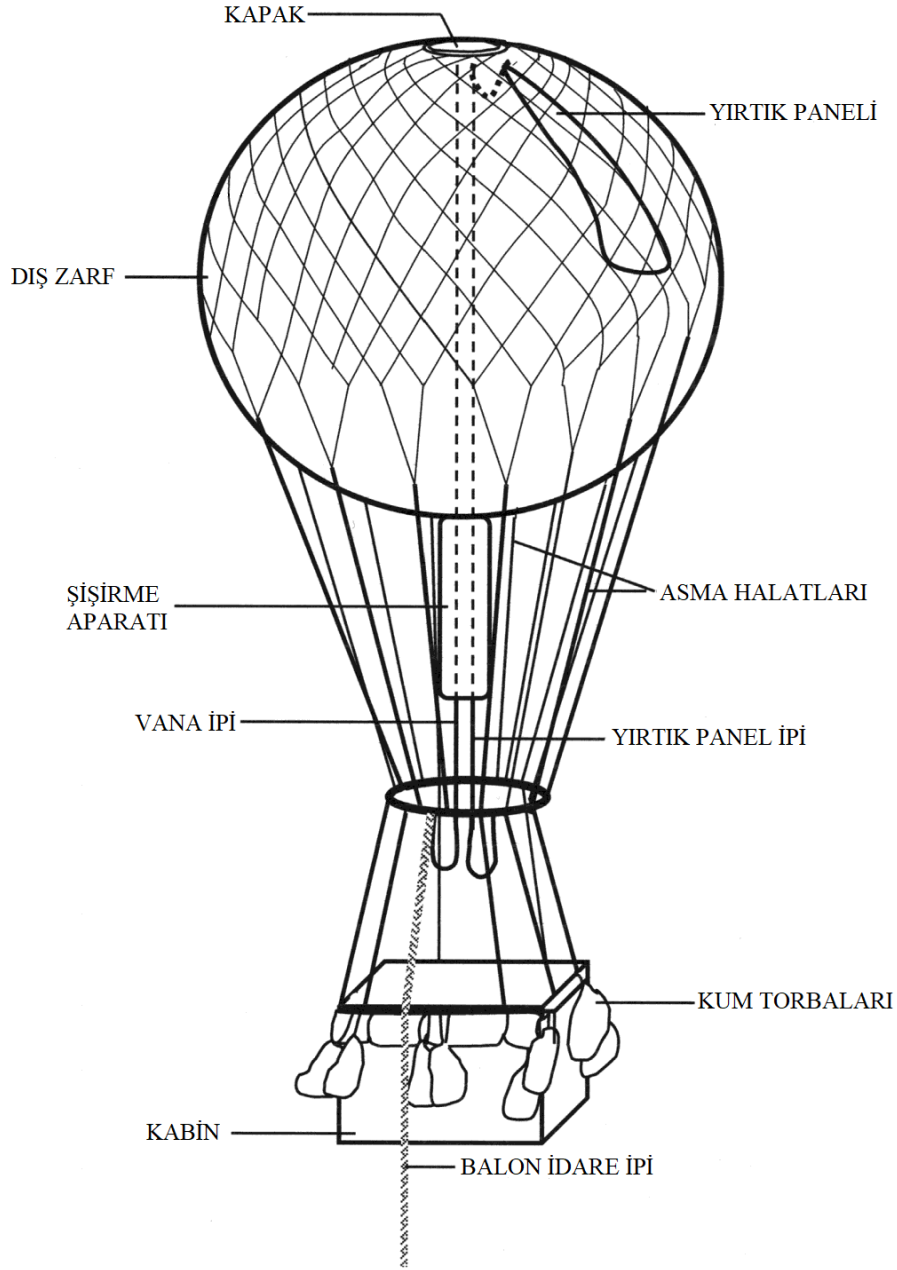
Harbin bitişi, Osmanlı havacılığının henüz emekleme döneminde olduğunu göstermiştir. Pilotların tecrübelenmesi için ilkler bazında gerçekleştirilen uçuşlar, havacılara gerekli özgüveni aşılamıştır.

Ardından düzenlenen hava seyahati esnasında yaşanan kazalar ve kayıplar, teknik anlamda yetersizliği meydana çıkarmıştır. Özellikle uçakların sık sık arıza yaşaması şehitler verilmesine sebep olmuştur. Ancak bu seyahat Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda yaşadığı kayıplardan sonra bölge halkının üzerindeki etkiyi arttırma açısından oldukça mühim bir husustur. Seferin, Fransızların ardından hemen başlatılması buna sebep olarak ileri sürülebilir. Nitekim, seyahatin düzenlendiği coğrafyaya hâkim olan Osman Devleti bu toprakları kaybetmek istememiştir.

EKLER

Ek-1⁴²⁴

Balon donanımına dair izahat.



⁴²⁴ Kotar ve Gessler, *a.g.e.*, s. 6.

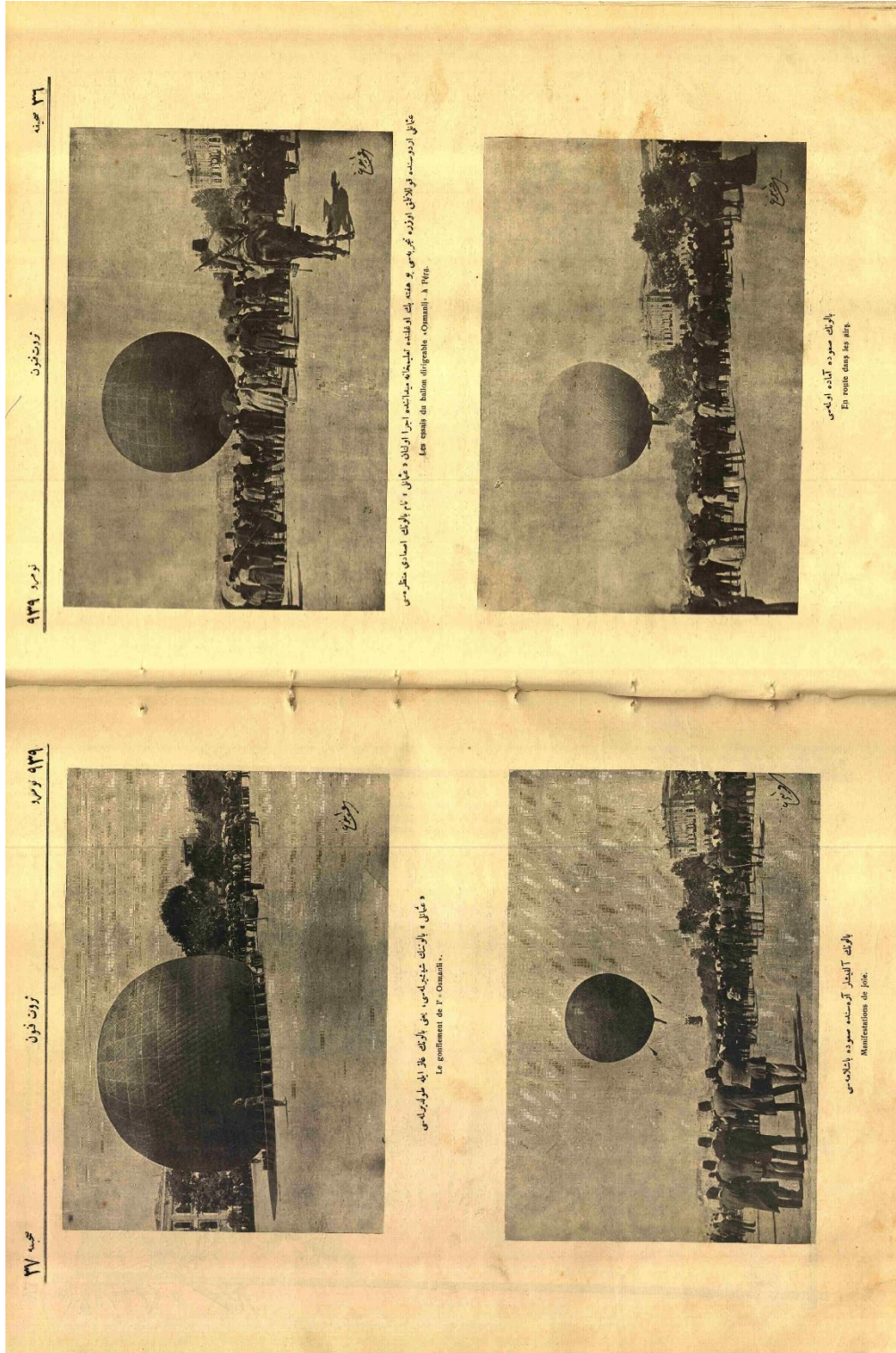
Ek-2⁴²⁵

Wright kardeşlerin ilk uçuşu, Kitty Hawk.



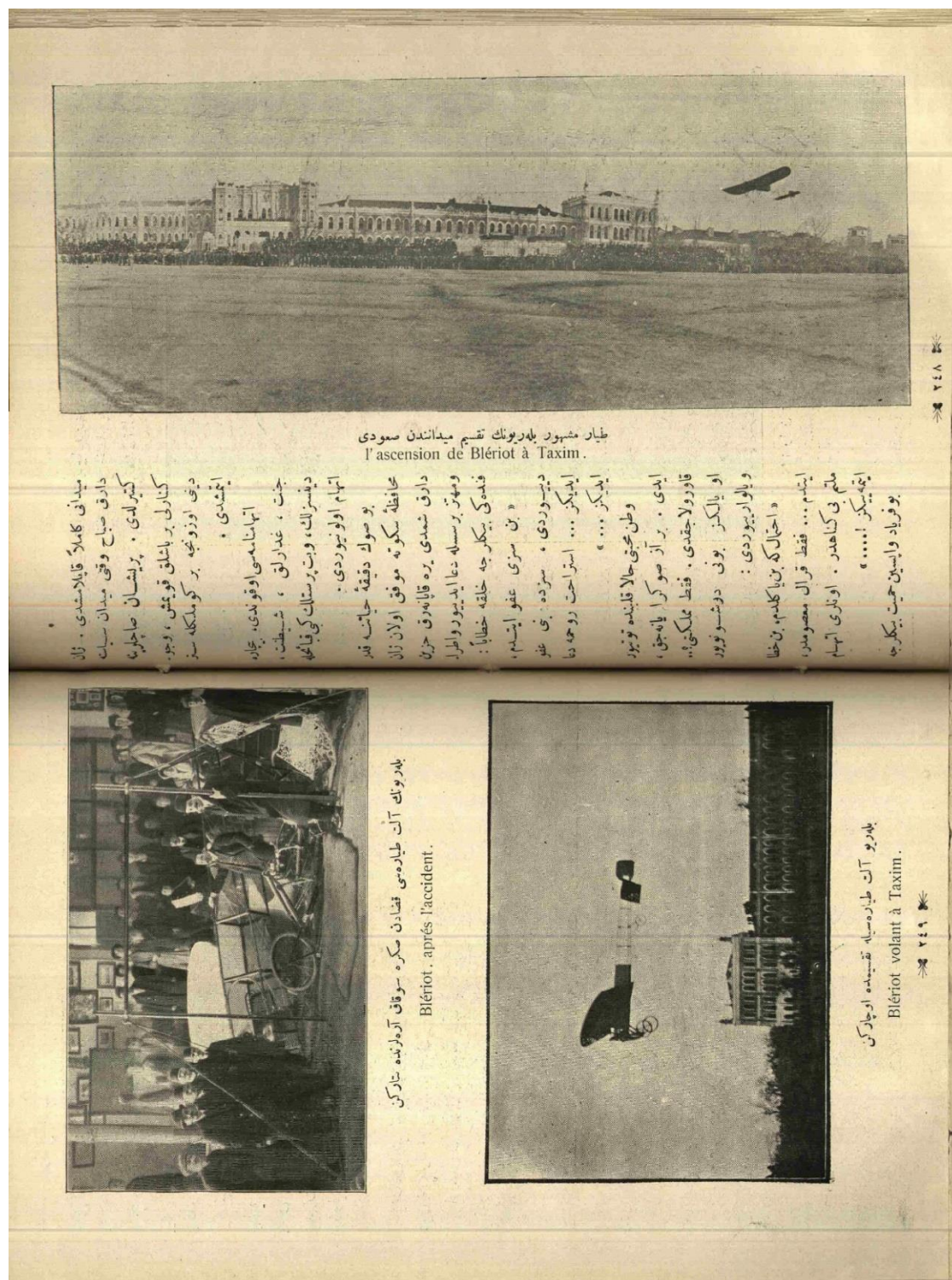
⁴²⁵ Library of Congress, <https://www.loc.gov/resource/ppprs.00626/> (5 Mart 2023)

Barbotte'nun *Osmanlı* balonunun Servet-i Fünun'da yayımlanan fotoğrafları.



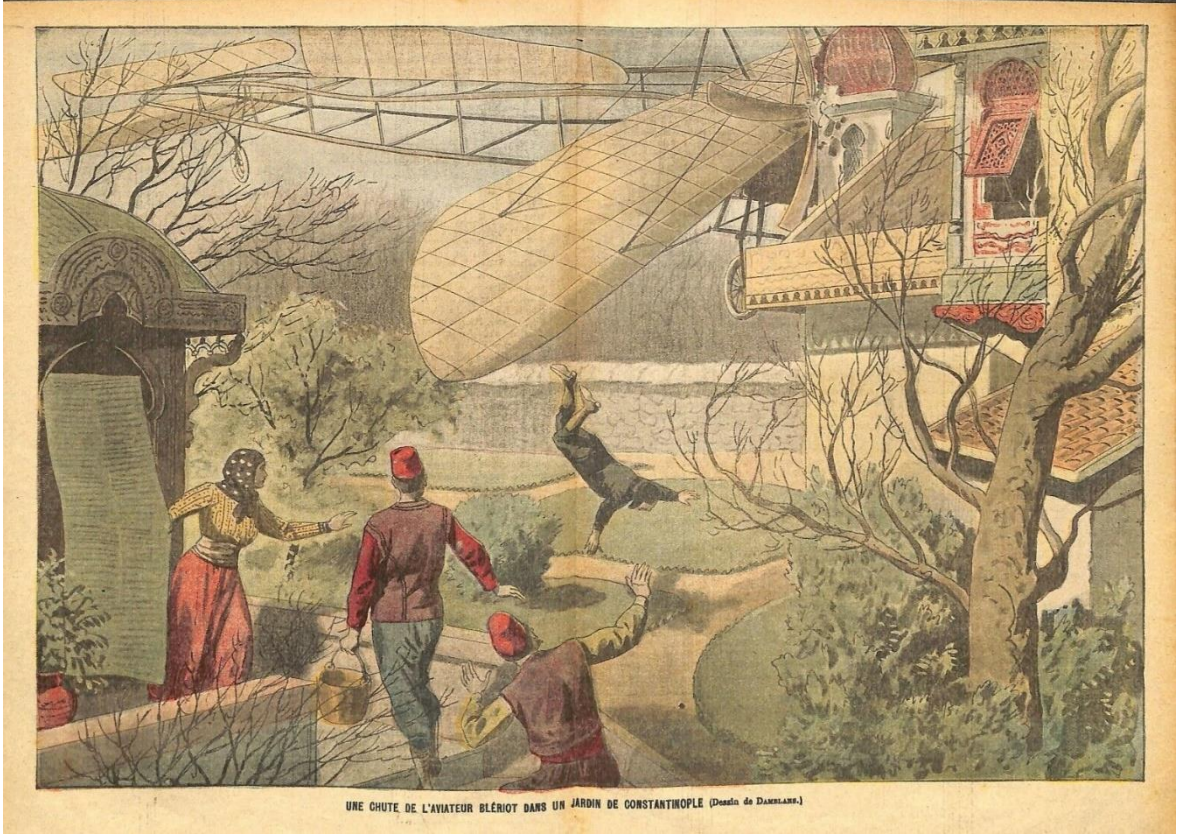
⁴²⁶ Servet-i Fünun, 21 Mayıs 1325/3 Haziran 1909, No. 939, s. 36-37.

Louis Blériot'nun Resimli Kitap'ta yayımlanan fotoğrafları.



Ek-5⁴²⁸

Louis Blériot'nun Andon'un bahçesine düşüşünü tasvir eden Eugene Damblans'ın illüstrasyonu.



⁴²⁸ *Le Pelerin*, 26 Aralık 1909.

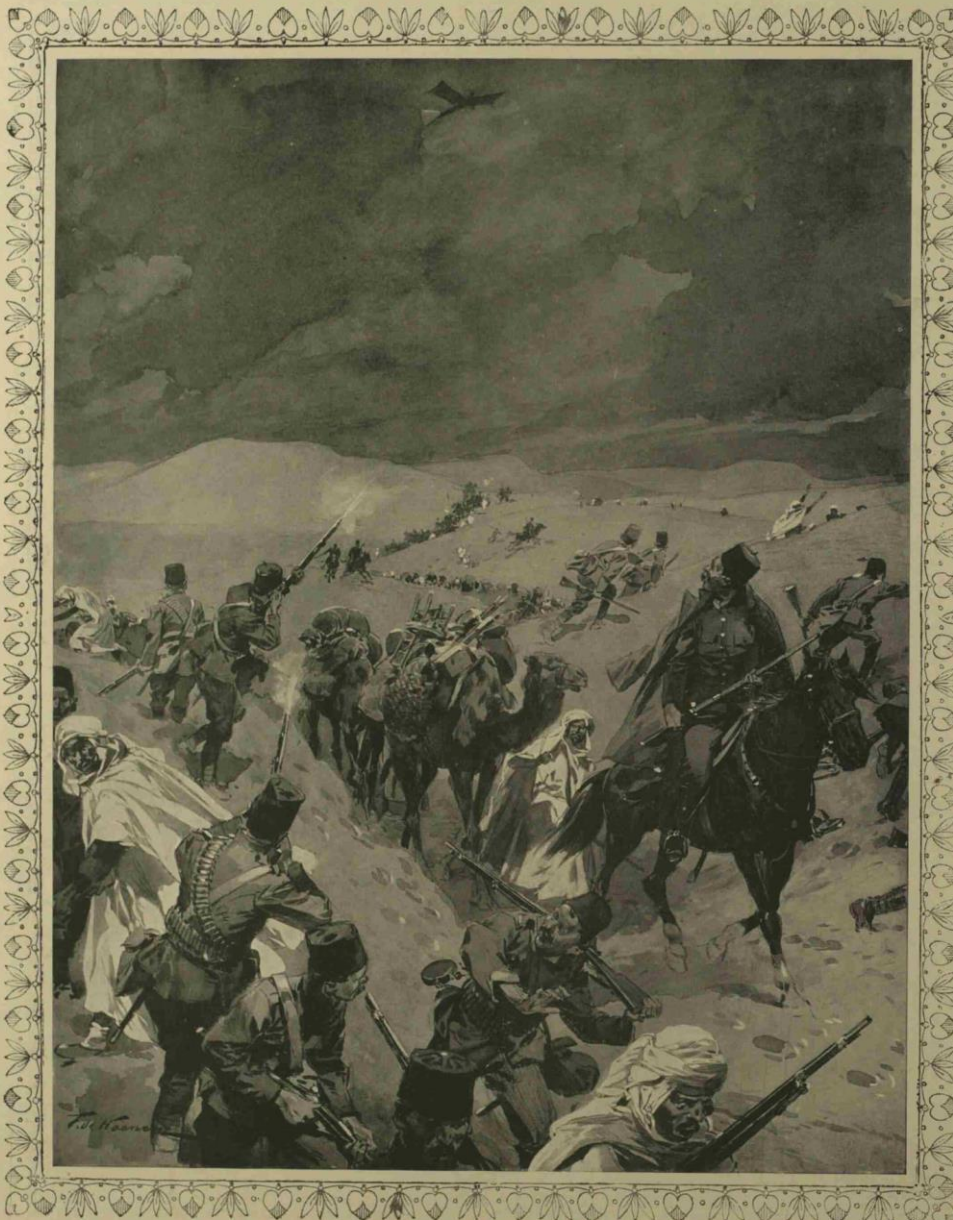


⁴³⁰ *The Illustrated London News*, 11 Kasım 1911, C. CXXXIX, No. 3786, s. 779.

SUPPLEMENT TO THE ILLUSTRATED LONDON NEWS, JAN. 20, 1912—IV

BEWARE THE ENEMY IN THE AIR: THE FLYING-MACHINE IN ACTION.

DRAWN BY FRÉDÉRIC DE HASEN FROM A SKETCH MADE SPECIALLY FOR "THE ILLUSTRATED LONDON NEWS" BY H. C. SEPPINGS-WRIGHT, THE ONLY WAR-ARTIST WITH THE TURKISH FORCES IN TRIPOLI.

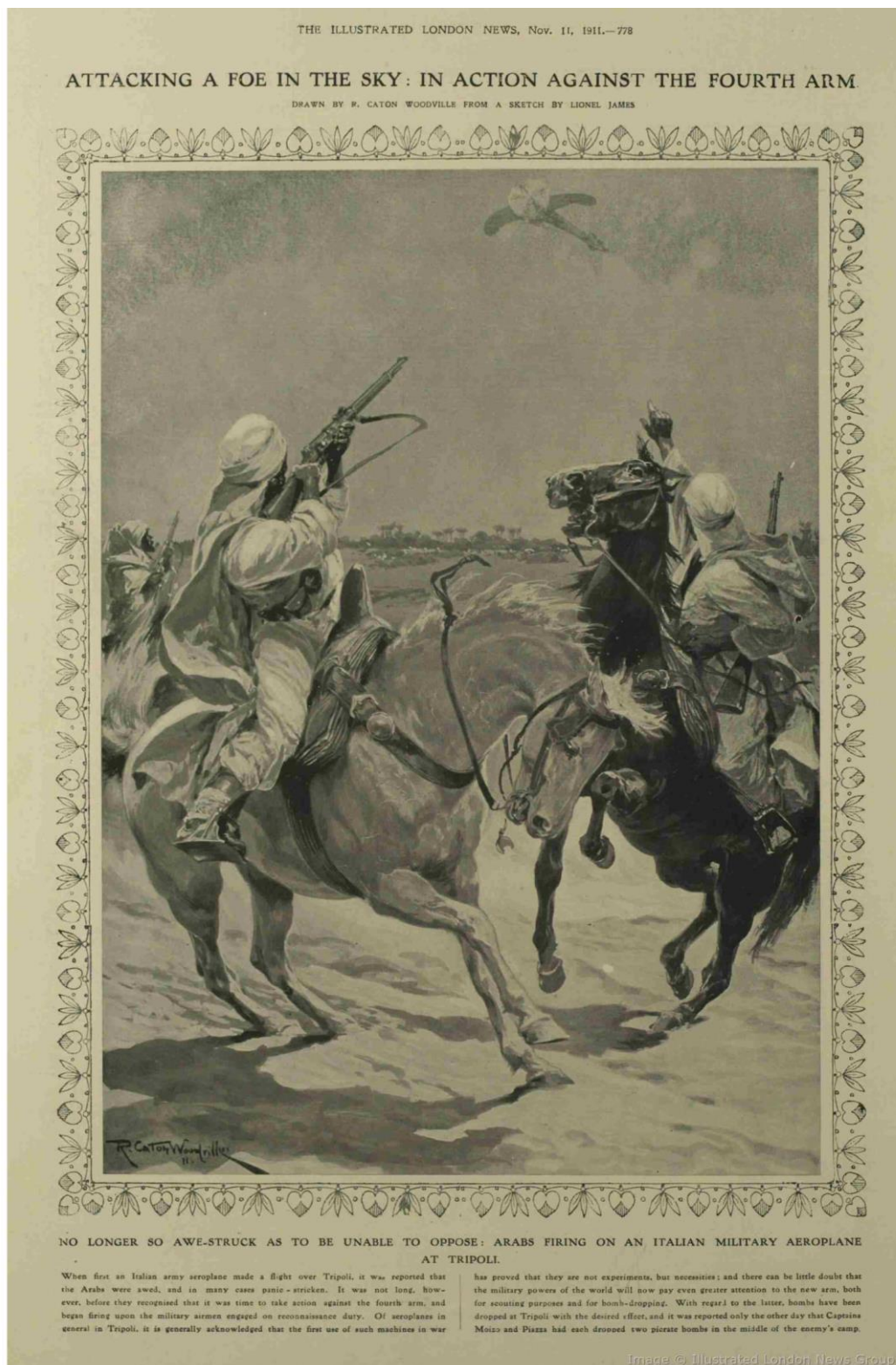


"SCATTER!" MEN OF THE TURKISH FORCES DODGING DANGER FROM AEROPLANE BOMBS AT THE BATTLE OF AIN ZARA.

It will be recalled that from time to time we have given in "The Illustrated London News" remarkably interesting drawings showing Italian army aeroplanes in action against the Turks in Tripoli. In our last issue, for instance, we published a drawing of a bomb, dropped from a flying-machine, bursting among the Turks. Sending the sketch for that, Mr. Seppings-Wright said that the bombs had caused but few casualties, as the Arabs seemed able to dodge everything. On the sketch from which this drawing was made, he says: "An aeroplane following up the retirement. As this unnecessary danger sweeps over us, the order 'Scatter' is given, and everyone rushes helter-skelter to any cover available. The only chance is to keep well away from each other. There have been many such scenes as those in my sketch. We were out of shell range; but the danger slot is worse, and gets on your nerves."

Image © Illustrated London News Group

⁴³¹ *The Illustrated London News*, 20 Ocak 1912, C. CXL, No. 3796, s. IV.

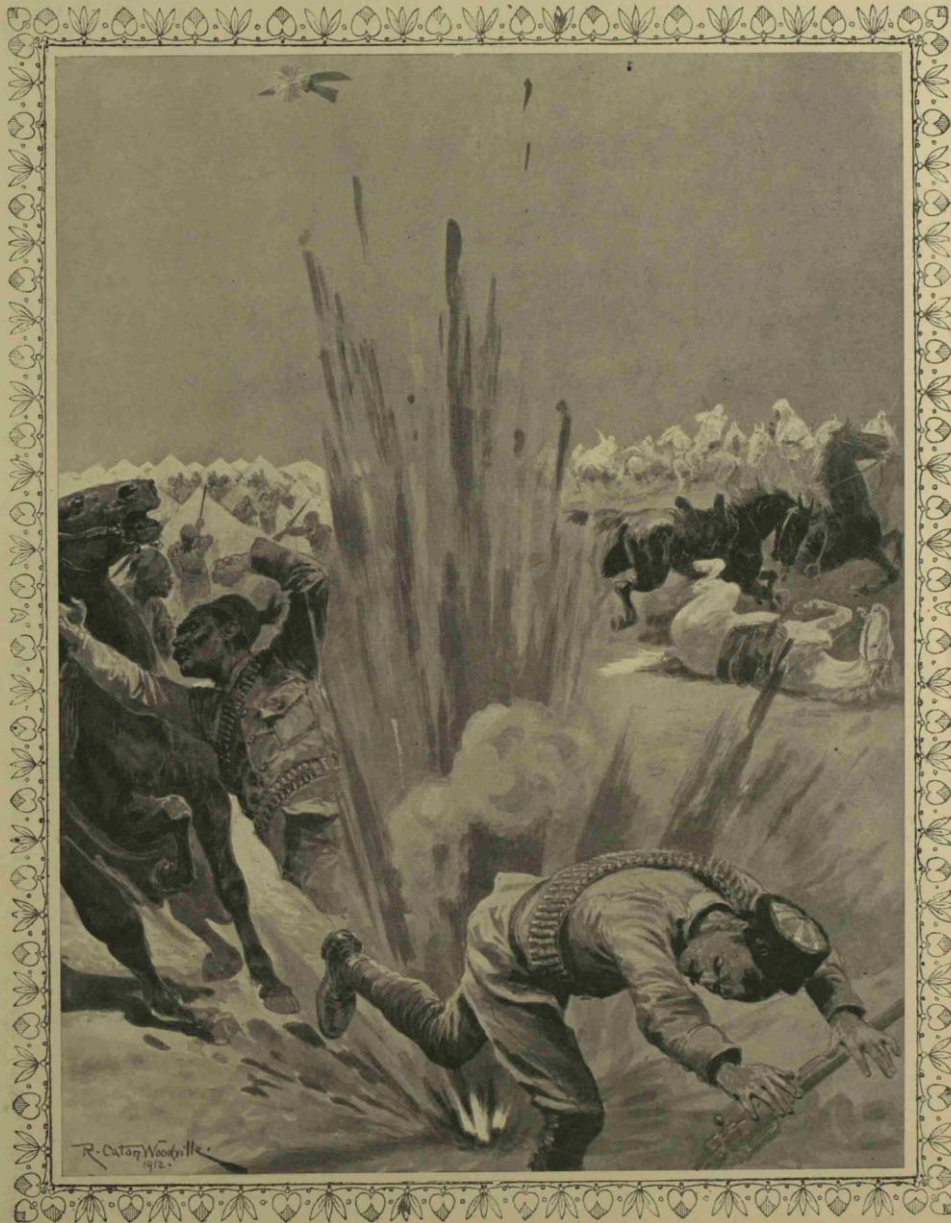


⁴³² *The Illustrated London News*, 11 Kasim 1911, C. CXXXIX, No. 3786, s. 778.

THE ILLUSTRATED LONDON NEWS, JAN. 13, 1912.—51

THE NEW ARM'S FEARFUL STRENGTH: DEATH FROM THE AIR.

Drawn by R. CATON WOODVILLE FROM A SKETCH SPECIALLY MADE FOR "THE ILLUSTRATED LONDON NEWS" BY H. C. SEPPINGS-WRIGHT, THE ONLY WAR-ARTIST WITH THE TURKISH FORCES IN TRIPOLI.



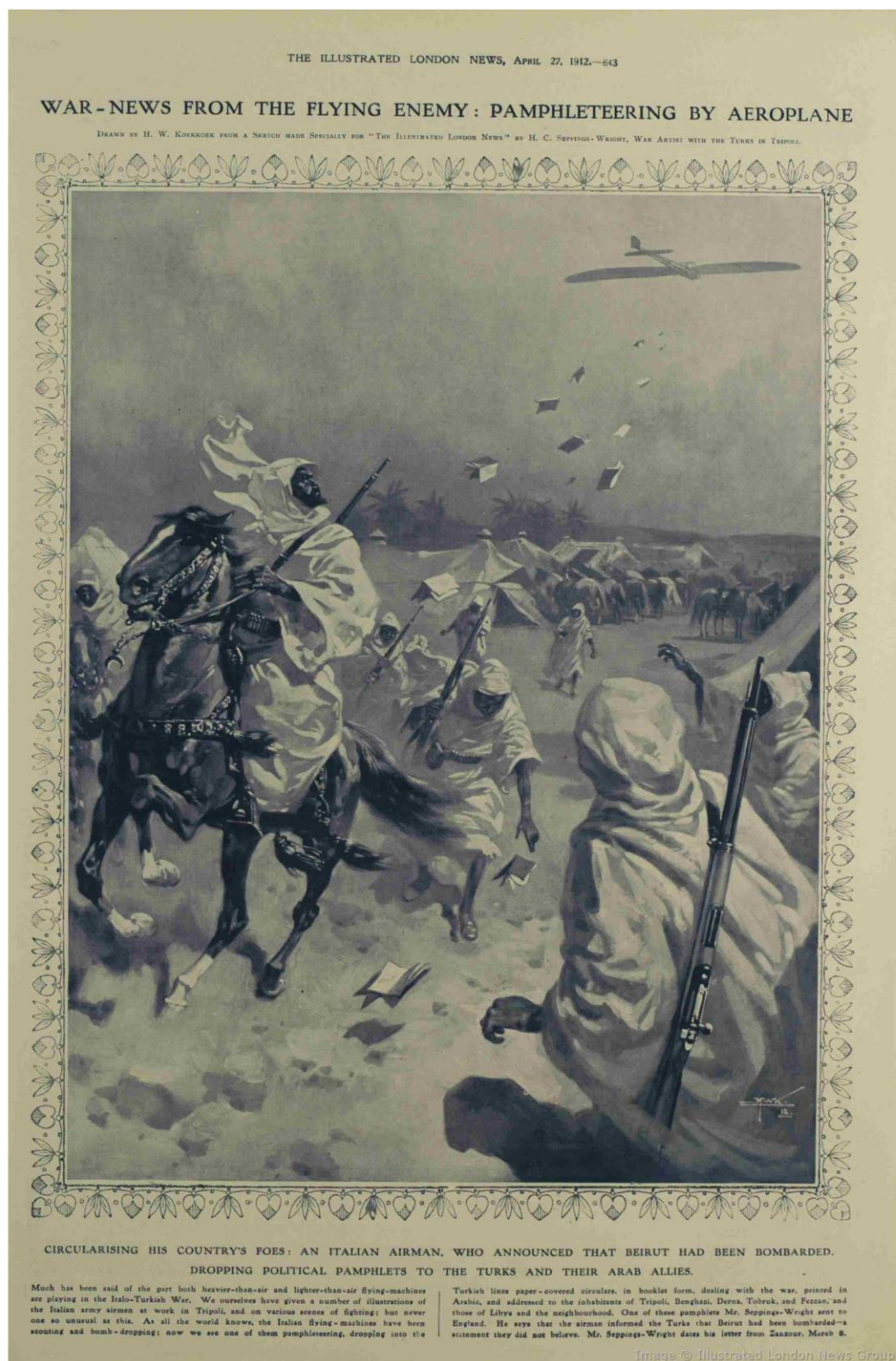
"THE LIMIT OF MODERN POWER": A BOMB, DROPPED FROM AN ITALIAN AEROPLANE, BURSTING AMONG THE TURKS.

Mr. Seppings-Wright gives the following note on the sketch from which this drawing was made: "The Italians have been throwing bombs from aeroplanes. This new terror adds to the horrors of this war. What with his shells and machine-guns, the enemy have everything possible. The aeroplane is the limit of modern power. So far a few casualties have occurred. Strangely enough, these new engines fail to frighten us. The Arabs, with their sharp eyes, seem to dodge everything." As we have reminded our readers on other occasions, the new arm has proved its value in war-time once and for all, especially for scouting purposes: it

has, indeed, passed the experimental stage, to be ranked amongst the necessities. We may recall, too, an interesting statement given in our issue of November 11 last. This read: "The airman sitting as bomb-dropper fills each bomb as he wants it while he is in flight, holding the case between his knees and the screw-cap between his teeth, and pouring the ingredients in as best he can. He does not start his flight with bombs loaded, lest, by mischance, he should fall to the ground, thus cause the bombs to explode, and so be hit with his own payload. Each bomb is about the size of an orange, and is of steel."

Image © Illustrated London News Group

⁴³³ *The Illustrated London News*, 13 Ocak 1912, C. CXL, No. 3795, s. 51.



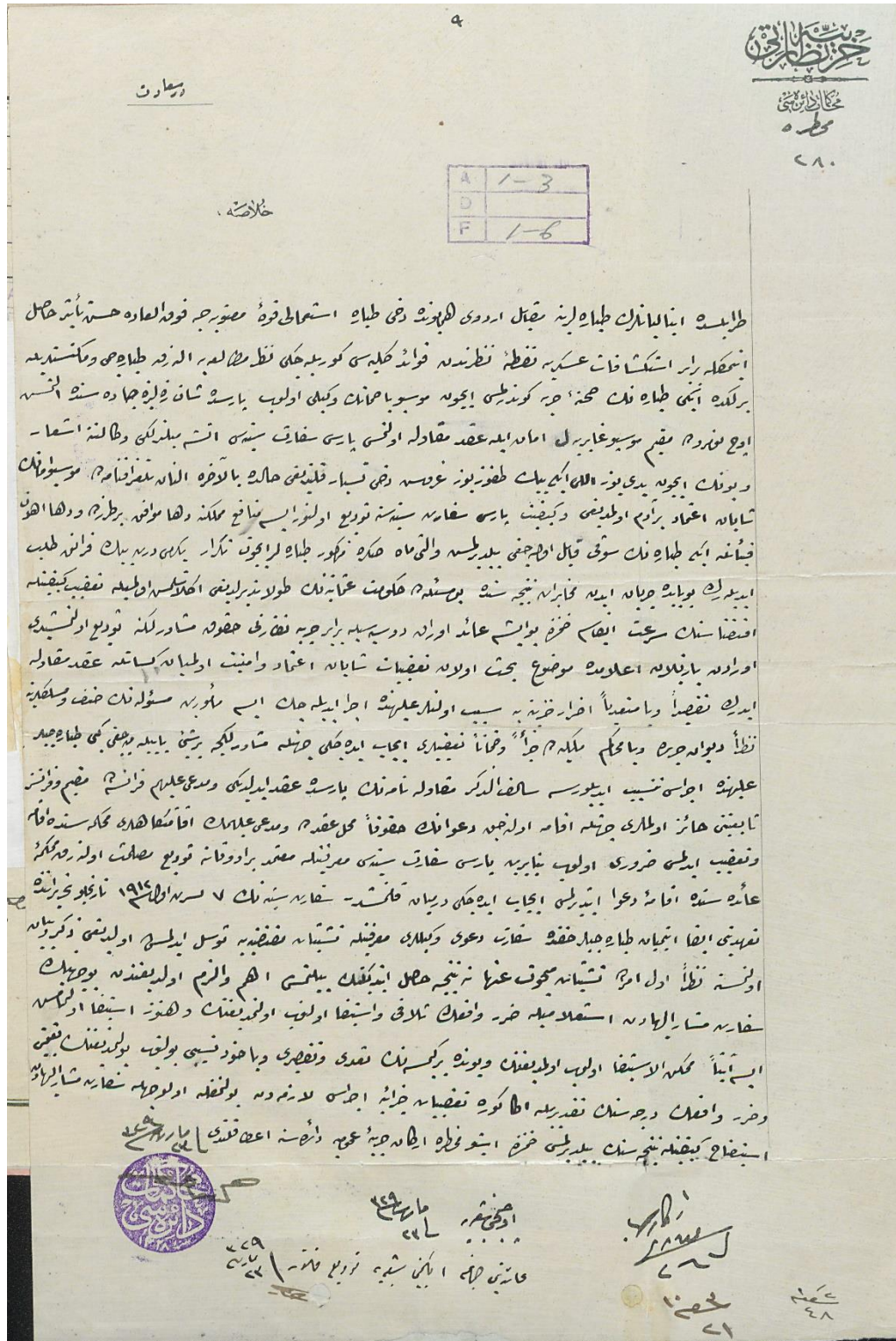
⁴³⁴ *The Illustrated London News*, 27 Nisan 1912, s. 643.



⁴³⁵ *The Illustrated London News*, 12 Ekim 1912, s. 533.

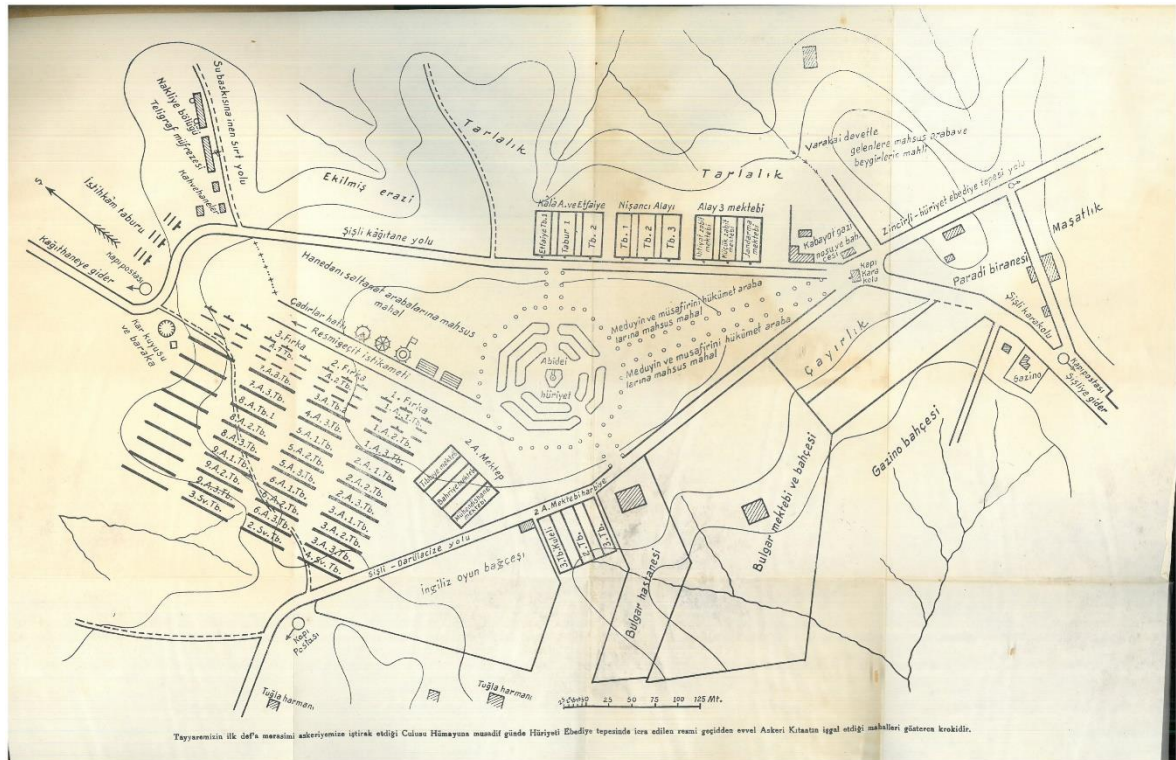
⁴³⁶ ATASE, OİH, K: 4, D: 18, F: 4-11.

Trablusgarp'a gönderilecek iki uçak hakkında belge.

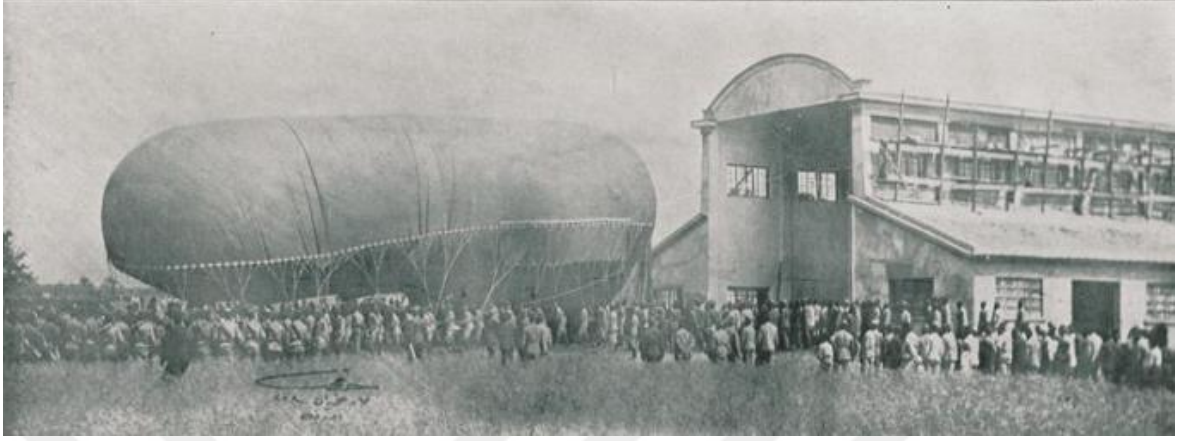


Osmanlı satvetinin semalara pervaz eden şevahid-i bülendi: Harbiye Nazırı Paşa Hazretleri Ayastefanos'ta Tayyarecilik Mektebinde.





⁴³⁹ İlmen, *a.g.e.*, melfufat.



⁴⁴⁰ *Şehbal*, 1 Temmuz 1328/14 Temmuz 1912, No. 56, s. 149.

⁴⁴² ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 5.

⁴⁴³ ATASE, BHK, K: 174, D: 69, F: 1-6.

⁴⁴⁴ ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 14-9.

Ek-22

Edirne'den Ayastefanos'a havadan üç saatte gelmiş olan Celalettin tayyaresi. Tayyare zabiti Mülâzım-ı Evvel Osman Nuri Efendi ile refiki Mülâzım Hami Efendi. (Celalettin tayyaresi 9 metre tulundadır, motoru 70 bar-gir kuvvetindedir.⁴⁴⁵)



Tayyarenin umumî resmidir. Edirne'den İstanbul'a birinci defa olarak tayyare ile gelen Tayyareci Mülâzımı Osman Nuri ve refiki telgraf zabitlerinden Mülâzım Hami Beyler⁴⁴⁶.



⁴⁴⁵ *Servet-i Fünun*, 24 Teşrin-i Evvel 1329/6 Kasım 1913, No. 1170, s. 621.

⁴⁴⁶ Baskı hatasından kaynaklı olması kuvvetle muhtemel “Hami” yerine “Hilmi” yazılmıştır. *Donanma*, Eylül-Teşrin-i Evvel 1329, No. 43-44, s. 878.

Ek-23⁴⁴⁷

Kırkkilise'den Bandırma'ya kadar Marmara üzerinden seyahat-i havaiyye icra eden ve Bandırma civarına nazıl olan tayyaremiz. Tayyare zabitanından Yüzbaşı Salim Bey (1) ile refiki Yüzbaşı Kemal Bey (2). (Kırkkilise'den tayyare ile İstanbul'a hareket eden zabitlerimiz, sisten mevkii tayin edemeyerek, cesaretle Marmara üstünden geçmişler ve Bandırma civarına vasil olmuşlardır.)



⁴⁴⁷ *Servet-i Fünun*, 24 Teşrin-i Evvel 1329/6 Kasım 1913, No. 1170, s. 620.

Ek-24⁴⁴⁸

Osmanlı Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti ve “Kadınlar Dünyası” heyet-i tahririyesi erkân-ı muhteremesi (Belkıs Şevket Hanımefendi’nin tayeranı münasebetiyle tayyare önünde alınmış olan fotoğrafıdan).



عثمانی مدافعة حقوق نسوان جمعیتی و «کادینلر دنیاسی» هیئت تحریریهسی ارکان محترمهسی
[بلقیس شوکت خانم افندیك طیارانی مناسبتیله طیاره اوکندده آلتیش اولان فوتوغرافی دن]

Belkıs Şevket Hanım, *Osmanlı* tayyaresi yanında.



بلقیس شوکت خانم ، (عثمانی) طیارهسی یانینده

⁴⁴⁸ *Servet-i Fünun*, 28 Teşrin-i Sani 1329/11 Aralık 1913, No. 1175, s. 97, 109.

Ek-25⁴⁴⁹

İstanbul-Kahire Seyahat-i Havaiyyesi – Tayyareci Fethi ve Nuri Beylerle seyahat refikleri.



⁴⁴⁹ *Servet-i Fünun*, 30 Kanun-i Sani 1329/12 Şubat 1914, No. 1184, s. 317.

Ek-26⁴⁵⁰

Sukut eden Muavenet-i Milliye tayyaresinin motoru istikametinden dümenin görünüşü.



Sukut eden Muavenet-i Milliye tayyaresinin sağ cepheden motoruyla teferruatının görünüşü.



⁴⁵⁰ *Polis Mecmuası*, 1 Mart 1330/14 Mart 1914, No. 16, s. 368-369.

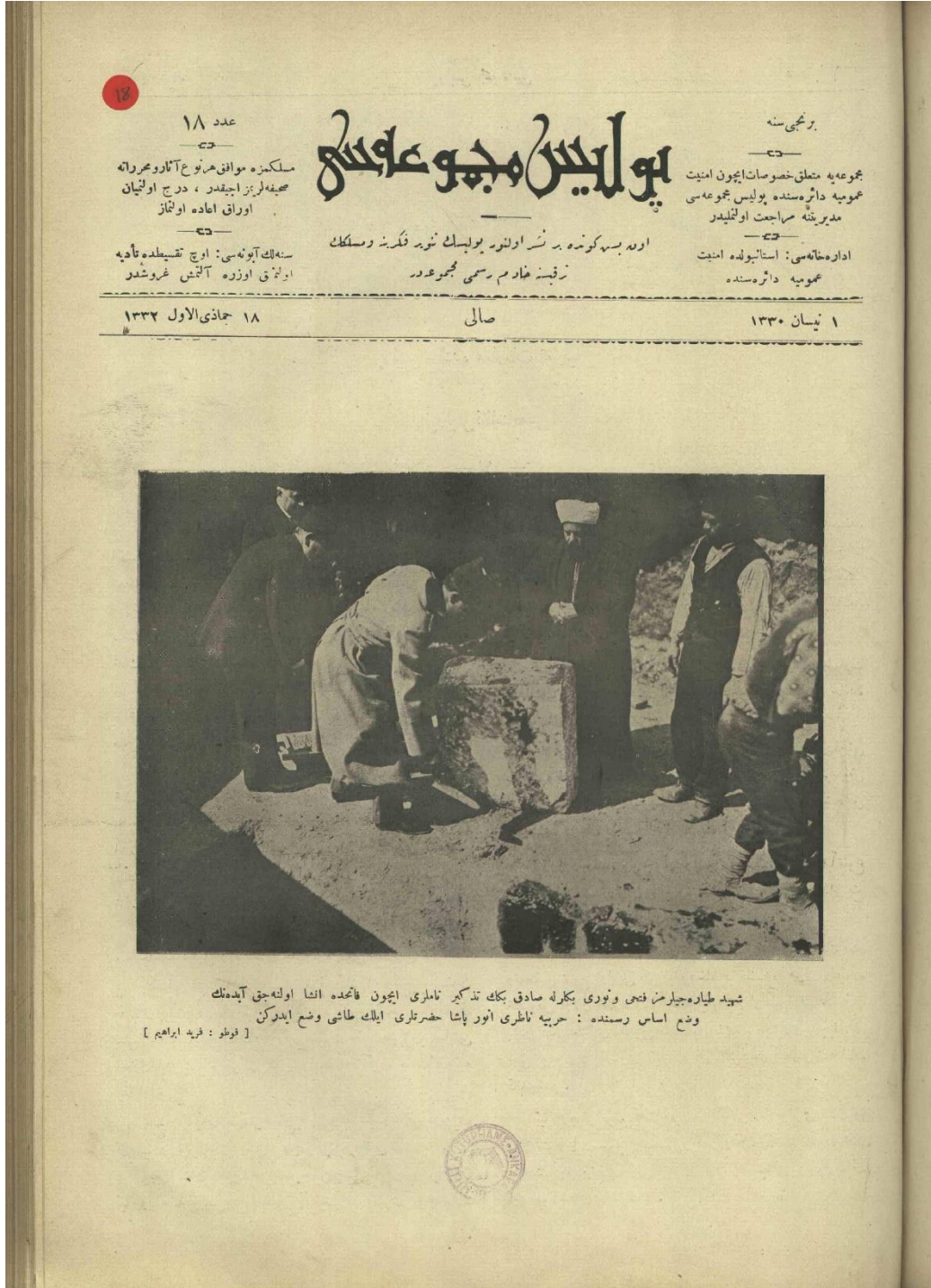
Ek-27

Muavenet-i Milliye tayyaresinin İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde sergilenen pervanesi.

Fotoğraf: Orhan Köksal, İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, 30 Nisan 2017.



Şehit tayyarecilerimiz Fethi ve Nuri Beylerle Sadık Bey'in tezkir-i namları için Fatih'te inşa olunacak abidenin vaz-ı esas resminde: Harbiye Nazırı Enver Paşa Hazretleri ilk taşı vazederken.



⁴⁵¹ Polis Mecmuası, 1 Nisan 1914/14 Nisan 1914, No. 18, s. 409.

Ek-29

Tanta'da yapılan törende Salim ve Kemal Efendilere teslim edilen sancak. Fotoğraf: Orhan Köksal, İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, 30 Nisan 2017.



KAYNAKÇA

1. ARŞİV BELGELERİ

Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi Balkan Harbi Koleksiyonu

Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi Osmanlı-İtalyan Harbi Koleksiyonu

2. SÜRELİ YAYINLAR

Askerî Tarih Belgeleri Dergisi

Donanma

Le Pelerin

Polis Mecmuası

Resimli Kitap

Servet-i Fünun

Şehbal

Tanin

Tercüman-ı Hakikat

The Illustrated London News

Türk Hava Mecmuası

Vatan

Yeni Tasvir-i Efkâr

3. KİTAPLAR

Adıgüzel, M. Bahattin, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2006

Ahmed Zeki Paşa, *Alem-i İslam'da Tayyarecilik*, çev. Fuad, Matbaa-i Bahriyye, 1328

Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, C. 7, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1966

Angelucci, Enzo, *The Rand McNally Encyclopedia of Military Aircraft 1914-1980*, The Military Press, New York 1980

Arit, Fikret, *Adlarını Göklere Yazdırdılar*, Kanaat Yayınevi, İstanbul 1964

Avcı, Cenk, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2009

Aydar, Orhan, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara 1948

Bakar, Bülent, *Hava Taarruzlarına Karşı Türkiye'de Pasif Korunma (1935-1945)*, Tarihçi Kitabevi Yayınları, İstanbul 2019

Balkan Harbi (1912-1913), Gnkur. Basımevi, Ankara 1979

Banoğlu, Niyazi Ahmet, *Nükte, Fıkra ve Çizgilerle Atatürk*, C. 3, Nurgök Matbaası, İstanbul 1955

Beehler, Commodore W. H., *1911-1912 Türk İtalyan Savaşı*, çev. Leyla Yıldırım, İlgi Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2014

Boyne, Walter J., *The Influence Of Air Power Upon History*, Pen&Sword Aviation, South Yorkshire 2005

Braybrook, Roy, *The Aircraft Encyclopedia*, Aladdin Papersbacks, New York 1985

Coulston Gillispie, Charles, *The Montgolfier Brothers And The Invention of Aviation 1783-1784*, Princeton University Press, New Jersey 1983

Cumhuriyet'in 70nci Yıldönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1973), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1994

Çelik Şavk, Ülkü, *Sorularla İnsanlık Tarihine Yön Veren 20 Kişisinden Biri Evliya Çelebi*, Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, Ankara 2011

Dr. Hüseyin Hüsnü Bey'in Not Defterinden Trablusgarp Savaşı, yay. haz. Doç. Dr. Mebrure Değer, 1998

Elbise-i Askeriyye Nizamnamesi, Daire-i Askeriyye Matbaası, İstanbul 1325

Erikan, Celâl, *Komutan Atatürk*, C. 1, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1972

Gediz, Ergüder, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1911-1918)*, C. 1, Tarihçe Ş. Md.lüğü, Ankara 1981

Giolitti, Giovanni, *Trablusgarp'ı Nasıl Aldık?*, haz. Tahsin Yıldırım, Dün Bugün Yarın Yayınları, İstanbul 2012

Gülten, Zeynep, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, İstanbul 2010

Hava Gücü ve Savaş, çev. Mehmet Erdoğan, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara 1979

Icart, Antonie, *Gökyüzünde Keşifler ve Kâşifler*, Baskan Yayınları, İstanbul 1980

İğdemir, Uluğ, *Atatürk'ün Yaşamı (1881-1918)*, C. 1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1980

İlmen, Süreyya, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1947

İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat 1914-15 Mayıs 1914, haz. Dr. Şefik Memiş ve Fatih Türkyılmaz, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı

İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C. 1, haz. Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1985

İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C. 2, yay. haz. Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1985

Kansu, Yavuz, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., Etimesgut 1971

Kapucu, Davud ve Erdal Korkmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, Ankara 2020

Karacagil, Ö. Kürşad, *Süreyya Paşa (İlmen)*, Yeditepe Akademi, İstanbul 2021

Karaman, Seyit Ali ve Yücel Dağlı, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 1, İstanbul 2004

Kennedy, Paul, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çev. Birtane Karanakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1990

Keyüsk, Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)*, C. 1, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950

Kline, Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Yayınevi, İstanbul 2002

Kocatürk, Önder, *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2013

Koloğlu, Orhan, *Trablusgarp Savaşı (1911-1912) ve Türk Subayları*, Basın Yayın Genel Md., Ankara 1979

Kotar, S. L. ve J. E. Gessler, *Ballooning: A History, 1782-1900*, McFarland & Company Inc. Publishers, London 2010

Kural, Fethi, *Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Belgeleri (1909-1913)*, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Etimesgut 1974

Kurt, Deniz ve Erdal Korkmaz, *Kuruluştan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilâtlanma Tarihi 1911-1922)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2020

Kurt, Deniz, Yavuz Pehlivan ve Erdal Korkmaz, *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2018

Kurt, Emin ve Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2018

Kurtcephe, İsrail, *Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1995

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. 1, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2009

_____, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)*, C. 5, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009

Kutay, Cemal, *Trablus-Garb'de Bir Avuç Kahraman*, Tarih Yayınları, İstanbul 1963

Kühne, Heinz, *Leonardo da Vinci: Dreams, Scheme and Flying Machines*, Prestel, Münih 1999

Lindqvist, Sven, *Bombalamanın Tarihi*, çev. Selahattin Çelik, Yeni İnsan Yayınevi, İstanbul 2009

Nocks, Lisa, *The Robot: The Life Story of a Technology*, Johns Hopkins University Press, 2008

Okar, Avni, *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2021

Okyar, Fethi, *Üç Devirde Bir Adam*, Tercüman Yayınları, İstanbul 1980

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

Özdemir, Yaşar, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1981

Özkurt, Fatih, *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2017

Palmer, R. R., *Twelve who Ruled The Year of Terror in the French Revolution*, Princeton University Press, New Jersey 2005

Saundby, Sir Robert, *İnsanın Göklere Yükselişi Havacılığın Başlangıcı*, çev. Mine Ünel, Milliyet Yayınları, 1979

Sepping-Wright, H. C., *Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Hilal Altında İki Yıl*, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013

Stephenson, Charles, *A Box of Sand: The İtalo-Ottoman War 1911-1912*, 2014

Süleyman Pertev, *Balon Yahud Mütessaidül Hava*, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul 1311

Şakir Hazım, *Vesait-i Tayeran*, Matbaa-i Askeriyye, İstanbul 1341

Şıvgın, Hale, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1989

Tanman, Sıtkı, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Hava Basımevi, 2012

Tayyareler ve Tayyarecilik, Tanin Matbaası, İstanbul 1341

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009

Türk Silâhlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920), C. 3, Ks. 6, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1996

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi (1912-1913) Edirne Kalesi Etrafındaki Muharebeler, Gnkur. Basımevi, Ankara 1980

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1981

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, C. III, 6. Kısım, 1. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1971

Türkmen, Zekeriya, *Osmanlı Meşrutiyetinde Ordu-Siyaset Çatışması*, İrfan Yayınevi, İstanbul 1999

Uyar, Mesut, *Dünya Askerî Tarihi*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2020

Yeni, Mustafa, “Hava Kuvvetleri”, *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017

Yıldız, Gültekin, *Osmanlı Devleti'nde Askerî İstihbarat (1864-1914)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019

4. MAKALELER

“İstanbul-Kahire Uçuşunun Öyküsü”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 338, 2001, s. 25.

“Türk Göklerinde İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım”, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, S. 374, Ekim 2002, s. 34.

Arı, Ferit, “Osmanlı Devleti’nde İlk Hava Seyahati: İstanbul-Kahire-İskenderiye”, *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, C. 12, Nisan 2019, s. 146-156.

Arit, Fikret, “Marmara’yı Aşan İlk Türk Uçağı”, *Yıllarboyu Tarih*, S. 3, Mart 1984, s. 41-42.

Aydar, Orhan, “1914 Şubatında Üçüncü Tayyaremiz Ertuğrul Kahire Yollarına Nasıl Uğurlanmıştı?”, *Havacılık ve Spor*, S. 352, Şubat 1945, s. 8.

_____, “Düşman Üzerinde İlk Keşif Uçuşu Nasıl Yapılmıştı?”, *Havacılık ve Spor*, Mayıs-Haziran 1950, s. 4-6.

_____, “IV. Murat Devrinde Roketi İcat Eden ve Onunla İlk Uçan Türk Lagari Hasan Çelebi”, *Havacılık ve Spor*, c. VI, Ankara, Şubat 1949, s. 6-13.

Aydın, Abdurrahim Fahimi, “Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S. 31, 2011, s. 51-84.

Baran, Tülay Alim, “Trablusgarb ve Balkan Savaşları’nda Bir Toplumsal Dayanışma Örneği Olarak Tayyare İaneleri”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu, Osmanlı Devleti’nin Dağılma Sürecinde Trablusgarb ve Balkan Savaşları Bildiriler, 16-18 Mayıs 2011*, haz. Prof. Dr. Mehmet Ersan ve Dr. Nuri Karakaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013, s. 599-616.

Beyoğlu, Süleyman, “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilâtı”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 1, İstanbul 1999, s. 139-150.

Borak, Sadi, “Atatürk Niçin Uçağa Binmezdi?”, *Hayat Tarih Mecmuası*, C. 1, Mayıs 1965, S. 4, s. 52.

Chapman, Allan, “Fly me to the Moon”, *Astronomy & Geophysics*, C. 55, Şubat 2014, S. 1, s. 26-31.

Erenli, Muhterem, “Atatürk ve Havacılık”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. 2, 1985, S. 4, s. 215-244.

Gemici, Eser ve Mehmet Yeşiller, “Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi”, *Journal of Aviation*, C. 2, 2018, S. 2, s. 125-140.

Gökçal, Zühtü, “Bleriot İstanbul’da”, *Hava Dergisi*, Haziran 1963, S. 210, s. 25-27.

_____, “İlk Uçan Türk Kadını Bayan Belkıs Şevket”, *Hava Dergisi*, S. 213, Mart 1964, s. 25.

_____, “İstanbul’da İlk Tayyare ve Baron De Caters”, *Hava Dergisi*, Mart 1963, S. 209, s. 16-18.

Halıcı, Şaduman, “Ali Fethi Okyar (1880-1943)”, *Atatürk Ansiklopedisi*, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı

Hanioğlu, M. Şükrü, “Enver Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 11, 1995, s. 261-264.

Huffman, Carl, “Archytas”, *Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Stanford 2020

İhsanoğlu, Ekmeleddin, “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 497-596.

Karabulut, Umut ve Sema Doğan, “İstanbul Semalarında Uçan İlk Türk Kadını: Belkıs Şevket Hanım”, *BELGİ*, C. 1, Yaz 2015, S. 10, s. 1393-1401.

Karacagil, Ö. Kürşad, “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 111-123.

_____, “Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 200, Ekim 2012, s. 73-90.

Koloğlu, Orhan, “Gözlem Uçuşundan Saldırıya Dünya’da İlk Hava Savaşı”, *Tarih ve Toplum*, C. 9, Şubat 1988, S. 50, s. 13-25.

Korkmaz, Erdal, “İstanbul-Kahire Seferi ve İlk Hava Şehitlerinin 100’üncü Yılı”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 370, 2014, s. 43.

Köksal, Orhan, “Osmanlı Devleti’nde Balon ve Tayyare Uçuşları (1798-1912)”, *Dr. Cezmi Karasu Armağanı Ustaya Saygı*, ed. Mikail Kolutek, Çağhan Sarı ve Orhan Köksal, Gazi Kitabevi, Ankara 2021, s. 185-209.

_____, “Trablusgarb Harbi’nde Osmanlı Devleti’nin Tayyare Sorunu ve Arayışları”, *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 21-22 Ekim 2019*, yay. haz. Gültekin Yıldız ve Serkan Osmanlıoğlu, Millî Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 287-310.

Kundakçı, Deniz ve Sibel Kavaklı, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yy. Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, *Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 57-73.

Kurt, Deniz ve Erdal Korkmaz, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, C. 17, Kasım 2018, S. 2, s. 207-251.

Kurt, Emin, “Kuruluştan Kurtuluşa Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü”, *C4 Defence*, S. 32, 2015, s. 75-81.

_____, “Trablusgarp Savaşı’nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri’nin Kuruluşuna Etkisi”, *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 21-22 Ekim 2019, yay. haz. Gültekin Yıldız ve Serkan Osmanlıoğlu, Millî Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 243-286.

_____, “Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar”, *Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 302-317.

_____, “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 365, Haziran 2010, s. 48-60.

Küçük, Cevdet, “Balkan Savaşı”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 5, 1992, s. 23-26.

Leiser, Gary, “The Dawn Of Aviation In The Middle East: The First Flying Machines Over Istanbul”, *Belleten*, C. 69, 2005, S. 256, s. 937-1014.

Önder, Mehmet, “Atatürk Fransa-Picardie Manevralarında”, *ERDEM*, C. 11, 1998, S. 32, s. 527-532.

Reşid Selim, “Tayyareciliğimizin Tarihçesi”, *Nevsal-i Milli*, Dersaadet 1330, s. 441-448.

Sarıkaya, Vedat, “Uçan İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım”, *Uçan Türk Dergisi*, Aralık 1999, s. 8.

Sürmeli, Serpil, “Nuri (Killigil) Paşa’nın Trablusgarp Savaşı Hatıraları”, *Atatürk Dergisi*, C. 1, 2012, S. 1, s. 137-170.

Tekin, Abdullah Sami, “Trablusgarp Harbi ve Havacılık Tarihinde İlkler”, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, C. 3, 2020, S. 2, s. 16-29.

Türkmen, Zekeriya, “II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu İçin Kurulan Techizat-ı Askeriye Nezareti ve Faaliyetleri”, *Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı*, Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1995, s. 479-493.

_____, “Mahmud Şevket Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 27, 2003, s. 384-386.

_____, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatı’nın Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, *Türk Hava Kuvvetleri’nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 28-56.

Ünalp, Rezzan, “Hava Kuvvetlerinin Tarihî Gelişimi”, *Yedinci Askerî Tarih Semineri Bildirileri*, C. 2, Ankara 2001, s. 294.

_____, “İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Gerçek”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 134-148.

Vagnini, Alessandro, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 100-110.

Yalçın, Osman, “Balkan Savaşları’nda Türk Hava Harekâtı”, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, S. 6, 2022, s. 65-105.

_____, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: ‘Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi’”, *Mediterranean Journal of Humanities*, C. IV, 2014, S. 2, s. 327-347.

Yılmaz, Bülent, “Balkan Harbi’nde Hava Gücü, Askerî Havacılıkta Perdenin Açılışı”, *Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri*, C. 2, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2006, s. 229-255.

_____, “İlk Savaş Uçağı Trablusgarp’ta Yakalandı”, *Atlas Tarih*, S. 9, Ekim-Kasım, İstanbul 2011, s. 75.

Zamacı, Ayşe, “Birinci Balkan Harbi’nde Edirne Semalarında Bulgar Tayyare ve Balonları”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, Temmuz 2011, S. 2, s. 199-225.

5. TEZLER

Arı, Ferit, *Osmanlı Devleti’nde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler*, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Burdur 2017

Aslan, Mehmet, *Trablusgarp Harbi’nde Osmanlı Gayrinizami Harp Uygulaması*, Millî Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019

Canlı, Aykut, *Osmanlı’dan Cumhuriyete Askeri ve Sivil Havacılık Eğitimi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2019

Çelik, Ahmet, *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2004

Çıtır, Sezer, *Türkiye’de Sivil Havacılık Şirketlerinin Faaliyetleri (1923-1933)*, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2021

Erdemli, Mustafa Gökhan, *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2011

İnan, Gaye, *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2005

Kapucu, Davud, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2019

Kurt, Emin, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2018

Özbek, Ahmet, *Balkan Savaşlarında Kırklareli (Kırkkilise)*, Kırklareli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2018

Sarıkaya, Cevat, *Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Gebze Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Gebze 2015

Şallı, Hakan, *Balkan Savaşları Öncesinde Yapılan Gizli İttifak Anlaşmaları*, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2014

6. İNTERNET

Atatürk Ansiklopedisi, www.ataturkansiklopedisi.gov.tr

Library of Congress, www.loc.gov

Louro, Francisco Videira, “Father Bartholomeu Lourenço de Gusmão: a Charlatan or the First Practical Pioneer of Aeronautics in History”, 2014, Instituto Superior Técnico, <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt>

www.nacipuskulcuturkhavacig.blogspot.com

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler :

Doğum Tarihi :

Medeni Durumu :

Eğitim :

Lise :

Lisans :

Yüksek Lisans :

Çalıştığı Kurumlar :

