

TÜRK TARİHİNDE TOPLUMSAL EŞİTLİĞE BİR ÖRNEK: ARAP AHMET'İN HAYATI*

Davud KAPUCU¹

Özet

Türk tarihinde batı toplumlarında görüldüğü gibi sosyal eşitsizliğe ya da sınıf farklılığına dayalı bir devlet veya toplum düzeni kurulmamıştır. Devlet; dil, ırk, renk, cinsiyet ve inanç ayrımı gözetmeden her birey ve her gruba ilerleme imkânı tanımıştır. Bu durumu kanıtlayan örneklerden biri, Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti ordusunda denizci pilot subay olarak görev yapan Arap Ahmet lakaplı Ahmet Ali Çelikten olmuştur. Osmanlı ülkesine Afrika'dan gelen bir siyahi ailenin çocuğu olan Ahmet Ali Bey, Osmanlı ordusuna deniz havacısı olarak girip Birinci Dünya Savaşı'nda çeşitli cephelerde görev almıştır. Batı toplumlarında siyahi insanlar toplumun bir parçası ve üyesi kabul edilmezken Ahmet Ali Bey Türk ordusunda pilot subay olarak vazife alıp bu anlamda da dünyanın ilk siyahi pilotlarından biri olmuştur. Mondros Mütarekesi'ni müteakiben Anadolu işgal edilmeye başlayınca, Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa önderliğinde başlayan Milli Mücadele hareketine katılıp, İstiklal Harbi'nin kazanılmasında önemli katkı sağlamıştır. Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra Türk milletinin bir ferdi olarak yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti ordusunda görev yapmıştır. Bu çalışmada, siyahi kökenli Türk vatandaşı Ahmet Ali Çelikten namı diğer Arap Ahmet'in hayatına arşiv belgeleri ve süreli yayınlar ekseninde yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Eşitlik, Pilot, Savaş, Havacılık, Arap.

AN EXAMPLE OF SOCIAL EQUALITY IN TURKISH HISTORY: THE LIFE OF ARAP AHMET

Abstract

As can be seen in Western societies, no state or social order has been established in Turkish history on the basis of social inequality or class differences. The state gave each individual and each group the opportunity to progress regardless of language, race, color, gender, and faith. One of the examples that proved this was Ahmet Ali Celikten, nicknamed Arap Ahmet, who served as a naval pilot in the army of the Ottoman state and the Republic of Turkey. Born to a black family who came to the Ottoman country from Africa, Ahmet Ali Bey entered the Ottoman army as a naval aviator and served on various fronts in the First World War. In Western societies, black people are not seen as a part and member of society, while Ahmet Ali Bey served as a pilot officer in the Turkish army and became one of the first black pilots in the world in this sense. After the Armistice of Mondros, when Anatolia began to be occupied, he joined the national struggle movement that began under the leadership of Mustafa Kemal (Atatürk) Pasha and made a significant contribution to the victory of the war of Independence. After the Lausanne peace agreement, he served as a member of the Turkish nation in the army of the newly formed Republic of Turkey. In this study, the life of Ahmet Ali Çelikten, a Turkish citizen of black origin, known as Arab Ahmet, will be included in the axis of archive documents and periodicals.

Keywords: Equality, Pilot, War, Aviation, Arab.

* Çalışma 17-18 Aralık 2020 tarihlerinde Kapadokya Üniversitesi ev sahipliğinde düzenlenen 4. Uluslararası İpekyolu Akademik Çalışmalar Sempozyumunda bildiri olarak sunulmuş ancak yayınlanmamıştır. Makale, söz konusu bildirinin yeniden gözden geçirilmiş ve genişletilmiş şeklidir.

¹ Dr., Hava Kuvvetleri Komutanlığı, dkapucu@hotmail.com, 05056566242, ORCID.0000-0002-5278-9846

Giriş

Osmanlı Devleti, çok dinli ve çok kültürlü bir toplum yapısından teşekkül etmiştir. Osmanlı Devleti'nin yönetim anlayışını, devlete bağlılık ve liyakat ilkesi oluşturmuştur. Bu yüzden de Osmanlı Devleti yurttaşlığı din veya ırk ile değil devlete sadakatle ifade etmiştir (Göle, 1998, s. 78-79). Bu kapsamda Osmanlı bürokrasisi, vatandaşları arasında hiçbir iltimas yapmamış, liyakati varsa hiç tereddüt etmeden devletin en üst kademelerinde o insanları değerlendirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin bu anlayışına karşılık Batılı devletler, insandan önce unvanlara değer vermiş ve bu kapsamda bir sosyal yapı kurmuştur. Bu yüzden Batılı devletlerin tarihi, daha çok sınıf mücadelesine dayalı, hak taleplerinin olduğu bir süreci içerisinde barındırmıştır. Batılı devletlerdeki bu sınıfsal tarihi süreç karşın, Türk devletlerinde unvanlar, insandan sonra gelmiştir (Özdemir, 2012, s. 164).

Osmanlı toplumunda kölelik müessesesi Avrupalı devletlerinkinden farklı bir anlayışla şekillenmiştir. Batı Dünyası kölelik sistemini ticari boyutuyla ele almıştır. Osmanlı Devleti'nde ise toplumda kast sistemi şeklinde bir ırksal sınıf ayrımı olmamıştır. Bunlara örnek olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli dönemlerinde köle ticaretiyle ya da başka yollarla; Nijer, Suudi Arabistan, Libya, Kenya ve Sudan'dan getirilen Afrika kökenli insanları önce devlet kademelerinde vazifelendirmiştir. Bu kişiler emekliliklerinden sonra devletin desteği ile Ege ve Akdeniz bölgelerine yerleşerek Anadolu'da hayatlarını devam ettirmiştir (Akpınar, 2020, s. 73-86).

Osmanlı topraklarında Batı Anadolu'da Afro-Türklerin istihdam edilmesi köle ticaretinden değil, köleliğe karşı alınan önlemlerden kaynaklanmıştır (Taşbaş, 2018, s. 119-157; Bozkurt, 1990, s. 1499-1532). Bu kapsamda hizmetçi olarak satın alınan insanların toplumdaki konumu, sadece kendisini bağlamış ve aile bireylerini etkilememiştir. Hizmetçi olarak satın alınmış hür bir kadın köle bir kişiyle izdivaç yaparsa ve bunların çocukları olursa bu çocuklar özgür Osmanlı vatandaşı olarak yaşamlarını sürdürmüştür. Yani köle esas itibarıyla annenin statüsüne bağlı olduğundan yeni nesil bu süreçten etkilenmemiştir (İslam Ansiklopedisi, s. 239). Osmanlı Devleti hiçbir zaman sınıfsal farklılığa dayalı, sosyal eşitsizliği ön plana alan bir hiyerarşik yapı kurmamıştır. Ülke vatandaşları yetenek ve becerilerine dayalı her iş ve platformda ve her alanda çalışma ve ilerleme imkânı bulmuştur (Zuhayli, 1996, s. 113).

Bu çalışmamızda Osmanlı döneminde Nijerya'dan gelen bir Afro-Türk olan, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti ordularında pilot olarak görev yapan Ahmet Ali Çelikten'in hayatına yer verilmiştir.

1. Arap Ahmet'in Hayatı

Ahmet Ali Bey, 1883 yılında İzmir'de yaşayan Osmanlı vatandaşı Nijerya asıllı Ali Bey ile Zenciye Emine Hanım'ın çocukları olarak dünyaya gelmiştir. Arap Ahmet olarak bilinen Ahmet Ali Bey'in anneannesi 1830'larda köle tacirleri tarafından Afrika'da Nijerya'nın Borno emirliğinden alınıp İstanbul'a hizmetçi olarak getirilmiştir (Atar, 25.11.2020). Bugün, özellikle İzmir ve çevresindeki bazı köylerde toplu olarak yaşayan bu kişiler, Sahra altı Afrika'dan, geniş anlamıyla Sudan denilen bölgeden, bazıları Kanem, Borno, Bagirmi gibi Afrika krallıklarından, daha az bir kısmı da Batı Afrika'dan getirilmiştir (Demirayak, 05.12.2020). Köle kervanları Osmanlı başkentine gelebilmek için, Sahra çölünü aşarak bugünkü Libya toprakları üzerinden Akdeniz kıyı limanlarına, oradan gemiyle İstanbul'a geçen bir güzergâh takip etmiştir (Yılmaz, 2011, s. 28-32). Osmanlı Devleti'ne küçük çapta köle ticareti yapan kişiler veya Kuzey Afrika'da

görev yapmış Osmanlı asker ve memur aileleri tarafından ev işlerinde kullanılmak üzere siyahi insanlar getirilmiştir (Akkaya, 2011, s. 204-217).

Ahmet Ali Bey'in anneannesi dönemin İstanbul ihtisap emininin (İslamoğlu, 2012, ss.327-334; Demirkaya, 1998, s. 303-318). kâatibi tarafından satın alınarak İstanbul'a getirilmiştir. Aile içerisinde, Ahmet Ali Bey'in anneannesinin Osmanlı sarayında çalıştığı ve üç çocuğunun olduğu fakat bunlardan sadece Zenciye Emine Hanım'ın annesi hakkında bilgiye sahip oldukları rivayet edilmektedir (Şimşek, 30.11.2020). Zenciye Emine Hanım'ın 1860'larda doğduğu tahmin edilmektedir. Zenciye Emine Hanımefendi bir köle değildi (Gençoğlu, 8.11.2020). Zenciye Emine Hanım 1880 yılı başlarında kendisi gibi Nijerya asıllı Afro-Türk olan Ali Bey ile evlenmiştir. Ahmet Ali Bey'in babası Ali Bey de Afrika kökenli Osmanlı vatandaşlarının genellikle yerleştikleri İzmir'e yerleşmiştir. Ali Bey'in Zenciye Emine Hanımla evliliğinden 1883 yılında Ahmet Ali (Arap Ahmet), ardından Mehmet Ali ve 1889 yılında da Zenciye Saniye adlarında üç çocuk dünyaya gelmiştir. Babaları Ali Bey, kızı henüz doğmadan hayata veda etmiştir (Yılmaz, s.29).

Ailenin en büyük çocuğu olan Ahmet Ali, 1904'te Haddehane Mektebi'ne (Bahriye Makine Mektebi) girmiştir (CDA, ZB Zaptiye, 314-64-R- Hicri, 19-01-1325). Bu okulda öğrenciler mekanik teknik eğitimin yanında lisan ve askerî sistemler üzerine dersler üzerine eğitim görmüşlerdir (Donanma Mecmuası, 8 Şubat 1911). Ahmet Ali Bey 1908 yılında 1394 sicil numarasıyla Osmanlı ordusunda göreve başlamıştır (CDA, ZB-00314-00064-005; CDA, BEO-004180-313427-001-002, CDA, ZB-00314-00064-005). 1908 yılında Bahriye Makine Mektebi'nden mezun olduktan sonra Ahmet Ali Bey, gemi görevini icra etmek maksadıyla Şam Vapuru'na tayin edilmiştir. Şam Vapuru ile Bahr-i Ahmer (Kızıldeniz) ve Afrika sahillerinde seyrüsefer görevlerinde bulunmuştur. 1910 tarihinde Mesudiye zırhlısına tayin edilmiştir. Trablusgarp ve Balkan Savaşları boyunca Mesudiye zırhlısında görev yapmıştır.

Ahmet Ali, Prevezeli göçmen Hatice Hanım'la (1897-1991) evlenmiştir. Bu evlilikten Mihriban Tayyar, Muammer, Yılmaz, Melek Müjgân ve Neriman Fethi adlarında beş çocukları olmuştur (Şahin, 2015, s. 50-55). Çocuklarından Yılmaz ve Muammer babaları gibi askerlik mesleğini seçip havacı olmuş, kızlarından Neriman İngilizce öğretmeni, Müjgân ise avukat olmuştur. Muammer Bey ve Yılmaz Bey Hava Kuvvetleri'nden havacı astsubay olarak emekli olmuştur. Muammer Bey Hava Kuvvetleri'nden emekli olduktan sonra Türk Hava Yolları'nda pilotluk yapmıştır. Günümüzde Ahmet Ali Bey'in ailesinin büyük çoğunluğu Çelikten soyuyla İzmir ve İstanbul'da ikamet etmektedir (Yılmaz, s.31; Turkish newspaper Posta, 28.11.2020).

2. Dünyadaki İlk Siyahi Havacılar

İzmirli Afro-Türk Ali oğlu Ahmet Ali (Çelikten), Kasım 1916'da dünyanın ilk siyahi pilotu olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'na katılan siyahi havacıların sayısı iki elin parmaklarını geçmemiştir. Fransız ordusundaki Martinikli pilotlar 1917'de uçmaya başlamıştır. Örneğin 29 Haziran 1895 tarihinde La Trinité'de doğan Pierre Réjon, Marie Eugénie Tisserand ve Raoul Réjon'un oğlu olarak dünyaya gelmiştir. Fransız ordusunun SPA 62 filosunda savaş pilotu olarak görev yapmıştır. 26 Eylül 1917 tarihinde Istres şehrinde pilot brövesini almış ve tarihteki ilk Afrika kökenli askerî pilotlardan biri olma unvanını elde etmiştir. Askerî bir gazete olan General Order, 20 Eylül 1918 tarihli sayısında; Réjon'un, 10 Ağustos 1918 tarihinde düşman hatlarının 12 kilometre gerisinde tecrit uçuşu yaptığını, üstün rakiplerine karşı çok çetin

bir mücadele verdiğini ve bir Alman uçağını düşürmesi nedeniyle kendisi için “Yılmaz Cesaretin Pilotu” olduğunu yazmıştır. Réjon’a hava muharebesi sonunda, Bronz Palm ile hem Belçika hem de Fransız Croix de Guerre ödülleri verilmiştir (Lock, 28.11.2020); Guibert, 24.11.2020). Réjon, 15 Ağustos 1920’de Fransız Guyanası üzerinde uçarken geçirdiği kaza sonucu ölmüştür (Alfred, 28.11.2020).

Diğer bir siyahi havacı olan Guibert Marie Egyptienne Jean Marie (1895-1918) ise, 19 Ocak 1917 tarihinde Fransız Hava Kuvvetlerinde rasit teğmen olarak göreve başlamıştır. Aynı dönem Fransa Hava Kuvvetlerinde Guibert gibi Afro soyundan gelen, Guadeloupean Joseph Texier-Lavalade, Martiniquais Sainte-Luce Calixte ve Hébert Rosenard, Guyanese Gaston Bonnefoy ve Delor Fossoy da rasit olarak görev yapmıştır. 2 Eylül 1918’de Rasit Teğmen Jean-Marie ve Pilot Yüzbaşı Marie-Henri’nin uçtuğu Breguet 14 tipi uçak, Alman uçakları tarafından sıkıştırılarak Lamasse Soissons (Aisne) yakınlarındaki Chavigny’de düşürülmüştür (Wick, 28.11.2020). Bu olay sonrasında Guibert Marie Egyptienne Jean Marie hayatını kaybetmiştir. Jean-Marie Fransızlar tarafından unutulmamış ve Martinik’te bir sokağa ismi verilmiştir (Yılmaz, s.30).

Astsubay Marcel Pliat (1890-1917), I. Dünya Savaşı sırasında Rus Hava Kuvvetleri’nde görev yapan tek Afrika asıllı Fransız vatandaşıydı. Pliat, Birinci Dünya Savaşı yıllarında Rus ordusunda Sikorsky’nin Ilya Muromets dört motorlu bombardıman uçaklarında rasit olarak görev yapmıştır. Marcel Pliat ve ailesinin akıbeti 1917’de Rus Devrimi sırasında kamu kayıtlarının yok edilmesi nedeniyle bilinmemektedir (Tchijevsky, 07.12.2020).

Amerika’nın ırkçı politikasının mağdurlarından ve dünyanın en ünlü siyahi pilotlarından olan Afrika kökenli Amerikan vatandaşı Eugene Jacques Bullard (1894-1961) ise diğer bir havacı olarak ön plana çıkmıştır. Bullard, Birinci Dünya Savaşı’na kendi ülkesinin değil Fransa ordusunun bir mensubu olarak katılmıştır. İlgili dönemde Amerikalılar, bağınazlıkları nedeniyle bir Afrika kökenli Amerikalının savaş pilotu olmasından utandıkları için siyahi vatandaşlara ordusunda görev vermemiştir. Güneyli bir siyah olan Eugene Jacque Bullard artan ırkçılıktan kaçarak Amerika’yı terk edip Fransa’ya yerleşmiştir (McKenzie, 28.11.2020).

Bullard, Birinci Dünya Savaşı başlayınca Fransız ordusuna piyade olarak girmiş sonra uçuş eğitimi için gönüllü olmuştur. 5 Mayıs 1917’de, Fransa’nın Tours şehrinde bulunan bir havacılık okulundan mezun olmuştur. 17 Ağustos 1917’de Fransız Aéronautique Militaire’deki yabancı gönüllülerden oluşan Lafayette Uçan Kolordusu’nun 93 Spad Filosu’nda pilot olarak görev yapmıştır (Güntay, 30.11.2020). 1917 yılında kazandığı uçuş lisansı şu anda Alabama’da bulunan Maxwell Hava Üssü’ndeki Air Force Enlisted Heritage Hall’de sergilenmektedir. Onun uçağı, gövdesinde bıçakla delinmiş kırmızı kanayan kalp figürü ile tanınmıştır. Eugene Ballard’a askerlik hayatı boyunca, the Knight of the Légion d’honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre, Volunteer’s Cross (Croix du combattant volontaire), Wounded Insignia, World War I Commemorative Medal, World War I Victory Medal, Freedom Medal, and the World War II Commemorative Medal olmak üzere on beş Fransız savaş madalyası verilmiştir (9 Facts About Eugene Jacques Bullard, 28.11.2020).

Bu sırada ABD, ağustos ayı içerisinde İngiltere ve Fransa’nın yanında Birinci Dünya Savaşı’na girmiştir. Aynı dönemde Bullard, 7 Kasım 1917 tarihinde bir Alman uçağını düşürmüştür (Smith and Zeidler, 1998, p.180-183). Bullard, Birleşik Devletler savaşa girince kendi ülkesinde savaşmak istemişse de ABD’de, beyazların daha iyi savaştığını, birliklerinde siyahi asker istemediğini belirtip, bu talebi reddetmiştir

(Wilson, 2012, p.125-130). Amerika Birleşik Devletleri'nin Avrupa'da I. Dünya Savaşı'na girmiş olmasına rağmen, Bullard gibi birçok siyahinin orduda çalışma talebi kabul görmemiştir (Bryan, 28.11.2020). ABD, siyahi askerleri cepheye göndermek yerine, ordunun arkasından gelerek askerî teçhizat ve malzeme taşıma gibi hizmet yoğun veya önemsiz görevler vermiştir (Koç, 28.11.2020). Bullard, yıllar sonra ABD'ye döndüğünde, hiçbir zaman bir savaş kahramanı olarak tanınmamış ve 1961'de Flushing, Queens, New York'ta göreceli bir bilinmezlik ve yoksulluk içinde ölmüştür. Cenazesine hiçbir Amerikan askeri katılmamıştır. Ancak, New York'taki Fransız Elçiliği ölüm haberini aldığı anda, onu tam bir Fransız askeri onuruyla gömmesi için cenazesine bir askeri heyet göndermiştir. Bullard, Queens New York ilçesinde bulunan Flushing Mezarlığının Fransız Savaş Gazileri bölümüne defnedilmiştir. Yıllar sonra, ABD onun kahramanlığını fark etmiştir. 23 Ağustos 1994'te, ırkı ve ten rengi nedeniyle Ordu Hava Kolordusu'nun uçuş talebini reddettiği günden 77 yıl sonra ABD Hava Kuvvetleri'nde bir teğmen olarak görevlendirilmiştir (Huerta, 28.11.2020).

Dönem itibariyle koyu siyah tenli insanlara Avrupa ülkelerinde bilhassa Amerika'da hak ettikleri değer verilmemiştir. Birçok ülkede ırkçı bir politika ile siyahlar ikinci sınıf insan muamelesi görmüştür. İngiltere, siyahilerin yaşadığı sömürgelerini askere almamaya yönelik ırkçı bir politika olarak "Renk Bariyeri" (Color Bar) uygulamasını İkinci Dünya Savaşı'na kadar devam ettirmiştir (Yılmaz, s. 32).

Amerika ve Avrupa'da ırkçı uygulamaların yaşandığı böyle bir ortamda Osmanlı Devleti, eşit vatandaşlık hakları çerçevesinde, Nijerya asıllı siyahi bir vatandaşını ordusunda pilot subay olarak istihdam etmiştir. Bu durum o günkü koşullarda insan hak ve hürriyetlerine Türklerin bakış açısını göstermesi açısından büyük önem arz etmektedir. Dünyadaki örneklerine göre her türlü hak ve hukuka sahip, eşit vatandaş statüsü ile Ahmet Ali Bey, Osmanlı ordusunun ve dünyanın ilk siyahi savaş pilotu olmuştur (Kurter, 2009, s.230).

3. Arap Ahmet'in Havacılık Serüveni

Ahmet Ali Bey denizci olmak düşüncesiyle Bahriye Makine Mektebine girmiştir. 17 Aralık 1903'te Wright kardeşler 12 beygirlik, iki pervaneli Flyer adını verdikleri uçağıyla, ilk uçuş denemelerini başarıyla yapmıştır. Böylece uçak kısa süre içerisinde insanlar üzerinde bir merak halini almıştır (Kurt ve Korkmaz, 2018, s. 207-251). Ülkelerin ordularının bu yeni aracın önemini keşfetmesi uzun sürmemiştir. 1909'da ABD ordusu ilk uçağını satın almıştır (Petit, 1967, s. 29; Kapucu, 2019, s. 4). Ardından 1911'de İtalyanlar, Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı kuvvetlerine karşı ilk kez savaş aracı olarak uçağı kullanmıştır (Koloğlu, 1988, s. 114; Robbins, 2005, s. 104). Gelişen süreçte Alman, Fransız ve İngiliz orduları da ilk pilotlarını yetiştirmeye başlamıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'ni de harekete geçirmiştir (Kapucu ve Korkmaz, 2020, s. 22-23). Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın öncülüğüyle ilk tayyareler alınmış ve Osmanlı ordusunda pilot olabilecek birkaç subay eğitim amacıyla önce Fransa'ya daha sonra İngiltere'ye gönderilmiştir (Kansu vd., 1971, s. 116-117; Kurt ve Korkmaz, 2020, s. 49-63). Sonraki yıllarda çarkçı oldukları ve gemilerin makine sisteminden anladıkları için uçak makinisti olmak üzere uçuş okullarına bahriyeliler de gönderilmeye başlanmıştır. Bu arada kurulan Tayyare Komisyonu'nun çabaları ile İstanbul Yeşilköy (Ayastefanos) yakınlarında bir uçuş pisti ve iki hangar yapılmış ayrıca bir de tayyare mektebi açılmıştır (Kurt vd., 2018, s. 5).

Aynı dönemde Osmanlı Devleti tarafından Fransa'ya Nieuport deniz uçaklarının sipariş edilmesi ile Bahriye Nezaretine bağlı bir deniz tayyare teşkilatına gereksinim duyulmuştur. Bu maksatla deniz uçaklarını kullanacak pilot ve rasıtları yetiştirmek üzere Deniz Tayyare Mektebi kurulmasına karar verilmiştir (Kurter, 2006, s. 229; Keyüsk, 1950, s. 14). Bu okulda öğretmen pilot ve uçak bulunmadığı için yetiştirilecek pilotların önce Ayastefanos Kara Tayyare Mektebinde uçuş eğitimlerini ve pilot brövelerini aldıktan sonra, Deniz Tayyare Mektebi'nde kurs görmeleri kararlaştırılmıştır (Kurter, s. 230). Bunun için Deniz Tayyare Mektebinin, Ayastefanos Kara Tayyare Mektebine yakın bir yerde kurulmasının uygun olacağı düşünülmüştür. Bu maksatla okul yeri olarak İstanbul Yeşilköy deniz fenerinin doğusundaki koyun kenarı uygun görülmüştür (Kapucu ve Korkmaz, s. 26; Aydar, 1946, s. 13). Bahriye Mektebi'ne, deniz tayyare pilot adayı olarak seçilen Çarkçı Üsteğmen Ahmet Ali (Çelikten) Bey dışında;

- Güverte Yüzbaşı M. Sami
- Güverte Yüzbaşı Savmi (Uçan)
- Çarkçı Yüzbaşı İhsan Hakkı
- Çarkçı Üsteğmen Mehmet Yahya
- Çarkçı Üsteğmen Abti Recep
- Çarkçı Üsteğmen Ömer Seyit
- Çarkçı Üsteğmen Ahmet Cemal
- Çarkçı Üsteğmen Kamil Mehmet
- Çarkçı Üsteğmen Ali Mehmet
- Çarkçı Üsteğmen İsmail Hüseyin (Gökgezen)
- Üsteğmen Mustafa Selahattin (Altınkanat) seçilmiştir (Çekmecelgil, 1992, s. 14-16; Kansu vd., s. 362; Kurter, s. 229).

1913 yılında Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde göreve başlayan Ahmet Ali Bey, burada Fransız öğretmenlerden pilotaj eğitimi almıştır. Bu sırada Arşidük Franz Ferdinand'ın Saraybosna'da öldürülmesi sonucu milyonlarca insanın hayatını değiştirecek olan Birinci Dünya Harbi başlamıştır. Tayyare Mektebinin o dönemdeki Fransız Müdürü Marki de Goys de Mezeyrac, savaş başlayınca kendi ülkesinde savaşa katılmak üzere Fransa'ya dönmüştür (Tanman, 2012, s. 163; Kurter, s. 234). Gelişen süreçte Osmanlı Devleti, Almanya'nın müttefiki olarak savaşa girince Alman pilot Yüzbaşı Serno, Kara Tayyare Mektebinin başına müdür olarak getirilmiştir (BOA BEO 4330-324700; Uyar, 2019, s. 29-84; Alkan, 2016, s. 899-938). Aynı dönemde Ahmet Ali Bey, 27 Kasım 1915 tarihinde kara tayyarecilik diplomasını almıştır (Şahin, s. 52).

Ahmet Ali Bey'in Ayastefanos'ta uçuş eğitimine devam ettiği sırada küçük kardeşi Mehmet Ali Bey, Çanakkale Muharebeleri sırasında şehit olmuştur. 11 Kasım 1916'da Hava Müfettişliği, Başkumandanlık Nezaretine bir yazı yazarak "Deniz tayyareci çarkçı Mülazım-ı evvel Ahmet Ali Efendinin, tayyarecilik konusundaki sınavlarını başarıyla tamamladığını, sınıfının tayyareci olarak düzeltilmesi" gerektiğini bildirmiştir. Kara Kuvvetlerinde tayyareci sınıfına geçen Ahmet Ali Efendi'nin, Kara Tayyare İstasyonundaki sınavlarını vermesine karşın deniz tayyarecisi olabilmesi için bir deniz tayyaresi ile uçuş şartı karşısına çıkmıştır. Bu yüzden 9 Ekim 1917 tarihinde Berlin/Almanya'ya gönderilerek eğitim

uçuşlarını orada tamamlamış ve 1 Aralık 1917'de bahri tayyareci diplomasını almıştır. 26 Temmuz 1918 tarihine kadar Berlin'de görev yaptıktan sonra ülkesine dönmüştür. Almanya'ya eğitim için Ahmet Ali Bey ile birlikte;

- Kâtip Yüzbaşı Selahattin
- Yüzbaşı Hüsametdin
- Yüzbaşı M. Hayri
- Yüzbaşı Ahmet
- Yüzbaşı Ahmet Nuri
- Yüzbaşı Hüsmen de Almanya'ya pilotluk eğitimi için gönderilmiştir (Karadoğan, 2018, s. 127-180; Keyüsk, 2012, s. 22).

6 Ağustos 1918 tarihinde Ayastefanos Bahri Tayyare Mektebinde göreve başladıktan sonra 28 Ağustos 1918'de İzmir Birinci Bahri Tayyare Bölüğü'ne atandığında Birinci Dünya Savaşı'nın bitmesine birkaç ay kalmıştır (Kurter, 2009, s. 206). İzmir'de görev yaptığı süre zarfında kıyı boyunca karakol uçuşlarının yanında mayın arama-tarama görevlerine katılmıştır (Kurter, 2009, s. 175).

15 Mayıs 1919'da İzmir'in Yunanlılar tarafından işgali üzerine buradaki Tayyare Bölüğünün elinde bulunan tüm malzeme ve uçaklar Yunanlılar tarafından imha ve tahrip edilmiştir. Bu gelişmeler üzerine Birinci Tayyare Bölüğü personeli de İstanbul'a dönmüştür. Böylece Birinci Bahri Tayyare Bölüğü fiilen ortadan kalkmıştır (Kurter, s. 144). İstanbul'a gelen Birinci Bahri Tayyare Bölüğü personeli, Deniz Tayyare Mektebi yoklamasına dâhil olmuştur. Ahmet Ali Bey de 18 Haziran 1919 tarihinde Deniz Tayyare Mektebi'ne katılarak göreve başlamıştır (Kurter, s. 146).

Bütün Deniz Tayyare Bölükleri lağvedildikten sonra, göreve devam eden tüm deniz havacıları Deniz Tayyare Mektebi'nde toplanmıştır. Bu arada İstanbul'u işgal eden İtilaf güçleri, Deniz Tayyare Mektebi'ne uçuş yasağı getirmiş ve elde bulunan uçaklar Haliç hangarlarına taşınmıştır. Böylece tüm uçuş faaliyetleri tamamen durdurulmuştur.

Dönemin Bahri Tayyare Mektebi Müdürü Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi (Uçan) Bey, Deniz Makinist Gedikli Subay İsmail Ali, Deniz Pilot Yüzbaşı Ahmet Nuri ve Deniz Pilot Yüzbaşı Ahmet Ali Beyler ile birlikte 2 Nisan 1920'de Anadolu'ya geçmek için İstanbul'dan gizlice ayrılmıştır. Yüzbaşı Savmi Bey ve beraberindekiler dört günlük bir yürüyüşten sonra Adapazarı'na ulaşmıştır. Adapazarı tren istasyonundan temin ettikleri bir drezini kendileri kullanmak suretiyle Bilecik'e gelmiştir. Bilecik'ten trene binerek Ankara'ya varmışlardır. Ankara'ya gelen havacılar Mustafa Kemal Paşa'nın emri doğrultusunda Konya'ya geçerek buradaki Tayyare İstasyonunda görev yapmaya başlamıştır (Banoğlu, 1965, s. 12-13; Kurter, s. 430).

Böylece Ahmet Ali Bey, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Anadolu'da başlayan Milli Mücadele Hareketi'ne dâhil olarak Türk bağımsızlık savaşında önemli görevler üstlenmiştir. Neticede, Ahmet Ali Bey de Anadolu'daki direnişe destek için faaliyet gösteren Konya Tayyare İstasyonu'nda görev yapmaya başlamıştır. Bir süre sonra, milli bağımsızlık mücadelesini destekleyerek Konya'ya gittiği için maaşı kesilmiş ve Osmanlı Hükümeti tarafından, hakkında kanuni işlem yapılmıştır (Yılmaz, s. 30).

1920 yılından itibaren Milli Mücadeleye destek vermek amacıyla Anadolu'ya geçen diğer havacı personel, Konya Tayyare İstasyonunda toplanmaya başlamıştır. İstasyonda büyük bir gayret ve coşku içerisinde

uçakları faal etme çalışmaları başlatılmıştır. Arap Ahmet, bu dönemde Konya Tayyare İstasyonunda depo müdürü olarak görev yapmıştır (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 243; Tanman, s. 35). 22 Ağustos 1920'de Birinci Tayyare Bölüğünün Eskişehir Muttalip Üssünün kurulması ile beraber, Ahmet Ali Bey'de bu bölüğün ilk komutanı olarak atanmıştır. Cephe Komutanlığının emrini alan Birinci Tayyare Bölüğü trenle, Eskişehir'e hareket ederek göreve başlamıştır (Kurter, s. 462).

Eskişehir Tayyare Bölüğüne bağlı olarak Polatlı civarında bir yedek hava meydanı bulunmaktaydı. Bu sırada Türk kuvvetlerinin Kütahya-Eskişehir Muharebelerinde Yunan ordusuna yenilmesi üzerine yeni kararlar alınmış ve Türk ordusu Sakarya Irmağı'nın doğusuna çekilmiştir (İlhan, 1990, s. 79). Yunan askerî birliklerinin Anadolu içlerine ilerleyişinin etkisi ile Eskişehir Tayyare Bölüğünde bulunan uçaklar, malzemeler ve personel ile Polatlı'da (Malıköy) bulunan Tayyare Grup Komutanlığına taşınmıştır (Özdemir, 1981, s. 17; Besbelli ve Göymen, s. 154). Ahmet Ali Bey de böylece, 1921 yılında Polatlı Tayyare Grup Komutanlığı emrinde görev yapmaya başlamıştır. Zorlu bir süreç sonunda Ahmet Ali Bey'in bulunduğu Tayyare Bölüğünün de katkıları ile Sakarya Meydan Muharebesi kazanılmış ve Yunan ordusu Sakarya Irmağı'nın batısına atılmıştır (Akdemir, 2005, s. 77-78; Besbelli ve Göymen, s. 127-128; Kaymaklı, s. 46; Korkmaz, 2014, s. 199).

Aynı dönemde Binbaşı Savmi Bey'in teklifi üzerine Amasra'da bir tayyare istasyonun faaliyete geçmesi Kasım 1921 tarihinde uygun görülmüştür (Banoğlu, s. 8). Bunun üzerine, İstanbul'dan gizlice Anadolu'ya kaçırılan beş uçaktan üçü 1921 Aralık ayının sonlarında Amasra'ya getirilmiştir. Ancak, Batı Karadeniz'de keşif yapmak ve taarruz görevi icra etmek üzere teşkil edilen Amasra Bahri Tayyare Bölük Komutanlığı Haziran 1922'de faaliyete geçebilmiştir (Kaymaklı, s. 91). 1922 yılında Millî Mücadele'deki ilk deniz tayyare üssü Amasra'da kurulmuştur (Çiçek, 2017, s. 245-246; Ünal, 2019, s. 554; Şarman, 2004, s. 14-15). Buradaki pilot ihtiyacını karşılamak üzere Amasra'ya gönderilen pilotlar arasında Ahmet Ali Bey'de yerini almıştır. Amasra Bahri Tayyare Bölük Komutanlığı, İstanbul Boğazı çıkışından itibaren Batı Karadeniz'deki düşman gemilerini takip etmek, raporlamak ve deniz harekâtını önleme görevini üstlenmiştir (Yılmaz, s. 31; Şahin, s. 55).

Ahmet Ali Bey, Amasra Bahri Tayyare İstasyonu Bölük Komutanlığındaki görevinden sonra Umuru Havaiye Müfettişliği (Havacılık İşleri Müdürlüğü) ve Kuvayı Havaiye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) emrinde görev yapmıştır (Taşcı, 28.11.2020). The Ottoman Army kitabının yazarı David Nicolle, Millî Mücadelede Ahmet Ali Bey'in rolünü, "Osmanlı pilotlarının büyük çoğunluğu millet olarak Türklerden oluşuyordu fakat içlerinde bazıları Arabistanlı, Yemenli ve hatta İran kökenliydi. Ahmet Ali kaptan ise Afrika asıllı olup 1914-1915 yıllarındaki ilk uçuşuyla dünyanın ilk siyahi askeri pilotu olarak biliniyordu" diyerek aktarmıştır (Gençoğlu, Tarihi: 28.11.2020; Çelikten, 28.11.2020).

Millî Mücadele sona erdiğinde, Konya'dan yürütülen havacılık faaliyetlerini ve bütün malzemeleri tek elde toplama kararı alınmış ve İzmir Güzelyalı'da İzmir Tayyare Bölük Komutanlığı kurulmuştur (Kurt vd., 2020, s. 5-10). Bu bölüğe Ahmet Ali Bey de tayin edilmiştir. Ahmet Ali Bey 1923'te İzmir Hava Grup Bölüğünde, 1924-1925 yıllarında ise İzmir Hava Grubu emrinde Bahriye Birinci Tayyare Bölüğünde görev yapmıştır. 1928'de buradan Hava Müsteşarlığına atanmış ve kendisi bahri tayyareci olarak yapmış olduğu başarılı görevlerinden dolayı Sarı Bahri Tayyare Madalyası ile ödüllendirilmiştir (Taşcı, 28.11.2020).

Millî Mücadele sırasında yapmış olduğu başarılı görevlerden dolayı Ahmet Ali Bey'e 1924 yılında 480 numaralı İstiklal Madalyası verilmiştir. 10 yıl 11 ay 23 günlük uçuş hizmetinden sonra, 1928 yılında yaşının

ilerlemesinden dolayı uçuculuk vazifesinden ayrılmıştır. Bu görevden ayrıldıktan sonra İzmir Tayyare Tamirhanesine bağlı Alaşehir Benzin Depo Müdürlüğü ve Meydan Komutanlığı ile İzmir Tayyare Fabrika Müdürlüğünde görev yapmıştır. Ardından Afyon Hava Malzeme Depo Müdürlüğünde ve Ankara Umum Hava Malzeme Depo Müdürlüğüne atanmıştır (Şahin, s. 55).

Tayyareci Binbaşı Ahmet Ali Çelikten Nisan 1933 yılında emekli olmuştur (CDA, 030-11-1-77-00-003). Ancak, emekli olmasına rağmen Ahmet Ali Bey, tecrübesinden yararlanılması için sözleşmeli olarak 1949 yılına kadar Türk Hava Kuvvetleri'nde vazife yapmıştır. Bu kapsamda, 1933 yılında askerî rasat sınıfına geçerek, muamele memuru olarak, sırasıyla Eskişehir, Bilecik ve İzmit Rasat Müdürlüğünde görev yapmıştır. Daha sonra 1938'de Kayseri Tayyare Fabrika Genel Müdürlüğünde askerî muamele memuru olarak görev yaptıktan sonra, 1949 yılında emekli olmuştur.

Ahmet Ali Bey'in aile tarihinde bir de saat hikâyesi yer almaktadır. Torunlarının annelerinden dinlediklerine göre, tam zamanı bilinmese de, Ahmet Ali Bey görevliyken Alman pilot arkadaşıyla yaptığı bir uçuş sırasında, bir Yunan uçağını İzmir Körfezine düşürmüştür. Bunun üzerine İzmir Valisi tarafından başarısından dolayı, Ahmet Ali Bey'e bir saat hediye edilmiştir. Sonradan "Çelikten" soyadını alan, Ahmet Ali Bey 1969'da hayatını kaybetmiştir (Özdemir, 28.11.2020; Yılmaz, s. 32).

Sonuç

ABD, 1861-1865 yılları arasında yaşanan iç savaş sonrasında güneyliler mücadeleyi kaybetmiştir. Bu iç savaş sonrasında 1865'te Başkan Abraham Lincoln tarafından alınan kararla kölelik resmen kaldırılmıştır (Alexander ve Karamustafaoglu, 1968, s. 101-106). Ancak bunun toplumsal hayatta hiçbir karşılığı olmamıştır. Siyahlar toplumun her alanında dışlanmış ve dahası şiddete maruz kalmıştır. Siyahlar beyazlarla aynı işte çalıştırılmamış ya da aynı işi yapsalar bile aynı ücreti alamamışlardır. Amerika'da siyahiler gündelik hayatta; toplu taşıma araçları, sinema, tiyatro, kütüphane, lokanta ve ibadet yerlerinde siyah ve beyazlar olarak ikiye bölünerek dışlanmalara ve ötekileştirilmelere maruz kalmıştır. Sadece beyazların istifade ettikleri kamusal alanlar ve bunların kapılarına sadece beyazlar için siyahlar giremez şeklinde uyarı yazıları yazılmıştır. Bunların yanında bazı işyerlerinde, köpekler ve Meksikalılar giremez yazan levhalar asılmıştır (Yarkın, 2013, s. 137-162).

Siyahilere yönelik ayrımcılığı toplumun her kademesinde uygulayan, siyahi vatandaşlarının temel hak ve hürriyetlerini reddeden ABD, ordusunda da bu uygulamalara yer vermiştir. ABD'ye karşın Osmanlı Devleti, bir Afro-Türk olan Pilot Ahmet Ali (Çelikten) Bey'e sahip çıkmış, böylece eşitlikçi, ayırım yapmayan bir zihniyet ve bakış açısına sahip olduğunu göstermiştir. Şüphe yok ki sadece Türk tarihi içinde değil Ahmet Ali Bey fevkalade konumu ile dünya tarihinde de her daim hatırlanacak bir şahsiyet olmuştur.

Dünya havacılık tarihinde Bullard, genellikle ilk siyahi pilot olarak lanse edilmesine karşın bu durumun yanlış olduğu ilgili çalışma ile ortaya konulmuştur. Böylece, Ahmet Ali (Çelikten) Bey sadece Türk havacılık tarihine değil, dünya havacılık tarihine de ilk siyahi pilot olarak adını yazdırmıştır. Amerika ve Avrupalı devletlerin vatandaşlarını ten renginden dolayı ikinci sınıf vatandaş olarak gördüğü bir ortamda, Ahmet Ali (Çelikten) Bey Osmanlı Devleti'nin vatandaşına karşı renk körü olmasından yararlanmış ve insan olarak hak ettiği saygıyı görmüştür.

Kaynakça

- Ahmet Ali Çelikten (23.05.2017), one of the first black pilots in aviation history, Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020, <https://originalpeople.org/ahmet-ali-celikten-one-f-the-first-black-pilots-in-aviation-history/>.
- Akdemir, Y. (2005), *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). AÜ TİTE, Ankara.
- Akkaya, M. (2011), XVII. Yüzyılın İlk Çeyreğinde Üsküdar'da Köle Ticareti, Kölelerin Ticaretle Uğraşması, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(25), 204-217.
- Akpınar, M. (2020), Afro-Türkler: Teslimiyet, Gelenek ve Kimlik", *folklor/edebiyat Dergisi*, 26(1), 73-86.
- Alexander, R.P. ve Karamustafaoğlu, T. (1968). Amerika'da Zencilerin Başkaldırısı, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 25, 101-106.
- Alfred, C. C. (16 Temmuz 2020). *Pierre Réjon (1895-1920)*, Erişim Tarihi: 28.11.2020, <https://outrememory.com/pierre-rejon/>.
- Alkan, N. (2016). Alman Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı ve Zaferi, *Belleten*, 80 (289), 899-938.
- Atar, M. (2011). *Ahmet Ali*, Erişim Tarihi: 25.11.2020. <http://www.havacilar.com/ahmetali.html>.
- Aydar, O. (1946). Deniz Tayyareciliğimizin İlk Günleri, *Havacılık ve Spor Dergisi*, S:367,
- Banoğlu N. A. (1965). *Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan*, İstanbul: Tokar Matbaası.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA BEO, 4330-324700.
- Besbelli, S.ve Göymen İ. (1964). *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, Cilt V, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Bozkurt G. (1990). Osmanlı Devleti'nde Köle Ticareti, *XI. Türk Tarih Kongresi*, Ankara, 5-9. 1499-1532.
- Bryan J.L., "Fighting for Respect: African-American Soldiers in WWI", Erişim Tarihi: 25.11.2020. <https://www.military.com/history/fighting-for-respect-african-american-soldierswwi.html>.
- CDA, BEO-004180-313427-001-002.
- CDA, ZB Zaptiye, 314-64-R- Hicri, 19-01-1325.
- CDA, ZB Zaptiye, 314-64-5.
- Çekmecelgil, Ö. (1992). *Deniz Havacılık Tarihi*, Ankara.
- Çiçek, R. (2017). Sakarya Savaşı'nın Lojistik Destek Bölgesi: Kastamonu Vilayeti, Ankara: *Sakarya Meydan Muharebesi ve Haymana Uluslararası Sempozyumu*.
- Demirayak, R. (23 Haziran 2020). *Osmanlı Şehirlerinde Köleler ve Türkiye'de Afro-Türkler*, Erişim Tarihi: 05.12.2020, <http://samblog.org/osmanli-sehirleri-ve-afro-turkler-hakan-erdem-ile-kolelik-tarihi-uzerinesoylesi/>.
- Demirkaya, Y. (1998). Osmanlı Devleti'nde Belediye (Hisbe) Teşkilatı, *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, (41-42), 303-318.
- Fikes R. (2015). *Ahmet Ali Çelikten (1883-1969)*, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.blackpast.org/global-african-history/celikten-ahmet-ali-1883-1969/>.
- Gençoğlu H. (4 Mayıs 2019). Dünyanın İlk Siyahi Savaş Pilotu: Nijeryalı Ahmet Ali Bey (Çelikten) 1883-1969, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.indyturk.com/node/27686/t%C3%BCrkiyeden-sesler/d%C3%BCnyan%C4%B1n-ilk-siyahi-sava%C5%9F-pilotu-nijeryal%C4%B1-ahmet-ali-bey-%C3%A7elikten-1883>,
- Göle N. (1998). *Mühendisler ve İdeoloji: Öncü Devrimcilerden Yenilikçi Seçkinleri*, İstanbul: Metis.
- Harbiye Tayyare Mektebi, *Donanma Mecmuası*, No: 80, 8 Şubat 1911.
- Huerta, C.C. (5 Şubat 2020). *The Ace Combat Pilot, Eugene Jacques Bullard*, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.sofmag.com/the-ace-combat-pilot-eugene-jacques-bullard/>
- İlhan, S. (1990). *Atatürk ve Askerlik*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

İslam Ansiklopedisi, TDV, "Köle md.si," XXVI/239.

İslamoğlu, A. (2012). Hukuk Tarihimizde Polis Kurumuna Kısa Bir Bakış, İstanbul: I. *Türk Hukuk Tarihi Kongresi Bildirileri*.

Kansu, Y., Şensöz, S., Öztuna, Y. (1971). *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Ankara: Hava Basımevi.

Kapucu, D., Korkmaz E. (2020). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Ankara: Karakum Yayınevi.

Kapucu, D. (2019). *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi). AYBÜ SBE, Ankara.

Karadoğan, U.C., (2018). Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 34 (2), 127-180.

Keyüsk M. (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi.

Koç A. (9 Ağustos 2019). *ABD ordusundan kovulup Fransa'da kahraman olan Afrikalı askerler/Independent Türkçe*, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.indyturk.com/node/60221/>,

Koloğlu, O. (1988). İlk Havacılık Savaşı, *Tarih ve Toplum*, 9, 50, İstanbul: İletişim Yayıncılık.

Korkmaz, E. (2014). Sakarya Meydan Muharebesi'nde Türk Hava Kuvvetleri, İstanbul: *Havacılık Tarihi Sempozyumu: 1911-1923 Bildirileri*.

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

Kurt, D., Korkmaz E. (2020). *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)*, Cilt-I, Ankara: Hava Basımevi.

Kurt, D., Korkmaz E. (2018). Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912), *Savunma Bilimleri Dergisi*, 17(2), 207-251.

Kurt, D., Pehlivan Y., Korkmaz E. (2020). *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)*, Cilt-II, Ankara: Hava Basımevi.

Kurter, A. (2006). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, 1. Cilt, Ankara: Hava Basımevi.

Kurter, A. (2009). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, 4. Cilt, Ankara: Hava Basımevi.

Kurter, A. (2009). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, 5. Cilt, Ankara: Hava Basımevi.

Lock, E. (22 Şubat 2016). *Pierre Réjon (1895-1920)*, Erişim Tarihi: 28.11.2020. [https://www.blackpast.org/global-african-history/pierre-rejon-1895-1920/Pierre-Réjon-\(1895-1920\)](https://www.blackpast.org/global-african-history/pierre-rejon-1895-1920/Pierre-Réjon-(1895-1920)).

Mazlum, K. (2012). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1923*, Ankara: Hava Basımevi.

McKenzie, S. (4 Haziran 2012). *Scotland's role in moulding America's first black combat pilot*, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-highlands-islands>,

Özdemir, C. (15 Şubat 2015). "THY'nin John Coffey'si", Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.sabah.com.tr/yasam/2015/02/15/thynin-john-coffeysi>".

Özdemir, M. N. (2012). *Mevlânâ Güldestesi*, Yayın no 7, Konya Büyükşehir Belediyesi.

Özdemir, Y. (1981). *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Ankara: Hava Basımevi.

Petit, E. (1967). *Histoire Mondiale de l'Aviation*, Paris: Editions Hachette.

Robbins, K. (2005). *Birinci Dünya Savaşı*, (Türkçesi: Müfit Günay), Ankara: Dost Kitabevi.

Smith S. D., Zeidler J. A. (1998). *A Historic Context for the African American Military Experience*, Washington: U.S. Army Construction Engineering Research Laboratories (USACERL).

- Şahin, B. (2015). “Dünyanın İlk Siyahi Pilotu Nijerya Asıllı Bir Türk’tü”, Ankara: *Hava Kuvvetleri Dergisi*, (372). 50-55.
- Şarman, Kansu, “Savmi Bey’in GOTHA’ları”, *Popüler Tarih Dergisi*, S.42, Şubat 2004, s.14- 15.
- Şimşek, G. (2014). “İlk siyahi pilot bir Türk’tü,” Erişim Tarihi: 30.11.2020. <http://www.haberturk.com/yasam/haber/1005175-ilk-siyahi-pilot-bir-turktu>.
- Tanman, S. (2012). *Türk Havacılık Tarihi 1918-1923*, Ankara: Hava Basımevi.
- Taşbaş, E. (2018). “Osmanlı Devleti’nin Ortadoğu’da Köle Ticaretini Engelleme Çalışmaları”, *Akademik İncelemeler Dergisi*, 13/2. 119-157.
- Taşçı U. N., “Was the world’s first black pilot from the US or Ottoman-Turkey?”, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <https://www.trtworld.com/turkey/was-the-world-s-first-black-pilot-from-the-us-or-ottoman-turkey-32417>.
- Tchijevsky, I. *Marcel Pliat (1890-1917)*, Erişim Tarihi: 07.12.2020. <https://www.blackpast.org/global-african-history/marcel-pliat-ca-1890-19/>.
- Turkish newspaper Posta, 20 march 2011, Dünyanın ilk siyahi pilotu: Arap Ahmet-4 “Pilotlarla Dolu Bir Aile” pp.2,4;
- Uyar, M. (2019). Sanders Askeri Yardım Misyonu 1913-1918, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, (30).
- Ünal, Y. (2019). Mondros Mütarekesi Hükümlerince Zonguldak ve Bartın’daki Taş Kömürü Havzalarını İşgal Çabaları, *100.Yılında Mondros Mütarekesi ve Karadeniz’de Milli Mücadele Uluslararası Sempozyumu*, Cilt II, Trabzon: KTÜ Yayınları.
- Pascal, W., *Lieutenant Guibert Jean-Marie*, Erişim Tarihi: 28.11.2020. <http://une-autre-histoire.org/lieutenant-jean-marie-biographie/>.
- Wilson, A. P. (2012). *Deeds, Not Words: African American Officers of World War I in the Battle for Racial Equality*, University of Mississippi.
- Yarkın, G. (2013). Cezaevleri ve Anayasal Haklarla Yok Olan Direniş: ABD’de Siyah Hareketi, *Toplum ve Kuram*, 8, 137-162.
- Yılmaz, D. (2011). Dünyanın İlk Siyah Pilotu, *NTV Tarih Dergisi*, 26. 28-32.
- Zuhayli V., *İslam Hukukunda Savaş*, İstanbul: İhtar Yayıncılık.