

JAR - 4 / 1

E-ISSN: 2687-3338

FEBRUARY 2022



JOURNAL OF
AVIATION
RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ



4 / 1



maltepe university
i s t a n b u l www.maltepe.edu.tr



JOURNAL OF
AVIATION
RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ

4 / 1

İSTANBUL - 2022



JOURNAL OF
**AVIATION
RESEARCH**

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ

Yılda iki sayı olarak yayımlanan uluslararası hakemli, açık erişimli ve bilimsel bir dergidir.

Cilt: 4
Sayı: 1
Yıl: 2022

2019 yılından itibaren yayımlanmaktadır.

© Telif Hakları Kanunu çerçevesinde makale sahipleri ve Yayın Kurulu'nun izni olmaksızın hiçbir şekilde kopyalanamaz, çoğaltılamaz. Yazıların bilim, dil ve hukuk açısından sorumluluğu yazarlarına aittir.

Elektronik ortamda da yayımlanmaktadır:
<https://dergipark.org.tr/jar>
Ulaşmak için tarayınız:

This is a scholarly, international, peer-reviewed, open-access journal published international journal published twice a year.

Volume: 4
Issue: 1
Year: 2022

Published since 2019.

© The contents of the journal are copyrighted and may not be copied or reproduced without the permission of the publisher. The authors bear responsibility for the statements or opinions of their published articles.

This journal is also published digitally.
<https://dergipark.org.tr/jar>
Scan for access:



Yazışma Adresi:
Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu,
Marmara Eğitim Köyü, 34857
Maltepe / İstanbul

Kep Adresi:
maltepeuniversitesi@hs01.kep.tr

E-Posta:
jar@maltepe.edu.tr

Telefon:
+90 216 626 10 50

Dahili:
2280 veya 2286

Correspondence Address:
Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu,
Marmara Eğitim Köyü, 34857
Maltepe / İstanbul

Kep Address:
maltepeuniversitesi@hs01.kep.tr

E-Mail:
jar@maltepe.edu.tr

Telephone:
+90 216 626 10 50

Ext:
2280 or 2286



JOURNAL OF AVIATION RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Yayın Sahibi

Maltepe Üniversitesi adına
Prof. Dr. Şahin Karasar

Baş Editör

Doç. Dr. İnan Eryılmaz

Editör Kurulu

Prof. Dr. Şahin Karasar
Doç. Dr. İnan Eryılmaz
Doç. Dr. Deniz Dirik
Doç. Dr. Yasin Şöhret
Dr. Öğr. Üyesi Leyla Adiloğlu Yalçinkaya
Dr. Öğr. Üyesi Şener Odabaşoğlu

Dil Editörleri

Doç. Dr. Deniz Dirik
Dr. Öğretim Üyesi Tuğba Erhan

Yayın ve Danışma Kurulu

Prof. Dr. Cem Harun Meydan
Prof. Dr. Dukagjin Leka
Prof. Dr. Ender Gerede
Prof. Dr. Feriştat Kolbakır
Prof. Dr. Osman Ergüven Vatandaş
Doç. Dr. Akansel Yalçinkaya
Doç. Dr. Asena Altın Gülova
Doç. Dr. Burcu Güneri Çangarlı
Doç. Dr. Engin Kanbur
Doç. Dr. Ferhan Sayın
Doç. Dr. Florina Oana Virlanuta
Doç. Dr. Güler Tozkoparan
Doç. Dr. Hakkı Aktaş
Doç. Dr. Mehmet Kaya
Doç. Dr. Önder Altuntaş
Doç. Dr. Özgür Demirtaş
Doç. Dr. Rüstem Barış Yeşilay
Doç. Dr. Semih Soran
Dr. Öğr. Üyesi Birsan Açıkcel
Dr. Öğr. Üyesi Hasan Hüseyin Uzunbacak
Dr. Öğr. Üyesi Muhittin Hasan Uncular
Dr. Öğr. Üyesi Rukiye Sönmez
Dr. Öğr. Üyesi Tahsin Akçakanat
Dr. Öğr. Üyesi Uğur Turhan
Öğr. Gör. Rıza Gürler Akgün

Grafik Tasarım

Rıza Gürler Akgün

Owner

On behalf of Maltepe University
Prof. Şahin Karasar, Ph.D.

Editor in Chef

Assoc. Prof. Dr. İnan Eryılmaz, Ph.D.

Editorial Board

Prof. Şahin Karasar, Ph.D.
Assoc. Prof. İnan Eryılmaz, Ph.D.
Assoc. Prof. Deniz Dirik, Ph.D.
Assoc. Prof. Yasin Şöhret, Ph.D.
Asst. Prof. Leyla Adiloğlu Yalçinkaya, Ph.D.
Asst. Prof. Şener Odabaşoğlu, Ph.D.

Language Editors

Assoc. Prof. Deniz Dirik, Ph.D.
Asst. Prof. Tuğba Erhan, Ph.D.

Editorial and Advisory Board

Prof. Cem Harun Meydan, Ph.D.
Prof. Dukagjin Leka, Ph.D.
Prof. Ender Gerede, Ph.D.
Prof. Feriştat Kolbakır, Ph.D.
Prof. Osman Ergüven Vatandaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Akansel Yalçinkaya, Ph.D.
Assoc. Prof. Asena Altın Gülova, Ph.D.
Assoc. Prof. Burcu Güneri Çangarlı, Ph.D.
Assoc. Prof. Engin Kanbur, Ph.D.
Assoc. Prof. Ferhan Sayın, Ph.D.
Assoc. Prof. Florina Oana Virlanuta, Ph.D.
Assoc. Prof. Güler Tozkoparan, Ph.D.
Assoc. Prof. Hakkı Aktaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Mehmet Kaya, Ph.D.
Assoc. Prof. Önder Altuntaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Özgür Demirtaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Rüstem Barış Yeşilay, Ph.D.
Assoc. Prof. Semih Soran, Ph.D.
Asst. Prof. Birsan Açıkcel, Ph.D.
Asst. Prof. Hasan Hüseyin Uzunbacak, Ph.D.
Asst. Prof. Muhittin Hasan Uncular, Ph.D.
Asst. Prof. Rukiye Sönmez, Ph.D.
Asst. Prof. Tahsin Akçakanat, Ph.D.
Asst. Prof. Uğur Turhan, Ph.D.
Lect. Rıza Gürler Akgün

Graphic Design

Rıza Gürler Akgün



JOURNAL OF
**AVIATION
RESEARCH**
HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

Araştırma Makaleleri / Research Articles

TAMER SARAÇYAKUPOĞLU

Eklemeli Olarak Üretilen Uçar Parçalar Üzerine Kapsamlı Bir Literatür Araştırması

A Comprehensive Literature Research of the Additively Manufactured Airborne Parts 1 - 24

VAHAP ÖNEN

Havacılıkta İnsan Faktörleri Eğitimi Sorunsallarının Tespiti ve Buna Yönelik Geliştirilmiş Eğitim Modeli ve İyileştirme Önerileri
Identification of the Problematics of Human Factors Training in Aviation and For These Developed Training Model and

Improvement Proposals 25 - 56

SALİM KURNAZ

Türkiye’de Düşük Maliyetli Havayolu Taşımacılığının Gelişimine Genel Bir Bakış

General Overview of the Development of the Low-Cost Airline Carriers in Turkey 57 - 75

MEVLÜT COŞKUN TEZCAN

Uçak Teknisyenlerinde Negatif Vijilans Faktörlerinin Analitik Belirlenmesi ve Vijilans Düzeylerinin Ölçümü

Analytical Determination of Negative Vigilance Factors and Measurement of Vigilance Levels in Aircraft Technicians 76 - 104

SEFER AYDOĞAN

Bir İnovasyon Olarak İnsansız Hava Araçlarının Silahlı Organizasyondaki Kullanımının İncelenmesi: Bir Betimsel Analiz Çalışması

Examining The Use of Unmanned Aerial Vehicles in Armed Organization As an Innovation: A Descriptive Analysis Study ... 105 - 128

ERKİN BARIŞ GÜNGÖR - BİLGİN ÇELİK

İnsansız Hava Aracında, Ataletsel Navigasyon Sistemine ait Yapısal Yerleşim Tasarımlarının Frekans Cevap Analizi ve Modal Test Metodları ile Değerlendirilmesi

Evaluation of Structural Behaviour of INS Device Installation Design on Unmanned Aerial Vehicle Using Finite Element Method and Modal Testing 129 - 145

TUĞBA ERHAN

Karanlık ve Aydınlık Üçlü Kişilik Özellikleri Bağlamında Yapıcı Sapma Davranışı: Havacılık Çalışanları Üzerine Bir Araştırma

Constructive Deviation Behavior in the Context of Dark and Light Triad Personality Traits: A Research on Aviation Employees ... 146 - 163

Kitap Değerlendirmeleri / Book Reviews

ORHAN KÖKSAL

Türk Askerî Havacılık Tarihine Dair Bir Kaynak İncelemesi: Uçan Süvariler

A Source Review on the History of Turkish Military Aviation: Uçan Süvariler 164 - 176



Türk Askerî Havacılık Tarihine Dair Bir Kaynak İncelemesi: Uçan Süvariler

Orhan KÖKSAL¹ 

Kitap İnceleme	DOI: 10.51785/jar.1067463
Gönderi Tarihi: 02.02.2022	Kabul Tarihi: 24.02.2022
	Online Yayın Tarihi: 28.02.2022

Öz

Türk askerî havacılığının kuruluş dönemi 1909-1913 yılları arasında kapsamaktadır. Bu doğrultuda tanıtım uçuşları düzenlenmiştir. Ardından resmî raporlar hazırlanmış, Trablusgarp Harbi'nin etkisiyle uçak temin çalışmaları hız kazanmıştır. Fesa ve Yusuf Kenan Beyler ilk Türk pilotlar olmuştur. Tayyare Mektebi kurulmuş, İstanbul'da düzenlenen merasim uçuşunun ardından Osmanlı yöneticileri uçak alımı konusunda ikna olmuştur. Balkan Harbi'nde ilk kez uçak kullanan Osmanlı Devleti, harbin yaralarını sarmak için İstanbul-Kahire arası askerî hava seyahati düzenlemiştir. Nitekim Orhan Aydar, Uçan Süvariler kitabında, Türk askerî havacılığının kuruluş evresini kaleme almıştır. Söz konusu kitabın incelemesi bu çalışmayı kapsamaktadır. Yazar aktarılan olayların bir kısmına tanıklık etmiştir. Konuyla alakalı dönemin köşe yazılarını kitabına taşımıştır. Bazı olayları gerçekleştiren kişilerden mektuplar edinmiştir. Ayrıca evrak neşrinden dolayı kitap, birinci elden kaynak niteliği taşımaktadır. Birtakım anılar ve fotoğraflar da ilk kez bu kitapta yayımlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Askerî Havacılık Tarihi, Uçan Süvariler, Orhan Aydar.

JEL Sınıflandırma: M10, M19.

A Source Review on the History of Turkish Military Aviation: Uçan Süvariler

Abstract

The establishment period of Turkish military aviation covers the years 1909-1913. Promotional flights were organized in this direction. Afterwards, official reports were prepared, and with the effect of the Tripoli War, aircraft procurement efforts accelerated. Fesa and Yusuf Kenan Beys became the first Turkish pilots. The Aircraft School was established, and after the ceremonial flight in Istanbul, the Ottoman administrators were convinced of the purchase of aircraft. The Ottoman Empire, which used an airplane for the first time in the Balkan War, organized a military air trip between Istanbul and Cairo to heal the wounds of the war. As a matter of fact, Orhan Aydar wrote about the establishment phase of Turkish military aviation in his book Uçan Süvariler. The review of the book in question covers this study. The author has witnessed some of the events reported. He has included the columns of the period related to the subject in his book. He obtained letters from people who carried out certain events. In addition, due to the publication of documents, the book is a first-hand source. Some memoirs and photographs were also published for the first time in this book.

Key Words: Military Aviation History, Uçan Süvariler, Orhan Aydar.

JEL Classification: M10, M19.

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi. Yeditepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
orhankoksal00@gmail.com.

GİRİŞ

Wright Kardeşlerin ilk motorlu uçuşu gerçekleştirmesinin ardından havacılıkta yaşanan gelişmeler hız kazanmış ve özellikle balonların yetersiz görülmesi uçaklara olan ilgiyi arttırmıştı. Uçakların Osmanlı Devleti'nin de ilgisini çekmesi üzerine (Kurt ve Korkmaz, 2020), Avrupa'da çeşitli yarışmalara katılmış olan Baron De Caters, Mahmut Şevket Paşa'nın daveti doğrultusunda, uçağıyla İstanbul'a gelmişti. Caters'in Aralık 1909'da gerçekleştirdiği iki uçuş zorunlu inişle sonuçlanmış, ayrıca 12 Aralık 1909 tarihinde Taksim'den havalanan Avrupa'nın ünlü havacılarından Fransız Louis Blériot ise bir dülgerin bahçesine düşmüştü. Her iki pilotun ülkeyi ziyaretinin ardından Osmanlı Devleti'nde uçaklarla ilgili ilk rapor düzenlenmiş ve bu bağlamda “Âlet-i tayerân” ve “Tayyâre” kelimeleri resmîyet kazanmıştı (Köksal, 2021: 192-193).

Osmanlı otoritesi, havacılık alanında Avrupa'da yaşanan gelişmeleri yakından takip etmekteydi. Enver Bey Almanya'da, Ali Fethi Bey Fransa'da incelemeler yapmaktaydı. 17-21 Eylül 1910 tarihleri arasında Fransa'nın ev sahipliği yaptığı Picardie Manevralarına Osmanlı Devleti de katılmış, tayyarelerin kara birlikleriyle koordineli çalışma prensibi burada tatbik edilmişti (Köksal, 2021: 194). Aynı yıl Trakya/Karıştıran bölgesinde bir manevra düzenleyen Osmanlı Devleti'nin tayyare ihtiyacı gündeme gelmişti (Yeni, 2017: 231). Nitekim, iki subayın Avrupa'ya pilotaj eğitimine gönderilmesi kararlaştırılmıştı. 1 Haziran 1911'de kurulan komisyonun yaptığı sınav neticesinde Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa ve İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Beyler Fransa'ya eğitime gönderilmişti (Kurt ve Korkmaz, 2018: 215-217).

Osmanlı havacılığı henüz ilk adımını atmışken başlayan Trablusgarp Harbi, Türk havacılığının kuruluş sürecini hızlandırmıştır (Kurt, 2020). Harpte İtalyanlar tarafından ilk kez tayyareler kullanılmış; Osmanlı Devleti de tayyare temini için harekete geçmişti. Avrupalı müteşebbislerle görüşülmüş, ancak siparişi verilen iki tayyare Osmanlı Devleti'ne teslim edilmeyerek uluslararası bir dolandırıcılık hadisesi yaşanmıştır (Köksal, 2020: 297-298). Trablusgarp Harbi, hava harp unsurlarının deneme sahası olmuş; dönemin harp muhabiri H. C. Sepping-Write'ın The Illustrated London News'te yayımladığı çizimleri askerî havacılığı Avrupa kamuoyuna taşımıştır (Aydar, 1948: 16).

İlerleyen süreçte tayyare alımı için yardım kampanyası başlatılmıştır. Fransa'dan iki adet Deperdussin model tayyare satın alınmıştır. Yeşilköy'de bir mektep kurulması kararlaştırılmış ve Fransız Robert-Esnolt-Pelterie (R.E.P.) firmasıyla tayyare alımı için anlaşılmıştır. İngiliz pilot Gordon Bell “Ordu” ismi verilen R.E.P. tayyaresiyle 26 Nisan 1912'de uçuş gerçekleştirmiş ve devlet erkânı tayyare satın alınması konusunda ikna olmuştur (İlmen, 1948). Bu başarılı merasim uçuşunun ardından Tayyarecilik Komisyonunun başında bulunan Süreyya (İlmen) Bey ve heyeti tayyare satın alımı için Avrupa'ya gönderilmiş; Türk askerî havacılığının ilk büyük adımı atılmıştır (Karacagil, 2021: 60-71).

Bu çalışma, Türk askerî havacılık tarihine dair yayımlanmış kaynakların ilk örneklerinden olan Uçan Süvariler kitabının incelemesini içermektedir. Bu doğrultuda, havacılığın Türkiye'de sadece kuruluş evresini aktaran mühim bir kaynaktır. Kaynak, çoğu çalışmada kullanılmış ve tekrar baskısı bulunmamaktadır. Bu yüzden erişilmesi güçtür. Kitabın

hacminden ve yazarının tarihçi olmamasından dolayı içerik bu çalışmada detaylıca incelenerek, kitapta yayımlanan fotoğraf listesi ek olarak hazırlanmıştır.

KAYNAK İNCELEMESİ: UÇAN SÜVARİLER

Havacılık ve Spor dergisi, Hava Kuvvetleri dergisi ve Ulus gazetesindeki yazılarıyla tanınan Orhan Aydar'ın "Uçan Süvariler" kitabının ön kapağında; İstanbul-Kahire Askerî Hava Seyahati'ne katılan Osmanlı Devleti pilotlarının isimleri yer almakta olup; Gize Piramitleri üzerinde, kuyruğunda ay-yıldız taşıyan Bleriot XI tayyaresi ve tayyareyi izleyen çöl bedevîsi betimlenmiştir. Arka kapakta, ilk Türk hava şehidi Fethi Bey'in fotoğrafıyla birlikte kitabın satış yerleri bulunmaktadır. Kitap 16x23 cm boyutlarındadır. İncelenen nüshasına ayrıca kalın ciltleme yapılmıştır. 1948 baskılı kitabın başka bir neşri bulunmamaktadır.

Kitap, 143 sayfadan ve 40 başlıktan oluşmaktadır. İçindekiler bölümü ise kitabın en arka sayfasındadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin dördüncü Genelkurmay Başkanı olan Orgeneral Salih Omurtak'ın düşüncesiyle yazıldığı anlaşılan kitap, Türk Hava Kuvvetlerinin ilk komutanı Korgeneral Zeki Doğan'a ithaf edilmiştir. İthaf kısmının ardından Süleyman Nazif'in bir pasajına yer verilmiştir.

Ön sözden anlaşılacağı üzere müellif, Manş Denizi'ni tayyare ile ilk geçen pilot olan Louis Bleriot'nun İstanbul'daki Aralık 1909 uçuşuna çocukken şahit olmuştur. Uçuş ile ilgili kısa bir bilgi verdikten sonra, hava kuvvetlerine duyulan ihtiyacı, ismini vermediği bir Paşa'dan aktarmıştır.

Bir sonraki sayfada, kitabın ismine ilham olan bir tablo yer almaktadır. Tokyo'da İmparatorluk Müzesi'nde bulunan tabloda, XVI. yüzyıl zırhlı Japon süvarileri uçarak betimlenmiştir.

Takibinde, takdim niteliğinde yazılan bölümde; Türk uçuş masallarının Çin ve Hint masallarından eski ve kartal motifinin "bayrak" olduğu üzerinde hamasî ifadelerle durulmaktadır. "*Tayyare, yeni dünyada doğdu, eskide, bizim kıtada kanadlandı. On dokuz yüz yıl mermere bir süs olan kanad, artık göklerde dir.*" ibaresiyle; Amerikalı Wright Kardeşler'e ve Trablusgarp Harbi'ne atıfta bulunmaktadır.

Kitabın ilerleyen bölümünde, "Yırtıcı Kuşların İzinde, Trablus Çöllerinde Tayyare – Tarihin küçük çaptaki ilk hava bombardımanları" başlığı ile konuya giriş yapıldığı görülmektedir. Fransız tekniğinin üstünde durularak, Eylül 1910'da 14 tayyare ve 4 güdümlü balonun katılımıyla Fransa'da icra edilen Picardie Manevralarının; Fransa ordusu için önemine değinilmiştir. Picardie'den edinilen tecrübeyle, Trablusgarp Harbi'nde İtalyanların hava gücüne komuta eden Yüzbaşı Piazza, 22 Ekim 1911'de Aziziye üzerinde 1 saatlik uçuş yapmıştır. İtalyanlar, Zuara ve Aziziye üzerinde Bleriot, Nieuport tayyareleri ve P-1, P-3 balonlarıyla keşif görevinde bulunmuşlardır. Tayyarelerden beyanname ve portakal büyüklüğündeki bombalar da atılmıştır. Günümüzün harp muhabirlerinin öncüsü olan H. C. Sepping-Write, Trablusgarp'ta bulunduğu sırada çizdiği resimleriyle, tayyarenin harpte kullanılış biçimini Avrupa kamuoyuna taşımıştır.

"Tarihte ilk esir tayyare" başlığı altında; Trablusgarp Harbi'nde Hilâl-i Ahmer müfettişi olarak görev yapan A. Adnan Adıvar'ın 21 Nisan 1946 tarihli Vatan gazetesinde çıkan yazısına yer verilmiştir. Yapılan açıklamaya göre; müellifin Ulus gazetesinde yazdığı bir

yazıya karşılık olarak Adnan Adıvar'ın bu yazıyı kaleme aldığı ifade edilmektedir. Adnan Bey'e göre; tarihin ilk esir tayyaresinin pilotu Yzb. Riccardo Moizo, inişten sonra tayyaresini muayene etmiştir. Ancak, tayyarenin nasıl düştüğü hakkında Adnan Bey'in malumatı yoktur. Esir edilen tayyarenin Aziziye'ye getirildiği esnada çizilen resmini, *The Illustrated London New*'e taşıyan Sepping-Write'in orada olmadığına altını çizmiştir.

Tarihte ilk esir edilen tayyarenin Türk hatlarına inişi, Yzb. İsmail Hakkı'nın Fransız *I'illustration*'a gönderdiği bir mektup sayesinde günümüze aktarılmıştır. *I'illustration*'da 5 Ekim 1912'de yayımlanan mektuba göre bir İtalyan tayyaresi, 9 Eylül günü Türk hatlarına inmiştir. Mektupta ifade edilen “*Yüzbaşı Moizo'nun tayyareden iner inmez ilk işi, ârizanın sebeplerini araştırmak olmuştur.*” sözleri tayyarenin nasıl ele geçirildiğine dair ipuçları vermektedir. Ancak Orhan Aydar, “*...İtalyan tayyaresinin bir pan ile mi? kurşunla mı? yere indiği açıklanmamıştır.*” sözleri ile ilk esir tayyarenin nasıl ele geçirildiğine dair hususu burada kapatmış ve Adnan Adıvar'ın “*bu bahislerin kendisini alâkadar etmediğini*” belirten sözlerinden duyduğu üzüntüyü dile getirmiştir.

“Acı Hakikatler” bölümünde; Türk Hava Mecmuası'nın 1 Ağustos 1926 tarihli 5. sayısındaki, Süleyman Nazif'in kaleme aldığı “Pusudaki Tehlike, İtalya'nın Afrika'daki son topraklarımıza taarruzu vaki olduğu zaman” başlıklı makalesi yeniden neşredilmiştir. Yazıda; Trablusgarp Harbi'nde Osmanlı Devleti'nin pilot arayışına değinilmekte; Osmanlı-Fransa ve Fransa-İtalya ilişkilerinden kısaca bahsedilmektedir. Tayyarelerin kıymetinin Trablusgarp'ta anlaşıldığının üzerinde durulmuştur. İsmi belirtilmeyen Paris menşeli bir gazetede, Fransız pilotlarının hizmete alınacakları ve iyi bir mukavele yapılacağına dair isimsiz bir ilan verilmiştir. İlanı bir cevap gelmiştir. Ancak pilot, ismini vermeyen devletin Türk olmaması koşuluyla bu hususu kabul etmiştir. Nazif, yazısında bu ilanı veren devletin kim olduğu üzerinde kısaca tartışmış ve bu olaydan ders çıkarılması gerekliliğinin üzerinde durmuştur.

Dr. Abdullah Cevdet'in 1911'de *İçtihad* dergisinde yayımlanan bir sayısı aktarılmıştır. Trablusgarp'ta bulunan İtalyan tayyarelerinin karadan rahatsız edildikleri belirtilerek, mevcudu 25 tayyareyi bulan hava gücü oluşturulmasının önemine değinmiştir. Bulgaristan, Romanya ve Yunanistan'da askerî tayyareler büyük yararlılıklar göstermeye başlamıştır. Bu sebepten dolayı Dr. Abdullah Cevdet, bir kampanya başlatılmasını istemiş ve bin altın bağışlamıştır. Bu kampanya başlatıldığında; ordu, ayan, evkaf, bahriye, posta, hariciye, dahiliye, Düyun-u Umumiye, reji, Şûray-ı Devlet, Osmanlı hanımları, adliye, askerî doktorlar, ilmiye, eczacılar, baytarlar, matbuat ve mühendislerin kampanyaya katılabileceklerini ummuştur. Nitekim, 1 yıl içinde 50 bin altın liraya yakın para toplanmıştır. Bu kampanyanın öncülüğü neticesinde, 12 Mart 1912'de Meclis-i Vükelâ'da dönemin Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa tayyare ianesi toplanmasını gündeme getirmiştir. Mahmud Şevket Paşa, teşvik için kendi maaşının dörtte birini bağışlamıştır. Bağışlar ardı sıra gelmeye başlayarak, tayyarecilik faaliyetleri hız kazanmıştır. Ayrıca, Bulgurlu'da bir tayyare mektebi kurulması kararlaştırılmış, ancak mektep merkezi olarak Yeşilköy seçilmiştir. Süreyya (İlmen) Bey, Osmanlı havacılık oluşumunu tamamlamak için memur edilmiştir.

“Türk Tayyareciliğinin Doğuşu” adlı ilerleyen bölümde; tayyarecilik ile ilgili faaliyetlere ve raporlara yer verilmiştir. Ayrıca, Reşit Selim’in Nevsâl-i Millî’de yayımlanan “Tayyareciliğimizin Tarihçesi” adlı makalesi bulunmaktadır. Büyük memleketler, tayyarecilikle yakında ilgilenmişler ve ordu bünyelerine tayyareleri dahil etmişlerdir. Osmanlı Devleti’nde de havacılık yakından takip edilmiştir. Mahmud Şevket Paşa tayyarecilik faaliyetlerinin takibi için Enver Bey’i Almanya’ya, Fethi Bey’i de Fransa’ya göndermiştir. Böylece Osmanlı ataşemiliterleri, Avrupa’da gelişen teknolojiler hakkında raporlar hazırlamışlardır. Picardie Manevralarından sonra Almanya, İngiltere, İtalya ve Rusya geleceğin yeni harp silahının kullanımını öğrenmek üzere Fransa’ya subaylarını göndermişlerdir. Osmanlı; Yzb. Fesa ve Üstğm. Yusuf Kenan Beyleri Fransa’ya pilotaj eğitimine göndermiştir. Türk pilot adayları, Paris yakınında bulunan Etampes-Etamp kasabası civarında bulunan Blériot Tayyarecilik Okulunda eğitim görmüşlerdir.

Osmanlı Devleti, 1909 yılında İstanbul’da gösteri uçuşları tertip etmiştir. Başarısız sonuçlanan bu uçuşlardan sonra en ciddi adımlar 1912 yılında gerçekleşmiştir. Fransız R.E.P. (Robert-Esnolt-Pelterie) firmasına yeni tayyare siparişleri verilmiştir. Fesa ve Kenan Beylerden sonra R.E.P. Tayyarecilik Okuluna; Kolağası Cemal, Yzb. Refik, Feyzi, Yzb. Salim, Tğm. Nuri, Tğm. Mithat, Tğm. Salim, Tğm. Şükrü pilotaj eğitimine gönderilmiştir. İlerleyen süreçte, Osmanlı ordusunda görev yapmak için Yanov ve Rentzel isimli Alman pilotlarıyla mukavele imzalanmıştır. Aynı zamanda, Osmanlı ordusundaki uçucuların sayısını arttırmak amacıyla yeni bir kafiye İngiliz Bristol fabrikasına eğitime gitmiştir. 1912 yılının Nisan ayında siparişi verilen 2 adet R.E.P. tayyaresi Yeşilköy’e gelmiştir. Tayyarelerle beraber İngiliz Pilot Gordon Bell de İstanbul’da bulunmaktaydı. Gordon Bell, 27 Nisan 1912’de bir uçuş gösterisi tertip edecekti. 26 Nisan’daki prova sortilerinde bröveli ilk Türk pilotu Fesa Bey de uçmuş ve böylece Türk semalarında ilk kez bir Türk pilot tayyare kullanmıştır.

Osmanlı pilotlarının ilk kez askerî görev aldığı Balkan Harbi’nde; Yzb. Fesa, Üstğm. Nuri, Üstğm. Fethi, Tğm. Abdullah, Blériot ve R.E.P. tayyareleriyle Garp ordusunu takviye etmişlerdir. Bu tayyare bölüğü önce Selanik’e ardından Köprülü’ye geçmiştir. Ordunun geri çekilmesi üzerine tayyareciler, tayyarelerini düşmanın eline geçmemesi için yakmışlar ve bir yere saklanmışlardır. Abdullah Yunanlılara esir düşmüştür. Fesa ve diğer uçucular kılık değiştirerek, Mısırlı Prens Ömer Tosun Paşa’nın gönderdiği yardım vapuruna binerek İzmir’e kaçmışlardır. Bu husus hakkında müellif “*Bu hikâyeyi sayın Fesa Evrensev’den dinledim.*” notu düşmüştür. Tekrar orduya dönen Fesa Bey, 9 Şubat 1912’de Silivri hizalarında bulunan Bulgar askerî kıtaları üzerinde ilk ciddi keşif uçuşunu yapmıştır. Bulgar ateşine maruz kalan Osmanlı pilotu, yaklaşık 2 saat boyunca keşif görevini icra etmiştir.

Balkan Harbi’nin ardından Salim ve Kemal Beyler, Marmara Denizi’ni tayyare ile ilk kez geçmişlerdir. 11 Kasım 1913’te Türk havacılığında bir ilk daha yaşanarak, şehirlerarası ilk filo uçuşu; İstanbul-Edirne arasında Fesa, Fethi ve Fazıl Beyler tarafından gerçekleştirilmiştir.

İstanbul, Kasım 1913’te Fransız tayyareci Daucourt’nun uçuşuna şahit olacaktır. Fransızlar, doğu ile batıyı hava yolu ile bağlama niyetiyle; Paris-İstanbul-Mısır seferi başlatmışlardı. 27 Kasım’da İstanbul’a gelen Daucourt, Türk tayyarecileri tarafından karşılanmış ve misafir

edilmiştir. Fransız pilot, ardından uçarak Konya üzerinden geçmiştir. Toros Dağlarını aşıp ovaya ulaşmaya çalışırken ormana düşmüştür. Sağ kurtulan Daucourt, tayyareyi sökerken kullanacağı gerekli malzemeyi temin etmek için Adana'ya hareket etmiştir. Tayyareyi beklemesi için de ahaliden bir köylüyle anlaşmıştır. Köylü dayı ise; çubuğunu yakmak üzere çaktığı kibritin benzini tutuşturması ile hayatını kaybetmiştir. Daucourt'nun ulaşamadığı; batı ile doğuyu hava yolu ile birbirine bağlama emeline, 1913 yılı sonunda Vedrines ve Marc Bonnier vakıf olmuştur.

Donanma Cemiyetinin Osmanlı havacılığını güçlendirmek adına başlattığı yardım kampanyasına, Müdafaa-i Hukuk-u Nisvân (Kadın Haklarını Koruma) Cemiyeti katılmıştır. Cemiyet, bir üyesini tayyare ile uçurmak istemiş ve hem propaganda hem de yardım yapmak istemiştir. Ata Paşa'nın oğlu Şevket Bey'in kızı Belkıs Şevket Hanım uçuş için seçilmiştir. 1. Kolordu Kumandan Vekili Cemal Paşa'dan alınan izin üzerine 30 Kasım 1913'te, Üstg. Fethi Bey'in kullandığı *Osmanlı* isimli Deperdussin tayyaresiyle Belkıs Hanım'ın uçuşu gerçekleşmiştir. 15 dakika kadar süren ve beyannamelerin atıldığı uçuş, kitabın "Türk Göklerinde İlk Türk Kadını" ve "Türk Belkıs Şevket" bölümlerinde anlatılmıştır.

Ardından, Aka Gündüz'ün "Bizde ilk gönüllü sivil tayyareciler" başlıklı makalesi yayınlanmıştır. Münif Paşa'nın oğlu Hüseyin Bey ve Serasker Hüseyin Avni Paşa'nın oğlu Sadi Fuat Bey, Paris'e kendi imkanlarıyla eğitime gitmişlerdir. Havada ilk 8 rakamını çizen Hüseyin Bey, ilk taksitini kendi ödeyerek tayyare satın almıştır.

İlk Türk hava şehitlerinin verildiği İstanbul-Kahire-İskenderiye hava uçuşuna ayrı bir bölümde değinilmiştir. Başkumandan Vekili Enver Paşa tarafından; moralleri yüksek tutmak, Fransızlara misilleme yapmak ve tayyare bağış toplamak amacıyla uzun menzilli bir uçuş emri verilmiştir. Rota olarak; İstanbul, Eskişehir, Afyonkarahisar, Konya, Ulukışla, Adana, Halep, Humus, Beyrut, Şam, Kudüs, El'arış, Portsait, Kahire, İskenderiye belirlenmiştir. Uçuş süresi 25 saattir ve uçuş mesafesi 2515 km'dir. *Muavenet-i Milliye*, *Ertuğrul*, *Tarık bin Ziyad* isimli 3 Blériot tayyaresiyle; *Osmanlı* ve *Prens Celalattin* isimli 2 Deperdussin tayyaresi seyahate katılacaktır. Uçuş; 8 Şubat 1914'te Enver, Talat ve Cemal Paşaların katıldığı törenle başlamıştır. 27 Şubat 1914'te Fethi ve Sadık Beylerin kullandığı tayyare, Taberiye Gölü civarına düşmüştür. Böylelikle, Fethi ve Sadık Beyler ilk Türk hava şehitleri olmuşlardır. 24 Şubat'ta Halep'ten ayrılan Nuri Bey, Hama yoluyla Humus'a hareket etmiştir. Halep'ten Hama'ya giderken, sert rüzgâra maruz kalmıştır. Yafa'ya zor ulaşan Nuri Bey, 11 Mart 1914 tarihinde Yafa'dan kalkışı esnasında hızını kaybederek denize çakılmıştır. Rasıt İsmail Hakkı Bey kurtarılmış ancak pilot Nuri Bey kurtarılamamıştır. Bu kazaların ardından, uçuşun tamamlanması için Salim ve Kemal Beyler gönüllü olmuş ve *Edremit* isimli Blériot ile 9 Mayıs 1914'te seyahat neticelenmiştir. Bu seyahat esnasında; Kudüs, Portsait ve Tanta'dan 1'er, İskenderiye'den 4 tayyarelik bağış toplanmıştır. Hava şehitlerinin hatıralarını yaşatmak için Fatih'te anıt yapımı başlamıştır. Anıtın inşası 1916'da tamamlanmıştır. Fethi, Sadık ve Nuri Beyler, Şam'da Selâhaddin Eyyubî türbesinin avlusuna nakledilmiştir. İlerleyen yıllarda Türk Hava Kurumu tarafından mezarları onarılmıştır. Müellif; bu bölümde olayın akışını, gazete yazılarını, olayla alakalı anıları ve hava şehitleri için yakılan ağıtları aktarmıştır. Ayrıca, Fethiye Belediyesi'nin Rami

Uluer'e hazırlattığı Fethi Bey büstünün fotoğrafına ve Fethi Bey'in Askerî Müze'de bulunan biyografisine yer verilmiştir.

"Kurmaya Yüzbaşı Kemal" başlıklı kısımda İstanbul-Kahire-İskenderiye hava seyahatini tamamlayan uçuculardan biri olan Yzb. Kemal'den bahsedilmektedir. Sadrazam Ispartalı Halil Hamit Paşa'nın torunlarından General Derviş'in oğlu olan Kemal Bey, 1889 Silifke doğumludur. Tokat, Erbaa ve Ankara'da ilk eğitimini görmüş ve ardından İstanbul Soğukçeşme Askerî Rüştüyesine girmiştir. 1908'de Mühendishane-i Berri-i Hümayunun istihkâm şubesini bitirerek teğmen olmuştur. Hicaz'da demiryolu inşaatına memur edilmiş ve burada kabile akınlarına karşı koymuştur. Meşrutiyet'in ilanından sonra harp akademisini bitirerek, kurmay olarak Trablusgarp ve Balkanlarda savaşmıştır. Tayyareciliğin Osmanlı topraklarındaki gelişim safhasında yabancı eğitimcilerle uçan ilk Türk pilotlarından biri olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı sıralarda 2. Tümen Kurmay Başkanı olan Yzb. Kemal, Kerevizdere'de İngilizlere karşı mukavemette bulunmuştur. Bu bölümde, Kurmay Binbaşı Kadri Perk'in, Askerî Mecma'da yayımlanan ve Kemal Bey hakkında bilgiler veren "Türk'ün Çanakkale'de yarattığı kahramanlıklar" adlı makalesi yayınlanmıştır.

İlerleyen bölümde, Amerikalı John Dale Cooper'ın Küçükçekmece-Kadıköy arasında gerçekleştirdiği uçuşa yer verilmiştir. Amerikalı pilotun reklam amaçlı getirdiği Curtiss deniz tayyaresi ile diğer tayyareler arasında bir kıyas yapılmıştır. Deniz Yzb. Savmi, Hüseyin ve İhsan Beyler bu tayyareyi incelemek üzere görevlendirilmiştir. Curtiss tayyaresinin 30 Mayıs 1914'te planlanan uçuşu, bir gün önce tayyarenin yağmur altında kalmasından dolayı gerçekleştirilememiştir. Tayyare, 1 Haziran günü saat 15.00'da Küçükçekmece Gölü'nden havalanmış ve Marmara'yı aşarak Kadıköy rıhtımında uçuşu seyreden halkın önünde denize inmiştir. Yzb. Savmi bu uçuşa katıldığını anılarından beyan etmiştir. Ayrıca Savmi Bey, 10 Temmuz 1916'da izinsiz bir uçuş yapmıştır. Gotha deniz tayyaresiyle Haliç ve Beyazıt taraflarından dönerek, Bahriye ve Harbiye Nezaretleri üzerinde turlamıştır. 50 dk. uçtuktan sonra Yeşilköy'e indiğinde, müdürünün sınırlı bir halde beklediğini aktaran Savmi Bey, uçuşun başarılı olmasından dolayı herhangi bir ceza almamıştır. Neden izinsiz uçtuğunu ise; "...Bu arzumu Yzb. Necmettin Bey'e açsam, belli ki olmaz diyecekti. İçimdeki bu arzuya daha fazla mukavemet edemedim ve bilmem nasıl oldu, kendimi az sonra havalarda buldum." sözleriyle ifade etmiştir.

Yeşilköy Tayyare Mektebinin ve Osmanlı havacılığının güçlendirilmesi için Mektep Müdürü Bnb. Veli Bey'in başında olduğu bir heyet, Şubat 1913'te Avrupa'ya seyahate gitmiştir. Heyete, ilk Türk akrobasi hareketini yapan Fazıl Bey de katılmıştır. Avusturya, Almanya ve Fransa'da incelemeler yapılmıştır. Söz konusu seyahatin raporunda geçen "Almanya hükümeti tayyarecilikte pek ziyade ileri gitmiştir. Berlin'de pek çok tayyare fabrikaları bulunuyor. Sonra hem Alman fabrikalarında, hem de Alman tayyareciliğinde son derece ciddi bir faaliyet göze çarpıyor." ifadeleriyle; heyetin Alman tayyareciliğinden etkilendiği ve Almanların, Fransız tayyareciliğine rekabet edebileceği hususları dikkate sunulmuştur.

4 Mayıs 1914'te, Osmanlı havacılığının başına Fransız havacı Yzb. Marki de Goys de Mazeyrac getirilmiştir. 21 Mayıs günü, binbaşı rütbesiyle Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürü olarak göreve başlayan De Goys'un, Osmanlı havacıları üzerinde iyi bir izlenim

bıraktığı görülmektedir. Orhan Aydar, De Goys hakkında Fazıl Bey'den duyduklarını şöyle aktarır: “*De Goys, bir hoca, bir terbiyecisi, bir baba şefkat ve samimiyetini taşıyan, kendi gibi ruhu da asıl, pürüzsüz bir insan örneğidir.*” Bnb. Yahya isminde bir Osmanlı subayı, De Goys tarafından okul tayyarelerinin temizliğinden ve onarımından sorumlu tutulmuştur. Ayrıca, De Goys'a götürülen teklifin herhangi bir anlaşmazlığa mahal vermemek adına Almanlardan gizli tutulduğu görülmektedir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ülkesine dönen De Goys, 1933 yılında bir filo ile Türkiye'yi ziyaret etmiştir.

Kitabın, “Vesikalar” başlığından önceki bölümünde ilk Türk pilotu Fesa Bey'den bahsedilmiştir. Abidin Daver'in 17 Temmuz 1943 tarihli Cumhuriyet gazetesindeki yazısı aktarılmıştır. Daver, Galatasaray çıkışlı Fesa Bey'in Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'deki faaliyetlerinin önemine değinerek, Türk Hava Kurumunun Etimesgut Fabrikasındaki görevinden bahsetmektedir. Fesa Bey bu sıralarda hastalanmış ve Heybeli Sanatoryumunda tedavi görmektedir. Orhan Aydar'ın bir ricasını kaleme alan Daver; 1 numaralı Türk hava subayını Galatasaraylıların ziyaret etmesi gerektiğini belirtir. Kitabın devam eden bölümünde, Fesa Bey'in kendi ağzından hayatı paylaşılmıştır. 1878 İstanbul Gedikpaşa doğumlu olan Fesa Bey, ilk eğitimini burada yapmış, 9 yaşında iken Galatasaray'a girmiş ve 4 sene sonra mezun olmuştur. 1899'da Harp Okulunu bitirerek süvari teğmeni olmuştur. 97 günlük Bekirağa Bölüğü hapsinden sonra Erzincan'a gönderilmiştir. Meşrutiyet'in ilanından sonra İstanbul'a dönerek 1. Alay 5. Bölük kumandanı olmuştur. 31 Mart Vakası sırasında da bu görevde bulunmuştur. Daha sonra, askerî tıbbiye binicilik muallim muavinliğinde bulunarak yüzbaşı olmuştur. Havacılık eğitimini ise, 1911'de Paris'te Blériot Tayyare Mektebinde almıştır. Fransa Hava Kulübünün 780, Türk ordusunun 1 numaralı brövesini almıştır. Balkan Harbi'nde Fesa Bey, Şark ve Garp Ordularının bütün harekâtına tayyaresiyle katılmıştır. İki buçuk ay burada gizlenmek zorunda kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'nde Ruslara esir düşerek Sibirya'ya gönderilmiştir. 5 sene 8 ay sonra esaretten kaçarak Trabzon'a gelmiştir. Millî Mücadele'de cephelerde hizmet vermiştir. Fesa Bey, Millî Mücadele'nin takip ve imha harekâtından sonra İzmir'de Hava Kuvvetleri Müfettişliğinde ve tayyare mektebi öğretmenliğinde çalışmıştır. 18 Kasım 1925'te, 47 yaşında binbaşı rütbesiyle emekliye ayrılmıştır. Sivil havacılık faaliyetleriyle meşgul olmaya devam eden Fesa Bey, Devlet Hava Yollarının ilk müdürlüğünü yapmıştır. Fesa Evrensev'in 10 Nisan 1948 tarihli, Orhan Aydar'a yazdığı mektubu kitapta neşredilmiştir. Havacı gençliğe nasihat içeren bu mektupta Fesa Bey, devrin havacılık imkânlarının çok gelişkin olduğuna ve gençlerin bu imkânları iyi kullanması gerektiğine vurgu yapmıştır.

Orhan Aydar, kitabının “Vesikalar” başlıklı son bölümünde 7 adet belge yayımlamıştır. Birinci belge; Mahmud Şevket Paşa'nın imzasını taşımaktadır. Donanma Cemiyetinin topladığı tayyare kampanyasının önemine değinmiştir. İkinci belge; yine Mahmud Şevket Paşa imzalı ve Donanma Cemiyetine yazılmıştır. Belgede, Fransız R.E.P. firmasından alınacak 2 tayyarenin ücreti acil olarak istenmektedir. Üçüncü belge; yine Donanma Cemiyetine yazılmıştır. Toplanan bağışların ulaştırılması istenmiştir. Dördüncü belgede; Nezihe Muhlis Hanım'ın mektubu yayımlamıştır. Mektupta, Osmanlı hanımlarının da tayyare almak istedikleri belirtilmiştir. Beşinci belge tayyareci Salim Bey'in Orhan Aydar'a yazdığı 1930 tarihli bir mektuptur. Anılarından bahsetmektedir. Altıncı belge; Yazıcızade

İsmail Hakkı Bey'in yine müellife yazdığı mektuptan ibarettir. Edremit'te tüccar olduğu anlaşılan İsmail Hakkı Bey, Edremitlilerin orduya bağışlamak istediği tayyareden bahsetmektedir. Yedinci ve son belge ise; Bahriye Nazırı Ahmet Cemal imzalıdır. Tayyare gösterilerine verilen izni içermektedir.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Aydar'ın, aktarılan olayların bir kısmına tanıklık ettiği görülmektedir. Konuyla alakalı köşe yazıları kitapta neşredilmiştir. Türk askerî havacılığının gelişim evreleri; olaylara tanıklık etmiş veya bahsedilen dönemde yaşamış kişilerle görüşmeler neticesinde kaleme alınmıştır. Anlatılan konu yer yer haritalarla desteklenmiştir. Bazı anlatıların başlıklandırılması olayın içinde yaşanan eylemlere göre farklılık arz etmektedir. Olayların bir kısmı; başından sonuna kadar tarihsel kronolojide aktarılmamış ve anılar üzerinden gidilmiştir. Müellifin, bazı yerlerde kendi görüşünü de kattığı görülmektedir. Çoğu hatıra bu kitapta ilk kez yayımlanmıştır. Hatırat niteliği taşıyan, bahsi geçen görüşmelerde anlatılanların günümüzde erişilmesi zor bir hadisedir. Özellikle bu husus, Fesa Bey ile ilgili kısımlardır. Fesa Bey'in yayımlanmış hatıratının olmaması durumu desteklemektedir. Bu sebepten dolayı, bazı anıların teyit edilmesi mümkün olmamıştır. Belgelerin yayımı bazı olayların yaşandığının delili olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca, kitapta tekrar neşredilen gazete yazılarının tam künyesi verildiğinden erişilmesi mümkündür. Burada dikkati çeken: Adnan Bey'in Trablusgarp Harbi'nde yaşananları köşesine taşıdığı yazısıdır. Aydar'ın, Adıvar ile karşılıklı yazışmaları tarihte esir edilen ilk uçağın araştırılmasına ortam hazırlamış, Türk havacılık tarihinde bu husus uzun bir süre bulanıklığını korumuştur. Düzenlenen ilk askerî hava seyahetinin sosyal, ekonomik ve askerî yönlerinin üzerinde durulmamış olsa da, bugün Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivinde bulunan konuyla alakalı birçok fotoğrafın yayımlanmış olması açısından önemlidir. Nitekim kitapta görsel kaynaklara sıklıkla yer verilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nde havacılık tarihi yazımı, 1920'lerin sonlarında Türk Tayyare Cemiyeti gibi resmî kurumlar tarafından başlatılmış, 1940'larda şahsi arşivi bulunan Aydar gibi isimlerin kitap yayımıyla devam etmiştir.

KAYNAKÇA

- Aydar, O. (1948). *Uçan Süvariler*. Ankara: Ulus Basımevi.
- İlmen, S. (1947). *Türkiye 'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*. İstanbul: Hilmi Kitabevi.
- Karacagil, Ö. K. (2021). *Süreyya Paşa (İlmen)*. İstanbul: Yeditepe Akademi.
- Köksal, O. (2020). (2019, 21-22 Ekim). Trablusgarb Harbi'nde Osmanlı Devleti'nin Tayyare Sorunu ve Arayışları. *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitabı* (ss. 287-308). Millî Savunma Üniversitesi, İstanbul.
- Köksal, O. (2021). Dr. Cezmi Karasu Armağanı: Ustaya Saygı. İçinde M. Kolutek, Ç. Sarı ve O. Köksal (Ed.), *Osmanlı Devleti'nde Balon ve Tayyare Uçuşları (1798-1912)*. (ss. 185-210). Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kurt, D. ve Korkmaz, E. (2018). Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu. *Millî Savunma Üniversitesi Savunma Bilimleri Dergisi*. 17(2), 207-251.
- Kurt, D. ve Korkmaz, E. (2020). *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922*. C. 1. Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı.
- Kurt, E. (2020). (2019, 21-22 Ekim). Trablusgarb Savaşı'nda İtalyan Hava Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşuna Etkisi. *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitabı* (ss. 243-286). Millî Savunma Üniversitesi, İstanbul.
- Yeni, M. (2017). Osmanlı Askerî Tarihi Kara Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918). İçinde G. Yıldız (Ed.), *Hava Kuvvetleri*. (ss. 229-247). İstanbul: Timaş Yayınları.

EKLER

Ek-1

Ön Kapak



Ek-2

Görsel Listesi

Sayfa No.	Açıklama (Açıklamalar kitaptan olduğu gibi aktarılmıştır. Dönemin imlâ kuralları günümüze uyarlanmamıştır.)
9	Gustave Pimienta'nın "Tayyareci"si (Paris Harb Müzesindedir.)
10	Picardie Manevralarında. Soldan sağa doğru: Fransa Cumhurbaşkanı M. Fallières, Gl. Roques, M. Biriand, Albay Hirscauer. 1910.
10	Trablusgarp Harbinde: Bir Blériot tayyaresi önünde çöl çıkmazının düğümünü çözmeye çabalyan İtalyan subayları. 1912.
14	Trablusta bomba atışlarında kullanılan Blériot uçaklarından biri. Solda P-1 balonu, (16 Mart 1912. T. I. L. N.)
25	İlk Tayyarecimiz Süvari Yüzbaşısı Fesa Bey.
29	Fethi'nin Brookland'da muallimi ile beraber uçtuğu ve üzerinde (İngiltere Hâtrası) yazılı kartpostaldan.
30	FETHİ'nin ilk defa uçtuğu okul tayyaresi, (Resimde yerde merhum Fethi, tayyare içindekiler Serezli mülâzım Mehmet Ali ve İngiliz öğretmen)
30	Solda: SALİBURY Yakınlarındaki BRİSTOL'da. Tayyare üstünde önde Fethi, yerde soldan birinci de Fazıldır. 12/10/1912.
31	Balkanlar harbinde bir keşif uçuşuna hazırlanan Bulgar tayyarecisi teğmen TARAXCHI-EFİLS.
32	Yüzbaşı (GENERAL) BARES.
39	Yukarıda: Fesa beyin Bleriöt'sü önünde. Sağdan itibaren sırasıyla: Fethi, Mehmet Ali, Nuri, Fazıl, Fesa, binbaşı Veli, Refik, Yahya, Murat, İsmail, Hüseyin, marangoz ustası Fransız Sibos.
39	Altta: Fazıl bey ve Bristol'ü.
51	Marmara denizini ilk defa aşan iki kahraman: SALİM ve KEMAL.
52	Blériot tayyaresiyle Manş denizini geçerken. 25 Temmuz 1909.
55	Büyük Hava Şehidi: FAZIL.
57	Merhum Talât Paşa, Fethi Beyin tayyaresiyle uçarken.
57	Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Fethi Beyin tayyaresinde.
59	Fransız tayyarecisi DAUCOUT, İstanbul'da tayyarecilerimiz arasında: Sağdan sola doğru: Merhum Nuri, Okul Müdürü Binbaşı Veli Tayyareci Daucourt, Makinist Rou, Fesa ve merhum Fethi Beyler.
60	1913'te batı ile doğuyu ilk defa hava yolu ile birbirine bağlayan iki Fransız uçucusu: Sağda: VEDRİNES solda: MARC BONNIER.
62	Belkis Şevket Hanım, Fethi Beyin tayyaresiyle uçarken.
65	Belkis Şevket Hanım, uçuştan sonra tayyareden inerken.
70	İlk hava şehitlerimiz, İstanbul'dan uğurlandıkları gün.
72	Şerefli isimleri, Havacılık tarihimizin altın yapraklarına düşen kahramanlar: Kahraman Fethi ve Nuri ile yol arkadaşlarının İstanbul'dan Kahire'ye uçtukları gün. (1) Sadık, (2) Fethi, (3) Nuri, (4) İsmail Hakkı.
73	FETHİ ve yol arkadaşı SADIK.
74	Nuri ve arkadaşı İsmail Hakkı'nın Beyrut'ta alınmış bir resimleri.
77	Nuri ve İsmail Hakkı Beyler, coşkun bir sevgi ile karşılandıkları Suriye'de.
81	Kahramanımız Fethi'nin, temiz ve şerefli adını taşıyan güzel Fethiye'den bir görünüş.

81	Fethi Belediyesi, kasabanın en güzel bir meydanını tayyareci Fethi beyin bir heykeli ile süslemek kararındadır. Solda, büyük kahramanın büstünü hazırlayan sanatkar Rami Uluer.
84	Fethi-Sadık ve Nurimizin Şamda Selâhaddin Eyyubî türbesinin avlusundaki Türk Hava Kurumu tarafından yeni baştan onarılmış mezarları.
84	İlk hava şehitlerimiz için İstanbul'da Fatih Parkında dikilen anıt.
87	Fethi Bey Merhumun babası Abdurrahman Efendi.
90	21 Şubat 1330 günü Yeşilköyde toplanan binlerce halk, "Ertuğrul" tayyaresini uğurlarken.
91	Salim İlkuçan'dan hatıralar: Kahireye yollanan üçüncü tayyaremiz Salim İlkuçan Enver paşanın sağ tarafından görülmektedir. Arka plânda: Bessoneau hangarı ve Bleriot tayyaresi.
91	Kahraman FETHİ'mizin Balkanlar Harbinde Bulgaristan içerlerine kadar uçtuğu DEPERDUSSİN tayyaresi binanın solunda görünen o zamanki balon hangarıdır. (Askerî Müzededir)
96	"Edremit" El'arışte.
97	Tanta'da Esseyyit Abdülhadiyül-Kasbi ile beraber (20 Cemaziyel-ahır 1332)
98	Salim ve Kemal, İskenderiye'de karşılayıcıları arasından: 1- Prens Ömer Tosun Paşa, 2- Komiser vekili İsmail Hakkı Bey, 3 ve 4 Yüzbaşı Salim ve Kemal Beyler.
102	Salim ve Kemal "Edremit"leriyle İskenderiye'de.
103	Sina çölünün ve Nil boylarının iki muzaffer kahramanı: Salim-Kemal.
105	Marmara ve Kahire kahramanını kaybettiğimiz gün (4 Aralık 1937).
109	Kurmay Yüzbaşı Kemal.
110	Salim ve ayrılmaz arkadaşı Kemal.
112	Amerikalı John Dale Cooper'in satın aldığımız Körtis deniz uçağı, Flurya Plâjında Türk bahriye subaylarının da yardımıyla kurulurken.
113	KORTIS, Marmarayı aştıktan sonra Kadıköy rıhtımı üzerinde kaynaşan halka doğru uçarken: Önde Amerikalı Pilot, arkada ilk deniz tayyarecimiz Savmi Uçan.
114	Seyirci motör ve sandalları önünde denize iniş.
115	KORTIS, Küçükçekmece-Kadıköy uçuşundan sonra (1 Haziran 1330).
116	Merhum Yahya.
117	Savmi Uçan'ın Almanya'dan getirdiği Gotha'larla Galata köprüsü üzerinden geçişi. (10 Temmuz 1332)
122	Marki Degoy'sin (+ işaretli) 1933 yılında bir filo ile memleketimizi ziyareti esnasında alınmış resimlerinden.
125	Yüzbaşı De Goys (Bir filo ile 1933 yılında memleketimiz ziyareti esnasında alınmış bir resminden)
127	Fesa Evrensev'in 1911/12 resimlerinden.
128	İlk tayyarecimiz hastalığı sırasında Heybeli Sanatoryomunda.
131	İlk Tayyarecimizin Emekliye ayrıldığı sıralarda alınmış bir resmi.
132	İlk tayyarecimiz, hâlâ havacılığa emek vermekte ve Türk Hava Kurumunun Etimesgut Uçak Fabrikasında şerefli görevine devam etmektedir. Resimde sağdan birinci Fesa Evrensev.
135	Fesa Evrensev.



Bu eser [Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) ile lisanslanmıştır.