

# BENĞİ

Dünya Yörük-Türkmen Araştırmaları Dergisi  
BENĞİ World Journal of Yörük-Türkmen Studies

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/bengi>

ISSN: 2717-6584

## Türk Ordusunun Envanterine Giren İlk Uçak: “Osmanlı” Tayyaresi

*The First Airplane into The Inventory of The Turkish Army: The “Ottoman” Aircraft*

doi: 10.58646/bengi.1303316

Geliş/Received: 26.05.2023

Kabul/Accepted: 07.08.2023

Erdal KORKMAZ\*

### Özet

XX. Yüzyılın en önemli icadı olan uçak, savaş stratejisine yönelik taktik ve operatif anlayışı değiştiren en önemli enstrüman olmuştur. Bu kapsamda uçakların keşif, gözetleme, ulaştırma, haberleşme, taarruz, bombardıman, beyanname atma ve topçulara yön verme gibi nitelikleri onu harp ortamının vazgeçilmez bir unsuru haline getirmiştir.

İtalyanlar tarafından İlk kez Trablusgarp Harbi’nde kullanılan uçaklar, tüm dünyada askeri havacılık teşkilatının kuruluşuna ve yeni bir askeri sınıfın ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Osmanlı Ordusunun Trablusgarp’ta bu yeni savaş aracının etkilerine maruz kalması ve uçakların öneminin anlaşılması Türk devlet adamlarının harekete geçmesine etki etmiştir. Bu kapsamda Osmanlı Harbiye Nezareti tarafından personele havacılık eğitimi aldırılması ve uçak temin etmeye dönük faaliyetlere girişilmiştir.

1911 yılında Avrupa’ya gönderilecek personelin seçimi ve faaliyetlerin organizasyonu için bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır. Bu komisyonun yaptığı sınav sonucunda Yüzbaşı Fesa (Evrensev) ile Üsteğmen Yusuf Kenan Beylerin Fransa’da Bleriot Tayyare

\* Sorumlu Yazar/Corresponding author: Dr. Öğr. Üyesi, Millî Savunma Üniversitesi Hava Harp Enstitüsü, e-posta: erdalkorkmaz.01@gmail.com, Orcid: 0000-0003-3260-9403.

Atf/Citation: Korkmaz, E. (2023). Türk Ordusunun Envanterine Giren İlk Uçak: “Osmanlı” Tayyaresi. *BENĞİ Dünya Yörük-Türkmen Araştırmaları Dergisi*. 2023 (2), 150-172.

Fabrikasının Uçuş Okulu’nda eğitim alması planlanmıştır. Bu sırada bu pilotların eğitimlerini tamamladıktan sonra kullanması için iki tayyare alınması kararlaştırılmıştır. Sonuçta Paris Askeri Ataşe Vekili Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey’in girişimleri ile Deperdussin model iki adet tayyare satın alınmıştır. Satın alınan uçaklardan birine Padişah V. Mehmet Reşat’ın isteği üzerine “Osmanlı” adı verilmiştir.

“Osmanlı” Tayyaresi, Türk havacılık tarihinde gerçekleştirilen birçok ilk ile adını duyurmuştur. Bu kapsamda Balkan Harbi esnasında ilk gece uçuşu ve bir Türk kadınının Türk göklerinde ilk uçuşu “Osmanlı” Tayyaresi ile yapılmıştır. “Osmanlı” Tayyaresi, Birinci Dünya Harbi esnasında İstanbul Yeşilköy’de görevlendirilmiş, ancak bir keşif görevi dönüşü yerden açılan dost ateşi ile envanterden çıkmıştır.

Bu çalışmada, Türk ordusunun envanterine giren ilk uçak olan “Osmanlı” Tayyaresinin satın alınma sürecinden envanterden ayrılmasına kadar geçen süreçte yaşananlara, arşiv belgeleri ve tetkik eserler üzerinden yer verilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Envanter, İlk Uçak, Osmanlı, Savaş, Türk Ordusu.

**Abstract**

XX. The most important invention of the century, the airplane has become the most important instrument that has changed the tactical and operative understanding of war strategy. In this context, the qualities of aircraft such as reconnaissance, surveillance, transportation, communication, attack, bombardment, declaration and directing the artillery made it an indispensable element of the war environment.

The planes, which were used for the first time by the Italians in the Tripoli War, paved the way for the establishment of the military aviation organizationall over the world and the emergence of a new military class. The fact that the Ottoman Army was exposed to the effects of this new war vehicle in Tripoli and the understanding of the importance of the planes influenced the Turkish states men to take action. In this context, activities were under taken by the Ottoman Ministry of War to provide aviation training to the personel and to provide aircraft. In 1911, it was decided to establish a commission for the selection of personel to be sent to Europe and the organization of activities. As a result of the exam conducted by this commission, Captain Fesa (Evrensev) and First Lieutenant Yusuf Kenan Bey were planned to receive training at the Flight School of the Bleriot Aircraft Factory in France. Meanwhile, it was decided to purchase two aircraft for these pilots to use after completing their training. As a result, two Deperdussin model airplanes were purchased with the initiatives of Captain Süleyman Tevfik Bey, Deputy Military Attaché in Paris. One of the purchased aircraft was named “Ottoman” upon the request of Sultan Mehmet V. Reşat.

The “Ottoman” Aircraft made a name for itself with many firsts in Turkish aviation history. In this context, the first night flight and the first flight of a Turkish woman in the Turkish skies were made with the “Ottoman” Aircraft during the Balkan War. The “Ottoman” Aircraft was deployed in Yesilkoy, Istanbul during the First World War, but after a reconnaissance mission, it was removed from the inventory with friendly fire opened from the ground.

In this study, the events from the purchasing process of the “Ottoman” Airplane, which is the first aircraft to enter the inventory of the Turkish army, to its separation from the inventory, will be given through archival documents and research works.

**Keywords:** War, Turkish Army, First Aircraft, Inventory, Ottoman.

## Giriş

Türk ordusunun envanterine giren ilk uçak olan “Osmanlı” tayyaresine değinmeden önce, dünyada modern havacılığın gelişimi ve bu sürecin Osmanlı Devleti’ne etkileri ile Türk askerî havacılığının kuruluşuna değinmenin konuyu anlamak ve anlamlandırmak adına doğru olacağı değerlendirilmektedir.

Sanayi İnkılâbının sonuçlarının havacılık sektörüne uygulanmasının ardından ilk motorlu uçak 17 Aralık 1903’te Wright Kardeşler tarafından uçurulmuştur (Kundakçı, Kavaklı, 2013: 57-73). Bu kapsamda Wilbur ve Orville Wright Kardeşler, Flyer adını verdikleri uçakları ile 40 metre havalanarak, dünya tarihinde bir ilki başarmıştır. Böylece, ilk kez insan taşıyan bir makine kendi gücü ile yerden kesilmiştir (Petit, 1967: 29). Wright Kardeşlerin uçuşundan sonra, daha nitelikli ve motoru daha güçlü uçaklar üretilmeye başlanmıştır (Anderton, 1989: 22).

Wright Kardeşlerin Amerika’daki uçuşlarının Avrupa Kıtası’nda önemli yankıları olmuştur. Bu kapsamda Fransa’da Charles Voisin, 16 Mart 1907’de kendi yaptığı uçağı ile 60 metrelik bir mesafeyi uçmayı başarmıştır. Aynı dönemde Louis Bleriot, Henry Farman, L. Delagrang ve Robert Esnault Pelteire kendi uçaklarını yaparak ön plana çıkmıştır. Yapılan çalışmalar ve yeni yatırımcıların faaliyetleri sonucunda 1908 yılından itibaren artık uçaklar 1.000 metrenin üzerindeki mesafelerde uçmaya başlamıştır (Kurt, Korkmaz, 2020, 13).

Avrupa’da uçakların nitelikleri giderek artarken ABD’de Wright Kardeşler, 12 Eylül 1908 tarihinde yaptıkları uçuşla 1 saat 15 dakika 20 saniye havada kalmıştır. Ardından Orville Wright, 30 Aralık 1908 tarihinde Fransa’da yapılan bir uçuş yarışması esnasında 2 saat 20 dakika 23 saniye havada kalmıştır. Bu uçuş sırasında Orville Wright, 700 metre yükseklikte 124 kilometre yol almıştır. Uçaklardaki gelişmeler üzerine İngiliz Daily Mail Gazetesi, Manş Denizi geçecek ilk havacıya verilmek üzere bir para ödülü koymuştur (Kansu, Şensöz, Öztuna, 2006: 97). Bunun üzerine Louis Bleriot kendi geliştirdiği uçağı ile 25 Temmuz 1909’da Fransa’dan havalanıp, 100 metre irtifada seyrederek İngiltere kıyılarına ulaşmış, böylece Manş’ı geçmiştir (Beyoğlu, 2015: 25-35).

Özel müteşebbislerin havacılık teknolojisine yönelik yatırımları, ürettikleri uçakları pazarlamak amacıyla Avrupa, Amerika ve Osmanlı ülkesinde tanıtım gösterileri yapmalarına zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda 1909 yılı Aralık ayında Baron de Catters, Voisin tayyaresi ile Louis Bleriot da Bleriot tipi uçaklarıyla İstanbul’a gelerek hava gösterilerinde bulunmuştur. Louis Bleriot, gösterisi sırasında küçük bir kaza geçirmiş ve uçağı kırım yapmıştır (Kurter, 2006: 35).

Louis Bleriot'un uçuşu nedeniyle; Binbaşı İzzet, Yüzbaşı Hüseyin Hüsnü, Yüzbaşı Cemil ve Yüzbaşı Adil'den oluşan bir heyet uçuş ile ilgili bir rapor hazırlamıştır. Heyetin raporunda, havacılığın henüz ilk yılları olmasına karşın oldukça isabetli tespitlere yer verilmiştir (Karacagil, 2011: 18). Özetle raporda; "Havacılığın ileride büyük gelişmeler göstereceği, hava koşullarına dayanaklı mukavemet gücü yüksek uçakların yapılması ile insanların güvenle havada dolaşabilecekleri şimdiden düşünülebilir." denilmiştir. Raporun devamında; "Uçakların askeri amaçlı tedariki şimdilik söz konusu değilse de yakın zamanda askeri amaçlı kullanılmaları mümkündür. Osmanlı Devleti'nin de bu tip icatları desteklemesi, Ordu'nun gelecekte bunlardan yararlanması için gerekli çabanın şimdiden sarf edilmesinin gerektiği" belirtilmiştir (Kurt, Korkmaz, 2020: 17-19).

Osmanlı Harbiye Nezareti'nin uçaklara yönelik tetkik ve araştırma yaptığı bir dönemde 17-21 Eylül 1910'da Fransa'da büyük bir askerî tatbikat yapılmıştır (İğdemir, 1980: 21-22). Paris yakınlarındaki Picardie'de düzenlenen manevralara Osmanlı Devleti adına; Paris Askerî Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi, Binbaşı Selâhattin ve Üçüncü Ordu Subay Talimğâhı Komutanlığında görevli Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal(Atatürk) Beyler katılım sağlamıştır (Okyar, 1980: 125-126).60.000 askerin katılımı ile icra edilen Picardie Manevrası harp stratejisi konusunda önemli bir yeniliğe imza atmıştır (Kapucu, Korkmaz, 2020: 22). Bu kapsamda manevra sırasında 14 adet uçak ve dört adet kumanda edilebilir balon ilk kez kullanılmıştır. Bu durum, havacılık tarihinde bir devrim olarak kabul edilmiştir. Uçakların askerî harekât esnasında keşif ve gözetleme açısından önemi bu manevra ile ortaya çıkmış ve birçok ülke manevralardan sonra askeri havacılık teşkilatını kurma ve uçak temin etmeye yönelik adım ve atılımlarını hızlandırmıştır (Özkurt, 2017: 40-42). Manevraların bitiminden sonra Kurmay Binbaşı Ali Fethi Bey tarafından tatbikatla ilgili İstanbul'a bir rapor gönderilmiştir (Türkmen, 2015: 59-80). Bu raporda Türk ordusu içerisinde hava sınıfının hemen kurulması gerektiğini belirtmiştir (Aydar, 1948: 21; İnan, 2005: 14).

Picardie Manevraları'ndan sonra birçok ülke tayyarecilik teşkilatını kurmaya başlamış ve Avrupa ülkelerine pilot yetiştirmek için personel göndermeye başlamıştır. İlgili gelişmeler sonucunda Osmanlı Harbiye Nezareti, 13 Ekim 1910'da Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğine bir yazı göndermiştir. Bu yazıda, Büyük devletler ve komşu hükümetlerin balon ve uçaklara verdiği önemin arttığı, bu konuda ilgili devletlerin teşkilatlanma çalışmalarına başladıkları ve hava araçları teminine giriştikleri, Osmanlı Devleti'nin ilgili devletlerden geri kalmaması için hava araçları teçhizi ve araç temini öncesinde bu araçları idare edecek personelin yetiştirilmesinin

lüzumlu olduğu, bu konuda tahsil etmek üzere ertesi yıl birkaç subayın Avrupa'ya gönderilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Ayrıca, hava araçlarını kullanma konusunda personelde ne gibi özellikler aranması gerektiği, nerelerde hangi maliyetle personel eğitilebileceği gibi hususların ataşelikler aracılığıyla araştırılmasının uygun olacağı belirtilmiştir (Millî Savunma Bakanlığı (MSB) Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı-ATASE) Arşivi, Balkan Harbi Kataloğu (BHK), Klasör (K): 3, Dosya (D): 13, Fihrist (F): 5-1).

Havacılığın öneminin giderek artması üzerine Osmanlı Erkân-ı Harbiye Dairesi tarafından 13 Ekim 1910'da yayımlanan bir genelge ile Avrupa'da pilotluk eğitimi alması amacıyla birkaç subayın yurt dışına gönderilmesi kararlaştırılmıştır (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-7). Bu kapsamda sağlıklı, cesaret ve sebat sahibi, salıncak ve denizden başı dönmeyen, havacılık öğrenmeye istekli ve Fransızca bilen subayların başvuru yapması istenmiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-23). İlgili genelge sonrasında havacılık eğitimi için yedi personel başvuruda bulunmuştur (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-10). Bu sırada, Avrupa'ya gönderilecek personelin seçimi için 1 Haziran 1911'de bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-15).

Kurmay Yarbay İsmail Bey başkanlığında oluşturulan komisyonun 28 Haziran 1911'de yaptığı sınav sonucu 92 puan alan Süvari Yüzbaşı Fesa (Evrensev) ile 91 puan alan İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Beyler Avrupa'da eğitim almaya hak kazanmıştır (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-22). Sınav sonrasında 9 Temmuz 1911'de Yüzbaşı Fesa ve Üsteğmen Yusuf Kenan Beyler, tahsil için Fransa'daki Bleriot Tayyare Okulu'na gönderilmiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-25). Osmanlı Devleti bu girişimde bulunurken Alman, İtalyan, Rus ve İngiliz orduları da aynı okula tayyareci yetiştirmek için subaylar göndermişlerdir (Kansu, Şensöz, Öztuna, 2006: 116-117).

Fransa'ya pilotaj eğitimi için iki personel gönderildikten sonra, bu subayların döndükten sonra kullanması ve Ordu envanterine uçak kazandırılması maksadıyla çalışmalara başlanmıştır. Bu kapsamda Avrupa ülkelerinde yapılan çalışmalar uçak alımı ve uçakların maliyetinin karşılanması gibi konuları gündeme getirmiştir.

### **1. Osmanlı Devleti'nin Uçak Alımına Yönelik Yaptığı Girişim ve Faaliyetler**

Dünyada ilk motorlu uçağın havalanmasından kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti tarafından uçak temin edilmesi ve ordu personelinin Avrupa'da eğitim almasına yönelik çalışmalara başlanmıştır. Bu kapsamda bir taraftan Avrupa'ya pilotaj eğitimi için personel

gönderilmiş diğer taraftan uçak alımı için girişimlere başlanmıştır. İlgili durum çalışmaların komplike ve eş zamanlı bir şekilde yürütülmesine yol açmıştır.

Uçak alımına ilişkin olarak 15 Ağustos 1911'de Erkân-ı Harbiye Dairesi tarafından Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğine gönderilen muhtıra ile Paris'te tayyarecilik öğrenimi gören personelin yakında eğitimlerini tamamlayacakları, pilotların kazandıkları becerilerini kaybetmemeleri için vakit kaybetmeden iki uçak satın alınması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca Müfettişliğin satın alınacak uçakları konuşlandırmak üzere yer bulması ve tahsisat çıkarmak üzere girişimde bulunması ve bu konuda kendisinin yetkili kılındığı bildirilmiştir (Kural, 1974: 29; Kurter, 2006: 49).

Uçak alımının gündeme geldiği bir dönemde Paris Askerî Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) Bey tarafından, Fransa'daki uçaklar ve fiyatları ile ilgili olarak bir rapor hazırlanarak Harbiye Nezareti'ne gönderilmiştir. Bu raporda, Fransa'daki pilotaj eğitiminden dönecek subayların kullanması ve İstanbul'da kurulması zorunlu olan tayyare mektebinde faydalanmak üzere, iki kişi veya 200-300 kilo ağırlığı kaldırabilecek, üç-dört saat havada kalabilecek, saatte 90-100 kilometre hız yapabilen iki uçağın alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu uçakların 25.000 Frank ödenerek alınması durumunda, Fransa'da öğrenim gören subaylar tarafından kullanılabilceği ifade edilmiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 179, D: 92, F: 14, 14a).

Bu sırada Erkân-ı Harbiye Dairesi, 17 Eylül 1911 tarihinde uçak satın alınmasına dair gerekçeli öneriyi Harbiye Nezaretine göndermiştir. Bu öneride, balonlarla tayyarelerin ordulara harp zamanında edebilecekleri hizmetin çok büyük olacağı, komşu ülkelerden Bulgaristan ve Yunanistan'ın balonculuk ile tayyareciliğe önem verdikleri, bu hava araçlarının hızlı bir şekilde tedarik edilmesinin lüzumlu olduğu belirtilmiştir. Ancak, balon alımının çok masraflı ve muhafazasının zahmetli olmasından dolayı, balon alımı konusunun ileri bir tarihe ertelenmesinin uygun olacağı ifade edilmiştir. Bu görüşe ilave olarak, tayyarelerin fiyatının daha uygun, muhafazalarının daha kolay olması ve Fransa'da eğitim gören tayyareci subayların yakında yurda dönecek olmaları nedeniyle şimdiden iki tayyarenin satın alınması için bütçeden bir meblağın verilmesine müsaade edilmesi istenmiştir. Aynı yazıda tayyareler için özel bir yer tespiti maksadıyla Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğine gerekli emrin verilmesinin önemli olduğu ifade edilmiştir (Kural, 1974: 29-31; Kurter, 2006: 48-50).

Uçak satın alma girişimlerinin başlatıldığı, Avrupa'ya pilotaj öğrenimi için personel gönderildiği bir dönemde, İtalya'nın saldırısı ile 29 Eylül 1911 tarihinde Trablusgarp Harbi başlamıştır (Şıvgın, 2006: 30-35). Bu savaşta dünya tarihinde ilk kez uçaklar, savaş aracı olarak

kullanılmaya başlanmıştır (Koloğlu, 1988: 114). Böylece, uçağın muharebe sahasında kullanılmasının yarattığı etkiler, Osmanlı Harbiye Nezareti tarafından bizzat tecrübe edilerek görülmüştür (Vagnini, 2013: 100-110). Neticede bu süreç, uçak alımı ve bunların muhafazası için yer konularının daha yoğun bir şekilde gündeme gelmesine yol açmıştır (Türkmen, 2013: 36). Osmanlı Devleti, Trablusgarp'ta kullanmak üzere harbin seyri içerisinde girişimlerde bulunmasına karşın buna vakıf olamamıştır (İhsanoğlu, 1995: 532).

Osmanlı ordusuna mensup Fesa ve Yusuf Kenan Beylerin Fransa'da eğitime başladığı sırada, iki adet uçağın tedarik edilmesi kesinlik kazanmıştır. Erkân-ı Harbiye Dairesi, Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğine 7 Ekim 1911 tarihinde gönderdiği yazı ile uçak satın alma işlemlerinin başlatılması için Paris Sefareti ile iletişim kurulmasını istemiştir. Bu kapsamda başlatılan işlemler sonucunda Paris Sefaretine uçak alımı konusu resmî olarak bildirilmiştir. Paris Askerî Ataşesi Binbaşı Ali Fethi Bey, İtalyanlara karşı savaşmak amacıyla Trablusgarp'ta bulunduğu için, yerine vekâlet eden Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey'in girişimleri ile uçak satın alma işlemleri yürütülmüştür. Neticede Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey'in faaliyetleri sonucunda Deperdussin model iki adet uçağın siparişi yapılmış ve uçakların İstanbul'da teslim ve iadesi konusunda anlaşılmuştur (Kurter, 2006: 74).

Fransa'daki Deperdussin Fabrikası, satın alınan uçakları 1912 yılı başında teslim hazırlanmış hale getirmiştir. Bu kapsamda Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği, 16 Ocak 1912'de Paris Sefaretine bir yazı göndererek uçakların Selanik yolu ile İstanbul'a ulaştırılmasını istemiştir (Kurt, Korkmaz, 2020: 28). Bu sırada Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 17 Şubat 1912'de Sadarete gönderdiği yazı ile Tayyare Mektebi ve uçak alımı için bütçede para olmadığını belirtmiştir. Bu yazıda Mahmut Şevket Paşa, Tayyare Mektebi kurulması için 15.000 lira, alınması planlanan 15 uçak için 20.000 lira ve diğer giderler için de 5.000 lira gerektiğini, nezaretin bütçesinde bu iş için ayrılacak parasının bulunmadığını, bu işin aciliyetinden dolayı toplam 40.000 lira tahsis edilmesi gerektiğini ifade etmiştir (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (CDAB), BOA, BEO. 4013.300907.002). Bu sırada Fransa'ya pilotaj eğitimine gönderilen adaylardan Yüzbaşı Fesa Bey, 21 Şubat 1912'de eğitimini bitirerek diplomasını almıştır (Kurt, Korkmaz, 2020: 29). Böylece Fesa Bey, ilk Türk pilotu olmuştur.

5 Mart 1912'de satın alınacak uçakların muhafaza edilmesi ve kurulması planlanan tayyare mektebi için yer seçmek maksadıyla yeni bir komisyon teşkil edilmesi önerilmiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-42). Havacılık tarihindeki bu komisyon Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) başkanlığında kurularak faaliyet göstermiştir. Bu komisyonun



çalışmaları neticesinde İstanbul'da bir Tayyare Mektebi açılmış ve alınan ilk uçaklar burada konuşlandırılmıştır.

Sadaret Makamı, uçak alımı ve Tayyare Mektebi için lazım olan tahsisat meselesinin halli için konuyu Maliye Nezaretine sormuştur. Maliye Nezareti tarafından 7 Mart 1912'de Sadaret Makamına bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda, Avrupa ordularında uçakların gösterdikleri gelişmenin yakından takip edildiği belirtilerek, Osmanlı Ordusu için birkaç uçak ile bir mektep açılışı amacıyla teşebbüste bulunulduğu ifade edilmiştir. Bu kapsamda, Fransa'nın Deperdussin Fabrikasına iki tayyare sipariş edildiği, ilave olarak iki adet daha sipariş verilmesi için çalışmaların devam ettiği aktarılmıştır. Yazının devamında, üç senelik olağanüstü bütçede gerek satın alınan gerekse satın alınacak tayyareler için verilecek olan meblağın karşılığı olmadığından, önceden harcanan paranın dahi yerine konulamadığı vurgulanmıştır. Buna mukabil bina adedinin çoğaltılması ve tayyare mektebi tesisi için ihtiyaç olan meblağ temin edilemediğinden, konunun araştırma ve inceleme aşamasından ileri gidemediği belirtilmiştir. Yazının devamında, pilotaj eğitimi için büyük fedakârlık yapılarak Fransa'ya iki subay gönderildiği, iki adette tayyare alınmasına karşın paranın ödenemediği ifade edilmiştir. Bu kapsamda, yapılan masrafların boşa gitmemesi için daha önce sözleşme yapılan öğretmen ile makinistlerin getirilmesi ve iki tayyarenin alınmasının önem arz ettiği belirtilmiştir. Bu gelişmelerden dolayı Erkân-ı Harbiye Dairesi tarafından tayyare mektebi tesisi için istenen 40.000 liranın, Harbiye Nezaretinin ne güncel ne de olağanüstü bütçesinde karşılığı olmadığından, nereden ve ne şekilde temin edileceği hususunun Sadaret Makamı tarafından değerlendirilmesi talep edilmiştir (CDAB, BOA, BEO. 4013.300924.002).

Maliye Nezareti'nin bu yazısı üzerine Sadaret Makamı tarafından 9 Mart 1912'de Harbiye Nezareti'ne gönderilen yazıyla, konunun Heyet-i Vükela tarafından etraflıca değerlendirilerek, karara varılacağı vurgulanmıştır (CDAB, BOA, BEO. 4013.300907.001; CDAB, BOA, BEO. 4013.300924.003). Bu sırada 10 Mart 1912'de Fransa'da eğitim gören Üsteğmen Yusuf Kenan Bey, Fransız Hava Kulübününün 797 numaralı uluslararası brövesini alarak, ikinci Türk pilotu olmuştur (Kurt, Korkmaz, 2020: 31).

## 2. “Osmanlı” Tayyaresinin Envantere Girmesi ve İlk Uçaklar

Osmanlı Devlet adamlarının tayyare mektebi kurulması ve uçak alımı maliyetinin karşılanması konusunu çözüme kavuşturmaya çalıştığı bir dönemde, uçak alımının bir kısmının halkın yardımları yoluyla karşılanmasına karar verilmiştir. Bu nedenle Harbiye Nazırı Mahmut

Şevket Paşa, uçak alımı için açılan bağış kampanyasına öncülük etmiş, 2.700 kuruş vermek suretiyle kampanyayı başlatmıştır. Ayrıca Mahmut Şevket Paşa ve Harbiye Nezareti personeli, altı ay süreyle maaşlarının dörtte birini uçak alım kampanyasına bağışlamıştır (Sabah Gazetesi, 1912: 1).

Uçak bağış kampanyasının devam ettiği bir dönemde Fransa’dan sipariş edilen ilk iki adet uçak, 12 Mart 1912’de İstanbul’a getirilerek, Hasköy’deki Piri Paşa Ambarlarına konulmuştur. Gelen uçaklardan biri iki kişilik askeri uçak, diğeri ise tek kişilik eğitim uçağı olarak ön plana çıkmıştır (Kurt, Korkmaz, 2020: 37). Bu sırada 13 Mart 1912’de Paris Askeri Ataşeliğine gönderilen bir telgrafla, Fransa’da eğitimleri sona eren Yüzbaşı Fesa ile Üsteğmen Yusuf Kenan Beylerin, satın alınan uçakları teslim almak üzere İstanbul’a gelmesi istenmiştir (İlmen, 1947: 23).

Satın alınan ilk uçaklar İstanbul’a geldiği sırada, 15 Mart 1912 günü yapılan Cuma Selamlığı töreninden sonra Padişah V. Mehmet Reşat, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’yı huzuruna çağırmıştır. Bu görüşme sırasında Padişah V. Mehmet Reşat, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’ya bağış kampanyasına destek olmak amacıyla 1.000 Osmanlı lirası bağışta bulunduğunu bildirmiştir (Tanin Gazetesi, 1912: 1; Sabah Gazetesi, 1912:1). Ayrıca Padişah V. Mehmet Reşat, satın alınan uçaklardan birine “Osmanlı” adının verilmesini emretmiştir (Sabah Gazetesi, 1912: 1; Tanin Gazetesi, 1912: 4).

Fransa’dan siparişi yapılan Deperdussin model iki uçaktan, iki kişilik olanına Padişahın isteğine uygun olarak “Osmanlı” ismi verilmiştir (Kansu, Şensöz, Öztuna, 2006: 125). İlgili uçak kırmızı renkte olup, her iki yanına Osmanlı adı yazılmıştır (Tercüman-ı Hakikat Gazetesi, 1913: 3). Bu sırada Mahmut Şevket Paşa, Donanmayı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyetine 14 Mart 1912 tarihinde gönderdiği bir yazı ile Cemiyetin donanma dışında uçak alımı için de yardım toplamasını talep etmiştir (Keyüsk, 1951: 27-28; Kural, 1974: 161). Bunun üzerine Cemiyet İdare Heyeti tarafından yapılan toplantı sonucu, istek kabul edilerek onaylanmıştır. Cemiyet, şubelerine toplanacak yardımlar için ayrı bir hesap açtırmalarını istemiştir (Tanin Gazetesi, 1912: 1). Böylece, uçak alımı için Donanmayı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyetinin aracılığı ile Osmanlı halkının yardımlarına başvurulmuştur.

17 Mart 1912’de yapılan Heyet-i Vükela toplantısında, tayyarecilik konusunda personel Avrupa’ya gönderilerek eğitim aldırılrsa bile evvela genel bir merkeze ihtiyaç olduğu, bu merkezde bir tayyare parkı, imalathane, tamirhane ve ihtiyaç olan diğer binaların yanı sıra bir mektebin de açılması gerektiği karara bağlanmıştır. Sonuçta, mektep tesisi ve uçak alımı için Harbiye Nezaretine 40.000 liranın tahsis edilmesi öngörülmüştür (CDAB, BOA, MV.

1162.00083.001). Bu karar Sadaret Makamı tarafından 18 Mart 1912'de Maliye Nezaretine bildirilmiş ve gerekli tahsisatın yapılması istenmiştir (CDAB, BOA, BEO. 4017.301212.001).

Bu sırada Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) başkanlığında oluşturulan komisyonun yaptığı çalışmalar sonucunda, İstanbul Yeşilköy'de Kalitarya (Şenlikköy) Köyü ile Ayamama Çiftliği arasındaki arazinin Tayyare Mektebi için uygun olduğuna karar verilmiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 179, D: 92, F: 1). Arazinin sahibi Barutçuzadeler ile görüşülerek, bölge satın alınmıştır (İlmen, 1947: 22). Böylece Tayyare Mektebi için yer bulunmuş ve ardından pist ve hangar inşaatına başlanmıştır (Sabah Gazetesi, 1912, s.1).

Uçak bağış kampanyası kapsamında toplanan paranın bir kısmı ile REP Tayyare Fabrikası'ndan daha önce alınan iki uçağa ek olarak iki uçak alımı ile altı subay ve beş marangoz ile makinistin, fabrikanın uçuş okulunda ücretsiz öğrenim görmelerine ilişkin sözleşme imzalanabilmiştir. Bu kapsamda uçak bedelleri ile Paris'e gönderilecek personele verilecek yolluk ve yevmiye toplamı olan 4.000 liradan geri kalan 3.000 lira, 20 Mart 1912'de Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından Donanma Cemiyeti'nden denkleştirilerek REP Tayyare Fabrikası ile anlaşmanın yürürlüğe girmesi sağlanmıştır. Anlaşma kapsamında satın alınacak yeni uçaklardan birinin 27 Nisan 1912'de yapılacak olan Padişah V.Mehmet Reşad'ın tahta çıkış yıldönümünde uçmak üzere acele bir şekilde hazırlanarak fabrikanın göndereceği bir pilotla İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir (Kurter, 2006: 84).

25 Mart 1912'de Drama Mutasarrıfı Tahsin Bey tarafından Dâhiliye Nezaretine gönderilen bir yazıyla, milletin ve vatanın selameti için Drama Sancağının uçak bağış kampanyası için 1.000 lira gönderdiği belirtilmiştir (CDAB, BOA, DH.MTV.D. 48/1.12). İlgili yazı, uçak bağış kampanyasının halk nezdinde karşılık bulduğunu göstermektedir.

Türk pilotlarının tecrübe eksikliği ve gösteriye katılması düşünülen uçaklardan birinin motor gücünün zayıflığı nedeniyle REP Fabrikası'ndan pilot ve uçak talebinde bulunulmuştur (Kansu, Şensöz, Öztuna, 2006: 125). Osmanlı Harbiye Nezareti, 3 ve 7 Nisan 1912 tarihlerinde REP Tayyare Fabrikasına gönderdiği telgraflar ile siparişi yapılan yeni uçaklardan birinin ambalajlanarak ivedi bir şekilde gönderilmesini istemiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 111, D: 10, F: 2 (3-4)).

REP Tayyare Fabrikası, Padişahın tahta çıkış yıldönümünde uçacak olan sipariş edilen iki yeni uçaktan birinin 16 Nisan 1912'de yola çıkarıldığını bildirmiştir (CDAB, BOA, DH.İD.00019.2.00061.002). Bu sırada Fransa'daki eğitimlerini tamamlayarak İstanbul'a gelen Fesa ve Yusuf Kenan Beyler, 20 Nisan 1912'de daha önce satın alınan ilk uçakları teslim

almıştır. Teslim alınan uçaklar Yeşilköy’e taşınmış, Tayyare Mektebi için hangar inşaatı yeni başladığından uçaklar burada muhafaza altına alınmıştır (İlmen, 1947: 23).

22 Nisan 1912’de Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Paris Sefaretine çektiği bir telgraf ile Padişahın tahta çıkış yıldönümünde uçuşu planlanan ve REP Tayyare Fabrikası tarafından yola çıkarıldığı haber verilen uçak ile pilotun henüz haber olmadığını, konunun ivedilikle tahkik edilerek bildirilmesi istenmiştir (ATASE Arşivi, BHK, K: 111, D: 10, F: 2-25). İlgili yazı REP Tayyare Fabrikası’ndan istenen uçağın henüz İstanbul’a gelemediğini göstermektedir. Bu yazışmanın yapıldığı sırada REP uçağı ile törende vazife alacak olan Pilot Gordon Bell ve iki uçak bakımcı makinist İstanbul’a gelmiştir. Neticede uçağın hazırlıkları birkaç gün içerisinde bitirilmiş ve ilk uçuş tecrübesi 26 Nisan 1912’de gerçekleştirilmiştir (Karacagil, 2011: 30). Pilot Gordon Bell’in başarılı tecrübe uçuşu Kurmay Yarbey Süreyya Bey tarafından, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’ya iletilmiştir (İlmen, 1947: 29-30). Bunun üzerine Mahmut Şevket Paşa, maiyeti ile birlikte Yeşilköy’e gelmiştir. Ardından Pilot Gordon Bell, “Ordu” adı verilen kendisinin getirdiği uçakla 45 dakika süren bir hava gösterisi gerçekleştirmiştir. Bu sırada aynı gün Fesa Bey tarafından da Deperdussin model “Prens Celeleddin” isimli uçakla bir uçuş yapılmıştır (Kurt, Korkmaz, 2020: 40).

27 Nisan 1912’de Pilot Gordon Bell, “Ordu” isimli tayyare ile Padişahın tahta çıkış yıldönümünde, Yeşilköy’den kalkmak suretiyle Hürriyet-i Ebediye, Beyoğlu ve Üsküdar üzerinde bir hava gösterisi gerçekleştirmiştir (Tanin Gazetesi, 1912: 1).

Tarihi süreç değerlendirildiğinde Türk Ordusunun envanterine giren uçaklardan ilkinde “Osmanlı”, diğerlerine ise “Prens Celeleddin” ve “Ordu” isminin verildiği anlaşılmaktadır.

### 3. “Osmanlı” Tayyaresinin Türk Ordusu’ndaki Serüveni

Osmanlı adlı uçak, ordu envanterine girdikten sonra farklı görevlerde kullanılmış ve havacılık tarihinde birçok ilke imza atmıştır. 8 Ekim 1912’de Balkan Harbi başlamıştır (Uçarol, 1985: 356-429; Hall, 2003: 1-24). Harbin başladığı sırada ordu envanterinde “Osmanlı” uçağının da yer aldığı; iki adet iki kişilik Deperdussin, iki adet iki kişilik Bleriot, üç adet iki kişilik REP, iki adet iki kişilik Bristol ve iki adet iki kişilik Harlan model uçak olduğu görülmektedir. Savaşın devam ettiği 1913 senesi içinde bir adet iki kişilik Bleriot, iki adet iki kişilik Mars ve dört adet REP model eğitim tayyaresi de yerini almıştır. Siparişi verilerek bitirilen, ancak geç yollandığı için Niş’te Sırp’ların el koyduğu REP uçağının yanı sıra zamanında bitirilemeyen iki adet çift satırlı Bristol bombardıman tayyaresinin alımından

vazgeçilerek, alım iptal edilmiştir (Karacagil, 2013: 111-123; Nikolajsen, 2005: 7; Kural, 1974: 24).

Balkan Harbi sırasında envanterde bulunan “Osmanlı” uçağı, Pilot Üsteğmen Fethi Bey tarafından kullanılmıştır (Kurter, 2006: 137). Bu kapsamda Balkan Harbi devam ederken Türk havacılık tarihindeki ilk gece uçuşu “Osmanlı” uçağı ile gerçekleştirilmiştir. Balkan Savaşının devam ettiği bir dönemde 1913 yılının Şubat ayı içinde Osmanlı Erkan-ı Harbiyesi, Bulgar kuvvetlerinin bir taarruz hazırlığı içinde olduğunu değerlendirmiştir. Bu kapsamda 10’uncu Kolordu Kurmay Başkanı Yarbay Enver Bey, bu haberin doğruluğunun tespit edilmesi amacıyla Harekât Şube Müdürü Binbaşı Sedat (Doğruer)’ı arayarak hava keşfi yapılmasını ve kendisinin de rasıt olarak görev yapmasını emretmiştir. Bu emir üzerine Pilot Üsteğmen Fethi Bey ile rasıt olarak görevlendirilen Harekât Şube Müdürü Kurmay Binbaşı Sedat (Doğruer), 10 Şubat 1913’te “Osmanlı” isimli Deperdussin model uçak ile 800 metreden Bulgar birlikleri üzerinde keşif yapmıştır (ATASE Arşivi, BHK, K: 174, D: 69, F: 1-9).

Uçuş, Marmara denizi kıyısının takip edilmesi ile başlamıştır. Güneşin batışına az bir zaman kala, Çatalca temas hattı üzerine gelinmiş ve hat boyunca Bulgar birliklerinin keşfine başlanmıştır. Sedat Bey elindeki haritadan, Bulgar birliklerinin yerlerini ve top mevzilerini takip ederek, gözlem yapmaya yönelmiştir. Uçakta önde ve motora yakın oturan Sedat Bey’in gözlüğüne motordan devamlı yağ sıçramış ve görüşünü engellemiştir. Bu yüzden kendisi mecburen gözlüğünü çıkartarak çıplak gözle keşfe devam etmiştir. Uçuş sırasında Sedat Bey, Bulgarların bir saldırı hazırlığında olmadığını, yeni top bataryalarının gelmediğini, batarya mevzilerinde ve ihtiyat birliklerinin yerlerinde bir değişiklik olmadığını tespit etmiştir. Geri dönüş sırasında, dönem şartları içerisinde uçaklarda tanıtıcı işaret kullanılmaması nedeniyle, düşman birlikleri yanında, yanlışlıkla Osmanlı kuvvetlerinin de Türk uçaklarına ateş etmesi durumu söz konusu olmuştur. Bu çerçevede Bulgar ve Türk birliklerinden uçağa ateş açılmıştır. Uçakta pusula bulunmamasından dolayı Yeşilköy’e geri dönebilmek için tekrar deniz kenarına çıkmıştır. Bu durum yolun uzamasına neden olmuştur. Bu yüzden uçuşun son kısmı tamamen gece karanlığında yapılmıştır. Uçağın meydanı bulabilmesi için Yeşilköy Meydanı’nda dört büyük ateş yakılmak suretiyle Fethi Bey’in rahat bir iniş yapması sağlanmıştır. Uçak yere indiğinde benzini tamamen tükenmiş ve son yaklaşmayı planör uçuşu ile yapmıştır. Böylece, Türk havacıları tarafından ilk gece uçuşu “Osmanlı” tayyaresi ile gerçekleştirilmiştir (Çelik, 2004: 59).

Osmanlı” isimli tayyare ile yapılan bu keşfi rasit olarak görev yapan Kurmay Binbaşı Sedat Bey anılarında;

“...Tayyarenin pilotu Üsteğmen Fethi Bey idi. Ben de o dakikaya kadar hiç tayyare görmemiş tecrübesiz bir subay olarak düşman üzerinde uçacak ve ilk rasit 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 arasında bulunan bir motor... Motorun önünde de bir pervane var. Ben önde, Fethi arkada oturduğu için havada motor ve pervane gürültüsü içinde, bağırarak suretiyle anlaşabiliyoruz. Ancak ben onun sesini zor duyuyorum. Eldeki haritalar eski ve küçük mikyasta olduğu için daha çok arazi üzerinde edindiğim bilgiden istifade ediyorum. Kolumla işaret vererek Marmara sahili istikametini gösterdim. Böylece Çatalca hattının sol kanadının müntehasından cepheye dâhil olacaktık. Bu arada dürbünle gözlem yapmaya çalışıyordum. Fakat tayyarenin motoru çok miktarda yağ sıçrattığından dürbünün adesesini yağlanıyor. Bir şey göremiyorum. Bu yüzden çıplak gözle bakıyordum. Bu seferde gözüm yağ içerisinde kalıyordu. Bir taraftan da ağır bir benzin kokusu fenalık veriyordu. Fethi’ye bağırdım. Göremiyorum, biraz daha alçalalım dedim. Nihayet gözle keşfimi yapmış bulunuyordum. Evvelden menziline bildiğim bataryalar yerinde idi. Sol cenah karşısında fazladan mevzie girmiş tek batarya vardı. İhtiyatların bildiğimiz yerlerinde de bir değişiklik yoktu. Cephe gerisinde hareket normaldi... Keşif görevini bitirip dönüş yoluna koyulduk. Bu esnada meydanda bizi bekleyenler saatlerin dakikalarını hesaplamışlar. Bir saat on dakika geçince dönüşümüzden ümidi kesmişler. Biz ise yedi dakikalık bir gecikme ile meydana iniş yaptık. Arkadaşlarımız sevinç gözyaşları içerisinde bizi karşıladılar, sarmaş dolaş olduk...” (Aydar, 1950: 4-5) diyerek anlatmıştır.

Balkan Harbinin bitiminden sonra “Osmanlı” tayyaresi ile havacılık tarihine geçecek önemli uçuşlar yapıldığı görülmektedir. Bu kapsamda 29 Ekim 1913 tarihinde dönemin Dâhiliye Nazırı Talat Bey ile 1’inci Kolordu Komutanı Cemal Paşa, Fethi Bey idaresindeki “Osmanlı” tayyaresi ile İstanbul üzerinde uçmuştur (Servet-i Fünun Dergisi, 1913: 4-5). Böylece ilgili kişiler uçuş tecrübelerini “Osmanlı” tayyaresi ile yapmıştır.

İlk kez bir Türk kadını da “Osmanlı” uçağı ile uçmuştur. Türk göklerinde uçan ilk Türk kadını olan Belkıs Şevket Hanım, 30 Kasım 1913 tarihinde Fethi Bey tarafından “Osmanlı” Deperdussini ile uçurulmuştur (Tayyare Mecmuası, 1341, 12). Belkıs Şevket Hanım’ın “Osmanlı” tayyaresine binerek uçuşmasında, İkinci Meşrutiyet döneminde kadın haklarını savunmak amacıyla kurulan Osmanlı Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyetinin, hem uçak bağış kampanyasına destek olmak, hem de Cemiyetin tanınmasını sağlamak istemesi etkili olmuştur. Cemiyetin aldığı karar üzerine dernek üyesi kadınlardan Belkıs Şevket Hanım bu işe gönüllü olmuştur.

Gerekli izinlerin alınmasından sonra 30 Kasım 1913 tarihinde Belkıs Şevket Hanım, Osmanlı Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti üyeleri ile birlikte Yeşilköy Tayyare Mektebine hareket etmiştir. Yeşilköy’de Belkıs Şevket Hanım ve cemiyet üyesi kadınlar, Tayyare Mektebi Müdürü Binbaşı Veli Bey ve Mektep personeli tarafından karşılanmıştır. Burada Belkıs Şevket Hanım’a, pilotlara özel bir kıyafet, muşamba bir ceket, uçucu kaskı ve gözlüğü verilmiştir. Uçuşun, Sultan Mehmet Reşad’ın orduya hediye ettiği, Üsteğmen Fethi Bey’in kullandığı Deperdussin model, “Osmanlı” isimli uçak ile yapılması planlanmıştır (Kansu, Şensöz, Öztuna, 2006: 143; Aydar, 1948: 65-66).

Hazırlıklar sonrasında havalanan “Osmanlı” tayyaresi, Bakırköy üzerinden Beyazıt Meydanı’na uzanmış, ardından da Boğaziçi’ne kadar gitmiştir. Uçuş sırasında Belkıs Şevket Hanım, halkı Donanma Cemiyetine bağış yapmaya çağırarak el ilanları atmıştır (Şehbal Dergisi, 1913: 290-291). Bu el ilanlarında, orduya Kadınlar Dünyası isimli bir tayyare hediye etmek için bütün Osmanlı kadınları bağış yapmaya davet edilmiştir. On beş dakika kadar süren uçuş sonrasında Osmanlı uçağı Hürriyet-i Ebediye Tepesi üzerinden Yeşilköy Tayyare Mektebine geri dönmüştür. Böylece, ilk kez bir Türk kadını Türk göklerinde “Osmanlı” isimli tayyare ile uçmuştur (İnan, 2005: s.30).

1914 yılında Birinci Dünya Harbi başlamıştır. Harbin başında Türk ordusunun envanterinde “Osmanlı” tayyaresinin de içinde yer aldığı altı faal uçak olduğu görülmüştür (Yücel, 1963: 12; Korkmaz, 2017: 141-160). Bu uçaklar, Osmanlı Hükümetinin seferberlik kararı alması üzerine değişik yerlerde görevlendirilmiştir (Korkmaz, Kurt, 2020: 105-128). İlgili uçaklardan elde bulunan iki Bleriot tayyaresi Yüzbaşı Salim ve Yüzbaşı Fesa Beyler ile birlikte Kafkas Cephesi’nde; bir adet Nieuport tayyaresi Üsteğmen Fazıl Bey ile Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı’nda; bir tane Rumpler tayyaresi Yüzbaşı Şakir Fevzi Bey ile

Kanal Cephesi’nde ve “Osmanlı” tayyaresinin içinde olduğu kalan uçaklar ise Yeşilköy Tayyare Mektebi’nde görevlendirilmiştir (Kansu, Şensöz, Öztuna, 2006: 172).

“Osmanlı” tayyaresi, Birinci Dünya Savaşı’nın başlangıcında Yeşilköy Tayyare Mektebi’nde eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Birinci Dünya Harbi devam ederken 3 Mayıs 1915 tarihinde, Rus Deniz Filosunun Karadeniz’den boğaza yaklaştığı rapor edilmiştir (Göymen, 1969: 37). Bunun üzerine Başkomutanlık Vekâleti, Yeşilköy Tayyare Mektebi’ne keşif ve gözetleme için bir uçak gönderilmesini emretmiştir. Bu emir üzerine mektepte bulunan Pilot Yüzbaşı Fevzi Bey, Teğmen Sami Bey ile birlikte hava keşfine çıkmıştır (Kurt, Korkmaz, 2020: 332).

Osmanlı tayyaresi ile yapılan uçuş sırasında havacılar Uskumru köyü üzerine geldikleri sırada, Osmanlı jandarmaları tarafından Rus uçağı sanılarak uçağı yerden ateş açılmıştır. Yerden açılan bu ateş sonucunda uçağın irtifa dümenine ait kumanda telleri makaralarından çıkmıştır. Pilot Fevzi Bey kumandalara hâkim olmaya çalışırken, uçak birkaç takla atmış ve Rasit Teğmen Sami Bey, 500 metre irtifada uçaktan dışarıya fırlamıştır. Terse giren uçak, Belgrad Ormanında ağaçlara çarparak parçalanmıştır. Bu olay sonrasında her iki havacı da şehit olmuştur (ATASE Arşivi, Birinci Dünya Harbi Kataloğu (BDH), K: 1430, D: 195, F: 1-59a). Böylece, Pilot Yüzbaşı Fevzi Bey ile Teğmen Sami Bey, Birinci Dünya Savaşı’nın ilk şehit havacıları olmuştur. “Osmanlı” tayyaresi de dost ateşi ile düşen ilk uçak olmuştur.

## **Sonuç**

Sanayi İnkılâbının sonuçlarının havacılık sektörüne uygulanması ile ilk motorlu uçak gökyüzü ile buluşmuştur. Bu durum, bu yeni araca olan ilginin artmasına ve kısa süre içerisinde üretim kapasitesinin artırılmasına etki etmiştir. Uçaklar ilk dönemlerde spor ve posta alanlarında kullanılırken, zaman içerisinde askeri maksatlı olarak da kullanılmaya başlamıştır. Picardie Manevralarında keşif yeteneği ile ön plana çıkan uçaklar, ilk kez Trablusgarp Harbi sırasında askeri maksatlı olarak kullanılmıştır. İlgili örnekler dünya ülkelerinin askeri hava teşkilatlarını kurmalarına ve ordu envanterine uçakları dâhi etmelerine yol açmıştır.

Osmanlı Devleti, dünya devletleri gibi ilk andan itibaren uçakların gelişimini yakından takip etmiş ve tayyare satın almak ile personeline Avrupa’da eğitim aldirmaya dönük faaliyet ve girişimlere hız vermiştir. Özellikle Osmanlı Devleti’nin, Trablusgarp Harbi’nde uçakların etki ve gücünü görmesi uçak alım faaliyetlerini öne almasına neden olmuştur. Bu süreç, Paris Sefareti aracılığı ile ilk uçakların sipariş edilmesine ve 1912 yılı içerisinde envantere dâhil



edilmesine etki etmiştir. Padişah V.Mehmet Reşad'ın isteği üzerine satın alınan Deperdussin model uçaklardan iki kişilik olanına “Osmanlı” adı verilmiştir.

“Osmanlı” tayyaresi, Türk havacılık tarihinde birçok ilk ile ön plana çıkmıştır. Bu kapsamda İlk gece uçuşu ve ilk kez bir Türk kadının göklerde uçuşu “Osmanlı” tayyaresi ile gerçekleştirilmiştir. “Osmanlı” tayyaresi, Birinci Dünya Harbi devam ederken İstanbul üzerindeki uçuşu esnasında yerden açılan dost ateşi sonucunda düşmüş ve elden çıkmıştır. Türk Ordusunun envanterine giren ilk uçak olan “Osmanlı” tayyaresi, havacılık alanında yaptığı faaliyetlerle ön plana çıkmış ve Türk tarihindeki yerini almıştır.

## **Kaynakça**

### **Arşiv Belgeleri**

#### **Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı**

CDAB, BOA, BEO. 4013.300907.002.

CDAB, BOA, BEO. 4013.300924.002.

CDAB, BOA, BEO. 4013.300907.001.

CDAB, BOA, BEO. 4013.300924.003.

CDAB, BOA, MV. 1162.00083.001.

CDAB, BOA, BEO. 4017.301212.001.

CDAB, BOA, DH.MTV.D. 48.1.12.

CDAB, BOA, DH.İD.00019.2.00061.002.

#### **MSB Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askeri tarih ve Stratejik**

#### **Etüt Başkanlığı-ATASE) Arşivi**

ATASE Arşivi, BHK,K: 3, D: 13, F: 5-1.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-7.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-23.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-10.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-15.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F. 2-22.

ATASE Arşivi, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-25.

ATASE Arşivi, BHK, K: 179, D: 92, F: 14, 14a.

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

ATASE Arşivi, BHK, K: 179, D: 92, F: 1.

ATASE Arşivi, BHK, K: 111, D: 10, F: 2 (3-4).

ATASE Arşivi, BHK, K: 111, D: 10, F: 2-25.

ATASE Arşivi, BHK, K: 174, D: 69, F: 1-9.

ATASE Arşivi, BDH, K: 1430, D: 195, F: 1-59a.

### **Kitaplar**

Anderton, David A., History of U.S. Air Force, New York, 1989.

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

Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt 3, Kısım: 6,  
(1908-1920), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1996.

- Göymen, İhsan, Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı, Cilt IX, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmî Yayınları, Seri No.: 3, Ankara, 1969.
- Hall, Richard, Balkan Savaşları 1912-1913: Birinci Dünya Savaşı'nın Provası, Çeviren: M. Tanju Akad, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Uçak Albümü, Hava Basımevi, Ankara, 2009.
- İğdemir, Uluğ, Atatürk'ün Yaşamı, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1980.
- İlmen, Süreyya, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitabevi, Ankara, 1947.
- Kansu, Yavuz, Şensöz, Sermet, Öztuna, Yılmaz, Havacılık Tarihinde Türkler, Cilt: I, Hava Basımevi, Ankara, 2006.
- Kapucu, Davud, Korkmaz, Erdal, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939), Karakum Yayınevi, Ankara, 2020.
- Keyüsk, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi I (1912-1914), Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.
- Kural, Fethi, Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri (1909-1913), Ankara, 1974.
- Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922), Hava Basımevi, Ankara, 2020.
- Kurter, Ajun, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914), Cilt: I, Hava Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2006.
- Nikolajsen, Ole, Turkish Military Aircraft Since 1912, Dutch Aviation Society, Netherlands, 2005.
- Okyar, Fethi, Üç Devirde Bir Adam, Tercüman Yayınları, İstanbul, 1980.
- Özkurt, Fatih, Gazi Mustafa Kemal Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2017.
- Petit, Edmont, Histoire Mondiale De L'Avition, EditionsHachette, Paris, 1967.
- Şıvgın, Hale, Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006.
- Uçarol, Rifat, Siyasi Tarih, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1985.
- Makaleler**
- Aydar, Orhan, "Düşman Üzerinde İlk Keşif Uçuşu Nasıl Yapılmıştı", Havacılık ve Spor Dergisi, Mayıs-Haziran 1950, s.4-5.
- Beyoğlu, Süleyman, "Türk Havacılığının Doğuş Yılları", Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923, Hava Basımevi, Ankara, 2015, s.25-35.

- Demir, Nilüfer Özcan, "II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Feminizmi", Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 16, Sayı: 2, Yıl: 1999, s.107-115.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", Çağın Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, 1995, s.532.
- Karacagil, Ö.Kürşad, "Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011), Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.111-123.
- Koloğlu, Orhan, "İlk Havacılık Savaşı", Tarih ve Toplum, Cilt: 9, Sayı: 50, İletişim Yayıncılık, İstanbul, Şubat 1988, s.114.
- Korkmaz, Erdal, "Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri (100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2017, s.141-160.
- Korkmaz, Erdal, Kurt, Deniz, "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda Görev Yapan Alman Pilot Erich Serno'nun Çanakkale Muharebelerindeki Rolü", 105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2020, s.105-128.
- Kundakçı, Deniz, Kavaklı, Sibel, "Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yüzyıl Başlarında Bir Yolculuk", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013. s.57-73.
- Toprak, Zafer, "II. Meşrutiyet Döneminde Devlet, Aile ve Feminizm", Sosyo-Kültürel Değişme Sürecinde Türk Ailesi, T.C. Başbakanlık Aile Araştırma Kurumu Yayınları, Ankara, 1992, s.70-231.
- Türkmen, Zekeriya, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923, Hava Basımevi, Ankara, 2015, s.59-80.
- Türkmen, Zekeriya, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013. s.28-56.

Vagnini, Alessandro, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013. s.100-110.

Yücel, Celal, “Türk Havacılığının Kısa Tarihçesi”, Hava Dergisi, S.211, Eylül 1963, Ankara, 1963, s.12.

### **Süreli Yayınlar**

Sabah Gazetesi, 15 Mart 1912, s.1.

Tanin Gazetesi, 19 Mart 1912, s.1.

Sabah Gazetesi, 19 Mart 1912, s.1.

Sabah Gazetesi, 16 Mart 1912, s.1.

Tanin Gazetesi, 18 Mart 1912, s.4.

Sabah Gazetesi, 28 Mart 1912, s.1.

Tanin Gazetesi, 28 Nisan 1912, s.1.

Tercüman-ı Hakikat Gazetesi, 25 Temmuz 1913, s.3.

Tanin Gazetesi, 18 Mart 1912, s.1.

Servet-i Fünun Dergisi, No: 1171, 13 Kasım 1913, s.4-5.

Şehbal Dergisi, “Belkıs Hanım”, Sayı: 87, 1 Aralık 1913, s.290-291.

Tayyare Mecmuası, “Tayyarecilik ve Kadınlarımız”, 14-8/12, 10 Teşrin-i Evvel, 1341, İstanbul, Ahmet İhsan Matbaası, s.12.

### **Tezler**

Çelik, Ahmet, II. Meşrutiyet Dönemi’nde Türk Hava Kuvvetleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2004.

İnan, Gaye, Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 2005.

Karacagil, Ö.Kürşad, Süreyya İlmen’in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2011.

Ekler

Ek-1



Pilot Üsteğmen Fethi Bey ve Türk Göklerinde Uçan İlk Türk Kadını Belkıs Şevket Hanım  
"Osmanlı" Tayyaresinin Üstünde (Şehbal Dergisi, 1913: 290-291).

Ek-2



Osmanlı Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyetinin Üyeleri "Osmanlı" Tayyaresinin Önünde  
(Şehbal Dergisi, 1913: 290-291).

## Ek-3

**مبارك شهيدلر يمز**

روح و جسمكز ، تركيب حيات ايتدكلىرى  
زمان شهبال عز ملرینه فضالر جولانكاه ايدى .  
آيرلر قدن صكره ده اينج ديلر ، برى فردوس  
ذوالجلاله كيتدى . ديكرى طوپراق دكل  
تاريخده بر آلتون پاراغه دوشدى ،



شهيد محترم طياره جى طلبه ملازم ثانى  
سامى افندى



شهيد محترم طياره جى يوزباشى  
فيضى افندى

[مرحوملر ۲۰ تيسان ۳۳۱ تاريخده قره دكلر بوغازينه كلديكى استخبار اولان روس دونخاسنى كشفه كيتدكلىرى  
صهره ده «يكي كوي» جوارنده سقوط ايتديار . نعلش مباركلرى جنتمكك فالح سلطان محمد حضر تليزنىك تربه عليالىرى  
خطيره سنده مدفوندر]

يوزباشى فيضى افندى فرانسه ده تحصيل ايدن كزیده . طياره جيلر يمز دن اولوب آياستفانوس طياره استاسيوننده  
طيران معلمى ايدى . ملازم سامى افندى طياره جيلك صنفه هنوز انتساب ايتمش ، تحصيلنه كمال شوق وغيرتله چاليشدينى  
بو صنعتك عاشقى ايدى . راكب اولدقلىرى [بلهريو] سيستمنده كي طياره نك ارتفاع دومنى يوزيله رق طاقلاق آتمش و بو ائشاده  
سامى افندى باغلى اولمديغدن طياره دن آيريله رق خزين بر نصيب شهادتله رحمت رحمانه انتقال ايلشدر .

فيضى افندى جسور و روحنك بوتون خوارق دليرانه سنى ساكئنه بر اعتدال ايله صرف ايدهر ك طياره سنى قره يه توجه  
ايتمش و صوك دقيقه قدر راكب اولدنى غير متكمل وضعيف آله حاكم اولمش ايسه ده مراد كبريا بوقهرمانى ده  
شان و شرف يولنده فردوس شهادتله بكام ايتك صورتنده تجلى ايلشدر .

“Osmanlı” Tayyaresinin Envanterden Çıkışı ve Uçakta Yer Alan Havacıların Şehadetine Dair  
Arşiv Belgesi (ATASE Arşivi, BDH, K: 1430, D: 195, F: 1-59a).