

KURULUŞUNDAN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR TÜRK ASKERİ HAVACILIĞI

Ali Onur KARA*

Öz

Dünya Havacılık faaliyetleri 20. yüzyılın başlarında ortaya çıkan ilk motorlu hava aracıyla farklı bir duruma gelmiştir. Dünya devletleri bu yeni gelişmelere kayıtsız kalmamış, gelişen durumları askeri ve teknik alanda kullanmaya girişmiştir. Askeri Havacılık faaliyetleri de balonun kullanılmasından sonra "tayyare" ile farklı bir boyut kazanmıştır. Hava muhalefetine direnci ve daha fazla hız kabiliyeti olan yeni hava aracıyla askeri havacılık "uçak" özeline dönmüş, sonucunda uçak ve balon özelinde havacı askeri kuvvetler oluşmaya başlamışlardır. Bu gelişmeleri dikkatle takip eden Osmanlı Devleti, ABD, Fransa, İtalya'nın hemen sonrasında havacılık kuvvetini oluşturan ilk ordular arasına katılmıştır. Bu makalede, Türk Askeri Havacılığı'nın oluşumu, Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları'ndaki Türk Askeri Havacılığı'nın genel durumu incelenecektir.

Anahtar kelimeler: Türk Askeri Havacılığı, Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları, Trablusgarp Savaşı.

The Turkish Military Aviation From The Establishment To World War I

Abstract

World aviation activities have come to a different situation with the first motorized air vehicle that emerged in the early 20th century. World states were not indifferent to these new developments and have attempted to use the developing situations in the military and technical field. Military aeronautical activities have gained a different dimension with the use of balloons after the use of "tayyare" (plane). The military aviation "airplane" turned private, with new resistance to air resistance and more speed capability, resulting in the creation of aviation military forces in the form of aircraft and balloons. These develop-

* Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi.

ments were carefully followed by the Ottoman State joined the first armies after The United States, France, Italy that formed the aviation force immediately. This article will be examined the formation of Turkish Military aviation and general situation of Turkish Military aviation in Tripoli War and Balkan Wars.

Keywords: *Turkish Military Aviation, Ottoman Empire, Balkan Wars, Tripoli War.*

Türk Havacılığına hevesin geçmişini ve kişisel deneyimleri de kattığımızda havacılıkla uğraşımızı 1000 yıl önceye dayandırmak mümkündür. İmam Cevheri'nin Nişabur'da vücuduna iplerle iki büyük satır bağlayarak yapmış olduğu uçuş denemesinden, Hazerfen Ahmed Çelebi'nin denemelerine kadar süren kişisel uçuş denemeleri Türk Milleti'nin havacılığa ilgisinin her zaman olduğunu ortaya koymaktadır. Osmanlı Devleti havacılığı askerî ve teknik açıdan bir disiplin olarak ele alarak Dünya'daki gelişmeleri yakında takip etmiştir. Türk Ordusu da havacılık faaliyetlerini millî savunma bakımından da ele almak suretiyle bu meseleyi ordunun hareket kabiliyeti için temel ihtiyaç olarak görmüş ve birçok girişimde bulunmuştur.

Bu çalışmada Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluş öncesinden başlayarak, kuruluşunda eğitim için Avrupa'ya gönderilen gönüllü subayları uçak temini, tesislerin kurumu, havacılık teşkilatlanması, Türk-İtalyan Savaşı'ndaki havacılık tecrübeleri ve Balkan Savaşları'ndaki keşif, gözlem, taarruzu ve genel olarak Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türk Havacılık faaliyetleri incelenecektir.

Türk Askeri Havacılığı'nın Ortaya Çıkışı

Türk Askeri Havacılık faaliyetleri 1909 yılında Mahmut Şevket Paşa'nın Harbiye Nazırı olarak atanmasıyla oluşmaya başlamıştır.¹ Osmanlı Harbiye Nezareti yetkilileri tarafından Avrupalı girişimcilerden olan Baron de Catters ile Louis Bleriot'u uçak ve balonlarını tanıtmak üzere 1909 yılında İstanbul'a davet etmesiyle bu yeni teknolojik gelişmeyi İstanbul halkı ve Devlet yetkilileri yakından gözlemlemişlerdir.² 2 Aralık 1909 yılında Belçikalı Baron De Catters İstanbul Hürriyet-i Ebediye Tepesi üzerine ilk "tayıare" uçuşunu sergilemiştir. Catters'in 9 Aralık 1909'da İstanbul'dan ayrılmasından sonra 11 Aralık 1909 yılında Manş Denizi'ni geçerek İstanbul'a gelen Fransız Louis Bleriot Taksim Kışlası semalarında İstanbulluları bu yeniliğe tekrardan tanık etmiştir.³ Bu uçuşlar sonrasında oluşturulan komisyon tarafından Harbiye Nezareti'ne sunulmak üzere bir rapor yazılmıştır. Bu raporda önemli ayrıntılara yer verilirken, uçağın geleceği hakkında kişisel görüşlerini de eklemiştir.

¹ Kürşad Karacaçıl, "Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 34, Cilt: 101, Sayı: 200, İstanbul, Ekim 2012, s. 74.

² Zekeriya Türkmen, "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 Bildirileri*, 8-10 Şubat 2011, T.C. Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2013, s. 28.

³ Gaye İnan, *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 13.

Osmanlı Devleti'nde ilk "tayyare" kelimesi 20 Aralık 1909'daki raporda geçmiştir.⁴

Osmanlı Devleti gibi diğer devletler de bu teknolojik gelişmeleri ordularında da tatbik ederek yeni bir askeri kuvvet oluşturmaya gitmişlerdir. ABD 1909, Fransa, Almanya ve İtalya 1910, Osmanlı Devleti 1911 ve Rusya 1912'de hava kuvvetlerinin temellerini atmışlardır. Dönem itibariyle ifade edilen ülkeler askeri havacılığı kara kuvvetlerinin tahkim edici bir unsuru olarak değerlendirilmiştir.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, havacılık faaliyetlerinde öncü olarak görülen Almanya ve Fransa'ya modern orduları incelemek Fransa'ya Kurmay Binbaşı Fethi Bey'i Almanya'ya ise Kurmay Binbaşı Enver'i (Paşa) askeri atışe olarak atamıştır.

1911 yılı Ocak ayı içerisinde, 2. Ordu Komutanlığı'nın isteği üzerine, Edirne Kalesi sabit balonu tedarik çalışmaları başladı. Avrupa'da görevde bulunan Albay Nuri, Yarbay Galip Bey ve Berlin askeri ataşesi Binbaşı Enver Bey'le birlikte, Fransa ve Almanya'daki balon fabrikalarını gezmeleri ve beğendikleri bir balonu satın almaları yetkisi verilmişti. Alman Riedinger firmasından 185.589 Alman markı karşılığında, iki adet Alman Drachen tipi balonu satın alındı. Firma üç ay içerisinde satın alınan balonları Edirne'ye teslim edecek ve balonla birlikte gaz üretme tesisi, balon taşıyıcı araba ve 560 adet çelik gaz tüpü verecekti. Balonların alınmasına ilişkin mukavele evraklar Kıtata Fenniye ve Mevakii Müstahkame Müfettişi Umumiliği'ne gönderildi. Müfettişlik balon parasının geçen yılın mali bütçesinde olduğunu, geçen yıl içerisinde kullanılmadığını ve yeni yılın bütçesine eklenmesi gerektiğini bildirerek balon alımının ertelenmesi gerektiğini bildirdi.⁵

Mayıs ayı başlarında ise Paris Askeri Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi Bey Harbiye Nezareti'ne Fransız balonculuğu hakkında bir rapor göndermiştir. Raporda; Fransız Meclisi'ndeki balon tartışmaları ve bu tartışmaların sonuçları yer almaktadır. Yapılan tartışmalarda, güdümlü balonlardaki Fransız üstünlüğünün kaybedilmesi bu sahada Almanların öne geçtiği, Almanya'nın 16 adet güdümlü balonunun bulunduğu, Fransa'nın ise ordu mevcudunda bulunan bir güdümlü balonun da kaybından sonra hava gücünün zayıflaması hakkında tartışmalar yer almaktaydı. Ayrıca bu neticelerce Fransa sekiz güdümlü balon yapımına başladığı, balon birliklerinin istihkâm sınıfından ayrılarak bağımsız bir hale geldiklerini rapor etmiştir.⁶

Fransa'nın Pikardi bölgesinde Askeri Havacılık tarihi açısından da önemli olan Pikardi Manevraları (Ek-1) 12-18 Eylül 1910'da gerçekleşmiştir. Bu askeri tatbikata Osmanlı Devleti gözlemci olarak katılmıştır. Bu gözlemciler; daha önceleri modern orduları incelemek üzerine Fransa'ya gönderilen Paris Askeri Ataşesi Kurmay Binbaşı Ali Fethi Bey, Harbiye Nezareti'nden Topçu

⁴ Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Ankara 1975, s. 7.

⁵ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarih (1910-1914)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Cilt: 1, İstanbul 2006, s. 41.

⁶ Kurter, *a.g.e.*, s. 42.

Mirliva Ali Rıza Paşa ve Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Ek-2) bulunmuştur. Fransız ordusu hava gücünün hareket kabiliyetini geliştirmesi nazarıyla ordular için ne kadar önemli olduğunu ortaya koymuştur.⁷

1910 yılı sonlarına doğru Türk Ordusu'nun yüksek kademesinde Havacılık alanında kesin kararlar verilmiş, havacı personel yetiştirmek üzere Avrupa'ya eğitime gönderilmesi için subay gönderilmesi kararlaştırılmıştır.⁸ Fakat dönem itibarıyla Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali zorluklar nedeniyle bu eğitim programı gerçekleştirilememiştir.

Harbiye Nezareti 1911 yılının başlarında tayyarecilik hususunda kesin sonuçlar elde etmek üzere 14 Şubat 1911'de birinci, ikinci ve üçüncü ordulara bir genelge göndermiştir. Gönderilen genelgede; Avrupa'da tayyarecilik eğitimine gönderilecek adayları seçmek üzere, her ordudan ikişer subayın belirlenmesi ve kabul şartları sıralanıyordu. Aynı zamanda gönderilmesi planlanan subayların hangi Avrupa ülkesinde eğitim almaları için Paris askeri ataşeliğinden gelen raporda Fransız Ordusu'nun havacılık konusunda yabancı öğrencilere eğitim vermediği onun yerine sivil havacılık okulları bunun için uygun olduğu görüşünü bildirmiştir. Paris askeri ataşeliği daha önceleri İstanbul'da gösteri uçuşunda bulunmuş Bleriot firmasını örnek göstererek; okul üç haftada pilot yetiştirmekte ise de, motor bilmeyen kişinin pilot olamayacağından, ayrıca 15-20 günde motor öğrenimine zaman ayırmak gerekiyordu. Üç haftalık pilot kursunun bedeli 800 Fransız Frankı, sigorta bedeli 150 Frank ve uçak kırım masrafları öğrencinin kendisine ait denilmiştir.⁹

Berlin Askeri Ataşeliği'nden gelen raporda ise, Berlin'deki tayyare fabrikası, her subayı 2.500 Alman Markı karşılığında yetiştirebileceğini, uçak kırımlarında ise, öğrenci uçağı kendi idare ettiği zaman olabilecek zarar ve ziyan ödettirilecekti.¹⁰

Tayyarecilik eğitimi için açılan sınava 17 Mayıs 1911 itibarıyla Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa, Yüzbaşı Mehmet Macit, Üst Teğmen Mehmet Cemal, Üst Teğmen Necmettin, Teğmen Kazım, Ast Teğmen Yusuf Kenan başvurmuşlardır.¹¹ Daha sonra üst Teğmen Mehmet Cemal adaylıktan çekilmiş, onun yerine Harbiye Nezareti'nden Ast. Tğm. Ahmet Hilmi yurtdışı havacılık eğitimi sınavı için aday olmuştur.¹²

1 Haziran 1911'de Erkan-ı Harbiye Reis-i Sanisi (Genelkurmay İkinci Başkanı) Çürüksulu Mahmud Paşa'nın talimatıyla Erkan-ı Harbiye Kur. Yarbayı Süreyya Beyi (İlmen) Fenni Kıtalar ve Müstahkem Umum Müfettişliği'ne bağlı

⁷ Mustafa Yeni, "Hava Kuvvetleri", Ed. Gültekin Yıldız, *Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, İstanbul 2013, s. 164.; Zekeriya Türkmen, *adı geçen bildiri*, s. 28.

⁸ Kurter, *a.g.e.*, s. 43.

⁹ Kurter, *a.g.e.*, s. 43; Ahmet Çelik, *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya 2004, s. 24.

¹⁰ Kurter, *a.g.e.*, s. 44.

¹¹ Yavuz Kansu - Sermet Şensöz - Yılmaz Öztuna, "Havacılık Tarihinde Türkler 1", Ankara 1971, s. 117.

¹² Çelik, *a.g.e.*, s. 25.

olarak Tayyare Komisyonu reisi olarak seçildi.¹³ Bu komisyonda İstihkâm Yarbay Refik, İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali, İstihkâm Binbaşı Zeki göreve başlamıştır.¹⁴ Bu gelişme Türk Hava Kuvvetleri'nin temelini atıldığı tarih anlamına gelmektedir.¹⁵ Süreyya Bey bu göreve getirildikten hemen sonra havacılıkla ilgili çıkan yayınları sefaretler yoluyla temin edip, genel bilgi edinmek için araştırma yapmıştır.¹⁶

Tayyare Komisyon'un ilk görevi yurtdışında eğitime gönderilecek havacıları seçmek olmuştur. Müracaatları değerlendiren komisyon, adayları sınava çağırmıştır. 28 Haziran ile 4 Temmuz arasında gerçekleştirilen sınavlarda havacılıkla ilgili yüksek hesaplamalar, fizik, matematik, kimya ve motorla ilgili sorular sorulmuştur.¹⁷ Soruların bir kısmı ise şöyledir;

1. Kuvve-i Suudiye neye denir? (Yükseltme kuvveti).

2. Sathı bahirden (deniz yüzeyinden) dört yüz on metre irtifada ve sıfır dereceyi hararete havanın sıkleti yüzde beş tenakus ettiğini (azaldığını) farz ettiğimize nazaran, bin beş yüz metre mikâbında bir balon bütün edevatının sıkleti iki yüz altmış kilo olduğu ve hidrojen ile dolu bulunduğu takdirde, kaçınıcı metrede hava ile te vazün eder (dengelenir)?

3. Sathı bahirde (deniz yüzeyinde) ve sıfır dereceyi hararete bir santimetre murabbana isabet eden havanın sıkleti nedir?

4. Manyeto elektrik ne için kullanılır?

5. Motorlar hakkında ne gibi bağlama icap eder?

6. Tayyarelerde vesaiti soğutma makamında ne istimal olunur (kullanılır)?¹⁸

Sınavları Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa (Ek-3) ve İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan başarılı olarak geçmiş, eğitim almak üzere 9 Temmuz 1911 tarihinde Fransa Bleriot Okulu'na gönderilmiştir.¹⁹ Bu iki pilot adayı okulu bitirerek Şubat 1912'de yurda dönmüşlerdir. Fesa Bey, Fransa Hava Kulübü'nün 780 numaralı brövesini almıştır. Türk Ordusu'nun da 1 numaralı brövesini almıştır. Yusuf Kenan Bey ise Fransa Hava Kulübü'nün 797 numaralı brövesiyle okuldan mezun olmuştur.²⁰

Trablusgarp Savaşı'ndaki Türk ve İtalyan Havacılığı

Osmanlı Harbiye'si henüz havacılık faaliyetlerine yeni başlamışken İtalya Doğu Akdeniz'deki etkinliğini arttırmak ve bu sömürgeleştirme anlayışıyla

¹³ Yeni, *a.g.e.*, s. 166; Kurter, *a.g.e.*, s. 45.

¹⁴ Süreyya İlmen, "Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi", İstanbul 1947, s. 21.

¹⁵ İsmail Kayabalı - Cemender Arslanoğlu, "Türk Hava Kuvvetleri", *Türk Kültürü Dergisi*, 116, Ankara (Haziran 1972), s. 8.

¹⁶ Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, (Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu - Mustafa Kaçar), İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 1995, s. 531.

¹⁷ Türkmen, *a.g.b.*, s. 35.

¹⁸ Stuart Kline, "Türk Havacılık Kronolojisi", İstanbul 2002, s. 56.

¹⁹ Türkmen, *a.g.b.*, s. 35.

²⁰ Çelik, *a.g.e.*, s. 26.

endüstrisini kuvvetlendirmek maksadıyla 29 Eylül 1911'de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan ederek Trablusgarp'ı denizden bombalamaya başladı. Bu durum Osmanlı İbrahim Hakkı Paşa Hükümeti'nin düşmesine sebep oldu. İbrahim Hakkı Paşa Hükümeti yerine gelen hükümet ise kısmi seferberlik ilan etmiştir.²¹

Dünya üzerinde ilk hava keşif harekâtı Osmanlı Devleti üzerine İtalyan Yüzbaşı Carlo Piazza, (Ek-4) Bleriot uçağıyla 22 Ekim 1911'de Aziziye'de gerçekleşti. Bu harekât keşif amaçlı olmuştur. Bu keşifler sonraki günlerde Aziziye ve Zuvara üzerinde devam etmiştir. İtalyan Hava Gücü 28 uçaktan oluşuyordu. Bunlar Nieuport, Bleriot 11 tipi 22 tane Fransız malı ve Etrich Taube Bristol tipi altı uçaktır. Ayrıca P1 ve 92 adlı iki adet sevk balonu bulunmaktaydı. Uçuşlara Yüzbaşı Piazza, Bleriot ile Yüzbaşı Moizzo, Nieuport ile katılıyorlardı.²² 25 Ekim 1911'de keşfe çıkan Yüzbaşı Ricardo Moizo, Ayn Zara bölgesinde ilk defa yerden açılan ateş ile uçağı hasar görmüştü. Yapılan incelemeler neticesinde uçakta üç kurşun deliği tespit edilmiştir. Türk askerleri üstlerinden geçen uçağa sırt üstü yatarak veya diz çökerek ateş etme yöntemini uygulamaya başlamışlardı. Bu olayda bir uçağa ilk defa yerden açılan ateşle karşılık vererek, havacılık tarihinde yer almış bulunuyordu. İtalyanlar yaşananlardan sonra irtifalarını yükselterek 600-800 m. irtifaya çıkmış keşiflerini ancak bu şekilde yapabiliyorlardı.²³ 28 Ekim'de ise Yüzbaşı Piazza havadan ilk kez topçuya ateş tanzimi yaptırmıştır.²⁴

Trablusgarp Savaşı'nda hava harekâtı çeşitlilik kazanmaktaydı. 1 Kasım 1911 günü Teğmen Gavotti, (Ek-5) havadan ilk bombardımanı gerçekleştirdi. Gavotti, 800 m. irtifadan dört bombayı nişan almadan aşağıya attı. Yüksek irtifadan dolayı hedefler vurulamıyordu. Atılan bombalar Cipelli tipi olup, küreseldi. Portakaldan biraz büyük, iki kilo ağırlığındaydı. Pilot bombayı elle atmadan önce mandalını dişi ile çekip söküyordu. İyi olmayan bu bombalardan sonra İsveç bombaları içi saçma dolu İtalyan bombaları ve yangın bombaları da kullanılmıştır.²⁵

Osmanlı Devleti'nde ise durum, havacılık konusundaki ilgilerini dikkate alan havacılıkla ilgili kimi yabancı firmalar da fırsatları değerlendirmeye çalışıyorlardı. 4 Kasım 1911 tarihli bir sadaret tezkiresinde, Metzeler adlı balon firmasından Osmanlı Hükümeti'ne gönderdiği bir teklif mektubundan bahisle kabil-i sevk balon satın almak istediği açıklanmaktadır. 9 Kasım tarihli Harbiye Nezareti'nden Sadarete yazılan tezkirede adı geçen şirketle görüşme konusunda yetki verilmesi talep edilmiştir.²⁶ 15 Aralık 1911'te Türkler tarafından ilk kez İtalyan Yarbay Roberti'nin uçağına karşı topçu ateşi açtılar. 15 Ocak 1912'de Araplar'a bildiri atan İtalyanlar, ilk psikolojik hava savaşını uygula-

²¹ Kurter, *a.g.e.*, s. 52-53; İhsanoğlu, "a.g.m.", s. 530.

²² Kansu - Şenöz - Öztuna, *a.g.e.*, s. 121.

²³ Kurter, *a.g.e.*, s. 56.

²⁴ Kansu-Şenöz-Öztuna, *a.g.e.*, s. 121.

²⁵ Çelik, *a.g.e.*, s. 38; Kurter, *a.g.e.*, s. 57.

²⁶ Türkmen, *a.g.b.*, s. 36.

dılar. 31 Ocak'ta ise havada ilk kez yaralanan İtalya Ordusu'ndan Yüzbaşı Carlo Montu olmuştur.

1912 yılı başlarında Trablusgarp ve Bingazi'ye uçak ve pilot yollanması konusunda girişimler artırıldı. 2 Ocak 1912 tarihi ile Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ile Paris'te bir uçak şirketi müdürü olarak tanıtılan Gabriel Aman'ın İstanbul'daki vekili Maks Bahman arasından bir yükümlülük anlaşması imzalandı. Bu anlaşmaya göre Mösyö Aman'ın yükümlülükleri şunlardı:

1. 56.000 Fransız Frank'ı ödemek sureti ile Voisin tipinde çift satırlı iki adet uçak tedarik edecekti.
2. 8.000 Frank ödeyerek; yedek pervane, motor yedekleri ve kaplama bezi satın alacaktı.
3. 12.000 Frank aylık ile bir baş pilot, 10.000 Frank aylık ile de bir pilot ve 2.000 Frank aylıkla bir baş makinist, 1500 Frank aylıklı bir makinisti en az üç ay Trablusgarp'ta görev yapmak üzere bulacaktı.
4. 18.000 Frank ücret karşılığında, bu iki uçağı söküp, taşınabilir hale getirerek, Tunus-Trablusgarp sınırından 4 km. içeride belli bir noktaya nakledecekti.
5. Kilosu, altı kuruştan iki-üç ton uçak yakıtı ve 20 kuruştan 200-300 kilo motor yağı da taşıma ücreti ödenmeden belirlenen noktaya temin edilecekti.

Paris Askeri Ataşeliği'ne vekâlet etmekte olan Yzb. Süleyman Tevfik Bey, 4 Ocak 1912'de bir rapor gönderir. Ataşe Vekili bu raporda, Paris'te bulunan Kur. Yb. Kerim Bey ve pilotluk eğitimi almakta olan Yzb. Fesa Bey ile birlikte, Trablusgarp'a uçak gönderilmesi konusunu araştırdıklarını, gönderilecek uçak tipi açısından en uygun olanın Deperdussin uçakları olduğunu yazmaktadır. Bu uçaklar 70 Beygirlik Gnome motorlu olup, iki kişiliktir. Fabrika, iki uçak sipariş edildiği takdirde bir hafta sonra teslim edilebileceğini bildirmiştir. Uçakların tanesi 27.000 Franktır. Yedek parça cins ve miktarını bunlarla uçacak olan pilotların seçmeleri gerekirse de kabaca 20.000 Frank kadardır. Bu uçaklarla Trablusgarp'ta görev yapacak iki pilot mevcut olup, fabrika bunlara kefil olmaktadır. İstedikleri ücret ise 5.000 Franktır.²⁷

Mahmut Şevket Paşa, Yarbay Süreyya Bey ve İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali Bey'den oluşan bir komisyonu 6 Mayıs 1912'de Avrupa'ya gönderdi. Komisyonun görevi; İtalyanlara karşı kullanmak üzere uçak ve güdümlü balon temini ayrıca havacılık merkezi için gerekli araç-gereç ile personel sağlanması ve Avrupa'daki havacılık endüstrisini yerinde incelemektir.²⁸

Osmanlı Devleti de karadan ve denizden ulaşamadığı bu vatan parçasına hiç olmazsa havadan destek olabilmek için girişimler yapmaya başlamıştır. Bu amaçla yapılan girişimler sürdürülmüş ve Fransa'da bir şirket müdürünün İstanbul'da bulunan temsilcisi Gabriel Aman ile anlaşmışlardır. Ancak aynı dönemde Paris ve Berlin askeri ataşeleri konuyla ayrı ayrı ilgilenmişler ve farklı görüşler nedeniyle uçak alımı sonuçlandırılmamıştır. Fransa'da bulu-

²⁷ Çelik, *a.g.e.*, s. 40.

²⁸ Karacagil, "a.g.m.", s. 4.

nan ve Osmanlı Ordusu'na malzeme tedariki ile görevli Kurmay Yarbay Kerim Bey'in girişimi ile ayarlanan Fransız pilotlar Güney Cezayir'deki Biskra'dan ileriye geçmek istememişlerdir. Buraya kadar getirilen uçaklara Fransa el koymuştur.²⁹ Osmanlı Harbiye Nezareti'nin Trablusgarp Savaşı'ndaki havacılık çalışmaları başarılı olamamıştır.

Balkan Savaşları'ndaki Türk Havacılığı

İki aşamada gerçekleşen Balkan Savaşları ilk aşaması 30 Mayıs 1913'de ikinci aşaması 18 Temmuz 1913'te sona ermiştir. Türk Havacılığın 1911'de kuruluşundan itibaren Trablusgarp'ta ki tecrübeleriyle bilhassa Balkan Savaşları'nın ikinci aşamasında hareket kabiliyeti açısından desteği büyük olmuştur.

Balkan Savaşları sırasında müttefik orduların her birinin elinde değişik tiplerden sayısı 9 ile 22 arasında değişen uçakları bulunuyordu. Bunlarda yerli pilotların yanı sıra Fransız, Rus ve Alman pilotlar görev yapıyordu.³⁰ Türk Ordusu'nun elinde ise iki Deperdussin, bir Bleriot, üç R.E.P., iki Harlan uçağı olmak üzere on uçağı bulunmaktaydı.³¹ Ayrıca savaşın başlarında Osmanlı Devleti'nde kayda değer büyük çoğunluğu eğitimini tamamlamış 16 pilotu mevcuttu.

Trablusgarp Savaşı'nı fırsat bilen Balkan ülkeleri (Karadağ, Bulgaristan, Sırbistan ve Yunanistan) 8 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti'ne savaş açtı. Bu suretle Osmanlı Ordusu Başkomutanlık Vekâleti 9 Ekim 1912 tarihinde 3. Şubesi'nin 109 numaralı emir yazısıyla Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkame Müfettişliği Umumiliği'nden ikişer uçaktan oluşan üç uçak müfrezesinin hazırlanmasını emretti. Bu müfrezeler Doğu Trakya Ordugâhı, Batı Rumeli Ordugâhı ve Edirne Kalesi için görevlendirildiler.³² Savaşın başlamasının ardından sivillerin ilk hava saldırısıyla ölümü Edirne'de Bulgar Ordusu tarafından gerçekleştirilmiştir.³³

Ekim başlarında Yüzbaşı Fesa Bey, Teğmen Abdullah Bey, Üsteğmen Nuri ve Fetih beyler, Harbiye Nezareti'nden ellerindeki mevcut Bleriot ve R.E.P. uçaklarıyla Batı Rumeli Ordusu'nu destekleme emrini almışlardır. Bundan dolayı önce Selanik'e daha sonra da Köprülü'ye gelmişlerdir. Fethi Bey Köprülü'ye uçakları kurmuş, düşman kuvvetleri üzerinde birkaç defa keşif uçuşu yapmıştır. Ancak 23-24 Ekim 1912 tarihinde Sırplarla yapılan Kumova Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nun yenilgiye uğraması sonucunda şehrin işgali sırasında uçakların düşman eline geçmemesi için uçakları ve malzemeleri imha etmişlerdir.³⁴ Doğu Rumeli'de Bulgarlara karşı Kolağası Cemal Bey'in komuta

²⁹ Osman Yalçın, "Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)", İstanbul 2017, s. 34.

³⁰ Mustafa Yeni, "Hava Kuvvetleri", Ed. Gültekin Yıldız, *Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, İstanbul 2013, s. 172.

³¹ Yalçın, *a.g.e.*, s. 39; Kurter, *a.g.e.*, s. 115.

³² Karacağil, "a.g.m.", s. 7.

³³ Abdurrahim Fahimi Aydın, "Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı: 31, Ankara, Güz 2011, s. 55.

³⁴ Orhan Aydar, *Uçan Süvariler*, Ankara 1948, s. 27; Karacağil, "a.g.m.", s. 8.

ettiği küçük bir uçak birliği görevlendirildi. Bu birlikte Osmanlı Devleti adına savaşacak Alman pilotlarda yer aldı. Almanların oluşturduğu bu birlik Kırklareli'ye sevk edildi. Ordunun gerisinde kalmıştır. Bu durumdan sonra uçmadan geri çekilmişlerdir.³⁵

Osmanlı uçaklarının Kırklareli Savaşı'nı takip eden bozgun sonucunda tahrip edilmiş olduğu ileri sürülen şüpheli rapor sunulmuştur. Şüpheli olmasının nedeni Bulgar Krallığı 3. Ordu Komutanı General Dimitriyev'in Bulgar Krallığı Başkonsolosluğu'na gönderdiği telgrafla ele geçen malzemeler arasında yeni durumda bulunan Harlan tipi uçağın bilgisine yer vermesidir.³⁶ Batı Rumeli'de ise Yüzbaşı Refik komutasıyla Edirne'de konuşlanan uçak birliği Yeşilköy'deki hangara dönerken Başkomutanlık, tekrar Edirne'ye dönmelerini ve uçağın yedek parçalarının yapılması konusunda ısrar ediyordu. Fakat uçaklar tez zamanda Yeşilköy'e dönmüşlerdi.³⁷ Edirne'deki sabit balonla 6 Kasım'da bir gözlem yapılması isteniyordu ancak Edirne üzerine başlatılan düşman harekâtından sonra Edirne Kalesi'ndeki sabit balon kullanılmak istenmesine rağmen yeterli teknik personel olmamasından dolayı kullanılamamıştır.³⁸ Yunan ve Bulgar uçakları Karaağaç, Edirne ve Meriç üzerinde keşif uçuşları yapmaktaydı. Balkan Savaşı'nın birinci aşamasında Osmanlı Devleti'nin elinden dört uçak çıkmıştır. Fakat Türk pilotları keşif ve gözlem görevlerini yerine getirebilmişlerdir.³⁹

İkinci Balkan Savaşı'nda Türk Havacılığı malzeme ve personel anlamında daha iyi bir konuma gelmiştir. Balkan ülkeleri Osmanlı Devleti'nden elde ettikleri toprakları paylaşamadıklarından aralarında yeni bir ihtilaf çıkmıştır.⁴⁰ Osmanlı Devleti de bu durumdan oluşan şartları değerlendirerek 13 Temmuz 1913 tarihinde Gelibolu'ya kadar çekilen sınırdan ileri harekâta başlamıştır. Bu düzenlenen harekâta uçaklardan istifade edilmesi için Harbiye Nazırlığı tarafından karar alınmıştır. Harekâtın hava gücünü oluşturacak Yeşilköy Hava (Tayyare) Okulu'nun kullanımında üç uçağı bulunuyordu. Diğer uçaklar kullanılamaz durumdaydı. Harekâta kullanılacak uçaklar; Bleriot, Mars ve R.E.P. uçaklarıydı. Pilotlar ise Fesa, Nuri, Salim, Fazıl ve Fethi beylerdi. Harekâta katılan iki Türk Mars uçağına 16 Temmuz'da geride bulunan Türk kıtalarından ateş açıldı ve bir Mars uçağı kanadından üç kurşun yarası aldı. Bunun üzerine uçaklara tanıtıcı işaret konulması için boya temin edildi. Ancak konulması kararlaştırılan tanıtıcı işaret Balkan Savaşı boyunca bazı uçaklara kırmızı boya zemini üzerine ay ve beş köşeli yıldız sembolleri uygulandı.⁴¹ Osmanlı Ordusu'nun 22 Temmuz'da yaptığı taarruz ile Edirne Bulgarlardan alınmıştır. 29 Eylül 1913'e kadar keşif uçuşları nizami olarak sürmüş-

³⁵ S. İlmen, *a.g.e.*, s. 112.

³⁶ Kurter, *a.g.e.*, s. 123.

³⁷ Yavuz Kansu - Sermet Şensöz - Yılmaz Öztuna, *a.g.e.*, s. 132.

³⁸ Türkmen, *a.g.b.*, s. 51.

³⁹ G. İnan, *a.g.e.*, s. 25.

⁴⁰ Yalçın, *a.g.e.*, s. 44.

⁴¹ Karacagil, "a.g.m.", s. 86-87; Kansu - Şenöz - Öztuna, *a.g.e.*, s. 164.

tür. Bu durum Osmanlı Ordusu'na sürekli bir düşman kuvvetleri hakkında bilgi sağlamıştır. Bu Hava harekâtında diğerlerine nazaran hiç yabancı pilot desteği alınmamış, sadece Türk pilotlardan oluşan bir müfreze uçuşları gerçekleştirmiştir.

II. Balkan Savaşı 10 Ağustos 1913 tarihinde Romanya, Sırbistan ve Yunanistan'ın Bulgaristan ile imzaladıkları Bükreş Antlaşmasıyla resmen sona ermiştir. Savaşan taraflar ordularını da 14 Ağustos tarihinden itibaren terhis edilmeye başlamışlardır. Fakat Osmanlı Devleti anlaşmaya müdahil olmadığı için, havadan keşiflere devam etmiştir. II. Balkan Savaşı'nda Türk Havacılığı önceki durumuna göre daha iyi durumdadır.⁴² Yapılan bu keşif uçuşlarının raporları düzenli olarak kolordu komutanlıklarına bildiriliyordu. Bu raporlarda; düşman kuvvetlerinin ordugâhlar, siperler, istihkâmlar ve düzenleri, durumları, askeri hareketlilikler hakkında bilgiler içeriyordu. II. Balkan Savaşı, Osmanlı ve Bulgaristan arasında 29 Eylül 1913'te imzalanan İstanbul Antlaşmasıyla sona ermiştir. 1912-1913 Balkan Savaşları'nda görev alan Türk pilotları şunlardır; Yüzbaşı Salim, Yüzbaşı Fesa, Yüzbaşı Feyzi, Teğmen Nuri, Teğmen Fethi, Teğmen Fazıl'dır.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin askerî alanda başlattığı havacılık faaliyetleri, Batı'daki teknolojik faaliyetleri yakından izlediği ve bu teknolojik gelişmeyi ordusuna dâhil etmesine rağmen uçak üretimini Osmanlı topraklarına kazandıramamıştır. 1911 yılında Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın yönlendirmeleriyle Yarbay Süreyya İlmen'in teşkilatlandırmasıyla oluşturulan Havacılık Komisyonu, Trablusgarp Savaşı'na tam anlamıyla hazırlıklı olmamıştır. Mart 1912'de Pilot ve Pilot gözetleme görevini yapan rasıtların (gözleyici) yetiştirileceği okul açılmıştır. Bu "*Tayyare Okulu*" tam anlamıyla gelişmesini Balkan Savaşları sonrasına bırakacaktır. Mahmut Şevket Paşa Hava Okulu'nun Üsküdar taraflarında kurulmasını istemiştir. Fakat en uygun yer olarak bulunan Yeşilköy'de açılmıştır. Bu okulda planlamalara göre her yıl 3 devre kurs açılacak ve her dönemde 15 ila 20 öğrenci mezun edecekti. Bir yıl içerisinde hemen 50 öğrenci yetiştirmek hedeflenmiştir.

Balkan Savaşı'ndan hemen önce Mahmut Şevket Paşa'nın Harbiye Nazırlığı görevinden alınıp yerine Nazım Paşa'nın göreve getirilmesiyle Havacılık Komisyonu Başkanı Süreyya Bey görevinden alınmıştır. Bu durumda okulda bulunan pilotların, çalışmalarını sürdürürken herhangi bir programa bağlı olmaksızın devam etmeleri idarenin tam anlamıyla oturmadığını göstermektedir. Öyle ki, "*Havacılık Okulu Teşkilat Talimnamesi*" ancak 7 Haziran 1913'te yayınlamıştır.

Osmanlı Ordusu Birinci Balkan Savaşı sonrasında Gelibolu-Çatalca hattına çekilmesinden sonra havacılık faaliyetleri biraz daha iyi duruma gelmiş, ordunun ileri harekâtında uçaklar, yaptıkları keşiflerle ordunun hareket kabiliyetini yükseltmiştir. 1911 senesinden birinci dünya savaşına kadar olan

⁴² Karacagil, "a.g.m.", s. 87.

süreci Türk askeri havacılığının birinci devresinin önemli problemleri şu şekilde ifade edebiliriz; iktisadi problemler, havacılık teşkilatlanma yönetimi, tecrübe ve bilgi yoksunluğudur. Balkan Savaşları sonrasında hem Türk pilotların ve rasıtların bilgi yoksunluğu hem de havacılık teşkilatlanmasının eksikleri büyük ölçüde belirlenmiş ve sorunlar kısmi olarak çözülmüş Birinci Dünya Savaşı'na kadar askeri havacılıkla ilgili ilerlemeler sağlanmıştır.

Kaynaklar

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

AYDIN, Abdurrahim Fahimi: "Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", *Karadeniz Araştırmaları*, 2011, s. 51-84.

BnF Gallica, Fransa Milli Kütüphanesi Gallica Dijital Veritabanı: <http://gallica.bnf.fr> adresinden alındı, 2017, Ekim 28.

ÇELİK, Ahmet: *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2004.

İHSANOĞLU, Ekmeleddin: "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, (Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu - Mustafa Kaçar), İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 1995, s. 531.

İLMEN, Süreyya: *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul 1947.

İNAN, Gaye: *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2005.

KANSU, Yavuz - ŞENSÖZ, Sermet - ÖZTUNA, Yılmaz: *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt: 1, Türk Hava Kuvvetleri, Ankara 1971.

KARACAGİL, Ö. Kürşad: Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, İstanbul, 2012, s. 73-89.

KAYABALI, İsmail - ARSLANOĞLU, Cemender: Türk Hava Kuvvetleri, *Türk Kültürü Dergisi*, 1972, s. 8.

KLİNE, Stuart: *Türk Havacılık Kronolojisi*, HAVAŞ, İstanbul 2002.

KURAL, Fethi: *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Ankara 1975.

KURTER, Ajun: *Türk Hava Kuvvetleri Tarih Cilt 1 (1910-1914)*, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2006.

TÜRKMEN, Zekeriya: "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, Türk Hava Kuvvetleri, Ankara 2013, s. 28-54.

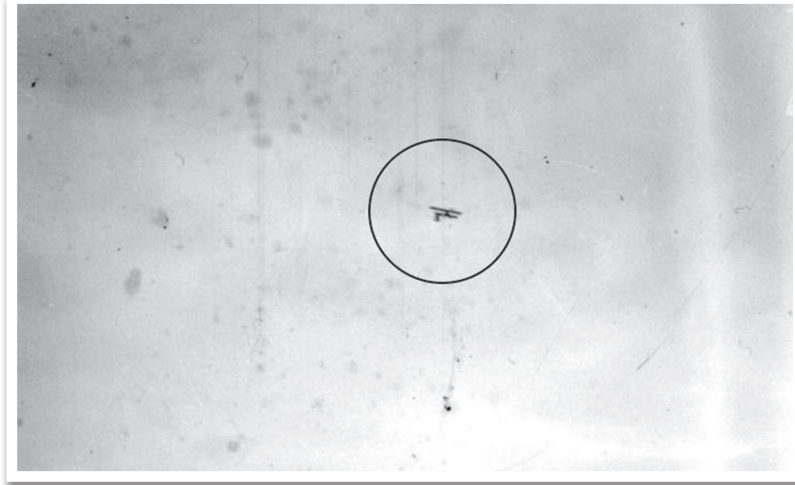
YALÇIN, Osman: *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

YENİ, Mustafa: Hava Kuvvetleri. G. Yıldız içinde, *Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 164-175.

EKLER



Ek-1: Pikardi Manevraları - 1910⁴³



Ek-1: Pikardi Manevraları / Uçak - 1910⁴⁴

⁴³ BnF Gallica, Fransa Milli Kütüphanesi Gallica Dijital Veritabanı, <http://gallica.bnf.fr> adresinden alındı. (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2017).

⁴⁴ BnF Gallica, Fransa Milli Kütüphanesi Gallica Dijital Veritabanı, <http://gallica.bnf.fr> adresinden alındı. (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2017).



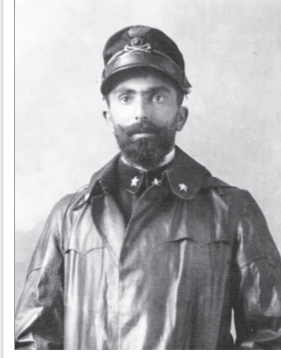
Ek-2:
Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal Pikardi Manevralarında 1910⁴⁵



Ek-3:
**İlk Türk Pilotu
Mehmet Fesa⁴⁶**



Ek-4:
**Carlo Piazza
1871-1917⁴⁷**



Ek-5:
**Teğmen
Giulio Gavotti⁴⁸**

⁴⁵ Les Officiers Etrangers, Photographie ancienne sur l'armée française du XIXeme siècle, <http://www.military-photos.com/> adresinden alındı, (Erişim Tarihi 27 Ekim 2017).

⁴⁶ Türk Havacılık Tarihinin Yeni Tartışması: Pilotlar Günü, Kokpit Aero, <http://www.kokpit.aero/> adresinden alındı, (Erişim Tarihi 21 Ekim 2017).

⁴⁷ Carlo Piazza 1871-1917, The Early Birds Of Aviation Inc., <http://earlyaviators.com/epiazza.htm> adresinden alındı, (Erişim Tarihi 28 Ekim 2017).

⁴⁸ Bombs at Ain Zara, A Magazine for Aviators, Pilots and Adventurers, <http://fly.historicwings.com> adresinden alındı, (Erişim Tarihi 28 Ekim 2017).

