

ATAD

Makale Türü: Arařtırma makalesi**Article Type:** Research article**Geliř Tarihi:** 10.03.2022**Submitted:** 10.03.2022**Kabul Tarihi:** 27.05.2022**Accepted:** 27.05.2022

<https://doi.org/10.56448/ataddergi.1085217>

Osman YALÇIN¹

BALKAN SAVAşLARINDA TÜRK HAVA HAREKÂTI

Öz: İtalya, 1911'de Kuzey Afrika'daki son Osmanlı toprakları olan Trablus'u işgal etti. İtalya, tarihte ilk kez askeri harekât kapsamında uçakları kullanan ülke oldu. Uçaklar ve balonlar bombalama, gözetleme ve propaganda faaliyetlerinde kullanıldı. Osmanlı ordusu da bu savaş sırasında ilk hava savunma görevini gerçekleştirdi. Osmanlılar, uçakları düşürerek, pilotu esir alarak hava savunmada ilkleri gerçekleştirdiler. Trablus Savaşı bitmeden önce Balkan devletleri Osmanlı İmparatorluğu'na savaş ilan ettiler. Balkan Savaşları sırasında Balkan ülkelerinin ordularının envanterlerinde 30 civarında uçak, Osmanlı ordusunun ise 18 uçağı bulunuyordu. Balkan Devletleri, Fransız ve Rus pilotlara hava faaliyetinde görev verdiler. Aynı şekilde Osmanlı Devleti de henüz yeterli pilotlara sahip değıldi ve bu nedenle Alman ve Fransız pilot ve makinistleri hava kuvvetlerinde çalıştırdılar. Böylece Balkan Savaşları, Türk Hava Kuvvetlerinin ilk hava deneyimlerini yaşamasını sağladı. Balkan Savaşları sırasında Türk Hava Kuvvetleri ilk defa olarak eğitim sistemini, harekât gücünü ve harekât planlamasında uygulamalar yaptı. Bu çalışmada, Balkan Savaşlarında Osmanlı ordularına tahsis edilen Osmanlı Hava Müfrezelerinin durumu ve harekâta esas faaliyeti incelenmiştir. Osmanlı orduları üç gruptan oluşuyordu. Bu ordular Edirne Savunma Kuvvetleri ile Doğu ve Batı Orduları idi. Bu çalışmada, Türk Havacılarının harekât ortamında ilk tecrübeleri incelendi. Çalışmada Osmanlı Arşiv Belgeleri, dönemin gazeteleri, dergileri ve ilgili literatürden yararlanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Trablus Savaşı, Balkan Savaşları, Osmanlı Hava Kuvvetleri, Fesa Bey, Süreyya Bey, Bleriot, REP, Bristol, Harlan.

¹ Doç. Dr., Rumeli Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Ulaştırma Hizmetleri Bölümü Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, osman.yalcin@rumeli.edu.tr , [ORCID](https://orcid.org/0000-0002-6259-6490) [https://0000-0002-6259-6490](https://orcid.org/0000-0002-6259-6490)

Turkish Air Operation In The Balkan Wars

Abstract: Italy occupied Tripoli, the last Ottoman territory in North Africa, in 1911. Italy used aircrafts as a part of a military operation for the first time in history. Airplanes and balloons were used in bombing, surveillance and propaganda activities. Ottoman military also performed their first air defense mission during this war. For instance, the Ottomans broke ground when they shot down aircrafts and took pilot prisoners. Before the Tripoli War was over, the Balkan League states declared war against the Ottoman Empire. During the Balkan Wars, there were around 30 aircrafts in the inventories of the armies of the Balkan countries while the Ottoman army had 18 aircrafts. Balkan States recruited French and Russian pilots. Similarly, the Ottoman Empire did not have enough pilots yet and therefore, they employed German and French pilots and machinists. Hence, the Balkan Wars enabled Turkish Air Forces to get the first aerial experiences. During the Balkan Wars, Turkish Air Force applied a training system, operation force and operational planning for the first time. In this study, the condition and profile of the Ottoman Air Fleets allocated to the Ottoman armies in the Balkan Wars were examined. These armies were the Defense Force of Edirne and the East and West Army. In the study, Ottoman Archive Documents, newspapers, magazines of the period and the relevant literature were used.

Keywords: Tripoli War, Balkan Wars, Ottoman Air Force, Fesa Bey, Süreyya Bey, Bleriot, REP, Bristol, Harlan.

GİRİŞ

Türk Askeri Havacılığının Kuruluşu

İnsanlık tarihinde, Montgolfier Kardeşlerin 1783 yılında balon ile ilk uçuşundan itibaren önemli gelişmeler olmuş ve havacılık bu gelişmelerde öne çıkmıştır.² Osmanlı İmparatorluğunda da ilk uçuştan 2 yıl sonra 1785 yılında İstanbul-Bursa Balon uçuşunun yapılması oldukça değerli bir girişimdir. Yine bir hava aracı olarak balonun ilk defa 1794 yılında bir savaşta keşif maksatlı kullanılması bir başlangıç olmuştur. İnsanlık tarihinin son 1000 yılında uçuşa yönelik birçok ülkede aynı zaman aralıklarında birbirini tanımayan araştırmacılar, havacılık alanında çalışmalar yapmıştır.³ 1785 yılında İranlı bir baloncu, Sultan I. Abdülhamit'in de hazır olduğu bir merasimde İstanbul'dan havalanarak Bursa'ya gitmiştir. Sultan daha sonra bu girişimin önemine binaen balonu

²Ebuzziya Abdurrahman Velid, *Tayyarecilik Mazisi-Ehemiyyeti-Günümüz Gelişmeleri-Geleceği*, (Çev. Aden Esen), Pavotek, İstanbul, 2020, s.30.

³ Osman Yalçın, *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi*, Gazi Üniv. Sos.Bil. Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.1,2.

Ayasofya Cami'nin Kubbesine asılmasını istedi. Bundan maksadı, halkın Osmanlı ülkesinde gerçekleştirilen ilk uçuş olayını hatırlaması içindi.⁴Osmanlı Ordu tarihinde balonculukla ilgili il gelişme, bir Türk zabiti olan Topçu Subayı Mehmet Rüştü'nün 1897 yılında aldığı balonculuk eğitimidir. Bu yönüyle Mehmet Rüştü, ilk Türk Askerî Havacısıdır.⁵Motor gücünden yararlanılması, tahrik veya itki gücünün kullanılması, kanat yapılarının uçuşa uygun tasarımı ve aerodinamik özelliklerinin uçuşa uygun olarak tespiti için bilim insanları çalışmalar yapmıştı.

Uçaklar bu gelişmeler sonrasında 20'nci yüzyılın önemli bir gelişmesiydi. Aslında uçaklar birden icat edilmiş beklenmedik bir gelişme değildi. Wright Kardeşler, uzun süren çalışmalarında dönemin bilim adamlarının ve eserlerinden yararlandılar. Hatta bazı bilim insanlarından dersler alarak çalışmalarını sürdürdüler. 17 Aralık 1903 tarihinde North Carolina'da KittyHawk kasabasına yakın Kill Devil Hills mevkiinde havadan ağır bir cismin motor gücüyle yerden kesilmesi önemliydi.⁶ Ayrıca bu uçuşun kayıt altına alınması, havacılık alanında değişim ve gelişme için önemli bir tarihtir.

Sultan II.Abdülhamit döneminde, balonlarda kullanılan hava torpidolarının incelenmesi amacıyla Bahriye Nazırlığı tarafından bir çalışma yapılmıştır. Dönemin Bahriye Müşaviri Alman Ferik Scharke bu maksatla görevlendirilmiştir. Bu görevlendirme üzerine, Alman Deniz Müşaviri Ferik Scharke, balon torpidosu mucidi olan Alman vatandaşı Rodek ile görüşmeler yapmıştır. Scharke çalışmasını, 11 Ekim 1886 tarihinde rapor halinde sunmuştur. Raporda istenilen hava torpidosunun ve balonunun toplam 1500 marka üç hafta içinde üretilebileceği bilgisi yer alıyordu ve balonun fiyatı 600 mark'tı. Rodek, Osmanlı ordu mensuplarına alet adevatı üretecek ve kullanacak eğitimi de vermeyi taahhüt etmiştir. Scharke, konuyla ilgili bir görevlendirme yapılması, balon ve torpidonun yerinde görülmesi ve mukavele imzalanmasını önermiştir. Bu gelişmelerin hemen arkasından, Almanlardan torpido atan balon alınabileceği haberini alan Fransız balon üreticisi Gabriel YON da 19 Nisan 1889 tarihinde benzer bir girişimde bulunmuştur. Yon,

⁴ Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi (THHST)*, Gazi Üniv. Sos.Bil. Enst., Doktora Tezi, Ankara, 2008, s.11.

⁵Hv.K.K.lığı, *Hava Mecmuası*, 15 Mayıs 1927, s.134; Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hv.Bsm. ve Neş. Md.lüğü, 1971, Ankara, s.67.

⁶ Ebuzziya Abdurrahman Velid, *a.g.e.*, s.89-91.

teklifini İstanbul Beyoğlu'nda bulunan temsilcisi Jak Şalom vasıtasıyla yapmıştır. Jak Şalom'un balonu 500 metre irtifaa çıkabiliyordu. Balon, çıplak gözle 20 km., dürbün ile 60 km. uzaklığa kadar bir mesafeyi gözetmeyebilmekteydi.⁷

Osmanlı Hava Torpido Birliğinin kurulmasının gündemde olduğu bir zamanda 1899 yılında Lahey'de bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantının amacı havacılığın kurallarının uluslararası alanda geçerliliği olan bir zeminde oluşturulması, hava gücünün yaygınlaşması ve son zamanlarda savaşlarda havacılığın kullanılması ile ortaya çıkabilecek ve sivillere yönelik tehditler ortaya çıktığından ancak keşif maksatlı olarak hava faaliyetinde bulunulması üzerinde anlaşılır. Beş yıl süreyle balonlardan, mermi ve bomba atmak yasaklanır. Diğer taraftan Sultan II.Abdülhamit, Zeppelin balonlarının incelenmesi için Mehmet Şakir Paşa'yı görevlendirmiştir. Paşa, konuyla ilgili detaylı raporlarını sunmuştur. Raporunda; Fransa'nın havacılıktaki rolü, Alman Kont Ferdinand von Zeppelin'in farklı tiplerdeki balonları ile havacılığın gelecekte savaş alanlarında alacağı üstün etki ve harekâtı belirleyiciliği üzerine bilgiler sunmuştur.⁸

Osmanlı havacılığının fikirsel olarak temelleri bu bakımdan Sultan II. Abdülhamit dönemdir. Ancak bunu kuruluş süreci ile karıştırmamak gerekir. Bütün ordularda balon teşkilatı benzer yapılar bulunuyordu. Müstakil ve hava gücünün özgünlüğüne yönelik bir teşkilat için uçakların beklenmesi gerekmiştir. Havacılık tarihi incelendiğinde ve bu çalışmada da yer verildiği gibi 18. yüzyılın sonlarından itibaren balonlar önemli bir araç olarak savaşların parçası oldular. Balon birlikleri kuruldu. Ne var ki bütün bu çabalar kara gücünün bir unsuruydu ve bir silah sistemi olarak yer alıyordu. Diğer ülkeler de bu bakımdan balonların yapmış oldukları önemli görevlere rağmen hava teşkilatının kuruluşu olarak kabul edilmemiştir. Balonların kullanılması ve takiben uçakların icadı ile birlikte hava gücünün ordularda ayrı harekât icra eden, kendine göre sevk ve idare sistemi olan, yetkin ve bir çok farklı alanda uzmanlaşmış profesyonel insan gücünü oluşturan uçuş heyeti ile büyük bir yer ekibi, çok farklı ve gelişen teçhizat desteği, oldukça etkili bir ikmal ve lojistik sistemi, göreve yönelik hazırlanmak durumunda kalınan alt yapısı ve yakıt desteği ile bir silah sisteminden çok farklı olduğu anlaşıldı. Uçaklar ilk başlarda

⁷ Deniz Kurt-Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Cilt-I*, Hv.Bsm. ve Neş. K.İğİ, Ankara, 2020, s.9,10.

⁸ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.10,11.

sportif maksatlı olarak yapılmıştır. Kısa zaman içinde askeri maksatlı kullanılacağına yönünde değerlendirmeler ortaya çıkmıştır. Şüphesiz balonun bu alandaki tecrübesi bu sonuca tesir etmiştir. Özellikle 1909-1913 yılları sivil ve askeri havacılık alanında önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. Avrupa'da havacılık alanında; uzun mesafe uçuş, irtifa olarak yüksekten uçuş, deniz ve dağ gibi bazı yüksekten uçuş rekorları kırma, süratte artış ve benzeri başarılar elde edilmiştir. Bu yıllarda (1910-1913) uçaklar askeri teşkilatlara dâhil edilmeye başlanmıştır. Genelde uçak üreten ülkeler ilk başlarda askeri teşkilatlarına, askeri hava gücünü dâhil etmişlerdir.⁹

Osmanlı devlet yönetiminde görev alanlar ağır iç ve dış sorunlara rağmen havacılığın kıymetini takdir etmişlerdir. 1909 yılı Mayıs ayında İstanbul'da ve İzmir'de Osmanlı ismi balonu ile Baloncu Barbout gösteri uçuşları yapmıştır. Baron de Catters'in, Voisin tipi ve Bleriot'un kendi adını taşıyan Bleriot isimli uçakları ile İstanbul'da uçuşlar yapmışlardır. Bu uçuşlardan gerekli çıkarımlarda bulunmuş ve ordunun havacılıkla ilgilenmesine yönelik bir takım tedbirler alınmıştır. Gösteri uçuşları sonrasında kurulan Askeri Komisyon'da havacılık ve alınması gereken tedbirler raporlaştırılmıştır. Bu kapsamda özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın, mesleki yaşamında, ordunun silah sistemlerinin temini ile ilgili aldığı görevler nedeniyle havacılığa çok ilgi göstermiş ve kuruluş için desteklemiştir.¹⁰

Osmanlı idaresi tarafından Askeri alanda alınan başlıca tedbirler şunlardır. Askeri Ataşeliklerden havacılıkla ilgili bilgiler talep edilmiş, Süreyya Bey havacılıkla görevlendirilmiş, pilotaj eğitimi için subay seçimi yapılmış, uçak temini için tedbirler alınmış, havacılığın çok karmaşık bir saha olması ve giderek yoğun faaliyetler olduğunun anlaşılması ile tayyare komisyonu kurulmuştur. Dönemim Osmanlı Yönetimince kısa zamanda; uçak fabrikası ve hava okulu kurma projeleri hayata geçirilmiştir. Maalesef uçak kurma fabrikası projesi mümkün olmamıştır. İhtiyaç duyulan hangar ve depoların inşası ve

⁹ Kansu Vd.,*a.g.e.*, s.92-96.

¹⁰ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü (THG) Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s.1,2; *Salname-i Serveti Fünun*, İstanbul, 1910, s.105-121; Osman Yalçın, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015,s.231; Ö.KürşatKaracağil, "Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.111.

askeri teşkilatı oluşturma uygulamaya konulmuştur.¹¹ Şüphesiz Osmanlı askeri havacılığının kuruluş sürecini başlatan gelişme pilotaj seçimi için ordulara emir verilmesi bu kapsamda 6 adaydan Yüzbaşı Fesa ile Üsteğmen Kenan'ın gerekli seçimlerden geçerek Fransa Bleriot Okulu'nda eğitime başlamalarıdır.¹² Yine bu dönemde bazı subay gruplarının farklı hava okullarına eğitime gönderilmesi gerçekleşmişse de savaş patlak verdiğinde henüz yeterli eğitimi almış değillerdi. Salim, Feyzi, Nuri, Refik, Mithat, Şükrü, Salim ve Cemal R.E.P Hava Okuluna eğitime gönderilmiş bulunuyorlardı.¹³

Yukarıdaki gelişmelerden devam ederken Osmanlı-İtalyan Savaşı başlamıştı. Trablusgarp müdafaasında hava kuvvetlerinden istifade edilmişti¹⁴. Ancak Osmanlı ordusunun özellikle gönüllü subaylarla kısa sürede yerli halkı da organize ederek kuvvetli bir savunma hattı oluşturması beklenen bir gelişme değildi. İtalya, bu gelişme karşısında kıyı şeritlerinden içerilere girmeye muvaffak olamadı. Osmanlı İmparatorluğunu barışa zorlamak için Oniki Adaları işgal etmiştir. Osmanlı İmparatorluğunun yıllardır ihmal edilen donanma gücünün ise buraları koruma gücü bulunmuyordu. Harbiye Nazırı bu gelişme üzerine Tayyare Komisyonu Başkanı Süreyya Bey ile yazışmalarında bir an evvel tayyare ve muhtelif bomba alınması için çaba göstermiştir. Yazışmalarda özellikle sahillerde tayyare uçurulması, Hava Okulunun bir an evvel kurulmasının önemi hatırlatılmaktadır.¹⁵ Bunlar olurken kısa zamanda bir başka gelişme daha ortaya çıkmıştır. Bu da Osmanlı İmparatorluğunun zayıf durumundan yararlanmak isteyen Balkan ülkelerinin

¹¹ Osman Yalçın, "Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu (20-22 Mayıs 2009 - İstanbul)", *On İkinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri - II*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2010, s.180-182; Osman Yalçın, "Savaş Uçakları ve Balonlar", *Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Devleti*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2015, s.271-273; Davud Kapucu-Erdal Korkmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınları, Ankara, 2020, s.20-27; Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara, 2009, s.3.

¹² Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri(1909-1913)*, Hv.K.K.lığı Basımı, Ankara, 1974, s. 2,3; Süleyman Beyoğlu, "Türk Havacılığının Doğuş Yılları", *Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012/İstanbul*, s.3,4.

¹³ Nureddin Van, "JourneyFromIstanbulto Cairoand the First Turkish Air Martyrs: Fethi, Sadık and NuriBeys", *OzeanJournal of Social Sciences* 5(3), 2012, s.121;Keyüsk, a.g.e.,C-1, s.26; Zeynep Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, HHO Yayınları, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2010, s.12-14.

¹⁴ Trablusgarptaki hava gücü için bkz. Ajun Kurter; *THKT(1910-1914)- C-1*, s.39-70.

¹⁵ Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947, s.83-87.

kendi aralarında anlaşarak Balkanlardaki Türk topraklarını ele geçirme ittifakıdır.

Osmanlı askeri havacılığının kuruluşu ile gelişmiş ülkelerin askeri havacılığının kuruluşu aynı yıllarda gerçekleşmiştir. Bu dönemde komutanların ve sorumluluk mevkiinde olanların havacılığa yaklaşımları farklıydı. Fransız Harp Akademisi'nde Satratejist Prof.Dr.Ferdinand Foch; "*Havacılık spor olarak iyidir. Fakat bir harp vasıtası olarak ehemmiyeti ise sıfırdır,*" diyordu.¹⁶ Bir başka tanınmış İngiliz General Haig de 1914'de şöyle diyordu: "*Beyler, hiçbirinizin, uçakların savaş zamanında keşif maksadıyla kullanılmasının yararlı olabileceği hususunu düşünecek kadar aptal olmadığınızı umarım. Komutan için keşif yoluyla bilgi almanın bir yolu vardır ve bu da süvarinin kullanılmasıdır.*"¹⁷ Oysa bundan üç yıl kadar sonra başka bir İngiliz general olan Jan Smuts ise, "*Düşmanı havada mağlup etmez ve savaşı düşmanın karargahına götürmezsek O'nun Londra'da bulunan bizlerle ilgili geniş çapta planlar yaptığından şüpheleniz olmasın,*" demiştir.¹⁸ Havacılığın harekate etkisine olan bakışın, önemli gelişmelere rağmen, diğer kuvvetlere mensup komutanlarca uzun süre doğru anlaşılmadığı konusu dönemin bazı hatıratlarında yer almıştır. Mesela Türk havacılığına uzun yıllar liderlik ve komutanlık etmiş olan Orgeneral Muzaffer Ergüder hatıratında 2. Dünya Savaşı sonunda bir İngiliz Hava Kuvvetleri Komutanının değerlendirmesine yer vermiştir. Hatıratında, "*Ordu ve donanma, daima hava kuvvetlerini küçük görmüş, ona büyük bütçeler vermekten sakınmışlardır. Kara zırhlı kuvvetlerini birkaç parçaya indirdikleri gibi, Mareşal Trenchart'ın çalışmaları olmasaydı, İkinci Dünya Harbi'ne başladığımız zaman, belki bizim de ancak üç beş tayyaremiz bulunacaktı. Bu harpte, hava orduları yarattığımız ve başlı başına Almanya'yı çökertmeye muktedir bir hale getirdiğimiz zamanda bile, ordu ve donanma bizi asıl hedeflerimizden ayırdı. Düşmanın kara ihtiyat kuvvetlerinin bombalanmasını emrederken, arkasından düşmanın denizaltı üslerinin tahribini istediler. Biraz sonra ekonomik kaynaklarının tahribini istediler. Böylece her türlü dağınık görevler vererek, hava ordularımızı asıl maksatlarından uzaklaştırdılar.*" ifadesi yer almaktadır.¹⁹

¹⁶ Yaşar Aksan, *Çanakkale*, Bizbize Yay., Ertem Matbaası, Ankara, 2007, s.420.

¹⁷ Mehmet Erdoğan, *Hava Gücü ve Savaş*, Genkur.Bsm., Ankara, 1986, s.32.

¹⁸ Erdoğan, a.g.e, s.36.

¹⁹ H.İbrahim Fırtına, *Orgeneral Muzaffer ERGÜDER'in havacılık Anıları 1922-1930*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2009, s.23.

Havacılığın harekâta etkisinin, yakın zamana kadar bazı komutanlar ve karar vericilerde, tartışma konusu dikkate alındığında, Osmanlı idaresinin ilk uçağın uçuşundan bir kaç yıl sonra bu konuya önem vermeleri ve tedbir almalarının Türk Havacılığının gelişmesinde etkili olmuştur. Nitekim bunun ilk verimi de Balkan Savaşlarında elde edilmiştir.

1.Balkan Savaşları Öncesinde Tarafların Askeri Güçleri

Balkan ülkeleri tarafından savaş ilanı ilk defa 8 Ekim 1912 tarihinde Karadağ'ın savaş ilanı ile başlamıştır. Bu gelişme ile Trablusgarp'ta stabil hale gelen savaşa 18 Ekim 1912 tarihinde İtalyanlar ile İsviçre'nin Lozan şehrindeki Ouchy (Uşi) kasabasında Uşi Antlaşması ile son verilmiştir.²⁰ Bu sırada Kurmay Yarbey Süreyya Bey ve Binbaşı Mehmet Ali Bey'in 07 Mayıs 1912 tarihinde başlayan Avrupa gezisi devam ediyordu. Heyet, uçak ve güdümlü balon başta olmak üzere bazı ikmal ve mühimmat alımı yapmıştır. Yine iki ayı geçen bu görev esnasında birçok uçak fabrikası ve balon tesisleri gezilmiştir. Heyet tarafından birçok uçak siparişi yapılmıştır.²¹ Süreyya Bey 28 Temmuz 1912 tarihli raporunda ortalama büyüklükte sevk edilebilir bir balonun bütün teferruatı ile 40.000-50.000 Lira maliyeti olduğunu bildirmiştir. Yine balonun yıllık 10.000 Osmanlı lirası idame işletme masrafı olacağını belirtmektedir. Satın almak için yetmiş balon kaptanı ve personeli olması gerektiğini belirtmektedir. Bunun yerine deneme maksatlı küçük bir balonun alınabileceği ifade edilmiştir.²² Yine Süreyya İlmen hatıratında; Ordu-yu Osmanide tayyarecilik ve balonculuk teşkilatının cidden bir semere göstermesi arzu ediliyor ise en evvel yapılacak şey fedakarlıktır. Fedakarlık da para ile olur. Bütçede tahsilatı olmayan bir sınıf silah için tabii terakki edemez. Ne kadar çalışılsa ne kadar gayret edilse tabidir ki her şey noksan kalır." demektedir.²³ Balkan Savaşlarının hemen öncesinde tarafların her birinin kendi iç ve dış sorunları bulunuyordu. Savaşa taraf olan ülkelerin kendi aralarında sorunları vardı. Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş toprakları vardı ve devlet birçok farklı halkın bir araya gelmesinden meydana geliyordu. Balkan Devletlerinin tamamı son 100 yıl içerisinde Osmanlı

²⁰ Kansu Vd., *Hvcl. Tar. Türkler.-1*, s. 124; Yalçın, *THHST*, s.26.

²¹ İlmen, *a.g.e.*, s.37; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.113; *MSB Arşivi*, BLH-179-92-1-23-(Ek01-Kurmay Yarbey Süreyya İlmen'in Raporundan).

²² Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci Kitap*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s.31,47.

²³ İlmen, *a.g.e.*, s.123; Emre Kürüz, "Kuruluşundan 1.Dünya Savaşı'na Kadar Türk Hava Kuvvetlerine Yapılan Yardım ve Başışlar (1911-1914)", *Hv. K.leri Dergisi*, Yıl:2019, Sayı: 383, Ankara, 2019, s.68,69.

İmparatorluğu'ndan ayrılmışlardı. Ancak halen Osmanlı toprakları üzerinde emelleri bulunuyordu. Tek başlarına Osmanlı İmparatorluğu ile mücadele etmeleri ise mümkün değildi.

1.1. Osmanlı Devleti'nin Durumu ve Osmanlı Askeri Havacılığı

Osmanlı İmparatorluğunda, 19. yüzyıldan itibaren yeniden bir yapılanma dönemi başlamıştır. Devlet yapısı, kurum ve kuruluşları, eğitim sistemi, ordu teşkilatı, adalet, ulaşım sistemleri alanlarında önemli değişiklikler yapılmıştır. Ancak bu gelişmelere rağmen kısa zamanda olumlu sonuçlar almak zordu. Diğer taraftan Osmanlı İmparatorluğu'nun birçok iç ve dış problemleri bulunuyordu. Özellikle Sultan İkinci Abdülhamit zamanında, donanma zayıftı. Bu dönemde diğer alanlarda birçok yenilikler yapılmıştı. Eğitim kurumlarında, dünyadaki gelişmeleri takip eden aydın ve modern düşünceli bir nesil yetişmiştir. 1908 yılında Osmanlı İmparatorluğu, subayların ve toplumun baskısıyla yeniden meşruteli sistemi kabul etmiştir. Ne var ki bu değişim sonunda fazla olumlu gelişme gerçekleşmemiştir. Kısa süre sonra içerideki farklı toplumlar, Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılmak istemişlerdir. Yabancı pek çok ülke buna destek vermiştir. Yönetimde söz sahibi olan İttihat ve Terakki, yeterli tecrübeleri bulunmuyordu.²⁴

Yukarıdaki süreçten hareketle Balkan ülkeleri de kendi aralarında ittifak yaparak Osmanlı İmparatorluğu'na karşı birleşmişlerdir. Trablusgarp Savaşı henüz bitmeden 08 Ekim 1912 tarihinde Karadağ, Osmanlı İmparatorluğu'na savaş açmıştır. Kısa süre içinde ittifak yapmış olan diğer Balkan ülkeleri de Osmanlı İmparatorluğu'na savaş açmışlardır. Osmanlı ordusu bu savaşa da hazırlıksız yakalanmıştır. Önemli bir harp prensibi olan moral gücü çok zayıftı. Balkan Savaşları, Osmanlı İmparatorluğu'nun henüz savaşta olduğu ve birçok problem ile mücadele ettiği bir zamanda başlamıştır. Balkan Savaşları'nda alınan yenilgi devletin güçsüzlüğünden kaynaklanmıyordu. Yönetimde önemli sorunlar vardı. İç kargaşa ve öngörüsüzlük çok fazlaydı. Bu bakımdan, Balkan Savaşları Türk tarihinde önemli bir tarihi olaydır. Sebepleri ne olursa olsun Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları ile Avrupa kıtasında bulunan topraklarının çok büyük bir kısmını kaybetmiştir. Türklerin, savaştan önce Avrupa'da 65.350 mil² (yaklaşık 100.000 km²) toprakları vardı. Savaş sonrasında ise bu miktar 10.882 mil²'ye gerilemiştir. Osmanlı Devleti Avrupa'da bulunan topraklarının

²⁴ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Alkım Yayınları*, 17. Baskı, İstanbul, 2010, s.85-87.

yüzde 83'ünü kaybetmiştir.²⁵ Tarihçi Yılmaz Öztuna'ya göre; "Avrupa Türkiye'sini Kaybımız/Rumeli'nin Elden Çıkışı"²⁶ isimli kitabında kaybedilen arazi büyüklüğü ve nüfus daha da fazladır. Buradaki verilere göre 167.312 km² toprak ve 6.582.000 kişiden oluşan insan nüfusu kaybedilmiştir. Osmanlı Ordusu Başkomutan Vekili Nazım Paşa'ydı. Paşa, düşmanın kısa zamanda yenileceğine inanıyordu. Bulgarların ancak iki gün dayanacağını ve Sofya'nın ele geçirileceğine inanıyordu. Bu maksatla subaylara büyük geçit için tören üniformalarını da yanlarında almaları istenmiştir.²⁷

1910 yılından itibaren Osmanlı ordusu yeniden yapılanmaya ve teşkilatını düzenlenmeye başlamıştı. Buna göre Osmanlı ordusu, 14 kolordu ve altı (6) müstakil tümeden oluşacaktı. Asker sayısının yaklaşık 1.000.000 olması tahmin ediliyordu.²⁸ Osmanlı sınırına doğru yığınaklarını yapmaktaydılar. Osmanlı İmparatorluğu'na karşı olumsuz gelişmeler ve tahrikler artmıştı. Osmanlı İmparatorluğu 01 Ekim 1912 tarihinde Seferberlik ilan etmiştir. Ancak seferberlik çok yavaş ilerliyordu. Eğitimli 120 tümen yetişmiş asker, askerlik hizmetinden ayrılmış ve evlerine gönderilmişlerdi. Ordu mevcudu barış zamanı olması gerekenin yarısından daha azdı. Osmanlı Dışişleri Bakanı işgale yönelik gelişmelerden habersiz olup bu konuda istihbari ve diplomatik olarak her hangi bir bilgileri bulunmuyordu. Osmanlı ordularının hazırlık ve eğitimlerinin yetersiz olduğu tespit edilmişti. Havaçılık ise henüz kuruluş aşamasındaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun 5 numaralı sefer planına göre Balkanlarda meydana gelecek bir savaşta asker sayısı 812.663 olmasına rağmen savaş başladığında ancak 290.000 askeri bulunuyordu. Henüz 1910 yılında yapılan askeri tatbikatta bazı sorunlar tespit edilmiş ve olası bir savaş için yetersiz olan konular belirlenmişti. Bu tarihlerde, Balkan ülkeleri, 482.000²⁹ askeri savaşa hazırlamışlardı.³⁰ Bir diğer kaynakta ise Osmanlı ordu mevcudu 750.000, Balkan ülkeleri ordu mevcudu 745.000 olarak geçmektedir.

²⁵ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, TTK, 2. Baskı, Ankara, 1999, s. 694.

²⁶ Yılmaz Öztuna, *Avrupa Türkiye'sini Kaybımız/Rumeli'nin Elden Çıkışı*, Babiali Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2006.

²⁷ Kurter, *a.g.e.C-I*, s.120.

²⁸ Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.73.

²⁹ Bulgar Askeri: 240.000, Sırp Askeri: 130.000, Yunan Askeri: 80.000, Karadağ Askeri: 32.000.

³⁰ Kurter, *a.g.e.C-I*, s.112,113.

Bulgaristan'ın 400.000, Sırbistan'ın 200.000, Karadağ'ın 45.000 ve Yunanistan'ın 100.000 asker hazırladığı bilgisi mevcuttur.³¹

01 Haziran 1911 tarihinde "Tayyare Komisyonu" kurulmuş ve başına Kurmay Yarbay Süreyya Bey getirilmişti. İttihat ve Terakki'nin yönetiminde etkili hale gelmiştir. Bu gelişmenin sonucu olarak 08 Ocak 1912 tarihinde Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa görevinden istifa etmiştir. Bir süre sonra Mahmut Şevket Paşa'nın görevlendirdiği Süreyya İlmen'in de "Havacılık Komisyonu"ndan alındığı ve "Genel Karargâh"ın 2. Şubesinde görevlendirildiği anlaşılmaktadır. Bunun nedeninin Nazım Paşa'nın çevresinde bulunanların entrikaları olduğu değerlendirilmiştir.³² Kurmay Albay Süreyya Bey, Hava Okulu için bütün plan ve projelerini yapmış fakat ihale aşamasında çalışmalarına destek verilmemiştir. Konuyla ilgili, Harbiye Nazırı Nazım Paşa ile bir görüşmesine kitabında yer vermiştir. Nazım Paşa, "İşkodra'da asker açıktadır. Ben, sana İstanbul'da Tayyare Mektebi yaptırılmam" demiştir. Süreyya Bey, uzun süre konuşmalarına rağmen Nazım Paşa'nın ikna olmadığını anılarında yazmaktadır.³³

Balkan Savaşları başladığı zaman Yeşilköy'de bulunan havacılık tesisleri henüz bir yıl önce kurulmuştu. Havacılık bölgesinde tayyare mektebi olarak yalnız iki hangar bulunuyordu. Pilot personel olarak; Yüzbaşı Fesa (Evrensev), Yüzbaşı Cemal, Yüzbaşı Refik, Yüzbaşı Fevzi, Yüzbaşı Salim (İlkuçan), Teğmen Nuri, Teğmen Mithat (Tuncel) ve Teğmen Şükrü bulunuyordu. Bu pilotlar sivil pilot lisansına sahip olduklarından askeri havacılık deneyimleri bulunmuyordu.³⁴

Yine bir grup pilot adayı Türk subayı, İngiltere'nin Bristol Hava Okulu'nda eğitim alıyordu. Savaş ile birlikte bu subay grubu da geri çağırılmıştır. Çarkçı Üsteğmen Fethi Bey, İngiltere'ye makinist eğitimine gitmesine rağmen çalışkanlığı ve pilotluğa uygunluğu ile öne çıkmıştır. Üsteğmen Fethi Bey, bu grup içindeydi. Diğerleri; Topçu Teğmen Saffet, Piyade Teğmen Mehmet Ali,

³¹ Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.74; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.129; Yalçın, *THG 1911-1950*, s.38.

³² Kurter, *a.g.e.C-I*, s.113; Şen, *a.g.t.*, s.66.

³³ İlmen, *a.g.e.*, s.107; Rezzan Ünalp, "Balkan Savaşı Döneminde Türk Havacılığı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012-İstanbul*, Hv.Bsm. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 2015, s.17; Şen, *a.g.t.*, s.75.

³⁴ Kurter, *a.g.e.C-I*, s.113.

Piyade Teğmen Abdullah, Piyade Teğmen Mehmet Fazıl, Piyade Teğmen Sabri, Piyade Teğmen Aziz'di.³⁵

Uçak mevcuduna bakıldığında Yeşilköy Hava Meydan'ında 3 Adet R.E.P., 2 Adet Deperdussin (Prens Celalettin ve Osmanlı), 2 Adet Harlan, 2 Adet Bristol ve bir adet Blériot (Vatan) vardı. Toplamda 10 uçak ile bir adet balon bulunuyordu. Ayrıca Fransa'dan gönderilen bir adet R.E.P uçağına Niş Şehrinde Sırlar el koymuştu. Zamanında imalatı tamamlanmadığı için çift satırlı İki adet uçağın alımı iptal edilmiştir. 1913 yılında; 1 Adet iki kişilik Blériot, 2 Adet iki kişilik Mars, Hava Okulunda kullanılmak üzere 1Adet bir kişilik Deperdussin, 3 Adet iki kişilik R.E.P. ve 1 Adet tek kişilik R.E.P. alınmıştır. Osmanlı pilotları henüz savaşa hazır olmadıklarından Alman ve Fransız havacı personel ile sözleşme yapılmıştır. Bu kapsamda Fransız 3 pilot ve 3 makinist ile sözleşme yapılmıştır. Yine Alman havacılarından dört pilot ve iki makinist ile sözleşme yapılmıştır. Türk olarak ise 6 pilot ve 6 pilot adayı bulunuyordu. Teğmen Nuri Bey, 1.500 metre irtifada İstanbul üzerinde uçuşu olan tek pilottu. Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda henüz yetişmiş Türk pilotu bulunmuyordu. Eğitimleri devam ettiği için yabancı personel istihdam edilmiştir. Balkan Savaşları'nda, Osmanlı ordusunda, Alman ve Fransız pilot ve makinistleri sözleşme yapılarak görev almıştır.³⁶

1.2. Savaş Öncesi Müttefik Balkan Ülkelerinin Askeri Hava Gücü

Balkanlar, tarihin her döneminde büyük devletlerin ilgi alanı olmuştur. Bunun önemli sebepleri; stratejik konumu, dini sebepler, kültürel zenginliği ve birçok toplumun yaşıyor olmasındandır. Son 1000 yıl içinde Hıristiyanlığın farklı mezheplerinin birbiri ile mücadele ettiği önemli bir mücadele alanı Balkanlardır. Yine İslam dininin yayılması ve güçlenmesi burada

³⁵Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.38; Osman Yalçın, " Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: 'Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi'", *Mediterranean Journal of Humanities (MJH)* IV/2, 2014, DOI: 10.13114/MJH.20142844, s.331.

³⁶Hv.K.K.lığı, *Resimlerle Havacılık Tarihi*, Hava Kuvvetleri Basımevi, Etimesgut, 1968, s.7 ; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.129; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.114; Ünalp, *a.g.m.*, s.17; Davud Kapucu, *1909-1939 Yılları Arasında Yapılan Yurtiçi ve Yurtdışı Askeri Hava Seyahatleri*, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015, s.16.

gerçekleşmiştir. Türklerin elinde bulunan bu coğrafya, Germenlerin ve Slavların genişleme alanı olması bakımından çatışma alanı olmuştur.

Sırp lar, 1812 yılında Bükreş Antlaşması sonrasında, Rusya'nın desteği ile özerk olmuşlardı. Yeniçeri ordusunun 1826 yılında, yönetim tarafından yok edilmesi sonrasında büyük bir otorite boşluğu meydana gelmiştir. Ruslar, iki yıl sonra Türklere, savaş açmıştır. 1829'da Yunanlar Osmanlı toprakları üzerinde devlet kurmuşlardır. Fransa, 1830 yılında Osmanlı toprağı olan Cezayir'i işgal etmiş, yine aynı yıllarda Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanını desteklemiştir. 17 Ekim 1830'da verilen bir imtiyaz fermanıyla Sırp lar için muhtar bir idare kabul edildi. Sırbistan'ın Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılması, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında gerçekleşmiştir. Berlin Antlaşması ile Sırbistan ve Karadağ bağımsız devlet olmuşlardır.³⁷ 19. Yüzyılın ilk yarısında Yeniçeriliğı kendi kaldıran, donanması Batılı güçler tarafından yakılan Osmanlı İmparatorluğu her taraftan bir kuşatılmışlık ve dağılma dönemine girmiştir.

1908 yılında Bulgaristan, bağımsızlığını ilan etti. Aynı yıl Osmanlı İmparatorluğu'nda II. Meşrutiyetin ilan edilmiştir. Fransız İhtilali ile başlayan milliyetçilik, 19. yüzyılda çok uluslu imparatorlukları derinden etkilemiştir. Osmanlı İmparatorluğu bağılı olan Balkan halkları bu gelişmelerden etkilenmişlerdir.³⁸

İkinci Meşrutiyet sonrası Osmanlı Mebusan-ı Meclisi tarafından çıkarılan Kiliseler Kanunu ve benzeri bazı yasal düzenlemeler ile Balkan ülkeleri arasındaki sorunlar çözülmüştür. Sorunları çözülen Balkan devletlerinin Osmanlı İmparatorluğu'na karşı birleşmeleri kolay olmuştur. İlk antlaşma 13 Mart 1912 tarihinde Bulgar-Sırp Antlaşması olmuştur. Bu antlaşma ile Sırbistan'ın Avusturya-Macaristan'a karşı toprak bütünlüğünün korunması kabul edilmiştir. Bulgaristan'ın da Makedonya, Trakya ve İstanbul üzerindeki hedefleri kabul edilmiştir. Takiben iki devlet, 11 Mayıs 1912 tarihinde askeri işbirliği antlaşması imzalamıştır. Yunanistan ise 29 Mayıs 1912 tarihli karşılıklı yardım antlaşması ve 22 Eylül 1912 tarihli Askeri sözleşme ile ittifaka girmiştir. Karadağ, Sırbistan'a Yenipazar Sancağı sebebiyle güvenememekteydi. Son olarak Bulgaristan'a olan sempati ve güveni sebebiyle Ağustos 1912 tarihinde ittifaka girmiştir. 19 Ağustos 1912 tarihinde Müslüman ve Hıristiyan

³⁷ <https://islamansiklopedisi.org.tr/balkan-savasi/E.T.:15.02.2021>.

³⁸ <http://sofia.emb.mfa.gov.tr/Mission/ShowSpeech/557/E.T.:15.02.2021>.

Arnavutlar arasındaki çatışmalar gerginliği artırmıştır. Osmanlı yönetimi Müslüman Arnavutları, Makedonya'ya yerleştirmek istemiş buna da Bulgarlar karşı çıkmıştır. Bulgaristan, Makedonya için özerklik istedi. Atina'da, bölgedeki bu gelişmelere karşı gösteriler yapıldı. Yunanistan, Rumlara baskı yapıldığını iddia etti ve Epir, Makedonya ve Trakya'da yaşayan Rumlara bağımsızlık talebinde bulundu.³⁹Balkan ülkeleri seferberliklerini ilan etmişler ve savaşa hazırlanıyorlardı.

Osmanlı Devleti elinde kalan Yenipazar sancağı ve tarihlerinin beşiği olarak gördükleri Kosova ile Selânik'e kadar uzanan Makedonya bölgesi de Sırbistan'ın hedefleri arasında yer almaktaydı. Bulgaristan, 1885'te Doğu Rumeli eyaletini ilhak edince Sırbistan Bulgaristan'a savaş açtı. Savaşta yenilgiye uğrayan Sırbistan, geri adım atmak zorunda kalmakla birlikte bundan sonra Makedonya bölgesindeki taleplerini gerçekleştirmek için Bulgarlarla büyük bir rekabete girişti. Silahlı çeteler yardımıyla yürütülen bu rekabette Bulgar-Makedon örgütlerinin üstünlüğü karşısında Sırp, Rum komiteleriyle iş birliği yoluna gitmiştir. Sırbistan, 1904'ten itibaren Bulgarlara karşı Batı Makedonya'da önemli başarılar elde etmeye başladı. 1908 yılında gerçekleştirilen Jön Türk İhtilâli, Makedonya'daki silahlı çatışmaları sona erdirdi. Osmanlı topraklarında yaşayan Sırp, meşrutiyet kulübü şeklinde teşkilatlanarak 1908 genel seçimlerine katılmıştır. Seçimler sonunda üç Sırp Osmanlı Meclis-i Mebusan üyesi olarak seçildi. Bununla birlikte İttihat ve Terakkî Hükümeti'nin Makedonya sorununu çözme girişimleri başarı sağlayamadı. İkinci Meşrutiyet sonrası esen iyimse hava kısa süre sonra yerini yeni bir hesaplaşma ve kargaşaya bıraktı. Osmanlı İmparatorluğunun, İtalya ile savaşmakta olduğu bir zamanda, 1912'de, Sırbistan, Karadağ, Yunanistan ve Bulgaristan arasında bir Balkan ittifakı kuruldu. I. Balkan Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin bölgedeki egemenliğine son verildi. Bulgaristan'ın önemli bir toprak büyüklüğüne ulaşması diğer ittifak ülkeleri için sorun oldu. Ele geçirdikleri toprakları paylaşmada uzlaşamayan Balkan devletleri arasında 1913'te II. Balkan Savaşı gerçekleşti. İkinci Balkan Savaşı'nda, Sırbistan, Karadağ, Yunanistan ve Romanya, Bulgaristan'a karşı savaşmıştır. Bu savaştan, Sırbistan galip olarak ayrıldı. Osmanlı Devleti de bu süreçten yararlanarak bir ileri harekât ile Edirne ve Kırklareli'ni geri almıştır. Balkan Savaşları sonucunda

³⁹Acun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-I (1910-1914)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2. Baskı, İstanbul, 2006, s. 111,112.

Sırbistan, Kosova'yı ve bugünkü Makedonya Cumhuriyeti bölgesini topraklarına katmıştır.⁴⁰

Havacılık oldukça yeni bir gelişme olmasına rağmen Balkan Devletleri ve Osmanlı İmparatorluğu tarafından ordu teşkilatında oldukça erken tarihlerde yer almıştı. Devletler imkânlarına ve aldıkları dış yardım durumuna göre askeri havacılığı geliştirmeye gayret ediyorlardı. Ordu envanterinde hem uçak ve hem de balon olması tercih ediliyordu. Nitekim Süreyya Bey, Avrupa'ya yapmış olduğu ilk gezisinde de bu konu üzerinde çalışmıştır.⁴¹ Bu yıllarda balonlar askeri olarak oldukça etkiliydi. Diğer taraftan bu dönemde balonlar, uçağa göre verimlilik olarak halen avantajlı durumdaydı. Yine balon kullanımı ile ilgili deneyimlerin olması da balonun harekât ortamında önemini muhafaza etmiştir.

Balkan Savaşlarında, Balkan ülkelerinin envanterlerinde 25-30 civarında uçak bulunuyordu. Fransız ve Rus havacılar da bu ülkelerin ordu emrinde görev almışlardı.⁴² Balkan İttifak ülkelerinin Karadağ haricinde Yunanistan, Bulgaristan ve Sırbistan'ın ordu teşkilatında Fransız pilotların kullandığı sınırlı bir hava gücü bulunuyordu. Bu devletlerarasında hava gücü en gelişmiş olanı Bulgaristan havacılığıydı. Sırbistan ordusunun 3-4 uçağı olduğu tahmin ediliyordu. Sırp uçakları için Fransız havacılar görev yapıyordu. Sırp, Osmanlı ordusu için sevk edilen bir uçağa da el koymuştur.⁴³

Yunan ordusunda 1912 yılında 4 Adet Farman tipi uçak bulunuyordu. Bunlardan üç adedini Amerika'da yaşayan Rumlar satın alıp başışlamışlardı. Yunan pilotlar Paris yakınlarında bulunan Farman Uçak Fabrikası'nda pilotaj eğitimi almışlardı. Toplamda beş (5) Yunan pilotu bulunuyordu. Ayrıca Fransız Pilotlar Bares ve Bellanger ile Fransız ve makinistler de Yunan hava gücünde görev almışlardı.⁴⁴ Yunanlar, Hava Meydanı olarak Nicopolis, Larissa ve

⁴⁰ <https://islamansiklopedisi.org.tr/sirbistan/> E.T.:15.02.2021.

⁴¹ İlmen, *a.g.e.*, s.39.

⁴² Yalçın, "Hava Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı ...", s.254; Kapucu-Korkmaz, *a.g.e.*, s.32-35; Ole Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Dutch Aviation Society, Netherlands, 2005, s.7,8; Ünalp, *a.g.m.*, s.18,19.

⁴³ Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *bilig dergisi*, KİŞ 2021/Sayı 96, s.159; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.76; <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1911-13/03.asp>(E.T.:18.02.2021).

⁴⁴Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.76; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.129; Yalçın, *THG 1911-1950*, s.38.

Tesalya'da ikişer uçak konuşlandırmış ve 1912 sonuna doğru üç (3) uçak daha almıştır.⁴⁵

Bulgar havacılığı kuruluş yıllarında, Fransız havacılığından destek almıştır. Bulgaristan, 1912 yılında üç adet uçak satın almıştır. Bulgarlar, bu savaşta Alman ve Rus havacılar ile mukavele imzalamıştır. Yabancı havacılar, kendi uçakları ile birlikte savaşa destek vermiştir. Bulgarlar, bu savaşta balondan kullanmıştır. Savaş süresince Bulgar ordusunda bulunan, Rus uçak sayısının 20'ye kadar yükseldiği belirtilmektedir.⁴⁶ İttifak ülkeleri bütün olarak ele alındığında 10 civarında pilotları, 25 civarında uçakları ile bir balon sahibi oldukları değerlendirilmektedir. Personel gücü olarak Rus, Alman ve Fransız pilotlardan yararlanmışlardır.⁴⁷ Sonuçta Osmanlıya karşı ittifak etmiş bulunan Balkan Devletlerinin uçak mevcutları; Bulgarların 10, Sırpların 5-6, Yunanistan'ın 6 uçağı olmak üzere 20 civarında uçağı bulunuyordu.⁴⁸

2. I. Balkan Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı

Balkan Savaşları, Türk Hava Kuvvetlerinin tarihinde birçok bakımdan önemlidir. Hava gücünün yapılanması, eğitim sistemi, harekât gücü ve planlama, yabancı ve Türk personel istihdamı ve hava gücünün kullanım konseptinin ilk uygulaması gerçekleştirilmiştir. Doğu, Batı Orduları ile Edirne Savunmasına yönelik teşkil edilen ve gönderilen hava birlikleri bu çalışma kapsamında incelenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu, 09 Ekim 1912 tarihinde Karadağ'a savaş ilan etmiştir. Takip eden günlerde (18-20 Ekim) diğer antlaşma yapan devletler de savaşa girmiştir. Yine 09 Ekim 1912 tarihinde Başkomutanlık Vekâleti 109 Sayılı emri ile Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliği (Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları Müstahkem Genel Müfettişliği)'nden Batı ve Doğu Orduları ile Edirne savunması için birer Hava Müfrezesi hazırlanması

⁴⁵Kurter, *a.g.e.C-I*, s.115; <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1911-13/03.asp/> (E.T.:18.02.2021); Kürşad Karacagil, "Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 200, Ekim 2012, s.77-79.

⁴⁶Kansu Vd., *a.g.e.*, s.130; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.76; Sebahattin ŞEN, *Türkiye'de Modernleşme Ordu ve Askeri Havacılık*, İ.Ü. Sos.Bil.Enst., Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1992, s.64.

⁴⁷Yalçın, *Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı*, s.159.

⁴⁸Emin Kurt, *Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, s.10.

istenmiştir.⁴⁹ Edirne Kalesindeki 750 m³ hacmindeki sabit balon için hidrojen gazı üretilecek ham madde olmaması sebebiyle balondan yararlanılması mümkün olmamıştır.

2.1. Garp Cephesine Sevk Edilen Müfreze

Garp Cephesine sevk edilen müfreze için "Vatan" isimli Bleriot tipi uçak ve bir adet R.E.P. tipi uçak tahsis edilmiştir. Personel gücü şu şekildedir. Komutan Hava Pilot Yüzbaşı Fesa Bey'di. Pilot olarak; Teğmen Nuri Bey, bir Fransız pilot bulunuyordu. Rasıt subaylar; Üsteğmen Fethi ve Teğmen Abdullah Bey'di. Bu müfrezede Fransız havacı olan bir personel, uçak makinisti olarak planlanmıştır. Hava Müfrezesi, tren ile Selanik'e gönderilmiştir.⁵⁰

Batı Ordusu Hava Müfrezesi 14 Ekim 1912 tarihinde Selanik'e gelmiştir. Burada hava birliği, 5 binek hayvanı, 5 çadır, 6 nakliye arabası ve 25 er ile takviye edilmiştir. Hava birliği, Selanik'te hazırlanan bir hava meydanından müfreze iki uçuş yapabilmıştır. Köprülü'de yapılan iki sorti uçuştan sonra Hava Müfrezesi, Ordu Komutanı Zeki Paşa'nın emri ile Selanik'e dönmüştür.

Yunanların, Selanik'e doğru ilerlemeleri sonrasında, burada bulunan Osmanlı havacıları, uçakları düşmana teslim etmemek için yakmıştır. Osmanlı havacıları, bölgede yaşayan Türklerin evlerinde saklanmışlardır. Ancak sonradan anlaşıldığına göre uçaklardan biri tam yanmamış ve Yunanların eline geçmiştir. Türk havacılarından Teğmen Abdullah, Yunanlara esir düşmüştür. Hava Birliği Komutanı Yüzbaşı Fesa Bey, Teğmen Nuri ve Üsteğmen Fethi gizli olarak farklı zamanlarda İstanbul'a gelmişlerdir. Burada önemli bir husus, General Hasan Tahsin komutasındaki ordunun bir kurşun atmadan ve savunma yapmadan, Selanik'i 9 Kasım 1912'de bırakmış olmasıdır. Esat Paşa'nın savunduğu Yanya ile Hasan Rıza Paşa'nın savunduğu İşkodra büyük bir direniş göstermiştir.⁵¹

⁴⁹ Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2009, s.27; Deniz Kurt-Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt-I*, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2020 ,s.83 ; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.116; Karacagil, *"Balkan Savaşlarında Osmanlı ..."*, s.79; Kapucu-Korkmaz, *a.g.e.*, s.32-35; Hv.K.K.lığı, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi*, 100. Yıl Özel Sayısı, Hv.Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2011, s.55.

⁵⁰ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.84; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.80,81; Kurt, *a.g.t.*, s.11.

⁵¹Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.81; Kansu Vd.,*a.g.e.*, s.132; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.124,125; Yalçın, *THG 1911-1950*, s.38.

2.2. Şark Cephesine Sevk Edilen Hava Müfrezesi

Şark Cephesine iki Harlan tipi uçak tahsis edilmiştir. Hava Müfrezesi Komutanı olarak Yüzbaşı Cemal Bey görevlendirilmiştir. Müfrezesi Personeli; Alman Pilotlar Jahnow ve Rentzel, 3 Türk Subayı, 2 Alman uçak makinisti ve 15 Er'den oluşmaktadır. Müfrezesi Kırkkilise (Kırklareli)'ne sevk edilmiştir.⁵²

Şark Cephesi Ordu Karargâhı, Lüleburgaz'da bulunuyordu. Ordu Komutanı Abdullah Paşa'ydı. Seferberliğin 17. gününde 77.000 asker toplanmıştı. Oysa burada 450.000 asker olması gerekiyordu. Savaşın başlamasından bir gün evvel 15 Ekim 1912 tarihinde, Başkomutanlık Şark Ordusundan hava keşfi yapılmasını talep etmiştir. Bu keşif yapılamamıştır. Uçaklar Kırklareli'ne intikal ettiğinden beri açık havada kalmışlar, uçuş yapmamış olduklarından motor aksamlarında paslanma olmuştur. Bulgarların ileri harekâtı sonrasında, buradaki 2 uçak Bulgarların eline geçmiştir. Uçakların emniyeti için Ordu Karargâhının bulunduğu Lüleburgaz yerine daha emniyetli bir meydana konuşlanması gerektiği değerlendirilmiştir.⁵³

22-24 Ekim 1912 tarihleri arasında Bulgarlar ile yapılan Kırklareli Muharebesi'ni Osmanlı ordusu kaybetmiştir. Bu muharebe sonrasında, bu orduya emrinde bulunan iki adet Harlan uçağı terk edilmiştir. Uçakların tahrip edilme durumu şüphelidir.⁵⁴ Osmanlı ordusu, 29 Ekim - 2 Kasım tarihlerinde Bulgar ordusu ile yapılan Lüleburgaz Savaşı'nı kaybetmiştir. Osmanlı ordusu, Başkomutanlık Vekâletinin 14 Kasım 1912 tarihli emri ile Çatalca hattına çekilerek burada savunma düzeni tertip etmiştir. Bu zaman zarfında ilk defa 29 Kasım 1912 tarihinde Büyük Çekmece-Terkos Hattında Teğmen Nuri tarafından keşif yapılmıştır. Bu aynı zamanda Türk pilotun yaptığı ilk uzun mesafeli keşif faaliyetidir. Pilot Teğmen Nuri, ilk keşfi yapması sebebiyle 50 Osmanlı Lirası para ile ödüllendirilmiştir.⁵⁵

Harekât esnasında başarılı keşif yapan ve diğer görevleri ile fedakârlık yapan havacıların ödüllendirilmesi 10. Kolordu Komutanı Korgeneral Hakkı

⁵²Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.74.

⁵³Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.79,80; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.118.

⁵⁴Ünalp, *a.g.m.*, s.17; Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.89; Şen, *a.g.t.*, s.66.

⁵⁵Kurter, *a.g.e.C-I*, s.127.

tarafından Başkomutanlık Vekâletine önerilmiş ve bu kapsamda Pilot Yüzbaşı Fesa Bey de başarılı uçuşu için ödüle teklif edilmiştir.⁵⁶

2.3. Edirne Savunmasına Tahsis Edilen Hava Müfrezesi

Edirne Savunması için bir hava müfrezesi görevlendirilmiş, hava birliğine iki (2) uçak tahsis edilmiştir. Müfreme oldukça geç bir zamanda demiryolu ile bölgeye sevk edilmek üzere trene bindirilmiştir. Bulgarların ileri yürüyüşü, Osmanlı Ordularının geri çekilmesi sonrasında uçakların sevkıyatı tamamlanamamıştır.⁵⁷

İspartakule'de vagon içinde bekletilen uçakların Yeşilköy'de konuşlandırılması öngörülmüştür. Bunun için Müfreme Komutanı Yüzbaşı Refik tarafından Genel Karargah'a yazılar yazılmış ancak cevap alınamamıştır. Müfreme Komutanı, hava birliğini Yeşilköy'e geri çekmiştir. Yeşilköy'de, uçuşa hazır olmak üzere bazı tedbirler almıştır.⁵⁸ 03 Aralık 1912 tarihinde Yunanlar dışında diğer devletler ile ateşkes imzalanmıştır.⁵⁹

Bulgarlar Edirne kuşatmasında balon kullanmıştır. Ayrıca uçaklar ile havadan yoğun keşifte bulunmuşlardır. Bu kapsamda; havadan fotoğraf çekmişler ve halka yönelik olarak uçaklarla bildiriler atmışlardır. Bu bildirilerde Osmanlı hükümeti ile savaştıklarını ve Müslüman halk ile bir sorunları olmadığını belirtmekte ve Edirne savunmasına katılanların teslim olmalarını istemektedirler. Başka bildirilerinde ise Yanya'nın teslim olması ve Gelibolu'da Türk yenilgisinden sonra Edirne'ye 140.000 kişilik bir ordunun hücum ettiğinden bahsedilmekteydi.⁶⁰ Bulgarlar Edirne'yi ele geçirebilmek için Osmanlı askerinin ve halkının moralini bozmak istiyorlardı. Bu maksatla hava gücünü yoğun olarak kullanmışlardır. 31 Ekim, 30 Kasım, 2 Aralık tarihlerinde, uçaklardan bildiriler atılmıştır.⁶¹

⁵⁶THT 1912-1914, s.93,94.

⁵⁷Keyüsk, THT 1912-1914, s.74.

⁵⁸ MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (MSB Arşivi), BHK-226-145-001-22-(EK02-Yeşilköy Hava Okulundan Başkomutanlık Vekaleti'ne Rapor-04 Kasım 1912); Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.117; Kansu Vd.,a.g.e., s.132; Keyüsk, THT 1912-1914, s.82-84; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.122,123; Orhan Aydar,*Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara,1948, s.42.

⁵⁹ Davud Kapucu-Erdal Korkmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri*, Karakum Yayınları, Ankara,2020, s.34.

⁶⁰ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.87; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.126,127; Keyüsk, THT 1912-1914, s.87,103.

⁶¹ Kansu Vd.,a.g.e., s.132,133; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.118; Şen, *a.g.t.*, s.69.

Edirne Savunmasında, Osmanlı Ordu birlikleri olan Komutanı Mehmet Şükrü Paşa, Edirne'ye bir uçak gönderilmesini talep etmiştir. Ancak Edirne Kalesine tahsis edilen, Hava Müfrez Komutanlığı, Yeşilköy'de konuşluydu. Bir uçağın havadan 210 km. uzaklığa gitmesi ve geri dönmesi mümkün değildi.⁶²

Uçağın göreve gidip geri dönecek yakıt seviyesi yetersizdi. Hava Birliği Komutanının, yakıtın yeterliliği ve düşman üzerinde bulunma süresi konusunda tereddütler vardı. Fransız Pilot Granil'e görev yapması teklif edilmiştir. Granil, görevin zorluğu ve Bulgarların eline geçme endişesi ile kabul etmemiştir. Granil daha önce bir uçağın kırım yapmasına sebep olmuştu. Bu defa da görevden kaçındığından diğer Fransız personel ile birlikte Granil'in sözleşmesi iptal edilmiştir. Yine Fransız uçak makinistlerin görevine bu süreçte son verilmiştir.⁶³

2.4. Ateşkes Döneminde Osmanlı Ordusunun Hava Faaliyeti

03 Aralık 1912 tarihinde Bulgaristan ile ateşkes imzalanmıştır. 5 Aralık 1912 tarihinde ateşkesin uygulamasına dair protokol imzalanmıştır. Bu protokolün bir maddesinde göre havadan keşif yapılmaması kararlaştırılmıştır. Londra'da yapılan barış konferansı sonuçsuz kalmıştır.⁶⁴ Balkan Savaşlarının ilk safhasında, Osmanlı hava gücünün uygun ve efektif kullanılmadığını burada belirtmek gerekir. Bunun sebebi ise havacılığın, dirayetli ve yetkin bir subayın sevk ve idaresinde yapılandırılmamasıdır. Gereksiz yere uçaklar kaybedilmiştir. Nitekim dönemin tanıklarından olan Kurmay Albay Süreyya Bey bu konuyu bu şekilde anlatmaktadır.⁶⁵ Personelin korunması yönündeki çabaların savaş şartlarında oldukça değerli olduğunu belirtmek gerekir.

Ateşkesin başladığı 03 Aralık 1912 tarihi itibarıyla Yeşilköy (Ayastefanos) Hava Meydanı'nda Osmanlı ve Prens Celalettin isimli 2 deperdussin, 2 adet R.E.P., 2 adet Bristol olmak üzere 6 uçak bulunuyordu. R.E.P Okulundan mezun olan ve pilotlukları onaylanan personel şunlardır. Teğmen Nuri, Yüzbaşı Salim (İlkuçan), Yüzbaşı Fevzi ve Teğmen Mithat Tuncel görevliydi. Eğitimini henüz tamamlamamış olan ve İngiltere Bristol Hava Okulundan çağrılan

⁶² Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.88; ŞEN, *a.g.t.*, s.68; Ünalp, *a.g.m.*, s.18.

⁶³ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.132; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.125,126; Mustafa Gökhan Erdemli, *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Eskişehir Osmangazi Ün. Sos. Bil. Enst., Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2011, s.9-11.

⁶⁴ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.90; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.133.

⁶⁵ İlmen, *a.g.e.*, s.108.

personel ise eğitimlerine devam ediyordu. Bunlar; Teğmen Fazıl, Üsteğmen Fethi ve Teğmen Mehmet Ali Beylerdi.⁶⁶

Ateşkes döneminde personel yapısında bazı gelişmeler olmuştur. Görevli Alman pilotlar Jahnow ve Rentzel mevcut uçaklarla uçmayı ret ediyorlardı. Yüzbaşı Refik ve Teğmen Şükrü havacılıktan ayrılmıştır. Teğmen Yusuf Kenan Bey de daha önce havacılıktan ayrılmıştı. Yüzbaşı Mehmet Cemal, Tayyare Mektebi Müdürlüğü görevinde bulunuyordu. Teğmen Salim Batur pilotluğu bırakmış, Teğmen Abdullah ise Yunanlara esir olmuştu. Abdullah esir olarak Selanik'te bulunuyordu.

Ateşkes döneminde taraflar arasında görüşmelerden bir çözüm bulunamamıştır. Balkan ülkelerinin kendi aralarında savaşın yeniden başlayacağı zamanda, Osmanlı idaresinde önemli bazı gelişmeler olmuştur. 23 Ocak 1913 tarihinde, İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından, Osmanlı hükümet merkezine tarihte "Bab-ı Ali Baskını" olarak geçen baskın yapılmıştır. Bu olayda Harbiye Nazırı ve yaveri Yakup Cemil tarafından öldürülmüş, hükümet istifaya zorlanmıştır.⁶⁷ Yeni kurulan hükümet, Mahmut Şevket Paşa başkanlığında kurulmuştur. Mahmut Şevket Paşa aynı zamanda Harbiye Nazırı olmuştur. Ahmet İzzet Paşa ise Başkomutan Vekili olmuştur.

2.5. Ateşkes Sonrasında Osmanlı Ordu Hava Faaliyeti

03 Şubat 1913 tarihinde ateşkes sona ermiş ve Bulgarlar, Edirne'ye yoğun bir saldırı başlatmıştır. 4-5 Şubat 1913 tarihlerinde Bulgar uçakları, Edirne'yi bombalamışlardır. Bulgar havacılar, tarihi Selimiye Camii'ne de bomba atmışlar ancak Cami'ye isabet etmemiştir.⁶⁸ 6 Şubat 1913 tarihinde bir Yunan uçağı, Limni Adası Mondros Limanından havalanıp, Çanakale Boğazı içinde bulunan Türk donamasına bomba atmıştır. Bombalar gemilere isabet etmemiştir. Türk ateşiyle yaralanan uçak, Gökçeada civarında denize zorunlu iniş yapmıştır.⁶⁹ Bu günlerde Hava Okulu Müdürü Binbaşı Mehmet Cemal Bey'in görevine son verilmiştir. Mehmet Cemal Bey aynı gün, Yeşilköy Hava

⁶⁶ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.133; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.127.

⁶⁷ Yalçın, *THG 1911-1950*, s.41; Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.91.

⁶⁸ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.138; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.99; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.131; Şen, *a.g.t.*, s.66; Yalçın, "Hava Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı ...", s.255; Ergüder Gediz, *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi (1911-1918)*, Hv.K.K.lığı, s.52.

⁶⁹ Karacağil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.121.

Okulu üzerinde uçuş yaparken kaza geçirmiştir. Bu kazada, REP tipi uçak kullanılamaz hale gelmiştir.⁷⁰

3 Şubat 1913 tarihinde Tayyare Mektebi Müdürlüğü, Edirne savunması için beş aydır istenilen uçak talebine cevap vermiştir. Cevapta Edirne savunmasına, uçak gönderilememesinin gerekçeleri bildirilmiştir. Buna göre; pilotların tecrübe yetersizliği bulunuyordu, uçaktaki yakıtın bölgeye gidip gelecek kadar yeterli olamayacağı konusu ve yedek parça sorunu gerekçe olarak belirtilmiştir. Osmanlı birlikleri tarafından, 11 Şubat 1913 tarihinde Edirne'nin, Güneydoğusunda Hacılar Ezanı mevkiine yanlışlıkla inen Bulgar uçağına el konulmuştur. Uçak, Rus yapısıydı ve pilotu da Rus Nicolas'tı. Yine bugünlerde bir Bulgar uçağı daha düşmüştür. Bulgar Pilot ve Rasıtı ölmüştür. Bulgarlar bu gelişmeler üzerine uçuşları durdurmuştur.⁷¹

11 Şubat 1913 tarihinde Bulgar ordusu, sabit balon ile keşif faaliyetinde bulunmuştur. Bunun üzerine Şubat ortalarında, Gelibolu'da bulunan Osmanlı birlikleri emrine bir hava müfrezesi gönderilmiştir.⁷² Müfrezeye, uçak olarak Mars tipi bir uçak verilmiştir. Alman Pilot Walter Fray, Üsteğmen Fethi Bey, Alman Rasıt Yüzbaşı Birkner ve Teğmen Salim Batur buraya gönderilmiştir. 22 Şubat 1913 Tarihinde Pilot Yüzbaşı Fesa ve Rasıt Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey, Silivri üzerinde iki saate yakın keşifte bulunmuşlardır. Bu görevde, yerden açılan ateşle uçak 3-4 yerinden yaralanmıştır.⁷³ Bu keşif Çatalca Muharebesinin kazanılmasına büyük katkılar sağlamıştır.⁷⁴

Yüzbaşı Salim (İlkuçan)'ın anılarından, 1913 yılı Şubat ayı içerisinde Süreyya İlmen'in yine havacılık teşkilatı başında olduğu anlaşılmaktadır. Kurmay Albay Süreyya Bey 25 Şubat 1913 tarihli raporunda; Osmanlı havacılığında yapılanları ve yapılamayanları değerlendirmiştir. Havacılara gerekli önem verilmezse, Osmanlı ordusunun pilot bulamayacağı uyarısında bulunmuştur. Albay İlmen, Avrupa'da pilotlara verilen teşviklerden bahsetmiştir. Albay bu raporundan bir

⁷⁰ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.94.

⁷¹ Karacağil, "Balkan Savaşlarında Osmanlı ...", s.84; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.133; Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.93.

⁷² Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.93.

⁷³ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.94; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.144; Karacağil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.120.

⁷⁴ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.135; Erdemli, *a.g.t.*, s.11.

gün sonra, bir kere daha görevinden alınmıştır. Bu defa, Çatalca'da teşkil edilen 4. Kolordu Kurmay Başkanlığına atanmıştır.⁷⁵

Osmanlı Genel Karargâhı, Bulgarların Çatalca hattında genel bir taarruz hazırlığı içinde olduğunu tahmin ediyordu. 10. Kolordu Kurmay Başkanı Yarbey Enver Bey, Rasit Kurmay Binbaşı Sedat (Doğruer) ile Pilot Üsteğmen Fethi Bey'den bir hava keşfi yapmalarını emretmiştir. Uçuş heyeti, 1913 yılı Şubat ortalarında yaptıkları bu görevde geç kalmışlar ve dönüşte hava kararmıştır. Yeşilköy Meydanı'nda pist kenarlarına işaret için ateşler yakılmıştır. Heyet, bu işaretlerin yardımıyla yere emniyetle iniş yapmıştır. Bu olay, Türk havacılık tarihinin, plansız olarak gerçekleştirilen ilk gece uçuşudur.⁷⁶

05 Mart 1913 tarihinde Başkomutanlık Karargâhı tarafından, Harbiye Nezaretine bir yazı gönderilmiştir. Yazıda, havacıların çabaları yetersiz bulunmakta ve eleştirilmektedir. Tayyare Mektebi Müdürü'nün bilgisine başvurularak, gerekli tedbirlerin alınması ve uçaklardan daha iyi yararlanılması talep edilmektedir. Bu dönemde, Başkomutanlık Vekâletharekâta kullanılmak üzere balon temini için ayrıca girişimde bulunmuştur. Bu girişimlerin sonucunda, Berlin'den, Parseval tipi bir güdümlü balon satın alınmıştır. Yunanlar, Yanya kalesini 6 Mart tarihinde ele geçirmiştir. "Epir Uçak Müfrezesi" ile Osmanlı birlikleri üzerine el bombaları atmışlardır. Bu arada Alman Rasit Yüzbaşı Birkner ile sözleşme iptal edilmiştir. Bu kararın alınmasında iki sebep bulunuyordu. Türk subayları bu konuda yetişmiş ve eğitilmiş hale gelmişlerdi. Bir diğeri ise Osmanlı Ordusunun gizliğinin korunması düşüncesi idi.

Bu dönemde Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey, Kurmay Binbaşı Sedat Bey, Kenan Beyler ile Kurmay Yarbey Enver Bey rasitlik görevi yapmaktaydılar.⁷⁷ 1913 yılı Mart ayında Osmanlı havacıları başarılı birçok hava keşfi yapmıştır.⁷⁸ Sözleşme yapılan yabancılardan Alman Pilot Mario Scherff, en çok gayret eden kişiydi. Mart Ayı içinde Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey ile Çatalca hattı üzerinde keşif uçuşları yapmışlardır. Bu dönemde Almanya'dan alınan Mars uçağı ve bazı

⁷⁵ İlmen, *a.g.e.*, s.114; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.135, 255,256; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.138, Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.119.

⁷⁶ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.135; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.135.

⁷⁷ Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.91; Yalçın, *THG 1911-1950*, s.42.

⁷⁸ *MSB ATASE Arşivi*, BLH-174-69-1-3 (EK03-Hava Keşfi).

personel de gelmişti. Bu personel ile sözleşmelerin gecikmesi ve ödemelerinin yapılmaması bazı sorunlara neden olmuştur. Nitekim harekâtın ikinci safhasında görevli olan Alman Pilot Walter Fray, havanın bozuk olması sebebiyle uçuş yapmak istememiştir. Benzeri hadiselerin olmaması için Başkomutanlık Vekaleti ile Havacılık birimleri arasında yazışmalar yapılmıştır. Yine bu dönemde, Eski Hava Mektebi Müdürü Binbaşı Mehmet Cemal Bey'in havacılık komisyonu çalışanlarını itham edici mektubu gündem olmuştur. Mehmet Cemal Bey'e göre havacılar büyük fedakârlık yapmalarına rağmen, üst makamların hava okulu idaresine aşırı müdahaleleri olmuştur. Satın alınan uçakların kusurları ile yapılan diğer yanlışlar maddeler halinde anlatılmıştır.⁷⁹

22 Mart 1913 tarihinde Alman Pilot Schreff'in Çorlu keşfine çıkarak; Kumburgaz-Çorlu-Çerkezköy-Akalan keşfi Bulgarların durumunu tespit etmiş ve önemli katkılar sağlamıştır. Bu keşifte, Değirmenköy bölgesinde 600 kadar çadır ve hareket halinde arabalar görülmüştür. Bulgar askerleri görülmüş, Şahbaz bölgesinde küçük bir ordugâh tespit edilmiştir. Aynı görevde, Çukurçengel bölgesinde askeri çadırlar ve hastane çadırı tespit edilmiştir. Alman Pilot Schreff, bu başarılı keşif görevi sonucunda 15 lira ile ödüllendirilmiştir. 24 Mart tarihinde ise Pilot Üsteğmen Fethi ile Kurmay Yarbay Enver Bey'in Karadeniz sahilini kapsayan keşifleri olmuştur. 29 Mart'ta Pilot Schreff ile Rasıdî Yüzbaşı Kemal Bey, Karaorman bölgesinde yeni keşif faaliyetinde bulunmuştur.⁸⁰

Başkomutanlık Vekâleti'nin 29 Mart 1913 tarihli emriyle; savaş gücü olmayan 4. Kolordu lağv edilmiştir. Burada Kurmay Başkanı olarak görevli bulunan Kurmay Albay Süreyya Bey, havacılığa nezaret etmek ve destek olmak üzere İstanbul'a gönderilmiştir.⁸¹ Süreyya Bey, bu hadiseyle birlikte üçüncü defa havacılık işleri ile görevlendirilmiş oluyordu. Bu zaman aralığında bazı subayların pilot olmak üzere istekleri olmuş ve şartları uygun olanlar kabul edilmiştir. Bunlardan biri de Hasan Tahsin (Kevenk) Bey'dir. Osmanlı ordusunun büyük çabasına rağmen 26 Mart 1913 tarihinde Edirne şehri Bulgarların eline geçmiştir.

⁷⁹Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.160-176; Yalçın, *THHST 1913-2009*, s.27; Şen, *a.g.t.*, s.69-74; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.136-142.

⁸⁰ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.132,136,138; Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.95; MSB Arşivi, BLH-174-69-1-13; Fatma Rezzan Ünalp, "Balkan Savaşı Döneminde Türk Havacılığı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu*, 13-14 Aralık 2012/İstanbul, Hv.Bsm. ve Neş.K.lığı, Ankara, 2015, s.86.

⁸¹ İlmen, *a.g.e.*, s.119; Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.98.

Bulgarların bütün güçleriyle, İstanbul'u ele geçirmek istedikleri haberini alan Rus Çarlığı buna mani olmak üzere harekete geçmiştir. Zira İstanbul, Ruslar için de çok önemliydi ve Bulgarların eline geçmesini kesinlikle istemiyorlardı. Bu arada, Osmanlı havacılığı için satın alınan balon, Parseval Fabrikası tarafından üretimi tamamlanmıştır. Fabrika tarafından, güdümlü balonun, yerinde görülerek teslim alınması için Osmanlı Yönetimi bilgilendirilmiştir.

Kurmay Albay Süreyya Bey'in İstanbul'da göreve başladığı gün, Genel Müfettiş olan Hüseyin Hüsnü Paşa tarafından balonun kabulü için yurtdışına göreve gitmesi ve balonu incelemesi emredilmiştir. İnceleme heyetinde Bnb. Mehmet Ali Bey bulunuyordu. Süreyya Bey'in talebi ile heyete başarılı pilot, Teğmen Nuri Bey de dahil edilmiştir. Askeri Heyet, Berlin'de Askeri Ataşe Vekili Yüzbaşı Fuat Bey ile görüşürler ve heyete Yzb. Fuat Bey de dâhiledilmiştir. Heyet, Nisan ayı içerisinde, üç deneme yaparak balonun uygun olduğunu İstanbul'a bildirmiştir.⁸² Heyet tarafından, ihtiyaç olan bazı mühimmat ve yedek parçaların da alımı yapılmıştır. Harlan Uçak Fabrikası'na yapılan ziyarette, Osmanlı ordusu için hazine garantili 8-10 uçak teklifi yapılmıştır. Balonu kullanmak ve Türk personele öğretmek üzere, Alman Kaptan Hackstetter ve iki Alman balon makinisti ile sözleşme yapılmıştır.⁸³ Alman Pilot Walter Fray, kendisi ile ilgili olumsuz gelişmelere itiraz etmiştir. Kendisine, Bristol tipi uçakla olumsuz hava koşullarında uçuşunun istendiğini ifade etmiştir. Oysa kendisinin, Taube ve Mars tipi uçaklarla uçuşunu belirtmektedir. Bu dönemde İstanbul'da, Sahra Topçusu Atış Okulu Komutanı olan Alman Albay Tupchevski bir rapor hazırlamıştır. Rapora göre; savaşta başarısızlığın sebebi Osmanlı Genelkurmayıdır. Askerin ikmal ve erzak sorunu çözülememiştir. Komutanlar; askerlerle iletişimde sorunlar yaşamaktadır. Komutanlar, askerin, iaşe, giyim ve sağlık gibi sorunları ile ilgilenmemiştir.⁸⁴ Şartlar gereği ilgilenememiş olma ihtimali daha yüksektir. Havacılık yeni gelişmekte olan bir sahaydı. Alman Pilot Walter Fray'ın yaşadığı hadiselerin benzeri ile Türk pilotlar da karşılaşmışlardır. 30 Mayıs 1913 tarihinde Londra Sint James

⁸²Genkur. ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C.III*, 6.Ks. (1908-1920), Ankara, 1996, s.302,303; Yalçın, *THHST 1913-2009*, s.28; İlmen, *a.g.e.*, s.122; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.138.

⁸³Kurter, *a.g.e.C-I*, s.143-148.

⁸⁴Kurter, *a.g.e.C-I*, s.149.

Saray'ında, Balkan Savaşı'na son veren barış antlaşması imzalanmıştır.⁸⁵ Buna göre;

- a) Osmanlı İmparatorluğu Midye-Enez hattının batısından çekilmiş,
- b) Girit Yunanistan'a bırakılmış,
- c) Ege Adalarının durumu büyük devletlere bırakılmış,
- ç) Arnavutluğa bağımsızlık verilmiş,
- d) Mali Sorunlar için Paris'te bir toplantı yapılması kararlaştırılmış,
- e) Savaş esirleri hukuksal düzenleme ile değiştirilecektir.

Londra Antlaşması ile Balkan Savaşlarının ilk safhası sona ermiştir. Tarafların işgal ettikleri toprak miktarı konusunda anlaşamamışlardır. Bu durum yeni sorunlara ve yeni bir savaşa sebep olmuştur.

1913 yılının Haziran ayı içerisinde, Alman Pilot Scfreff psikolojik rahatsızlığı gerekçesiyle Osmanlı Hava gücünden ayrılmıştır. Bu gelişme ile Osmanlı ordusunda pilot ve makinist olarak yabancı personel kalmamıştır.⁸⁶ Osmanlı hava gücünün sevk ve idaresi, pilotları, teknik personeli tamamen Türklerden oluşuyordu.

2.6. Balkan Savaşlarının İkinci Safhasında Osmanlı Askeri Havacılığı ve Harekât Faaliyeti

Balkan ülkelerinin arasında yeni bir savaş durumu meydana gelmişti. Kurmay Yarbay Enver Bey, Genel Karargâhı'nın 2. Şubesine bir yazı göndermiştir. Yazıda, Süreyya Bey'in havacılıkla ilgili hazırladığı, havacılık teşkilatının durumu sorulmaktadır. Bu günlerde bir diğer gelişme, uçakların bir harekâtta kara unsurları ile birlikte karadan araçlarla sevki için özel taşıma araçları yapılması hadisesidir. Süreyya Bey, Almanya'da bulunduğu sırada benzeri bir aracı sipariş etmiş ancak yolda Sırplar el koymuştu. İstenilen aracın imali için yapılan araştırmada 400 TL. maliyeti olması sebebiyle vazgeçilmiştir. Eldeki imkânlarla uçakların demonte edilerek taşınması planlanmıştır. 11 Haziran 1913 tarihi Osmanlı siyaseti bakımından oldukça önemli bir tarihtir. Sadrazam

⁸⁵ Murat Köylü, *Türk Siyasi Tarihi 1789-1980*, Kripto Yayınları, Ankara, 2017, s.128; Kapucu-Korkmaz, *a.g.e.*, s.35,36; Kapucu-Korkmaz, *a.g.e.*, s.34,35.

⁸⁶ Kansu Vd.,*a.g.e.*, s.138.

ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Divanyolu'nda bir suikasta uğramış, Paşa hayatını kaybetmiştir.⁸⁷

Eski Hava Okulu Müdürü Mehmet Cemal Bey, görevinden alındıktan sonra, havacılık komisyonuna yönelik bazı suçlamalarda bulunmuştu. 15 Haziran 1913 tarihinde konu edilen suçlamalara Harbiye Bakanlığı Fen KıtalarıMüstahkemGenelMüfettişliği cevap vermiştir. Özet olarak Cemal Bey'in iddialarının yersiz ve bir öfke sonucu yazıldığı belirtilmiştir. Hava Okulu Müdürlüğüne, Cemal Bey'den sonra Binbaşı Mehmet Ali Bey ve daha sonra Binbaşı Veli Bey görevlendirilmiştir. 14 Haziran 1913 tarihinde, Osmanlı Hava Kuvvetlerinde görev alan Pilot MarioScherff ile iki Alman uçak makinistin görevlerine de son verilmiştir.⁸⁸ Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti tarafından, 21 Mayıs 1913 tarihinde Yeşilköy Hava Okulu'nun özel durumu dikkate alınarak bir muhafız bölüğü teşkilata dâhil edilmiştir. Bu muhafız birliğinin, komutanının rütbesi yüzbaşydı. Muhafız birliğinde bir Teğmen ve 150 asker bulunacaktı.⁸⁹

Osmanlı hava gücünde, yalnız Fransız Pilot Mr.Bresson, bir uçak makinisti ve bir modelci görevine devam ediyordu. Bu sıralarda, Rasıt olarak görev alan subaylara eğitim vermesi için Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey görevlendirilmiştir. Pilot Teğmen Nuri Bey'in, uçağı ile Hava Okulu'nda açılan Rasıt Kurslarında görev alması emredilmiştir.⁹⁰Haziran ayı içerisinde bir diğer önemli havacılık olayı, Almanya'dan satın alınan balon ile ilgili gelişmelerdi. Eğitim ve uçuşlar halen yapılmamıştı. Diğer taraftan görevli personelin sözleşmede belirtilen ücretlerinin ödenmemesi sorun olmuştu. Parseval Fabrikası, İstanbul temsilcisi Mr. Proksiper, bu duruma dikkat çekmiş ve ödemelerin yapılmasını hatırlatan bir talebi olmuştur. Yükümlülüklerinin 03 Temmuz'da sona ereceğı belirtilen yazıda, Haziran ve Temmuz için planlanan 10 uçuş ile gidiş-dönüş yollukları talep edilmiştir.⁹¹ Almanya'dan temin edilen balon, büyük gayretlerle ve güçlkle İstanbul'a getirilmişti. Uzun süre geçmesine rağmen aktif edilmemesi ve Türk personelin eğitilmemesi dönemin kritik şartlarının bir sonucuydu.

⁸⁷Kurter, *a.g.e.C-I*, s.152.

⁸⁸Kurter, *a.g.e.C-I*, s.152-154.

⁸⁹ MSB Arşivi; BLH-177-83-6 (EK05-Yeşliköy Tayyare Okulu Teşkilatına Muhafız Birliği Dahil Edilmesi).

⁹⁰Aydar, *a.g.e.*, s.44,45; Yalçın, *THHST 1913-2009*, s.27; Ünalp, *a.g.m.*, s.21; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.120;Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.97.

⁹¹Kurter, *a.g.e.C-I*, s.152-154.

Osmanlı ordusunun ileri harekâtında hava gücünde yalnız Türk personel vardı. Yalnız Türklerden oluşan bir hava birliği, ilk defa harekât görevine katılmıştır.⁹² Uçakların kısa zamanda yoğun uçuş yapması sebebiyle, bakımlarının detaylı olarak yapılması gerekiyordu. Oysa yeterli teknik personel bulunmuyordu. Bu maksatla, Osmanlı Deniz Bakanlığı'ndan teknik personel talep edilmiştir. Teğmen rütbesinde dört deniz subayı, Osmanlı hava gücünde görevlendirilmiştir. Bu deniz subayları İbrahim Murat, Hüseyin İsmail, Mehmet Yahya ve Ömer Seyit Beylerdir.⁹³

3. Türk Ordusunun İleri Yürüyüşü ve Edirne ile Kırklareli'nin Geri Alınması

Balkan Savaşlarının ilk aşamasında Bulgaristan, çok fazla toprak işgal etmişti. Diğer devletler, bu durumdan rahatsızdı. Bulgaristan, kendisine karşı bir ittifak olacağını bildiğinden, 29 Haziran 1913'de Sırbistan ve Yunanistan'a hızlı bir saldırı başlatmıştır. Romanya, Dobruca bölgesindeki talepleri sebebiyle, Bulgaristan'a saldırarak kendi sınırlarında toprak elde etmiştir.⁹⁴ Bulgaristan, Osmanlı topraklarından Londra Antlaşması'nda belirtilen sınıra çekilmemişti. Avrupalı ülkelerin tarafsız kalacağı anlaşıldığından, Osmanlı ordusu 13 Temmuz 1913 tarihinde ileri harekâta başlamıştır.⁹⁵ Osmanlı ordusunun ileri harekâta başlaması sonrasında, Bulgarlar savaşmaya cesaret edememişlerdir. Bulgar askeri birlikleri, kısa sürede teslim olmuşlardır. Osmanlı ordusu tarafından esir alınan Bulgar askerleri, silahları kendilerine teslim edilerek ülkelerine gönderilmiştir. Osmanlı ordularının ileri harekâtında, Osmanlı uçaklarının, savaşın olduğu cepheye gitmelerine karar verilmişti. İhtiyaç duyulan yakıt, ikmal malzemesi ve seyyar hangarların tespit edilen bölgeye arabalar ile sevk edilmesi kararlaştırılmıştır. Harekât için görevlendirilen, REP ve Mars tipi iki uçak cephede keşif faaliyeti yapmıştır. Harekât esnasında, Mars tipi uçağa üç yerinden kurşun isabet etmiştir. Bulgarlar geri çekilirken, köprüleri tahrip etmiştir. Osmanlı orduları, ileri harekâtı devam ettirerek, 23

⁹² Yalçın, *Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı*, s.160.

⁹³ Kansu Vd., *a.g.e.*, s.138; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.112,113; Yalçın, "Hava Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı ...", s.255.

⁹⁴ Ünalp, *a.g.m.*, s.20; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.121; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.138.

⁹⁵ Yalçın, *THHST 1913-2009*, s.29; Kapucu-Korkmaz, *a.g.e.*, s.35; Kurt, *a.g.t.*, s.13.

Temmuz 1913 tarihi itibarıyla Kırklareli ve Edirne dâhil Doğu Rumeli'ni geri almıştır.⁹⁶

17 Temmuz tarihinde, iki Osmanlı uçağı Yeşilköy Hava Okulundan, uçarak Çorlu Hava Meydanına intikal ettiler. Bu harekâтта; Komutan Yüzbaşı Fesa Bey'di. Personel olarak; Yüzbaşı Salim ve Yüzbaşı Refik, Üsteğmen Fethi, Teğmen Nuri ve Teğmen Fazıl görev almıştır. 22 Temmuz 1913 tarihinde Edirne, Bulgar işgalinden kurtarılmıştır. 23 Temmuz tarihinde Hava Pilot Üsteğmen Fethi Bey ve Rasit Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey'in görevli olduğu Mars tipi uçak, Babaeski'den kalkıp Dimetoka üzerinden Edirne'ye intikal etmiştir.⁹⁷

Türk Hava Müfrezesi Komutanlığı, kara birliklerinin unsurun sağ ve sol cenahında keşif faaliyetinde bulunmuştur. Çorlu, Hava Meydanı olarak kullanılmıştır. 23 Temmuz sabahı; Teğmen Nuri, Çorlu'dan Üzünköprü'ye intikal etmiştir. Akşam saatlerinde ise Nuri Bey, Edirne'ye uçmuştur. Ancak yakıt olmaması sebebiyle, bölgede yeni keşifler yapılamamıştır. Bu hava müfrezesinin Komutanı Pilot Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey, Bristol tipi uçakla 26 Temmuz 1913 tarihinde Babaeski'den Kırklareli'ne uçuş yapmıştır. Bu harekât süresinde, Edirne ve Kırklareli'nde yeni hava meydanları teşkil edilmiştir. Yeşilköy Hava Okulu tarafından, mevcut olan yakıt, ikmal malzemeleri ve diğer donanımlar bu meydanlara sevk edilmiştir.⁹⁸

Bu dönemde karşılaşılan önemli sorunlardan biri, bakım ve onarım için Yeşilköy Hava Okulu'nun yeterli teçhizat ve tezgâhının olmamasıydı. Burada, küçük bir atölye bulunuyordu. Yeşilköy Hava Atölyesi'nin imkânları çok sınırlıydı. Kırılan, kopan ve bozulan parçalar, Zeytinburnu Askeri Fabrikası'nda yapılıyordu. Harbiye Nezareti, Askeri Fabrikaya uçakların parçalarına öncelik verilmesini ve bekletilmeden işlem yapılmasını emretmiştir. Ancak burada gecikmeler devam etmiştir. 18 Ağustos 1913 tarihinde Yeşilköy Hava Okulu Müdürü Binbaşı Veli Bey, konu ile ilgili olarak Başkomutanlık Vekâletine bir yazı yazmıştır.

Resmi yazıda, 200-300 lira ile bir torna tezgâhı ve ağaç kesecek tezgâh alınamadığından, küçük bir vida veya benzeri malzemeler için yurt dışına

⁹⁶Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.114-116; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.156, 157.

⁹⁷Kansu Vd., *a.g.e.*, s.139; Ünalp, *a.g.m.*, s.20.

⁹⁸Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.102; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.156, 157.

binlerce lira ödendiği belirtilmiştir. Binbaşı Veli Bey imzalı resmi yazıda; Bahriye Nezaretine bağlı Askeri Fabrikalarda; kullanılmayan, envanterden çıkarılan, hurda tezgâhların belge ve senet karşılığında, Yeşilköy Hava Okuluna verilmesi talep edilmiştir.⁹⁹ Bu yazışmalar; yaşanan zor şartları ve ülkenin harp sanayi olarak sorunlarını göstermektedir.

05 Ağustos 1913 tarihinde, güçlkle temin edilen yakıt Edirne ve Kırkkilise (Kırklareli) Meydanı'na gönderilmiştir. Yine bu günlerde bir diğer olumlu gelişme uzun süredir İstanbul'da bekleyen, Parseval tipi balonun denenmesi olmuştur. Balon, Alman ve Türk personel tarafından kullanılmıştır. İlk denemede; Yeşilköy-Baruthane-Bakırköy-Yenikapı-Beyazıt üzerinde bir uçuş rotası çizmiştir. Harbiye Nezareti ve Kasımpaşa Bahriye Nezareti selamlanmıştır. Daha sonra Beyoğlu-Topkapı-Davutpaşa istikametinde devam edilmiş ve Yeşilköy'e intikal edilmiştir. Bu ilk balon uçuşu 72 dakika sürmüştür.¹⁰⁰

Kurmay Albay Süreyya İlmen, bu ilk balon uçuşunu Yeşilköy'de izlemiştir. Kurmay Albay burada, gazetecilere bir mülakat vermiştir. Mülakatta, Osmanlı Hava Kuvvetleri ile ilgili öngörülerini açıklamıştır. Buna göre; Hava Okulu büyütülecek ve genişletilecektir. Bu işlemler tamamlandığında; sekiz (8) hangar, birer adet onarım atölyesi, erat kışlası, subay dairesi, garaj, hastane, çamaşırhane, hamam, mutfak, yedek parça deposu ve benzin deposu olması öngörülmekteydi.¹⁰¹ Balon ile ilgili olumlu gelişme olmamış ve balon bir daha kullanılmamıştır. Bunun sebebi, dönemin Hava Okulu yönetiminin, balonun kullanılması konusunda farklı düşünmesidir. Bu yönetimin, Alman personel ile ilişkilerin gergin olduğu kaynaklarda yer almaktadır.¹⁰² Bu dönemde yapılan değerlendirmede yaşanan sorunlar olarak; mali yetersizlikler, sevk ve idare sorunu, genel bilgi eksikliğine vurgu yapılmıştır.¹⁰³ Osmanlı İmparatorluğu ilk defa Balkan Savaşlarında, uçakları havacılığı savaşta başarı ile kullanmıştır.

⁹⁹ MSB Arşivi, BLH-177-83-6-44-(Ek02:Hava Okulu Müdürü Binbaşı Veli Bey'in Resmi Yazısı); Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.122; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.122,123; Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.106.

¹⁰⁰ İlmen, *a.g.e.*, s.155,156; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.139,140; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.160-162.

¹⁰¹ İlmen, *a.g.e.*, s.154; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.160-162.

¹⁰²Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.156.

¹⁰³Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.201.

4. Balkan Savaşlarının Sona Ermesi ve Savaşta Osmanlı Havacılığının Kayıpları

10 Ağustos 1913 tarihinde Bükreş Barış Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmayla, Romanya, Sırbistan, Yunanistan ve Bulgaristan arasında antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşma ile Balkan Savaşları sona ermiştir. Osmanlı İmparatorluğu Meriç'in batısında yer alan topraklarını kaybetmiştir.¹⁰⁴ Balkan Savaşları sonucunda, 500.000 civarında Osmanlı yurttaşı göçmen olmuş, 630.000 Türk katledilmiştir. Keza Osmanlı nüfusu 4.500.000 kişi azalırken Balkanlar sınırlı bir bölge dışında kaybedilmiştir.¹⁰⁵ Osmanlı İmparatorluğu'nun yüzyıllardır Balkanlarda egemen olduğu Türk toprakları, Balkan ülkeleri tarafından dönemin bazı büyük devletlerinin politik ve askeri desteği ile elden çıkmış ve kaybedilmiştir.

Osmanlı uçakları, sık aralıklarla yerden açılan dost ateşine maruz kalmaktaydı. Bu sorunu çözmek için uçaklara tanıtıcı işaretler yapılması yazışmalara konu olmuştur. Dönemin uçaklarının aşağıdan görülecek şekilde istikamet dümeni, kanat altlarına kırmızı zemin üzerine beyaz renkte ay yıldız Türk bayrağı resmedilmiştir. Bazı uçaklarda ise kanat altı ve tüm kuyruk kısmı kırmızı boyanmış, istikamet dümeni ve dikey stabilize üzerine Türk bayrağını gösteren uygulamalar yapılmıştır.¹⁰⁶ Antlaşmanın yapıldığı 10 Ağustos 1913 tarihinde, Pilot Üsteğmen Fethi Bey ve Rasit Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey'in görevli olduğu askeri uçak, 150 metre yükseklikten Meriç Nehri'ne düşmüştür. Uçak ağır kırım geçirmiş olduğundan kullanılamayacak kadar hasarlanmış ve envanterden çıkmıştır. Personel hafif yaralanarak kurtulmuştur.¹⁰⁷

İleri harekâtın sona erdiği bir zamanda 29 Ekim 1913 tarihinde bir Osmanlı uçağının yaptığı görev, Türk askeri havacılığı için oldukça önemlidir. Bu Osmanlı uçağı, Kırkkilise-Yeşilköy uçuşunu gerçekleştirmesi planlanmıştı. Ancak pusuladan kaynaklanan 15 derecelik bir yanılma ile yanlışlıkla ilk defa Marmara Denizi geçilmiştir. Pilot Yüzbaşı Salim (İlkuçan) ile Rasit olarak görevli Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey'in uçağı Manyas taraflarına inmişler ve geceyi orada geçirmişlerdir. Türk havacılar, 30 Ekim 1913 tarihinde önce

¹⁰⁴Resimlerle Havacılık Tarihi, s.8.

¹⁰⁵ Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2021, s.37.

¹⁰⁶Kurter, *a.g.e.C-I*, s.166; Şen, *a.g.t.*, s.78.

¹⁰⁷Yalçın, *THG 1911-1950*, s.44; Ünalp, *a.g.m.*, s.20; Kansu Vd., *a.g.e.*, s.139.

Bandırma sonra Yeşilköy'e uçmuşlardır. Bu şekilde Marmara Denizi, havadan ikinci defa geçilmiştir.¹⁰⁸

22 Eylül 1913 tarihinde Pilot Teğmen Nuri ile Rasıtı Teğmen Sadık Bey, "Prens Celalattin" isimli "Deperdussin" tipi uçakla Tunca ile Meriç Nehri arasında bir yere düşmüşlerdir. Uçak küçük bir kırım geçirmiş, uçucular hafif yaralarla kurtulmuştur. Bu uçak bilahare onarılarak yeniden uçar hale gelmiştir.¹⁰⁹

Kurmay Albay Süreyya Bey'in, 23 Eylül 1913 tarihli bir havacılık raporu bulunmaktadır. Bu raporda, Osmanlı havacılığının durumu anlatılmaktadır. Kurmay Subay Süreyya; "Eğer bir sınıfın bütçede tahsisatı yoksa gelişemez, zaten bugüne kadar yapılanlar da bin bir türlü zorluk içerisinde, itirazlar ve ret cevaplarına rağmen, adeta dilenerek, koparıldı." demektedir. Kurmay Subay Süreyya Bey, gelecekte yeterli bir hava gücü için; Balkanlarda ve Anadolu'da kurulması gereken hava birimlerini belirlemiştir. Belirtilen yerlerde; balonlar, balon parkları, uçak hangarları ve uçaklar için yapılması gereken askeri yapıları açıklamaktadır. Rapora göre; yedi uçak birliği ve benzeri bir balon teşkilatı öngörülmüştür. Erzurum, Erzincan, İstanbul, Ankara, Eskişehir, Yozgat ve Sivas balon ve uçaklar için öngörülen merkezlerdir.¹¹⁰

İkinci Balkan Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu ile Bulgaristan arasında 29 Eylül 1913 tarihinde imzalanan İstanbul Antlaşması ile sona ermiştir.¹¹¹ Bu harekâtta Osmanlı havacıları, yüksek eğitim seviyeleri ile daha dinamik ve uzun süreli savaş harekâtı görevi yapmışlardır. Bulgar havacılar bu durumu; "Sanki Balkan Savaşı'nın henüz sona ermediği mesajını veriyorlardı." şeklinde ifade etmektedir.¹¹² Osmanlı hava gücü, bu dönemde uzun bir süre hava keşiflerine devam etmiştir. Bu görevlerde, Türk Havacılık tarihinde ilkler olarak geçen uzun mesafeli uçuşlar yapılmıştır.

¹⁰⁸ Aydar, *a.g.e.*, s.50,51; Kansu Vd.,*a.g.e.*, s.140; Keyüsk, *THT 1912-1914*, s.130; 100. Yıl Özel Sayısı, s.55.

¹⁰⁹ Kansu Vd.,*a.g.e.*, s.139.

¹¹⁰ Yalçın, *THHST 1913-2009*, s.31; İlmen, *a.g.e.*, s.1123-127; Kurter, *a.g.e.C-I*, s.166,167.

¹¹¹ Kurt-Korkmaz, *a.g.e.*, s.107; Karacagil, *Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*, s.123.

¹¹² Ünalp, *a.g.m.*, s.22.

Sonuç

İtalya emperyal bir politika ile Trablusgarp topraklarını işgal ettiği 1911 yılı, Türk havacılığının da kuruluş yılıdır. Osmanlı İmparatorluğu, Trablusgarp Savaşı'na henüz kurulu bir hava gücü olmamasına rağmen yabancı (Alman-Fransız) pilot ve makinistlerle sözleşmeler yapmış, uçak temin etmiş ve cepheye sevk etmiştir. Sevkiyat, sözleşmeli personelin isteksizliği nedeniyle başarılı olamamıştır. Uçaklar ilk defa Trablusgarp Savaşı'nda, İtalya tarafından Osmanlı ordusuna karşı kullanılmıştır. İtalyan uçakları yalnız keşif yapmamış, bomba atmış, bildiler atmış ve psikolojik harekâta uçaklar kullanılmıştır. Keza İtalyanların, Osmanlı sağlık çadırlarını bombalaması da hava gücü tarihinde oldukça kötü bir uygulama olarak burada tarihe geçmiştir. Dolayısıyla havacılık geleneğine kötü bir ilk burada yazılmıştır. Osmanlı ordusu da bu savaşta ilk defa hava savunma görevi yapmıştır. Bu kapsamda; Türkler uçak ele geçirmiş ve pilot esir almıştır.

Trablusgarp Savaşı sona ermeden Balkan Savaşları başlamıştır. Bu savaşın ilk aşamasında, Doğu ve Batı Ordularına gönderilen uçak birlikleri verimli olmadılar. Bunun başlıca sebepleri; uygun bir askeri havacılık yönetiminin olmaması, havacılığa önemli katkıları olan Kurmay Albay Süreyya Bey'in görevinden alınması ve askeri havacılık tecrübesinin olmamasıdır. Osmanlı ordusu bu savaşta, Alman ve Fransız hava personeli ile sözleşmeler yapmıştır. Ne var ki yabancı personelden verimli sonuçlar alınmamıştır. Bununla birlikte, yabancı hava personeli savaşın ilk aşamasında keşif başta olmak üzere bazı görevler yapmıştır.¹¹³ Esasen bir ülkenin kendisini ancak kendi askerleri ile savunması gerçeği burada bir kere daha öne çıkmıştır. Bir ülkenin istiklâl ve istikbalinin garantisi, ülkesine bağlı profesyonel insan gücüdür.

Türk havacılar, Balkan Savaşlarının ilk aşamasında, eğitimlerini tamamlamamışlarından dolayı harekâta etkin olamamıştır. Yabancı personelin deneyimlerinden yararlanmış olmaları açıktır. Birinci Balkan Savaşı esnasında gerçekleşen ateşkes döneminde, Türk havacıların keşif ve gözetleme yapma kabiliyeti gelişmiştir. Eğitimi yetersiz olan pilotlar Yeşilköy Hava Okulu'nda eğitimlerine devam etmiştir. İkinci Balkan Savaşı öncesi yabancı personel genel olarak Osmanlı hava gücünden ayrılmıştır. Bu yönüyle Osmanlı

¹¹³ Osman Yalçın, "Hava Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı ve Çalışmaları", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı:21, ISSN:1305-5992, Ankara Güz 2014, s.254.

ordusunun ileri harekâtı ve sonrasında Türk havacılar görev yapmışlardır. Bu görevleri esnasında yapmış oldukları keşifler, Türk komuta heyetine karar vermede önemli katkılar sağlamıştır.

Savaş sonunda Osmanlı havacılığı, toplamda sekiz uçağını harekât sürecinde bir uçağını da Sırp'ların el koyması ile kaybetmiştir. Kayıp uçak sayısı dokuzdur. Teğmen Abdullah'ın Selanik'te Yunanlara esir düşmesi dışında personel kaybı yoktur. Bulgaristan'ın ise bir uçağı Türkler tarafından zorunlu iniş sonrasında ele geçirilmiştir. Bu uçağın pilotu esir alınmıştır. Keza bir diğere Bulgar uçağı düşmüş pilot ile rasit hayatını kaybetmiştir. Bulgarlar bu gelişmelerden sonra uçuşları durdurmak zorunda kalmışlardır. Türk Hava Kuvvetlerinin keşif uçuşları, özellikle Edirne'nin geri alınması sonrasında çok yoğunlaşmıştır.

20 yüzyılın ilk yıllarında, balon kullanılması oldukça önemliydi. Osmanlı ordusu da balon tedarik etmesine rağmen kullanılması konusunda başarılı bir sonuç almak mümkün olmamıştır. Bu olumsuz sonuca; havacılığın yeni olması, personelin sınırlı olması, savaş şartları ve politik durumun etki ettiği değerlendirilmektedir. Şüphesiz en önemli dört sorun vardı. Bunlar: Eğitimli yeterli personelin olmaması, güçlü ve dirayetli bir subayın komutasında uygun bir hava teşkilatı ve yönetim kurulamaması, endüstri alanında yetersizliklerin bir sonucu olarak Türk havacılığının yurtdışına bağımlı olması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun mali olarak gücünün sınırlı olmasından kaynaklanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun dağılma yılları ile havacılığın en önemli gelişmesi olarak kabul edilen uçağın icadı aynı yıllara denk gelmektedir. Türk idareciler olumsuz koşullara rağmen havacılığa büyük önem vermişler ve modern bir hava gücünün temellerini atmışlardır. Ne var ki ideal bir idari mekanizma her zaman çağın imkan ve kabiliyetlerini kullanma yanında özgün olarak gelişmek zorundadır. Havacılık teknoloji ağırlıklı ve oldukça yüksek maliyetli (halen aynı) bir sahadır. Bu alanda başarılı olabilmenin önemli faktörlerinden biri de diğere ülkeler ile eş zamanlı aynı yüksek teknoloji ürünlerini geliştirebilme ve dünyada bunu kabul ettirebilme iradesiyle doğrudan ilişkilidir. Osmanlı İmparatorluğu, sanayii devriminden beri yaşadığı zor koşulları gereği bu alanda teknolojik bir birikime sahip değildi. Bu sebeple Balkan Savaşları adeta ödünç personel gücü ile başlamış, harbin devamı içerisinde ise milli unsurlar başat hale gelmeye başlamıştır. Şüphe yok ki buy millileşme süreci yalnız

personel gücü ile değil kullanılan silah sistemleri, teçhizatları, mühimmatları, doktrinleri ile yerli ve özgün olmak zorundadır.

Şüphesiz bu çalışmada öne çıkarılması gereken önemli bir sonuç hava kuvvetlerinin kullanım konseptidir. Çalışmada da belirtildiği gibi uygun yönetim ve şartların oluşturulması mevcut hava gücünün varlığı kadar önemlidir. Balkan Savaşları yıllarında yeterli ve deneyimli bir hava gücü olmayan Osmanlı ordusu bu sorunlar sebebiyle önemli ölçüde uçaklarını kaybetmiştir. Personel kaybı olmaması ise o dönem için oldukça olumlu bir sonuçtur.

Havacılık artık semaların da ötesinde yüzlerce kilometre yüksekte uzayın derinliklerinde hava ve uzay gücü olarak gelişmiş ülkelerde yapılanmış, ülkelerin bağımsızlığı için hava ve uzay gücüne her zamankinden daha önemli bir ihtiyaç duyulmaktadır. Türk Milleti havacılığın gerekliliğini oldukça erken görme fırsatını yakalamıştır. Şüphe yok ki gelecekte de önemi giderek artan hava ve uzay gücünün en önemli ihtiyacı; kurumsallaşma, profesyonelleşme, yeterli mali kaynak ile milli imkân ve kabiliyetlerin yeterince kullanılabilmesidir. Türk havacılığının ilk yılları ile ilgili son cümle ve bir tespit şu olabilir; "Gök Vatanın ilkmüdafileri, savaşların küllerinden doğmuştur."

KAYNAKLAR

Arşivler

- MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (MSB ATASE Arşivi), MSB ATASE Arşivi, BLH-174-69-1-3.
MSB ATASE Arşivi, BLH-226-145-001-22.
MSB ATASE Arşivi, BLH-177-83-6-44.
MSB ATASE Arşivi, BLH-179-92-1-23.
MSB ATASE Arşivi, BHK-226-145-001-26.
Resim ve Fotoğraflar: Yeşilköy Hava Müze K.lığı ve ATASE Arşivi.
Salname-i Serveti Fünun, İstanbul, 1910.

Basılı Kitaplar

- Aksan, Y. (2007). Çanakkale, Bizbize Yay., Ertem Matbaası, Ankara.
Armaoğlu, F. (1999). 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789–1914, TTK, 2. Baskı, Ankara.
Armaoğlu, F. (2000). 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Alkım Yayınları, 17. Baskı, İstanbul.
Avcı C. (2009). Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara.
Aydar, O. (1948). Uçan Süvariler, Ulus Basımevi, Ankara.
Beyoğlu S. (2015). "Türk Havacılığının Doğuş Yılları", Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012/İstanbul, Hv.Bsm. ve Neş.K.lığı, Ankara.
Ebuzziya Abdurrahman Velid (2020). Tayyarecilik Mazisi-Ehemiyeti-Günümüz Gelişmeleri-Geleceği, (Çev. Aden Esen), Pavotek, İstanbul.
Erdoğan M. (1986). Hava Gücü ve Savaş, Genkur.Bsm., Ankara, 1986.
Fırtına, H.İ. (2009). Orgeneral Muzaffer ERGÜDER'in havacılık Anıları 1922-1930, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
Gediz, E. (?). Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi (1911-1918), HV.K.K.lığı, Ankara.
Genkur. ATASE. (1996). Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C.III, 6.Ks. (1908-1920), Ankara.
Gülten, Z. (2010). Havacılık Tarihinde Yeşilköy, HHO Yayınları, Hv. Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara.

- Hv.K.K.lığı. (1968). *Resimlerle Havacılık Tarihi*, Etimesgut Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara.
- İlmen, S. (1947). *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul.
- Kansu, Y., Şensöz, S.-Öztuna, Y. (1971). *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hv.Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara.
- Kapucu, D., Korkmaz, E. (2020). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınları, Ankara.
- Keyüsk, M. (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914 Birinci Kitap*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir.
- Kural, F. (1974). *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.K.K.lığı Basımı, Ankara.
- Kurt, D.-Korkmaz, E. (2020). *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi Cilt-I*, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara.
- Kurter, A. (2006). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-I (1910-1914)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2. Baskı, İstanbul.
- Kürüz, M.E. (2019). "Kuruluşundan 1.Dünya Savaşı'na Kadar Türk Hava Kuvvetlerine Yapılan Yardım ve Bağışlar (1911-1914)", Hava Kuvvetleri Dergisi, Yıl:2019, Sayı: 383, Ankara.
- Köylü, M. (2017). *Türk Siyasi Tarihi 1789-1980*, Kripto Yayınları, Ankara.
- Nikolajsen, O. (2005). *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Dutch Aviation Society, Netherlands, 2005.
- Öztuna, Y. (2006). *Avrupa Türkiyesi'ni Kaybımız/Rumeli'nin Elden Çıkışı*, Babıali Kültür Yayıncılığı, İstanbul.
- Şen, S. (1992). *Türkiye'de Modernleşme Ordu ve Askeri Havacılık*, İ.Ü. Sos.Bil.Enst., Yük.Lis.Tezi, İstanbul.
- Ünalp, F.R. (2015). "Balkan Savaşı Döneminde Türk Havacılığı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012/İstanbul*, Hv.Bsm. ve Neş.K.lığı, Ankara.
- Van, N. (2012). *Journey From Istanbul to Cairo and the First Turkish Air Martyrs: Fethi, Sadık And Nuri Beys*, Ozean Journal of Social Sciences 5(3).
- Yalçın, O. (2004). *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi*, Gazi Üniv. Sos.Bil. Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Yalçın, O. (2008). *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Gazi Üniv. Sos.Bil. Enst., Doktora Tezi, Ankara.
- Yalçın, O. (2017). *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

- Yalçın, O. (2010). "Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu (20-22 Mayıs 2009 - İstanbul)", *On İkinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri - II*, Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Yalçın, O. (2015). "Savaş Uçakları ve Balonlar", *Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Devleti*, (Edt. Ali ASLAN-Mustafa SELÇUK), Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- Yalçın, O. (2009). *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara.
- Yalçın, O. (2021). *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.
- Tezler, Makaleler ve Süreli Yayınlar**
- Erdemli, M.G. (2011). *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Eskişehir Osmangazi Ün. Sos. Bil.Enst., Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Hv.K.K.lığı (1927). *Hava Mecmuası*, 15 Mayıs 1927.
- Hv.K.K.lığı (2011). *Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi*, 100. Yıl Özel Sayısı, Hv. Bsm. ve Neş. Md. lüğü, Ankara.
- Kapucu. D. (2015). *1909-1939 Yılları Arasında Yapılan Yurtiçi ve Yurtdışı Askeri Hava Seyahatleri*, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Karacagil, Ö.K. (2012). "Balkan Savaşlarında Osmanlı Devletinde Havacılık Faaliyetleri", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 200, Ekim 2012, s.73-90.
- Karacagil, Ö.K. (2013), "Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ayrıntı Basımevi, Ankara, s.111-123.
- Kurt E. (2011). *Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Salname-i Serveti Fünun*, İstanbul, 1910.
- Ünalp, F. R. (2015). "Balkan Savaşı Döneminde Türk Havacılığı", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012-İstanbul*, Hv. Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, s.15-24.
- Yalçın, O. (2015). "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, s.229-260.

- Yalçın, O. (2014). "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: 'Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi", *Mediterranean Journal of Humanities-Akdeniz İnsan Bilimleri Dergisi (MJH)*, IV/2, DOI: 10.13114/MJH.201428448, s. 327-347.
- Yalçın, O. (2021).,"Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *bilgi dergisi,Kış: 2021/Sayı: 96.*, s.147-176.
- Yalçın, O. (2014). "Hava Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı ve Çalışmaları", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı:21, ISSN:1305-5992, Ankara Güz 2014, s.251-280.
- Yalçın, O. (2015). "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015.

İnternet Kaynakları

- [http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1911-13/03.asp/\(E.T.:18.02.2021\)](http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1911-13/03.asp/(E.T.:18.02.2021)).
- [https://islamansiklopedisi.org.tr/balkan-savasi/\(E.T.:15.02.2021\)](https://islamansiklopedisi.org.tr/balkan-savasi/(E.T.:15.02.2021)).
- [https://islamansiklopedisi.org.tr/sirbistan/\(E.T.:15.02.2021\)](https://islamansiklopedisi.org.tr/sirbistan/(E.T.:15.02.2021)).
- [http://sofia.emb.mfa.gov.tr/Mission/ShowSpeech/557/\(E.T.:15.02.2021\)](http://sofia.emb.mfa.gov.tr/Mission/ShowSpeech/557/(E.T.:15.02.2021)).
- [http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1911-13/03.asp/\(E.T.:18.02.2021\)](http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1911-13/03.asp/(E.T.:18.02.2021)).

EK-02-03-04-05-Balkan Savaşlarında Osmanlı Hava HarekâtıBelgeleri

