

Birinci Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti'nde Tayyareler için Rasıtların Yetiştirilmesi

Derya Geçili¹

Araştırma Makalesi

Öz

İnsanoğlu uçmak için ilk önce doğadaki bazı canlıların kanatlarını kullanmıştır. Ancak kanatlar, insan gücünü taşımaya yeterli gelmediğinden tayyareler yapılmıştır. Avrupalı devletlerin sanayileşmesiyle birlikte tayyareler ve buna bağlı olarak havacılıktaki gelişmeler hız kazanmıştır. Havacılık yolunda başlayan gelişmelerden zamanla Osmanlı Devleti de etkilenmiştir. Birinci Dünya Savaşı, Avrupalı devletler arasında başlayıp tüm dünyaya yayılan ilk küresel savaştır. Başta, Osmanlı Devleti bu büyük savaşa tarafsızlığını ilan etmiştir. Ancak, Almanya ile gizli ittifak anlaşmaları imzaladıktan sonra savaşa dâhil olmuştur. Osmanlı Devleti, savaş sırasında tayyarelerin önemini fark ederek personel ve diğer ihtiyaçları karşılamaya çalışmıştır. Havacılık faaliyetlerinin daha sağlıklı ve verimli yürütülmesi amacıyla 1916 yılı sonlarında Harbiye Dairesine bağlı Umur-ı Havaiye Müfettişliği (Hava Müfettişliği) açılmıştır. Hava Müfettişliği özellikle deniz tayyarelerine rasıtlı sınıfının yetiştirilmesi amacıyla Almanya Hava kuvvetlerinde incelemeler yapmıştır. Ayrıca, rasıt ihtiyacının karşılanabilmesi için kurslar açılmasına karar verilmiştir. Kursların idaresi ve talebelere verilecek eğitim üzerine bir nizamname uygulamaya geçirilmiştir. Aşağıda tayyare rasıtlarının yetiştirilmesi için yapılan çalışmalar anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Rasıt,
Tayyare,
Osmanlı Devleti,
Dünya Savaşı

Makale Hakkında

Gönderim Tarihi
20.09.2022
Kabul Tarihi
04.04.2023

Training Air Observers for Aircraft in the Ottoman State During the First World War

Abstract

Humans first used the wings of some living creatures in nature to fly. However, airplanes were built because the wings were not enough to carry humans. The developments related to airplanes and aviation gained momentum after the industrialization of European states. The Ottoman State was also affected by the developments that started on the aviation road over time. The First World War was the first global war that started between European states and spread all over the world. The Ottoman State declared its neutrality in this great war at first. However, it was later involved in the war after signing secret alliance agreements with Germany. Realizing the importance of airplanes during the war, the Ottoman State tried to meet personnel and other needs. To perform aviation activities accurately and more efficiently, the Air Affairs Inspectorate was opened at the end of 1916 under the War Office. The Air Affairs Inspectorate performed investigations in the German Air Force, especially to train air observers for seaplanes. Also, it was decided to open courses to meet the need for students. A regulation on the administration of the courses and the training to be given to the students was then put into practice. The efforts for training air observers are explained below.

Keywords

Air Observer,
Aircraft,
Ottoman State,
World War

Article Info

Received
20.09.2022
Accepted
04.04.2023

¹ Doç. Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, degecili@hotmail.com, 0000-0002-1579-9578.

Giriş

İnsanlar, basit bir mekanik hareketle veya hareketsiz havada süzülüp gitmek için hafif uçuş vasıtaları yapmaya başlamıştır. Bazıları uçmak ve süzülme için kuşlar gibi kanatlara ihtiyaçları olduğunu düşünürken bazıları da havadan daha hafif olunmasını gerektiğini savunmuştur. Bu ayrı ayrı esaslar sonucunda havacılık ortaya çıkmıştır (Tayyareler ve Tayyarecilik, 1927: 3). Avrupa’da sanayileşmeyle birlikte havacılık alanında çalışmalar hız kazanmıştır. Devletlerin nasıl kara ve deniz kuvvetleri varsa zamanla, hava kuvvetleri de olmuştur (Tayyare Cemiyeti Mecmuası, 1925: 3). Osmanlı Devleti’nde havacılık alanında ilk kesin adımlar, 1911 yılında atılmıştır. Bu tarihte İtalya’nın Trablusgarp’a saldırması ile On İki Ada kaybedilmiştir. Trablusgarp Savaşı sırasında keşifler yapılamadığından, Kuzey Afrika ile bağlantı sağlanamamıştır. Bu savaştan sonra, yurt savunmasında yararlanmak üzere havacılıkla ilgilenilmeye başlanmıştır (As, 2013: 556). Özellikle Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, havacılığın önemini fark ederek incelemelerde bulunmuştur. 1911’de havacılık eğitim ve öğretimi görmek üzere, Fransa’daki Bleriot Fabrikasının hava okuluna Süvari Yüzbaşı Fesa ile İstihkâm Teğmeni Yusuf Kenan efendiler pilot adayı olarak gönderilmiştir. Böylece, havacılığın önemi anlaşıldığından balon ve tayyare satın almak, pilot yetiştirmek ve hava tesislerini yaptırmak için Fen Kıtaları Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliğinin İkinci Şubesine bağlı bir Havacılık Komisyonu oluşturulmuştur (Uçarol, 1988: 20).

Birinci Dünya Savaşı, İttifak ve İtilaf devletlerinin arasında küresel bir savaştır. Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı başladıktan sonra İngiltere ile görüşmeler yaparak boğazlar ve toprak bütünlüğü konusunda güvence verilirse, savaşa girmeyeceğini bildirmiştir. Fakat İngiltere bu yaklaşıma sıcak bakmamıştır. Çünkü İngiltere ve Rusya, yapılan gizli antlaşmalarla Osmanlı Devleti topraklarını kendi aralarında paylaşmıştır. Osmanlı Devleti’nin Almanya’nın yanında savaşa girmekten başka çaresi kalmamıştır. Goben ve Breslav zırhlılarının Osmanlı Devleti tarafından satın alınması ve bunların Karadeniz’e çıkarak Rusya’nın limanlarını bombardımana tutması sonucunda savaşa dâhil olmuştur (Sükan, 2001: 7). Osmanlı Devleti’nin kara, deniz ve hava kuvvetleri cephelerde etkili rol oynamıştır. (BN. 96/2027-21: 1917).

Birinci Dünya Savaşının başlamasıyla Osmanlı Devleti’nde ıslahatlarla kara ve deniz kuvvetlerini geliştirme çalışmaları olmuştur. Teknolojik alanda yapılan askeri değişimler havacılıkta da kendisini göstermiştir. Havacılığın geliştirilebilmesi için yenilikler ve değişimlerin takip edilmesi gerektiği düşünülmüştür. Böylece bu alanda müfettişler görevlendirilerek havacılıkta uzmanlaşma çalışmalarına başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı ile birlikte harp komutanı yerine, müfettiş unvanı kullanılmıştır. Harbiye Nezareti tarafından Osmanlı Devleti harp müfettişlerinin görevleriyle ilgili bir talimatname hazırlanmıştır (MV. 215/133). Bu talimatnameye göre müfettişler doğrudan doğruya Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetine bağlı olmuştur. Müfettişlerin başlıca görevleri savaş hazırlıkları, eğitim, talim ve terbiye hakkında daimî surette incelemelerde bulunarak gördüklerini ve görüşlerini düzenli bir şekilde rapor etmektir. Müfettişlere teftişleriyle görevli oldukları genel konulara dair kumandanlıklara ve müessese amirlerine verilen emir ve talimatların içeriği düzenli bir şekilde tebliğ edilmiştir. Müfettişler teftişleriyle görevli oldukları konular hakkında ilgili kumandanlık ve amirlere gerekli tavsiye ve açıklamalarda bulunmuşlardır (U. BM II, 17/312-3).

Osmanlı Devleti’nde hava kuvvetleri Harbiye Nezaretine bağlı olarak Kıtaat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğinin kontrolü altında bulunuyordu. 1914’te hava kuvvetleri, bu müfettişliğin emrinden alınıp Muhabere ve Muvasala Şubesine bağlanarak Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliği adı verilmiştir (MV. 215/133). 1915 yılında ise tayyarelerin sayısının artmasıyla beraber Hava Şubesi açılmış, bir süre sonra Umur-ı Havaiye Müfettişliği adını almıştır. Buna bağlı olarak hemen Umur-ı Havaiye Müfettişliği Talimatnamesi hazırlanarak uygulamaya geçirilmiştir. Umur-ı Havaiye Müfettişliğiyle tayyareler hakkındaki gelişmeler ve değişiklikler takip edilmeye başlanmış, ayrıca tayyarelerin bakımları yapılabilmıştır. Umur-ı Havaiye Müfettişleri (Hava Müfettişleri) bir fırka kumandanı yetkisine sahiptiler. Hava Müfettişliği şube müdürü binbaşı, kaymakam ile mirliva rütbesinde olurdu. Heyette ise erkân reisi, yüzbaşı, binbaşı, bir yaver ile iki mülazım ve tayyareci yüzbaşı bulunurdu. Teknik konular için sivil veya askeri bir mühendis de görevlendirilirdi. Ayrıca dört kâtip (biri üçüncü sınıf mümeyyiz, biri birinci, ikisi de ikinci sınıf kâtip), iki amir ve bir odacı bulunurdu. Hava Müfettişliğinin emri altında Tayyare ve Balon Kıtaatı, Fotoğraf-Fotoğrafmetre ve Hava Rasadı şubeleri bulunuyordu. Bu şubeler, doğrudan doğruya müfettişliğin emri altında bulunmakla beraber

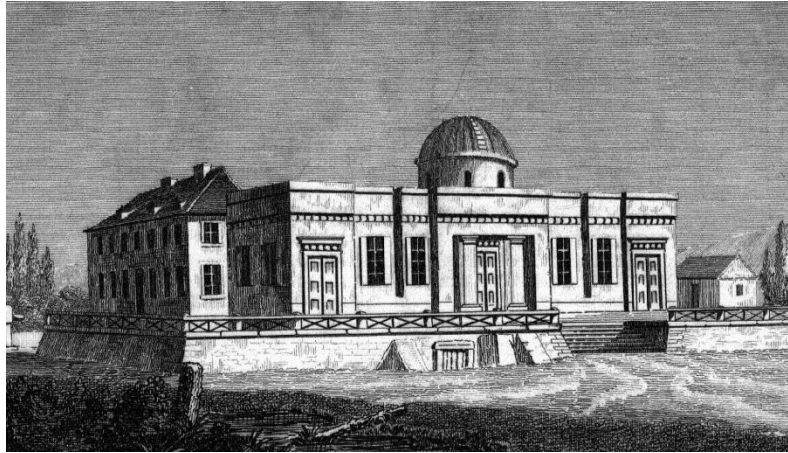
gerek giyim, maaş, tayinat, ikamet gibi idari ve gerekse seferberlik, askeri mahkemelerle efrad-ı cedide tedariki gibi diğer konular açısından dairesinin bulunduğu kolordu kumandanına bağlıydı. Müfettiş, emri altında bulunan bütün şubelerin görevlerini yerine getirip getirmediğini yılda iki defa teftiş edebilirdi. Bu teftiş sırasında havacılığa dair araç gereçlere ihtiyaç olduğunu bildirip satın alınmasına dair teklifler sunabilirdi. Bütün havacılık bütçesini Harbiye Dairesine bağlı Hava Şubesiyle ortaklaşa hazırlardı. Hava kıtaatının eşya, malzeme, alet, araç-gereçlerinin tamamlanmasına ve tedarik edilmesine ihtiyaç olduğunu bildirebilirdi. Tayyare merkezlerinin temellerinin tamirinin ve inşaatının yapılmasını teklif edebilirdi. Sivil amelenin istihdamıyla kayıtları gibi konuları hazırlamakla da mükellefi. Müfettiş, tayyare zabitelerinin talim ve terbiyesiyle devamlılığına dair esasları belirleyerek sonbahar manevralarına Hava Şubesinin katılmasını sağlardı. Havacılığa dair kanun ve nizamnamelerin hazırlanması, yeniliklerin takip edilmesi, incelenmesi ve uygun olanlarının tecrübeleri, bu konuda teklifler yapılması, yabancı orduların tayyarelerindeki değişikliklerin takip edilmesi, mesahanın yapılması, Hava Şubesine ait otomobillerin idare işleri Hava Müfettişliğinin sorumluluğu altındaydı (İ. DH, 20/1, 1335/1917). Deniz tayyareleri hakkında da 8 Nisan 1917 tarihinde Umur-ı Havaiye-i Bahriye Müfettişliği açılmıştı. Bu müfettişlik, Alman Korvet Kaptanı Goltz Efendinin emri altında olup her konuda doğrudan Bahriye Nezaretine bağlıydı. Gerek Goltz Efendi gerekse Deniz İhtiyat Yüzbaşısı Port Efendi, 29 Haziran Cumartesi gününden itibaren görevlerine başlamıştı. Goltz Efendi, kısa süre sonra müfettişliğin açılmasına ve Deniz Tayyare Mektebinin eğitim programına dair iki ayrı rapor sunmuştu. Bu rapora göre, müfettişliğin teşkili hakkında bir talimatname hazırlanarak uygulamaya geçirilmişti. Umur-ı Havaiye-i Bahriye Müfettişliğinde Bahriye Nezaretinden Kıdemli Yüzbaşı İbrahim Efendi müfettiş muavinliğine ve Mülazım Serhat Efendi ise müfettiş yaverliğine tayin edilmişti. Bahriye Nezareti tarafından açılan deniz hava istasyonları ile Deniz Tayyare Mektebi, müfettişliğin emri altındaydı. Yüzbaşı Port Efendi, İstanbul Deniz Tayyare Mektebi müdüriyetine tayin edilmişti. Mektebin gerek talim, terbiye gerekse iâşe konularında Umur-ı Havaiye-i Bahriye Müfettişliğine karşı sorumluydu. Muavinliğe ise mektep müdüriyetinde bulunan Sami Efendi görevlendirilmişti. Umur-ı Havaiye-i Bahriye Müfettişliği deniz hava istasyonlarını sıkı bir şekilde teftiş ediyor ve bunların gerek mürettebat gerekse malzeme olarak eksiklikleri için Bahriye Nezaretine müracaatta bulunuyordu. Müfettiş, teftiş raporlarının bir suretini istasyonun dâhilinde bulunduğu kolordu veya ordu kumandanına da takdim ediyordu (BN. 96/2027-22, 1917).

Havacılık teşkilatında talim, terbiye ve seferberlik konusunda yapılması gereken değişiklik ve yenilikleri etraflıca düşünerek teklif edilmesinden Hava Müfettişliği sorumlu olmuştu. Hava Müfettişliğinin incelemeleri sırasında tayyarelerde rasıtlara ihtiyaç olduğu fark edilmişti. Tayyarelerde rasıtlık yapılan iş, görev ve sorumlulukları açısından oldukça zordu. Ayrıca, rasıtlık gibi bir görevin kalifiye elemanlarla yapılması da mümkün değildi. Birinci Dünya Savaşı sırasında hava rasıtlarının eksikliğinden dolayı iyi bir eğitim alabilmeleri amacıyla Almanya'ya talebeler gönderilmişti. Eğitimlerini tamamlayan rasıtlar, tayyarelerde görevlendirilmeden önce sınava tabi tutulmuşlardır. Sınavda başarılı olanlar, hava rasıdı olarak istihdam edilmeye başlanmıştır. Aşağıda, hava rasıtlarının yetiştirilmesi için yapılan çalışmalar anlatılmıştır.

1. Rasat (Gözlem) Amacıyla Yapılan Çalışmalar

İnsanların gökyüzünü rasat etmek (gözlemlemek) fikri çok eskilere dayanmaktadır. Özellikle zaruri ihtiyaçlar doğrultusunda geçim araçları tedarik edilmeden gökyüzüne hayran olunduğundan uzay gözlemlenmiştir. Kısa süre içinde rasathaneler açılarak rasat aletleri icat edilmiştir. Bu konu üzerinde, özellikle Babil İmparatorluğu önemli çalışmalarda bulunarak mükemmel rasathaneler meydana getirmiştir. Dünyanın en eski rasathanesi Babil'deki Balos Kulesi olmuştur. Babil Rasathanesi'nde ilk gözlemler yapıldıktan sonra Mısır, Yunan, Roma, Fenike ve Kartaca gibi eski medeniyetlerin merkezlerinde de rasat kuleleri inşa edilmiştir. Avrupa'da ilk defa inşa edilen rasathane ise İngiltere'de adalarda yapılsa da en meşhuru Fransa'nın Paris Rasathanesi (1667) ile Londra'nın Greenwich Rasathanesi'dir (1675). Rasat aletlerinin bulunmasıyla farklı yerlerde ve aynı zamanda ölçümler yapıp birbiriyle karşılaştırılarak önemli bilgiler elde edilmiştir (Mektep, 1891: 63). 1780'de Mannheim Meteoroloji Cemiyeti, bir rasat şebekesi kurarak istasyonlar açmıştır. 1780-1792 yılları arasında ait hava basıncı, sıcaklık, rutubet ve rüzgâr bu istasyonlarda mukayeseli bir şekilde tespit edilebilmiştir (Uslu, 1968: 123). Bunlardan sonra Resim 1'de görüldüğü üzere Almanya'da Göttingen Üniversitesi Rasathanesi, Amerika'nın Cambridge Rasathanesi ve daha sonra bütün başkentlerle Ümit Burnu'nda

rasathaneler inşa edilmiştir. Her hükümet, kendi rasathane merkezini oluşturarak buna önem vermeye başlamıştır. (Servet-i Fünûn, 1891: 32).



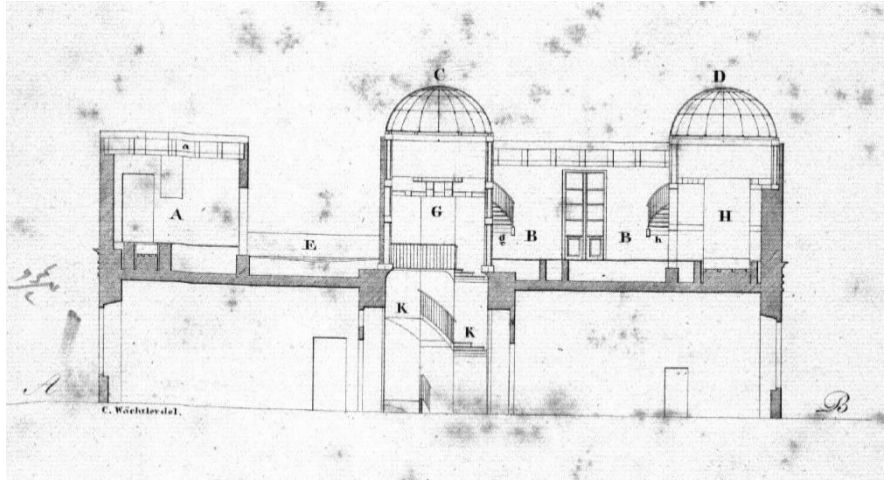
Resim 1: Almanya Göttingen Rasathanesi (İ. HR. 71/3436-19-4)

Osmanlı Devleti'nde rasathanelerle ilgili ilk çalışmalar, Fatih Sultan Mehmet zamanında Ali Kuşçu'nun Sahnı-ı Seman Medresesi'ne müderris olarak atanmasıyla başlamıştır. Ali Kuşçu, medresede hem talebe yetiştirmiş hem de astronomi üzerine eserler kaleme almıştır. Ali Kuşçu'nun vefatından sonra uzun süre rasathanelerle ilgili bir atılım olmamıştır (Gökdoğan, 1983: 1). III. Murad döneminde ortaya çıkan bir kuyruklu yıldız ise astronomiye merakı artırmıştır. Bunun üzerine İstanbul'da bir rasathane kurulmasına karar verilmiştir (Kurtoğlu, 1932:4). 1577'de Molla Takuyiddin, senede 3.000 duka altın maaşla Rasathane-i Amire'nin inşasına başlamıştır. Sonunda Takuyiddin tarafından Tophane üstünde Kule-i Cebel'de Rasathane-i Amire açılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti'nin ilk rasathanesi Beyoğlu'nda çalışmalara başlayarak dokuz büyük rasat aletiyle gökyüzünün her tarafı incelemeye alınmıştır. Bir süre sonra Şeyhülislam Kadızade Rasathane-i Amire'nin kapatılması için bazı ağır sözler söyleyerek padişahı etkilemiştir. Rasathane-i Amire şeyhülislamın etkisiyle Kılıç Ali Paşa tarafından denizden topa tutularak yerle bir edilmiştir. Bunun üzerine bir süre rasathanelerle ilgili çok fazla çalışma ve inceleme yapılmamıştır (Milli Nusal, 1339/1923: 157).

19. yüzyılda Avrupa'da modern rasathanelerin açılmaya başlamasından Osmanlı Devleti de etkilenerek yeniden incelemeler yapılmıştır. 1850'de Rasathane-i Amire'nin inşası için Viyana Rasathanesinden Mösyö Litrof ile görüşmeler yapılarak bir risale hazırlanmıştır. Bu risaleye göre; Rasathane-i Amire'nin inşa edileceği yer araba ve hayvanların gidip geldiği yollardan uzak olup çevresinde dağ ve tepeler bulunmamalıydı. Hava ile ilgili tecrübelerin yapılabilmesi için rasathane binasının dört tarafında gözlemlere engel olabilecek büyük ağaçlar olmamalıydı. Gözlem sırasında dürbünler bina içine yerleştirileceğinden bunların güvenli bir şekilde kullanılması için uygun bir bina inşa edilmeliydi. Bir takım hareketli rasat araç-gereçlerinin ihtiyaca göre güvenli şekilde dışarıya çıkarılması için pencereler geniş bir şekilde yapılmalıydı. Ayrıca her yöne doğru kolayca gözlemde bulunulabilmesi için binanın tavanı hareketli olmalıydı. Dışarıda yapılması gereken gözlemler için de rasathane girişine gayet müstahkem bir set inşa edilmeliydi. Gece ve gündüz rasat yapılmasına kolaylık sağlamak üzere görevli olanların ikametgâhları rasathaneye yakın olmalıydı (İ.HR, 71/3436-6). Rasathane için büyük rasat dürbünü, derecelere taksim edilmiş bir meridyen üzerinde dikey yüzeyde hareket eder dürbün, kuyruklu yıldızları gözlemlemek için ayrı bir dürbünle kronometre gibi araç-gereçler de bulunmalıydı. Bütün bu ihtiyaçlardan özellikle rasat dürbünleri Viyana'dan getirilebilirdi. Sadece Rasathane-i Amire'nin inşaatı tamamlanıp araç-gereçler temin edilse bile rasat olmadığından çalışmalara hemen başlanamazdı. Bu nedenle Viyana'ya rasathane üzerine eğitim almaları için Hamdi ve Ali efendilerin gönderilmesine karar verilmişti. Hamdi ve Ali efendiler eğitimlerini tamamladıktan sonra Rasathane-i Amire açılabilirdi (İ.HR, 71/3436-1-12).

1868 yılında Osmanlı Devleti'nde bir meteoroloji rasathanesi kurulmuştu. Bu rasathanenin ilk müdürü Aristide Coumbary adında bir Fransız uzman olmuştu. Rasathane-i Amire Tünel civarında bir binadaydı. Bu binanın tamiri ve bakımı sırasında Taksim'e yakın bir yere taşınmıştı. (Gökdoğan, 1983: 2). 1881'de Mektebi Sultani arsasının uygun bir tarafına inşası düşünülen rasathane için 1.050 altına

ihtiyaç duyulmuştu. Erkan-ı Harbiye zabitanı tarafından yeniden incelemeler yapılarak rasathane binası, rasat aletleriyle ilgili harita ve keşif defterlerinin hazırlanmasına karar verilmişti. Bunun üzerine rasathane müdürü Coumbary tarafından verilen resim ile bir tane defter gönderilmişti. Mekteb-i Sultani arsasının uygun bir tarafına rasathane inşasıyla bunun masrafına dair rapor hazırlanarak şehremanete gönderilmişti (İ.HR, 71/3436-3, 1299/1881).



Resim 2: Rasathane-i Amire Planı (İ.HR. 71/3436)

1881’de bir mimarla görüşmeler yapılmış, rasathane inşasıyla rasat aletleri, nakliye ve diğer masraflarının 1.100 altınla yapılabileceği bildirilmişti. Rasathane-i Amire’ye gayet mükemmel teleskoplar yerleştirilerek gökyüzü incelenmeye başlanmıştı. Resim 3’te olduğu gibi kubbe şeklinde inşa edilen rasathaneyle dürbünlerin istenildiği gibi kullanılması ve gökyüzünün incelenmesi sağlanmıştı. Rasathane-i Amire daha sonra iyi gözlemler yapılabilmesi amacıyla Maçka Kışlasına nakledilmişti. Burada 41 yıl gözlemler yapılsa da 31 Mart Olayı sonucunda Rasathane-i Amire’nin bütün araç-gereçleri yok edilmişti. 1910 yılında Rasathane-i Amire’nin, İstanbul’un en yüksek noktasına inşa edilip ufkun her tarafının gözlemlenmesine karar verilmişti. Bu amaçla Rasathane-i Amire boğaz içinde Çengelköy üstünde İcadiye denilen yerde tesis edilmişti. Bunun için de gayet mükemmel teleskoplar ve dürbünler yerleştirilmişti. Dairevi şekilde inşa edilen rasathane, dürbünlerin istenildiği gibi kullanılıp gökyüzünün incelenmesine çok uygun hale getirilmişti (Sebülürreşâd, 1913: 209).



Resim 3: Rasathanelerde Döner Kubbe Çatı (İ. HR. 71/3436).

2. Tayyare Rasitlerinin Özellikleri

Rasit; meteorolojik gözlem ve ölçüm yapan, kayıt tutan, kodlama yapan, verileri işleyen, gözlem raporlarını ileten, hava analizi ve tahmini yapan, tahminlerin ilgili yerlere iletilmesini sağlayan gözlemcidir. Havadan ve yerden bilgileri alıp bunları belli bir standart içinde hazırlayıp sunmaktadır. Rasittan önce ziraatçı, kaptan ve havacılar, barometre ve buna benzer aletlerle, buldukları mahallin havasını anlayabilir, ancak havanın ne gibi değişikliklere uğrayacağını bilemezlerdi. Bunun sonucunda,

aniden havanın etkisi altında kalıp zarar görebiliyorlardı. Bu gibi durumlar da önlemler almaya zaman kalmıyordu. Bir gemi, havayı uygun bulup denize açıldığında aniden şiddetli bir fırtınaya tutulabilir, bunun sonucunda karaya ve kayalıklara sürüklenebilirdi. Gemicilik ve ziraat için çok önemli olan bu teşkilat, bir süre sonra havacılığın da emrine verilmişti. 1911'den sonra havacılıktaki gelişmeler dolayısıyla seyirler, uzak mesafeler arasında yapılmaya başlanarak havanın durumunun öğrenilmesi önem kazanmıştı. Havanın olumsuz etkileri, yüksek süratleri dolayısıyla özellikle seyir sırasında tayyareleri daha fazla etkilemişti. Rasıt raporu almadan hareket eden bir tayyare, birkaç saat sonra çok farklı bir mevkiye gelebilirdi. Böylece hareket ettiği yer ile geldiği bölge havası birbirinden çok farklı olabilirdi. Uçuş hattı havasının nasıl olduğunu ve ne gibi değişikliklere uğrayabileceğinin daha önceden öğrenilmesi şarttı. Havacılık ile ilgili yapılan yenilikler sonucunda seyir aletleri, telsiz ve radarlar geliştirilmeye başlanmıştı. Bunun sonucunda tayyarelerin havalanamayacakları kötü hava durumu çok azalmıştı. Bu azalmada hava rasıt teşkilatının önemli rolleri olmuştu. Bir seyirde askeri, ticari, fenni ve zirai bir iş görülmesi gerektiğinden havanın hem seyir için hem de bu işler için uygun olup olmadığı, rasıt raporlarıyla belirlenirdi. Havacılık seyir aletleri ve usulleri ne kadar gelişirse gelişsin rasıt teşkilatına her zaman ihtiyaç duyulmuştu. Her ülkenin havacılık teşkilatına, arazisinin genişliğine, iklimi ile araç ve malzemelerine göre uygun yerlerde rasıt merkezleri açılmış, bu merkezler gittikçe çoğalmıştı. Bulunduğu mahalin görüşe uygun yerlerine tesis edilen bu merkezlerde, uzmanlarla ellerinde havayı gözlemlemekte kullandıkları araçları vardı. Rasıt merkezleri, telefon veya doğrudan telgrafhanelere bağlanırdı. Önemli rasıt merkezlerinin telsizleri olur veya en yakın telsizlerden istifade edilirdi. Günün belli saatlerinde havanın durumu ölçülerek alınan neticeler kendilerine mahsus usul ve şifrelerle genel merkeze bildirilirdi. Genel merkez, günün hava hallerini bir harita üzerinde tespit ederek genel hava durumunu, bilimsel açıdan belirlerdi. Ülkenin çeşitli yerlerinde rasıt merkezlerinden gelen bilgileri yayınlamak ve ilan etmek bu genel merkezin göreviydi (Celasin, 1946: 6).

Havanın gözlem ve tahminini yapmak tayyarelerin hareketlerinde büyük bir öneme sahipti. Bunun fark edilmesi üzerine tayyareci rasıtlar yetiştirilmeye başlanmıştı. Rasıtlık için yüksekten görebilme gücüne sahip olunması şarttı, bu güç herkeste bulunmasa da yetenek ve kabiliyetin uyandırılmasıyla ortaya çıkarılabılırdi. Bakış açısında bir zayıflık varsa gözlük kullanılarak telafi edilebilirdi. Tahmini görüşleri noksan olanlar, gece uçuşlarına elverişli değildi. Bu özellikleri olamayan rasıt, uçuşun üzerine yaptığı olumsuz etkilerin altında kalır ve büyük çabalarla kazandığı bilgilerini kaybederdi. Büyük zorluklarla çalışılarak kazanılan yön belirleme ve görme gücü bulutlarla kötü hava durumundan dolayı dikkati başka bir noktaya yönelttiği zamanlarda büsbütün azalır ve hatta biterdi. Harita üzerine talimler ve pusulayla yön tayini üzerine alıştırmalar yapılmadan yolun belirlenmesi hatalı olup güvenli değildi. Rasıt iyi, güçlü ve en zor zamanlarda güvenli bir şekilde görevini yapabilecek iradeye sahip olmalıydı. Doğru hareket edebilmeleri ve işlevleri açısından rasıtlık, tayyareler için çok önemli bir yerdedi. Bu nedenle rasıtların, görevlerini başarılı bir şekilde yapabilmeleri için bazı eğitimleri almaları gerekiyordu. Rasıtlar, meteorolojik veya klimatolojik bilgileri almak ve derlemek, sıcaklık, rüzgâr ve nem gibi değerleri ölçmek üzerine uzmanlaşırdı. (İ. DH, 578/40243-6-1: 1869).

Tayyarelerin kullanılmaya başlaması ile rasıtlara büyük görevler düşüyordu. Tayyarelerde rasıtların esas görevleri; bomba atmak, silah kullanmak ve keşif yapmaktı. Hava rasıdı, düşman donanmasının yerini, teşkilatını, süratini ve hangi sınıf gemilerden oluştuğunu doğrudan rapor edebilmeliydi. Sadece, düşman hakkında yanlış bilgilerin çok ağır sonuçları olacağından zor bir görev olarak kabul edilmişti. Buna göre hava rasıdının görevleri;

1. Keşif uçuşları hazırlamak
2. Doğrudan yön belirlemek konusunda tayyareciye yardımcı olmak
3. Filo uçuşlarında diğer tayyarelerle irtibatta bulunmak
4. Düşman tayyarelerini dikkatten ayırmamak ve kaçırmamak
5. Zor durumlarda keşif yapabilmek ve keşif durumlarını önemine göre tasnif ederek neticesini kumandanlığa bildirmek
6. Tayyareci ile birlikte tayyaredeki silahları kullanmak ve hava muhaberatını yapmak
7. Bomba atmak

8. Tayyaredeki telsiz, telgraf veya telefon malzemesi ile işaretleri kullanmak
9. Hava fotoğrafları çekmek
10. Tayyarecinin görevine yardımcı olmaktır.

Tayyareci rasıttan talep edilen diğer konular; görev ve sorumluluğunu tam olarak bilmeli, uçuş için büyük bir hevesi ve yukarıdan bakmaya alışkın iyi gözlere sahip olmalıydı. Yönü belirleme konusunda bilgi sahibi ve yeterli olup büyük ruhi hâkimiyet ile hızlı karar verebilecek gücü bulunmalıydı. Her yönden sağlıklı olup vücut ağırlığı 75-80 kiloyu geçmemeliydi. Görevini tam olarak anlamalı ve kavramalıydı. Sahra istihkâmları ile topçu saldırıları hakkında bilgi sahibi olmalıydı. Tayyarelerin inşaatı sırasında uçuş ve motor konusuna vakıf olmalıydı. Silah, bomba, telgraf ile diğer malzemelerin kullanım tarzında ustalığı bulunmalıydı. Hava durumunu belirleyecek kadar yeterliliği olmalıydı. Hava bölüklerinde görevlendirilen rasıtlar, aynı mıntika içinde piyade tayyaresi rasıtlığına tayin edilirse daha önce gözlem fotoğrafı alıp makineli tüfek kullanılması sırasında aldıkları bilgileri kaydedirdi. Ayrıca, uçuşlarında harita veya krokilerinde bulunmayan karışık avcı hatları ve yeni tahkimat gibi noktaları bildirirdi. Tayyareleri, fırka (grup) hava kıtaatından ayrıldığında rasıtlar durumları hakkındaki malumatları kaydedirdi (Tayyare Keşfi, Rasıd ve Pilotun Evsafi ve Vezâifi, 1920: 5).

2.1. Tayyare Rasıtlarının Uçuş Hazırlıkları

Tayyarelerden talep edilen görevlerin iyi bir şekilde yapılması, ancak rasıtların çok yüksek fikir ve görüşlere sahip olmalarıyla mümkündür. Rasıtlar önemli olan ve olmayan konuları birbirinden ayırabilmeli, kıtaat ile kumandanlığın kendilerinden ne gibi hizmetler talep ettiğini bilmeliydi. Uçuşa geçilmeden önce Erkan-ı Harbiye Kumandanlığı tarafından rasıtlar, dost ve düşman arazisi hakkındaki harita, kroki ve tayyare resimleriyle aydınlatılırdı. Ön bilgileri kazanan rasıtların, Piyade Hava Bölüğü (müfrezesi) kumandanı mevcut raporlar, krokiler ve en yeni fotoğraflarla kesin surette istifade edebilmelerini sağlardı. Ayrıca o zamana kadar tespit edilen (ileri hatlar ve düşman ateş kuvveti, makineli tüfek, bomba ve topçu kıtaatı mevzileri gibi konular), krokiler veya mat kâğıtlara çekilmiş mevzi fotoğrafları üzerine renkli kalemlerle işaretlenirdi. Rasıtların 1/25.000 mikyasındaki haritalardan fotoğraf vasıtasıyla küçültülmüş yaftaları yanlarına almaları genel bilgiler edinebilmeleri için faydalıydı. Rasıtlar, uçuşa başlamadan makineli tüfek, fotoğraf ve diğer muhabere araçlarının iyi bir durumda olup olmadığını inceleyerek her türlü eksiklikleri tamamlardı. Uçuş emrini alan rasıt, aşağıdaki sorulara cevap verebilmeliydi;

1. Görevim nedir? Keşif mıntikasının hangi kısmı ve hududu bana aittir? Hangi hatta kadar keşif yapılacaktır?
2. Kıta kumandanının arzu ve kararı nasıldır? Hangi arazi ve durum önemlidir? İlk önce ne keşfedilecektir?
3. Bizim hattımız ve düşman hattı nerededir? Düşman topçu mevzileri hakkında malum olan konular nelerdir? Düşmanın karargâhları, çadırılı ordugâhları, depoları, erkab ve ihraç istasyonları nerededir? Evvelki keşiflerde neler tespit edilmiştir?
4. Düşman nasıl top ateşine tutulabilir? Ben olsam topçu mevzileri olarak nereleri seçerim? İhtiyatları nerede istihdam ederim? Süvari nerede bulunur?
5. Cadde, demiryolu, iskele, köy, nehir ve ağır topçu mıntikası ile muhtelif kollarda buldukları noktalarda incelemelere göre hangi yollar düşmanın yürüyüşe başlaması ve devamında nazarı dikkate alınabilir? Geri mevziler nerede olabilir? İhbar edilen düşman kuvvetleri şimdi nerede bulunabilir?
6. Rüzgârın yönü, güneşin bulunduğu nokta ve alınan görev nazarı dikkate alınmak suretiyle en iyi uçuş yolu hangi istikametten olabilir? (Tayyare Keşfi, Rasıd ve Pilotun Evsafi ve Vezâifi, 1920: 5).

Rasıd, uçuştan önce her şekilde görevine hazır olmalıydı. Dost ve düşmanın durumu ile harekâtı hakkında topladığı bilgilere ek olarak yapılması muhtemel saldırıları nazarı dikkate almalıydı. Düşman tarafında cereyan eden olaylar hakkında açık ve net fikirler edinmeliydi. Bunun için uçuştan önce savaş durumunu gösteren haritaları dikkatli bir şekilde incelemesi gerektiği gibi, daha önce rasıtlar tarafından

hazırlanan raporları ve fotoğrafları da gözden geçirmeliydi. Düşman mevzilerini, istasyonlarını, çadırılı ordugâhlarıyla cephe gerisindeki tesislerini gösteren haritaların incelenmesi, durum hakkında gerçek ve açık bilgi elde edilmesine yardımcı olurdu. Uçuştan önce belirlenen konular, kroki ile gösterilirse keşif görevi oldukça kolaylaşırdı. Mevzii muharebelerinde düşman topçu mevziinin tam olarak belirlenmesi çok önemliydi. Uçuştan önce yapılan bu esaslı hazırlıklar, başarılı bir şekilde keşfin tamamlanmasını sağlardı (Şakir bin Feyzullah, 1917: 9).

2.2. *Tayyare Rasıtlarının Uçuş Sırasındaki Görevleri*

Keşif ve gözlem için yapılan uçuşlarda gereken emri, hava kıta kumandanı verirdi. Hava kıta kumandanı, düşmanın ve kendi kıtasının durumu hakkında bilgi sahibi olması gerektiği gibi çeşitli istikametlere yapılacak keşif ve gözlemlerin önemi, amacıyla ilgili havacıları aydınlatırdı. Kumanda heyetlerinden alınan genel talimata dayalı hava kıta kumandanı tarafından verilmesi gereken uçuş emirleri gayet sade ve açık olup ne gibi konularda keşif yapılacağı açıklanırdı. Talep edilen keşif hakkında yeterli bilgiler alınmadan uçuşa geçilemezdi. Daha önce yapılan bir keşif sonunda şüpheli bir durum görülürse ve bu durumun yok edilmesi için aynı mahallin yeniden keşfi istenebilirdi. Böyle bir durumda daha önceki keşfin etkisinde kalacakları düşüncesiyle sonuçları pilot ve rasıttan gizlemek uygun değildi. Rasıda konu hakkında bilgi vererek gözlemlerini daha büyük bir dikkatle yapması sağlanabilirdi. Tayyare için keşif mıntıkası olarak geniş bir saha verilmeyip dar ve derin bir mıntika tahsis edilirdi. Havadan fotoğraf alınmasının çok büyük önemi vardı, durum ve zaman müsait oldukça daima bundan istifade edilirdi. Gözle yapılan keşiflerde rasıt tahminlerinde hata yapabilir, fakat fotoğrafla her zaman gerçekler tespit edilebilirdi.

Tayyareci, deniz ve kara üzerinde kozmografyaya göre yönün belirlenmesini rasıttan isterdi. Mesela; güneş bir saatte arz üzerinde doğudan batıya doğru belli bir mesafe kat ederdi. Güneş, herhangi bir noktada görünüp bir saat sonra yine gözlemlenirse o noktadan itibaren bu zaman zarfında belli bir mesafeyi kat ettiği anlaşılırdı. Yazın doğuya doğru gidildikçe güneşin ufkun üzerinde kaldığı sürede uzardı. Petersburg'da yazın gün dönümü zamanlarında ancak iki üç saat kadar gece vardı. Kış gün dönümünde günde dört beş saatlik aydınlık olurdu. Cenuba doğru inildikçe gece ile gündüzün süresi devamlı birbirine yaklaşırdı. Süveyş Kanalı'nda veya Irak'ta senenin her bir mevsiminde gece ve gündüz birbirine çok yakındı. Uçuşlar sırasında rasıt ülkelerdeki bu saat farklarını nazarı dikkate almak zorundaydı. Ayrıca yaz dolayısıyla saatlerin ileri alındığı da unutmamalıydı. Rasıt, yönünü belirlemek için güneşten istifade edebilirdi. Gündüz, rasadın yönü belirlemek konusunda en iyi yardımcısı güneşti. (Tayyare Keşfi, Rasıd ve Pilotun Evsafi ve Vezai, 1920: 5).

Rasıdın bütün faaliyeti, tayyarenin sevk ve idaresi ile tayyarecinin zekâ ve kabiliyet derecesine dayalıydı. Rasıt, tayyare motorlarının gücünü düşünerek seyre hâkimdi. Talimat dairesindeki dikkat ve hizmetiyle tayyareyi fiilen himaye ve muhafaza ederdi. Tayyarenin her çeşit durumdaki hareket kabiliyeti (uçuş ve iniş kabiliyeti, yükleme derecesi, telsiz faaliyeti) hakkında tam bir fikir sahibi olurdu. Böylece, bu konularda bir uzman sıfatıyla doğru ve uygulanabilir emirler verip bir hava müfrezesini başarıyla sevk ve idare edebileceği gibi tayyarenin kumandanlık mevkiini de doldurabilirdi. Rasıt; ziya, telgraf ve sada muhaberatına tamamıyla vakıf olmalıydı. Ziya, telgraf ve sada işaretlerinin alınması ve verilmesindeki başarı, sadece keşiflerle topçu atışlarının isabet mahallerini bildirmek için değil, bütün uçuşlar için gerekiyordu. Rasıdın, hava durumu hakkındaki malumatı da büyük önem taşırdı. Hava cereyanlarını veya bulutları nazarı dikkate alarak uçuş istikameti değiştiğinde, bu değişikliğin neden olduğunu anlayabilirdi. Uçuş sırasında hava durumu hakkında aldığı malumatı, tayyare için faydalı bir şekilde kullanabilirdi. Rasıt büyük bir tayyarenin kumandanlığına istihdam edilirse bütün idare onun eline geçmiş sayılabilirdi. Özellikle uzun hava yolculuklarında rasıdın hava durumu hakkındaki bilgisi büyük önem taşırdı. Rasıt, çeşitli büyük ve zor görevler sırasında tayyarede çok etkili kararlar alıp uygulayabilmeliydi. Bunun için hava mürettebatının doğru ve uygun olarak seçilmesi gerekirdi. Pilot, kendisine verilen talimat dairesinde yalnız tayyareyi sevk ve idare etmekle kalmayıp, yön tayini, gözlem ve hava muharebelerinde rasıda yardım ederdi. Böylece rasıt ve pilot birbirinin yardımcısı olurlardı. Askeri tayyarelerin önemi sürekli arttığından ilmi ve fenni yeniliklere ve değişikliklere ihtiyaç duyulmuştu. Mürettebat (uçuşa iştirak eden makineli tüfek avcılarıyla monitörler dâhil) dikkatli bir şekilde seçilmeli, birbirlerinin bedenî ve manevî kuvvetlerine itimat etmeliydi. Zabit, küçük zabit ve müdür, rasıt meslekî olarak birlikte hareket edebilmeliydi. Zabitin görev ve sorumluluğu daha esaslı olduğundan en zor bir anda emrin layığıyla yerine getirilmesi ondan beklenebilirdi. Pilot, rasıdın özel

görevi ile ilgili olmayan genel meselelerde daha baskındı. Logaritmali ve sürgülü bir cetvel vasıtasıyla her istenilen zaman ve mesafe için bir tayyarenin sürati hemen bulunabilirdi. Takvimdeki doğma ve batma zamanlarını bilmek uçuş ve inişte çok faydalıydı. Uçuş sırasında güneş veya gölgenin istikameti pusulaya göre kaydedilirdi. Böylece pusula, yönün belirlenmesi konusunda düşman arazisi üzerindeki uçuşlarda rasit için yardımcı olabilecek bir vasıtaydı. (Tayyare Keşfi, Rasıd ve Pilotun Evsafi ve Vezaifi, 1920: 5).

Bir müstahkem mevki veya bir kale üzerinde uçuş yapıldığı zaman her şeyin çok açık olarak görüleceği ve keşiflerin gayet doğru ve kesin olacağı düşünülürdü. Ancak bu mevkiin gözle ve fotoğrafla yapılan keşifleri, birbirleriyle mukayese edilince sonucunun düşünülmediği gibi olmadığı ve her iki keşif arasında birtakım farkların bulunduğu anlaşılırdı. Havadan alınan fotoğraflar, rasıda uçuştan sonra düşman tayyare toplarının etkisi dışında ve bir sakinlik içinde düşman mevzilerini görüp incelemek imkânını verirdi. Bundan başka rasit uçuş sırasında gözle gördükleriyle, bu fotoğrafları karşılaştırdığında uçuş sırasındaki sürat dolayısıyla göremediği diğer birçok konuları da ortaya çıkarırdı. Fotoğraflarla düşman hududunun uygun bölümlerini veya askeri durumunu belirlemek mümkündü. Düşmanın faaliyetlerini mükemmel ve kesin bir şekilde takip edebilmek için aynı mahal veya kıtanın muhtelif zamanlarında fotoğrafı çekilirdi. Havacının fotoğrafları, haritaların düzenlenmesi konusundan büyük bir öneme sahipti. Hava fotoğraf makinelerinin tanzim ve kullanımı hakkındaki şartları, rapor ve haberlerin yazılma şekli gibi konuları rasıdın öğrenmesi gerekirdi. Hava fotoğraflarını her zabıt ve kumandanın maiyetindeki askerlerle inceleyebilmesi gerekiyordu (Tayyare Keşfi, Rasıd ve Pilotun Evsafi ve Vezaifi, 1920: 5).

Saldırı sırasında da rasit, gözlemler yaparak pilota yardımlarda bulunurdu. Pilot tarafından görülemeyen infilak noktalarını rasit haber verirdi. Havacılar, işaret vasıtasıyla kendi bataryalarını ateş açan düşman topçusu üzerine yönelerek kendilerini savunurdu. Bunun için atışa hazır çeşitli çaplarda topların özellikleri çok iyi bilinmeli, hedeflerin yerini gösteren işaretler gayet sade ve basit olup tayyarecilerle batarya kumandanları tarafından birlikte kararlaştırılmalıydı.

Tayyareye yapılabilecek ani bir saldırı gibi durumlara karşı rasıtların güvenliklerini sağlamak için buldukları yere, bir çanta içine konulmuş ve rasıdın vücuduna göre uydurulmuş bir kemerle hazırlanan paraşüt bulunurdu. Paraşüt, uygun bir yere rasıdın arkasına, ancak şilte çantası halinde ise altına gelecek surette yerleştirilirdi. Sadece her iki duruma göre rasıdın yerinde bazı düzenlemeler yapılırdı. Bu durum, sadece rasit için değil, pilot içinde geçerliydi. Pilot ve rasit mevkiilerinde oturulacak mahalin arka tarafında 60 cm yükseklik, 35 cm genişlik ve 12 cm derinlikte olmak üzere bir yer hazırlanırdı. Şilte çantası için ise oturulacak yerde 40 cm uzunluk, 35 cm genişlik ve 15 cm derinliğinde bir yuva yapmak yeterliydi. Bu özelliklere dikkat edilirse güvenli bir şekilde paraşütler kullanılabilirdi. Tayyarede tehlikeli hal durumunda derhal kemerler takılarak çantalar vücut üzerinde bulunacağı vaziyeti alır ve uygun bir anda tayyareden atlanırdı (Askeri Hava Mecmuası, 1920: 6).

2.3. Tayyare Rasıtlarının Yetiştirilmesi için Almanya'ya Öğrenci Gönderilmesi

1916 yılına kadar rasıtlar için ayrı bir eğitim verilmiyor, doğrudan tayyarelerde göreve başlıyorlardı. Bir süre sonra rasıtlara verilecek eğitimin öneminin fark edilmesi üzerine kurslar açılmıştı. Ayrıca, hava rasıtları, sadece harp sınıfı subaylarıyla sınırlandırılmıştı. Yüzbaşılar başta hava rasıtlığı görevi için Erikli'ye gönderilseler de hemen göreve başlamamalarına karar verilmişti. Hava rasıtlığı eğitimi için önce havacı namzetliğine tayin edilmeye başlandılar. Kara hava istasyonunda rasıtlık eğitimi aldıktan sonra Tayyare Mektebine gönderilen Kadıköylü Çarkçı Yüzbaşı Mustafa Tefik Efendinin kontrolü altında rasıtlık eğitimi, havacı namzetliği olarak değiştirildi. Bahriye yoklaması tarafından bu konuda düzeltmeler yapıldığının Tefik Efendiye bildirilmesi hakkında Tayyare Mektebi Müdüriyetine hatırlatıldı. Tayyare Mektebinde talim tayyaresi olsa da rasit eğitimi verebilecek bir muallim yoktu. Birinci hava bölümünde bulunan havacı yüzbaşılardan muallimlik vasıflarına sahip olanların seçilmesi talep edildi. Bir süre sonra Tayyare Mektebinde rasıtlık üzerine talimler yaptırmak amacıyla İzmir'den bir muallim gönderildi. Sadece, rasit yetiştirilmesi için yapılan bütün çalışmalara rağmen yine de ihtiyacı karşılamamıştı.

Osmanlı Devleti askeriyenin ihtiyacı olan elemanların daha iyi yetiştirilebilmeleri için özellikle Almanya'ya talebe göndermeye başlamıştı (DH. EUM. SSM, 55/76). Almanya'da modern askeri eğitimle askerlerin teknolojik gelişmeleri doğrudan görüp öğrenmeleri amaçlanmıştı. 3 Aralık 1916

tarihinde Birinci Dünya Savaşı sırasında tayyarelerde görev alacak rasıtların da Almanya’da bir aylık eğitim almalarına karar verildi. Rasıtların eğitimleri sırasında Üçüncü Kalem Amiri Havacı Yüzbaşı Selahaddin Efendi memur olarak görevlendirilmişti (BN. 380/13820-86: 1917). Rasıtlar seçilirken özellikle askeri eğitimlerinde iyi bir dereceye sahip olmalarına dikkat edilmişti. Almanya’ya gitmek için talepte bulunanların sayısı fazla olursa sınava tabi tutularak başarılı olanlara öncelik verilmişti. 9 Haziran 1917 tarihinde Almanya’ya gönderilen yedi rasıt, Kiel Hava İstasyonunda eğitime başlamıştı. Rasıtların Almanya’da doğrudan görevleriyle ilgili eğitim almaları sağlanarak teknolojik gelişmeleri öğrenmelerine çalışılmıştı. Ancak, Almanca bilmemelerinden dolayı eğitimlerinden beklenen sonuç alınamıyordu. Almanya’ya gönderilen rasıtların bir ay içinde Almancayı öğrenebilmeleri de mümkün değildi. Bunun üzerine Alman Bahriye Dairesi tarafından Almanca bilen bir bahriye zabitanın gönderilmesi talep edildi. Berlin Ateşnavilliginden gönderilen bu yazı üzerine incelemeler yapıldı. Böylece, rasıtların sorun yaşamamaları için tercüman gönderilmesi talebi kabul edilmişti. Hem havacı olup hem de Almancayı iyi bilen Tayyare Mektebi Müdürü Kıdemli Yüzbaşı Sami ve İzmir Tayyare İstasyonu Kumandanı Kıdemli Yüzbaşı Savmi Efendiden başka bir zabıt yoktu. İzmir Tayyare İstasyonunda fazla tayyareler bulunmamasından dolayı Savmi Efendinin gönderilmesine hiçbir mahzur yoktu (BN. 380/13280-87: 1917). Böylece Birinci Deniz Hava Bölüğü Kumandanı Rasıt Kıdemli Yüzbaşı Savmi Efendi, Almanya’ya tercüman olarak gönderilmişti. Yüzbaşı Savmi Efendinin Almanya’daki hizmeti süresince İzmir’deki görevi, Rasıt Güverte Yüzbaşısı Raşid Şevket Efendiye teslim edilmişti. (BN. 380/13280-90: 1917).

20 Mart 1916 tarihinde siparişi verilen dört deniz tayyaresinin inşasında bulunmak ve bu süre zarfında havacılık eğitimi almak amacıyla Mülazım Kâmil ile Ali Mehmed efendiler, Almanya’ya gönderilmişti. Bu eğitimden güzel sonuçlar elde edilmesi üzerine İzmir’de beşinci ordunun emri altında bir deniz hava müfrezesi oluşturuldu. Bir süre sonra Deniz Tayyare Mektebi Müdüriyetinde Mülazım Ahmed Ali ve Recep efendiler, 6 Nisan 1916 tarihinde bir aylık rasıt eğitimi kursu için Almanya’ya gönderildi. 27 Mayıs 1916 tarihinde yine eğitim amacıyla Almanya’ya gönderilen Rasıt Mülazım Ali ve Mehmed efendiler ise talim sırasında kaza geçirerek makinistle birlikte vefat ettiler. Mülazım Ali ve Mehmet efendilerin 25 Eylül 1916 tarihinde Berlin’de defnedildiklerine dair Harbiye Nezareti’ne şifreli telgraf gönderilmişti (BN. 380/13280-91: 1917).

4 Nisan 1917 tarihinde Yüzbaşı Mustafa Tevfik, Amasyalı Şerafeddin ve Cemal efendiler hava rasıdı olarak Almanya’da hava istasyonuna sevk edilmişti. Programa göre birçok uçuş yaptıkları gibi fotoğrafçılık, telsiz-telgraf gözlemi, pusula, hava durumu, hava tabyası, topçu endahat gözlemi, harita hazırlanması, bomba, makineli tüfek ve motor derslerini tamamlayarak rasıt şehâdetnâmesi aldılar. Sadece rasıtlık eğitimini tamamlayan zabıtlar hakkında herhangi bir sınav evrakı gelmemişti. Bu evrak ile sınav belgelerinin en kısa sürede gönderilmesi talep edilmişti. Almanya’da rasıtlık eğitimini başarılı bir şekilde tamamlayanlar, İstasyon Kumandanlığı Müfettişliği tarafından kontrolden geçirildi. Bunun sonucunda ikinci bölüğe rasıt mülazım Amasyalı Şerafeddin ile Cemal efendiler atanmıştı. Şerafettin ve Cemal efendilerin rasıtlık görevine başlamalarından kısa süre sonra gözlüklerinin olmadığı bildirildi, bunun üzerine bölük kumandanlığının aracılığıyla altı adet gözlük temin edildi. Rasıt Mülazımı Şerafeddin Efendi görevi sırasında büyük başarı ve fedakârlık gösterdi. Bu durum donanma ikinci bölük kumandanı tarafından birinci kumandana bildirilmiş ve Şerafettin Efendiye kıdem verilmişti (BN. 380/13280-92: 1917). 10 Ekim 1917 tarihinde Deniz Hava Rasıdı Yüzbaşı Cemal Efendi, rahatsızlığı nedeniyle iki aylık raporla bir ay hava değişikliği için İstanbul’a gönderildi. Yüzbaşı Cemal Efendi sağlık durumu düzeldikten sonra yeniden görevine başlamıştı. 20 ile 30 Ekim arasında ise Yüzbaşı Mustafa Tevfik Efendi bir aylık hava değişikliği için İstanbul’da bulunuyordu. Bu süre sonunda sağlık kontrolü tamamlanarak deniz tayyarelerinde staj yaptırılıp görev yerine gönderilmişti (BN. 380/13280-93: 1917).

2.4. Tayyare Rasıtlarının Kıyafetleri ve Alametleri

5 Haziran 1916 tarihinde Meclis-i Mebusan’da pilot ve rasıtların kıyafetlerinde kullanılan özel işaretlerle (alamet-i mahsusa) ilgili görüşmeler yapılmıştı. Böylece, hava rasıtlığına yeterli oldukları sınav sonucunda anlaşılanlara verilmek üzere işaretler belirlenmiş ve layiha hazırlanmıştı (MV. 243/52-1-1: 1917). Bu layihaya göre; hava rasıtlarının işareti gümüşten imal edilerek etrafına kurdele yerleştirilmişti. Bu işaretin yukarısında sorguçlu kavuk bulunarak defne dalı ile çerçevelemişti (BN. 380/13820-94: 1917). Çerçevenin ortasında ise bir tayyareyle Çanakkale Boğazı kabartması vardı. Bu

özel işaretin ve hatıranın uzunluğu yetmiş, genişliği kırk altı milimetre olmuştur. Bunun etrafındaki kabartma defne dalı üç milimetre ve tayyare ile Çanakkale Boğazı'nın kabartma yüksekliği ise yarım milimetre şeklinde yapılmıştır. Ayrıca, bu özel işaret ve hatıranın arkasına rasıdın ismi ile bunun verilme tarihi yazıldı. Rasıt işareti ve hatırası, resmi elbisede pantolon ve ceketin sol tarafına, yukarıdan itibaren ikinci ile üçüncü düğmenin orta hizasında ve sivil elbise de sol göğsün dört parmak altında bulunurdu. Sınavlarında başarılı olarak eğitimlerini tamamlayabilen havacılar sefer zamanı 1.000 kilometre uçuş yapabilen rasıtlara mektep müdürü veya istasyon kumandanı tarafından talep edilmesi üzerine nezaretlerinin onaylaması ile birer vesika verilirdi. Özel alamete ve hatıraya sahip olanlar, bunları ancak hava kıtaatında görevli buldukları süre boyunca taşıma hakkına sahipti. Hava kıtaatından ayrıldıklarında kendilerinden bu özel alamet ve hatıra geri alınarak rütbe zinciri silsilesine uyularak nezarete iade olunurdu (BN. 380/13820-95: 1917). Fakat en az dört sene havacılık veya rasıtlık hizmetinde bulunanlar, görevleri sırasında başarı gösterenler, hatırayı daima muhafaza etmek için izin verilenler, savaş sırasında iyi hizmette bulunanlar, tayyareleriyle görev sırasında kazazede olanlar, sağlık durumu, terfi veya benzer durumlar dolayısıyla hava kıtaatından ayrılanlar, özel alamet ve hatırayı her zaman taşıyabilirdi. Rasıtlar, görevleri sırasında vefat ederlerse bu özel alamet ve hatıra, onların erkek çocuklarına ancak, çocukları yok ise büyük kardeşlerine verilirdi (Rasıdlara Alamet-i Mahsusa ve Hatıra Nizamnamesi, 663: 1917).

Sonuç

Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Devleti'nde tayyarelerin kullanılmaya başlanmasıyla personel ve bazı yetersizlikler fark edilmiştir. Hava Kuvvetlerinin teftiş, denetim ve kontrolünü sağlamak amacıyla askeri bazı düzenlemeler ve yenilikler yapılmıştır. Buna bağlı olarak Umur-ı Havaiye-i Müfettişliği Talimatnamesi hazırlanarak uygulamaya geçirilmiştir. Bütün bu yenilikler sonucunda hava rasıtlarına ihtiyaç olduğu fark edilmiştir. Tayyarelerde bu konularda ehliyetli olmayan kişilerden dolayı, kazalar yaşanmıştır. Rasıt eksikliğinden yaşanan bu sorunların etkisi ile kurslar açılarak personel ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Ayrıca tayyare rasıtlarının yetiştirilebilmesi amacıyla Almanya'ya talebeler gönderilmiştir. Eğitimlerini tamamlayan talebeler, tayyarelerde görevlendirilmeden önce sınava tabi tutulmuşlardı. Sınavda başarılı olanlar hava rasıdı olarak istihdam edilmeye başlamıştır. Hava kuvvetlerinin eğitim ve öğretim sisteminin temel amacı, görevlerini iyi bir şekilde yapacak, ihtiyaçları en iyi karşılayabilecek personel yetiştirmektir. Askeri okullar sadece devletin askeri ihtiyaçlarına cevap vermekle kalamayıp bilimsel ve teknolojik gelişmeleri de kavrayarak mühendislik hizmetlerini de yerine getirmektedir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umûmiye Seyrüsefer Kalemi (DH. EUM. SSM), 55/76-2, 2 Muharrem 1332 (1 Aralık 1913).

İrade Dâhiliye (İ. DH), 578/40243-6-1, 21 Şevval 1285 (4 Şubat 1869).

İrade Dâhiliye (İ. DH), 20/1, 19 Rebülevvel 1335 (13 Ocak 1917).

İrade Hariciye (İ. HR), 71/3436-19-1, 71/3436-2, 71/3436-3, 71/3436-4, 71/3436-5, 12 Muharrem 1267 (17 Kasım 1850).

Meclis-i Vükela (MV.), 243/52-1-1, 7 Şaban 1334 (9 Haziran 1916).

Maliye Vekâleti (MV.), 215/133, 27 Şaban 1337 (28 Mayıs 1919).

Şûra-yı Devlet (ŞD.), 209/6-2-1, 24 Şaban 1299 (11 Temmuz 1882).

Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

Bahriye Nezâreti (BN.), 380/13820-86, 380/13820-87, 380/13820-90, 380/13820-91, 380/13820-92, 9 Kanûnisâni 1334 (9 Ocak 1918), 380/13820-93, 380/13820-94, 380/13820-95, 27 Ekim 1917.

Bahriye Nezâreti (BN.), 96/2027-22.

Umûr-ı Bahriye Müfettişliği (U.BM), 17/312, 1917.

Diğer Kaynaklar

Askerî Hava Mecmûası. (1920). 1 (38).

Celasin, İ. B., (1946). Hava Anlamı, Tuna Basımevi, İstanbul.

Düstûr, Cilt 9, Numara: 278, Bahriye Tayyareleriyle Rasıtlarına İtâ Olunacak Alâmet-i Mahsûsa ve Hatıra Hakkında Nizâmname, 14 Muharrem 1336 (30 Ekim 1917), 1 Teşrinisâni 1332, 31 Teşrinievvel 1333, Evkâf Matbaası, İstanbul 1928.

As, E., (2013). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları, Atatürk Araştırma Merkezi.

Gökdoğan, N., (1982). Cumhuriyet'in Altmışınıcı Yılında Astronominin Gelişimi. Cumhuriyet Dönemi Astronomi Çalışmaları Sempozyumu. Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul.

İslam'da İlmi Heyet ve Rasathaneler. (5 Haziran 1913). Sebülreşad, 10 (247).

Kıtaat-ı Havaiyeden Mehmed Şakir bin Feyzullah, (1335/1917). Piyade Tayyareleri ve Piyade Balonları, Kıtaat-ı Fenniye ve Kuva-yı Havaiye Müfettişliğine Memur ve Erkân-ı Harbiye Mektebi Vesâit-i Havaiye Muallimi Tayyareci Yüzbaşı, Matbaa-i Askeriye, İstanbul.

Kozmoğrafya, Rasadat, Alât-ı Rasadiye, Rasathaneler. 19 Ağustos 1307 (31 Ağustos 1891). Mektep, 2 (57).

Kurtoğlu, F., Türklerin Deniz Muharebeleri, İstanbul.

Milli Nusal, İstanbul Kanaat Matbaa ve Kütüphanesi, 1339 (1923), İstanbul Rasathanesi ve İstintacatı.

Servet-i Fünûn, 1 (3), 30 Kanûnisâni 1306 (11 Şubat 1891).

Sükan, Ö., (2001). 21.nci Yüzyıl Başlarında Balkanlar ve Türkiye. Harp Akademileri, Basımevi, İstanbul.

Sühûnet Rasadatı Talimatnâmesi. (1928). Yeniğün Matbaası, Ankara.

Tayyare, 15 Eylül 1341 (15 Eylül 1925). Tayyare Cemiyeti Mecmuası, 10 (6).

Tayyare Keşfi, Rasad ve Pilotun Evsâfi ve Vezâifi, Tayyarede Tayin Ciheti ve Mahal, Gece Uçuşları, Tayyare Meydanları, Raporları, 1339 (1922). Kuvayı Havaiye Müfettişliği Tarafından Neşr Olunmuştur. Matbaa-i Askeriye, Dersaadet.

Tayyareler ve Tayyarecilik, Avrupa'da ve Bizde Tayyarecilik Tarihi ve İnkişafı, (1927). 28 Nisan Perşembe ve 5 Mayıs Perşembe 1927 tarihlerinde Ankara'da Tayyareci Şakir Bey tarafından iki konferans verilmiştir.

Uslu, S., (1968). Meteoroloji İlminin Doğuşu ve Tarihsel Gelişimi. İstanbul Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi, 19 (2).

Uçarol, R., (1988). Tarihsel Gelişim İçinde Hava Harp Okulu, İstanbul.

EKLER

Ek 1:



Dersaadet Merkez Kumandanlığına

Sûreti masdukası merbût emr-i nezâretpenâhi mûcibince Almanya'da Rasıtlık Kursuna dâhil olmak üzere 4/9/1917 tarih Salı günü Balkan treniyle hareket edecek olan Tayyare Rasadı Yüzbaşı Salahaddin ve Mülâzım-ı evvel Sami efendilere iktiza eden pasaportun itâsı zımında muhtıradır. (DH. EUM. SSM, 55/76, 1917).

Ek 2: Bahriye Tayyareci Zabitleri Almanya'da (Mecmua-i Fünun-ı Bahriye, (Ağustos 1903). 15, İstanbul.



Ek 3: Termometre ve Actino Metre (Sühûnet Rasadâtı Talimatnamesi, 1928).

