

Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: 'Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi'

A Demonstration of Determination by the Ottoman Empire in its Last Years: 'The First Experience of Intercontinental Flying by Ottoman Aviators'

Osman YALÇIN*

Öz: Osmanlı İmparatorluğu Avrupa Kıtası'ndaki topraklarının yaklaşık 175.000 km²'sini Balkan Savaşları sonunda ve I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde kaybetmiştir. Bu kaybın halk üzerindeki olumsuz etkisinin giderilmesi için İstanbul'dan Kahire'ye kadar sürecek uzun mesafeli bir uçuş yapılması planlanır. Kısa bir süre önce, Fransa'nın tamamladığı Paris-İstanbul-Kahire hattı uçuşundaki başarısı dolayısı ile Fransız havacılığına duyulan hayranlığın, Türk pilotlarına ve Türk devletine yönlendirilmesi düşünülür. Bu gelişmeler sonucunda; Osmanlı Devleti vatandaşlarının çoğunluğunu oluşturan Türklerin ve diğer müslümanların, moral-motivasyonunu geliştirmek, Türk Havacılığı'nın gücünü dünyaya göstermek amacıyla İstanbul-Kahire yolculuğuna karar verilir. Bu görev için dönemin en iyi Türk pilotları ve uçakları görevlendirilmiştir. Ancak havacılığın henüz gelişmekte olması ve uzun uçuş tecrübesi olmaması nedeniyle 3 pilot şehit olmuş, en iyi uçaklar kaybedilmiştir. Osmanlı Devleti idarecileri, seferin başarılması devletin ve milletin onuru olarak gördüklerinden, üç kıtayı içeren ve İstanbul'dan Kahire'ye kadar bir mesafeyi öngören hava seferi tamamlanmıştır. Türk Havacılığı için tarihe intikal etmiş bir hatıranın yanında Türk Devleti'nin en zor şartlarda bile kararlılığından asla vazgeçemeyeceğinin belgesi olmuştur.

Anahtar sözcükler: Nuri Bey, Sadık Bey, Fethi Bey, İstanbul-Kahire Seferi, Havacılık

Abstract: As a consequence of the Balkan Wars the Ottoman state lost almost 175.000 km² of its territory in Europe. With the aim of distracting the public from the consequences of this loss and providing a psychological boost, a long distance flight was planned between İstanbul and Cairo. Admiration of French aviation, a consequence of the completion of a flight by the French from Paris, via İstanbul to Cairo, influenced the Ottoman state and its pilots. In consequence of these developments, a flight from İstanbul to Cairo was decided upon to display the power of Ottoman aviation to the public and the rest of the world and boost the morale of the Turks and the other Muslims who formed the majority of the Ottoman state's citizens. The best pilots and most suitable aircraft were chosen for this mission in 1914. However, as aviation was in its very early stages and there was no experience of long distance flight, 3 pilots were martyred and the best aircraft were lost. Because the administrators of the state regarded the success of this flight as a matter of honour for the state and for public morale, this flight from İstanbul to Cairo linking three continents was completed. The public expressed great interest in this expedition and donations were collected to purchase new aircraft. This event was a sign that the state would never relinquish its determination, even under the worst conditions, in addition to being a milestone memory in the history of Turkish aviation.

Keywords: Nuri Bey, Sadık Bey, Fethi Bey, The İstanbul-Cairo Expedition, Aviation

* Yrd. Doç. Dr. Hv. Öğ. Yb., Hava Harp Okulu Askeri ve Sosyal Bil. Böl. Başkanlığı, İstanbul,oyalcin@hho.edu.tr

Giriş

Yüzyıllarca küresel ölçekte bir güç olan Osmanlı İmparatorluğu birçok alanda batının gerisinde kalmış ve imparatorluğu oluşturan büyük coğrafya üzerinde çağıyla yarışan bir dönüşümü gerçekleştirememiştir. 20. yüzyılın başlarında da milyonlarca kilometre kare alanda hüküm süren Osmanlı İmparatorluğu'nun, ekonomik alanda etkisizleşmesine rağmen siyasal alanda diri ve iri kalması sömürgeci elebaşları ve dünyada önemli bir denge çarpanı haline gelen uluslararası alanda etkin olan firmalar tarafından önemli bir çıkar bölgesi olarak algılanmaktaydı. Özellikle potansiyel enerji alanlarının ülke sınırları içinde kalması, sömürgeci güçlerin sanayi çarkları için önemli bir kaynak oluşturmaktaydı. Fransız İhtilali ile başlayan toplumsal dönüşüm Osmanlı gayri-müslim halkını da derinden sarsmış ve yapılan yoğun dış istihbarat çalışmaları ve maddi destekle Osmanlı Devleti'nde yaşayan gayrimüslim halk ayrıştırılmıştır. Bu ayrışmanın en önemli sonuçlarından biri Balkan Savaşları olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu bu savaşta; 175.000 km² toprak kaybederken ilaveten 4,5 milyon nüfus kaybetmiştir. Avrupa Türkiye'si yaklaşık 24.000 kilometrekareye gerileyerek, Avrupa'da bulunan topraklarının %83'ü kaybedilmiştir (Eldem, 1970, 57-59; Armaoğlu, 1999, 694). Kaybedilen topraklar günümüz İngiltere'sinin yarısından daha fazla bir miktara tekabül etmektedir. Başka bir açıdan bakılırsa, günümüz Azerbaycan Devleti'nin iki katı büyüklüğünde bir Türk yurdu kaybedilmiştir.

“Balkan Savaşları ile 634.000 Türk katledilirken, 400.000 Türk Anadolu'ya gelmek zorunda kalmıştır. Balkan Savaşları sonunda Türk İmparatorluğu daha ziyade Türk ve Araplardan oluşan Asyalı bir devlet görüntüsü vermekteydi. Yine Trablusgarp Savaşı da dahil edilirse 1911-1913 yılında meydana gelen savaşlarda 5.500.000 kişi Osmanlı Devleti vatandaşlığından ayrılmıştır. Bu miktar genel nüfusa göre yaklaşık %25 gibi yüksek bir rakkamı ifade etmektedir” (Eldem, 1970, 57-59). Osmanlı İmparatorluğu mevcut haliyle durumunu korumak istese bile bu defa da Arapları isyana teşvik için dış merkezli çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Balkan Savaşları'nın oluşturduğu sarsıntı, idarede olduğu kadar halk üzerinde de menfi bir tesir bırakmıştır. Bu kaybın halk üzerindeki olumsuz etkisinin giderilmesi için İstanbul'dan Kahire'ye kadar sürecek uzun mesafeli bir uçuş yapılması planlanır. Kısa bir süre önce, Fransa'nın tamamladığı Paris-İstanbul-Kahire hattı uçuşundaki başarısı dolayısı ile Fransız havacılığına duyulan hayranlığın, Türk pilotlarına ve Türk devletine yönlendirilmesi isteği ile benzeri bir girişim yapılması düşünülür. Bu düşüncenin önemli mimarlarından birisi Enver Paşa'dır. Bu gelişmeler sonucunda; Osmanlı Devleti vatandaşlarının çoğunluğunu oluşturan Türklerin ve Müslümanların, moral-motivasyonu geliştirmek, Türk Havacılığı'nın gücünü batıya göstermek amacıyla İstanbul-Kahire yolculuğuna karar verilir (Keyüsk, 1950,180-195; Kansu *et alii.*, 1971, 149; Sarp, 1986, 35; Yalçın, 2010, 196). Ocak 1914'te uçuşun yapılacağı ilan edilir.

1. İstanbul Kahire Seferi'nin Sosyolojik Altyapısı ve İstanbul-Kahire Seferi Güzergâhı

20. yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı Devleti birçok iç ve dış sorunlar ile karşı karşıya bulunduğu için, halk arasında birlik ve beraberliği artıracak tedbir alınması önem arz etmekteydi. 1914 yılına girildiğinde, Osmanlı siyasal coğrafyasında demografik yapı oldukça değişmişti. Gayrimüslimlerin çoğunlukta bulunduğu ve Osmanlı Devleti'nden ayrılması sözkonusu olan herhangi bir bölge bulunmuyordu. Ermenilerin talepleri ise bilimsel gerçeklere uymamakta, yanlış iddialara ve çarpıtılmış bilgilere dayanıyordu. Ermenilerin isyanları Rus Çarlığı'nın ve Batı Avrupalı ülkelerin desteğine dayanıyordu. Rusya, kendi sınırları içinde oldukça mahrum bir Ermenistan oluşturmakla birlikte kendi halkına vermediği hakları Osmanlı Ermenileri için talep etmekteydi. Aslında ortada bir sorun vardı ve bu sorunun devletlerin çıkarlarına uygun seviyede fayda sağlayarak çözümlenmesi için çalışılmaktaydı. Bu bölgede açılan yabancı okulların etkisi ile misyonerlik faaliyeti, bazı güçlerin talepleri ile paralel bir bakış oluşturması Ermeni sorununa

temel oluşturmasına rağmen, nüfus olarak yetersizlikleri en büyük handikapları olarak gözükmekteydi.

Diğer birçok devlet gibi özellikle İngiltere de, doğal kaynakların Osmanlı coğrafyasında yeterince olduğunu tespit etmiş bulunuyordu. Kaynaklara ulaşmak için Arap coğrafyasının da Türklerin egemenliğinden alınması ve Arapların bağımsız devletler haline getirilmesi önem arz etmekteydi. Bu amacın gerçekleştirilmesi için Arap milliyetçiliğinin kışkırtılması gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda idareyi ele alan İttihat ve Terakki yönetiminin reaksiyonel bir hareketle ortaya çıkan Türk milliyetçisine olan yakınlıkları manüpile edilebilirdi. Kısa süre içerisinde Osmanlı ordusunda görev alan Arap subayların kendi aralarında bir araya gelmeye başlamaları ve Aziz Ali gibi Enver Paşa'nın çok yakınında bulunan subayların bu sürecin aktif elemanları olmaları bu kapsamdadır. İttihat ve Terakki Yönetimi de gelişmeleri endişe ile izlemekte ve ülke sınırları içinde kalan, çoğunluğunu Türk ve Arapların oluşturduğu toplumun kenetlenmeleri gerektiği gerçeği ile yüzleşmiş bulunuyorlardı.



Fig. 1. Cemal ve Talat Paşalar Fethi Bey Tarafından Uçurulmuştur (Hava Müze Komutanlığı Arşivi-İstanbul).

Genelinde dünya ve özelinde Türkler açısından bakıldığında;18.-20. yüzyıllar arasında en büyük sorun, teknolojik alanda yetersizlik ve geri kalmışlığın sonucu olarak gücünü kaybeden bir Osmanlı Devleti'nin varlığıdır. Osmanlı toplumunu teknolojik bir yenilik olan ve oldukça rağbet edilen, insanların hayal dünyasına hitap eden havacılıkla etkileme düşüncesi etkili bir tercih olarak gözükmektedir. Zira Osmanlı toplumu bu teknolojik vasıta ile özgüvenini yeniden kazanabilecek, içeride ve dışarıda birçok kazanımlar elde edilecekti. Diğer taraftan bu sefere katılan personelin kişiliklerinin de ayrı bir önemi bulunuyordu. Şüphesiz sorumlu makamda bulunanlar başta Harbiye Nazırı Enver Paşa olmak üzere sefere katılanlardan bazı beklentileri olduğu değerlendirilmektedir. Dünyanın hızla savaşa doğru sürüklendiği bir zamanda Mısır'a kadar uzanacak bir seferde bir takım istihbarati bilgiler edinilmesi, halkın yönlendirilmesi olağan bir durum olarak değerlendirilmektedir. Osmanlı Devleti'nin yeni yöneticilerinin asırlarca devam eden kapütülasyonlardan ve yine uluslararası alanda devleti sürekli meşgul eden temel sorunlardan kurtulmak için de yeni projeler üzerinde çalışma yapması önemli bir durumdu. Son zamanlarda telif eserlerde ve makalelerde dile getirilen bir konu, bu seferin istihbarati amaca da hizmet etmesidir (Ünalp, 2013, 135-145). Bu bağlamda Teşkilat-ı Mahsusa'nın çalışmaları ayrı bir öneme sahiptir. İstanbul-Kahire Seferine iştirak eden ve şehit olan Nuri Bey'in Teşkilat-ı Mahsusa'da görev aldığına dair bilgiler, seferin bu yönüyle de farklılığını ortaya koymaktadır (Ünalp, 2014). Makalenin ilerleyen kısmında görüleceği üzere, bu sefer halkın devlete olan güvenini ve yapısını anlamaya yönelik önemli ipuçları vermiştir.

1.1. Kıtalararası Osmanlı Hava Seferinin Güzergahı

Türk Havacılığı'nın henüz üç (3) yaşında olduğu ve devletin içinde bulunduğu namüsaıt durum dikkate alındığında, dönemin şartlarına göre oldukça uzun mesafeli bir güzergahın kat edilmesi oldukça büyük bir riski göze almak anlamına gelmekteydi. Diğer taraftan güzergahın rakımı yüksek Toros Dağları'ndan geçmesi de ayrı bir riskti. Sefer 14 meydana iniş ve kalkış şeklinde planmış olup en kısa mesafe Beyrut-Şam arası 90 km, en uzun mesafe ise 300 km mesafeli Humus-Beyrut arası uçuş olacak şekilde planlanmıştır (Aydar, 1948, 6-8; Gediz, 75). Uçuş süresinin saatte yaklaşık 100 kilometre ile 25 saat süreceği öngörülmüştür (TŞM, İlkler, 2007, 7; Uçan Türk, 174, 79; Ufukların Ötesindekiler, 19). Diğer uçuş mesafeleri tabloda görüldüğü üzere ortalama 170 km. mesafelidir.



Fig. 2. Güzergah Haritası, TŞA

Şehir	Mesafe
İstanbul-Eskişehir	220 Km.
Eskişehir-Afyon	120 Km.
Afyon-Konya	280 Km.
Konya-Ulukışla	150 Km.
Ulukışla-Adana	130 Km.
Adana-Halep	200 Km.
Halep-Humus	180 Km.
Humus-Beyrut	300 Km.
Beyrut-Şam	90 Km.
Şam-Kudüs	200 Km.
Kudüs-El Arış	150 Km.
El Arış-Port Said	150 Km.
Port Said-Kahire	175 Km.
Kahire-İskenderiye	170 Km.
Toplam	2.515 Km.

Uçuş için milletin bağışları ile alınan “*Muavenet-i Milliye*” isimli “*Bleriot*” tipi uçakla Pilot Yüzbaşı Fethi ve Rasıt Üsteğmen Sadık (TŞM, Dosya Nu.: 93, 2007), “*Prens Celalettin*” isimli “*Deperdussin*” tipi uçakla Edirne-İstanbul arasına ilk uzun mesafe uçuşunu gerçekleştiren (Uçan Türk, 245, 1974, 79; Özdemir, 1981, 13; Özdemir, Fazıl Bey, 1981, 11; Sarp, 1986, 34-36), Pilot Üsteğmen Nuri Bey ve Rasıt Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey'in uçuşu planlanır. Uçuşun toplam mesafesi 2515 km.'dir (Yalçın, Filo Tar. C-I, 2009, 18; Turgut, 1955, 11).

Tablo 2. Kıtalararası Hava Seferi Gruplarına Dair Uçuş Grup Bilgileri (Kansu, & Yılmaz, 1971, 155; Ufukların Ötesindekiler 19, TŞM, İlkler, 2007, 6).

Gruplar	Uçak Tipi	Uçak Adı	Pilot	Rasıt
1. Ekip	Bleriot	Muavenet-i Milliye	Yüzbaşı Fethi	Üsteğmen Sadık
2. Ekip	Deperdussin	Prens Celalettin	Üsteğmen Nuri	Yüzbaşı İsmail Hakkı
3. Ekip	Bleriot	Ertuğrul	Yüzbaşı Salim (İlkuçan)	Kurmay Yüzbaşı Kemal
4. Ekip	Bleriot	Edremit	Yüzbaşı Salim (İlkuçan)	Kurmay Yüzbaşı Kemal

Fethi Bey, deniz subaylığından hava kuvvetleri saflarına geçmiştir. Balkan Savaşlarının ikinci safhasında ordunun gözcüsü olması ve Bulgaristan içlerine kadar yaptığı uzun mesafeli uçuşlar O'na farklı bir konum vermekteydi. İngiltere'ye makinist eğitimi almak üzere teksif edilmesine rağmen yetenek ve iradesi ile uçucu olmayı başarmıştır. Çalışkanlığı, yılmaması ve kabiliyeti onu farklılaştıran 3 niteliği olarak belirtilmiştir (Havacılık ve Spor, 1933, 1564). Havacılıkta birçok ilki gerçekleştirmesi ile de Türk Havacılık tarihinde müstesna bir yere sahiptir. Bunlardan biri de şüphesiz, ilk defa uçmak isteyenlerin tercihinin genellikle Fethi Bey olmasıdır. İlk uçan Türk kadını olan Belkis Şevket Hanım da Fethi Bey ile uçmuştur (Teyyare Mecmuası, 1926, 12).

“Yüzbaşı Fethi Bey; 1891 İstanbul doğumludur. 1901 yılında Bahriye Çarkçı Ameliyat Mektebi İdadisine girmiştir. 1908 yılında Çarkçı subayı olarak Fabrikaya atanır. 1910 yılında Hamidiye Kruvazörünün Adriyatik limanlarını ziyaretinde motor çarkçısı olarak görev yapmıştır. 1911'de Esliha Tamirat Fabrikasında çalışmıştır. 3 Temmuz 1912 tarihinde Bristol Tayyare Mektebine pilotaj tahsili için gönderilmiştir. Hava sınıfına geçmiş, Garp ve Şark ordusunda pilot olarak görev yapmıştır. Balkan Harbindeki muvaffakiyetleri gereği gümüş liyakat madalyası ile taltif edilmiştir. 1913 yılında yüzbaşı rütbesine terfi etmiş ve tayyare bölüğünün ikinci takım subayı olmuştur. 1914 yılı başında ise Mısır'a gidecek ekip arasında ilk sırada yer almıştır” (TŞM, Dosya Nu.: 93, 2007).

8 Şubat 1914'de Ayastefanos'da Enver, Talat, Cemal ve Çürüksulu Mahmut Paşa'nın katıldığı, Sultan Reşat'ın başarı dileklerini ileten ve sarayın ileri gelenlerinin de iştirak ettiği bir tören yapılır. İlk olarak saat 09.10'da Nuri Bey'in kullandığı “*Prens Celalettin*”, iki dakika sonra da Pilot Yüzbaşı Fethi'nin kullandığı “*Muavenet-i Milliye*” havalanır. Nuri Bey hava kapalı olmasından dolayı, Bursa üstünden geri dönerken, Fethi Bey yolculuğuna devam eder. Nuri Bey'in kullandığı “*Prens Celalettin*” isimli uçak özellikle motor yönünden zayıftır. Hatta bu nedenle Toros Dağları'nı aşamaz, 18 ve 19 Şubat 1914 tarihlerinde Konya'dan Karaman istikametinde Torosları aşmak için iki teşebbüsü başarısız olduğundan rası Yüzbaşı İsmail Hakkı'yı, ağırlığı hafifletmek için karayolu ile Karaman'dan Tarsus'a göndermek zorunda kalır. Hafifleyen uçak Torosları 4000 metre irtifaya tırmanarak aşmayı başarmıştır (Gediz, 77, 78; Uçan Türk, 245, 1979, 79). Fethi Bey bu sıralarda Halep'e gelmiş ve gösteri uçuşları yapmaktadır. Fethi Bey, 15 Şubat'ta Humus'a, takiben Beyrut'a gelmiştir. 19 Şubat'ta Beyrut'tan Şam'a hareket etmişse de tayyare yolda arızalandığından geri gelmiş, onarımı takiben Muavenet-i Milliye 24 Şubat 1914 tarihinde Şam'a intikal etmiştir. Pilot Ütgm. Nuri Bey ise 23 Şubat'ta Halep'e gelebilmiştir (Yalçın, 2009a, 33). Beyrut'da da ileri gelenler tarafından karşılanan Fethi ve Sadık Beylerin eşraf ve yabancı temsilciler ile burada çekirdikleri fotoğraflar dönemin basın organlarında yer almıştır (Şehbal, 92, 383). Arada bir haftalık bir süre olmasının nedeni Nuri Bey'in Deperdussin uçağının sürekli arıza yapmasıdır.

Tablo 3. Kıtalararası Hava Seferinin Uygulanış Takvimi (Kansu, & Yılmaz, 1971,151-156).

Fethi-Sadık Grubu Hareket Tarihleri Adı: “Muavenet-i Milliye” Tipi: Bleriot		Nuri Bey-İ.Hakkı Grubu Hareket Tarihleri Adı: “Prens Celalettin” Tipi: Deperdussin	
Hareket Tarihi	Yeri	Hareket Tarihi	Yeri
8 Şubat 1914	Yeşilköy-Eskişehir	8 Şubat 1914	Yeşilköy (Arıza nedeniyle Bursa’dan geri döner.)
10.02.1914	Eskişehir-Afyon	9.2.1914	Lefke’den Bilecik’e gelir.
10.02.1914	Afyon-Konya	12.02.1914	Eskişehir(Başarısız uğraşlar)
11.02.1914	Konya-Tarsus	13.02.1914	Eskişehir
12.02.1914	Tarsus-Adana	14.02.1914	Eskişehir-Bovadin-Akşehir
13.02.1914	Adana-Halep	15.02.1914	Akşehir-Osmaniye (Motor Arızası)
15.02.1914	Halep-Humus-Beyrut	16.02.1914	Osmaniye-Karakaya Köyü (Hava Muhalefetinden)
19.02.1914	Beyrut (Karbüratör Kum.teli kopar)	17.02.1914	Karakaya-Konya
24.02.1914	Beyrut-Şam	18.02.1914	Konya-Karaman (Hava Muhalefetinden)
27.02.1914	Şam-Taberiya (Cehennem Vadisinde Şehadet)	19.02.1914	Karaman-Tarsus
Yüzbaşı Salim ve Kurmay Yüzbaşı Kemal Beyler-Ertuğrul Bleriot		20.02.1914	Tarsus-Adana
6 Mart 1914	Yeşilköy-Çanakkale	21.02.1914	Adana-Misis (Motor arızası)
9 Mart 1914	Çanakkale-Kemerdere	22.02.1914	Misis-Artak
13 Mart 1914	Kemerdere-Küçüküyu	23.02.1914	Artak-Halep
7 Nisan 1914	Küçüküyu’da kırıma uğrayan Ertuğrul yerine alınan “Edremit” uçağı İstanbul’a ulaşır	24.02.1914	Halep-Hemdaniye İstasyonu Hazım Köyü
11-19 Nisan 1914	Saidiye Vapuru ile Beyrut’a varırlar. Monte edilir.	26.02.1914	Hazımköy-Hama
1 Mayıs 1914	Beyrut-Kudüs	27.02.1914	Hama-Şam
4 Mayıs 1914	Kudüs-El’arış	06.03.1914	Beyrut
6 Mayıs 1914	Kudüs-Port Said	09.03.1914	Yafa
7 Mayıs 1914	Port Said-Tellülkebir (Kahire’ye hava muhalefetiyle ulaşılamaz.)	11.03.1914	Yafa’dan kalkışta şehadet
9 Mayıs 1914 Tellülkebir-Kahire ve 15 Mayıs 1914’de Tanta’ya gelirler takiben 22 Mayıs 1914’de Romanya’nın Daçya Vapuru ile Türkiye’ye dönerler.			

27 Şubat 1914 tarihinde Yüzbaşı Fethi Bey ile rasıtı Yüzbaşı Sadık Bey’ler, “*Muavenet-i Milliye*” isimli Bleriot tipi uçakla Şam’dan Kudüs yönüne havalanır. Taberiye Gölü’nün güneydoğusuna düşen Şamriye’nin bir km. doğusuna, “*Küfrüharib*” kayalığında uçak düşer ve Yüzbaşı Fethi Bey ile rasıtı Yüzbaşı Sadık Bey’ler yolculuğu tamamlayamadan şehit düşerler (Keyüsk, 1950, 186; Sözeri, 1961, 42; Trk. Hvc. Hiz., 1982, 23; Sarp, 1986, 38; Gediz, 80; Ufukların Ötesindekiler, 8; Yalçın, 2009, 19). Tayyarenin düşüşü bir çoban tarafından görül-

müştür (Aydar, 1948, 75). Şehit düştükleri kayalık deniz seviyesinden 212 metre daha alçakta yer alan bir bölgedir (TŞM, Dosya Nu: 93, 2007, Belge 17-1).



Fig. 3. Fethi ve Sadık Beyler, Hava Müze Komutanlığı Arşivi, İstanbul.

benzin depolarının uçağın dengesini bozması neden olmuştur. Kazaya Şam halkı tarafından Kuneytra'ya atılmak üzere verilen bir mektubun atılması için Fethi Bey'in alçalması ve bunun neticesi olarak Taberiye Gölü'ndeki hava akımının uçağı kontrolden çıkarması olduğu görüşü de savunulur (Keyüsk, 1951, 188; Kansu *et alii*, 1971, 154).

Aynı gün Nuri ve İsmail Hakkı Bey'ler de Şam'a ulaşır. Arkadaşlarının şehadet haberini orada alırlar. Şehitlerin cenazesi 28 Şubat 1914'de Şam'da yerli halktan yaklaşık 100.000 kişilik bir topluluk ile Süleymaniye Camiinde, Nuri ve İsmail Hakkı Bey'in de katıldığı merasim ile yapılır. İlk Türk askeri hava şehitleri olan Fethi ve Sadık Bey'ler, Emeviye Camiindeki Selahaddin Eyyübi Türbesinin avlusuna defnedilir. Uçağın enkazı İstanbul'a Askeri Müzeye konulur (Kansu *et alii*, 1971, 154; Kurter, 2006, 202-204) Şam Üniversitesi Tarih Profesörü Kasmieh'in makalesine göre Women Magazine Dergisi konuyla ilgili haber yapar. Olayı idealist pilotların kahramanlığı olarak tanımlar. Bu pilotların Osmanlı bayrağını gökyüzünde salladıkları, 30 milyon Osmanlı ile 300 milyon Müslüman'ın bu kayıplar için yas tuttuğu bilgisini yazdığını belirtir (Kasmieh, 2013, 129).

Fethi ve Nuri Bey'lerin uçakları Şam'a gelinceye kadar pek çok riskli durumla karşılaşmıştır. “*Prens Celalettin*” isimli Deperdussin ile Nuri Bey'in Kahire'ye varamayacağı değerlendirildiğinden Harbiye Nezareti tarafından üçüncü bir uçağın hazırlanması emredilir. İstanbul-Kahire Seferi Projesi'nin başlatılmasından sonra yarıda bırakılmaması bir onur meselesi halini alır. Pilot Yüzbaşı Salim İlkuçan ile Rasıttı Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey'in, “*Ertuğrul*” isimli, “*Bleriot*” uçağı ile seyahate çıkması kararlaştırılır.

6 Mart 1914'de Nuri Bey Şam'dan havalanıp, Beyrut'a inerken, 3'üncü ekip de İstanbul'da devletin üst seviye yöneticilerinden Talat ve Enver Paşalar'ın da katıldığı bir tören sonrası yolculuğa başlar (TŞM, Dosya 93, Belge: 17, 1; Aydar, 1948, 88).

Yolculuğa lastiklerin çamur nedeni ile karşılaştığı küçük bazı sorunlarla başlarlar. Kalkış sonrası Fazıl ve Mehmet Ali Beyler de uçaklarıyla havada bir süre ekiple birlikte uçuş yaparlar ve sonra geri dönerler (Aydar, 1948, 88). Üçüncü ekip birinci ekibin şehit olması ile seferin amacına ulaşmasına yönelik olarak yerini almak üzere yolculuğa çıkarken, ikinci ekibin (Nuri ve İsmail Hakkı Beyler) yolculuğu devam etmektedir. 11 Mart 1914 tarihinde, binlerce insan

Kazayla ilgili farklı yorumlar yapılır. Kazaya, gölde oluşan buharın neden olduğunu iddia edenler olmuştur. Türbülans ile bölgede oluşan aşırı hava akımı da, kazanın nedeni olarak yorumlanır. Diğer bir yorum ise; Türk Havacılığını düzenlemesi için anlaşma yapılan 5 Mayıs 1914 tarihinden itibaren savaşa kadar Osmanlı havacılığının ıslahı için Türkiye'de bulunan Fransız Hava Pilot Binbaşı De Mazeıraç De Goys'a aittir. De Goys'a göre; uçağın düşmesine bazı askı tellerinin kopması neden olmuştur. Fethi Bey'in makinisti Tğm. Cemal Bey'e göre ise; kazaya kuyruk ve baş tarafında bulunan



Fig. 4. Nuri Bey.
Hava Müze Komutanlığı, İstanbul.

Yafa'daki alanda toplanmış ve Nuri Bey'in uçuşunu görmek istemektedir. Rüzgar kalkış istikametine doğru olarak esmektedir. Bu durumda kalkış yapılmaması gerektiği Nuri Bey tarafından bilinmesine rağmen; halkın izdihamı, uzun süren uçuşun verdiği stres ve görevi bir an evvel tamamlama niyeti ile karadan denize doğru esen rüzgar yönünde deniz üzerine doğru kalkış yapılır. Uçağın motorunun zayıf olması nedeniyle, uçak toparlanamaz ve Nuri Bey ile rasıtı Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey denize düşerler.

Çok iyi yüzme bilen Nuri Bey, uçağın su yüzünde kalan kısmının rasıtı ile kendisini beraber taşımasının zor olacağını hesaplar ve yüzme bilmeyen İsmail Hakkı Bey'in uçakta kalması ile kendisi yüzerek kıyıya ulaşmaya çalışır. Kıyafetinin ağırlığına rağmen yüzmeye çalışır, ancak kıyından kurtarıcılar yetişmeden çok su yuttuğundan boğularak şehit düşer. Rasıt Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey ise yüzme bilmediğinden henüz batmamış olan uçakta kalır ve olaydan sonra bölgeye gelenler tarafından kurtarılır. (Aydar, 1948, 88; Sözeri, 1961, 42; Türk. Hvc. Hiz, 1982, 24; Sarp, 1986, 39; Kurter, 2006, 207, 208; Yalçın, THHST, 2009a, 33; Okar, 2010, 11; Kocatürk, 2013, 160-65). Nuri Bey, mezkur seyahatin üçüncü şehidi olmuştur (Şehbal, 406-407). Geçmişte yaşanan olaylar kurumsal kültürün temellerini oluştururlar. Günümüzde Hava Harp Okuluna alınan her Hava Harbiyeli yüzme bilmeden mezun olamamaktadır. Bu amaca yönelik olarak yüzme kurslarına alınmakta ve gerekli eğitimi almaları sağlanmaktadır. Olası benzeri bir olayda Nuri ve İsmail Hakkı Beylerin yaşadığı problemleri yaşamamaları için hassasiyet gösterilmektedir. 22 Temmuz 2014 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanı tarafından Yalova Tatbiki Eğitim Kampında verdiği direktifi; “*Yüzme bilmeyen Harbiyeli, Hava Harp Okulu'ndan mezun olmayacak*” şeklinde olmuştur (Öztürk, Yalova Dnt., 2014). Tatbiki kampta aday harbiyelilerin uçuşu geçmeleri sonucunda havuza atılma geleneği de (Sözcü, 9 Ağustos 2014) havacıların denize olan ilgisi bakımından anlamlıdır.

Seferin tamamlanması için planlanan “*Ertuğrul*” isimli üçüncü uçak, *Rasıt Yüzbaşı Kemal Bey, Pilot Yüzbaşı Salim İlkuçan*'dan oluşan bir ekiple farklı bir rota takip ederek Çanakkale ve Edremit üzerinden devam eder (Kural, 1974, VIII). Üçüncü ekip gönüllülük esasına göre bu göreve katılmıştır. Uçak, Kemerdere'de bir kırım geçirir. Arıza giderilerek 13 Mart'ta Edremit'e doğru tekrar havalandır, hava muhalefeti nedeniyle bu kez de Küçükkuşu yakınında ormanlık bir alanda ağaç üzerine düşerler. Aslında denize düşme riski de vardır. Yüzme bilmeyen Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey, Salim Bey'i denize inmemesi için ikaz eder. Uçak adeta ikiye ayrılır. Olay mahalline gelen halktan bazıları, uçuş ekibini kurtarır. Burada yaşanan bir olay hava mürettebatını sarsar. Halkın kurtarmaya geldiği zaman 10-12 yaşlarında bir çocuk paltosunun altından bir uçak maketi çıkararak, “*Sizleri bu tayyare ile bekliyorduk. Arabalar getirdi*” sözü Salim Bey'i cism-i camit haline getirirken, Kemal Bey gözyaşlarına ve duygularına hâkim olamaz (Aydar, 1938, 1550; Aydar, 1948, 138). Nihayet uçak tamir için İstanbul'a gönderilir. Bu durum üzerine Edremit halkı Yağcızade İsmail Hakkı'nın girişimi ile kendilerine gelen ama kırım geçiren bu uçağın yerine, bağışlar ile yeni bir Bleriot tipi uçak satın alırlar ve uçağa “*Edremit*” adı verilir. Bu 3'üncü ekibin kullandığı 2. uçak



Fig. 5. Nuri Bey'e Ait Üniforma. Hava Müze Komutanlığı, İstanbul



Fig. 6. Şehit Fethi Bey'e Ait Üniforma. Hava Müze Komutanlığı, İstanbul

ama seferde 4'üncü uçaktır. Bu sefer 4 makinist de dâhil edilmiştir. Bu makinistler baştan itibaren belirlenen yerlerde yedek malzemeleri ve yakıtı hazır bulundurmanın yanında gerekli olan bakımları da yapacaklardır. Makinist subaylardan Murat ve Cemal de bu maksata matuf olarak karadan hareket edecek şekilde planlamada yer almışlardır (Kansu, *et alii*, 1971, 149; Ünalp, 2013, 138). Makinistlerden Murat, Cumhuriyetin ilk yıllarında bir deniz uçağı ile İstanbul'dan İzmir'e gelirken Marmara Denizi'ne düşerek şehit olmuştur (Aydar, 1948, 5).

Türk pilotların Avrupa'dan Afrika kıtasına yönelen uçuşunda hüznü anlar yaşanmış, uçaklar kaybedilmiş ve en deneyimli Osmanlı havacıları şehit verilmiştir. Bu sefer İstanbul-Kahire Seferi olarak ünlense bile Avrupa'dan başlayıp Asya Kıtasına yönelmiş ve takiben Afrika Kıtasına ulaşması sebebiyle, üç kıtanın üzerinde icra edilen bir hava faaliyetidir. Bu faaliyet teknolojinin gerisinde kalan bir İmparatorluğun çağı yakalama mücadelesidir. At sırtında binlerce yıldır ayağının altında ezdiği toprakları bu kez havadan geçme ve dünyaya üç kıtada var olduğu mesajını verme olarak da değerlendirmek mümkündür. Üstelik bu seferin İmparatorluğun masa başında paylaşıldığı bir zamanda yapılmasının ise başka bir anlamı vardır. Çalışmanın ilerleyen kısmında görüleceği üzere, İngilizlerin Mısır'a ulaşan Türk havacılarından oldukça rahatsızlık duymaları ve seferin etkisini düşürecek eylemlerde bulunmaları bu düşüncüyü desteklemektedir.

Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi'nin önemli bir unsuru olan Yüzbaşı Salim İlkuçan ile Yüzbaşı Kemal Bey'in uçuşları yaşanan olumsuz gelişmelerin gölgesinde kalmıştır. Salim ve Kemal Beyler'in, Edremit yakınında uçakları kırım geçirmiş ve İstanbul'a dönmüşlerdir. Edremitlilerin cömert tavrı sonucu seferin 4'üncü uçağını derhal satın almaları ile Salim ve Kemal Bey'lerin de sefere ikinci defa gönüllü olarak katılmaları ile anlamlı hale gelmiştir. Yeni alınan Edremit tayyaresi, 7 Nisan 1914'de İstanbul'a gelmişti. 11 Nisan 1914 tarihinde Hidiviye Kumpanyasına ait Saidi'ye gemisiyle uçak, mürettebat ve makinistler Beyrut'a hareket etmişlerdir. 19 Nisan'da Beyrut'ta montaj yapılmış ve antrenmanlara başlanmıştır. 1 Mayıs 1914'de Kudüs'e gelmiş ve burada 3.000 kişilik cemaatle Mescid-i Aksa'da namaz kılınmıştır (Kansu *et alii*, 1971, 165; Özdemir, *Türk Havacılığı*, 1981, 13; Gediz, 83). Takiben El Arış, Port-Said'e uçulmuştur (Şehbal, 1914, 23). Mısırlı Rumlar üçüncü ekibin uçağının yeniden kırım uğradığı dedikodusunu çıkardıkları bir zamanda "Edremit" uçağı 9 Mayıs 1914'de Kahire'ye gelmiştir (TŞM, Dosya: 93, Belge: 17,2; Kansu *et alii*, 1971, 155; Yalçın, THHST, 2009, 21). Kahire'de hazırlanan meydana gelişleri de şiddetli rüzgâr nedeniyle gecikmeye neden olmuş. Beklemekte olanlar endişe etmişler. Çekilen telgrafla durum bildirilmiş ve ihtiyaç duyulan 30 litre benzinin alınması ile harekete geçileceği bildirilmiştir (Tasvir-i Efkâr, 19.5.1914). Özellikle yaşanan talihsiz kazalardan sonra basında da heyetin güzergâh ve faaliyeti daha titizlikle takip edilmiştir (Tasvir-i Efkâr, 13.4.1914; Tasvir-i Efkâr, 6.5.1914).

1.2. Kıtalararası Hava Seferinden İbretlik Anekdötler

Bu Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasına ramak kala bir dönemde gerçekleştiği şüphesiz bilinmezdi. Sefer esnasında Mısır'da oldukça ilginç olan bazı olaylar yaşanır. Yaşanan bu olaylar yukarıda da kısmen değinildiği gibi İngilizleri rahatsız eder. Esasen Mısır halkı sömür-



Fig. 7. Kemal ve Salim Beyler Hava Müze Komutanlığı-İstanbul

geci bir devletin kontrolünde yaşamaktan rahatsızlık duymaktadır. Türklerin yeniden Mısır semalarında gözükmeleri halkta büyük bir heyecana sebep olurken, emperyalist İngiliz yönetimi de bu durumdan ciddi rahatsızlık duymaktadır. İngilizler yapacaklarını soğukkanlılıkla planlarlar ve açıktan halka ve Osmanlı havacılarına bir tepki vermezler. Bu sefer esnasında Mısır halkının Osmanlı ile yeniden buluşma heyecanı yaşanırken, diğer taraftan bu buluşmadan ızdırap duyan ve olayı skandala dönüştürmek isteyen işgalcilerin mücadelesi görülür. İşgalci İngiltere, önce bu olayı destekler gözükür; ama kısa süre sonra bir takım insanlık dışı uygulamalarıyla rahatsızlıklarını sergiler. Bu bağlamda gerek Türk hava heyetinin ve Mısır halkının bir araya gelmelerinden oluşan coşku, gerekse işgalci İngiliz yönetiminin bazı uygulamalarını gösteren bazı olaylar tarihe intikal etmiştir. Bu olaylar oldukça anlam yüklüdür ve günümüze anektodlar olarak miras kalmıştır.

Bu sefere bütün güzergâhlarda yüzbinlerce, toplamda milyonlarca Osmanlı İmparatorluğu vatandaşı şahitlik etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun takiben savaşa girmesi ve savaş sonunda bölgeden çekilmesi sonucu ise sefer güzergâhında farklı siyasal yapılar oluştuğundan, toplumlar dağılmıştır. Bu nedenle seferin meydana gelen etkilerini incelemek ve bir bütün olarak tanımlamak hiçbir zaman mümkün olmamıştır.

Bir gerçek var ki, Araplar da bu sefere birçok farklı anlamlar yüklemişler. Bu konuda eserlerine atıflar yapmışlar, farklı yorumlarla not düşmüşlerdir. Örneğin Suriye'de Şam ve Halep halkı olayı oldukça önemsemiştir. Halep ve Şam'da çok uzaktan uçağı görmek için akın akın insanlar gelmiştir. Şamlılar demirden yapılan bir parçanın uçamayacağına inanmış ve bu icadı şeytani bir şey olarak görmüştür. Saygın bir tüccar olan Badraddin-Şallah ise uçağı, cennetten düşen demir bir kuş olarak tasvir etmiştir. Bazılarının, uçaktan bir parça kopararak hediye bir anı olarak saklamaya çalışması üzerine, uçağın başına nöbetçiler ihdas edilmiştir. Pilot ve Rasıda büyük ziyafetler verilerek Osmanlı İmparatorluğu'na olan inanç gösterilmiştir (Kasmieh, 2013, 127-129).

Mısır'da yaşananlar kişilik tahlilleri bakımından da oldukça ilginçtir. Türk hava heyetinin bazı tavırlarında dönemin Türk subay karakterine vurgu yapan anekdotlar bulunmaktadır. Beyrut'tan Kahire'ye kadar olan mesafe yaklaşık 765 km'dir. Mısırlılar, heyete büyük tezahürat ve sevgi gösterilerinde bulunur. Yüzbaşı Salim İlkuçan ile Rasıt Kur. Yüzbaşı Kemal Bey 15 dakika süre ile İngiliz Fevkalade Komiseri Lord Kitchener'i ziyaret eder. Lord ziyarete kendilerini Türkçe selamlar. 3. Ekibin seferi öncesi, "*Kahire'ye inecek Türk subaylarına kollarım açıktır*" der. Lord Kitchener, kahve ve sigara ikram eder. Osmanlı Hava heyetine; "*Siz Türkler, eski meziyet ve faziletlerinizden hiçbir şey kaybetmediğinizi gösterdiniz*" sözleri ile başarının büyüklüğünü över (Aydar, 1948, 93-100; Kansu, & Yılmaz, 1971, 155; Kurter, 2006, 212; Yalçın, THHST, 2009a, 34). Kahire'de halkın büyük sevgisine mazhar olurlar. İngilizler bu ilgiden zamanla rahatsız olmaya başlar. Hatta bir gösteri uçuşu öncesi bilinmeyen kişilerce uçağın bujileri gevşetilerek uçağın havadayken düşmesi planlanır, ancak uçuş öncesi kontroller sırasında Salim İlkuçan olayı farkederek tehlikeli durumdan kurtulur (Kansu, & Yılmaz, 1971, 156). Tabii yapılanlar bununla da bitmemiştir. Salim Beyin uçağını durdurduğu yerin bir metre ilerisinde otlak kaplı bir alan bulunmaktadır (Aydar, 1948, 100-102). Salim Bey, buranın kazılmış bir çukur olduğunu ve üzerinin otlak kaplanarak bir suikast çukuruna dönüştürüldüğünü anılarında anlatmaktadır. Bütün hikâyeye, Osmanlı İmparatorluğu'na yönelen Müslümanların ilgisini planlanan bir suikast ile etkisiz hale getirmekten ibarettir. Plan yapanlar amaçlarına ulaşmadan seferin başarılı bir şekilde tamamlanması, şüphesiz projenin sonuçları bakımından önemli olmuştur.

Benzeri bir olay Kafkas Cephesi'nde Vecihi Hürkuş'un uçağına karşı yapılmıştır. Vecihi

(Hürkuş) Bey anılarında Kafkas Cephesi'nde 7'nci Hava Bölüğü'nde yaşadığı bir olaydan bahseder. Müttefik havacıların uçuşa olan isteksizliği cephe komutanını rahatsız etmektedir. Vecihi Bey hava bölüğüne katıldıktan sonra bölük komutanı Şükrü Bey ile bir keşif görevine çıkması kararlaştırılır. İkinci bir uçakla da Almanlar keşfe çıkma görevi alırlar. Göreve çıkış anında Almanlar Türk heyetle görüşmeden hızlı bir şekilde uçaklarına atlayıp keşif bölgesine yönelirler. Vecihi Bey ise havalandıktan kısa bir süre sonra 15-20 metre yükseldiğinde uçağın takati kesilir. Bu yükseklikte geri inmek mutlak ölüm ile eşdeğer anlamına gelmektedir. Ancak Vecihi çok zor şartlarda meydanın dış kenarına sert bir iniş yapar. Bu iniş ile uçağın kuyruk mahmuzu kırılmıştır. Yapılan ilk incelemede sorun tespit edilememiş ve Vecihi Bey suçlanmak istenmiştir. Ancak motora uzun süre takat verilince, motorun sesinin kısıldığı ve takatin düştüğü tespit edilmiştir. Motora, benzin gitmeme arızasının tespiti üzerine karbüratöre gelen benzin borusunun bağlanma yerindeki lastik borunun bağlantı noktasına bir Alman dergisinden koparılmış kâğıtların tıkandığı tespit edilmiştir. Dost ülke personelinin yapmış olduğu bu üzücü durum Türk personelinde üzüntüye neden olmuştur (Hürkuş, 2008, 21-25; Yalçın, THHST, 2013, 54-58).

Üçüncü ekip 15 Mayıs 1914 tarihinde Kahire'den İskenderiye'ye uçarlar. Burada Hidiv İsmail Paşa ve Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilirler (Gediz, 84; Aydar, 1938, 1551; Şehbal, 1914, 98-23). Hidiv İsmail Paşa'nın evlatlarım şeklinde yakinen hitabı ve sıcak duruşu ikili ilişkilerde oldukça sıcak bir ortamın oluşmasına vesile olmuştur. Salim İlkuçan anılarında; Mısır'da buldukları süre içerisinde halkın kendilerine büyük ilgi gösterdiğini anlatır. İskenderiye inişinde kendilerini Ömer Tosun Paşa karşılamıştır. Halkın büyük sevgi gösterisi burada da kendini göstermiş ve akşam vakti buraya geldiklerinden otele kadar halkın sevgi gösterileri altında gidilmiş ancak otelde düşman bir ülkenin bayrağını gören Salim Bey, burada kalmaktan ise bir bedevi çadırında yatmayı tercih edeceğini söylemiştir. Bunun üzerine halk galeyana gelerek yabancı bayrağı indirip yerine Türk bayrağı çekmiştir. Salim ve Kemal Bey'ler de Türk Bayrağı'nın gölgesinde otele giriş yapmışlardır (Aydar, 1938, 1551).

İskenderiye'de de kendilerine büyük ilgi gösterilir ve konuk olarak ağırlanırlar. Kudüs, Port Sait ve Tanta'dan birer, Kahire'den 4 ve İskenderiye'den de 4 olmak üzere bağış toplanmıştır (Aydar, 1948, 100-101; Kansu, & Yılmaz, 1971, 156). Takiben buradan Romanya adındaki gemi ile İstanbul'a dönmüşlerdir. Tanta'da Osmanlı heyetine üzerinde Türk Bayrağı ve altında sefere ait bilginin yer aldığı bir obje takdim edilmiştir. Çalışmanın sonunda yer alan bu obje 2013 yılında Hava Müze Komutanlığına bağışlanmıştır (Hv. Mz. K.lığı, 2013, Tanta Objesi).

Mısır Hava Seyahati dönüşünde Mayıs ayı sonunda Muvasala ve Muhabere Şubesi Teşkilatı Havaiye Müfettişi Veli Bey tarafından, Yeşilköy Balon hangarında bir ziyafet verilmiştir. Ziyafete Enver ve Talat Bey'lerle, 1. Kolordu Komutanı Mehmet Ali Paşa, Harbiye Müsteşarı Albay Mahmut Kamil, Erkan-ı Harbiye İkinci Reisi Yarbay Hafız Hakkı, Harbiye Dairesi Reisi Şükrü Bey ile Türk hava heyetine Mısır'dan itibaren refaket eden İshak Paşa katılmıştır (Kansu, & Yılmaz, 1971, 156).

Bu seferin anısına İstanbul Fatih semtinde bir anıt yapılmıştır (Aydar, 1948, 88; Tasvir-i Efkar, 3.4.1914). Anıt 1914-1916 tarihleri arasında tamamlanmış ve 2014 tarihi itibarıyla ilgili bölgede halen mevcuttur. Anıtta şehitlerin isimleri yer almaktadır (Gediz, 86). Şehitler yalnız anıtlarla anılmamış ilerleyen yıllarda mecmualarda ve havacılık yayınlarında da anılmışlardır (Tayyare Mecmuası, 1926, 8). Seferin anısına yapılan bir diğer anıt ise Taberiye Gölü doğusunda Ayn-ı Gev yakınında yer alan, takriben 6 metre yüksekliğinde oldukça sade bir yapıdır. Bu yapı üzerinde Fethi ve Sadık Bey'ler nezdinde Türk Ordusu'nun mesajı yer almaktadır "*Elfatih. Osmanlı ordusunun ılayı misali için Mısır'a gitmek üzere İstanbul'dan tayran ederek tesadüf eylediği muhalefeti havadan dolayı bu noktada sükut eden Muaveneti Milliye tayyaresi-*

nin süvarileri şehid fedakar Yüzbaşı Fethi ve Mülazımı evvel Sadık Beylerin ruhuna” 14 Şubat 1329 ibaresi yer almaktadır (Turgut, 1955, 11). Tabii bu seferde hatıralar yalnız taşlara ve anıtlara işlenmemiştir. Türk ve Arap halkının duygularında da sefere ait derin hatıralar oluşmuştur. “*Bulutlara siz, bir yol açtınız...*” mısraları Türk’ün sazında manasını bulurken, 1960’lı yıllara kadar Arap halkının da farklı şivelerle Türkçe terennüm ettiği sözlerden olmuştur (Turgut, 1955, 11).

2. İstanbul-Kahire Seferi’nin Değerlendirilmesi

İstanbul-Kahire Seferi 1914 yılından beri pek çok kişi tarafından farklı bakış açısıyla değerlendirilmiştir. Bazıları Osmanlı Havacılığı’nın diğer ülkelere göre zayıf olduğu bir dönemde yetmiş insan gücünün ve uçakların zayi edildiğini savunmuştur. Ancak o günkü idareciler de çok sıkıntılı dönemden geçildiği bir anda ülkenin birlik ve beraberliğine katkısı olacağına inandıkları için İstanbul-Kahire Seferi’ne karar vermişlerdir. Verilen kararın uygulama safhasında bir takım kazalar olmuş, uçaklar kaybedilmiş pilot ve rasıtlar şehit olmuştur. Dönemin sorumluları ise dünya kamuoyunun da yakından takip ettiği bu projenin başarılı olması için kararlılıklarından taviz vermemişlerdir. Bütün olumsuzluklara rağmen hedefe fiziken varılması önemsenmiştir. Nitekim bu sağlanmıştır.

Projeye katılanlardan sağ kalanların sonraki yaşamları da fedakârlık örneği olmuştur. Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey Çanakkale Cephesi’nde şehit düşmüştür (İlmen, 1947, 107; Okar, 2010, 12). Kerevizdere Çarpışmaları’nda bir hafif takiben ise bir de ağır yara alan Kemal Bey, hastaneye ulaşıncaya kadar harekâtın idare edildiği yerde birlik komutanları yanında yaralı olarak yatmaktadır. Kendinde olmadığı ve çevresiyle irtibat kurma gücü olmadığı halde, geri çekilme lafı duyduğunda dayanın, çekilmeyin diye sayıklar ve Fransızlar karşısında direnilmesini ister. Hastaneye sevkinden birkaç gün sonra ise şehit olur (Aydar, 1948, 107-111).

Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey Kafkas Cephesi’nde şehit düşmüştür (Aydar, 1948, 78; Okar, 2010, 12). Pilot Yüzbaşı Salim Bey’in hayatı da birçok güçlükler içinde geçmiştir. Birinci Dünya Savaşı’nın çıkması ile Kafkas Cephesi’nde görev almış ve cepheye gitmek üzere Bezm-i Alem Vapuru ile Karadeniz’den geçerken Rus donanması tarafından saldırıya uğrayan vapur batırılmıştır. Salim Bey ve diğer havacı arkadaşı ilk pilot Fesa Bey sudan alınarak esir edilmişlerdir. 1920 yılına kadar Rusya’da esaret hayatı yaşamıştır. Bilhare esaret dönüşü Anadolu’ya gelerek Milli Mücadele’ye katılmıştır. Salim Bey, Haymana civarında meydana gelen bir muharebede yaralandığından Ankara’da hastane’ye gönderilmiştir. Fazıl Bey, Salim Bey’i ziyaret etmiş ve Yunanların notunu kendisine göstermiştir. Salim Bey ilk havacılardan olup 6 yıldır uçmamış ve kara birliğinde görevlendirilmiştir. Milli Mücadele yıllarında ihtisasın ve sınıfın önemi yoktur. İnsan sıkıntısının yaşandığı o zorlu günlerde herkes elinden geleni yapmaktadır. Ancak Salim Bey, Yunanların cüretinden rahatsızlık duymuştur. Fazıl Bey’e hastane çıkışı beraber gitmeyi önerir. Hastane çıkışı kendisine 3 ay istirahat verilir. Salim Bey, evine gitmek yerine Hava Kuvvetleri safına katılmıştır. Bu teklif ve sonundaki gelişme eski bir havacının asli vazifesine de dönüşü olmuştur (Yalçın, Fazıl Bey, 2014).

Seferin amacına olan inanç yalnız devletin üst kademesinde değil bizzat uçuş heyeti tarafından da benimsenmiştir. Kadıköy’de bir spor kulübü açılışına davet edilen Salim ve Kemal Beylere, Kulüp tarafından böyle tehlikeli bir maceraya atılmalarından dolayı akıbetlerinden endişe etmeleri ve hayretlerini gizleyememeleri üzerine Salim Bey; “*Balkan Harbinden sonra biraz da milli gayeler üzerinedir*” der. Bu sefer ile Fransız havacılar Türk havacıların kendilerini ispat ettiklerini ve artık havacılık sporlarına katılacak yetenekleri kazandıklarını belirtmişlerdir (Aydar, 1948, 104). De Goys dönüşte Salim Bey ve Kemal Beyden bilgiler almıştır.

Keza, sefer hakkında açıklama yapan De Goys da benzeri ifadeler kullanmış ve yapılan işin büyüklüğünü, zorluğunu ve Türk havacıların son zamanlarda yapmış oldukları önemli çalışmaların takdire değer durumundan sitayişle bahsetmiştir (Kocatürk, 2013, 216-217). De Goys'un İstanbul'da göreve başlaması 3'üncü heyetin programı uyguladıkları bir zaman dilimine denk gelmektedir. Basında De Goys'un verdiği beyanat ile Türk heyetin faaliyeti eş zamanlı olarak yer almış ve gündemde en önemli konulardan olmuştur (Tasvir-i Efkâr, 6.5.1914).

Cumhuriyet Dönemi'nde, şehit subayların mezarlarının durumu 1920'li yılların sonunda gündeme gelmiştir. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan bir belgeden anlaşıldığına göre; dönemin Türk Hava Kurumu Başkanı Rize Milletvekili Fuat Bulca tarafından Başbakanlığa gönderilen 20 Kasım 1928 tarihli yazıda Şam Şehbenderliği ile yapılan görüşmede mezarların bakımsız olduklarının bildirildiği, konunun Hava Kurumunun yetkili



Fig. 8. (Sefere Katılan İlk İki Heyete Ait Fotograf. Hava Müze Komutanlığı-İstanbul)

kurullarında konuşulduğu belirtilmekte ve hükümetten; mezarların Türkiye'ye nakledilmesi ya da bulunduğu mahalde bakımlarının yapılması konusunda talimat verilmesi talep edilmektedir (BCA, Fon: 030.10, Yer: 193.321.10, s.1). 22 Kasım 1928 tarihinde Başbakanlıktan ilgili yazıya cevap verilmekte ve şehit hava subaylarının mezarlarının olduğu yerde “...ihya ve imarının tercih buyurulmakta olduğu...” bilgisi verilmektedir (BCA, Fon Nu.: 030.10, Yer Nu.: 193.321.10, 2). Bu mezarlar ilerleyen yıllarda özellikle Şam Konsolosluğunun da delaletiyle Türk Hava Kurumu tarafından yapılmıştır (Aydar, 1948,

83). Mezarlar, 1920'li yıllardan itibaren bölgeye giden Türk görevlilerin uğradığı önemli bir mekân olmuştur. İlerleyen yıllarda mezarlarla özellikle Türk Hava Kuvvetleri tarafından özel olarak ilgilenilmiş ve günümüze kadar da titizlikle bakımı yapılmıştır. Seferin 100. yılı anısına 1914 yılında uçan tayyarelerin birebir aynısı yapılarak aynı güzergâhta tekrar uçulmuştur. Yapılan uçaklar günümüzde Etimesgut Hava Müzesi'nde bulunmaktadır.

Hava seferine İstanbul'dan başlayıp Mısır'a yönelen Türk havacılar, uzun yolculuk süresince birçok zorluklarla karşılaştılar. Şüphesiz ki, bu insanlar hayatlarında birçok ilklerle de karşılaştılar. Gittikleri her yerde devlet namına ağırlandılar, misafir edildiler. Osmanlı İmparatorluğu'nun taşra yönetimine tanıklık ettiler. Diğer taraftan Osmanlı halkının büyük tezahüratları ile karşılaştılar. Bu coşkun halk kitleleri birçok yerde yüzbinleri geçiyordu. Keza şehitlerin cenaze merasimleri Türk-Arap halklarını bir araya getiren bir sinerjiye dönüştü. İngilizler, fiilen 1882 yılından beri 32 yıldır Mısır'da bulunmaktaydı. Türk hava heyeti burada yapmış oldukları gösterilerde Mısır'daki İngiliz varlığının halk üzerindeki durumunu da algıladılar. Büyük ve coşkun kalabalığın sevgi gösterisi hava heyeti nezdinde Osmanlı İmparatorluğu'na olan bağlılığın bir nişanesiydi. Şüphesiz bu gelişmeler basın marifetiyle İstanbul yönetimince kodlanmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'na girerken İstanbul-Kahire hattında cereyan eden hava seyahatindeki gelişmeleri lehte bir artı güç olarak değerlendirmesi kaçınılmazdı. Nitekim Kanal Seferi ile Süveyş'in batsına geçen Osmanlı Ordusu'nu buradan itibaren ayağa kalkmış Mısır halkının selamlayacağı beklenmiştir. Ancak beklenen olmadı. O halde yüzbinlerin sokağa dökülmesi anlamsız mıydı? Bu insanlar samimi değilmiydi? Şüphesiz anlamlıydı ve samimiydiler. Ancak İttihat ve Terakki liderleri, kodlamayı yanlış anlamıştı. Devletin siyaseti ile halkın hissiyatı arasında ince bir çizginin bulunduğu

gerçeği gözardı edilmemeliydi. Devletin hissiyattan öte bilgi ile yönetilmesi kaçınılmazdır. Devletin siyaseti, askeri varlığın teknolojik, beşeri ve moral yeterliliği, akli, ilmi, küresel güçlerin durumu, çağın şartları, politik dengeler, beşeri kaynaklar, ülkenin kaynaklarının gücü, tarihi miras ve daha birçok çarpanı dikkate almak zorundadır. Osmanlı halkı şüphesiz ki bu seferden gururlanmış ve fert planında devletine olan güvenini tazelemiştir.

20. yüzyıl tekniğin, gücün, ekonominin çağı olduğu kadar istatistiğin de çağıydı. İngilizlerin küresel yapılanması, imkân ve kabiliyetleri ile denizlerdeki güçlü varlığı karşısında Osmanlı yönetiminin aldığı tedbirlerle psikolojik harekâttan öte bir şey yapılamamıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nda iktidarı elinde tutan idareciler; devlet geleneğini kavrayacak ve yönetimde tecrübi olarak da yetişecek zamanı bulamamışlardı. Bu durum birçok kararın alınmasında etkisini göstermiştir. Kıt kaynakların olduğu ama tehlikenin kapıda durduğu bir zamanda, hava kuvvetleri imkân ve kabiliyetlerine henüz ulaşmadan uzun mesafeli bir sefere karar verilmesi de bu kapsamdadır. Ancak bütün olumsuzluklara rağmen seferin kararlılıkla tamamlanmasına çalışılması da dönemin idari kadrosunun olumlu bir özelliğidir. Bu azim ve kararlılığın savaş yıllarında da sürdüğü de bir gerçektir.

Osmanlı Devleti, II. Meşrutiyet, Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları ile topraklarının ve nüfusunun önemli bir kısmını kaybetmişti. Kıtalararası bir hava seferinin yapılmasının başlıca sebepleri arasında mevcut toprakların muhafazası için farklı milletlerden oluşan Osmanlı vatandaşlarının devlete olan bağlılığının kuvvetlendirilmesi fikri oldukça önemliydi. Asırlarca Türk yurdu olan Balkanların 3-5 ay gibi bir sürede kaybedilmesinin o dönem idarecileri başta olmak üzere toplumun her kesiminde büyük bir travma oluşturduğu tarihi bir gerçektir. Nitekim 1918 yılında Mustafa Kemal Paşa bir konuşmasında, Balkan Savaşları'nın Türk ordusunun savaşı olmadığını söylemiştir.

Kıtalararası Osmanlı Hava Seferinin bir nedeni şüphesiz, Fransız pilotlar tarafından yapılan Paris-İstanbul-Kahire seferi sonucu Fransız havacılara duyulan hayranlığın Türk havacılara çevrilmesi idealidir. Ancak bu ana sebep değildir. Balkan Savaşları ile Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı tarafından yüzüstü bırakılması bir soğukluğa hatta Osmanlı topraklarının Balkan devletlerine peşkeş çekilmesine vermiş oldukları içten destek arada büyük bir hayal kırıklığının oluşmasına neden olmuştur. Yaklaşan tehdit karşısında Osmanlı İmparatorluğu'nun bu durumu not almaktan öte yapacak pek bir imkânı bulunmuyordu. Savaştan kısa bir süre sonra Fransa da Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilerini geliştirmek istemiştir (Tasvir-i Efkar, *Büyük İstikraz Etrafında*, 6.5.1913). Bu kapsamda yapılan faaliyetten biri, Pilot Daucort'un Paris-İstanbul-Mısır arasında bir uçuş gerçekleştirmek için açılan yarışmaya katılma kararı vermesidir. Bu girişimi Fransa Hava Kulübü organize etmiştir. Yaklaşık 4890 km.lik bir mesafeyi kapsayan proje oldukça iddialı ve uzun solukludur. 28 Eylül 1913'de yarış ilan edilir. Daucort ve makinisti Roux, 20 Ekim 1913'de yola çıkarlar. Viyana- Budapeşte-Arat-Bükreş yolundan Varna'ya gelir. Takiben Burgaz ve Yeşilköy'e 1 saat mesafedeki Podima'ya iner. Tayyare, Yeşilköy'e gelmeyince Türk havacılar Fazıl, Fethi ve Nuri İstanbul üzerinde uçuşlar yaparak konuklarını ararlar. Daucort 9 Kasım'da Yeşilköy'e gelir ve gelecekte aynı yolculuğu yaparken şehit düşecek Nuri Bey kendisine refakat eder. İstanbul'da oldukça içtenlikle ve birçok yetkili tarafından karşılanır, ağırlanır (Hava Dergisi, 1974, 36).

18 Kasım 1913'de Daucort adına Yeşilköy'de bir uçuş gösterisi yapılır. Kendisi 20 Kasım'da İstanbul'dan ayrılır. Adapazarı-Eskişehir ve Konya istikametinde uçmaya devam eder. 26 Kasım 1913'de Toroslar üzerinde Pozantı'da motor arıza yapar ve ağaçlık bir bölgeye inmek zorunda kalır. Kanadının biri arızalanmıştır. Fransız Daucort, uçağını Adana'ya taşımak için yardım aramaya gider ve bir köylüyü uçağına bekçi olarak bırakır. Köylünün yakmış olduğu sigara ile

tayyare kül olur. Daucort, Mersin'den gemi ile ülkesine dönmek zorunda kalır. Marc Bonnier ve Makinist Barbier bu yolculuğu tamamlamaya karar verirler. Nieuport ile yola çıkarlar ve 2 Aralık 1913'de Sofya'dan İstanbul'a uçarlar. 5 Aralık 1913'de ise Yeşilköy'e inerler. Kendilerini Fesa, Fethi ve Salim Beyler havada karşılarlar. Dolmabahçe Sarayı üzerinde uçar ve Sultan Reşat Han'a hürmet ve tazim yazılı bir Türk Bayrağı'nı atarlar. Haliç'teki Osmanlı donanması üzerine de bir sancak bırakırlar. Marc Bonnier, 17 Aralık'ta İznik, takiben Eskişehir ve Konya'ya uçar. 19 Aralık'ta Konya'ya indikten sonra burada bir kaç gün kalır. Mersin-Trablus-Şam yoluyla Beyrut ve 27 Aralık'ta Yafa, 28 Aralık 1913'de Kahire'ye varır. 10 merhalede, 40 gün sonrasında 5.400 km. uçarak hedefine ulaşır (Dürrü, 1933, 3; Hava Dergisi, 1974, 37-38). Bu faaliyetin henüz hafızalarda yerini koruduğu dikkate alındığında sefer öncesi dünyadaki havacılık faaliyetinin süratle gelişmesi karşısında alınan tedbirleri değerlendirmek daha da anlamlı hale gelmektedir.

Mısır bu dönemde hukuken Osmanlı toprağı olsa da fiilen İngiltere'nin işgalindedir. Osmanlı İmparatorluğu bu oldubittiği kabul etmemiştir; ancak yapacak bir şeyi bulunmamaktadır. Mısır halkının duygularına tercüman olması yönüyle de bu seferin duygusal bir yönü bulunmaktadır. Bu seferin zamanlamasının yanlış olduğu görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik sıkıntılarının yanında, ülkelerin savaşa hazırlandığı bir dönemde yapılması bir talihsizlik olmuştur. Bununla birlikte Balkan Savaşları ile Osmanlı Ordusu'nun beklenmedik bir yenilgi alması, orduya olan güveni içte ve dışta sarsmıştı. Gerçekte Balkan Savaşları Atatürk'ün ifadesi ile Türk Ordusu'nun savaşı değildi. Havacılıkta dünyanın en ileri ülkesi olan Fransa'nın Kahire'ye uçuş yaptığı bir dönemde Türk Havacılığı'nın da o dönem için oldukça zor kabul edilen uzun süreli bir uçuşu yapabileceğini ispatlaması bakımından önemli bir projedir.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda 1922-1927 yılları arasında müfettişlik görevi yapan Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder anılarında, bu seferle geçici bir şöhret için havacılara güçlerinin çok üstünde sorumluluk yüklendiğini ve o devirde yetişmiş olan birkaç tayyarecinin de kaybedildiğini belirtir (Gediz, 74,75). Emekli Tuğgeneral ve Eski İstanbul Valisi Süreyya İlmen de hatıratında "*Çok yazık oldu zavallı tayyareci Fethiye ve anın tayran arkadaşı Sadık ve zavallı tayyareci Nuriye!*" demektedir. Anılarında: "*görev başında olsaydım bu seyahate mani olmak için uğraşırdım, zira havacılığımız çok yeni ve tayyareci zabitan çok mahduttu ifadesine yer vermektedir*" (İlmen, 1947, 161).

Bu sefer birçok bakımdan önemli sonuçlar doğurmuştur. Havacılık gibi oldukça yeni bir sahada 3 yıllık geçmişi olan köklü ve büyük geçmişe sahip bir milletin gösterdiği performans bakımından önemlidir. Oryantalist yaklaşımlara karşı bir duruş olmuştur. Bu sefer ile bir tarih yazılmıştır. Seferin güzergahının önemli bir kısmı kaybedilmiş olmasına rağmen sefer Türk tarihinde varlığını korumaktadır.

Osmanlı subayları yapmış oldukları için fevkalade farkındaydılar. Fethi Bey'in, toplu halde yapılan karşılamalarda ve uğurlamalarda kendilerinde yer alan fotoğraf makinesi ile fotoğraflar aldığı daha sonra basına yansıyan haberlerden anlaşılmaktadır (Şehbal, 1914, sayı 93, 408). Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi acı birçok olayın yaşandığı bir vakıa olduğundan Türk ve Arap milletleri üzerinde derin izler bırakmıştır. Diğer taraftan iki milletin ortak tarihini oluşturması bakımından da kalıcı etkileri olmuştur. Bu izler şiirler, Türküler, ağıtlar ve hatıratlar ile varlığını sürdürmektedir. Aka Gündüz tarafından Fethi ve Sadık için yazılan şiir aşağıda verilmiştir (Aydar, 1948, 83).

*Gökte bulutlara bir yoldaştınız,
Denizler aştınız, dağlar aştınız,
Nur-u hilal gibi uçup taltınız,*

*En son düştünüz toprak üstüne,
Tarihte bir altın yaprak üstüne.*

*Şerefi hayata layık olanlar,
Vatan millete sadık olanlar,
Düştüler, gittiler toprak üstüne,
Tarihi nurlayan yaprak üstüne.*

*Hamiyet ağlasın, gayret ağlasın,
Sahibi kalmayan şevket ağlasın,
Sadık'la Fethi'ye millet ağlasın,
Düştüler gittiler, toprak üstüne,
Tarihi ağlatan yaprak üstüne.*

İstanbul-Kahire Hava Seferi günümüzde bilimsel çalışmalara kaynak teşkil etmektedir. Gerekçesini ve yapılaş süresini eleştirenler olduğu gibi farklı olarak da bakan araştırmacılar bulunmaktadır. Daha önce de ifade edildiği gibi istihbarat yönü de çalışılmaktadır. Diğer taraf-tan edebiyat dünyası alanında da kaynak olmayı sürdürmektedir.

*Dersaadet'ten Riddaniye'ye yönelen Koca Sultan,
Çöle rest çekerek emrine ram ettin,
Yüzbinleri bulan ordunu şimşek olup yürüttün,
Dört asır süren huzurun temelini attın.*

*İzinden gidenler semalardan geçtiler,
Birgün atlar kanatlandı çöllerin üzerinde,
Hedef bir, mekan bir, zaman farklı,
Yavuzdan; Fethilere, Nurilere kalan miras (Yalçın, 2014).*

Suriyeli bir tarihçi kaza sonrası Şam'ı tarif ederken resmi bir yastaymış gibi sokaklar bomboştu ifadesine yer verir. Yine Şam'da icra edilen cenaze merasiminin halk üzerindeki derin tesirini anlatırken; "...Tören, yaya kaldırımlarında, pencerelerde ve çatı tepelerinde binlerce kişi eşliğinde yapılmıştır. Kadınların ağıt sesleri, duaların ve ritüllerin seslerini bastırıyordu" ifadesi yer alır (Kasmieh, 2013, 129).

Türk havacılar 1517 yılında Yavuz Sultan Selim Han'ın güzergâhına yakın bir mevkiiden bir kere daha Türk ve Arap milletlerini bölme tehdidi karşısında, Osmanlı İmparatorluğu'nun birlik ve dirliği için 3 farklı kıtada uçarak bayrak göstermişlerdir. Bu sefer de halklar arasında kardeşlik duygularının pekişmesine önemli katkı sağlamıştır. Ne var ki yetkili olanların seferin etkilerini yanlış kodlaması, yukarıda da detaylı olarak ifade edildiği üzere yanlış kararlar alınmasına ve umutsuz operasyonlara girişilmesine neden olmuştur. Seferden edinilen psikolojik olumlu izlenimler ve Almanya'nın da baskısı ile Arap topraklarında birçok cephe açılmıştır. Buraya sevk edilen orduların imkân ve kabiliyetleri ile verilen sorumluluk birbirine müvazi olmadığından on binlerce Osmanlı askeri hayatını kaybetmiş ve şehit olmuştur. Esasen imparatorluğun fiziken çöküşü de burada başlamıştır. 20. asrın ilk yılları ülkenin en az 10 yıllık bir sulh dönemine ihtiyacı olduğu bir dönemdi. Bir Alman subay bu süreci kuma gömülen imparatorluk olarak tanımlamıştır (Von Kress, 2014, 13-14, 17, 41, 63, 72, 113, 232, 307).

Şehitlerin aile efratlarına yönelik olarak mağduriyetlerini gidermek için girişimlerde bulunulduğu, kanun tekliflerinin işleme alındığı arşiv araştırmalarından anlaşılmaktadır (BOA, Fon: MV, Dosya: 234 Gömlek: 15 Tarih: 1332R18, Belge1). Seferin tamamlanmasından hemen sonra İzmir-İstanbul Hava Seferi diye yeni bir planlama yapılması ve bu seferin de Nuri Beyin

Rasıdı İsmail Hakkı Bey ile yine 3'üncü grubun pilotu Plt. Yzb. Salim Bey tarafından icra edilmesi planlanmıştır (Tasvir-i Efkar, 3.6.1914; Tasvir-i Efkar, 31.7.1914). Aslında kıtalararası seyahatin bitişinden 10 gün gibi kısa bir süre sonra yeni bir planlama yapılması önceki seferlerde yaşanan büyük kayıplar ve sorunlar dikkate alındığında yönetimin yaklaşımının değerlendirilmesi bakımından önemlidir.

Sonuç

Uçuş süresince uğranılan yerlerde halkın büyük coşkusu ile karşılaşmıştır. Bu durumun Enver Paşa ve diğer yetkililerde, Birinci Dünya Savaşı'na girilmesi halinde eski Osmanlı coğrafyasında yaşayan halkın büyük bir çoğunluğunun Osmanlı Devleti yanında yer alacağı ve toplu bir kalkışmanın olacağı inancını kuvvetlendirdiği değerlendirilmektedir. Bu güven duygusunun sonucu olarak savaşa girmekte erken karar verilmiştir. Bu durum Osmanlı idarecileri bakımından olduğu kadar İngiltere ve Almanya için de referans olmuştur. Almanya İngiltere'ye yönelik bir harekâta Müslümanların yönlendirilmesi konusunda ümitli, İngiltere ise olası bir savaşta Osmanlı Devleti aleyhine alınacak kararlarda daha dikkatli olması konusunda temkinli davranma noktasında daha dikkatli olması gerektiğini tecrübe etmiştir. Nitekim Mısır'da yaşananlar, İngiliz Komiserinin karşılama oldukça sıcak davranırken ilerleyen günlerde Türk pilotlardan duyulan rahatsızlık ve bir uçuş gösterisi öncesi bujilerin gevşetilerek uçağın düşürülmeye teşebbüs edilmesi bu düşünceyi kuvvetlendirmektedir. Sefer süresince büyük miktarda bağış toplanmış, ancak bu bağışlar ile yeni uçaklar alınmamıştır. Bu bakımdan da kaybedilen uçakların yerine yenisi konmamıştır.

Yolculuk esnasında görülmüştür ki, Deperdussin uçağı Bleriot dönemine göre oldukça zayıf ve uzun bir sefer için sorunlar çıkarmaktadır. Ne var ki, Osmanlı subayının teknik sorunlarını ve yeteneksizliklerini bilmesine rağmen yeni bir uçak isteme ve daha donanımlı bir uçakla görevini sürdürme imkanı bulunmamaktadır. Diğer taraftan alınan askeri eğitim ve terbiye de böyle bir mazerete manidir. Verilen araç ne ise onunla işin sonunda şehadet de olsa görevin tamamlanması ve mazeret üretilmemesi, Türk geninin sıradan bir özelliğidir. Savaş yıllarında Osmanlı ordusunda görev alan Alman subaylar ve savaş araştırmacıları Türk askerinin bütün imkânsızlıklara rağmen metanetle direnmesi ve savaşı sürdürmesi hususunda hemfikirdirler (Erickson, 2009, 165-172; Buddecke, 2009, 105; Sanders, 2010, 455-456). Üçüncü ekibin yolculuğa Bleriot ile çıkmaları ve kazadan sonra Edremitlilerin yine Bleriot alması bu uçağa güven duyulduğunu göstermektedir.

20. yüzyılın başında genel bir kanı olarak havacılığın ancak Batılılar tarafından yapılacak bir uğraş olduğu, Türklerin ve Müslümanların 100 yıl böyle bir şey yapmalarının söz konusu olmayacağı inancı vardı (Kocatürk, 2013, 37). İttihat ve Terakki yönetimi Ermeni isyanları ve asırların sonucu olarak ülkenin işleyişini kitleme noktasına gelen kapitülasyonlar ile mücadele etmek için bazı çalışmalar yapma ihtiyacı hissetmiştir. Türk toplumunu öne çıkarmak, özgüveni artırmak, çağdaş yöntemleri uygulama alanına sokabilmek için bir çalışma içine girmişlerdir. Bu bakımdan bu seferin psikolojik etkisi oldukça önemli olmuştur. Bunu gidilen yerlerde yüzbinlere varan toplulukların heyecanında görmek mümkündür.

İstanbul-Kahire Seferi; en yetenekli ve tecrübeli pilotlar ile uçakların kaybedilmesine (Yalçın, 2009a, 34) rağmen sonuçlandırılmış ve başarıya ulaşmıştır. Önemli bir sonucu da Osmanlı Devleti'nin gösterdiği kararlılıktır. Bu seferin kahramanları olan Fethi, Nuri ve Sadık Bey'ler ilk Türk askeri hava şehitleridir. Kendileri verilen vazifenin başarılması uğruna büyük fedakârlıklar göstererek canlarını feda etmekten çekinmemişlerdir. Bu kahramanlar hayatlarını kaybetmiş olmakla birlikte havacılık kurum kültürünün oluşmasının da ilk örnekleri olmuşlardır.

Bu bakımdan Türk Hava Kuvvetleri kurum kültürü kan ve mücadele üzerine bina edilmiştir tespitini yapmanın yanlış olmayacağı değerlendirilmektedir. Türk Hava Kuvvetleri personeli almış olduğu akademik eğitimde İstanbul-Kahire Seferi mürettebatının hayatını ve fedakârlığını öğrenmekte, bu insanlar hayatını riske atma hususunda ilk örnekler olarak anlatılmaktadır.

Kıtalararası bir hüviyete sahip olan bu seferde tespit edildiği kadarıyla 15 uçaklık bağış toplanmıştır. Bu bağışların toplamı yarım milyon İngiliz para birimine denk gelmekteydi. Fransız Hava Binbaşı De Goys De Mazeyrac 1914 yılı Mayıs-Ağustos aylarında Osmanlı hava gücünü ıslah etmek üzere İstanbul'da bulunmuştur. Birçok önemli çalışmalar yapan Fransız subay, 15 deniz ve 35 kara uçağını da sipariş vermiştir. Bu siparişlerin bağışların yapılmasının hemen akabinde yapıldığı bilinmektedir. Bu uçakların bedeli sefer esnasında toplanan halkın ianeleri ile karşılanmıştır (Aydar, 1948, 100-101). Nitekim Osmanlı İttifak güçleri ile birlik olunca Fransa mezkûr uçaklara el koymuş ve Filistin Cephesinde Osmanlı ordusuna karşı bu uçakları kullanmıştır (Yalçın, 2014, 158-176).

Nitekim havacılığın 100 yıllık tarihinde iyi örnekler Türk havacılarının motivasyon ve görev bilincini artıran örnekler olmuşlardır. Muzaffer Erdönmez, Cengiz Topel, İlker Kartel, Cemil Kaya gibi pilotlar da İstanbul-kahire Seferi personelinin göstermiş olduğu çizgi üzerinde yürümüş ve kendilerinden sonra gelecek nesle birer örnek olmayı başarmışlardır. Bu insanlar Türk milletinin zor şartlarda ama fedakârca temellerini attığı askeri havacılığın, ülkenin bağımsızlığında ne kadar önemli bir yapı olduğunu göstermek bakımından ayrı bir ehemmiyete sahiptir.

Osmanlı Havacılarının Kıtalararası Hava Seferi şüphesiz ki, aradan geçen yüz yıla rağmen hatırlandığında bir hüznü de beraberine getirir. Napolyon, askerin ölümünü kutsallaştıran şeyin ölümün kendisi değil ölümün oluş şekli olduğunu söyler. Şüphesiz bu insanlar parçalanma yolunda bir sürece giren Osmanlı İmparatorluğu'nun o günkü bakiyesini kurtarmak ümidi gibi ulvi bir amaca hizmet etmişlerdir.

Teknolojik gelişmelerin uzağında kalan Osmanlı bu mahrumiyetin farkındaydı. Bunun için havacılığın ıskalanmamasına azami önem veriyordu. Havacılık ekseninde bakıldığında medeniyetler arasında aktarım olarak bariz bir örnektir. Asya Medeniyeti'nin doğurduğu Avrupa ve Avrupa'ya çok şeyler borçlu olan Amerika'nın teknolojik gelişmelerinin tekrar Asya'da hayat bulmasına bariz bir örnektir.

Seferin subayları kuru ve anlamsız isteklerin takipçisi olmadıklarını, milletin neferi olduklarını hayatlarını feda ederek göstermişlerdir. Yaptıkları işler dönemin şartlarında kayda geçmiş ve tarihe mal olmuştur. Bu sefer dünyada olumsuz bir imaj olduğu bir zaman diliminde, Türk Milleti'nin varlığını ispat edeceğine dair önemli bir girişimdir. Başka bir ifade ile eski dünyanın kendine biçilen rolün ötesinde yeniden Türk Milleti ile ayağa kalkacağına dair önemli bir psikolojik duvarın aşılması anlamına da gelmektedir. Tabi asırların getirdiği sorunlar sonucu değişim birden olmayacak ve kademeli olarak kendini hisstirecektir. 10 yıl kadar sonra Atatürk Dönemi'nde bu durum daha da açık olarak kendini gösterecektir. Bu sefer Türk subayının nezdinde Türk gençliğinin mefkûresi için; bilgi, eğitim, okuma ve dünyadaki gelişmelerle eş zamanlı çağını yakalama anlamında da önemlidir. Ancak buradaki gayenin ve arzu edilen hayalin canlı tutulması ve gelecek nesillere miras olarak bırakılması daha anlamlı olmuştur. Türklerin, istedikleri takdirde her şeyi başarabileceklerini dış dünyasında inandırılması bakımından bu sefer ayrı bir ehemmiyet arz eder. Sefere çıkan heyet aradan geçen 100 yılın ardından tarihe düştükleri notla Türklerin ve bölge halkının tarihinde yerlerini canlı olarak korumaktadır.

20. yüzyılın yapısını oluşturan büyük devletlerden birçoğu günümüzde yaşamamaktadır. Bu seferin düşündükleri ve yaşanan sürecin sonunda tarihe bakıldığında; Osmanlı İmparatorluğu tarihe intikal ederken icra ettiği bir hava seferinin her aşamasında yüz binlerin coşkusu ile uğurlanışı ile aynı coğrafyayı ele geçirmek isteyen emperyal bir gücün çok geçmeden tasfiyesinin hikayesi kalmıştır.

KAYNAKÇA

- Armaoğlu, F. (1999²). *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*. 1789-1914, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Aydar, O. (1938). “Kaybettiğimiz Hava Kahramanı: Salim İlkuçan’a Ait Hatıralar”. *Havacılık ve Spor Dergisi*, C. 10.
- Aydar, O. (1948). *Uçan Süvariler*. Ankara: Ulus Basımevi.
- Buddecke, H. J. (2009). *Çanakkale Üzerinde Bir Şahin*. Çev.: Bülent Erdemoğlu. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. İstanbul: Yaylacık Matbaacılık.
- Dürrü N. (1933). “İlk Hava Şehitlerimiz”. Cumhuriyet Gazetesi, (Şubat).
- Eldem, V. (1970). *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Erickson, E. J. (2009). *I. Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu Çanakkale-KuT’ül Amare ve Filistin Cephesi*. Çev.: Kerim Bağrıaçık. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Gediz, E. (1933). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1 (1911-1918)*. Hv.K.Tarihçe Şube Müdürlüğü Çalışması, Ankara.
- Havacılık ve Spor Dergisi (1933). “İlk Hava Kahramanımız Fethi”. Cilt/7.
- Hava Dergisi (1974). “Havacılıkta Türkler III”. Temmuz, 244/21.
- Hürkuş, V. (2008). “Havada”. 1. Kitap, 1915-1925. 3. Baskı. İstanbul: Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Yayınları.
- İlmen, S. (1947). *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*. İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi.
- Kansu, Y. Ş., & Yılmaz, S. Ö. (1971). *Havacılık Tarihinde Türkler I*. Ankara: Hav. Kuvvetleri Basımevi.
- Kasmieh, K., (2013). “Suriye Semalarında İlk Türk Uçakları 1914”. *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011. Ankara: Ayrıntı Basımevi.
- Keyüsk, M. (1950). *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)*. Birinci Kitap, Cilt/1. Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi.
- Keyüsk, M. (1951). *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)*. İkinci Kitap, Cilt/1. Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi.
- Kocatürk Ö. (2013). *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Kress, F. Von. (2014²). *Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk*. Çev.: Tahir Balaban. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Kural, F. (1974). *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913*. Ankara: : Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Kurter, A. (2006). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*. Cilt/I. Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.
- Sanders, L. Von. (2010). *Türkiye’de Beş Yıl*. Çev.: Eşref Bengi Özbilen. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Sarp, İ. (1986). *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Okar, A. (2010²). *Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924*. İstanbul: YKY.
- Özdemir, Y. (1981). *Atatürk ve Türk Havacılığı*. Ankara: Hava Basımevi.
- Özdemir, Y. (1981). *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*. Ankara: Hava Basımevi.
- Öztürk, A. (2014). “Yalova Tatbiki Eğitim Kampı Denetlemeleri”. 22 Temmuz, Yalova,
- Sözeri, E. N. (1961). “Türk Tayyareciliği” *Hava Kuvvetleri Dergisi*, 202. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Sözcü Gazetesi, 9 Ağustos 2014, Cumartesi
- Şehbal, “Tayyarecilerimiz Port Said’te”; ”Tayyarecilerimiz İskenderiye’de”; “Tayyarecilerimiz Kahire’de”. Sayı/98.
- Şehbal, “Tayyareci Merhum Fethi Beyin Kendi Fotoğraf Makinesi İle Aldığı Resimlerden”. Sayı/93
- Şehbal,1914, Sayı/92.

- Tasvir-i Efkar, “Şanlı Fedakar Şehitlerimizin Âli ve Seyyid Hatıraları İçin”. 3 Nisan 1914.
- Tasvir-i Efkar, “Yeni Seyehat-i Havaiye İntiahatından”. 6 Mayıs 1913 (23 Nisan 1330).
- Tasvir-i Efkar, “Büyük İstikraz Etrafında”. 6 Mayıs 1913 (23 Nisan 1330).
- Tasvir-i Efkar, “Tayyarecilerimiz Mısır’da”. 19 Mayıs 1914 (6 Mayıs 1330).
- Tasvir-i Efkar, “Tayyarecilerimizin Hareketi”. 3 Haziran 1914 (21 Mayıs 1330).
- Tasvir-i Efkar, “İzmit’ten Tayyare İle Gelenler”. 31 Temmuz 1914 (18 Temmuz 1330).
- Tayyare Mecmuası, “Tayyarecilik ve Kadınlarımız”. 14-8/12, 10 Teşrin-i Evvel 1341, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası.
- Tayyare Mecmuası, “Mübeccel Tayyare Şehitlerimiz”. 21/101, Şubat 1926.
- Turgut, H. (1955). “Taberya Gölü Kenarındaki Abide”. Uçantürk/1, Nisan. Ankara.
- Türklerin Havacılığa Hizmetleri*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Merkezi, Daire Başkanlığı, Harp Tarihi Şubesi, Yay/4. Ankara, 1982.
- Uçantürk, (1974). “Havacılıkta Türkler”. Sayı/245.
- Uçarol, R. (1992). *Siyasî Tarih I*. İstanbul.
- Ünalp, R. (2013). “İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Gerçek”. *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*. 8-10 Şubat 2011, Ankara: Ayrıntı Basımevi.
- Ufukların Ötesindekiler*. Ankara Hava Harp Tarihi Yayınları, 8.
- Ünalp, F. R. (2014). “Afrika Cephesi-Kanal Savaşları-Avrupa Cepheleleri”. *100’üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı Paneli*, 24 Ekim 2014. Gnkur. ATASE Dairesi Başkanlığı, Hava Harp Okulu Şehit Muzaffer Erdönmez Sinema Salonu, İstanbul.
- Yalçın, O. (2009). *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Yalçın, O. (2009). *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Yalçın, O. (2013). *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yalçın, O. (2010). “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”. *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 3/6.
- Yalçın, O., “Hava Subayı Fazıl Bey ve Mesleki Yaşamında Dönüşümcü Liderlik Yansımaları”. *Hava Harp Okulu 3’üncü Ulusal Lidelik Sempozyumu* 20-21 Mart 2014, HHO, İstanbul, 2014.
- Yalçın, O. (2014). “Birinci Dünya Savaşında Techizat-Balonlar ve Uçaklar”. *Yüzüncü Yılında Birinci Dünya Savaşı’nın Hatırlattıkları Konulu Seminer*, 28-29. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi. İstanbul.

Arşiv Belgeleri

- BCA., Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Fon Nu.:030.10, Yer Nu.:193.321.10,s.1, Tarih: 20.11.1928.
- BOA., Başbakanlık Osmanlı Arşivi Fon: MV,Dosya: 234 Gömlek: 15 Tarih: 1332R18, Belge1.
- TŞM., Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi İlkler, Klasör No: 75, Hava Komutanlığı, 2007, Ankara.
- TŞM., Dosya Nu.: 93, Belge Nu.: 17, Hava Komutanlığı, 2007, Ankara.
- TŞM., İstanbul Kahire Seferi ve Altın Kanatlar Dosyası, Dosya Nu.: 93, Ankara, 2007, Belge Nu.: 17.
- HHO., Yeşilköy Havacılık Müzesi, İstanbul.
- Yeşilköy Havacılık Müzesi, Tanta Anı Objesi, İstanbul, 2013.