

OSMANLI HAVACILIĞI VE İLK HAVACILIK TEŞKİLÂTI

*Süleyman BEYOĞLU**

Tarihçiler Osmanlı Devleti'nin gerileme sebeplerini anlatırken öncelikle onun bilgi ve teknolojiyi yeterince kullanamadığı ve üretmediği üzerinde dururlar. Fakat, Osmanlı tarihine baktığımızda bu yargının her zaman doğru olduğu söylenemez. Aslında en azından bilgi üretim ve birikim yollarındaki tıkanmışlık kabul edilse bile başkasının meydana getirdiği yeniliği izleme ve teknoloji transferinde Osmanlı devleti için bunu söylemek biraz haksızlık olacaktır.

Osmanlılar bilhassa teknoloji transferini hızla gerçekleştirirken, bazen gereğinden aceleci ve telaşlı davranıyorlardı. Getirilen yeniliğin kökleşmesinde telaş kadar, alt yapının kurulamaması, üretim teknolojisinin transferindeki güçlükler, yetenekli kadroların yetiştirilmemesi ve düzenli kaynak temini sorunlarının etkili olduğu düşünülmektedir. XVIII. yüzyıldan itibaren büyük ilmî keşifler yapan batı dünyasının Osmanlılar tarafından yakından takip edildiğine işaret eden çağımızın en önemli konularından biri de havacılıktır. İnsanoğlunun kuşlara özenen uçuş sevdası 4 Haziran 1783'de Fransız Montgolfier kardeşlerin ilk sıcak hava doldurulmuş balonu uçuşuyla dikkate değer bir merhale katetmiştir. Osmanlı topraklarında ilk balon uçuşu Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgali sırasında (1798-1801) 30 Kasım 1798 tarihinde Kahire'nin Özbekiye mahallesinde gerçekleşmiştir. XIX. yüzyıl boyunca birçok balon denemesi Sultan III. Selim devrinde aslen İngiliz olup ihtida etmiş olan mühendis Selim Ağa tarafından yapılmıştır. 17 Aralık 1903'de Amerikalı Orville ve Wilbur Wrighte kardeşler ilk uçak denemesini başarıyla gerçekleştirdiler. Bu başarı bütün dünyada heyecan ve merakla karşılandı. Havacılıktaki bu başarılı adım Osmanlı halkı ve askerî erkan tarafından ilgiyle karşılanmıştır.

Uçak yapım teknolojisi hızla ilerleyerek, Bleriot adlı bir Fransız 15 Temmuz 1909'da uçağıyla Manş denizini yarım saatte aştı. Bu tarihten itibaren Avrupa'da uçak yapımı yaygın bir hal aldı. Her tarafta uçak fabrikaları ve hava alanları kuruldu. Avrupa orduları gelişen bu teknolojiden askerlik bakımından faydalanmayı düşündüler. Bu sıralarda Türk Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisliği'de bu yeni araç üzerinde önemle duruyordu. Hatta 1910 yılında Avrupa'da hava taşıt araçları üzerinde yapılan konferans Osmanlı hariciyesince dikkatle takip edilmişti. Bu konferans bir sonuca ulaşmadan dağılmakla birlikte yabancı devletlere karşı bir devletin hukuk hakimiyeti ve ahalisinin menfaatlerini korumak için hava vasıtalarına karşı alabileceği

* Doç. Dr. Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

delegelerin büyük çoğunluğunca kabul edildiği görülmüştü. Bundan sonra da birçok devlet bu konuda hukuki düzenlemelere başladılar. Gelişen havacılık hukuku dahi Osmanlı hariciyesince dikkatle izleniyordu¹.

Osmanlı devleti hem gelişmeleri izliyor, hem de Avrupa'dan balon ve uçak satın almak için teşebbüste bulunuyordu. Nitekim iki Osmanlı subayı Yüzbaşı Fesâ ve istihkâm Teğmeni Yusuf Kenan Efendileri Temmuz 1911'de Bileriot Tayyare Okulu'na pilotluk tahsili yapmak üzere gönderildi. Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın emriyle Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisliği'ne bağlı 2. Şubesinde görevli bulunan Kurmay Yarbey Süreyya (İlmen) bu işin teşkilatlandırılmasına memur edilmişti. Yarbey Süreyya, bu işin Erkân-ı Harbiye 2. Şubesi'nce idare olunamayacağını düşünmüş ve bu işlerin Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliği'ne bağlı olarak yapılmasını teklif etmişti. Teklif uygun görülmüş ve müfettişliğin 2. Şubesinde bir Tayyare Komisyonu kurulmuştur. Komisyon başkanı Yarbey Süreyya olmuş ve müfettişlikten İstihkâm Yarbeyi Refik ve İstihkâm Binbaşısı Mehmet Ali ve Zeki, bu komisyona üye olmuşlardır. Bu suretle bu komisyon ordumuzda havacılığın ilk resmî teşekkülü olmuştur.

Bu yıllarda Osmanlı'nın Trablusgarp topraklarına saldıran İtalyanlar 1 Kasım 1911'de havadan uçakla Türk askerine bomba attılar. İtalyanların uçakları harp alanlarında kullanması, havacılığın dünya ordularında vazgeçilmez bir teşekkül olacağına ilk işaretini veriyordu². İtalyanların, Osmanlı kuvvetlerine karşı uçakları kullanmasından hemen sonra Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın yönlendirmesiyle Tayyare Okulu'nun kurulmasına karar verildi. Tayyare Okulu için Alemdağ, Samandıra bölgesinde yer aranmaya başlandı. Buralarda uçaklar için alan bulunamamış ve gereken arazinin de bilhassa sahipli olması ve devlete maliyetinin çok yüksek olacağı düşünüldükten buradan vazgeçilmiştir. İncelemeler Rumeli yakasında devam etmiş ve Yeşilköy'de maksada elverişli alan bulunarak 1912 yılı başlarında hemen inşaata başlanmıştır. Diğer yandan havacılık konusunda giderleri karşılamak üzere 21 Mart 1912'de Çürüksulu Mahmud Paşa'nın da tasvibiyle Tayyare Komisyonu'nca bir bağış kampanyası başlatıldı³. Nitekim, 23 Mart tarihli bir belgeden havacılığın askerlik bakımından öneminin iyice anlaşıldığı görülmektedir. Osmanlı Ordularının bir tayyare filosu oluşturabilmesi

¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (BOA, HR. HMŞ. İŞO), nr. 103/1-3.

² Orhan Koloğlu, "Dünya'da İlk Hava Savaşı" *Tarih ve Toplum*, sayı: 50 (Şubat 1988), s. 16-19.

³ *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi*, III/6 (Ankara 1971), s. 489-490.

maksadıyla Donanma Cemiyeti göreve çağrılmış ve gazetelerde ilân verilmişti. Donanma Cemiyeti bir tayyare, bir de donanma ianâtı hesabı açtırdı. Osmanlı hava gücünün teşkili için Padişahın ve Harbiye Nazırı'nın ilk bağış yapmaları, halk arasında bir memnuniyet ve teşvik unsuru olmuştur. Birkaç gün içerisinde 500 liralık bir yardımın yapılması, halkın uçaklara karşı büyük bir ilgi ve ümit beslediğini göstermektedir⁴. Toplanan paralar ve maliyenin katkısıyla Fransa'dan iki kişilik bir Deperdessine marka uçak ile bir kişilik bir uçak satın alınmıştır. Uçaklar Paris'te eğitimlerini tamamlamış Yüzbaşı Fesâ ve Teğmen Kenan beylere teslim edildi. Ancak, Bleriot uçuş okulundan alınan uçaklar gece çıkan bir fırtına sonrası kullanılamaz bir hale geldi.

Havacılık konusunda incelemeler yapmak üzere Avrupa'ya giden Tayyare Komisyonu, uçak fabrikalarının tekliflerini değerlendirdi. Teklif verenlerden Fransız REP Uçak Fabrikası müdürü Mr. Simon, Türk Ordusu kendilerinden uçak satın alınması şartıyla sekiz subayla bir miktar marangoz, makinist ve sair erlerin fabrikasından parasız olarak yetiştirilebileceğini ileri sürdü. Osmanlı devleti nazarında uçak satın almak kadar, pilot ve teknik eleman yetiştirmekte önemliydi. REP firmasının şartları uygun görülerek yedi genç subay Fransa'ya gönderildi. Bu arada bu fabrikadan 30.000 Frank'a satın alınan uçak, 27 Nisan 1912'de pilot Gordon Bell idaresinde Sultan Reşad'ın cülûs günü şerefine bir gösteri uçuşu yaptı. Aynı yıl, 17 uçak ile 50.000 altına güdümlü bir balon sipariş edildi. Faaliyete geçecek Tayyare Okulu'nda öğretmenlik yapmak üzere 13 Haziran 1912'de Mr. Bresson ile bir sözleşme imzalandı. Öğretmene ayda 1.000 Frank, uçak marangozuna 500 Frank ödeniyordu. Hazırlıkları tamamlanan Yeşilköy Tayyare Mektebi, 2 Temmuz'da törenle açıldı. Teorik ve uygulamalı eğitime başlayan okulda 3 aylık devreler halinde 15-20 pilot adayı yetiştirilecekti⁵.

2 Haziran 1912'de Ruslara ait bir balonun Erzurum şehri üzerinde dolması üzerine Harbiye Nezâreti ecnebi bir hükümetin olup Osmanlı hava sahasında uçan veya inen hava vasıtalarına nasıl muamele edileceği hakkında bir talimatname hazırlanmasını gündeme getirdi. Erzurum şehri semalarında uçan balon hakkında Petersburg Sefareti kanalıyla Rusya hükümeti uyarıldı. Bundan sonra askerî ve sivil bürokratlardan oluşturulan bir komisyona "Sefâin-i Havaiyye'ye Aid Menatik-ı Memnu'a Nizamnâmesi" hazırlanmaya başlandı⁶. Bu arada yeni yetişen pilotlardan biri olan Tayyareci Üs-

⁴ BOA, Dahiliye Nezâreti Emniyet Şubesi (DH. EUM. EMN), nr. 9/31.

⁵ *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi*, III/6, s. 490-491.

⁶ BOA, HR. HMŞ. İŞO, nr. 103/1-3.

teğmen Midhat Nuri (Tuncel) Bey, "*Vesait-i Tayyarân*" ismiyle ilk Türkçe teknik uçuş kitabını da neşretmiştir.

Osmanlı devletinde askerî havacılık sahasında daha ilk adımlar atılırken, özel olarak bir projeyle Osmanlı hükümetine müracaatta bulunan Macar havacı Oszkar Asboth'un (1891-1959) teşebbüsü Türk havacılık tarihinde ayrı bir yer tutar. Bu havacının 13 ağustos 1913 tarihli projesine göre, bir pilot mektebi, bir uçak ve motor tamirhanesi kurulmasından sonra uçak imal edilecek bir fabrika tesis edilecekti. Ancak, bu proje uygulamaya konulmadı.

Bu yıllarda Türk ordusunun elinde 17 uçak bulunmasına karşılık, Avrupa'da yetiştirilen pilot subayların sayısı 18 idi. Pilotlardan Yüzbaşı Fesâ ve Teğmen Kenan, Refik, Mithat, Şükrü, Salim, Cemal REP Tayyare Okulu'nda, Fethi, Aziz, Saffet, Fazıl, Abdullah, Sabri ve Mehmed Ali ise İngiltere'de Bristol Tayyare Okulu'nda yetişmişlerdi.

1914 Nisanında ilk deniz tayyarecisi Amerikan pilotlarından John Dale Cooper, satmak maksadıyla İstanbul'a zamanın meşhur deniz tayyarelerinden Curtiss tayyaresi getirdi. Gösteri uçuşları yapıldı. Bu tayyare 2.200 altın liraya satın alındı. Deniz tayyarecileri yetiştirilmesine karar verildi. Yeşilköy'de deniz uçak hangarı inşa edildi.

Balkan Savaşları esnasında bazı keşif faaliyetleri dışında yeterli faaliyet gösteremeyen Hava Kuvvetlerinin ıslahı maksadıyla Fransız hava kuvvetleri kumandanı General Bernard'ın tavsiyesiyle Fransız hava yüzbaşısı De Goys 4 Mayıs 1914'te İstanbul'a gelerek, Türk havacılığının kalkınmasında büyük çaba sarf etti. De Goys'un Tayyare Mektebi'ne müdür olmasından sonra 14 Haziran 1914'te Osmanlı hava sahalarını kullanma ve seyahatlerin nasıl yapılacağına dair bir "Sefâin-i Havaiyyeye Aid Menatık-ı Memnu'a Nizamnâmesi hazırlanmıştır"⁷. De Goys'un Osmanlı havacılığında attığı önemli adımlardan birisi ise, satın alınacak uçak tiplerinin seçiminin Tayyare Mektebi'ne bırakılmasını temin etmesi olmuştur⁸.

28 Eylül 1913'te Fransız Hava Kulübü, Paris-İstanbul-Kahire arasında bir uçak seyahati yapılacağını ilan ederek, yarışmacıların başvuruları istemiştir. Bu yarışmaya üç Fransız pilot iştirak etmiştir. Fransız havacıların İstanbul'a gelişi halk arasında büyük bir heyecan ve coşku yaratmıştır. Bu

⁷ BOA, HR. HMŞ. İŞO, nr. 103/1-3.

⁸ Bu konularda geniş bilgi için bk. Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış" *Çağımı Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 497-568; George Hazai, "Macar Havacı Oszkar Asboth'un Türk Havacılığına Ait Bir Projesi", *Çağımı Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 491-495.

karşılımlar esnasında Türk pilotları Yeşilköy Tayyare Karargahı'nda uçarak halka gösteri yapmışlardı. 2 Aralık 1913'te havalanan Fethi Bey "Osmanlı" uçağı ile Belkıs Şevket Hanımı uçurmuştur. Belkıs Hanım, Osmanlı ve İslâm dünyasında uçakla uçan ilk Türk kadını unvanını almıştır⁹.

10 Kasım 1913'te ikinci olarak Marc Bonnier ve makinist Barbier, Nieuport marka uçakla yola çıkmış ve Aralık başında İstanbul'a gelmişlerdi. Bonnier 17 Aralık'ta, Vedrines adlı başka bir pilotta 18 Aralık'ta İstanbul'dan havalandılar. Suriye'den hareket eden Bonnier Haleb-Meskene-Deyrizor-Bağdad yolunu takip etmişti. Fransız pilotlara her indikleri yerde başta bölge idarecileri olmak üzere birçok kişi yardım etmişti¹⁰. Kahire'ye ilk ulaşan pilot Vedrines olmuştur (29 Aralık 1913). Büyük merasimle karşılanan Fransızlar Kahire'de gösteri uçuşları yapmışlar ve para karşılığında adam taşımışlardı.

Fransızların bu başarıları, Osmanlılarda büyük bir hayranlık uyandırmıştır. Balkan savaşlarında kaybettiği prestiji de kısmen takviye etmek ve Fransız havacıların yarattığı hayranlığı Türk pilotlarına çevirmek amacıyla İstanbul'dan Kahire'ye bir sefer tertibi kararlaştırılmıştı. Harbiye Nazın Enver Paşa'nın iki ekip halinde yapılmasını istediği seyahate, elde bulunan Bleriot marka Muavenet-i Milliye uçağıyla, Deperdessine marka Prens Celaleddin uçağı katılmıştır.

İlk uçakla Fethi Bey ile yardımcısı Sadık Bey, diğeriyle Nuri Bey ile râsıd Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey uçacaktı. Seyahat programı İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Haleb-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-el-Ariş-Portsaid-Kahire ve İskenderiye'den oluşan 25 saat ve 2.500 km'lik bir güzergah üzerinde yürütülecekti. Seyahat, 8 Şubat 1914'te Yeşilköy'den yağmurlu bir havada merasimle başlamıştır. Önce saat 9.10'da Prens Celaleddin uçağı, ondan iki dakika sonra Fethi Bey'in kullandığı Muavenet-i Milliye uçağı havalanmıştır. 27 Şubat günü Fethi Bey ve râsıdı Sadık Bey, Şam'dan havalanarak Kudüs'e doğru yola çıkmışlardır. Uçakları Taberya gölü yakınlarında Cehennem Vadisi denilen ve deniz seviyesinden 212 metre alçakta bulunan kayalık bir yere düşmüş, Fethi Bey ile Sadık Bey şehid olmuşlardır. Yola çıkan diğeri uçakta bulunan Nuri Bey, 9 Mart'ta Yafa'ya ulaşmışlardı. 11 Mart'ta oradan hareket eden Prens Celaleddin uçağı kalkış sırasında denize düşmüştür. Düşen uçaktaki pilot Nuri Bey boğularak şehid olmuş ve Şam'da diğeri şehidlerin yanında defnedilmiştir. Kurtulan râsıd İsmail Hakkı Bey ise İstanbul'a dönmüştür¹¹ Bu üzücü kazada İsmail Hakkı

⁹ E. İhsanoğlu, aynı makale, s. 546

¹⁰ BOA, Dahiliye Nezâreti Kalem-i Mahsus (DH. KMS), nr. 11/1.

¹¹ E. İhsanoğlu, aynı makale, s. 548-549

Bey'i denizden kurtaran Yafa Belediye Reisi Ömer, vapurlar müteahhidi Mehmed Ebül-lisân, Mahmud Ebül-lisân ve Yafa liman dairesinden Hasan Bükne Efendiler gösterdikleri fedakârlıklardan dolayı birer kıt'a tahlisiye madalyasıyla ödüllendirilmişlerdir (26 Haziran 1914)¹²

Bu üzücü kazalardan sonra Harbiye Nezâreti üçüncü bir ekibin seyahate çıkmasını kararlaştırmıştır. 6 Mart günü "Ertuğrul" adlı Bleriot marka bir uçak ile İstanbul'dan yola çıkan pilot Salim ve râsîd Kemal Beyler, Edremid'e kadar gidebilmişlerdir. Bu üçüncü tayyare Edremid'de hasara uğradığı için seyahat iptal edildi. Dördüncü sefer şehid havacıların kaldıkları yer olan Yafa'dan devamla Kahire yolculuğunun tamamlanması kararlaştırıldı. Edremid halkının parasıyla alınan "Edremid" adı verilen Bleriot tipi uçak vapurla Beyrut'a nakledildi. Uçak orada monte edilip birkaç deneme uçuşundan sonra, 1 Mayıs 1914'te Kudüs'e gitmiştir. Nihayet 9 Mayıs 1914'te ilk Osmanlı uçağı Kahire'ye varmıştır. Kahire'de büyük bir coşkuyla karşılanan Osmanlı pilotları, burada bir çok gösteri uçuşu yaptıktan sonra İskenderiye'ye geçmişler ve 22 Mayıs'ta vapurla İstanbul'a nakledilmiştir. Bu seyahat esnasında 7 tayyare alınacak kadar bağış toplanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı patlak verince karşı safta yer alan Fransız pilot ve uzmanlar ülkelerine geri çağırılmış ve Osmanlı ordusunun Fransa'ya sipariş ettiği kara ve deniz tayyarelerine el koymuştu. Bu nedenle, Tayyare Mektebi'ndeki pilot eğitim çalışmaları da aksadı. Osmanlı ordusunda bu sıradaki uçak mevcudu 1 Rumpler, 1 Bleriot, 1 Deperdessine, 2 Nieuport deniz uçağı, 1 Ponnier ve 3 Bleriot Pingouin ile 1 Deperdessine eğitim uçağı olmak üzere 11 adetti. Bunlar arasında 6 uçak işe yarar durumdaydı. 1916 yılı başlarında Almanya'dan ilk olarak 12 uçak, pilot ve teknisyenleriyle birlikte gelmiştir. Bu filoyla birlikte gelen Üsteğmen Serno, Yüzbaşı rütbesiyle 3 Şubat 1915'de Tayyare Mektebi müdürlüğüne getirildi. Osmanlı havacıları Çanak-kale muharebeleri sırasında bazı rasat ve keşif uçuşları dışında önemli bir

¹² BOA, *DH. KMS.* nr. 23/24; 1914 Haziran'ında Osmanlı Ordusunda görevli Bronzar Paşa'nın oğlu uçağıyla Almanya-Bükreş-Terkos-Küçük Çekmece yoluyla Tayyare Mektebi'ne inmek üzere Harbiye Nezâreti'nce yasak bölgelerden geçerken üzerlerine ateş açılmaması için gereken önlemlerin alınmasına emri ilgililere verilmiştir. Fakat, Bronzar Paşa'nın oğlu gelmekten vazgeçmiştir (BOA, *DH. KMS.* nr. 24-1/34); 1914 Ağustos'unda Makriköy kazasına bağlı Kalinarya köyünde avlanan Yunan tebaasından Beyoğlu'nda matbaacı Yorgi Soma adlı şahış arkadaşlarıyla Fransız tebaasından Mösyö Koye'nin otelinde oturmakta iken Tayyare Mektebi subayları tarafından rovelver kurşunlarıyla yaralanmış ve kaldırıldığı Rum hastanesinde ölmüştür. Bu olaya sebep olan Tayyare Mektebi subayları hakkında kanuni takibat başlatıldı. Tayyare Mektebi talebelerinin bu gibi disiplinsizliklerinin önlenmesi için muktadir bir subayın da mektebe atanması kararlaştırıldı (BOA, Dahiliye Nezâreti Emniyet Şubesi, nr. 91/18).

varlık gösterememiştir. Kafkas Cephesine gönderilen hava bölüğü ise uçakları taşıyan geminin Ruslar tarafından Karadeniz'de ele geçirilmesiyle Yüzbaşı Fesâ ve diğer iki pilot Ruslara esir düşmüştür.

Osmanlı havacılığı 1916 yılında Almanların desteği ile harp sahalarında kendini gösterebilmiştir. Aynı yılın sonunda Osmanlı hava kuvvetlerinin mevcudu 90 tayyare, 81 pilot, 58 râsıda yükselmiştir. Hava Teşkilatı ise biri Deniz Tayyare Bölüğü ve biri de tamamen Almanlardan oluşmuş Üçüncü Paşa Bölüğü ile 10 ayrı yerde birer bölük olmak üzere 12 bölüğe ayrılmıştır¹³.

1917 yılına gelindiğinde Osmanlı havacılığı teşkilatlanma açısından önemli bir safhaya geldi. Osmanlı ordusundaki bütün hava birliklerini başkanlık etmek ve doğrudan doğruya Harbiye Nezâreti'ne bağlı olmak üzere Umûr-ı Havaiyye Müfettişliği ile Umûr-ı Havaiyye Şubesi teşkil edildi. Bu yeni düzenlemeyle Umûr-ı Havaiyye Müfettişi statü bakımından bir tümen kumandanı yetkisine sahip olacaktı. Hava kıtaları, tayyare, balon, fotoğraf ve fotogrametri, rasadat-ı havaiyye şubelerinden oluşmaktaydı. Umûr-ı Havaiyye Müfettişliği havacılıkla ilgili bütçe, alım-satım, bina ve fabrika yapılması, kanun ve düzenlemelerin yapılması, gelişmelerin takibi, eleman yetiştirilmesi ve bürokrasiden sorumluydu. 21 maddelik bu nizamname ile Osmanlı havacılığı 13 Ocak 1917'de ciddî bir müesseseseleşme sürecini başlatmış oluyordu¹⁴.

1918 yılı ortalarında İngilizler, İstanbul'da birçok mevkiî havadan bombalamıştır. Uçaklarla bombalanan birçok resmî ve gayri resmi binaların zararları komisyonlar marifetiyle tespit edilerek tazmin yoluna gidilmiştir¹⁵. Uçakların bombardımanları birçok stratejik yerin ve binaların korunması konusunu beraberinde getirdi. Cephanelikler, hükümet binaları, saraylar, köprüler, fabrikalar, su ve yiyecek depoları vs. hava saldırılarından öncelikle korunacak yapıları. Nitekim, Topkapı Sarayı ve Hazine-i Hümayûn'un hava saldırılarından korunması için bir rapor hazırlandı (3 Eylül 1918)¹⁶.

1919 Kasımında Osmanlı ülkesinde havacılığın gelişmesi maksadıyla Fransa devleti vatandaşları tarafından Airo Kulüp adında bir kulüp kurulması izni Harbiye Nezâreti'nden istenmiştir¹⁷. Ancak, bu kulübün kurulup kurulmadığını şimdilik bilmiyoruz.

¹³ *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi*, III/6, s. 499-500.

¹⁴ BOA, Dosya Usûlü İrâdelerTasnifi (DUİT), nr. 22/1-4(Ek. 1)

¹⁵ BOA, Dahiliye Nezâreti İdâre-i Umûmiye-i Dâhiliye Müdiriyeti (DH.İUM), nr. E. 58/20; E. 47/7.

¹⁶ BOA, Bâb-ı Âlî Evrâk Odası (BEO), nr. 339872; 340471.

¹⁷ BOA, DH. HŞM. İŞO, nr. 4-1/4-120.

Türk Millî Mücadelesi'nin başlamasından sonra birçok hava subayı Anadolu'ya geçmişler ise de beraberlerinde uçak getirememişlerdir. 1922 yılında Büyük Taarruz hazırlıkları yapılırken hava kuvvetlerinin takviyesi ön plana alınmış ve 7 Mart 1922'de 10 uçak keşif için cepheye gönderilmiştir. Ayrıca, Fransızlarla imzalanan Ankara Antlaşması'na uygun olarak Güney cephesindeki Fransızların elinde bulunan 10'u Bregent, 14 keşif uçağı Türk kuvvetleri tarafından Adana'da teslim alınmıştır. Bunlardan sadece dört tanesi uçacak duruma getirilebildi. İtalyanlardan Spad XIII tipi 20 avcı uçağı satın alınmıştı. İtalyan uçakları silahsız olduğundan eski Alman savaş uçaklarının makineli tüfekleri bunlara monte edilerek savaşacak hale getirilmişlerdi. Bu arada Saffet (Arıkan), Nuri (Conker) ve Baki (Apak) adlı hava subaylarından oluşan bir heyet Almanya'dan çeşitli tipte 20 tayyare satın almış, Rusya üzerinden Karadeniz'e getirilen tayyarelerden sadece iki tanesinden istifade edilebilmiştir.

Bütün güçlüklerle rağmen Millî Mücadele'de keşif ve devriye uçuşları yapan Türk havacıları, Yunan uçaklarının ileri hareketim önlemekle kalmamış, hatta birkaç Yunan uçağı esir alınarak Türk hava filosuna dahil edilmiştir¹⁸.

Osmanlı devletinin dünya ile eşzamanlı başlayan havacılık teknolojisi üst yapı transferini gerçekleştirmiş olmakla beraber alt yapıyı kuramamıştır. Dolayısıyla havacılık politikası uçak mühendisi yetiştirme yerine, pilot yetiştirmeyi tercih etmiştir. Çok kullanılan bir benzetmeyle aç insana balık vermeye devam edilmiş, balık tutma öğretilenmemiştir.

¹⁸ Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde havacılık tarihi hakkında geniş bilgi için bk. Vecihi Hürkuş, *Havalarıda 1915-1925*, İstanbul 1942; Süreyya İlmen, *Türkiye 'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul 1947; Sıtkı Tanman, *Türk Havacılık Tarihi, 1918-1923*, Eskişehir 1953; *Büyüklerimiz Aramızda*, Eskişehir 1966; Yavuz Kansu-Sennet Şensöz-Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Ankara 1971; Yavuz Kansu, "Millî Mücadelede Hava Kuvvetlerimiz" *Hayat Tarih Mecmuası*, sayı: 1 (Ocak 1974), s. 54-56; Rıfat Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1892-1962)*, İstanbul 1993.

EK-I

Umûr-ı Hava'iyye Müfettişliğiyle Umûr-ı Hava'iyye Şubesinin Teşkilat ve Vezâ'ifine Dâ'ir Nizâmnâme "Layihâ"

Mukaddime

Birinci madde: Osmanlı Ordusundaki bi'l-cümle umûr-ı hava'iyye kıta'atının riyase-tinde bulunmak ve doğrudan doğruya Harbiye Nezâreti makamına merbût olmak üzere bir Umûr-ı Hava'iyye Müfettişliği" ve Harbiye Dairesine merbût olarak bir de "Umûr-ı Hava'iyye Şubesi" teşkil edilmiştir.

-Umûr-ı Hava'iyye Müfettişliği-

İkinci madde: Umûr-ı Hava'iyye Müfettişi bir fırka kumandanı salâhiyetini haizdir. *Üçüncü madde:* Umûr-ı Hava'iyye Müfettişliğine kaymakamdan mirlivaya kadar rütbede bir zâbit tayin olunur. Müfettişliğin ma'yyetinde yüzbaşidan binbaşya kadar rütbede bir he'yet-i erkân reisi ve mülazımdan yüzbaşya kadar rütbede bir yaver ile iki mülhâk ve hususât-ı fenniye'de istihdam edilmek üzere mülkî veya askerî bir mühendis ve üçüncü sınıftan bir mümeyyizle biri birinci ve ikisi ikinci sınıftan üç kâtip ve iki emirber ve bir odacı bulunur.

Dördüncü madde: Kıtaât-ı Hava'iyye şunlardır;

Tayyare kıtaâtı, balon kıtaâtı, fotoğraf ve fotogrametri şubeleri, rasadat-ı hava'iyye şubeleri. Bu kıtaât doğrudan doğruya müfettişliğin emri altında bulunmakla beraber gerek melbusât, maâşât, ta'yinât, ikâmet gibi idâre nokta-i nazarından gerek seferberlik ve umûr-ı mahâkim-i askerîye ve efrâd-ı cedîde tedariki gibi muamelât-ı gailede nokta-i nazarından dairesinde bulunduğu Kolordu Kumandanına merbûttur.

Beşinci madde: Vakt-i hazarada Umûr-ı Hava'iyye Müfettişliğinin vezâ'ifi şunlardır:

Evvelâ; bi'l-cümle umûr-ı hava'iyye kıtaâtı ve müessesâtı ve fabrikaları bütçesinin Harbiye Dairesi'ne merbût Umûr-ı Hava'iyye Şubesiyle bi'l-iştirâk tanzimi,

Saniyen; Umûr-ı Hava'iyyeye aid teşhizat ve âlât ve edevât-ı mukteziyyenin ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye siyasetiyle bi'l-istişare icâb edecek levâzım-ı seferiyenin teklif-i tedariki,

Sâlisen; bi'l-cümle Umûr-ı Hava'iyye kıtaât ve müessesât ve fabrikalarının nasıl ifâ-yı vazife etmekte olduklarının senede lâ-akall bir defa teftişi,

Râbian; bi'l-cümle Umûr-ı Hava'iyye kıtaât ve müessesât ve fabrikalarının levâzım ve âlât ve edevât-ı asliye ve fer'iyyesinin te'min-i muhafazası,

Hâmisen; tayyare merkezi mebânisine aid inşaat ve tamiratın teklifi,

Sâdisen; sivil amelenin istihdam ve kayıt muamelelerinin tanzimi,

Sâbian; zabitanın talim ve terbiyesinin yeknesak hâdim esâsâtın vaz'ını,

Sâminen; sonbahar manevralarına kıtaât-ı hava'iyyenin te'min-i iştiraki,

Tâsian; Umûr-ı Hava'iyeye müteallik kavânin ve nizâmât lâhiyalarının tanzimi,

Aşiren; Harbiye Dairesi'ne merbût Umûr-ı Hava'iyeye Şubesiyle müştereken levâzım tecrübesi ve levâzım teslimi,

Hâdi'-i aşer; Umûr-ı Hava'iyeye müteallik ihtirâât ve terâkkiyâtın takib ve tedkikiyle münasip olanlarının tatbik ve tecrübesi ve bu babda Umûr-ı Hava'iyeye Şubesi'ne teklifât icrası,

Sâni'-i aşer; ecnebi ordularının Umûr-ı Hava'iyeye aid kavânin ve nizâmatının tedkiki,

Sâlis'-i aşer; mesâha muamelâtının ifâsı,

Râbi'-i aşer; Umûr-ı Hava'iyeye kıtaâtına aid otomobillerin idâre-i muamelâtı.

Altıncı madde: Vakt-i seferde Umûr-ı Hava'iyeye müfettişi maiyetiyle beraber Karârgâh-ı Umûmiye Erkân-ı Harbiye Reisinin emri altında bulunur.

Vakt-i seferde Umûr-ı Hava'iyeye Müfettişinin vezâifi şunlardır:

Evvela; kıtaât-ı hava'iyeye muamelâtının suret-i muntazamada te'min-i ceryânı,

Sâniyen; Karârgâh-ı Umûmisinin verdiği evâmirin takib-i infazı,

Sâlisen; kıtaât-ı hava'iyeye istihdamma veya tevsi'-i teşkilât ve hidemâtına dair

Karârgâh-ı Umûmi Erkân-ı Harbiye Reisine teklifât icrası.

Umûr-ı Hava'iyeye Müfettişliğinin Vakt-i Seferde Mes'uliyeti Kıtaât-ı Hava'iyenin Husûsat-ı Âtiyyesine Münhasırdır:

1- Eşhas-ı muamelâtı,

2- Bi'l-cümle edevât,

3- İşletme mevâdi,

4- Fotoğraf takımları,

5- Esliha ve bomba,

6- Telsiz telgraf.

Yedinci madde: Beşinci maddenin ikinci fıkrasında beyân olunan âlât vesaire şunlardır;

Tayyare ve tayyare işletme levâzımı ve teferruatı, esliha ve mühimmat, tayyarelerden endâht edilen bomba vesaire, tayyare nişangâh dürbünü, fotoğraf, fotogrametri, telsiz telgraf tertibatı, işârât âlâtı.

Sekizinci madde: Beşinci maddenin onuncu fıkrasında beyân olunan levâzım tecrübesi esnasında Harbiye Dairesi me'mûrini ve lede'l-hâce fen mühendisi bulundurulacağı gibi tesellüm komisyonu için dahi Umûr-ı Hava'iyeye müessesât ve kıtaâtından lâzım gelen me'mûr intihab edilir.

Dokuzuncu madde: Beşinci maddenin onbirinci fıkrasında beyân olunan levâzım tecârib neticesinde sunûf-ı saire kıtaâtının istifadelerine hâdim terakkiyâta ittilâ hâsıl oldukça Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliği tarafından aid olduğu şubelere malûmât i'tâ edilir.

Onuncu madde: Umûr-ı Hava'iyeye müfettişi esnâ-yi teftişte Hey'et-i Erkân Reisiyle üçüncü maddede beyân olunan yaver ve mülhaklardan birini refakâtine almağa salâhiyetdardır.

Onbirinci madde: Kıtaât-ı Hava'iyyenin teftişinden mütehasıl netâyic müfettişlik tarafından lüzum görülürse Harbiye Nezâreti'ne raporla bildirilir.

Onikinci madde: Kıtaât-ı Hava'iyyeye verilecek evâmîr ve talimat Umûr-ı Hava'iyeye Müfettişliği vasıtasıyla itâ olunur.

Onüçüncü madde: Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliği râsadat-ı hava'iyeye hizmetine ve hava haritalarının doğru olarak tanzimine nezaret eder ve bu haritalardan ordu ve donanmanın istifade etmesini te'min eyler. Beyne'l-milel râsadat-ı hava'iyeye hizmetiyle irtibatla bulunur.

Ondördüncü madde: Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliğinde bulunan Hey'et-i Erkân Reisinin vezâifi umûr muamelâtı yaver ve mülhaklara tevzi' ile hidemât-ı dahiliyeyi idare ve müfettişliğin bi'l-cümle muamelâtıyla umur-ı tahririyesinin muntazaman ceryanını tem'in ve müfettişlik kütüphanesi ile evrakını tanzim ve muhafaza etmek ve müfettişliğe aid mesâil hakkında müfettişlik müşaviri olmaktır.

Onbeşinci madde: Yaver ile mülhakların vezâifi;

Evvela; tayyare Umûr muamelâtını idâre ve umûr-ı hava'iyeye müteallik nizâm-nâme layihalarını tertib ve tanzim etmek,

Sâniyen; balonlara âid umûr ve muamelâtı idâre etmek,

Sâlisen; fotogrametri ve ilm-i ahval-i cûh müteallik umûr ve müteallik idare etmektedir. Yaver ve mülhaklardan her birine bu vazifelerden biri tevdi' olunur.

Onaltıncı madde: Umûr-ı Hava'iyeye müfettişinin gaybûbesinde Hey'et-i Erkân Reisi v e Hey'et-i Erkân Reisinin dahi gaybûbetinde Alay Kumandanlığı salâhiyetini haiz olan tayyare istasyon kumanlarından biri icrâ-yi vekâlet eder.

-Umûr-ı Hava'iyeye Şubesi-

Onyedinci madde: Harbiye Dairesine merbût Umûr-ı Hava'iyeye Şubesinin vezâifi şunlardır;

Evvela; bi'l-cümle Umûr-ı Hava'iyeye kıtaâtı ve müessesât ve fabrikaların bûdcelerinin Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliğiyle bi'l-iştirak tanzimi,

Sâniyen; Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliğince tedarikine lüzum gösterilecek levâzım ve âlât ve edevât ve mevâdd-ı müstehlike ve sairelerin tedariki ve bunların cihet-i fenniyesi hakkında Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliğinin re'y ve mütâlaasının ahzıyla mukavelenâme ve şartnamelerin tanzimi,

Sâlisen; Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliğiyle müştereken levâzım tecrübesi ve levâzım teslimi,

Râbian; bi'l-cümle Umûr-ı Hava'iyeye kıtaâtında ve müessesât ve fabrikalarında müddehar levâzım ve âlât ve edevât ve sairenin her sene ibtidasında ale'l-usûl devr ve teftiş ile muamelâtının tedkik ve rü'yeti (işbu muamelât için Hey'et-i Teftişiyeye'de Umûr-ı Hava'iyeye müfettişliğinden dahi bir zât bulunması meşrûttur).

Hâmisen; beşinci maddenin onbeşinci fıkrasında mûnderic ve Umûr-ı Hava'yye terakkiyât ve ihtirâ'âtına müte'allik tebligatın takibi.

Onsekizinci madde: Umûr-ı Hava'yye Şubesi müdiriyetine binbaşidan kaymakama kadar rütbede bir zâbit tayin olunur. Umûr-ı Hava'yye müdiriyetinin maiyetinde tayyareci olmak üzere mülâzımdan yüzbaşıya kadar rütbede bir refakat zâbiti ve biri hesap memum vazifesini ifâ etmek üzere birinci sınıftan bir ve ikinci sınıftan bir ve üçüncü sınıftan iki kâtib ile emirber ve bir odacı bulunur.

Ondokuzuncu madde: Beşinci maddenin onuncu fıkrasında ve onyedinci maddenin üçüncü fıkrasında beyân olunan levâzım tecrübesi ve levâzım teslimi muamelâtı, biri Umûr-ı Hava'yye Şubesi'nden ve diğeri Umûr-ı Hava'yye Müfettişliği'nden ve üçüncü tayyare fabrikalarına veya balon müessesâtına mensup zâbitandan olmak üzere üç zâtdan müteşekkil komisyon tarafından ifâ olunur.

Yirminci madde: Bu nizamnâme tarih-i neşrinden itibaren mer'iyü'l-icrâdır.

Yirmibirinci madde: Bu nizamnâmenin icrâsına Harbiye Nazırı me'murdur.

İşbu lâyiha-ı nizamnâmenin mevki'-i mer'iyette vaz'ını ve nizâmât-ı devlete ilâvesini irâde eylerim.

19 Rebi'ül-evvel 1335/31 Kanûn-ı evvel 1332(13 Ocak 1917)

Mehmed Reşâd	Sadrazam	Hariciye Nazırı ve Adliye Nazır Vekili
Dahiliye Nazırı ve Maliye Nazır Vekili	Harbiye Nazırı ve Bahriye Nazır Vekili	Şeyhülislâm
Ticaret ve Ziraat Nazırı ve Şurâ-yı Devlet Reis Vekili	Maarif Nazırı ve Posta ve Telgraf ve Telefon Nazır Vekili	Nafia Nazırı ve Evkâf-ı Hümâyûn Nazır Vekili