T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANA BİLİM DALI
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE TAYYÂRE MECMÛASI (1924 – 1926)

BİRSEN SEZGİN
17701001

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. FATMAGÜL DEMİREL

İSTANBUL
2020

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANA BİLİM DALI
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE TAYYÂRE MECMÛASI (1924 – 1926)

BİRSEN SEZGİN
17701001
ORCİD NO: 0000-0001-6953-3217

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. FATMAGÜL DEMİREL

İSTANBUL
2020

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANA BİLİM DALI
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE TAYYÂRE MECMÛASI (1924-1926)

BİRSEN SEZGİN
17701001

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih:
Tezin Savunulduğu Tarih: 24/07/2020
Tez Oy Birliği ile Başarılı Bulunmuştur

Unvan Ad Soyad

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Fatmagül DEMİREL
Jüri Üyeleri : Doç. Dr. Mehmet BEŞİKÇİ
Doç. Dr. Eminalp MALKOÇ

İSTANBUL
TEMMUZ 2020

ÖZ

TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE TAYYÂRE MECMÛASI (1924-1926)
Birsen Sezgin
Temmuz, 2020

Bu çalışmada Türk havacılık tarihinin halka yönelik yayın yapan ilk süreli yayını *Tayyâre* mecmûası konu edilmektedir. 1 Temmuz 1924'te İzmir'de yayımlanmaya başlayan mecmûanın sahibi ve müdürü Şakir Hazım, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nden ayrılan bir tayyâreci ihtiyat zabitidir. Genelde havacılığın özelde ise tayyârelerin önemini toplumun hemen her kesimine tanıtmak, havacılığın gelişimine hizmet etmek ve gençliği geleceğin havacılığına hazırlamak derginin temel hedeflerindendir. Ayrıca *Tayyâre*, yaptığı yayınlarla askerî havacılığın maddi olarak desteklenmesi ve tayyâre cemiyeti kurulması için de kamuoyu oluşturmaya çalışmıştır. Derginin Türk hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için her vilayetin birer tayyâre almasına yönelik başlattığı kampanya etkili olmuş İstanbul üç tayyâre alıp Müfettişliğe hediye etmiştir. Çalışmanın ileri sürdüğü tez *Tayyâre* mecmûasının yayın süresi içerisinde Türkiye'de havacılığın öneminin kavranması, tayyâreciliğin bir meslek olarak tanınması, benimsenmesi, sevilmesi ve askerî havacılığın desteklenmesinde etkisi olduğudur. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 16 Şubat 1925 yılında kurulmasından sonra Cemiyet yönetimi mecmûanın sahibi Şakir Hazım'la iletişime geçerek *Tayyâre* mecmûasını bünyesine dâhil etmiştir. Bu anlamda *Tayyâre*, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk yayın organı olma özelliğine de sahiptir. Mecmûa, Cemiyet bünyesine geçtikten sonra havacılık haberlerinin yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti faaliyetleri ve farklı şehirlerdeki şubelerin etkinliklerine dair haberlere de yer vermiştir. Aynı zamanda edebiyatta havacılığın nasıl yer aldığına dair ilginç hikâye, şiir, hatırat literatürünün de mecmûada yer aldığı görülmektedir. Ayrıca bu çalışma *Tayyâre*'nin Türk havacılık tarihindeki önemine dikkat çekerek mecmûa üzerinden Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türk havacılığının durumu, kamuoyundaki tayyâre algısı, havacılık alanında Türkiye'de ve Dünya'da meydana gelen gelişmelerin yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk yılında yapmış olduğu çalışmalarla ilgili detaylı bilgiler içermesi bakımından da önem taşımaktadır. Çalışmada birincil kaynak olarak *Tayyâre* mecmûasının, 1 Temmuz 1924 ve 15 Nisan 1926 tarihleri arasında yayımlanan sayıları kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Havacılık Tarihi, Cumhuriyet, Askerî Havacılık, Tayyâre Mecmûası, Türk Tayyâre Cemiyeti

ABSTRACT

AIRPLANE MAGAZINE IN THE HISTORY OF TURKISH AVIATION (1924-1926)
Birsen Sezgin
July, 2020

In this study, *Airplane* magazine which was the first periodical of Turkish aviation history of publishing towards puclic is scrutinized. The owner and director of the magazine, which started to be published on 01 July 1924, is Sakir Hazim who is aviator reserve officer left from Air Force Inspectorship. Main targets of the magazine are to introduce the significance of aviation in general and airplaine in particular to all segments of society, to serve development of aviation and prepare the youth to future aviation. In addition, *Airplane* tried to form public opinion to support military aviation financially and to establish Turkish Airplane Society. The campaing performed by the maganize to promote each province for the purchase of an airplane in order to strengthen Turkish Air Force was efficient and Istanbul bought three airplanes and donated to The Inspectorship. Thesis of the study is the effectiveness of *Airplane* magazine within publishing period in comprehension of the importance of aviation in Turkey, recognition, adoption and love of piloting as a profession and support to military aviation. After establishment of Turkish Airplane Society on 16 February 1925, board of the Society contacted with Sakir Hazim and incorporated the magazine into its structure. In this context, *Airplane* has the feature of being the first press of Turkish Airplane Society. Then in addition to aviation news, the magazine included the news about activities of Turkish Airplane Society and its branches in different provinces. Meanwhile it is seen in the magazine how aviation took place in interesting story, poem and memorial literature. In addition, this study has a place in the aspect of status of Turkish aviation in early years of Republic, airplane perception of the public, developments in aviation in Turkey and in the world besides detailed information about studies of Turkish Airplane Society in its first year through the magazine by attracting attention the importance of *Airplane* in the history of Turkish aviation. Issues of *Airplane* magazine published between the dates of 01 July 1924 and 15 April 1926 are used as primary source of the study.

Keywords: The History of Aviation, Republic, Military Aviation, Airplaine Magazine, Turkish Airplane Society

ÖN SÖZ

Bu çalışma konusunu bana öneren ve çalışmanın hazırlanması sürecinde yardım ve desteğini esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. Fatmagül Demirel'e teşekkürü borç bilirim. Ayrıca annem ve babam Selvi ve Süleyman, kardeşlerim, Süleyman, Sinan ve Senem, yeğenlerim Sinan Genç ve Sada İpek'in yanı sıra değerli büyüklerim ve dostlarım Dr. Rifat Uçarol, Banu Tura, Bengü Uçarol, Elif Alıç, Sevgi Ulukut ve Yavuz Uçar'a manevi desteklerinden ötürü içtenlikle teşekkür ederim.

İstanbul; Temmuz, 2020 Birsen Sezgin

İÇİNDEKİLER

ÖZ ..... **iii**
ABSTRACT ..... **iv**
ÖN SÖZ ..... **v**
İÇİNDEKİLER ..... **vi**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **viii**
KISALTMALAR ..... **ix**
1. GİRİŞ **1**
2. TAYYÂRE MECMÛASI YAYIN HAYATI (1924-1926) **19**
2.1. Tayyâre Mecmûası'nın 1924 Dönemi 19
2.1.1. Mecmûa'nın 1924 Döneminin Biçimsel Özellikleri 23
2.1.2. Mecmûa'nın 1924 Döneminin Muhtevâsı 24
2.2. Tayyâre Mecmûası'nın 1925 – 1926 Dönemi 26
2.2.1. Mecmûa'nın 1925-1926 Döneminin Biçimsel Özellikleri 29
2.2.2. Mecmûa'nın 1925-1926 Döneminin Muhtevâsı 31
2.2.3. Tayyâre Mecmûası'nın Tirajı ve Dağıtımı 36
2.2.4. Tayyâre Mecmûası'nda Duyuru ve Reklamlar 37
2.3. Tayyâre Mecmûası'nın Okur Kitlesi 40
2.4. Kamuoyunda ve Basında Tayyâre ve Tayyârecilik Algısının Mecmûaya Yansıması 46
3. TAYYÂRE MECMÛASI'NDA HAVACILIK HABERLERİ **52**
3.1. Türkiye'den Havacılık Haberleri 52
3.1.1. Kuvâ-yı Havâîyye Seyahatleri 52
3.1.2. Tayyâre Kazaları 54
3.1.3. Türk Havacılık Tarihinin Önemli Simaları 54
3.1.3.1. Bebekli Âtıf Bey 55
3.1.3.2. Belkıs Şevket Hanım 56
3.1.3.3. Tayyâreci Vecihi Bey 57
3.1.3.4. Erzurumlu Nafiz Bey 62
3.1.4. Millî Hava Seferberliği 63
3.1.5. Havayolu Şirketleri 70
3.1.5.1. Franco-Roumaine Havayolu Şirketi 71
3.1.5.2. Aero Espresso Italiana Havayolu Şirketi 74
3.1.5.3. Junkers Flugzeugwerke AG ve Tayyâre Motor Türk Anonim Şirketi 76
3.1.6. Yaşanan Harpler Üzerinden Havacılığın Önemini Anlatmak 83
3.1.7. Çağdaş Uygarlık ve Havacılık 86
3.2. Dünya'dan Havacılık Haberleri 87
3.2.1. Hava Çağı 90
4. TAYYÂRE MECMÛASI'NDA TÜRK TAYYÂRE CEMİYETİ (1925 – 1926) **91**
4.1. Türk Tayyâre Cemiyeti Şubeleri 94
4.2. Türk Tayyâre Cemiyeti Gelir Kaynakları (1925 – 1926) 95
4.2.1. Piyango 98

4.2.2. Bağışlar 100
4.2.2.1. Bağış Uçakları 106
4.3. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin Faaliyetleri 107
4.3.1. Hava Seyahatleri 108
4.3.2. Yerel Tayyâre Kongreleri 108
4.3.3. Tayyâre Makinist Mektebi 111
4.3.4. Tayyâre Şehitleri'ni Anma Günü 112
4.3.5. Tayyâre Bayramı 114
4.3.6. Tayyâre Madalyaları 115
4.4. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin Olağanüstü Kongresi 117
5. SONUÇ 125
KAYNAKÇA 128
EKLER 161
Ek 1. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı 161
Ek 1. a. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Giriş Sayfası 162
Ek. 2. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı 163
Ek. 2. a. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı 164
Ek. 3. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası İllüstrasyon 165
Ek. 3. a. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası İllüstrasyon 166
Ek. 4. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Reklamlar 167
Ek. 4. a. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Reklam 168
Ek. 5. Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Reklamı 169
Ek. 6. Türk Tayyâre Cemiyeti Üyeleri ve Bağışçılarına Ait Fotoğraflar 170
Ek. 7. Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Mahsus Piyango Bileti 171
Ek. 7. a. Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Mahsus Piyango Biletinin Arka Yüzü 171
Ek. 8. Tayyâre Piyangosu Bileti 172
Ek. 8. a. Tayyâre Piyangosu Biletinin Arka Yüzü 172
Ek. 9. Mübeccel Tayyâre Şehitleri 173
Ek. 9. a. Mübeccel Tayyâre Şehitleri 174
Ek. 10. Türk Tayyâre Cemiyeti'ne Bağış Yapanlara Ait Levha 175
Ek. 11. Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas [Gürer] 176
ÖZ GEÇMİŞ 177

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Tayyâre Mecmûası'nın 1924 Dönemi Yayın Tarihleri 24
Tablo 2: Tayyâre Mecmûası'nın 1925-1926 Dönemi Yayın Tarihleri..... 30
Tablo 3: Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti 16 Şubat 1341 / 1925..... 93

KISALTMALAR

age	: Adı geçen eser
Alb.	: Albay
BCA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi
BEO	: Bâb-ı Âli Evrak Odası
Bnb.	: Binbaşı
BOA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
çev.	: Çeviren
Dz.	: Deniz
der.	: Derleyen
ed.	: Editör
haz.	: Hazırlayan
Hv.	: Hava
İs.	: İstihkâm
Kur	: Kurmay
s.	: Sayı
Sb.	: Subay
Sv.	: Süvari
sy.	: sayfa numarası yok
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
THK	: Türk Hava Kurumu
Tğm	: Teğmen
vb.	: ve benzeri
ve diğ.	: ve diğerleri
yay. haz.	: Yayına Hazırlayan
yy.	: Yüzyıl
Yb.	: Yarbay
Yzb.	: Yüzbaşı

1. GİRİŞ

İnsanın uçma hayalinin ilk nerede ve nasıl oluştuğunu bilmiyoruz. Ancak insanın uçma arzusunun insanlık tarihi kadar eski olduğunu söylememiz mümkündür. Nitekim bu hayalin izleri, antik uygarlıklardan günümüze ulaşabilen eserlerden de sürülebilmektedir. M.Ö. 1900-1600 yıllarına tarihlendirilen Akadca yazılmış çivi yazısı bir tablette, çocuğu olmayan Kiş Kralı Etana'nın gök tanrısı Anu'dan doğum otunu alabilmek için bir kartalın yardımıyla gökyüzüne çıkması anlatılır[1]. Hinduizm'in Sanskritçe yazılmış en eski kutsal metinlerinden biri olarak kabul edilen Rig Veda'da[2] rathas adı verilen uçan araçlardan bahsedilir[3]. Yunan mitolojisinde de uçmakla ilgili birçok anlatıya rastlanır. Bunlardan en bilineni, babası Daedalus ile birlikte hapsedildikleri labirentten, kuş tüylerinden yaptıkları kanatlar yardımıyla, uçarak kaçmaya çalışırken ölen İkarus ile ilgili olanıdır[4]. Macarlarla akraba olan Vogul kavimlerinde altı ayaklı geyiği avlamak için kayakları ile uçan bir avcı hikâyesi anlatılır[5]. Yine bir Altay Efsanesi'nde Güneş ve Ay'ın oluşumundan önce insanların havada uçtukları ve çevrelerine ısı ve ışık yaydıklarından bahsedilir[6]. Uçma isteğinin bir nevi dışavurumu sayılabilecek bu anlatılar, hemen hemen her kültürde görülmektedir. Bir bakıma bu efsane, mitoloji ya da inanışlar -nesilden nesile aktarılarak- insanın uçma düşüncesini pratikle örtüştürme yollarını aramasına da zemin hazırlamıştır. Bu kesişimin ilk örneklerinden birinin uçurtmanın icadı olduğunu ifade edersek sanırız yanlış olmayacaktır. Zira uçurtmanın Çin'de insan

---

[1] Albert T. Clay, **A Hebrew Deluge Story in Cuneiform and Other Epic Fragments in the Pierpont Morgan Library** (New Haven: Yale University Press, 1922), 33-36; Samuel Noah Kramer, **Sümerler** (İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2002), 65.

[2] Ali İhsan Yitik, Hammet Arslan, "Vedalar ve Kaynağı Üzerine", **Milel ve Nihal**, c. 8, s. 1 (2011): 230; Ali İhsan Yitik, "Vedalar", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c. 42 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2012): 593-594; Kürşat Demirci, "Hinduizm", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c. 18 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1998): 112-116.

[3] David Simons, Thomas Withington, **The History of Flight**, (New York: Barnes & Noble Books, 2005), 9-13.

[4] **age**. 13; Ovidius, **Dönüşümler**, çev. İsmet Zeki Eyuboğlu (İstanbul: Payel Yayınevi, 1994), 187-190.

[5] Bahadddin Ögel, **Türk Mitolojisi (Kaynakları ve Açıklamaları ile Destanlar)**, c.I, 4. bs. (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2010), 577.

[6] Bahadddin Ögel, **Türk Mitolojisi (Kaynakları ve Açıklamaları ile Destanlar)**, c.II (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995), 188-189.

taşımak, askerî amaçlı haberleşme ve düşman birliklerini korkutmak için kullanıldığına dair[7] kayıtlarda mevcuttur[8].

Ortaçağ ve Yeniçağ boyunca Dünya'nın birçok yerinde uçma arzusu üzerine fikirler üretilmiş, yazılmış çizilmiştir. Bu konuda Roger Bacon'ın deneysel bilim ve Leonardo da Vinci'nin çizimleri ilk akla gelen çalışmalardır[9]. Keza dönemin imkânları nispetinde yapılan giysi ya da kanatlarla, uçma tecrübeleri de gerçekleştirilmiştir[10]. Ne var ki bilim henüz embriyo dönemini yaşadığı için yapılan bu denemeler, bugünle mukayese edildiğinde oldukça primitif görünür.

Tarihsel süreç içerisinde uçma özlemi üzerine üretilen her düşünce, bilgi, çalışma ve deney öncekilerin üzerinde yükselerek sonrakilerin temelini oluşturmuştur. Bu yüzden, bilimin, bilimsel düşünce ve uygulamaların önem kazandığı 17. yy. oldukça önemlidir[11]. Zira bu yüzyılda gökyüzüne bakan Galileo Galilei, yüzyıllardır hâkim olan bir görüşü yıkmış, bilimsel devrim başlamıştır[12]. Bilimsel alanda, birbiri ardına

---

[7] Laufer Berthold, **The Prehistory of Aviation** (Chicago: Field Museum Press, 1928), 31; Simons, Withington, **age**, 14.

[8] Uçurtma daha sonraki yüzyıllarda bilimsel çalışmalarda da kullanılmıştır. Örneğin, 20. yy.'da Wright Kardeşler rüzgârın uçuşa etkilerini incelemek için uçurtmayla deneyler yapmıştır. Henry Dale, **Early Flying Machines (Discoveries and Inventions)** (London: The British Library, 1992), 59-61.

[9] Dale, **age**, 7-9; Charles Gibbs-Smith, **The Inventions Leonardo Da Vinci** (London: Phaidon Press Limited, 1978), 11-26; Brian Clegg, **Roger Bacon: The First Scientist** (London: Constable Robinson Ltd., 2003), 41-44.

[10] Burada Türk havacılık tarihi açısından önemli bir isimden bahsetmek uygun olacaktır. Bu önemli isim "Türkistan'ın Farab şehrinde doğan Ebû Nasr İsmâil b. Hammâd el-Cevherî"dir. Cevherî, kuşların uçuşlarını izleyerek başladığı araştırmaları sonucunda, bir çift kanat imal etmiş ve yapmış olduğu bu kanatları, bizzat denemek için Nişabur'da bir cami çatısı üstüne çıkarak halka seslenmiştir. Onlara, o güne kadar kimsenin yapamadığı bir şeyi gerçekleştireceğini söyleyerek, kendisini çatıdan aşağı bırakan Cevherî, bir süre kendi yapmış olduğu kanatları çırparak uçsada, birden bire çıkan bir rüzgâr, kanatları kontrol etmesini güçleştirdiğinden düşerek ölmüştür. Hulusi Kılıç, "Cevherî, İsmâil b. Hammâd", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c. 7 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1993): 459; Ahmet Hikmet [Müftüoğlu], "Bin Yıl Evvel Tayyâre Kâşifi Bir Türk", **Resimli Gazete**, s. 67, 13 Kanûn-ı Evvel 1340 / 1924, 3.

[11] 17. yy.'da Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde de uçuş denemeleri yapıldığını belirtmek gerekir. IV. Murad Dönemi'nde Hezârfen Ahmed Çelebi yaptığı kanatlarla, Galata Kulesi'nin tepesinden Üsküdar, Doğancılar Meydanı'na kadar uçmuştur. Bir diğer isim Lâgarî Hasan Çelebi'dir. Hezârfen Ahmed Çelebi'yle çağdaştır. Lâgarî, Padişah IV. Murad'ın, yeni doğan kızı İsmihan Kaya Sultan için düzenlenen şenlikte yaptığı "yedi kollu fişenkle" bir uçuş denemesi gerçekleştirmiştir. Keza Sarayburnu'nda padişahın da hazır bulunduğu bir anda; Lâgarî üzerindeyken yardımcıları tarafından fişek ateşlenerek havalanması sağlanmıştır. Ancak bir süre sonra, fişeğin barutunun bitmesi sonucu Lagari, Sinanpaşa Kasrı önünde denize düşmüştür. Mustafa Kaçar, "Hezarfen Ahmed Çelebi", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c. 17 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1998): 297; Mustafa Kaçar, "Hasan Çelebi, Lâgarî", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c.16 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1997): 315-316; Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: İstanbul**, c.1, 2. kitap, haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, 5. bs. (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2008), 660, 669.

[12] Galileo Galilei, teleskopla, gökyüzünü gözlemlemiştir. Galileo, bu gözlemler neticesinde elde ettiği verilerle güneşin evrenin merkezi olduğunu yazacaktır. Artık "Bilimsel Devrim" başlamıştır. Bu devrim; Avrupa'daki 18. ve 19. yüzyıldaki bilimsel gelişmeler, mekanik dokuma tezgâhının icadı,

yaşanan gelişmeler aynı zamanda insanın uçma hayalinin somut bir düzleme taşınmasına aracı olmuştur. 18. yy.'ın sonlarına doğru Montgolfier Kardeşler[13], sıcak hava balonunu insansız olarak uçurmayı başardılar. Bu kardeşler Paris'te 19 Eylül 1783 tarihinde kendi yapmış oldukları balonu; sepeti içinde bir koyun, bir horoz, bir ördek olduğu halde uçurmuş ve aynı zamanda balonun yere sağ salim inmesini sağlamışlardır[14]. Böylece tarihte ilk defa balonla canlı uçuşu gerçekleşmiştir. Bu tarihten itibaren balonla hava seyahatleri birbirini takip etmiş ve birçok şehirde balonlar inşa edilmiştir[15].

İnsanın gözlerini gökyüzüne diktiği ve kuşların uçuşunu gözlemlediği günden beri doğan efsaneler, 19. yy.'da bilimsel alanda yaşanan gelişmelere paralel olarak, birer birer gerçek olmaya başlamıştır. Bu anlamda tayyârenin müjdeleyicisi olarak zikredebileceğimiz üç şahıstan özellikle bahsetmek gerekir. Bu şahısların ilki George John Cayley'dir. Cayley, 1809 senesinde kanatları, pervanesi ve motoruyla kısacası bütün aksamıyla bir tayyâre tasarımı yapmıştır[16]. İkinci isim Clément Ader'dir. Ader, kendi yaptığı buhar motoru ile çalışan, yarasa benzeri "Éole" ismini verdiği aracıyla 9 Ekim 1890'da 20 cm havalanarak 50 metrelik bir uçuş gerçekleştirir. Bu uçuş bazı gözlemciler tarafından başarısız görülmüş ve bu konu uzun süre tartışılmıştır. Ancak Ader'in bu denemesi, havadan ağır bir aracın havalanabileceğini göstermesi bakımından bir dönüm noktası olmuştur[17]. Üçüncüsü ise Alman mühendis Otto Lilienthal'dir. Lilienthal, 1886 senesinde otuz senelik çalışmaları neticesinde bir planör yapmış ve bu planörüyle iki binden fazla uçuş gerçekleştirmiştir. Ancak bu

---

kömürde saklı enerjinin ortaya çıkarılması, yeni buluşlar, buhar gücüyle çalışan makinelerin üretimde kullanılmasına giden yolu açmıştır. Cemal Yıldırım, **Bilimin Öncüleri**, 13.bs. (Ankara: Tübitak Yayınları, 1999), 9.

[13] Joseph-Michel ve Jacques-Étienne Montgolfier. Simons, Withington, **age**, 27-29.

[14] **age**, 27-29; Robert Curley, **The Complete History of Aviation: From Ballooning to Supersonic Flight** (New York: Britannica Educatioanal Publishing, 2012), 17-18.

[15] Bu uçuştan bir süre sonra Fizik Profesörü Jacques Alexandre César Charles, hidrojen gazı ile şişirilmiş ilk balonu inşa etmiştir. Bununla birlikte Jean-François Pilâtre de Rozier ve François Laurent d'Arlandes 21 Kasım 1783'te balonla ilk uçan insanlar olacaktır. 1785'te Jean-Pierre Blanchard ve Doktor John Jeffries balonla Manş Denizi'ni geçmişlerdir. Bu gelişmelerin ardından, balonun askerî amaçlı kullanımı da gecikmemiştir. Fransız İhtilali'nde, 26 Haziran 1794'te Fransa ve Avusturya arasında gerçekleşen Fleurus Muharebesi'nde Fransa, balonlardan askerî birlikleri sevk ve idare etmek amaçlı yararlanmıştır. Simons, Withington, **age**, 29; Curley, **age**, 32; "Balonculuk Tarihi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 20-26 (15 Nisan 1926): 7-10.

[16] "Tayyâreciliğin Tarihçe-i Tekâmülatı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 17-20; Phil Jarrett, **Illustrated History of Aircraft**, ed. Brendan Gallagher, (New York: Gallery Books, 1984), 6-21.

[17] "Ader Clément", **Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi**, c.1 (İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 1983): 86-87.

tehlikeli ve fedakârlık isteyen tecrübelerden biri mûcidin hayatına mal olmuştur[18]. Bundan sonra tayyâreciliğin gelişimi ve ilerlemesini devasa adımlar takip etmiştir[19].

17 Aralık 1903 tarihinde Amerika; Kuzey Carolina, Kitty Hawk'da motor gücüyle ilk uçuş Wright Kardeşler tarafından gerçekleştirilir. "Flyer" ismi verilen bu tayyâre sadece 12 saniye uçabilmiş ve 37 metre mesafe katetmiştir. Bu uçuş çok kısa olsa da motor gücüyle gerçekleştirilen ilk başarılı uçuş olması sebebiyle, modern havacılığın başlangıcı kabul edilmiştir[20]. 1908 yılında Wright Kardeşler Avrupa'ya gitmiş ve burada tayyâreleriyle birçok başarılı uçuşlar gerçekleştirmişlerdir. Bu aşamadan sonra Avrupa'da tayyârecilikle ilgili çalışmalara öncelik verildiği ve küçük ölçekli tayyâre fabrikalarının kurulmaya başladığı görülür[21]. Aynı zamanda A.B.D. ve bazı Avrupa ülkeleri orduları içinde hava kuvvetlerini oluşturmaya başlarlar[22].

20. yüzyılın başlarında Dünya'da daha doğrusu A.B.D. ve Avrupa'da havacılık alanında bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti'nin de 1909 yılı itibarıyla bu yenilikleri yakından takip etmeye başladığı anlaşılmaktadır. Bu konuda özellikle üç belgeden bahsetmek gerekir. İlk belge, "Hareket Ordusu Kumandanı ve Birinci, İkinci, Üçüncü Ordular Müfettişi Birinci Ferik [Korgeneral] Mahmud Şevket Paşa'nın"[23] teşebbüsüyle Fransız baloncular Ernest Barbotte ve Baron Henri de

[18] "Yelken Tayyâreciliği – Motorsuz Tayyâreler", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): 11-12.

[19] Şüphesiz Lilienthal'in açtığı yolda ilerleyen birçok kişiden bahsedilebilir ancak bunlardan ilk akla gelen isimler Samuel Pierpoint Langley ve Octave Chanute'dur. Samuel Pierpoint Langley'in buhar gücüyle çalışan insansız makinesi, bir kilometre boyunca yaklaşık doksan saniye uçmuştur. Langley, insanlı uçuş denemeleri üzerine çalışmaları sürerken Wright kardeşler uçmayı başarmıştır. Amerika'ya yerleşmiş Fransız Octave Chanute ise tayyârecilik alanında yaptığı araştırmalarla Wright kardeşlere örnek olmuştur. Octave Chanute, ilk havacılık tarihçisi olarak görülür. Zira Chanute, uçuş denemesi yapan birçok kişiyle yazışmış ve elde ettiği bilgileri 1891 - 1893 yılları arasında gazetelerde de yayınlanmıştır. Ayrıca 1894'te "Progress in Flying Machines" adlı kitabını yayımlamıştır. Bu kitap o tarihe kadar havacılık tarihi ile ilgili yazılan ilk ve en kapsamlı çalışma olarak görülmüştür. Bunun yanında Chanute, planör biçimi temel alınarak yaptığı uçak üzerinde asistanlarıyla tecrübeler yapmıştır. Hatta Chanute, Wilbur ve Orville Wright Kardeşlerin, bazı çalışmalarına katılmış onlarla bilgi ve deneyimlerini de paylaşmıştır. Dale, **age,** 56-57; Jarrett, **age**, 12; Osman Yalçın, **Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911 – 1950)** (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 18.

[20] Orville Wright, Wilbur Wright, **The Early History of the Airplane**, (Dayton-Ohio: The Dayton-Wright Airplane Co., 1922), 6; Rifat Uçarol, **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951 – 1987)** (İstanbul: Hava Harp Okulu Komutanlığı, 1988), 17.

[21] Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi 1912 - 1914** (Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950), 10-11; Mustafa Yeni, "Hava Kuvvetleri", **Osmanlı Askeri Tarihi - Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792 - 1918**, ed. Gültekin Yıldız, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2013): 164.

[22] Uçarol, **age**, 17.

[23] Zekeriya Türkmen, "Hareket Ordusu", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c.16 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1997): 125-127.

Lorma'nın İstanbul'a davet edilmesiyle ilgilidir[24]. İkinci belge, "26 Eylül 1909 tarihli Berlin Ateşemiliteri Kur. Bnb. Enver Bey'in balon ve balon topları hakkındaki raporudur"[25]. Bu rapor doğrultusunda Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Reisliği bu araç ve gereçleri satın almak için girişimlerde bulunmuştur[26]. Üçüncü belge ise yine aynı yıl içerisinde Manş'ı tayyâresiyle geçmeyi başarmış, Fransız tayyâreci Louise Blériot'nun İstanbul'da gerçekleştirmiş olduğu uçuş gösterisi ile ilgilidir[27]. Bu uçuşu değerlendirmek üzere görevlendirilen subayların, 20 Aralık 1909 tarihinde yazmış oldukları raporun, tayyâre adının ilk kez kullanıldığı belge olduğu ifade edilmektedir[28]. Yine Mahmut Şevket Paşa'nın davetiyle Blériot'dan kısa bir süre önce İstanbul'a gelen Baron Pierre de Catters başarılı bir uçuş yapamamış olsa da[29]

[24] Mahmut Şevket Paşa'nın Ernest Barbotte ve Baron Henri de Lorma'yı davet etmesininin nedeni hem bu hava aracını yakından görüp incelemek hem de bu baloncuların yapacakları balon gösterilerden elde edilecek gelirin 31 Mart Vak'ası'nın bastırılması sırasında şehit olan askerlerin ailelerine ve yaralı askerlere verilecek olmasıdır. BOA. BEO.3556-266696 (5 Cemaziyelevvel 1327 / 25 Mayıs 1909); BOA. BEO.3558-266820 (7 Cemaziyelevvel 1327 / 27 Mayıs 1909); Stuart Kline, **Türk Havacılık Tarihi Kronolojisi**, haz. Havaş, (İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 2002), 50.

[25] Fethi Kural, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909 – 1913)** (Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Müdürlüğü, 1975), 13.

[26] **age**,13.

[27] Blériot Manş Denizi'ni 25 Temmuz 1909'da uçakla geçen ilk kişidir. 12 Aralık 1909 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirmiş olduğu gösteri uçuşuyla ilgili fotoğraflar dönem gazete ve dergilerinde yayınlanmıştır. Servet-i Fünûn'da yayınlanan bir fotoğrafının altında yapmış olduğu uçuşla ilgili şu bilgiler yer almaktadır. "Blériot [Louise Blériot] ve Balonu: Geçen pazar günü Şişli'de Hürriyet Tepesi'nde kararlaştırılan uçuşu, başarısızlıkla neticelenmiştir. Mösyö (Blériot) havanın muhalefetinden dolayı uçmak istememişse de halkın ısrarı izzet-i nefsini yaralayacak bir dereceye vardığından ne olursa olsun tayyâresine yol vermiş, fakat bir kaç yüz metre ileride. Pangaltı'da bir evin üstüne düşmüş, tayyâre parçalanmış, kendisi hafifçe yaralanmıştır". "Bleryo [Blériot] ve Balonu [Tayyâresi – Fotoğraf]", **Servet-i Fünûn Mecmûası**, s. 967 (3 Kânûn-ı Evvel 1325 / 16 Aralık 1909): 79; "Tayyâr-ı Meşhûr Bleryo'nun [Blériot] Taksim Meydânı'ndan Su'ûdu [Fotoğraflar]", **Resimli Kitap Mecmûası**, s.15, (Kânûn-ı Evvel 1325): 248 – 249.

[28] Kural, **age**, 2, 7-9.

[29] Belçikalı Baron de Catters ilk uçuşunu 1 Aralık'ta gerçekleştirmek istemiş ancak havanın uygun olmaması sebebiyle bu uçuşu ertelemek zorunda kalmıştır. Ertesi gün uygun olmayan hava şartlarına rağmen halkın aleyhine yönelttiği tenkitlerinden dolayı vaktin geç olmasına rağmen Abide-i Hürriyet Tepesi'nde bir uçuş gerçekleştirmiştir. Tayyâre biraz havalandıktan sonra Bulgar Hastahanesi'nin yakınına sert bir iniş yapmak zorunda kalmıştır. Bu sert inişten dolayı tayyârenin tekerlekleri biraz çarpılmıştır. 2 Aralık 1909'da yapılan bu uçuş kısa ve başarılı görünmese de Osmanlı semaları üzerinde tayyâre ile yapılan ilk uçuştur. Keza 3 Aralık'ta da bir uçuş duyurusu yapılmışsa da önceki gün zorunlu iniş sırasında tayyârede meydana gelmiş olan bazı hasarlar tamir edilemediğinden uçuş ertelenmiştir. 5 Aralık'ta yine aynı yerde öğleden sonra saat 3'te bir uçuş gerçekleşmiştir. Tayyâre yerden elli metre havalandıktan sonra seyirciler üzerinden bir uçuş yapmış sonra seyirciler üzerinde daha geniş bir daire çizmeye başlamış ise de bir süre sonra Kâğıthane Deresi'ne doğru yönlendiği ve dere yatağına yavaş yavaş indiği görülmüştür. Tayyâre iniş sırasında orada otlatılmakta olan sürüden bir koyuna çarpmış ve tayyârenin kanatlarının bir tarafı kırılmıştır. *Yeni Tasvîr-i Efkâr* gazetesinde Catters'ı bu gösteri sırasında on bin kişinin izlediği belirtilmiştir. "Şu'ün [Olaylar]: Baron de Catters'ın Alet-i Tayyâre ile İlk Tecrübesi", **Yeni Tasvîr-i Efkâr Gazetesi**, 2 Kânûn-ı Evvel 1909, 4-5; "Şehrimizde Alet-i Tayyâre ile İlk Defa Pervâz", **Yeni Tasvîr-i Efkâr Gazetesi**, 3 Kânûn-ı Evvel 1909, 4; "Baron de Catters Tayyâresi", **Yeni Tasvîr-i Efkâr**, 4 Kânûn-ı Evvel 1909, 2; "Baron de Catters Tayyâresi", **Yeni Tasvîr-i Efkâr**, 6 Kânûn-ı Evvel 1909, 6.

Osmanlı Devleti semalarında tayyâre ile uçan ilk kişi olmuştur[30]. Nitekim Blériot ve Baron Pierre de Catters'ın gerçekleştirmiş oldukları uçuşlar başarılı bulunmamıştır. Ancak Harbiye Nezareti ateşemiliterler aracılığıyla bu konuda bilgi edinmeye devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'nde 1908 yılında İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla oluşan olumlu hava bir süre sonra yerini, iç ve dış sorunların etkisiyle, karamsarlığa bırakmıştır[31]. Bu durum doğal olarak Osmanlı hükümetlerinin faaliyet sürelerini istikrarsızlaştırmaktadır. Nitekim Hüseyin Hilmi Paşa Hükümeti istifa etmiş, 12 Ocak 1910'da kurulan İbrahim Hakkı Paşa Hükümeti'nde, Harbiye Nazırlığı görevine Mahmut Şevket Paşa getirilmiştir[32]. Mahmut Şevket Paşa, ileri görüşlü ve askerî alanda her türlü yeniliği yakından takip eden biridir. Bu anlamda tayyârelerin de gelecekte, savaşlarda büyük rol oynayacağını kavramış ve havacılıkla yakından ilgilenmiştir. Zira 1 Haziran 1911 tarihinde Harbiye Nezareti, Kıtaât-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişi Umûmîliği 2. Şubesine bağlı Tayyârecilik Komisyonu'nun kurulmasını sağlamıştır[33]. Bunun yanı sıra 1911 yılında Avrupa'ya tayyârecilik eğitim ve öğretimi görmek üzere Sv. Yzb. Fesa [Evrensev] ve İs.Tğm. Yusuf Kenan Fransa'ya gönderilirler[34]. Havacılık alanında bu gelişmeler yaşanırken 29 Eylül 1911 tarihinde İtalya, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan ederek Trablusgarp'ı işgal etmiştir. İtalyanlar Trablusgarp'ta Osmanlı mevzilerini tayyâreyle bombalamış ve halk üzerine beyannameler atmıştır. Bu anlamda Trablusgarp, tarihte ilk kez tayyârenin kullanıldığı savaş olma özelliğini taşımaktadır[35]. Ayrıca güçlü bir donanmaya sahip olan İtalyanların, Trablusgarp'ı deniz yolu ulaşımına kapatmış olmaları, Osmanlı Devleti'nin tayyâre ve balon gibi hava araçlarını acilen satın

---

[30] Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", **Çağını Yakalayan Osmanlı!, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar (İstanbul: IRCICA, 1995): 527-529.

[31] Osmanlı Devleti bir yandan mali problemlerle uğraşırken diğer taraftan 1908'in son aylarında sırasıyla, hukuken Osmanlı Devleti egemenliğinde bulunan "Bulgaristan bağımsızlığını ilan ederken, Avusturya Macaristan, Bosna-Hersek'i ilhak etmiş, Girit'te Yunanistan"a bağlanmıştır. Mete Tuncay, "Siyasal Tarih (1908 – 1923)", **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908 – 1980**, yay. haz. Sina Akşin, (İstanbul: Cem Yayınevi, 1997): 30.

[32] İhsan Güneş, **Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türkiye'de Hükümetler: Programları ve meclisteki yankıları (1908-1923)** (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2012), 107-108.

[33] Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1** (Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971), 117; İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)** (Ankara: Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, 2001), 165.

[34] Kural, **age**, 4.

[35] Kansu, Şenöz, Öztuna, **age**, 121.

almak için girişimlerde bulunmasına neden olmuştur[36]. Osmanlı Devleti bu dönemde oldukça büyük sıkıntılar yaşamaktadır. Zira bir taraftan Trablusgarp Savaşı devam ederken diğer taraftan Arnavutluk, Havran ve Yemen isyanlarıyla da mücadele edilmektedir[37]. Aynı zamanda Harbiye Nezâreti havacılık için gerekli altyapıyı oluşturmak için bir tayyâre mektebi ve havaalanı tesisi projesini hayata geçirmeye çalışmaktadır[38]. Maddi imkânsızlıklardan dolayı ancak 1912 Mart'ında iki tayyâre alınabilir. Ayrıca tayyâreleri kullanmak için iki Fransız tayyâreciyle sözleşme yapılır. Çünkü elde bu hava aracını kullanabilecek yetişmiş tayyâreci yoktur. Satın alınan tayyârelerin Trablusgarp Savaşı'na dâhil olmaları istenmiş ancak bu gerçekleşmemiştir[39]. Bu tarihten kısa bir süre önce *Sabah* gazetesinde yayınlanan bir makale üzerine Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Milliye Cemiyeti Beyoğlu Şubesi, orduya tayyâre alınması için bir yardım kampanyası başlatır[40]. Burada Donanma

[36] **age**, 121

[37] Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1994)**, 4. bs. (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995), 433.

[38] Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın konuyla ilgili Meclis-i Vükelâ'da okuduğu lâyihada her şeyden önce tayyârecilik fennine aşina zabit ve tayyâre idaresine muktedir makinistler yetiştirmenin gerekli olduğunu vurgulamıştır. Bu amaçla İstanbul'da bir Tayyârecilik Mektebi ve ona bağlı bir Tayyâre Merkezi meydana getirileceğini belirtmiştir. Keza bu merkezin tesis edileceği yer olarak Bulgurlu (Üsküdar) civarının seçildiğini ifade etmiştir. İki gün sonra yayınlanan haberde ise subaylar ve bir uzmanla beraber gerekli incelemeler neticesinde bu merkez için Ayestefanos'ta karar kılındığı açıklanmıştır. Ayrıca Mahmud Şevket Paşa konuşmasının devamında tayyâre makinistliğinin bilgi ve yetenek gerektirdiğini bu yüzden Tayyâre Mektebi makinistlerinin İmalat-ı Askerîye talebesinden alınmasının uygun görüldüğünü ifade etmiştir. Çünkü bu talebeler makine fennini aşina olmalarından dolayı bu hizmete daha uygundurlar. "Osmanlı Tayyâre Filosu, Hükümet Teşebbüsâtı", **Sabah Gazetesi**, 15 Mart 1912, 1; "Osmanlı Tayyâre Filosu (Vatan), (Meşrutiyet), (Ordu) Tayyâreleri İânesi, **Sabah Gazetesi**, 17 Mart 1912, 1; İhsanoğlu, **age**, 532-533.

[39] Kansu, Şenöz, Öztuna, **age**, 121-124.

[40] Fransız gazetelerini takip eden on beş yaşında bir gencin talebi üzerine gazetenin başyazarı D. K. [O dönem gazetenin başyazarı Diran Kelekyan'dır] "Tayyâre Donanması" isimli başmakalesini kaleme almıştır. Yazar, "etrafımızda cereyan eden ahvale acaba gözümüzü açıyor muyuz?" sorusuyla başladığı yazısında, özellikle Fransa sonra Almanya, Romanya, Yunanistan ve Bulgaristan gibi komşu ülkelerde orduların hava filosuna yardım için yapılan iâneleri örnek göstermiştir. Aslında yazarın amacı Trablusgarp'ta devam eden savaşta tayyârelerin ne kadar gerekli olduğudunu vurgulamaktır. Eğer Osmanlı Ordusu'nda tayyâre olsa şüphe yoktur ki düşmana büyük darbeler vurulabilir. Yazara göre bu kadar önemli bir konunun sadece devlet bütçesinin ayıracağı bir miktara bağlı kalması uygun değildir. Bu konuda halkın desteği şarttır. Ve şöyle bir fikir ortaya atar; "bilmem ki Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti Merkez-i Umûmîsi altı yedi ayda ikmali mümkün olan bu işi – geçici bir vazife olmak üzere- üzerine alır mı?" bu soru cümlesinden de anlaşılacağı üzere Cemiyeti bu konuda yardıma çağırır. Bu fikrin makul bulunduğunu ertesi gün yayınlanan haberden öğrenmekteyiz. Haberi okuyan gazete okurları Beyoğlu Donanma Cemiyeti Şubesi'ne yardım talebiyle müracaat etmiştir. Şube, gazeteye bu fikir sebebiyle teşekkür ederek halkın arzusu üzerine tayyâre donanması için ayrı bir iâne kutusu tahsis ettiklerini iftiharla bildirmiştir. D. K., Tayyâre Donanması, **Sabah Gazetesi**, 12 Mart 1912, 1; "Osmanlı Tayyâre Filosu", **Sabah Gazetesi**, , 13 Mart 1912, 3; Uçarol, **Türk Havacılığını Güçlendirme…**, 6.

Cemiyeti'nin[41] o dönem geniş halk kitlelerini seferber etme kapasitesine sahip oldukça etkin bir sivil toplum kuruluşu olduğunu özellikle belirtmek gerekir[42]. Bir diğer yandan Sv. Yzb. Fesa 23 Şubat 1912'de eğitimini tamamlar ve Fransa'nın 780, Osmanlı İmparatorluğu'nun da bir numaralı brövesine sahip pilotu olur. İs. Tğm. Yusuf Kenan ise tayyârecilik eğitimi sonunda 797 numaralı brövenin sahibi olacaktır[43]. Yine aynı yıl Ayastefanos'ta [Yeşilköy] Tayyâre Mektebi açılır[44]. Tayyâre Komisyonu, hava araç ve gereçlerinin yanı sıra gerekli eğitimi verecek öğretmenlerin temini için bir yurtdışı seyahatine çıkar[45]. Yine bu dönemde, tayyârecilik eğitimi almak üzere zabitlerin yurtdışına gönderilmesine devam edilir[46].

Trablusgarp'ta savaş sürerken Balkan Devletleri harekete geçmiştir. Bu durumda Osmanlı Devleti iki cephede savaşacak gücü olmadığından İtalya ile anlaşmak zorunda kalır[47]. Öte yandan Balkan Savaşı, Osmanlı Devleti'nin, Balkanlar'da bulunan topraklarının büyük bir bölümünü yitirmesiyle sonuçlanır[48]. Bu savaşta yetişmiş Türk tayyârecileri de yer almıştır. Savaş sonrasında havacılık teşkilatı yapılanmasına devam edilmiş, eksik görülen noktalarda iyileştirmeler yapmak için Fransa'dan yardım alınmıştır[49]. Aynı zamanda Fransa'dan 15 adet tayyâre satın alınmış gelmeleri beklenmektedir[50]. Bahriye Nezareti de deniz tayyâreci yetiştirmek için Bahrî Tayyâre Mektebi'ni kurmuştur. Ancak Bahriye Nezareti bünyesinde bu

[41] Donanma Cemiyeti, tayyâre ianesine başladıktan bir süre sonra yayın organı *Donanma Mecmûası* kapak illüstrasyonunda değişiklik yapıldığı dikkati çekmektedir. Artık Barbaros zırhlı gemisi üzerinde uçan bir tayyâre bulunmaktadır. "[Ön Kapak]", **Donanma Mecmûası**, (Nisan [1]328 / 1912).

[42] Mehmet Beşikçi, "Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda: I. Dünya Savaşı Öncesinde İktidarın Çelik Sembolleri", **Toplumsal Tarih**, s.127 (2004): 92-95; Ayrıca Donanma Cemiyeti hakkında daha ayrıntılı bilgi için Mehmet Beşikçi, "The Organized Mobilization of Popular Sentiments, The Ottoman Navy League, 1909 – 1919" (Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsüsü, 1999).

[43] Kural, **age**, 2-4.

[44] **age**, 192-193.

[45] Uçarol, **Tarihi Gelişimi İçinde…**, 28.

[46] **age**, 24. Keyüsk, **age**, 38;

[47] Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1994)**, 428.

[48] Cevdet Küçük, "Balkan Savaşı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c.5 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1992): 23-25.

[49] Keyüsk, **age**, 104-113.

[50] Osmanlı Devleti, 1914 yılı başlarında kıtalararası Paris-İstanbul-Kahire seyahatine çıkan Fransız tayyâreciler gibi Türk tayyârecilerden oluşan bir ekiple "İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati" düzenlemiştir. Önder Kocatürk, **Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)** (İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2013).

konuda eğitim verecek öğretmen olmadığından, bahrî tayyâreci adayları Tayyâre Mektebi'nde kara tayyârecileriyle birlikte eğitim görmüşlerdir[51].

I. Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Ordusu'nda 10 tayyârecinin yanı sıra 6 savaş ve 4 eğitim tayyâresi bulunmaktadır[52]. Fransa, İtilaf Devletleri safında savaşa katıldığından Osmanlı Devleti tarafından satın alınan 15 tayyâreyi vermez. Bu aşamadan sonra Türk havacılığı Alman kontrololüne geçmiş, ihtiyaç duyulan tayyâreler Almanya'dan satın alınmıştır. Ayrıca savaş sürerken tayyâreci sayısının arttırılmasına gayret edilmiştir[53].

Tayyârenin icadı ve bu aletin hem nakliye hem de harp sahalarında kullanımı ticaret ve savaş usullerini değiştirmiştir. Özellikle I. Dünya Savaşı sırasında tayyârelerin savaşta kullanılması, bu aracın ne kadar etkili olduğunu zihinlere yerleştirmiştir. Çünkü I. Dünya Savaşı süresince tayyâreler, propaganda, posta, keşif, bombardıman ve askeri harekâtın yönlendirilmesinde etkin bir biçimde kullanılmıştır. Artık ordular içerisinde kara ve deniz yanında üçüncü bir etken hava gücü de yer alacaktır. Bu sebepledir ki I. Dünya Savaşı biter bitmez birçok Avrupa hükümetleri programlarında hava gücü için bütçeler ayırmış ve özel cemiyetlerle de bu alan desteklenmiştir[54].

Avrupa'da barış sonrası toparlanma dönemi yaşanırken I. Dünya Savaşı'ndan mağlup çıkan Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi sonrası İtilaf Devletleri tarafından işgal edilir. Ayastefanos'ta bulunan hava istasyonu da işgal edilen yerler arasındadır. Bu durumda Türk tayyârecileri istasyonda bulunan 45 tayyâre ve malzemeleri kendi imkânlarıyla Maltepe'ye taşımak zorunda kalır. Hatta bir süre sonra Maltepe Hava İstasyonu'nda görevli, aralarında Şakir Hazım ve Vecihi [Hürkuş]'un da bulunduğu tayyâreci zâbitler, Anadolu'ya tayyâre kaçırmak isterler ancak bu teşebbüsleri başarısızlıkla sonuçlanır[55]. Bu olaydan sonra, işgal

[51]Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi (1914–1916), İkinci Kitap Birinci Cilt** (Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi,1951), 14.

[52] Kansu, Şenöz, Öztuna, **age**, 167.

[53] Havacılık Tarihinde Türkler isimli kitapta savaş sonunda Osmanlı Ordusu'nda 80 tayyâre ve yaklaşık 100 tayyâreci ve rasıtın bulunduğu ifade edilmektedir. **age**, 167.

[54] "Havâ Kuvvetleri ve "Muvâzene-i Düveliyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî / Ocak 1926): 2-4.

[55] Türk havacılık tarihinde Maltepe Firarı olarak adlandırılan olay öncesinde tayyâreciler, Maltepe İstasyonu dâhilindeki alanı futbol oynama bahanesiyle düzeltmişlerdir. Aralarında Vecihi, Şakir Hazım ve eşi, Kazım, Rıdvan, İsmail ve makinist Eşref'in bulunduğu tayyâreci zabitler dört tayyâreyi kaçırmak istemişlerse de içlerinden sadece Kazım Bey'in tayyâresi havalanabilmiştir. Çünkü pist bir tayyârenin uçuşa geçebileceği uzunlukta değildir. Bu olay sonrasında Bölük Komutanı tayyâreci Fazıl

devletleri tarafından istasyon tahrip edilmiş ve Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği de lağvolunmuştur[56].

Kurtuluş Savaşı yıllarında tümen yetkisinde Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği kurulmuş ve tayyâre bölükleri oluşturulmuştur. Alman Paşa Bölükleri'nden kalan çoğu uçmaz durumda tayyâreler tamir edilip uçurulmuş, dolaylı yollarla tayyâreler satın alınmıştır. Yine de mevcut tayyâre sayısı savaş boyunca ihtiyacı karşılamamıştır. Ancak tüm bu imkânsızlıklara rağmen savaş süresince tayyâreciler büyük yararlılıklar göstermiştir. Nitekim Millî Mücadele bittikten sonra 1923 yılı başlarında Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin durumu şöyledir: "bağımsız tümen yetkisine sahip, harekât ve eğitim bakımından Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti ve ikmal bakımından da Müdâfaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlıdır. Karargâhı ise İzmir Kordon'dadır"[57]. Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği, emrinde üç kara ve bir deniz tayyâre bölüğü bulunmaktadır[58]. Ayrıca Tayyâre Mektebi açılır ve Macar bir uzman tarafından derslere başlanır. Bunun yanı sıra Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği, tayyârecilerin, Dünya'da havacılıkla ilgili meydana gelen gelişmeleri takip edebilmeleri için 1923 Mart'ında, "*Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye*" adlı bir mecmûa yayınlamaya başlar. Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği tarafından ayda bir yayınlanan bu yayın daha sonra *Askerî Hava Dergisi* adını alacaktır. Aslında bu dergi 1917 yılının sonlarında birkaç sayı yayımlanan "*Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye Risâlesi*" adlı askerî yayından ilham alınarak yayımlanmaya başlamıştır[59].

Cumhuriyet'in ilanından sonra hükümet bir yandan savaş sonrası yıkımın yaralarını sararken, diğer taraftan çağdaş ülkeler arasında yer alabilmek için her alanda bir yapılanma ihtiyacı içerisindedir[60]. Ancak Lozan Antlaşması ile çözüme ulaşmamış Musul Sorunu, Boğazlar Meselesi ve Hatay Sorunu vardır. Dolayısıyla hava gücünün önemi büyüktür. Türk Hükümeti, bu doğrultuda Türk havacılığının yeniden

---

arkadaşlarının kaçmasına yardım etmiş ve hep birlikte Anadolu hareketine katılmışlardır. Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1928 Yılından 1939 Yılına kadar)** (Ankara: Kültür Ofset, 1997), 18-19.

[56] **age**, 19.

[57] I. Tayyâre Bölüğü ve Deniz Tayyâre Bölüğü İzmir'de, II. Tayyâre Bölüğü Bandırma'da, III. Tayyâre Bölüğü İzmit'te bulunmaktadır. Sıtkı Tanman, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923**, 2.cilt 2. Kitap (Eskişehir: Hava Basımevi, 1953), 182-185.

[58] **age**, 180

[59] Ayrıca bu derginin adı Ergüder'in Havacılık Anıları isimli kitabında "Havacılığın Gelişimi ve Haberleri, Kaymaklı'nın kitabında ise "Olaylar ve Havacılıktaki Gelişmeler" olarak geçmektedir. **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922 – 1930**, yay. haz. H. İbrahim Fırtına, (İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018), 78; Kaymaklı, **age**, 169.

[60] Tunçay, **age**, 52-60.

yapılandırılmasına öncelik verme gereği duyar. Aynı zamanda yabancı sivil havayolu şirketleri Türkiye'den iç ve dış hat uçuş imtiyazı almak için başvuruda bulunmuşlardır. Türk Hükümeti bu talepleri sağlıklı bir şekilde değerlendirebilmek adına Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin görüşünü ister. Bu konuda Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay Muzaffer Bey'in hazırladığı raporda özetle, ülke sınırları içerisinde ulaşım araçlarının yokluğuna vurgu yapılarak, Türkiye'de bir an önce sivil havacılık teşkilatı kurulması gereği belirtilir. Hatta Muzaffer Bey, bu görüş onaylanırsa, sivil havacılık teşkilatının 1924 yılında kurulmasını önerir[61]. Hükümet sunulan raporu inceledikten sonra hem sivil havacılık hem de askerî havacılıkla ilgili gelişmeleri incelemek için Avrupa'ya bir heyet gönderilmesine karar verir. Bu amaçla Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay Muzaffer [Ergüder] başkanlığında bir heyet 20 Aralık 1923 ile 29 Nisan 1924 tarihleri arasında Avrupa seyahatine çıkar. Seyahat kapsamında; İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya'ya gidilerek hava teşkilatları incelenir. 1924 Haziran'ında Miralay Muzaffer Bey incelemeleri sonucu hazırladığı hava savunma raporunu ilgili makamlara sunar. Bu raporda, Avrupa düzeyinde bir havacılığa ulaşabilmek için Türkiye'nin iki yıl 25 milyon lira harcaması gerektiğini belirtir. İçinde bulunulan dönem ve koşullar düşünüldüğünde hükümetin Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'ne böyle bir kaynak ayıramayacağı açıkça görülmektedir[62]. Nitekim Miralay Muzaffer de raporunda çözüm olarak, bir tayyâre cemiyeti kurulması ve halka havacılığın tanıtılıp sevdirilerek, parasal destek sağlanması gereğini vurgulamıştır[63]. Aslında Miralay Muzaffer Bey'in getirmiş olduğu bu çözüm, II. Meşrutiyet sonrası kurulan Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Milliye Cemiyeti'nin faaliyetleri ve kamuoyu oluşturma çabalarıyla benzerlik göstermektedir[64]. Keza Mehmet Beşikçi'nin de belirttiği gibi "Donanma Cemiyeti, İttihatçı çevrelerin, bilhassa Ege Denizi'nde Yunan tehdidine karşı güçlü bir Osmanlı

[61] Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay Muzaffer, sivil havacılığın kurulmasıyla ilgili raporunu 23 Kasım 1923'te hükümete sunmuştur. Kaymaklı, **age**, 159-160.

[62] **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 87.

[63] **age**, 87.

[64] Aslında 1909 yılında kurulan Donanma Cemiyeti haricinde Balkan Savaşı sonrasında kurulan Müdâfaa-i Milliye Cemiyeti'de örnek gösterilebilir. Ancak *Tayyâre* mecmûası Donanma Cemiyeti'nin yaptığı çalışmaları öne çıkarmış, Müdâfaa-i Milliye Cemiyeti'ne değinmemiştir. Bu seçimde Donanma Cemiyeti'nin daha erken bir tarihte kurulmuş ve kamuoyu üzerinde büyük etki yaratmış olması etkili olmuş olabilir. Türk Tayyâre Cemiyeti teşkilat yapısı, düzenlediği etkinliklerle adı geçen bu cemiyetlerle bire bir benzer özellikler taşımaktadır. Bir bakıma Türk Tayyâre Cemiyeti, gönüllü ve yarı resmî bu cemiyetler geleneğinin 20. yüzyılın ikinci yarısındaki devamı ve temsilcisi olacaktır. Bu cemiyetlerle ilgili daha ayrıntılı bir değerlendirme için Mehmet Beşikçi, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Seferberliği** (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), 39-96.

donanması yaratmanın gerekliliğinde ısrar etmeye başladığı bir zamanda ortaya çıkmıştır"[65]. Donanma Cemiyeti kurulduktan kısa bir süre sonra, yurt geneline yayılan geniş şube ağıyla, halkı konuyla ilgili bilinçlendirerek, Osmanlı donanmasının güçlendirilmesini sağlayacak, hatırı sayılır miktarda bağış toplamıştır[66]. Dolayısıyla daha sonra kurulacak olan Türk Tayyâre Cemiyeti de havacılık alanında tıpkı Donanma Cemiyeti gibi teşkilatlanarak havacılığın güçlendirilmesine ve kamuoyu nezdinde tanıtılmasında etkili olmuştur.

Tayyâre Cemiyeti'nin kurulması fikrinin biçimlenmeye başladığı 1924 yılında *Tayyâre* isminde bir havacılık mecmûası İzmir'de yayın hayatına başlar. *Tayyâre* mecmûası, Türkiye'de havacılığın ve tayyârelerin önemini anlatmak, havacılığın gelişimine katkıda bulunmak ve gençlere havacılığı sevdirmek amacıyla yayımlanmıştır. Mecmûanın sahibi ve müdürü Şakir Hazım [Ergökmen], Kurtuluş Savaşı'nın bitiminden bir süre sonra Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği Fen Şubesi'nden ayrılan tayyâreci mühendis ihtiyat zabitidir[67]. Aynı zamanda Şakir Hazım, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin yayınladığı "*Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye*" adlı mecmûaya ordudan ayrıldığı güne kadar yabancı havacılık dergilerinden yaptığı çevirilerle katkıda bulunmuştur[68]. Bu noktada Hazım'ın havacılıkla ilgili bilgisi yanında yayıncılık deneyiminin olduğunu da söyleyebiliriz. Bununla birlikte *Tayyâre* yazarları arasında Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay Muzaffer ve Kuvâ-yı Havâiyye Müfettişliği'ne bağlı Rasat Merkezi [Meteoroloji] Müdürü Rasıt Dz. Yzb. Sâdık Ali'nin [Girit] bulunduğunu özellikle vurgulamak gerekir. Lâkin Miralay Muzaffer Bey anılarında, Türk Tayyâre Cemiyeti kurulmadan önce halk arasında yayılmaya başlayan propagandamız ifadesini kullanmış; bu propagandanın mecmûa aracılığıyla yapıldığına açık bir biçimde değinmemiştir. Bir başka deyişle mecmûayla Müfettişliğin bağlantısından bahsetmemiştir. Ancak "*Tayyâre*'nin yayın

[65] Beşikçi, **Birinci Dünya Savaşı'nda…**, 50.
[66] **age**, 50.
[67] Şakir Hazım, Milli Mücadele Dönemi'nde Kuvâ-yı Havâîyye Müdüriyeti Umûmîyyesi'ne bağlı 1.Tayyâre Bölüğü Konya Tayyâre İstasyon Komutanlığı Fen Şubesi Müdür Yardımcısı olarak görev yapmıştır. Daha sonra bu bölüğün 2. Tayyâre Bölüğü'nün emri altına verilmesiyle Akşehir'de vazifesine devam etmiştir. 1. Tayyâre Bölüğü 1 Haziran 1922 tarihinde 2. Tayyâre Bölüğü'ne katılmasıyla her iki bölük birleştirilip Cephe Tayyâre Bölüğü adını almıştır. Tanman, **Türk Havacılık**, 43, 130-131.
[68] **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 79.

hayatına başlamasının Müfettişlik için bir kazanç olduğunu çünkü havacılık yayınının artık sivil çevrede de başladığını belirtmiştir"[69].

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'de havacılığın halk tarafından benimsenmesi ve askerî havacılığın desteklenmesi hakkında yapılan çalışmalar 16 Şubat 1925'te Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasıyla başlatılır[70]. Oysaki Türk Tayyâre Cemiyeti kurulmadan önce 1924 Temmuz'unda *Tayyâre* mecmûası yayın hayatına başlayarak, halkı havacılıkla ilgili bilgilendirmeye, askerî havacılığın desteklenmesi ve bir tayyâre cemiyeti kurulması için çalışmalara başlamıştır. Dolayısıyla Cumhuriyetin ilk yıllarında hem havacılığın durumu hem de havacılıkla ilgili yapılan çalışmalar değerlendirilirken *Tayyâre* mecmûasının yapmış olduğu yayınlarla birlikte ele almak gerekmektedir. Çünkü *Tayyâre*'nin özellikle ilk döneminde yapmış olduğu yayınlar ve Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin dergiye vermiş olduğu destek ortaya konulmadan Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasına giden süreci açıklamada boşluklar olacaktır. Aynı zamanda bugüne kadar yapılan çalışmalarda *Tayyâre*'nin 1924 yılında yayın hayatına başladığının da ortaya konulmadığı açık bir şekilde görülmektedir. Bu durumun nedeni olarak, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasından bir süre sonra *Tayyâre* mecmûasını bünyesine dâhil etmiş olması gösterilebilir. Aslında *Tayyâre* mecmûası Türk Tayyâre Cemiyeti bünyesinde yayınlanmaya başladığında ikinci dönemine geçmiştir. Ancak yapılan çalışmalarda Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 16 Şubat 1925'te kurulmuş olması ve *Tayyâre*'nin, Cemiyetin yayın organı olarak ilk sayısını 21 Mayıs 1925'te çıkarmış olması ön kabulüyle derginin yayın hayatının bu tarihle başlatıldığı görülmektedir.

Tayyâre'nin yayın tarihiyle ilgili kısmen de olsa bilgi veren iki çalışma bulunmaktadır. Bunlardan ilki Tahir Akışlı'nın "Türk Hava Mecmûası İndeks-Tahlil" adını taşıyan Yüksek Lisans Tez çalışmasıdır. Akışlı çalışmasında "*Türk Hava Mecmûası'nın* Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk süreli yayını *Tayyâre*'nin devamı olduğunu belirtmiştir"[71]. Ayrıca TBMM Kütüphane ve Arşiv Hizmetleri Başkanlığı'nın süreli yayınlar katoloğunda *Tayyâre*'nin 1924 yılında yayınlarına başladığı bilgisine de ulaşmıştır. Ancak *Tayyâre*'nin Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk yayın organı olarak 21 Mayıs 1925'te ilk sayısını çıkarmış olduğunu göz önünde

[69] **age**, 80,88.
[70] Kaymaklı, **age**, 169.
[71] Tahir Akışlı, "Türk Hava Mecmuası İndeks-Tahlil" (Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016), 20.

bulundurarak, bu bilginin yanlış olduğu sonucuna varmıştır[72]. Bu konuda ikinci çalışma ise Emin Kurt'un "Atatürk Dönemi THK 1923-1938" isimli makalesidir. Bu makalede Kurt, 1923-1928 yılları arasında Türk havacılığında yaşanan gelişme ve faaliyetleri incelemiştir[73]. Aynı zamanda makalede, *Tayyâre*'nin 1924 dönemi sayılarından birine ait bir sayfanın resmi de paylaşılmıştır. Ancak bu resmin altına "Tayyâre Cemiyeti Mecmûası'nın 1 Ağustos 1340 / 1924 tarihli üçüncü sayısının ilk sayfası"[74] notu düşülmüştür. Ne var ki söz konusu tarihte henüz Türk Tayyâre Cemiyeti kurulmuş değildir.

Türk havacılık tarihiyle ilgili yazılmış kitaplarda da *Tayyâre* mecmûasından bahsedilmediği dikkati çekmektedir. Bunlardan ilki Hulusi Kaymaklı'nın "Türk Havacılık Tarihinde Türkler 2" adlı çalışmasıdır. Bu eserde, 1918 yılından 1939 yılına kadar Türkiye'de ve Dünya'da havacılıkla ilgili yapılan çalışmalar ayrıntılı bir şekilde anlatılarak literatüre büyük bir katkı sağlanmıştır. Ancak çalışmada Türk Tayyâre Cemiyeti'nden bahsedilmekle birlikte *Tayyâre* mecmûasına değinilmemiştir[75]. İkincisi ise Oktay Verel'in derlediği ve yayına hazırladığı iki ciltlik "İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir" isimli çalışmasıdır. Türk Hava Kurumu'nun altmışıncı kuruluş yılı anısına hazırlanmış eserde, THK'nın 1925'ten 1985 yılına kadar belgelerle tarihçesi ortaya konularak literatüre önemli bir katkı sağlanmıştır. Ancak bu çalışmada Cemiyetin ilk yayın organı *Tayyâre* mecmûasından bahsedilmemiştir[76]. Bunun dışında Mahmut Akdoğan'ın "Türk Tayyare Cemiyeti" adını taşıyan yüksek lisans tezinde *Tayyâre* mecmûasına değinilmediği dikkati çekmektedir[77]. Bu noktada gerek Türk havacılık tarihi gerekse Türk Tayyâre Cemiyeti'yle ilgili yapılacak çalışmalarda mecmûanın kaynak olarak kullanılmamasının büyük bir eksiklik olduğunu özellikle ifade etmemiz gerekir. Zira *Tayyâre*'de, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 1925-1926 yılları arasında yapmış olduğu çalışmalarla ilgili ayrıntılı bilgiler olduğunu görmekteyiz. Ayrıca *Tayyâre*, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin düzenlemiş olduğu faaliyetlerle ilgili yapılan çalışmalarda

[72] **age**, 19.
[73] Emin Kurt, "Atatürk Dönemi THK: 1923-1938", **C4 Defence**, s. 36 (2016): 91-99.
[74] **age**, 92.
[75] Kaymaklı, **age**, 165.
[76] **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, der. ve yay. haz. Oktay Verel, c. 2 (İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları, 1985), 132-133.
[77] Mahmut Akdoğan, "Türk Tayyare Cemiyeti" (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 1993).

referans olarak kullanılmasına rağmen bugüne kadar bütünlüklü şekilde ele alınmamış, 1924 yılında yayınlandığı noktasına ise değinilmemiştir.

"Türk Havacılık Tarihinde Tayyâre Mecmûası 1924-1926" adını taşıyan bu çalışmanın amacı, Türk havacılık tarihinin halka yönelik yayın yapan ilk süreli yayını *Tayyâre* mecmûasının yayım süresi içerisinde Türkiye'de havacılığın öneminin kavranması, tayyâreciliğin bir meslek olarak tanınması, benimsenmesi, sevilmesi ve askerî havacılığın desteklenmesinde etkisi olduğunu ortaya koymaktır. *Tayyâre* mecmûası 1924 yılında yayınlanmaya başlamış ve 1925 yılında Türk Tayyâre Cemiyeti kurulduktan sonra Cemiyetin yayın organı olarak yayınlarına devam etmiştir. Bu nedenle öncelikle Türkiye'de havacılığın halk tarafından benimsenmesi ve askerî havacılığın desteklenmesi için yapılan ön çalışmaların 1924 yılında *Tayyâre* mecmûasının yayımlanmasıyla başlamış olduğu ortaya konacaktır. *Tayyâre*'nin ikinci döneminde ise Türk Tayyâre Cemiyeti'nin propaganda aracı olarak yaptığı yayınlarla havacılığın önemi ve askerî havacılığın desteklenmesi gereğini, halkın zihninde sürekli canlı tutmaya çalışmasının yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti'nin halk tarafından kısa sürede benimsenmesinde etkisi olduğunu göstermek amaçlanmıştır.

Çalışma *Tayyâre* mecmûasının 1924 ile 1926 yılları arasındaki yayınları ile sınırlandırılmıştır. Mecmûa 1924 yılında yayınlanmaya başlamış ve 1925 yılında Türk Tayyâre Cemiyeti kurulduktan sonra Cemiyetin yayın organı olarak yayınlarına devam etmiştir. Bu doğrultuda çalışmada önce 1924 ile 1925 arasındaki mecmûanın birinci dönemi, daha sonra da Cemiyet bünyesine geçtikten sonraki ikinci dönemi ele alınacaktır. Mecmûa 1926 Haziran'ından sonra ise "*Türk Hava Mecmûası"* olarak yayınlarına devam etmiştir. Dolayısıyla çalışmada derginin isim değişikliğine gitmesinden sonraki süreci ele alınmamıştır.

Çalışmada *Tayyâre* mecmûasının 1 Temmuz 1924 ile 15 Nisan 1926 tarihleri arasında yayımlanan sayıları birincil kaynak olarak kullanılmıştır. Ancak *Tayyâre*'nin ilk dönemine ait iki sayısına ulaşılamamıştır. *Tayyâre*'nin ulaşılabilen sayılarına TBMM Kütüphanesi, İzmir Milli Kütüphane, Ankara Milli Kütüphane ve Hakkı Tarık Us Koleksiyonu vasıtasıyla erişilmiştir.

Çalışmanın giriş olarak adlandırılan birinci bölümünde, tezin arka planının anlaşılabilmesi için havacılık tarihine dair genel bir çerçeve çizilmeye çalışılmıştır.

Bu anlamda Türk havacılık tarihi, Dünya havacılık tarihinden bağımsız düşünülemeyeceğinden kısaca 20. yüzyılda modern havacılığın doğuşunu hazırlayan dönüm noktalarına temas edilmiştir. Ardından Osmanlı'nın içinde bulunduğu olumsuz şartlara rağmen dünyada ilk askerî hava teşkilatını kuran devletlerden biri olduğu ve sanayisi gelişmemiş olduğu için hava araçlarını temin etmekte nasıl büyük zorluklar yaşadığı ana hatlarıyla aktarılmıştır. Böylelikle Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin nasıl bir havacılık mirası devraldığı ortaya konulmuştur. Bununla birlikte Cumhuriyet'in ilanından sonra ülkenin içinde bulunduğu koşullar, Türk hükümetinin havacılığa bakışı ve Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin hazırladığı hava savunma raporundan bahsedilerek 1924 Temmuz'unda *Tayyâre*'nin nasıl bir ortamda yayın hayatına başladığı hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca *Tayyâre* mecmûasının yayın hayatı hakkında ki bilgi eksikliği ve bunun olası nedenleri üzerinde durulmuş ve literatür tartışması yapıldıktan sonra söz konusu kaynaklar değerlendirilmeye çalışılmıştır.

İkinci bölümde ise *Tayyâre* mecmûasının yayın hayatı ele alınmaktadır. Bu doğrultuda *Tayyâre*'nin yayın hayatı ikili bir dönemlendirmeyle anlatılacaktır. Zira *Tayyâre*'nin iki döneminde amaçlarının yanı sıra içerik ve biçim olarak dergide değişiklik olması dikkate alınarak yayın hayatı iki döneme ayrılmıştır. Bu doğrultuda öncelikli olarak *Tayyâre*'nin birinci döneminde üzerinde durduğu konuların yanı sıra derginin biçimsel özellikleri ve muhtevâsından bahsedilecektir. Derginin ikinci döneminde ise Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulması ve sonrasında *Tayyâre*'nin Cemiyet bünyesine geçişi anlatılarak yine bu dönem derginin biçimsel özellikleri ve muhtevâsı üzerinde durulacaktır. Bununla birlikte mecmûanın tirajı, dağıtımı ve okur kitlesi ortaya konulmuştur. Derginin yayın süresi içerisinde almış olduğu reklamlar iş kollarına göre tespit edilerek, öne çıkan bazı reklamlar incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde *Tayyâre*'nin ilk döneminde kamuoyunun tayyâre algısının nasıl tanımlandığı üzerinde durulmuştur. Yine *Tayyâre*'nin ilk döneminde yayınlanmış bazı makalelere konu olan yayın organlarının Türk havacılığıyla ilgili yaptıkları olumsuz haberler ve bakış açıları ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Aynı zamanda bu gazete haberlerinde öne sürülen iddialar üzerinde durulmuş, getirilen eleştirilerin temellendiği noktalar tartışılmıştır. Böylece *Tayyâre*'nin nasıl bir ortamda, yayın hedeflerini gerçekleştirmeye çalıştığının ortaya konulması hedeflenmiştir.

Üçüncü bölümde *Tayyâre*'de yayınlanmış Türkiye ve Dünya'dan havacılık haberleri konu edilmiştir. Bu doğrultuda ilk olarak Türkiye'de havacılık alanında meydana gelen gelişmelere odaklanılmış Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin düzenlediği hava seyahatleri ve kazalarının yanı sıra *Tayyâre*'ye konu olmuş Türk havacılık tarihinde önemli simalardan bahsedilmiştir. *Tayyâre*'nin ikinci döneminde Türk Tayyâre Cemiyeti yayın organı olarak kamuoyunun tayyâre ve tayyârecilik algısıyla birlikte Cemiyetin başarısında *Tayyâre* mecmûasının yaptığı yayınların katkısı olup olmadığı ortaya konmaya çalışılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı şirketlerin iç ve dış hat havayolu taşımacılığı imtiyaz talepleri dergide yer alan haberlerin yanı sıra dönem gazeteleri, arşiv belgeleri ve konuyla ilgili yapılan çalışmalar ışığında ayrıntılı olarak incelenmiştir. Dünya'dan havacılık haberleri başlığı altında ise dergide bu konuda yer alan haberlere temas edilmiş bu haberlerde öne sürülen öneriler ele alınmıştır. Bununla birlikte neden *Tayyâre*'de üzerinde durulan en önemli konulardan birinin Cihan Harbi, İstiklal Savaşı ve gelecekte meydana gelecek savaşlar olduğu incelenmiştir. Ayrıca mecmûada tayyârenin ülke savunması ve genel hizmetlerde nasıl yer aldığını ve ekonomiye katkılarını göstererek içinde bulunulan dönemin neden hava çağı olarak adlandırıldığı üzerinde durulmuştur.

Son olarak çalışmanın dördüncü bölümünde *Tayyâre* mecmûası üzerinden Türk Tayyâre Cemiyeti anlatılmıştır. Öncelikle Cemiyetin kuruluşu, yönetim kurulu ve amaçlarından bahsedilmiştir. Ayrıca *Tayyâre*'de yayınlanan haberler doğrultusunda Türk Tayyâre Cemiyeti'nin şubeleri, gelir kaynakları ve bir senelik faaliyetleri üzerinde durularak aslında derginin bu anlamda da çok önemli bilgiler içerdiği ortaya konmaya çalışılmıştır. Yine bu bölümde Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'ne değinilmiştir. Bu bağlamda Türk Tayyâre Cemiyeti yönetiminin istifası, hükümetin Cemiyet yönetimine ve hesaplarına el koyması, Cemiyet Başkanının değişmesi dergide yer alan haberler ve konuyla ilgili ulaşılabilen diğer bilgiler ışığında incelemeye tabi tutulmuştur.

Tayyâre mecmûasının öncelikle yayım süresi içerisinde hem birinci döneminde hem de Cemiyetin yayın organı olarak ikinci döneminde Türkiye'de havacılığın öneminin kavranması, tayyâreciliğin bir meslek olarak tanınması, benimsenmesi ve sevilmesinde etkisi olduğunu ifade edebiliriz. Nitekim elimizdeki bilgiler *Tayyâre* mecmûasının, Türkiye'de tayyâreciliğin gelişimine hizmet ederek yayımlanma amaçlarını gerçekleştirdiğini ortaya koymaktadır. Bu çalışmada *Tayyâre*

mecmûasının yanı sıra diğer yayın organlarının adları italikle gösterilmiştir. Aynı zamanda dönemin havacılık terminolojisine mümkün olduğunca sadık kalınmaya çalışılmıştır. Ayrıca araştırmada *Tayyâre* mecmûası dışında Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivi belgeleri, TBMM Arşiv ve tutanakları, döneme ait süreli yayınlar ve hatıratlardan da yararlanılmıştır.

2. TAYYÂRE MECMÛASI YAYIN HAYATI (1924-1926)

2.1. Tayyâre Mecmûası'nın 1924 Dönemi

Tayyâre mecmûası, 1 Temmuz 1924'te İzmir'de yayımlanmaya başlamıştır. Mecmûanın sahibi ve müdürü Şakir Hazım [Ergökmen], Kurtuluş Savaşı'nın bitiminden bir süre sonra Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nden ayrılan tayyâreci mühendis ihtiyat zabitidir[78]. Yeni yayın hayatına başlayan her mecmûada olduğu gibi *Tayyâre*'nin, ilk sayısında "Hedef" isimli başmakalede mecmûanın yayımlanma amacı okuyucuya şöyle duyurulmuştur[79]:

> "İşte, pek serî' tekâmül eden tayyâreciliği lâyık olduğu bu büyük ve fevka'l'âde ehemmiyyetle ve hakkıyla 'umûma tanıtmak, tayyâreciliğin terakkîsine hizmet etmek, gençliği yarının tayyâreciliğine hâzırlamak mecmû'amız için en mühim hedefler olacakdır".

Mecmûanın amacı, Türkiye'de havacılığın ve tayyârelerin önemini anlatmak, havacılığın gelişimine katkıda bulunmak ve gençlere havacılığı sevdirmektir. *Tayyâre* mecmûası incelendiğinde, Türkiye'den ve Dünya'dan havacılık haberleri ve fotoğraflarla bu hedefleri gerçekleştirmeye yönelik bir içeriğin okuyucuya sunulduğu görülmektedir.

Derginin sahibi Şakir Hazım, *Tayyâre*'nin yayımlanma amacını yine derginin ilk sayısında "Muhterem Karîlerimize"[80] isimli yazıda farklı ifadelerle tekrar açıklama gereği duymuştur: "Birinci nüshamızda mümkün olduğu kadar mükemmel bir halde takdîm ettiğimiz mecmû'amızın gâyesi, askerî ve sivil halkımızın terakkiyât-ı fennîyye ve tekamülâtı asrîyyeyi lâyıkıyla tâkip edebilmesini te'mîne çalışmaktır"[81]. Bu açıklamada derginin okur kitlesine, ordu mensuplarının da dâhil edildiği görülmektedir.

---

[78] Şakir Hazım, Milli Mücadele Dönemi'nde, Kuvâ-yı Havâîyye Müdüriyeti Umûmîyyesi'ne bağlı 1.Tayyâre Bölüğü Konya Tayyâre İstasyon Komutanlığı Fen Şubesi Müdür Yardımcısı olarak görev yapmıştır. Daha sonra bu bölüğün 2. Tayyâre Bölüğü'nün emri altına verilmesiyle Akşehir'de vazifesine devam etmiştir. 1. Tayyâre Bölüğü 1 Haziran 1922 tarihinde 2. Tayyâre Bölüğü'ne katılmasıyla her iki bölük birleştirilip Cephe Tayyâre Bölüğü adını almıştır. Tanman, **Türk Havacılık Tarihi 1918-1923**, 43,130-131.

[79] Şakir Hazım, "Hedef", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 1.

[80] "Muhterem Karîlerimize", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): arka kapak.

[81] **age**, arka kapak.

Tayyâre, 1924 yılında yayınlanmaya başlamış ve 1925 yılında Türk Tayyâre Cemiyeti kurulduktan sonra Cemiyetin yayın organı olarak yayınlarına devam etmiştir. Bu doğrultuda çalışmada önce 1924 ile 1925 arasındaki mecmûanın birinci dönemi daha sonra Cemiyet bünyesine geçtikten sonraki dönemi ele alınacaktır.

Mecmûanın ilk döneminde havacılığın önemiyle ilgili haberler dışında üzerinde durduğu iki konu özellikle önemlidir. Bunlardan ilki mecmûa yazarlarından Sâdık Ali tarafından kaleme alınan "İngiltere'de Yapılan Tayyâre Bayramı" isimli makalede dile getirilir. Makalenin konusu başlığından da anlaşılacağı üzere, İngiltere hükümetinin düzenlediği ve halkın yoğun katılımıyla gerçekleşen tayyâre bayramıyla ilgilidir. Sâdık Ali, "millet ve hükümetimiz bütün bu ecnebî harekâttan ihtiyacımız olan ilhâmı alsın" diyerek Türkiye'de de Tayyâre Bayramı düzenlenmesi dileğini dile getirmiştir[82].

Tayyâre'nin ilk döneminde üzerinde durduğu ikinci bir konuda yaptığı yayınlarla, askerî havacılığın maddi olarak desteklenmesi ve bir tayyâre cemiyeti kurulması için kamuoyu oluşturmaya çalışmasıdır. *Tayyâre*; 1 Ağustos 1924 tarihli 3. sayısında "Seksen Vilayetin Dâ'imâ Efendi Yaşamış 'Azîz Halkına, Muhterem Valilerine, Belediye Rü'esâsına Bir Teklîf" isimli başmakalesiyle, Türk havacılığının güçlendirilmesi için her vilayetin orduya birer tayyâre almasına yönelik bir kampanya başlatır[83]. Nitekim kısa bir süre sonra *Cumhuriyet* gazetesi, "Her Şehir Bir Tayyâre Satın Almalı" başlığıyla *Tayyâre* mecmûasının bu haberini okuyucularına duyurur. Hatta gazete haberinde, İstanbul halkının, bir tayyâre alarak bu girişimde öncü olması gerektiği özellikle belirtilmiştir[84]. Bu haberin yapıldığı günün akşamı İstanbul'da meydana gelen doğal bir afete, konuyla bağlantılı olduğu için özellikle değinmek gerekir. Çünkü şiddetli yağış sonucu meydana gelen sel baskınları, şehirde maddi ve manevi büyük zarara neden olmuştur[85]. Bu sırada Kuvâ-yı Havâîyye

[82] Sâdık Ali, "İngiltere'de Yapılan Tayyâre Bayramı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924]: 40-43. Sâdık Ali, "İngiltere'de Yapılan Tayyâre Bayramı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 56-59.

[83] Şakir Hazım, "Seksen Vilayetin Dâima Efendi Yaşamış 'Azîz Halkına, Muhterem Valilerimize, Belediye Rü'esâsına Bir Teklif!.", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 33.

[84] "Her Şehir Bir Tayyâre Satın Almalı", **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Ağustos 1340 / 1924, 2.

[85] "Dün Akşam ki Bora", **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Ağustos 1340 / 1924, 1; "Dün ki ve Evvelki Gün ki Seylâb Büyük Hasarata Sebep Oldu", **Cumhuriyet Gazetesi**, 8 Ağustos 1340 / 1924, 1; "Dün ki Yağmur ve Fırtına", **İleri Gazetesi**, 7 Ağustos 1340 / 1924, 1; "Dün Akşam Şehrimizde Birden Hava Kararmış ve Şiddetli Yağmurlar Yağmışdır", **İkdâm Gazetesi**, 7 Ağustos 1340 / 1924, 1.

Müfettişliği'nin üç tayyâreden oluşan bir filosu "Anadolu Seyahati"[86] kapsamında İstanbul'da bulunmaktadır[87]. Sel baskını sonucu Ayastefanos'ta [Yeşilköy] ki tayyâre hangarları yıkıldığı gibi bu üç tayyâre de büyük hasar görmüştür[88]. 8 Ağustos 1924 tarihli *Tevhîd-i Efkâr* gazetesi "Harap Olan Tayyârelerimiz Yerine Yenilerini İhdâ' Etmeliyiz!" başlıklı makalesiyle, *Tayyâre* mecmûasının kampanyasını birinci sayfadan duyurmuştur. Gazete, zarar gören tayyârelerle ilişkili olarak İstanbul halkının bu kampanyaya üç tayyâre ile karşılık vermesini, Şehremaneti'nin de bu konuda aracı olmasını istemiştir[89]. Nitekim *Tayyâre* mecmûasının kampanyası etkili olmuş, İstanbul Cemiyet-i Umûmîyye-i Belediye toplantısında İstanbul, Üsküdar ve Beyoğlu olarak adlandırılacak üç tayyârenin satın alınıp orduya hediye edilmesine karar verilmiştir[90].

Tayyâre'nin ses getiren kampanyasının yanı sıra mecmûada tayyâre cemiyeti kurulması için kamuoyu oluşturmak amacıyla kaleme alınmış makalelerin fikri dayanakları üzerinde durmak yerinde olacaktır. Bu makalelerde öncelikle hükümet bütçesinin yetersizliğine vurgu yapılarak, askerî havacılığın acilen desteklenmesi gereği başta İngiltere, Fransa, İtalya gibi Avrupa ülkeleri ve Türkiye'nin hudut komşularına kadar somut örneklerle vurgulanmıştır[91]. Bu ülkelerin gelişmiş ekonomilerine koşut yeterli bütçeleri olmasına rağmen, kurulan gönüllü havacılık cemiyetleri aracılığıyla halktan toplanan bağışlarla bu alanın desteklendiği öne çıkan bir diğer noktadır. Bu doğrultuda Türkiye için öne sürülen çözüm şöyledir[92]:

> "Bütçemiz yine böyle dar bir halde iken vücûda getirilen Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Milliye Cem'iyyeti millete birçok sefâin-i harbiyye te'mîn sûretiyle pek hudâ-pesendâne [Allah'ın razı olacağı biçimde] hizmetler îfâ eylemiştir. Bugün meydana çıkacak bir tayyâre muâvenet-i milliye cem'iyyeti de beş on milyon lira ile bize binlerce tayyâreci ve tayyâre

[86] Anadolu Seyahati'ne çalışmanın üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak değinilmektedir. 3.Tayyâre Mecmûası'nda Havacılık Haberleri, 3.1.Türkiye'den Havacılık Haberleri, 3.1.2. Kuvâ-yı Havâîyye Seyahatleri, 52-54.

[87] "Bir Tayyâre Filomuz Şehrimize Geldi", **Tanîn Gazetesi**, 6 Ağustos 1340 / 1924, 1.

[88] "İstanbul'u Bir Zaman Yangın Kemirib Bitiriyordu Şimdi de Seylâb", **İkdâm Gazetesi**, 8 Ağustos 1340 / 1924, 1; Son Fırtınada Zavallı İstanbul'umuzu Hurdahaş Eden Bir Âfet Oldu", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 8 Ağustos 1340 / 1924, 1.

[89] Harâb Olan Tayyârelerin Yerine Yenilerini İhdâ Etmeliyiz!", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 8 Ağustos 1340 / 1924, 1.

[90] Cemiyet-i Umûmîyye-i Belediye Dün Toplandı, İstanbul Halâskâr Ordumuza Üç Tayyâre Hediye Ediyor", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 25 Ağustos 1340 / 1924, 3.

[91] Şakir Hazım, "Mükemmel Bir Tayyâreciliğe Nasıl Mâlik Olunabilir?", **Tayyâre Mecmûası,** s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 12-13; Şakir Hazım, "Kuvvetli Tayyâre Filolarına Nasıl Mâlik Olabiliriz? Millet Bizzat İş Başında Olmak Lâzımdır", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 17-19; Şakir Hazım, "Seksen Vilayetin Dâima", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 33; Şakir Hazım, "Tayyâre Îânesi Teklifi Münasebetiyle", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 34.

[92] Şakir Hazım, "Kuvvetli Tayyâre Filolarına", (15 Temmuz 1340 / 1924): 17-19.

yetiştirecek ve bu sûretle emniyet ve selâmet-i 'umûmîyyemizi te'mîn imkânı elde eyleyecektir".

Tayyâre'ye göre, yakın geçmişte aynı sınıftan bir vazifenin doğurduğu Donanma Cemiyeti, Türkiye'de donanmanın sağlam temellerini teşkil eden deniz araçlarının alınmasını sağlamıştır. Dönemin çok önemli görülen savunma araçları tayyâreler için de aynı yardım sistemini kabul etmek ve hayata geçirmek gerekmektedir[93]. Zira kurulacak bir tayyâre cemiyeti, hükümetin on senede yapabileceği işi iki senede yaparak, mevcût eksiklikleri giderecektir.

Sonuç olarak, *Tayyâre*'nin ilk döneminde ulaşılabilen her sayısında benzer argümanlarla tayyâre cemiyeti kurulması için kamuoyu oluşturulmaya çalışıldığı dikkati çekmektedir. Özellikle bu yazılarda Yunanistan'ın havacılıkla ilgili yaptığı çalışmalar ya da Avrupa ülkelerinin silahlanma yarışına vurgu yapılması okuyucunun bu konuya dikkatini çekmiş olmalıdır. Ayrıca bu makalelerde yakın geçmişte benzer bir ihtiyaçtan doğmuş ve oldukça başarılı olmuş Donanma Cemiyeti'nin örnek gösterilmesi önemlidir. Mecmûa bu şekilde, tayyâre cemiyeti kurulması fikrinin somut bir platforma taşınması halinde Donanma Cemiyeti gibi başarılı olacağı mesajını vermiştir.

Tayyâre birinci döneminde altı sayı yayımlanmıştır. Lâkin mecmûanın beş ve altıncı sayılarına ulaşılamamıştır. Dolayısıyla bu sayıların yayın tarihleri bilinmemektedir. Derginin ulaşılan dört sayısı 1 Temmuz'dan, 15 Ağustos 1924 tarihine kadar on beş günde bir düzenli olarak yayınlanmıştır. Ulaşılamayan sayıların yayın tarihi bilinmese de *Tayyâre*'nin ikinci dönemde ilk sayısının 21 Mayıs 1925'te çıktığı bilgisinden hareketle, derginin yayınlarına bir süre ara verildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu ara verilen dönemin hangi zaman dilimi olduğunu söylemek bu iki sayıya ulaşılamadığından mümkün görünmemektedir.

Tayyâre mecmûası birinci döneminde dünyada havacılığın nasıl bir hızla geliştiğini gösterirken diğer yandan Türkiye'nin bu alandaki durumunu da ortaya koymuştur. Bu karşılaştırmanın mecmûanın askerî havacılığın desteklenmesi ve tayyâre cemiyetinin kurulması için kamuoyu oluşturmasına katkısı büyüktür. Tayyâre'nin ikinci dönemine geçmeden önce derginin bu dönemki biçimsel ve içerik özelliklerinden bahsetmek gerekir.

[93] Şakir Hazım, "Mükemmel Bir Tayyâreciliğe…", 12-13.

2.1.1. Mecmûa'nın 1924 Döneminin Biçimsel Özellikleri

Tayyâre mecmûasının 1924 döneminde yayımlanan nüshalarının kapakları renkli[94] boyutu ise 22,3X29,3'tür. Ana kapağın 3/4'ünü kaplayacak şekilde bir kare çerçevenin üzerinde ay yıldız, içerisinde ise bulutlar üzerinde uçan bir tayyâre bulunmaktadır[95]. Ana kapağın 1/4'lik diğer kısmında ise dikdörtgen bir çerçeve bulunur. Bu çerçevenin içinde sağ köşede "*Tayyâre*" sol köşede ise sülüs yazıyla "Yegâne Fennî Türk Mecmûası" ibaresi yer alır. Bunun yanında bu çerçevenin sağ alt köşesinde ve dışında küçük puntolarla "Nafiz Mustafa Matbaası, İzmir" yazmaktadır. Ana kapağın içe bakan yüzü ise tüm sayılarda boştur.

Derginin birinci sayfasında sağ ve sol üst köşede sırasıyla mecmûanın numarası ve yayın yılı belirtilir[96]. Bunların altında ay yıldızın çevrelediği siyah renkte, tek bir kuşkanadı logosu bulunmaktadır. Bu kanadın altında büyük puntolarla "*Tayyâre*" yazısı ve alt satırında süslü iki çizgi içinde "On Beş Günde Bir İntişâr Eder Fennî Tayyâre Mecmûası" ibaresi bulunur. Ayrıca başmakale de bu sayfada yer alır. Sayfanın sağ ve sol alt köşesinde sırasıyla "Sâhib ve Müdîri: Şakir Hazım", "Fiyatı her yerde 12 buçuk kuruştur" yazmaktadır. *Tayyâre* bu dönem kapak dâhil yirmi sayfa olarak yayımlanmıştır. Aynı zamanda numaralandırma sistemi bir önceki sayıyı takip eder şekilde düzenlenmiştir. Arka kapağın iç ve dış sayfası Dünya'dan ve Türkiye'den havacılık haberleri, duyuru ve reklamlara ayrılmıştır. Ayrıca her sayıda yer alan abonelik şartları da bu sayfada yer almıştır. "Abone Şerâiti" başlığı altında mecmûanın yirmi dört numara hesabı ile seneliği 280, on iki numara hesabı ile altı aylığı 135 kuruş olduğu ifade edilmiştir. Mecmûanın iletişim adresi, "İzmir Hahambaşı Sokağı Nafiz Mustafa Matbaası'nda Daire-i Mahsûsa" olarak belirtilmiştir.

Tayyâre'de sayfa düzeni genel itibarıyla üç sütundur. Ancak sayfada bir ya da birden fazla fotoğraf yer aldığında aynı sayfa içinde üç, iki ya da bir sütuna geçildiği de görülmektedir. Nitekim bu durum, duyuru ve reklamların yer aldığı arka ana kapak içinde geçerlidir. Zira her sayıda yer alan reklam adedi ya da reklam ölçülerine göre sayfa düzeni değişmiştir. *Tayyâre*'nin bu dönem yayım tarihleri ise tablodaki gibidir:

[94] Ek 1. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı

[95] Bu çerçevenin içinde bulutların üzerinde uçan bir tayyâre çizimi kapağın merkezinde yer almaktadır. Ayrıca bulutların üzerinde ancak dikkatle bakıldığında görülebilen bir daire içinde illüstrasyonu yapan Rasim Bey'in imzası bulunur.

[96] Ek 1a. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Giriş Sayfası

Tablo 1: Tayyâre Mecmûası'nın 1924 Dönemi Yayın Tarihleri

Mecmûa Adı	Sayı	Tarih	Sayfa
Tayyâre	1	1 Temmuz 1340 / 1924	20
Tayyâre	2	15 Temmuz 1340 / 1924	20
Tayyâre	3	1 Ağustos 1340 / 1924	20
Tayyâre	4	15 Ağustos 1340 / 1924	20
Tayyâre	5	Ulaşılamadı	
Tayyâre	6	Ulaşılamadı	

Tayyâre mecmûasının 1924 dönemi yayımlanmış s. 1, 2, 3, 4'ün yayın tarihlerinden uyarlandı.

2.1.2. Mecmûa'nın 1924 Döneminin Muhtevâsı

Mecmûanın yazar kadrosu Şakir Hazım, Sâdık Ali, Çetin Tufan'dan oluşmaktadır. Ayrıca *Tayyâre*'de Miralay Muzaffer ve Abdülfeyyaz Tevfik'in birer makalesi ve "Mütekâid Bir Asker" rumuzuyla yazılmış bir hatıratta yer almıştır[97]. Bununla birlikte, imzasız makalelerin, imzalı makalelere göre daha fazla olduğunu belirtmek gerekir. Bu imzasız makalelerde ki üslup, derginin sahibi tarafından yazılmış olduklarını düşündürtmektedir. Bu nedenle, Şakir Hazım tarafından yazılan imzalı ya da imzasız makalelerin mecmûanın omurgasını oluşturduğu söylenebilir. Aynı zamanda yabancı havacılık dergilerinden alıntılanan, çeviri yazılar ve havacılıkla ilgili güncel haberler düzenli olarak mecmûada aktarılmaya çalışılmıştır.

Tayyâre'nin mütevâzı kadrosu incelendiğinde yazarların bir kısmının o dönem Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nde halen görevli, daha önce görev yapmış ayrılmış ve emekli olmuş kişilerden oluştuğu görülmektedir. Miralay Muzaffer Bey [Ergüder], dönemin Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi'dir. Yine aynı dönemde, Rasıt Dz. Yzb. Sâdık Ali, Kuvâ-yı Havâiyye Müfettişliği'ne bağlı Rasat [Meteoroloji] Merkezi Müdürü'dür[98]. Mütekâit Bir Asker rumuzundan da anlaşıldığı üzere emekli bir

[97] Muzaffer [Ergüder], "Havâ ve Deniz Münâkaşası Münâsebetiyle", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 2-4; Abdülfeyyaz Tevfik [Yergök], "Tayyârelerin Medenî Vazifeleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 20-21; Mütekâid Bir Asker, "Tayyâremden Havâda Nasıl Düştüm ve Kurtuldum", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 44-45.

[98] Sâdık Ali, "Tarassudât-ı Havâîyye", **Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâiyye Mecmûası**, s. 4 (Temmuz 1339 / 1923): 24; Kaymaklı**, age**, 129.

askerdir. Derginin sahibi ve müdürü Şakir Hazım'ın da yine Kuvâ-yı Havâiyye Müfettişliği'nden ayrılan bir tayyâreci ihtiyat zabiti olduğunu tekrar belirtmek gerekir.

Nitekim Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay Muzaffer Bey'in [Ergüder] havacılık anılarında, *Tayyâre*'nin yayın hayatına başlamasını; "Bu da bizim için bir kazançtı. Havacılık yayını hem askerî hem de sivil çevrede başlamış demekti"[99] şeklinde ifade etmiştir. *Tayyâre*'nin askerî havacılığın desteklenmesi için kamuoyu oluşturmaya çalıştığı düşünüldüğünde, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin mecmûayı desteklemiş olması daha anlamlı bir hale gelmektedir. Bunun yanı sıra dergide yazıları bulunan Abdülfeyyaz Tevfik [Yergök] askerî rüştiye'de okumuş sonra mülkiye mektebini bitirmiş, eğitimci ve dönemin *Hâkimiyyet-i Milliyye* gazetesi yazarıdır[100]. Çetin Tufan'ın biyografisine ulaşamamakla birlikte mecmûada yayımlanan iki makalesinden havacılıkla ilgili bilgisi olduğu anlaşılmaktadır.

Bu dönemde *Tayyâre*'de yer alan haberler, havacılık alanındaki gelişmeler belirli bir başlık altında sunulmamıştır. Ancak mecmûanın sayfa düzeni belirli bir sistematiğe göre dizilmiştir. Dolayısıyla bu dizilimden yola çıkarak konulara göre bir sınıflandırılma yapılabilmektedir. Genel anlamda her bir sayı; Dünya'dan ve Türkiye'den havacılık haberleri, Türk havacılık tarihi, alanla ilgili teknik ve bilimsel gelişmeleri içeren çeviri yazılar, doğrudan okuyucuya seslenilen ya da okuyucu isteklerinin dile getirildiği yazılardan oluşur. Ayrıca *Tayyâre*'nin ilk döneminde dergi okurlarının isteğiyle, mecmûa içeriğinde hatıratlar da yer almaya başlamıştır. Bu bağlamda ilk olarak üçüncü sayıda Mütekâid Bir Asker tarafından kaleme alınan "Tayyâremden Havâda Nasıl Düştüm ve Kurtuldum" yayınlanmıştır[101]. Ardından Tayyâreci Hasan Tahsin'in "Tayyâre ile 1915 Senesi'nde Cenûb-ı Macaristan'dan Kırkklise'ye [Kırklareli] Seyahat Hâtıratı"nın derginin ulaşılamayan altıncı sayısında yayınlanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Zira *Tayyâre*'nin, Tayyâre Cemiyeti bünyesine geçtikten sonraki ilk sayısında, bu hatıratın yayınına altıncı sayıdan devam edildiği belirtilmiştir[102]. Bununla birlikte mecmûada, tayyârenin önemini anlatan

[99] **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**,79-80.
[100] Ali Çankaya Mücellidoğlu, **Yeni Mülkiye Târihi ve Mülkiyeliler (Mülkiye Şeref Kitabı)**, c. 3 (Ankara: Mars Matbaası, 1968-1969), 554.
[101] Mütekâid Bir Asker, "Tayyâremden Havâda Nasıl…", 44-45.
[102] Hasan Tahsin [Üçüncü Ordu Tayyâre Mütehassısı Binbaşı], "Tayyâre ile 1915 Senesinde Cenûb-i Macaristan'dan Kırklise'ye [Kırklareli] Seyahat Hatıratı, **Tayyâre Mecmûası**, s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 7-10

yazılarda özellikle havacılıkla ilgili "Havâlarına hâkim olmayan inkıyâda [boyun eğmeye] mecbûrdur"[103], "Havalarına hâkim olamayanlar yeryüzünde yaşayamazlar"[104] gibi slogan cümleler kullanılmıştır. Ayrıca *Tayyâre*'nin hemen hemen her sayısında siyah beyaz fotoğraflar ya da tayyârelerle ilgili teknik çizimler yer alır. Bu görseller ağırlıklı olarak yabancı havacılık dergilerinden alınmış ve sayfada yer alan makalenin konusuna uygundur. Ancak kimi sayfalarda, yeni çıkan bir tayyâre ya da tayyâre motorunun tanıtıldığı, makaleyle ilgisi olmayan, fotoğraflara da rastlanılmaktadır. Görseller, yurtdışı havacılık haberleri, *The Aeroplane*, *Airfoil*, *Morning Post*, *Times* gibi havacılık dergileri ve gazetelerden temin edilmiştir. Bununla birlikte duyuru ve reklamlar arka kapağın iç ve dış yüzeyinde yer alır. Ancak reklam adedinin artış gösterdiği bazı sayılarda duyuruların son sayfalarda yer almış olduğu da görülmektedir.

Buraya kadar *Tayyâre* mecmûasının birinci dönem yayın hayatı, amacı, yazar kadrosunun yanı sıra biçim ve içerik özellikleriyle birlikte aktarılmaya çalışılmıştır. Bu aşamadan sonra derginin ikinci dönemi yayın hayatından bahsetmek uygun olacaktır.

2.2. Tayyâre Mecmûası'nın 1925 – 1926 Dönemi

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in himayesinde ve Başbakan İsmet Paşa'nın fahri başkanlığı ile onurlandırılan Türk Tayyâre Cemiyeti 16 Şubat 1925'te Ankara'da kurulur[105]. Cemiyetin ilk başkanı ve kurucusu Cevat Abbas [Gürer]'dır[106]. Cemiyetin kuruluş amacı nizamnâmesinde, "Türkiye'de tayyâreciliğin askerî, iktisadi, toplumsal ve siyasi önemini anlatmak ve bu maksatla tayyâreciliğe gerekli olan kişi ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyârecilik aşkını tenmiye etmekdir [artırmak]"[107] şeklinde açıklanmıştır.

---

[103] Çetin Tufan, "Tayyâre Mecmûası ve Tayyârecilik", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 4.
[104] **age**, 4.
[105] **Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâme-i Esâsîsi** (Ankara: Ankara Matbaası, 1341 / 1925), sy.
[106] Cevat Abbas [Gürer] (1887-1943): Niş doğumlu olan Cevat Abbas Harp Okulu'nda eğitim görmüştür. I.Dünya Savaşı'nda Mustafa Kemal Paşa'nın yaverliğine tayin edilmiştir. Son Mebûsan Meclisi'nde Bolu Mebûsu seçilmiş ancak Meclisin feshedilmesi üzerine Ankara'ya gitmiştir. 1920 sonunda Ankara Hükümeti'ni temsilen Sofya'ya gönderilmiştir. Yaklaşık bir sene sonra Ankara'ya geri dönmüştür. TBMM 1.,2.,3.,4.,5. Yasama Dönemi'nde Bolu Mebûsu seçilmiştir. **TBMM Albümü, 1920-2010 - II. Yasama Dönemi 1923-1927**, c. 1 (Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, 2010), 17, 85, 140, 192, 247.
[107] **Türk Tayyâre Cemiyeti…**, 1.

Türk Tayyâre Cemiyeti kurulduktan kısa bir süre sonra Cemiyet yönetimi Şakir Hazım'la iletişime geçmiştir. Yapılan mektuplaşma ve görüşmeler sonucunda Şakir Hazım, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin Fen Şubesi Amirliği görevine getirilmiştir. Ayrıca 13 Nisan 1925 tarihli Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Kurulu toplantısında, "*Tayyâre* mecmûasının ba'demâ Ankara'da ve her 15 günde bir neşri ve idare müdüriyetinin Şakir Hazım Bey'e tevdî'" kararı alınmıştır[108]. Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Kurulu'nda Ankara olarak karar alınmasına rağmen mecmûanın basım yeri İstanbul olmuştur. Ayrıca Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas, Cemiyetin 19 Ekim 1925 tarihinde gerçekleşen Olağanüstü Kongresi'nde yaptığı konuşmanın bir bölümünde *Tayyâre*'nin, Cemiyetin bünyesine dâhil olmasını şu şekilde anlatmıştır[109]:

> "Maksadı ulvimizi gösteren nizamnâmemizin ikinci maddesinin birinci fıkrasına ve heyet-i idare vezaifina hadim olacak olan fen ve istihbarat ve neşriyat şubelerinin canlandırılması için İstanbul'da Tayyâre mecmûasını neşretmekte bulunan ve on iki sene gibi uzun bir müddet memleketimizin tayyârecilik tarihini bizzat yaşamış ve arkadaşları arasında ilim ve irfanıyla temeyyüz eden tayyâreci Şakir Hazım Bey'e müracaat ve teklifatımız vechile fen ve istihbarat şubeleri amirliğine tayin kılınmış ve mecmûası da cemiyetin himayesine alınarak daha nafi bir şekle ifrağ edilmiştir".

Tayyâre mecmûasının Türk Tayyâre Cemiyeti yayın organı olarak ilk sayısı, 21 Mayıs 1925'te yayımlanmıştır. Bununla birlikte *Tayyâre* mecmûasının, Cemiyet bünyesine dâhil olmadan önce çıkmış altı sayısıyla devamlılığı sağlamak adına, bu ilk sayının 1-7 numarasıyla yayınlanmış olduğunu da özellikle belirtmek gerekir.

Tayyâre Cemiyeti Genel Merkezi'nin 28 Nisan 1925'te şube başkanlarına gönderdiği genelgede 21 Mayıs 1925'te yayınlanacak *Tayyâre* mecmûası içeriğiyle ilgili şu ifadelere yer verilmiştir: "Bu risâle fennî ve ilmî olacak ve hamiyyet-mendanın isimleriyle teberru'âtını ihtivâ' edecekdir"[110]. Bu genelgede belirtildiği gibi *Tayyâre*'de bağış yapanların listeleri düzenli olarak yayınlanmıştır. Yayınlanan bu listelerle bir taraftan bağış yapanlar onurlandırılırken, diğer taraftan henüz bağış yapmayanların Cemiyete yardımda bulunmalarının özendirilmeye çalışıldığı söylenebilir.

---

[108] "Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Kurulu Kararları 1341 /13 Nisan 1925", T.H.K. Tasnif Edilmemiş Arşivi, 1925 – 1929 İdare Kurul Kararları Defteri'nden aktaran H. İbrahim Fırtına, **Türk Hava Kurumu Tayyâre Madalyaları (1925 – 2011)** (İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018): 91.

[109] **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl**, der. Turgut Gürer, (İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2018), 322-323.

[110] Cevad Abbas [Gürer], "Türk Tayyâre Cemiyeti Şubesi Riyâsetine", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1-7 (21 Mayıs 1341 /1925): 24.

Bu dönem *Tayyâre* mecmûası içeriğinde, Dünya'da ve Türkiye'de havacılık alanında meydana gelen gelişme ve haberlerin yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti'nin faaliyetleri ve farklı şehirlerdeki şubelerin etkinliklerine dair haberlerde yer almıştır. Keza *Tayyâre*'de havacılık ve Türk Tayyâre Cemiyeti'yle ilgili haberler dışında, herhangi bir konuda haber yapılmamasına özen gösterildiği söylenebilir. Ancak dergide bu duruma istisna oluşturacak "Otomobillerde Yangın Tehlikesi"[111] isimli bir yazı dizisinin de bulunduğunu belirtmek gerekir. Bu yazı dizisinde, başlığından da anlaşılacağı üzere otomobillerde meydana gelebilecek olası bir yangın tehlikesine karşı, alınması gereken önlemler anlatılmıştır[112].

Mecmûanın 15 Nisan 1926 tarihinden sonra yayını durmuştur. Bir buçuk aylık bir aradan sonra Tayyâre Cemiyeti 1 Haziran 1926 tarihinde "*Türk Hava Mecmûası*"nı yayımlamaya başlamıştır. Bu durum Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti'nin 27-29 Nisan 1926 tarihinde gerçekleştirmiş olduğu kongrede, Başkan Ahmet Fuat [Bulca] tarafından şu şekilde açıklanmıştır[113]. "İstanbul'da 15 günde bir neşredilmekte olan *Tayyâre* mecmûasını, Ankara'ya celbederek (*Türk Hava Mecmûası*) nâmıyla daha muntazam bir şekilde çıkaracağız"[114]. Türk Tayyâre Cemiyeti, bu isim değişikliğinin nedenini *Türk Hava Mecmûası*'nın 1 Temmuz 1926 tarihli üçüncü sayısında verilen bir ekle duyurmuştur[115]:

> "Muhterem efendim;
> Evvelce Cem'iyyetimiz nâmına İstanbul'da neşredilen ve imtiyâzı şahsa ait bulunan 'Tayyâre Cem'iyyeti Mecmûası' ilgâ' ve yerine doğrudan doğruya Cemiyetimiz nâmına 'Türk Hava Mecmû'ası'nın imtiyâzı istihsâl edilerek idâresi Ankara'da te'sîs ve birinci, ikinci, üçüncü nüshaları da tab' ve neşr olundu.
> Mecmû'amızın Türk tayyâreciliğini terakkî ettirmeye hâdim bir tarzda intişârına son derecede i'tinâ' edilmekte olduğu da mütalâasından anlaşılır. Türk tayyâreciliğine olan vatanperverâne 'alâkanıza emin olduğumuz için tayyâreciliği terakkîye hâdim olan mecmû'amıza karşı aynı 'alâkayı esirgemeyeceğinizi zarûrî bir netice gibi telakkî ediyoruz.
> Eski 'Tayyâre Cem'iyyeti Mecmûası'nın hesâbatı tasfiye edilmekte olduğu cihetle eski mecmûaya ait hesap bakiyyenizin irsâliyle beraber 'Türk Hava Mecmû'ası'nın zât-ı âlileri nâmına yeniden kaydedilmiş olan bir senelik abone bedelinin de gönderilmesini ve bugüne kadar ki irsalâtınıza ait posta veya banka makbuz 'ilm ü haberleri tarih ve numarasının da bildirilmesini hürmetlerim[l]e terdîfen ricâ' ederim efendim.
> Türk Tayyâre Cem'iyyeti Re'îsi Nâmına Vekil

[111] Makalenin yazarı Fikri Tevfik, İstanbul, Taksim'de bulunan Otomobil ve Makinist Mektebi'nin Müdürüdür.

[112] Fikri Tevfik, "Otomobillerde Yangın Tehlikesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 9-10; Fikri Tevfik, "Otomobillerde Yangın Tehlikesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-10 (31 Ağustos 1341 / 1925): 9-10.

[113] Cemiyetin 19 Ekim 1925 tarihinde yapılan Olağanüstü Kongresi'yle Cevat Abbas yerine Ahmet Fuat [Bulca] Türk Tayyâre Cemiyeti. Başkanlığına seçilmiştir. "Tayyâre Kongresi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-4.

[114] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i Umûmî İçtima" **Türk Hava Mecmûası**, s. 1 (1 Haziran 1926): 20.

[115] "Türk Tayyâre Cemiyeti Neşriyat Şubesi", **Türk Hava Mecmûası**, s. 3 (1 Temmuz 1926): ek.

Muhiddin Nâmî"

Sonuç olarak, *Tayyâre* mecmûası ikinci döneminde; Türk Tayyâre Cemiyeti'nin yayın organı olarak 21 Mayıs 1925'ten, 15 Nisan 1926'ya kadar 20 sayı yayımlanmıştır. Bu süre içerisinde Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kuruluş amaçları doğrultusunda bir yayın politikası izleyerek, etkin bir biçimde Cemiyetin propagandasını yapmaya çalışmıştır. Ancak bu detaylara girmeden önce derginin biçimsel özelliklerinden bahsetmek gerekir.

2.2.1. Mecmûa'nın 1925-1926 Döneminin Biçimsel Özellikleri

Tayyâre mecmûasının ikinci döneminde biçimsel özellikleri incelendiğinde, birinci döneminde olduğu gibi dergi kapağının renkli olduğu görülmektedir. Ancak bu dönem kapak tasarımı, sayfa sayısı, birinci döneme göre farklıdır. *Tayyâre*, kapak sayfası dâhil 28 sayfadır, numaralandırma birinci sayfa ile başlar ve yirmi dördüncü sayfada biter. *Tayyâre*'nin kapağında yayın numarası ve tarihinden sonra iki kuşkanadının oluşturduğu kare bir çerçevenin üst kısmında, sülüs yazı ile "Tayyâre Cem'iyyeti Mecmû'ası" yazmaktadır. Çerçevenin içerisinde ise ay yıldızlı gökyüzünde biri ön planda olmak üzere uçan tayyâreler bulunmaktadır. Bu çerçevenin alt satırında çerçeve içine alınmış iki yazı bulunmaktadır. Bunların ilki "Tayyâre Cem'iyyeti'ne Muâvenet Hizmet-i Vataniyedir" ibaresidir. Diğer çerçevede ise daha büyük bir puntoyla mecmûanın adı "*Tayyâre*" yazmaktadır[116]. Bununla birlikte Türk Tayyâre Cemiyeti yönetiminin değişmesiyle mecmûanın şekilsel yapısı 9. ve 10. sayıda değişmeye başlar. Öncelikle ana kapak illüstrasyonunun[117] değiştiğini belirtmek gerekir[118]. *Tayyâre*'nin yenilenen kapak tasarımında iki kartal kanatlarını açmış, daire bir çerçeveyi çevrelemektedir. Ayrıca bir yenilik olarak kapak tasarımına mecmûa içeriği eklenmiştir. Bunun dışında tüm sayılarda kapakta mecmûanın yayımlanma tarihi ve fiyatı 10 kuruş olarak belirtilir. Birinci sayfanın üst kısmında *Tayyâre* mecmûasının on beş günde bir yayımlanacağı, altı aylık abonelik ücretinin 108, bir senelik abonelik ücretinin 210 kuruş, yabancı ülkelerde ise senelik aboneliğin 50 frank olduğu belirtilmiştir. Abonelikle ilgili müracaat edilecek telgraf adresi ise Ankara *Tayyâre*'dir. Bunun yanı sıra idari işler

[116] Ek. 2. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı; Ek. 2. a. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı

[117] Ek. 3. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası İllüstrasyon; Ek. 3. a. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası İllüstrasyon

[118] Tayyâre'nin iç sayfalarında başka illüstrasyonlar da kullanılmıştır. Örneğin Ek. 3.'te verilen illüstrasyon buna örnek gösterilebilir.

ve yazılar için "Ankara'da Tayyâre Cem'iyyeti İstihbârat ve Yayın Şu'besi'ne" müracaat edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu dönem, derginin merkez dağıtımını İstanbul'da Ahmed İhsan Matbaası yapmıştır. Arka iç kapakta ise mecmûanın sahibi ve müdürünün Şakir Hazım olduğu belirtilmiştir. Onuncu sayıdan itibaren bu bilgi kapağın iç yüzeyinde yer almıştır. Yine idari işler ve yazılar için verilen adres Ankara'yken, bu sayıdan itibaren "Türk Tayyâre Cem'iyyeti İstanbul Şu'besi" olmuştur. Artık mecmûanın merkez dağıtımının matbaa değil, Tayyâre Cemiyeti İstanbul Şubesi tarafından yapılacağı ayrıca ifade edilmiştir. Bu bilgiler aynı zamanda Cemiyetin kendi içinde bazı değişikliklere gittiğini göstermektedir. Nitekim 8. sayıda duyurulan Olağanüstü Tayyâre Cemiyeti Kongresi, 19 Ekim 1925'te gerçekleşir. Bu kongre sonucunda Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanlığı'na Ahmet Fuat [Bulca] seçilmiştir.

Tayyâre mecmûası bu dönem on beş günde bir ve yirmi sayı yayınlanmıştır. Ancak 3. ve 4. sayılar ayda bir çıkmıştır. Bu tarihler arasında Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas, bir ekiple havacılık ile ilgili incelemelerde bulunmak üzere yurtdışına gitmiştir. Bu heyette Şakir Hazım'da bulunmaktadır. Dolayısıyla dergi yayınındaki aksaklığın bu seyahatten kaynaklanması olası görünmektedir. *Tayyâre*'de sayfa düzeni birinci dönemde olduğu gibi genel itibarıyla üç sütundur. Ancak sayfada bir ya da birden fazla fotoğraf yer aldığında aynı sayfa içinde üç, iki ya da bir sütuna geçildiği de görülür. Aynı durum duyuru ve reklamların yer aldığı arka ana kapak için de geçerlidir.

Tayyâre'nin 1925-1926 Dönemi yayım tarihleri ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 2: Tayyâre Mecmûası'nın 1925-1926 Dönemi Yayın Tarihleri

Mecmûa Adı	**Sayı**	**Tarih**	**Sayfa**
Tayyâre	1-7	21 Mayıs 1341 / 1925	28
Tayyâre	2-8	7 Haziran 1341 / 1925	28
Tayyâre	3-9	7 Temmuz 1341 / 1925	28
Tayyâre	4-10	7 Ağustos 1341 / 1925	28
Tayyâre	5-11	31 Ağustos 1341 / 1925	28

Tayyâre	6 [6-12]	15 Eylül 1341 / 1925	28
Tayyâre	7-13	1 Teşrîn-i Evvel 1341 / Ekim 1925	28
Tayyâre	8-14	15 Teşrîn-i Evvel 1341 / Ekim 1925	28
Tayyâre	9-15	31 Teşrîn-i Evvel 1341 / Ekim 1925	28
Tayyâre	10-16	15 Teşrîn-i Sânî 1341 / Kasım 1925	28
Tayyâre	11-17	1 Kânûn-i Evvel 1925 / Aralık 1925	28
Tayyâre	12-18	15 Kânûn-i Evvel 1925 / Aralık 1925	28
Tayyâre	13-19	1 Kânûn-ı Sânî 1926 / Ocak 1926	28
Tayyâre	14-20	15 Kânûn-ı Sânî 1926 / Ocak 1926	28
Tayyâre	15-21	1 Şubat 1926	28
Tayyâre	16-22	15 Şubat 1926	28
Tayyâre	17-23	1 Mart 1926	28
Tayyâre	18-24	15 Mart 1926	28
Tayyâre	19 [19-25]	1 Nisan 1926	28
Tayyâre	20 [20-26]	15 Nisan 1926	28

Tayyâre Mecmûası'nın 1925-1926 Dönemi yayınlanmış, s. 1-7, 2-8, 3-9, 4-10, 5-11, 6-12, 7-13, 8-14, 9-15, 10-16, 11-17, 12-18, 13-19, 14-20, 15-21, 16-22, 17-23, 18-24, 19-25, 20-26'nın yayın tarihlerinden uyarlandı.

2.2.2. Mecmûa'nın 1925-1926 Döneminin Muhtevâsı

Tayyâre mecmûasının ikinci döneminde genel anlamda Şakir Hazım, Sâdık Ali [Girit], Macit, Kâmran Servet, Muhiddin Nami [Başay], Kasım Tevfik, Necmeddin Sâdık [Sadak], Fehim Fikri, Fikri Tevfik, Veysi Tevfik, Ağaoğlu Ahmet, Abidin Daver, Ferruh Niyazi, Hocazâde Nureddin Nabi [Akçar], Hikmet Şevki, Mehmet Siret ve Azîz Sâmî'nin yazıları yer almıştır. Bununla birlikte Türk Tayyâre Cemiyeti'nin başkanları sırasıyla, Cevat Abbas [Gürer] ve Ahmet Fuat'ın [Bulca] şubeleri bilgilendirme yazıları ve beyanatları da düzenli olarak aktarılmıştır.

Tayyâre'nin ilk döneminde olduğu gibi bu dönemde çok sayıda makale imzasız veya rumuzlu olarak yayınlanmaya devam etmiştir.

*Tayyâre'*nin ikinci döneminde çok sayıda yeni ismin, yazar kadrosuna dâhil olmuş olduğu dikkati çekmektedir. Ancak bu yazarların birçoğunun mecmûada bir ya da iki makalesi bulunduğunu özellikle vurgulamak gerekir. Bu noktada biraz daha derinleşerek, bu yazarların mesleki profilinden bahsetmek yerinde olacaktır. Dergi yazarlarından Macit Bey'in biyografisine ulaşamamakla birlikte kaleme almış olduğu yazılar, ordudan ayrılmış ya da halen görevli bir havacı olduğunu düşündürtmektedir. Kâmran Servet, ilkokul öğretmenidir[119]. Muhiddin Nami [Başay], Bitlis Mebûsu ve Türk Tayyâre Cemiyeti Reîs Vekilidir[120]. Fikri Tevfik, İstanbul, Taksim'de bulunan Otomobil ve Makinist Mektebi'nin Müdürüdür[121]. Ağaoğlu Ahmet ve Abidin Dâver, gazeteci, yazar ve siyasetçidir[122]. Bununla birlikte Kasım Tevfik, Kocaeli, *Hür Fikir* gazetesi yazarlarındandır[123]. Necmeddin Sâdık [Sadak] *Akşam* gazetesi başyazarı ve kurucularından olup aynı zamanda sosyologtur[124]. Dr. Ferruh Niyazi [Ayoğlu], *Akdeniz* gazetesi sahibi ve yazarıdır. Azîz Sâmî, Samsun'da yayımlanan *Haber* gazetesinin hem yazarı hem de sahiplerindendir[125]. Mehmet Siret [Bayar] Urfa'da yayınlanan *İrfan* gazetesi sahibi ve yazarıdır[126]. Hikmet Şevki, *Hâkimiyyet-i Milliye* gazetesi mesûl müdürü ve yazarıdır[127]. Hocazâde Nurettin Nabi [Akçar], *Urfa* gazetesi sahibi ve yazarlarındandır[128]. Bu bilgiler ışığında bu dönem, *Tayyâre*'de

---

[119] "İstanbul Mekteplerinde 816 Muallim Kıdem Zammı Aldı", **Akşam Gazetesi**, 18 Mayıs 1939, 4.

[120] Muhiddin Nami, "Tayyâre Nedir?", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 2-5.

[121] Fikri Tevfik, "Otomobillerde Yangın…", 9-10.

[122] Nuri Yüce, "Ağaoğlu, Ahmet", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c.1 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1988): 464-466; Eminalp Malkoç, "Sivil Amiral Lakabıyla Tanınan Gazeteci Abidin Daver'in Kaleminden Türk Denizciliği", **Arel Üniversitesi İletişim Çalışmaları Dergisi**, s. 7 (2015): 57-105; **TBMM Albümü, 1920-2010**, 105, 330.

[123] Ekrem Saltık, "Kocaeli'nde Garip Bir Casus: Kumandan Oğlu Kasım Tevfik'in 'Genç Düşünceler' ile Tevkifi", **Uluslararası Orhan Gazi ve Kocaeli - Tarihi Kültürü Sempozyumu-V, 09-10-11 Mart 2018, Bildirileri**, ed.Haluk Selvi, İbrahim Şirin, M. Bilal Çelik, Ali Yeşildal, Resül Narin (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları): 1073-1095; Kasım Tevfik, "Yeni Sene", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî / Ocak 1926): 7-8; Kasım Tevfik, "Tayyâre ve Gençlik", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 15-16.

[124] Doğan Nadi, "Vakitsiz Ölümü Münasebetiyle: Necmeddin Sadak", **Cumhuriyet Gazetesi**, 23 Eylül 1953, 3; **TBMM Albümü, 1920-2010**,169.

[125] Barış Özinan, "Haber Gazetesi'ne Göre Samsun'da Spor Hayatı (1924-1925)", **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, c. 18, s. 1 (2019): 109-123.

[126] Hasan Bulut, "İrfan Gazetesi" (Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1999), 21.

[127] Mehmet Güneş, "Türk Edebiyatında Unutulmuş Bir İsim: Hikmet Şevki ve Aşk Mahkûmu Romanı", **Türklük Bilimi Araştırmaları Dergisi**, c. 30 (2011): 128.

[128] Müslüm Akalın, A. Cihat Kürkçüoğlu, **Urfa Millî Mücadele Albümü**, 3 bs. (Şanlıurfa: Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, 2018), 17,130.

hatırı sayılır sayıda gazeteden alıntı, isimli ya da isimsiz makalenin yayınlanmış olduğunu özellikle belirtmek gerekir. Bu durumun nedeni bu gazete yazılarının vatan savunması için Cemiyete bağış yapmanın gerekliliğini vurgulamalarıdır. Bu makalelerde dikkati çeken bir nokta da farklı şehirlerin yaptıkları bağışlar örnek gösterilerek, bir rekabet ortamının yaratılmaya çalışılmasıdır[129].

Tayyâre'de başka bir yenilikte içeriğe şiir ve hikâyelerin dâhil edilmesidir. Bu bağlamda; M. Hayri'nin "Millete Hitâb, Tayyâreler Al Çünkü Vatan Lûtfine Muhtâc"[130], Kadıköy ve Çamlıca Orta Mektepleri Fransızca Muallimi Hüseyin Zeki'nin "Tayyâre İçin Varımızı Vermeliyiz Hep"[131] ve "Tayyâre Mecmûası İçin"[132], Tekirdağ Belediye Başkâtibi M. Salâhaddîn'in, "Tayyâreciye Hitâb"[133], Savur Tayyâre Cemiyeti Şubesi Reis-i Rüşdî [Rüşdü]'nin, "Tayyâre Alın, Yükselin Ey Ehl-i Hamiyyet!"[134], Ali Ekrem'in, "İlk Kurbanlar"[135], *Zonguldak* gazetesi sahibi ve başyazarı T. [Tahir] Karauğuz'un, "Tayyâre Şehidleri"[136], Balıkesir, Korucu Nahiyesi Müdürü Kadızâde A. Hakkı'nın, "Âsman-ı İkbâlimizin İki Necm-i Âfiline"[137] başlıklı şiirleri bulunmaktadır. Yine, Mekteb-i Mülkiyeden Celaleddin Sâid'in, "Cenk Hikâyeleri: Ölmeyenlerden..."[138], "Cenk Hikâyeleri: Bilinmeyenlerden…"[139], "Cenk Hikâyeleri: Bir Zâbitin Mektûblarından…"[140] ve "Cenk Hikâyeleri: Büyük Derd"[141], Beşiktaş'tan Vecihe Ziya'nın "Ölürüm Fakat…"[142] ve "Emine Aba [Abla]"[143], Üsküdar Tayyâre Cemiyeti Heyet-i İdare

[129]Bu gazetelerle ilgili bilgilere çalışmanın üçüncü bölümünde değinilmektedir. 3. Türk Tayyâre Mecmûası'nda Havacılık Haberleri, 3.1.4. Millî Hava Seferberliği, 63-70.
[130] M. Hayri, "Millete Hitâp, Tayyâreler Al Çünkü Vatan Lûtfine Muhtâc", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 1.
[131] Hüseyin Zeki, "Tayyâre İçin Varımızı Vermeliyiz Hep", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 /Ekim 1925): 3.
[132] Hüseyin Zeki, "Tayyâre Mecmûası İçin", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / Ekim 1925): 18.
[133] M. Salâhaddîn, "Tayyâreciye Hitâb", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / Ekim 1925): 1.
[134] Rüşdî [Rüşdü], "Tayyâre Alın, Yükselin Ey Ehl-i Hamiyyet!.., **Tayyâre Mecmûası** s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / Kasım 1925): 3.
[135] Ali Ekrem [Bolayır], "İlk Kurbanlar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 1.
[136] T. [Tahir] Karauğuz, "Tayyâre Şehidleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): 1.
[137] A. Hakkı, "Âsman-ı İkbâlimizin İki Necm-i Âfiline", **Tayyâre Mecmûası**, s. 17-23 (1 Mart 1926): 1.
[138] Celaleddin Sâid, "Cenk Hikâyeleri: Ölmeyenlerden…", **Tayyâre Mecmûası**, s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel / Aralık 1925): 2.
[139] Celaleddin Sâid, "Cenk Hikâyeleri: Bilinmeyenlerden…", **Tayyâre Mecmûası**, s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel / Aralık 1925): 5-6.
[140] Celaleddin Sâid, "Cenk Hikâyeleri: Bir Zâbitin Mektûblarından…", **Tayyâre Mecmûası**, s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî / Ocak 1926): 2-3.
[141]Celaleddin Sâid, "Cenk Hikâyeleri: "Büyük Derd", **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): 5-7.
[142] Vecihe Ziya [Özen], "Ölürüm Fakat…", **Tayyâre Mecmûası**, s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî /Ocak 1926): 3.

azâsından Zeliha Osman'ın, "Asîl Tayyâreci, İki Sahne"[144] adlı hikâyelerine yer verilmiştir. Ayrıca dergide Türk İzciler Birliği tarafından yazıldığı belirtilen "Tayyâre Marşı"da yayınlanmıştır[145].

Mecmûada eserleri yayınlanmış, şair ve yazarlardan öne çıkan üç isme ayrıca değinmek uygun olacaktır. Bu isimlerden ilki Zeliha Osman [Özen] Hanım'dır. Halil Tekiner'in Zeliha Osman'ın hayatıyla ilgili yapmış olduğu çalışmaya göre "Zeliha Hanım, 1890 İstanbul doğumlu olup, Yemen şehitlerinden Osman Sadık Paşa'nın kızıdır"[146]. Ayrıca Metin And, "Başlangıçtan 1983'e Türk Tiyatro Tarihi" adlı eserinde "Edebiyat Fakültesi Fransızca öğretmenliği bölümünden mezun olan Zeliha Osman'ı, Şair Nigar, Ruhsan Nevvare, Fehime Nüzhet, Halide Edip (Adıvar), Mes'adet Bedirhan, Fahrünnisa Fahrettin"le birlikte dönemin kadın oyun yazarları arasında göstermektedir[147]. Zeliha Osman'ın çevirmen kimliğiyle de öne çıktığını vurgulamak gerekir. Buna ek olarak Zeliha Hanım, Tayyâre Cemiyeti üyesi olmasının yanı sıra derginin yayınlandığı dönemde "Üsküdar Kız Sanayi Mektebi'nde Fransızca öğretmeni" olarak görev yapmaktadır[148]. İkinci öne çıkan isim, Vecihe Ziya [Karamehmet] Hanım'dır. Vecihe Ziya, İstanbul Mebûsu ve Beşiktaş Jimnastik Kulübü kurucularından Ziyaettin Karamürsel'in[149] kızıdır ve dergide hikâyelerinin yayınlandığı devrede Amerikan Kız Koleji'nde öğrencidir[150]. Vecihe Hanım Amerikan Kız Koleji'nden mezun olduktan sonra İngilizce öğretmenliği dışında oyun yazarlığı ve çevirmenlik yapmıştır[151]. Üçüncü dikkati çeken isim ise Namık Kemal'in oğlu Ali Ekrem [Bolayır]Bey'dir[152]. Ali Ekrem, şair,

---

[143] Vecihe Ziya [Özen], "Emine Aba [Abla]", **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): 7, 10-11.
[144] Zeliha Osman [Karamehmet], "Asîl Tayyâreci, İki Sahne", **Tayyâre Mecmûası**, s. 17-23 (1 Mart 1926): 5-8.
[145] Türk İzciler Birliği, "Tayyâre Marşı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî / Ocak 1926): 1.
[146] Halil Tekiner, "Zeliha Özen'in (1890-1955) Biyografisi", **Lokman Hekim Dergisi**, c.5, s.3, (2015): 88-89.
[147] Metin And, **Başlangıçtan 1983'e Türk Tiyatro Tarihi**, 7. bs. (İstanbul: İletişim Yayınları, 2014), 140.
[148] Halil Tekiner, "Zeliha Osman Hanım'ın 'İlaç Şişesi' Başlıklı Piyesi", **Lokman Hekim Dergisi**, c. 3, s. 3), (2013): 88-89.
[149] Ziya Bey, altı dönem İstanbul mebûsluğu yapmıştır. **TBMM Albümü, 1920-2010**, 101, 150, 205, 264, 331, 400.
[150] "Kız Kolecinde [Kolejinde] Müsamere, Mektebin Yeni Mezunlarının Şehadetnameleri Dağıtıldı", **Vakit Gazetesi**, 17 Haziran 1930, 1-2.
[151] "Fırkanın Müntehibisani Namzetleri", **Akşam Gazetesi**, 17 Kânunusani 1935, 6; Cumhuriyet'in 12'nci Yılı Her Tarafta Büyük Törenle Kutlandı", **Akşam Gazetesi**, 30 Teşrinievvel 1935, 1,4.
[152] And, **age**, 135.

oyun yazarı ve öğretmen olmasının dışında uzun yıllar çeşitli devlet kademelerinde görev yapmıştır[153].

Dergide yayınlanan şiirlerin genel konusu tayyâre şehitleri, tayyârelerin önemi ve Tayyâre Cemiyeti'ne bağış yapmaya yöneliktir. Hikâyeler de öne çıkan konu ise tayyârecilik mesleğidir. Bu metinler, *Tayyâre* mecmûasının yayım süresi içerisinde havacılığın öneminin kavranması, tayyâreciliğin bir meslek olarak tanınması gayretinin edebiyatta anlatımına örnek olmaları bakımından dikkat çekicidir. *Tayyâre'de* ilk dönem yayınlanmaya başlamış olan hatıratlar ikinci dönemde de devam etmiştir. Bu hatıratlarda, tayyârecilerin I. Dünya Savaşı'nda yaşamış oldukları heyecanlı, tehlikeli hatta ölümün kıyısından döndükleri olaylar anlatılmıştır. Mecmûanın bu döneminde, Üçüncü Ordu Tayyâre Mütehassısı Binbaşı Hasan Tahsin'in "1915 Senesi'nde Güney Macaristan'dan Kırkklise'ye [Kırklareli] Seyahat Hatıratı"[154], Kâmran Servet'in, isim vermeden Cihan Harbi'nde bir tayyârecinin başından geçmiş bir olayı aktardığı "Tayyâremle Beş Bin Metre İrtifâdan Nasıl Düştüm!" ve Bahrî Tayyâreci Binbaşı Mehmed Yahya Bey'in "Nasıl Tayyâreci Oldum" başlıklı hatıratları yayımlanmıştır[155].

Mecmûanın ikinci döneminde de *Aerosport*, *La France Militaire*, *Daily Mail*, *Journal*, *Democratia* ve *Times* gibi yabancı gazete ve dergilerden çeviri havacılık haberleri ve fotoğraflar, yayınlanmaya devam etmiştir.

Tayyâre mecmûasının ikinci dönemi içerik olarak altı başlık altında toplanabilir:

1- "Türk Tayyâre Cem'iyyeti Fa''âliyyet-i 'Umûmîyye", Türk Tayyâre Cemiyeti Merkez ve şubelerinin yaptığı çalışmalar ve yapılan yardımların ayrıntılı olarak anlatıldığı haberleri içermektedir.
2- "Vakâyi' Terakkiyât-ı Havâîyye", bu başlık altında Dünya'da ve Türkiye'de havacılık alanında meydana gelen gelişmeler ve kısa haberler yayınlanmıştır.

[153] İsmail Parlatır, "Bolayır, Ali Ekrem", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c. 6 (İstanbul: TDV Yayınları, 1992): 275-276.
[154] Üçüncü Ordu Tayyâre Mütehassısı Binbaşı Hasan Tahsin'in hatıratı derginin ulaşılamayan altıncı sayısında başlamış ve Tayyâre'nin ikinci döneminde s. 1-7'de devam etmiştir. Hasan Tahsin [Üçüncü Ordu Tayyâre Mütehassısı Binbaşı], "Tayyâre ile 1915…, 7-10.
[155] **age**, 7-10; Kâmran Servet, "Tayyâremle Beş Bin Metre İrtifâda Nasıl Düştüm!", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6 (15 Eylül 1341 / 1925): 7-8; Mehmed Yahya [Bahrî Tayyâreci Binbaşı Mehmed Yahya], "Nasıl Tayyâreci Oldum", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kanûn-ı Sânî 1926): 8-10; Mehmed Yahya [Bahrî Tayyâreci Binbaşı Mehmed Yahya], "Nasıl Tayyâreci Oldum", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 17-20.

Bilgiler yabancı havacılık dergileri, Anadolu Ajansı, yurtiçi gazeteler ya da bazı cemiyet üyeleri kanalıyla elde edilmiştir.

3- Bilimsel ve Teknik Gelişmeler; uçak, zeplin, helikopter, uçak motoru, ya da oksijen maskesi gibi havacılık alanında kullanıma giren yeni model ve aksesuarlarla ilgili bilgilerin aktarıldığı oldukça teknik makalelerdir. Ayrıca bu makalelerle birlikte teknik çizimlerde verilmiştir.
4- "Tayyâre Cem'iyyeti Şu'abâtı", bu başlık altında ülke çapında kurulan Cemiyet şubeleri başkan ve üyelerini içeren listeler yer almıştır.
5- Havacılık Tarihi, balon ve tayyârenin tarihsel gelişiminin anlatıldığı iki üç sayı süren makalelerden oluşmaktadır. Aynı zamanda Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip kişilerin anlatıldığı makaleler de bu başlık altında sayılabilir.
6- Tayyâre Edebiyatı olarak nitelendirebileceğimiz bölüm ise havacılığın önemini anlatan şiirler, hikâyeler ve hatıratları içermektedir.

Mecmûanın ilk döneminde yayımlanan makaleler içerisinde, havacılığın önemini vurgulamak için kullanılan slogan cümleler, bu dönemde de kullanılmaya devam etmiştir. Derginin özellikle kapak sayfalarında ve iç sayfalarda, sıkça halkın havacılığın önemini kavraması ve Cemiyete yardım etmesini teşvik etmek için "Tayyâre Cem'iyyeti'ne Muâvenet Hizmet-i Vataniyedir"[156], "Koşalım cemiyete yardım edelim Tayyâre Cem'iyyeti kahraman Türklerin yardımını diler", "Himâye-i milletle yaşayan Tayyâre Cem'iyyeti ölmez ebediyen yaşar"[157] gibi dikkat çeken cemiyeti öne çıkaran slogan cümleler de yer almıştır.

2.2.3. Tayyâre Mecmûası'nın Tirajı ve Dağıtımı

Tayyâre'nin birinci döneminde, "Abone Şerâiti" başlığı altında şu bilgiler yer alır: "Mazhar olduğu fevkalâde rağbetle mecmûamızın dört bin nüshası tevzî' edilmiş bulunmaktadır"[158]. Nitekim dört bin adet basılan derginin, birinci ve ikinci sayıları tükendiği için ikinci basımları yapılmıştır[159]. Bu bilgiden hareketle derginin birinci döneminde satış rakamının dört bin adedin üzerinde olduğu rahatlıkla söylenebilir. *Tayyâre*, İzmir'de her kitabevi ya da mecmûadaki ifadesiyle kütüphaneden ve gazete

[156] "[Slogan]", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): ön kapak.
[157] Şakir Hazım, "İstanbul Kurtuluş Bayramı ve Baştayyârecimiz İstanbul Semâsında", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 3-4.
[158] "Abone Şeraiti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 32.
[159] "Tayyâre Mecmûası", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 64.

dağıtıcılarından temin edilebilmektedir. İstanbul'da ise satış ve dağıtım merkezi Babıâli'de bulunan Hüsn-ü Tabiat Matbaası'dır. Ayrıca derginin diğer şehirlerde satılabilmesini sağlamak amacıyla taşra bayii arandığı da ilan edilmiştir[160].

Tayyâre ikinci döneminde on beş bin adet basılmış, satış ve dağıtımı ise Cemiyet şubeleri tarafından yapılmıştır[161]. Ayrıca bu dönem bir yenilik olarak öğrencilerin yarı fiyatına dergiye abone olmaları sağlanmıştır[162]. Bu durumun dergi satışlarına katkısına dair elimizde bir veri olmasa da etkisi olabileceğini göz önünde bulundurmak gerekir.

Tayyâre'nin birinci döneminde dört bin adedin üzerinde, ikinci döneminde ise on beş bin adet basıldığı bilgisinden hareketle, derginin ülke genelinde özellikle ikinci döneminde geniş bir okur kitlesine sahip olduğu söylenebilir.

2.2.4. Tayyâre Mecmûası'nda Duyuru ve Reklamlar

Tayyâre'nin arka kapağında yer alan duyuru ve reklamlarda mühim bilgiler yer almaktadır. Duyuru olarak nitelendirilebilecek yazılar, derginin satıldığı noktalar, baskı adedi ve hitap ettiği okur kitlesi hakkında önemli veriler içermektedir. Bunun dışında reklamlar ve Türk Tayyâre Cemiyeti'nin düzenlediği, Türk Tayyâre Cemiyetleri Mektepleri Piyangosu ve Tayyâre Piyangosu ile ilgili bilgilerde bu başlık altında duyurulmuştur. TDK Sözlüğü'nde "reklam, bir şeyi halka tanıtmak, beğendirmek ve böylelikle satışını sağlayabilmek için denenen her türlü yol"[163] olarak tanımlanmıştır. *Tayyâre* mecmûasında yer almış reklamların, o dönem, okurlar üzerinde nasıl bir etki yarattığını ve satışlara olan katkısına dair bir veri bulunmamaktadır. Ancak *Tayyâre*'de hangi iş alanlarına dair reklamların yer aldığı ve bazı reklam içeriklerinden bahsetmek yerinde olacaktır.

Mecmûanın birinci döneminde; basın yayın, basım ve fotoğrafçılık, matbaa, alkollü içki, makine bakım onarım, gıda, aracılık ve hizmet sektörlerine ait reklamlar bulunur. Bu dönem yayınlanmış bazı reklamlarda hizmeti verenin ya da ürün

---

[160] **age**, 64.
[161] "Muhterem Kârîlerimize Îzâh", **Tayyâre Mecmûası,** s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): arka kapak; "Mecmûa Malûmâtı: Îlânât Şerâiti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak.
[162] Cevat Abbas, "Türk Tayyâre…", 24.
[163] **TDK Türkçe Sözlük**, Haz. İsmail Parlatır, Nevzat Gözaydın, Hamza Zülfikar, c. 2, 8. bs. (Ankara: Türk Dil Kurumu Basım Evi, 1988), 1853.

sahibinin fotoğrafı bulunmaktadır[164]. Hizmet ya da ürünün bir marka ile sunumu, o dönemde de görülmektedir. Bu nedenle mecmûada yer alan reklamlarda, tüketiciye güven vermekte ve ürünün satışını artırmakta etkin bir yöntem olduğu düşünülerek, sıkça ürün sahibinin fotoğrafının kullanıldığını söyleyebiliriz[165].

Tayyâre'nin ikinci döneminde eğitim, kültür sanat, makine distribütörlüğü, basın yayın, havacılık, gayrimenkul, gıda, sağlık, eğlence/şans oyunları, kâğıt ve kâğıt ürünleriyle ilgili reklamlar yayınlanmıştır. Bunun yanı sıra dergide Türk Tayyâre Cemiyeti'nin benzin satın almak ve Cemiyette çalışmak üzere tayyâre makinisti aradığına dair ilanları[166] da bulunmaktadır[167].

Tayyâre mecmûasının ikinci döneminde özellikle Tayyâre Mektepleri Piyangosu ve Tayyâre Piyangosu reklamları öne çıkmaktadır. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk piyangosu, açılması hedeflenen sivil tayyâre mektepleri yararına, senede dört defa çekiliş yapılmak üzere düzenlenmiştir. Bu piyango mecmûada "Tali'nizi [talihinizi] denemek ve vatana hizmet için piyango bileti alınız" sloganıyla duyurulmuştur[168]. Bu reklamda vatana hizmet ve şans gibi millî ve kişisel duygulara hitap eden bir ileti kullanılarak halkın piyango bileti alması teşvik edilmiştir. Tayyâre Mektepleri Piyangosu adıyla üç çekiliş yapılmıştır.

9 Ocak 1926 tarihli kanunla Türk Tayyâre Cemiyeti'ne nakit piyango düzenleme tekeli verilmiştir. Bu aşamadan sonra Cemiyet daha geniş bir kitleye hitap etmek adına, daha profesyonel bir ekiple, Tayyâre Piyangosu biletlerini satışa sunmuştur. Doğal olarak bu özen Tayyâre Piyangosu reklamlarına da yansımıştır. Bu reklamlarda, dergi okurunun bilet almasını sağlamak amacıyla sanatsal yönü olan, yaratıcı illüstrasyonların[169] ve slogan cümlelerin kullanıldığı görülmektedir[170].

---

[164] Ek. 4. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Reklâmlar; Ek. 4. a. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Reklâm

[165] Hakan Tan, "İtibar Kavramında Reklamın Önemi ve Reklamın Marka Dünyasına Etkisi", **İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi**, s.34 (2017): 1-23.

[166] Bu ilanlar derginin ön kapak iç yüzeyinde yer almıştır.

[167] "Benzin Mübâyaa Edilecek", **Tayyâre Mecmûası**, s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): ön kapak; "Benzin Mübâyaa Edilecek", **Tayyâre Mecmûası**, s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): ön kapak; "Tayyâre Makinistleri Aranıyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Makinistleri Aranıyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Makinistleri Aranıyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Makinistleri Aranıyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Makinistleri Aranıyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): arka kapak.

[168] "Tayyâre Mektepleri Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 17.

[169] Ek 5. Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Reklamı

"Tayyâre Cem'iyyeti'nin piyangosuna iştirâk ediniz; piyango sizi hiç ümîd etmediğiniz bir günde zengin edecekdir. Her gün tasarruf edeceğiniz beş kuruşla bir tayyâre piyango biletine ve tâli'nizin vaad ettiği servete nâil olabileceksiniz"[171].

Başka bir Tayyâre Piyangosu reklamı ise oldukça dikkat çekicidir[172]:

"**Türk Tayyâre Cem'iyyeti Piyangosu**
50.000 numaranın hepsi kazanıyor
Serveti reddetmeyiniz ve aynı zamanda vatana hizmet ediniz,
Türk Tayyâre Cem'iyyeti'nin bu sene için tertip etmiş olduğu 7.500.000 Türk liralık muazzam piyango dünyanın en ciddi ve zengin piyangosudur.
Niçin?
Çünkü: Yalnız 50 bin numara mevcût olup bunların hepsi mühim ikramiyeleri hâvî ve aynı zamanda on keşide için muteberdir.
Çünkü: Piyangoya iştirak edenlere verilecek olan muhtelif ikramiye ve mükâfatların mecmu' 4,5 milyon Türk lirasına baliğ olmaktadır.
Çünkü: Bir bilet satın alan kimse tâli' müsait olduğu takdirde her keşidede kazanabilir, zira bir keşidede çıkan numaralar diğer keşidelerde de çıkabilir.
Çünkü: Mevcut piyangolara nispetle ziyan etmek tehlikesi hemen yok gibidir. Son keşidede (400.000) liralık insanı müteselli edecek mükâfat mevcut olup bu mükâfat vermiş oldukları paranın yüzde ellisini elde edememiş olan numaralar arasında taksim olunacaktır. Tam bir bilet için 15 lira vererek bâr-ı hayatınızı tahfîf (hafifletme) edecek olan bu piyangonun her keşidesine iştirak etmek veya beher keşide için 1,5 lira ödemek suretiyle rüyalarınızı tahakkuk (gerçekleşme) ettiriniz ve servetinizi tezyid (arttırma) ediniz!
Her gün ki meşguliyetlerinizden ve sıkıntılarınızdan kurtulmak ister misiniz? Bütün hayatınız müddetince refahınızı ister misiniz? Ailenizle mesûd bir hayat temin etmek ister misiniz? Bizzat bir eve malik olmak ister misiniz? Çalışan bir adam için yalnız bir yol vardır. (Elini servete uzatmak) bir bilet almak için günde beş kuruş iktisat ederek ayda yüz elli kuruş biriktirilebilir. Para yolunuzun üstündedir. (Fırsatı kaçırmayınız) Kapınızı çalan serveti kovmayınız".

Yukarıda aktarılan piyango tanıtımlarından da görüldüğü üzere, reklamın iletileceği hedef grubun oldukça geniş tutulduğu görülmektedir. Zira bir ana fikir üzerine kurulan bu reklamlarda; vatanını seven, zengin olup hayallerini gerçekleştirmek isteyenlere ulaşılmaya çalışılmıştır. Reklamda kullanılan ifadelerde "ailenizle mesut bir hayat temin etmek ister misiniz?" gibi duygusal detaylarla, reklamın ulaştığı kitlenin dünyasıyla bağlantı kurularak, piyango biletiyle duygusal bir bütünleşme sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir[173].

---

[170] Bu konuda daha ayrıntılı bir değerlendirme için Fatmagül Demirel, **Cumhuriyet Kurulurken Hayaller ve Umutlar**, (İstanbul: Bağlam Yayınları, 2019), 233-250.

[171] Tayyâre Mecmûası'nın 14-20 sayısından itibaren Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu reklamları ve çekilişlerle ilgili bilgilendirme yazıları derginin arka kapağının iç ve dış yüzeyinde yer almaya başlamıştır. **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): arka kapak; **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): arka kapak; **Tayyâre Mecmûası,** s. 20-26 (15 Nisan 1926): arka kapak.

[172] **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): arka kapak.

[173] Nazlım Tüzel, "Tüketicilerin Zihnini Okumak: Nöroplazma ve Reklam", **Marmara İletişim Dergisi**, s. 16 (2010): 171.

2.3. Tayyâre Mecmûası'nın Okur Kitlesi

Tayyâre mecmûası yayım süresi içerisinde, içeriğiyle halkın geniş bir kesimine ulaşarak, havacılığın öneminin kavranmasını hedeflemiştir. Bu bağlamda derginin yayım süresi içerisinde okuyuculardan gelen mektuplar, mecmûanın okur kitlesi ve okuyucuların beklentilerini anlamak açısından oldukça önemlidir. Bunlardan ilki Karaman'dan genç bir okurun dergiye yazdığı mektuptur. Bu mektupta Ahmet Mükerrem, tayyâreci olma isteğini dile getirerek, bu hususta *Tayyâre*'nin kendisine yardımcı olmasını istemiştir. Yayın amaçlarından biri gençliğe, tayyârecilik mesleğini tanıtmak, benimsetmek ve sevdirmek olan mecmûa gereken makamlara konuyu iletmiş ve aldığı cevabı okuruyla paylaşmıştır. "Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği, Ahmet Bey'e mümkün olan her türlü yardımı yapmak suretiyle", bu talebin yerine getirilmesine çalışılacağı, cevabını vermiştir[174].

Dergide yine okuyucu kitlesine ait bu minvalde veri alınabilecek şu bilgiler yer alır. Bu yazılar doğrudan; 16. Fırka Kumandanı Naci Beyefendi, 6. Topçu Alay Kumandanı Rasim Beyefendi, Yirmi Üçüncü Fırka Kumandanlığı, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Altıncı Şube Müdüriyeti, Urla'da Ahz-ı Asker Kalemi [Askerlik Şubesi] Reisi İsmail Hakkı Bey, Süvari Fırka Kumandanı Esad Bey'e hitap eden cevabi yazılardır[175]. *Tayyâre*'de adı geçen isimler nezdinde bu kumandanlık, müdürlük ve şubelerin istemleri doğrultusunda kendilerine yollanan dergi adetleri, ayrıntılı olarak aktarılmıştır. Bu bilgilerden hareketle *Tayyâre*'nin hedef okur kitlesi içerisinde bulunan, ordu mensuplarına ulaştığı söylenebilir. Burada yeri gelmişken *Tayyâre* okurları arasında öne çıkan Dr. Suat Bey'den de bahsetmek gerekir. Zira hasta tayyârecilerin reçetelerini sermayesine yapacağını, mecmûaya bir mektupla bildirmiştir. Hatta bu örnek davranışıyla *Tayyâre* mecmûası kendisine tayyârecilerin sıhhatini düşünen ilk eczacı ve doktor unvanını vermiştir[176].

Amerika'da yaşayan ve dergiye abone olmak isteyen bir Türk vatandaşına hitaben kaleme alınan başka bir yazıdan derginin yurtdışında da takip edildiği anlaşılmaktadır. Ancak yurt dışı okur kitlesine dair sayısal bir veri vermek olası değildir. Ayrıca bu yazıda Türkiye'de vilayetlerin kendi adlarına tayyâre alıp orduya

[174] "Karaman'da: Ahmed Mükerrem Beye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): arka kapak.
[175] "Tayyâre Mecmuâsı'nın Teşekküratı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 47; "Duyuru", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 63.
[176] "Doktor Suad Beye Teşekkür", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 47.

hediye ettikleri belirtilerek, Amerika'da yaşayan Türklerin de isterlerse kendi aralarında yardım toplayarak bir tayyâre alabilecekleri özellikle vurgulanmıştır[177]. Bu örnekte görüldüğü gibi mecmûada sırf makaleler değil, okur mektuplarına verilen cevaplarda da bir tayyâre satın alınarak, orduya yardım edilmesinin, önemi ve gereği dile getirilmiştir.

Tayyâre'nin ilk döneminde, duyuru başlığı altında tayyâreciliğe meraklı gençlerin istekleri, konuya vâkıf askerî makamların dergi talepleri, teşekkür yazıları ya da orduya tayyâre alımı için kamuoyu oluşturma çabasının yanı sıra halkın dergi içeriği ile ilgili geri bildirimlerine verilen yanıtlar da vardır. "Herhalde Okuyunuz!.. Diyorlar ki!.." isimli yazı buna örnek verilebilir. "Diyorlar ki; mecmû'a memleketin ahvâl-i rûhiyyesi [psikolojik durumu] îtibâriyle çok ciddî bir tarz tâkip ediyor ve isteniyor ki sahîfelerimizin bir kısmını hikâyelere hasredelim" [178]. Bu talep ve arzuyu düşünüp değerlendiren *Tayyâre* yönetimi, yaşanmış havacılık olaylarını okuyucularına sunmayı uygun bulur. Hatta bu isteğe verilen cevabi yazıda, bundan sonraki sayılarda, ne gibi havacılık olaylarının anlatılacağı hakkında şu bilgiler verilmiştir[179]:

> "Kazalardan sağlam kurtulmuş tayyâre rakiplerinin [pilotlarının] verdikleri tafsîlât, yanarak inen, dört bin metreden kanatları mermi ile koptuğu halde kurtulan tayyârecilerin hikâyeleri ve bunlara mümâsil yüzlerce vak'alar herhalde kârîlerimize pek heyecanlı dakikalar yaşatacaktır. Gelecek nüshadan itibaren bu neşriyata başlayacağız. İlk numara: Dört bin metre irtifâdan tayyâreleri parça parça olan iki kişiden birisinin havada tesadüf ettiği bir kanada yapışmak sûretiyle nasıl kurtulabildiğini ve yere gelinceye kadar neler düşündüğünü ve tafsîlâtını ihtivâ edecektir. Başınızdan geçmesi gayr-i melhûz [beklenmedik] bu müheyyiç [heyecan veren] hikâyeleri herhalde bekleyiniz ve dikkatle okuyunuz!.."

Bu yazıda belirtildiği gibi mecmûanın bir sonraki nüshasında "Mütekâit Bir Asker" müstearıyla yazılmış "Tayyâreden Havada Nasıl Düştüm ve Kurtuldum" isimli makale yayınlanır[180]. Hatta hatıratların her sayıda yer alabilmesi için Şakir Hazım, bizzat dergi sütunlarından samimi bir üslupla tayyâreci arkadaşlarına seslenir[181]:

> "Tayyâreci Salim ve Tahsin Beylere: Uzun mektuplarınızı bekliyorum, gözden ırak olan gönüldende mi ırak olacak!.. Savmi Bey deniz tayyâresiyle Macaristan'dan Türkiye'ye uçarken başından geçen felâketli vak'aları, koca sandallarla havâda attığı loopingleri [takla atmak][182] yazacaktı, Ankara'daki sıcaklar onu da tembelliğe düşürmüş olacak ki ses ve sadâsı çıkmıyor!..Tayyâreciliğe büyük bir alâka gösteren kârîlerimizin bu gibi ölmez tayyârecilik

[177] "Amerika'da: Türk Vatandaşlarından Giridi Zekeriya Beye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 63.
[178] "Her Halde Okuyunuz!... Diyorlar ki!.., **Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 23.
[179] **age**, 23.
[180] Mütekâid Bir Asker, "Tayyâremden Havâda…", 44-45.
[181] "Tayyâreci Salim ve Tahsin Beylere", **Tayyâre Mecmûası**, s.3 (1 Ağustos 1340 / 1924): arka kapak.
[182] Havacılıkta "loop, uçağın havada düşey düzlemle kapalı bir daire çizme ya da takla atmasıdır". https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/looping [25.10.2019].

olaylarını öğrenmek husûsunda gösterdikleri alâka cidden ‘azîmdir. Bu alâkaya yazılarınız, pek güzel cevâplar hazırlayacaktır. Bekliyorum. Selâm. Şakir Hazım”

Şakir Hazım’ın yaptığı bu çağrının karşılık bulduğu, mecmûanın ilerleyen sayılarında yayınlanan hatıratlarla görülmektedir.

Duyuru başlığı altında, isim belirtilmeden *Tayyâre* mecmûasının yayın hayatına başladığını sütunlarında duyuran günlük gazetelere de teşekkür edilmiştir. Bu bilgiden hareketle dönem gazeteleri incelendiğinde *Tevhîd-i Efkâr*, *Cumhuriyet*, *Hakimiyyet-i Milliyye*, *İleri* ve *Resimli Ay* gibi gazete ve dergilerde *Tayyâre* mecmûasının yayın hayatına başladığının duyurulduğu bilgisine ulaşılmıştır[183]. Bu gazete ve dergi haberlerinde *Tayyâre*’nin yayın hayatına başlamasıyla Türkiye’de havacılık alanında bir boşluğu doldurduğu özellikle vurgulanmıştır. Ayrıca dönem gazeteleri “Yeni Neşriyat” başlığı altında *Tayyâre* mecmûasının yeni çıkan sayılarını da duyurmaya devam etmiştir[184].

Tayyâre’de geri bildirim örneği olabilecek diğer bir yazıda “Mecmû‘amız Birinci Nüshadan İtibaren Takdîrlere Nâ’il Olmaya Başladı” başlığı altında yayımlanan bir okur mektubudur. Şakir Hazım, Türk uçuş âleminin ilk uçucu adamı Fesa Bey’den aldığı bu mektubu, mecmûaya ulaşan ilk takdir ifadesi olarak teşekkürlerle yayınlamıştır. Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip Fesa Bey’in mektubu şöyledir[185]:

“Kardeşim Şakir Hazım,
Mevki‘-i intişâra vaz‘etmiş olduğun mecmû’a Türkiye Cumhuriyeti dâhilinde yegâne bir risâledir. Benimde eski bir tayyâreci olmak sıfatıyla seni tebrîk etmek vazîfemdir. Lâkin bunu takrîzi [övgü] diye kabul etme, çünkü takrîze de lâyıktır. Lâkin ben ne Fuzûlî, Nef'î, Abdülhamidler gibi a‘zam-ı edebiyatdan, ne Adler, Blériot, Bréguet gibi a‘zam-ı fendenim. Yalnız hissiyyâtımı şu iki kelime ile ifade edebilir ve derim ki: tetebbu‘âtımı tevsî‘e pek yardım edecek olan (Tayyâre) ki başımda taşımayı gerektirecek kadar mûcib-i istifâde buldum. (Tayyâre) tayyârecilere, halkımıza nûr saçacak kadar münevverdir. Tayyâre'ye devam ve sana da mühim ve kıymetli yolunda muvaffakiyet temennî ederim.
Fesa”

Şakir Hazım’ın da ifade ettiği gibi Fesa [Evrensev] Bey, Türk Hava Kuvvetleri’nin bir numaralı pilot brövesine sahip kişidir. Bu mektubu yazdığı 1924’te Kuvâ-yı

[183] “Âsâr-ı Münteşire: Tayyâre Mecmûası”, **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 5 Temmuz 1924, 5; “Yeni Neşriyyât: Tayyâre Mecmûası”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 3 Temmuz 1924, 6; “Yeni Neşriyyât: Tayyâre Mecmûası”, **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 4 Temmuz 1924, 3; “Küçük Fakat Ma‘nîdâr Bir Mecmûa”, **İleri Gazetesi**, 4 Temmuz 1924, 1; “Mecmûacılık İlerliyor”, **Resimli Ay Mecmûası**, s. 6 (Temmuz 1340 / 1924): 48.

[184] “Tayyâre Mecmûası”, **İkdâm Gazetesi**, 8 Ağustos 1924, 4; “Tayyâre Mecmûası”, **İleri Gazetesi**, 6 Ağustos 1924, 4; “Yeni Neşriyyât: Tayyâre Mecmûası”, **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 6 Ağustos 1924, 3.

[185] “Mecmûamız Birinci Nüshadan İtibaren Takdîrlere Nail Olmaya Başladı”, **Tayyâre Mecmûası**, s.2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 32.

Havâîyye Müfettişliği'nin İzmir'de bulunan Askerî Tayyâre Mektebi'nde öğretmen olarak görev yapmakta olduğunu da özellikle belirtmek gerekir[186].

Tayyâre'nin ikinci döneminde Türk Tayyâre Cemiyeti yayın organı olması sebebiyle duyuru başlığı altında verilen bilgiler birinci döneme göre farklılıklar gösterir. Bu başlık altında ilk olarak Cemiyetin Türk Tayyâre Mektepleri Piyangosu[187] daha sonra ise Tayyâre Piyangosu'yla ilgili bilgiler yer almıştır. Keza piyango biletlerinin satıldığı noktalar, ikramiye miktarı ve kazanan bilet numaralarına ait cetveller düzenli olarak bu başlık altında duyurulmuştur[188]. Ayrıca Cemiyete yardımda bulunan kişileri gösterir levhalar da bu bölümde yer almıştır.

Bu dönem Paris'te makine mühendisliği okuyan bir gencin dergiye yazdığı mektup dışında okur mektubu yayınlanmamıştır[189]. Türk Tayyâre Cemiyeti'ne yardım için düzenlenen etkinlikler ve bu etkinliklere katılan kişiler, gazete ve diğer dergi sütunlarında Cemiyetin faaliyetlerini ve önemini anlatan yazarlar, aslında *Tayyâre*'nin okur kitlesi de olabilir. Mecmûanın bu dönem, on beş bin nüsha basıldığı düşünülürse, yurt genelinde geniş bir okur kitlesine sahip olduğu da söylenebilir. Bunun dışında *Tayyâre*, bu dönem yayınlarında daha çok kamuoyunun havacılığa ve Cemiyete verdiği desteği gösterir haberler üzerine yoğunlaşmıştır. Dolayısıyla bu konuya *"Millî Hava Seferberliği"* başlığı altında değinilecektir[190].

---

[186] Ayrıca Fesa Bey [Evrensev], bu tarihten dokuz yıl sonra yani 1933'te kurulan Devlet Hava Yolları İşletmesi ya da bugün bildiğimiz adıyla Türk Hava Yolları'nın da ilk genel müdürü olacaktır. "Havacılık tarihinde bir efsane: Fesa Evrensev", https://www.turkishairlines.com/tr-se/26-nisan-dunya-pilotlar-gunu/ [22.09.2019].

[187] Dergide bu piyango Türk Tayyâre Cemiyetleri Mektepleri ya da Sivil Tayyâre Mektepleri menfaatine düzenlenen piyango olarak iki şekilde ifade edilmiştir. "Tayyâre Cemiyeti Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası,** s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925: 4-5, "Tayyâre Piyangosu Bir Temmuz'da Çekiliyor!..", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 17.

[188] "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 25; "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**", s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 25; Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 25; "Tayyâre Piyangosu Satış Mahalleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Piyangosu Satış Mahalleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 11-17 (1 Kanûn-i Evvel 1341 / 1925): arka kapak; "Üçüncü Tertîb Tayyâre Piyangosu Keşidesinde Kazanan Numaralar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 13-19 (1 Kanûn-i Sânî 1926): 19-24; "Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Çekiliş Tarihleri ve İkramiye Tutarları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): 25; "Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): arka kapak; "Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Çekiliş Tarihleri ve İkramiye Tutarları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): arka kapak; "Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): 26; "Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası,** s. 20-26 (15 Nisan 1926): arka kapak.

[189] Abdülhamidzâde Ahmed Rahmi, "Mektûb", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 13.

[190] Bu konuyla ilgili bilgilere çalışmanın üçüncü bölümünde değinilmektedir. 3. Türk Tayyâre Mecmûası'nda Havacılık Haberleri; 3.1.4. Millî Hava Seferberliği, 63-70.

Duyuru başlığı altında aktardığımız bilgiler ışığında, ilk olarak okuyucu kitlesi ve dergi tirajı hakkında bir değerlendirme yapmak uygun olacaktır. Ne var ki elimizde 1924-1926 yılları arasında Türkiye nüfusu, okuryazar oranı ve o dönemki gazete ve dergi tirajlarına dair istatistiksel bir veri bulunmamaktadır. Bundan dolayı, bu konu hakkında, bazı yıllara ait verilerden hareketle, genel bir değerlendirme yapılmaya çalışılacaktır. Türkiye'nin 1923 yılı okuryazar oranı kimi kaynaklara göre % 6'dır[191]. Bu konuda daha sağlıklı bir veriye ancak 1927 yılında yapılan genel nüfus sayımından ulaşılabilmektedir. Bu sayımdan çıkan sonuca göre, Türkiye nüfusu 6.584.477 erkek ve 7.075.801 kadın olmak üzere toplamda 13.660.270'tir. Ayrıca bu nüfus sayımında ülkedeki okuryazar oranı da saptanmıştır. Bu tarihte okuryazar oranı erkeklerde % 12,99, kadınlarda ise % 3,67'dir. Okuryazar oranının toplam nüfusa oranı % 8.61'dir. Yine bu raporda kadın ve erkek nüfustan, öğrenim yaşının altında yani 7 yaş altı nüfus çıkarılarak bir hesaplama yapılmıştır. Bu hesaplamada erkeklerde % 17,42, kadınlarda ise % 4,63 olmak üzere genel nüfusa nispetle okuryazarlık oranının % 10,58 olduğu tespit edilmiştir[192]. Bu noktada kesin olmayan 1923 ile 1927 okuryazar oranlarının ortalaması %8,29 olmaktadır. Bu verilerin aktarılmasının sebebi mecmûanın içeriğiyle ilgilidir. *Tayyâre*'nin özellikle ilk iki sayısının anlatım düzeyinin genel okur kitlesinin anlayabileceği seviyenin üstünde olduğu söylenebilir. Bu durum derginin okuyucu kitlesinin özellikle okuryazar, hâlihazırda eğitimine devam eden ve konuya ilgi duyan kişilerden oluştuğu ihtimalini akla getirmektedir. Bir başka deyişle *Tayyâre*, halkın her kesimine ulaşmayı amaçlamış olsa da ilk iki sayısında bu okuryazar kitleye ulaşmış olduğu söylenebilir. Nitekim *Tayyâre*'nin ilk döneminde dergiyle temasa geçen okurların da bu profile uydukları dikkati çekmektedir. Zira dergi okurları arasında pilot olmak isteyen bir genç, bir doktor, yurtdışından yaşayan bir Türk, ordu mensupları bulunduğu görülmektedir.

Dergi okuruyla ilgili yapılacak bir önemli değerlendirmede geri bildirimler üzerinedir. Bir mecmûa için okurlardan gelen geri bildirim, büyük önem taşımaktadır. Zira bir mecmûanın varlığını sürdürebilmesi tirajıyla doğru orantılıdır.

[191] Yalçın Kaya, Bozkırdan Doğan Uygarlık: Köy Enstitüleri, c. 1 (İstanbul: Tiglat Matbaacılık, 2001), 59'dan aktaran Meral Taner Derman, Handan Asude Başal, "Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Türkiye'de İlköğretimde ve İlköğretime Öğretmen Yetiştirmede Niceliksel ve Niteliksel Gelişmeler", **Education Science**, c. 4, s. 1 (2009): 139-154.

[192] Türkiye İstatistik Unum Müdürlüğü, **28 Teşrinievvel 1927, Umum, Nüfus Tahriri Fasikül III, Usuller Kanun ve Talimatnameler Neticelerin Tahlili**, (Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1929), 22.

Bu noktada *Tayyâre* okurlarının mecmûada havacılıkla ilgili hikâyelere de yer verilmesine dair geri bildirimde bulunmaları oldukça önemlidir. Çünkü bu geri bildirim sayesinde mecmûa içeriğinin gözden geçirilmesi sağlanmıştır[193]. Dikkat edilirse meslekten gelen ordu mensubu kişiler için dergi içeriği gayet anlaşılır ya da pilot olmak istediği için havacılıkla ilgili her türlü bilgiye vakıf olmak isteyen, genç bir okur için sorun yoktur. Bu dönem Türkiye'de sivil havacılığın olmadığını, mesleğin icra edildiği yerin sadece ordu olduğunu hatırlatmak gerekir. Nitekim *Tayyâre*'nin çıkış amacı da dünyada büyük bir hızla gelişen havacılığı, halka tanıtarak hem askerî havacılığın gelişmesi için destek verilmesini hem de sivil havacılığın temellerinin atılmasını sağlamaktır. Dergiyi çıkaranların, havacılık hakkında bilgi ve deneyime sahip uzmanlar olması, halkı bu konuda doğru bilgilerin aktarılmasını sağlamıştır. Ancak bu durum, dergide ele alınan konuların anlatım düzeyiyle ilgili sürekli bir kontrolü de gerektirmektedir. Aksi takdirde, dergide yer alan makalelerin genel okuyucu kitlesinin anlayabileceği seviyenin üstünde olması gibi tehlikeli bir durum ortaya çıkabilir. Nitekim *Tayyâre* mecmûası incelendiğinde içeriğinde zaman zaman bu tehlikeye işaret eder, oldukça teknik makalelerin bulunduğu görülmektedir. Aslında bu durum, kitle iletişim araçları kuram ve yaklaşımlarından Bilgi Eksikliği Hipotezi'ne uymaktadır. Bu hipoteze göre, "medya tarafından aktarılan bilimsel içerikli ya da ön bilgi gerektiren konulara dair bilgiler iyi eğitim almış kişilerce daha kolay anlaşılmaktadır"[194]. Benzer bir biçimde *Tayyâre*, o sırada halkın geneli tarafından bilinmeyen, tayyâre gibi ön bilgi gerektiren, özel bir konuyu halkın her kesimine anlatmak ve önemini kavratmak isteğiyle yola çıkmıştır. Bundan dolayı, mecmûa okurundan aldığı geri bildirimlere dayanarak sayfalarında havacılıkla ilgili yaşanmış olaylara yer vermeye, halkın anlayacağı sade bir üslupla yazılar yayımlamaya başlamıştır.

Mecmûanın ikinci döneminde de okuyucu istekleri dikkate alınarak bir içerik oluşturulmaya çalışıldığı görülmektedir. Keza *Tayyâre*'de hatıratların yanı sıra aşamalı olarak öykü ve şiirler de yayımlanmıştır. Aslında havacılıkla ilgili teknik makalelerle birlikte edebi metinler, Türk Tayyâre Cemiyeti Merkez ve şubelerinin yaptıkları etkinlikler, havacılığın sportif alanda kullanımıyla ilgili yarışlar ve kıtalararası seyahatlere ait haberlerle bir denge sağlandığını görmekteyiz. Bu doğrultuda *Tayyâre*'nin yayım süresi içerisinde kendini sürekli yenileyerek toplumun

[193] "Her Halde Okuyunuz!..,**Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 23.
[194] Levent Yaylagül, **Kitle İletişim Kuramları** (Ankara: Dipnot Yayınları, 2006), 73-74.

farklı kesimleri tarafından okunabilecek zengin bir içeriğe kavuştuğunu söyleyebiliriz. Mecmûanın tirajı içinde öncelikle şunu söylemek gerekir. Alpay Kabacalı tarafından yapılan araştırmada 1924 yılında Türkiye'de toplamda 52 dergi yayını yapıldığının saptandığı belirtilmektedir[195]. Bir fikir vermesi açısından yine bu araştırmada belirtilen dönemin bazı önemli dergilerinin tirajını belirtmek gerekir. Örneğin, Hayat 6 bin, Anadolu 2 bin, Yeni Çiftçilik 5 bin adet basılmaktadır. Ayrıca bu tarihte yayımlanan bilimsel ya da mesleki dergilerin baskı sayısı ise yaklaşık 500'dür[196]. Bu veriler dikkate alındığında, birinci döneminde *Tayyâre* mecmûasının satış rakamının iyi olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanı sıra mecmûanın ikinci döneminde on beş bin adet basılmış olması halkın geniş bir kesimine ulaşabildiğini göstermesi bakımından önemlidir.

2.4. Kamuoyunda ve Basında Tayyâre ve Tayyârecilik Algısının Mecmûaya Yansıması

Tayyâre'nin yayım süresi içerisinde kamuoyunun ve basının tayyâre algısına dair bilgilere de ulaşılabilmektedir. İlk sayılarda mecmûa yazar kadrosunun bakış açısından, kamuoyunun tayyâre algısının tanımlandığı görülmektedir. Örneğin, "Tayyâre Mecmûası ve Tayyârecilik" başlıklı makalede "Tayyârenin telaffuzunda hata ettiğimiz gibi uçanları fevka'lbeşer [insanüstü] telakkî eder ve iyi saatte olsunlar da deriz"[197] ya da devr-i âlem seyahatinin anlatıldığı bir haberde "henüz tayyâreyi görüp tanımayan memleketimizde, bu seyahatlerin icrâsı cidden pek fâide-bahştır"[198] gibi dikkat çekici tanımlamalara rastlanır. Bunun yanı sıra *Tayyâre*'de o dönem emekli bazı yüksek rütbeli subayların gözünde tayyârenin ilk başlarda ne ifade ettiği de aktarılmıştır. Mahmut Şevket Paşa'nın tayyârenin önemini kavrayıp, hava kuvvetlerinin temelini atmak üzere çalışmalar yaptığı 1910'lu yıllarda, yüksek rütbeli subayların dahi tayyâreyi vakit geçirilmeye değmeyecek bir oyuncak olarak değerlendirdikleri vurgulanmıştır[199]. Mecmûa yazarlarına göre Türk insanının

[195] Alpay Kabacalı, **Başlangıcından Günümüze, Türkiye'de Matbaa Basım ve Yayın** (İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2000), 162-163.
[196] **age**, 162-163.
[197] Çetin Tufan. "Tayyâre Mecmûası…", 4.
[198] "Pelletier d'Oisy'nın Tayyâre ile Devr-i Âlem Seyahati", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 9.
[199] Şakir Hazım, "Müstakil Harb, Fen Harbî Olacakdır", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 3-4.

tayyâreyi görüp tanımayan, tayyâre yerine teyyâre diyen ve tayyârecilerin insanüstü varlıklar olduğunu düşünenler olarak tanımlanmış olması dikkat çekicidir.

Tayyâre mecmûasının yayınlandığı dönemde gazetelerde yer alan tayyâre ve tayyârecilik ile ilgili olumlu veya olumsuz haberlerin mecmûada konu edildiği görülmektedir. Özellikle basındaki tayyârecilikle ilgili olumsuz haberlere veya tartışmalara müdahil olan mecmûa, adeta savunma niteliğindeki makalelerle cevap vermiştir. Dönem basınının tayyâre ve tayyâreciliğe bakışını ve ortaya çıkan tartışmaları anlayabilmek için bir arka plan vermek özellikle yerinde olacaktır. Daha önce de ifade edildiği gibi Türk Hava Kuvvetleri'nin temeli 1909'lara kadar gitmektedir. Ancak bu gücün Türk Silahlı Kuvvetleri yapısı içerisinde ayrı bir komutanlık kimliğine kavuşması, 23 Ocak 1944'te mümkün olacaktır[200]. 1922 yılında kurulan Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği, emrinde tüm Kara ve Deniz Kuvvetleri'nden tayyâreci personelini barındırmaktadır[201]. 1924 yılında ise Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin durumu şöyledir: "bağımsız tümen yetkisine sahip, harekât ve eğitim bakımından Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti ve ikmal bakımından da Müdâfaa-i Milliyye Vekâleti'ne bağlıdır. Karargâhı ise İzmir Kordon'dadır"[202]. Dolayısıyla ordu bünyesinde tayyâreciliğin, kara ve deniz kuvvetleri gibi ayrı bir kuvvet olmamasından dolayı *Tayyâre* mecmûası yayınlarında bunun ayrı bir kuvvet olması gerektiğini savunmuştur. Dönemin gazetelerinde de bu durum sıkça tartışılmıştır. Basında yer alan bu tartışmalara ilk olarak Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Muzaffer Bey tarafından kaleme alınan "Hava ve Deniz Münakaşası Münasebetiyle"[203] başlıklı makaleyle *Tayyâre* mecmûasında cevap verilmiştir. Bu makalede *Tevhîd-i Efkâr* gazetesinde hava ve deniz kuvvetlerinin orduda ne derece önemli olduğuna dair yer alan tartışmalar konu edilmiştir. Bu bilgiden hareketle adı geçen gazete incelendiğinde, 10 Mart'tan, 24 Haziran 1924'e kadar devam eden ve üslûbu giderek sertleşen bir dizi yazıyla karşılaşılmıştır[204]. Burada özellikle

[200] Hava Kuvvetleri Komutanlığı, "Tarihçe", https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79 [13.12.2019].
[201] Donanma Komutanlığı, "Türk Deniz Havacılığı İlk Olarak Ne Zaman Başlamıştır, Günümüze Kadar Gelişimi Nasıl Olmuştur?, https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/371/34_turk_deniz_havaciligi.pdf [12.01.2020].
[202] Tanman, **Türk Havacılık Tarihi (1918-1923)**, 180.
[203] Muzaffer [Ergüder], "Havâ ve Deniz…", **Tayyâre Mecmûası**, 2-4.
[204] **age**, 2-3; "Kuvâ-yı Havâîyye mi? Kuvâ-yı Bahriyye mi? Münâkaşası", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 16; Şakir Hazım, "Mübâhase-i Fennîyye, Tayyârelerin İnkişâf-ı Müstakbeli", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 10 Mart 1924, 3; M. Nimet, "Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre mi, Zırhlı mı?", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 29 Mart 1924, 4; Şakir Hazım, "Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre mi, Zırhlı mı?", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 7 Nisan 1924, 4; Bahrî, "Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre mi, Zırhlı mı?",

Tayyâre'nin sahibi Şakir Hazım'ın, bu gazetede tayyârelerin önemini anlatan makalesinin yayınlanmasından sonra tartışmaların başladığını belirtmek gerekir. Bu tartışmalarda, deniz kuvvetinin önemini savunanlar için tayyâreler, kara ve deniz kuvvetleri içerisinde ancak bir yardımcı kuvvettir ve hiçbir zaman başlı başına iş görecek bir silah da olamayacaktır. Tayyâreyi savunanlar içinse ordu bünyesinde tayyâre ve dolayısıyla tayyârecilik, kara ve deniz gibi ayrı bir kuvvet olacak kadar önemlidir. *Tevhîd-i Efkâr* gazetesinde yer alan bu tartışmalar ve konuya yaklaşım tayyârenin ordu içindeki konumunun bazı kesimlerce nasıl algılandığını göstermesi bakımından önemlidir. Bu münakaşalardan çıkan bir diğer bilgi de Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği mensuplarının tıpkı *Tayyâre* mecmûasında olduğu gibi burada da Şakir Hazım'ın yanında yer almalarıdır. Zira onlarda bir süre sonra tartışmaya tayyârenin önemli bir güç olduğunu belirten makaleleriyle dâhil olmuştur.

Tayyâre'de yer alan savunma niteliğindeki makaleler *Tevhîd-i Efkâr* gazetesinin Türk havacılığıyla ilgili olumsuz haberler yapmaya devam ettiğini göstermektedir[205]. Örneğin, "Garb Böyle mi Taklit Ediliyor?"[206] başlıklı haberde tayyâre ile dünya seyahatine çıkmış ve o günlerde İstanbul'da bulunan Amerikalı pilotlar[207] örneğinden hareketle "Garbı böyle mi taklit ediyoruz? Garba böyle mi teveccüh edeceğiz. Pek seri işler görmek ve inkılâplar yapmakla iftihar eden bizler, aylardan beri hala şu tayyârecilik işlerine bir çeki düzen veremedik"[208] denilerek hükümetin, havacılıkla ilgili politikaları eleştirilmiştir. Gazete bu haberde bir tayyâre fotoğrafı altına "Onlar tayyârecilikte saatte 300 km süratle uçuyorlar" ve bir kaplumbağa fotoğrafı altına da "Biz de işte bir asırda 3 km yürüyen kaplumbağa batâ'eti [yavaşlığı] ile yürüyoruz"[209] notunu düşerek Türk havacılığı hakkındaki düşüncesini ortaya koymuştur. Yine *Tevhîd-i Efkâr* gazetesi o günlerde bir askeri tayyârenin düşmesi sonucu şehit olan iki tayyâreciyle ilgili "Garba benzemek istediğimizi her gün

---

Tevhîd-i Efkâr Gazetesi, 8 Mayıs 1924, 4; Hasan İskender, "Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre Mektebi Müdürü'nün Bir Tavzîhi", **Tevhîd-i Efkâr**, 8 Mayıs 1924, 4; Bahrî, "Zırhlı mı, Tayyâre mi?", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 19 Mayıs 1924, 4; Bahrî, "Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre Mektebi Müdürü Beyin Tavzihine Cevap", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 19 Mayıs 1924, 4; Bahrî, "Kuvâ-yı Bahriyye mi, Kuvâ-yı Havâîyye mi?", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 24 Haziran 1924, 4.

[205]Sâdık Ali, Tayyâre, Bugünün Bile En Mükemmel ve Hakim Bir Silahıdır!.., **Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 24-27.

[206] "Garb Böyle mi Taklit Ediliyor? Onlar Tayyâre İle Dünya'yı Dolaşıyorlar! Biz Daha (Ankara)'ya Bile Gidemiyoruz!", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 12 Temmuz 1924, 1.

[207]"Tayyârelerle Devr-i Âlem, Devr-i Âlem Seyahatine Çıkan Amerikan Tayyârecileri Geldiler", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 11 Temmuz 1924, 1

[208]"Garb Böyle mi…", 1.

[209]**age**, 1.

söyleyip duruyoruz. Garb da bu tayyâre kurbânlarına karşı ne kadar büyük bir alâka ve muhabbet gösterildiğini görmüyor muyuz?" eleştirisi yapılmıştır[210]. Ayrıca gazete, bu haberinin devamında Anadolu Ajansı'nı bu önemli haberi duyurmamasından dolayı eleştirmiş ve tayyâre kazası hakkında tahkikat yapılarak, sonucun kamuoyuna duyurulmasını talep etmiştir. *Tevhîd-i Efkâr*'ın talepte bulunduğu makam, Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti veyahut Müdâfaa-i Milliyye Vekâleti olmalıdır. Çünkü bu dönem daha önce belirttiğimiz gibi yalnız askerî tayyârecilik ve bununda bir askerî müfettişliği vardır. Bu müfettişlikte, Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti ve Müdâfaa-i Milliyye Vekâleti'ne bağlıdır[211]. Bunun yanı sıra gerek bu haberde gerekse daha önce aktardığımız "Bir asırda üç kilometre yürüyen kaplumbağa" haberinde olduğu gibi garba benzemeye atıf yapılarak, aslında hükümetin dolayısıyla yeni rejimin, sonrasında ordu ve A.A'nın eleştirildiği dikkati çekmektedir.

Tayyâre, Son Telgraf gazetesi başyazarı Suphi Nuri Bey'in[212] tayyâre alımlarında bazı suiistimaller olduğuna dair başmakalesine de cevap verme zorunluluğu hissetmiştir. Suphi Nuri Bey, "Seylâb" isimli yazısında Müdâfaa-i Milliyye Vekâleti'ne bağlı olarak yapılan tayyâre satın alımlarında, birtakım komisyoncuların faydası gözetilerek, millî savunmanın tehlikeye atılmış olduğunu iddia etmiştir[213]. Bu ağır ithamlar karşısında *Tayyâre*'de, ayrıntılı bir şekilde ordunun yapmış olduğu satın almalar anlatılarak aslında ortada gazete haberinin ileri sürdüğü gibi bir suiistimal olmadığı, ortaya konulmaya çalışılmıştır[214].

Tayyâre'de, *Vakit* gazetesinin "Tayyâreciliğimizde Evvelâ Yapılması Lâzım Şey"[215] isimli haberi de konu edilmiştir. Bu haberde tayyâre karargâhında rasadât istasyonları bulunmadığı ifade edilerek bir eleştiri yapılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nde orduda ilk defa rasadât istasyonları 1915 yılında kurulmuştur. Zira I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanlar, ülke sınırları içerisinde

[210] "Meçhûl Kahramânlar! İki Tayyârecimiz Şehid Oldu", **Tevhîd-i Efkâr gazetesi**, 23 Haziran 1924, 4; 23 Haziran 1924, 4; Çetin Tufan, "Ma'lûm Kahramânlar, Meçhûl Kundakçılar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 36-37.
[211] Tanman, **age**, 179.
[212] Suphi Nuri [İleri] (1887-1945); gazeteci, hukuk profesörü ve yazar ve aynı zamanda Celâl Nuri [İleri]'nin kardeşidir. Rasih Nuri İleri, "Suphi Nuri İleri", **Tarih ve Toplum Dergisi**, s. 22 (1985): 12.
[213] Subhi Nuri [İleri], "Seylâb", **Son Telgraf Gazetesi**, 9 Ağustos 1924, 1.
[214] Tayyâre, "Son Telgraf Yanlış Öğrenmiştir", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 50.
[215] "Tayyâreciliğimizde Evvelâ Yapılması Lâzım Şey", **Vakit Gazetesi**, 14 Ağustos 1924, 2.

bazı noktalara Âlaimi Cevviyye Şubesi'ne bağlı rasat merkezleri kurmuştur[216]. Savaş bittikten sonra ise bu şube lağvedilmiştir[217]. 1922 yılı sonlarında aynı zamanda *Tayyâre* yazarlarından Dz. Tayyâreci Zâbiti Sâdık Ali, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliğine başvurarak hava gözlem bölümünde çalışmayı talep etmiştir. Nitekim Sâdık Ali 1923 yılı başlarında Müfettişliğe bağlı Rasadât-ı Havâîyye [Meteoroloji] Müdürü görevine getirilmiştir[218]. Bu bilgiden de anlaşılacağı üzere gazete haberinde eleştiri getirilen, rasadât istasyonlarının yokluğu gibi bir durum söz konusu değildir.

Tayyâre'de konu edilmiş, olumsuz havacılık haberleri yayınlayan gazeteler incelendiğinde *Vakit* dışında *Tevhîd-i Efkâr* ve *Son Telgraf* gazetelerinin hükümete eleştiriler yönelten dönemin muhalif gazeteleri arasında oldukları görülmektedir[219]. Bu gazetelerin aktarmış olduğumuz havacılık haberleri incelendiğinde aslında havacılık üzerinden, ordu ve hükümetin eleştirildiği dikkati çekmektedir. Örneğin, *Tevhîd-i Efkâr* daha önce değinildiği gibi *Tayyâre* mecmûasının her ilin bir tayyâre alması haberini birinci sayfasından duyurmuş ve desteklemiştir. Ancak aynı gazetenin bir tayyârenin düşmesinde veyahut Türk tayyâreciliğini Batı tayyâreciliği ile karşılaştırırken ordu ve hükümeti eleştirdiğini görmekteyiz.

Halka haber ve bilgi verme görevini üstlenmiş basının, kamuoyu üzerinde büyük bir etkisi vardır. Bunun yanı sıra özellikle tayyâre gibi askerî ve ekonomik alanda yeni bir güç haline gelen bir hava aracı hakkında kamuoyunun zihninde, ilk düşüncelerin oluşmasında basın önemli bir araçtır. Bu nedenle *Tayyâre'*de kamuoyunun tayyâre ve tayyârecilik algısını olumsuz etkileyebileceği düşünülerek, diğer basın organlarında çıkan olumsuz haberlere, cevap veren makaleler kaleme alınarak, mücadele edildiği görülmektedir. Derginin ilk döneminde vatan savunması, ekonomi ve ticaret alanında tayyâreciliğin önemini halka anlatmaya çalışmasının yanı sıra askerî havacılığın

[216] Keyüsk, **Türk Havacılık 1914 – 1916…**, 58-59.
[217] Avni Okar, **Türkiye'de Tayyârecilik**, 3. bs. (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları 2018), 14.
[218] **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 69.
[219] Burada biraz Takrir-i Sükûn Kanunu'ndan bahsetmemiz yerinde olacaktır. Bu kanunun birinci maddesi uyarınca ilk aşamada 6 Mart 1925 akşamı Anadolu'da iki, İstanbul'da üç gazete ve ayrıca üç mecmûa kapatılmıştır. *Tevhîd-i Efkâr* ve *Son Telgraf*'ta kapatılan gazeteler arasındadır. Ayrıca Trabzon'da İstikbâl, Adana'da Sayha, İstanbul'da İstiklâl gazeteleri ve Aydınlık, Orak Çekiç ve Sebîlürreşat mecmûaları da kapatılmıştır. Daha sonra alınan bir kararla, yaptıkları haberlerle halkı adı geçen ayaklanmaya teşvik ettikleri savıyla, bazı gazeteciler de tutuklanmışlardır. Tutuklanan gazeteciler arasında *Tevhîd-i Efkâr* gazetesi sahibi Velid Ebuzziya ve *Son Telgraf* başyazarı Suphi Nuri'de bulunmaktadır. Bunun yanı sıra ilerleyen süreçte başka muhalif süreli yayınların kapatıldığını da vurgulamak gerekir. Cemal Güven, **Anayasalar Kanunlar ve TBMM Kararları (1876-2016)**, (Konya: Eğitim Yayınları, 2016), 173; "Takrîr-i Sükûn" Kânûnu'nun Tatbikatı, Beş Gazete ve Üç Mecmûa Seddedildi", **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Mart 1925, 1-2; Mete Tunçay, **Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek-Parti Yönetimi'nin Kurulması (1923-1931)**, (İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1999), 148-149.

desteklenmesi ve bir tayyâre cemiyeti kurulması için kamuoyu oluşturmaya çalıştığı düşünülürse, bu mücadele daha büyük bir anlam kazanır. Bunun yanı sıra mecmûanın ikinci döneminde, kamuoyunun ve basının tayyâre ve tayyârecilik algısına dair haberlerin birinci dönemine göre farklılıklar gösterdiğini ifade etmek gerekir. Dolayısıyla bu konuya çalışmanın "*Tayyâre Mecmûası'nda Havacılık Haberleri*" başlığı altında değinilecektir[220].

[220] Bu konuyla ilgili bilgilere çalışmanın üçüncü bölümünde değinilmektedir. 3. Türk Tayyâre Mecmûası'nda Havacılık Haberleri; 3.1.4. Millî Hava Seferberliği, 63-70.

3. TAYYÂRE MECMÛASI'NDA HAVACILIK HABERLERİ

3.1. Türkiye'den Havacılık Haberleri

Tayyâre mecmûası yayım süresi içerisinde Türkiye'de havacılık alanında meydana gelen gelişmelere de sütunlarında yer vermiştir. Bu bağlamda mecmûada Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği tarafından düzenlenen hava seyahatleri ve tayyâre kazaları, Türk havacılık tarihinin önemli simaları, Türkiye'de iç ve dış hat uçuş imtiyazı almak isteyen yabancı hava yolu şirketlerine dair haberlerin yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte yaşanan harpler üzerinden havacılığın önemini anlatmanın yanı sıra havacılık sektörünün ekonomik anlamda gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşmanın yolu olduğuna işaret eden makaleler dikkati çekmektedir.

Burada *Tayyâre*'nin yayım süresi içerisinde havacılık terminolojisinde bir değişim olduğunu belirtmek gerekir. Zira mecmûanın özellikle ikinci dönemi yayınlarında yavaş yavaş tayyâreci yerine, pilot, tayyârecilik yerine havacılık kelimelerinin kullanılmaya başladığını görmekteyiz.

3.1.1. Kuvâ-yı Havâîyye Seyahatleri

Türkiye'de havacılıkla ilgili faaliyetlerde öne çıkan bir konu Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği tarafından düzenlenen hava seyahatleridir. Bu bağlamda Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin düzenlediği ilk uçuş Anadolu Seyahati olmuştur[221]. Bu seyahate tayyâreci Vecihi, Hasan Basri ve İhya Beyler ile I. Dünya Savaşı'nda ve İstiklal Savaşı'nda Türk ve Yunan ordularında bombacı unvanıyla bilinen rasıt Basri ve Tevfik Beylerin yanı sıra Makine Fen Memuru Eşref Bey katılmıştır[222]. Seyahat güzergâhı, İzmir – İstanbul –Eskişehir – Ankara – Afyonkarahisar – İzmir olarak belirlenmiştir. 5 Ağustos 1924 tarihinde İzmir Tayyâre İstasyonu'ndan havalanan -üç kara tayyâresinden oluşan- filo yakıt ikmali için Bandırma'ya uğramış, oradan aynı

[221] "Bir Tayyâre Filosu Bugünlerde İstanbul ve Anadolu'da Seyahate Çıkıyorlar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 35; "Harb Tayyâreciliğinin Şayan-ı Takdîr Bir Teşebbüsü, Dün İzmir'den İstanbul'a Üç Tayyâremiz Geldi", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 6 Ağustos 1924, 1-2; "Tayyâre Filomuz Dün Şehrimize Geldi", **Cumhuriyet Gazetesi**, 6 Ağustos 1924, 1-2; "Üç Tayyâreden Mürekkeb Bir Havâî Filomuz", **İleri Gazetesi**, 6 Ağustos 1924, 1; "Tayyâreler Geldi", **İkdâm Gazetesi**, 6 Ağustos 1924, 1.

[222] "Tayyâre Filomuzun Anadolu Seyahati", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 52-53.

gün hareketle İstanbul'a gitmiştir. Tayyârelerden İstanbul halkı üzerine "Askerî Kuvâ-yı Havâîyye'den Selâmlar Getirdik", "Tertîb edilen seyahat-i havâîyyeler tafsîlâtını *Tayyâre* mecmûasında okuyunuz" ibarelerini içeren Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği armalı kâğıtlar saçılmıştır[223]. Bu tanıtım kâğıtları *Tayyâre* mecmûası ve Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği arasındaki bağı ve dayanışmayı açık bir biçimde göstermeleri bakımından oldukça önemlidir[224]. Bununla birlikte daha önce bahsedildiği gibi tayyâre filosunun İstanbul'a vardığı günün akşamı başlayan yoğun yağmur yağışı şehir genelinde sel baskınlarına sebep olduğu gibi Ayastefanos'ta bulunan Franco-Roumaine Havayolu Şirketi'ne ait hangarın da çökmesine sebep olmuştur. Dolayısıyla o sırada hangarda bulunan Türk askeri tayyâreleri ağır hasara uğramıştır[225]. Bu durum doğal olarak filonun seyahat programının aksamasına neden olmuştur. Hasar gören tayyârelerin tamir edilmesinin ardından nihayet 24 Ağustos 1924'te filo, programına devam etmek üzere İstanbul'dan ayrılmıştır. Seyahat programına uygun olarak sırasıyla Eskişehir, Ankara ve Afyonkarahisar'a giden filo oradan İzmir'e geri dönmüştür[226].

Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği tarafından 1925 yılında bir seyahat daha düzenlenmiştir. Beş deniz tayyâresinden oluşan bir filo İzmir-Çanakkale-İstanbul-Zonguldak-Amasra-Sinop-Samsun'u kapsayan bir hava seyahati gerçekleştirmiştir. Bu filo, Karadeniz sahili boyunca belirlenen şehirlere uğrayarak yaklaşık bin beş yüz kilometre katetmiştir. Yalnız, seyahat sırasında Dikili açıklarında bu tayyârelerden biri kaza geçirmiştir. Denize düşen iki Türk tayyârecisi o sırada Midilli Adası'yla Dikili arasındaki boğazdan geçmekte bulunan bir Yunan yelkenlisi mürettebatı tarafından kurtarılmıştır[227]. Diğer dört tayyâre ise Çanakkale'ye ve oradan da İstanbul'a gitmiştir.

Askerî Deniz Tayyâre Filosu, İstanbul'da bulunduğu müddetçe çok sayıda uçuş gerçekleştirmiştir. Ayrıca Bahriye Kuvvetleri'nin manevralarına da katılmıştır. Filo

---

[223] Bu seyahatte 471-472-474 numaraları çift satıhlı Caudron tipi tayyâreler kullanılmıştır. Her tayyârede pilot yanında rasıtta bulunmaktadır. "Harb TayyârecilığininŞayan-ı…", 1-2.

[224] İstanbul'da Ayastefanos tayyâre istasyonuna inen tayyâreciler, şehirde kaldıkları süre içerisinde Şehremaneti tarafından Ayastefanos sahilinde bulunan Kupa Oteli'nde misafir edilmiştir. **age**, 1-2.

[225] "Dün Akşamki Bora Tayyâre Hangarlarında ve Florya Hamamlarında Hasarat", **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Ağustos 1924, 1.

[226] "İstanbul Misafiri Tayyârelerimiz Bugün Gidiyorlar", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 24 Ağustos 1924, 1; "Tayyâre Filomuz Dün Eskişehir'e Uçdu", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 25 Ağustos 1924, 1.

[227] "Bir Deniz Tayyâre Filomuzun Seyahati", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 14-15; "Bir Tayyârenin Zıyâ'", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 14-15.

daha sonra İstanbul'dan Zonguldak-Amasra-Sinop-Samsun'a gitmiş oradan tekrar İzmir'e dönerek hava seyahatini başarıyla tamamlamıştır[228].

Tayyâre mecmûasına göre bu hava seyahatleri çok önemlidir. Çünkü halk tayyâreyi görmemiştir ve bilmemektedir[229]. Ancak bu seyahatlerle görecek ve önemini kavrayarak hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için yardım edecektir[230].

3.1.2. Tayyâre Kazaları

Tayyâre mecmûasında Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'ne ait tayyârelerin yapmış olduğu kazalar da yer almıştır. Maddi ve manevi kayıplarla sonuçlanan bu tayyâre kazalarının, olabildiğince tarafsız bir habercilik anlayışıyla aktarılmaya çalışıldığı görülmektedir. Örneğin, 19 Haziran 1924 sabahı Havilland keşif tayyâresi'yle uçuş yapan pilot Sabri ile makinist yamağı Muğlalı nefer İbrahim'in şehit olmasıyla sonuçlanan uçak kazası raporu aynen aktarılmış, kazanın pilotaj hatası olduğu belirtmiştir[231]. Bunun yanı sıra kamuoyunun kazalardan etkilenmemesi ve tayyârenin tehlikeli olmadığını göstermek adına diğer ulaşım araçları tarafından meydana gelmiş kaza haberlerine de yer verilmiştir. Örneğin "Riga Ekspres Treni bugün yoldan çıkmıştır. Yolculardan on altı kişi telef, otuz kişi kaybolmuştur" şeklinde haberlere rastlanılmaktadır[232]. Bu tür haberlerde tayyâre dışındaki ulaşım araçlarının yaptığı kazaların, tayyâre kazalarıyla kıyas kabul etmeyecek kadar çok olduğu gösterilerek, bir anlamda tayyârelerin güvenli olduğu algısı verilmeye çalışılmıştır.

3.1.3. Türk Havacılık Tarihinin Önemli Simaları

Tayyâre'nin yayım süresi içerisinde Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip kişi ve olaylardan da bahsedilmiştir. Bu konuyla alakalı olarak Bebekli Âtıf Bey, tayyâreye binen ilk Türk kadını Belkıs Şevket Hanım, ilk Türk tayyâresini yapan Vecihi Bey ve Erzurumlu Nafiz Beyle ilgili makaleler bulunmaktadır.

---

[228] "Askerî Deniz Tayyâre Filomuzun Seyahati", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 20-21.
[229] "Fransız Tayyârecileri Uzun Uçuşlara Hazırlanıyorlar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 9.
[230] "Bir Tayyâre Filosu…", 35; "Tayyâre Filomuzun Anadolu…", 52-53.
[231] "Türk Tayyâreciliğinin Yeni…", 19.
[232] "Müdâfaa-yı Havâîyyemizin Esâsı Kuruldu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 7-8; "Vakâyi' Terakkiyât-ı Havâîyye: Şimendifer Kazâları Beşeriyet İçin Tayyâre Faâliyyetlerinden Daha Pahalıya Mâl Oluyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 14.

3.1.3.1. Bebekli Âtıf Bey

Tayyâre mecmûasında yer alan "Âtıf Bey, Seksen Sene Evvel Uçmuş İlk Türk Tayyârecisi" başlıklı makalede Türk havacılık tarihinde Bebekli Âtıf Bey ilk tayyâreyi icat eden ve uçan kişi olarak gösterilmektedir. Makalede, önce Dünya'nın farklı yerlerinde birbirinden habersiz insanların 1871'de yaptıkları üç tayyâre ve sonrasında havacılıkla ilgili çalışmaların hız kazandığı anlatıldıktan sonra Âtıf Bey'in ilk Türk tayyârecisi olduğu vurgulanmaktadır. Osmanlı Devleti'nde Avrupa'dan daha önce Sultan Abdülaziz'in tahta çıktığı 1861 senesinde, doğma büyüme Bebek'li olan Âtıf Bey isminde meraklı bir zat, bir tayyâre icat etmiştir. Âtıf Bey'in yaptığı bu tayyârenin, bazı aksamı adeta mukavva inceliğinde gürgen ağacından, bazı parçaları ise ince sacdan yapılmıştır. Ayrıca tayyârenin kanatları ve kuyruğu yanında el ve ayakla döndürülebilecek birkaç tekerleği de vardır[233]. Âtıf Bey bir gün Bebek halkına ertesi gün uçacağını ilan eder. Uçuş günü, o tarihte, Bebek'te bulunan Protestan Mektebi'nin bahçesindeki setin üzerine çıkan Âtıf Bey kollarını kanatlara, ayaklarını da kuyruğa geçirerek tayyâresinin tekerleklerini döndürmeye başlar. Ardından kendisini set üzerinden salıverir. Her ne kadar yükselemese de yatay bir halde on metre kadar ilerleyebilmiş ve sonrasında düşmüştür. Biçare Âtıf Bey'in bu düşüşten kolu ve ayakları incinmiştir. Böyle ansızın meydana gelen olaylarda o kişinin haline acımaktan ziyade, genelde gülenler çok olur ya, işte Âtıf Bey'i izleyenler de bu düşüşe kahkahalarla gülmüş, onu düştüğü yerden kaldırmak, akıllarına bile gelmemiştir. Neyse ki bu durum uzun sürmemiş Protestan Mektebi'nden beş muallim, Âtıf Bey'i düştüğü yerden kaldırmıştır.

Makalede Âtıf Bey Avrupa'da yaşamış ve orada bu fikrini uygulamaya koymuş olsaydı, kendisini maddi manevi yardım edecek pek çok kişinin olacağı, lâkin onun bu ilk uçuş denemesinin akılsızlık ve delilik olarak eleştirildiğine değinilmiştir. Mecmûada yer alan Âtıf Bey'i anlatan bu makalenin yazarı ve kaynağı belli değildir. Olasıdır ki halk arasında anlatılan bir olaydan yola çıkılmıştır. Dolayısıyla *Tayyâre* yönetimi, Âtıf Bey'in bu uçuşu ile ilgili daha ayrıntılı bilgiye sahip kişi ya da kişileri aramakta ve ayrıca varsa bu kişinin bir fotoğrafını da iade edilmek üzere dergiye

[233] "Âtıf Bey, Seksen Sene Evvel Uçmuş İlk Türk Tayyârecisi", **Tayyâre Mecmûası**, 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 5.

gönderilmesini okuyucularından rica etmiştir[234]. Bu konuda okuyuculardan geri bildirim alınmamış olacak ki Bebekli Âtıf Bey'e bir daha değinilmemiştir. Ancak mecmûada Türk havacılık tarihi açısından başka ilkler yer almaya devam etmiştir.

3.1.3.2. Belkıs Şevket Hanım

Mecmûa'da ilk defa tayyâreye binen Türk kadını olma unvanını taşıyan Belkıs Şevket Hanım'da konu edilmiştir[235]. Osmanlı Devleti'nde askerî havacılığın temellerinin atıldığı ilk yıllarda maddi imkânsızlıklar sebebiyle tayyâre satın almakta zorluklar yaşanmıştır. Daha önce giriş bölümünde de değinildiği üzere Trablusgarp Savaşı devam ederken *Sabah* gazetesinde yayınlanan bir haber sonrasında Donanma Cemiyeti tayyâre satın alınabilmesi için bağış kampanyasına başlamıştır.

Müdâfaa-i Hukûk-ı Nisvân Cemiyeti de [Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti] bu bağış kampanyasında yer almıştır. Bu Cemiyetin yayın organı olan *Kadınlar Dünyası* mecmûası da yayınlarıyla kampanyaya destek olmuştur. *Kadınlar Dünyası* yönetimi mecmûada yayınlanan "Cesâret-i Medeniyye" başlıklı makalede kadınlara şöyle seslenir: "ilk tayyâreye binen bir İslam kadını medeni cesaret göstermiş olacaktır. Aynı zamanda bu davranışıyla hem kendisini hem de Osmanlı kadınını şereflendirecektir"[236]. Nitekim bu yazının ardından Müdâfaa-i Hukûk-ı Nisvân Cemiyeti üyesi ve *Kadınlar Dünyası* yazarı Belkıs Şevket Hanım bu uçuşu yapmak istediğini Cemiyete bildirmiştir. Belkıs hanımın bu isteği Cemiyet aracılığıyla Ayastefanos Tayyâre Mektebi müdürü Mümtaz [Kurmay] Bnb. Veli Bey'e hem yazılı hem de sözlü olarak iletilmiştir. Sonrasında okul müdürünün yönlendirmesiyle I. Kolordu Kumandanı Vekili Ahmet Cemal Bey'e[237] de müracaat edilerek uçuş için gerekli izin alınmıştır[238].

Belkıs Şevket Hanım, 1 Aralık 1913 [18 Teşrîn-i Sânî 1329] tarihinde, Cemiyet üyeleriyle birlikte gittiği Ayastefanos Tayyâre Mektebi'nde, müdür Mümtaz Bnb. Veli Bey ve tayyâreci zabitler tarafından karşılanmıştır. Kısa bir dinlenme ve sohbet

---

[234] **age**, 5.

[235] "Tayyârecilik ve Kadınlarımız: Tarihte İlk Uçan Türk Kadını (Belkıs Şevket) Hanımdır", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 12.

[236] Kadınlar Dünyası, "Cesâret-i Medeniyye", **Kadınlar Dünyası**, s. 17 (9 Teşrîn-i Sânî 1329 / 22 Kasım 1913): 2.

[237] 1872-1922 yılları arasında yaşamış olan Cemal Paşa; İttihat ve Terakki Cemiyeti liderlerindendir. M. Şükrü Hanioğlu, "Cemal Paşa", **İslâm Ansiklopedisi**, c. 7 (İstanbul: TDV Yayınları, 1993): 531-532.

[238] Kadınlar Dünyası, "Belkıs Şevket Hanım'ın Tayerânı", **Kadınlar Dünyası**, s. 18 (16 Teşrîn-i Sânî 1329 / 29 Kasım 1913): 2.

sonrasında Belkıs Hanım tayyâreci Fethi Bey'in kullandığı Osmanlı isimli tayyâreyle tarihi uçuşunu gerçekleştirmiştir. Makriköy [Bakırköy] – Beyoğlu – Pangaltı – Hürriyet-i Ebediyye Tepesi – Boğaziçi – Üsküdar üzerinde uçularak Ayastefanos'a geri dönülmüştür. Belkıs Şevket Hanım, 15 dakika süren bu uçuş sırasında üyesi olduğu Cemiyetin kırmızı beyaz kurdelelere sarılı kartlarını yol güzergâhı üzerinde İstanbul halkı üzerine atmıştır. Bu kâğıtlar üzerinde şunlar yazmaktadır[239]:

> "Osmanlı Müdâfaa-i Hukûk-ı Nisvân Cem'iyyeti a'zâsından ve Kadınlar Dünyası muharrirlerinden Belkıs Şevket, Osmanlı ve İslâm kadınlığı nâmına havâda tayerân ederken: Kadınlar Dünyası ismiyle muhterem ordumuza bir tayyâre ihdâsını bilâ tefrîk-i cins ve mezhep Osmanlı kadınlığından bekler".

Aslında Belkıs Hanım tayyâreye binerek bir ilki gerçekleştirmenin dışında halkın desteğini de almaya çalışmıştır. Bu uçuş, izleyenler tarafından sevinç gösterileriyle karşılanmış ve basının ilgisini çekmiş olsa da toplanan bağışlar bir tayyâre alınabilmesi için gereken miktara ulaşamamıştır. Fakat bu olay sayesinde *Tayyâre*'de ifade edildiği gibi "mazi tayyâreye binen ilk Türk kadını Belkıs Şevket'i ebediyen" hatırlayacaktır. Ancak mecmûada "istikbalde, bize ilk Türk kadın pilotunu iftihar edecektir acaba bu ebedi şerefi ihraz edecek bahtiyar kadın kimdir?" sorusu da sorulmuştur[240]. Bu ebedi şerefe, tayyâreci Vecihi [Hürkuş] Sivil Havacılık Okulu'nda eğitim görüp, bröve almaya hak kazanan Bedriye Tahir [Gökmen] nail olacaktır. Bununla birlikte Dünya'nın ilk kadın savaş pilotu bilindiği üzere Sabiha Gökçen'dir. Ayrıca 1954 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri'ne kadınların da alınması kararından sonra 22 Kasım 1958'de ilk Türk kadın jet pilotu Leman Bozkurt Altınçekiç olacaktır. Altınçekiç aynı zamanda NATO'nun da ilk kadın jet pilotudur[241].

3.1.3.3. Tayyâreci Vecihi Bey

Türk havacılık tarihinin önemli isimlerinden birisi de şüphesiz Vecihi [Hürkuş] Bey'dir. *Tayyâre* mecmûasının ilk döneminde Şakir Hazım'ın kaleminden meslektaşı Vecihi Bey'in hayatı ve o sıralarda üzerinde çalıştığı tayyâresi [Vecihi K-VI] anlatılmıştır[242].

---

[239] "Belkıs Şevket Hanım Kızımız Uçtu", **Kadınlar Dünyası**, (23 Teşrîn-i Sânî 1329 / 6 Aralık 1913): 2- 3.
[240] "Tayyârecilik ve Kadınlarımız…", 12.
[241] Osman Yalçın, **Türk Hava Harp…**, 267-268; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "İlk Sivil Havacı Kadın Düzenlemeleri", http://web.shgm.gov.tr/tr/s/5986-ilk-sivil-havaci-kadin-sicil-duzenlemeleri [19.04.2020]; "Leman Bozkurt Altınçekiç", http://www.tayyareci.com/leman.asp [19.04.2020].
[242] Şakir Hazım, Vecihi Bey'in hayatıyla ilgili bilgileri Ayastefanos Tayyâre Mektebi'nde okuduğu zamandan itibaren başlatmıştır. Bu sebeple kısaca Vecihi [Hürkuş] Bey'in tayyâre mektebine başlamadan önceki hayatından bahsetmek gerekir. Vecihi Bey, 18 Ocak 1896 yılında İstanbul'da

Vecihi Bey, tayyârecilik mesleğine başladığı günden itibaren kabiliyetini her fırsatta göstermiştir. Henüz öğrenci olduğu dönemde tayyâreyle yaptığı ustaca uçuşlar ve attığı taklalarla, arkadaşları arasından sivrilmiştir. Harb-i Umûmî'de Kafkas Cephesi'nde uzun müddet 7. Tayyâre Bölüğü'nde görev yaparak, bir düşman tayyâresini düşürmeyi başarmış ancak uzun uçuşlarından birinde, kendi tayyâresinden çok daha güçlü bir düşman tayyâresi tarafından, Erzincan üzerinde tayyâresi düşürülmüştür. Ruslar tarafından yakalanıp, esir edilen Vecihi Bey; Hazar Denizi'nde Türk askerlerinin esir tutulduğu Nargin Adası'na [Büyük Zire/Büyük Ada][243] sevk edilmiştir. Bir süre sonra buradan kısmen yüzerek firar etmiş ve bir fedakârlık örneği sayılacak uzun bir seyahatle, İran'ı baştanbaşa kat ederek Bağdat Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu'na dâhil olmuştur. Şakir Hazım'a göre bu olay aynı zamanda Vecihi Bey'in tayyârecilik mesleğinin gerektirdiği, korkusuzluk ve cesaret gibi iki önemli niteliğe sahip olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Bu olaydan sonra Mondros Mütarekesi'ne kadar ufak tefek vazifeler alan Vecihi Bey bir mûcit gibi çalışmaktadır[244]. Yaptığı çizimlere uygun olarak, Ayastefanos Tayyâre Karargâhı'nda tek satıhlı bir harp tayyâresi imaline başlanmıştır. Lâkin Mondros Mütarekesi, bu tayyârenin inşasının yarıda kalmasına sebep olmuştur. Ayrıca İstanbul'u işgal eden İtilaf Kuvvetleri'nin yaptığı feci olaylar, her Türk genci gibi Vecihi Bey'i de rahatsız etmiş, vatanın kurtuluşu için vazife alması gerektiğini düşündürmüştür. Nihayet Vecihi Bey bu defa Maltepe'de Anadolu'ya tayyâre ve tayyâreci kaçırmaya çalışanlar arasındadır[245]. Daha önce değinildiği üzere Türk havacılık tarihinde "Maltepe Firarı" olarak geçen bu girişim ne yazık ki başarılı olmamıştır. Bu olaydan sonra Vecihi Bey, bin bir güçlükle Anadolu'ya geçmiş ve Konya'da ilk oluşturulan tayyâre kıtasında, tayyâreci Fazıl Bey'le birlikte Uşak

doğmuştur. Aldığı temel eğitimlerin ardından Topkane Sanat Okulu'na geçmiştir. Gönüllü olarak Balkan Harbi'ne katılmış, bitiminde ise İstanbul; Beykoz, Serviburun'da bulunan esir kampında kumandan olarak görev yapmıştır. I. Dünya Savaşı'nda Bağdat Cephesi'ne makinist olarak gönderilmiştir. Orada bulunduğu sırada bir uçak kazası sonucu yaralanmış (2 Şubat 1916) İstanbul'a dönmüştür. İstanbul'a döndükten sonra ise Ayastefanos Tayyâre Mektebi'ne girerek tayyâreci olmuştur. İlk uçuşunu 21 Mayıs 1916'da yapmış ve 15 Kasım 1916 tarihinde ise tayyârecilik diplomasını almıştır. Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı (18.01.1896-16.07.1969)", https://tayyarecivecihi.com/vecihi-hurkus/ [20.04.2020].

[243] Ali Asker, "Bolşevik Devrimi, Kızıl Ordu ve Rusya'daki Türk Esirlerinin Kaderi", **100. Yılında Sovyet İhtilali ve Türk Dünyası**, ed. Yunus Koç, Mikail Cengiz (Ankara: Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 2018): 127.

[244] Vecihi Bey anılarında ilk projesinin pervane imali olduğunu belirtmiştir. Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyârecinin Anıları**, yay. haz. Gönül Hürkuş Şarman, Sevim Hürkuş Maxon, 5. bs. (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2018), 137.

[245] Şakir Hazım, "Türk Sistemi Bir Tayyâre ve Tayyâreci Vecihi Bey", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 38-39.

Harekâtı'na katılmıştır. Bu tarihten İzmir'in geri alınmasına kadar yapılan her savaşta görev almıştır. Hatta Şakir Hazım, Vecihi Bey'in İnönü'de düşman bataryasının yüz metre üzerinde batarya mürettebatına, kalkanlar arkasında köşe kapmaca oynatmak için yaptığı uçuşla bir kahramanlık örneği gösterdiğini belirtmiştir. O gün yirmi dakika alçak irtifada zikzaklar yaparken Vecihi'nin tayyâresi birçok yaralar almış ve duran motorunu ancak iki hattın arasına kadar sürükleyebilmiştir. Vecihi Bey, karşı tarafın eline geçme ihtimaline karşı tayyâresini yakarken ağlamıştır. Şakir Hazım'a göre Vecihi Bey'in uçuş sırasında sergilediği fedakârca davranışlar işini bir sanat olarak görmesiyle ilgilidir. Bu olayı İzmir'in alınması, Mudanya Mütarekesi ve nihayet sulh takip etmiştir[246].

Şakir Hazım'ın Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği Fen Memurluğu vazifesini sürdürdüğü dönemde, kendisine Vecihi Bey'in bir dilekçesi havale edilir. Zarf içinde konmuş resimler ve açıklamalar Vecihi Bey'in yeni bir tayyâre yapacağını göstermektedir[247]. Savaştan yeni çıkmış bir ülkede, dahası birçok eksiği bulunan Müfettişliğin, böyle bir izni vermiş olması Şakir Hazım'ı şaşırtmıştır. Öyle ki mevcut koşullar altında verilen bu izni, unutamayacağı derecede büyük bir ileri görüşlülük olarak nitelemiştir. Bununla birlikte Şakir Hazım Müfettişliğin Fen Memuru olması sebebiyle haklı olarak ilk defa emir verilmiş, böyle bir görev karşısında, etraflıca bir inceleme yapmaya özen göstermiştir. Bu sebeple, muayene tarzı, kabul şekli ve tayyâre inşaatına izin verme usullerine dair Fransa'da uygulanan yöntemleri incelemiş ve var olan örnekleriyle mukayese etmiştir. Sonunda Vecihi'nin iyi ve mükemmel bir tayyâre planı hazırladığını ve imal edilecek tayyârenin başarı elde edeceğine, kanaat getirerek raporunu yazmıştır[248]. Bu açıklamalardan sonra Şakir Hazım, kaleme almış olduğu makaleyi Vecihi Bey'i övmek amacıyla yazmadığını özellikle belirtmiştir. Onun asıl amacı, Türk çocukları arasında yüksek kudret ve kabiliyette insanlar bulunduğunu göstermek ve milletin dikkatini ve takdirini bu

[246] **age**, 38-39.
[247] **age**, 38-39.
[248] Şakir Hazım mecmûada yazmış olduğu makalede, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin bu projenin hayata geçirilmesine izin vermesine şaşırdığını belirtmiş ancak bu projenin kabul olmasında kendi hazırladığı raporun etkili olduğundan bahsetmemiştir. Vecihi Bey'in 1925 yılında *Resimli Ay* mecmûasına tayyâresini nasıl yaptığını anlattığı yazısında "Müfettişlik projemi eski bir tayyâreci olan Fen Memuru'na [Şakir Hazım] tetkik ettirdi. Fen Memurluğu projenin kabil-i tatbik olduğunu tasdik etti. Tayyârenin inşasına müsaade edildi" şeklinde ki açıklaması Şakir Hazım'ın bu girişime izin verilmesinde oynadığı rolü göstermektedir. Ayrıca Vecihi Hürkuş anılarında Vecihi K-VI'nın yapımına başladığı tarihi 24 Haziran 1923 olarak belirtmiştir. Vecihi [Hürkuş], **"İlk Türk Tayyâresini Nasıl Yaptım ve Nasıl Taltîf Edildim?"**, **Resimli Ay Mecmûası**, s. 3 (Nisan 1341 / 1925): 5-6; Hürkuş, **Bir Tayyârecinin Anıları**, 138.

konu üzerine çekmektir. Makalenin kaleme alındığı tarihte, tayyârenin kanatları hazırlanmış yalnız bezleri çekildikten sonra emayitlenerek cilalanması kalmıştır. Bu ifadeler aslında tayyârenin hemen hemen bittiği anlamını taşımaktadır. Hazım'ın, makalesini kaleme almasından önce tayyâre üzerinde mukavemet yük (kum) tecrübesi yapılacağını işitmiştir. "Hâlbuki uçacak bir tayyâre üzerinde hamule (kum) tecrübesi yapılamayacağı malum olduğu cihetle şimdilik inşaatın tevkifini başka sebeplere atfediyoruz!"[249] diyerek tayyâreyle ilgili çalışmaların durdurulduğunu belirtmiştir[250]. Şakir Hazım'a göre, bu noktada Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin çalışmaları durdurması olsa olsa tayyârenin inşa şekli ve malzemesinin incelenmek üzere Avrupa'dan gelecek yeni uzmanların beklenmesinden kaynaklanmış olmalıdır. Hazım, tayyâreyle ilgili çalışmaların durdurulmasına mantıklı bir açıklama getirmeye çalışsada Vecihi Bey bu durumun nedenini 1925 yılında *Resimli Ay* mecmûasında yayınlanan makalesinin bir bölümünde şu şekilde açıklamıştır[251]:

> "Artık beş on güne kadar tayyâre bitecek, eserim tamam olacakdı. Bu sırada Fen Memuru [Şakir Hazım] istifâ ediyordu. Bunun üzerine tayyârenin inşâsı te'hîr edildi. Bu karar beni tâ kalb-gâhımdan [can evi] vurdu. O gün beynime bir kurşun sıksalardı bu kadar müteessir olmayacakdım".

Yukarıdaki alıntıdan da görüldüğü üzere Vecihi Bey, tayyâreci mühendis Şakir Hazım'ın Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nden ayrılmasıyla çalışmalarının ertelendiğini belirtmiştir[252]. Çünkü Şakir Hazım'ın ayrılmasıyla Müfettişlik var olan tek mühendisini de kaybetmiştir. Nitekim ilerleyen süreçte Vecihi Bey ve Vecihi K-VI tayyâresinin başına gelenler bu ifadeyi destekler niteliktedir. Tayyâresinin bitirilmesine müsaade edilmeyen Vecihi Bey nihayet bütün cesaretini toplayarak Müfettişliğe müracaat etmiştir[253]:

> "– '[Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Muzaffer] Beyefendi' dedim, 'memleketime ufak bir hizmet îfâ' etmek, ona küçük bir eser hediye etmek istiyordum. Buna müsaade edilmeyecekse ben tayyârecilikten çekiliyorum.' Mesleğimden 'âdetâ nefret etmiştim. İnsan terakkî eseri

[249] Şakir Hazım, "Türk Sistemi…", 38.

[250] Şakir Hazım'ın makalesinde belirttiği gibi Vecihi Bey de anılarında gerçekte bazı engeller olmasa tayyâresinin inşaatının daha Ağustos 1924'te tamamlanmış olacağını belirtmektedir. Ancak Vecihi K-VI tip adlı tayyâresini 1924 yılının son ayında tamamlayabilmiştir. Bu konudaki hislerini ise şöyle dile getirmiştir: "Bu yılın son günlerini doldururken hizmet başarılarımdan duyduğum iftihar sevinci kadar tesadüf ettiğim zorluklarla da üzgündüm". Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, 164.

[251] Vecihi [Hürkuş], "İlk Türk Tayyâresini…", 5-6.

[252] Vecihi Bey anılarında bu olayı, o günlerde Müfettişlikte tayyâre mühendisi bulunmadığı gibi bir tayyârenin heyeti umumiyesini fenni esaslar dâhilinde muayene edebilecek tek bir arkadaş da yoktu. Tayyâremin ilk tetkikini yapan Şakir Hazım da ihtiyat zabiti olduğundan terhis edilmişti. Binaenaleyh tayyârem yeni bir zorluk içinde bulunuyordu demekti." şeklinde anlatmıştır. Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, 164-165.

[253] Vecihi [Hürkuş], "İlk Türk Tayyâresini…", 5.

gösterince böyle önüne mâni'alar dikmek revâ-yı hak mıdır? Bu mürâcaatım müfettişliği yumuşattı, tekrar inşâ'âta devam etmekliğime müsâ'ade ettiler".

Vecihi Bey izin aldıktan sonra çalışmalara tekrar başlamış ve tayyâresini Aralık 1924'te bitirebilmiştir. Tayyâreyi kontrol eden heyet uçmasına bir engel görmemiş olmasına rağmen, tecrübe uçuşuna izin vermemiştir. Bu heyet içinde tayyâreyi teknik ve pratik anlamda kontrol edecek bir mühendisin olmadığını da özellikle belirtmek gerekir. Vecihi Bey bu heyetten bir fen memuruyla yaptığı konuşmayı şu şekilde aktarmıştır[254]:

"…aramızda bu muayene raporunu imza edecek kimse yoktur. Bu halde eğer sen tayyârene ve yaptığın inşaatın emniyet ve fennî vasıflarına hakikaten inanıyorsan bir gün tayyâreni tecrübe hazırlıkları için meydana çıkart içine atla ve uç. Bu suretle bizi de muhtemel bir mesuliyet yükünden kurtarmış olursun, aksi takdirde, yani bu muayenenin neticesini bizden beklersen tayyârenin çürümesine kadar devam eder".

Bu konuşmanın da etkisiyle 28 Ocak 1925 tarihinde Seydiköy [Gaziemir] Tayyâre Meydanı'nda Vecihi K-VI tayyâresiyle başarılı bir uçuş gerçekleştirmiştir. Hatta bu uçuş denemesinde tayyârenin saatte 200 km sürate ulaştığını belirtmiştir[255]. Ancak izinsiz bir uçuş gerçekleştirdiği için 15 gün hapis cezası almıştır. Bu duruma çok üzülen Vecihi Bey istifa etmiştir.

Vecihi Bey, Müfettişliğin verdiği ceza karşısında hissettiklerini *Resimli Ay* mecmûasında şu şekilde dile getirmiştir[256]:

"Fakat biz asker olduğumuzu unutmuştuk. İçimden gelen hisse mukâvemet edemeyerek, verilen emir hilâfına [aykırı] tecrübeye kalkışmış, Müfettişliğin emrini dinlememiştim. Müfettişlik derhâl bir emr-i vâki' ile on beş gün hapse ve yarım maaşımın kat'ına karâr verdi. Mekteb sıralarında iken aldığımız terbiye bize sâ'îmizin [çalışmamızın] ya mükâfatla, ya da mücâzatla [cezalandırma] karşılanacağını öğretmişti. Benim muvaffakiyetim, mücâzatla mükâfat görüyordu. Bu îcâdımdan dolayı bir ikrâmiye ile taltîf [rütbe vb. ile ödüllendirme) edilmekliğim lâzım gelirken, on beş gün hapse mahkûm olmuştum. Fakat bu cezâ' artık benim için ehemmiyetini kaybetmişti. Ben tecrübemi yapmış ve tereddütler içinde bulunan Hey'et-i Fennîyye'ye tayyâremin mükemmeliyetini tasdîk ettirmiştim. Benim için en büyük mükâfat bu idi".

Vecihi Bey, istifa ettikten bir süre sonra Ankara'ya gitmiş ve 15 Mart 1925 tarihinde yeni kurulan Türk Tayyâre Cemiyeti Fen Şubesi'ne tayin edilmiştir[257]. Vecihi Bey, Cemiyet bünyesinde çalışmaya başladıktan kısa bir süre sonra tayyâresini almak için girişimlerde bulunmuştur. Anılarında hem Türk Tayyâre Cemiyeti hem de tayyâresini almakla ilgili şu ifadeler yer almıştır[258]:

---

[254] Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, 165.
[255] **age**, 168; Vecihi [Hürkuş], "İlk Türk Tayyâresini…", 5-6.
[256] **age**, 5.
[257] "Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Kurulu Kararları 1341 /15 Mart 1925", T.H.K. Tasnif Edilmemiş Arşivi, 1925 – 1929 İdare Kurul KararlarıDefteri'nden aktaran Fırtına, **age,** 90.
[258] Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, 177-178.

> "Bütün düşüncem, cemiyetin yaşamasını temin için gerekli geliri bulmak, bunun için de cemiyetin propagandasını en kısa zamanda yürütmeye koymaktı. Yeni alınacak tayyârelerle, bir yandan halkımıza cemiyetin teşekkül amacını tanıtmak, sevgilerini toplamak, öte yandan hava mektebi açarak gençlerimize havacılık sevgisi ve inancını yaymaktı. Bunun için İzmir'de bin bir zorluk içinde alın teri dökerek, hatta dar bütçemden paralar da katarak yaptığım tayyâremi kurtararak bu işe bir an önce katkıda bulunmaktı. Ama tayyâremi almak için yaptığım bütün müracaatlarım oyalanmak ile karşılanıyordu".

Vecihi Bey'in, işe başlamasından iki gün sonra [17 Mart 1925] Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas tarafından tayyârenin Cemiyet namına Vecihi Bey'e verilmesi için Başvekil İsmet Paşa'ya, bir müracaatın yapıldığı arşiv belgelerinden tespit edilmiştir. Bu bağlamda Müdâfaa-i Milliyye Vekîli Recep Peker tarafından, Başvekâlete gönderilen cevap şöyledir[259]:

> "Tayyâre Cem'iyyeti tarafından Vecihi Beye i'tâsı [verilmesi] taleb olunan tayyârenin Kuvâ-yı Havâîyye elinde mevcûd motor ve tayyâre malzemesinden bilistifâde fabrika ustalarına i'mâl ettirilmiş olmasına ve malzemenin devlet malı bulunmasına mebnî [bulunmasından dolayı] Türk Tayyâre Cem'iyyeti'ne i'tâsı mümkün görülmemektedir. Bu babda [konuda] Erkân-ı Harbiye-i 'Umûmîyye Riyâseti celîlesiyle görüşülerek mutâbık kalındığını ve keyfiyetin [meselenin] Tayyâre Cem'iyyeti Riyâseti'yle de görüşüldüğünü arz ederim efendim. Müdâfaa-i Millîyye Vekîli, İmza".

İlk Türk tayyâresini yapan ve yaptığı tayyâre ile başarılı bir uçuş gerçekleştiren Vecihi Bey, bu tayyâreyi tüm çabalarına rağmen Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nden almayı başaramamıştır. Büyük bir emekle imal edilen bu tayyâre, hangarda çürümeye mahkûm edilmiştir. Sonuç olarak Şakir Hazım'ın ülke havacılığı ve geleceği için genç girişimcilerin desteklenmesi hatta mükâfatlandırılması gerektiğinin altını çizdiği makalesinin, konuyla ilgili makamlarca dikkate alınmadığı söylenebilir.

3.1.3.4. Erzurumlu Nafiz Bey

Tayyâre'de Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip, havacılığın önemini kavramış ve orduya destek vermiş bir Türk zengini de konu edilmiştir. Bin bir türlü cesaret ve başarıların tarihinin yaşanıldığı İstiklâl Savaşı'nda tayyârecilerin yerine getirdiği çok kıymetli hizmetleri, samimi bir şekilde takdir eden Erzurumlu Nafiz [Kotan] Bey[260], harbin neden olduğu imkânsızlıkları da bilmektedir[261]. Bu

[259] Cevat Abbas tarafından 17 Mart 1341 / 1925 tarihinde Başvekil İsmet Paşa'ya yazılan mektub konuyla ilgili bilgi alınması için İsmet Paşa tarafından 19 Mart 1341 / 1925'de tarihinde Müdâfaa-i Milliyye Vekâleti'ne yollanmıştır. BCA.30.10.0.0/60.403.5 Dosya Ek: 62 (17 Mayıs 1925), 1; BCA.30.10.0.0/60.403.5 Dosya Ek: 62 (17 Mayıs 1925), 2.

[260] Osman Yalçın'ın, Mevlüt Uluğtekin Yılmaz'dan aktardığına göre Nafiz Bey [Kotan] (1887-1948), Erzurum'un tanınmış ailelerinden olup eğitimini tamamladıktan sonra aile mesleği olan ticaretle uğraşmıştır. 1912'den sonra İstanbul'a yerleşen Nafiz Bey I. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra işgal edilen İstanbul'dan ordunun ihtiyacı olan malzemelerin tedarik edilerek Anadolu'ya sevk edilmesini koordine etmiştir. Bir süre sonra da tüm mal varlığını satıp Ankara'ya taşınmıştır. İstiklal Savaşı

farkındalıkla en ihtiyaç duyulduğu bir zamanda dört tayyâre satın alıp, orduya hediye ederek vatanına bağlılığın en büyük örneğini açık bir biçimde yerine getirmiştir[262]. Erzurumlu Nafiz Bey'in orduya tayyâre hediye ettiğine dair 30 Ocak 1921 Mustafa Kemal Paşa'ya yolladığı telgraf şöyledir[263]:

> "İstanbul'dan mübâya'a eylediğim [satın aldığım] ve buraya celbine muvaffak olduğum tayyâre cevelân ederek bugün geldi. Orduya nâmıma olarak teberru' ediyorum. Kabûlünü istirhâm ile düşman üzerine ilk bombayı atacak zâta iki yüz lira mükâfât-ı nakdîye takdîm edeceğim ve milletimizin selâmeti âtiyeye mazhar ve muvaffak olmasını Cenâb-ı Haktan temennî eyler, hürmetle ellerinizden öperim efendim".

Nafiz Bey'in tayyâreleri, Kütahya-Eskişehir Muharebeleri, Sakarya Meydan Muharebesi ve Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde kullanılmıştır[264]. Bu nedenle tayyârecilerin Milli Mücadele'deki başarısında büyük bir payda Erzurumlu Nafiz Bey'e aittir. Tayyâreciliğin önemini kavrayan ve tayyâreci babası unvanını kazanan Nafiz Bey, *Tayyâre* mecmûasında tayyâreciliği destekleyen ilk Türk zengini olarak tanıtılmıştır [265].

3.1.4. Millî Hava Seferberliği

Tayyâre mecmûasının Türk Tayyâre Cemiyeti yayın organı olarak yayınlandığı ikinci döneminde, kamuoyunun tayyâre ve tayyârecilik algısına dair oldukça önemli bilgiler bulunmaktadır. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 16 Şubat 1925 tarihinde kurulması ve kısa sürede yurt geneline yayılan şubelerinin etkin bir biçimde

---

sonrası ise başkent Ankara'da müteahhitlik işleriyle uğraşmıştır. Mevlüt Uluğtekin Yılmaz (Programı Hazırlayan), Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşı'nda Milletimiz (7.Program)", 20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.:79, Ankara, s.3'den aktaran Osman Yalçın, "İstiklal Savaşı'nda Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı: 'Erzurumlu Nafiz Beyin Hayatı ve Çalışmaları'", **Turkish Studies**, c. 6, s.3 (2011): 1587-1588.

[261] "Erzurumlu Nafiz Bey, Tayyâreciliğimizi Düşünen İlk Türk Zenginidir", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 25.

[262] Emekli Hv. Alb. Sıtkı Tanman, I. İnönü Savaşı'ndan sonra Eskişehir'de bulunan Garp Cephesi Komutanlığı'na bağlı I. Tayyâre Bölüğünde çalışabilir durumda olan sadece iki av tayyâresi bulunduğunu belirtmiştir. Tanman, **Türk Havacılık Tarihi...**, 82.

[263] Bu telgrafa konu olan iki adet keşif tayyâresi 1921 başlarında alınmıştır. TBMM Takrirler (Önergeler) [1. Dönem 7. c. 140. Birleşim, 439], "Orduya iki tayyâre hediye eden tüccardan Erzurumlu Nafiz Beye Meclis namına teşekkürname yazılmasına dair", https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/td_v2.sayfa_getir?sayfa=439&v_meclis=1&v_donem=1&v_yasama_yili=&v_cilt=7&v_birlesim=140 [10.03.2020].

[264] Nafiz Bey iki farklı zamanda toplamda dört adet tayyâre satın alıp Türk Ordu'suna hediye etmiştir. İlk iki tayyârenin [keşif tayyâresi] 30 Ocak 1921'de alındığı daha önce ifade edilmişti. *Tayyâre* mecmûasında yayınlanan bu haberde, Kütahya Eskişehir Savaşları (10-24 Temmuz 1921), Sakarya Meydan Muharebesi (23 Ağustos-13 Eylül 1921), Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde (26 Ağustos- 9 Eylül 1922) Nafiz tayyârelerinin kullanıldığı belirtilmiştir. Bu bilgiden hareketle diğer iki tayyârenin de 10 Temmuz 1921 öncesi satın alınarak orduya hediye edilmiş olabileceği söylenebilir.

[265] "Erzurumlu Nafiz Bey…", 25.

çalışmasının bir sonucu olarak kamuoyunun dikkatinin havacılığa çevrildiğini söyleyebiliriz. *Tayyâre*, ilk dönemine benzer ancak bir farkla artık Cemiyetin propaganda aracı olarak yaptığı yayınlarla, havacılığın önemi ve askeri havacılığın desteklenmesi gereğini, halkın zihninde sürekli canlı tutmaya çalışmıştır. Zira bu dönem derginin yurt geneline dağıtımının yapıldığını ve on beş bin adet basıldığını belirtmek gerekir. Kuşkusuz Cemiyetin başarısında Gazi Mustafa Kemal ve Başbakan İsmet Paşa'nın verdiği desteğin etkisi de göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun yanı sıra Tayyâre Bayramı, Tayyâre Cemiyeti üyelerinin il, ilçe, kasaba ve köylerde düzenledikleri Tayyâre Konferansları ve Cemiyetin Fen İşleri görevlisi tayyâreci Vecihi Bey'in [Hürkuş] halka tayyâre ve tayyârecilği tanıtmak için yaptığı, birçok şehri kapsayan gösteri uçuşları da havacılığın öneminin kavranmasında etkili olmuştur.

Askerî havacılığın desteklenmesi için Cemiyete aynî ve nakdî yardımda bulunmak kısa sürede yurt genelinde bir anlamda millî hava seferberliğine dönüşmüştür. Türkiye'nin dört bir yanında köyden kente, halkın her kesimine ulaşılarak, havacılığın önemi ve gereği anlatılmış bu konuda bilgi sahibi olmaları sağlanmıştır. Ayrıca *Tayyâre* mecmûası da hükümetin içinde bulunduğu mali sıkıntıya dikkat çekerek, tayyârecilğin gelişmesine destek olunması yönünde yayınlar yapmıştır. Bununla birlikte kamuoyu desteğinin kazanılmasında etkili olan unsurlara değinmek gerekir. Bu anlamda öncelikle Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâmesi'nde belirtilmiş olan doğal üyelerinin tanımlandığı maddelere bakmakta fikir vermektedir. Bu maddeler incelendiğinde T.B.M.M. üyeleri, Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Reisi ve Reisi Sanisi, Ordu Müfettişleri, Kolordu ve Fırka [Tümen] Kumandanları ve Vekâletler Müsteşarları, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi, valiler, kaymakamlar ve nahiye müdürleri ve şehreminleriyle belediye reislerinin Türk Tayyâre Cemiyeti'nin doğal üyeleri oldukları görülmektedir[266]. Bu nedenle, Cemiyete yardım için çalışan çok sayıda devlet görevlisi ya da ordu mensubunun varlığından söz etmekte mümkündür. Zira mecmûada milletvekilleri, valiler, belediye başkanları, komutanlar, CHF vilayet mutemetleri [atanmış il başkanları], kaza, nahiye ve köy heyetlerine

[266] Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 1925 yılı nizamnâmesinde aslî üye denilmiştir. 1926 yılında ise nizamnâmenin bazı maddelerinde tadilatlar yapılmış bu madde de doğal üye olarak değiştirilmiştir. **Türk Tayyâre Cemiyeti…**, 3; **Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâme-i Esâsîsi**, (İstanbul: Matbaa-i Osmanî, 1926), 3.

kadar herkesin elbirliğiyle kamuoyunun dikkatini havacılığa çekmek için çalıştığını gösterir yazılar bulunmaktadır[267].

Türk Ocağı[268], Muallimler Birliği[269], İdman Federasyonları[270], Hilâl-i Ahmer [Kızılay] ve Himâye-i Etfâl [Çocuk Esirgeme Kurumu] Cemiyetleri merkez yönetimlerinden bir kişi Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kongre üyesidir. Dolayısıyla bu cemiyetler de Türk Tayyâre Cemiyeti'ne halkın yardım etmesini sağlamak için etkin bir biçimde çalışmışlardır. Bu anlamda halkın tayyâre ve tayyâreciliğe ilgi duyması, binlerce insanın Cemiyetle işbirliği halinde çalışmasının ürünüdür demek sanırız yanlış olmayacaktır. Bu kollektif çalışmanın sonucu, mecmûada ki haberlere de yansımıştır. Zira *Tayyâre*'de özellikle Cemiyet şubelerinin düzenlediği faaliyetler ve bağış yapanlarla ilgili haberler ve fotoğraflarda tayyârenin ve tayyâreciliğin, toplum tarafından tanındığı, benimsendiği ve desteklendiğini ortaya koymaktadır. Toplumun her kesiminden insanlar, Türk havacılığının güçlendirilmesi için adeta seferber olmuştur. Bu bağlamda dergide, toplumda birlik, beraberlik ve dayanışma duygularının yoğun bir biçimde hissedildiği; millî ve dini bayramlar, şehirlerin kurtuluş günleri ile ilgili haberler öne çıkmaktadır. Halkın bir araya geldiği bu özel günler, havacılıkla ilgili etkinliklere de sahne olmakta adeta bayram içinde bayram

[267] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 18-23; "Gözleriniz Yaşararak Okuyunuz", Adana, Türk Sözü Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 10-11; "Adana'da Bir Sahne-i Hamiyyet", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12; "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Kastamonu'da Taşköprü Tayyâresi ve Kastamonu Tayyâre Filosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 23; "Tayyâre Bayramı Pek Neşeli Geçmiştir", **Tayyâre Mecmûaası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 18; "Tayyâre Cemiyeti Menfaatine, Kınalıada Deniz Yarışları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 4; "Fazıl Berki Bey'in Seyahati", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21; "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21.

[268] Türk Ocağı, II. Meşrutiyet döneminde "Türklerin bilimsel, toplumsal ve ekonomik seviyelerini yükseltmek, Türk dilini geliştirmek bunun yanı sıra Türklerin kültürel birliğine ve medeni olarak gelişimine çalışmak için 25 Mart 1912'de kurulmuştur". Ayrıca Türk Ocağı çevresinde toplanan Türk aydınları Milli Mücadele'ye destek vermiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra da yeni rejimin benimsenmesi ve yayılmasında devletle işbirliği içinde olmuştur. 1931'de ise CHF Kurultayı'nda Halkevleri'nin kurulması kararlaştırılınca tüm derneklerin CHF içinde eritilmesi yönünde bir programın uygulanması sonucu "Türk Ocağı Derneği 10 Nisan 1931'de feshedilerek mal varlığı CHF'na devredilmiştir". Yusuf Sarınay, "Türk Ocağı", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c. 41 (Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2012): 545-546.

[269] "Türkiye Muallime ve Muallimler Dernekleri Birliği, 7 Mayıs 1921 tarihinde kurulmuş ve Derneğin 1924 yılında gerçekleşen kongresinde yurt genelinde faaliyet gösteren tüm öğretmen örgütlerinin tek bir çatı altında toplanmasına karar verilmiştir". Bundan dolayı Dernek ismini Türkiye Muallimler Birliği olarak değiştirmiştir. Yunus Pustu, "Teşkilat Yapısı ve Faaliyetleriyle Türkiye Muallimler Birliği (1921-1936)", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,** c.35, s. 99 (2019): 51.

[270] Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı [TİCİ], 14 Temmuz 1922 tarihinde 16 kulübün birleşerek kurduğu bu cemiyet ya da federasyon sporu disipline etmek amacıyla kurulmuştur. Spor Hizmetleri Genel Müdürlüğü, "Tarihçe", https://shgm.gsb.gov.tr/Sayfalar/112/105/Tarihce [10.04.2020].

havası yaşanmaktadır. Örneğin, Kurban Bayramı'nda ya da Cumhuriyet Bayramı'nda Cemiyet şubeleri tarafından halkın geniş katılımıyla gerçekleşen eğlenceler yanında müzayedeler düzenlenip gelir elde edilmektedir[271]. İstanbul'un Kurtuluşu Günü'nde Cemiyetin baştayyârecisi Vecihi Bey, halkın yoğun tezahüratıyla gösteri uçuşları gerçekleştirerek, şehir halkıyla kutlamanın coşku ve heyecanına ortak olmaktadır. Bu uçuşlarda "Yaşasın Tayyâre Cemiyeti, Tayyâre Cemiyeti milletin göz bebeğidir" veya "Himâye-i milletle yaşayan Tayyâre Cemiyeti, ölmez ebediyen yaşar" gibi Cemiyetle halkın bütünleşmesini sağlamak amacıyla akılda kalıcı slogan cümleler içeren renkli kartlarda atılmaktadır[272]. Elbette burada *Tayyâre*'nin birinci döneminde özellikle üzerinde durduğu ve Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasından sonra hayata geçen Tayyâre Bayramı'nın etkisini de göz ardı etmemek gerekir. Zira Cemiyet şubelerinin Tayyâre Bayramı'na özel düzenlemiş oldukları etkinliklere ait haberler, kamuoyunun tayyâre ve tayyârecilığı benimsemesinde bu bayramın da etkisi olduğunu gösterir veriler içermektedir[273].

Diğer bir yandan, bu dönem basında yer alan havacılık haberleri de derginin ilk dönemine göre farklıdır. *Vakit* gazetesinde, havacılığa verilen önemin Deniz Kuvvetleri'nin ihmal edilmesine yol açtığına dair bir haber yayınlanmış olsa da genel anlamda bu dönem Türk basınının da havacılığa dolayısıyla Cemiyete tam destek verdiği görülmektedir[274]. Bu destekte etkili olan bir unsurda Cemiyetin kuruluşu itibarıyla Türkiye'de yayımlanan bilumum Türk gazeteleri sahibi ve başyazarlarına fahri kurucu üyelik unvanı vermiş olmasıdır[275]. Bu durum Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâmesi'nde "Matbuat Cemiyetleri ve Millî Neşriyât Ajansları"nı temsilen bir üyenin Türk Tayyâre Cemiyeti Kongresi'ne katılacağı şeklinde belirtilmiştir[276]. Nitekim *Tayyâre*'de, hatırı sayılır sayıda gazeteden alıntı makaleler bulunmaktadır. İstanbul'da *Cumhuriyet*, Ankara'da *Hâkimiyyet-i Milliyye*, Adana'da *Türk* Sözü,

[271] "Cumhuriyet Bayramı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 1-2; "Gözleriniz Yaşararak Okuyunuz", 10-11.
[272] Şakir Hazım, "İstanbul Kurtuluş Bayramı…", 3-4.
[273] "Tayyâre Faâliyyeti, Tayyâre Bayramı İstanbul'da Nasıl Tesʿîd Edildi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 12-14; "Tayyâre Faâliyyeti, Diyarbakır'da Ordumuzun Muvaffakiyeti Şerefine Şenlik ve Tayyârelerimiz", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 14.
[274] Şakir Hazım, Tayyâre, Dâima Tayyâre Her Şeyden Evvel Tayyâre Lâzım!, **Tayyâre Mecmûası**, 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 2-3.
[275] "Yeni Bir Cemiyet", **Tanîn Gazetesi**, 17 Şubat 1925, 2.
[276] Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 1925 basımı ilk nizamnamesinde Matbuat Cemiyetleri'nden seçilen bir üye denirken, 1926 yılı basımı nizamnamesinde bu maddeye; Matbuat Cemiyetleri ve Millî Neşriyat Ajansları'ndan seçilmiş bir üye şeklinde ekleme yapıldığı görülmektedir. Kısım 3 Madde 7, **Türk Tayyâre Cemiyeti…**, 3; Kısım 3 Madde 7, d fıkrası, **Türk Tayyâre Cemiyeti**…, 4.

Antalya'da *Akdeniz* ve *Antalya*, Diyarbakır'da *Diyarbakır*, Gaziantep'te *Gazi Sancak*, İzmir'de *Yanık Yurd*, Samsun'da *Haber*, Trabzon'da *Yeniyol*, Urfa'da *İrfan* ve *Urfa*, Zonguldak'ta *Zonguldak* gibi yerel gazetelerden alıntılanmış havacılık haberleri yer almıştır[277]. Bu makalelerin ana teması askerî havacılığın gelişimi için Türk Tayyâre Cemiyeti'ne yardım edilmesi üzerinedir. Bu makalelerin okuyucu kitlesi üzerinde nasıl bir etki yaratabileceği hakkında fikir vermesi bakımından bir örnek vermek yerinde olacaktır[278].

> "Düşmana karşı kuvvet ve teçhizat-ı harbiyeye ne kadar çok mümkünse o kadar hazırlık yapınız. Bu kudretle Allah'ın ve sizin düşmanlarınızı ve Allah'ın bilipte henüz sizin bilmediğiniz düşmanları korkutursunuz. Allah ve cihâd yoluna vereceğiniz i'ânelerin muzâaf [iki misli] mükâfatını görür ve düşmanların zûlm ve şerlerinden emin kalırsınız. Enfâl Sûresi 8/60".

Urfa gazetesi sahibi Hocazâde Nurettin Nabi [Akçar], yazmış olduğu makalede Enfâl Suresi 60. Ayetini aktardıktan sonra vatan savunması için tayyârelerin şart olduğunu belirtmiştir. "Tayyâre Cem'iyyeti'ne muâvenet bir farîza-i diniyyedir!" şeklinde çarpıcı bir sloganla da Urfa halkını bağış yapmaya teşvik etmeye çalışmıştır.

Tayyâre mecmûasının yanısıra dönemin önde gelen *İkdâm*, *Son Saat*, *Vatan*, *Servet-i Fünûn*, *Kadın Yolu*, *İçtihâd*, *Resimli Perşembe*, *Yeni Yol* [Çocuk dergisi] ve *Millî Mecmûa* gibi gazete ve dergilerinde halkın Cemiyete destek vermesine yönelik ya da havacılığın önemini anlatmaya çalışan pek çok makale, illüstrasyon ve slogan cümlelerin yer aldığı görülmektedir[279]. Bu yayınlardan öne çıkan birkaçına özellikle

---

[277] "Küçük Şahin'in Büyük Ölümü", Cumhuriyet Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): 3-5; "Gözleriniz Yaşararak Okuyunuz", 10-11; Hikmet Şevki, "Adana'da Bir Sahne-i Hamiyyet", Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12; Ferruh Niyâzi [Ayoğlu], "Millet Tayyârecilik Hakkında Ne Düşünüyor!..", Antalya, Akdeniz Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 13; "Hamiyet Müsâbakası Meydanında Yalnız Biz mi Geriyiz?, Antalya, Antalya Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 19; Veysi Tevfik, "Vazîfemiz", Diyarbakır Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): 4-5; "Tayyâre İânesi Karşısında Gençlerimiz Mesûldür", Gaziantep, Gazi Sancak Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 12; "Şehid Tayyârecimiz, İzmir'de Yapılan İhtifâl Merasimi Tafsilatı", İzmir, Yanık Yurd Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûaası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 4; Azîz Sâmî, "Tayyâre Cemiyeti'nin En Esâslı Teşebbüsü", Samsun, Haber Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 8; "Trabzon Tayyâre Cemiyeti'nde Şevket Beyefendinin Pek Mühim Hitabeleri", Trabzon, Yeniyol Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 13-15; "Tayyâre", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 12; T. [Tahir] Karauğuz, "Tayyâre Şehidleri" Zonguldak Gazetesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): 1.

[278] Hocazâde Nureddin Nabi [Akçar], "Müstakbel Bir Harbin En Mücehhez Hukûk-i Düveli Tayyârelerdir", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 4-5.

[279] "Vatan Hakkı İçin", **İkdâm Gazetesi**, 24 Mayıs 1925, 2; "İstanbul'da Bir Tüccar Tayyâre Alıyor", **Son Saat Gazetesi**, 2 Haziran 1925, 1; "Tayyâre Cemiyeti", **Vatan Gazetesi**, 21 Mayıs 1925, 2; "Millî Müdâfaa'nın Millî İktisadiyatın Ruhu Olan Tayyârecilik", **Servet-i Fünûn Mecmûası**, s. 1490-16 (5 Mart 1341 / 1925): 357-358; Nezihe Muhiddin, "Kadınlar ve Tayyâre İânesi", **Kadın Yolu Mecmûası**,

değinmek yerinde olacaktır. Örneğin, resimli çocuk dergisi *Yeni Yol*'un bir sayısında kapak sayfasında Cevat Abbas'ın fotoğrafı yer almış ve altında "Tayyâre Cem'iyyeti'nin Genç ve Kıymetli Reîsi Cevad Abbas Beyefendi"[280] denilerek çocuklara tanıtılmıştır. Yine aynı sayıda sayfa alt satırlarında büyük puntolarla, "Son kuruşunuzu Tayyâre Cem'iyyeti'ne Veriniz"[281], "Bayrağımızı Dalgalandıracak Tayyârelerdir. Son Meteliğinizi Vermekden Çekinmeyiniz"[282] gibi akılda kalıcı slogan cümlelerle çocukların da Cemiyete yardım etmesinin teşvik edildiği görülmektedir. *Millî Mecmûa'*da birçok sayıda çerçeve içinde "Türk'ün istiklâlini muhafaza edebilmesi için havalarda da hâkim olması lazımdır. Bu da ancak Türk Tayyâre Cem'iyyeti'ne yardımla mümkündür"[283] cümleleriyle halkın bu konuya dikkati çekilmeye çalışılmıştır. *Resimli Perşembe* mecmûasında ise birçok sayıda tayyâreler ve Türk Tayyâre Cemiyeti'ne yardımla ilgili kapak fotoğrafları altında okuyucularına mesajlar vermiştir. Bu kapak resimlerinden birinin altında şunlar yazmaktadır[284]:

> "Harbin korkusunu bombalar başınız üstünde patladığı zaman değil, şimdiden duyunuz. Tayyârelerle muhârebe 'asrın en kuvvetli cereyânıdır. Bütün milletler ordularından fazla havâî ordularına ehemmiyet veriyor, mu'azzam kuvvetler meydana getiriyorlar. Türk Tayyâre ordusunu hazırlamak bugünün işidir. Yarın başımız üzerinde patlayacak bombalardan kurtulmak için hayâtınızı Tayyâre Cemiyeti'ne sigorta ediniz. Buraya vereceğiniz yardım ile kendinizin ve çocuklarınızın hayatını, Türkiye'nin hayatını sigorta edeceksiniz unutmayınız."

Görüldüğü gibi Türk Tayyâre Cemiyeti'ne yardım etmenin önemi oldukça çarpıcı bir şekilde dile getirilmiştir. Hatta basın desteğinin ne dereceye vardığını göstermesi bakımından *Resimli Perşembe* mecmûasında tayyâre şeklinde bulmaca dahi yayınlandığını belirtmek gerekir[285]. *Kadın Yolu* mecmûası ise ilk sayısından itibaren "Tayyâre iânesine iştirak vatan borcudur. Türk'ün al bayrağı semâda sönmez şafaklar yaratmalıdır"[286] şeklinde slogan cümlelerle halkı cemiyete yardım etmeye çağırmıştır.

---

s. 1 (30 Temmuz 1341 / 1925): 2-3; Abdullah Cevdet, "Türk Tayyâre Cemiyeti", **İçtihâd Mecmûası**, s. 183 (1 Temmuz 1925): 3641; "Tayyârecilik Dev Adımları ile İlerliyor: Şimdi de Motorsuz Tayyâre ile Uçmak Yolu Bulundu", **Resimli Perşembe**, s. 12 (13 Ağustos 1341 / 1925): ön kapak; Şakir Hazım, "İstikbâl Harblerinde Tayyâreler", **Millî Mecmûa**, s. 38 (1 Haziran 1341 / 1925): 613-614.

[280] "Cevat Abbas [Gürer] Fotoğrafı", **Yeni Yol Mecmûası**, s. 82 (24 Temmuz 1341 / 1925): ön kapak

[281] "[Tayyâre Slogan]", **Yeni Yol Mecmûası**, s. 82 (24 Temmuz 1341 / 1925): 937.

[282] "[Tayyâre Slogan]", **Yeni Yol Mecmûası**, s. 82 (24 Temmuz 1341 / 1925): 943.

[283] "[Tayyâre Slogan]", **Milli Mecmûa**, s. 42 (1 Ağustos 1341 / 1925): 691.

[284] "[İllüstrasyon]", **Resimli Perşembe Mecmûası**, s. 28 (3 Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925) : ön kapak.

[285] "[Bulmaca]", **Resimli Perşembe Mecmûası**, s. 5 (25 Haziran 1341 / 1925): 7.

[286] "Tayyâre İânesi…", **Kadın Yolu Mecmûası**, s. 1 (16 Temmuz 1341 / 1925): arka kapak.

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk başkanı Cevat Abbas [Gürer] şubelere çektiği bir telgrafta, *Tayyâre* mecmûası yanında *Köy Hocası* mecmûasınında -havacılıkla ilgili yayınları nedeniyle- okunmasını tavsiye etmiştir[287]. Yine Cemiyetin ikinci başkanı Ahmet Fuat'da [Bulca] halk diliyle yayın yapan *Köy Hocası* mecmûasında cemiyetin çalışmalarını halka etkili bir şekilde telkin eden yazıların bulunduğunu belirtmiştir[288].

Tayyâre'de toplumun tayyâre ve tayyârecilik algısına dair bir veride cemiyetlerle ilgilidir. Nitekim mecmûada Türk havacılığının gelişimi için birçok cemiyetin çalışma içerisinde olduğu görülmektedir. Bunlar arasında Mütekâidin [Emekli] Askerîye Cemiyeti, Tütün Depo Fabrikaları İşçileri Teâvün Cemiyeti, New York Teâvün Cemiyeti, İstanbul Otomobilciler Cemiyeti, Celep Esnâfı Cemiyeti, Boğaziçi Gençler Cemiyeti, İstanbul Kasaplar Cemiyeti, Amele Teâlî Cemiyeti, Türk İzciler Birliği sayılabilir[289].

Tayyâre'nin ikinci dönem yayınlarında toplumun her kesiminin askerî havacılığın desteklenmesi amacıyla Cemiyete yardım etmek için adeta seferber olduğu izlenimi hâkimdir. *Tayyâre'*de ifade edildiği gibi vatan savunması için bulutlara bekçi lazımdır! Kamuoyu da bu gerekliliği anlamış, Cemiyete yardım etmek için yurt genelinde millî bir hava seferberliği ilan etmiş görünmektedir.

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin başarısında *Tayyâre* mecmûasının da katkısı olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim farklı tarihlerde Cemiyet başkanları sırasıyla Cevat Abbas [Gürer] ve Ahmet Fuat [Bulca]'da bunu dile getirmiştir. Cevat Abbas, 19 Ekim 1925 tarihinde Cemiyetin Olağanüstü Kongresi'nde yaptığı konuşmada, Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti'ne *Tayyâre* mecmûasının Cemiyet bünyesine alınması kararını verdikleri için ayrıca teşekkür etmiştir. Çünkü *Tayyâre* yayın organı olarak Cemiyetin varlığına güç ve destek vermiştir[290]. Yine 27-29 Nisan 1926 tarihlerinde

[287] Cevad Abbas [Gürer], "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 24.
[288] Tayyâre Cemiyeti Merkez-i Umûmî İçtimâî", **Türk Hava Mecmûası**, s. 1 (1 Haziran 1926): 19-20.
[289] "Hamiyyetperver Mütekaiddîn-i Askerîyemizin Gayret Vatanpervaraneleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 9; "Tayyâre İânesi İçin Kararlaştırılan Esâslar", Tütün Depo Fabrikaları İşçileri Teûavün Cemiyeti Cerîdesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 23; "Tayyâre Bayramı İstanbul'da Nasıl Tes'îd Edildi", **Tayyâre Mecmûaası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 12-14; "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Türk Tayyâre Cemiyeti'nden New York Teâvün Cemiyeti Riyâsetine", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12; "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 19; "İstanbul Kurtuluş Bayramı", 3-4; Türk İzciler Birliği, "Tayyâre Marşı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî 1926): 1.
[290] "Tayyâre Kongresi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-4; **Atatürk'ün Yaveri Cevat…**, 323.

gerçekleşen Türk Tayyâre Cemiyeti Kongresi'nde Başkan Ahmet Fuat [Bulca], Cemiyetin başarısında en önemli etkenlerden birinin *Tayyâre* mecmûasının yaptığı yayınlar olduğunu dile getirmiştir[291].

3.1.5. Havayolu Şirketleri

Tayyârenin motor gücüyle uçmasından kısa bir süre sonra I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, tayyâreler aşamalı olarak propaganda, posta, keşif, bombardıman ve askerî harekâtın yönlendirilmesinde etkin bir biçimde kullanılmıştır. Savaş süresince, tayyârelerden birçok alanda faydalanılabileceğinin somut bir şekilde görülmesi, savaş sonrasında bu aracın performansının geliştirilmesi yönündeki çalışmalara da hız verilmesini sağlamıştır[292].

Bir başka yönden bu sektörün gelişime açık ve ticari getirisinin yüksek olacağını öngören bazı girişimciler, I. Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da sivil havayolu şirketleri kurmuşlardır[293]. 1920'li yıllara gelindiğinde ise bu havayolu şirketleri farklı ülkelerde, posta, eşya ve yolcu taşımacılığı imtiyazı elde etmek için birbirleriyle yarışır hale gelmiştir[294]. Böyle bir rekabet ortamında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'de yabancı havayolu şirketlerinin imtiyaz elde etme peşinde koştuğu ülkeler arasına girmiştir[295]. Nitekim üç ayrı havayolu şirketi Türk hükümetiyle bu amaç doğrultusunda görüşmelere başlamıştır. Bu bağlamda *Tayyâre* mecmûasında da Türkiye'de ticari hava taşımacılığı konusunda imtiyaz sahibi olmak isteyen şirketlerle ilgili haberler öne çıkmaktadır. Bu dönemde; Fransız-Romen ortaklığı ile kurulan Franco-Roumaine, İtalyan, Aero Espresso Italiana ve Alman, Junkers Werke şirketlerinin, Türkiye'den hava taşımacılığı imtiyazını almak istedikleri görülmektedir. Bu havayolu şirketleriyle ilgili bilgilere alt başlıklarda ayrı ayrı değinilecektir. Ancak Türk hükümeti tarafından bu şirketlerle yapılan görüşme, yazışma ve sözleşmelerde öne sürülen bazı isteklerin benzer olduğu dikkati çekmektedir. Dolayısıyla konunun sonunda ileri sürülen bu şartların neler olduğuna dair bir değerlendirme yapılacaktır.

---

[291] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", **Türk Hava Mecmûası**, s. 1 (1 Haziran 1926): 20.

[292] Ayrıca havacılık endüstrisinin gelişebilmesi adına, kurulan uçak ve motor fabrikaları hükümetler tarafından maddi olarak desteklenmiştir. **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 92.

[293] "Sulh Zamanında Tayyârelerden İstifâde", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 5-6.

[294] Stuart Kline, Kıvanç Hürtürk, **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi, 1910-1967**, der. Gökhan Sarıgöl (İstanbul: D Yayınevi, 2009), 14.

[295] **age**, 14.

3.1.5.1. Franco-Roumaine Havayolu Şirketi

Franco-Roumaine Havaî Seyrüsefer Kumpanyası [CFRNA][296] Fransız ve Romen ortaklığıyla 1920 yılında kurulmuştur[297]. Şirket kurulduktan kısa bir süre sonra; Paris-Bükreş-Strazburg-Prag-Viyana ve Budapeşte hattında, yolcu, eşya ve posta taşımacılığı hizmeti vermeye başlamıştır. Franco-Roumaine, işletmeye açtığı bu rotayla Dünya'nın ilk uluslararası havayolu şirketi olmuştur[298]. Bu hattı İstanbul'a kadar uzatmak isteyen Franco-Roumaine Havaî Seyrüsefer Kumpanyası, 1920 yılının sonlarında Osmanlı Devleti'yle temasa geçerek Paris-İstanbul arasında yolcu ve posta taşımacılığı yapmak için imtiyaz başvurusunda bulunmuştur[299]. Osmanlı Devleti ile şirket yetkilileri arasında yapılan görüşmeler olumlu sonuçlanmıştır[300]. Franco-Roumaine aldığı bu imtiyazla, Osmanlı Devleti'ni Avrupa'ya bağlayan ilk ticari havayolu şirketi olmuştur. Taraflar arasında 11 Eylül 1920 tarihinde imzalanan mukavelenin birinci maddesi özellikle önemlidir. Franco-Roumaine şirketi bu maddeyle; sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren bir sene zarfında Paris-İstanbul arasında gidiş geliş olmak üzere senede ortalama iki yüz gün uçuş yapmayı kabul etmiştir. Ayrıca Franco-Roumaine, Bükreş-Budapeşte-Viyana-Prag ve Strazburg'tan geçmek üzere Paris ile Dersaadet [İstanbul] arasında düzenli olarak tayyâre işletmeyi de taahhüt etmiştir[301]. Lâkin şirket bu sürede hiçbir uçuş gerçekleştirmemiştir. Aradan iki sene geçtikten sonra Franco-Roumaine, Osmanlı Devleti'ne 1 Ekim 1922 tarihi itibarıyla taahhüt etmiş olduğu uçuşlara başlayacağını ve mukaveleye göre bunun mümkün olup olmayacağını sormuştur[302]. Osmanlı Devleti tarafından; şirkete,

[296]CFRNA'in açılımı, "Compagnie Internationale de Navigation Aérienne"dir. "Communications", **Commerce Reports**, c. 4, s. 45 (20 Kasım 1924): 355.

[297] "Compagnie Internationale de Navigation Aérienne", Fransız Kont Pierre Claret de Fleurieu ve arkadaşı Romen bankacı Aristide Blank tarafından kurulmuştur.
Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, "Célébration du 90ème anniversaire du premier vol international transcontinental de l'histoire", https://ro.ambafrance.org/Celebration-du-90eme-anniversaire [25.01.2020].

[298] National Company Bucharest Airports, "Brief History", https://www.bucharestairports.ro/baneasa/en/about/brief-history [13.01.2020].

[299]BOA. BEO. 4685-351343 (14 Şevval 1339 / 20 Haziran 1921); BOA. A.DVN. MKL. 69-30 (2 Muharrem 1340 / 6 Eylül 1921).

[300] BOA. MV. 252-94 (24 Zilhicce 1338 / 9 Eylül 1920).

[301] BOA. A.DVN. MKL. 69-30 (2 Muharrem 1340 / 6 Eylül 1921), 1-2.

[302] Ayrıca Fransız Fevkalade Komiseri'nden alınan notada şirketin belirtilen sürede uçuş yapamaması ile ilgili şu gerekçeler öne sürülmüştür. Franco – Roumaine'in kullanacağı uçuş hattı üzerinde bulunan Almanya, Avusturya, Macaristan, Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan hükümetleriyle yapılan benzer sözleşmelerin imzalanmasının zaman aldığı belirtilmiştir. Ayrıca bu sözleşmeler imzalandıktan sonra tayyârelerin inişine mahsus mahaller, hangarlar ve tezgâhların, konuyla ilgili hükümetler tarafından taahhüt edilen sürede bitirilmemiş olması da uçuşların yapılamamasına gerekçe gösterilmiştir. DH. İ.UM. 16-5/1-46 (19 Sefer 1341 / 11 Ekim 1922).

birinci maddede belirtilen hükümleri yerine getirmediği için mukavelenin geçerli olmadığı cevabı verilmiştir. Ancak yine de Franco-Roumaine'in, Paris – İstanbul arasında ilk tayyâre postasını 30 Eylül 1922 tarihinde gerçekleştirmiş olduğu dönem basınından öğrenilmektedir[303]. Fakat kısa bir süre sonra Mudanya Mütarekesi ile başlayan süreç -Lozan görüşmelerine İstanbul Hükümeti'nin çağrılması- Saltanatın kaldırılması ile sonuçlanmış, Osmanlı Devleti fiilen sona ermiştir. Bu aşamadan sonra Franco-Roumaine, Türkiye Hükümeti ile iletişime geçerek havayolu seferleri için yeni bir imtiyaz elde etmek istemiştir. Doğal olarak *Tayyâre*'de yayım süresi içerisinde bu görüşmelerle ilgili haberler yayınlanmıştır[304].

1923-1925 yılları arasında Franco-Roumaine, Paris – İstanbul – Ankara arasında hava postası ve yolcu taşıma imtiyazını alabilmek için Türk hükümetiyle görüşmeler yapmıştır[305]. Bunun dışında şirket, İstanbul – Ankara – Sivas – Erzurum – Beyazıt– Adana ve Mersin iç hat uçuşları içinde imtiyaz talebinde bulunmuş olsa da bu konuda gereken izni alamamıştır[306].

Franco-Roumaine, Paris – İstanbul – Ankara arasında hava yolu güzergâhını belirlemek için 1924 Nisan'ında, İstanbul – Ankara arasında gidiş dönüş toplam altı uçuş gerçekleştirmiştir[307]. Franco-Roumaine'in kamuoyu desteği oluşturmak amacıyla bu uçuşlarda, bazı reklam stratejileri kullanmış olduğu dikkati çekmektedir. Örneğin, bu uçuşlardan birinde Türk bayrağına atıfla tayyâreden Ankara halkı üzerine kırmızı beyaz kâğıtlar atılmıştır[308]. Aynı zamanda şirket temsilcileri Gazi Mustafa Kemal ve eşi Latife Hanım'a takdim edilmek üzere bir buket çiçek yaptırmışlardır[309]. Şirketin gerçekleştirmiş olduğu diğer bir uçuşa, İstanbul basınından bazı muhabirlerin katılımı sağlanmış, Ankara'ya varıldığında ise arzu

[303] "İstanbul-Paris Arasında Münakalat-ı Havâîyye Başladı", **Tasfîr-i Efkâr Gazetesi**, 1 Teşrîn-i Evvel 1922, 2; "Paris-İstanbul Arasındaki Mesafe 18 Saatte Katediliyor", **Tasfîr-i Efkâr Gazetesi**, 2 Teşrîn-i Evvel 1922, 3.

[304] "Türkiye'de Nakliyat-ı Havâîyye Teşebbüsâtı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 14; "Nakliyat-ı Havâîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 55; "Avrupa'nın Havayolları ve Fransızların Tayyârecilikteki Terakkiyatı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 15-18.

[305] BOA. HR. İM. 18-104 (2 Mayıs 1923); BOA. HR. İM. 47-43 (2 Haziran 1923); BOA. HR.İM. 21-14 (11 Eylül 1923).

[306] BCA.230-0-0-0/56-1-1 Dosya Ek: 34HY (27 Kânûn-i Sânî 1923).

[307] "Tayyârenin Hareketi", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 9 Nisan 1924, 3; "Havâ Cevelânları", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 17 Nisan 1924, 1.

[308] "Franco Roumaine Tayyâreleri Ankara'da", **Tevhîd-i Efkâr**, 8 Nisan 1924, 2; "Yeni Bir Tayyâre", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 8 Nisan 1924, 2.

[309] **age**, 2.

eden kişilere tayyâre ile şehri havadan görme imkânı sunulmuştur[310]. Aynı yılın sonbaharında Türk hükümeti, Franco-Roumaine Şirketi'ne Ankara – İstanbul arasında hava postası taşıma iznini vermiştir[311]. Ankara'ya gönderilmek istenen mektuplar İstanbul Postahanesi gişelerine bırakılmakta ve buradan Franco-Roumaine şirketine ait özel bir otomobil sabah 10.00'da bu mektupları almaktadır. Şirket tayyârelerle gönderilecek 20 gr. mektup ücretini 10 kuruş olarak belirlemiştir. Başlangıçta Cuma günü hariç şirketin belirlediği günlerde hava postaları taşınmıştır. İstanbul'dan saat 13.30'da kalkan tayyâre aynı gün yaklaşık 16.30'da Ankara'ya varmaktadır[312]. 15 Eylül 1924'ten sonra ise seferlerin Cuma hariç her gün yapılacağı şirket tarafından basın organlarında duyurulmuştur[313]. İstanbul'da Ayastefanos hava meydanını, terminal olarak kullanan Franco-Roumaine, Türk hükümetinden almış olduğu ruhsat kapsamında İstanbul-Ankara arasında sadece yüz elli uçuş gerçekleştirmiştir[314]. Şirket, Türkiye'de iç hat uçuş ayrıcalığı alamamıştır. Ancak Türk Hükümeti, Franco-Roumaine şirketine 17 Ağustos 1925 yılında dış hatlar için yirmi yıllık imtiyaz vermiştir[315]. Franco-Roumain, 1926 Mart'ında Paris – Strazburg – Nuernberg – Prag – Budapeşte – Viyana –Belgrat – Bükreş – İstanbul arasında posta, yolcu ve kargo taşımaya başlamıştır[316]. *Tayyâre'*de, Paris – İstanbul arasında gerçekleştirilen bu uçuşların yaklaşık on sekiz saat sürdüğü ifade edilmiştir[317]. Franco-Roumaine, Paris-İstanbul hattını Halep ve Tahran'a da uzatmak istediği için 1925 yılı sonlarında İstanbul – Halep, Ankara – Halep, İstanbul – Ankara – Tahran arasında deneme uçuşları yapmak için izin almıştır[318]. *Tayyâre*'de havacılığın nasıl bir hızda ilerlediğini ortaya koymak adına, bu uçuşlarla ilgili haberlerde zaman zaman mukayeseli ve espritüel bir üslubun kullanıldığı da görülmektedir. Örneğin,

---

[310] "Dün Telefonlu Tayyâre Ankara'ya Uçtu", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 13 Nisan 1924, 1; "Dün ki Tayyâre", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 13 Nisan 1924, 1; "Havâ Cevelânları", 1.

[311] "Memleketimizde Havaî Postalar Nasip Oluyor", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 6 Eylül 1924, 1-2; "Son Haberler: Dün ki İstanbul Gazetelerini Dün Ankara'da Okudular", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 6 Eylül 1924, 2; "İlk (Ankara) Hava Postası", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi,** 7 Eylül 1924, 2.

[312] Türk Hükümeti'nin uçuş imtiyazını geç haber alan şirket ilk hava postası ücretini 5 kuruş olarak belirlemiştir. "Memleketimizde Havaî Postalar…", 1-2.

[313] "(İstanbul-Ankara) Arasında Tayyâre Nakliyatı Başladı", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi,** 5 Eylül 1924, 3.

[314] "Avrupa Pâyi-tahtları ile İstanbul Arasında Pek Yakında Tayyâre Seferleri Başlayacak, Paris-İstanbul Hattı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 18.

[315] BCA.230.0.0.0/61.25.2 Dosya Ek: 34HY (8 Mart 1931), 1-7.

[316] Mieczyslaw Budek, Turkish Commercial Aviation, c. 23, s. 4, **Journal of Air Law and Commerce**, (1956): 395.

[317] "Avrupa Pâyi-tahtları…", 18; "Türkiye Havâ Haberleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): 12; "Vakâyi' Terakkiyât-ı Havâîyye: Havâ Postaları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşîn-i Sânî 1341 / 1925): 21-22.

[318] **age**, 21-22.

çok değil beş sene önce herhangi birinin bir sohbet esnasında İstanbul – Halep arasında yapılacak bir tayyâre seyahatinin yedi saatte gerçekleşeceğini söylemesi halinde, o kişinin Jules Verne romanlarını aktaran biri gibi algılanacağı ifade edilmiştir[319]. Bunun yanı sıra mecmûada yayınlanan bir başka yazıda "Halep orada ise arşın burada" atasözünü kullanırken bir kez daha düşünmek gerektiği, zira Halep'in artık komşu kapısı olduğu yorumu yapılmıştır[320]. Franco-Roumaine'in Fransız ortağı, 1925'te Romen Marmeresh Bankası'na ait hisselerin bir kısmını satın alarak şirketin adını, Compagnie Internationale de Navigation Aérienne [CIDNA][321] olarak değişmiştir. Bu değişikliğin bir yansıması olarak Türkiye'de şirketin adı, Beynelmilel Nakliyât-ı Havâîyye Kumpanyası olarak kullanılmaya başlamıştır[322]. CIDNA, 1933 yılında üç ayrı havayolu şirketi ile birleşerek Air France adını almış ve Air France, Paris – İstanbul hattını 1936 yılına kadar işletmiştir[323].

3.1.5.2. Aero Espresso Italiana Havayolu Şirketi

Aero Espresso Italiana Nakliyat-ı Havâîyye Kumpanyası [Società Anonima Aero Espresso Italiana, A.E.I.] 1923'te kurulmuştur[324]. Aero Espresso şirketinin ana sözleşmesinde, "Brindisi-Atina-İzmir-İstanbul arasında bir havayolu hattı kurmak istediği belirtilmiştir"[325]. Ayrıca bu hat için gereken izin alınmazsa alternatif olarak "Brindisi-[Pire]Atina-Selanik-İstanbul arasında tayyâre postası yapılabileceği" de belirtilmiştir. Deniz tayyâreleri ile gerçekleştirilen bu uçuşlarda; posta, koli ve yolcu taşınması amaçlanmıştır[326].

Aero Espresso şirketinin imtiyaz almak için sunduğu bir diğer alternatif yol güzergâhı ise Brindisi-İzmir-İstanbul-Ankara olmuştur. Türk hükümeti bu hattı

[319] "Havâî Bir Muvaffakiyyet", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 13.
[320] **age**, 13.
[321] "Communications", 355.
[322] 1 Ocak 1925'te şirketin adı Beynelmilel Havaî Seyrüsefer Kumpanyası (CIDNA) olarak değişmiştir. 1933 yılında "Air Orient, Air Union, the Société Générale de Transport Aérien (S.G.T.A.) ve C.I.D.N.A. (Franco-Roumaine) şirketleri birleşerek Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes (S.C.E.L.A.) şirketini kurmuştur". Ağustos 1933'te ise şirket Air France olarak adlandırılmıştır. "The History of Air France" https://museeairfrance.org/en/the-history-of-air-france [25.01.2020].
[323] Budek, **age**, 396.
[324] Ercan Haytoğlu, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)", **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, s. 28 (2018): 84.
[325] Vincent Prange, **Aero Espresso Italiano S.A., Catalogue of Stamps, Flights and Documents** (Holland: PECO, 1998), 3.
[326] **age**, 3.

Brindisi-[Pire]Atina-İstanbul olarak sınırlandırdıktan sonra şirketin teklifini kabul etmiştir[327]. Bu uçuş hattına daha sonra Viyana'da eklenmiştir[328].

Aero Espresso şirketine, Türkiye'de kuracağı havayolu terminali için ilk olarak, Küçükçekmece Gölü kıyısında bulunan Soğuksu Çiftliği arazisi verilmiştir. Ancak şirket gerekli yapıların inşasına başladığı sırada, Türk yetkilileri bu bölgenin uçuşa yasak bölge sınırları içerisine girdiğini fark etmiştir. Dolayısıyla Aero Espresso'ya Türk Hükümeti tarafından, I. Dünya Savaşı'nda askerî deniz tayyârelerinin kullanmış olduğu Büyükdere, Kefeli Köyü sınırları içerisinde bulunan arazi ve bina önerilmiştir. Aero Espresso, bu araziyi uygun görmüş ve satın almıştır[329].

Aero Espresso'nun Türkiye'den havayolu imtiyazı alan ilk şirket olduğunu da özellikle belirtmek gerekir. Ancak şirket bu hat üzerinde ilk deneme uçuşunu 1 Ağustos 1926'da, Brindisi'den İstanbul'a ilk doğrudan uçuşu ise 4 Ağustos 1926'te gerçekleştirmiştir[330]. Bu uçuşlar aynı yılın aralık ayına kadar devam etmiştir. Zira Yunanistan'da haziran ayında gerçekleşen askeri darbe sonrası başa geçen General Pangolos döneminde bu uçuşlar durdurulmuştur[331]. Ancak General Pangolos'un Nisan 1926'da askeri bir darbeyle iktidardan uzaklaştırılmasından sonra 1927 yılında Brindisi – Atina – İstanbul arasında uçuşlar tekrar başlamıştır. Bu hatta daha sonra Rodos'ta eklenmiştir[332]. Ne var ki bu hat üzerinde, seferlerin belirli bir tarife dâhilinde düzenli olarak yapılması, 1928 yılında mümkün olmuştur. Haftada iki kez yapılan tarifeli uçuşlarda eşya, mektup ve yolcu taşınmıştır[333].

Aero Espresso Italiana, 1935 yılında İtalya'nın milli havayolu şirketi Ala Littoria bünyesine dâhil olmuştur[334]. Bir diğer taraftan Türkiye, Aero Espresso Italiana şirketiyle olan sözleşmesini 1936 yılının sonbaharında feshetmiştir. Bu imtiyazın

---

[327] "Avrupa Pâyi-tahtları…", 18; "Türk Havâ Haberleri", 12; "Havâ Postaları", 21-22; Haytoğlu, **age**, 88.
[328] Budek, **age**, 395.
[329] BCA. 30.18.1.1/17.80.8 Dosya Ek: 62-7 (23 Kânûn-ı Evvel 1925), 1.
[330] AEI, Brindisi'de 1 Ağustos 1926'da İtalya, Türk ve Yunan yetkililerin katılımıyla Brindisi- [Pire] Atina-İstanbul hattını törenle açmıştır. "Türkiye – Yunan Dostluğu", **Cumhuriyet Gazetesi**, 3 Ağustos 1926, 2.
[331] Haytoğlu, **age**, 89.
[332] Bestami S. Bilgiç, "Atatürk Döneminde Türkiye – Yunanistan İlişkileri, 1923 – 1938, **Atatürk Araştırma Dergisi**, c. 31, s. 91 (2015): 12.
[333] Haytoğlu, **age**, 89.
[334] Musolini rejiminin baskısıyla; A.E.I ve iki İtalyan havayolu şirketi; Società Aerea Mediterranea (SAM), Società Anonima di Navigazione Aerea (SANA)'da Ala Littoria bünyesine dâhil olmuştur. Federico Caprotti, "Visuality, Hybridity, and Colonialism: Imagining Ethiopia Through Colonial Aviation, 1935-1940", **Annals of the Association of American Geographers**, c. 101 (18 Şubat 2011): 388.

iptalinde, Aero Espresso tayyârelerinin, Türkiye sınırları içinde uçuşa yasak bölgeler üzerinde uçması etkili olmuştur[335].

3.1.5.3. Junkers Flugzeugwerke AG ve Tayyâre Motor Türk Anonim Şirketi

Junkers Flugzeugwerke Aktiengesellschaft [Junkers Uçak Fabrikası A.Ş.] Mart 1919'da Prof. Hugo Junkers tarafından Almanya'nın Dessau şehrinde kurulmuştur. Junkers, rakiplerinin ürettiği ahşap ya da yarı metal uçaklar yerine tamamen metalden yapılmış uçaklar üreterek, havacılık sektöründe rakiplerinden ayrılmıştır[336]. Ancak I. Dünya Savaşı'ndan mağlup ayrılan Almanya ile İtilaf Devletleri arasında 28 Haziran 1919'da imzalanan Versailles Barış Antlaşması'yla askerî uçakların üretimi ve ithalatı yasaklanmıştır[337]. İtilaf Devletleri, Almanya üzerinde baskılarını daha da arttırarak, 5 Mayıs 1921'de sivil havacılık ve uçak üretimini de yasaklamıştır[338]. Ancak İtilaf Devletleri bir sene sonra bu baskıyı azaltıp belirledikleri parametreler doğrultusunda uçak üretimine izin vermiştir[339]. Bu parametreler Junkers'in büyük ölçekli yolcu uçakları üretmesine izin vermediğinden, şirket Almanya dışında başka ülkelerde fabrika kurma arayışına girmiştir. Nitekim Kasım 1922'de Rus Hükümeti ve Junkers Flugzeugwerke AG arasında Moskova yakınlarındaki Fili'de bir uçak fabrikası kurulması için bir sözleşme imzalamıştır[340].

1924 yılı başlarında Junkers, hem benzer bir girişimde bulunmak hem de havayolu imtiyazı almak üzere Türk yetkilileriyle de temasa geçmiştir. Ancak bu konuyla ilgili ayrıntılara girmeden önce biraz Türk-Alman ilişkilerinden bahsetmek gerekir. I. Dünya Savaşı'nı bitiren mütareke antlaşmaları[341] ardından Versailles ve Sevres Antlaşmaları ile Alman İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti arasında resmi ilişkiler

---

[335] Haytoğlu, **age**, 98.

[336] The Hugo Junkers Homepage, "Junkers Flugzeugwerke AG", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-flugzeugwerke-ag.html [2.2.2020].

[337] Antlaşmanın yürürlüğe girmesiyle Alman topraklarında askeri uçaklar ile uçak yedek parçaları ve uçak motorlarının üretimi ve ithalatı yasaklanmıştır. "The Versailles Treaty, Part V Military, Naval and Air Clauses: Article 201", https://avalon.law.yale.edu/imt/partv.asp [04.02.2020].

[338] Elmar Maria Giemulla, Ludwig Weber, **International and EU Aviation Law: Selected Issues** (The Netherlands: Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2011), 9.

[339] İtilaf Devletleri, Alman sivil uçak fabrikalarının ürettiği tayyârelerin motor kuvveti, hızı ve yolcu taşıma kapasitesini sınırlandırmıştır. **age**, 11; **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 243.

[340] The Hugo Junkers Homepage, **age**, http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-flugzeugwerke-ag.html [2.2.2020]. "Rusya'da Havâcılık", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 11.

[341] Savaşı kazanamayacağını anlayan İttifak Devletleri yenilgiyi kabul ederek savaştan çekilmiş ve barış görüşmelerine başlamıştır. Almanya ve Osmanlı Devleti de İtilaf Devletleri ile sırasıyla 11 Kasım 1918'de Rethondes Mütarekesi ve 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'ni imzalayarak teslim olmuştur. Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1994)**, 506-507.

zorunlu olarak kesilmiştir[342]. Millî Mücadele döneminde ise Ankara Hükümeti ve Almanya arasındaki ilişkilerin gayriresmi olarak sürdüğü görülmektedir[343]. Ancak Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye ile Almanya arasında diplomatik ilişkiler başlamıştır[344]. Junkers Şirketi yetkililerinin de hemen hemen aynı tarihlerde Türk hükümetiyle temasa geçtiği görülmektedir[345]. Nitekim bu görüşmeler sonucunda Junkers'a, İstanbul-Ankara arasında hava postası taşıma izni verilmiştir. Şirket bu hat üzerinde ilk hava postası taşımacılığına 14 Şubat 1924 tarihinde başlamış[346] ve böylece Türkiye'de iç hat uçuş yapan ilk havayolu şirketi olmuştur[347].

Türk hükümeti, iç hat uçuş imtiyazı talebinde bulunan yabancı havayolu şirketleriyle yaptığı müzakerelerde, Türkiye'de havacılık sanayisinin kurulmasına yönelik taleplerini de gündeme getirmiştir. Bu doğrultuda Junkers temsilcileri ve Türk yetkilileri arasında yaklaşık bir buçuk sene süren görüşmeler olumlu bir şekilde sonuçlanmıştır[348]. Türkiye ve Junkers Flugzeugwerke AG arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde, "harp ve ticaret tayyâreleri, tayyâre motorları ve tayyâre levazımı imal ve ihzarı için fabrika ve tesisler kurmak üzere bir sözleşme imzalamıştır"[349]. Bu sözleşmeye göre Kayseri'de tayyâre ve motor fabrikası, Eskişehir'de ise tamirhane

---

[342] Versailles Barış Antlaşması'nın 1. Bölüm; 22, 7. Bölüm; 155, 9. Bölüm; 258, 261, maddeleri ile Almanya'nın Osmanlı Devleti ile ilişkilerine engel olunmuştur. Ayrıca Sevres Antlaşması'nın 275. Maddesi'nde Antlaşmanın yürürlük tarihine kadar Almanya ve diğer İttifak Devletleri ile imzalanmış tüm yazılı ve sözlü sözleşmeler ve anlaşmalar feshedilmiştir. https://avalon.law.yale.edu/imt/parti.asp [04.02.2020]; Nihat Erim, **"Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)"**, c. 1 (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953), 625.

[343] 1922 yılına gelindiğinde Almanya Hükümeti, Ankara Hükümeti ile bazı konularda görüşmek üzere Ankara'ya bir temsilci gönderme talebinde bulunmuştur. Her ne kadar Sevres Antlaşması kâğıt üzerinde kalmışsa da henüz Kurtuluş Savaşı'nın sürdüğü bir dönemdir. Bundan dolayı Ankara Hükümeti böyle bir temas için henüz erken olduğunu düşünerek bu görüşmenin ertelenmesine karar vermiştir. Cemil Koçak, **Türk Alman İlişkileri (1923 – 1939)**, (Ankara: TTK Yayınları, 1991), 1, 8; BCA.30-18-1-1/5-14-19 Dosya Ek: 19-505 (07 Mayıs 1338 (1922).

[344] "3 Mart 1924 tarihinde Türkiye ile Almanya arasında Dostluk Antlaşması imzalanmıştır". İsmail Soysal, **Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)**, c.1, 3. bs. (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000), 254; "Türk-Alman Ticaret Muâhedesi Müzâkeratına Başlandı", **Cumhuriyet Gazetesi**, 2 Mart 1926, 1; " Türkiye-Almanya Ticaret Muâhedesi Müzâkeratı", **Cumhuriyet Gazetesi**, 4 Mart 1926, 2.

[345] "Avrupa Pâyi-tahtları…", 18; "(İstanbul-Ankara) Arasında…", 3.

[346] "Dün İlk Tayyâre Postası İstanbul'dan Uçarak Üç Saat Beş Dakikada Ankara'ya Muvâsalat Etti; İlk Tayyâre Postası Ankara'ya Nasıl Gitti, Nasıl Karşılandı?", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 15 Şubat 1924, 1.

[347] Aynı uçak Ankara'dan İstanbul'a 16 Şubat 1924'te dönmüştür; "Tayyâre Dün 3 Saat 15 Dakikada Ankara'dan İstanbul'a Geldi", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 17 Şubat 1924, 1-2.

[348] "Türkiye Hava Haberleri", 12.

[349] BCA.30-18-1-1/16-67-6 (25 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925); Tayhani, **age**, 217; ADAP, seri A, Bd XIV, belge no 31'den aktaran Muzaffer Deniz, "Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)", **Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, c.2, s.1 (2018): 125-127.

ve bazı tesisler kurulacaktır. Ayrıca sözleşmede şirketin sermaye tutarı 3.360.000 TL olup tarafların sermaye katılım payının eşit olacağı belirtilmiştir[350]. Taraflar kendilerine düşen payı taksitlerle birkaç yıl içinde ödeyeceklerdir. Türkiye, tayyâre fabrikası faaliyete geçene kadar tayyâre ihtiyacını Junkers Şirketi'nden karşılayacaktır[351]. Bu süre içerisinde ordunun elinde bulunan tayyârelerin bakım ve onarımları yapılırken, yurtdışından temin edilen malzemelerle de tayyâre yapımına başlanılacaktır. Fabrika çalışmaya başladığında ise her sene orduya iki yüz elli tayyâre teslim edecektir[352].

1925 Eylül'ünde Bakanlar Kurulu TOMTAŞ'ın (Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi) kuruluşuna karar vermiştir. TOMTAŞ hisselerinin % 51'i Milli Müdâfaa Vekâleti, % 49'u ise Junkers'a ait olup, merkezi Ankara olarak kabul edilmiştir[353]. Tayyâre fabrikasının, Türk Hükümeti'nin öngördüğü şekilde Kayseri'de kurulmasına karar verilmiş ve çalışmalara başlanmıştır[354]. Fabrika inşaatını yapacak firma Philipp Holzman[355] inşa için gereken makine aksamı ve malzemeyi gemiyle İskenderun'a göndermiştir. Kayseri'de demiryolu hattı olmadığı için malzemeler İskenderun'dan trenle Ulukışla'ya aktarılmıştır. Buradan da develer, atlar ve kağnılar aracılığıyla Kayseri'ye nakledilmiştir[356].

Türkiye'de bu gelişmeler yaşanırken Junkers şirketi ve Sovyetler Birliği arasında sorunlar baş göstermiştir. Zira Rus hükümeti, Ocak 1925'te Junkers'in uçak tasarımlarından memnun olmadığını gerekçe göstererek ortaklığını sonlandırmıştır[357]. Bu durum *Tayyâre* mecmûasında Locarno Antlaşması'nın bir sonucu olarak, Junkers'in Rusya'da gözden düşmesi olarak yorumlanmıştır[358]. Diğer taraftan yaşanan bu olumsuzluk karşısında Junkers mali bir krize girmiştir. Bu durum şirketin, Türk Hükümeti'yle imzaladığı sözleşme gereği Tayyâre ve Motor Türk

[350] Tayhani, **age**, 218.
[351] Deniz, **age**, 125-127.
[352] **age**, 127.
[353] İsmail Yavuz, **Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923 – 2012)**, 7bs. (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 25.
[354] Avni Okar, **Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924**, 3. bs. (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2018), 112.
[355] Fatih Dervişoğlu, "İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş", **Cumhuriyet Uluslararası Eğitim Dergisi**, c.2, s. 3 (2014): 68-82.
[356] Mehmet Şahin, "Kayseri'de İlk Büyük Adım Tayyâre Fabrikası", **Marka Dergisi** [Kayseri Organize Sanayi Bölgesi Yayın Organı], s. 1 (2015): 63; Okar, **age**, 112.
[357] The Hugo Junkers Homepage, **age**, http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-flugzeugwerke-ag.html [2.2.2020].
[358] "Rusya'da Junkers Şirketi'nin Vaziyeti", **Tayyâre Mecmûası,** s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 22; "Dornier "Commet 3" Tek Satıhlı Yolcu Tayyâresi", **Tayyâre Mecmûası,** s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 12-14.

Anonim Şirketi (TOMTAŞ) sermaye katılım payını ödemesinde sorunlar yaşamasına neden olmuştur. Diğer taraftan Alman Hükümeti'nin araya girmesi ve yardımlarıyla Junkers'in mali sorunları bir nebze olsun çözülmeye çalışılmış ve Türk Hükümeti'ne bu konuda gereken güvence verilmiştir[359]. Nihayet Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ), 6 Ekim 1926'da resmi bir törenle açılmıştır[360].

Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olan TOMTAŞ büyük umutlarla kurulmuştur. Ancak Alman Hükümeti'nin tüm yardımlarına karşın Junkers'ın mali durumu bir türlü düzelmemiştir. Bu durum doğal olarak şirketin TOMTAŞ ortaklığında sorunlara neden olmuştur. Sonuç olarak taraflar arasında imzalanan mukavelenin tatbik edilmesinde yaşanan fikir ayrılıklarını çözüme kavuşturmak amacıyla hakem kararına başvurulmuştur. Ancak bu süre içerisinde Junkers iflas etmiştir. Yaşanan bu gelişmeler üzerine 5 Mayıs 1928 tarihinde TOMTAŞ'ın faaliyeti durdurulmuştur[361]. Bir süre sonra Türk Hükümeti'nin yönlendirmesiyle iflas eden Junkers'in TOMTAŞ hisseleri Türk Tayyâre Cemiyeti tarafından satın alınmıştır. Böylece Junkers'in Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) üzerindeki tüm haklarından feragat etmesi sağlanmıştır[362]. Bu fabrika Türk Tayyâre Cemiyeti üzerinden 1931 yılında Müdâfaa-i Milliye Vekâleti'ne devredilerek adı Kayseri Tayyâre Fabrikası olarak değiştirilmiştir[363].

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin Türk hava sanayisini kurma hedefini somut bir platforma taşıma çabalarını gösteriyor olması bakımından, yabancı havayolu şirketleriyle yapmış olduğu anlaşmalarda öne sürdüğü bazı şartlar üzerinde özellikle durmak gerekmektedir. Bu şartlardan ilki, bu yabancı havayolu şirketlerinin Türk tayyâreci ve makinist yetiştirmesi ve çalıştırması ile ilgilidir[364]. Örneğin Aero Espresso Italiana Şirketi imzaladığı mukavele gereğince Türk hükümeti tarafından

[359] Werner E. Braatz, Junkers Flugzeugwerke A G in Anatolia, 1925-1926: An Aspect of Germen – Germen-Economic Relations, Tradition: Zeitschrift für Firmengschichte und Unternehmerbiographie, 19 Jahrg.,Jahresheft (1974), pp. 28-41 Published by: Verlag C.H.BeckStable, s. 39-41'den aktaran Dervişoğlu, **age**, 76.

[360] "İlk Tayyâre Fabrikası Bugün Açılıyor", **Cumhuriyet Gazetesi**, 6 Teşrîn-i Evvel 1926, 1-2; "İlk Türk Tayyâre Fabrikasının Küşadı, **Milliyet Gazetesi**, 7 Teşrîn-i Evvel 1926, 1-4; "Dün Bir Yolcu Tayyâresi Kazaya Uğradı", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 6 Teşrîn-i Evvel 1926, 1.

[361] BCA.30.10.0.0/61.411.1 Dosya Ek: 63 (6 Mayıs 1928), 5.

[362] BCA. 30.18.1.2/6.57.15 (27 Kasım 1929).

[363] Çalışmanın alt başlığı Junkers ve TOMTAŞ olduğundan sadece bu konu üzerinde durulmuş Kayseri Tayyâre Fabrikasına değinilmemiştir.

[364] Aero Espresso Italiana ve Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi'nde [Franco-Roumaine] istihdam edilen Türk tayyâreci ve makinist adedi sorulmuştur. BCA.230.0.0.0/56.4.2 Dosya Ek: 34HY (26 Ocak 1926), 1.

seçilen Türk vatandaşlarının İtalya'da tayyâre fabrikalarında tayyâreci ve makinist olarak eğitim almalarını sağlayacağını taahhüt etmiştir[365]. Ayrıca bu tayyâreci ve makinist adayları almış oldukları eğitim sonunda, yapılacak sınavı geçmeleri halinde Aero Espresso Italiana Şirketi, İstanbul-Brindisi hattında, yardımcı tayyâreci olarak istihdam edilecektir[366]. Böylece Türk Hükümeti bu şartın yerine getirilmesiyle hem eğitimli hem de deneyimli Türk makinist ve tayyârecilerine sahip olacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin Türk hava sanayisini kurma hedefini somut bir platforma taşıma çabalarını gösteren ikinci noktada, Türkiye'de iç hat uçuş yapma izni alan yabancı havayolu şirketleriyle yapılmış olan sözleşmelerde geçen bazı şartlarla alakalıdır. 1924 yılı içerisinde daha önce belirtildiği üzere Junkers Flugzeugwerke AG ve Franco-Roumaine havayolu şirketleri Ankara-İstanbul arasında farklı tarihlerde üç ay süreyle iç hat uçuşları yapmışlardır[367]. *Tayyâre'*de bu süre inceleme devresi olarak tanımlanmıştır[368]. Yine mecmûada yer alan başka bir haberde Türkiye'de iç hat imtiyaz talebinde bulunan havayolu şirketlerine Türkiye'de bir tayyâre fabrikası kurma mecburiyetinde olduklarının tebliğ edildiği ifade edilmiştir[369]. Bu bilgilerden hareketle konuyla ilgili arşiv belgeleri incelendiğinde, daha önce bahsedildiği üzere bu şirketlerin iç hat uçuşlarının neden üç ay sürdüğü anlaşılmaktadır. Şöyle ki, Junkers Flugzeugwerke AG ve Franco-Roumaine imzaladıkları mukavelenin imza tarihinden itibaren üç ay zarfında Türkiye dâhilinde bir tayyâre ve iki sene sonra da bir motor fabrikası kurmak için Türk Hükümeti'ne teklif sunmayı kabul etmiştir. Ayrıca şirketler ciddi olduklarını göstermek adına, bu tekliflerle birlikte, hükümetçe tayin olunacak miktarda bir meblağı da verecektir[370]. Mukavelede belirtilen bu hükümler yerine getirilmez ise Türk Hükümeti on gün önce havayolu şirketine bu durumu bildirecek ve hükümetin belirttiği tarihte de hava nakliyatı durdurulacaktır[371]. Bu bilgilerden de anlaşılacağı

[365] BCA.230.0.0.0/56.4.2 Dosya Ek: 34HY (26 Ocak 1926), 5.

[366] Bu belgelerde A.E.I. Şirketi'nin çalıştıracağı Türk tayyâreci ve makinistlerin toplamı dokuzdur. Belirtilen dokuz kişi içerisinde kaç kişinin pilot ya da makinist olması gerektiği belirtilmemiştir. Bu ayrımın yapılmamasında pilot ve makinist eğitimi sonunda yapılacak sınavı geçecek kişilerin istihdam edilmesi şartının dikkate alınarak net bir sınıflandırılma yapılmamış olduğunu düşündürmektedir. BCA.230.0.0.0/56.4.2 Dosya Ek: 34HY (26 Ocak 1926), 2.

[367] G. [Gabriel] Bie Ravndal, **Turkey A Commercial and Industrial Handbook**, (Washington D.C.: Washington Government Printing Office, 1926), 72.73.

[368] "Nakliyat-ı Havâîyye", 55

[369] "Türkiye'de Umûr-ı Havâîyye Teşebbüsâtı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 46.

[370] BCA.230.0.0.0/8.26.1 Dosya Ek: 06HY (10 Ağustos 1924), 12.

[371] BCA.230.0.0.0/8.26.1 Dosya Ek: 06HY (10 Ağustos 1924), 10-11.

üzere iç hat uçuş için verilen izinler sözleşmelerdeki bazı şartların yerine getirilmesine bağlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin Türk hava sanayisini kurma hedefini somut bir platforma taşıma çabalarını gösteren üçüncü nokta ise Junkers Şirketi ile Türk Hükümeti arasında imzalanan Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruluş sözleşmesinde geçen bazı maddelerde belirtilen şartlardır. "Türk Hükümeti asgari iki kişiden oluşacak bir komisyonu Junkers'ın fabrika atölyelerine gönderecektir"[372]. Bu komisyon, "taraflar arasında bağlantıyı sağlamanın yanında fabrikadaki gelişmeleri ve işleyişi takip etmekle görevlidir"[373]. Ayrıca Türk Hükümeti'nin belirlemiş olduğu tüm TOMTAŞ personeline Junkers şirketi tarafından eğitim verilecektir[374].

Bu bilgilerden hareketle Türk Hükümeti'nin yabancı şirketlerin havayolu taşımacılığı imtiyaz taleplerini birkaç açıdan değerlendirmiş olduğu anlaşılmaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi Türkiye Cumhuriyeti Devleti 1924 yılında havacılık sanayini kurma kararını almıştır. Lâkin sermaye, yan sanayi dalları ve yetişmiş eleman eksikliği dikkate alındığında, ülke içinde havacılık sanayinin kurulmasının pek olanaklı olmadığı açıktır. Bu koşullar altında Türk hükümetinin, yabancı şirketlerin hava nakliyatı imtiyaz taleplerini bir fırsat olarak görmüş olduğu dikkati çekmektedir. Bu sebepledir ki iç hat havayolu nakliyatı izni, Türkiye Cumhuriyeti Devleti ortaklığında bir tayyâre ve motor fabrikası kurulmasına bağlı kılınmıştır. Bu havayolu şirketleriyle yapılan sözleşme şartlarıyla da havacılık sektörü için gerekli personelin yetiştirilmesinın yanı sıra belirli sayıda öğrencinin yurtdışında pilot ve makinistlik eğitimi almaları da sağlanmaya çalışılmıştır. Bu şartlar havacılık sanayinin kurulması ve gelişmesi için yapılması gerekenlerin Türk yetkilileri tarafından tespit edildiği ve belirli bir sistematikte hayata geçirilmeye çalışıldığını göstermeleri bakımından oldukça önemlidir.

Yabancı havayolu şirketlerinin imtiyaz talepleriyle ilgili altının çizilmesi gereken başka bir nokta da müzakerelerin süresiyle ilgilidir. Zira bu havayolu şirketleriyle gerçekleşen görüşmeler, Türk Hükümeti'nin tayin etmiş olduğu komisyonca 1922-

[372] Bu açıklama Ankara'da 25 Ağustos 1925 tarihinde imzalanan sözleşme metninin 3. Maddesinde geçmektedir. ADAP, seri A, Bd XIV, belge no 31'den aktaran Deniz, **age**, 125-127.
[373] **age**, 125-127.
[374] **age**, 125-127.

1926 yılları arasında oldukça yavaş bir seyirde ilerlemiştir[375]. Mecmûanın yayım süresi içerisinde bu sürecin yaklaşık iki senelik kısmı takip edilebilmektedir. *Tayyâre*'nin özellikle ilk döneminde, bu süreç, "iyi iş altı ayda çıkar derler hâlbuki üç altı ay geçtiği halde maalesef bu iş bitmedi ve galiba da bitmeyecek"[376], "müzakereler kedinin kördüğüm ettiği yumak halini aldı"[377] şeklinde eleştirilmiştir. Çünkü *Tayyâre*'de konuyla ilgili yapılan haberlerde, memlekete ekonomik kazanç sağlayacak bu tip kuruluşlara zorluk değil, kolaylık sağlanması gerektiği özellikle vurgulanmıştır[378]. *Tayyâre*'nin Türk Tayyâre Cemiyeti yayın organı olarak yayınlarına devam ettiği ikinci döneminde ise bu konuyla ilgili haberlerin yorum yapılmadan aktarıldığı dikkati çekmektedir. Mecmûanın birinci döneminde imtiyaz taleplerinin sonuca ulaşmamasının sorumlusunun bu işle görevlendirilen komisyonlar olduğu ileri sürülerek ağır eleştiriler dile getirilmiştir. Fakat bu görüşmelerin uzun bir döneme yayılmasında etkili olan tarihi arka plan göz ardı edilerek eleştiriler yapıldığı görülmektedir. Bu noktada imtiyaz görüşmelerini yapan komisyonların genelde kapitülasyonlar özelde ise yabancı devletlerin tekelinde bulunan küçük kabotajın[379] Osmanlı Devleti ekonomisi ve bağımsızlığına verdiği zararları[380] dikkate alarak

[375] Hava Nakliyatı ve Tayyâre Fabrikası için başvuran şirketlerle yapılacak görüşmelerde öne çıkacak ana şartların tespiti amacıyla bir komisyon kurulmuştur. Türk Hükümeti öncelikle bu konuyu; Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâsetiyle, Müdâfaa-i Milliye, Nâfıa ve Ticaret Vekillerinden oluşan bir encümene havale etmiştir. Bu encümenin tespit ettiği şartlar dâhilinde, şirketlerle Ticaret Vekili Başkanlığı'nda, Müdâfaa-i Milliye ve Nâfıa'dan birer temsilciden oluşan bir komisyonca müzakerelerin yapılması ve sonuçlandırılmasına karar verilmiştir. BCA. 30.18.1.1/10.29.12 (15 Haziran 1924), 1-2.

[376] "Türkiye'de Umûr-ı…", 46.

[377] "Nakliyat-ı Havâîyye", 55.

[378] **age**, 55; "Türkiye'de Nakliyat-ı…", 14.

[379] Bir ülkenin limanları arasında kendi deniz araçlarının işlemesine küçük kabotaj denir. Bir başka deyişle küçük kabotaj bir ülkenin herhangi bir limanından alınan yük veya yolcuların denizyolu ile aynı ülkenin başka bir limanına taşınmasıdır. Genel anlamda devletler çoğunlukla kendi ülkelerindeki deniz taşımacılığını korumak amacıyla kabotaj hakkını kendi bayraklarını taşıyan gemilere mahsus kılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti kapitülasyonlar sebebiyle yabancı gemilerin ülke sınırları içerisinde ticaret yapmasına engel olamamıştır. Tahir Çağa, "Türkiye'de Deniz Kabotaj Tekeli", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmûası**, c.41, s. 3-4 (2011): 197-198.

[380] Emekli Kalyon Kaptanı Miralay [Albay] Ali Rıza Bey, *İleri* gazetesinde yayınlanan Kabotaj konulu makale dizisinde ülke sınırları içerisinde faaliyet gösteren yabancı denizyolu şirketlerinin ferağ ve intikal işlemlerinde dahi bazı gemilerini sanki Osmanlı Devleti kendi ülkelerinin bir parçasıymış gibi İstanbul limanı namına tescil ettirdiklerini belirtmiştir. Hâlihazırda [31 Aralık 1923 tarihine kadar da] Türk sularında işleyen bu kabilden yabancı gemiler olduğunu ifade etmiştir. Bunun yanı sıra Ali Rıza Bey, büyük devletler dışında İstanbul limanında Sırp, Romanya, İspanya, Leh, İsviçre ve Çarlık Rus bandıralı deniz araçlarının da faaliyet gösterdiğini vurgulamıştır. Ayrıca, İstinye Doku, İstanbul Rıhtımları, Anadolu Şimendiferleri ve Ereğli Şirketi gibi Osmanlı Anonim Şirketleri'nin malı olan deniz araçlarının da her ne suretle ise yabancı kuvvetlerin İstanbul'u terk ettikleri güne kadar yabancı bayrakları altında gezdiklerinin görüldüğünü aktarmıştır. Bu durum bağımsızlığını yeni kazanmış Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin yabancı havayolu şirketlerinin imtiyaz taleplerine neden temkinli davrandığını ortaya koymaktadır. Ali Rıza, "Lozan Muâhedesi'nin Tatbikatı Münasebetiyle: Kabotaj

oldukça temkinli davrandıklarını belirtmek gerekir. Nitekim Lozan Barış Konferansı'nda da özellikle kapitülasyonlar ve sonrasında deniz kabotajı yoğun tartışmalara sebep olan konular arasında olmuştur[381]. Bundan dolayı yabancı havayolu şirketleriyle yapılan görüşmelerin uzun bir döneme yayılmış olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca dönemin Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Alb. Muzaffer de anılarında deniz kabotajını tekeline almış, yabancı şirketlerle yaşananlara benzer bir durumun, hava kabotajında da ortaya çıkmaması için yabancı havayolu şirketlerine özellikle iç hat uçuş imtiyazı vermediklerini dile getirmiştir[382].

Tayyâre'de yer alan ticari havayolu şirketleriyle ilgili haberlerde dikkati çeken bir konuda insan hayatında hız ve zamanın önemi vurgulanarak havayolu taşımacılığı diğer ulaşım araçlarıyla karşılaştırılarak, ülkede yol olmaması sorunu üzerinde durulmasıdır. Örneğin, "Trenle, Ankara- İstanbul seyahati 20 saat, uçakla yaklaşık 3 saat 5 dakikadır" ya da "İzmir'den Kars'a gitmek 20 gün sürüyor hâlbuki tayyâre ile 1,5-2 günde gidilebilir"[383] gibi karşılaştırmalı somut örnekler üzerinden havayolu taşımacılığının hız ve zaman açısından üstünlüğü öne çıkarılmıştır. Ayrıca *Tayyâre*'de ülkede yol olmaması sorununa çözüm olarak hava yollarının faaliyete geçirilmesi önerilmiştir. Çünkü tayyâreler için gerekli olan sadece iniş yapabilecekleri bir pisttir, karayolları veyahut demiryolu hatlarının yapımı için harcanacak süre ve para ile karşılaştırıldığında, havayolu taşımacılığının daha ekonomik olduğu savunulmuştur[384].

3.1.6. Yaşanan Harpler Üzerinden Havacılığın Önemini Anlatmak

Tayyâre'de vatan savunması ve bağımsızlık mücadelesi söz konusu olduğunda, üzerinde durulan bir konuda Cihan Harbi ve İstiklâl Harbi olmuştur. Bu savaşları konu eden yazılarda, toplumsal hafızada henüz çok canlı olan savaşın getirdiği acı,

---

Hakkı Türklerindir", **İleri Gazetesi**, 29 Kânun-ı Evvel 1339 / 1923, 2; Ali Rıza, "Lozan Muâhedesi'nin Tatbîkatı Münâsebetiyle: Büyük ve Küçük Kabotaj Hakkında", **İleri Gazetesi**, 2 Kânun-ı Sânî 1340 / 1924, 3.

[381] Lozan Barış Antlaşması'nın en önemli kazanımlarından biri de kapitülasyonların kaldırılması olmuştur. Bu durum antlaşmanın Bölüm 1, Siyasal Hükümler, Kesim I, 2. Özel Hükümler, "Madde 28'de; bağıtlı yüksek taraflar, her biri kendi yönünden, Türkiye'de Kapitülasyonların her bakımdan kaldırıldığını kabul ettiklerini bildirirler", şeklinde açıklanmıştır. Ancak kapitülasyonların kaldırılmasından sonra kabotaj hakkını elde etme yönünde görüşmelere başlanabilmiştir. **Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler**, Çev. Seha L. Meray, İkinci Takım c. II, 3. bs (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001), 9.

[382] **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 93.

[383] "Rusya'da Nakliyat-ı Havâîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 27.

[384] "Müdâfaa-i Havâîyyemizin…", 7-8; "Tayyâre Cemiyeti'nin Tedkîk Heyeti Avrupa'dan Avdet Etti, Cevâd Abbas Bey'in Verdiği İzahat", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 2

yıkım ve kayıpların, hatırlatılması yoluyla, askeri havacılığın desteklenmesine çalışılmıştır. Derginin birinci döneminde Cihan Harbi ve İstiklal Harbi, askerî havacılığın desteklenmesi için bir tayyâre cemiyeti kurulması gerekliliğini anlatmanın bir yolu olarak kullanılmıştır[385]. *Tayyâre*'nin ikinci döneminde ise bu savaşların, halkın Türk Tayyâre Cemiyeti'ne yardım etmesini sağlamak amacıyla konu edilmiş olduğu görülmektedir[386]. Ancak şunu da özellikle belirtmek gerekir ki bu makalelerde tamamen hamâsi bir anlatım da yoktur. Bu yazılarda vurgu yapılan en önemli nokta bu harplerde mücadele için gereken vasıta ve araçların eksikliğinin ne büyük bir sıkıntı doğurduğudur.

Her ne kadar savaşı anlatan makaleler, okurun askerî havacılığı desteklemesi amacıyla yazılmışlarsa da bu anlatıların satır aralarında Cihan Harbi, Mütareke ve İstiklal Harbi sırasında yaşanan olaylara dair bazı ayrıntıların da bulunduğunu belirtmek gerekir. Bu noktada dergide yer alan, dönemin Müdâfaa-i Milliyye Vekili Recep [Peker] Bey'in Tayyâre Şehitleri Günü'nde yaptığı konuşması dikkati çekmektedir. Recep Bey, Osmanlı Devleti'nin Cihan Harbi'nden önce tayyârecilikle ilgili sahip olduğu her cinsten tayyâre malzemesi ve cihazının Mondros Mütarekesi sonrası İtilaf Devletleri tarafından gasp, bir kısmının da tahrip edildiğini belirtmiştir. Yine bu gasp veya tahrip edilen cihaz ve malzemelerin 100 milyon değerinde olduğuna dikkat çekmiştir[387]. Bununla birlikte İstiklal Savaşı'nda şimendifer dingillerinden top kaması yapıldığını[388] ve mevcut yarı kırık, dökük tayyârelere sürülmesi gerek emayit adı verilen cila yerine, kaynatılmış paça ve patates suyundan elde edilen bir karışımın kullanıldığını[389] da aktarmıştır[390].

---

[385] Şakir Hazım, "Hedef", 1; Çetin Tufan, "Tayyâre Mecmûası…", 4; "Türkiye'de Nakliyat-ı…", 15; Şakir Hazım, "Kuvvetli Tayyâre Filolarına…", 18-19; "Bir Tayyâre Filosu…", 35.

[386] Ağaoğlu Ahmed, "Tayyâre Cemiyeti", 2-3; "Tayyâre İânesi Karşısında Gençlerimiz Mesûldür", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 12; "Trabzon Tayyâre…", 13-15; Türk Tayyâre Cemiyeti, "Türk Milletine Beyannâme", 1-4; Ferruh Niyazi [Ayoğlu], "Millet Tayyârecilik Hakkında…", 13; H. K., "Hava Kuvvetleri ve Muvâzene-i Düveliyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 2-4; "Teşkilât-ı Havâîyyenin Lüzûm ve Ehemmiyyeti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 5-7; "Deniz Donanması mı, Havâ Donanması mı?", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): 2.

[387] "27 Kânûn-ı Sânî Çarşamba Günü Türkiye'nin Bütün Şehirleri, Mukaddes Havâ Şehidleri'nin Kahramanlıklarını Yâdetdi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 2-14.

[388] Ziya Şakir'de, *Tan* gazetesinde yer alan makalesinde İstanbul'dan kaçak olarak getirilen top kamalarının ihtiyacı karşılamadığını belirtir. Bu nedenle şimendifer vagonlarının çelik dingillerinin kesilerek alındığını ve Eskişehir İstasyonu atölyesinde eritilerek kama yapıldığını aktarır. Ziya Şakir [Soku], "Büyük Türk İnkılâbı, Acı Hakikatler: İstanbul'dan Kaçak Suret ile Getirilen Top Kamaları İhtiyaç Karşılamıyordu",**Tan Gazetesi**, 18 Teşrîn-i Evvel 1936, 9.

[389] "27 Kânûn-ı Sânî…", 2-14.

Kâmran Servet ise Mudanya Mütarekesi sürerken halkın manevi gücünü bozmak için İstanbul'da tayyârelerin kullanılmasından şöyle bahsetmiştir[391].

> "Meş'um Mütâreke Devri'nde ve Türk'ün büyük zaferiyle neticelenen İstiklâl Muhârebesi'nde kezâ tayyârelerin yaptıkları hizmetleri gördük. Mudanya Mütârekesi esnâsında her gün, yarın yüzlerce tayyâreden müteşekkil filolarımızın uçacağı, İstanbul semâsında altmış İngiliz çaylağı uçuyor, nümâyişler yapıyordu. Vakûr başları üzerinde uçtukları Türk olmasaydı, bu mütemadi uçuşların kuvve-i maneviyye üzerinde büyük tes'îrleri olacağı tabii idi".

Yukarıda aktarılan örnekte olduğu gibi Cihan Harbi'nden başlayarak Mudanya Mütarekesi'ne kadar bizzat mecmûa okurunun da yaşadığı süreç hatırlatılarak askerî havacılığın desteklenmesine çalışılmıştır[392]. Savaşı konu eden makalelerde ana tema Türk Hava Kuvvetleri'nin, Anadolu'yu düşman tayyârelerinin taarruzundan koruyacak derecede geliştirilip, güçlendirilmesinin gerekli olduğudur. Aksi takdirde Türk vatanının hürriyet ve istiklâlinin her zaman tehlike altında olacağı sürekli vurgulanmaktadır.

Tayyâre mecmûasına göre tayyâre kuvvetlerinin takviyesi ve çoğalması istiklâl ve istikbâl meselesidir. Hava kuvvetlerinin Cihan Harbi'ndeki etkinliği, bütün dünyaya bundan sonra harplerin daha çok hava kuvvetleriyle kazanılabilir olacağını göstermektedir[393]. Nitekim Cihan Harbi'nden sonra bilimsel ve teknolojik buluşlar ile ilgili yenilikler, tayyârelerin süratleri, sikletleri ve donanımlarında yapılan iyileştirmeler, göstermektedir ki istikbâlde yaşanacak olası muharebelerin tarzı ve neticesi büsbütün başka türlü olacaktır[394]. Bu nedenle dergide, istiklâlini ve vatanının emniyetini isteyen her milletin tayyâre kuvvetlerini arttırması gerektiği sürekli vurgulanmıştır. Bununla birlikte "fes yerine şapka giymek fikrini, birden bire

---

[390] Recep Peker'in anlattığına benzer bir şekilde Em. Hv. Alb. Avni Okar anılarında İstiklâl Hârbi'nde Konya Tayyâre Mektebi'nde o sıralarda hepsi ahşap olan tayyârelerin kanatları ve gövdeleri üzerine katlanan bez ve özellikle bu bezler üzerine sürülmesi gereken emayit denilen maddeyi bulmak bir yana muadilini dahi tedarik etmenin imkânsız olduğunu yazar. Emayit çok önemlidir. Çünkü emayit sayesinde kanat ve gövde bezlerinin gevşekliklerinin giderilmesi sağlanmaktadır. Tayyârelerin kanatları ve gövdeleri için Konya manifaturacı dükkânlarından lalettayin bezler bulunsa da emayite benzer bir madde bulunamayınca tüm havacılar ve Konya muhiti emayit icadına girişir. En nihayetinde patates kabuklarından veya sığır ayaklarından [paça] jelâtin çıkarılır ve kısmen de muhtelif boyalarla karıştırılarak elde edilen karışım tayyârelere sürülür. Ancak bu icat edilen karışımla uçurulan tayyârelerin, güneşli havada uçmaları gerekmektedir. Zira havanın bulutlu olması ya da güneşin bir bulut arkasında kaybolması halinde tayyârenin gerili olan bezleri gevşeyip sarkmaktadır. Avni Okar, aslında bu tayyârelerle uçmanın bir nevi ölümü de göze almak demek olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca Org. Muzaffer Ergüder'in de anılarında da benzer bir şekilde bu konudan bahsedilmiştir. Okar, **age**, 53; **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 42.

[391] K.S. [Kamrân Servet], "Sûlh Zamanında Tayyârelerden İstifâde", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 [6] (15 Eylül 1341 / 1925): 5.

[392] "Deniz Donanması mı…", 2.

[393] Ferruh Niyazi [Ayoğlu], "Millet Tayyârecilik Hakkında…", 13.

[394] Şakir Hazım, "Bugünün Tayyâreleri, Türk Tayyâre Cemiyeti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-3.

garâbetle [tuhaflıkla] karşılayanların zihniyetiyle muhâkeme edilirse bahrî hâkimiyetin bir gün hiçe inmesine ihtimal ki inanmayanlar olabilir"[395] denilerek dergide ileri sürülen bu fikirlerin bir kesim tarafından kabul görmeyeceğine de dikkat çekilmiştir. Bununla birlikte mecmûada, gelecekte olası bir savaşta tayyârelerin taşıdıkları bombalarla muazzam bir harp gemisini, bir vapuru veyahut koskoca bir mahalleyi yok edebileceği, tayyârelerin atacakları yangın bombalarının şehirleri ve kasabaları bir ateş tufanıyla mahvedeceği, zehirli gaz bombalarının ise yangın ve bombadan kaçan insanları helak edeceği de ileri sürülmüştür[396]. Dolayısıyla *Tayyâre* mecmûasında gelecekteki savaşlar için tayyârelerin çok önemli olduğu ve savaşta zaferi belirleyecek ana unsurlardan birinin de tayyâreler olacağı sürekli vurgulanmaktadır.

3.1.7. Çağdaş Uygarlık ve Havacılık

Türkiye'nin çağdaş uygarlık düzeyine erişebilmesinin bir yolununun da havacılık sektörüne bağlı olduğu *Tayyâre* mecmûasında dikkat çeken konular arasındadır. Dolayısıyla tayyârenin ülke savunması ve genel hizmetlerde nasıl yer aldığı ve ekonomiye katkısı anlatılarak bir an önce harekete geçilmesi gerektiği sık sık dile getirilmiştir. Örneğin Abidin Daver'göre, tarihte fasıl fasıl açılıp kapanan devirler medeniyet yolunda bir dönüm noktasıdır. Bilim ve aklı hayatlarının merkezine almış bilinçli milletler, o dönüm noktalarında birbirine yetişmeye çalışır ve yetişirler. Gözleri kapalı ve bilimin önemini kavramamış milletler ise ancak asırdan asra ele geçen bu fırsatları kaçırıp artık öndekilere yetişemeyecek kadar geri kalırlar. Yolları, demiryolları, donanmaları olmayan milletler, artık hava devrinin, havalara hâkimiyet devrinin önlerine serdiği fırsattan yararlanmak durumundadırlar. Çünkü bu milletler tayyâre filolarıyla bu eksiklerini telafi ederlerse, ileride nakliyat ve savaşın merkez sikleti, havalara geçtiği zaman, tamamen hazırlıklı olmuş olacaklardır. Saltanat idareleri altında her türlü medeniyet vasıtaları itibarıyla Avrupa milletlerinden geri kalmış olan Türk halkının da artık gözü açılmış, bilim ve fennin önemini kavramıştır. Bu farkındalığın bir yansıması olarak Türk halkı "teceddüd ve teâlî yolunda tayyâre süratiyle uçmak ihtiyacını" hissetmektedir[397].

---

[395] H. K., "Havâ Kuvvetleri ve…", 2-4.

[396] B. M. Zeki, "Tayyârelerin Ehemmiyetleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 6-7; Şakir Hazım, "Bugünün Tayyâreleri…", 2-3; "Vakayi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Erbâb-ı İlm ve Fennin Tahmînatı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): 19.

[397] Abidin Daver, "Havâ Devri", **Tayyâre Mecmûası,** s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 3.

3.2. Dünya'dan Havacılık Haberleri

Tayyâre, Dünya'da havacılık alanında meydana gelen gelişmeleri de okuyucusuyla paylaşmıştır. Bu başlık altında hava yarışları, rekorlar, ülkeler ve kıtalararası hava seyahatleri, ticari havayolları ve hava postaları, askeri havacılık, tayyâre ile kurtarma faaliyetleri, tayyârenin kadastro, orman haritaları, orman yangınları ve ziraatte zararlı haşeratla mücadelede kullanımı ile ilgili haberler yer almıştır. Bu haberler aynı zamanda okuyucuya tayyârenin, spor, ülke savunması ve genel hizmetlerde nasıl yer aldığını ve ekonomiye katkısını göstermeleri bakımından önemlidir. Ayrıca dergide havacılık alanında meydana gelen bilimsel ve teknolojik gelişmeler konu edilerek bu alanın nasıl hızlı bir şekilde ilerlediği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Dünya'da meydana gelen bilimsel ve teknolojik gelişmeye paralel olarak büyük ilerleme gösteren tayyâreler, kısa bir zaman içinde sportif amaçlı da kullanılmaya başlamıştır[398]. İlk başlarda birkaç tayyârecinin rekor amaçlı uçmasıyla başlayan süreç, özellikle Avrupa ve A.B.D. gibi ülkelerde havacılıkla ilgili uluslararası yarışmaların düzenlenmesiyle sonuçlanmıştır. Uluslararası havacılık yarışmaları kişi, kurum, şirket ve ülkeler için birçok açıdan fayda sağlayan etkinliklerdir. Örneğin bu yarışlar, bir taraftan pilotların yeteneklerini göstermelerine imkân verirken, diğer taraftan tayyâre ve motor şirketlerinin, yeni model ve motor performanslarını, uluslararası bir platformda sergilemelerinin aracı olarak görülmüştür. Aynı zamanda, bu yarışları düzenleyen kurum ve yarışlara katılan pilotların temsil ettikleri ülkeler içinde saygınlık kazandıran bir etkinliktir. Dönemin tayyâre hız yarışmaları, Gordon Benett, Pulitzer, Scneider, Zenith, Deutsch de la Meurthe Kupaları ile ilgili haberlere de dergide yer verilmiştir[399]. Ayrıca ayrıntılı olarak hazırlanmış, tayyârelerin, hız, irtifa ve havada kalma süreleri ile ilgili rekorları gösterir haber ve tablolar da okuyucuların bilgisine sunulmuştur[400]. Bu rekorların tescilini 1905 yılında

---

[398] "Eski Fransız Havâ Şampiyonları Ne Oldular", **Tayyâre Mecmûası**, s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): 8-11.

[399] "Caudron 27, Zenith Kupasını Kazandı!..", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 16; "Tayyârecilikte Yirmi Seneden Beri İcrâ Edilen Sürat Tecâribeleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 6-9; "Henri Lemaître' New York'da 'Liberty' Tayyâre Kupasını Kazandı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 13-14; "Balonların Tarihçesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 20-26 (15 Nisan 1926): 7-10.
"Vakâyi' Terakkiyât-ı Havâîyye: Scneider Kupasını Bir Amerikalı Tayyâreci Kazandı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 21;

[400] "Onuncu Nüshada Zikredilen Mufassal Rekor Levhası", **Tayyâre Mecmûası**, s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): 10-11

Paris'te kurulan Uluslararası Havacılık Federasyonu [Fédération Aéronautique Internationale] yaptığını belirtmek gerekir[401].

Mecmûada öne çıkan diğer bir sportif faaliyet de planörcülüktür. 19. yy.'da Otto Lilienthal tarafından icat edilmiş olan planör, ardılları tarafından yapılan çalışmalarla geliştirilerek kısa zamanda sportif amaçlı bir uçuş aracı haline gelmiştir. *Tayyâre* mecmûasının yayınlandığı dönemde planörcülük Dünya'da oldukça popüler bir spordur ve birçok ülkede çok sayıda planör kulübü bulunmaktadır[402]. Planörcülük, düşey hava akımlarından faydalanmayı, hava akımlarına göre aracın dengesini kurulmasının öğrenilmesini sağlar. Bundan dolayı pilotluk eğitiminin ilk aşamasında planör kullanmak o yıllarda, bir kural haline gelmiştir. Mecmûada planörcülüğün çok masraf gerektirmeyen bir spor faaliyeti olduğundan bahsedilerek, Türkiye'de gençlerin planör eğitimi almalarının sağlanması gereği vurgulanmıştır[403]. Zira uçan bir Türk gençliği yaratmak isteyen mecmûa, bu konuda belediyelerin öncü olmalarını ve planör kulüpleri açmaları gerektiğini dile getirir[404].

Derginin yayın süresi içerisinde Dünya'da oldukça popüler olan bir diğer havacılık faaliyeti de ülkeler ve kıtalararası hava seyahatleridir. Bu bağlamda Norveçli Roald Amundsen'in 1925 ve 1926 yıllarında sırasıyla tayyâre ve balonla Kuzey Kutbu'na seyahati kendisinin anlatımıyla aktarılmıştır[405]. Ayrıca tayyâreyle yapılan kıtalararası seyahatlere de yer verilmiştir. Örneğin; İtalyanların Roma – Tokyo, Fransız tayyâreci

[401] "Tayyârecilikte Yirmi Seneden…", 6-9.

[402] Planör kelimesi birkaç yer de geçse de genel anlamda Tayyâre'de, motorsuz tayyâre ve yelkenli tayyâre denilmesi tercih edilmiştir. Bunun dışında Almanya'nın Versailles Barış Antlaşması sonrasında havacılıkla ilgili getirilen kısıtlamalara çare olarak Alman gençlerini planörcülüğe özendirdiğini de özellikle belirtmek gerekir. "Vakayi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, İsviçre, Motorsuz Tayyârecilik", **Tayyâre Mecmûası**, s. 17-23 (1 Mart 1926): 22-23; "Motorsuz Tayyârecilik, Yelken Tayyâreciliği", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-i Sânî 1926): 15-17.

[403] "Teşkilat-ı Havâîyyenin Lüzûm ve Ehemmiyeti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 5-7; "Yelkenli Tayyâreler", **Tayyâre Mecmûası**, s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî 1926): 4-5.

[404] Tayyâre'nin bu arzusu Türk Tayyâre Cemiyeti tarafından 3 Mayıs 1935' te Türkkuşu'nun açılmasıyla gerçeğe dönüşmüştür. Abdullah Orakçılar, "Yurtsever Bir Gençlik Yetiştirmek İçin", **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, der. ve yay. haz. Oktay Verel c. 2 (İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları, 1985): 179-182.

[405] "Tayyâre ile Kutupların Keşfi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 15-17; "Kutuptan Avdete Nasıl Muvaffak Oldum", **Tayyâre Mecmûası**, s. 20-26 (15 Nisan 1926): 10-13; "Kutup Şimali Seyâhati, Tayyâre için Kabil-i Sevk Mücadelesi, **Tayyâre Mecmûası**, s. 20-26 (15 Nisan 1926): 17-19; "Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Amundsen'e Bir Teklif Norveç Banderası, Bir Amerikalı, 100 Bin dolar?", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19; "Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Tarihi Bir Tayyâre", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 23; "Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Kutup Şimali Seyyâhları", **Tayyâre Mecmûası,** s. 18-24 (15 Mart 1926): 18; "Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Kutup Şimali Seyyâhları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): 19.

Yzb. [Georges] Pelletier d'Oisy'nin Paris – Tokyo, İtalyan Bnb. Pinedo'nun İtalya-Avustralya, Japonların Tokyo – Paris, Sovyetler Birliği'nin Moskova – Pekin – Şangay, İngiliz tayyâreci Allan Cobbam'ın Londra – Sidney, Belçika'nın; Brüksel-Kongo ve Amerikalı tayyârecilerin devriâlem seyahatleriyle ilgili haberler dergide yayınlanmıştır[406].

Ülkeler ve kıtalararası hava seyahatleri, uluslararası havacılık yarışmalarında olduğu gibi bu uçuşlara destek veren kişi, kurum ve kuruluşlar için saygınlık kazandıran etkinlikler olarak görülmüştür. Oldukça popüler olan hava seyahatleri ve bunlarla ilgili haberler, heyecan, macera, cesaret ve keşfetme gibi birçok duygunun, tayyâre ve tayyârecilikle özdeşleştirilmesini sağladıkları için önemlidir. İnsanlara cazip gelecek bir sürü duyguyu içermesi bakımından bu haberlerin, her yaştan *Tayyâre* okuru tarafından ilgiyle okunuyor olmaları muhtemel görünmektedir.

Tayyâre mecmûasında havacılığı ilgilendiren bilimsel ve teknolojik gelişmelerin de aktarılmasına gayret edildiği görülmektedir. Yeni çıkan tayyâre ve motor tiplerinin yanısıra oksijen maskesi, otomatik pilot sisteminin atası sayılacak araç ve aksesuarlar düzenli olarak okuyucuya aktarılmıştır[407]. Ayrıca mecmûada I. Dünya Savaşı sırasında İngiltere Salisbury'de insansız tayyârelerin telsiz telgrafla uzaktan sevk ve idare edilmesiyle ilgili yapılan çalışmalar da yer almaktadır[408]. Mecmûanın yayınlandığı dönemde üzerinde denemeler yapılan ve ümit vaat eden helikopterlerle ilgili son gelişmeler de yakından takip edilmiştir[409]. Bunun yanı sıra bilimsel ve

---

[406] "Pelletier d'Oisy'nin Tayyâre ile Devr-i Âlem Seyâhati", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 9; "İngiltere'de Devr-i Âlem Seyyâhları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 48; "Amerika'da Devr-i Âlem Seyyâhları, ", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 48; "Uzun ve Müteşebbisane Havâ Seyahatlerinin Sebeb-i İcrâsı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 20-26 (15 Nisan 1926): 23; "Sulh Zamanında Tayyârelerden İstifâde", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 5; "[Francesco] De Pinedo Avustralya'ya Vasıl Olmuştur", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 21; "İtalyan Havacıların Kazandıkları Büyük Bir Muvaffakiyet-i Havâîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): 5-7; "Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Pekin'e Giden Bir Sovyet Havâî Filosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 21; "Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Moskova'dan Yazılıyor", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 11; "Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Devr-i Âlem Seyâhatine Çıkan Japon Tayyârecileri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 22; Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, İtalya, Tayyâre ile Devr-i Âlem", **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): 21; "Vakâyi' ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Belçika: Brüksel-Kongo", **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): 18.

[407] "Âmil Bi-z-zât Tayyâre Muvazenet Makinesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 10-11; "Tayyârelerin Yüksek İrtifalarda Uçabilmesini Te'mîn İden Müvellid-ül Humûzalı Teneffüs Cihazı", **Tayyâre Mecmûası**, s. 20-26 (15 Nisan 1926): 15-16; "Tayyâreciliğin İstikbâli", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): 3-6.

[408] **age**, 3-6.

[409] "Kanadsız Tayyârelerle (Helikopter) Tayeran-ı Şakûlî", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 6-7; "Aviyonetler (Hafif Tayyâre), Yelkenli Tayyâreden Hafif Kuvve-i Muharrike

teknolojik gelişmeleri konu alan makalelerin okunması zor, oldukça teknik detaylar içerdiğini özellikle belirtmek gerekir. Ancak mecmûada bilimsel ve teknolojik gelişmelerin takibinin şart olduğu sık sık tekrarlanarak mümkün olan her yeni gelişme, teknik içeriğe sahip olsa da yayınlanmıştır.

3.2.1. Hava Çağı

Cihan Harbi'yle birlikte Dünya'nın Hava Çağı'na girmiş olması, gelecekte meydana gelebilecek savaşlar ve geleceğin dünyası *Tayyâre*'de çoğu zaman iç içe geçmiş bir biçimde işlenen temalardır. Mecmûada yayınlanan makalelere göre Cihan Harbi'nden önce, âlimler tarihin yapay ve doğal olmayan bir şekilde tarihi devirlere ayrılmasını eleştirmiştir. Tarihi devirlerin bütün insanlığın geneline ve bütün insanlığın yazgısına tesir eden sebeplere göre tespit edilmesinin daha doğru olacağını savunmuşlardır. Bu şekilde düşünen âlimlere göre tarihi devirler; İlkçağ-Nehir, Ortaçağ-Deniz, Yeniçağ-Ummân [Okyanus] ve Yakınçağ-Hava devrine karşılık gelmelidir. Hatta *Tayyâre*'ye göre, bu âlimler Cihan Harbi öncesinde hava çağının gelip çattığını ya da başlamak üzere olduğunu ve insanlığın okyanuslara sığmayarak yeryüzünü kuşatan hava sahasına hâkim olmaya kalkışacağını söylemişlerdir[410]. Fakat Cihan Harbi'nden evvel bu fikirler teoride kalmış, pratikte bir uygulama alanı bulamadığı gibi yeteri kadar dikkat ve özen gösterilip üzerinde durulmamıştır. Bu bağlamda Cihan Harbi, havacılığın öneminin anlaşıldığı ve sonrasında bu alanla ilgili çalışmaların hız kazanmasına sebep olduğu için önemli görülmüştür[411]. Zira Cihan Harbi, Hava Çağı'nın başlamasına neden olmuştur. Bu konuda dikkati çeken bir noktada Cihan Harbi sonrası Dünya'da uluslararası dengelerin henüz sağlanamadığına vurgu yapılarak olası istikbâl savaşlarına hazırlanılması gerektiğinin ifade edilmesidir. Çünkü batılı devletler hızla silahlanmaktadır[412].

İle Tayerâna Doğru", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 /1925): 5-7; Sâdık Ali olması kuvvetle muhtemeldir. S.A., "Muvâzene Temelli Tayyâre Helikopter, Bir İki Mülâhaza-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 8-11.

[410] Ağaoğlu Ahmed, "Tayyâre Cemiyeti", 2-3.

[411] Şakir Hazım, "Hedef", 1; Çetin Tufan, "Tayyâre Mecmûası…", 4; Ferruh Niyazi [Ayoğlu], "Millet Tayyârecilik Hakkında…", 13; Türk Tayyâre Cemiyeti, "Türk Milletine Beyannâme", 1-4.

[412] H. K., "Havâ Kuvvetleri ve…", 2-4.

4. TAYYÂRE MECMÛASI'NDA TÜRK TAYYÂRE CEMİYETİ (1925 – 1926)

Tayyâre mecmûası, Türk Tayyâre Cemiyeti bünyesine geçtikten sonra havacılık haberlerinin yanı sıra içeriğine, Cemiyetin faaliyetleri ve farklı şehirlerdeki şubelerin etkinliklerine dair haber ve fotoğraflar da dâhil edilmiştir. Bunun yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti'nin Nizamnâmesi, Türk Tayyâre Cemiyeti Madalya Nizamnâmesi, Türk hükümetinin verdiği destekler, gelir kaynakları kapsamında düzenlenen piyangolara ait talimatnameler, çekiliş sonuçlarını gösterir tablolar, aynî ve nakdî yardımda bulunanlara ait bilgi ve fotoğraflar mecmûada düzenli olarak paylaşılmıştır[413]. Ancak bu konulara değinmeden önce Cemiyetin kuruluşundan bahsetmek yerinde olacaktır.

Tayyâre'de Bolu Mebûsu Cevat Abbas'ın bir tayyâre cemiyeti kurulması fikrini, ilk olarak 27 Ocak 1925 tarihinde T.B.M.M.'de mebûs arkadaşlarıyla paylaştığı ve onların da desteğini aldığı ifade edilmiştir[414]. Ardından Cevat Abbas, 16 Şubat 1925 tarihinde muvakkat [geçici] reis İlyas Sami Bey'in [Muş Mebûsu] başkanlığında ve Ragıp Bey'in [Zonguldak Mebûsu] geçici kâtipliğinde Ankara, Türk Ocağı binasında bir toplantı düzenlemiştir[415]. Türk Tayyâre Cemiyeti kurucularının hazır bulunduğu bu toplantıda, Cemiyet başkanlığına Cevat Abbas [Gürer] seçilmiştir. Ayrıca bu toplantıda Cevat Abbas'ın kurucular adına, Cemiyetin fahri başkanlığını kabul etmesi için İsmet Paşa'ya çekmiş olduğu telgraf ve karşılığında aldığı cevabi yazıda okunmuştur[416]:

> "İstanbul Heybeliada'da İsmet Paşa Hazretlerine zât-ı devletlerinden ilhâm almayı vecibe addeden Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cem'iyyyeti müessisleri cemiyetin riyâset-i fahrîyyesinin taraf-ı seniyelerinden kabulünü istirhâm ile takdîm-i tazimat eyler efendim.

---

[413] Ek. 6. Türk Tayyâre Cemiyeti Üyeleri ve Bağışçılarına Ait Fotoğraflar

[414] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 19-20.

[415] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 18; "Türk Tayyâre Cemiyeti", 19-20.

[416] **age**, 19-20; "Umûr-ı Havâîyye Kulubü, Ankara'da Bir Yardım Cemiyeti, Şehrimizde de Bir Kulüp Teşkil Etmiştir", **Cumhuriyet Gazetesi**, 17 Şubat 1925, 2; "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım", **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**, 17 Şubat 1925, 2; "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti Teşekkül Etti", **Son Telgraf Gazetesi**, 16 Şubat 1925, 1; "Yeni Bir Cemiyet", 2; "Meclis Hediyesi", **Vatan Gazetesi**, 17 Şubat 1925, 1.

Müessisler Namına: Bolu Mebûsu Cevad Abbas"[417]

İsmet Paşa'nın Bolu Mebûsu Cevad Abbas Bey'e cevabı ise şöyledir[418]:

> "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cem'iyyeti'nin müessis ve müteşebbislerini hararetle tebrik ederim. Memleketin esâsî bir ihtiyacını derpiş eden [dikkate alan] basîret erbâbına muvaffakiyet mev'ûd ve muhakkakdır. Teklif buyurulan riyâset-i fahrîyi [onursal başkanlığı] memnuniyet ve mağfiret ile kabul ettim efendim.
> İsmet"

Toplantı, Cemiyet nizamnâmesinin incelenmesi, milletvekillerinin, T.B.M.M. adına tayyâre alınması için yardımda bulunduklarının duyurulması ve ardından Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın himayelerini rica için özel bir heyetin seçilmesiyle bitmiştir[419]. Ayrıca bu toplantıda Cevat Abbas'ın 10.000 TL toplayan il veya ilçelerin adlarının alınan uçaklara verilmesi önerisinin de kabul edildiğini özellikle belirtmek gerekir[420]. Bununla birlikte Cevat Abbas'ın Cemiyet adına yapmış olduğu yazışmalar ve gazete haberlerinden, Cemiyetin kurulduğu ilk birkaç gün "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti" olarak adlandırıldığı dikkati çekmektedir. Ancak Cemiyet kurucularından bir heyetin, himayesini rica etmek üzere Gazi Mustafa Kemal'le görüşmesinden sonra bu ismin "Tayyâre Cemiyeti" olarak değiştiği dikkati çekmektedir. Bu isim değişikliği, Gazi Mustafa Kemal'in 24 Şubat 1925'te Cemiyete göndermiş olduğu cevabi yazıda da görülmektedir[421].

> "Ankara'da Tayyâre Cemiyeti Riyâseti'ne,
> 23.2.1341 / 1925 tarihli tezkerenizi ve eki olan nizamnameyi memnuniyetle okudum. Hava kuvvetlerimizin az zamanda ehemmiyetiyle orantılı bir mükemmellik derecesine yükseltilmesi için sarf edilmekte olan faaliyete destek maksadıyla kurulan cemiyetimize hayırlı mesaisinde yardım etmek benim için haz ve iftihar sebebidir. Memleketimizin her tarafında takdir ve bir an evvel temini arzu edilen bir ihtiyacın tatmini yolundaki teşebbüslerinden dolayı cemiyet kurucularını tebrik eder ve cemiyetin hedefine doğru hızla ve başarıyla ilerlemesini temenni eylerim.
> Efendim.
> Reisicumhur Gazi"

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal ve İsmet Paşa'nın desteğini alan Cemiyet çalışmalarına başlamıştır.

---

[417] "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti Teşekkül Etti", Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi'nden aktaran **İkdâm Gazetesi**, 19 Şubat 1925, 2.

[418] **age**, 2.

[419] Cemiyet Nizamnâmesinin kurucular tarafından görüşülüp eksikliklerin tamamlanmasıyla ilgili iki gazetede de farklı tarihler verilmiştir. *Cumhuriyet* gazetesinde Cemiyet Nizamnamesinin 17 Şubat 1925 tarihinde Dâhiliye Vekâletine verildiği yazılmıştır. *Vatan* gazetesinde ise 18 Şubat 1925'te Cemiyet nizamnâmesinin on yedi maddesinin eksiklerinin tamamlanıp 19 Şubat'ta bitirileceği belirtilmiştir. "Kuvâ-yı Havâîyye Cemiyeti", **Cumhuriyet Gazetesi**, 18 Şubat 1925, 3; "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti", **Vatan Gazetesi**, 19 Şubat 1925, 3.

[420] "Türk Tayyâre Cemiyeti", 19-20. "Yeni Bir Cemiyet", 2; "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti", **Vatan Gazetesi**, 22 Şubat 1925, 1.

[421] **Atatürk'ün Bütün Eserleri**, c. 17, 3. b. (İstanbul: Kaynak Yayınları, 2003), 184.

Bununla birlikte *Tayyâre*'de, büyük bir eksiklik olarak Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurucu üyelerinin kimler olduğu belirtilmemiştir. Bunun nedeni *Tayyâre*'nin Cemiyet yayın organı olarak ilk sayısını üç ay sonra çıkarmış olması olabilir. Ancak dönem gazetelerinde Cemiyet İdare Heyeti ve kurucularına dair bilgiler ayrıntılı olarak verilmiştir[422]. Türk Tayyâre Cemiyeti İdari Heyeti on bir kişiden oluşmaktadır.

Tablo 3: Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti 16 Şubat 1341 / 1925

Türk Tayyâre Cemiyeti Reîsi	Bolu Mebûsu Cevat Abbas [GÜRER]
Birinci Reîs Vekili	Erkân-ı Harbiye-i Umûmiyye-i Reîs-i Sânîsi Kazım Paşa [ORBAY]
İkinci Reîs Vekili	Bitlis Mebûsu Muhittin Nami [BAŞAY]
Katib-i Umûmî	Mardin Mebûsu Yakup Kadri [KARAOSMANOĞLU]
Muhasip [Muhasebe]	Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi'nden Ziya Gevher [ETİLİ]
Azâ	Menteşe Mebûsu Hoca Esat Efendi [Mahmut Esat İLERİ]
Azâ	Rize Mebûsu Ekrem [Mustafa Ekrem RİZE]
Azâ	Kocaeli Mebûsu Saffet [ARIKAN]
Azâ	İzmir Mebûsu Osmanzâde Hamdi [Ahmet Hamdi AKSOY]
Azâ	Siverek Mebûsu Kadri Ahmet [Abdulkadir Kadri KÜRKÇÜ]
Azâ	Nemlizade Sıtkı

"Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti Teşekkül Etti", **İkdâm Gazetesi**, 19 Şubat 1925, 2'de yer alan bilgilerden oluşturulmuştur.

Türk Tayyâre Cemiyeti İdari Heyeti incelendiğinde iki kişi hariç milletvekili ve ordu mensuplarından oluştuğu görülmektedir[423]. Bu durumun Türk Tayyâre Cemiyeti'nin teşkilat yapısı, kültürü ve hedeflerini biçimlendirmiş olduğu söylenebilir. Ayrıca bu üyeler arasında havacılık kökenli kimsenin olmaması da dikkati çekmektedir[424].

Tayyâre mecmûasında Cemiyetin kuruluş amacı doğrultusunda belirlemiş olduğu yakın ve uzak hedefleri de açıklanmıştır. İlk olarak yakın gelecekte acil yapılması gerekenler beş şıkta ortaya konmuştur.

[422] "Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım…", 2; "Kuvâ-yı Havâîyye Cemiyeti", 3

[423] Ayrıca Türk Tayyâre Cemiyeti kurucuları arasında 1924 Kasım'ında TpCF'nı kuran mebûsların yer almadığını da özellikle belirtmek gerekir. Erik Jan Zürcher, **Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası**, (İstanbul: Bağlam Yayınları, 1992), 89.

[424] Dönemin Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay [Albay] Muzaffer Bey'in [Ergüder] anılarında 22 Temmuz 1922 tarihinde Ankara'da Hava Kuvvetleri Müfettişliği'ne tayini tebliğ edildiğinde bu görevin kendisi içinde sürpriz olduğunu ifade etmiştir. Havacılıkla hava sınıfı ile ilgili bilgisinin olmadığını kendisi de belirtmektedir. Hatta bu düşüncelerini üstlerine arz ettiğinde aldığı cevap şu olmuştur: "Yapamayacağın görev sana emredilmemiştir". Bu cevaptan sonra konuyla ilgili okumaya ve kendisini geliştirmeye başlamıştır. **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in…**, 43-45.

1- "En son modelde avcı, keşif ve bombardıman tayyâresi satın almak.
2- Tayyârelerin muhafazasına kullanılmasına mahsûs tesisat; hangar, benzin depoları, tayyâre meydanlarının yapılması.
3- Tayyârelerin kullanabileceği silah ve mühimmatı tedarik etmek.
4- Tayyâre tamirhaneleri te'sîs etmek.
5- Makinist mektebi (Bu mektebin yetiştireceği makinistler tayyârelerde iş görebilmekle beraber aynı zamanda traktör kullanmak, bir fabrikada makine idare etmek gibi işleri de yapabilirler ki böyle bir mektebin kurulması yalnız tayyârecilik noktasından değil, sanatın terakkisi itibarıyla da ehemmiyetlidir)" [425].

Bu maddeler incelendiğinde Cemiyetin ilk amacının askerî havacılığa gerekli olan kişi ve malzemeye sağlamak olduğu açıkça görülmektedir. Nitekim bu aciliyetin olası nedenleri Türk Tayyâre Cemiyeti'nin uzun vadeli hedeflerinde ortaya konmuştur[426].

> "Türk milletinin meydana getirmeye çalışması lâzım gelen en ehemmiyetli şey bir tayyâre fabrikasıdır. Avcı, keşif, talim ve bombardıman tayyârelerinin bütün aksâmını [yedek parçasını] i'mâl edecek ve istenilen evsâfta [nitelikte] tayyâreler meydana getirecek bir fabrika tes'îs için sarf edilmesi lâzım gelen paranın ehemmiyyetini Türk milleti takdîr eder. Fabrika ile bir de pilot mektebi tes'îs edilmesi zarûret hâlindedir. Çünkü tayyâreyi meydana getirdikten sonra tayyâreyi kullanacak kimseleri de uzun bir ta'lîm ve terbiye netîcesi olarak yetiştirmek îcâb eder. Bu suretle ikiye ayrıldığını yukarıda gösterdiğimiz hâzırlıklardan birinci kısmı şüphe yoktur ki en müstâ'cel [acil] olanıdır. Türk vatanının her an her dakika ta'arruza uğrayacağını düşünerekten ordunun diğer aksâm ve levâzımı gibi hava kuvvetinin de mümkün olduğu sür'âtle arttırılması Cem'iyyetin en birinci emelidir".

Cemiyetin uzun vadeli hedefleri arasında özellikle bir tayyâre fabrikası ve uçuş okulu kurulmasının zorunlu olduğunun dile getirilmesi dikkati çekmektedir. Ancak Türk Tayyâre Cemiyeti'nin bu hedeflere ulaşabilmesi için öncelikle yurt genelinde şubeler açarak olabildiğince insana ulaşması ve onları Cemiyete bağış yapmaya teşvik etmesi gerekmektedir.

4.1. Türk Tayyâre Cemiyeti Şubeleri

Tayyâre mecmûasında yurt genelinde açılmış olan Türk Tayyâre Cemiyeti şubeleriyle ilgili bilgiler düzenli olarak yayınlanmıştır. Cemiyet şubelerinin açılmasında, Cumhuriyet Halk Fırkası il, ilçe, nahiye, köy ve mahalle örgütleri, milletvekilleri, valiler, kaymakamlar, belediye başkanları ve ordu mensuplarının etkin rol oynadığı görülmektedir.

Cemiyetin ilk açılan şubesi dergide şu şekilde aktarılmıştır: "Tayyâre Cemiyeti'nin ilk defa teşekkül eden şubesi Kastamonu Şubesi kemâl-i harâretle faâliyetine devam

[425] Türk Tayyâre Cemiyeti, "Türk Milletine Beyannâme", 1-4.
[426] **age**, 1-4.

eylemektedir"[427]. Tayyâre Cemiyeti'nin ilk hanımlar şubesi ise Tosya'da kurulmuştur[428]. Ardından sırasıyla Cemiyetin Isparta ve Lâpseki Hanımlar Şubesi açılmıştır[429].

Tayyâre mecmûası Türk Tayyâre Cemiyeti'nin yayın organı olarak ilk sayısında, doğu vilayetlerinde Şeyh Sait İsyanı'nın başlaması sebebiyle şubeler açılamadığını belirterek o tarihte yurt genelinde şehir ve kasaba dâhil toplamda 100 şube açılabilmiş olduğunu duyurmuştur[430]. Ancak Şeyh Sait İsyanı'nın bastırılmasından sonra doğu vilayetlerinde Cemiyet şubeleri açılabilmiş ve böylece yurt genelinde şube sayısı üç yüze ulaşmıştır[431].

19 Ekim 1925 tarihinde gerçekleşen Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde yurt genelinde 307 ilçe de şube açıldığı ve bu sayının nahiyeler dâhil edildiğinde 508 olduğu belirtmiştir[432]. Pek ücra mevkilerde kalan 26 ilçeye ise henüz Cemiyet şubesi açılamadığını ancak buralarda da kısa süre içerisinde şube açılabilmesi için girişimlerde bulunulduğu ifade edilmiştir. 1926 yılı sonuna gelindiğinde ise Cemiyet yurt çapında her il ve ilçenin yanı sıra birçok nahiye ve köyde şube açmış durumdadır[433].

4.2. Türk Tayyâre Cemiyeti Gelir Kaynakları (1925 – 1926)

Tayyâre mecmuâsında, Türk Tayyâre Cemiyeti'ne halkın yapmış olduğu aynî ve nakdî yardımlar, Sivil Tayyâre Mektepleri Piyangosu, Tayyâre Piyangosu, Cemiyet rozetlerinin satışı ve hükümetin vermiş olduğu destek sayesinde elde edilen gelir kaynaklarına ait detaylı bilgiler bulunmaktadır.

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasından kısa bir süre sonra gelirlerini arttırmaya yönelik Türk Hükümeti'ne yapmış olduğu talepler olumlu karşılanmış, Cemiyet bu yolla birçok gelir kaynağı elde etmiştir. Aynı zamanda Cemiyetin yapmak zorunda

---

[427] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 21.
[428] "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 18.
[429] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 22; "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 16.
[430] **age**, 19.
[431] "Tayyâre Cemiyeti Reîsi Bolu Mebûsu Cevad Abbas Beyefendinin Beyânatı Mühimmesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 9.
[432] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 19.
[433] "Tayyâre Cemiyeti 'Umûmî Kongresi", **Türk Hava Mecmûası**, s. 14 (15 Kânûn-ı Evvel 1926): 3-13.

olduğu bazı harcamalarla ilgili kolaylıklar da sağlanmıştır. İlk olarak Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 5 Ağustos 1925'te kamu yararına çalışan cemiyet statüsüne getirildiğini belirtmek gerekir[434].

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 1925-1926 yılları arasında hükümet desteğiyle elde ettiği gelirler şöyle sıralanabilir: *Tayyâre* mecmûasının bir senelik ihtiyacı için Avrupa'dan ithal edeceği gazete kâğıdının gümrük vergisinden istisnasına karar verilmiştir[435]. Cemiyetin şube sayısının artmasıyla orantılı olarak, bu şubelerle yapmak mecburiyetinde olduğu yazışmalar için ödediği posta ücreti artmıştır. T.B.M.M.'de bu konu üzerine verilen önerge kabul edilerek, Cemiyet posta ücretinden muaf tutulmuştur[436]. Donanma Cemiyeti'nin ilgası hakkındaki kararname hükmünün lağvedilmesiyle, Donanma Cemiyeti'ne ait mallar ve mülkler ile hazineye intikal eden nakit parasından başka sahip olduğu hakların Türk Tayyâre Cemiyeti'ne devrolması sağlanmıştır[437]. Ayrıca İstanbul Laleli semtindeki Harikzedegân Apartmanları'nın Türk Tayyâre Cemiyeti'ne terk ve tahsisi hakkında da bir kanun çıkarılmıştır[438]. Bu sayede ilk aşamada apartmanların birikmiş 80 bin liralık geliri Cemiyete teslim edilmiştir. Apartmanlardan elde edilecek yıllık kira geliri ise yaklaşık 30 bin liradır[439]. Ayrıca İzmir vilayetinin Ödemiş ilçesine bağlı Balyanbolu nahiyesinin Küre ve Yağcılar köylerinde bulunan iki civa madeninin geliri Cemiyete verilmiştir[440]. Yine T.B.M.M. tarafından onaylanan bir kanunla Cemiyet tarafından satın alınacak tayyâre, hangar ve hangar levazımı, teslihat ve teçhizatı ile Cemiyetce düzenlenecek balo, konser gibi etkinliklere ait biletlerin genel tüketim, eğlence ve özel tüketim vergilerinden muafiyeti sağlanmıştır[441]. Bunun yanı sıra ispirto ve alkollü içkilerin satışından masraf çıkarıldıktan sonra kalan gelirin % 5'i Türk

---

[434] BCA.30-18-1-1/15-49-13 (5 Ağustos 1925); "Türk Hava Kurumunun Kamu Yararına Çalışan Dernekler Arasına İthali Hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararı", **Türk Hava Kurumu Tüzüğü**, (Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi, 2009), 41.

[435] Ayrıca diğer gazeteler içinde benzer bir istisna yapıldığını belirtmek gerekir. BCA.30-18-1-1/15-58-10, Dosya Ek: 249-136 (16 Eylül 1925).

[436] BCA.30-18-1-1/16-79-4 (20 Kânun-ı Evvel 1341 / 1925). Kânûn 25 Ocak 1926'da kabul edilmiştir. "Türk Tayyâre Cemiyetinin Posta Ücûrâtından Mu'âfiyetine Dâir Kânun (723 S.K.)", **Resmî Cerîde**, 285 (Kânûn-i Sânî 1926): 923.

[437] "Donanma Cemiyetinin İlgası Hakkındaki Kararnamenin Lâğvile Haiz Olduğu Hukukun Türk Tayyâre Cemiyetine Devri Hakkında Kânûn (689 S.K.)", **Resmî Cerîde**, 252 (Kânûn-ı Evvel 1341): 779.

[438] "Harîkzedegân Apartmanlarının Türk Tayyâre Cemiyetine Terki ve Tahsîsi Hakkında Kânûn (751 S.K.)", **Resmî Cerîde**, 315 (Mart 1926): 1047.

[439] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 19.

[440] BCA.30.18.1.1 /20.59.3 (15 Eylül 1926).

[441] "Türk Tayyâre Cemiyetinin Bazı Muamelâtında Umumî İstihlâk ve Eğlence ve Hususî İstihlâk Vergilerinden Muafiyetine Dair Kânûn (928 S.K.)", **Resmî Cerîde**, 410 (Temmuz 1926): 1730.

Tayyâre Cemiyeti'ne bırakılmıştır[442]. Bu da yıllık 350 bin lira tutarında bir gelire denk gelmektedir. Ayrıca fitre, zekât ve kurban derilerinden elde edilen hâsılatın yarısı Türk Tayyâre Cemiyeti'ne verilmiştir. Bu gelirlerin yanı sıra devletin Cemiyete vermiş olduğu en önemli desteklerden biri de piyango düzenlemekle ilgilidir[443].

Tayyâre Cemiyeti'nin bir gelir kaynağı da rozet satışlarıdır. Cemiyet'in rozetleri şubelerin düzenlediği etkinlikler dışında Cumhuriyet Bayramı, İstanbul'un Kurtuluşu, Tayyâre Bayramı gibi özel günlerde de satışa sunulmuştur[444]. *Tayyâre*'de bu konuyla ilgili yayınlanmış haberlerden rozet satışlarından hatırı sayılır bir gelir elde ettiği anlaşılmaktadır. Örneğin, ilk kutlanan Tayyâre Bayramı'nda yurt genelinde Cemiyet'in şubeleri tarafından bir milyon rozet satılmıştır. Aynı zamanda Cemiyetin parasal konularda oldukça titiz davrandığı görülmektedir. Zira rozeti satan görevli, rozet mukabilinde aldığı parayı, alıcının gözü önünde, boynunda taşıdığı Türk Tayyâre Cemiyeti'nin özel olarak yaptırmış olduğu kumbara benzeri kilitli bir kutuya[445] atmaktadır[446]. Bu uygulamanın hem olası suiistimali önlemek hem de rozeti satın alana güven vermek için yapılmış olduğu düşünülebilir. Ayrıca Cemiyet rozetlerinin İsviçre'de Huguenin Freres & Medaillers Suisse Co.'ye yaptırılmış olduğunu belirtmek gerekir[447].

Cemiyetin devlet desteği dışında kendi çabalarıyla yarattığı kaynaklarda olmuştur. Türk Tayyâre Cemiyeti, noter, tütün inhisarı ve evlenme işlemleriyle ilgili bastırdığı 21 cins evrak ve cüzdanın yanı sıra Maarif Vekâleti aracılığıyla Avrupa'ya sipariş ettiği Gazi Mustafa Kemal portre ve büstlerini satmıştır. Bununla birlikte bir şirketle anlaşarak, İstanbul Şehremâneti dâhilindeki kâğıt ve paçavraların toplanmasından da kazanç sağlamıştır. Ayrıca Şivan Kurşun Kalem Fabrikası'na Türkiye'ye ithal edeceği kurşun kalemlerin üzerine Türk Tayyâre Cemiyeti logosunun basılmasına izin vererek bu yolla da gelir elde etmiştir[448].

---

[442] "İspirto ve Meşrubatı Küûliye İnhisarı Hakkında Kânûn (790 S.K.)", **Resmî Cerîde**, 338 (Nisan 1926): 1235.
[443] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 19.
[444] "Cumhuriyet Bayramı…", 1-2; "İstanbul Kurtuluş Bayramı…", 3-4.
[445] Kamuya yararlı diğer cemiyetlerde bu tarz kumbaralar kullanmaktadır.
[446] "Tayyâre Faâliyyeti, Tayyâre…, 14.
[447] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 19.
[448] "Tayyâre Cemiyeti 'Umûmî…", 3-13.

4.2.1. Piyango

Osmanlı döneminden itibaren çeşitli biçimlerde uygulanan piyangolar, Cumhuriyet döneminde de düzenlenmeye devam etmiştir. *Tayyâre*'de Türk Tayyâre Cemiyeti'nin düzenlemiş olduğu iki piyangoya ait bilgiler, ikramiye cetvelleri ve bilet satış yerleri düzenli olarak yayınlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk nakit para ödüllü piyangosu, 1925 yılında Cemiyetin kurmayı hedeflediği, Türk Tayyâre Cemiyeti Mektepleri yararına düzenlenmiştir. Mecmûada bu haber,"Tâli'inizi [talihinizi] denemek ve vatana hizmet için piyango bileti alınız"[449] sloganıyla duyurulmuştur.

Türk Tayyâre Cemiyeti Mektepleri Piyangosu senede dört defa, üç ayda bir çekiliş yapılacak şekilde düzenlenmiştir[450]. Tayyâre Mektepleri Piyangosu biletleri 1 liradan satışa sunulmuştur. Büyük ikramiye ilk çekilişte 3.725 lira, ikinci ve üçüncü çekilişte ise 5 bin liradır[451]. *Tayyâre*'de bu çekilişlerin 15 Haziran, 15 Eylül ve 15 Aralık 1925 tarihlerinde çekileceği ilan edilmiştir. Ancak Ankara'da piyango bileti basabilecek uygun nitelikte bir matbaa bulunamadığından biletler İstanbul'da basılmıştır. Bu durum doğal olarak ilk çekilişin 1 Temmuz 1925 tarihine ertelenmesine neden olmuştur. İkinci çekiliş tarihi de hazırlıkların tamamlanmamış olmasından dolayı 20 Eylül'e ertelenmiştir[452]. Üçüncü çekiliş ise ilan edildiği biçimde, 15 Aralık 1925 tarihinde gerçekleşmiştir[453]. Bu noktada Türk Tayyâre Cemiyeti'nin başlangıçta piyango düzenlemekle ilgili bazı sorunlar yaşadığı söylenebilir. Bununla birlikte biletler taşrada Tayyâre Cemiyeti şubelerinde ve İstanbul'da milli bankalarda ve *İkdâm*, *Cumhuriyet*, *Millet*, *Vakit*, *Vatan*[454], *Karagöz* gazeteleri idarehaneleriyle, Selanik Bonamarşesi, Malûl Gaziler Pazarı, Beşir Kemal

[449] age, **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 17.
[450] Ek. 7. Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Mahsus Piyango Bileti; Ek. 7. a. Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Mahsus Piyango Biletinin Arka Yüzü
[451] "Tayyâre Piyangosu…", 17; "Tayyâre Piyangosu Talimatnâmesidir", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 19; "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19.
[452] "Tayyâre Piyangosu Dün Ankara'da Çekildi", **Cumhuriyet Gazetesi**, 21 Eylül 1925, 1.
[453] "Tayyâre Piyangosu…", 17.
[454] Vatan Gazetesi kapatılmış, Karagöz'de daha sonra bilet satış noktalarından çıkarılmıştır. "Vatan'ın Seddi", **Cumhuriyet Gazetesi**, 12 Ağustos 1925, 1-2.

Eczahanesi, Hüsnü Ecza Deposu, Ziraat Bankalarında ve Meserret Oteli altında Mustafa Rahmi tarafından satılmıştır[455].

Peki, büyük ikramiyeyi kazanan talihliler kimlerdir ya da kazandıkları paralarla neler yapmışlardır? Ne yazık ki, *Tayyâre*'de bu konuda bir bilgi verilmemiştir. Açıkçası bunun nedenini anlamak zordur. Ancak dönem gazetelerinde, büyük ikramiyeyi kazananlarla ilgili haberler bulunmaktadır. Örneğin, 20 Eylül 1925 tarihinde gerçekleştirilen ikinci çekilişte büyük ikramiye 58299 numaralı bilete isabet etmiştir. "Tayyârenin tâli'i [talihi] İzmit'li Maarif Müdürü Talat Bey'e vurmuştur". Talat Bey ilk olarak kazandığı paranın önemli bir kısmını hasta olan çocuğu için ayırmış ve borçlarını kapatmıştır. Geriye kalan parasının 250 lirasını Tayyâre Cemiyeti'ne, 150 lirasını Muallimler Birliği'ne, 100 lirasını İzmit Muallimler Birliği'ne bağışlamıştır[456]. Talat Bey'in kazandığı paranın %10'unu yarı yarıya Muallimler Birliği ve Tayyâre Cemiyeti'ne bağışlaması dikkat çekicidir. Aslında bu durum Türk Tayyâre Cemiyeti'nin vatan savunmasına hizmet etmek için kurulduğunun zihinlere yerleşmiş olduğunu göstermesi bakımından da önemlidir.

Tayyâre Mektepleri Piyangosu, üç çekiliş yapıldıktan sonra yerini Tayyâre Piyangosu'na bırakmıştır. T.B.M.M. tarafından kabul edilen 9 Ocak 1926 tarihli ve 710 numaralı kanun gereğince nakit piyango tekeli Türk Tayyâre Cemiyeti'ne verilmiştir[457]. Cemiyet piyango düzenleme tekelini aldıktan sonra ilk piyangoda yaşanan aksaklıkları göz önünde bulundurarak daha profesyonel bir ekiple çalışma kararı almıştır. Bu amaçla İstanbul'da Türk Tayyâre Cemiyeti Piyango Merkez-i Umûmîsi açılmış ve İtalya'dan bu konuda uzman bir kişi getirilmiştir. Tayyâre Piyangosu, ilk piyangodan farklı bir şekilde düzenlenmiştir. Sınıf piyangosu olarak adlandırılan bu düzende, bir bilet on bileti ihtiva edip, yapılacak olan on çekilişe de katılmaktadır[458]. Tayyâre Piyangosu bileti 15 liradan satışa sunulmuştur. Ancak dileyen bilet parasının onda birini ödeyerek tek bir çekilişe de katılabilmektedir. Mecmûada, 50 bin adet basılan biletlerin, on çekiliş hesaba katıldığında aslında 500

[455] "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): arka kapak; "Tayyâre Piyangosu", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): arka kapak.

[456] "Tayyâre Piyangosu", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 25 Eylül 1925, 2.

[457] "Türkiye Dâhilinde Piyango Keşîdesinin Münhasiran Tayyâre Cem'iyyetine Âid Olduğu Hakkında Kânûn (710 S.K.)", **Resmî Cerîde**, 279, (Kânûn-i Sânî 1926): 899.

[458] Mete Tunçay, **Türkiye'de Piyango Tarihi ve Millî Piyango İdaresi** (Ankara: Milli Piyango İdaresi, 1993), 153; Ek. 8. Tayyâre Piyangosu Bileti; Ek. 8. a. Tayyâre Piyangosu Bileti

bin bilete karşılık geldiği belirtilmiştir[459]. Ayrıca on çekilişe ait ikramiye cetveli incelendiğinde, ilk çekilişin 15 bin liradan başlayıp, büyük ikramiyenin onuncu çekilişte 150 bin liraya ulaştığı görülmektedir[460]. Mecmûada, Tayyâre Piyangosu biletlerinin Cemiyet şubelerinden ve bayilerden satın alınabileceği ifade edilmiştir. Ancak bu bayilerin kimler olduğu belirtilmemiştir. Tayyâre Piyangosu'nun ilk çekilişi 19 Nisan 1926 tarihinde Ankara Şehremâneti Binası'nın, Cemiyet-i Umûmîyye-i Belediye Salonu'nda yapılmıştır[461]. Türk Tayyâre Cemiyeti için büyük bir gelir kaynağı olan piyango halk tarafından yoğun rağbet görmüş, vatana hizmet etmenin yanı sıra zengin olmanın umudu olmuştur.

4.2.2. Bağışlar

Tayyâre'de, Türk Tayyâre Cemiyeti'ne aynî ve nakdî yardımda bulunan toplumun hemen her kesiminden insanların bilgileri de paylaşılmıştır. Elbette bu çalışmanın sınırları içerisinde bu insanlardan tek tek bahsetmek mümkün değildir. Ancak bu haberler, konu vatan savunması olduğunda, toplumun her kesiminin nasıl bir duyarlılık gösterdiğini göstermeleri bakımından önemlidir. Bu nedenle *Tayyâre*'de çarpıcı başlıklarla öne çıkarılan bazı bağış haberleri üzerinde durulacaktır.

Cemiyetin 16 Şubat 1925 tarihinde Ankara Türk Ocağı'nda gerçekleşen ilk toplantısında bir detay dikkati çekmektedir. Daha önce de ifade edildiği gibi Türk Tayyâre Cemiyeti kurucularının büyük bir çoğunluğu milletvekilidir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak Cemiyete ilk bağış yapanlarda milletvekilleri olmuştur. Dolayısıyla Cemiyete ilk bağış yapan 271 milletvekili mecmûada tek tek isimleri verilerek açıklanmıştır[462].

Tayyâre'de toplumun her kesiminden insanların Cemiyete yaptıkları bağışlar ayrıntılı olarak yer almıştır. Ancak Gazi Mustafa Kemal, Cemiyete bağış yapmış olmasına rağmen, dergide bu konuda bir haber yapılmadığını görmekteyiz. Bu bağış olayını aktarabilmek için öncelikle iki noktaya değinmek gerekir. Cemiyetin bir hedefi de Türkiye'de sivil havacılığın gelişimiyle ilgili çalışmalar yapmaktır. Bu amaçla Cemiyet Ankara'da bir "Açık Hava Dershanesi" kurma kararı alır. Mecmûanın

[459] "Türkiye Büyük Millet Meclisince Kabul Edilen 9 Kânûn-ı Sânî 1926 Tarihli ve 710 Numaralı Kânûn Mucîbince Tertîb Edilen Türk Tayyâre Cemiyeti Piyango Talimatnâmesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 22-23.
[460] "Plân", ön ve arka iç kapak.
[461] "Tayyâre Piyangosu'nun Birinci Keşîdesi", **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**, 20 Nisan 1926, 1.
[462] "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 19-20.

Cemiyet yayın organı olarak ilk sayısında, bu dershanede yapılacak eğitim ve öğretim programının hazırlanmış olduğu, öğrenci kayıt ve kabulüne de başlandığı ifade edilir[463]. Hatta bu okulun uçuş eğitmeni de Cemiyetin Fen Şubesi sorumlusu Vecihi Bey'dir. Ayrıca halktan bu konuda beklenilenin üstünde bir destek de gelir. Zira Adana halkı açılması planlanan dershanenin, okula çevrilip adının da Adana olması halinde, gereken tüm masrafları karşılayacaklarını bildirir. Ancak bir süre sonra dergide, Ankara yerine İstanbul, Ayastefanos'ta Tayyâre Makinist Mektebi'nin açılacağı duyurulur. Bir daha da Ankara'da açılacağı belirtilen tayyâre mektebinden bahsedilmez. Bu konuda Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti'nin 13 Ağustos 1925 tarihinde gerçekleştirmiş olduğu toplantı önemli bilgiler içermektedir. Cevat Abbas, havacılıkla ilgili gelişmeleri yakından takip etmek amacıyla yurtdışı seyahatinde bulunduğundan, toplantı Cemiyetin Fahri Başkanı İsmet Paşa tarafından yönetilmiştir. Bu toplantıda; Cemiyet üyesi Kocaeli milletvekili Saffet Bey sözlü ve yazılı olarak yönetim kuruluna bir takrir sunmuştur[464].

> "Cemiyetin vücuda getireceği müessesât için "Ahi Mesut Çiftliğinin" satın alınmış olduğuna geçen içtimada itila hâsıl oldu. Ancak bu çiftliğin mubayaası heyet-i idare kararına iktiran etmemiştir. Esasen çiftliğin mesahası tesisat için lüzumundan fazla vasidir. Reîs-i Cumhur Hazretleri, işbu çiftlik bedel ve masarifat-ı kâmilesi mukabilinde kendilerine devir ve ferağ olunduğu takdirde tesisata muktezi saha-yı araziyi teberruan Cemiyet emrine terk ve ferağ edeceklerini lutfen vaad buyurmuşlardır. Binaenaleyh mezkûr çiftliğin müşarünileyh hazretlerine devredilmesini ve bu babda muktezi muameleyi usuliyenin icrası için reis ve muhasip beyefendilerin selahiyettar kılınmasını arz ve teklif eylerim.
> 13 Ağustos 341 /1925
> İmza Kocaeli Mebûsu Saffet"

Takrîrde bahsedilen çiftliği satın alan Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas'tır. Ahi Mesut Çiftliği otuz bin dönüm arazi üzerine kurulmuş olup, 8.500 liraya satın alınmıştır[465]. Cemiyet İdari Heyeti, arazinin büyük olduğu yönünde eleştiri getirselerde, Cevat Abbas bu çiftliği tayyâre mektebi ve hava meydanına uygunluğu sebebiyle tercih etmiştir. Ancak Cevat Abbas, çiftliği idare heyeti kararı olmadan aldığı için bu durum yönetimde rahatsızlığa neden olmuştur. Doğal olarak olay Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'e iletilmiş o da takrîrde belirtilen çözümü getirmiştir. Böylece Cemiyet İdare Heyeti, Ahi Mesut Çiftliği'nin Gazi Mustafa Kemal'e satılmasına karar vermiştir. Gazi Mustafa Kemal'de çiftliği satın aldıktan sonra Türk Tayyâre Cemiyeti'ne bağışlamıştır. Gazi Mustafa Kemal daha sonra

---

[463] "İlk Mühim Adım, Ankara Açık Hava Dershânesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 12.
[464] "Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Kurulu Kararları 1341 / 13 Ağustos 1925", **T.H.K.** Tasnif Edilmemiş Arşivi, 1925 – 1929 İdare Kurul Kararları Defteri'nden aktaran Fırtına, **age**, 98-99.
[465] **age**, 98-99; **Atatürk'ün Yaveri Cevat…**, 323.

1927'de Nutuk'un yayın hakkı, 1935 yılında ise 10.000 lira bağışlayarak Türk Tayyâre Cemiyeti'ne desteğini sürdürmüştür[466].

Tayyâre'de dikkati çeken bağış haberlerinden biri de Osmanlı Devleti tarafından bazı asker ve devlet adamlarına, yapmış oldukları hizmetler sebebiyle verilen nişanlarla ilgilidir[467]. *Cumhuriyet* gazetesi okuyucularından emekli Mülkiye Kaymakamı Filibeli İbrahim Hakkı Bey, mülga üçüncü dereceden Mecîdi Nişanı'nı maddi değerinden dolayı Türk Tayyâre Cemiyeti'ne hediye etmiştir. İbrahim Hakkı Bey, *Cumhuriyet* gazetesi idaresine gönderdiği mektupta diğer nişan sahiplerinin artık saklamalarının bir anlamı olmayan bu nişanları Cemiyete hediye etmelerini tavsiye etmiştir[468]. Bu haber sonrasında Tütün İdare-i İnhisâriyesi İstanbul Baş Müdürü ve eski Dâhiliye Nazırlarından Celal Bey; üçüncü rütbeden Osmânî ve birinci rütbeden Mecîdi nişanlarını bağışlamıştır[469]. Tıp Fakültesi Serîriyatı Akliye ve Asabiye [Akıl ve Sinir Hastalıkları] Müdürü Raşit Tahsin Bey'de; üçüncü dereceden Osmânî ve Mecîdi, dördüncü dereceden Osmanî nişanlarıyla, 1314 [1897] Yunan Muharebesi Harp Madalyası ve Gümüş Liyakat Madalyası'nı hediye etmiştir[470]. Bağdat eşrafından Merdanzâde Mehmet Necip Bey ise üçüncü rütbeden Mecîdi nişanını bağışlamıştır[471]. Sabık nişanların birbiri ardına hediye edilmesinden İbrahim Hakkı Bey'in tavsiyesi'nin işe yaramış olduğu anlaşılmaktadır.

Tayyâre'de, Türk Tayyâre Cemiyeti'ne aynî ve nakdî yardım yapanlarla ilgili haberler içerisinde özellikle bir tanesi Cemiyetin toplum gözünde nasıl algılandığını çarpıcı bir biçimde ortaya koyması bakımından dikkati çekmektedir. Mecmûanın, *Cumhuriyet* gazetesinden aktardığı haber şöyledir. Süvari Mirlivası merhum Tevfik Paşa'nın, Galatasaray Lisesi'nde okuyan 14 yaşındaki oğlu Nejat, beyin zarı iltihabından vefat etmiştir[472]. Ancak Nejat, ölmeden önce gündelik harçlıklarından biriktirdiği beş liranın tayyâre iânesi olarak Türk Tayyâre Cemiyeti'ne verilmesini

---

[466] "Atatürk, Hava Kurumuna 10.000 Lira Verdi", **Tan Gazetesi**, 30 Mayıs 1935, 1.
[467] İbrahim Artuk, "Nişan", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.33 (İstanbul: TDV Yayınları, 2007): 154-156.
[468] "Eski Nişanlardan İstifâde", **Cumhuriyet Gazetesi**, 13 Eylül 1925, 1.
[469] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Sâbık Nişânlardan İstifâde, Nişanlarınızı Tayyâre Cemiyeti'ne İhdâ' Ediniz", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21; "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Tayyâre Cemiyeti'ne Nişanlarını Teberru Edenler", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19.
[470] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Bir Teberru'", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 18.
[471] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Bir Teberru'", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19.
[472] "Yüksek Kalbli Bir Yavru", **Cumhuriyet Gazetesi**, 28 Eylül 1925, 1.

vasiyet etmiştir. Nejat'ın ailesi de çocuklarının vasiyeti gereğince gündeliklerinden biriken on lirayı *Cumhuriyet* gazetesine yollayarak bu paranın gazete vasıtasıyla Cemiyete iletilmesini rica etmiştir. Diğer beş lira da Nejat'ın o güne kadar gündeliklerinden biriken paradır[473]. Aile vasiyet sonrası biriken gündeliği de eklemiştir.

Tayyâre'ye göre Türk Tayyâre Cemiyeti'ne bağış yapanlar arasında müstesna bir kişilikte Boyacı Mustafa'dır. Zira Boyacı Mustafa bir aylık kazancını Cemiyete bağışlamayı taahhüt etmiştir. Köprü Kadıköy İskelesi'nde, ayakkabı boyacılığı yaparak geçimini sağlayan Mustafa Bey, Cemiyetten aldığı mühürlü kutu ile topladığı paraları vezneye teslim etmiş ve miktarı 6.035 kuruş çıkmıştır. Boyacı Mustafa tekrar aldığı bir kutuyu daha doldurarak Cemiyete götürmüştür. Bu kutudan çıkan para ise 4.090 kuruştur[474].

Türkiye'de ilk otomobil acentası Sirkeci'de Aynvefa Şirketi tarafından açılmıştır[475]. Aynvefa, Türk Tayyâre Cemiyeti'ne bir adet Ford marka otomobil hediye etmiştir. Cemiyet bu hediyeyle, 2 lira değerinde 1500 bilet mukabilinde bir otomobil piyangosu düzenler. Bu otomobil piyangosunun biletleri; İstanbul merkezinde şubelerde, Aynvefa Acentesi'nde, Beyoğlu'nda Cadde-i Kebir'de [İstiklal Caddesi] Ahmet Cenap ve Şürekâsı [Ortakları] Ticarethanesi'nde satışa sunulur[476]. *Tayyâre*'de bu otomobil piyangosunun 1 Aralık 1925 tarihinde noter huzurunda çekileceği duyurulmuş ancak daha sonraki sayılarda otomobili kimin kazandığına dair bir bilgi verilmemiştir[477].

Tayyâre mecmûasının yanı sıra dönemin diğer basın organlarında da Cemiyete yapılan ilginç bağış haberlerini görmekteyiz. Bu bağış haberleri arasında en çarpıcı olanı Eminalp Malkoç'un dönem gazete ve dergilerini inceleyerek yazmış olduğu "Bostancı Canavarları: Erken Cumhuriyet Döneminden Bir Köpekbalığı Hikâyesi" adlı makalesinde değinmiş olduğu 1926 yılının Ocak ve Şubat aylarında Adalar

[473] "Yüksek Kalbli Bir Yavru", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 22.
[474] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Müstesna Bir Hamiyyet", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 17.
[475] Ahmet Çağan, **Otokoç Otomotiv 90. Yıl, Bir Vizyon, Azim ve Tutku Yolculuğu**, yay. haz. Otokoç Otomotiv Tic. Ve San. A.Ş. (İstanbul: Ceres Eğitim ve Yayıncılık, 2019), 34.
[476] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Piyango", **Tayyâre Mecmûası**, s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 23.
[477] **age**, 23.

çevresinde yakalanan üç köpekbalığının Türk Tayyâre Cemiyeti'ne hediye edilmesi ve Cemiyetin bu köpekbalıklarını sergileyerek gelir elde etmesidir[478].

Türk Tayyâre Cemiyeti'ne bir destekte Milli Sahne oyuncularından gelmiştir[479]. *Tayyâre*'de, bu haber Milli Sahne oyuncuları; Şadi Bey, Nurettin Şefkati Bey, Nail Bey, Şehper Hanım, Selma Hanım ve Halide Hanım'ın fotoğraflarıyla birlikte verilmiştir. Milli Sahne sanatkârları; Cemiyet menfaatine Eskişehir, [Afyon] Karahisar, Manisa, Uşak, Aydın, İzmir gibi Anadolu'nun muhtelif şehirlerinde verdikleri temsillere Ramazan'da İstanbul, Ferah Tiyatrosu'nda devam edecektir[480]. Bununla birlikte dergide, Milli Sahne'nin hangi tiyatro oyunlarını sahneleyeceği belirtilmemiştir. Nitekim bu haberin duyurulmasından bir sayı sonra *Tayyâre*'nin yayımı durmuştur. Ancak Milli Sahne oyuncularının Cemiyet yararına sahneledikleri tiyatro oyunlarına ait bilgiler dönem gazetelerinde yer almıştır. Milli Sahne oyuncuları tarafından Türk Tayyâre Cemiyeti yararına İstanbul, Ferah Tiyatrosu'nda Ramazan boyunca; İbnürrefik Ahmet Nuri Bey'in "Kısmet", Halit Fahri Bey'in "Afet", Selim Nüzhet Bey'in "Zamane Mektebi" ve "Miras Peşinde", Refik Nuri Bey'in yabancı bir eserden[481] uyarladığı "Üçüncü" ve yine bir uyarlama "Vicdan" isimli vodviller temsil edilmiştir[482]. Ayrıca gazete haberlerinde bu tiyatro oyunlarına, halkın yoğun ilgi gösterdiği vurgulanmıştır.

Tayyâre'de, halkın Cemiyete bağış yapması için dini öğelerin kullanıldığını gösteren bilgilerde bulunmaktadır. Bu bağlamda mecmûada Diyanet İşleri Başkanı Rifat Efendi'nin [Börekçi] sadaka, fitre, zekât ve kurban derilerinin Cemiyete verilmesine dair vermiş olduğu fetva da yayınlanmıştır[483].

---

[478] Eminalp Malkoç, "Bostancı Canavarları: Erken Cumhuriyet Döneminde Bir Köpekbalığı Hikâyesi", **Toplumsal Tarih**, s. 292 (2018): 42-48.

[479] 1926 yılında, Şadi Fikret ve arkadaşları topluluğu olarak kurulmuş, Cumhuriyet döneminde ise Milli Sahne topluluğu adını almıştır. Bu dönemde Milli Sahne gezici bir topluluk niteliğinde ve devlet desteği alan özel bir tiyatro topluluğudur. Metin And kitabında Türkiye'de gezici bir özellik taşıyan bölge tiyatroları fikrine belki de ilk örnek olduğunu belirtmiştir. And, **age**, 158-165; Metin And, **100 Soruda Türk Tiyatro Tarihi**, (İstanbul: Gerçek Yayınevi,1970), 222.

[480] "Milli Sahne Sanatkârları [fotoğraflar]", **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): 10-12.

[481] Türk Dil Kurumu Sözlüğü'ne göre "Vodvil: tiy. Hareketli, eğlenceli bir konuya dayanan, şarkılara da yer verilen hafif güldürü" olarak tanımlanmıştır. **Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük**, Haz. İsmail Parlatır, Nevzat Gözaydın, Hamza Zülfikar, c. 2, 8. bs. (Ankara: Türk Dil Kurumu Basım Evi, 1988), 2351.

[482] "Fikir ve Sanat Âleminde: Milli Sahne'nin Faâliyyetleri", **Servet-i Fünûn Mecmûası**, (25 Mart 1926): 295; "Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Ferah Tiyatrosu'nda Milli Sahne", **Cumhuriyet Gazetesi**, 27 Mart 1926, 4; "Milli Sahne'de Yeni Piyesler", **Cumhuriyet Gazetesi**, 28 Mart 1926, 6; "Milli Sahne'de Yeni Bir Eser", **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Mart 1926, 4.

[483] Rifat [Börekçi], "Müslümanların Zekât, Sadaka-i Fıtr ve Kurbân Derilerini Tayyâre Cemiyeti'ne Vermeleri Şer'an Câ'izdir", **Tayyâre Mecmûası**, s. 19-25 (1 Nisan 1926): 19-20.

"Türkiye Cumhuriyeti Tayyâre Cem'iyyeti hükümetce musaddak bulunmasına Kuvâ-yı Havâîyyesi mütefevvik (üstün gelen, üstün) olmayan devletlerin muhâfaza-i mevcûdiyet edemeyecekleri muhakkak olmasına binâen Türk millet ve devletinin muhâfazası için tayyâre filosu teşkîline sarf edilmek üzere ağniyâ-i müslimin zekât ve sadaka-i fıtr [fitre] ve kurbân derilerini mezkûr Tayyâre Cem'iyyeti'ne vermeleri şer'an câ'iz olur mu? Elcevâb olur.
Diyânet İşleri Reîsi Rifat"

Diyanet İşleri Başkanı Rifat Efendi vermiş olduğu fetvanın gerekçelerini de açıklamıştır[484].

"Esbâb-ı Mucibe
Zekâ-yı beşer inkişâf, âsâr-ı medenîyye ve fennîyye î'tilâ ettikçe mütezâyiden [artan] ihtiyâc-ı beşer artmakda, usûl-i harbler, techîzat-ı harbiyye tebeddül [değişmekte] ve tenevvü'etmektedir [çeşitlenmektedir]. Bi'z-zarûre her devlet muhâfaza-i mevcûdiyet için en mütekâmil silâh-ı müdâfaa ile techîz ederek diğer devletler tarafından bel'edilmeye [yutulmaya] mahkûm olmamak çarelerine tevessül eylemekdedir. Müstağni-i beyândır ki şimdiye kadar berrî ve bahrî kuvvetler te'mîn-i zafere kifâyet ederken yalnız bunların âmil olamayacağını bunlara bir de kuvâ-yı havâîyye 'ilâve etmek lâzım olduğunu, kuvâ-yı havâîyyesi fâ'îk olmayanların ihrâz-ı gâlibiyyet edemeyeceğini muhârebât-ı ahîre [savaşların sonu] kat'iyyetle isbât etmişdir. İstikbâlde vukû-ı nâkâbil ictinâb olan muhârebâtda en mü'essir âmil zafer kuvâ-yı havâîyye olacağı iştibâh [şüphesiz] câ'iz olmayan ahvâldendir [hadiselerdendir]. Binâ'en-'aleyh başda İngilizler olmak üzere her devlet kuvâ-yı havâîyyesini â'zami fedâkâri ve mecbûriyetle tezyîd etmektedir. Bu miyânda Yunan ahâlisi bile her türlü menâbi milliyelerine mürâca'atla (1000) tayyâre vücûda getirmeye karar verdiği, bu 'azmin uğrunda en büyük fedakârlıklarda bulunduğu işitilmektedir. Balkan Harbi'nde bir (Averof)'un milletimizin zararına olarak, ne unutulmaz yaralar açtığı elbette hâtırlardadır. Yunanlıların tayyâre tedariki hakkındaki bu karârı milletimiz için şüphesiz mûcib-i intibâhdır [uyanma sebebidir]. En büyük düşüncesi Türk milletinin sa'âdeti ve i'tilâ-yı şân ü şevketi olan hükümetimiz gerçi tayyâre filosu vücûda getirmek emr-i ehem ve 'âcilini nazar-ı dikkatinden dûr tutmadığını şükranla görmekdeyiz. Ancak a'dâd-ı kuvveti bir farîza-i diniyye bilen, düşmanlarını dün denize döken, nâ-kâbil taklîd fedakârlıklarıyla bahâdırlıkları dâstân-ı cihân olan büyük Türk milletinin de derc-i i'ânât ile bu husûsta hükümetimize âzamî mu'âvenetde bulunması, zekât, sadaka-i fıtr gibi edâsına diyâneten me'mûr ve kurbân derileri gibi teberru'una hamiyyeten muhtar olduğu husûsâtıda bekâ'-yı mevcûdiyetleri için tayyâre i'ânesine hasredilmeleri Türk kiyâsetine (akıllılık) yakışır bir eser-i hamiyyet ve fazîletdir. Bunda mahzûr dîn değil bi'lakis ihtiyâca göre a'dâd-ı kuvvet ve mühimmât-ı harbiyye ihzâr edilmesi ve bu husûsta âsâr-ı gaflet ve basîretsizlik göstererek millet ve devleti tehlikeye ma'rûz bırakmamak için "ve a'iddû…"[485] "velâ tülku"[486] gibi vacibü'l-i i'timar [yerine getirilmesi vacip olan] âyetler vardır. Bâlâya derc edilen fetvâ-yı şerîfe hakkında milletimizi daha ziyâde tenvîr etmiş olmak üzere meşhûr cihan olan müfti's-sakaleyn Ebu's-Suûd efendinin bir fetvâsını da aynen derc ediyoruz".

Diyanet İşleri Başkanı Rifat Efendi'nin Kuran-ı Kerim'den ayetlerle de desteklediği gerekçeli sebeplerinin yanında halkı aydınlatmak için Ebu Suûd Efendi'nin de bir fetvasını örnek göstermiştir[487].

---

[484] **age**, 19-20.

[485] Diyanet İşleri Başkanı Rifat Efendi Enfâl Sûresi 8/60: "Onlara karşı gücünüz yettiği kadar kuvvet ve savaş atları hazırlayın. Onlarla Allah'ın düşmanını, sizin düşmanınızı ve bunlardan başka sizin bilmediğiniz fakat Allah'ın bildiği diğer düşmanları korkutursunuz. Allah yolunda her ne harcarsanız karşılığı size tam olarak ödenir. Size zulmedilmez". âyetine atıf yapmaktadır. **Kur'an-ı Kerim Meâli**, hzr. Halil Altuntaş, Muzaffer Şahin, 11 bs. (Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 2010), 194.

[486] Diyanet İşleri Başkanı Rifat Efendi burada da Bakara Sûresi 2/195 ayetine atıf yapmaktadır. "[Mallarınızı] Allah yolunda harcayın. Kendi kendinizi tehlikeye atmayın. İyilik edin. Şüphesiz Allah iyilik edenleri sever". **Kur'an-ı Kerim Meâli**, 34.

[487] **age**, 19-20.

"(Donanma sâbıkâ bir hezimet-i 'azîmeye uğrayacak gayr-i dîn için tekrar donanmaya ağniya-yı Müslîminin ve guzât-ı mümînînin techîzine sarfettikleri malî sabıkan lâzım olup edâ olunmayan ve halen edâsı lâzım olan ve bundan sonra lâzım olacak zekâtlarına niyet edip dahi sarf etse zekât-ı mezbûre yerine geçer mi? el-Cevab: Geçer)
Bu sûretle zekâtın donanmaya sarfı caiz olunca asr-ı hâzır usûl-ı harbince donanmadan kat kat ehem ve elzem olduğu tahakkuk eden tayyâre filosu vücûda getirmek üzere cihet-i mezkûreye zekâtın verilmesi câiz olduğundan asla şüphe edilmez derece-i taliyede olan sadaka-i fıtr ve kurbân derilerinin salifü'l-beyân Tayyâre Cemiyeti'ne cevâz-ı itası ise pek bedihidir.
Binaenaleyh beyân olduğu vech üzere zekât, sadaka-i fıtr ve kurban derilerini tercihen Tayyâre Cem'iyyeti'ne vermeleri Türk kavm-i necîbine tavsiye olunur.
Diyânet İşleri Reîsi Rifat"

Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Ahmet Fuat [Bulca] tarafından şubelere gönderilen bu fetvaya düşülen notta, fetvanın çarşılara, cami, okul ve hayır kurumu kapılarına asılması rica edilmiştir. Bunun yanı sıra gönderilen fetvanın camilerde vaiz ve hatipler tarafından okunarak, bu hususta halkın teşvik edilmesi de istenmiştir. Bununla birlikte sadaka, fitre, zekât ve kurban derilerinden elde edilecek gelirin % 50'sinin Türk Tayyâre Cemiyeti, % 30'unun Hilâl-i Ahmer Cemiyeti ve %20'sinin Himaye-i Etfal Cemiyeti'ne ait olduğunu vurgulamak gerekir[488].

4.2.2.1. Bağış Uçakları

Türk Tayyâre Cemiyeti kurulduğunda 10 bin lira bağış yapan kişi, köy, ilçe ve illerin adlarının alınan tayyârelere verileceğini duyurmuştur. Bu konu Cemiyetin 1925 yılı Nizamnamesi'nde şu şekilde belirtilmiştir: "On bin lira teberruatta bulunan memleket, aile zat ve şirketlerin isimleri bir tayyâreye izafe olunur"[489].

Ceyhan ilçesi on bin lira bağış yaparak Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk tayyâresinin alınmasını sağlamıştır[490]. Dolayısıyla Cemiyet alınan ilk tayyâreye Ceyhan adını vermiştir. Cemiyetin satın aldığı İtalyan Ansaldo Fiat firmasının ürettiği A300 tipi tayyâre İstanbul'a gelmiş ve ilk deneme uçuşları bu firmanın baştayyârecisi Lovadinya tarafından 6 Haziran 1925'te İstanbul'da yapılmıştır. Ertesi gün Ceyhan tayyâresi -teslim işlemlerinin yapılması için- Lovadinya ve Vecihi Bey'in idaresinde Ankara'ya uçmuştur. Cemiyet, 18 Haziran 1925'te bir çay partisi düzenlemiş aynı gün tayyârenin son teslim denemeleri de yapılmıştır.

Tayyârenin resmen tesliminden sonra Cemiyetin Fen Şubesi sorumlusu olarak çalışan Vecihi Bey Ankara semalarında helezonlar çizmiş, loopingler [taklalar] atmıştır. Bu uçuşlarda gösterdiği yetenek ve başarı sebebiyle Cemiyet Başkanı Cevat

[488] **age**, 19-20.
[489] **Türk Tayyâre Cemiyeti…**, 8.
[490] "Ceyhan Tayyâresi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 6-7.

Abbas, Vecihi Bey'e "Türkiye baştayyârecisi" unvanını vermiştir. Bunun yanı sıra Cevat Abbas, bir müddet Cemiyet namına bir bedel almadan tayyâreci yetiştirmeyi teklif eden Ansaldo Fiat Fabrikası baştayyârecisi Lovadinya'ya ise Cemiyetin fahri üyelik unvanını vermiştir. Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnamesi'ne göre; yabancı devlet vatandaşı olup Cemiyete yardımı, idare kararıyla sabit olanlara fahri üyelik unvanı verilebilir. Ancak burada dikkati çeken nokta Başkan Cevat Abbas'ın idare kararı almadan fahri üyelik unvanını kendi inisiyatifle vermesidir. Bunun yanı sıra Ceyhanlıların bağış uçak almakta öncü olması mecmûada sık sık tekrar edilerek, diğer ilçe ve illerinde Cemiyete bağış yapmaları için bir rekabet ortamı yaratılmaya çalışılmıştır. Nitekim *Tayyâre*'nin bu yöntemi işe yaramış kısa sürede İstanbul ve İzmir şehirleri arasında bağış toplama yarışı başlamıştır.

19 Ekim 1925 tarihinde Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde, Cemiyet Nizamnâmesinin konuyla ilgili maddesinde, on bin lira kısmı çıkarılarak "en fazla taahhüdat ve teberruatta bulunan il, ilçe, aile, kişi ve şirketlerin isimlerininin merkez yönetim kararıyla bir tayyâre ya da müesseseye verileceği" şeklinde değişiklik yapılmıştır[491]. 1925-1926 yılları arasında Ceyhan dışında Adapazarı, Aksaray, Ankara, Bafra, Balıkesir, Bergama, Bursa, Diyarbakır, Düzce, Edirne, Edremit, Eskişehir, Garb-i Karaağaç, Giresun, İstanbul, İzmir, Kayseri, Kemalpaşa, Keşan, Kırşehir, Konya, Manisa, Mersin, Ödemiş, Samsun, Trabzon, Uşak, Uzunköprü, vilayet ve kazalarının yanı sıra 2. Kolordu'nun isimleri Cemiyet Nizamnamesi gereğince birer tayyâreye izafe edilmiştir[492].

4.3. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin Faaliyetleri

Tayyâre'de Türk Tayyâre Cemiyeti'nin halka tayyârecilığı tanıtmak ve öneminin anlaşılmasını sağlamak için yaptığı etkinliklerde yer almıştır. Aynı zamanda yapılan etkinliklerin bir kısmının *Tayyâre*'nin ilk döneminde üzerinde durduğu, Türkiye'de yapılmasını tavsiye ettiği etkinlikler olduğu dikkati çekmektedir.

---

[491] Burada yeri gelmişken Türk Tayyâre Cemiyeti'nin 1926 yılına ait basılmış iki adet nizamnâme kitapçığı bulunduğunu belirtmek gerekir. Bu nizamnâmelerden ilki belirtildiği üzere 19 Ekim 1925 tarihinde gerçekleştirilen Türk Tayyâre Cemiyeti Kongresi'nde, Cemiyet Nizamnâmesi'nde yapılan değişiklikler sonrasında 1926 yılında basılmıştır. 1926 yılında ait ikinci nizamnâme kitapçığı da 30 Kasım 1926 tarihinde toplanan Türk Tayyâre Cemiyeti II. Kongresi'nden sonra yapılan değişiklikleri içermektedir. İlk kitapçıkta bu konu Madde 17, ikinci kitapçıkta ise Madde 19'da yer almaktadır. **Türk Tayyâre Cemiyeti…**, 11; **Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâme-i Esâsîsi**, (Ankara: Hâkimiyyet-i Milliyye Matbaası, 1926), 10-11.

[492] "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 3-13.

4.3.1. Hava Seyahatleri

Ceyhan tayyâresinin alınmasıyla birlikte Türk Tayyâre Cemiyeti tarafından hava seyahatleri de düzenlenmeye başlamıştır. İlk bağış uçağın alınmasını sağlayan Ceyhan halkı olduğu için ilk seyahatte bu ilçeye yapılmıştır. 21 Haziran 1925 tarihinde Ankara'dan yola çıkan Ceyhan tayyâresi, tayyâreci Vecihi Bey'in kontrolünde sırasıyla Konya, Adana, Ceyhan, Mersin ve Tarsus'a gitmiştir[493]. Böylece hem uğranılan noktalarda halka Cemiyetin propagandası yapılmış hem de Ceyhanlılar bağışlarıyla alınan uçağı yakından görme fırsatı bulmuştur.

Türk Tayyâre Cemiyeti, 7 Ekim – 13 Ekim 1925 tarihleri arasında Doğu Trakya Bölgesi'ni kapsayan bir hava seyahati daha düzenlemiştir. Tayyâreci Vecihi Bey ve makinist İrfan, Ceyhan tayyâresiyle; İstanbul'dan hareketle Çorlu – Tekirdağ – Hayrabolu – Uzunköprü – Edirne – Havza – Kırklareli – Babaeski – Lüleburgaz – Vize ve Saray'a giderek uçuş gösterileri yapmışlardır[494]. Bunun yanı sıra, Türk Tayyâre Cemiyeti yararına düzenlenen Kınalıada Deniz Yarışları, Moda Büyük Deniz Yarışları ve İstanbul'un Kurtuluş Günü kutlamalarında da Ceyhan tayyâresiyle gösteri uçuşları yapılmıştır. Bu uçuşlarda halk üzerine "Koşalım Cemiyete yardım edelim, Tayyâre Cemiyeti kahraman Türklerin yardımını diler" gibi slogan cümleler içeren renkli propaganda kâğıtları atılmıştır[495].

Tayyâre birinci döneminde yurt genelinde hava seyahatleri yapılmasını "henüz tayyâreyi görüp tanımayan memleketimizde, bu seyahatlerin icrâsı cidden pek fâide-bahştır"[496] diyerek tavsiye etmiştir. Derginin bu tavsiyesi Türk Tayyâre Cemiyeti'nin düzenlemiş olduğu hava seyahatleriyle gerçeğe dönüşmüştür. Nitekim mecmûada ifade edildiği gibi bu seyahatlerle halk tayyâreyi görmüş, önemini kavramış ve hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için bağışta bulunmuştur.

4.3.2. Yerel Tayyâre Kongreleri

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin arzusu sürekli ve esaslı gelir kaynakları bulmaktır. Bu gelir kaynaklarından biri Cemiyet üyelerinin yapmış olduğu faaliyetler sonucunda

[493] "Gözlerini Yaşararak Okuyunuz", 10-11.
[494] Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Trakya'da Tayyâre Uçuşları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 17
[495] "Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine, Kınalıada Deniz Yarışları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 4; "İstanbul Kurtuluş Bayramı…", 3-4; "Moda Büyük Deniz Yarışları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 5.
[496] "Pelletier d'Oisy'nin Tayyâre…", 9.

biçimlenmiştir. Zira Cemiyet üyelerinin farklı şehirlerde yaptıkları konferansların zamanla yerel kongrelere evrildiğini görmekteyiz. Başlangıçta Adana Halk Fırkası Müfettişi Dr. Fazıl Berki Bey'in[497] görevli olduğu vilayet ve çevresinde halkı havacılıkla ilgili bilgilendirmek, bağış toplamak ve yeni şubelerin açılması makdadıyla konferanslar verdiği haberleri dergide sıkça yer almıştır. Örneğin, Tarsus şubesinin açılması, Yumurtalık'ta yüksek miktarda bağış toplanmasında bu konferansların payı büyüktür. Dr. Fazıl Berki daha sonra Çankırı, Ilgaz, Tosya ve Kastamonu'ya gitmiş tayyârenin önemi hakkında konferanslar vererek halkı aydınlatmıştır[498]. Fazıl Bey'in tayyâre hakkında vermiş olduğu konferans ve o günden sonra yapılan teşviklerle Kastamonu halkının büyük ölçüde bağış yaptığı görülmüştür. Bu yöntemin bağış toplamak için etkili bir yol olduğu anlaşılınca Türk Tayyâre Cemiyeti İdari Heyeti, her vilayet merkezi veya birkaç vilayet birleştirilerek oluşturulan bölgelerde havacılıkla ilgili yerel kongreler düzenleme kararı almış görünmektedir[499]. *Tayyâre*'nin yayınları durduğundan bu konuyla ilgili gelişmeleri "*Türk Hava Mecmûası*"ndan takip etmekteyiz. 8 Mayıs 1926 tarihinde hem İzmir hem de Lüleburgaz'da yerel tayyâre kongreleri düzenlenmiştir. İzmir'de yapılan "Yerel Tayyâre Kongresi'ne Saruhan, Aydın, Denizli, Muğla vilayetleri ile bu vilayetlere bağlı kazalardan gelen Tayyâre Cemiyeti üyeleri katılmıştır. Cemiyet Başkanı Rize Mebûsu Ahmet Fuat [Bulca]'ın katıldığı ve yönettiği bu kongrede alınan kararlar şunlardır[500]:

> "İhrâcât mevâdı üzerinden, ağnamdan ve bi'l-'umûm mahsûlât-ı arziyeden [toprak mahsulleri] yüzde iki, keçi ve koyunun beher res'inden on, sığırdan yirmi, deveden otuz kuruş tayyâre i'ânesi verilmesi, yalnız çift hayvânâtının istisnâsı ve kurbânın bedelen veya aynen Cem'iyyete teberru' edilmesi; fakîr olan mahallerde deri ve sakatâtın verilmesi kabul edilmiştir. Muntazam defter tutan tüccârların kazancından yüzde ikisini ve defter tutmayan tüccârların hükümete verecekleri kazanç vergisinin yüzde onunu Cem'iyyete terk etmelerine de karar verilmiştir".

Trakya Yerel Tayyâre Kongresi ise Lüleburgaz'da, Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Gelibolu ve Çatalca vilayetleriyle bu vilayetler dâhilindeki kaza ve nahiyelerden gelen murahhasların iştirakiyle gerçekleşmiştir. Ayrıca yerel kongrelerle ilgili Cemiyet Başkan Vekili Bitlis Mebûsu Muhittin Nami Bey [Başay] tarafından şubelere yollanılan talimatnamede geçen bir madde özellikle dikkati çekmektedir. Bu

---

[497] Mehmet Fazıl Berki [Tümtürk] 1881-1940. Kastamonu doğumlu olan Fazıl Berki Bey, Askeri Tıbbiye ve Hukuk Mektebi'ni bitirmiştir. Donanma Cemiyeti'nin aktif üyelerinden olan Fazıl Berki Bey o dönemde Donanma Konferansları düzenleyerek halkın donanmanın önemini anlamalarını sağlayarak bağış toplamıştır. **TBMM Albümü, 1920-2010**, 162.

[498] "Fazıl Berki Bey'in…", **Tayyâre Mecmûası**, s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21.

[499] "Tayyâre Kongreleri", **Türk Hava Mecmûası**, s. 3 (1 Haziran 1926): 20.

[500] "Tayyâre Kongreleri", **Türk Hava Mecmûası**, s. 1 (1 Haziran 1926): 23-25.

maddede, devletin Aşar Vergisi'ni kaldırmasından sonra yerine bu şekilde vergi topluyor diye düşünülmemesi için halkın konuyla ilgili bilgilendirilmesi ve bağış yapmaya zorlanmaması gerektiği özellikle belirtilmiştir[501].

Türk Hava Mecmûası'nda, Cemiyetin düzenlemiş olduğu kongrelerin Gazi Mustafa Kemal tarafından desteklendiğini göstermek adına bu konuda bir haberde yayınlamıştır. Gazi Mustafa Kemal yurt gezisi kapsamında Bursa'da bulunduğu sırada Tayyâre Cemiyeti şubesini ziyaret etmiş ve orada bulunan Anadolu Ajansı muhabirine Cemiyet ve yerel kongrelerle ilgili şu beyanatı vermiştir[502]:

> "Türk milletinin, hava kuvvetlerimizin takviyesi lüzûmunu idrâk ve şâyân-ı takdîr fedakârlıklar ibraz etmesi rüşd-i siyâsî ve medeniyyesinin en büyük bir burhânıdır. Bu vâdîde millete delâlette bulunan Tayyâre Cem'iyyeti'nin fa'âliyetini takdîr ederim. Cem'iyyetin sâbit ve mu'ayyen vâridât bulmak için memleketimizin muhtelif mahallerinde akdetmekte olduğu kongrelerin müsmir bir sûrette neticelenmesi için vatandaşların sarf-ı mesâ'î edeceğinden emînim".

Gazi Mustafa Kemal'in Cemiyete yardımı teşvik ettiği ve iyi bir netice vermesini arzu ettiği yerel kongrelerin, kısa sürede yurt geneline yayıldığı dergideki haberlerden anlaşılmaktadır. Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Rize Mebûsu Ahmet Fuat'a göre bu kongrelerin yapılmasını halk istemiştir. 24 Haziran 1926'da Eskişehir'de yapılan Yerel Tayyâre Kongresi'ne Kütahya, Afyon vilayetleri ile bu vilayetlere bağlı bulunan kaza ve nahiyelerden gelen üyeler katılmıştır. 25 Haziran 1926'da Adana'da düzenlenen Yerel Tayyâre Kongresi, Mersin, Kozan, Cebelibereket üyelerinin katılımıyla gerçekleşmiştir. Ayrıca 20 Temmuz 1926'da Bursa'da bir Yerel Tayyâre Kongresi yapılmıştır. Bu kongreye Balıkesir, Çanakkale, Ertuğrul'dan Cemiyet üyeleri katılmıştır. Düzenlenen Yerel Tayyâre Kongreleri'ne, Türk Tayyâre Cemiyeti Merkezi İdare Heyeti adına en az bir temsilcinin katılmasına özen gösterildiği dikkati çekmektedir. Örneğin, Bursa'da yapılan kongreye Cemiyeti temsilen Malatya Mebûsu Dr. Hilmi Bey [Oytaç][503] katılmıştır. Eskişehirde gerçekleşen kongreye ise Cemiyet Merkezi İdare Heyeti namına Kastamonu Mebûsu Nazmi [Ali Nazmi Özögür][504] ve Eskişehir Mebûsu Emin [Sazak][505] Beyler katılmıştır[506]. Ayrıca 1926 yılı sonuna kadar Çorum, Kırşehir, Çankırı, Kocaeli,

---

[501] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 21.
[502] "Reîs-i Cumhûr Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin Tayyâre Cemiyeti'ne İltifâtları", **Türk Hava Mecmûası**, s. 2 (15 Haziran 1926): 1.
[503] **"TBMM Albümü, 1920-2010**, 111.
[504] **age**, 105.
[505] **age**, 95
[506] "Tayyâre Kongreleri", **Türk Hava Mecmûası**, s. 2 (15 Haziran 1926): 21; **TBMM Albümü, 1920-2010**, 95,105, 111.

Aksaray, Bozok, Burdur, Amasya, Sivas, Isparta, Malatya, Ankara, Antalya, Urfa, İstanbul, Kayseri, Maraş, Bolu, Karadeniz, Erzurum, Erzincan, Konya'da Yerel Tayyâre Kongreleri düzenlenmiştir[507]. 28 Kasım 1926 tarihinde Cemiyet Başkanı Fuat Bey, nizamnâmede tespit edilen zamandan daha evvel olağanüstü kongre düzenleyerek üyeleri toplamıştır[508]. Bu durumun nedenlerinden biri de Yerel Kongrelerde alınan kararlarla ilgilidir. Her mıntıkanın hususi vaziyeti dolayısıyla kabul edilen kararlar arasında dikkati çekecek kadar farklar görülmekte ve bu zıtlık uygulamada Cemiyeti zor duruma sokmaktadır. Mesela, İzmir'de toprak mahsüllerinden % 2, Afyon vilayetinin iştirak etmiş olduğu Eskişehir Kongresi'nde ise % 1 bağış alınmaktadır. Bu durumda birbirinin yanı başında bulunan Çivril ve Çal kazalarındaın birisinden % 2, diğerinden % 1 bağış alınmaktadır. Bu nedenle Türk Tayyâre Cemiyeti Kongresi'nde halkın şevkini sekteye uğratacağı muhtemel olan bu karışıklığın düzeltilebilmesi için bütün Yerel Tayyâre Kongreleri kararlarının birleştirilmesine karar verilmiştir.

4.3.3. Tayyâre Makinist Mektebi

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulma amaçlarından biri de tayyârecilik için gerekli personel ve malzemenin çoğaltılmasıdır. Daha önce de bahsedildiği üzere dergide, ilk olarak Ankara'da bir tayyâre mektebi açılacağı duyurulmuş ancak bir daha bu konuya dair bir haber yapılmamıştır. Bunun nedeni Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Reîsi Müşîr [Mareşal] Fevzi Paşa'nın okulun biran önce açılmasını istemesidir. Ancak Ankara'da yapılacak tesislerin inşası için belirli bir zamana ihtiyaç vardır. Bundan dolayı Fevzi Paşa, "İstanbul'da Ayastefanos'ta bulunan metruk binanın geçici olarak kullanılabileceği önerisini getirmiştir"[509]. Doğal olarak bu öneri, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin planlarının değişmesine neden olmuştur. Böylece Cemiyet, İstanbul, Ayastefanos'ta Deniz Tayyâre hangarlarının bulunduğu yerleşke de bulunan binaları tamir ettirerek "Tayyâre Makinist Mektebi" açmaya karar vermiştir.

---

[507] "Tayyâre Kongreleri", **Türk Hava Mecmûası**, s. 3 (1 Temmuz 1926): 20-24; "Tayyâre Kongreleri", **Türk Hava Mecmûası**, s. 4 (15 Temmuz 1926): 17-18; "29 Haziran 1926 Antalya Kongresi Mukarrerâtı, 13 Haziran 1926 Urfa Kongresi Mukarrerâtı, İstanbul Kongresi", **Türk Hava Mecmûası**, s. 5 (1 Ağustos 1926): 22-23; "Karadeniz Tayyâre Kongresi", **Türk Hava Mecmûası**, s.6 (15 Ağustos 1926): 22-23; "Tayyâre Cemiyeti'nin Faâliyyeti", **Türk Hava Mecmûası**, s. 7 (1 Eylül 1926): 21-23; "Kongreler", **Türk Hava Mecmûası**, s. 10 (15 Teşrîn-i Evvel 1926): 24.

[508] Bu kongre Cemiyet Başkanı Fuat Bey'in gördüğü lüzum üzerine Olağanüstü toplanmıştır. Ancak kongre sırasında Cemiyet üyeleri tarafından alınan kararla Türk Tayyâre Cemiyeti Genel Kongresi olarak adlandırılmasına karar verilmiştir. "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 3-13.

[509] **Atatürk'ün Yaveri Cevat…**, 325-326.

Tayyâre'de okulun açılmasına yönelik yapılan hazırlıkları anlatan haberler yanında okul yönetmeliği de yayınlanmıştır[510]. Bununla birlikte Cemiyet Başkanı Cevat Abbas, yurtdışı seyahati sırasında Hanriot makinist mektebi yönetimiyle aynı okulun Türkiye'de de kurulması yönünde iki senelik bir anlaşmaya varmıştır. Anlaşma gereğince Hanriot, eğitim için gerekli eğitmen, tayyâre, motor ve tüm gerekli malzemeyi sağlayacak ve senede yüz öğrenci yetiştirecektir. Bunun karşılığında Türk Tayyâre Cemiyeti şirkete yıllık yaklaşık 45.000 lira ödeyecektir. İki senenin sonunda ise Hanriot tüm araç gereci Cemiyete bırakacaktır[511].

Tayyâre Makinist Mektebi'nin eğitim süresi bir yıl olup yatılı olarak eğitim verecektir. Okula yüz öğrenci alınmış ve 23 Nisan 1926[512] tarihinde öğretime başlanmıştır[513]. Tayyâre Makinist Mektebi Müdürlüğü'ne Salim [İlkuçan] atanmıştır[514]. Okulun öğretmenleri ise Fransız Hanriot Tayyâre Mektebi kadrosundandır. Tayyâre Makinist Mektebi'nde eğitim programı teorik ve pratik olarak ikiye ayrılmıştır. Uygulama derslerinde; öğrencinin bir tayyâreyi tamir edebilmesi için gerekli "tesviyecilik, frezecilik, tornacılık, planya [marangozculuk], demircilik, kazancılık, tenekecilik" dersleri verilmiştir[515]. Teorik dersler ise "fizik, aritmetik, cebir, geometri, mekanik, elektrik ve teknolojidir"[516]. Ayrıca öğrencilere otomobil ve ziraat makinelerinin kullanımı ve tamiri de öğretilmiştir[517].

4.3.4. Tayyâre Şehitleri'ni Anma Günü

Tayyâre'de havacılıkla ilgili haberlerde öne çıkan bir başka konu ise "Tayyâre Şehitlerini Anma Günü'dür. Mecmûanın yayınlandığı dönemde Tayyâre Şehitleri'ni

---

[510] "Yeşilköy'de Küşad Edilecek Tayyâre Cemʿiyyeti Makinist Mektebine Duhûl Şerâʾiti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 23-24; "Yeşilköy'de Küşad Edilecek Tayyâre Cemiyeti Makinist Mektebine Duhûl Şerâʾiti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 16-22 (15 Şubat 1926): kapak; "Yeşilköy'de Küşad Edilecek Tayyâre Cemʿiyyeti Makinist Mektebine Duhûl-ü Şerâʾiti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 17-23 (1 Mart 1926): kapak; "Tayyâre Makinist Mektebine Mahsûs Talimat-nâmedir", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 23-24; "Türk Tayyâre Cemiyeti Fa'âliyyet-i Umûmîyye, İstanbul Yeşilköy'ünde 1 Nisan'da Küşad Edilecek Olan Türk Tayyâre Cemiyeti 'nin Makinist Mektebine Kabûl Edilenlerin Listesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 18-24 (15 Mart 1926): 20.

[511] Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde Başkan Cevat Abbas'ın yapmış olduğu konuşmadır. **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas**,332-333; age, **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-4.

[512] Mecmûada okulun açılış tarihi 1 Nisan 1926 olarak duyurulmuştur. Ancak okul 23 Nisan 1926'da açılmıştır. Kaymaklı, **age**, 167.

[513] "Tayyâre Makinist Mektebine….", 23-24; "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 20.

[514] Kaymaklı, **age**, 167.

[515] age, 167; **Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas**, 332; "Tayyâre Kongresi", 2-4.

[516] **Atatürk'ün Yaveri Cevat…**, 332.

[517] **age**, 332.

Anma Günü 27 Ocak günü kutlanmaktadır. Bu anma töreni Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâmesi'nin 36'ncı maddesinde belirtildiği biçimde gerçekleşmektedir. Türkiye'nin her tarafında Cemiyet şubelerinin düzenlediği anma törenleri, sabah 11.00'de hava şehitlerine ait kabirler etrafında, şehitlik yoksa uygun bir meydanda yapılmıştır. Ayrıca Müdâfaa-i Milliye Vekâleti'nin yayınlamış olduğu genelgeyle merasimlerde; memurlar, subaylar, muhtelif kıtalardan oluşan bir müfreze ve halk temsilcilerinin hazır bulunması sağlanmıştır. Yine bu kapsamda 27 Ocak günü öğlen Türkiye semalarında uçuş faaliyeti bir saat durdurulmaktadır[518]. Örneğin, Cemiyetin İstanbul Şubesi anma törenini Fatih Parkı'nda bulunan Tayyâre Şehitleri Anıtı önünde yapmıştır. Anma törenine tayyâre şehitleri adına saygı duruşunda bulunulmasıyla başlanmış, bu sırada bayraklar yarıya inmiş ve gemiler bir dakika siren çalmıştır. Günün anlam ve önemini belirten konuşmalar, bir manga asker tarafından manevra fişeğiyle havaya ateş edilmesinin ardından resmigeçitle anma töreni bitmiştir. Daha sonra Edirnekapı'daki şehitlik ziyaret edilmiştir.

Peki, Tayyâre Şehitleri Günü neden 27 Ocak'ta kutlanmıştır? *Tayyâre*'de vatanı savunmak için can veren Türk tayyârecilerinin birçoğunun şehit oldukları günün 27 Ocak'a tesadüf etmesinden dolayı bugünün Tayyâre Şehitleri günü olmasına karar verildiği ifade edilmiştir[519]. Ayrıca tüm hava şehitlerine duyulan saygıyı göstermek adına 1913-1925 yılları arasında şehit olmuş havacılara ait bilgiler ve fotoğraflar derginin orta sayfasında ek olarak sunulmuştur[520].

Cemiyetin, 24-25 Mayıs 1935 tarihleri arasında gerçekleşen 6. Kongresi'nde, "mevsim koşullarının olumsuz etkileri gerekçe gösterilerek, Tayyâre Şehitlerini Anma Günü, 15 Mayıs olarak değiştirilmiştir"[521]. Aynı zamanda bu kongrede, havacılık haftası saptanarak, havacılık propaganda ve şenlikleri yapılmasının yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti adının Türk Hava Kurumuna çevrilmesi kararlarının alındığını vurgulamak gerekir[522]. Günümüzde Türk Hava Kurumu, 15 Mayıs'ta tayyâre şehitlerini anmanın dışında, 15-21 Mayıs tarihlerini içine alan haftayı,

[518] "Tayyâre Şehitleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 1.
[519] "27 Kânûn-ı Sânî Çarşamba Günü Türkiye'nin Bütün Şehirleri Mukaddes Hava Şehitlerinin Kahramanlıklarını Yâdetti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 15-21 (1 Şubat 1926): 2-14.
[520] Ek. 9. Mübeccel Tayyâre Şehitleri; Ek. 9. a. Mübeccel Tayyâre Şehitleri
[521] "Hava Kurultayı Bitti", **Akşam Gazetesi**, 26 Mayıs 1935, 4.
[522] **age**, 4.

Havacılık Haftası olarak belirlemiş, muhtelif havacılık faaliyetleriyle kutlamaktadır[523].

4.3.5. Tayyâre Bayramı

Tayyâre'nin ilk döneminde daha önce de bahsedildiği gibi özellikle üzerinde durduğu konulardan biri de Türkiye'de bir Tayyâre Bayramı kutlanması fikridir. Bu fikir, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasıyla gerçeğe dönüşmüştür. Zira Cemiyet "Türk İstiklâl Zaferi gününe denk gelen 31 Ağustos Günü'nün Türk Tayyâre Bayramı" olarak kutlanmasına karar vermiştir"[524]. 1926 yılından sonra ise bu bayram "30 Ağustos Zafer ve Tayyâre Bayramı"[525] olarak kutlanmaya başlamıştır.

Tayyâre'de, Cemiyet Nizamnamesi'nin konuyla ilgili maddesine değinilerek bayramın nasıl kutlanacağına dair bilgiler de verilmiştir. Buna göre Türk Tayyâre Cemiyeti "bi'l-umûm şu'abât-ı, mahallî merâsim ve eğlenceler tertîb ederek cem'-i i'ânât nizamnâmesine tevfîkan sûr-i muhtelife ile cem'-î teberrû'âta gayret ederler". Bu madde gereğince tüm yurtta Türk Tayyâre Cemiyeti şubeleri bayrama özel programlar düzenlemiştir[526].

Türkiye'de ilk defa kutlanacak Tayyâre Bayramı öncesi yapılan hazırlıklar ve sonrasında kutlamalarla ilgili detaylar dergide ayrıntılı olarak yer almıştır. Cemiyet şubeleri, bayram öncesinde eğlence yapılacak noktaları tespit etmiştir. Örneğin İstanbul'da müsamere ve şenliklerin yapılacağı noktalar Sarayburnu Parkı, Taksim Bahçesi, Bebek Bahçesi, Fenerbahçe, Üsküdar-Şemsipaşa, Beykoz Parkı, Eyüp, Bakırköy ve Adalar olarak belirlenmiştir[527].

"31 Ağustos Zafer ve Tayyâre Bayramı"nda gündüz yapılan kutlamalara Eskişehir'den kalkan iki kişilik askerî tayyâre filosu da eşlik etmiştir. Halk üzerine "Türk'ün Büyük Zaferi ve Tayyâre Bayramı'nı sevgili İstanbul halkına tebrik ederiz – Tayyâre Cemiyeti" ibaresini taşıyan yüz binlerce renkli kâğıt atılmıştır. Gün boyunca büyük bir coşkuyla kutlanan bayram kutlamaları geceyarısı da devam etmiştir. Zira şehir akşam için ışıklandırılmış; belirtilen noktalarda incesaz, bahriye mızıkası, özel yerlerde orkestrayla cazbant [jazz band] dinletileri yapılmış ve

[523] "Türk Hava Kurumu Tüzügü", **Resmî Gazete**, s. 27074, 4 Aralık 2008, 2.
[524] **Türk Tayyâre 1341 / 1925**, 11.
[525] **Türk Tayyâre 1926**, 14.
[526] "Tayyâre Bayramı Pek…", 18
[527] "Türk Tayyâre Cemiyeti…", 19.

Darülbedai bir piyes sahnelemiştir. Ayrıca şehrin muhtelif yerlerinde havai fişekler de atılmıştır. Tayyâre Bayramı'nda Türk Tayyâre Cemiyeti'nin mevcut şubelerinin düzenlediği eğlence ve açık arttırmalardan yurt genelinde büyük gelir elde etmiş olduğunu söylemek mümkündür. Zira bu etkinliklerden yüksek gelir elde edildiği dergide anlatılmıştır. Ayrıca 80 kuruşa satışa sunulmuş tayyâre madalyası şeklinde bayrama özel hazırlanmış rozetler üzerinde; "Tayyâre Bayramı-31 Ağustos" yazılmıştır[528].

Türk Tayyâre Cemiyeti, 1935 yılında "30 Ağustos Tayyâre ve Zafer Bayramı"nı takip eden haftayı Havacılık Haftası olarak tespit etmiş ve bu bir hafta süresince çeşitli havacılık etkinlikleri düzenlemiştir[529]. Ne var ki 1950'li yıllara gelindiğinde Türkiye'de mevcût tayyâre fabrikalarının kapatılmasına koşut bir zihniyet değişiminin sonucu olarak 30 Ağustos, sadece Zafer Bayramı olarak kutlanmaya başlamıştır[530].

4.3.6. Tayyâre Madalyaları

Tayyâre'de bağış yapan kişilerin Türk Tayyâre Cemiyeti tarafından farklı şekillerde ödüllendirdiği görülmektedir. Dergide bu kişilerin isim ve fotoğraflarının yayınlanması dışında, şubelerin kapılarına bu kişilerin fotoğraflarının bulunduğu levhalar asılarak, gönülleri alınmaya çalışılmıştır. Bu levha örnekleri dergide de yayınlanmıştır[531]. Aynı zamanda Cemiyet, belirli bir miktarın üzerinde bağış yapanlar, sivil tayyâreciler ve vatan hizmetinde fevkalade yararlılıkları görülmüş askerî tayyârecilere de ayrıcalık olmak üzere madalya vermiştir. Bu bağlamda dergide Türk Tayyâre Cemiyeti Madalya Nizamnâmesi yayınlanarak belirli dereceleri temsil eden bronz, gümüş, altın ve murassa madalyalarının hangi koşullarda kimlere verileceği duyurulmuştur[532]. Ayrıca burada yeri gelmişken Tayyâre Cemiyeti'nin iktisadi hedeflerini göstermesi bakımından Tayyâre Madalya Nizamnâmesi'nde dikkati çeken bir maddeden bahsetmek gerekir. Bu nizamnâmenin sekizinci maddesinde Türk Tayyâre Cemiyeti havayollarıyla seyahat edeceklerden sırasıyla murassa madalya %30, altın madalya %20, gümüş madalya %15 ve bronz

[528] "Tayyâre Faâliyyeti, Tayyâre…", 12-14.
[529] "Zafer ve Tayyâre Bayramı", **Akşam Gazetesi**, 30 Ağustos 1935, 1,4; Osman Yalçın, **Türk Hava Harp**, 252-260.
[530] **age**, 141-150.
[531]"Levha-i Hamiyyet", **Tayyâre Mecmûaası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 19-24. Ek. 10. Tayyâre Mecmûası'nda Bağış Yapanlara Ait Levha
[532] "Türk Tayyâre Cemiyeti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 22.

madalyaya sahip olanlara %10 nisbetinde mevcut tarifeden indirim yapılacağı belirtilmiştir[533]. Bu maddeden Cemiyetin havayolu şirketi kurma hedefi olduğu açıkça görülmektedir.

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin erkeklere ve kadınlara has ilk murassa madalyaları başkan Cevat Abbas tarafından Gazi Mustafa Kemal ve eşi Latife Hanım'a takdim edilmiştir. Mecmûada Cemiyet başkanı Cevat Abbas'ın murassa madalyalarıyla birlikte sunduğu mektup ve karşılığında Gazi Mustafa Kemal ve eşi Latife Hanım'ın cevabi yazıları da yayınlanmıştır. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin ilk murassa madalyasını kendisine vermesi üzerine Gazi Mustafa Kemal'in yazdığı cevabi yazı şöyledir[534]:

> "Türk Tayyâre Cem'iyyeti Riyâseti 'Alîyyesine
> İlk murassa' nişânı bana i'tâ etmek sûretiyle ibrâz eylediği âsâr-ı teveccühden dolayı, Cem'iyyet-i muhteremeye derin tahassüsat ve teşekküranemi arz ederken Cem'iyyetin fa''âliyyetini ve her millî ve vatanî meselelerde olduğu gibi hayırlı gâyenizi takdîr husûsunda da yüksek idrâkini gösteren büyük milletîmizin 'ulvî fedâkârlığını hürmet ve şükrânla yâd ederim efendim.
> Re'îs-i Cumhûr
> 24 Mayıs 1341 / 1925"

Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kadınlara mahsus ilk murassa madalyasını alan Latife Hanım ise şu cevabi yazıyla karşılık vermiştir[535]:

> "Türk Tayyâre Cem'iyyeti Riyâseti 'Alîyyesine
> Cem'iyyet-i muhteremenin hanımlara mahsûs ilk murassa' madalyasını bana i'tâ eylediğini mübeyyin tezkire-i 'alîyyelerini memnûniyyet ve mefharetle aldım. Takdîm-i teşekkürât eyler ve maksad ve fa''âliyyetini pek ziyâde takdîr eylediğim Cem'iyyetinizin temâdî-i muvaffakiyyetini temennî ederim efendim.
> Latife Gâzi Mustafa Kemal
> 24 Mayıs 1341 / 1925"

Cemiyetin, üçüncü ve dördüncü murassa madalyaları da sırasıyla İsmet Paşa ve Fevzi Paşa'ya verilmiş onların cevabi yazıları da mecmûada yayınlanmıştır[536]. Bununla birlikte *Tayyâre*'nin, 31 Ekim 1925 tarihli sayısında Tayyâre Madalyaları'nın yaptırılmakta olduğu ifade edilerek kısa sürede hak sahiplerine takdim edileceği belirtilmiştir[537]. Dönem gazetelerinde de Cemiyetin taahhüt ettiği

---

[533] "Türk Tayyâre Cemiyeti Madalya Nizamnâmesi Esbâb-ı İhdâsı, **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 8.
[534] "Tayyâre Cemiyeti İlk Murassa' Madalyaları", **Tayyâre Mecmûası**, s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 8.
[535] age, 8.
[536] "Türkiye'nin Harb ve Silah Kahramanlarına Tayyâre Cemiyeti İlk Murassa' Madalyalarını Takdîm Etdi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 8.
[537] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Madalyalar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21.

halde madalyaları vermediği haberleri yer almıştır[538]. Aslında bu durum Cemiyetin başlangıçta idari anlamda, karar alma ve alınan kararın uygulanması sürecinde bazı sorunlar yaşadığını göstermektedir. Neyse ki bu problemler kısa sürede çözülmüş görünmektedir. Çünkü Türk Tayyâre Cemiyeti 1925-1926 yılları arasında 3074 kişiye çeşitli dereceleri ihtiva eden Tayyâre Madalyaları vermiştir. Bunlar 8 murassa, 454 altın, 931 gümüş ve 1681 bronzdur[539]. Bunun yanı sıra madalya tasarımının Cemiyetin Fen Şubesi Sorumlusu Vecihi Bey tarafından yapıldığını belirtmek gerekir. Hatta Cemiyetin logosundaki tayyâre de Vecihi K-VI'dır[540]. Türk Tayyâre Cemiyeti Madalyaları'da, rozetlerle benzer biçimde İsviçre'de Huguenin Freres & Medaillers Suisse Co.'ye yaptırılmıştır[541].

4.4. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin Olağanüstü Kongresi

Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâmesi'ne göre Türk Tayyâre Cemiyeti Kongresi, iki senede bir toplanır. Ancak Cemiyet Genel Merkezi ihtiyaç duyduğu takdirde bu süreden daha evvel olağanüstü kongre yapma hakkına sahiptir[542]. Türk Tayyâre Cemiyeti kurulduktan yaklaşık yedi ay sonra Cemiyet Başkanı Cevat Abbas ve İdari Heyet arasında çıkan bazı anlaşmazlıklar nedeniyle İdari Heyet istifa etmiştir. Bu nedenle Cemiyetin Fahri Başkanı İsmet Paşa tarafından 19 Ekim 1925 tarihinde Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nin yapılması kararı verilir. *Tayyâre'*de, Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı'nın değişmesiyle sonuçlanacak bu sürecin anlaşılmasını sağlayacak bazı bilgilerde bulunmaktadır. Bu anlamda Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas'ın havacılıkla ilgili incelemelerde bulunmak üzere yurtdışına gitmesi, mecmûada yayınlanmış bir tashih yazısı ve bazı haberler konuyla ilgili önemli ipuçları vermektedir.

Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas'ın, Cemiyetin faaliyetleri ve girişimleri hakkında yapmış olduğu açıklamalar sık sık mecmûada yayınlanmıştır. Ancak bu açıklamalardan birinin, özellikle sonuçları itibarıyla önemli olduğu söylenebilir. Cevat Abbas bu açıklamasında millî amaçlar doğrultusunda şekillenen ve kurulan Cemiyetin aynı zamanda, millî bir şirket olarak tamamen bağımsız olduğunu

[538] "Tayyâre Madalyaları", **Son Saat Gazetesi**, 14 Teşrîn-i Evvel 1925, 4.
[539] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 20.
[540] Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, 177.
[541] "Tayyâre Cemiyeti Merkez-i…", 19.
[542] **Türk Tayyâre 1925**, 3.

vurgulamıştır[543]. Bu anlamda hayati önem taşıyan motor ve tayyâre fabrikalarının bir an evvel Türkiye'de faaliyete geçmeleri için gayret sarf ettiğini de ifade etmiştir. Ayrıca Cevat Abbas bu amaçla hem Avrupa'daki bazı fabrikaları hem de havacılık alanında yaşanan gelişmeleri incelemek ve araştırmak için Avrupa'ya gideceğini de belirtmiştir[544]. Burada Cevat Abbas'ın yapmış olduğu açıklamanın Cemiyetin kuruluş amaçlarıyla doğru orantılı olduğunu özelikle belirtmek gerekir. Aslında mecmûada bu açıklama yayınlanmadan önce Cevat Abbas, beraberinde bir heyetle yurtdışı seyahatine çıkmıştır. Bu heyet, Bnb. Tayyâreci Hasan İskender, Cemiyetin Fen, İstihbarat ve Neşriyat Şubeleri Müdürü Şakir Hazım ve Cemiyetin baştayyârecisi Vecihi'den oluşmaktadır. 3 Temmuz, 5 Eylül 1925 tarihleri arasında gerçekleşen seyahatte; Almanya, Danimarka, İsveç, Fransa ve İtalya'da toplamda yirmi tayyâre ve dokuz motor fabrikasıyla birlikte dört makinist mektebi ziyaret edilerek incelemelerde bulunulmuştur[545]. Ayrıca Başkan Cevat Abbas, Cemiyetin açacağını duyurduğu Tayyâre Makinist Mektebi için gerekli teknik donanım ve eğitmen ihtiyacını karşılamak maksadıyla Fransız Hanriot şirketiyle bir mukavele imzalamıştır.

Cevat Abbas'ın seyahat sonrası yaptığı açıklamanın bir bölümü şöyledir[546].

> "Tayyâre ve motor fabrikası da yakında memleketimizde te'sîs etmiş olabilecektir. Muhtelif teklîfat karşısında bulunuyorum. Hepsini şahsî tedkîkât ve kanâ'atimle beraber Ankara'da 'Umûmî Hey'et-i İdâre'nin nazar-ı ıtlâ'na 'arz edeceğim. İlk gâyemiz mektep yapmayı ve bunların adedini memleketimizin muhtelif mahallerinde çoğaltmak, fabrikaları bir an evvel te'sîs ile fa''âliyete geçirmek ve millî havâ filolarımızı pek yakında vücûda getirmektir. Bu münaâsebetlede Tayyâre Cem'iyyetini te'sîs ettiğim günden îtibâren sûr-ı muhtelife ile beyân ve ilân eylediğim veçhile vatan borcu ve muhterem halkımıza karşı nâmus borcu olarak îfâsını taahhüt eylediğim teşebüsâtın tecellîsine kat'iyyen muvaffakiyet hâsıl olacağına kâni'im".

Başkan Cevat Abbas bu açıklamaları yaparken, Türk Tayyâre Cemiyeti İdari Heyeti'nin konuyu daha farklı değerlendirdiği kısa süre sonra yaşanan gelişmelerle ortaya çıkacaktır.

Tayyâre'de yer alan bir düzeltme yazısı Cemiyet İdare Heyeti ve Başkan Cevat Abbas arasında bazı sorunlara işaret ediyor olması bakımından önemlidir. Ancak konunun anlaşılması için öncelikle bir detaydan özellikle bahsetmek gerekir. Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas, yurtdışı seyahatine çıkmadan önce

---

[543] "Tayyâre Cemiyeti Re'îsi Bolu Mebusu Cevad Abbas Bey Efendinin Beyânat-ı Mühimmesi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 9.
[544] **age**, 9.
[545] "Tayyâre Cemiyeti'nin Tedkîk Hey'eti Avrupa'dan 'Avdet Etti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 2.
[546] **age**, 2.

kendisiyle birlikte Cemiyetin Fen, İstihbarat ve Neşriyat Şubeleri Müdürü Şakir Hazım ve Cemiyetin baştayyârecisi Vecihi Bey'e üniforma diktirmiştir. Heyetin seyahatte bulunduğu sırada Cevat Abbas'ın *Servet-i Fünûn* dergisinden alınmış, üniformalı fotoğrafı *Tayyâre*'nin giriş sayfasında yayınlanmış[547] ve fotoğrafın altına "Türk Tayyâre Cem'iyyeti Re'îsi Bolu Meb'ûs-u Muhteremi Cevad Abbas Beyefendi, Millî Tayyâre Filoları Kumandanı Üniformasıyla"[548] notu düşülmüştür[549]. Nitekim bir sayı sonra *Tayyâre* imzalı "Tashîh ve Î'tizar" başlığı altında "Millî Tayyâre Filoları Kumandanı Üniformasıyla" kelimesi fazla olduğundan tashîh ve î'tizar eyleriz"açıklaması yapılmıştır[550].

Tayyâre'de yer alan açıklamalar dışında, basında yer alan bazı haberlerin de Cevat Abbas ve Cemiyet İdare Heyeti arasında ki mevcut gerilimi tırmandırdığı söylenebilir. Zira Başkan Cevat Abbas'ın yapmış olduğu bu açıklamalar, üniformalı fotoğrafıyla birlikte diğer basın organlarında da yer almıştır. Ayrıca basında yine merkezinde Cevat Abbas ve dolayısıyla Cemiyetin bulunduğu bazı duyumlar üzerinden de haberler yapıldığı görülmektedir. Örneğin, Cevat Abbas seyahatteyken, *İkdâm* gazetesi, Cevat Abbas'ın T.B.M.M.'de aralarında kapatılan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'ndan milletvekillerinin de bulunduğu bir grupla Tayyâre Vekâleti kurulması için girişimlerde bulunduğunu yazmıştır[551]. Cevat Abbas'ın seyahatten dönmesinden sonra ise *Cumhuriyet* gazetesinde Türk Tayyâre Cemiyeti'nin İstanbul-Ankara, Ankara-Adana arasında düzenli hava seferleri yapmayı düşündüğü haberi yayınlanmıştır[552].

---

[547] Ek. 11. Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas [Gürer]

[548] "Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevad Abbas [Fotoğraf]", Servet-i Fünûn Mecmûası'ndan aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 1.

[549] Aynı sayının başka bir sayfasında ise seyahate Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliğini temsilen katılan Bnb. Tayyâreci İskender Bey'in fotoğrafı altına; "Reîs-i Muhterem Cevad Abbas Beyefendi Refakatinde Avrupa'da Tedkikatta Bulunan Askerî Tayyâre Mektebî Müdürü; Yegâne Erkan-ı Harb Tayyârecimiz Bnb. Hasan İskender Bey" yazıldığı görülmektedir. "Bnb. Hasan İskender [Fotoğraf]", Servet-i Fünûn Mecmûası'ndan aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 8.

[550] Tayyâre imzalı "Tashîh ve Îtizar" başlığı altında ayrıca bir önceki sayının sekizinci sayfasındaki Hasan İskender beyin resmi altında mevcut "yegâne" kelimeside fazla olduğundan tashih ve îtizar eyleriz" şeklinde bir açıklama yapılmıştır. Tayyâre, "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Tashîh ve Î'tizâr", **Tayyâre Mecmûası**, s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 19.

[551] "Tayyâre Vekâleti Te'sîs Olunacak mı?", **İkdâm Gazetesi**, 6 Temmuz 1925, 1.

[552] "Cevad Abbas Bey Bu Sabah Şehrimize 'Avdet Etti", **Son Saat Gazetesi**, 6 Eylül 1925, 1; "Yakında Tayyâre Mektebleri ve Fabrikaları Açılıyor", **Cumhuriyet Gazetesi**, 6 Eylül 1925, 1-2; "Ankara-İstanbul ve Ankara – Adana Arasında Tayyâre Cemiyeti Muntazam Havâ Seferleri Tesîsini Düşünmektedir", **Cumhuriyet Gazetesi**, 13 Eylül 1925, 1.

Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti'nin basında yer alan fotoğraf ve demeçlerden rahatsız olduğu söylenebilir. Zira Cevat Abbas yurdışı seyahatindeyken İsmet Paşa'nın başkanlığında yapılan toplantıda, Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti'nin "6 Ağustos 1925 tarih ve 339 numaralı mahrem tezkiresi üzerine" toplanan bütün bağışın "Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyyece tespit edilecek program dâhilinde sarf olunmak üzere emre müheyya bulunduracaktır"[553] kararını almıştır.

İsmet Paşa'nın 28 Eylül 1925 tarihinde Cemiyet İdare Heyeti toplantısı sonrasında Gazi Mustafa Kemal Paşa'ya çekmiş olduğu telgrafın bir bölümünde bu tezkirenin içeriği hakkında şu bilgiler yer almaktadır[554]:

> "Yine geçen haftaki içtimada Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyenin mahrem bir tezkiresi mevzu-bahs oldu. Bu tezkirede Erkan-ı Harbiye-i Umumiyye 13 Ağustos tarihli heyet-i idare kararına cemaatin [Cemiyetin] topladığı ianat miktarına göre sarfiyat programını Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyenin tayin etmesi kendisine tebliğ bulunduğu halde gazetelerde cemiyet riyaset-i tarafından res'en taahhûd ve sarfiyat edildiği bildirildiğinden keyfiyetin tavzihini [açıklanmasını] rica eylemiş idi. Cevad Abbas Bey'in esna-yı müzakerede yapılan muamelat Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyenin nokta-yı nazarına muvafık olub gazetelerde yazılanların hepsinin doğru olmadığını ve kendisinin heyet-i idare kararından haberdar bulunmadığını ve kendisinin Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyeye şahsen cevap vereceğini bildirmiş idi. Heyet-i İdare, Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyeye heyet-i idare kararıyla cevap verilmesini ve ber vech-i ati cevap verilmesini taht-ı karara almış idi. Evvelen heyet-i idarece evvelce ittihaz olunan karar yani sarfiyat programının Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyeye aidiyeti baki ve mer'idir. Saniyen Cevad Abbas Bey'in Avrupa'daki tedkikat ve taahhüdatı Erkan-ı Harbiye-i Umumiyyeye arz olunarak ancak onun tarafından kabul olanların tatbik olunacağı ve kabul olunamayanların gayr-ı muteber add edileceği".

İsmet Paşa'nın 28 Eylül 1925 tarihinde gerçekleşen Cemiyet İdare Heyeti toplantısı sonrasında çektiği telgrafta yer alan bu bilgiler Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti'nin, Başkan Cevat Abbas'ın *Tayyâre*'de ve gazetelerde yayınlanan açıklamalarından rahatsızlık duyduğunu göstermektedir.

28 Eylül 1925 tarihinde Türk Tayyâre Cemiyeti İdari Heyeti toplantısı taraflar arasındaki mevcut görüş ayrılıklarının su yüzüne çıktığı bir toplantı olmuştur. Zira bu toplantıda Cevat Abbas'ın seyahat harcamalarının yüksek bulunması ve bazı yabancı şirketlerle Cemiyet İdare Heyeti kararı alınmadan mukaveleler imzalanması konuları gündeme getirilmiştir. Ancak taraflar arasında bir uzlaşma sağlanamamış, Cemiyet İdare Heyeti istifa etmiştir[555]. Bu durumda Türk Tayyâre Cemiyeti'nin yeni yönetimi ve başkanının seçilebilmesi için Olağanüstü Kongre yapılması gereği doğmuştur.

---

[553] İnönü Arşivi, 03609, 03609,1; ATASE Arşivi, BDH, Kls: 1389, D: 51, F.36-3, F.36-4, F.36-5, F:36-6'den aktaran Fırtına, **Türk Hava Kurumu…**, 111-113.
[554] **age**, 111-113.
[555] **age**, 111-113.

Bunun yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas, istifa etmeyeceğini ve kendisini Olağanüstü Kongre'de savunacağını belirtmiştir. Yaşanan gelişmeler üzerine toplantıda hazır bulunan Cemiyetin Fahri Başkanı İsmet Paşa, Cemiyetin yönetimiyle ilgili şu kararları almıştır. Tayyâre Cemiyeti Nizamnâmesi'ne göre Umûmî Heyet-i İdare'nin faaliyeti iş görmez duruma geldiğinden, hükümet Cemiyetler Kanunnamesi'ne uygun olarak memur tayin ederek Cemiyetin İdare-i Umumisi'ni res'en üzerine alacaktır. Böylelikle hükümetin tayin etmiş olduğu yönetim, 19 Ekim 1925 tarihinde toplanması kararlaştırılan Olağanüstü Kongre'nin yeni Heyet-i İdareyi seçmesi ve bu heyetin oluşturulmasına kadar idareyi devam ettirecektir[556]. Bu karar gereği İsmet Paşa, Cemiyet yönetimine Maliye Müfettişi Ali Rıza Bey'i atamış ve Ali Rıza Bey hükümet namına Türk Tayyâre Cemiyeti hesaplarına el koymuştur. Dönem gazetelerinde açık bir biçimde Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti ve Cevat Abbas arasında yaşanan anlaşmazlık üzerine yönetimin istifa ettiği ve hükümetin nizamname gereğince yönetime ve dolayısıyla hesaplara el koyduğu bilgisi yer almıştır[557]. Cemiyetin yayın organı olarak *Tayyâre* bu noktada suskun kalmıştır. Ancak dergide 19 Ekim tarihinde gerçekleşen olağanüstü kongreyle ilgili bilgiler paylaşılmıştır[558].

Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti toplantısında kimse Cevat Abbas'ın üniformasından söz etmese de *Tayyâre*'de ve basında yayınlanan üniformalı fotoğraflarının ve "Milli Tayyâre Filoları Kumandanı" tanımlamasının da rahatsızlık yarattığı düşünülebilir. Nitekim bu konuda Hulusi Kaymaklı kitabında şu ifadelere yer vermiştir[559]:

> "Cemiyetin ilk Başkanı Atatürk'ün yaverlerinden Cevat Abbas (Gürer) Beydi. Cevat Abbas Bey başkanlığında Şakir Hazım ve Vecihi'nin de bulunduğu bir heyet sportif havacılık hakkında incelemede bulunmak için 3 Temmuz 1925'de Avrupa'ya gitti. Uçak Cemiyeti seyahat kıyafeti olarak çok süslü ve şatafatlı bir elbise seçmişti. Heyet bu elbise ile geziye başladı. Fransızlar bu heyete büyük ilgi ve itibar gösterdiler. Cevat Abbas'ı Türk Hava Mareşali gibi karşıladılar. Heyete büyük merasimler yapıldı. Saygı gösterileriyle ağırlandı. Dönüşlerinde Cevat Abbas'ın yurt dışında yaptığı temaslar ve aldığı kararlar, yönetim kurulunca uygun görülmedi. Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer (Ergüder) de yönetimi haklı buluyordu. Tayyare Cemiyeti Reisinin daha dikkatli olması için bir yazı yazılması kararlaştırıldı".

Hulusi Kaymaklı'nın da ifadesiyle, Cemiyet Başkanı Cevat Abbas'ın giymiş olduğu üniformayla Fransa'da Türk hava mareşali gibi karşılanmasının yanı sıra *Tayyâre*'de

---

[556] "Tayyâre Cemiyeti'nde İhtilaf", **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Eylül 1925, 2.

[557] "Tayyâre Cemiyeti'nde", **Cumhuriyet Gazetesi**, 30 Eylül 1925, 2; "Havadis ve İlan Kısımları", **Servet-i Fünûn Mecmûası**, (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 153.

[558] "Tayyâre Kongresi…", 2-4.

[559] Kaymaklı, **age**, 327.

ve basında yer alan üniformalı fotoğrafları ve açıklamalarının da bazı çevrelerde rahatsızlık yaratmış olduğunu söyleyebiliriz.

19 Ekim 1925 tarihinde gerçekleşen Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde yapılan seçim sonucunda Cemiyet Başkanlığına Rize Mebûsu Ali Fuat [Bulca] getirilmiştir. Bunun yanı sıra daha önce de ifade edildiği üzere Cevat Abbas bu kongrede başkanlığı süresince yapmış olduğu çalışmaları anlatan savunma niteliğinde bir konuşma yapmıştır. *Tayyâre*'de bir kısmı yayınlanan bu konuşmada öne çıkan bazı konuları, yaşanan olayın farklı açılardan değerlendirilmesine katkı sağlaması bakımından değinmek gerekir. Bunlardan ilki üniforma konusudur. Cevat Abbas konuşmasında gençlerin havacılığa ilgi duyması ve sivil tayyâreciliğe yarı disiplinli bir hale getirebilmek adına özel bir kıyafet diktirdiğini belirtmiştir[560]. Konuşmada öne çıkan ikinci nokta, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nde görevli tayyâre mütehasısı Bnb. Hasan Tahsin'in işe alınmasıyla ilgilidir. Bnb. Hasan Tahsin ordudan emekliliğini isteyerek Türk Tayyâre Cemiyeti'ne müracaat etmiştir. Cevat Abbas da, Hasan Tahsin'i açılacak olan Tayyâre Makinist Mektebi'ne müdür olarak işe almıştır. Cevat Abbas'ın Hasan Tahsin'i işe almasında ikinci bir etken de yurtdışı seyahatine giden ekipte Şakir Hazım'ın da bulunmasıdır. Bu durumda Hasan Tahsin'i işe alarak Fen ve İstihbarat Şubesi'nin ve dolayısıyla *Tayyâre*'nin yayınlarına ara vermemesini de sağlamıştır[561]. Burada ayrıca makinist İrfan'ın da Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nden istifa ederek Türk Tayyâre Cemiyeti kadrosuna katıldığını belirtmek gerekir[562]. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin havacılıktan anlayan görevlilere ihtiyacı vardır. Dolayısıyla tayyâreci Hasan Tahsin'in ve makinist İrfan'ın işe alınması normaldir. Ancak bu kişilerin Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin kısıtlı sayıdaki kadrosundan emekliliğini isteyerek ya da istifa ederek ayrılması Müfettişlikte sıkıntılara yol açmış görünmektedir. Bu konuya isim

[560] Tayyâre'de, Cevat Abbas Bey'in konuşmasının sadece bir kısmı yayınlanmıştır."Tayyâre Kongresi, **Tayyâre Mecmûası**, s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-5; Konuşmanın tam metni için **Cevat Abbas, Türk Tayyare Cemiyeti 1'nci Kongresinde Nutku**, (Ankara: TBMM Matbaası, 1925)'den aktaran Turgut Gürer, **Atatürk'ün Yaveri Cevat…,** 316-335; Fırtına, **Türk Hava Kurumu…**,113-131.

[561] **age**, 121; **Atatürk'ün Yaveri Cevat…**, 324.

[562] İsmet Paşa başkanlığında 1 Ağustos 1925 tarihinde toplanan Türk Tayyâre Cemiyet İdare Heyeti toplantısında işe alınan makinist İrfan'ın Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nden istifa suretiyle çıktığının öğrenildiği bilgisi paylaşılmıştır. Böyle bir olayla bir daha karşılaşmamak adına Tayyâre Cemiyeti'ne alınacak kimseler için askerlikle alakaları var ise mutlaka Müdâfaa-i Millîye Vekâleti'nin onayı alınması kararı alınmıştır. "Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Kurulu Kararları 1341 / 1 Ağustos 1925", T.H.K. Tasnif Edilmemiş Arşivi, 1925 – 1929 İdare Kurul Kararları Defteri'nden aktaran Fırtına, **Türk Hava Kurumu…**, 95.

belirtilmeden Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişi Miralay Muzaffer Bey'in anılarında şu şekilde değinilmiştir[563]:

> "Tayyare Cemiyeti, elbette ki memura muhtaçtı. Hava Kuvvetlerinin mevcudunu eksiltecek şekilde bizden pilot alınması, bize çok pahalıya mal olacaktı. Mevcudumuz o kadar azdı ki her pilotun yeni öğrenciler yetiştirmesine ihtiyaç çoktu. Bizden bir uçan öğretmenin, pilotun eksilmesi on on beş öğrenci adayının uçuşlarını kesmek demektir".

Cevat Abbas Bey'in yapmış olduğu konuşmada öne çıkan üçüncü nokta ise Tayyâre Cemiyeti'nin millî ve bağımsız bir kuruluş olarak havayolu seferleri düzenlemesi, pilot ve makinist okulu açmasıyla ilgili açıklamasıdır. Cevat Abbas, seyahat öncesinde bu konularda karşılıklı olarak uzlaşmaya varıldığını ifade ederek aslında yapmış olduğu girişimlerin nizamnâmenin gösterdiği hedeflerle uygunluğuna işaret etmiştir[564].

Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde, Maliye Müfettişi Ali Rıza Bey, Cemiyetin hesaplarıyla ilgili ayrıntılı raporunu da sunmuştur. Bu raporu inceleyen teftiş encümeni mazbatasında, madde madde müfettişin tenkitlerine cevap verilerek, iddialarının gerçek dışı olduğunun delille ispat edildiğini özellikle vurgulamak gerekir. Ayrıca Encümen Reisi; imzalanan mukaveleler konusunda taraflar arasında meydana gelen ihtilaftan, Cemiyet İdare Heyeti'nin nizamnâme gereğince haklı olduğu neticesine varmıştır. Fakat Başkan Cevat Abbas'ın iyi niyetle hareket ettiği dikkate alınarak bu konuda hoşgörülmesi gerektiği de özellikle vurgulanmıştır. Ayrıca Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'nde bir konuşma yapan Müdafâa-yı Milliye Vekili Recep [Peker], Vecihi Bey'e verilen "baştayyâreci" unvanının ordudaki tayyârecileri üzdüğünü dile getirerek kaldırılmasını rica etmiştir[565]. Bu ifadelerden Cemiyet Başkanı Cevat Abbas tarafından Vecihi Bey'e verilen baştayyâreci unvanının da bazı çevrelerde rahatsızlık yarattığı anlaşılmaktadır.

Burada özellikle şunu belirtmek gerekir. Cevat Abbas'ın başkanlığı döneminde ilk dört ayda Cemiyete %20'si nakit olmak üzere 2 milyon bağış toplanmıştır[566]. 11 Ekim 1925'e gelindiğinde 909 bin lira nakit ve taahhüt edilen bağış tutarının ise 2.700.000 lira olduğu duyurulmuştur[567]. Ancak dergide şubelerden nakit para

---

[563] **Organeral Muzaffer Ergüder…**, 88-89.
[564] "Tayyâre Kongresi…", 2-4.
[565] **age**, 2-4.
[566] "Tayyâre Cemiyeti Reîsi…", 9.
[567] "Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Tayyâre Cemiyeti", **Tayyâre Mecmûası**, s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 17

akışının devam ettiği de özellikle vurgulanmıştır[568]. Bu oldukça yüksek bir meblağdır. Aynı zamanda tayyâre ve motor fabrikası kurmak, iç hat havayolu seferleri düzenlemek Cemiyetin amaçlarıyla uyumludur. Çünkü Türk Tayyâre Cemiyeti'nin nizamnâmesinde kuruluş amacı: "Türkiye'de tayyâreciliğin askeri, iktisadi, toplumsal ve siyasi önemini anlatmak ve bu maksatla tayyâreciliğe gerekli olan kişi ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyârecilik aşkını tenmiye etmekdir [artırmak]"[569] şeklinde açıklanmıştır. Bu madde doğrultusunda bir değerlendirme yapıldığında Cevat Abbas'ın çalışmaları ve açıklamalarının Cemiyetin ekonomik ve toplumsal hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik olduğunu ifade edebiliriz. Burada tekrar bir hatırlatmada bulunmak uygun olacaktır. Türk Tayyâre Cemiyeti Fahri Başkanı İsmet Paşa'nın yönetiminde 13 Ağustos 1925 tarihinde toplanan İdare Heyeti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti'nin mahrem tezkiresi gereğince bağışların Erkân-ı Harbiye-i Umûmîyye Riyâseti'nin uygun gördüğü bir plan ve program dâhilinde kullanılması kararını almıştır[570]. Bu karar doğrultusunda, Cemiyetin 1925 – 1926 yılları arasında askerî havacılığın desteklenmesi için bağış toplamakta aracı olmak dışında başka bir faaliyette bulunmasının istenmediğini söyleyebiliriz.

[568] Bununla birlikte bağış tutarının 3 milyon Türk lirası olduğu *Türk Hava Mecmûası'nın* ilk sayısında belirtilmiştir, "Türk – Alman – Rus Milletlerinde Tayyâre Teberruâtı", **Türk Hava Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1926): 4-7.
[569] **Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâmesi**, 1.
[570] Fırtına, **age**, 99.

5. SONUÇ

Tayyâre'nin Türkiye'de havacılığın ve tayyârelerin önemini anlatmak, havacılığın gelişimine katkıda bulunmak yanında gençlere havacılığı sevdirmeyi ve özendirmeyi amaçladığını görmekteyiz. Mecmûanın ilk döneminde askerî havacılığın maddi olarak desteklenmesi ve bir tayyâre cemiyeti kurulması için kamuoyu oluşturmakta başarılı olduğunu ifade edebiliriz. Nitekim *Tayyâre*'nin Türk havacılığının güçlendirilmesi için her ilin orduya bir tayyâre almasına yönelik yaptığı kampanyaya, bazı yayın organları da destek vermiş ve İstanbul bu çağrıya üç tayyâreyle karşılık vermiştir. Bu noktada derginin ilk döneminde yaptığı yayınlarla Türkiye'de bir tayyâre cemiyeti kurulmasının kamuoyu nezdinde fikri zeminini oluşturup güçlendirdiği söylenebilir.

Tayyâre'nin ilk döneminde Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'yle dayanışma içerisinde olduğu da dikkati çekmektedir. Derginin askerî havacılığın desteklenmesi için kamuoyu oluşturmaya çalıştığı düşünüldüğünde, Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği'nin mecmûayı neden desteklemiş olduğu daha anlaşılır hale gelmektedir. Özellikle tayyâre gibi askerî ve ekonomik alanda yeni bir güç haline gelen bir hava aracı hakkında kamuoyunun zihninde, ilk düşüncelerin oluşmasında basın önemli bir araçtır. Bu nedenle *Tayyâre'*nin ilk döneminde kamuoyunun tayyâre ve tayyârecilik algısını olumsuz etkileyebileceği düşünülerek, diğer basın organlarında çıkan olumsuz haberlere, cevap veren makaleler kaleme alınarak, mücadele edildiğini ifade edebiliriz.

16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kurulmasından kısa bir süre sonra gelen teklifle Cemiyet bünyesine dâhil olarak *Tayyâre* ikinci dönemine girmiştir. Bu dönem içeriğinde Dünya'da ve Türkiye'de havacılık alanında meydana gelen gelişme ve haberlerin yanı sıra edebi metinler artmış, Türk Tayyâre Cemiyeti'nin faaliyetleri ve farklı şehirlerdeki şubelerin etkinliklerine dair haberlerde yer almıştır. Bu doğrultuda derginin yayım süresi içerisinde sürekli kendini yenileyerek toplumun farklı kesimleri tarafından okunabilecek zengin bir içeriğe kavuştuğunu söyleyebiliriz. Nitekim derginin tirajıda bu savı doğrular niteliktedir. Bu dönem

mecmûa, ilk dönemine benzer ancak bir farkla artık Cemiyetin propaganda aracı olarak yaptığı yayınlarla, havacılığın önemi ve askerî havacılığın desteklenmesi gereğini, halkın zihninde sürekli canlı tutmaya çalışmıştır. Aynı zamanda *Tayyâre*'nin Cemiyetin yayın organı olarak yayınlarına devam ettiği ikinci döneminde kamuoyunun tayyâre ve tayyârecilik algısına dair dergide birçok veriye ulaşılabilmektedir. Bu anlamda özellikle Cemiyet şubelerinin düzenlediği faaliyetler ve bağış yapanlarla ilgili haberler ve fotoğraflarda tayyârenin ve tayyâreciliğin, toplum tarafından tanındığı, benimsendiği ve desteklendiğini ortaya koymaktadır. Bu dönem Türk basınının da havacılığa dolayısıyla Cemiyete tam destek verdiğini görmekteyiz. Toplumun her kesimi Türk havacılığının güçlendirilmesi için adeta seferber olmuş görünmektedir. Türk Tayyâre Cemiyeti'nin kısa sürede halk tarafından benimsenmesinde etkili olan faktörler dergide detaylı olarak tespit edilebilmektedir. Bu noktada derginin zengin bir kaynak niteliği taşıdığını da belirtmek gerekir. Ayrıca Türk Tayyâre Cemiyeti'nin başarısında etkili olan faktörlerden birinin *Tayyâre* mecmûası olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim Cemiyet başkanlarının farklı zamanlarda yapmış oldukları açıklamalarla da bunun ifade edildiğini görmekteyiz. Aynı zamanda mecmûanın yayım süresi içerisinde tayyâre ve tayyâreciliğin tanınması için öne sürdüğü ve gerekli gördüğü önerilerin dikkate alındığı anlaşılmaktadır. Türkiye'de havacılığın halk tarafından benimsenmesi için bir tayyâre bayramı kutlanması ve halkın tayyâreyi görüp tanıması için hava seyahatlerinin yapılması önerilerinin mecmûanın Türk Tayyâre Cemiyeti bünyesinde yayınlarını sürdürdüğü ikinci döneminde hayata geçirildiği görülmektedir. Ayrıca Türk Tayyâre Cemiyeti'nin bir senelik faaliyetleri incelendiğinde derginin bu anlamda zengin bir kaynak olduğu anlaşılmaktadır. Aynı zamanda dergide Türk Tayyâre Cemiyeti İdare Heyeti'nin istifası, hükümetin Cemiyetin hesaplarına el koyması ve dolayısıyla Cemiyet Başkanının değişmesiyle sonuçlanacak Türk Tayyâre Cemiyeti Olağanüstü Kongresi'ne giden sürecin anlaşılmasına dair önemli veriler olduğunu da görmekteyiz.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'de havacılığın tanınması, sevilmesi ve benimsenmesinin 1924 yılında *Tayyâre* mecmûasının yayınlanmasıyla başladığı görülmektedir. Sonuç olarak *Tayyâre*'nin öncelikle yayım süresi içerisinde hem birinci hem de Türk Tayyâre Cemiyeti yayın organı olarak ikinci döneminde Türkiye'de havacılığın öneminin kavranması, tayyâreciliğin bir meslek olarak

tanınması, benimsenmesi ve sevilmesinde etkisi olduğunu ifade edebiliriz. Nitekim elimizdeki bilgiler *Tayyâre* mecmûasının, tayyâre ve tayyâreciliğin önemini halka tanıtmaya çalıştığı, Türkiye'de tayyâreciliğin gelişimine hizmet ederek yayımlanma amaçlarını gerçekleştirdiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk havacılığının durumu ve havacılıkla ilgili girişimlerin yanı sıra Türk Tayyâre Cemiyeti'yle ilgili yapılacak araştırmalarda *Tayyâre* mecmûası incelenerek yapılacak bir çalışmanın alana ciddi katkı sağlayacağı görülmüştür.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

BOA[*] Arşivi

Babıâli Evrak Odası (BEO)

BEO., 3556/266696, BEO., 3558/266820, BEO., 4685/351343

Hariciye Nezareti, İstanbul Murahhaslığı

HR. İM. 18-104, HR. İM. 47-43, HR. İM. 21-14

Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV)

MV. 252-94

Sadâret Divan-ı Hümâyûn Kalemi Mukâvele Kısmı Belgeleri (A.DVN. MKL)

A.DVN. MKL. 69-30

BCA[*] Arşivi

Kararlar Daire Başkanlığı (1920 – 1928)

Yer Bilgisi: 5 - 14 – 19 Dosya Ek: 19-505 (Tarih: 07.05.1922) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 10 - 29 - 12 (Tarih:15.06.1924) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 15 - 49 - 13 (Tarih: 05.08.1925) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 15 – 58 - 10 Dosya Ek: 249-136 (16.09.1925) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 16 - 67 – 6 (Tarih: 25.10.1925) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 16 - 79 - 4 (Tarih: 20.12.1925) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 17 - 80 – 8 Dosya Ek: 62-7 (Tarih: 23.12.1925) Kurum: 30-18-1-1

Yer Bilgisi: 20 - 59 - 3 (Tarih: 15.09.1926) Kurum:30-18-1-1

Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)

Yer Bilgisi: 6 - 57 – 15 (Tarih: 27.11.1929-) Kurum: 30-18-1-2

[*] Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

[*] Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi.

Muamelat Genel Müdürlüğü

Yer Bilgisi: 60 - 403 – 5 Dosya Ek: 62 (Tarih: 17.05.1925) Kurum: 30-10-0-0

Yer Bilgisi: 61 - 411 – 1 Dosya Ek: 63 (Tarih: 06.05.1928) Kurum: 30-10-0-0

Nafia Vekâleti

Yer Bilgisi: 56 - 1 – 1 Dosya Ek: 34HY (Tarih: 27.12.1923) Kurum: 230-0-0-0

Yer Bilgisi: 8 - 26 –1 Dosya Ek: 06HY (Tarih: 10.08.1924) Kurum: 230-0-0-0

Yer Bilgisi: 56 - 4 – 2 Dosya Ek: 34HY (Tarih: 26.01.1926) Kurum: 230-0-0-0

Yer Bilgisi: 61 - 25 – 2 Dosya Ek: 34HY (Tarih: 08.03.1931) Kurum: 230-0-0-0

Yasalar

"Donanma Cemiyetinin İlgası Hakkındaki Kararnamenin Lâğvile Haiz Olduğu Hukukun Türk Tayyâre Cemiyetine Devri Hakkında Kânûn (689 S.K.)". **Resmî Cerîde**, 252, Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925.

"Türk Tayyâre Cemiyetinin Posta Ücûrâtından Mu'âfiyetine Dâir Kânûn (723 S.K.)". **Resmî Cerîde**, 285, Kânûn-ı Sânî 1926.

"Harîkzedegân Apartmanlarının Türk Tayyâre Cemiyetine Terki ve Tahsîsi Hakkında Kânûn (751 S.K.)". **Resmî Cerîde**, 315, Mart 1926.

"İspirto ve Meşrubatı Küûliye İnhisarı Hakkında Kânûn (790 S.K.)". **Resmî Cerîde**, 338, Nisan 1926.

"Türk Tayyâre Cemiyetinin Bazı Muamelâtında Umumî İstihlâk ve Eğlence ve Hususî İstihlâk Vergilerinden Muafiyetine Dair Kânûn (928 S.K.)". **Resmî Cerîde**, 410 Temmuz 1926.

"Türkiye Dâhilinde Piyango Keşîdesinin Münhasiran Tayyâre Cem'iyyetine Âid Olduğu Hakkında Kânûn (710 S.K.)". **Resmî Cerîde**, 279, Kânûn-i Sânî 1926.

Nizamnâmeler

Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâme-i Esâsîsi. Ankara: Ankara Matbaası, 1341 / 1925.

Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâme-i Esâsîsi. İstanbul: Matbaa-i Osmanî, 1926.

Türk Tayyâre Cemiyeti Nizamnâme-i Esâsîsi Ankara: Hakimiyyet-i Milliyye Matbaası, 1926.

Türk Hava Kurumu Tüzüğü. Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi, 2009.

Birincil Kaynaklar

Abdülhamidzâde Ahmed Rahmi. "Mektûb". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 13.

A. Hakkı. "Âsman-ı İkbâlimizin İki Necm-i Âfiline". **Tayyâre Mecmûası**. s. 17-23 (1 Mart 1926): 1.

Ağaoğlu Ahmed. "Tayyâre Cemiyeti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1924): 2-3.

[Akçar], Hocazâde Nabi. "Müstakbel Bir Harbin En Mücehhez Hukuk-ı Düveli Tayyârelerdir". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 4-5.

[Ayaoğlu], Ferruh Niyazi. "Millet Tayyârecilik Hakkında Neler Düşünüyor? Tayyâre, Yine Tayyâre, Dâimâ Tayyâre". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 13.

Azîz Sâmî. "Tayyâre Cemiyeti'nin En Esâslı Teşebbüsü". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 8.

B. M. Zeki. "Tayyârelerin Ehemmiyetleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 6-7.

[Başay], Muhiddin Nami. "Tayyâre Nedir?". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 2-5.

[Bolayır], Ali Ekrem. "İlk Kurbanlar". **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 1.

[Börekçi], Rifat. "Müslümanların Zekât, Sadaka-i Fıtr ve Kurbân Derilerini Tayyâre Cemiyeti'ne Vermeleri Şer'an Câ'izdir". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 19-20.

Celaleddin Sâid. "Cenk Hikâyeleri: Ölmeyenlerden...". **Tayyâre Mecmûası**. s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): 2.

_____. "Cenk Hikâyeleri: Bilinmeyenlerden…". **Tayyâre Mecmûası**. s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): 5-6.

_____. "Cenk Hikâyeleri: Bir Zâbitin Mektûblarından…". **Tayyâre Mecmûası**. s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî 1926): 2-3.

_____. "Cenk Hikâyeleri: "Büyük Derd". **Tayyâre Mecmûası**. s. 16-22 (15 Şubat 1926): 5-7.

Çetin Tufan. "Tayyâre Mecmûası ve Tayyârecilik". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 4.

_____. "Ma'lûm Kahramânlar, Meçhûl Kundakçılar", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 36-37.

Daver, Abidin. “Hava Devri”. **Tayyâre Mecmûası.** s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 3.

[Ergökmen], Şakir Hazım. “Hedef”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 1.

_____. “Mükemmel Bir Tayyâreciliğe Nasıl Mâlik Olunabilir?”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 12-13.

_____. “Kuvvetli Tayyâre Filolarına Nasıl Mâlik Olabiliriz? Millet Bizzat İş Başında Olmak Lâzımdır”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 17-19.

_____. “Seksen Vilayetin Daima Efendi Yaşamış ‘Azîz Halkına, Muhterem Valilerimize, Belediye Rü’esâsına Bir Teklif!.”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 33.

_____. “Tayyâre İânesi Teklifi Münasebetiyle”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 34.

_____. “Türk Sistemi Bir Tayyâre ve Tayyâreci Vecihi Bey". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 38-39.

_____. “Tayyâre, Dâima Tayyâre Her Şeyden Evvel Tayyâre Lâzım!..” **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 2-3.

_____. “Müstakil Harb, Fen Harbî Olacakdır”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 3-4.

_____.“Bugünün Tayyâreleri, Türk Tayyâre Cemiyeti”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-3.

_____. “İstanbul Kurtuluş Bayramı ve Baştayyârecimiz İstanbul Semâsında”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 3-4.

_____. Muvâzene Temelli Tayyâre Helikopter, Bir İki Mülâhaza-i Umûmîyye, **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 8-11.

[Ergüder], Muzaffer. “Havâ ve Deniz Münâkaşası Münasebetiyle”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 2-4.

Fikri Tevfik. “Otomobillerde Yangın Tehlikesi”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 9-10.

_____. “Otomobillerde Yangın Tehlikesi”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-10 (31 Ağustos 1341 / 1925): 9-10.

[Girit], Sâdık Ali. “Tayyâre Terakkiyâtı Karşısında: Bugünün Siyâset-i Bahriyyesi Nedir?”. **Tayyâre Mecmûası**, s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 5.

_____. “Tayyâre, Bugünün Bile En Mükemmel ve Hakim Bir Silahıdır!..”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 24-27.

_____. “İngiltere’de Yapılan Tayyâre Bayramı”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924]: 40-43.

_____. “İngiltere’de Yapılan Tayyâre Bayramı”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 56-59.

_____. “Tayyâreciliğin Târihçe-i Tekâmülü”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 8.

[Gürer], Cevad Abbas. “Türk Tayyâre Cemiyeti Şubesi Riyâsetine” **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 24.

_____. “Türk Tayyâre Cemiyeti Şubesi Riyâsetine”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 24.

Hasan Tahsin. “Tayyâre ile 1915 Senesinde Cenûb-i Macaristan’dan Kırklise’ye [Kırklareli] Seyahat Hatıratı”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 7-10.

Hikmet Şevki. “Adana’da Bir Sahne-i Hamiyyet”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12.

H.K. “Hava Kuvvetleri ve Muvâzene-i Düveliyye”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 2-4.

Hüseyin Zeki. “Tayyâre İçin Varımızı Vermeliyiz Hep”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 3.

_____. “Tayyâre Mecmûası İçin”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 18.

Kâmran Servet. “Tayyâremle Beş Bin Metre İrtifâda Nasıl Düştüm!”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 6 (15 Eylül 1341 / 1925): 7-8.

[Karamehmet], Vecihe Ziya. “Ölürüm Fakat…”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî 1926): 3.

_____. “Emine Aba [Abla]”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 16-22 (15 Şubat 1926): 7-10-11.

Karauğuz, T. [Tahir]. “Tayyâre Şehidleri”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 16-22 (15 Şubat 1926): 1.

Kasım Tevfik. “Yeni Sene”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî / Ocak 1926): 7-8.

_____. “Tayyâre ve Gençlik”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 15-16.

M. Hayri. “Millete Hitâp, Tayyâreler Al Çünkü Vatan Lûtfine Muhtâc”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 1.

M. Salâhaddîn, “Tayyâreciye Hitâb”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / Ekim 1925): 1.

Mehmed Yahya. “Nasıl Tayyâreci Oldum”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kûnûn-ı Sânî 1926): 8-10.

_____. “Nasıl Tayyâreci Oldum”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 17-20.

Mütekâid Bir Asker. “Tayyâremden Havâda Nasıl Düştüm ve Kurtuldum”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 44-45.

[Özen], Zeliha Osman. “Asîl Tayyâreci, İki Sahne”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 17-23 (1 Mart 1926): 5-8.

[Peker], Recep. “Vatan Müdâfa‘a Mefhûmunda Tayyâreciliğin Yeri”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 2-5.

Rüşdî [Rüşdü]. “Tayyâre Alın, Yükselin Ey Ehl-i Hamiyyet!..”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 3.

Tayyâre. “Son Telgraf Yanlış Öğrenmiştir”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 50.

Tayyâre. “Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Tashîh ve Î‘tizâr”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 19.

Türk İzciler Birliği. “Tayyâre Marşı”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî 1926): 1.

Veysi Tevfik. “Vazîfemiz”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925): 4-5.

[Yergök], Abdülfeyyaz Tevfik. “Tayyârelerin Medenî Vazifeleri”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 20-21.

“Muhterem Karîlerimize”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): arka kapak.

“Fotoğraf-Çinkograf”. **Tayyâre Mecmûası**. s.1 (1 Temmuz 1340 / 1924): arka kapak.

“Tayyâre ve Spor Fotoğrafhanesi”. **Tayyâre Mecmûası**. s.1. (1 Temmuz 1340 / 1924): arka kapak.

“Pelletier d'Oisy’nın Tayyâre ile Devr-i Âlem Seyahati”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 9.

“Fransız Tayyârecileri Uzun Uçuşlara Hazırlanıyorlar”. **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 9.

"Âmil Bi-z-zât Tayyâre Muvazenet Makinesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 10-11.

"Tayyâre Motorları", **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 13.

"Türkiye'de Nakliyat-ı Havâîyye Teşebbüsâtı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 14.

"Türkiye'de Rasadat-ı Havâîyye Teşkilatı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 15.

"Caudron 27, Zenith Kupasını Kazandı!..". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 16.

"Trablusgarb'da İtalyan Umûr-ı Havâîyyesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 /1924): 16.

"Kuvâ-yı Havâîyye mi? Kuvâ-yı Bahriyye mi? Münâkaşası". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 16.

"Erzurumlu Nafiz Bey, Tayyâreciliğimizi Düşünen İlk Türk Zenginidir". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924): 25.

"Paris'de Romanya Kralı Huzurunda Havâî Resmî Geçid". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 22-23.

"Her Halde Okuyunuz!.. Diyorlar ki!..". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 23.

"Rusya'da Nakliyat-ı Havâîyye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 27.

"Amerika'da Tayyârecilik ve Tayyâre Motorları Dev Adımlarla İlerliyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 28-30.

"Mecmûamız Birinci Nüshadan İtibaren Takdîrlere Nail Olmaya Başladı". **Tayyâre Mecmûası**. s.2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 32.

"Abone Şeraiti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): 32

"Rasim Hasib, Fotoğraf – Çinkograf". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): arka arka kapak.

"Karaman'da: Ahmed Mükerrem Beye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): arka kapak.

"Bir Tayyâre Filosu Bugünlerde İstanbul ve Anadolu'da Seyahate Çıkıyorlar". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 35.

"Türkiye'de Umûr-ı Havâîyye Teşebbüsâtı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 46.

"Tayyâre Mecmuâsı'nın Teşekküratı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 47.

"Doktor Suad Beye Teşekkür". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 47.

"İngiltere'de Devr-i Âlem Seyyâhları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 48.

"Amerika'da Devr-i Âlem Seyyâhları, ". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): 48.

"Rasim, Hasib, Fotoğraf – Çinkograf". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): arka kapak.

"Tayyâreci Salim ve Tahsin Beylere". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3 (1 Ağustos 1340 / 1924): arka kapak.

"Tayyâre Filomuzun Anadolu Seyahati". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 52-53.

"Nakliyat-ı Havâîyye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 55.

"Duyuru". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 63.

"Amerika'da: Türk Vatandaşlarından Giridi Zekeriya Beye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 63.

"Tayyâre Mecmûası". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): 64.

"Rasim Hasib, Fotoğraf – Çinkograf". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos 1340 / 1924): arka kapak.

"Tayyâre Cemiyeti Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 4-5.

"Âtıf Bey, Seksen Sene Evvel Uçmuş İlk Türk Tayyârecisi". **Tayyâre Mecmûası**. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 5.

"İlk Mühim Adım, Ankara Açık Hava Dershânesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 12.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): 19-20.

"Türk Tayyâre Cemiyeti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925: 22.

"Muhterem Kârîlerimize Îzâh". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1-7 (21 Mayıs 1341 / 1925): arka kapak.

"Tayyâre Cemiyeti İlk Murassa' Madalyaları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 8.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye: Şimendifer Kazâları Beşeriyet İçin Tayyâre Faâliyyetlerinden Daha Pahalıya Mâl Oluyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 14.

"Bir Deniz Tayyâre Filomuzun Seyahati". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 14-15.

"Bir Tayyârenin Zıyâ'". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 14-15.

"Tayyâre ile Kutupların Keşfi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 15-17.

"Tayyâre Piyangosu Bir Temmuz'da Çekiliyor!..". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 17.

"Tayyâre Mektepleri Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 17.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 18-23.

"Tayyâre Makinistleri Aranıyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): arka kapak.

"Ceyhan Tayyâresi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 6-7.

"Türkiye'nin Harb ve Silah Kahramanlarına Tayyâre Cemiyeti İlk Murassa' Madalyalarını Takdîm Etdi", **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 8.

"Tayyâre Cemiyeti Re'îsi Bolu Mebusu Cevad Abbas Bey Efendinin Beyânat-ı Mühimmesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 9.

"Hamiyyetperver Mütekaiddîn-i Askerîyemizin Gayret Vatanpervaraneleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 9.

"Gözleriniz Yaşararak Okuyunuz". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 10-11.

"Tayyâre İânesi Karşısında Gençlerimiz Mesûldür". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925):12.

"Tayyâre". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925):12.

"Trabzon Tayyâre Cemiyeti'nde Şevket Bey Efendinin Pek Mühim Hitabeleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 13-15.

"Avrupa'nın Havayolları ve Fransızların Tayyârecilikteki Terakkiyatı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 15-18.

"Hamiyet Müsâbakası Meydanında Yalnız Biz mi Geriyiz?", **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 19.

"Askerî Deniz Tayyâre Filomuzun Seyahati". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 20-21.

"[Francesco] De Pinedo Avustralya'ya Vasıl Olmuştur". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 21.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Pekin'e Giden Bir Sovyet Havâî Filosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 21.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Müstesna Bir Hamiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 22.

"Tayyâre İânesi İçin Kararlaştırılan Esâslar", Tütün Depo Fabrikaları İşçileri Teûavün Cemiyeti Cerîdesi'nden aktaran **Tayyâre Mecmûası**, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 23.

"Tayyâre Makinistleri Aranıyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): arka kapak.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevad Abbas [Fotoğraf]". **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 1

"Bnb. Hasan İskender [Fotoğraf]". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 8.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Madalya Nizamnâmesi Esbâb-ı İhdâsı. **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 8.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Moskova'dan Yazılıyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 11.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Türk Tayyâre Cemiyeti'nden New York Teâvün Cemiyeti Riyâsetine". **Tayyâre Mecmûası**, s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Adana'da Bir Sahne-i Hamiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12.

"Tayyâre Piyangosu Talimatnâmesidir". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 19.

"Tayyâre Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 25.

"Tayyâre Makinistleri Aranıyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak.

"Mecmûa Mal'ûmâtı: Îlânât Şerâ'iti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak.

"Müdâfaa-yı Havâîyyemizin Esâsı Kuruldu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 7-8.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye. **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 19.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Kastamonu'da Taşköprü Tayyâresi ve Kastamonu Tayyâre Filosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 23.

"Levha-i Hamiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 19-24.

"Tayyâre Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 25.

"Tayyâre Makinistleri Aranıyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): arka kapak.

"Cemiyetimizin Baştayyârecisi". **Tayyâre Mecmûası.** s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 1.

"Tayyâre Cemiyeti'nin Tedkîk Heyeti Avrupa'dan Avdet Etti, Cevâd Abbas Bey'in Verdiği İzahat". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 2.

"Şehid Tayyârecimiz, İzmir'de Yapılan İhtifâl Merasimi Tafsilatı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 4.

"Sulh Zamanında Tayyârelerden İstifâde". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 5-6.

"Tayyâre Faâliyyeti, Tayyâre Bayramı İstanbul'da Nasıl Tes'îd Edildi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 12-14.

"Tayyâre Faâliyyeti, Diyarbakır'da Ordumuzun Muvaffakiyeti Şerefine Şenlik ve Tayyârelerimiz". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 14.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Müstesna Bir Hamiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 16.

"Tayyâre Bayramı Pek Neşeli Geçmiştir". **Tayyâre Mecmûaası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 18.

"Tayyâre Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): arka kapak.

"Tayyâre Makinistleri Aranıyor". **Tayyâre Mecmûası**. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): arka kapak.

"Tayyâre Cemiyeti Menfaatine, Kınalıada Deniz Yarışları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 4.

"Tayyârecilik ve Kadınlarımız: Tarihte İlk Uçan Türk Kadını (Belkıs Şevket) Hanımdır". **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 12.

"Fazıl Berki Bey'in Seyahati". **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Sâbık Nişânlardan İstifâde, Nişanlarınızı Tayyâre Cemiyeti'ne İhdâ' Ediniz". **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21.

"Yüksek Kalbli Bir Yavru". **Tayyâre Mecmûası**. s. 7-13 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 22.

"Kanadsız Tayyârelerle (Helikopter) Tayeran-ı Şakûlî". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 6-7.

"Havâî Bir Muvaffakiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 13.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Tayyâre Cemiyeti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 17.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Müstesna Bir Hamiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 17.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Trakya'da Tayyâre Uçuşları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 17.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye; Bir Teberru'". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 18-19.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Tayyâre Cemiyeti'ne Nişanlarını Teberru Edenler". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Tayyâre Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 8-14 (15 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19.

"Tayyâre Kongresi", **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 2-4.

"Aviyonetler (Hafif Tayyâre), Yelkenli Tayyâreden Hafif Kuvve-i Muharrike İle Tayerâna Doğru". **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 5-7.

"Avrupa Pâyi-tahtları ile İstanbul Arasında Pek Yakında Tayyâre Seferleri Başlayacak, Paris-İstanbul Hattı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 18.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Amundsen'e Bir Teklif Norveç Banderası, Bir Amerikalı, 100 Bin dolar?". **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 19.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Madalyalar". **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 21.

"Tayyâre Piyangosu Satış Mahalleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 9-15 (31 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): arka kapak.

"Cumhuriyet Bayramı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 1-2.

"Tayyârecilikte Yirmi Seneden Beri İcrâ Edilen Sürat Tecâribeleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 6-9.

"Henri Lemaître New York'da 'Liberty' Tayyâre Kupasını Kazandı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 13-14.

"Vakâyi Terakkiyât-ı Havâîyye: Scneider Kupasını Bir Amerikalı Tayyâreci Kazandı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 21.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye: Havâ Postaları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 21-22.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Devr-i Âlem Seyâhatine Çıkan Japon Tayyârecileri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 22.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Faâliyyet-i Umûmîyye, Piyango". **Tayyâre Mecmûası**. s. 10-16 (15 Teşrîn-i Sânî 1341 / 1925): 23.

"İtalyan Havacıların Kazandıkları Büyük Bir Muvaffakiyet-i Havâîyye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): 5-7.

"Onuncu Nüshada Zikredilen Mufassal Rekor Levhası". **Tayyâre Mecmûası**. s. 11-17 (1 Kânûn-i Evvel 1925): 10-11.

"Tayyâre Piyangosu Satış Mahalleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): arka kapak.

"Benzin Mübâyaa Edilecek". **Tayyâre Mecmûası**. s. 11-17 (1 Kânûn-ı Evvel 1925): ön kapak.

"Türk Tayyâre Cemiyeti, "Türk Milletine Beyannâme". **Tayyâre Mecmûası**. s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): 1-4.

"Eski Fransız Havâ Şampiyonları Ne Oldular". **Tayyâre Mecmûası**. s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): 8-11.

"Benzin Mübâyaa Edilecek". **Tayyâre Mecmûası**. s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1925): ön kapak.

"Yelkenli Tayyâreler". **Tayyâre Mecmûası**. s. 13-19 (1 Kânûn-ı Sânî 1926): 4-5.

"Üçüncü Tertîb Tayyâre Piyangosu Keşidesinde Kazanan Numaralar". **Tayyâre Mecmûası**. s. 13-19 (1 Kanûn-ı Sânî 1926): 19-24.

"Tayyâre Şehitleri", **Tayyâre Mecmûası**, s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 1.

"Havâ Kuvvetleri ve Muvâzene-i Düveliyye". **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 2-4.

"Teşkilât-ı Havâîyyenin Lüzûm ve Ehemmiyyeti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 5-7.

"Teşkilat-ı Havâîyyenin Lüzûm ve Ehemmiyeti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 8-10.

"Dornier "Commet 3" Tek Satıhlı Yolcu Tayyâresi". **Tayyâre Mecmûası.** s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 12-14.

"Motorsuz Tayyârecilik, Yelken Tayyâreciliği". **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926):15-17.

"Tayyâreciliğin Tarihçe-i Tekâmülatı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 17-20.

"Rusya'da Junkers Şirketi'nin Vaziyeti", **Tayyâre Mecmûası,** s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 22.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Tarihi Bir Tayyâre". **Tayyâre Mecmûası**. s. 14-20 (15 Kânûn-ı Sânî 1926): 23.

"27 Kânûn-ı Sânî Çarşamba Günü Türkiye'nin Bütün Şehirleri Mukaddes Hava Şehitlerinin Kahramanlıklarını Yâdetti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 2-14.

"Türkiye Büyük Millet Meclisince Kabul Edilen 9 Kânûn-ı Sânî 1926 Tarihli ve 719 Numaralı Kânûn Mucîbince Tertîb Edilen Türk Tayyâre Cemiyeti Piyango Talimatnâmesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 22-23.

"Tayyâre Makinist Mektebine Mahsûs Talimat-nâmedir". **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 23-24.

"Yeşilköy'de Küşad Edilecek Tayyâre Cemiyeti Makinist Mektebine Duhûl Şerâ'iti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 23-24.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Erbâb-ı İlm ve Fennin Tahmînatı". **Tayyâre Mecmûası.** s. 16-22 (15 Şubat 1926): 19.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, İtalya, Tayyâre ile Devr-i Âlem". **Tayyâre Mecmûası.** s. 16-22 (15 Şubat 1926): 21.

"Yeşilköy'de Küşad Edilecek Tayyâre Cemiyeti Makinist Mektebine Duhûl Şerâ'iti". **Tayyâre Mecmûası.** s. 16-22 (15 Şubat 1926): arka kapak.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, İsviçre, Motorsuz Tayyârecilik". **Tayyâre Mecmûası**. s. 17-23 (1 Mart 1926): 22-23.

"Yeşilköy'de Küşad Edilecek Tayyâre Cemiyeti Makinist Mektebine Duhûl-ü Şerâ'iti". **Tayyâre Mecmûası**. s. 17-23 (1 Mart 1926): arka kapak.

"Deniz Donanması mı, Havâ Donanması mı?". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 2.

"Tayyâreciliğin İstikbâli". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 3-6.

"Yelken Tayyâreciliği – Motorsuz Tayyâreler". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 11-12.

"Türkiye Hava Haberleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 12.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Kutup Şimali Seyyahları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 18.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Fa'âliyyet-i Umûmîyye, İstanbul Yeşilköy'ünde 1 Nisan'da Küşad Edilecek Olan Türk Tayyâre Cemiyeti 'nin Makinist Mektebine Kabûl Edilenlerin Listesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 20.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Çekiliş Tarihleri ve İkramiye Tutarları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): arka kapak.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): arka kapak.

"Küçük Şahin'in Büyük Ölümü" **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 3-5.

"Milli Sahne Sanatkârları [Fotoğraflar]". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 10-12.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Belçika: Brüksel-Kongo". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 18.

"Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâîyye, Kutup Şimali Seyyahları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 19.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Çekiliş Tarihleri ve İkramiye Tutarları". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 25.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): 26.

"Balonların Tarihçesi". **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): 7-10.

"Kutuptan Avdete Nasıl Muvaffak Oldum". **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): 10-13.

"Yarının Tayyâreleri". **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): 13-14.

"Tayyârelerin Yüksek İrtifalarda Uçabilmesini Te'mîn İden Müvellid-ül Humûzalı Teneffüs Cihazı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): 15-16.

"Kutup Şimali Seyâhati, Tayyâre için Kabil-i Sevk Mücadelesi. **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): 17-19.

"Uzun ve Müteşebbisane Havâ Seyahatlerinin Sebeb-i İcrâsı". **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): 23.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 20-26 (15 Nisan 1926): arka kapak.

İkincil Kaynaklar

"Fırkanın Müntehibisani Namzetleri". **Akşam Gazetesi**. 17 Kânanusani 1935.

"Hava Kurultayı Bitti". **Akşam Gazetesi**. 26 Mayıs 1935.

"Zafer ve Tayyâre Bayramı". **Akşam Gazetesi**. 30 Ağustos 1935.

"Cumhuriyet'in 12'nci Yılı Her Tarafta Büyük Törenle Kutlandı". **Akşam Gazetesi**. 30 Teşrinievvel 1935.

"İstanbul Mekteplerinde 816 Muallim Kıdem Zammı Aldı". **Akşam Gazetesi**. 18 Mayıs 1939.

Doğan, Nadi. "Vakitsiz Ölümü Münasebetiyle: Necmeddin Sadak". **Cumhuriyet Gazetesi**. 23 Eylül 1953.

"Yeni Neşriyyât: Tayyâre Mecmûası". **Cumhuriyet Gazetesi.** 3 Temmuz 1924.

"Tayyâre Filomuz Dün Şehrimize Geldi". **Cumhuriyet Gazetesi**. 6 Ağustos 1924

"Dün Akşamki Bora Tayyâre Hangarlarında ve Florya Hamamlarında Hasarat". **Cumhuriyet Gazetesi**. 7 Ağustos 1924.

"Her Şehir Bir Tayyâre Satın Almalı". **Cumhuriyet Gazetesi**. 7 Ağustos 1924.

"Dün ki ve Evvelki Gün ki Seylâb Büyük Hasarata Sebep Oldu". **Cumhuriyet Gazetesi**. 8 Ağustos 1924.

"Tayyârecilerimizin Daveti". **Cumhuriyet Gazetesi**. 14 Ağustos 1924.

"Türk Ordusunda Çürük Tayyâreler Yoktur". **Cumhuriyet Gazetesi**. 17 Ağustos 1924.

"Umûr-ı Havâîyye Kulubü, Ankara'da Bir Yardım Cemiyeti, Şehrimizde de Bir Kulüp Teşkil Etmiştir". **Cumhuriyet Gazetesi**. 17 Şubat 1925.

"Kuvâ-yı Havâîyye Cemiyeti". **Cumhuriyet Gazetesi**. 18 Şubat 1925.

"Takrîr-i Sükûn" Kânûnu'nun Tatbîkatı, Beş Gazete ve Üç Mecmûa Seddedildi". **Cumhuriyet Gazetesi**. 7 Mart 1925.

"Vatan'ın Seddi". **Cumhuriyet Gazetesi**. 12 Ağustos 1925.

"Yakında Tayyâre Mektebleri ve Fabrikaları Açılıyor". **Cumhuriyet Gazetesi**. 6 Eylül 1925.

"Eski Nişanlardan İstifâde". **Cumhuriyet Gazetesi**. 13 Eylül 1925.

"Ankara-İstanbul ve Ankara – Adana Arasında Tayyâre Cemiyeti Muntazam Havâ Seferleri Tesîsini Düşünmektedir". **Cumhuriyet Gazetesi**. 13 Eylül 1925.

"Şehit Tayyârecimiz İçin Adana'da Teessür". **Cumhuriyet Gazetesi**. 19 Eylül 1925.

"Tayyâre Piyangosu Dün Ankara'da Çekildi". **Cumhuriyet Gazetesi**. 21 Eylül 1925.

"Yüksek Kalbli Bir Yavru". **Cumhuriyet Gazetesi**. 28 Eylül 1925.

"Tayyâre Cemiyeti'nde İhtilaf". **Cumhuriyet Gazetesi**. 29 Eylül 1925.

"Tayyâre Cemiyeti'nde". **Cumhuriyet Gazetesi**. 30 Eylül 1925.

"Türk-Alman Ticaret Muâhedesi Müzâkeratına Başlandı". **Cumhuriyet Gazetesi.** 2 Mart 1926.

"Türkiye-Almanya Ticaret Muâhedesi Müzâkeratı". **Cumhuriyet Gazetesi.** 4 Mart 1926.

"Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Ferah Tiyatrosu'nda Milli Sahne". **Cumhuriyet Gazetesi.** 27 Mart 1926.

"Milli Sahne'de Yeni Piyesler". **Cumhuriyet Gazetesi.** 28 Mart 1926.

"Milli Sahne'de Yeni Bir Eser". **Cumhuriyet Gazetesi.** 29 Mart 1926.

"Türkiye – Yunan Dostluğu". **Cumhuriyet Gazetesi**. 3 Ağustos 1926.

"İlk Tayyâre Fabrikası Bugün Açılıyor". **Cumhuriyet Gazetesi**. 6 Teşrîn-i Evvel 1926.

"Yeni Bir Tayyâre". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 8 Nisan 1924.

"Tayyârenin Hareketi". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 9 Nisan 1924.

"Dün ki Tayyâre". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 13 Nisan 1924.

"Havâ Cevelânları". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 17 Nisan 1924.

"Yeni Neşriyyât: Tayyâre Mecmûası". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 4 Temmuz 1924.

"Yeni Neşriyyât: Tayyâre Mecmûası". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**. 6 Ağustos 1924.

"Tayyâre Piyangosu". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 25 Eylül 1925.

"Tayyâre Piyangosu'nun Birinci Keşîdesi". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 20 Nisan 1926.

"Dün Bir Yolcu Tayyâresi Kazaya Uğradı". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi.** 6 Teşrîn-i Evvel 1926.

Abdullah Cevdet. “Türk Tayyâre Cemiyeti”. **İçtihâd Mecmûası**. (1 Temmuz 1925): 3641.

“Dün Akşam Şehrimizde Birden Hava Kararmış ve Şiddetli Yağmurlar Yağmışdır”. **İkdâm Gazetesi**. 7 Ağustos 1924.

“İstanbul’u Bir Zaman Yangın Kemirib Bitiriyordu Şimdi de Seylâb”. **İkdâm Gazetesi**. 8 Ağustos 1924.

“Tayyâre Mecmûası”. **İkdâm Gazetesi**. 8 Ağustos 1924.

“Kuvâ-yı Havâîyye’ye Yardım Cemiyeti Teşekkül Etti”. **İkdâm Gazetesi**. 19 Şubat 1925.

“Vatan Hakkı İçin. **İkdâm Gazetesi**. 24 Mayıs 1925.

“Tayyâre Vekâleti Tesîs Olunacak mı?”. **İkdâm Gazetesi.** 6 Temmuz 1925.

“Tayyâreler Geldi”. **İkdâm Gazetesi**. 6 Ağustos 1924.

Ali Rıza. “Lozan Muâhedesi’nin Tatbîkatı Münâsebetiyle: Kabotaj Hakkı Türklerindir”. **İleri Gazetesi.** 29 Kânun-ı Evvel 1339 /1923.

_______. “Lozan Muâhedesi’nin Tatbîkatı Münâsebetiyle: Büyük ve Küçük Kabotaj Hakkında”. **İleri Gazetesi.** 2 Kânun-ı Sânî 1924.

“Küçük Fakat Ma‘nîdâr Bir Mecmûa”. **İleri Gazetesi.** 4 Temmuz 1924.

“Tayyâre Mecmûası”. **İleri Gazetesi**. 6 Ağustos 1924.

“Üç Tayyâreden Mürekkeb Bir Havâî Filomuz”. **İleri Gazetesi**. 6 Ağustos 1924.

“Dün ki Yağmur ve Fırtına”. **İleri Gazetesi**. 7 Ağustos 1924.

“Tayyâre Karargâhında Gazetecilere Ma‘lûmât”. **İleri Gazetesi**. 17 Ağustos 1924.

Kadınlar Dünyası. “Cesaret-i Medeniyye”. **Kadınlar Dünyası.** s. 17 (9 Teşrîn-i Sânî 1329 / 22 Kasım 1913): 2.

_____. “Belkıs Şevket Hanım’ın Tayerânı”. **Kadınlar Dünyası.** s. 18 (16 Teşrîn-i Sânî 1329 / 29 Kasım 1913): 2.

“Belkıs Şevket Hanım Kızımız Uçtu”. **Kadınlar Dünyası**. s. 19 (23 Teşrîn-i Sânî 1329 / 6 Aralık 1913): 2-3.

“Tayyâre İânesi…”. **Kadın Yolu Mecmûası.** s. 1 (16 Temmuz 1341 / 1925): arka kapak.

Nezihe Muhiddin, “Kadınlar ve Tayyâre İânesi”. **Kadın Yolu Mecmûası.** s. 1 (30 Temmuz 1341 / 1925): 2-3.

[Ergökmen], Şakir Hazım. “İstikbâl Harblerinde Tayyâreler”. **Millî Mecmûa.** s. 38 (1 Haziran 1341 /1925): 613-614.

"Tayyâre Slogan" **Millî Mecmûa**. s. 42 (1 Ağustos 1925): 691.

"İlk Türk Tayyâre Fabrikasının Küşadı". **Milliyet Gazetesi**. 7 Teşrîn-i Evvel 1926.

"Mecmûacılık İlerliyor". **Resimli Ay Mecmûası**. s. 6 (Temmuz 1340 /1924): 48.

[Hürkuş], Vecihi. **"İlk Türk Tayyâresini Nasıl Yaptım ve Nasıl Taltîf Edildim?"**. **Resimli Ay Mecmûası**, s. 3 (Nisan 1341 /1925): 5-6.

[Müftüoğlu], Ahmet Hikmet. "Bin Yıl Evvel Tayyâre Kâşifi Bir Türk". **Resimli Gazete**. s. 67 (13 Kanûn-ı Evvel 1340 /1924): 3.

"Tayyâr-ı Meşhûr Bleryo'nun [Blériot] Taksim Meydânı'ndan Su'ûdu [Fotoğraflar]". **Resimli Kitap Mecmûası**. s.15 (Kânûn-ı Evvel 1325 / 1910): 248 – 249.

"Havada Tramvay". **Resimli Perşembe Mecmûası**. s. 5 (25 Haziran 1341 /1925): ön kapak.

"Bulmaca". **Resimli Perşembe Mecmûası**. s. 5 (25 Haziran 1341 /1925): 7.

"Tayyârecilik Dev Adımları ile İlerliyor: Şimdi de Motorsuz Tayyâre ile Uçmak Yolu Bulundu". **Resimli Perşembe**. s. 12 (13 Ağustos 1341 / 1925): ön kapak resmi.

"[İllüstrasyon]", **Resimli Perşembe Mecmûası**. s. 28 (3 Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925): ön kapak.

D. K. [Kelekyan, Diran.] "Tayyâre Donanması". **Sabah Gazetesi**. 12 Mart 1912.

"Osmanlı Tayyâre Filosu". **Sabah Gazetesi**. 13 Mart 1912.

"Osmanlı Tayyâre Filosu, Hükümet Teşebbüsâtı". **Sabah Gazetesi**. 15 Mart 1912.

"Osmanlı Tayyâre Filosu (Vatan), (Meşrutiyet), (Ordu) Tayyâreleri İânesi". **Sabah Gazetesi**. 17 Mart 1912.

"Bleryo [Blériot] ve Balonu [Tayyâresi - Fotoğraf]". **Servet-i Fünûn Mecmûası**. s. 967 (3 Kânûn-ı Evvel 1325 / 16 Aralık 1909): 79.

"Millî Müdâfaa'nın Millî İktisadiyatın Ruhu Olan Tayyârecilik". **Servet-i Fünûn Mecmûası**. s. 1490-16 (5 Mart 1341 / 1925): 357-358.

"Havadis ve İlan Kısımları". **Servet-i Fünûn Mecmûası**. s. 1520-46 (1 Teşrîn-i Evvel 1341 / 1925): 153.

"Fikir ve Sanat Âleminde: Milli Sahne'nin Faâliyyetleri". **Servet-i Fünûn Mecmûası**. s. 1545-71 (25 Mart 1926): 295.

"İstanbul'da Bir Tüccar Tayyâre Alıyor". **Son Saat Gazetesi**. 2 Haziran 1925.

"Cevad Abbas Bey Bu Sabah Şehrimize 'Avdet Etti". **Son Saat Gazetesi**. 6 Eylül 1925.

"Tayyâre Madalyaları". **Son Saat Gazetesi.** 14 Teşrîn-i Evvel 1925.

[İleri], Subhi Nuri. "Seylâb". **Son Telgraf Gazetesi**. 9 Ağustos 1924.

_____. "Hüsniniyetin Fenâ Netîceleri". **Son Telgraf Gazetesi**. 27 Ağustos 1340 / 1924.

"Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti Teşekkül Etti". **Son Telgraf Gazetesi.** 16 Şubat 1925.

"Atatürk, Hava Kurumuna 10.000 Lira Verdi". **Tan Gazetesi**. 30 Mayıs 1935.

[Soku], Ziya Şakir. "Büyük Türk İnkılâbı, Acı Hakikatler: İstanbul'dan Kaçak Suret ile Getirilen Top Kamaları İhtiyaç Karşılamıyordu".**Tan Gazetesi**. 18 Teşrîn-i Evvel 1936.

"Bir Tayyâre Filomuz Şehrimize Geldi". **Tanîn Gazetesi**. 6 Ağustos 1924.

"Tayyârelerimiz Hakkında Îzâhat". **Tanîn Gazetesi**. 17 Ağustos 1924.

"Yeni Bir Cemiyet". **Tanîn Gazetesi.** 17 Şubat 1925.

"Seyahat-i Havâîyye Şerefle, Muvaffakiyetle Devam Ediyor". **Tasfîr-i Efkâr Gazetesi**. 16 Şubat 1914.

"İstanbul-Paris Arasında Münakalat-ı Havâîyye Başladı". **Tasfîr-i Efkâr Gazetesi.** 1 Teşrîn-i Evvel 1922.

"Paris-İstanbul Arasındaki Mesafe 18 Saatte Katediliyor". **Tasfîr-i Efkâr Gazetesi.** 2 Teşrîn-i Evvel 1922.

"Dün İlk Tayyâre Postası İstanbul'dan Uçarak Üç Saat Beş Dakikada Ankara'ya Muvâsalat Etti; İlk Tayyâre Postası Ankara'ya Nasıl Gitti, Nasıl Karşılandı?". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 15 Şubat 1924.

"Tayyâre Dün 3 Saat 15 Dakikada Ankara'dan İstanbul'a Geldi". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 17 Şubat 1924.

"Karîlerimize Tevhîd-i Efkâr Haftada Üç Gün 6 Sayfa". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 22 Şubat 1924.

"Franco Roumaine Tayyâreleri Ankara'da". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 8 Nisan 1924.

"Dün Telefonlu Tayyâre Ankara'ya Uçtu". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 13 Nisan 1924.

Bahrî. "Mübâhase-i Askerîye, Tayyâre mi, Zırhlı mı?". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 8 Mayıs 1924.

_____. "Zırhlı mı, Tayyâre mi?". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 19 Mayıs 1924.

_____. "Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre Mektebi Müdürü Beyin Tavzihine Cevap". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 19 Mayıs 1924.

_____. “Kuvâ-yı Bahriyye mi, Kuvâ-yı Havâîyye mi?”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 24 Haziran 1924.

[Ergökmen], Şakir Hazım. “Mübâhase-i Fennîyye, Tayyârelerin İnkişâf-ı Müstakbeli”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 10 Mart 1924.

_____. “Mübâhase-i Askerîye, Tayyâre mi, Zırhlı mı?”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 7 Nisan 1924.

_____.“Tayyâre mi, Zırhlı mı?” . **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 13 Mayıs 1924.

_____. “Mubâhase-i Askeriye, Kuvâ-yı Havâîyye mi, Kuvâ-yı Bahriyye mi? ”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 14 Haziran 1924.

Hasan İskender. “Mübâhase-i Askeriye, Tayyâre Mektebi Müdürü’nün Bir Tavzîhi”. **Tevhîd-i Efkâr**. 8 Mayıs 1924.

M. Nimet. “Mübâhase-i Askerîye, Tayyâre mi, Zırhlı mı?”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 29 Mart 1924.

“Meçhûl Kahramânlar! İki Tayyârecimiz Şehid Oldu”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 23 Haziran 1924.

“Dâhili Haberler: Teşkilat-ı Rasadatımızın Tevsî”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 4 Temmuz 1924.

“Âsâr-ı Münteşire: Tayyâre Mecmûası”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 5 Temmuz 1924.

“Tayyârelerle Devr-i Âlem, Devr-i Âlem Seyahatine Çıkan Amerikan Tayyârecileri Geldiler”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 11 Temmuz 1924.

“Garb Böyle mi Taklit Ediliyor? Onlar Tayyâre İle Dünya’yı Dolaşıyorlar! Biz Daha (Ankara)’ya Bile Gidemiyoruz!”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 12 Temmuz 1924.

“Harb Tayyâreciliğimizin Şayan-ı Takdîr Bir Teşebbüsü”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 6 Ağustos 1924.

“Son Fırtınada Zavallı İstanbul’umuzu Hurdahaş Eden Bir Âfet Oldu”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 8 Ağustos 1924.

“Harâb Olan Tayyârelerin Yerine Yenilerini İhdâ Etmeliyiz!”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 8 Ağustos 1924.

“Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği’nin Bir Mektubu”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 14 Ağustos 1924.

“İstanbul Misafiri Tayyârelerimiz Bugün Gidiyorlar”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 24 Ağustos 1924.

“Tayyâre Filomuz Dün Eskişehir’e Uçdu”. **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 25 Ağustos 1924.

"Cemiyet-i Umûmîyye-i Belediye Dün Toplandı, İstanbul Halaskar Ordumuza Üç Tayyâre Hediye Ediyor". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 25 Ağustos 1924.

"(İstanbul-Ankara) Arasında Tayyâre Nakliyatı Başladı". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 5 Eylül 1924.

"Memleketimizde Havaî Postalar Nasip Oluyor". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 6 Eylül 1924.

"Dün ki İstanbul Gazetelerini Dün Ankara'da Okudular". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 6 Eylül 1924.

"İlk (Ankara) Hava Postası". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi.** 7 Eylül 1924.

"Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım". **Tevhîd-i Efkâr Gazetesi**. 17 Şubat 1925.

"Türk – Alman – Rus Milletlerinde Tayyâre Teberruâtı". **Türk Hava Mecmûası**. s. 1 (1 Haziran 1926): 4-7.

"Tayyâre Cemiyeti Merkez-i Umûmî İçtimâî". **Türk Hava Mecmûası**. s. 1 (1 Haziran 1926): 19-20.

"Tayyâre Kongreleri". **Türk Hava Mecmûası**. s. 1 (1 Haziran 1926): 23-25.

"Reîs-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin Tayyâre Cemiyeti'ne İltifâtları". **Türk Hava Mecmûası**. s. 2 (15 Haziran 1926): 1.

"Tayyâre Kongreleri". **Türk Hava Mecmûası**. s. 2 (15 Haziran 1926): 21.

"Türk Tayyâre Cemiyeti Neşriyat Şubesi". **Türk Hava Mecmûası**. s. 3 (1 Temmuz 1926): ek.

"Tayyâre Kongreleri". **Türk Hava Mecmûası.** s. 3 (1 Temmuz 1926): 20-24.

"Tayyâre Kongreleri". **Türk Hava Mecmûası**. s. 4 (15 Temmuz 1926): 17-18.

"29 Haziran 1926 Antalya Kongresi Mukarrerâtı, 13 Haziran 1926 Urfa Kongresi Mukarrerâtı, İstanbul Kongresi". **Türk Hava Mecmûası**. s. 5 (1 Ağustos 1926): 22-23**.**

"Karadeniz Tayyâre Kongresi". **Türk Hava Mecmûası**. s.6 (15 Ağustos 1926): 22-23.

"Tayyâre Cemiyeti'nin Faâliyyeti". **Türk Hava Mecmûası**, s. 7 (1 Eylül 1926): 21-23.

"Kongreler". **Türk Hava Mecmûası**, s. 10 (15 Teşrîn-i Evvel 1926): 24.

"Tayyâre Cemiyeti Umûmî Kongresi". **Türk Hava Mecmûası**. s. 14 (15 Kânûn-ı Evvel 1926): 3-13.

[Girit], Sâdık Ali, "Tarassudât-ı Havâîyye". **Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâiyye Mecmûası**. s. 4 (Temmuz 1339 / 1923): 24.

"Türk Tayyâreciliğinin İki Yeni Kurbanı". **Vakâyi ve Terakkiyât-ı Havâiyye Mecmûası**. s. 7 (1 Temmuz 1340 / 1924): 32-33.

"Tayyâreciliğimizde Evvelâ Yapılması Lâzım Şey". **Vakit Gazetesi**. 14 Ağustos 1924.

"Ayastefanos Tayyâre Şubesinde Bir Gün". **Vakit Gazetesi**. 17 Ağustos 1924.

"Meclis Hediyesi". **Vatan Gazetesi**. 17 Şubat 1925.

"Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti". **Vatan Gazetesi**. 19 Şubat 1925.

"Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti". **Vatan Gazetesi**. 22 Şubat 1925.

"Tayyâre Cemiyeti". **Vatan Gazetesi**. 21 Mayıs 1925.

"Kız Kolecinde [Kolejinde] Müsamere, Mektebin Yeni Mezunlarının Şahadetnameleri Dağıtıldı". **Vakit Gazetesi**. 17 Haziran 1930.

"Şu'ün [Olaylar]: Baron de Catters'ın Alet-i Tayyâre ile İlk Tecrübesi". **Yeni Tasvîr-i Efkâr Gazetesi**. 2 Kânûn-ı Evvel 1909.

"Şehrimizde Alet-i Tayyâre ile İlk Defa Pervâz". **Yeni Tasvîr-i Efkâr Gazetesi**. 3 Kânûn-ı Evvel 1909.

"Baron de Catters Tayyâresi". **Yeni Tasvîr-i Efkâr Gazetesi**. 4 Kânûn-ı Evvel 1909.

"Baron de Catters Tayyâresi". **Yeni Tasvîr-i Efkâr Gazetesi**. 6 Kânûn-ı Evvel 1909.

"Cevat Abbas [Fotoğraf]". **Yeni Yol Mecmûası**. s. 82 (24 Temmuz 1341 / 1925): ön kapak.

"Tayyâre Slogan". **Yeni Yol Mecmûası**. s. 82 (24 Temmuz 1341 / 1925): 937.

"Tayyâre Slogan". **Yeni Yol Mecmûası**. s. 82 (24 Temmuz 1341 / 1925): 943.

Kitaplar

Akalın, Müslüm, A. Cihat Kürkçüoğlu. **Urfa Millî Mücadele Albümü**. 3 bs. Şanlıurfa: Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, 2018.

And, Metin. **100 Soruda Türk Tiyatro Tarihi**. İstanbul: Gerçek Yayınevi,1970.

_____. **Başlangıcından 1983'e Türk Tiyatro Tarihi**. 7. bs. İstanbul: İletişim Yayınları, 2014.

Atatürk'ün Bütün Eserleri. c. 17, 3. b. İstanbul: Kaynak Yayınları, 2003.

Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl. der. Turgut Gürer. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2018.

Berthold, Laufer. **The Prehistory of Aviation**. Chicago: Field Museum Press, 1928.

Beşikçi, Mehmet. **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Seferberliği.** İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

Clay, Albert T. **A Hebrew Deluge Story in Cuneiform and Other Epic Fragments in the Pierpont Morgan Library.** New Haven: Yale University Press, 1922.

Clegg, Brian. **Roger Bacon: The First Scientist**. London: Constable Robinson Ltd., 2003.

Curley, Robert. **The Complete History of Aviation: From Ballooning to Supersonic Flight**. New York: Britannica Educatioanal Publishing, 2012.

Çağan, Ahmet. **Otokoç Otomotiv 90. Yıl, Bir Vizyon, Azim ve Tutku Yolculuğu**. yay. haz. Otokoç Otomotiv Tic. Ve San. A.Ş. İstanbul: Ceres Eğitim ve Yayıncılık, 2019.

Dale, Henry. **Early Flying Machines (Discoveries and Inventions)**. London: The British Library, 1992.

Demirel, Fatmagül. **Cumhuriyet Kurulurken Hayaller ve Umutlar**. İstanbul: Bağlam Yayınları, 2019.

Erim, Nihat. **"Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)"**. c. 1 Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.

Evliya Çelebi. **Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: İstanbul**. c.1 2. kitap, haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı. 5. bs. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2008.

Fırtına, H. İbrahim. **Türk Hava Kurumu Tayyâre Madalyaları (1925 – 2011)**. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018.

_____. **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922 – 1930**. yay. haz. H. İbrahim Fırtına. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018.

Gibbs-Smith, Charles. **The Inventions Leonardo Da Vinci**. London: Phaidon Press Limited, 1978.

Giemulla, Elmar Maria, Ludwig Weber, **International and EU Aviation Law: Selected Issues.** The Netherlands: Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2011.

Güneş, İhsan. **Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türkiye'de Hükümetler: Programları ve Meclisteki Yankıları (1908-1923)**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2012.

Güven, Cemal. **Anayasalar Kanunlar ve TBMM Kararları (1876-2016)**, Konya: Eğitim Yayınları, 2016.

Hürkuş, Vecihi. **Bir Tayyârecinin Anıları**. yay. haz. Gönül Hürkuş Şarman, Sevim Hürkuş Maxon, 5. bs. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2018.

İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir. der. ve yay. haz. Oktay Verel. c. 2. İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları, 1985.

Jarrett, Phil. **Illustrated History of Aircraft**. ed. Brendan Gallagher, New York: Gallery Books, 1984.

Kabacalı, Alpay. **Başlangıcından Günümüze, Türkiye'de Matbaa Basım ve Yayın**. İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2000.

Kansu, Yavuz, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna. **Havacılık Tarihinde Türkler 1**. Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971.

Kaymaklı, Hulusi. **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1928 Yılından 1939 Yılına Kadar)**. Ankara: Kültür Ofset, 1997.

Keyüsk, Mazlum. **Türk Havacılık Tarihi 1912 – 1914**. Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950.

_____. **Türk Havacılık Tarihi (1914–1916).** İkinci Kitap Birinci Cilt. Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1951.

_____. **Türk Havacılık Tarihi (1917–1918)**. İkinci Kitap İkinci Cilt, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir,1951.

Kline, Stuart. **Türk Havacılık Tarihi Kronolojisi**. haz. Havaş. İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 2002.

Kline, Stuart, Kıvanç Hürtürk. **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi, 1910-1967**. der. Gökhan Sarıgöl. İstanbul: D Yayınevi, 2009.

Kocatürk, Önder. Osmanlı **Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914).** İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2013.

Koçak, Cemil. **Türk Alman İlişkileri (1923 – 1939)**. Ankara: TTK Yayınları, 1991.

Kramer, Samuel Noah. **Sümerler**. İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2002.

Kural, Fethi. **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909 – 1913)**. Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Müdürlüğü, 1975.

Kur'an-ı Kerim Meâli. hzr. Halil Altuntaş, Muzaffer Şahin. 11 bs. Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 2010.

Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar – Belgeler. çev. Seha L. Meray. c. 8, 3. bs. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.

Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, çev. Seha L. Meray. İkinci Takım c. II, 3. bs. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.

Mücellidoğlu, Ali Çankaya. **Yeni Mülkiye Târihi ve Mülkiyeliler (Mülkiye Şeref Kitabı)**. c. 3 Ankara: Mars Matbaası, 1968-1969.

Okar, Avni. **Türkiye'de Tayyârecilik 1910-1924**.. 3. bs. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2018

Ovidius. **Dönüşümler**. çev. İsmet Zeki Eyuboğlu. İstanbul: Payel Yayınevi, 1994.

Ögel, Bahadddin. **Türk Mitolojisi (Kaynakları ve Açıklamaları ile Destanlar)**. c.I, 4. bs. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2010.

_____. **Türk Mitolojisi (Kaynakları ve Açıklamaları ile Destanlar)**. c.II, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995.

Prange, Vincent. **Aero Espresso Italiano S.A., Catalogue of Stamps, Flights and Documents.** Holland: PECO, 1998.

Ravndal, G. [Gabriel] Bie. **Turkey A Commercial and Industrial Handbook**. Washington D.C.: Washington Government Printing Office, 1926.

Sander, Oral. **Siyasi Tarih 1918-1994**. 5. bs. Ankara: İmge Kitabevi, 1996.

Simons, David, Thomas Withington. **The History of Flight**. New York: Barnes & Noble Books, 2005.

Soysal, İsmail. **Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)**. c.1, 3. bs. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000.

Tanman, Sıtkı. **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923**. 2.cilt 2. Kitap. Eskişehir: Hava Basımevi, 1953.

Tayhani, İhsan. **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)**. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları, 2001.

TBMM ALBÜMÜ, 1920-2010. c. 1 Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2010.

TDK Türkçe Sözlük. haz. İsmail Parlatır, Nevzat Gözaydın, Hamza Zülfikar. c. 1, 8. bs. Ankara: Türk Dil Kurumu Basım Evi, 1988.

TDK Türkçe Sözlük. Haz. İsmail Parlatır, Nevzat Gözaydın, Hamza Zülfikar, c. 2, 8. bs. Ankara: Türk Dil Kurumu Basım Evi, 1988.

Tunçay, Mete. **Türkiye'de Piyango Tarihi ve Millî Piyango İdaresi**. Ankara: Milli Piyango İdaresi, 1993.

_____. Mete Tunçay, **Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek-Parti Yönetimi'nin Kurulması (1923-1931)**. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1999.

Uçarol, Rifat. **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951 – 1987)**. İstanbul: Hava Harp Okulu Komutanlığı, 1988.

_____. **Siyasi Tarih (1789-1994).** 4. bs. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995.

Wright, Orville, Wilbur Wright. **The Early History of the Airplane**. Dayton-Ohio: The Dayton- Wright Airplane Co., 1922.

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

_____. **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**. 2. bs. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

Yaylagül, Levent. **Kitle İletişim Kuramları**. Ankara: Dipnot Yayınları, 2006

Yavuz, İsmail. **Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923 – 2012).** 7bs. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.

Yıldırım, Cemal. **Bilimin Öncüleri**. 13.bs. Ankara: Tübitak Yayınları, 1999.

28 Teşrinievvel 1927, Umum, Nüfus Tahriri Fasikül III, Usuller Kanun ve Talimatnameler Neticelerin Tahlili. Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1929.

Zürcher, Erik Jan. **Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası.** İstanbul: Bağlam Yayınları, 1992.

Makaleler

Asker, Ali. "Bolşevik Devrimi, Kızıl Ordu ve Rusya'daki Türk Esirlerinin Kaderi". **100. Yılında Sovyet İhtilali ve Türk Dünyası.** ed. Yunus Koç, Mikail Cengiz. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 2018: 125-132.

Aslan, Taner. "Türk İnkılâbının Doğuşu ve Gelişiminde Basının Rolü". **Kastamonu Eğitim Dergisi**. c. 17. s. 1 (2009): 241-260.

Beşikçi, Mehmet. "Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda: I. Dünya Savaşı Öncesinde İktidarın Çelik Sembolleri". **Toplumsal Tarih.** s.127 (2004): 92-95.

Bilgiç, Bestami S.. "Atatürk Döneminde Türkiye – Yunanistan İlişkileri, 1923 – 1938. **Atatürk Araştırma Dergisi**. c.31. s. 91 (2015): 1-28.

Budek, Mieczyslaw. "Turkish Commercial Aviation". c. 23. s. 4 **Journal of Air Law and Commerce**. (1956): 379-478.

Caprotti, Federico. "Visuality, Hybridity, and Colonialism: Imagining Ethiopia Through Colonial Aviation, 1935-1940. **Annals of the Association of American Geographers**. c. 101 (2011): 380-403.

Ceylan, İbrahim Gökhan, Hatice Bahattin Ceylan. "Ambalaj Tasarımında Bilinçaltı Mesaj Öğelerinin ve Nöropazarlama Yaklaşımını Kullanımlarının Karşılaştırılması". **Turkish Studies**. c. 10. s.2 (2015): 123-142.

Çağa, Tahir. "Türkiye'de Deniz Kabotaj Tekeli". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmûası.** c.41. s. 3-4 (2011): 197-223.

Deniz, Muzaffer. "Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)". **Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**. c.2. s. 1 (2018): 120-132.

Derman, Meral Taner, Handan Asude Başal. "Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Türkiye'de İlköğretimde ve İlköğretime Öğretmen Yetiştirmede Niceliksel ve Niteliksel Gelişmeler". **Education Science**. c. 4. s. 1 (2009): 139-154.

Dervişoğlu, Fatih. "İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş". **Cumhuriyet Uluslararası Eğitim Dergisi**. c. 2. s. 3 (Eylül 2014): 68-82.

Güneş, Mehmet. "Türk Edebiyatında Unutulmuş Bir İsim: Hikmet Şevki ve Aşk Mahkûmu Romanı". **Türklük Bilimi Araştırmaları Dergisi**. c. 30 (2011): 127-144.

Haytoğlu, Ercan. "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)". **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**. c. 14. s. 28 (2018): 75-109.

İhsanoğlu, Ekmeleddin. "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış". **Çağını Yakalayan Osmanlı!, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**. yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar. İstanbul: IRCICA, 1995: 497-596.

İleri, Rasih Nuri. "Suphi Nuri İleri". **Tarih ve Toplum Dergisi**. s. 22 (1985): 12-16.

İplikçi, Handan Güler. "Reklamlarda Tüketiciyi İkna Etmek İçin Kullanılan Stratejiler ve Reklam Örnekleri". **Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi**. c. 7. s. 1 (2015): 65-77.

Kaya, Ferzinde. "Reklam ve Pazarlama Stratejileri: Bir Reklamda Olması Gerekenler". **Mecmua Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**. s. 3 (2018): 99-111.

Kurt, Emin. "Atatürk Dönemi THK: 1923-1938". **C4 Defence**. s. 36 (2016): 91-99.

Malkoç, Eminalp. "Bostancı Canavarları: Erken Cumhuriyet Döneminde Bir Köpekbalığı Hikâyesi". **Toplumsal Tarih**. s. 292 (2018): 42-48.

_____. "Sivil Amiral Lakabıyla Tanınan Gazeteci Abidin Daver'in Kaleminden Türk Denizciliği". **Arel Üniversitesi İletişim Çalışmaları Dergisi**. s. 7 (2015): 57-105.

Orakçılar, Abdullah. "Yurtsever Bir Gençlik Yetiştirmek İçin". **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**. der. ve yay. haz. Oktay Verel c. 2 (İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları, 1985): 179-182.

Özinan, Barış. "Haber Gazetesi'ne Göre Samsun'da Spor Hayatı (1924-1925)". **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**. c. 18. s. 1 (2019): 109-123.

Pustu, Yunus. “Teşkilat Yapısı ve Faaliyetleriyle Türkiye Muallimler Birliği (1921-1936)”. **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi.** c.35. s. 99 (2019): 51-94.

Saltık, Ekrem. “Kocaeli’nde Garip Bir Casus: Kumandan Oğlu Kasım Tevfik’in ‘Genç Düşünceler’ ile Tevkifi”. **Uluslararası Orhan Gazi ve Kocaeli - Tarihi Kültürü Sempozyumu-V, 09-10-11 Mart 2018, Bildirileri Kitabı**. ed.Haluk Selvi, İbrahim Şirin, M. Bilal Çelik, Ali Yeşildal, Resül Narin. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları: 1073-1095.

Şahin, Mehmet. “Kayseri’de İlk Büyük Adım Tayyâre Fabrikası”. **Marka Dergisi**. s. 1 (2015): 63-65.

Tan, Hakan. “İtibar Kavramında Reklamın Önemi ve Reklamın Marka Dünyasına Etkisi”. **İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi**. s. 34 (2017): 1-23.

Tekiner, Halil. “Zeliha Osman Hanım’ın ‘İlaç Şişesi’ Başlıklı Piyesi”, **Lokman Hekim Dergisi**, c.3. s.3 (2013): 88-89.

_____. “Zeliha Özen’in (1890-1955) Biyografisi”. **Lokman Hekim Dergisi**. c.5. s.3 (2015): 88-89.

Tunçay, Mete. “Siyasal Tarih (1908 – 1923)”. **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908 – 1980**. yay. haz. Sina Akşin. İstanbul: Cem Yayınevi, 1997: 26-81.

Tüzel, Nazlım. “Tüketicilerin Zihnini Okumak: Nöroplazma ve Reklam”. **Marmara İletişim Dergisi**. s. 16 (2010): 163-176.

Uçarol, Rifat. “Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştı?”. **Hava Kuvvetleri Dergisi**. s. 263 (1977): 3-10.

Yalçın, Osman. “İstiklal Savaşı’nda Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı: ‘Erzurumlu Nafiz Beyin Hayatı ve Çalışmaları”. **Turkish Studies**. c. 6. s.3 (2011): 1585-1596.

Yeni, Mustafa. “Hava Kuvvetleri”. **Osmanlı Askeri Tarihi - Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792 – 1918**. ed. Gültekin Yıldız, İstanbul: Timaş Yayınları, 2013: 163-179.

Yitik, Ali İhsan, Hammet Arslan. “Vedalar ve Kaynağı Üzerine”. **Milel ve Nihal**. c. 8. s. 1 (2011): 225-250.

“Communications”. **Commerce Reports**. c. 4. s. 45 (1924): 355.

“Translation of the Treaty of Rapallo by the Secretariat of the League of Nations”**.** **League of Nations Treaty Series**. c. 19 (1923): 250.

“Translation of the Supplementary Agreement to the German-Russian Agreement, concluded at Rapallo, April 16, 1922, signed at Berlin, November 5, 1922”. **League of Nations Treaty Series**. c. 26 (1924): 391.

Ansiklopedi Maddeleri

"Ader Clément". **Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi**. c.1. İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 1983: 86-87.

Artuk, İbrahim. "Nişan". **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.33. İstanbul: TDV Yayınları, 2007: 154-156.

Demirci, Kürşat. "Hinduizm". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c. 18. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1998: 112-116.

Hanioğlu, M. Şükrü. "Cemal Paşa". **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, 1993: 305-307.

Kaçar, Mustafa. "Hasan Çelebi, Lâgarî". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c.16. İstanbul: TDV Yayınları, 1997: 315-316.

_____. "Hezarfen Ahmed Çelebi". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c. 17. İstanbul: TDV Yayınları, 1998: 297.

Kılıç, Hulusi. "Cevherî, İsmâil b. Hammâd". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c. 7. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1993: 459.

Küçük, Cevdet. "Balkan Savaşı". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c.5. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1992: 23-25.

Sarınay, Yusuf. "Türk Ocağı". **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c. 41. Ankara: TDV Yayınları, 2012: 545-546.

Parlatır, İsmail. "Bolayır, Ali Ekrem". **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c. 6. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1992: 275-276.

Türkmen, Zekeriya. "Hareket Ordusu". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c.16. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1997: 125-127.

Yitik, Ali İhsan. "Vedalar". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c. 42. İstanbul: TDV Yayınları, 2012: 593-594.

Yüce, Nuri. "Ağaoğlu, Ahmet". **TDV İslam Ansiklopedisi**. c.1. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1988): 464-466.

Tezler

Akdoğan, Mahmut. "Türk Tayyare Cemiyeti". Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 1993.

Akışlı, Tahir. "Türk Hava Mecmuası İndeks-Tahlil". Yüksek Lisans Tezi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016.

Beşikçi, Mehmet. "The Organized Mobilization of Popular Sentiments, The Ottoman Navy League, 1909 – 1919". Yüksek Lisans Tezi. Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. 1999.

Bulut, Hasan. "İrfan Gazetesi". Yüksek Lisans Tezi. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1999.

Doğrudan İncelenmeyen Kaynaklar

Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik 1918-1945/Alman Dışişleri Politik Belgeleri 1918-1945. (ADAP), ADAP, seri A, Bd XIV. belge no 31 (Aktaran: Deniz, Muzaffer. "Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyâre ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)". Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. c. 2, s, 1 (2018): 120-132).

[Ayaoğlu], Ferruh Niyazi. "Millet Tayyârecilik Hakkında Neler Düşünüyor? Tayyâre, Yine Tayyâre, Dâimâ Tayyâre". **Akdeniz Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 2-8 (7 Haziran 1341 / 1925): 13).

Azîz Sâmî. "Tayyâre Cemiyeti'nin En Esâslı Teşebbüsü". **Haber Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 8).

Braatz, Werner E. **Junkers Flugzeugwerke A G in Anatolia, 1925-1926: An Aspect of German–Turkish-Economic Relations, Tradition, Zeitschrift für Firmengschichte und Unternehmerbiographie.** 19 Jahrg.,Jahresheft (1974): 31 (Aktaran: Dervişoğlu, Fatih. "İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş. Cumhuriyet Uluslararası Eğitim Dergisi. c. 2. s. 3 (Eylül 2014): 73).

Cevat Abbas. **Türk Tayyare Cemiyeti 1'nci Kongresinde Nutku.** Ankara: TBMM Matbaası, 1925. (Aktaran: Gürer, Turgut. Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2018).

"Gözleriniz Yaşararak Okuyunuz". **Türk Sözü Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası, s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 10-11).

"Hamiyet Müsâbakası Meydanında Yalnız Biz mi Geriyiz?". **Antalya Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 19).

Hikmet Şevki. "Adana'da Bir Sahne-i Hamiyyet". **Hâkimiyyet-i Milliyye**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925): 12).

"Kuvâ-yı Havâîyye'ye Yardım Cemiyeti Teşekkül Etti". **Hâkimiyyet-i Milliyye Gazetesi**. (Aktaran: İkdâm Gazetesi, 19 Şubat 1925).

İnönü Arşivi. 03609, 03609,1. (Aktaran: Fırtına, H. İbrahim. Türk Hava Kurumu Tayyâre Madalyaları (1925 – 2011). İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018).

ATASE Arşivi. BDH, Kls: 1389, D: 51, F.36-3, F.36-4, F.36-5, F:36-6 (Aktaran: Fırtına, H. İbrahim. Türk Hava Kurumu Tayyâre Madalyaları (1925 – 2011). İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018).

Karauğuz, T. [Tahir]. "Tayyâre Şehidleri". **Zonguldak Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 16-22 (15 Şubat 1926):1).

Kaya, Yalçın. **Bozkırdan Doğan Uygarlık: Köy Enstitüleri**. c. 1 İstanbul: Tiglat Matbaacılık, 2001, 59 (Aktaran: Derman, Meral Taner, Handan Asude Başal. "Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Türkiye'de İlköğretimde ve İlköğretime Öğretmen Yetiştirmede Niceliksel ve Niteliksel Gelişmeler". Education Science. c. 4. s. 1 (2009): 139-154).

"Şehid Tayyârecimiz, İzmir'de Yapılan İhtifâl Merasimi Tafsilatı". **Yanık Yurd Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûaası. s. 6-12 (15 Eylül 1341 / 1925): 4).

"Tayyâre İânesi Karşısında Gençlerimiz Mesûldür". **Gazi Sancak Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925):12).

"Tayyâre". **İrfan Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 12).

"Tayyâre İânesi İçin Kararlaştırılan Esâslar". **Tütün Depo Fabrikaları İşçileri Teûavün Cemiyeti Cerîdesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 23).

"Trabzon Tayyâre Cemiyeti'nde Şevket Bey Efendinin Pek Mühim Hitabeleri". **Yeniyol Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925): 13-15).

T.H.K. Tasnif Edilmemiş Arşivi, 1925 – 1929 İdare Kurul Kararları Defteri. (Aktaran: Fırtına, H. İbrahim. Türk Hava Kurumu Tayyâre Madalyaları (1925 – 2011). İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018).

Veysi Tevfik. "Vazîfemiz". **Diyarbakır Gazetesi**. (Aktaran: Tayyâre Mecmûası, s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925): 4-5).

Yılmaz, Mevlüt Uluğtekin (Programı Hazırlayan). "Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşı'nda Milletimiz (7.Program)". **20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.:79**. Ankara, s.3 (Aktaran: Yalçın, Osman. "İstiklal Savaşı'nda Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı: 'Erzurumlu Nafiz Beyin Hayatı ve Çalışmaları'". Turkish Studies, c. 6. s. 3 (2011): 1585-1596).

İnternet Kaynakları

Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. "Célébration du 90ème anniversaire du premier vol international transcontinental de l'histoire", https://ro.ambafrance.org/Celebration-du-90eme-anniversaire [25.01.2020]. [25.01.2020].

National Company Bucharest Airports. "Brief History". https://www.bucharestairports.ro/baneasa/en/about/brief-history [13.01.2020].

Donanma Komutanlığı. "Türk Deniz Havacılığı İlk Olarak Ne Zaman Başlamıştır, Günümüze Kadar Gelişimi Nasıl Olmuştur?". https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/371/34_turk_deniz_havaciligi.pdf [12.01.2020].

Türk Hava Yolları. “Havacılık tarihinde bir efsane: Fesa Evrensev”. https://www.turkishairlines.com/tr-se/26-nisan-dunya-pilotlar-gunu/ [22.09.2019].

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. “İlk Sivil Havacı Kadın Düzenlemeleri”. http://web.shgm.gov.tr/tr/s/5986-ilk-sivil-havaci-kadin-sicil-duzenlemeleri [19.04.2020].

The Hugo Junkers Homepage. “Junkers Flugzeugwerke AG”. http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-flugzeugwerke-ag.html [2.2.2020].

Tayyareci. “Leman Bozkurt Altınçekiç”. http://www.tayyareci.com/leman.asp [19.04.2020].

Cambridge Dictionary. “Looping”. https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/looping [25.10.2019]

Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı. “Tarihçe”. https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79 [13.12.2019].

Spor Hizmetleri Genel Müdürlüğü. “Tarihçe”. https://shgm.gsb.gov.tr/Sayfalar/112/105/Tarihce [10.04.2020].

TBMM Takrirler (Önergeler), [1. Dönem 7. c. 140. Birleşim, 439]. https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/td_v2.sayfa_getir?sayfa=439&v_meclis=1&v_donem=1&v_yasama_yili=&v_cilt=7&v_birlesim=140 [10.03.2020].

Musée Air France. “The History of Air France”. https://museeairfrance.org/en/the-history-of-air-france [25.01.2020].

Yale Law School. “The Versailles Treaty, Part V Military, Naval and Air Clauses, Article 201”. https://avalon.law.yale.edu/imt/partv.asp [04.02.2020].

National Postal Museum. “The Wiseman-Cooke”. https://postalmuseum.si.edu/exhibitions/airmail-in-america-the-airplanes/the-wiseman-cooke [11.01.2020].

Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği. “Vecihi Hürkuş’un Yaşam Öyküsü (18.01.1896-16.07.1969)”. https://tayyarecivecihi.com/vecihi-hurkus/ [20.04.2020].

EKLER

Ek 1. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı



"Kapak". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924).

Ek 1. a. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Giriş Sayfası



۱ تموز ۱۳۴۰ — یوزنجی سنه — نومرو ۱

D. M. M. Kütüphanesi
Es. No. : 1924 00158
Remiz : U.A. 170

طیاره

اوچ بش کونده بر انتشار ایدن فنی طیاره مجموعه‌سی

هدف!..

عظیم بر اهمیت و سرعتله زمانك اك مهم بر قوتی حائز اكتساب ایدن طیاره‌لر انسانلر ایچون شایان مطالعه واسع بر ساحهٔ تدقیق حاضرلادیلر .

بیك طقوز یوز اوچ سنه‌سی كانون اولنك اون بدیسنده ما كه قوتیله ایلك اوچان رایت برادرلردن صكره توالی ایدن مساعی خارق العاده یوكونكی یوبوك طیاره‌جیلكی وجوده كتیرمشدر. یكرمی سنه‌لك قیصه بر زمان ایچنده طیاره‌جیلكك نائل اولدیغی بو مكملیت نسل حاضر ارباب فنی ایچون تحمینلرك جوق فوقنده شرفبخش بر لوحهٔ فتحار دكلیدر ؟ . .

عصرك مدنی وسریع بر واسطهٔ نقلیه‌سی اولان طیاره‌لر ، حربده استعمال ایدیلن مدهش بر سلاح حائز آلدیغی آتشین وظیفه‌لر درعهده ایتدیكی زمان ، آغیر فضله حمایه و معاونت كورمش وبو صورتله دكر وقره قوتلرینه قارشی حاكم بر عنصر جدال حائز اكتساب اولمشدر .

عمومی حریك قیمتدار نجاری ، دوام ایدوب دوران فنی تدقیقات طیاره‌جیلكك اهمیت و یرمك ازومنی تولید ایدییور و بارینك حربلرینه مكمل و مدهش وسائط هوائیه احضار ملتلر ایچون مبرم بر احتیاج ، بر عمدهٔ اساسیه شكلنده تبارز ایدییور .

آرتق هر مملكتده طیاره ایشلری اك مهم امور وطنیه‌دن دها عالی و دها

طیاره‌جیلكمزك تكمیلی تأمینه معطوف خدمات مركزیه‌سی ایله تبارز ایدن قوای هوائیه مفتشی محترم ارکان حرب میرآلایی

مظفر بك افندی

فوق العاده طوتلمه باشلنمش ، طیاره‌جیلك ملی بر دعوا ، ملتجه افتخاری لازمكلن بر مسلك حائز آلمشدر . بو عمومی جریانه سماً یزمده ابذال غیرت و فداكاری ایده‌رك طیاره‌جیلكمزی ترقی و تكامله ایصال ونام برانكشافه نائل اینتی تأمینه ساعی اولمامز اك حیاتی بر وظیفهٔ ملیه‌دن اولمایدر .

ایشته ، بك سریع تكامل ایدن طیاره جیلكی لایق اولدیغی یوكسك وفوق العاده اهمیته وحقیقه عمومه طاینمق ، طیاره‌جیلكك ترقیسنه خدمت ایتمك ، كنجلكی یارینك طیاره‌جیلكنه حاضرلق مجموعه‌سی ایچون اك مهم هدفلر اولهجقدر .

كنجلكك فنی احتیاجلرینی تطمین یولنده انتشار ایدن مجموعه‌نك هر شعبهٔ فنده مفید مباحثه عائد معلوماتی ده احتوا ایده‌جكدر . تلسز تلغراف و تلفون ، انشاآت و ترقیات بحریه ، موتور جیلك ، فوتوغرافچیلق ، اختراعات و ترقیات قیمه‌نك مجموعه‌سی ده تعقیبی ممكن اولاجق و مجموعه‌نك قدر جانمك اعظمی قدر تأمین ایده‌جك طرزده ترتیبنه چالیشیله‌جقدر . بو شكل مساعی ایله مجموعه‌مز ارباب علم و عرفان ایچون كوچوك و نافع بر كتاب حائزه میدانه چیقارلمش اولهجقدر .

هیچ بر مقدمه طاب ایتمه‌ین لك تشریه تثبیت ایتدیكمز مجموعه‌نك دوام موفقیت و احرازمكملیتله‌سی ایچون فداكارلقدن چكنمیه‌جكمزكی ، قارئین كرامك مجموعه حقنده‌كی آرزولرینك ده تطمینه صرف غیرت ایله‌جكز .

شاكر حازم

نیائی نمره‌ده ۱۲ پول فروشدر

صاحب ومدیری : شاكر حازم

"Giriş Sayfası". **Tayyâre Mecmûası**. s. 1 (1 Temmuz 1340 / 1924).

Ek. 2. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı



"Kapak". **Tayyâre Mecmûası**. s. 3-9 (7 Temmuz 1341 / 1925).

Ek. 2. a. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası Kapağı



"Kapak". **Tayyâre Mecmûası,** s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925).

Ek. 3. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası İllüstrasyon



"Türk tayyâreciliğinin timsâl-i istikbâli". **Tayyâre Mecmûası**. s. 15-21 (1 Şubat 1926):17.

Ek. 3. a. 1925 Dönemi Tayyâre Mecmûası İllüstrasyon



"Fantezi: Nişanlısının davetine tayyâresiyle icabet eden tayyârecinin başına gelenler". **Tayyâre Mecmûası**. s. 12-18 (15 Kânûn-ı Evvel 1341 / 1925): 17.

Ek. 4. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Reklamlar



"[Reklam]". **Tayyâre Mecmûası**. s. 2 (15 Temmuz 1340 / 1924): arka kapak.

Ek. 4. a. 1924 Dönemi Tayyâre Mecmûası Reklam



"[Reklam]". **Tayyâre Mecmûası**. s. 4 (15 Ağustos1340 / 1924): arka kapak.

Ek. 5. Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu Reklamı



"Türk Tayyâre Cemiyeti Piyangosu". **Tayyâre Mecmûası**. s. 19-25 (1 Nisan 1926): arka kapak.

Ek. 6. Türk Tayyâre Cemiyeti Üyeleri ve Bağışçılarına Ait Fotoğraflar



"[Fotoğraflar]". **Tayyâre Mecmûası**. s. 18-24 (15 Mart 1926): 21.

Fotoğraftakiler sağdan sola birinci sıra: Tayyâre Cemiyeti Üsküdar Şubesi âzâsından Muallim Zeliha Osman Hanım, Kangal Tayyâre Şubesi kitabetini muvaffakiyetle tedvir eden Fethullah Subhi Efendi, Garbî Karaağaç Tayyâre Şubesi Reîsi Binbaşı Mehmed Nuri Bey, Garbî Karaağaç Şubesi Reisi Vekili Ahmed Efendi.

Fotoğraftakiler sağdan sola ikinci sıra: Karaağaç Şubesi Kâtibi Sipahizâde Mehmed Ali Bey, Kandıra Reîsi Hurşid Bey, Kandıra Şubesi'nden Hasan Turgud Bey, Kandıra Şubesi âzâsından Ziraat Fen Memuru Tevfik Bey.

Fotoğraftakiler sağdan sola ikinci sıra: Kandıra Şubesi Muhâsibi Leylî Mekteb Muallimlerinden İsmail Hakkı Bey, Veznedâr Meclis İdare Âzâsından Esad Efendi, Kandıra Şubesi Kâtibi Tevfik Fikret Bey, Tayyâre iânesi için fevkalade mesai eden Dinar Kaymakamı Mehmet Tevfik Bey.

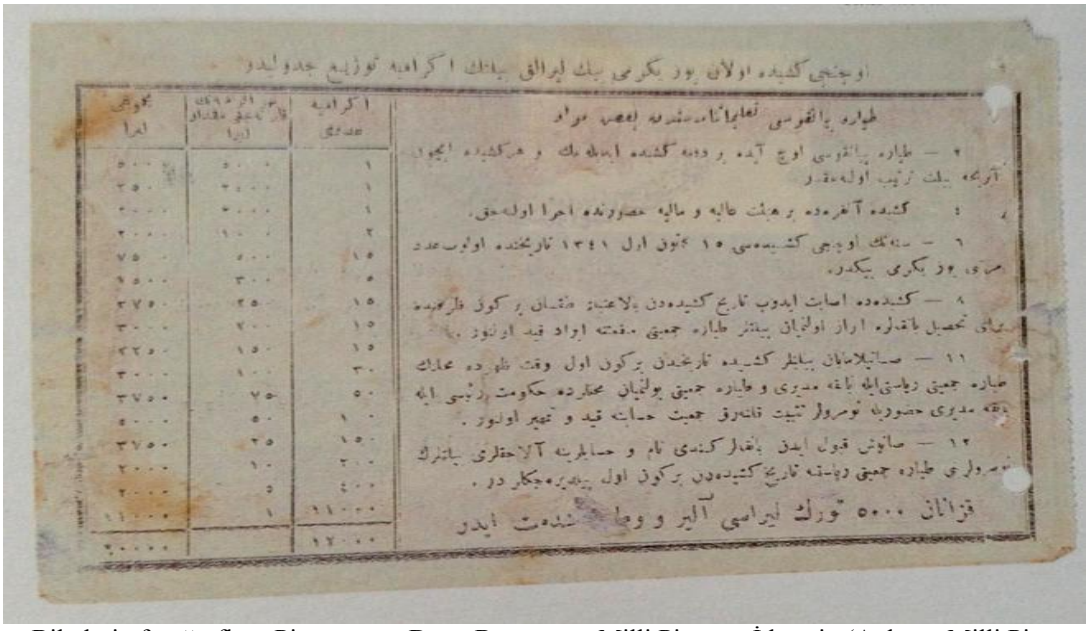
Fotoğraftakiler sağdan sola ikinci sıra: Zonguldak Tayyâre Cemiyeti Reîsi ve Maârif Müdürü Lütfi Sabit Bey, Zonguldak'ta yüz lira teberru etmekle ibraz-ı hamiyet eden Çakaloğlu Mehmed Hulusi Efendi, yüz lira vermek suretiyle ibrâz-ı hamiyet eden Ahmed Ağa oğlu Ali Efendi, yüz lira vermek suretiyle ibrâz-ı hamiyet eden Molla Halil oğlu Alişan Efendi

Ek. 7. Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Mahsus Piyango Bileti



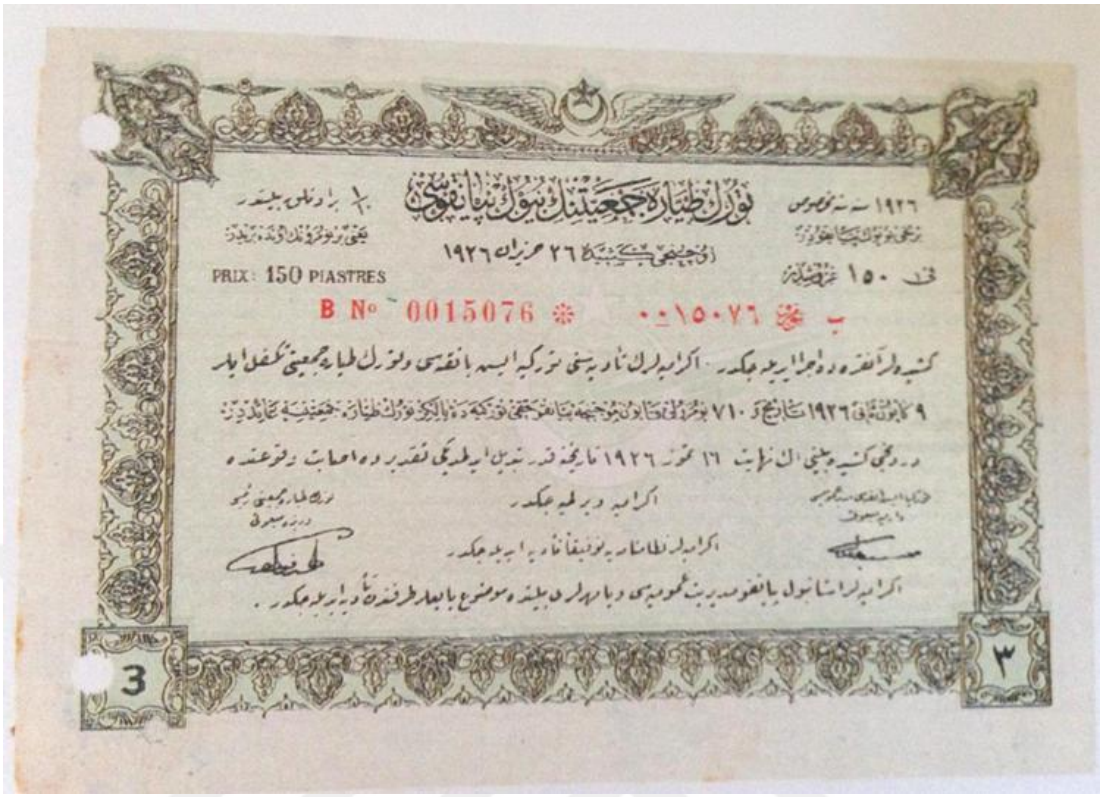
(20 Aralık 1925 tarihli üçüncü keşideye mahsus piyango biletidir)

Ek. 7. a. Türk Tayyâre Cemiyeti Menfaatine Mahsus Piyango Biletinin Arka Yüzü

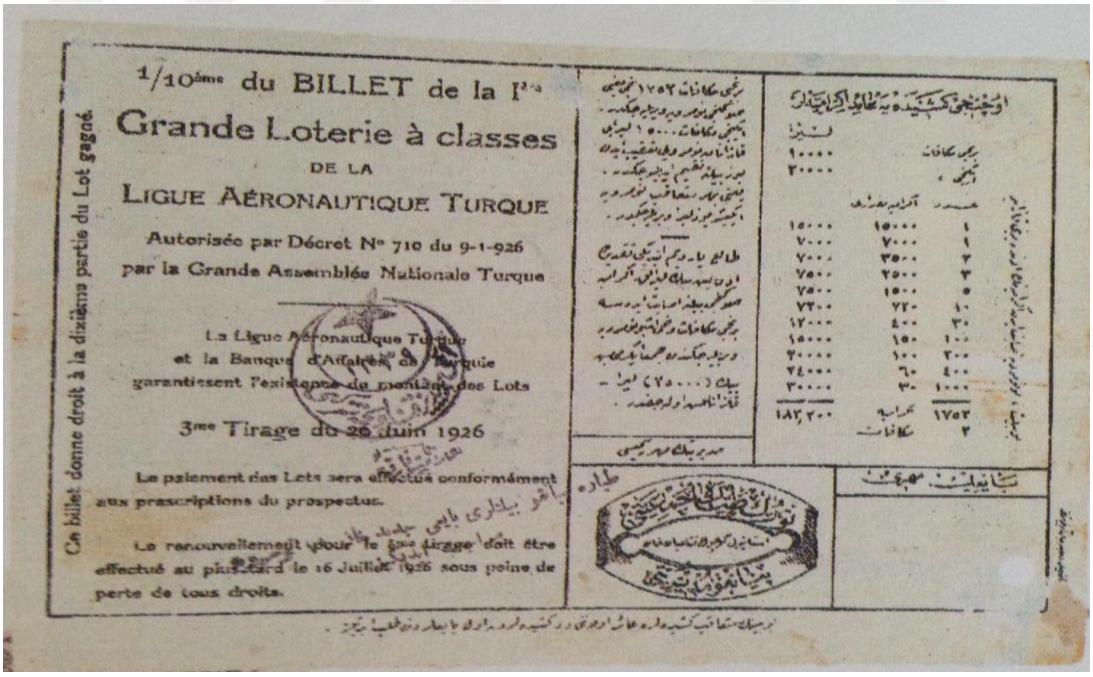


Biletlerin fotoğrafları, Piyangonun Dünü Bugünü ve Milli Piyango İdaresi , (Ankara: Milli Piyango Yayını, 1994), 56'dan alınmıştır.

Ek. 8. Tayyâre Piyangosu Bileti



Ek. 8. a. Tayyâre Piyangosu Biletinin Arka Yüzü



26 Haziran 1926 tarihli üçüncü keşide biletinin arka yüzü

Biletlerin fotoğrafları, Piyangonun Dünü Bugünü ve Milli Piyango İdaresi, (Ankara: Milli Piyango Yayını, 1994), 61'den alınmıştır.

Ek. 9. Mübeccel Tayyâre Şehitleri



"Mübeccel Tayyâre Şehidleri". **Tayyâre Mecmuâsı**. s. 15-21 (1 Şubat 1926): 8-9.

Fotoğraftakiler sağdan sola birinci sıra: Tayyâreci Yüzbaşı Fethi Bey, 14 Şubat 329 / 27 Şubat 1914, Râsıd Mülâzım-ı evvel Sâdık Bey,14 Şubat 329 / 27 Şubat 1914, Tayyâreci Mülâzım-ı sânî Nuri Bey, 20 Şubat 329 / 5 Mart 1914, Râsıd Erkân-ı Harb Yüzbaşı [Kıdemli Kurmay Yüzbaşı] Kemal Bey, 29 Teşrîn-ı Sânî 330 / 12 Aralık 1914, Râsıd Mülâzım-ı sânî Sami Bey, 20 Nisan 331 / 2 Haziran 1915, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Ali Rıza Bey, 20 Nisan 332 / 2 Haziran 1916.

Fotoğraftakiler sağdan sola ikinci sıra: Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Hayreddin Bey, 9 Teşrîn-i Sânî 332 / 22 Kasım 1916, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Saim Bey 12 Teşrîn-i Evvel 332 / 25 Kasım 1916, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Ahmed Nuri Bey, 19 Mart 333 / 1917, Tayyâreci Zâbit Vekili Sabri Bey, 8 Haziran 332 / 21 Haziran 1916, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Sezai Bey, 20 Mart 333 / 1917, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Cevdet Bey 15 Ağustos 334 / 1918.

Fotoğraftakiler sağdan sola üçüncü sıra: Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Rifat Bey 9 Nisan 334 / 1918, Râsıd Mülâzım-ı sânî Hüseyin Hüsni Bey 23 Ağustos 335 / 1919, Sivil Tayyâreci Hüseyin Hüsni Bey 9 Eylül 336 / 1920, Sivil Tayyâreci Basri Bey, 1336 / 1920, Râsıd Mülâzım-ı evvel Fehmi Bey, 28 Mart 337 / 1921, Tayyâreci Zâbit Vekili Halil Bey, 17 Ağustos 338 / 1922.

Ek. 9. a. Mübeccel Tayyâre Şehitleri



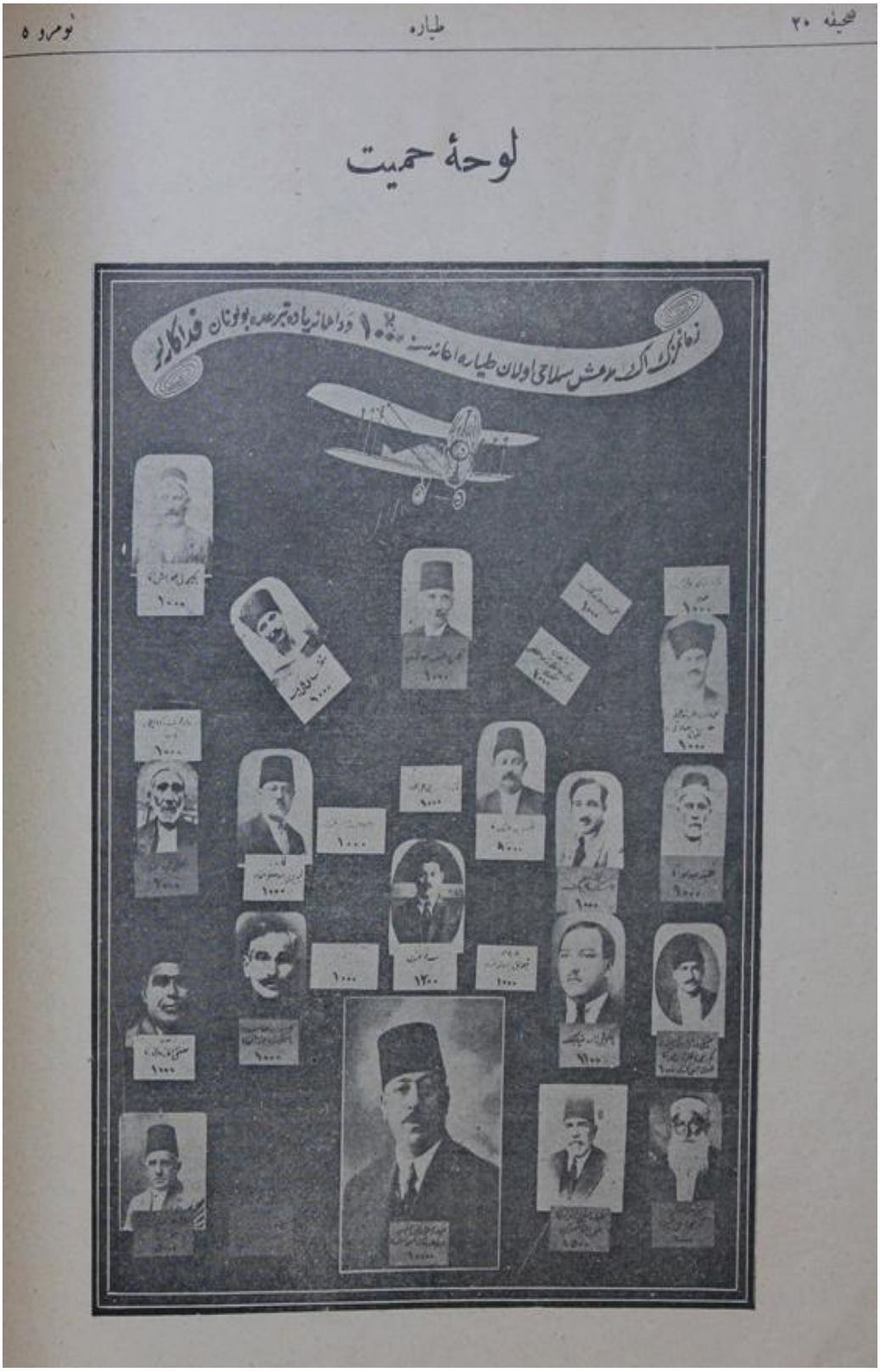
“Mübeccel Tayyâre Şehidleri”. **Tayyâre Mecmuâsı**. s. 16-22 (15 Şubat 1926): 8-9.

Fotoğraftakiler sağdan sola birinci sıra: Tayyâreci Mülâzım-ı sânî Orhan Bey, 13 Temmuz 334 / 13 Temmuz 1918, Râsıd Yüzbaşı Fettah Bey 16 Kânûn-ı Sânî / Ocak, Tayyâreci Yüzbaşı Sadeddin Bey 27 Mayıs 339 / 1923, Râsıd Binbaşı Yakub Sami Bey 21 Nisan 336 / 1920, Sivil Tayyâreci Behçet Bey, 18 Ağustos 337 / 1921, Râsıd Yüzbaşı Sırrı Bey, 18 Ağustos 337 / 1921.

Fotoğraftakiler sağdan sola ikinci sıra: Sivil Tayyâreci Cemal Bey, kahramanca şehit olmuştur, 20 Ağustos 338 /1922, Râsıd Yüzbaşı Bahaddin Bey, kahramanca şehit olmuştur, 20 Ağustos 338 / 1922, Tayyâreci Mülâzım-ı sânî Mustafa Bey, fotoğraf alırken tayyâreden fırlayarak düşmüş ve şehit olmuştur, 19 Teşrîn-i Sânî 1339 / Kasım 1923, Tayyâreci Binbaşı Fazıl Bey, 27 Kânûn-ı Sânî 339 / Ocak 1923, Tayyâreci Gedikli Zâbit Emin Bey, 27 Kânûn-ı Sânî 339 / Ocak 1923, Sivil Tayyâreci Remzi Bey, 28 Şubat 339 / 1923.

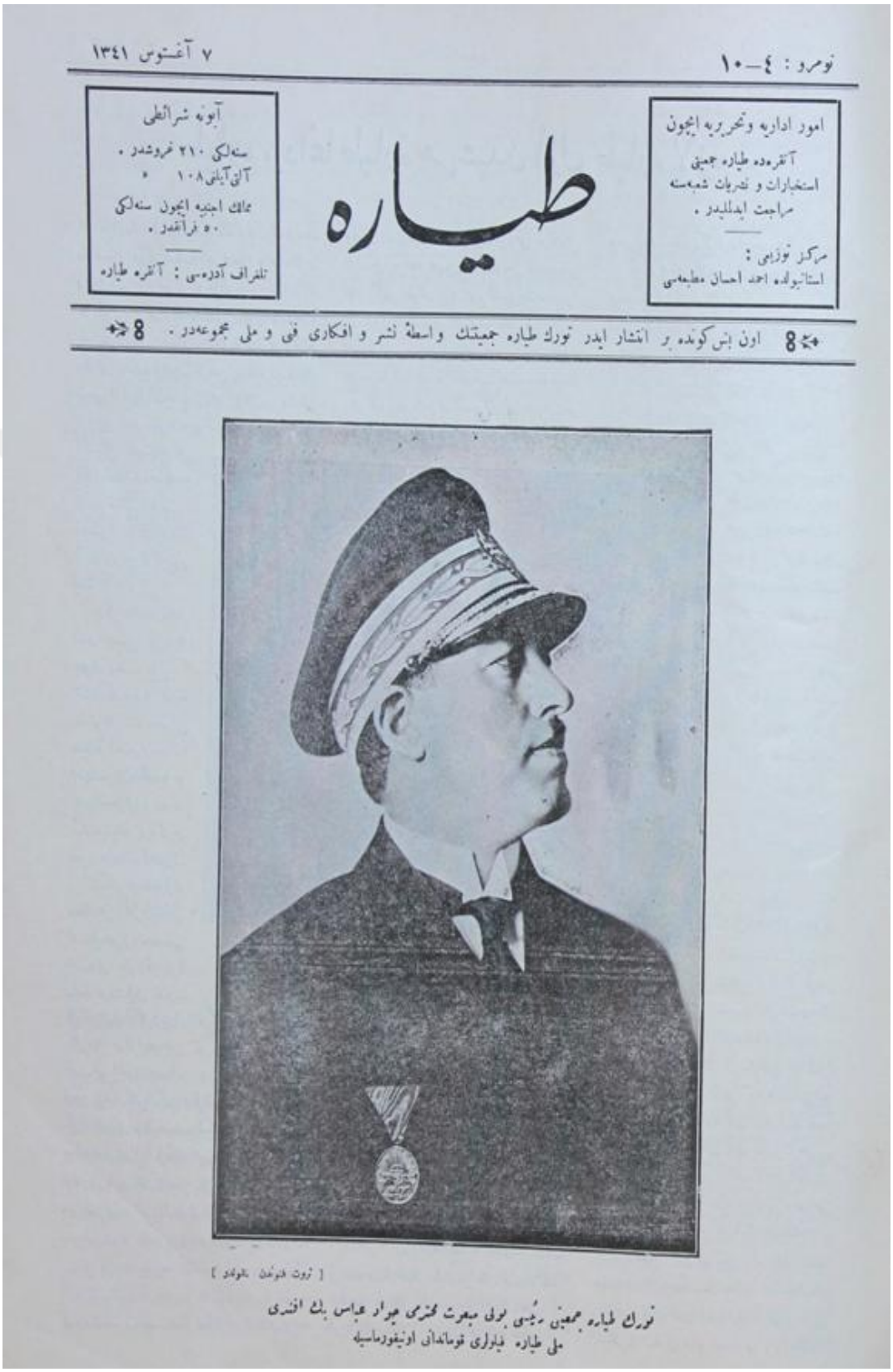
Fotoğraftakiler sağdan sola üçüncü sıra: Sivil Tayyâreci İsmail Zeki Bey, 9 Eylül 339 / 1923, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Hikmet Süreyya Bey 26 Ağustos 341 / 1925, Bahrî Tayyâreci Kıdemli Yüzbaşı Muallim Cemal Bey 28 Teşrîn-i Evvel 341 / Ekim 1925, Bahrî Râsıd Kıdemli Yüzbaşı Salahaddin Bey, 28 Teşrîn-i Evvel 341 / Ekim 1925, Tayyâreci Mülâzım-ı evvel Cemal Bey, 336 / 1920 Şark Cephesi, Râsıd Mehmed Ali Bey, Bağdat Cephesi’nde şehit düşmüştür.

Ek. 10. Türk Tayyâre Cemiyeti'ne Bağış Yapanlara Ait Levha



"Levha-i Hamiyyet". **Tayyâre Mecmûası**. s. 5-11 (31 Ağustos 1341 / 1925): 20.

Ek. 11. Türk Tayyâre Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas [Gürer]



نومرو : ٤—١٠ ٧ آغستوس ١٣٤١

طیاره

امور اداریه وتحریریه ایچون
آنقره‌ده طیاره جمعیتی
استخبارات و نشریات شعبه‌سنه
مراجعت ایدلیدر .
مرکز توزیعی :
استانبولده احمد احسان مطبعه‌سی

آبونه شرائطی
سنه‌لکی ٢١٠ غروشدر .
آلتی آیلغی ١٠٨ »
ممالك اجنبیه ایچون سنه‌لکی
٥٠ فرانقدر .
تلغراف آدرسی : آنقره طیاره

اون بش کونده بر انتشار ایدر تورك طیاره جمعیتك واسطهٔ نشر و افکاری فنی و ملی مجموعه‌در .

[ثروت فوتوغراف خانه‌سی]

تورك طیاره جمعیتی رئیسی بولی مبعوث محترمی جواد عباس بك افندی
ملی طیاره فیلوزی قوماندانی اونیفورماسیله

"Giriş Sayfası". **Tayyâre Mecmûası.** s. 4-10 (7 Ağustos 1341 / 1925).

ÖZ GEÇMİŞ

Ad / Soyad: Birsen Sezgin

Doğum Tarihi / Yeri: İstanbul / 13.11.1974

Eğitim: 2017 – 2020: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölümü (Yüksek Lisans)

2012 – 2016: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Tarih Bölümü (Lisans)

2011 – 2013: Anadolu Üniversitesi, Kamu Yönetimi (Lisans)

1998 – 2000: İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi Orta Kademe Yöneticilik (Önlisans)