

# *Cumhuriyet Dönemi Teknik Eğitim Modernleşmesinde Tayyare Makinist Mektebi*

*Emin KURT*

Dr., Misafir Öğretim Görevlisi, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul

E-Mail: eminkurt1971@gmail.com

ORCID ID: 0000-0003-1252-957X

Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 23.01.2021 Kabul Tarihi / Accepted: 06.06.2021

## **ÖZ**

**KURT, Emin, Cumhuriyet Dönemi Teknik Eğitim Modernleşmesinde Tayyare Makinist Mektebi, CTAD, Yıl 17, Sayı 34 (Güz 2021), s. 775-810.**

Türk hava gücü 1911 yılında kuruluşundan itibaren ilk on yılını savaşlar içinde geçirmiştir. Bu savaşlarda, ülkenin teknik alt yapısına paralel olarak çekilen en büyük sıkıntı elde mevcut uçakların idamesini sağlayacak teknik malzeme bulunamaması ile uçakların bakım ve onarımlarını yapacak teknik personel eksikliği olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Almanya'dan sağlanan uçaklar ile birlikte makinist personel de getirilmiş, bir miktar öğrenci de Almanya'ya makinist eğitimine gönderilmiştir. Kurtuluş Savaşı yıllarında buji gibi temel maddelerin bile yurt içinden bulunamadığı bir ortamda kıt sayıdaki makinist ile uçuş görevleri desteklenmeye çalışılmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte, ordu ve hava gücünün artırılma çabaları kapsamında makinist ihtiyacı bir kez daha gündeme gelecektir. Türk Tayyare Cemiyetinin girişimleri ile açılan Tayyare Makinist Mektebi, Türk havacılık tarihinde açılan ilk teknik okul olma özelliğine de sahiptir.

Bu okuldan mezun olan makinistler, Türk hava gücünün makinist ihtiyacının karşılanmasında büyük fayda sağlamıştır. Kuruluşundan iki yıl sonra askeri okul statüsüne getirilerek Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi adını alan mektep, 1935 yılında Eskişehir'e taşınmıştır. Zaman içinde birçok konuş yeri ve teşkilat bağlantısı geçiren okul, Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacını karşılanmasına yönelik ilave teknik okulların açılmasıyla giderek büyümüştür. En sonunda Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu adını alarak günümüzde eğitim ve öğretim faaliyetlerine devam etmekte ve Türk Hava Kuvvetlerinin bütün teknik ve idari astsubay ihtiyacını karşılamaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında konulan bir temel taşı günümüzde devasa bir eğitim kurumuna dönüşmüştür.

Bu çalışmada Türk Tayyare Cemiyeti tarafından kurulan Tayyare Makinist Mektebinin, kuruluş çalışmaları, ders programları, okuldaki disiplin ve mektebin günümüze yansması, arşiv belgeleri, dönemin şahitlerinin hatıraları ve dönem süreli yayınları kaynak alınarak incelenecektir.

*Anahtar Kelimeler:* Tayyare, Uçak, Makinist, Teknisyen, Mektep, Hava Kuvvetleri.

#### ABSTRACT

KURT, Emin, **Aircraft Machinist School in the Modernization of Technical Education during the Republican Era**, CTAD, Year 17, Issue 34 (Fall 2021), pp. 775-810.

Turkish air power has spent its first ten years in wars since its foundation in 1911. In these wars, the biggest problems faced in parallel with the technical infrastructure of the country were the absence of technical equipment to maintain existing aircrafts and the lack of technical personnel to carry out maintenance and repairs of the aircrafts.

During the First World War, along with the aircrafts supplied from Germany, machinist personnel were also brought, and some students were sent to Germany for engineering training. During the War of Independence, in an environment where even basic materials such as spark plugs could not be found domestically, flight missions were tried to be supported with a scarce number of machinists.

With the foundation of the Republic, the need for machinists would once again come to the fore within the scope of efforts to increase the army and air power. The Aircraft Engineer School, which was opened with the initiatives of the Turkish Aircraft Society, is also the first technical school to be opened in the history of Turkish aviation. The machinists that graduated from this school have greatly provided benefits to meet the

Turkish Air Force's need for machinists. The school was, two years after its establishment, given the status of “military school” and renamed as “the Air NCO Machinist School”, and moved to Eskisehir in 1935. The school, which located at many places and had many organizational connections over time, grew gradually with the opening of additional technical schools to meet the need of the Turkish Air Force. Finally, it is named as the Air NCO Higher Vocational School and continues its education and training activities today and meets all technical and administrative non-commissioned officer need of the Turkish Air Force. A cornerstone laid in the early years of the Republic has turned into a huge educational institution today.

In this study, the establishment studies of the Aircraft Machinist School, which was founded by the Turkish Aircraft Society, its course programs, the discipline therein and the reflection thereof to the present will be examined on the basis of archive documents, memories of the witnesses of the period and periodicals of the period.

*Keywords:* Aircraft, Airplane, Machinist, Technician, School, Air Forces.

## Giriş

Kuruluşundan Cumhuriyet'e kadar Türk havacılığının en çok muzdarip olduğu iş konularından birisi de yetişmiş teknisyen eksikliğidir. Türk havacılığının kuruluşu sırasında 1911 yılında beş makinist Fransa'da R.E.P. fabrikasına<sup>1</sup>, iki subay da İngiltere'de Bristol okuluna makinist eğitimine gönderilmiştir.<sup>2</sup> Ayrıca İstanbul'da otomobil tamirciliği gibi tamir işlerinde çalışan sivil şahıslarda teknisyen olarak orduda istihdam edilmiştir.<sup>3</sup> Balkan Savaşları sırasında Alman ve Fransız makinistlerle sözleşme imzalanarak bu açık kapatılmaya çalışılmıştır.<sup>4</sup> Birinci Dünya Savaşı sırasında artan uçak ve tayyare bölüğü sayısına paralel olarak makinist ihtiyacı da artış göstermiştir.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Türk hava gücünün komutasını üstlenen Erich Serno, savaş bitiminde Alman Genelkurmayına verdiği görev raporunda; teknik personel istihdamında tornacı, bakırcı, demirci ve marangoz konusunda

<sup>1</sup> Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, Cilt I, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 83. R.E.P. uçağı, ismini fabrikanın kurucusu ve sahibi Robert Esnault-Pelterie'den isminden almıştır.

<sup>2</sup> Kurter, *age.*, Cilt I, s. 106.

<sup>3</sup> Cemal Durusoy anlatlarında otomobil tamircisi Vahram Efendinin Makinist olarak işe alındığından bahsetmektedir. Aydın Dokur, “3 Mart'ta Çanakkale'de Havadan Yapılan Bir Keşif, 1. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası”, *Hayat Tarih Mecmuası*, Sayı 12, Ocak 1969, s. 66-67.

<sup>4</sup> Kurter, *age.*, Cilt I, s. 119.

sıkıntı çekildiğini yazmıştır. Takım tezgâhı, hatta el aletleri temininde dahi büyük zorluklar baş gösterdiğini ekledikten sonra, bu aletlerin bazı durumlarda Kapalı Çarşı'dan satın alındığı belirtmiştir. Hangar inşasında ahşap ve çivi yokluğu çekildiğini de eklemiştir. Hatta Aziz Efendi adında daha evvel otomobil tamiratında çalışmış ve biraz Almanca konuşabilen birisinin makinist olarak işe alındığını ifade etmiştir.<sup>5</sup>

Makinist ihtiyacı Almanya'dan temin edilen makinistler<sup>6</sup> ve Almanya'ya eğitime gönderilen makinist öğrencilerle giderilmeye çalışılmışsa da<sup>7</sup> gerek nicelik gerekse de nitelik açısından ihtiyacın karşılanması mümkün olmamıştır. Yurt içinde düzenlenen makinist kursları zorunlu olarak, kısa süreli ve dolayısıyla az verimli olmuştur. Bu durumda, bu tür makinistlere sahip bölük ve müfrezelerde, görevler büyük ölçüde aksamakta ve hatta büyük kırımlara yol açan bakım ve onarım zafiyeti yaşanmıştır.<sup>8</sup>

Kurtuluş Savaşı sırasında elde mevcut bir avuç uçağı aynı miktardaki makinist ile idame ettirilmesine çalışılmış, bu dönemde her alanda olduğu gibi makinist konusunda eldeki mevcutlarla idare edilmiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonra Türk hava gücünün sayı ve etkinlik açısından arttırılması çabaları sırasında artan uçak ve birlik sayısına paralel olarak kalifiye makinist ihtiyacı daha da artmıştır. Birliklerde yeterli ve kalifiye makinist bulunmaması Türk hava gücünü zor durumda bırakmıştır.

Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.)nin kurulması ve havacılık alanında faaliyet göstermeye başlaması ile askeri alanda duyulan makinist ihtiyacı sivil alana da sirayet etmiştir. bu durum karşısında T.Ta.C. gazetelere ilan vererek makinist arar duruma düşmüştür. T.Ta.C. gazetelerde yer alan ilanında;

“Tayyare Kıtaatında hidemat etmiş ve tayyare makinistliğinden anlayan ve halen askeri kuvva-i havaiye ile hiçbir alakası bulunmayan tayyare makinistlerinin cemiyetimizin bu anda kendilerinden beklediği hidemat-ı vataniyenin kıymetini takdir ederek adreslerini ve kaç lira maaş ile çalışabileceklerini ve şimdiye kadar nerelerde çalışmış bulduklarını Ankara'da Tayyare Cemiyeti Merkez-i Umumisine müstahcelen bildirmeleri ilan olunur.”<sup>9</sup>

<sup>5</sup> *Bundesarchiv-Militärarchiv (BA/MA) (Alman Askeri Arşivi)*, MSG2/10876: “Ausbau, Organisation und Tätigkeit der türkischen Luftstreitkräfte im 1. Weltkrieg: Bericht Sernos an den Türkischen”, s. 3. Almandan tercüme için Emir Öngüner'e teşekkür ederim.

<sup>6</sup> Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)*, Cilt II, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, s. 76, 82, 188, 148.

<sup>7</sup> Kurter, *age.*, Cilt II, s. 265.

<sup>8</sup> *age.*, s. 282.

<sup>9</sup> *Cumhuriyet*, 04 Haziran 1925, s. 6.

sözleriyle ve biraz da Türk vatandaşlarının milli hislerine dokunmaya çalışarak makinist arayışına girişmiştir.

Türk havacılığının 1911'de ilk kuruluşundan 1925 yılın gelinceye kadar geçen dönemde en büyük sıkıntılarının birisi makinist ihtiyacı olmaya devam etmiştir. Türk havacılığının en büyük sorunlarının birisi de şüphesiz ki ülke içinde yerli bir hava sanayisini bulunmaması bu sebeple de dışa bağımlılık gelmektedir. Diğer bir sorun uçakların kullandıkları yakıttaki dışa bağımlılıktır. Cumhuriyet yönetimi her iki sorunun da giderilmesi için adımlar atmış, ancak hava harp sanayinde istenen başarı elde edilememiştir.

1911-1925 tarihleri arasında yaşanan 14 yılın 10 yılının savaşlarda geçmiş olması, ihtiyacın büyüklüğünün anlaşılmasına yardımcı olacaktır. Cumhuriyetin beka kaygısı nedeniyle hava gücünü artırma çabalarının artışına paralel olarak makinist ihtiyacı da elzem hale dönüşmüştür.

Bu çalışmada Türk Tayyare Cemiyeti tarafından kurulan Tayyare Makinist Mektebinin, kuruluş çalışmaları, ders programları, okuldaki disiplin ve mektebin günümüze yansması, arşiv belgeleri, dönemin şahitlerinin hatıraları ve dönem süreli yayınları kaynak alınarak incelenecektir.

### **Türk Tayyare Cemiyetinin Kuruluş Felsefesi**

Günümüzde Türk Hava Kurumu ismiyle faaliyetlerine devam etmekte olan T.Ta.C. 16 Şubat 1925 tarihinde Bolu Mebusu Cevat Abbas (Gürer) Bey tarafından kurulmuştur. Cevat Abbas Bey, o gün Türk Ocağı binasında yaptığı konuşmada;

“Müncii Millet Reisi Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleri nutki iftithahilerinde<sup>10</sup> müdafaai memleketten bahis buyurlarlarken alemi askeride mühim ve müessir bir amil mahiyetinde bulunan kuvai havaiyeye (hava kuvvetlerine) bilhassa nazari dikkati celb ve Başvekil Fethi Bey Efendi de beyannamelerinde müdafaai milliyemizin fenni vesaitle kuvai maddiyesini tezyit etmek ve havai kuvvetimizi bu gayeye doğru yükseltmenin vazife olduğunu takdir etmişlerdir.”<sup>11</sup>

sözleriyle Türk havacılığının desteklenmesine duyulan ihtiyacı hissettiğini açıklamıştır.

Cevat Abbas Bey kurduğu cemiyetin adını “*Kuvva-i Havaiyeye Yardım Cemiyeti*” olarak açıklamıştır.<sup>12</sup> Cemiyetin adı, muhtemelen 23 Şubat 1925 tarihinde Reis-i

<sup>10</sup> Nutki iftithah: Açılış söylevi

<sup>11</sup> *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, Der. Turgut Gürer, Cumhuriyet Kitapları, İstanbul, 2006, s. 285. Cevat Abbas Bey, 19 Ekim 1925'de böyle bir cemiyeti kurmaya 28 Ocak 1925'de karar verdiğini belirtmektedir. Gürer, *age.*, s. 305.

<sup>12</sup> Gürer, *age.*, s. 286. Askeri Hava Mecmuası cemiyetin ilk kuruluşunu duyurduğu haberde Cemiyetin adını “Türk Tayyare Yardım Cemiyeti” olarak zikretmektedir. Emin Kurt, “Türk Hava

Cumhur Mustafa Kemal (Atatürk)'e sunulan ilk nizamname<sup>13</sup> ile Türk Tayyare Cemiyeti şeklinde değiştirilmiş olmalıdır.

Cevat Abbas Bey, uçağın Türk vatani için olan önemini 1925 yılı ilkbaharında toplanan Türk Ocakları Genel Kurultayında aşağıdaki sözlerle açıklamıştır: <sup>14</sup>

“Arkadaşlar; Atiyen vuku bulacak harplerde tayyaresi olmayan bir ordunun muzaffer olmasına imkân yok gibidir. İstihkam, kal'a, tabii hudutlar gibi vesaiti müdafaaya sahneyi harbe yakın ve uzak bulunan aksam-ı vatani masun bulundurmak için yine tayyareye eşeddi (şiddetle) ihtiyaç vardır. Müdafaai vatan ve iktisadi zafer noktalarından ehemmiyeti bu derece bedihi bulunan (açık olan) tayyarelerin, aynı zamanda vesaiti nakliyesi pek noksan olan memleketimiz için kıymeti iktisadiyesi de ayrıca tezahür etmiştir.”

Cevat Abbas Bey'in bu sözlerinden uçağa, vatan savunması için olduğu kadar ülkenin ulaştırma sistemi eksikliğine bir alternatif olarak önem verildiği görülmektedir.

Ünlü Türk havacısı Vecihi (Hürkuş) Bey de anılarına T.Ta.C.'nin kuruluşundan kendisine pay çıkartarak; Büyük Millet Meclisinde, T.Ta.C.'nin kuruluş tartışmaları olduğu dönemde, Cevat Abbas bey ile buluşarak Türk havacılığı hakkındaki düşüncelerini paylaştığını, yaptıklarını ve yapmak istediklerini anlattığını beyan etmiştir. Cemiyetin ilk nizamnamesinin de 1919 yılında kendisi tarafından kurulan “*Münakalatı Havaiye Cemiyeti*” nizamnamesinden ilham alınarak Türk Hava Kuvvetleri Umum Müfettişliği tarafından hazırlandığını ve 15 Mart 1925 tarihinde T.B.M.M. tarafından kabul edildiğinden bahsetmektedir.<sup>15</sup>

Cevat Abbas Bey tarafından 23 Şubat 1925 tarihinde Mustafa Kemal'e sunulan ve 15 Mart 1925 tarihinde T.B.M.M. tarafından kabul edilen ilk cemiyet nizamnamesinin günümüze ulaşmış ve ulaşılmadığı tespit edilememiştir. T.Ta.C.'nin kuruluş felsefesi; 19 Teşrin-i Evvel 1341 (19 Ekim 1925) tarihinde kabul edilen nizamnamesinin ikinci maddesinde şu şekilde açıklanmıştır: <sup>16</sup>

---

Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s. 311.

<sup>13</sup> Reis-i Cumhur Mustafa Kemal (Atatürk)'in Cevat Abbas Bey tarafından yazılan T.Ta.C.'nin kuruluş haberi ve ilk nizamnamesini içeren tezkireye verdiği cevap için bkz. Gürer, *age.*, s. 287.

<sup>14</sup> *age.*, s. 288-289.

<sup>15</sup> Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları, Yaşantı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s. 176-177.

<sup>16</sup> *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, İktisad Matbaası, Ankara, 1341, s. 2. Cemiyetin 20 Teşrin-i Sani 1926 tadil edilen nizamnamesinde aynı maksat aynen korunmuştur. *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, Hâkimiyet-i Milliyet Matbaası, Ankara, 1926, s. 2. 1925 yılı nizamnamesi Tayyare Mecmuasında yayınlanmıştır. Bkz.: *Tayyare Mecmuası*, 31 Ağustos 1341, Sayı: 5, s. 14-16.

“Türkiye’de tayyareciliğin askerî, iktisadi, içtimai ve siyasi ehemmiyetini tanıtmak ve bu maksatla tayyareciliğe lüzumu olan eşhas ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyarecilik aşkını temniye etmektir.”

Bu kuruluş amacı doğrultusunda çalışmalarına başlayan T.Ta.C., ilk yayın organı olan “*Tayyare*” mecmuasında havacılığın önemini anlatılması ve Türkiye’de havacılığın gerekliliği konusunda önemli yayınlar yapmış ve daha üçüncü sayısında T.Ta.C.’ne gelir saptamak için bağış kampanyası düzenleyerek tüm vilayetlere çağrı yapmıştır. Yapılan çağrıda;<sup>17</sup>

“Seksen Vilayetin Daima Efendi ve Yaşamış Aziz Halkına, Muhterem Velilerine Belediye Reislerine bir Teklif. Beş kıt’a arzında her memleket, yirmi seneden beri zuhur ederek büyük bir kudret kesb eden ve milletlerin hayat, istiklâlleri üzerinde âmel-i müesser olan tayyare kuvvetlerine büyük bir ehemmiyet atf ediyor!... Her tarafta har-ı fa’aliyetleri mu’azzam tayyare filolarına vücud veriyor!... Hakikatten beri daima müstakil ve efendi yaşayan Türk için de bu kuvvete ehemmiyet vermek ve kuvva-i havaiyemiz meselesini milletin nevz işi haline getirmek zamanı gelmiştir. Seksen vilayetin mübeccel halkını, rusa-i hükümet ve belediyelerini birer tayyare Almağa da’vet ediyoruz!... Teklifimizin ciddiyet ve ehemmiyeti bize Türk hamiyet ve vatanperverliğinin son bir tecellisini daha gösterecektir!...”

sözlerine yer verilmiştir.<sup>18</sup>

Cevat Abbas Bey, *Tayyare Mecmuasında* yayınlanan bir mülakatında; ilk üç ay içinde iki milyon lira bağış topladığını belirterek; “*Türk Tayyare Cemiyetinin ilk hamlede temin eylediği bu muvaffakiyet neticesinde müdafaa-i havaiyemizin esası kurulmuştur. Bundan sonra cemiyete üç mühim vazife tevcih etmektedir.*” sözleriyle T.Ta.C.ne verilen görevleri açıklamıştır.<sup>19</sup> Cevat Abbas Bey üç başlıkta topladığı Cemiyetin görevleri:

“Bunun biri, varidatını muntazam ve mütemadi bir şekle somaktır. Beş, on, yirmi kuruş gibi herkesin zahmetsizce vereceği mebalîğ, muntazaman istifa edildiği takdirde (damlaya damlaya göl olur) misaline tabii muntazam bir surette her sene milyonlarca lira temin etmek kabildir. Senede bir defa

<sup>17</sup> *Tayyare Mecmuası*, 1 Ağustos 1341, Sayı 3, s. 33.

<sup>18</sup> Türk havacılık tarihinde üç kez Bağış Uçak kampanyası düzenlenmiştir. Kurt, agm., s. 302-317. 1912-1914 yılları arasında yapılan bağışların ayrıntılı incelemesi için bkz.: Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2010.

<sup>19</sup> Yücel Öztürk tarafından yapılan bir çalışmada cemiyetin kısa-otra ve uzun vadeli planları ve kaynak olarak *Tayyare* verilmiştir. Yücel Öztürk, “Türk Tayyare Cemiyeti’nin Havacılığı Geliştirme Faaliyetleri: Tayyarelere İsim Verme Törenleri”, *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 61, Aralık 2018, s. 114-115. Ancak bu sayfalarda yer alan yazı Cemiyet Başkanı Cevat Abbas Beye ait olmayıp, Diyarbakır gazetesinde yazan Merkez Tabibi Veysi Tefvîk Beye ait görüşlerdir. Dolayısıyla T.Ta.C.nin veya Başkan Cevat Abbas Beyin görüşlerini yansıtmamaktadır. Bkz.: *Tayyare Mecmuası*, 15 Kanun-i Evvel 1341, Sayı 18, s. 3-4.

yapılacak “Tayyare Bayramı’nda da memleketin her tarafında ayrıca fevkalade olarak halkın hamiyetine müracaat ediliyor, müzayedeler, piyangolar ve birçok para derç olunur. Fakat esas varidat zenginlerin mühim teberruatından ziyade her sınıf halkın şehri taahhüdatı olmalıdır.

Cemiyetin ikinci vazifesi de tayyare tedarîği meselesidir. Tayyare ianesi olarak halkın verdiği ve vereceği milyonlarca lirayı mütemediyen harice aktarmamak için tayyarelerimiz memlekette inşaa etmek mecburiyet-i katiyesindeyiz. Esasen iktisadi sebebe siyasi ve askeri esbab da inzımam etmektedir. Bir harp esnasında tayyaresiz kalmamak için tayyarelerimizi mutlaka kendimiz imal etmemiz lazım gelir.

Cemiyete tertib edilen üçüncü vazifeye gelince, bu da sivil tayyareci yetiştirmek ve memlekette posta, nakliyat ve ticaret işlerinde tayyare kullanmaktan ibarettir. Yolsuz memleketimizde, muhtelif merakizde tayyare istasyonları teşkil ederek yapılacak posta, yolcu ve kıymetli eşya nakliyatından, sürat ve suhulet itibariyle çok mühim istifadeler temin edilecektir. Emniyetli vesait-i tayyaran ve emniyetli pilotlarla yapılacak muntazam hava postalarında hiçbir tehlike yoktur. Yarlardan uçurumlara yuvarlanan arabalar, nehirlerden geçerken boğulan hayvanlar ve yolcular, tek tük tayyare kazalarıyla kabül-i kıyas olmayacak kadar çoktur. Bidayetinde, yalnız posta ve eşya taşıya tayyarelerin sürati, suhuleti ve emniyeti göründükçe, tayyare yolcularının da geleceği tabiidir. Tayyare Fabrikaları tesis ettikten ve yüzlerce sivil tayyareci yetiştikten sonra, memleketimizin müdafaa-i havaiyesi tamamen ikmal edilmiş olacaktır. Cumhuriyet idaresi, Türk Tayyare Cemiyetini teşkil etmek ve Cumhuriyet evlatları da üç ayda iki milyon lira vermek suretiyle müdafaa-i havaiyemizin esasını kurmuşlardır.”<sup>20</sup>

sözleriyle açıklamıştır.

Bu aşamada bir tayyare Makinist Mektebi kurulmasının düşünülmeyeceği görülmektedir. Cemiyet, ilk önce gelirlerini arttırma ve bunu bir düzen içine almaya çalışmıştır. Muhtelif bağışlar yerine, her ay taahhüt edilen düzenli bağışlar amaçlanmıştır. İkinci aşamada; tayyareleri yurt dışından almak yerine yurt içinde tayyare imal edecek bir fabrika kurulması hedeflenmiştir. Son aşamada ise; ülke içinde sivil tayyareciliği geliştirerek, posta, insan ve malzeme taşınması için nakliye ve ticari işlerde tayyare kullanılmasını sağlamaktadır. Gerek Tayyare Makinist Mektebi, gerekse pilot mektebi açılması, ilk başlarda Cemiyetin hedef ve görevleri içinde yer almamıştır.

### **T.Ta.C. Yurtdışı Gezisi ve Yapılan Anlaşmalar**

Cemiyet başkanı Cevat Abbas, Şakir Hazım (Ergökmen), Vecihi (Hürkuş) ve hava Kuvvetlerinden Kurmay Binbaşı Hasan İskender Beyden oluşan T.Ta.C. heyeti, 3 Temmuz 1925 tarihinde Avrupa seyahatine çıkmıştır.<sup>21</sup> Bu seyahat

<sup>20</sup> *Tayyare Mecmuası*, 31 Ağustos 1341, Sayı 5, s. 7-8.

<sup>21</sup> *Cumhuriyet*, 6 Eylül 1925, s. 1.



uzun zaman önce planlanmış olmalıdır. Kazım Karabekir, 24 Haziran 1925 Çarşamba tarihinde günlüğüne “*Tayyare Cemiyeti Reisi Cevat Abbas Bey Avrupa’ya tetkike gidiyormuş.*”<sup>22</sup> notunu düşmüştür.

Almanya, Danimarka, İsveç, Fransa ve İtalya’da<sup>23</sup> havacılık tesislerinde incelemeler yaptıktan sonra, 2 Eylül 1925 tarihinde yurda dönülmüştür.<sup>24</sup> 5 Eylül 1925 tarihinde İstanbul’a ulaşan Cevat Abbas Bey, hemen dönem gazetelerine beyanatta bulunmuştur.<sup>25</sup> Söz konusu beyanat cemiyetin yayın organı olan *Tayyare Mecmuası* tarafından da yayımlanmıştır. Cevat Abbas Bey iki ayı geçen, tem olarak 64 gün, seyahatlerinin; on güç gününün yollarda; tren, gemi ve uçaklarda geçtiğini belirttiikten sonra incelemelerde buldukları ülkelerde on beşi madeni, beşi de ahşap uçak imal eden yirmi uçak fabrikasını incelediklerini belirtmiştir. Uçak fabrikalarının yanında; dokuz motor fabrikası, dört makinist mektebi ve on dokuz tayyare müessesesi ile hava birliği gezilmiş ve burada gece-gündüz icra edilen tatbikatlar izlenmiştir. Cevat Abbas Bey incelemelerde buldukları tüm ülkelerde özellik de Fransa’da büyük saygı ve kabul gördüklerini eklemiştir. Dünyada uçak üretiminin madeni uçaklara doğru ağırlık kazandığını<sup>26</sup> belirttiikten sonra T.Ta.C. tarafından gerçekleştirilecek yatırımlarda; ilk önce *Tayyare Makinist Mektebine* ve *Pilot Mektebine* öncelik veremeye karar verdiklerini vurgulamıştır<sup>27</sup>. Cevat Abbas Bey, *Tayyare Makinist Mektebi* hakkında;

“Yakında 100 kişilik bir makinist mektebi ile kırk kişilik bir pilot mektebi açacağız. Bunlar için muktezi teçhizatı tedarik ettiğimiz gibi muallim ve mütehassısları da Fransa’dan temin ve icap edenlerle akd-i mukavele ettik. Makinist mektebinde yetişecek olan yalnız tayyare alet ve edevatının imal ve tamerini fenni ve ameli surette öğrenmekle kalmayacaklar, ziraat makinelerinin imal ve tamerinde de ihtisas sahibi olacaklardır. Bir yanda tayyareciliği asri ve fenni bir surette terakki ettirirken diğer taraftan tayyare makinistlerimiz ve müessesatımız buldukları mahalin ziraatine azami surette nafi olacaklardır.”<sup>28</sup>

<sup>22</sup> Kazım Karabekir, *Günlükler*, Cilt II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2009, s. 956.

<sup>23</sup> Cevat Abbas Bey 19 Ekim 1925 tarihinde T.Ta.C. Kongresinde yaptığı konuşmada sadece Almanya, Fransa ve İtalya’nın ismini zikretmiştir. Bkz.: Güreer, *age.*, s. 311.

<sup>24</sup> Hürkuş, *age.*, s. 190-202.

<sup>25</sup> Cevat Abbas Bey’in gazetelerde yer alan açıklamaları için bkz. *Cumhuriyet*, 06 Eylül 1341, s. 1-2.

<sup>26</sup> Dünyanın 1925 yılında metal uçak üretimine geçmiş ve bunun Türkiye’de de bilinmesine karşılık, özel teşebbüs kapsamında Vecihi Hürkuş’un şahsi olarak ve Nuri Demirağ’ın ise bir fabrika bünyesinde ürettiği uçaklar ne yazık ki ahşap üretim olarak kalmış ve zamanı yakalayarak metal üretim yapılamamıştır. 1926 yılında yine T.Ta.C. tarafından kurulan TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) uçak üretimini madeni uçaklar üzerine planlamıştır.

<sup>27</sup> *Tayyare Mecmuası*, 15 Eylül 1341, Sayı 6, s. 2.

<sup>28</sup> Güreer, *age.*, s. 310.

açıklamasında bulunmuştur.

Cevat Abbas Bey, beyanatının devamında Cemiyetin öncelikli hedeflerini de “*ilk gayemiz mektep yapmaya ve bunların adedini memleketimizin muhtelif mahallerinde çoğaltmak, fabrikaları bir an evvel tesis ile faaliyete geçirmek ve milli hava filolarımızı pek yakında vücuda getirmektir.*” sözleriyle açıklamıştır.<sup>29</sup>

Cevat Abbas Beyin bu beyanından; Tayyare Makinist Mektebinin açılması, işletilmesi ve ilk öğretmenlerinin temini için Avrupa seyahati sırasında Fransız Henriot Firması ile anlaşma yapıldığı anlaşılmaktadır. Söz konusu anlaşma metni resmi arşivlerde tespit edilememiştir.

Cemiyetin ilk hedefleri içinde Tayyare Makinist Mektebi açılması yönünde bir karar ve hedef yokken, birden bu iki okulun açılmasına nasıl karar verilmiştir? Bu konuya Cevat Abbas Bey, 19 Ekim 1925 tarihinde icra edilen T.Ta.C. birinci kongresinde yaptığı konuşmada açıklamıştır. Avrupa seyahati öncesi İstanbul’da son hazırlıkların yapıldığı tarihlerde Cevat Abbas Bey, o sırada İstanbul’da bulunan Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi (Çakmak) Paşa ile karşılaştı. Aralarında konuşma sırasında Fevzi Paşa, makinist mektepleri açılmasına öncelik verilmesini ve bu amaçla Ayestefanos’daki eski Deniz Tayyare Mektebi binalarını Cemiyetin bu amaçla kullanabileceğini söylemiştir. Cevat Abbas Bey, bu hususun kendisi Avrupa’da iken Fevzi Paşa tarafından yazılı olarak da Cemiyete gönderildiğini belirtmiştir. Cevat Abbas Bey, T.Ta.C. Umumi Heyet-i İdaresinin 13 Ağustos 1925 tarihinde yaptığı toplantının ikinci maddesinin de okulların açılması yönünde aldığı kararın bulunduğunu da eklemiştir.

T.Ta.C. Umumi Heyet-i İdaresinin 13 Ağustos 1925 tarihinde aldığı kararı, dönemin Kuvva-i Havaiye Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder)<sup>30</sup> Bey açıklamaktadır:<sup>31</sup>

“Türk Tayyare Cemiyetinin 13 Ağustos 1925 tarihli yönetim kurulu toplantısında; ‘Tayyare Cemiyeti, toplanan bütün bağışları Genelkurmay Başkanlığınca tespit edilecek program dâhilinde sarf edilmek üzere emre hazır bulunduracaktır. Milli Savunma Bakanlığından bu hususta bildirilecek isteklerin dahi Genelkurmay Başkanlığının onayına uygun olması lazımdır.’”

<sup>29</sup> Aynı yer.

<sup>30</sup> *Muzaffer Ergüder*: 1903’de Piyade Teğmen olarak mezun oldu. 1914’de Kurmay oldu. Balkan ve Birinci Dünya Savaşında görev aldı. Milli Mücadeleye katıldı ve 22 Temmuz 1922’de Kuvva-i Havaiye Müfettişliğine getirildi. 31 Ağustos 1922’de Albaylığa terfi etti. 1927 ‘de Tuğgeneral oldu. 1928’de Hava Kuvvetleri Müsteşarlığını kurarak ilk müsteşar oldu. 1929’de Kara Kuvvetlerine döndü. 1947’de Orgeneral oldu. 1950’de emekliye ayrıldı ve 19 Şubat 1962’de vefat etti. *Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları 1922-1930*, Haz. H. İbrahim Fırtına (2009), Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, s. 16.

<sup>31</sup> Fırtına, *age.*, s. 68.

Muzaffer Bey'in bu açıklaması konunun anlaşılmasını kolaylaştırmaktadır. İstanbul'da Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa ile karşılaşan Cevat Abbas Bey, Paşa tarafından Makinist Mektebinin gündeme getirilmesi üzerine; söz konusu karar gereği bu isteği bir emir telakki ederek bir Tayyare Makinist Mektebinin ivedilikle kurulmasına karar vermiş olmalıdır. Ancak bu karar Cevat Abbas Beyin T.Ta.C. Umumi Heyet-i İdaresinin onayı olmadan alabileceği bir karar değildir. Buna rağmen Cevat Abbas Bey, mesai arkadaşlarının bu hususta sorun çıkartmayacağını düşünerek çalışmalarında devam etmiş olmalıdır.

T.Ta.C. heyeti Paris'te bulunduğu sırada Henriot Fabrikasının Tayyare Makinist Mektebinde incelemelerde bulunmuş ve bu mektebin aynısının İstanbul'da açılabilmesi için görüşmeler yapmıştır. Cevat Abbas Beyin:

“Mektep bizim daimi idare ve teftişimiz altında, tedrisat (eğitim) için muktezi (gerekli) muallim, malzeme, tayyare, motor alat (alet) ve edevatını Fransa'dan getirerek her sene yüz talebe yetiştirecek ve iki sene nihayetinde iki yüz makinist yetiştirdikten sonra mektebin bütün malzemesini bize terk ederek gidecekti.”

sözlerinden Henriot firması ile yapılan anlaşmanın iki yıl süreli olduğu ve bu anlaşma süresinde okul yönetiminin T.Ta.C. tarafından yapılacağı anlaşılmaktadır.

Mektepte yetişecek talebe, tayyarelere ait her türlü tamirat, hazırlık çalışması, tesviyecilik, torna, planya, frezecilik, demircilik, kazancılık, tenekecilik gibi ameli dersleri; tayyarecilik, mukavemet, hesap, cebir, hendese, mekanik, elektrik, teknoloji nazari derslerini uygulamalı olarak alacaktı. Talebeler aynı zamanda ziraat ve otomobil makinelerini kullanmak ve tamir etmek için de her türlü bilgiye sahip olacaktı.<sup>32</sup> Bu anlaşma karşılığı T.Ta.C. tarafından Henriot firmasına yaklaşık 45.000 lira ödenecekti. Henriot Şirketi ile T.Ta.C. arasındaki sözleşme Cevat Abbas Bey tarafından 29 Ağustos 1925 tarihinde imzalandı. 7.500 lira tutarındaki ilk taksitin, 10 Eylül 1925 tarihine kadar ödenmesi de hükme bağlandı. Cevat Abbas Bey, 5 Eylül'de İstanbul'a gelmesinden sonra ameliyat oldu ve bir süre hasta yattı. Hasta yatağında iken 7.500 liranın ödenmesi için İş Bankasına talimat verdi.

Bu seyahat sırasında Cevat Abbas Bey ile Vecihi ve Şakir Hazım Beylerin giydikleri şaşalı üniformalar kadar,<sup>33</sup> Cevat Abbas Bey'in, T.Ta.C. Nizamnamesinin kendisine izin vermediği miktarda harcama yapması ve anlaşma imzalaması Cemiyet içinde tartışmalara konu olmuştur. Özellikle Tayyare Makinist Mektebi için ödenmesi gereken 7.500 liranın, Umumi Heyet-i

<sup>32</sup> Gürer, *age.*, s. 316.

<sup>33</sup> Üniforma için bkz.: *Serveti Fünun*, 23 Temmuz 1341, Sayı 1510, s. 152 ve *Tayyare Mecmuası*, 7 Ağustos 1341, Sayı 10, s. 1; Gürer, *age.*, s. 293.

İdare'den yetki alınmadan yapılması tartışmalara neden olmuştur.<sup>34</sup> Cevat Abbas Bey tarafından yetkisiz olarak harcama yapıldığı dönemin Başbakanı İsmet (İnönü) Bey tarafından Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal (Atatürk)'e 28 Eylül 1925 tarihinde ayrıntıları ile bildirilmiştir. Başbakan, T.Ta.C. müesseselerini derhal bir toplantıya davet ve Cemiyet için yeni bir İdare Heyeti ile Rize Mebusu Fuat (Bulca) Beyi de yeni heyet başkanı olarak seçilmesinin uygun gördüğünü belirterek Cumhurbaşkanı'nın fikrini sormuştur. Mustafa Kemal ertesi gün gönderdiği cevap ile teklifi uygun gördüğünü bildirmiştir.<sup>35</sup>

Seyahatin yapıldığı 1925 yılında Cevat Abbas Bey, orduda Binbaşı rütbesindedir. O sırada Kuvva-i Havaiye Müfettişi ise Kurmay Albay olan Muzaffer (Ergüder) Beydir.<sup>36</sup> Cevat Abbas Bey'in Muzaffer Beyden rütbece küçük olmasına karşılık bu seyahat sırasında "*Milli Tayyare Filoları Kumandanı*" gibi şaşalı ve gerçekte ihdas edilmemiş bir makam ismi kullanması da sorun yaratmış olmalıdır. Benzer şekilde Vecihi Bey için ihdas edilen "*Baş Tayyareci*" unvanı da rahatsızlık yaratmış ve Müdafaa-i Milliye Vekili Recep (Peker) Bey tarafından kullanılmaması talep edilmiştir.<sup>37</sup> Bu talep doğrultusunda 1926 yılından itibaren Vecihi Bey tarafından söz konusu unvan kullanılmamıştır.

Cemiyet içinde yaşanan bu görüş ayrılığının gerekçeleri hakkında farklı görüşler mevcuttur. Bu konu hakkında Kazım Karabekir, 28 Eylül 1925 Pazartesi tarihinde günlüğüne; "*Tayyare Cemiyeti Reisi Cevat Abbas Avrupa 'da israfa bulunmuş. İsmet Paşa ile arası açılmış. Heyet-i idare istifa etmiş. Hükkümet hesabata bakacak ve cemiyeti idare edecek.*" cümlesini yazmıştır.<sup>38</sup>

Hulusi Kaymaklı ise Türk Havacılık tarihi isimli eserinde; T.Ta.C.nin Avrupa seyahatinin yansımaları için şu sözlere yer vermektedir:<sup>39</sup>

"Uçak Cemiyeti seyahat kıyafeti olarak çok süslü ve şatafatlı bir elbise seçmişti. Heyet bu elbise ile seyahate 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. Durum Atatürk tarafından duyulunca canı sıkılmıştı. Bunu öğrenen Cevat Abbas görevi bıraktı."

<sup>34</sup> Güreler, *age.*, s. 317.

<sup>35</sup> H. İbrahim Fırtına, *Türk Hava Kurumu Tayyare Madalyaları 1925-2018*, Kırmızıkeçi Yayınevi, İstanbul, 2018, s. 111-113.

<sup>36</sup> Fırtına, *age.*, s. 16.

<sup>37</sup> *Tayyare Mecmuası*, 31 Teşrin-i Evvel 1341, Sayı 15, s. 4.

<sup>38</sup> Karabekir, *age.*, Cilt II, s. 969.

<sup>39</sup> Kaymaklı, *age.*, Cilt II, s. 327.

Yaşanan tüm bu sorunlardan sonra; T.Ta.C. Umumi Heyet-i İdaresi, Reis-i Fahri ve Başvekil İsmet (İnönü) Paşanın başkanlığında 28 Eylül 1925 tarihinde toplanmıştır. Toplantıda; Umumi Heyet-i İdare ile Başkan Cevat Abbas Bey arasında meydana gelen görüş ayrılığı nedeniyle; Umumi Heyet-i İdareyi teşkil eden yedi üye ayrı ayrı istifa dilekçelerini İsmet Paşa'ya arz etmiştir.<sup>40</sup> 19 Ekim 1925 tarihinde T.Ta.C. Birinci Genel Kurul Toplantısı yapılmıştır.. Ertesi gün yapılan seçimde; Rize Mebusu Fuat (Bulca) Bey, T.Ta.C. Reisi olarak seçilmiştir.<sup>41</sup> Cevat Abbas Beyin, 277 gün süren başkanlığı bu kongre ile son bulmuştur. Cevat Abbas Bey; ağırlıklı ilk nizamnamede tanımlanan yetkilerinden fazla tutarda anlaşma yapmakla ve aşırı harcama ile itham edilmiştir.

### **Tayyare Makinist Mektebinin Kuruluş Çalışmaları**

Bu güne kadar yapılan çalışmalarda Tayyare Makinist Mektebinin, Lozan Antlaşmasının Boğazların askersizleştirilmesine yönelik hükümleri nedeniyle T.Ta.C. yönetiminde sivil bir okul olarak kurulduğu bilgisi yer almaktadır. İstanbul'a ısrar edilmesinin sebebi ise Henriot firması çalışanlarının Anadolu'ya gitmek istememeleri olarak açıklanmıştır<sup>42</sup>. Bu durumun gerçeği yansıtmadığı değerlendirilmektedir. Lozan Antlaşmasının ana metninde ve Boğazlar Rejiminin düzenlendiği ek anlaşma metninde Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının askersizleştirilmesi ile ilgili hükümler bulunurken, askeri okullar ile ilgili bir hüküm bulunmamaktadır.<sup>43</sup> O tarihlerde İstanbul'da bulunan Kara Harp Okulu, Deniz Harp Okulu, Kuleli Askeri Lisesi<sup>44</sup> gibi askeri okulların

<sup>40</sup> *Cumhuriyet*, 19 Eylül 1925, No: 500, s. 2.

<sup>41</sup> *Cumhuriyet*, 20 Teşrin-i Evvel 1925, No: 521, s. 1, 2; *Cumhuriyet*, 21 Teşrin-i Evvel 1925, No: 522, s. 1.

<sup>42</sup> Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, c.II, Hv.K.K.İğ. Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006, s. 167; Refik Ali Akyol, "Türkiye'de İlk Tayyare Makinist Mektebinin Açılışı", *Hava Dergisi*, Yıl: 44, Sayı: 223, Eylül 1966, s. 13-14. Refik Ali Akyol, Tayyare Makinist Mektebinin ikinci dönem mezunlarından olup uzun yıllar Hava Kuvvetleri Komutanlığında makinist olarak görev yapmıştır. Anılarını yayımlamıştır. Refik Ali Akyol, *Bir Tayyarecinin Hatıratı*, Nadir Kitaplar, Ankara, 2010, s. 5-7. Mektebin müdür yardımcısı Avni Okar da benzer hususları bahsetmektedir. Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecilik, 1910-1924, Yaşantı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2010, s. 110-111; Salim Dikduran, *Türk Hava Kuvvetlerinde Astsubaylar*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s. 128.

<sup>43</sup> Lozan Antlaşmasına ek 24 Temmuz 1923 tarihli anlaşma metninin 4. Maddesinde askerden arındırılmış bölgelerin tanımı yapılmıştır. Gerek bu madde içinde gerekse İstanbul Boğazında bulunabilecek askeri gücün tanımlandığı 8. Maddede askeri okullar ile ilgili hüküm bulunmamaktadır. Bkz. *Düstür*, Üçüncü Tertip, c.V, Ağustos 1339-19 Teşrin-i Evvel 1340, Necmi İstikbal Matbaası, İstanbul, 1931, s. 148-149.

<sup>44</sup> Askeri okullar tarihçeleri için bkz.: Aleattin Avcı, *Türkiye'de Askeri Yüksek Okullar Tarihi* (Cumhuriyet Devrine Kadar), Gnkur. Basımevi, Ankara, 1963; *Deniz Mektepleri Tarihi*, Büyük Erkanharbiye IX. Deniz Şubesi, 1931; Zekeriya Türkmen, "Sultan Abdülaziz Döneminde Süvari

taşınması düşünülmemiş, İstanbul'da eğitime devam etmişlerdir. Bu nedenle okulun T.Ta.C. yönetiminde sivil bir okul olarak açılmasının nedeni; T.Ta.C. ile Henriot şirketi arasında yapılan anlaşma olmalıdır. Cevat Abbas Beyin T.Ta.C. birinci kongresinde yapmış olduğu konuşmada; Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa'nın Mektebin İstanbul Ayastefanos'ta Deniz Tayyare Mektebine ait eski binalarda açılması teklifi üzerine Henriot firması ile yapılan anlaşmaya bu şekilde dahil edilmiş olması gerekir.

Yabancı yayınlarda Henriot firmasının tercih edilme sebebi olarak; firmanın Fransa'nın Courbovoie şehrinde bulunan Makinist okulunun elde ettiği başarının ve okulun eğitim sisteminin tüm Fransa'da kabul görmüş olmasının etkili olduğu belirtilmektedir.<sup>45</sup>

Tayyare Makinist Mektebinin, günümüzde Hava Harp Okulunun konuşlandığı yerde, eski Deniz Tayyare Mektebinin binalarında eğitim vermesi kararlaştırılmıştır.<sup>46</sup> Bir gazeteci binaların o günkü durumunu; *"Fenerden az ileride denize girmek isteyenler, burada çatıları yıkık, duvarları çökmüş birkaç payyon görüyorlardı."* sözleriyle açıklamaktadır.<sup>47</sup> Bu binalar 6 Eylül 1925 tarihinde T.Ta.C. Fen Kısım Amiri Şakir Hazım Bey tarafından incelenmiştir.<sup>48</sup> 100 öğrencinin okutulması planlanan binalarda yapılan inceleme neticesinde; mevcut binaların mektep haline dönüştürülmesi için 20.000 lira masraf yapılması gerektiği tespit edilmiş<sup>49</sup> ve T.Ta.C. bütçesinden tahsis edilmiştir. Tamiratın devamında, bu bütçenin yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. İleri tarihlerde; gazetelerde yer alan haberlerden tamirat için ilave 5.500 lira masraf çıktığı görülmüştür.<sup>50</sup> Mektebe ait fotoğraflar incelendiğinde taş binalar yanında ahşap binaların da bulunduğu görülmektedir. Osmanlı Deniz Tayyare Mektebinden kalan taş binaların Mektep için yetersiz kalması nedeniyle ahşap binalar ilave edildiği, inşaatında okulun açılışının gecikmesinde etkili olduğu değerlendirilmiştir.

---

Kışlasından Askerî İdadiye Dönüşüm Sürecinde Kuleli", *XVII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, 15-17 Eylül 2014, Ankara, TTK Yay., Cilt IV/1. Kısım, Ankara 2018, s. 79-104; Mehmet Korkmaz, "Osmanlı Askerî Eğitiminde Modernleşme Çabaları: Kasımpaşa Bahriye Askerî Rüstiye Mektebi", *Tarih Dergisi*, Sayı 72, s. 115-137 ve Nursel Gülcü, "19. Yüzyılda Askerî Okullar ve Askerî Eğitim Sistemi", *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl 2018, Sayı 3, s. 104-113.

<sup>45</sup> *Jane's All The World's Aircraft*, Issue: 1926, S. Low, Marston&Company, Ltd., London, s. 90a ve *Jane's All The World's Aircraft*, Issue: 1928, S. Low, Marston&Company, Ltd., London, s. 40b.

<sup>46</sup> Zeynep Gülten, *Havaçılık Tarihinde Yeşilköy*, Hv.K. Müzesi Yayınları, Hv. Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2010, s. 43.

<sup>47</sup> *Milliyet*, 21 Ağustos 1926, s. 1.

<sup>48</sup> *Cumhuriyet*, 07 Eylül 1341, s. 1.

<sup>49</sup> *Vakit*, 8 Teşrin-i Evvel 1341, s. 3.

<sup>50</sup> *Vakit*, 16 Şubat 1341, s. 3.

Tayyare Makinist Mektebinin açılacağına duyurulmasının ardından; gerek T.Ta.C. yetkilileri tarafından verilen beyanatlarda, gerekse gazetelerde yer alan haberlerde; Mektebe büyük talep olduğu iddia edilmiştir. 8 Ekim 1925 tarihinde çoğunluğu lise mezunu olmak üzere 150 kişinin bulunduğu bildirilmiştir. Hatta talipler içinde; elektrik ve makinistlik işlerinde bulunmuş, Avrupa'ya tayyarecilik öğrenmek için gitmiş, taliplerin de bulunduğu eklenmiştir. Bu haberde gazete bir hata yaparak 140 öğrencinin alınacağı bilgisine yer vermiştir.<sup>51</sup> Gerçekte ise Tayyare Makinist Mektebi için 100 ve açılması düşünülen pilot okulu için ise 40 öğrenci alınması planlanmıştır.<sup>52</sup> Gazetede yer alan 150 müracaat bilgisi ile 140 öğrencinin mektebe alınacağı bilgisi T.Ta.C.'nin ilk resmi yayın organı olan Tayyare Mecmuasında da aynen zikredilmiştir.<sup>53</sup> Gazetede yer alan yanlış bilgilerin, Cemiyetin yayın organı olan mecmua tarafından nasıl verildiği tespit edilememiştir. Şubat 1926 tarihinde ise okula yapılan müracaat sayısının 300'ü aştığı haber yapılmıştır.<sup>54</sup> Mart ayında ise müracaat sayısı 100 olarak açıklanmıştır.<sup>55</sup> Mektebe girmek için İstanbul'da müracaat eden 69 öğrenci, 6 Mart 1926 tarihinde İstanbul Tayyare Cemiyeti şubesinde sınava tabi tutulmuştur.<sup>56</sup> EK-1'de ismi verilen 69 öğrenciden, ikisi hariç hepsinin yapılan sınavda başarılı olarak okula girmeye hak kazandığı tespit edilmiştir.<sup>57</sup>

Verilen tüm başvuru rakamlarına rağmen Mektebin 100 kişilik öğrenci kadrosunun doldurulamadığı anlaşılmaktadır. Orta öğrenimden yüksel tahsil görenler, yabancı dillerden birisine vakıf olanlar, şehit, harp malulleri ve asker çocuklarının tercih edileceği belirtilmiş olmasına rağmen, ortaokul eğitimini bitirmemiş öğrenciler arasında yapılacak sınav ile 10 öğrenci alınacağı duyurulmuştur. 20 Mart 1926 tarihinde yapılacak sınav için adayların T.Ta.C. İstanbul şubesine şahsen müracaat etmeleri ve 1904 yılı ve daha sonra doğanların askerlikle alakaları olmadığına dair belge getirmeleri de istenmiştir.<sup>58</sup> Yapılan sınavlar sonucunda Tayyare Makinist Mektebine girmeye hak kazanan ilk 100 öğrencinin isimleri gazeteler aracılığıyla duyurulmuştur. Tayyare Makinist Mektebine giren öğrencilerin; seksen biri İstanbullu, yedisi Edirneli, ikişer

---

<sup>51</sup> *Vakit*, 8 Teşrin-i Evvel 1341, s. 3.

<sup>52</sup> *Cumhuriyet*, 07 Eylül 1341, s. 1.

<sup>53</sup> *Tayyare Mecmuası*, 15 Teşrin-i Evvel 1341, Sayı 14, s. 17.

<sup>54</sup> *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1926, s. 2.

<sup>55</sup> *Milliyet*, 07 Mart 1926, s. 3.

<sup>56</sup> *Milliyet*, 06 Mart 1926, s. 6.

<sup>57</sup> *Cumhuriyet*, 23 Mart 1926, s. 4'de verilen okula kabul edilen öğrenci listesi ile karşılaştırılarak elde edilmiştir.

<sup>58</sup> *Hâkimiyet-i Milliye*, 18 Mart 1916, s. 4.

öğrenci Ankaralı ve Tokatlıdır. Amasya, Bayburt, Bursa, Eskişehir, Kayseri, İzmir, Çekmece ve Avcılar Köyünden birer öğrenci bulunmaktadır.<sup>59</sup>

### **Mektebe Giriş ve Eğitim Şartları**

1 Şubat 1926 tarihinde T.Ta.C.nin yayın organı olan Tayyare Mecmuasında ve dönemin gazetelerinde Tayyare Makinist Mektebinin giriş şartları yayımlanmıştır.<sup>60</sup> Mektebe girmek isteyen öğrencilere; ortaokul mezunu olmaları şart getirilmiş, öğrencilerin 17 yaşından küçük ve 25 yaşından büyük olmamaları şart koşulmuştur. Bu yaş sınırı; ordudan emekli ve ihtiyat zabıtları için 35 yaş olarak belirlenmiştir. Öğrencilerin; Türk tabiiyetinden olmaları, tam sağlıklı ve ahlaklı bulunmaları, hiçbir suçtan maznun ve mahkûm olmamaları da giriş şartlarına eklenmiştir.

Okula başvuru yapacakların; nüfus tezkeresi, iyi hal kâğıdı, okul vesikası, sağlık raporu ve Katib'i Adli (Noter)'den onaylı üç yıl görev yapacaklarına dair bir evrakın yanında, Mektep Müdüriyetine yazılmış bir dilekçe ile başvuru yapmaları istenmiştir.

İlanda; ortaokul tahsilinden fazla eğitim alanların, yabancı dillerden birisine vakıf olanların, şehit, harp malulü ve asker çocuklarına öncelik tanınacağı belirtilmiş ve okul kadrosundan fazla müracaat olması durumunda ortaokul müfredatı esas alınarak adaylara sınav yapılacağı da duyurulmuştur.

Yatılı olan mektepte; elbise, iâşe ve dâhili hizmet bakımından askeri liselerin tabi olduğu kanunların uygulanacağı ilan edilmiştir. Eğitimin yatılı ve parasız olması nedeniyle, okuldan makinist olarak mezun olanlara normal askerlik sürelerinin haricinde hava birliklerinde üç yıllık zorunlu hizmet getirilmiştir. Makinistlerin; yükümlü askerlik sürelerini de hava birliklerinde ifa edeceği duyurulmuştur. Bunun için öğrencilerin bu hükmü kabul ettiklerine dair noterden onaylı taahhütname getirmeleri istenmiştir. Bu senedi vermeyenlerin okulda aldıkları eğitime ait, Türkiye dâhilinde hiçbir yerde mesleklerini icra edemeyecekleri de hükme bağlanmıştır. Günümüzde askeri okullarda uygulandığı şekilde, mektep tahsilinin bitmesinden önce veya mezun olduktan sonra kendi istekleri ile meslekten ayrılanlar, okulun ibate, iâşe, elbise ve eğitim masraflarını ödemek zorunda bırakılmıştır. Buna karşılık okulun tüm masrafları T.Ta.C.ne aittir ve öğrencilerden hiçbir ödeme talep edilmeyeceği ilan edilmiştir. Devamsızlık, kabiliyetsizlik ve ahlaksızlığı nedeniyle Mektepten ilişkisi kesilenlerin, askerlik hizmetleri konusunda askeri okul öğrencilerinde olduğu gibi, yaşlarına göre muameleyle tabi tutulacağı bildirilmiştir.

<sup>59</sup> *Cumhuriyet*, 23 Mart 1926, s. 4.

<sup>60</sup> *Cumhuriyet*, 01 Şubat 1926, s. 2; *Vakit*, 1 Şubat 1926, s. 4.



Mektepten mezun olanların, uygun bir maaşla derhal hava kuvvetleri kadrolarına atanacaklar, terfi ve özlük hakları ise hava kuvvetleri mensuplarının tabi oldukları kanunlara göre yapılacağı açıklanmıştır.

Mektepte eğitim süresi bir yıldır.<sup>61</sup> Makinist Mektebinin mesaisinden amaç; ameli ve nazari olarak tayyareleri motorları uçuşa emniyetle hazırlamak ve her makineyi ihzar ve tamir etmek olarak açıklanmıştır. Mektebin muayyen programına göre yetişip diploma alanlar her alanda ihtisas sahibi olacağı iddia edilmiştir.

Mektepte eğitim süresinde giyilecek kıyafetler de belirlenmiştir. Ceket; eski Türk mintanı şeklinde önü ortasına kadar yarı ve gizli düğmeli olacak, çapraşık iliklenebilecek bir tarzda yakası bulunacaktır. Kolların uçları büzmeli ve düğmeli olacağı gibi ceket yalnız göğsü üzerinde iki ufak cebi ihtiva edecek yan cepleri bulunacaktır. Kendi renginden bir kösele kemer takılacaktır. Pantolon; zırhsız, düz ve uzun fotinle giyilebilir bir şekilde olacaktır. Kasket; elbise renginde ön tarafından ortasına madeni bir tayyare pervanesi takılacaktır. İş elbisesi: mavi dimiden<sup>62</sup> kombinezon tarzında, tulum olacaktır. İş kasketi; viziyersiz<sup>63</sup> ve elbise renginde şayaktan olacaktır. Fotin; Sarı ve bağlıdır.<sup>64</sup>

Tayyare Makinist Mektebinin giriş ve eğitim şartları incelendiğinde, her ne kadar sivil statüde bir okul olmasına rağmen tamamen askeri usul ve disipline sahip olduğu görülmektedir. Talebelerin okul içinde askeri kanun ve kurallara uymaları gerekmektedir. Bu askeri özellikler okulun talimatnamesinde de yer almıştır.

### **Tayyare Makinist Mektebinin Açılışı**

Tayyare Makinist Mektebi 23 Nisan 1926 günü gerçekleştirilen tören ile açılmıştır. Daha önceki yayınlar bu tarihin özel olarak seçilmiş bir tarih olduğu düşüncesinin doğmasına neden olmakta ve mektebin açılışının özellikle 23 Nisan tarihine denk getirildiği düşüncesinin doğmasına neden olmuştur.

Yapılan gazete taramalarında; Mektebin ilk olarak 1925 yılı sonlarında açılmasının planlandığı tespit edilmiştir. T.Ta.C. Fen Kısım Amiri eski pilot Şakir Hazım Bey, 7 Eylül 1925 tarihinde Yeşilköy'deki eski Deniz Tayyare

---

<sup>61</sup> Eğitim süresinin bir yıl olması Fransız Henriot okulunda uygulanan eğitim sisteminin aynen alınmış olmasından kaynaklanmaktadır. Hv.K.K.lığında astsubayların eğitildiği Hava Teknik Okullar Komutanlığında astsubay eğitimi 2002 yılına kadar bir yıl olarak uygulanmıştır. Bu yıl kurulan Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu ile eğitim süresi iki yıla çıkartılmıştır. Emin Kurt, *Hava Harp Platformları Tarihi*, Milli Savunma Üniversitesi Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu Ders Kitabı, İstanbul, 2019, s. 80-82.

<sup>62</sup> *Dimi*: Sıkı dokunmuş, pamuklu bir kumaş.

<sup>63</sup> *Viziyer*: Önü siperli başlık.

<sup>64</sup> *Tayyare Mecmuası*, 1 Şubat 1926, Sayı 21, s. 23 ve 24.

Mektebi binalarını incelemesi sonrasında; Cumhuriyet gazetesine verdiği mülakatta mektebin bir ay içinde açılacağını beyan etmiştir.<sup>65</sup> 8 Ekim 1925 tarihli *Vakit* gazetesi ise tarih vermeden Mektebin yakında açılacağını duyurmuştur.<sup>66</sup> Mektebe olan ilgi sebebiyle; gazetelere mektebin açılış tarihi ile ilgili müracaatlar yapılmış olmalıdır ki takip eden günlerde mektep açılış tarihinin gazeteler aracılığı ile duyurulacağına dair haberler dönem gazetelerinde yer almaya devam etmiştir.<sup>67</sup> Şüphesiz ki ilk beyanatlar gerçekçi olmaktan uzak olmasına rağmen T.Ta.C.nin büyük maddi ve manevi destek gördüğü Türk halkına çalışmaları hakkında hesap verme ve tansiyonu düşürme amacıyla verilmiştir. Öğrenci kabul şartlarının 1926 Şubat ayı içinde gazeteler<sup>68</sup> ve *Tayyare Mecmuası*<sup>69</sup> ile duyurulması ve öğrenci seçim aşamalarının başlaması ile mektebin 1926 yılı Mart ayı içerisinde açılmasının planlandığı anlaşılmıştır. Cumhuriyet gazetesi, 11 Şubat tarihli nüshasında; mektebin mart ayı içinde açılacağını belirtirken<sup>70</sup>, 26 Şubat baskısında ise tam tarih vererek, yapılan tamiratın bitmesi halinde, mektebin 15 Mart'ta eğitime başlayabileceğini duyurmuştur.<sup>71</sup> Aynı tarihli *Vakit* gazetesi ise mektepte yapılacak tamiratın Mart ayı sonuna kadar tamamlanabileceği ve bu tarihte eğitime başlanabileceği belirtilmiştir.<sup>72</sup> *Milliyet* gazetesi 28 Şubat tarihli nüshasında mektebin iki-üç güne kadar çalışının yapılabileceğini yazarken<sup>73</sup>, 4 Mart tarihli *Vakit* gazetesi; *Kütahya Mebusu ve Tayyare Cemiyeti Azası Rıza Bey'in İstanbul'a gelerek Mektepte inlemeler yaptığı okuyucularına duyurduktan sonra açılışın 15 güne kadar yapılabileceğini müjdelemiştir.<sup>74</sup> 6 Mart 1926 tarihinde İstanbul'dan mektebe kabul edilenlerin isimlerinin yayınlanması, Mektebin açılışının yakın zamanda yapılacağı algısını yaratmıştır.<sup>75</sup>*

Mart ayı başında mektepte yapılması gereken tadilat ve ilavelerin yetişmemesi üzerine; açılışın Nisan ayına ertelendiği gazete haberlerinden anlaşılmıştır.<sup>76</sup> 15 Mart tarihinde gazetelere beyanatta T.Ta.C. Başkanı Fuat Bey,

---

<sup>65</sup> *Cumhuriyet*, 07 Eylül 1341, s. 1.

<sup>66</sup> *Vakit*, 8 Teşrin-i Evvel 1341, s. 3.

<sup>67</sup> *Cumhuriyet*, 12 Teşrin-i Evvel 1341, s. 2.

<sup>68</sup> Öğrenci kabul şartları için bkz.: *Cumhuriyet*, 01 Şubat 1926, s. 2; *Vakit*, 01 Şubat, 1926, s. 4

<sup>69</sup> *Tayyare Mecmuası*, 1 Şubat 1926, Sayı 26, s. 23 ve 24.

<sup>70</sup> *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1926, s. 2.

<sup>71</sup> *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1926, s. 5.

<sup>72</sup> *Vakit*, 16 Şubat 1926, s. 3.

<sup>73</sup> *Milliyet*, 02 Şubat 1926, s. 3.

<sup>74</sup> *Vakit*, 04 Mart 1926, s. 6.

<sup>75</sup> *Milliyet*, 06 Mart 1926, s. 6.

<sup>76</sup> *Milliyet*, 07 Mart 1926, s. 3.

mektebin tüm hazırlıklarının tamamlanarak açılışın 20 gün içinde yapılacağını belirtmiştir.<sup>77</sup> Fransa'dan gelecek öğretmenlerin 20 Mart 1926 tarihinde İstanbul'a ulaşmalarından sonra okulun açılışının, 1 Nisan tarihinde yapılacağı haberi dönem gazetelerinde yer almıştır.<sup>78</sup> Bu planlamaya rağmen takip eden günlerde açılışın 10 Nisan 1926 Cuma günü yapılacağı açıklanmıştır.<sup>79</sup> Dönem gazetelerinde yer alan haberlerden açılışın, Avrupa'dan sipariş edilen malzemelerin gelişinin gecikecek olması nedeniyle ertelendiği bilgisi elde edilmiştir.<sup>80</sup> Planlanan açılış tarihi yaklaştıkça gazetelerin konu hakkında yayınlarında da artış göze çarpmıştır. T.Ta.C. İkinci Başkanı Burhanettin Sami Bey, Nisan ayı başında mektep binalarında yapılan tadilatları inceledikten sonra açılış törenin ertelendiği duyurmuştur.<sup>81</sup> Takip eden günde ise Tayyare Makinist Mektebinin, Ramazan Bayramının dördüncü gününe denk gelen 16 Nisan Cuma günü açılacağı haberi yayımlanmıştır.<sup>82</sup> Tüm çalışmalar ve Mektebin bir an önce açılması için gösterilen aceleye karşılık bu sefer de elektrik sisteminin hazırlanmasında yaşanan gecikme nedeniyle mektebin açılış tarihi son kez olarak 23 Nisan 1926 Cuma gününe ertelenmiştir.<sup>83</sup> 22 Nisan 1926 tarihinde gazetelerde Tayyare Makinist Mektebinin ertesi gün açılacağı duyurulurken, törene katılacakların isimleri de zikredilmiştir.<sup>84</sup>

Tüm bu gelişmeler; Türk hava gücünün acil makinist ihtiyacının farkında olan T.Ta.C.'nin mektebi bir an önce açmak için büyük bir gayret sarf ettiğini, kendisinden veya hariçten kaynaklanan gecikmeler nedeni ile açılışın birkaç kez ertelenmek zorunda kaldığını ve en sonunda 23 Nisan tarihinde açılışın gerçekleştirilebildiğini ortaya koymuştur. Dolayısıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılış yıldönümü olan 23 Nisan tarihi özellikle seçilmiş bir tarih değildir.

Tayyare Makinist Mektebinin resmi açılış töreni 23 Nisan 1926 Cuma günü saat 12.00'de başlamıştır. Törene İstanbul Valisi Süleyman Sami (Kepenek), Şehremini Muhiddin, Cumhuriyet Halk Fırkası 13. Mıntıka Müfettişi Refik İsmail, Polis Müdürü Ekrem, Merkez Kumandanı Şakir, İstanbul Bahriye Kumandanı Celal, Jandarma Müfettişi Nazmi, Tayyare Cemiyeti İstanbul

---

<sup>77</sup> *Hâkimiyet-i Millîye*, 15 Mart 1926, s. 3.

<sup>78</sup> *Milliyet*, 20 Mart 1926, s. 2.

<sup>79</sup> *Cumhuriyet*, 24 Mart 1926, s. 3.

<sup>80</sup> *Milliyet*, 02 Nisan 1926, s. 1.

<sup>81</sup> *Akşam*, 08 Nisan 1926, s. 2.

<sup>82</sup> *Milliyet*, 09 Nisan 1926, s. 3.

<sup>83</sup> *Milliyet*, 18 Nisan 1926, s. 2.

<sup>84</sup> *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1926, s. 4.

şubesinde Sadi, Ziyaeddin, Hafız Ali Rıza Beyler, Topçu Müfettişi Emin Paşa ile bazı erkân ve Hava Kuvvetleri mensupları katılmıştır.

Açılış törenine tam saat 12.00'de havalanan uçağın yaptığı gösteri uçuşu ile başlanmıştır. Peşinden T.Ta.C. Üyesinden Ziyaeddin Bey bir konuşma yapmış ve bunu öğrenciler adına Burhanettin Bey tarafından yapılan konuşma izlemiştir. Bundan sonra Mektep Müdürü Salim (İlkuçan) Bey tarafından verilen gümüş makas ile Vali Süleyman Sami Bey kurdeleyi keserek okulun açılışını gerçekleştirmiştir. Mektebin dersaneleri, idari bölümleri, yatakhane ve yemekhane gezildikten sonra davetlilere hazırlanan büfede çay ve pasta ikram edilmiş ve sonra topluca uçuş sahasına gidilmiştir. Franko-Romen tayyare şirketinin meydanda bulunan iki tayyaresinden birisine Vali Süleyman Sami Bey, gazete muhabiri Ali Rıza Bey binmiş ve Bakırköy, Yedikule üzerinde on dakikalık bir uçuş yapılmıştır. Müteakiben aynı tayyareye; Müftü Mehmet Fethi Efendiyle Nakibe Hanım ve diğer birkaç zat daha binmiştir. Tayyareye ilk defa bindiği anlaşılan Müftü Efendi uçuştan sonra beti benzi atmış bir halde aşağı inmiş ve anlaşılan tayyarede oldukça korku çekmiştir. Bu sırada Franko-Romen Şirketi mümessillerinden olan bir şahsın, merasimde hazır bulunan gazetecilerce hoş görülemeyen bazı manasız sözler sarf etmesi küçük bir hadisenin zuhuruna sebebiyet vermiştir. Yabancı şirket mümessilinin sözü evvela Ahmet İhsan Beyin itirazına uğramış, müteakiben de diğer gazeteciler tarafından heyecanla ret edilmiştir.<sup>85</sup> Tayyare Makinist Mektebinin müdürlüğüne Pilot Albay Salim (İlkuçan) Bey getirilmiştir.<sup>86</sup>

### **Tayyare Makinist Mektebi Talimatnamesi ve Okul Disiplini**

Mektebe başlayan 100 öğrenciden ikisi ertesi gün okuldan atılmıştır. Tayyare Makinist Mektebi öğrencilerinden Bitlisli Ali Kemal ve bir arkadaşı, Yeşilköy tren istasyonunda iki tren hattını birbirinden ayıran tel örgü üzerinden atlayarak geçmeye çalıştıkları sırada istasyon biletçisi Hasan Efendi tarafından ikaz edilmiştir. Bunun üzerine bekçi Hasan Efendinin üstüne atlayan talebe Akli Kemal, bekçinin elinden bilet zımbalamaya mahsus makineyi alarak başına vurması sonucu bekçi ağır surette yaralanmıştır. Olay polise intikal etmiş, her iki öğrenci polis tarafından Tayyare Makinist Mektebine götürülmüştür. Okul

<sup>85</sup> *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1926, s. 1 ve 3.

<sup>86</sup> *Salim İlkuçan*: 1879 Erzurum. 1901'de Topçu Subayı olarak mezun olmuş ve 1912'de havacılığa geçmiştir. Fransa'da R.E.P. okulunda pilot eğitimi almıştır. 9.5.1914'de İstanbul-Kahire Hava Seyahatini Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey ile birlikte tamamlamıştır. Birinci Dünya Savaşı başında Ruslara esir düşmüştür. Altı yıl esir kaldıktan sonra 1921'de kurtulmuş ve Milli Mücadeleye katılmıştır. 22 Mart 1922'de Adana'da kurulan Uçuş Okulu Müdürlüğüne atanmıştır. 1923'de Seydiköy Tayyare Mektebi Müdürlüğü ve 1926'de Tayyare Makinist Mektebi müdürlüğüne atanmıştır. 1935'de Eskişehir Hava Okullar Komutanlığı görevine atanmıştır. 20.7.1937'de emekli olmuş ve 4.12.1937'de vefat etmiştir. Fırtına, *age.*, s. 21.

yönetimi tarafından derhal tard edilen iki öğrenci tekrar polise teslim edilmiştir.<sup>87</sup> Bu olay okulun uyguladığı disiplin konusundaki kararlılığını göstermektedir.

Tayyare Makinist Mektebinin nizamnamesi; Kavaid-i Umumiye, Dâhilde, Hariçte, Dershanede, Yemekhanede, Koğuşta, Hastalık ve Hastanede bölümlerini içermekte olup, 68 maddeden oluşmaktadır.<sup>88</sup>

Nizamname incelendiğinde ilginç maddelere rastlanmıştır. “Genel Kurallar” başlığı altında daha ilk maddede; “*Bina’en-aleyh mektep, mesleki terbiyesinden başka ictimai ve ahlaki terbiye itibariyle de bir zabitte bulunması lazım gelen ensaf ile müteballi kılınmaya hadim olacaktır*” hükmü yer almaktadır.

Bu hüküm, ikinci maddede yer alan; “*Terbiyeten ahlakiye ve medeniye, terbiye-i meslekiyenin fevkinde tutulmalıdır. Şeref, haysiyet, amirlere karşı şuurlu bir itaat, irade ve azim gibi havass mevcut olmadıkça sırf makinistliğe ait malumat ile mesleğe nafi bir uzuv yetiştirilmiş olamaz*” hükmü ile desteklenmiştir.

Takep eden üçüncü madde de; “*Âdâb-ı muaşeret kavaidi samimi kardeşlik hisleri, müşterek meslek yoluna dâhil olan talebe için kendilerini hedefe ulaştıracak en mükemmel bir ışıktır. Talebe mektepte bulunacağı kısa müddet zarfında bu ışığın korundan istifadeyi gözden kaçırmamalıdır*” şartlarına yer verilmiştir.<sup>89</sup>

Bu ilk üç madde incelendiğinde; dönemin genel ahlak anlayışına uygun olarak; şahsi disiplin ve ahlaka her şeyden, hatta mesleki bilgiden bile önem ve değer verildiği görülmektedir. Öğrenciler için birinci şartın ahlaklı, doğruyu söyleyen bireyler olmasıdır. Topluma uyum ve beraber yaşama becerisi başarının anahtarı olarak gösterilmiştir. Öğrenciler mektepten mezun oldukları zaman sivil memur statüsünde olmalarına rağmen hareket ve tavırlarında subay benzeri davranışlar sergilemeleri istenmektedir. Bu konu o dönemin toplumundaki subay algısını yansıtmaları açısından önem arz etmektedir.

“Arkadaşlarına karşı hakaretimiz kelimat ve tabirat istimali, elfâz-ı müstehcene ve galize sarfı noksan terbiyeye delalet eder. Talebeden her birinin vakar ve hissiyatı umumun hissiyatına müteallik bir mesele-i namus ve şereftir ki herkes onu kesr ile değil bi’l-akıs muhafaza ile mükelleftir.” hükmü; “Talebenin mektep haricinde olan etvâr ve harekâtı daha iyi terbiye görmüş ve haiz-i şeref ve vakar bir talebeye yakışacak vechle olmalıdır.”

hükmüyle desteklenerek ahlak ve uyum hususlarına tekrar vurgu yapıldığı görülmektedir. Bir başka hükümde yer alan; “[v]azîfede kusur eden talebe, arkadaşları tarafından vuku’u bulacak hayr-u hvabane ihtarâtı hüsn-i telakki ve kabul etmelidir.” yükümlülüğü günümüzde askeri birlik ve okullarda uygulanan “Yatay

<sup>87</sup> *Milliyet*, 25 Nisan 1926, s. 3.

<sup>88</sup> *Tayyare Mecmuası* (1926) 15 Mart, Sayı 24, s. 22-24.

<sup>89</sup> Aynı yer

Sorumluluk” ilkesine atıf yapılmaktadır. Bu ilkeye göre her asker sadece üstlerinden değil rütbedaşlarından gelen uyarı ve düzeltmelere de uymak zorundadır.

Diğer maddeler incelendiğinde; öğretmenin derse girerken sınıf başkanı tarafından “Dikkat” komutu verilerek öğrenciler tarafından ayakta ve esas duruşta karşılanması dâhil, mektebin bir sivil okul statüsünde olmasında karşılık tüm kuralları askeri disiplin ve düzen getiren kurallar olduğu görülmektedir. Bu durum mektepten mezun olanların Hava Kuvvetleri birliklerinde çalışacak olmalarından dolayı askeri disipline öğrencilik hayatlarından itibaren alıştırmak olmalıdır.

### **Tayyare Makinist Mektebi Dersleri**

Mektepte; hesap, cebir, hendese, müsellesat, hikmet, makine, elektrik, motor nazariyatı ve tayyare nazariyatı dersleri veriliyordu. Mektepte her gün üç saat nazari ve üç saat de ameli ders görüyordu. Dersler dönemlere ayrılmıştır;

24 Nisan – 25 Mayıs	: Hesap,
26 Mayıs – 9 Haziran	: Cebir, <sup>90</sup>
10 – 25 Haziran	: Hendese (Geometri),
26 Haziran – 6 Temmuz	: Müsellesat (Trigonometri),
7 – 31 Temmuz	: Hikmet (Felsefe),
1 Ağustos – 30 Eylül	: Makine,
1 Ekim – 4 Kasım	: Elektrik,
4 Kasım – 18 Aralık	: Motor Nazariyatı (Motor Teorisi)
18 Aralık – 2 Mart	: Tayyare Nazariyatı (Uçak ve uçuş teorisi),
2 Mart – 14 Nisan	: Tayyareciliğe ait külliyat-ı fünün (Havacılığa ait yazılmış eserler).

Öğrenciler bu ders devreleri esnasında iki gruba ayrılarak bir kısmı nazari eğitim ile meşgul olurken diğer kısmı fabrikada tamirat vesaire ameliyatı öğrenmektedir.

Tayyare Mektebinin öğretmenleri arasında yabancı uzman bulunmaktadır. Fransız uzmanlar Fransa'nın meşhur Henriot Tayyare Makinist Mektebi öğretmenlerindedir. Bartoy, Yerton, Vinshart, Kutanten ve Vensan isimindeki bu uzmanlar nazariyat, fen, motor, tesviye ve tayyare nazariyatı derslerini vermektedir. Öğrencilerin uygulama eğitimlerinin hakkıyla yerine getirilebilmesi için Mektebe üç de uçak tahsis edilmiştir. Öğrenciler bu uçaklar üzerinde uçakların muhtelif aksamını söküp takarak uygulamalı eğitim görmüşlerdi.

<sup>90</sup> *Cebir*: Rakamlardan ayrı olarak semboller de kullanılmak ve denklemler kurmak yoluyla aritmetik işlemlerini genelleştirmiş matematik koludur.

Bundan başka öğrenciye uçağın nasıl tahrik olduğu, nasıl gaz verilip kesildiği de öğretilmiştir.

Mektep hakkında bilgi veren muhabir, öğrencileri; “[g]eç, dinç, akıllı ve fikri kuvvetli tam ve sağlam” kelimeleriyle tanımlamış ve “İstanbul’un kıyıtı bir köşesinde sessiz ve sedasız çalışan ve yetişen bir takım gençler vardır ki bunlar yarına, yarının Türk Hava Kuvvetlerine faal ve mütefennin birer uzvu olacaklardır.” sözleriyle okul çalışmalarını övmüştür.<sup>91</sup>

İlk eğitim döneminin bitiminde, 10 öğrenci ilave tahsil için Avrupa’ya Henriot Tayyare Makinist Mektebine gönderilmiştir. Hâlihazırda Avrupa’ya gönderilen öğrencilerin isimlerini tespit etmek mümkün olmamıştır. Haziran 1927’de ilk tedarik devresini ikmal eden Makinist Mektebinden 83 öğrenci diploma almıştır. Bu öğrencilerden en kabiliyetlileri ustabaşı olmak üzere Fransa Fabrikalarına gönderilmiş<sup>92</sup>, bir kısmı da mektepte alıkonulmuş ve mütebakisi Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrine verilmiştir. Ağustos 1927 tarihinde ikinci dönem eğitimine başlayan mektebe yine 100 öğrenci alınmıştır.<sup>93</sup>

Tayyare Makinist Mektebi; üçüncü dönem eğitimine 1928 yılı Haziran ayı başlarında Okul Müdürü Albay Salim (İlkuçan) Beyin<sup>94</sup> yaptığı konuşma ile başlanmıştır.

İlk iki eğitim dönemi zarfında mezun olan öğrenci sayısında iki farklı açıklama bulunmaktadır. İlk açıklamada<sup>95</sup> öğrenci mezun edildiği bilgisi verilmektedir.<sup>95</sup>

“Türk tayyareciliği için birinci derecede haiz-i ehemmiyet olan anasırı yetiştirmek hususundaki kararın tatbikatı neticesi olarak asrı bir müessese olan Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi’nden bu sene doksanı mütecaviz talebe diploma almış bulunacaktır. Geçen sene yetişen gençlerle birlikte adedi 193’e balığ olan bu kıymetli anasır bu gün Türk hava işlerinde mühim birer vazife almış bulunuyorlar.”

İlk eğitim döneminde 83 öğrenci mezun edildiği bilindiğine göre ikinci dönemde 110 öğrencinin mezun edilmiş olması gerekir. Okulun öğrenci kapasitesi 100 kişi olduğu ve ilk seneki gibi başarısız öğrenciler olabileceği değerlendirildiğinde bu sayının gerçekçi olmadığı ortaya çıkmaktadır.

Diğer açıklamada ise şu bilgi verilmektedir:<sup>96</sup>

<sup>91</sup> *Milliyet*, 21 Ağustos 1926, s. 1 ve 4.

<sup>92</sup> *Cumhuriyet*, 22 Mart 1926, s. 4; *Akşam*, 22 Mart 1926, s. 3; *Cumhuriyet*, 22 Mart 1926, s. 4.

<sup>93</sup> *Türk Hava Mecmuası*, 15-30 Teşrin-i Sani 1927, Sayı 36-37, s. 347.

<sup>94</sup> *Türk Hava Mecmuası*, 30 Haziran 1928, Sayı 51, s. 675.

<sup>95</sup> *Türk Hava Mecmuası*, 30 Ağustos 1928, Sayı 55, Fevkalade Nüsha, s. 782.

<sup>96</sup> *Türk Hava Mecmuası*, 30 Teşrin-i Sani 1928, Sayı 61, s. 610.

“Tayyare Makinist Mektebimiz, iki sene zarfında 178 makinist yetiştirmiş ve bu talebeden onu Makinist Ustabaşısı tahsili görmek için Fransa’ya Hanriyo müessesesine gönderilmiş, altısı muallim muavini olarak mektepte alıkonulmuş, mütebakisi de mektep talimnamesine tevkiyen askeri hava kıtaatına tevzii edilmiştir.”

İlk sene 83 öğrenci mezun olduğuna göre; ikinci sene 93 öğrenci mezun olmuş olmalıdır. Bu sayının gerçeğe daha yakın olduğu değerlendirilmiştir. Diğer bir çalışmada ise iki sene zarfından 172 mezun verildiği bilgisi bulunmaktadır.<sup>97</sup>

Mektebin öğrenci yetiştirmedeki sayısal başarısına karşılık, uygulama da aynı başarının elde edilmediği görülmektedir. 1929 yılı gazetelerinde yer alan bir haberler durumun vahametini ortaya koymuştur. Haberlere göre; Tayyare Makinist Mektebinin ilk tedrisat yılı mezunlarından 35 kişi, verdikleri taahhünameye rağmen Hava Kuvvetlerinde görev almamışlardır. Bunların bir kısmı mektep mezuniyetinden sonra birliklerine hiç katılmazken bir kısmı da iki üç ay görev yaptıktan sonra birliklerinden izinsiz olarak ayrılmışlar ve bir daha görevlerine dönmemişlerdir. T.Ta.C. eğitim, ibate ve iâşe bedeli olarak kişi başına 1.140 lira tazminat talep etmiş ve ödenmemesi durumunda kendilerinden veya kefillerinden icra yolu ile tazmin edileceğini duyurmuştur.<sup>98</sup> İlk eğitim yılında mektebin 83 öğrenci mezun ettiği dikkate alındığında 35 kayıp; %42 gibi büyük bir orana karşılık gelmektedir.<sup>99</sup> Bu kayıplar görevin ve görev şartlarının zorluğundan kaynaklanabileceği gibi maaşlardan ve emir komuta altında çalışmak zorunda kalınmış olmasından duyulan rahatsızlıktan kaynaklanıyor olabilir.

### **Tayyare Makinist Mektebinin Günümüze Yansıması**

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetinin gösterdiği lüzum üzerine Mektep, 15 Eylül 1928 tarihinden itibaren masrafı T.Ta.C.ne ait olmak üzere Müdafaa-i Milliye Vekaleti emrine devir edilmiştir.<sup>100</sup> Mektebin askeri okul statüsüne alınmasından sonra ismi “*Hava Gedikli Küçük Zabıt Makinist Mektebi*”<sup>101</sup> olarak değiştirilirken mezunları okul bitiminde astsubay olarak nâspedilmiştir.<sup>102</sup> 1931

<sup>97</sup> Dikduran, *age.*, s. 129.

<sup>98</sup> *Vakit*, 26 Haziran 1929, s. 2. Son Saat 35 kişiye dava açılacağı bilgisini vermektedir. *Son Saat*, 27 Haziran 1929, s. 2. İkdâm sayıyı 15 olarak açıklamış ve tazminatın 1.100 kûsur lira olduğu bilgisini vermiştir. *İkdâm*, 27 Haziran 1929, s. 2.

<sup>99</sup> %42 oranında bir kayıp, dönemin eğitim ve iş gücü şartları dikkate alındığında büyük bir kayıptır. Özellikle söz konusu dönemde eğitilmiş iş gücü olarak değerlendirilecek bu kayıp yeri zor doldurulabilir bir kayıp durumundadır. Eğitimin başarı oranı olarak değerlendirildiğinde ise büyük bir emek ve mali kayıp anlamına da gelmektedir.

<sup>100</sup> *Türk Hava Mecmuası*, 30 Teşrin-i Sani 1928, Sayı 61, s. 611; Gülten, *age.*, s. 44.

<sup>101</sup> *Cumhuriyet*, 12 Temmuz 1926, s. 5.

<sup>102</sup> Kaymaklı, *age.*, Cilt II, s. 175.



yılında Türk Hava Kuvvetleri'nde sürdürülen teknik hizmetlerin verimliliğini arttırmak amacıyla makinist subay yetiştirilmesine karar verilerek Yeşilköy Hava Makinist Okulu'nda ilk makinist subay kursu açılmıştır.<sup>103</sup>

Bu değişiklik ile birlikte Tayyare Makinist Mektebi mezunlarına pilot olma imkânı da sağlanmıştır.<sup>104</sup> Bu uygulamaya 1934 yılında son verilmiş olmalıdır. 1931 yılına ait okula giriş şartlarının duyurulduğu ilanda “*askerî pilot olmak ve askeri tayyareciliğin diğer ihtisas işlerinde kullanabilmek için evvela hava makinist mektebini muvaffakiyetle ikmal etmek şarttır*” ifadesi bulunurken;<sup>105</sup> 1934 yılında mektebe giriş şartlarının yayınlandığı duyuruda pilot olmak isteyenlerin Eskişehir Hava Mektebi Kumandanlığına müracaat etmeleri gerektiği duyurulmuştur.<sup>106</sup>

Mektebin Astsubay Okulu statüsüne getirilmesinden sonra da mezunlarından bir kısmının Avrupa'ya eğitime gönderilmesine devam edildiği anlaşılmaktadır. 1930 yılı mezunlarından altı astsubayın Fransa'ya gönderildiği tespit edilmiştir.<sup>107</sup>

Mektebin statüsünde yapılan değişiklik sonrası eğitim süresi iki yıla çıkarılırken, eğitim karşılığı zorunlu hizmet süresi de 12 yıla çıkartılmıştır.<sup>108</sup> Hizmetlerinin sekizinci yılında Baş Gedikli rütbesine yükselmekte ve 12. hizmet yılının sonunda kendi istekleri ile terhis olabilmektedir. Hizmetin 12. yılında maaşları 100 liradır. Çalışmaya devam etmek isteyenler 20. Senenin sonunda 120 lira maaş alırken, subaylar gibi aldıkları maaş üzerinden emeklilik maaşına hak kazanmakta ve 500 ila 700 lira arasında ikramiye almaktadırlar. Uçucu gediklilere her uçuş saati içinde 3 lira uçuş tazminatı verilmektedir. Maluliyet durumunda ise 1500lira ikramiye ve Mülazım rütbesinden emeklilikleri yapılmaktadır.1934 yılından itibaren ihtisaslaşmaya gidilerek makinistler; tayyare, telsiz ve elektrik branşlarında yetiştirilmeye başlanmıştır.<sup>109</sup>

Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi, 1935 yılının Eylül ayında Eskişehir'e taşındı.<sup>110</sup> 1941 yılında Diyarbakır'a intikal eden Hava Makinist Okulu, 9 Kasım 1945 tarihinde Eskişehir'e geri döndü.<sup>111</sup> Yıllar içinde birçok

<sup>103</sup> Gülten, *age.*, s. 46.

<sup>104</sup> Dikduran, *age.*, s. 130.

<sup>105</sup> *Milliyet*, 03 Temmuz 1931, s. 7.

<sup>106</sup> *Milliyet*, 13 Temmuz 1934, s. 7.

<sup>107</sup> *Milliyet*, 04 Ekim 1930, s. 3. Gazete altı astsubayın gönderileceğini belirtmesine rağmen, gönderileceklerin isimlerini açıklarken yedi isme yer vermiştir.

<sup>108</sup> *Akşam*, 28 Temmuz 1929, s. 6.

<sup>109</sup> *Milliyet*, 11 Temmuz 1934, s. 7.

<sup>110</sup> Kaymaklı, *age.*, Cilt II, s. 221.

<sup>111</sup> Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Taribinde Türkler*, Cilt III, Hv.K.K.lığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006, s. 131, 331.

teknik ve idari okulun eklenmesi ile İzmir’de konuşlu Hava Teknik Okullar Komutanlığı adını alan teşkilat, günümüze Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu adıyla eğitim faaliyetlerine devam etmektedir.

### **Sonuç**

Genç Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren bir beka kaygısı içine girmiştir. Bu kaygının giderilmesi için silahlı kuvvetlere önem verilmiş ve güçlendirilmesine çalışılmıştır. Türk hava gücünün nitelik ve nicelik olarak arttırılma çalışmaları da bu döneme denk gelmektedir. Özellikle 1925 Şeyh Sait isyanının yeni rejimde yarattığı tedirginlik silahlı kuvvetleri ve hava gücünü arttırma gayesinde hızlandırıcı bir merhale olmuştur.

Bir hava gücü yine de daha çok sayıda ve daha modern uçakların alınmasıyla arttırılmaz. Uçakların modernizasyonu ve sayısının arttırılması bir çözüm olmasına karşılık, kullanıcı ve bakımcı personelin eğitimleri de yaratılan gücün idame ettirilmesinde önem kazanmaktadır.

Türk hava gücü kuruluşundan itibaren elde ettiği uçaklarının idame ettirilmesinde büyük sorunlarla karşılaşmıştır. Bu sorunların çözümü olarak nitelikli makinistlerin yetiştirilmesine ihtiyaç duyulmuştur. T.Ta.C.nin kurulması ve Türk halkından aldığı maddi ve manevi destek ile makinist okulunun kurulabilmesi için gerekli kaynak elde edilmiştir.

1926 yılında açılan Tayyare Makinist Mektebi, Henriot firması ile yapılan iki yıl süreli anlaşmanın bitiminden sonra bir askeri okul niteliğini alarak Hava Gedikli Küçük Zabıt Makinist Mektebi ismiyle makinist yetiştirmeye devam etmiştir. Okulun askeri niteliğe dönüştürülmesine neden olan ihtiyaçları bu gün için tespit etmek mümkün olmamıştır. Ancak ilk mezunlarda yaşanan büyük sayıdaki görevden ayrılmalar dikkate alındığı zaman bu konunun bile mektebe askeri statü kazandırılması için yeterli olduğu düşünülmektedir.

1926 yılında Türk halkının sağladığı maddi imkânlarla kurulan Tayyare Makinist Mektebi, Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu birçok teknik okulunda ilave edilmesiyle giderek büyümüş, ilk önce Hava Teknik Okullar Komutanlığı adını almıştır. Günümüzde Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu ismiyle eğitim ve öğretim faaliyetlerine devam eden okul, Türk Hava Kuvvetlerinin bütün teknik ve idari astsubay kaynağı olarak eğitim vermeye devam etmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında konulan bir temel taşı günümüzde devasa bir eğitim kurumuna dönüşmüştür.

### **Kaynaklar**

#### **Arşiv Kaynakları**

*Bundesarchiv-Militärarchiv (Alman Askeri Arşivi), Freiburg, Federal Almanya Cumhuriyeti*

MSG2/10876

Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi (Tasnifsiz)

### Resmî Yayınlar

*Düstür*, Üçüncü Tertip, c.V, Ağustos 1339-19 Teşrin-i Evvel 1340, Necmi İstikbal Matbaası, İstanbul, 1931.

(1341) *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, İktisad Matbaası, Ankara.

(1926) *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, Hâkimiyet-i Milliyet Matbaası, Ankara.

### Kitaplar, Makaleler ve Tezler

(1931) *Deniz Mektepleri Tarihçesi* Büyük Erkanıharbiye IX. Deniz Şubesi.

(2006) *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, Der. Turgut GÜNER Cumhuriyet Kitapları, İstanbul.

(2009) *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*, Haz. H.İbrahim FIRTINA, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara.

AKYOL Refik Ali (1966) Türkiye'de İlk Tayyare Makinist Mektebinin Açılışı, *Hava Dergisi*, Yıl 44, Sayı 223, s. 13-14 (Eylül).

----- (2010) *Bir Tayyarecinin Hatıratı*, Nadir Kitaplar, Ankara.

AVCI Aleattin (1963) *Türkiye'de Askeri Yüksek Okullar Tarihçesi (Cumhuriyet Devrine Kadar)*, Gnkur. Basımevi, Ankara.

DİKDURAN Salim (2019) *Türk Hava Kuvvetlerinde Astsubaylar*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

DOKUR Aydın (1969) 3 Mart'ta Çanakkale'de Havadan Yapılan Bir Keşif, 1. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası, *Hayat Tarib Mecmuası*, Sayı 12, s. 64-67 (Ocak).

FIRTINA H. İbrahim (2018) *Türk Hava Kurumu Tayyare Madalyaları 1925-2018*, Kırmızıkeci Yayinevi, İstanbul.

GÜLCÜ Nursel; (2018) 19. Yüzyılda Askeri Okullar ve Askeri Eğitim Sistemi, *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 3, s. 104-113.

GÜLTEN Zeynep (2010) *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.

HÜRKUŞ Vecihi (2000) *Bir Tayyarecinin Anıları, Yaşantı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

KARABEKİR Kazım (2009) *Günlükler*, Cilt II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

KAYMAKLI Hulusi (2005) *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt II ve Cilt III, Hv.K.K.lığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.

- KORKMAZ Mehmet (t.b.) Osmanlı Askerî Eğitiminde Modernleşme Çabaları: Kasımpaşa Bahriye Askerî Rüştîye Mektebi, *Tarih Dergisi*, Sayı 72, s. 115-137.
- KURT Emin (2010) *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.
- (2013) Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Ayrıntı Basımevi, Ankara, s. 302-317.
- (2019) *Hava Harp Platformları Tarihi*, Milli Savunma Üniversitesi Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu Ders Kitabı, İstanbul.
- KURTER Ajun (2009) *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Cilt I ve Cilt II, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara.
- OKAR Avni (2010) *Türkiye'de Tayyarecilik, 1910-1924, Yaşantı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- ÖZTÜRK Yücel (2018) Cemiyeti'nin Havacılığı Geliştirme Faaliyetleri: Tayyarelere İsim Verme Törenleri, *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 61, 113-132 (Aralık)
- TÜRKMEN Zekeriya (2018) Sultan Abdülaziz Döneminde Süvari Kışlasından Askerî İdadiye Dönüşüm Sürecinde Kuleli, *XVII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri, 15-17 Eylül 2014*, Ankara, TTK Yay., c. IV/1. Kısım, Ankara 2018, s. 79-104.

## **Gazete ve Dergiler**

*Akşam*

*Cumhuriyet*

*Hâkimiyet-i Millîye*

*Jane's All The World's Aircraft*

*Milliyet*

*Resimli Kitap*

*Servet-i Fünun Mecmuası*

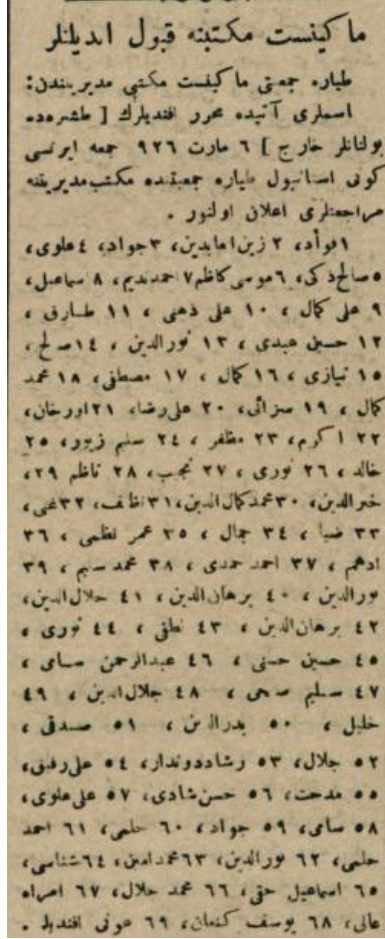
*Tayyare Mecmuası*

*Türk Hava Mecmuası*

*Vakit*

*Son Saat*

## Ekler



- |                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| 1. Fuad         | 36. Ethem       |
| 2. Zeynelabidin | 37. Ahmet Hamdi |
| 3. Cevad        | 38. Mehmet Saim |
| 4. Ulvi         | 39. Nuredin     |
| 5. Salih Zeki   | 40. Burhaneddin |
| 6. Musa Kazım   | 41. Celaleddin  |
| 7. Ahmet Nedim  | 42. Burhaneddin |
| 8. İsmail       | 43. Latif       |
| 9. Ali Kemal    | 44. Nuri        |

- |                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| 10. Ali Zihni            | 45. Hüseyin Hüsnü    |
| 11. Tarık                | 46. Abdurrahman Sami |
| 12. Hüseyin Abdi         | 47. Selim Subhi      |
| 13. Nureddin             | 48. Celaleddin       |
| 14. Salih                | 49. Halil            |
| 15. Niyazi               | 50. Bedrettin        |
| 16. Kemal                | 51. Sıdkı            |
| 17. Mustafa              | 52. Celal            |
| 18. Mehmet Kemal         | 53. Rařid Dündar     |
| 19. Sezai                | 54. Ali Refik        |
| 20. Ali Rıza             | 55. Midhat           |
| 21. Orhan                | 56. Hasan şadi       |
| 22. Ekrem                | 57. Ali Ulvi         |
| 23. Muzaffer             | 58. Sami             |
| 24. Selim Ziver          | 59. Cevad            |
| 25. Halid                | 60. Hilmi            |
| 26. Nuri                 | 61. Ahmet Hilmi      |
| 27. Necib                | 62. Nureddin         |
| 28. Nazım                | 63. Mehmet Emin      |
| 29. Hayrettin            | 64. şinasi           |
| 30. Mehmet<br>Kemaleddin | 65. İsmail Hakkı     |
| 31. Nazif                | 66. Mehmet Celal     |
| 32. Gani                 | 67. Emrullah Ali     |
| 33. Ziya                 | 68. Yusuf Kenan      |
| 34. Cemal                | 69. Avni             |
| 35. Ömer Nazmi           |                      |

**Ek-1. Makinist Mektebine Giriş İçin İstanbul'da İkamet Edip Sınava  
aęrılanlar.**

*(Milliyet (1926) 06 Mart, No: 24, s. 6.)*

**طیاره مکتبی**

یوز طلبه ، لازم کان شرائطی حاز  
بولونقلرندن قبول ایدلشاردر

طیاره مکتبتی مکتبتده اکیال تحصیل ایله  
طیاره حی اولقی اوزره شمدی به قدر (۱۰۰) طلبه  
قبول ایدلشاردر. بونلرک (۹۲) سی لازم کان شرائطی  
حائز اولدقلرندن بلامتحان قبول ایدلشاردر. شرائط  
لازمه بی حائز اولدقلرندن طولایی مسابقه امتحانه  
تابع طولویان (۱۵) کیشیدن ده بالکیز (۸) کیشی  
موفق اولشاردر. مسابقه امتحانه کیرنلر ما کنه ،  
الکتریق ، هندسه و ریاضیه درس لرندن امتحان  
اولشاردر .

طیاره مکتبتی کیرن طلبه لرک (۸۱) ی اسنابولان ،  
(۱) ی اسکیشهرلی ، (۷) سی ادرنه لی ، (۱) ی  
چکجه لی ، (۲) سی آقره لی ، (۱) ی بروسه لی ،  
(۱) ی آماسیه لی ، (۲) سی توفان لی ، (۱) ی قصریلی ،  
(۱) ی ازمیریلی ، (۱) ی بایبوردلی ، (۱) ی د آوجیلر  
کونیندر .

بونلر مکتبتده اکیال تحصیل ایدکن سوکره  
ما کنینست اولارق استتخدام ایدیلر جکلردر .  
ما کنینست اولقی ایچون تابع طولیلاجقاری امتحانده  
برنجی وایکنجی کتلرک جمعیت طرفندن طیاره جلیک  
حقنده توسیع معلومات ایلمک اوزره اورویبه  
کوندرلمسی محاملر .

مکتبتی کیرن طلبه لرک اسملری شونلردر :

فؤاد ، زین العابدین ، جواد ، علوی ، صالح  
ذکی ، احمد ندیم ، موسی کاظم ، اسماعیل ، علی  
کمال ، علی ذهبی ، طارق ، حسین عدلی ، نیازی ،  
مصطفی ، محمد کمال ، سزائی ، علی رضا ، اورخان ،  
اکرم ، مظفر ، سلیم زیور ، خالد ، نوری ، نجیب ،  
ناظم ، خیرالدین ، محمد کمال الدین ، نظیف ، غنی ،  
ضیا ، جمال ، عمر نظمی ، ادهم ، احمد جدی ،  
محمد سلیم ، نورالدین ، احمد برهان الدین ، جلال الدین ،  
برهان الدین ، لطفی ، نوری ، حسین حسینی ،  
عبدالرحمن ساسی ، سلیم صبحی ، جلال الدین ، خلیل ،  
بدرالدین ، صادق ، جلال ، رشاد دوندار ، علی  
رفیق ، مدحت ، حسین شادی ، علی علوی ، ساسی ،  
رجواده ، حلیمی ، علی تمکین ، نورالدین ، محمد امین ،  
شامی ، اسماعیل حق ، محمد جلال الدین ، امزام عالی ،  
یوسف کنگان ، غوثی ، نورالدین ، ابراهیم فاضل ، رحیمی ،  
نجیدت شادی ، خالد ، نشئت ، حسین صبرالدین ،  
احمد نصرت ، برهان الدین ، صلاح الدین ، محمد رشاد ،  
محمد عارف ، کنگان ، علی حیدر ، نامق کمال ،  
هادی ، عبدالرحمن ، نوری ، محمد ذوق ، بهاء الدین ،  
محمد شکری ، محمد ذکی ، مصطفی ، مصطفی فؤاد ،  
عبدالقادیر ، مصطفی معمر ، علی ، احمد حلیمی ،  
بدرالدین ، صادق ، احمد نیازی ، جعفر ، توفیق  
ویشیر اغندیلر .

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Fuat               | 51. Ali Refik         |
| 2. Zeynelabidin       | 52. Mithat            |
| 3. Vecat              | 53. Hüseyin Şadi      |
| 4. Ulvi               | 54. Ali Ulvi          |
| 5. Salih Zeki         | 55. Sami              |
| 6. Ahmet Nedim        | 56. Cevat             |
| 7. Musa Kazım         | 57. Hilmi             |
| 8. İsmail             | 58. Ali Tekin         |
| 9. Ali Kemal          | 59. Nurettin          |
| 10. Ali Zihni         | 60. Mehmet Emin       |
| 11. Tarık             | 61. Şinasi            |
| 12. Hüseyin Adli      | 62. İsmail Hakkı      |
| 13. Niyazi            | 63. Mehmet Celalettin |
| 14. Mustafa           | 64. Emrah Ali         |
| 15. Ahmet Kemal       | 65. Yusuf Kenan       |
| 16. Sezai             | 66. Avni              |
| 17. Ali Rıza          | 67. Nurettin          |
| 18. Orhan             | 68. İbrahim Fazıl     |
| 19. Ekrem             | 69. Rahmi             |
| 20. Muzaffer          | 70. Necdet Şadi       |
| 21. Selim Ziver       | 71. Halit             |
| 22. Halit             | 72. Neşet             |
| 23. Nuri              | 73. Hüseyin Sabreddin |
| 24. Necip             | 74. Ahmet Nusret      |
| 25. Nazım             | 75. Burhaneddin       |
| 26. Hayrettin         | 76. Selahattin        |
| 27. Mehmet Kemalettin | 77. Ahmet Reşat       |
| 28. Nazif             | 78. Mehmet Arif       |
| 29. Gani              | 79. Kenan             |



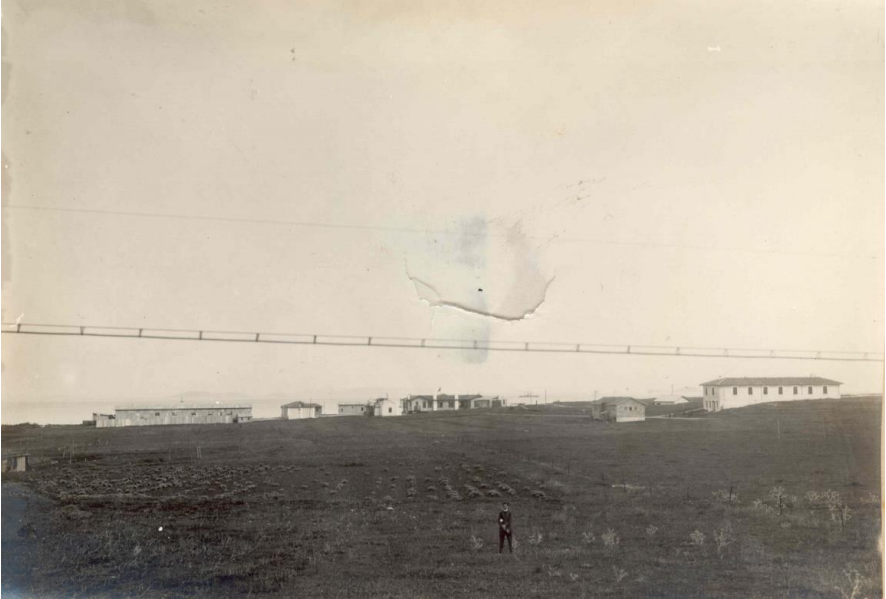
- |     |                   |      |                 |
|-----|-------------------|------|-----------------|
| 30. | Ziya              | 80.  | Ali Haydar      |
| 31. | Cemal             | 81.  | Namık Kemal     |
| 32. | Ömer Nazmi        | 82.  | Hadi            |
| 33. | Ethem             | 83.  | Abdurrahman     |
| 34. | Ahmet Hamdi       | 84.  | Nuri            |
| 35. | Mehmet Selim      | 85.  | Mehmet Zati     |
| 36. | Nurettin          | 86.  | Bahaeddin       |
| 37. | Ahmet Burhaneddin | 87.  | Mehmet Şakir    |
| 38. | Celalettin        | 88.  | Mehmet Zeki     |
| 39. | Burhanettin       | 89.  | Mustafa         |
| 40. | Lütfü             | 90.  | Mustafa Fuat    |
| 41. | Nuri              | 91.  | Abdülkadir      |
| 42. | Hüseyin Hüsnü     | 92.  | Mustafa Muammer |
| 43. | Abdurrahman Sami  | 93.  | Ali             |
| 44. | Selim Suphi       | 94.  | Ahmet Hilmi     |
| 45. | Celalettin        | 95.  | Bedrettin       |
| 46. | Celil             | 96.  | Sadık           |
| 47. | Burhaneddin       | 97.  | Ahmet Niyazi    |
| 48. | Sıtkı             | 98.  | Cafer           |
| 49. | Celal             | 99.  | Tevfik          |
| 50. | Reşat Dündar      | 100. | Beşir           |

**Ek-2. Tayyare Makinist Mektebinin İlk Öğrencileri**

(*Cumhuriyet*, (1926) 23 Mart, No: 675, s. 4.)



**Ek-3. Tayyare Makinist Mektebinin 1926 Yılındaki İlk Öğrencileri, İlk Müdürü Albay Salim (İlkuçan) ve Fransız Öğretmenleri** (Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi)



**Ek-4. Tayyare Makinist Mektebinin Genel Görünüşü - 1926**  
(Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi)



**Ek-5. Tayyare Makinist Mektebinin Yatakhanesi - 1926**

(Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi)



**Ek-6. Tayyare Makinist Mektebinin Yemekhanesi - 1926**

(Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi)



**Ek-7. Tayyare Makinist Mektebinin Dershaneesi - 1926**

(Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi)



**Ek-8. Tayyare Makinist Mektebinin Motor Atölyesi - 1926**

(Hv.K. Müzesi K.lığı Yeşilyurt/İstanbul Arşivi)