

## SUNUŞ

Dünya havacılık tarihi içerisinde Türk milletinin askeri havacılık serüveni, Wright Kardeşler'in ilk motorlu uçağı uçuşmasından çok kısa bir süre sonra başlamıştır. 1 Haziran 1911 tarihinde Tayyarecilik Komisyonu kurulmuş ve topraklarımızdan semalarımıza yükselecek bir kuvvetin ilk nüvesi oluşmuştur. 1914 yılında **Teğmen Fazıl Bey**, yaptığı "viril" hareketiyle Türk askerinin ne denli yetenekli ve cesaretli olduğunu kanıtlayarak hava akrobasisi adına günümüze kadar uzanacak tutkuya ilham kaynağı olmuş, Cumhuriyet'in kuruluşuyla beraber hız kazanan havacılık faaliyetleri akrotim tarihimizin şekillenmesine ışık tutmuştur.

Ansiklopedilerle anlatılabilecek havacılık tarihimizi birkaç cümleye sığdırmak pek tabii ki mümkün değildir. Türk milletinin uçmak söz konusu olduğunda yüreğinde oluşan heyecan, ancak sayfalar süren bilgilerle anlatılabilir. Bazen de tarihin içinden verilecek bir örnek, aktarılmak istenen duygu ve düşüncelerden çok daha fazlası olabilmektedir. Sözün özü olan sunuş yazısı için de bir örnek vermek gerekirse; ünlü Türk bilgini **Hezarfen Ahmet Çelebi**'nin kendi yapmış olduğu kanatlarla İstanbul üzerinde gerçekleştirdiği uçuşu örnek göstermek yeterli olacaktır.

Şanlı tarihimizden gelen yüksek disiplin, görev bilinci ve cesaretin asil Türk milletinde vücut bulmuş halini temsil eden **Türk Yıldızları**, 1992 yılında kurularak Türk Hava Kuvvetleri akrotim tarihindeki yedinci ve son gösteri timi olarak havacılık sahnesindeki yerini almıştır. Kuruluşundan hemen sonra milletimiz **Türk Yıldızları**'nı bağrına basmış, en samimi duygularıyla benimsemiş, izledikleri her gösteride Türk Silahlı Kuvvetleri'ne duyduğu güven duygusunu tazelemiştir. Milletinin güvenine ve adına yakışır şekilde rekorlara ve illere imza atan **Türk Yıldızları**, Hava Kuvvetlerimizin dünya havacılığında önemli bir noktada olmasına katkı sağlamıştır.

Ulu Önderimiz **Gazi Mustafa Kemal Atatürk**, “Böyle büyük işleri ancak çok kabiliyetli büyük milletler yapabilirler” sözüyle Türk milletinin ve askerinin neler yapabileceğine dikkat çekmektedir.

İşte **Türk Yıldızları** da Türk askerinin bir temsilidir.

Ve **Türk Yıldızları**, bir asırdan fazladır yürütülen emek ve mirasın kanatlarına yüklediği sorumluluk bilinciyle Türk bayrağını layık olduğu göklerde taşımaya devam edecektir.

**Türk Yıldızları**

## ÖNSÖZ

Bu kitap, **Türk Yıldızları**'nın 25. yılı için yazılmış ve ilkin 2017 yılında basılmıştır. On iki ay süren bir çalışmanın ürünü olarak ortaya çıkan **Bir Yıldızın Doğuşu**, başta havacılık meraklıları olmak üzere her kesimden okurun beğenisine sunulmuştur. Güzel yorumlarla desteklerini ileten, eleştirileriyle yaptığım hataları görmemi sağlayan herkese şükranlarımı sunarım.

İlk baskısı çok daha uzun olan kitabın yeni ve gözden geçirilmiş bu baskısı, mümkün olduğunca sadeleştirilmiştir. Her bölüm tekrar okunmuş ve yeni bilgiler ışığında güncellenmiştir. Okurlara yalnızca **Türk Yıldızları**'nın değil, Türk Hava Kuvvetleri'nin şanlı tarihinin bazı bölümlerini de aktarmayı hedefleyen kitap, umarım kendinden sonra gelecek bir başka esere kaynak teşkil eder ve her zaman daha iyisine ulaşma gayesi içinde olan insanoğlunun yeni eserler yazmasına vesile olur.

Hayatımda iz bırakan bir anı ile önsözümü bitirmek istiyorum. İzmir'in düşman işgalinden kurtuluş günü kutlamaları kapsamında Gündoğdu Meydanı'nda yapılan 9 Eylül 2017 tarihli **Türk Yıldızları** gösterisini izlemiş; her zamanki gibi yetenekli pilotlara, onların arkasında yer alan destek personeline ve gökyüzünde yarattıkları sanat eserine hayran kalmıştım. Ancak bu gösteriyi benim için farklı kılan, elinizde tuttuğunuz bu kitabın lansmanının yapılacağıydı. Etkinliğe **Türk Yıldızları**'nın da katılacağını öğrenenler dakikalar içinde uzun kuyruklar oluşturmuştu. Tek istedikleri, gökyüzünde bir siluet olarak bildikleri insanlarla tanışmaktı. Pilotlar, kendilerine ayrılan stand geldiler ve işte o anda etkinlik alanını dolduran binlerce insanın, **Türk Yıldızları**'na gösterdiği ilgiyi yakından müşahade etme şansına nail oldum. O gün bir kez daha anladım ki **Türk Yıldızları**, üniformanın şanını ve bayrağımızın renklerini büyük bir gurur ve özveriyle taşıyor, uçaklarının üzerinde bulunan **Ulu Önder Atatürk**'ün imzasını göklere çıkarmanın bilinciyle görevlerini yerine getiriyordu. Bir çocuğun sevgisinde, bir gencin hayallerinde, bir annenin şefkatinde, bir ihtiyarın

gözyaşında onları görmek mümkündü. Ne mutlu onları yetiştiren ana ve babalara, ne mutlu onlara bu imkânı tanıyan yüce Türk milletine...

Yediden yetmişe herkesin sevgi ve saygısını kazanan, takım ruhunun dünyadaki en güzel örneklerinden biri olan “Gökyüzündeki Milli Takımımız”ın hikâyesini yazma fırsatına sahip olduğum için çok şanslı hissettiğimi ifade etmek istiyor ve yıldızlara yapacağınız yolculukta iyi okumalar diliyorum.

**Fatih Danacı**  
**Ankara, Ocak 2022**

## AKROBASİ ÇALIŞMALARINDAN AKROTİMLERE

20. yüzyıl, motorlu taşıtların gündelik hayatın bir parçası olmaya başladığı bir döneme sahne olur. Otomobiller yavaş yavaş lüks olmaktan çıkıp bir ihtiyaca dönüşürken, arabaların yürüyen aksamları için ihtiyaç duyulan mekanik kuvvetin oluşmasını sağlayan dizel ve benzin motorları, kara ve deniz taşıtlarının yanı sıra yeni bir kullanım alanına daha kavuşur. Böylece bu motorlar havadan daha ağır araçları uçurmak için “*Tayyare*” denilen araçlara monte edilerek insanlık tarihi için en önemli keşiflerden birine dönüşür. Motorlu bir tayyarenin, kontrol edilebilir dümenle sürdürebilir bir uçuşu ilk kez gerçekleştirdiği kabul edilen 17 Aralık 1903 tarihinden sonra ise havacılık büyük bir ivme kazanır. Uçulan mesafeler artar, havada kalış süreleri uzar, irtifa limitleri yükselir. Ve her şeyden önemlisi bir endüstri yaratılır. Avrupa ve Amerika’da uçak üreten fabrikalar kurulur; 1911 yılında üretim sayısı 1.350’ye yükselirken yalnızca Birinci Dünya Savaşı sırasında Fransızlar 68.000, İngilizler 55.000, Almanlar 48.000 civarında uçak üretimi gerçekleştirir.

Hava taşıtları, aerodinamik etkiler dikkate alındığında temel olarak ikiye ayrılır. Bunlardan ilki hava akımı sayesinde serbest olarak yönlendirilen uçan balonlar ile balonlara monte edilerek yönlendirilebilir hale dönüştürülen, bir takat yardımıyla çalışan güdümlü balonlardır. Bir başka deyişle havadan hafif araçlardır. Diğerleri ise rüzgâr kuvveti ya da harici bir takatin yardımıyla gökyüzünde uçabilen/süzülebilen havadan ağır araçlardır. Temel düzeyde iki farklı kategoride değerlendirilebilecek hava taşıtları arasında ise en çok uygulama alanı bulan hiç şüphesiz uçaklar olmuştur. Bu süreçte insanoğlu kimi zaman hayallerin kimi zaman da bilimin yardımıyla tasarladıkları farklı ebat ve malzemeler ile uçuş girişimlerinde bulunmuş, yaptıkları kanatları takmak suretiyle tasarımlarını tatbik etmiştir. Başarılı ve başarısız denemeler de motorsuz ve motorlu

uçakların keşfi ile son bulmuştur. Böylece kişisel çabalar ile birlikte merak duygusu ve keşfetme arzusu neticesinde doğan havacılık, bilimsel metotlar ile gelişmiş, spor etkinliklerinden evrilerek askeri ve ticari bir kullanıma kavuşmuş, hatta akrobatik manevralar ile seyir zevki yüksek bir faaliyet alanı da yaratmıştır.

Türk tarihi de yukarıda ifade edilen sürecin bir benzerine tanıklık eder. Yıllar içinde gerçekleştirdiği (ya da hayal ettiği) uçuş teşebbüsleri ile kolektif bilinç birikimini yaratır. Geçmişin hayal gücünden aldığı ilham ile çağın gereksinimlerine intibak sağlayarak önce kendi pilotunu, daha sonra da kendi uçağını üretebilme kabiliyetine erişir. Ve erken bir dönemde, dünyada havacılık faaliyetleri henüz emekleme döneminde iken kendi teşkilatını kurar. Askeri teşkilatlanmasını ise zaman içerisinde bölgesinde üstün bir hava gücüne dönüştürerek uçuş faaliyetini daha farklı boyutlara ulaştırır. Tesis ettiği disiplin ve kurumsallığın bir sonucu olarak daha ilk yıllarda havacılık ile akrobasiyi ferdi ya da çoklu düzeyde sergiler, bu hususun önemini kavrayacak vizyona erişir.

Türk havacılığının başlangıcı, tartışmalı bir şekilde **Evliya Çelebi**'nin seyahatnamesinde yer alan **Hezarfen Ahmet Çelebi**'nin uçuş denemesine dayandırılır. 1634 tarihli *A Discovery of a New World* (Yeni Bir Dünyanın Keşfi) adlı kitabında Ay'a gidilebileceğini iddia eden **John Wilkins**, insanların vücuduna kanat takarak uçabileceğini ileri sürer ve bu savını desteklemek için İstanbul'da yaşamış olan bir Türkün tecrübesinden bahseder. **Çelebi** ile aynı dönemde yaşamış olan **Wilkins**'in, söz konusu kitapta **Hezarfen**'den mi yoksa bir başka Türkten mi bahsettiğini, eğer öyleyse de bu bilgiye nasıl ulaştığını bilmek pek mümkün değildir. Bu durumda bakılacak tek kaynak şimdilik **Evliya Çelebi**'nin notlarıdır. Zira hakkında başka kayda rastlanmayan **Hezarfen**'in bu uçuşu gerçekleştirip gerçekleştirmediği, hatta böyle bir şahsın yaşayıp yaşamadığı da tartışmanın merkezini oluşturan başlıca kısımlardır. **Prof. Dr. İlber Ortaylı**, 8-10 Şubat 2011 tarihleri arasında icra edilen "*Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*"ndaki açılış konuşmasında **Hezarfen**'in bir hikâye olduğunu ve Türk havacılığının başlangıcı olarak kabul edilemeyeceğini ifade eder.

**Evlıya Çelebi**, vefat ettiği Mısır gezisine kadar gerçekleştirdiği seyahatleri gezi türünde kaleme alır. Yazdıkları on ciltte toplanır. Ancak **Çelebi**, yalnızca gözlemlerine ve cari bilgilere değil, kendine has üslubuyla tanıklık ettiği olaylara da yer verir. Hatta çoğu zaman abartılı hikyeler kurgular, anılarını fantezi alanına dahil edilebilecek olağanüstü bir forma dönüştürür. Bu anılarında uçmak olgusu ise ayrı bir öneme sahiptir. *“Obur büyücülerinin acayip ve garip ibretlik kavgalarını bildirir”* adlı başlığı altında Çerkez ile Abaza kavimlerinin 1076 yılı şevvalinin 20. gecesinde (24 Nisan 1666) gökyüzünde yaptıkları savaşı anlatır. İnsan kanı içen oburları, vampirleri anlatmasının yanı sıra, iblislerden, olağanüstü varlıklardan, sihir yardımıyla yaratılan mucizelerden, ejderhalardan bahseder. Konu uçmak olunca at taşıyabilecek kadar büyük olan *“Ukkab”* (Karakuş), fil kadar büyük olan ve 2-3 bin yıl kadar yaşayan *“Misk kartal”*, yeryüzünde insanlardan önce yaşayan *“Kerkes kuşu”*, Kaf Dağı’nın ardındaki *“Hm kuşu”*nu anlatılarına sızdırır. Belgesel niteliğindeki anlatıları kurgusal bir zemine yerleştirir. Bir gösteri esnasında çuvalından çıkardığı sihirli bir peştamalı kemerine bağlayarak yerden 4-5 adam boyu yükselen **Molla Mehmed**’in anlatısında yer alan sihir ve olağansty bir kenara bırakıp anlatısına bilimsel bir boyut, geometrik ve aerodinamik hesaplamaları kattığında ise **Hezarfen Ahmet Çelebi** ve **Lâgarî Hasan Çelebi**’nin uçma girişimlerine yer verir. *“İlk defa Okmeydanı minberi üzere yıldız rzđarı şiddetinde kartal kanatlarıyla sekiz, dokuz kere göklere kanat açarak talim etti”* cümlesiyle **Hezarfen**’in, Galata kulesinden şkdar’daki Doğancılar Meydanı’na inişini seyahatnamesinin birinci cildinde anlatır.<sup>1</sup>

**Çelebi**’nin anlatısı kısa ve zddr. Kendi gözleriyle tanıklık edip etmediği bilinmez. Bunun yanı sıra bu uçuş denemesinin halkın

- 1) **Hezarfen**’in uçuşu, ifade edildiği üzere birinci ciltte yer alır ve orijinal el yazması mevcuttur. Bu durumda kopyalama esnasında orijinal metinden farklılaşma olasılığı da ortadan kalkmış olur. Yalnızca dokuz ve onuncu kitaplarının orijinal el yazmaları yoktur ve bu ciltte yer alan bazı bilgilerin **Çelebi** tarafından yazılmamış olma ihtimali söz konusudur. Bu durumda **Çelebi**’nin, **Hezarfen**’in uçuşunu bizzat yazdığı sonucuna ulaşılır. Ancak uçuşunun gerçek olup olmadığı ise kişisel yorumlar ve kabullenmeler ile sınırlıdır.

izleyebileceği bir gösteri ortamında icra edilip edilmediği de tartışmalıdır. Ancak **Lâgarî Hasan Çelebi**'nin 50 okka baruttan yedi kollu fişek icat edip Sarayburnu'nda bu fişeğe binerek havalanması ve kalkışında "*Padişahım seni Hudâ'ya ısmarladım. İsa peygamber ile konuşmaya gideriz*" demesi padişah huzurunda yapılan bir uçuş denemesi olduğunu gösterir, ki **Hezarfen**'in anlatısından hemen sonra yer verilen bir başka uçuş denemesidir. Yazılanların mutlak kabulü durumunda **Lâgarî Hasan Çelebi**'ye ait uçuşun, organize olmuş kalabalık bir izleyici karşısında gerçekleştirilen ilk resmi gösteri olduğu kabul edilebilir. Ancak tarih, belgeleri kuvvetli kaynaklara dayandırıldığı vakit gerçekleri yansıtır. Çünkü **Çelebi**'nin seyahatleri esnasında edindiği izlenimlere yer veren notlarının kabulü ile sistematik olarak havadan ağır bir araç ile uçmayı başaran ve 1891 yılında kendi tasarımı olan bir planör yapımına başlayan, altı yıl içinde 2.000'den fazla uçuş yapan, Prusya'nın Pomeranya bölgesinde dünyaya gelen ve havada iken çekilen fotoğrafları günümüze dek ulaşan **Otto Lilienthal**'in kabul görmesi farklıdır.

Uçuş hayali, bilimsel temellerden ziyade *Acâibü'l Mahlûkat*'ta olduğu gibi kanatlı meleklerle ya da efsanevi Simurg ve benzeri kuşlar ile de anlatılarımıza girer.<sup>2</sup> İran ve Arap efsanelerinde yer alan uçan varlıklar kendi destan ve efsanelerimizde de yer alarak farklı şekillerde tezahür eder. Ya da sihir yardımıyla yapılan mucizevi uçuşlarda varlığını korur; halk söylencelerine, memoratlara yansır. Kültürel bir miras olan uçmak kavramının tezahür ettiği masalsı anlatılar tenzih edildiğinde ise; Gazneliler döneminde kuşların hareketlerini ve havada süzülüşlerini örnek alarak vücuduna kanat bağlayıp cami tepesinden kendini boşluğa bırakan ve hayatını kaybeden **İmam Cevheri**; muhtelif kayıtlarda yer alan ve Bizans döneminde 1159 yılında yüksek bir kuleden geniş bir elbise giyerek rüzgârın yardımıyla süzölmeyi amaçlayan **Siraceddin** adlı bir Türk; yine kuşların kanat ve kuyruklarını örnek alarak uçuş girişiminde bulunan Endülüslü âlim **Ebu'l Kaadimi'l Abbas İbni Fernâs**'a ait teşebbüsler karşımıza çıkar. Yazılan ve anlatılanlar ister gerçek olsun, isterse kurgusal bir yapıya sahip olsun, modern havacılığı-

2) *Acâibü'l Mahlûkat*'ın Türkçeye ilk olarak 15. yüzyıldan önce çevrildiği kabul edilmektedir.



mızın zeminini hazırlayan ve kolektif bilincimizi şekillendiren öğeler olduğunu kabul etmek gerekir. Hatta “Ülkemizde neden **Türk Yıldızları** var, neden çok seviliyor?” sorusuna verilecek cevabın da nüvesini oluşturur.

Maalesef tüm tarihsel birikimimize rağmen modern havacılık faaliyetleri topraklarımızda filizlenmez. 20. yüzyılın hemen başında yaşanan gelişmelerin merkezi Fransa olmasına rağmen, ilk motorlu uçuş **Wright Kardeşler** tarafından Amerika kıtasında gerçekleşir. Askeri yetkililer ve hükümetler balonlardan ve uçan makinelerden savaş alanlarında nasıl istifade edebileceklerini düşünürlerken bir yandan da pahalı bir uğraş olan tayyareciliği ticari amaçlı bir sermayeye dönüştürmeye yönelik çalışmalar başlatır. Askeri havacılık teşkilatını ilk kuran Amerika Birleşik Devletleri olur. 1 Ağustos 1907’de havacılık bölümü açılır ve **Wright Kardeşler**’in “*Flyer*” (Uçucu) adını verdikleri uçak Şubat 1908 tarihinde 25.000\$ karşılığında birliğe teslim edilir. Bu gelişme, üreten ve tüketen arasındaki karşılıklı çıkar ilişkilerine dayalı kapalı bir sistemin göstergesidir. Bu iki kesimin haricinde bir de semalarda kuşların yerini alan hava taşıtlarına ilgi duyan ve seyrinden keyif alan halk vardır. Bunun bir sonucu olarak havacılığın ve uçuş faaliyetlerinin hava gösterilerine dönüşmesi fazla uzun sürmez. **Jules Verne**’in romanlarında yarattığı kurgusal öğelerin gerçek hayata yansımaları olan bu gelişmenin bir şenlik havasında halka sunulduğu ilk tarih ise 1909’dur. Bu tarihten itibaren para karşılığı ya da ücretsiz olarak gösteriler yapılmaya başlanır. Etkinlikler esnasında uçaklar sergilenirken, bir yandan da havacılık rekorları kırılır, yarışlar düzenlenir. İlk olarak 23-29 Ağustos 1909 tarihinde Fransa’da Reims şehrinde gösteriler yapılır, hatta bir sonraki yıl tekrar edilir. 25 Eylül 1909 tarihinde ilk havacılık sergisi açılır. Böylece başta Fransa olmak üzere, İngiltere, Belçika, İtalya, Almanya, Rusya ve Amerika’da hava etkinlikleri düzenlenmesi zaman içinde bir geleneğe dönüşerek günümüze kadar ulaşır. Hatta ilk motorlu uçuşu gerçekleştiren **Wright Kardeşler**’den **Wilbur**, daha erken bir tarihte, 1908 yılının Ağustos ayında gösteri uçuşları yapmak üzere Avrupa’ya gelir. Bu gösteri uçuşlarında ise dönem uçaklarının imkân ve kabiliyetleri elvermediği için

akrobasi hareketlerine yer verilmez, ki o dönemde uçakların akrobatik manevraları henüz öğrenilememiştir.

Hava gösterileri tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edilen 1909'u takip eden yıl, Türk havacılığı için ayrı bir anlam taşır. 12-18 Eylül 1910 tarihinde Fransa'da yapılan "*Picardie Manevraları*"nda uçaklar ve balonlar kullanır. Pek çok ülkeden gözlemciler manevralara iştirak eder. Osmanlı ordusunu temsil edenler arasında **Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk)** de vardır. Manevralar başarılı geçer ve uçakların savaş alanında kazanacağı önem, sağlayacağı fayda gözlemlenir. Çıkarılan derslerden dolayı birçok ülke askeri havacılık teşkilatını kurma çalışmalarını başlatır. Bu önemli faaliyete doğrudan katılma imkânı bulan temsilcilerimiz sayesinde Türk ordusu da erken bir tarihte kendi vizyonunu şekillendirir. Paris Askeri Ataşesi İstanbul'a gönderdiği raporda uçakların önemine dikkat çeker, yetkililerde farkındalık yaratılmasına vesile olur.

Havacılığın gelişmesi hususunda Osmanlı topraklarında kayda değer çalışmalar yapılmaz. Dünyada yaşanan gelişmeler takip edilerek, ordudaki modernleşme çabalarının bir yansıması ve ileri görüşlülüğün bir sonucu olarak eldeki kısıtlı imkânlara rağmen diğer ülkelerle eş zamanlı olarak askeri havacılık ordu içine entegre edilir. 23 Temmuz 1909 tarihli *Tasvir-i Efkâr* gazetesinde "*Tayyar makineler*," 11 Kasım 1909'da hazırlanan bir muhtıradaki "*Uçma makinesi*" olarak yer alan uçak kavramı; ilk kez "*Kıtaatı Fenniye ve Mevakkii Müstahkeme Müfettişi Umumiliği*"nin (Fen Birlikleri ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği) Fransız pilot **Louis Blériot**'nun İstanbul'da sergilediği gösteri uçuşu hakkında hazırladığı 20 Aralık 1909 tarihli raporda Arapça tayyar kelimesine "e" takısı eklenerek "*Tayyare*" kelimesine dönüşür. Memur **Kolağası Adil** tarafından yazılan ve "*Blériot'un İstanbul'da Uçuşu ve Geçirdiği Kaza, Bir Tayyarenin Tanıtımı*" adlı bu raporda ise tayyare; gövde, makine, manivela,<sup>3</sup> muvazene kanatları,<sup>4</sup> kuyruk, suut ve

3) Manivela: Lövye.

4) Muvazene kanatları: Kanatlar.

nüzul kanatları,<sup>5</sup> dümen<sup>6</sup> ve araba takımı başlıkları altında açıklanır. Türk Tayyare Cemiyeti<sup>7</sup> tarafından 1927 tarihinde yayımlanan “*Tayyarecilik Alfabeti*” kitabında tayyare nedir sorusu, “*Motora merbut<sup>8</sup> pervanenin devriyle husule gelen cer<sup>9</sup> kuvvetinden ve hareket istikametine mail<sup>10</sup> bir vaziyette devran<sup>11</sup> kanat satırlarının havaya karşı gösterdiği mukavemetten istifade ederek yükselen ve uçan alettir*” olarak yanıtlanır. Dilimize ve kültürümüze dahil olan yeni hava taşıtı ise zaman içerisinde uçak kelimesine dönüşür.<sup>12</sup>

1909 yılında başlayan hazırlık, 1911’de icraata dönüşür. Osmanlı ordusunun diğer ordulardan geri kalmamak için tayyareler ile teçhiz edilmesi ve pilot yetiştirilmesi kararının üzerine havacılık faaliyetleri teşkilatlanma sürecine geçer. 1911 yılının başlarında iki öğrencinin Fransa ya da Almanya’da uçuş öğrenimi almasına karar verilir. “*Tayyarecilik tahsili için Avrupa’ya gönderilmek üzere vasıfları belli iki zabitin seçilmesi*” hülasası<sup>13</sup> ile çıkan ve pilotaj için ihtiyaç duyulan temel nitelikleri belirten yazı şu şekildedir:

*“Tayyarecilik tahsili için Avrupa’ya iki zabitin gitmesi yaklaşmış ve bunların deniz ve salıncaktan başları dönmemesi, cesaret, sebat istikşaftan netice istihsal edecek derecede sunufu selase (piyade, topçu, süvari) tabiyesine vakıf olmak gibi bazı havassı mümtazeye (seçkin niteliklere) sahip olmaları lazım gelmiş olduğundan bu zikredilen dallarda Fransızca’ya ve Almanca’ya isteklilerden mülazım yüzbaşı rütbesinde en muktedir ve uygun iki zabitin seçilerek isimlerinin bildirilmesi amaçlanmıştır.”*

- 5) Suut ve nüzul kanatları: Yatay stabilize.
- 6) Dümen: Dikey stabilize.
- 7) Cemiyetin adı daha sonra Türk Hava Kurumu olarak değişecektir.
- 8) Merbut: Bağlanmış, bağlı.
- 9) Cer: Çekme, sürükleme.
- 10) Mail: Hevesli, istekli, düşkün.
- 11) Devran: Devir.
- 12) Arapça olan tayyare kelimesine Türkçe bir karşılık bulunmasına yönelik bir yazı “*Tayyarenin Türkçesi*” adıyla *İkdam* gazetesinde yer alır. 31 Ocak 1915 tarihli söz konusu gazetede “*Tayyarenin aynen Türkçesi olarak ‘uçak’ lafzını gösterebilirim*” açıklamasına yer verilir ve uçmak mas-tarından oluşturulan uçak kelimesi önerilir. Bir başka kaynak ise **Fazıl Ahmet Aykaç** tarafından 20. yüzyılın hemen başında uçak kelimesinin kullanıldığı bilgisi yer verir.
- 13) Hülasa: Konu, öz.