



## Tam 111 Yıl Önce... ...İstanbul Semalarında Türk'ün Tayyare İle İlk Uçuşu

**Can EREL**  
Uçak Mühendisi  
[can.erel@canerel.com.tr](mailto:can.erel@canerel.com.tr)

Meslek ilgililerinin birliktelik ve sargınlıklarını geliştirecek bir gün üzerinde mutabakatı ile kutlama yapmaları kendi takdirlerindedir; ancak bu konuda bazı gereklilikler olduğunu bilinmesi ve mesleğim küreselleşme derecesi ile orantılı olarak bu gerekliliklere dikkat edilmesi de önemli bir husustur.

"Meslek Günü" konusundaki değerlendirmelerimi, ilgili zamanı geldikçe açık kaynakta paylaşarak, tespit ettiğim (örneğin, günün seçilmesine temel dayanak olarak gösterilen Servet- Fûnun sayısının atıf yapılan tarih ve olaylarla ilgili olmaması gibi) bazı aksaklık ve hatalara dikkat çeker ve meslek erbabının ilgili meslek örgütlenmesi üzerinde bu aksaklıkları giderecek önlemler almaya davet ederim.

Salgının hüküm sürdüğü günlerde, evde kalmanın da sağladığı olanaklara "Meslek Günü" üzerinde yaptığım paylaşımlar dayanak tespit eden notlarımı derleyerek,

### **Meslek Günü Üzerine...** *...& Birkaç Meslek Gününde Durum*

başlığında da paylaşmıştım. O makalemde,

"...

*Bir meslek açısından "Uygulama Standartları" ve "Etik Kurallar" ile "Meslek Örgütü" varlığı, meslek ile ilgili toplumsal farkındalık için "Yaratıcı Güç" olarak bilinir ve meslek değerinin artmasına katkı sağlar.*

...

*Kısaca özetlenen "Yaratıcı Güç" etkisi ile,*

- *Toplumsal farkındalığı gelişen ve değeri artan mesleğin mensuplarında, mesleki dayanaklarına, gelişim sürecine, değer ve ilkelerine vurgu yaparak güçlü bir güdüleme yaratacak,*
- *Ortaya koyduğu anlam ile mensupları arasında sargınlığı artırıp barış ortamını sağlayacak,*
- *Anlamli ve gurur duyulan öyküye dayanacak,*

*bir "Meslek Günü" belirleyerek o günde böyle bir mesleğe sahip olabilmiş olmanın heyecan ve onuru ile bu mesleki sürece katkı sağlayanları vefa ile anarak dayanaklarına, değer ve ilkelerini dile getirip kavranmasına katkı sağlarlar, gelecek meslektaşlarına erişimle onları bu meslek yoluna güdülemeye çalışırlar. Bu uygulamanın amacı ve erişim sağlanacak hedef kitlenin ortaya çıkardığı gerekliliklere göre "Meslek Haftası" uygulamasına da rastlanmaktadır...*

*...burada dikkate alınması gereken temel bir kural, "anma" ve/veya "kutlama" gibi eylemlerle idrak edilen bu meslek günlerinin ulusal üst kimliğin değer, ilke ve kurallarına uyumluluğuna azami özen gösterilmesi gereğidir.*

..."

şeklinde yaptığım "Gün" seçiminde dikkate alınması uygun gördüğüm kriterler nedeni ile, kullanılan temel dayanaklardan kaynaklanan bazı sıkıntılar gördüğümü not etmiştim...

...sürekli gündeme getirip ilave araştırmalar önerdiğim günlerden biri de "Pilotlar Günü" idi...

Geçen zamanda, bu konuda süren araştırmalarım ve olası kaynaklardan bilgi, bulgu ve değerlendirmelerime teyit taleplerim sonucu bugün o sorgulayıcı düşüncem daha da fazla haklılık kazandı; bu makalede güncel durumu özetleyerek bu konudaki çalışmalarımı sonlandıracağım.



Sanıyorum 2013 yılı idi, zamanın Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Başkanı olan büyüğüm Gürcan MANTI, Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Tayyare Mühendisi ve Pilot Selâhattin ALAN ile ilgili incelemelerim hakkında ilk paylaşımlarımı öğrenerek bu konuyu derneğin "Kokpit'ten Bakış" isimli dergisinde yayınlamak istediğini bildirmişti. Araştırmalarımın sürmekte olduğunu ancak tamamlanarak makaleleştirdiğimde bu önerisini muhakkak karşılayacağımı belirtmiştim. Sözümü tuttum; bu konuda açık kaynakta yayınlanan ilk makalem, 2014 yılı yaz aylarında "[Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar: Selâhattin Reşit ALAN](#)" başlığında söz konusu derginin 31'inci sayısında yayınlandı.

Bu başlangıç Gürcan ağabey ile iletişimimizi de geliştirmiş, o yıllarda yeni duyulmaya başlayan "Pilotlar Günü" konusunu ve bugünün belirlenmesinde kullanılan dayanak, ardından bu belirlemenin Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu (IFALPA) ve Avrupa Kokpit Derneği (ECA) yönetimlerine de önerilmesi konusundaki gelişmeler hakkında görüşmelerimiz olmuştu.

Kendisine, "*Pilotlar Günü için neden 26 Nisan 1912 günü dayanak oldu?*" soruma "*Osmanlıya alınan R.E.P. tayyaresi ile İstanbul semalarında ilk uçuşun ilk Türk pilotu Fesa yüzbaşı tarafından yapıldığı gün diye biliyorum, ama bu sorunun muhatabı zaten biz değiliz, Hava Kuvvetleri Komutanlığı. Onlar belirlemiş bugünü, onlar cevap vermeli*" diye cevaplamıştı...

O zaman sahip olduğum olanaklar ve erişim gücü ile araştırdığımda, "*İstanbul semalarında ilk uçuşun R.E.P. tayyaresi ile Fesa yüzbaşı tarafından yapıldığı*" konusunu teyit eden bir kaynak bulamadım; ancak o gün montajı yapılmış ve ertesi gün Padişahın tahta çıkış yıldönümü töreninde uçuşu için özel bir pilot getirilen bu tayyare ile o (26 Nisan 1912) gün Fesa yüzbaşı tarafından uçuş yapılabilmiş olması zaten olanaklı değildi.

Sonra, TALPA Başkanı önerisine uygun olarak, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Türk Hava Kurumu ilgililerine ulaşmaya çalışırken,

- Yurtiçinde ve yurtdışındaki tarihçiler,
- "Bleriot Flight School (Blériot Aéronautique)" kuruluşunun bugünkü temsilcisi,
- "Club de l'aviation Française" adına FAI,

ilgililerinden de bilgi almaya çalıştım. Belirtilen dayanağı teyit edici cevaplar bulamasam da erişebildiklerimle gelişmeleri, o yıllarda Pilotlar Günü civarında açık kaynakta yayınlıyordum.

Taa ki 24 Nisan 2016 gününe kadar... Elde ettiğim bilgilerle o gün,

*"Bugün yine eğlenceler düzenlenir ve gün hem Türkiye'de ve hem de Dünya'da pilotlar günüdür denir ise şaşırmayın; ancak,*

*...Türkiye'de 26 Nisan, Pilotlar Günü ol(A)maz; anlamlı değildir!*

*...Dünyada 26 Nisan, Pilotlar Günü ol(A)maz; anlamlı değildir!*

*Kaynaklarda belirtilenlere göre, 26 Nisan 1912 günü,*

- *Ordu ismini alacak R.E.P. tayyaresi Osmanlı payitahtı üzerinde ilk uçan tayyaredir. (Osmanlı envanterine girmek üzere 26 Nisan 1912 günü getirilen tayyarenin final montajı sonrası özel pilotu Charles Gordon BELL'in test uçuşunda İstanbul semalarındaki ilk tayyare olmasının veya aynı pilotun ertesi gün bu tayyareyi Padişahın tahta çıkış töreninde uçurmasının Türk pilotluğu ile ilişkilendirilerek özel bir anlamı yoktur.)*
- *Bu R.E.P. tayyaresinin 26 Nisan 1912 uçuşunda pilotu -ilk pilot brövesine sahip Türk Fesâ bey değil- İngiliz öğretmen pilot Charles Gordon BELL'dir; BELL Osmanlı payitahtı üzerinde R.E.P. uçağı ile uçan ilk pilottur. (Bu durum da 26 Nisan'ın dünya pilotluğu için anma günü yapılmasına yeterli bir sebep değildir).*

..."

içeriğine sahip bir paylaşımı açık kaynakta "**Pilotlar Günü '26 Nisan' Ol(A)maz!**" başlığı ile paylaşınca, 13 ay sonra Kokpit.Aero internet sitesinde yer verilen doktoralı bir tarihçiden -mesleki terbiyemle ancak- "pek de şık olmayan" diyerek değerlendirebileceğim dolaylı bir cevap aldım...

...aşılan sınırlar ve bolca hata olsa da bu kadar net bir değerlendirmeyi ilk kez okudum; meğer Pilotlar Günü için yapılan 26 Nisan gün tespitinin müsebbibi imiş kendisi...

İlgili site kapanmış olduğundan, içeriğin önce fotoğrafını ve sonra da o gün kopyaladığım hali ile - *mavi harflerle*- metnini ilk ekte (Ek-A) paylaşıyorum.



O zaman, bu üsluba sahip tarihiye yakışan cevabı açık kaynakta sunmak yerine, o paylaşımına olanak sağlayanlara gereken ön açıklamaları yaparak, ilgili konuya odağımı bozmadan, bizzat kaynağından paylaşılan belge ve bilgileri de dikkate alarak araştırmalarımı sürdürdüm...

...ilk olarak, bu paylaşımında yer alan,

- Fotoğrafların altındaki ifadeler,
- "26 Nisan 1912 (13 Nisan 1328)'de Ne Oldu?" alt başlığı,
- Yazıda yazılan ve kullanılan -daha önce de o ifadeleri ile kopyalarak paylaştığım- fotoğrafların bazılarının altında kullanılan ifadeler,

için o yıllardan kalan tek kaynak olarak paylaşılan Servet-i Fünun dergisi baş sayfası, üzerinde çalışmam gerekti. Bu konuda, ülke içinde ilk girişimlerimden gelişme kaydedemeyince, Ohio Eyalet Üniversitesi (OSU) Tarih Kürsüsü Başkanı Prof. Dr. Carter V. FINDLEY'den yardım rica ettim, bana 3 farklı dilde bildiklerini değişiklik bile yapmadan bu dergi sayfası üzerine işleyerek Osmanlıca ve Fransızca bilgisine güvendiklerimden teyit aldım.


Yazın Sahibi:  
AHMED İHSAN  
Yazın İdarisi:  
ISMAIL SUDURİ  
Baskı Yeri:  
Tis & Sons in the Strand  
Nispetiye  
21<sup>nci</sup> Anı.  
Tome XLII.  
Téléphone N. 31  
Aman Constantinople  
SERVET-İ-FUNUN  
AF 1092

توزیفون  
تیشبه کولتری جینار ، معصوم عثمانی غزته سیدر  
SERVET-İ-FUNUN  
Illustration Ottomane paraissant le Jeudi  
1328 / 1330  
17 Mayıs 1912

مؤسس و صاحب:  
احمد احسان  
سرمد سدر  
ایسماعیل صوری  
دفترت:  
اسکی کتب خانگی قوشه  
بازار برقی سنه  
اروقا کتب خانگی  
تلفون نومردسی: 31  
تقاریر آدرسی:  
استانبول: نوزون فون  
عدد 1092

فرمانده سدرج وزارت ایله رسالده ملوق (سین آلیف فون) مورسجه ، معصوم سدر .

Servet-i Fünun  
(Rumi) 26 Nisan 1328 / (Hicri) 22 Cemsiyülevvel 1330  
Günümü (Miladi) takvimi ile 9 May 1912



ایک طیاره لر: جنوس نوزون دوزلورده برده معصوم ایستبرین استانبول نوزده کال موقیته سیاحت هوایه امرا ایند عسکری طیاره لر  
آیستله نوزده طیاره نوزده حریره نظری حمود شوکت پاشا ایله دیگر دولت طرفین ، اشد وقتل مملکتی بایلیک اینک [ 17 نisan ]  
[ دهمین ساج برده نازده مرامت ]

Nos premiers aéroplanes militaires à Constantinople. — Les préparatifs de départ des aéroplanes pour leurs vols sur le Bosphore / Un de ces aéroplanes a évolué merveilleusement et majestueusement à travers la capitale ottomane.

**Osmanlıca Yasan İlk Bölüm:**  
**İfade:**  
İlk tayyarelerimiz: câhus-ı hâmayun rus-ı frusunda bir taneisi su'ud ettirilen ve İstanbul üzerina kemal-i mâvaffakatiyle seyahat-ı hava'ye icra eden askeri tayyarelerimiz / Aya Stefanosa tayyare parkında Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa ile diğer zevat tarafından, ahz-u teslim muamelesi yapılır iken [17 Nisan] / [dördüncü silah-ı harb ??ına müracaat]

**İngilizcesi:**  
Our first airplanes: while taking delivery at the Aya Stefanos air park in the presence of War Minister Mahmud Şevket Paşa and other gentlemen of military airplanes, one of which had gone up on the auspicious day of the imperial accession and executed an aerial flight over Istanbul with complete success [17 Nisan]

**Fransızca Yasan İkinci Bölüm:**  
Nos premiers aéroplanes militaires à Constantinople. — Les préparatifs de départ des aéroplanes pour leurs vols sur le Bosphore / Un de ces aéroplanes a évolué merveilleusement et majestueusement à travers la capitale ottomane.

**İngilizcesi:**  
Our first airplanes at Constantinople. — Preparations for the departure of the airplanes for their flights over the Bosphorus / One of the airplanes maneuvered marvelously and majestically over the Ottoman capital.

NOT: Fransızca, "aéroplane" normal bir terim değildir. "Avion" olmasi gerekir. Aéroplane İngilizce "airplane"e benziyor. Belki Fransızca terminolojisi henüz standardize değildi.





- Bu (26 Nisan) gün için dayanak olarak alındığı belirtilen (*Perşembe günleri yayınlanan*) bu derginin,
- Yayın tarihi Rumi 26 Nisan 1328 gününün kullandığını Miladi karşılığı 9 Mayıs 1912 idi,
  - REP tayyarelerinin üst seviyeli (ahz-u-teslim muammelesi) kabullerinin de Rumi 17 Nisan 1328, yani Miladi 30 Nisan 1912 günü yapıldığını işaret ediyordu.
  - İlk sayfasının, Fesa yüzbaşının İstanbul üzerinde ilk uçuş yapmış olduğu yönünde bir belirleme zaten yoktu; yani, bırakın "Fesa beyin, ilk Türk pilotu olarak, Osmanlıya ait R.E.P. tayyaresi ile İstanbul üzerinde yaptığı ilk uçuş 26 Nisan 1912" gibi bir gerekçeyi ispat etmesi, bu iddialı yazıda yer alan "26 Nisan 1912 (13 Nisan 1328)'de Ne Oldu?" gibi bir alt başlığı, kullanılan fotoğraf altı açıklamaları da doğrulamıyordu...

İlgilere bu ayrıntıları da sunarak araştırmalarıma daha farklı alan ve katmanlarda devam ettim; açık kaynakta paylaşımlarımı da sürdürdüm...

Sonraki dönemde, Konu ile ilgili yayın ve arayışlarıma ilgi duyan Sylvain CORDIER ile tanıştım...



Sevgili Sylvain, dedesi Pierre Alexis CORDIER ve Osmanlı'nın satın aldığı o ilk R.E.P. tayyareleri ile ilgisini bahsederek kendisinin bu tayyarelerin final montajını yapıp uçurulması görevi sonrası dönüşünde, Billancourt'tan 6 Mayıs 1912 günü sabahında ailesine yazdığı, son 18 gününü özetleyen içeriğe sahip mektuptan söz edip kopyasını paylaştı ve İngilizce tercümesine yardımcı oldu...

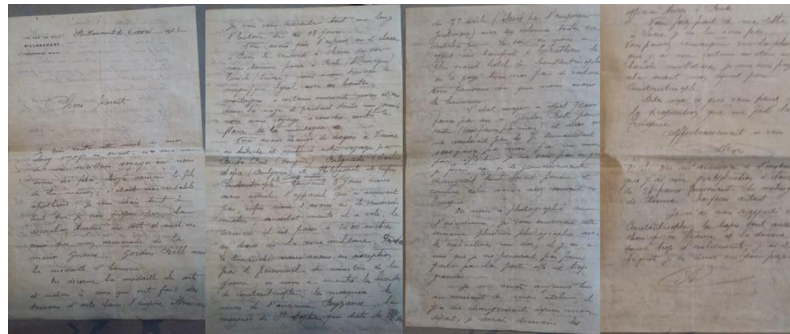
#### Konu Neydi?

İlgili kaynaklarda,

- Osmanlı Devleti'nin ilk tayyarelerin, Fransa'dan alınan (70 beygirlik - iki kişilik & 35 beygirlik - tek kişilik) Deperdussin modeli iki tayyare olduğu,
- Bu tayyarelerin İstanbul'a getirildikten sonra Piri Paşa İstihkâm Ambarlarında muhafaza edildiği,
- Padişah V. Mehmet Reşat tarafından başışlanan 1.000 Osmanlı lirası alınan iki kişilik olanına "Osmanlı" adı verildiği, ancak Mart 1912 sonunda çıkan bir fırtınada her iki tayyarenin de hasar görenek uçamaz duruma düştükleri,
- Sultan V. Mehmet Reşat'ın (27 Nisan 1909 - 3 Temmuz 1918) Cülûs (tahta çıkmasının) yıldönümünde yapılacak tören ve şenlikler sırasında uçurulacak tayyare kalmayınca hızlı (!) bir şekilde Fransız R.E.P. tayyarelerinden satın alınarak İstanbul'a sevk edildiği,
- Son anda uçuşa hazır hale getirilen ve maddi kaynağı nedeni ile "Ordu" isimli verilen R.E.P. tayyaresini kullanmak üzere getirilen İngiliz pilot Charles Gordon BELL'in 27 Nisan 1912 Cumartesi günü Şişli Hürriyet-i Ebediye Tepesi'nde düzenlenen törende 1400 m irtifada başarılı bir gösteri uçuşu yaptığı,

yazmaktadır.

Bu sürecin tarihçilerin yazamadığı ayrıntıları Pierre Alexis CORDIER'in mektubunda mevcuttur.





Pierre Alexis, Robert ESNAULT-PELTERIE sahibi olduğu R.E.P. Tayyare Fabrikasında çalışan bir Fransız tayyare makinistidir. Osmanlının satın aldığı R.E.P. Tayyareleri ile ilgili görev sürecine yönelik mektupta yer alanlardan derlediğim ana başlıklar şöyle:

Sultan V. Mehmet Reşat'ın Cülüs yıldönümü töreninin için satın alınan R.E.P. tayyaresini uçuşa hazırlamak için,

- Tayyarenin imalatçısı R.E.P. şirketinden bir makinist (*Pierre Alexis CORDIER*),
- Tayyaredeki motorun imalatçısı Gnome et Rhône şirketinden bir makinist (*Mektupta ismi mevcut değil, ancak bir başka fotoğraf kaynağında POFFET ismi var*)
- Tayyareyi uçurmak için İngiliz bir pilotu (*Gordon BELL*)

getiriliyor.

Pierre Alexis CORDIER'in görev yolculuğu süreci şu şekilde:

19 Nisan 1912 Cuma günü Orient Express ile Paris'ten yola çıkıldı

23 Nisan 1912 Salı günü Sabah İstanbul'a varıldı.

Tayyarenin kendilerine ulaşması beklendi.

26 Nisan 1912 Cuma gelen tayyare, öğlen sonrası monte edildi, 45 dakika test uçuşu yapıldı.

27 Nisan 1912 Cumartesi 13:00 sonrası tören askeri geçidi üzerinde uçuşu yapıldı.

28 Nisan 1912 Pazar günü ekip, Osmanlı Savunma Bakanlığı resepsiyona katıldı; düzenlenen turda camiler, surlar gösterildi, akşam İstanbul'un en büyük oteli Tokatlayan Otel'de şölene katılım sağlandı.



6 Mayıs 1912 Pazartesi günü sabahı, Paris'in batısında, Pierre Alexis CORDIER'in çalıştığı R.E.P. şirketinin konumlu olduğu Billancourt'ta (şimdilerde Boulogne-Billanco) dönüş.

Tayyareyi uçuşa hazırlamakla görevli ekip tayyareyi, törenden bir gün önce, 26 Nisan 1912 Cuma günü teslim alıyor, final montajı yapılarak Pilot BELL tarafından test uçuşları yapılıyor (...başka bir uçuştan bahsedilmemektedir)

Tören uçuşu, 27 Nisan 1912 Cumartesi günü 1400 m. irtifada yapılıyor.

Bu faaliyet ve ekibin başarıları nedeni ile,

- Pilota Osmanlı Onur Madalyası,
- Makinistlere Osmanlı Sanat ve Zanaat Nişanı,

ödül olarak sunuluyor.

Bu faaliyete katıldıktan sonra dönmeden göreve devam etmeleri için,

- Pilot BELL'e ayda 6000 Frank üzerinden yıllık 72.000 Frank,
- Makinist CORDIER'e ayda 1000 Frank,

öneriliyor.





Sevgili Sylvain ile iletişimimizin son aşamasında Stamboul gazetesi ortaya çıkıyor. Bu gazete, 20'inci yüzyıl başında Pera, İstanbul'da hazırlanan Fransız -Pazar günleri hariç- günlük gazetesidir.

İlk haberi, 25 Nisan 1912 gününe ait Stamboul gazetesinde okudum. Stamboul gazetesinin [25 Nisan 1912](#) tarihli sayısında (üçüncü sayfa, birinci kolon) yer alan "Osmanlıda Askeri Havacılık" başlığı altında,

*"Önümüzdeki Cumartesi padişahın tahta çıkışının yıl dönümü nedeniyle ilk kez askeri havacılık faaliyetinin yapılacağını duyurmuştuk. Türk meslektaşlarımız, ilk uçağın pilotunun Kenan teğmen olmasının kuvvetle muhtemel olduğunu yazmışlar. Aynı kaynaklar önceki gün Kenan teğmenin çok başarılı bir deneme yaptığını da duyurmuş. Pilot, Ayastefanos'tan kalkıp denizi geçerek emniyetle Maltepe yaklaşmasını gerçekleştirmiş."*

şeklinde haberi paylaşılmış.

**Bu haber, uçuş yapacak ilk pilotun Kenan teğmen olacağı konusunda bir olasılık belirtirken, İstanbul semalarında bir Türk pilotun tayyare ile ilk uçuş gününün 23 Nisan olduğunu net bir şekilde ortaya koyuyor...**

Sonraki haberler, 27 Nisan 1912 ve 29 Nisan 1912 günlerine ait Stamboul gazetelerinde yer alan Osmanlı Padişahı V. Mehmed'in tahta çıkışının yıldönümünü töreni ile ilgili idi...

Stamboul gazetesinin [27 Nisan 1912](#) tarihli sayısında (ikinci sayfa, dördüncü kolon) yer alan "Türk Askeri Havacılığı" başlığı altında,

*"Birinin (28.000 frank) ücretini 1. Kolordunun üstlenerek Fransız R.E.P. şirketine sipariş edilen tayyareler İstanbul'a ulaşmış ve Ayastefanos köyündeki Tayyare Mektebi hangarında muhafaza edilmektedir. Tayyare, uçuş testlerinde tatminkar sonuçlar elde edilince teslim edilmiştir.*

*Tayyare 70hp motora sahiptir ve kırmızıya boyanmıştır.*

*Dün saat 14.00'te trenle Ayastefanos Hava Meydanına götürülerek ve burada çok sayıda ilgilinin huzurunda testler yapılmıştır.*

*Tayyare üç defa 100m irtifaya yükselmiş ve Ayastefanos çevresinde bir seyrin ardından çeyrek saat sonra tekrar havalanmak üzere yere inmiştir. Sonraki kalkışta 500m'ye çıkarak İstanbul'a yönelen tayyare kademeli olarak 1000m yüksekliğe tırmanmıştır. Ayvansaray, Üsküdar ve Pera tepeleri üzerinden süzülen tayyare, Marmara'nın batı kıyılarını 100 km/s hızla katederek geri dönmüştür. Pilot tam başlangıç noktasına inmiştir. Bu çeşitli testler 45 dakika sürmüştür. Ardından istasyon barında, bu testleri yapan kaptan-pilot Gordon NOBEL (Bell olacak) onuruna bir şölen düzenlenmiştir.*

*Bu uçuşun farklı aşamalarını gösteren kartpostallar basılmış ve bugün havacılık yararına satılacaktır.*

*∴ Bugün Özgürlük Tepesi'nde gerçekleştirilecek askeri tören nedeni ile bu tayyare, öğlen 12:00'de Ayastefanos İstasyonundan ayrılarak üzerinde uçacağı Özgürlük Tepesi'ne doğru yola çıkacaktır. Ayastefanos'tan ayrılış anı telgrafla bildirilecektir."*

şeklinde haberi paylaşılmış.

Stamboul gazetesinin [29 Nisan 1912](#) tarihli sayısında (ikinci sayfa) yer alan tahta çıkışının yıldönümünü töreni ilgili (beşinci kolonundaki) bir bölümü olarak "O Askeri Uçak" başlığı altında ise,

*"Cumartesi günü duyurduğumuz gibi, ilk Osmanlı askeri tayyaresinin büyük geçit törenine katılmak üzere kalkacağı Ayastefanos'ta ve Özgürlük Tepesi'nde telsiz telgraf istasyonu kurulmuştur.*

*Tek kanatlı tayyare, Ayastefanos tam olarak saat 13:00'de ayrılmıştır. Ayastefanos ve Macriköy uçuşu sonrası Özgürlük Tepesi'ne yönelmiştir. Tayyare, imparatorluk kortejinin gelişi sırasında, tören alanı üzerinde uçmuştur. Tek kanatlı tayyarenin ortaya çıkışı çilginca alkışlarla karşılanmıştır.*





*Bu tayyare, Billancourt'ta konuşlu büyük bir Fransız kuruluşu olan Robert Esnault-Pelterie'den (R.E.P.) gelmiş ve havacı olmaya aday Osmanlı subaylarının pilotluk lisansı almadan önce eğitildikleri Tayyare Mektebi meydanındadır. Bu Tayyare Mektebi'nde halen beş Türk öğrenci-pilot subay bulunmaktadır.*

*REP, Türkiye'ye iki tayyare teslim edecektir; bunlardan ilki cumartesi günü yapılan törende uçuş yapan tayyaredir. Cumartesi günü uçan tayyarenin lisanslı pilotu Gordon BELLE ile İstanbul'a gelen R.E.P. şirketi başmühendisi bay SIMONET, Ayastefanos hava meydanında tayyarenin final montajına destek sağlamıştır.*

*Bay R. ESNAULT-PELTERIE bu tayyarenin ölçekli bir modelini yapıp İstanbul'a göndererek, tahta çıkış yıldönümü töreninde padişaha sunma düşüncesini gerçekleştirmek üzere Mahmud Şevket Paşa'ya iletilmiş, Padişah bu armağana şaşırmıştır.”*

şeklinde haberi paylaşılmış.

**Bu haberlerden de, tedarik edilen R.E.P. tayyaresi test uçuşlarının 26 Nisan 1912 ve tören uçuşunun ise 27 Nisan 1912 günü pilot Gordon BELL tarafından yapıldığını teyit ediyor.**

İlgili gazetelerin haber kupürlerini de ikinci ekte (Ek-B) paylaşıyorum.

...

Bu son gelişmelerle, yıllar süren "İstanbul semalarında Türk'ün pilotluğunda ilk tayyare uçuşunun 26 Nisan olmasının çok net olmadığı ve daha fazla araştırılması gerektiği" iddiam ve sorgulayarak öğrenmenin hayati önemi bir kez daha kanıtlanmıştır. Şimdi anlaşılıyor ki, **henüz o R.E.P. tayyaresi İstanbul'a getirilip final montajı yapılarak 26 Nisan 1912 günü pilot BELL tarafından test edilmeden günler önce, 23 Nisan 1912 günü bir Türk pilotu İstanbul semalarına uçmuş...**

Bu coğrafyada, hata kabul etmenin ve yanlıştan geri dönmenin zorluğunu bilsem de...

...ülkemizde "Pilotlar Günü" gerekçesinin dayandırıldığı gün ve olay artık geçerli olmadığı için, L'Aérophile bülteninin 1 Nisan 1912 tarihli sayısında yer alan, Aero Club de France'da eğitilen Fesa Bey'in 780 numaralı sivil pilot brövelendirme gününün ülkemizde "Pilotlar Günü" için anlamlı tarih olduğu önerimi bu vesile ile yineleyeyim. İlgili bülten haberini üçüncü ekte (Ek-C) paylaşıyorum.

Bu sürece değerlendirme ve tercümelere ile destekleyen Prof. Dr. Carter V. FINDLEY'e, değerli paylaşımları ile katkı sağlayan Sylvain CORDIER'e ve Fesa yüzbaşının mezuniyet gününü güncellememi sağlayan sevgili Bülent YILMAZER'e teşekkür ediyorum.

Ulusal havacılık ve uzay ekosistemimizin öncüleri ve onlara destek olup katkı sağlayanların aziz ruhları şad olsun; ışıklar içinde uyusunlar dilerim.

Yaşasın Türk Tayyareciliği!



**EKLER :**

**EK-A:** "Pilotlar Günü" Gerekçesini Belirleyen Tarihçinin Paylaşımlarını Değerlendirmesi

**EK-B:** Stamboul Gazeteleri İlgili (25, 27 ve 29 Nisan 1912 tarihli) Haber Kupürleri

**EK-C:** L'Aérophile Bülteninde (1 Nisan 1912 tarihli) "Yeni Mezun Pilotlar" Haberi





**Kokpit.Aero: Havacılık Tarihinin Yeni Tartışması: "Pilotlar Günü"**  
**8 Mayıs 2017, 7:06PM**

*Yazar ekibimize katılan Emekli Hava Albay Emin Kurt, Türk havacılık tarihimize, yanlış bilinenlere ışık tutacak. İlk yazısı, 'Pilotlar Günü'nün tarihi doğru mu'*

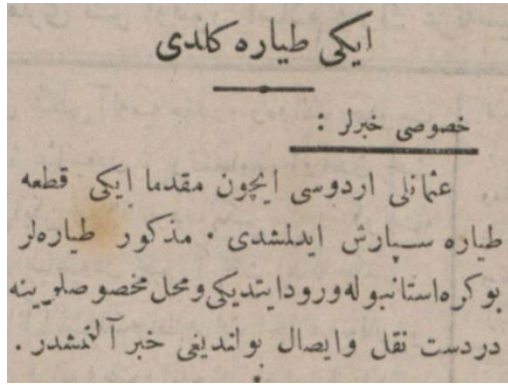
Modern dünyanın getirdiği iletişim kolaylığı, kendi çapında havacılık meraklısı olanlara büyük imkânlar sağladı. Öncelikle bu meraklı ve hevesli kişiler, kendileri gibi havacılık meraklıları ile sosyal kanallarda buluşma ve görüşme imkânı elde ettiler.

Bilginin –doğruluğu tartışılrsa da- kolay ulaşılabirliği ilgiyi de arttırdı. Bütün bunların doğal sonucu olarak havacılık tarihi ve günceline artan ilgiyi karşılamak için -akademik veya girişimci- tarihçi sayısı da arttı. Tam bilinmeyen, az araştırılmış, geniş ve kapsamlı olmasına rağmen yasal kısıtlamalar nedeniyle araştırma zorluğu bulunan tarih alanlarında olduğu gibi Türk havacılık tarihi araştırmacıları da isim yapmak ve kendilerini tanıtmaya zarureti hissetmeye başladılar.

Bazı araştırmacılar, hâkim olunan -veya olunmaya çalışılan- konuda isim yapmak için bir iddia sahibi olmaya çalışırlar. Türk havacılık tarihine yönelik olarak bunun örneklerini zaman içinde ortaya iddialarda görmekteyiz. Neredeyse her havacılık meraklısını defineciye dönüştürecek olan; gömüldüğü iddia edilen Fw-190 hikâyesi bunların başında gelmektedir. Son günlerde -ortamdan ve tarihsel yıldönümünden yararlanarak- pilotlar günü ile ilgili yeni iddialar hatta iddia boyutunu aşan, "Ol(A)maz"a varan söylemlere rastladık. Konuyu açıklığa kavuşturmak için yine dönüp tarihe bakmakta fayda var kanısındayım.

### **İLK TÜRK PİLOT VE UÇAKLARI**

Osmanlı Devleti 1911 yılının eylül ayında iki subayını Fransa'ya pilot eğitimi için gönderdi. Havacılık tarihi kaynaklarında, ilk Türk pilotu unvanını kazanacak olan Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey'in 21 Şubat 1912'de, Teğmen Yusuf Kenan Bey ise 10 Mart 1912'de pilotaj eğitimlerini tamamladıkları bilgisi yer almaktadır. Buna karşılık Fransız Havacılık Kulübünün kayıtlarına Fesa Bey'in 10 Mart 1912'de Fransız Havacılık Kulübünün 780 numaralı brövesini aldığı bilgisi bulunmaktadır.



*Tercüman-ı Hakikat Gazetesinin 15 Mart 1912 tarihli haberi:  
"İki Tayyare Geldi -Hususi Haberler. Osmanlı ordusu için mukaddema iki kıta tayyare sipariş edilmişti.  
Mezkûr tayyareler bu kere İstanbul'a vürud ettiği ve mahal-i mahsusalarına derdest-i nakil ve isal bulunduğu haber alınmıştır."*

Osmanlı Devleti 1911 yılının Eylül ayında iki subayını Fransa'ya pilot eğitimi için gönderdi. Havacılık tarihi kaynaklarında, ilk Türk pilotu unvanını kazanacak olan Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey'in 21 Şubat 1912'de, Teğmen Yusuf Kenan Bey ise 10 Mart 1912'de pilotaj eğitimlerini tamamladıkları bilgisi yer almaktadır. Buna karşılık Fransız Havacılık Kulübünün kayıtlarına Fesa Bey'in 10 Mart 1912'de Fransız Havacılık Kulübünün 780 numaralı brövesini aldığı bilgisi bulunmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin ilk uçaklarına da 12 Mart 1912 tarihinde sahip oldu. Fransa'dan alınan Deperdussin modeli iki uçak bu tarihte İstanbul'a getirilerek Piri Paşa Ambarlarına konuldu. Ancak dönem gazetelerinden Tercüman-ı Hakikat 15 Mart 1912 (2 Mart 1328) tarihli sayısında önceden sipariş edilen iki uçağın İstanbul'a geldiğini haber yapmıştır. Biri 70 beygirlik ve iki kişilik, diğeri ise 35 beygirlik ve tek kişilik bir uçaktı. Tek kişilik uçak eğitim uçağı olup sadece kısa uçuşlar yapabiliyordu. İki kişilik ve dönem şartlarında "Savaş Uçağı" olarak tanımlanan uçağın bedeli, Padişah V. Mehmet Reşat tarafından bağışlanan 1.000 Osmanlı lirası ile karşılanmış ve onun isteğı üzerine uçağı "Osmanlı" adı verilmiştir. Bu iki uçak Mart ayı sonunda çıkan bir fırtınada hasar görmüş ve uçamaz duruma düşmüştür.



R.E.P. uçak fabrikası ile iki uçak alımı ile altı subay, beş makinist ve bir marangozun, fabrikanın okulunda ücretsiz öğrenim görmelerine ilişkin sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşme ile satın alınan iki R.E.P. uçağının 19-20 Nisan 1912'de İstanbul'a geldiği kaynaklarda yer almaktadır. Yine Tercüman-ı Hakikat gazetesinin haberine göre bu uçaklar 23 Nisan 1912 (10 Nisan 1328) tarihinde İstanbul'a ulaşmış olmalıdır. Bu uçaklar ile birlikte pilot Gordon Bell ve bir makinist de İstanbul'a gelmiştir. Makinist, gelen R.E.P. uçaklarının montajını ve aynı zamanda hasar gören Deperdussin uçaklarının onarımını yapmıştır. İki kişilik ve kırmızı renkli R.E.P. uçağının bedeli olan 2.500 Osmanlı lirasının 1. Kolordu personeli tarafından karşılanması nedeniyle de bu uçağa "Ordu" adı verilmiştir. R.E.P. uçak fabrikası ile yapılan yazışmalarda uçağı 27 Nisan 1912'de yapılacak padişahın tahta çıkma yıldönümü törenlerine katılması için büyük çaba harcandığı ve o tarihe yetiştirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

### **26 NİSAN 1912 (13 NİSAN 1328)'DE NE OLDU?**

Öncelikle o tarihte yaşananlar, bugün yaşanan tartışmanın sebebi oldu.

26 Nisan 1912 sabahı pilot Gordon Bell, "Ordu" isimli R.E.P. uçağı ile ilk uçuşunu sabah yaptı. Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey'in başkanı olduğu Tayyare Komisyonu huzurunda yapılan bu uçuş, ertesi gün yapılacak tören uçuşunun provası olduğu kadar, yapılan sözleşme gereği uçağın kabul testi niteliğindedir.

İlk uçuşta Gordon Bell, Ayastefanos meydanı üzerinde, 100 metre irtifada birkaç tur yaptıktan sonra iniştir. Uçuş, 15 dakika sonra tekrarlanmıştır. Bu uçuşta Gordon Bell, 500 metre irtifadan İstanbul'a yönelmiş ve Ayvansaray, Beyoğlu, Üsküdar rotasını takip etmiştir. Şehir üzerindeki uçuşta 1000 metre yükseldiği, uçağa konulan bir barograf vasıtasıyla saptanmıştır. Bu deneme ve kabul uçuşlarının başarı ile yapıldığı dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'ya iletilmiştir.



*26 Nisan 1912 Öğleden Önceki Uçuş Sonrasında Çekilen Fotoğraf  
Soldan Sağa: Tayyare Komisyonu üyesi Zeki Bey, Fransız makinist, Pertev Paşa, pilot Gordon Bell, Tayyare Komisyonu başkanı Süreyya Bey, Fransız makinist, Tayyare Komisyonu üyesi Refik Bey, pilot kıyafeti içinde Yüzbaşı Fesa Bey, Komisyonu üyesi Mehmet Ali Bey ve yine pilot kıyafeti içinde teğmen Yusuf Kenan Bey. Bu fotoğrafta dikkat çeken nokta; sadece R.E.P uçağın yer alması ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın bulunmamasıdır.*

Öğle vakti Ayastefanos'a gelen Mahmut Şevket Paşa, ilk önce yapımı devam eden uçak hangarlarını gezmiştir. Daha sonra meydana hazırlanan R.E.P. ve Deperdussin uçaklarını incelemiştir. Bu incelemeden sonra Gordon Bell R.E.P. uçağı, peşinden de Yüzbaşı Fesa Bey, Deperdussin modeli tek kişilik eğitim uçağı ile uçuş yapmıştır. Bu uçuşlar Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Tayyare Komisyonu üyeleri tarafından takip edilmiş, topluca çekilen fotoğraf ile bu tarihi olay belgelenmiş ve dönem basın yayın organlarında da bu fotoğraf ile haber olmuştur. İşte Yüzbaşı Fesa Bey'in 26 Nisan 1912 tarihinde yaptığı bu uçuş bir Türk pilotunun Türkiye'de yaptığı ilk uçuş olarak tarihe geçmiştir.



*26 Nisan 1912 Öğleden Sonraki Uçuş Sonrasında Çekilen Fotoğraf  
İlk fotoğrafa nazaran bu fotoğrafta R.E.P. ve tek kişilik Deperdussin uçağı yer almaktadır. Daha büyük olan R.E.P. uçağı içinde Feza Bey ayakta dururken, Yusuf Kenan Bey Deperdussin uçağında oturmaktadır. Öğle vakti Ayastefanos'a gelen Mahmut Şevket Paşa, Süreyya Bey'in yanında R.E.P. uçağının önünde durmaktadır.*



## PİLOTLAR GÜNÜ'NÜN KABULÜ

Türkiye Pilotlar gününün tespiti için ilk girişim, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) tarafından 1 Mart 2000 tarihinde dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı (E) Hv.Org. Ergin Celasin'e yapılan başvuru ile yapılmıştır. Yapılan görüşmelerde ilk Türk pilotu olan Fesa Evrensev'in ilk uçuş yaptığı tarihin Pilotlar Günü olarak kutlanmasına karar verilmiş ve yapılan arşiv taraması sonucunda yukarıda tarihsel boyutunu gündeme getirdiğimiz 26 Nisan gününe karar kılınmıştır. Pilotlar günü ilk olarak 26 Nisan 2000 tarihinde kutlanmıştır.

2013 yılı Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu (IFALPA) Olağan Kongresinde TALPA'nın yaptığı 26 Nisan gününün "Dünya Pilotlar Günü" olarak kutlanması teklif uygun görülmüş ve 2014 yılından itibaren küresel düzeyde "Dünya Pilotlar Günü" olarak kabul görmüş ve kutlanılmaya başlanmıştır.



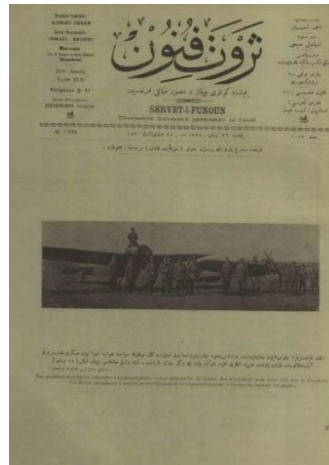
26 Nisan'ın "Pilotlar Günü" olarak kutlanması kararına ait belge

## TARTIŞMAYA NE GEREK VAR!

İtiraz sahibinin iki ana dayanağına kısa cevap vermek ve konuyu aydınlatmak gerekirse; İlk önce 26 Nisan 1912 tarihinde öğleden önce Gordon Bell'in uçuşuna odaklanıp, öğleden sonraki Fesa Bey'in uçuşundan bahsetmemek, dikkatsizliğin ötesinde olsa gerek. Çünkü 26 Nisan'ın Pilotlar Günü olarak kabulüne anlam katan Fesa Bey'in uçuşudur.

İkinci olarak mevcut havacılık tarihi eserlerinde Fesa Bey'in pilotaj mezuniyet tarihinin 21 Şubat 1912 olarak verilmiş olmasına rağmen, yatay ve dikey genelleme, yabancı kaynak taraması yapmadan 21 Şubat'ın Pilotlar günü olarak teklif edilmesi konunun aceleyle getirildiğini de göstermektedir.

Atı alanın Üsküdar'ı geçmiş olması misali; 2000 yılından bu yana Türkiye'de, 2014 yılından itibaren dünya çapında kabul gören ve 26 Nisan'da kutlanan pilotlar gününün tarihine itiraz etmenin ne anlam taşıdığı tartışılması gereken bir konu olmalı. Bu itirazın isyana varan "Ol(A)maz" kelimesi ile daha da pekiştirilmesi, düşünce ve ifade özgürlüğünün de ilerisinde bir dayatmaya vardırılması da ayrı bir konu. Google gençliğinin sosyal medyada ilk bulduğu bilgiye körü körüne inandığı bir çağda, genç beyinlere neden soru işareti bırakılmak istenebilir?



İlk Uçuşu Kapağına Taşıyan Servet-i Fünun Dergisi



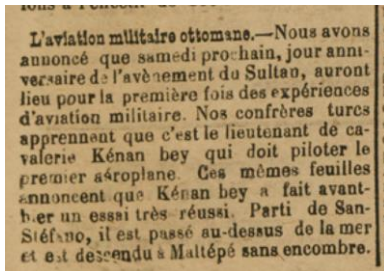
İlk Türk Pilotu Fesa Evrensev



Stamboul\* was a French newspaper edited in Pera, Constantinople at the beginning of the XXth century.

Remarks: In the editions of May 27<sup>th</sup> and May 29<sup>th</sup> 1912 (no edition on Sundays), they wrote about the anniversary of the accession to the throne of His Imperial Majesty Mehmet V.

[Stamboul, the 25th of April 1912, 3<sup>rd</sup> page, 1<sup>st</sup> column :](#)



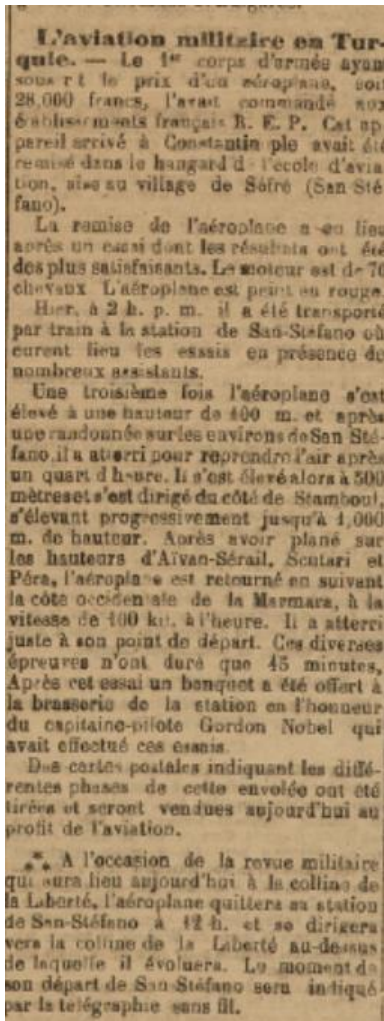
#### The Military Aviation of the Ottoman Empire

"We have announced that next Saturday, for the anniversary of the accession of the Sultan, will take place for the first-time military aviation experiments. Our Turkish colleagues wrote that it is the lieutenant of cavalry Kenan Bey who must pilot the first airplane. These same sources announce that Kenan Bey made a very successful trial the day before yesterday. Leaving from San Stefano, he passed over the sea and descended to Maltepe without incident."

[Stamboul, the 27th of April 1912, 2<sup>nd</sup> page, 4<sup>th</sup> column:](#)

(What was planned was not translated, here is the program of the review, as it's read)

The printed program of the review is sold at a reasonable price for the benefit of the Ottoman air fleet.



#### The Military Aviation in Turkey

"The 1st army corps underwrote the price of an airplane - 28.000 francs - and ordered it to the French company REP. This aircraft arrived in Constantinople and had been stored in the hangar of the aviation school, located in the village of Séfré (San Stefano).

The delivery of the airplane took place after a test whose results were most satisfactory. The engine is 70hp. The airplane is painted red.

Yesterday at 2pm, it was transported by train to the station of San Stefano where the tests took place in the presence of many assistants.

A third time the device rose to a height of 100m and after a hike around San Stefano it landed to take to the air again after a quarter of an hour. It then rose to 500m and headed towards Stambul, gradually rising to 1000m. After gliding over the heights of Ayvansaray, Scutari (Üsküdar) and Pera, the airplane returned following the western coast of the Marmara, at a speed of 100 km/h. He landed right at his starting point. These various tests only lasted 45 minutes. After this test a banquet was offered at the bar of the station in honor of the captain-pilot Gordon Nobel (!!!) who had carried out these tests.

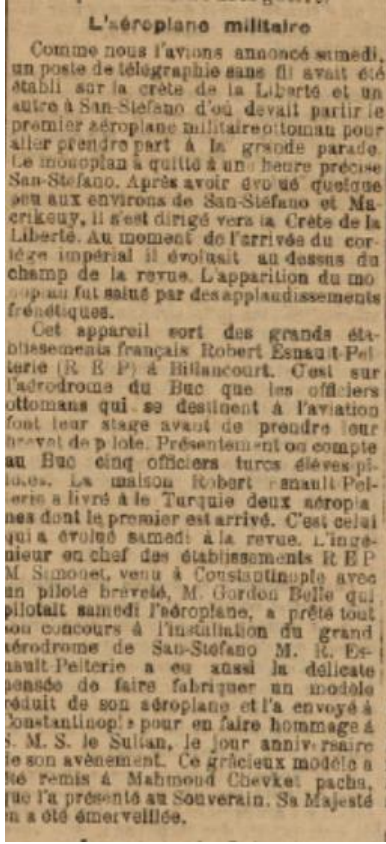
Postcards indicating the different phases of this flight have been printed and will be sold today for the benefit of aviation.

∴ On the occasion of the military review which will take place today at Liberty Hill, the airplane will leave its station of San Stefano at 12 noon and will head for Liberty Hill above which it will fly. The moment of his departure from San Stefano will be indicated by wireless telegraphy.



**Stamboul, the 29th of April 1912, 2<sup>nd</sup> page, 5<sup>th</sup> columns:**

(No flight mentioned until the 5th column)



**The Military Airplane**

*"As we announced on Saturday, a wireless telegraphy station had been established on Liberty Hill and another at San Stefano, from where the first Ottoman military airplane was to leave to take part in the grand parade.*

*The monoplane left San Stefano at exactly 1pm. After having flight somewhat around San Stefano and Macriköy, he headed towards Liberty Hill.*

*At the time of the arrival of the imperial cortege, it was flying above the field of the review. The appearance of the monoplane was greeted with frantic applause.*

*This device comes from the great French establishments Robert Esnault-Pelterie (R.E.P.) in Billancourt.*

*It is on the aerodrome of Buc that the Ottoman officers who are destined for aviation do their training before taking their pilot's license.*

*Currently there are five Turkish student-pilot officers in the Buc.*

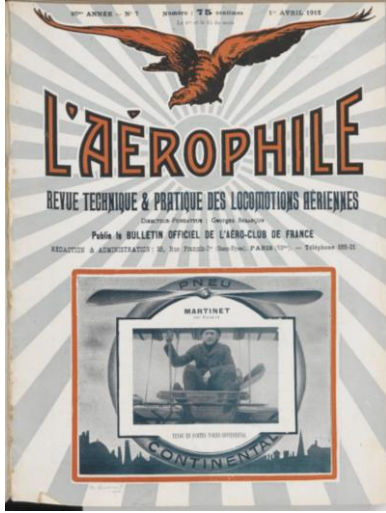
*REP has delivered two airplanes to Turkey, the first of which has arrived. It is the one that flight on Saturday at the review. The chief engineer of the REP establishments Mr. Simonet, who came to Constantinople with a licensed pilot, Mr. Gordon Belle who was piloting the airplane on Saturday, gave all his assistance to the installation of the large aerodrome of San Stefano.*

*Mr. R. Esnault-Pelterie also had the delicate thought of making a scale model of his airplane and sent it to Constantinople to pay homage to H.I.S. the Sultan, on the anniversary of his accession to the throne. This graceful model was given to Mahmoud Şevket Pasha, who presented it to the sovereign. His Majesty was amazed.*



L'Aérophile, the 1st April 1912, page XIV, 1<sup>st</sup> & 2<sup>nd</sup> columns:

The Page:



XIV L'Aérophile

### Nouveaux Pilotes-Aviateurs Brevetés

Pour tenir à jour les listes de pilotes aviateurs parues dans nos numéros des 15 janvier, 1<sup>er</sup> mars, 1<sup>er</sup> mai, 15 juin, 15 août et 15 novembre 1911, 1<sup>er</sup> mars et 15 mars 1912, nous donnons ci-dessous le relevé des aviateurs brevetés, depuis le 799 exclus, dernier de la précédente liste, jusqu'au 797 inclus, en date du 9 mars 1912, relevé constituant la

9<sup>e</sup> liste

AUBERT (Charles), Français, né le 18 février 1880, à St-Romain, au Mont-d'Or (Rhône). — Brevet n° 788, du 9 mars 1912, sur *H-Farman*.

BERNI (Louis-Eugène), Italien, né le 17 mai 1888, à Paris. — Brevet n° 790 du 1<sup>er</sup> mars 1912, sur *M-Farman*.

BROCARD (Antonin), Français, né le 14 novembre 1885, à Briot (Isère). — Brevet n° 770 du 9 mars 1912, sur *Deperdussin*.

REYROT (Octave-Claude), Français, né le 27 janvier 1887, à Perpignan. — Brevet n° 771, du 9 mars 1912, sur *H-Farman*.

BEAUX (Charles), Français, né le 26 décembre 1885, à Regainville (Manche). — Brevet n° 781 du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

CHAMARANI (Alexandre), Italien, né le 31 janvier 1888, à Constantinople (Turquie). — Brevet n° 761, du 1<sup>er</sup> mars 1912, sur *Bleriot*.

CAPIA (Nicolas), Roumain, né le 22 mai 1885, à Bucarest (Roumanie). — Brevet n° 763, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

CAVILLON (Marcel), Français, né le 28 octobre 1891, à Paris. — Brevet n° 764, du 9 mars 1912, sur *Deperdussin*.

COHREARD (Georges-Gustave), Français, né le 18 juin 1887, à Grenoble. — Brevet n° 779, du 9 mars 1912, sur *REP*.

CAMPAIGNÉ (Fernand-Emile-Michel), Français, né le 6 août 1884, à Lezal (Ariège). — Brevet n° 788, du 9 mars 1912, sur *REP*.

CHASOT (Pierre-Marie-Jules de), Français, né le 16 septembre 1875, à Evreux. — Brevet n° 783, du 9 mars 1912, sur *Deperdussin*.

DORER (Antoine), Français, né le 18 novembre 1882, à Saint-Etienne (Loire). — Brevet n° 785, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

DAMBAZOURT (Jean-Léon), Français, né le 30 août 1891, à Wisserres (Pas-de-Calais). — Brevet n° 773, du 9 mars 1912, sur *Caudron*.

DUPES (Adolphe-Marie), Français, né le 20 juillet 1888, à Toulouse. — Brevet n° 783, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

DELEVYNE (Marcel-Léon-Louis), Français, né le 3 avril 1878, à Dieppe. — Brevet n° 790, du 9 mars 1912, sur *H-Farman*.

DETRICH (Paul-Emmanuel), Français, né le 27 décembre 1886, à Paris. — Brevet n° 786, du 9 mars 1912, sur *Deperdussin*.

ESCAILLE (Henry-Julien-Paul de l'), Français, né le 21 novembre 1880, à Paris. — Brevet n° 791, du 9 mars 1912, sur *H-Farman*.

FOULQUER (Maurice-Léon), Français, né le 8 janvier 1882, à Lunel (Hérault). — Brevet n° 772, du 9 mars 1912, sur *H-Farman*.

→ FESSA (Mehmet), Turc, né le 10 août 1878, à Constantinople. — Brevet n° 780, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

GALY (Eugène-Victor-Auguste), Français, né le 20 octobre 1886, à Grandvilliers (Oise). — Brevet n° 790, du 9 mars 1912, sur *Caudron*.

KERBAKER (Ernest), Italien, né le 21 novembre 1883, à Rome. — Brevet n° 767, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

KOHLMANN, Français, né le 15 mars 1886, à Nancy. — Brevet n° 789, du 9 mars 1912, sur *H-Farman*.

→ KENAS (Yousouf), Turc, né le 19 septembre 1888, à Constantinople. — Brevet n° 797, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

LOUISSEUR (LOUIS-ATHALIE), Français, né le 14 mars 1874, à Septfonds (Tarn-et-Garonne). Brevet n° 799, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

LESNE (Maurice), Français, né le 4 septembre 1885, à Dole. — Brevet n° 786, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

MAXELLI (Pierre), Italien, né le 9 novembre 1884, à Milan. — Brevet n° 782, du 1<sup>er</sup> mars 1912, sur *Nieuport*.

MOYERRO (Jean-Ramon), Péruvien, né le 26 juin 1890, à Londres. — Brevet n° 766, du 9 mars 1912, sur *Bleriot*.

Le châssis d'atterrissage

Le problème du châssis d'atterrissage, qui est certainement l'un des plus difficiles de l'aviation, comporte deux solutions :

■ a, roues ; a', roue réglée ; P, patin ; B, pièce de bois ; C, came elliptique.

Si l'on veut une grande vitesse, il faut supprimer dans la mesure du possible les montants, jambes de force, etc., et le châssis ne doit posséder qu'une paire de roues. Si, au contraire, on veut la sécurité avant tout, les roues à elles seules ne suffisent plus et le système mixte, à savoir roues et patins, s'impose. Or, le poids d'un tel châssis et la résistance de l'air diminuent la vitesse de l'aéroplane d'une façon considérable. C'est pour cela qu'on a essayé d'enfermer tout le bâti dans une boîte pour faciliter la pénétration de l'air. Motobloc-Antoinette, mais les expériences n'ont pas donné de résultats satisfaisants.

Je crois que pour les appareils à hélice tractive, espérés plus que les autres types au capotement, la solution du problème pourrait s'effectuer de la manière suivante :

L'aéroplane est monté sur une paire de roues qui ne servent qu'au départ, et qui sont repliées sur elles-mêmes, dès que l'appareil a quitté le sol. De cette façon la résistance à l'avancement en plein sol est réduite au minimum. Quand on veut atterrir, il faut d'abord arrê-

