



مجلة فصلية محكمة تصدرها كلية
التربية للعلوم الإنسانية - جامعة كركوك



مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية

المجلد (20) العدد الاول - الجزء الثاني - أ - حزيران 2025

مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية

المجلد (20) العدد الاول - الجزء الثاني - أ - حزيران 2025

مجلة فصلية صادرة من
كلية التربية للعلوم الإنسانية
جامعة كركوك

ISSN 1992 - 1179

العنوان البريدي

العراق / كركوك / جامعة كركوك

صندوق البريد: 2281 والرمز البريدي: 52001

رقم الايداع في دار الكتب و الوثائق ببغداد 1209 لسنة 2009



مَجَلَّةُ جَامِعَةِ كَرْكُوكَ لِلدِّرَاسَاتِ الْإِنْسَانِيَّةِ

المجلد (20) العدد الاول - الجزء الثاني - أ - حزيران 2025

مجلة فصلية صادرة من كلية التربية للعلوم الإنسانية
جامعة كركوك

ISSN 1992 - 1179

العنوان البريدي

العراق / كركوك / جامعة كركوك

صندوق البريد: 2281 والرمز البريدي: 52001

رقم الايداع في دار الكتب و الوثائق ببغداد 1209 لسنة 2009

E. mail

kujhs@uokirkuk.edu.iq

رئيس التحرير

الأستاذ الدكتور

مراد إسماعيل أحمد

حزيران 2025



أعضاء هيئة التحرير

ت	الاسم	اللقب العلمي	البلد	الاختصاص	مكان العمل	الملاحظات
1	د. مراد إسماعيل احمد	أستاذ	العراق	الجغرافية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	رئيس هيئة التحرير
2	د. حيدر عادل محمد	مدرس	العراق	اللغة التركية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	مدير هيئة التحرير
3	د. مشاري عبد العزيز محمد الموسى	استاذ	الكويت	اللغة العربية	جامعة الكويت كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي
4	د. سيد صادق عوض الله احمد	استاذ	مملكة البحرين	اللغة الإنكليزية	جامعة البحرين كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي
5	د. نازان توتاش	أستاذ	تركيا	اللغة الإنكليزية	جامعة انقرة كلية اللغات	عضو هيئة تحرير دولي
6	د. فهد عباس سليمان	أستاذ	العراق	التاريخ	جامعة كركوك كلية التربية للبنات	عضو هيئة هيئة تحرير
7	د. نور الله جتين	استاذ	تركيا	اللغة التركية	جامعة انقرة كلية اللغات	عضو هيئة تحرير دولي
8	د. كمال عبد الله حسن	استاذ	العراق	الجغرافية	جامعة الانبار كلية الاداب	عضو هيئة تحرير
9	د. زانيار فائق سعيد	استاذ	العراق	اللغة الانكليزية	جامعة السليمانية	عضو هيئة تحرير
10	د. جنار عبد القادر احمد	أستاذ	العراق	علوم تربوية ونفسية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
11	د. دلال علي سليمان زريقات	استاذ	الأردن	الجغرافية	الجامعة الأردنية كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي
12	د. ياسر محمد طاهر	أستاذ	العراق	طرائق التدريس	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الصرفة	عضو هيئة تحرير

13	د. كاروان عمر قادر	استاذ	العراق	اللغة الكوردية	جامعة السليمانية كلية اللغات	عضو هيئة تحرير
14	د. عصام مصطفى عبد الهادي عقلة	أستاذ مشارك	الامارات	التاريخ	جامعة خورفكان كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي
15	د. ابراهيم بن يحيى بن زهران البوسعيدي	أستاذ مشارك	سلطنة عمان	التاريخ	جامعة السلطان قابوس كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي
16	د. نزيه إبراهيم المناسية البطوش	استاذ	الاردن	الجغرافية	الجامعة الأردنية	عضو هيئة تحرير دولي
17	د.خالصة الغباري	أستاذ مساعد	سلطنة عمان	اللغة الإنكليزية	جامعة السلطان قابوس كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي
18	د. مهدي قيس عبد الكريم الجنابي	أستاذ مساعد	الامارات	علوم القران	جامعة الشارقة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية	عضو هيئة تحرير دولي
19	د. إسماعيل البر قومسر	أستاذ مساعد	تركيا	اللغة التركية	جامعة دوزجه	عضو هيئة تحرير دولي
20	د.فارس محمود محمود	أستاذ مشارك	سويسرا	الجغرافية	جامعة بيرن	عضو هيئة تحرير دولي
21	د. كامل عبد القادر حسين	أستاذ مساعد	العراق	علوم القران	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
22	د. عز الدين صابر محمد	أستاذ مساعد	العراق	اللغة الكوردية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
23	د. خالد احمد هواس	أستاذ مساعد	العراق	اللغة العربية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
24	د. محمد اكبر بور	أستاذ مساعد	ايران	الجغرافية	جامعة ريزا كلية الاداب	عضو هيئة تحرير دولي

25	د. علي هادي حسن	أستاذ مساعد	العراق	اللغة العربية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
26	د. مجيد احميد جدوع الزبيدي	استاذ	العراق	اللغة الإنكليزية	جامعة الانبار كلية الاداب	عضو هيئة تحرير
27	د. محمد علي شريف	أستاذ مساعد	العراق	اللغة التركية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
28	د. زينب عصمت صفاء الدين	مدرس	العراق	اللغة الإنكليزية	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير
29	د. عماد عبد الله مراد	مدرس	العراق	علوم القرآن	جامعة كركوك كلية التربية للعلوم الإنسانية	عضو هيئة تحرير

مقدمة

يشرفني أن أقدم لكم هذه المقدمة التي تسلط الضوء على الدور الحيوي والمهم للبحوث التي يقدمها الباحثون للمجلة، والتي تسهم بشكل فاعل في تعزيز وتطوير مجالات الدراسات الإنسانية. إن المجلة تهدف إلى توفير منصة علمية رائدة لنشر الأعمال الأكاديمية التي تتناول قضايا حيوية في مختلف فروع العلوم الإنسانية، بما في ذلك الفلسفة، وعلم الاجتماع، والأنثروبولوجيا، وعلم النفس، واللغة، والتاريخ، والفنون، وغيرها.

إن الأبحاث المقدمة للمجلة ليست مجرد نتائج لدراسات علمية، بل هي محطات فكرية تعكس تطور المفاهيم والنظريات في هذه المجالات. تعمل هذه الدراسات على طرح حلول للمشاكل المعاصرة، وفهم الظواهر الإنسانية في سياقاتها المختلفة، كما تساهم في تقديم رؤى جديدة لتطوير المجتمع وتعزيز الوعي الثقافي والعلمي.

إن الدور الكبير لهذه البحوث لا يتوقف عند نشر المعرفة فقط، بل يتعداه إلى تحفيز التفكير النقدي والإبداعي، ودعم الجهود الأكاديمية في بناء قاعدة معرفية متينة تُسهم في تحريك عجلة التغيير والتطور في المجتمعات الإنسانية. ولذلك، فإننا نعتبر هذه البحوث أداة أساسية في تطوير الفكر الإنساني، ودعم المساعي المستمرة لتحسين جودة الحياة البشرية عبر أبعادها المختلفة.

نتطلع في المجلة إلى استقبال مزيد من الدراسات الرصينة التي تثرينا وتوسع آفاقنا العلمية، مؤمنين بأن هذه الإسهامات العلمية هي حجر الزاوية في بناء مستقبل أكثر إشراقاً في مجال الدراسات الإنسانية.

رئيس هيئة التحرير

١. د. مراد إسماعيل احمد

شروط وقواعد النشر في مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية

1. تسلم نسخة الكترونية من البحث عبر الموقع (<https://kujhs.uokirkuk.edu.iq>) تحت برنامج Microsoft Word بصيغة doc او بصيغة .dox.
2. يطبع البحث بواسطة الحاسوب بمسافات واحدة بين الأسطر شريطة أن لايزيد عدد صفحاته عن 25 خمس وعشرين صفحة وبواقع (5000 الى 10000) كلمة، ونوع الخط Simplified Arabic بما في ذلك الجداول، مع تنسيق محدد مسافة 1.5، خط بحجم 14، على ورق A4. للبحوث الخاصة باللغة العربية، يُكتب البحث بخط (Times New Roman) للغة الإنجليزية و التركية بحجم خط (14) على ورق مقاس (A4). اما بالنسبة اللغة الكوردية فونت كوران Kurdfonts.
3. تقديم سيرة علمية مختصرة للباحث أو الباحثين مرفقة مع البحث وتكون منفصلة.
4. تكتب أسماء الباحثين الثلاثية باللغة العربية والإنجليزية كما تذكر عناوين وظائفهم الحالية ورتبهم العلمية.
5. إقرار من المؤلف يؤكد أن البحث لم يسبق نشره وليس قيد النشر في مجلة أخرى.
6. العناوين الرئيسية والفرعية تستعمل داخل البحث لتقسيم أجزاء البحث حسب أهميتها وبتسلسل منطقي وتشمل العناوين الرئيسية: عنوان البحث، الملخص، الكلمات الدالة، المقدمة، إجراءات البحث، الشرح، الاستنتاج، المراجع.
7. يرفق مع البحث ملخص باللغة العربية وباللغة الإنجليزية على أن لا تزيد كلمات الملخص عن (250) كلمة.
8. تكتب بعد الملخص الكلمات الدالة للبحث.
9. تطبع الجداول والأشكال والخرائط داخل المتن وترقم حسب ورودها في البحث وتزود بعناوين ويشار إلى كل منها بالتسلسل.
10. يجوز نشر البحث إذا كان مستقلاً من أطروحة أو رسالة دكتوراه أو ماجستير، بشرط ألا تكون هذه الرسائل منشورة أو مقبولة للنشر، ويجب الإشارة إلى هذا في الصحيفة الأولى وقائمة المراجع، والإفصاح عن ذلك في الإقرار والتعهد.

11. يلتزم الباحث بدفع النفقات المالية المترتبة على إجراءات التقويم في حال طلبه سحب البحث ورغبته عدم متابعة إجراءات النشر.
12. يمنح الباحث مدة أقصاها ثلاثة اشهر لإجراء التعديلات على بحثه إن وجدت ومن حق المجلة بعد ذلك الغاء الملف البحثي تلقائيا في حال تجاوز المدة المذكورة أعلاه.
13. التوثيق (قائمة المراجع)
 - أ. يُشترط اتباع أسلوب الكتابة وفقاً لمعايير APA النسخة السابعة (الجمعية الأمريكية لعلم النفس)، ويجب الالتزام بالدقة في الاستشهادات وتنسيق القائمة المرجعية وفقاً لهذه المعايير، لضمان الوضوح والتناسق في تقديم البيانات والمعلومات العلمية.
 - ب. يشار إلى المراجع في المتن بالاسم الأخير للمؤلف وسنة النشر والصحيفة، مثال: علي عبد عباس العزاوي (العزاوي، 2008: 214) أو (العزاوي، 2008).
 - ت. يجوز في بحوث علوم القرآن والتأريخ الإسلامي توثيق المراجع من خلال تهميش المراجع باستعمال الأرقام المتسلسلة بين قوسين هكذا (1) ، (2) ، (3) وتبين في آخر البحث تفاصيل المراجع حسب تسلسلها وتوضع قبل قائمة المصادر والمراجع.
 - ث. توثق المصادر والمراجع في قائمة واحدة في نهاية البحث وترتب هجائيا حسب الاسم الأخير للمؤلف مثل:
(اسم العائلة، الاسم الأول للمؤلف، (سنة النشر)، عنوان الكتاب، رقم الطبعة، مدينة النشر، در النشر)، مثال:
شحادة ، نعمان 2011، التحليل الإحصائي في الجغرافية والعلوم الاجتماعية، عمان - الأردن، دار صفاء للنشر والتوزيع.
 - ج. أما الدوريات: فيبدأ بذكر الاسم الأخير للمؤلف، ثم بقية الاسم كاملاً، ثم توضع سنة النشر بين حاصرتين. ثم عنوان البحث. ثم اسم المجلة غامق، ثم مكان صدورها، ثم رقم المجلد، ثم رقم العدد، ثم أرقام الصفحات.
14. يستشهد الباحث ببحثين على الأقل منشورين في مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية
15. عمل استلال للبحث في مركز الحاسبة الصادر من رئاسة الجامعة.

16. على الباحث دفع أجور النشر البالغة: (150.000) مائة ألف دينار عراقي وإذا زاد عدد الصفحات عن (25) خمس وعشرين صحيفة فسوف يتم استيفاء الأجر بواقع (5.000) خمسة آلاف دينار لكل صفحة.

17. تجري هيئة تحرير المجلة التقييم الأولي للبحث، ثم يُعرض على محكمين من ذوي الخبرة العلمية في مجال التخصص، وتلتزم المجلة بإخطار الباحث بالقرار النهائي بشأن الموافقة على النشر من عدمها على أن يلتزم الباحث بإجراء التعديلات التي قد يطلبها المحكمون من أجل إجازة البحث أو الدراسة للنشر في المجلة.

18. ترسل البحوث وجميع المراسلات المتعلقة بالمجلة الى موقع المجلة.

**فهرست البحوث المنشورة
بحوث علوم القرآن**

ت	عنوان البحث	الباحث	رقم الصفحة
1	مقاصد عقوبة القتل قصاصاً في الشريعة الإسلامية	م. د. اكرم محمد عايد سعدون	1-19
2	منهج المقاصد الشرعية في مكافحة الفساد الإداري	ا. م. د. ثامر حمزة داود م. م. مها احمد كمال العاني	21-27
3	الأحكام الفقهية المتعلقة بالمنى الصناعي	أ. م. د. خالد خزل خميس	28-48
4	أسباب الجهاد في سبيل الله تعالى في كتاب - أحكام الجهاد وفضائله- للإمام عبد العزيز بن عبد السلام- رحمه الله تعالى- دراسة موضوعية في التفسير الفقهي لآيات الجهاد	أ. م. د. صالح ابراهيم حسين البياتي	49-74
5	التعارض بين الحقيقة اللغوية والحقيقة العرفية في باب الأيمان وأثر ذلك على الفروع الفقهية	م. م. ضياء رعد مجول	75-99
6	الخاص ، والعام المخصص في سورة الاحزاب	م. د. منال عبدالله رشيد	100-153

بحوث العلوم التربوية والنفسية

ت	اسم البحث	الباحث	رقم الصفحة
1	أثر برنامج تعليمي قائم على توظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي ومنصات التعاون الرقمي في تنمية مهارات الكتابة الإبداعية لدى طلاب الصف الخامس الادبي في مادة اللغة العربية	ا. م. د. حمدي إسماعيل احمد علي	154-199
2	الثقافة الرقمية وعلاقتها بالميل الى الكمالية لدى طلبة الجامعة	أ. م. د. ذكرى عبد الحافظ عبد اللطيف	200-232
3	التحول العقلي وعلاقته بالتكؤ الأكاديمي لدى طلبة الجامعة المستنصرية	أ. م. د علي سعد كاظم	233-256
4	اثر استراتيجية قمع الافكار في تحصيل مادة التاريخ عند طلاب الصف الخامس الادبي وتنمية مهارة قراءة الخرائط التاريخية	م. م. عمر مصطفى البياتي	257-286

بحوث الجغرافية

ت	اسم البحث	الباحث	رقم الصفحة
1	الخرائط الاحصائية للخدمات التعليمية في مدينة تازة خورمانو	م. د. ايلاف شاكر محمد شريف البرزنجي	287-308
2	التحليل الجغرافي للزواج المبكر للفتيات وآثاره السلبية في قضاء كركوك لعام 2024	م. د. حسين سردار محمد علي أحمد	309-334
3	الآثار التنموية لطرق النقل في تحقيق توازن البيئة الحضرية في محافظة الأنبار	ا. م. د. كرامي عبد الغفور علي الحديثي	335-355

بحوث التاريخ

ت	اسم البحث	الباحث	رقم الصفحة
1	اتفاق ستريسا عام 1935 دراسة تاريخية	م. د. أسماء عبدالكريم إبراهيم	356-372
2	التعليم المهني في كركوك (١٩٤٥ - ١٩٥٨) في ضوء تقارير وزارة المعارف	م. م. اسن عثمان حسين التون	373-405
3	الدور السياسي والاجتماعي لأوغستا في الإمبراطورية الألمانية (1811-1890)	م. م. زينب حسن شكور	406-421
4	وسائل الانتاج الزراعي وطرق الري في الاندلس في عصر الامارة (138-316هـ / 756-929م)	م. م. عامر عيود ادهام	422-452
5	اثر القيادة النبوية في تعزيز الروح المعنوية (معركة أحد نموذجا)	م. د. محمود دخيل علي القيسي	453-477
6	نزوح الأثريين العراقيين الى سوريا وموقف الحكومة العراقية منه عام 1933 دراسة وثائقية	م. د. مهند علي فرحان الجبوري	478-495
7	انعكاس الوضع السياسي في كركوك في الصحافة الكردية (السرية) خلال الفترة 1981-1984	م. د. ثارمزو يوسف حسن ا. م. د. نشميل صابر عبدالله	496-523
8	المواقف التي أقسم عليها رسول الله ﷺ دراسة تاريخية تحليلية	أ.م. د. خالد دعيجل نجم عبد الله	524-556
9	البدايات الأولى للطيران والملاحة الجوية العثمانية 1911-1918م	م. د. نجم الدين عبد الستار صادق ليلاني	557-584

مقال

1	نزول السيد المسيح عليه السلام	م. د. صفا غانم ابراهيم	585-593
---	-------------------------------	------------------------	---------



*Kirkuk University Journal
of Humanities Studies*
مَجَلَّةُ جَامِعَةِ كَرْكُوكَ لِلدِّرَاسَاتِ الْإِنْسَانِيَّةِ



<https://kujhs.uokirkuk.edu.iq>

DOI: 10.32894/1992-1179.2025.159981.1207

Date of research received 08/05/2025, Revise date 23/05/2025 and accepted date 27/06/2025

**The Early Beginnings of Ottoman Aviation and Aerial
Navigation (1911–1918)**

Dr. Najmaddin A. Sadiq Laylani

Abstract

Throughout its history, which spanned more than six centuries, the Ottoman Empire enjoyed many factors of success, some of which accompanied its early stages and contributed to its construction and development. The 16th century saw the empire reach its maximum expansion, with its possessions covering parts of three continents: Asia, Europe and Africa, relying on its land and naval forces.

In the late Ottoman period, especially in the first quarter of the 20th century, aviation and air navigation occupied the minds of the military and political elite. Therefore, they strove with all means at their disposal to lay the foundations for Ottoman aviation as a promising weapon that could make a difference on the battlefield, drawing inspiration from the experiences of European countries and drawing on their expertise, as they had made strides in this field.

In order to keep pace with military and technical developments in Europe, the first military air surveillance unit was established within the Ottoman army in 1909. In early 1910, Lieutenant General Mahmud Şükrü Pasha, Minister of War sent a number of officers to France and Germany as military advisers, including Major Ali Fathi Bey, who recommended in his report the formation of an air navigation team, the training of officers in aviation, the purchase of aircraft, and the establishment of a school and aviation centre in Istanbul.

The Ottoman-Italian War of 1911 contributed to accelerating the Ottoman Empire's efforts to establish an organised air force, as that war marked a pivotal turning point in the history of military aviation. Italy was the first country to use aircraft and airships for aerial bombardment, surveillance, and psychological warfare during its military operations against the Ottomans in Tripoli (Libya). This early use of aviation represented a qualitative shift in the concept of modern warfare, prompting the Ottoman military and political leadership to recognise the importance of this new weapon and take the strategic decision to establish an air force in 1911, enabling the state to keep pace with rapid military developments and meet the emerging challenges on the ground at that time. The Ottoman-Italian War (1911) and the Balkan Wars (1912–1913) confirmed the decisive role of aviation, although they also revealed organisational and logistical shortcomings.

With the outbreak of World War I in 1914, French cadres and trainers withdrew and seized the contracted aircraft, temporarily halting the aviation school. Germany then took over the supply of aircraft and cadres to the Ottoman Empire, and air missions in Palestine and Iraq expanded from reconnaissance to bombing and psychological support. Towards the end of the war, the General Inspection of the Air Force was established, placing Ottoman aviation under German supervision.

The nature of the study necessitated dividing the research into two main sections. The first section dealt with the historical roots of Ottoman aviation and air navigation, while the second section was entitled: Ottoman Aviation during a Transformative Era: A Study on the Evolution of Air Navigation (1911–1918), followed by a conclusion and a list of sources.

The importance of this research lies in its highlighting of the most vital aspects of Ottoman military history, namely The origin and growth of aviation and air navigation in the late Ottoman Era, an aspect that has not received sufficient attention from researchers and historians. From this perspective, this study attempts to explore this topic and reveal its various dimensions, focusing on the technical, material and administrative challenges faced by the early Ottoman efforts to establish an effective air force, as well as analysing how the state dealt with these challenges in complex internal and external circumstances.

Given the scarcity of specialized academic studies in this field, this research relied primarily on Ottoman documents preserved in the Turkish Prime Ministry Archives (Istanbul), in addition to Arabic, translated, and foreign sources. These references contributed to constructing a relatively clear scholarly understanding of the emergence of Ottoman air navigation and its military and political contexts. It is hoped that this study will help fill a knowledge gap in the field of Ottoman military studies and serve as a starting point for future, more in-depth research in this area.

Keywords: Ottoman Empire, aviation, Ministry of War, aerial navigation, Mahmud Shevket Pasha, Germany, France, Balkans, World War I.

البدايات الأولى للطيران والملاحة الجوية العثمانية 1911-1918م

م. د. نجم الدين عبد الستار صادق ليلاني*

المخلص

حظيت الدولة العثمانية طوال تاريخها التي امتدت إلى أكثر من ستة قرون بعوامل نجاح عديدة، منها ما رافقت مراحلها الأولى فأسهمت في بنائها وتطورها، إذ شهدت القرن السادس عشر أقصى إتساع لها شملت أملاكها أجزاء من ثلاث قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا معتمداً في ذلك على قواتها البرية والبحرية. وفي أواخر العهد العثماني ولاسيما الربع الأول من القرن العشرين شغلت الطيران والملاحة الجوية أذهان النخبة العسكرية والسياسية، لذلك سعوا جاهدين بكل الوسائل المتاحة لهم بهدف وضع النواة الأولى للملاحة الجوية العثمانية بوصفه سلاحاً واعداً يمكن ان يُحدث فارقا في ميدان القتال، مستلهمين من تجارب الدول الأوروبية ومستعينين بخبراتهم، كونهم قطعوا شوطاً في هذا المجال .

في إطار مواكبة التطورات العسكرية والتقنية في أوروبا، تأسست أول وحدة عسكرية للمراقبة الجوية ضمن تشكيلات الجيش العثماني عام 1909، وفي مطلع عام 1910، أرسل الفريق محمود شوكت باشا، ناظر الحربية (وزير الحربية)، عدداً من الضباط إلى فرنسا وألمانيا كمستشارين عسكريين، من بينهم الرائد علي فتحي بك، الذي

*جامعة كركوك- كلية التربية للعلوم الإنسانية dr.najmaldeensadiq@uokirkuk.edu.iq

أوصى في تقريره بتشكيل فريق للملاحة الجوية، وتدريب الضباط على الطيران، وشراء الطائرات، فضلاً عن إنشاء مدرسة ومركز للطيران في أستانبول.

أسهمت الحرب الحرب التي شنتها إيطاليا على طرابلس الغرب (ليبيا) آخر ولايات الدولة العثمانية في شمال أفريقيا عام 1911م في تسريع جهود القيادة العثمانية لتأسيس سلاح جوي منظم، إذ شكّلت تلك الحرب نقطة تحول محورية في تاريخ استخدام الطيران العسكري. فقد كانت إيطاليا أول دولة توظف الطائرات والمناطيد لأغراض القصف الجوي، والمراقبة، والحرب النفسية، وذلك خلال عملياتها العسكرية في طرابلس الغرب، وقد مثّل هذا الاستخدام المبكر للطيران تحول جفي مفهوم الحرب الحديثة، ما دفع قادة الدولة العسكرية والسياسية إلى إدراك أهمية هذا السلاح الجديد، واتخاذ قرار استراتيجي بتأسيس الملاحة الجوية عام 1911، تمكّن الدولة من مجارة التطورات العسكرية المتسارعة ومواجهة التحديات الميدانية المستجدة آنذاك. أكدت الحرب العثمانية-الإيطالية (1911) وحروب البلقان (1912-1913) الدور الحاسم للطيران، وإن كشفت عن قصور تنظيمي ولوجستي.

ومع اندلاع الحرب العالمية الأولى 1914م انسحبت الكوادر والمدربين الفرنسيين واستحوذوا على الطائرات المتعاقد عليها، فتوقفت المدرسة الجوية مؤقتاً، لتتولى ألمانيا تزويد الدولة العثمانية بالطائرات والكوادر، وتوسّعت المهام الجوية في جبهات فلسطين والعراق من الاستطلاع إلى القصف والدعم النفسي. وفي أواخر الحرب أنشئت (إدارة تفتيش العمومي على القوات الجوية) لتصبح الملاحة الجوية العثمانية خاضعة عملياً للإشراف الألماني. أقتضى طبيعة الدراسة تقسيم البحث الى مبحثين أساسيين، تناولت المبحث الأول: الجذور التاريخية للطيران والملاحة الجوية العثمانية في حين جاءت المبحث الثاني بعنوان: الطيران العثماني في زمن التحولات: دراسة لتطور الملاحة الجوية (1911-1918م) ثم خاتمة وقائمة بالمصادر.

تتجلى أهمية هذا البحث في تسليطه الضوء على أبرز الجوانب الحيوية في التاريخ العسكري العثماني، والتمثل في نشأة وتطور الطيران والملاحة الجوية في أواخر عهد الدولة العثمانية، وهو جانب لم يحظَ بالعناية الكافية من قبل الباحثين والمؤرخين؛ ومن هذا المنطلق، جاءت الدراسة في محاولة لسبر أغوار هذا الموضوع وكشف أبعاده المختلفة، مع التركيز على التحديات الفنية والمادية واللوجستية التي واجهت الجهود العثمانية الأولى في تأسيس سلاح جوي فعال، فضلاً عن تحليل كيفية تعامل الدولة مع تلك التحديات في ظل الظروف الداخلية والخارجية المعقدة.

نظراً لندرة الدراسات الأكاديمية المتخصصة في هذا المجال، فقد اعتمدت الدراسة بشكل أساسي على الوثائق العثمانية المحفوظة في أرشيف رئاسة الوزراء التركية (استانبول)، الى جانب المصادر العربية والمعرية والاجنبية، التي أسهمت في بناء تصور علمي واضح - ولو نسبياً - حول نشأة الملاحة الجوية العثمانية وسياقاتها العسكرية والسياسية. ونأمل أن تسهم هذه الدراسة في سدّ فجوة معرفية في حقل الدراسات العسكرية العثمانية، وأن تكون منطلقاً لأبحاث مستقبلية أكثر عمقاً في هذا المجال. ومن الله التوفيق.

الكلمات المفتاحية: الدولة العثمانية، الطيران، النظارة الحربية، الملاحة الجوية، محمود شوكت باشا، المانيا، فرنسا، البلقان، الحرب العالمية الاولى.

المبحث الأول: الجذور التاريخية للطيران والملاحة الجوية العثمانية

ظل العثمانيون في دور ارتقائهم الحضاري يتابعون ويراقبون عن كثب مظاهر النهضة الغربية ولاسيما في المجال العسكري بعد مرحلة طويلة من الإهمال والجمود، وقد شهد القرن الثامن عشر بروز اهتمام مجدد لدى النخب وقادة الدولة بالتطورات التقنية والعلمية في أوروبا الغربية، ولاسيما في مجال التحديث مؤسسات الدولة ولاسيما العسكرية منها واصلاح بنيتها. ففي أواخر العهد العثماني ولاسيما الربع الأول من القرن العشرين استحوذ مجال الطيران والملاحة الجوية اهتمام القادة العثمانيين، الذين بذلوا جهوداً حثيثة — في حدود الإمكانيات المتاحة — لوضع النواة الأولى لسلاح الجو العثماني، مستفيدين في ذلك من خبرات الدول الأوروبية التي سبقتهم في هذا المضمار⁽¹⁾.

ظهرت أولى المحاولات للطيران في العهد العثماني منذ بدايات القرن السابع عشر كهواية، مثل هزار فن أحمد الجلبي المعروف بـ (جلبي فن) وهزار فن وتأتي بمعنى صاحب الف علوم⁽²⁾، نظرا لتنوع مهارته ومعارفه ولاغرى حسن الجلبي⁽³⁾، ففي عام 1636م تمكن الهادي هزار فن من تدشين عده محاولات للطيران كان عددها في أول الأمر تسع محاولات لمسافات قصيرة في (أت ميدان) - ساحة الخيول بإستانبول - ونجح في جميعها، ثم أخذ يعد العدة للطيران لمسافات طويلة، تمكن بالأجنحة التي يرتديها من القفز والطيران من فوق برج غلطة⁽⁴⁾ في استانبول والطيران من الجانب الأوربي وعبر مضيق بوسفور وكانت الرياح جنوبية غربية وتمكن من الهبوط بسلام في ميدان دوغانجلار (Doğancılar) في منطقة أسكودار (sküdar) في الجانب الاسيوي⁽⁵⁾، وكان السلطان مراد الرابع (1623-1640م)⁽⁶⁾ يشرف ويراقب آلية الطيران من قصره المعروف بقصر سنان باشا في منطقة سراي برنو (Saray burnu) وكان بمعيته الصدر الاعظم محمد باشا (1632-1637م) وبعض الوزراء، وذكر أوليا جلبي في كتابه سياحت نامه سى إلى أن السلطان مراد الرابع أحسن إليه كياساً من الذهب وقال: "هذا الرجل يستحق الإعجاب إلا أن بقاءه يشكل خطراً"، لذا أوعز إلى نفيه إلى الجزائر وتوفي ودفن هناك⁽⁷⁾.

وفي عهد السلطان عبد الحميد الأول (1774-1789م) تحققت أولى المحاولات لإطلاق المناطيد من خلال تعليق المنطاد في باحة أيا صوفيا باستانبول⁽⁸⁾ وفي أواخر عام 1909م أقيم أول استعراض عسكري جوي بالطائرات في استانبول من قبل طيارين أجانب فلقى أعجابا كبيرا من الأهالي ومن أركان الجيش العثماني إلا إن ذلك لم يتعدى الجانب الاستعراضي والترفيهي⁽⁹⁾.

أولا: نشأة الطيران العسكري في الدولة العثمانية: بين الطموح والتحديات (1909-1913م)

بدأت قادة الدولة العثمانية تهتم وتتابع عن كثب أخبار الطيران في العالم وما أن تولى الفريق محمود شوكت باشا⁽¹⁰⁾ النظارة الحربية في 12 كانون الثاني 1910م حتى قام بإرسال وفداً لمتابعة والحضور للمناورات العسكرية السنوية للسلاح الجوي الفرنسي والمعروفة بمناورات بيكاردى (picardie) في شمال فرنسا، وترأس الوفد رئيس أركان حرب الجيش الثالث الجنرال علي رضا باشا والرائد صلاح الدين والملحق العسكري في باريس الرائد علي فتحي بك ثم الحق بالبعثة العسكرية يوزباشي (النقيب) مصطفى كمال الذي عين بعد عودته رئيساً لكلية الأركان في سلانيك، ثم نقل إلى النظارة الحربية في استانبول⁽¹¹⁾ والذي عرف فيما بعد بـ (أتاتورك) مؤسس الجمهورية التركية (1923-1938م)، وقدم الوفد المشارك في المناورات تقريراً إلى النظارة الحربية مؤكداً فيها عن أهمية الطيران والملاحة الجوية في العالم وطالبت البعثة في الإسراع بتشكيل نواة الملاحة الجوية العثمانية بغية مواكبة التطور التقني التي شهدتها بعض الدول الأوروبية ولاسيما فرنسا في مجال تصنيع الطائرات⁽¹²⁾.

أقدم ناظر الحربية في 5 شباط 1911 بإيفاد ضابطين إلى كل من فرنسا وألمانيا للعمل كمستشارين (ملحقين عسكريين) للدولة، ورفع الرائد فتحي بك أحد المستشارين المبتعثين تقريراً إلى النظارة الحربية تحدث عن مكانة الطيران الحربي في فرنسا ومدى أهميته وأوصى بالمبادرة في تشكيل فريق للملاحة الجوية يتبع النظارة وأرسال الضباط لتلقي التعليم الجوي وضرورة شراء الطائرات منها، ونشرت النظارة الحربية مقالاً ذكر فيها المؤهلات المطلوبة للضباط المرشحين للتدريب على الطيران في أوروبا منها الشجاعة والاستعداد للطيران، فضلاً عن إجادته لإحدى اللغات الأجنبية واستمر الاهتمام في العام التالي، حتى قامت الطائرات الإيطالية بقصف القطعات العسكرية العثمانية في ليبيا، فكان ذلك بمثابة ناقوس خطر دق في أذهان القادة العثمانيين بضرورة وجوب الإسراع والاقدام في طريق تشكيل الملاحة الجوية العثمانية⁽¹³⁾.

عرض الفريق محمود شوكت باشا تقريراً إلى مجلس الوكلاء (مجلس الوزراء) أشار فيه آلية دعم القوات البرية والبحرية العثمانية⁽¹⁴⁾، عن طريق تنشئة الضباط الطيارين الذين يجيدون فن الملاحة وقيادة الطائرات وتعليم الفنيين لصيانتها في المرحلة الأولى ولأجل ذلك تتطلب الأمر لإقامة المدرسة الطيران (Hava Okulu) في استانبول لتخريج الطيارين، ومركزاً للطائرات وورشة لصيانة وتصلح الطائرات ومستشفى حديثة.

وقع الاختيار على منطقة يشيل كوي (yeşil köy) في استانبول لإقامة مدرسة للطيران الحربي، وفي غضون مدة محدودة أكمل الكابتن (النقيب) فيسا بك والملازم يوسف كنان تدريبهما في فرنسا وعادا إلى أرض الوطن، وبذلك عدّ الكابتن فيسا بك أول طيار عثماني بعد حصوله على شارة 780 الفرنسية والرقم 1 في صنف الملاحة الجوية العثمانية⁽¹⁵⁾، ووافقت فرنسا على تزويد العثمانيين بالطائرات وأخذت النظارة الحربية على عاتقها شراء طائرتين من مصنع

ديبيروسن (Deperdussin) في فرنسا الطائرة الأولى بمقعدين والثانية بمقعد واحد لأغراض التدريب، وفي تلك الظروف الصعبة وبإمكانيات محدودة تشكلت صنف الملاحة الجوية العثمانية في الأول من حزيران 1911م⁽¹⁶⁾.

بوشر العمل في تنفيذ وبناء المنشآت، أما ممر الطائرات فقد عجزت نظارة المالية تحمل نفقاتها، وتعطلت الأعمال فيها⁽¹⁷⁾ عندها اضطرت نظارة الحربية إلى إيجاد وسائل أخرى لتمير المشروع .

ثانيا: الدعم المالي واللوجستي للملاحة الجوية العثمانية (إعانه وطنية)

مع تزايد الحاجة إلى تمويل مشروع تأسيس سلاح الجوي العثماني، وعجز نظارة المالية عن تخصيص المبالغ اللازمة لإكمال بناء مركز الطيران، اضطر الفريق محمود شوكت باشا، ناظر الحربية آنذاك، إلى اللجوء إلى الشعب، مطلقاً حملة تبرعات عامة عُرفت باسم (إعانة الوطنية İane-i Millîye)⁽¹⁸⁾، وهي فكرة ليست جديدة استلهمتها الدولة العثمانية من تجارب دول الجوار كبلغاريا واليونان، اللتين سبقتهما في اعتماد الدعم الشعبي لإنشاء أسلحتهما الجوية الناشئة⁽¹⁹⁾، وقد لاقت هذه الحملة رواجاً واسعاً في مختلف أنحاء الدولة العثمانية، كما تؤكد الوثائق الرسمية التي أطلقت على المشروع اسم "إعانة الطيران (Tayyare İanesi)" ، وقد ساهم سكان العديد من الولايات والمدن العثمانية، سواء في الأناضول والروملي أو في المدن والولايات العربية، في دعم هذه الحملة بمختلف الوسائل . ومن المدن التي ورد ذكرها في الوثائق العثمانية: إستانبول، إزميت، سيواس، إزمير، أنقرة، قونية، بتليس، أورفة، أشقودرة⁽²⁰⁾ (حالياً شكودرا في ألبانيا)، وان، قيصري، طرابزون، أرضروم، سلانيك، مناستر، أماسيا، ديار بكر، معمورة العزيز (خربوط) فضلاً عن بغداد⁽²¹⁾، البصرة، الموصل، سوريا⁽²²⁾، حلب، بيروت، اليمن وغيرها من المدن العربية⁽²³⁾.

كان في مقدمة المتبرعين كان الفريق محمود شوكت باشا، الذي تبرع بمبلغ خمسة وعشرين ليرة ذهبية، فضلاً عن ربع راتبه لمدة ستة أشهر، مما شكّل قدوة لضباط هيئة الأركان، الذين بدورهم تبرعوا بربع رواتبهم للمدة نفسه⁽²⁴⁾، وتم اتفاق على إطلاق اسم أوردو (Ordu)، أي الجيش، على أول طائرة يتم شراؤها من التبرعات، وذلك تعبيراً عن الطابع الوطني والعسكري لهذا الإنجاز⁽²⁵⁾. كما شارك السلطان محمد رشاد الخامس (1909-1918)⁽²⁶⁾ في الحملة، متبرعاً بمبلغ ألف ليرة ذهبية، واقترح أن يُطلق على الطائرة اسم عثمانلي (Osmanlı) تيمناً بالدولة العثمانية، وأن يتم ذلك رسمياً خلال احتفالات جلوسه على العرش عام 1912م⁽²⁷⁾.

أوكلت مهام جمع التبرعات وتنظيم الحملة لدعم المشروع إلى جمعية عرفت بـ جمعية الأسطول للإعانة الوطنية (Donanma-i Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti) ،

والتي كان لها سابق دور مماثل في دعم البحرية العثمانية. ولاقت هذه الحملة تجاوباً واسعاً، ليس فقط داخل الدولة العثمانية، بل أيضاً بين مسلمي العالم، الذين رأوا في دعم الطيران العثماني وسيلة للدفاع عن الأمة الإسلامية في مواجهة الهيمنة الأوروبية⁽²⁸⁾.

تحقق تحقيق أولى الطائرات العثمانية في 27 نيسان 1912 ذكرى الثالثة لجلوس السلطان محمد رشاد الخامس على عرش الدولة⁽²⁹⁾، ومنذ ذلك التاريخ وضعت نواة الملاحة الجوية العثمانية⁽³⁰⁾، وقد قوبلت حركة الطيران الجوي عند العثمانيين بفرحة غامرة على المستويين الرسمي والشعبي⁽³¹⁾.

يتضح من خلال المصادر والوثائق العثمانية بوضوح مدى تفاعل واستجابة الواسعة من قبل الأهالي في مختلف الولايات العثمانية، من عسكريين ومدنيين، تجاه الحملة التي عرفت بـ إعانة الوطنية بما يعكس حرصهم الشديد وتفانيهم في دعم مشروع تأسيس الملاحة الجوية. وقد شكّلت هذه المشاركة الشعبية ركيزة أساسية في إنجاح المشروع وتجاوز التحديات المالية والإدارية التي واجهته في بداياته.

كانت فرنسا آنذاك رائدة في مجال الطيران تليها ألمانيا⁽³²⁾، ففي 25 كانون الأول 1913 هبطت أول طائرة فرنسية صغيرة في ساحة الكارنتينا بمدينة بيروت وتجمع الأهالي في الساحة في استقبال الطيار الفرنسي جول فردين (Jules Fedrine 1881-1919)⁽³³⁾، وفي 29 منه هبطت طائرة أخرى فرنسية بقيادة الطيار مارك بونيه (Bonnier Marc 1887-1916)، وكان في استقباله والي بيروت وقائد الجندرية والقنصل الفرنسي⁽³⁴⁾، وفي 15 شباط 1914 هبطت الطائرة الثالثة في بيروت بقيادة الطيارين العثمانيين فتحي بك ومساعدته صادق بك في رحلة جوية بارزة وكان يوماً مشهوداً، تحشّدت الأهالي إلى جهة المنارة بأعداد العشرين ألفاً وفي مقدمتهم والي بيروت ومتصرف جبل لبنان والقناصل وكبار رجالات المدينة وفرق الموسيقى،⁽³⁵⁾ تُعد هذه الرحلة جزءاً من سلسلة رحلات جوية تهدف إلى تعزيز الروابط في المدن والولايات العثمانية، حيث كان الطياران في طريقهما من إستانبول إلى القاهرة مروراً بعدة مدن عربية، وتُشير المصادر إلى أن هذه الرحلة كانت ذات طابع رمزي، تهدف إلى إظهار التقدم التقني للدولة العثمانية، وقد لاقَت هذه الرحلة اهتماماً كبيراً في الصحافة المحلية والأهالي آنذاك، إلا أن تلك الرحلة لم تكتب لها النجاح إذ تعرضت إلى حادث في 27 شباط 1914، أثناء رحلتها من دمشق إلى القدس ضمن بعثة جوية عثمانية تهدف إلى ربط إستانبول بالقاهرة جواً وتحطمت طائرة من طراز (Blériot XI) وقع الحادث بالقرب من قرية السمرا على الشاطئ الشرقي لبحيرة طبريا، نتيجة هبوب لرياح قوية مفاجئة أدت إلى فقدان السيطرة على الطائرة، مما أسفر عن وفاتها في الموقع⁽³⁶⁾.

كان لجمال باشا (1872-1922م) ناظر البحرية وأحد أبرز قادة الاتحاد والترقي دوراً كبيراً في توطيد العلاقات العثمانية - الفرنسية، وقد نشرت جريدة صدى بابل زيارة الأخير إلى فرنسا في 25 تموز 1914 من يوم السبت الموافق 2 رمضان 1332هـ لحضور مناورات الاسطول الفرنسي، بدعوة رسمية الحكومة الجمهورية الفرنسية وكان في استقباله سفير الدولة العثمانية في باريس سعادة رفعت باشا ووكيل الشؤون الخارجية الفرنسية نائباً عن ناظر الخارجية الفرنسية، وفي 27 تموز حضر مراسيم طيران الملاحة البحرية ثم توجه الى قصر شانسليريه وكان في استقباله رئيس الجمهورية الفرنسية (37) ريموند بوانكاريه (Raymond Poincaré) (1913-1920) وقد أكد جمال باشا في مذكراته إلى إننا 'عهدنا إلى الخبراء الفرنسيين بإنشاء مدرسة للطيران البحري وابررنا مع شركة الفرنسية إتفاقاً على صنع اثنتي عشرة طائرة مائية ' (38) .

المبحث الثاني: الطيران العثماني في زمن التحولات : دراسة لتطور الملاحة الجوية (1911-1918م)

أولاً: دور الملاحة الجوية العثمانية في حروب البلقان الأولى والثانية 1912 -1913م

كانت إيطاليا أول دولة استخدمت الطائرات والمناطيد كأدوات حربية سنة 1911م للقصف والمراقبة والدعاية المغرضة من خلال رمي المنشورات السلبية بهدف إحباط المعنويات عساكر العثمانية في ليبيا، ففي 1 تشرين الثاني 1911م تمكنت أربع طائرات إيطالية من قصف القطعات العثمانية وإسقاط أربع قنابل إلا أنها لم تحدث أية خسائر، وفي المقابل تمكنت القطعات العثمانية في إيجاد أرضية جديدة في الدفاع الجوي وإسقاط لأول مرة في العالم طائرة حربية إيطالية وأسر طيارها (39) .

كانت هزيمة في ليبيا هي نهاية للوجود العثماني في شمال افريقيا وأحد الأسباب الرئيسة للتفكير والإسراع في إنشاء قاعدة للملاحة الجوية العثمانية (40) ففي أعقاب تلك الهزيمة أرسل الفريق محمود شوكت باشا في 17 شباط 1912 رسالة إلى الصدر الأعظم محمد كامل باشا (1912-1913) (41) مفادها أن دول البلقان بدأت في وضع أسس الحديثة لإنشاء لجنة للطيران وفتح مدارس للطيران، مؤكداً فيها مدى حاجة الجيش للإسناد الجوي (42) .

استخدمت الطائرات من قبل دول التحالف البلقاني (بلغاريا وصربيا والجبل الأسود واليونان) في حرب البلقانية الأولى 1912م ضد الدولة العثمانية (43)، وكانت الدول المتحالفة تمتلك 20 طائرة في المقابل كانت الدولة العثمانية تمتلك 10 طائرات، وكان أداء الملاحة الجوية العثمانية في المرحلة الأولى من الحرب متواضعة واستطلاعية، كون أغلب الطيارين تحت التدريب، وتمكن الدول البلقانية المتحالفة من احراز انتصار سريع على الدولة العثمانية (44) .

سرعان ما نشب الخلاف بين الدول البلقانية المتحالفة حول تقاسم الممتلكات أي التركة العثمانية، وكانت بلغاريا لها اطماع في مقدونيا وتراقيا فشنت قطعاتها في كانون الثاني 1913م

هجوم مباغت دون سابق إنذار على القوات اليونانية والصربية لانتزاع مقدونيا منهما معلنة إندلاع الحرب البلقانية الثانية، واصبحت الفرصة مواتية لرومانيا لتحقيق بعض المكاسب فأعلنت الحرب على بلغاريا وبعدها بأيام قلائل أعلنت الدولة العثمانية الحرب على بلغاريا لتستعيد بعض ما خسرت ممتلكاتها⁽⁴⁵⁾، وشاركت الملاحه الجوية العثمانية في الحرب ونفذت الطيارون الاترك طلعات وعمليات جوية بشجاعة وتكللت بنجاح ضد بلغاريا⁽⁴⁶⁾. الا انها لم تكن بالمستوى الطموح بالمقارنة مع الدول الاوربية .

كانت حروب البلقان أول اختبار عملي لسلاح الطيران العثماني، حيث استخدمت الطائرات العثمانية في مهام الاستطلاع والمراقبة ونقل الرسائل؛ بالرغم من تواضع النتائج، فإن التجربة وفرت خبرات ميدانية مهمة. وقد برزت الحاجة الملحة إلى تطوير البنية التحتية للطيران وتوفير قطع الغيار وتدريب الكوادر بشكل أفضل. كما كشفت الحرب عن ضعف التنظيم والتجهيز الفني، مما دفع القيادة العثمانية في التفكير لإعادة هيكلة جهاز الطيران من جديد.

كانت الملاحه الجوية العثمانية خلال عام 1913م لاتزال في طورها البدائي، وتم في عام 1914 تنظيم رحلة جوية بين استانبول والقاهرة، سعياً من الحكومة ازالة الانطباع السلبي الذي تركته الملاحه الجوية العثماني اثناء حرب البلقان، وتم نقل جهازه من (إدارة التفتيش على القطعات الفنية والمواقع المستحكمة) الى شعبة المخابرة والاتصال (مخابره ومواصله شعبه سي)⁽⁴⁷⁾ .

وقع أول إطلاق منطاد للأغراض العسكرية من قبل القطعات العثمانية واستخدمت آداه للمراقبة العسكرية في الدفاع عن مدينة أدرنه . إلا أن ذلك المنطاد كان مربوطاً بالأرض أي كانت وسيلة ثابتة، وتشير المصادر إلى البلغار استخدموا طائرة القنابل بالمناشير من الجو على مدينة أدرنه العثمانية لغرض احباط واضعاف عزيمة القوات العثمانية المحاصرة جاء فيها: " ان البلغاريين انما يحاربون الحكومة العثمانية ولا يرتكبون عملا ضد المسلمين ولا يريدون سفك دماء بل يرمون إلى غرض وحيد، هو توطيد اركان امن البلقان "⁽⁴⁸⁾ .

وأول منطاد ذات محرك يتوجه آلياً هو المنطاد الذي اشتراه العثمانيون من المانيا عام 1913م⁽⁴⁹⁾، وتم تشكيل فريق للمناطيد يضم خمسة ضباط ومائة فرد في منطقة صفا كوي (Safa köy)، داخل استانبول مع إقامة مريض لهم . وفي أيار عام 1913 تم نقل الآلات والمعدات إلى منطقة يشيل كوي الموجودة في إستانبول، وفي شهر آب من العام نفسه أطلق ذلك المنطاد عدة مرات ثم لم يلبث أن عطب واخرج من الخدمة⁽⁵⁰⁾.

مثلت حرب البلقان الاولى والثانية أول اختبار عملي لسلاح الطيران العثماني، حيث استخدمت الطائرات العثمانية في مهام الاستطلاع والمراقبة ونقل الرسائل؛ بالرغم من تواضع النتائج، فإن التجربة وفرت خبرات ميدانية مهمة. وقد اظهرت الحاجة الملحة إلى تطوير البنى التحتية للطيران وتوفير قطع الغيار وتدريب الكوادر بشكل أفضل. كما كشفت الحرب عن ضعف

التنظيم والتجهيز الفني، مما دفع القيادة العثمانية في التفكير لإعادة النظر في هيكله جهاز الطيران من جديد .

ثانيا: دور الملاحة الجوية العثمانية في سنوات الحرب العالمية 1914-1918م

حاولت الدولة العثمانية توسيع وتطوير مدرسة الملاحة الجوية في يشيل كوي من خلال الاستعانة بالخبراء بالفرنسيين كونهم قطعوا شوطا في مجال الطيران وبالفعل تم تعيين الخبير الفرنسي دي غويس (De Goys) مديرا للمدرسة؛ فقد أصدرت الحكومة العثمانية لأول مرة لائحة تنظيمية حول استخدام المجال الجوي العثماني وتنظيم الرحلات الجوية وقرار زي معين للعاملين في الطيران، الا ان افكار دي غويس واعماله كانت لها تداعيات زادت من تبعية الدولة العثمانية لفرنسا في ذلك المجال⁽⁵¹⁾ .

ما أن اندلعت الحرب العالمية الأولى(1914- 1918) بين دول الوسط والحلفاء حتى انضمت فرنسا إلى معسكر الحلفاء بزعامة بريطانيا، وامرت فرنسا بسحب جميع طياريهها ومدربيها وخبرائها من استانبول واستولت على الطائرات البرية والبحرية التي طلبتها الدولة العثمانية منها، وفي أعقاب دي غويس تم تعيين عبد اللطيف بك مديرا للمدرسة، ودخلت الدولة العثمانية الحرب إلى جانب دول الوسط بزعامة المانيا وعلى اثرها اضطرت مدرسة الملاحة الجوية إلى التوقف عن أداء مهامها ونشاطاتها⁽⁵²⁾ .

كان الجيش العثماني عند إعلان التعبئة العامة يملك إحدى عشرة طائرة ست طائرات صالحة لأداء المهام، ولم يحقق الطيارون الاتراك الذين ارسلوا في جبهات مختلفة نجاحاً يذكر وتوقفت الطائرات عن العمل بسبب الأعطاب ونقص في قطع الغيار وحاولت الحكومة العثمانية الحصول على احتياجاتها من الطائرات من حليفهم⁽⁵³⁾ .

أخذت المانيا على عاتقها توفير الغطاء الجوي للقطعات العسكرية العثمانية ودعمها بالطائرات والطيارين الألمان من خلال قيام بمساندة قطعات الجيش العثماني وفي عدة جبهات⁽⁵⁴⁾ منها جبهة جناق قلعة المحصنة بثلاث طائرات الا ان احدى الطائرات المرسله تم استرجاعها بسبب العطل وتم تعويضهم بطائرة من نوع نيبورت(Nieuport) بقيادة الطيار العثماني الكابتن فيسا بك ووصلت الى القاعدة العثمانية في 17 آب 1914، وفي العام نفسه ولاسيما في 5 أيلول كلف الاخير للقيام بمهمة استطلاعية بطائرة نيبورت حلقت لمدة 70 دقيقة بهدف تزويد قطعات العثمانية بخطط وتحركات القطعات البريطانية والفرنسية⁽⁵⁵⁾ .

توالى الدعم الالمانى للجيش العثماني وللملاحة الجوية العثمانية، ففي عام 1915 زودت الاخيرة ب 12 طائرة مع عدد من الطيارين والفنيين، وتم تعيين اليوز باشي الكابتن سيرنو(Serno) مديراً لمدرسة الطيران وسعى الاخير على تنظيم و تطوير القدرات التدريبية والفنية للمدرسة بما يتلائم مع متطلبات الحرب الحديثة. كما عززت المانيا حليفتها العثمانية بدفعات اضافية من

الطائرات، الا انها اضطرت لسحب الطيارين والطائرات لحاجتها الماسة في جبهات أخرى وبالتالي انعكست سلباً على أداء الملاحه العثمانية وإثبات وجودها في سوح القتال، ولم تستطع الملاحه العثمانية أن تستجمع قواها إلا في عام 1916 وتمكنت من ان تضم 90 طائرة و 81 طيارا و 58 وخمسين مراقباً جويّاً، وتم توزيعهم على شكل عدة اسراب⁽⁵⁶⁾ وبالتالي استطاعت تلك الاسراب من تحقيق انتصارات مهمة في مختلف الجبهات⁽⁵⁷⁾ .

ففي جبهة العراق ضمن قاطع مسؤولية الجيش السادس العثماني والتي كانت مقرها في بغداد، اسهمت الملاحه الجوية الألمانية - النمساوية دوراً محورياً في دعم وتعزيز القدرات الجوية العثمانية من خلال اسناد العمليات العسكرية، وقد أسهم هذا الإسناد الفني والبشري في تمكين القوات العثمانية من احكام طوق الحصار على القطعات البريطانية المتمركزة في الكوت الامارة⁽⁵⁸⁾.

ففي 1 كانون الثاني 1916، سجّل الظهور الأول لطائرة نمساوية فوق أجواء الكوت، وهي تحمل العلم العثماني، في إشارة رمزية إلى التلاحم العسكري بين الدولة العثمانية وحليفاتها ألمانيا والنمسا-المجر. وقد واجه هذا الظهور تحدياً مباشراً من قبل سلاح الجو البريطاني، الذي حشد بدوره سرباً من الطائرات في جبهة العراق، وسعت الدفاعات البريطانية إلى تطوير قدراتها المضادة للطيران، في محاولة للحد من فعالية الغارات الجوية العثمانية، غير أن التفوق الجوي سرعان ما رجحت الكفة لصالح العثمانيين، المدعومين بخبرة الطيارين الألمان والنمساويين⁽⁵⁹⁾. وتشير المصادر العسكرية إلى أن هذا الدعم مكّنت القوات العثمانية من تحطيم سرب الطائرات البريطانية بالكامل في جبهة العراق، إذ لم يتبقَ من تلك الطائرات سوى طائرتين فقط، كانتا متضررتين وعاجزتين عن أداء المهام القتالية بفعالية⁽⁶⁰⁾ .

وفي هذا الصدد تشير المصادر التاريخية إلى ان القوات البريطانية المحاصرة في الكوت الامارة بقيادة الجنرال طاوزند⁽⁶¹⁾ كانت تتعرض للقصف المدفعي اليومي قلبية 1300 قذيفة، كما دأب طيارون ألمان على مهاجمة القوات البريطانية المحصورة في كوت الامارة مكبداً إياهم خسائر فادحة في الأرواح والمعدات⁽⁶²⁾، وفي هذا الصدد أشار الجنرال طاوزند في مذكراته بقوله " إجابة لطلب أمر الطيران سمحت بنقل الطائرات إلى علي الغربي لأنه قال لي اذا انحصرنا منعت مدافع العدو [العثمانيين] الطائرات من الطيران عن الأرض ودمرتها وهي مستقرة على الثرى" ويذكر انه طلب من آمر الطيران بتزويده بالمعلومات الاستطلاعية عن أماكن تواجد القطعات العثمانية فيما يخص التعزيزات والإمدادات القادمة من بغداد من جهة العزيزية وبالرغم من مناشداتي؛ لم تحلق الطائرات سوى أربع مرات حتى يوم 10 كانون الثاني 1916م، وفي المقابل كانت الطائرات العثمانية تحلق فوق سماء قطعاتنا الكوت، وأشار الجنرال طاوزند بقوله " ففي 1

أذار 1916 ألقت ثلاث طائرات عثمانية ما يقارب 40 قنبلة على قطعاتنا تسببت في إلحاق الخسائر بالأرواح والمعدات".⁽⁶³⁾

أخفقت القوات البريطانية في محاولة منها لتهريب سفينة محملة بالأرزاق والذخائر لقواتها المحاصرة في الكوت وتمكنت جنود القوات العثمانية من التصدي لها والإستيلاء عليها، وفشلت في إيصال التموين جواً عن طريق الطائرات في 15 و 27 نيسان 1916م لقلة الحمولة وعوامل الطقس⁽⁶⁴⁾ وبالتالي أثرت سلباً على معنويات قواتها المحاصرة، وعانى كثيراً نتيجة نفاذ المؤن والذخائر وأخذت الأمراض تنتشر في جيشه وانهك الجوع قواهم واضطر الجنود إلى أكل لحوم البغال والحمير ومن ثم اضطروا إلى الاستسلام للقوات العثمانية⁽⁶⁵⁾.

شهدت السنوات الأخيرة من الحرب العالمية الأولى (1917-1918م) تصاعداً ملحوظاً في أهمية العمليات الجوية، ما دفع الدولة العثمانية إلى تكثيف جهودها لتطوير سلاح الجو رغم التحديات اللوجستية والعسكرية التي رافقت تدهور الوضع العام للدولة. وقد برزت خلال هذه الفترة أدوار بارزة لعدد من الطيارين العثمانيين الأوائل⁽⁶⁶⁾ من بينهم الكابتن علي أحمد جيليكتن (Ahmet Ali Çelikten)⁽⁶⁷⁾، والذي عدّ رمزاً لتجاوز التمييز العنصري في وقت كانت البلدان الغربية تقصى مواطنيها ذوي الأصول الإفريقية. وكان كابتن جيليكتن ورفاقه في السلاح قد مثّلوا ركيزة مهمة في مسار التطور طيران العثماني، و مع اشتداد ضغوط الحلفاء في الجبهات العربية والبلقانية، أصبح الاعتماد على السلاح الجو العثماني أكثر انتظاماً، وتطورت مهام الطيران من مجرد الاستطلاع إلى تنفيذ ضربات محدودة، وإسقاط منشورات دعائية، ودعم القوات البرية، ولا سيما في جبهتي سيناء- فلسطين والعراق⁽⁶⁸⁾.

شهد عام 1917م إنشاء قيادات ميدانية جوية أكثر تنظيماً، تحت إشراف ضباط عثمانيين تلقوا تدريبات مكثفة في ألمانيا وداخل البلاد. كما تم تأسيس ورش صيانة متقلة، ومحطات تموين في مناطق العمليات.

وفي أواخر الحرب العالمية الأولى تم تشكيل إدارة جديدة باسم إدارة تفتيش العمومي على القوات الجوية (قوى هوائية مفتش عمومي) وأنيطت بها مهمة الملاحاة الجوية العثمانية والتي أصبحت منذ ذلك الوقت تخضع تماماً لإدارة الألمان وسيطرتهم⁽⁶⁹⁾.

في أعقاب الهزيمة التي منيت بها الدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى عام 1918م، شهدت الملاحاة الجوية العثمانية، حالها حال العديد من مؤسسات الدولة، تفرق وتفكك جهازها الفني والإداري، وبسطت قوات الحلفاء سيطرتها على قاعدة يشيل كوي الجوية من طائرات ومعدات وتجهيزات فنية، وفي الكفاح المسلح ضد الحلفاء في حرب الاستقلال 1919-1922م، انخرط عدد كبير من الطيارين والفنيين في صفوف الوطنيين من دون طائراتهم، ولم يتم دعم وتعزيز القطعات العثمانية، إلا قبيل الهجوم الكبير (بيوك تعرض) بالطائرات التي حصلت عليها

الدولة العثمانية من فرنسا وألمانيا وإيطاليا ابتداءً من عام 1922م وأولت الحكومة التي عرفت بـ (مجلس الأمة الكبير) بقيادة مصطفى كمال أتاتورك عناية فائقة بالتعليم الجوي الا ان الإنجاز الحقيقي والمؤثر لم تحدث الا مع العهد الجمهوري وتشكيل السلاح الجوي التركي سنة 1931م (70).

الخاتمة:

كشفت هذه الدراسة عن الأهمية الكبيرة التي أولتها الدولة العثمانية لميدان الطيران والملاحة الجوية، بوصفه أحد أبرز مظاهر التحديث العسكري والتقني في بدايات القرن العشرين. ولم يكن الاهتمام العثماني بهذا المجال وليد الحرب العالمية الأولى فحسب، بل تعود جذوره إلى وقت مبكر من التاريخ، حيث تجلّت أولى بوادر الطموح للطيران منذ القرن السابع عشر، كما في محاولات هزار فن أحمد جلبي ولاغري حسن جلبي، التي مثلت شغفاً فردياً بالطيران، وإن كانت أقرب إلى الهواية والمغامرة منها إلى المشروع المؤسسي.

ومع مطلع القرن العشرين، بدأت القيادة العثمانية تُبدي اهتماماً متزايداً بمواكبة التطورات التقنية الحديثة في مجال الطيران والملاحة الجوية، أسوة بالدول الأوروبية المتقدمة، ولا سيما فرنسا وألمانيا، والدول المجاورة كصربيا وبلغاريا واليونان، التي سبقت الدولة العثمانية في تأسيس مؤسسات جوية نظامية. وقد ساهمت الهزيمة التي مُنيت بها الدولة العثمانية أمام إيطاليا في الحرب الليبية عام 1911م، والتي أفضت إلى فقدانها آخر ولاياتها في شمال إفريقيا، في تعميق الإحساس بالحاجة الملحة إلى تحديث القدرات العسكرية. ومن هنا انطلقت مبادرات عسكرية عثمانية هدفت إلى إنشاء مركز للملاحة الجوية في العاصمة إستانبول، كخطوة استراتيجية لمواكبة التطور التقني ومجابهة تحديات الحروب الحديثة. (71)

وقد برز في هذا السياق دور الفريق محمود شوكت باشا، الذي بذل جهوداً حثيثة لوضع اللبنة الأولى لهذا المشروع، مقدّماً له الدعمين العسكري والمالي، ما مكّنه من تجاوز العقبات الأولية والانطلاق نحو تشكيل نواة القوة الجوية العثمانية. كما حظيت هذه المبادرة بدعم واسع من قبل السلطان ورجال الدولة، فضلاً عن مشاركة الأهالي في مختلف الولايات، من خلال حملات التبرع المالي فيما عُرف بـ "الإعانة الوطنية"، وهو ما يعكس البعد الشعبي للمشروع.

غير أن اندلاع الحرب العالمية الأولى فرض واقعاً جديداً، إذ أدى انسحاب المدربين الفرنسيين إلى تراجع نسبي في أداء مدرسة الطيران، وهو ما دفع حكومة الاتحاد والترقي إلى الاستعانة بخبرات ألمانية بديلة، في محاولة لإنقاذ المشروع وتعويض النقص في الكوادر المؤهلة. ورغم هذا الدعم، إلا أن احتياجات الجبهات الأوروبية إلى الاسناد الجوي دفعت ألمانيا إلى سحب عدد من طياريه ومعدّاتها من الدولة العثمانية، وهو ما انعكس سلباً على أداء السلاح الجوي العثماني في مراحل متقدمة من الحرب.

وهكذا، يتضح من خلال هذه الدراسة أن تجربة الملاحة الجوية العثمانية كانت مزيجاً من الطموح والقيود، وأنها - رغم انطلاقها المتواضعة والتحديات اللوجستية والسياسية التي واجهتها - شكّلت نواةً مبكرةً لتحديث المؤسسة العسكرية العثمانية، ومهدت الطريق لاحقاً، في العهد الجمهوري، لنشوء سلاح الجو التركي الذي أصبح له دورٌ بارز في توازن القوى في المنطقة.

الملاحق:

ملحق رقم (1)¹

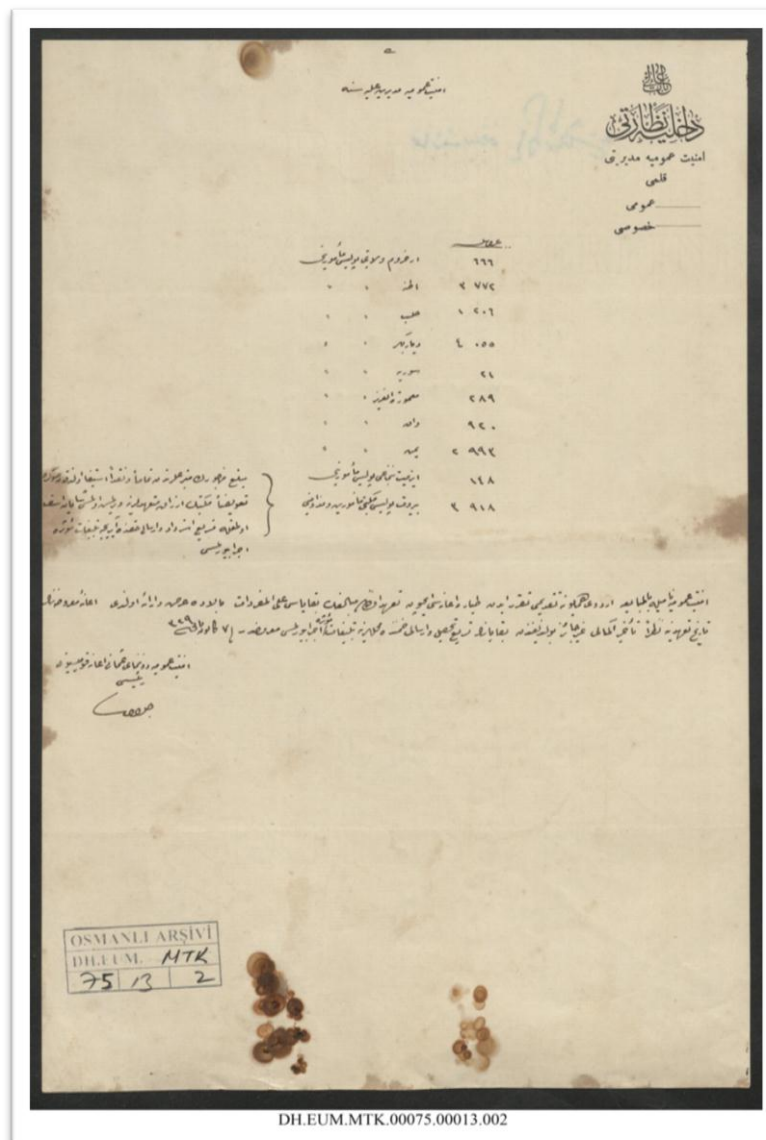


(1) إيصال المبلغ الذي دفعه ضباط شرطة إسكودرا إلى جمعية البحرية العثمانية كتبرع للطيران العثماني.

ملحق رقم (2)²

[illegible]

ملحق رقم (4)⁴



(4) ترجمة نص الوثيقة مقبوض تبرع موظفي شرطة سوريا لإعانة الطيران العثماني.

ابتدأت جمعية المعاونة المالية للبحرية العثمانية (دوننما جمعيتي) في عام حملة واسعة لجمع التبرعات من أهالي الدولة العثمانية من أجل تدعيم سلاح الطيران العثماني حديث التأسيس، حيث لم تكن أسسه قد توضحت بعد وكانت الحملة تحت اسم إعانة الطيران(طيران إعانه سي) وقد اشتركت مديرية الامنيات العمومية في هذه الحملة بشكل رسمي فقامت باقتطاع (5-10%) من معاشات الموظفين في مديريات البوليس الشرطة في حدود اربع أقساط وقد خصصت تلك التبرعات من المديرية لشراء طائرة تحت مسمى (طائرة الأمنيات العمومية) واهدائها للجيش العثماني .والمبلغ المقطوع من موظفي شرطة ولاية سوريا كانت 568 قروش 378 عثمانى 185 مجيدى 5 مغشوشة سنة 1909 .

الملحق رقم (5)

قائمة بأبرز أسماء الطيارين في سلاح الجو العثماني

الاسم	الرتبة	أبرز المهام / الملاحظات
فيسا بك (محمد فيسا إيفندي) ⁵	نقيب	أول طيار عثماني رسمي (تلقى تدريبه في فرنسا - الشارة رقم 1 عام 1911)
يوسف كنعان بك ⁶	ملازم	من أوائل الطيارين المتدربين في فرنسا برفقة فيسا بك
علي فتحي بك	رائد	-
صادق بك ⁷	ملازم طيار	خدم في جبهة المدينة المنورة واستشهد أثناء الطيران
نوري بك (نوري دميراغ) ⁸	مرشح ضابط	لاحقاً أصبح من أوائل صانعي الطائرات في تركيا؛ رائد في الطيران المدني
راسم فريد طالاي ⁹	نقيب	خدم في جبهات جناق قلعة وسوريا
وجيهي حركوش ¹⁰	ملازم	من أبرز الطيارين في الدولة العثمانية والجمهورية التركية؛ صمم أول طائرة تركية
جمال بك ¹¹	ضابط طيار	خدم في جبهة العراق
أحمد علي أفندي جليكتن ¹²	ضابط طيار	ضابط طيار (ملازم أول من أصول أفريقية في سلاح الجو العثماني)
تحسين بك ¹³	مدرّب طيران	عمل كمدرّب في مدرسة الطيران العسكري (بشيل كوي)

(5) Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Hava Kuvvetleri Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 2005, s. 45.

(6) a.e. s. 46.

(7) Detaylı bilgi için bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Türk Sivil Havacılığı Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1998, s. 112.

(8) a.e. s. 114.

(9) Mehmet Çelik, *Osmanlı Tayyare Birlikleri*, Ankara: Askeri Tarih Dergisi, 2015, cilt 12, sayı 3, s. 54.

(10) Yusuf Akın, *Vecihi Hürkuş ve Türk Havacılığı*, İstanbul: Beta Yayınları, 2010, s. 78.

(11) a.e. s.79.

(12) Halim Gençoglu, "First Black Military Pilot of the World: Ottoman Lieutenant Ahmet Ali Bey 1883-1969". *International Journal of European Studies* 5.1 (2021), p. 2-4.

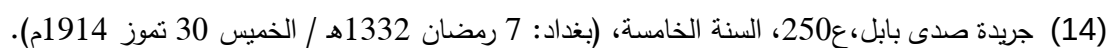
(13) Akın, *Vecihi Hürkuş*, s. 80.

الملحق رقم (6)⁽⁶⁾

جدول يبين اعداد الاسراب وتشكيلات الملاحة الجوية العثمانية والمهام الموكلة اليهم .

Bölük No رقم السرب	Cephe / Yer الجهة الأساسية	Görev Türü المهام
1. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الأول	Çanakkale Cephesi – Gelibolu جبهة چناق قلعة – غاليبولي	Keşif, bombardıman, gözlem استطلاع، قصف، مراقبة
2. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الثاني	İstanbul – Yeşilköy (Eğitim ve Merkez) إستانبول – يشيل كوي (للتدريب والمقر الرئيسي)	Eğitim ve lojistik destek تدريب ودعم لوجستي
3. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الثالث	Filistin – Kudüs, Şam فلسطين – القدس، الشام	Keşif ve taktik hava desteği استطلاع ودعم جوي تكتيكي
4. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الرابع	İzmir ve Batı Anadolu إزمير وغرب الأناضول	Gözlem ve savunma مراقبة ودفاع
5. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الخامس	Irak – Bağdat, Musul العراق – بغداد، الموصل	İngilizlere karşı keşif ve destek استطلاع ودعم ضد البريطانيين
6. Tayyare Bölüğü السرب الجوي السادس	Çanakkale – Avrupa Yakası چناق قلعة – الجانب الأوروبي	Cephe gözlem ve savunma مراقبة الجبهة والدفاع
7. Tayyare Bölüğü السرب الجوي السابع	Kafkasya – Erzurum, Sarıkamış القوقاز – أرضروم، ساريكاميش	Rus Cephesi'nde keşif ve mücadele استطلاع و قتال على الجبهة الروسية
8. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الثامن	Karadeniz – Trabzon, Samsun البحر الأسود – طرابزون، سامسون	Sahil gözetimi ve keşif مراقبة الساحل واستطلاع
9. Tayyare Bölüğü السرب الجوي التاسع	Hicaz – Medine çevresi الحجاز – محيط المدينة المنورة	Hicaz Demiryolu'nu koruma ve gözlem حماية سكة حديد الحجاز ومراقبة
10. Tayyare Bölüğü السرب الجوي العاشر	Suriye – Halep, Humus, سوريا – حلب، حمص	Hava savunması ve destek الدفاع الجوي والدعم
11-12. Bölükler السرب الجوي الحادي عشر والثاني عشر	Yedek ve Eğitim Görevlerinde للمهام الاحتياطية والتدريبية	Pilot eğitimi ve ikmal تدريب الطيارين والإمداد
13. Tayyare Bölüğü السرب الجوي الثالث عشر	-	-
14-17. Bölükler السرب الجوي الرابع عشر والخامس عشر	Filistin, Sina ve Irak فلسطين، سيناء، والعراق	Alman destekli operasyonlar عمليات مدعومة من الألمان

(6) (Hikmet Özdemir, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Havacılık Tarihi (1910-1950)* (Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları, 2001), s. 45-58.



الهوامش :

- (1) أكمل الدين إحسان أوغلي، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة ، مج 1، مركز الأبحاث للتاريخ والفن والثقافة الإسلامية (أرسكا)، (استانبول : 1999)، ص 427؛
- Arkan N. Mızrab, XVII-XVIII. yüzyıllarda Kerkük Kalesi, (Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Konya 2020, s. 67.
- (2) Ferit ARI, Osmanlı Devleti'nde Havacılığı Doğusu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918), Yüksek Lisans Tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi , Burdur ,2017, s.14 .
- (3) أوليا جلبي محمد ظلي ابن درويش، أوليا جلبي سياحت نامه سی، مج 1، إقدام مطبعة سي استانبول: 314)، ص 670
- (4) برج غلطة شيد في العهد البيزنطي عام 1348م تقع في القسم الاوربي من مدينة استانبول ارتفاعه تصل 62.59، أحمد آق كوندز وسعيد أوزتورك، الدولة العثمانية المجهولة، وقف البحوث العثمانية، مكتبة أمور توران، (إستانبول: 2008م)، ص 307.
- (5) ARI, a.g.e, s.14 .
- (6) سلطان عثماني ارتقى عرش الامبراطورية العثمانية عام 1623م عرف عنه بالشجاعة والاقدام قاد العديد من الحملات تمكن من استرداد بغداد من الصفويين عام 1638 م للتفاصيل ينظر: علي، شاکر علي، تاريخ العراق في العهد العثماني 1638-1750م دراسة في احواله السياسية، منشورات مكتبة 30 تموز، (نينوى: 1985)، ص 67-70.
- (7) أوليا جلبي، المصدر السابق، ص 670
- (8) Müjdat Karagülmez, "Doğu Kapısında" Macar Havacı Oszkár Asbóth'un Osmanlı Havacılığını Geliştirme Projesi ve İstanbul Günleri (1913)" *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 11/35, s. 88 .
- (9) كوناى، نعيم، تاريخ العلوم في الدولة العثمانية، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، ارسكا، (استانبول: 2000م)، ص 210 ؛ أكمل الدين إحسان أوغلي، المصدر السابق، مج 1، ص 428.
- (10) محمود شوكت باشا (1856-1913م) من كبار قادة الدولة العثمانية ولد في بغداد والده المتصرف الأسبق لولاية البصرة سليمان فائق بيك بن طالب كهيه من المماليك الكولامند، دخل المدرسة الإعدادية في استانبول تخرج من الاكاديمية العسكرية برتبة يوز باشي (نقيب) عام 1298هـ ، ترأس النظارة الحربية (1910-1912م)، اجبر على الاستقالة من قبل ضباط الإنقاذ، تولى الصدارة العظمى (23 كانون الثاني 1913-11 تموز 1913) إلى جانب النظارة الحربية بعد حادثة انقلاب الباب العالي 1913م، أغتيل في 11 حزيران 1913م، للتفاصيل عنه ينظر: خيرالدين الزركلي، الأعلام قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين، دار العلم للملايين، ط5، (بيروت: 1986)، ج7، ص 174؛ نجم الدين عبد الستار صادق سليمان ليلاني، دور العسكر في السياسة الداخلية للدولة العثمانية 1908-1922م، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، جامعة تكريت، كلية التربية للعلوم الانسانية ، 2016م، ص 96.
- (11) علي محافظة، تركيا بين الكمالية والأردوغانية (1919-2014)، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط3، (بيروت: 2015م)، ص 22.
- (12) KARAGÜLMEZ, a.g.e, s. 882 .

- (13) إحسان أوغلي، المصدر السابق، مج 1، ص428 .
- (14) ليلائي، المصدر السابق، ص 50 .
- (15) KARAGÜLMEZ, a.g.e, s. 88 .
- (16) إحسان أوغلي، المصدر السابق، مج 1، ص428 ؛
Edward J. Erickson, Ottomans and Aviation: A Military History of the Ottoman Armed Forces 1909-1918 (London: 2013), p. 15-18.
- (17)ARI, a.g.e, s. 32.
- (18) وردت ذكر حملة التبرعات والاستعانة بالأهالي للمساهمة في دعم الملاحة الجوية العثمانية باسم (طيارة إعانه سي) ينظر: نص الوثيقة العثمانية في ملحق رقم (1) .
- (19) Ferit ARI, a.g.e, s.32.
- (20) BOA. DH. EUM. MH, 35/23.
- (21) تشير الوثيقة العثمانية إلى ان الموظفين المأمورين في مدرسة مديرية شرطة بغداد في قد تبرعوا مقدار 5 % من رواتبهم على شكل ثلاث دفعات، للتفاصيل ينظر: الوثيقة المرقمة بتاريخ 23 نيسان 1912 / 6 جمادى الأولى (1330) BOA. DH. EUM. THR, 76/14.
- (22) ينظر بتاريخ (13 حزيران 1912 / 24 شوال 1328) BOA. DH. EUM. MTK.75/13
- الوثيقة المرقمة
- (23) تشير الوثيقة العثمانية إلى ان الموظفين المأمورين في مدرسة مديرية شرطة بغداد في قد تبرعوا مقدار 5 % من رواتبهم على شكل ثلاث دفعات، للتفاصيل ينظر: الوثيقة المرقمة بتاريخ 23 نيسان 1912 / 6 جمادى الأولى (1330) BOA. DH. EUM. THR, 76/14 .
- (24) ARI, a.g.e, s. 32.
- (25) إحسان أوغلي، المصدر السابق، ص428 .
- (26) سلطان عثماني، تولى العرش عام 1909م بعد أن أمضى معظم حياته في المعزل في قصر (زنجيرلي) محاطاً بالحراس والجواسيس، وأمتاز حكمه بسيطرة الاتحاديين على مقاليد الحكم عرف عنه انه كان رجلاً لطيفاً تتقف بالثقافة الإسلامية، كان يملك ولا يحكم، وفي عهده منيت الدولة بعدة هزائم في ليبيا والبلقان، عارض على انخراط الدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى 1914م إلى جانب الألمان، ثم أعلن الجهاد الإسلامي المقدس بصفته خليفة المسلمين، توفي عام 1918. موفق بني المرجة، صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد الثاني والخلافة الإسلامية، مؤسسة الريان للطباعة والنشر، ط9، (بيروت: 2009م)، ص75.
- (27) إحسان أوغلي، المصدر السابق، ص428 .
- (28) المصدر نفسه، ص428 .
- (29) Ömer, AkSOY , Kırım-Rusya-Osmanlı ilişkileri için tarihi vesika niteliğinde bir eser: Sümbülzade Vehbi'nin , Kaside-i Tayyare si , Istrazivanja 12, 2017, s. 194..
- (30) Stanford J. Shaw & Ezel Kural Shaw , History of Ottoman Empire and Modern Turkey, The Rise of Modern Turkey 1808- 1975, Vol. II, Cambridge Press, (California:1977) p.308.

- (31) Osman. YALÇIN, Balkan Savaşlarında Türk Askeri Havacılığı ve Gerçekleştirilen Hava Harekati, International Marmara Social Sciences Congress (Spring 2021), s. 65.
- (32)ARI, a.g.e, s.32.
- (33) سهيل مينمنة، تاريخ الطيران والمطارات في بيروت 1913-1975م، ص 2 .
- (34) المصدر نفسه، ص 4 .
- (35) Deniz Kurt-Erdal Korkmaz, "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", Savunma Bilimleri Dergisi, 17/ 2, 2018, s. 215.
- (36)Atatürk Kitaplığı Dijital Arşivi, "Tayyareci Fethi ve Sadık Bey'in Şehitliği Hakkında Raporlar", Belge No: HK-1914-Şubat/27.
- (37) جريدة صدی بابل، ع250، السنة الخامسة، (بغداد: 7 رمضان 1332هـ / الخميس 30 تموز 1914م)، ص 1 .
- (38) مُذكرات جمال باشا، ترجمة: علي أحمد سليمان شكري، تحقيق: عبد المجيد محمود خالد، الدار العربية للموسوعات، (بيروت: 2004 م)، ص 132 .
- (39) KARAGÜLMEZ, a.g.e, S. 882 .
- (40) Shaw& Ezel, , Op. Cit., p. 309.
- (41) محمد كامل باشا (1832-1913): المعروف بكامل باشا القبرصلي، ولد في مدينة (لقوشة) القبرصية، تولى ولاية حلب في 1869م، ثم ولاية قوصوه (كوسوفا) 1872م، عين مديراً للأوقاف في قبرص ثم وزيراً للأوقاف في 1888م، ثم صدرّاً أعظم في السنة ذاتها تولى الصدارة العظمى بعد اعادة العمل بالدستور 1908م عدة مرات، قدم استقالته عام 1913م تحت ضغط وإصرار العساكر الانقلابية اثر الحادثة التي عرفت بـ (انقلاب الباب العالي) بزعامة أنور بك، عرف عنه بعدائه للاتحاديين ولكنه جيء به لإنقاذ الدولة في حرب البلقان بأقل الخسائر. كانت له اهتمامات واسعة بأوضاع الدولة العثمانية. ينظر: يلماز أوزتونا، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة: عدنان محمود سلمان، مراجعة وتقيق: محمود الأنصاري، مج 2، منشورات مؤسسة فيصل، (استانبول: 1990م)، ص 205 .
- (42)KARAGÜLMEZ, a.g.e, s. 88 .
- (43) تعود جذور التحالف البلقاني ضد الدولة العثمانية الى القرن الخامس عشر وتحديدًا سنة 1488م والتي عرفت بالتحالف البلقاني الدانوبي بقيادة هونيادي حاكم ترانسلفاليا، للتفاصيل ينظر: علي خليل احمد، التوسع العثماني في الروميلي في عهد السلطان مراد الثاني 1421-1451م، مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية، المجلد 7، ع 3، 2012، ص 9.
- (43) محمد. م ارناؤوط ، البلقان من الشرق إلى الاستشراق، منتدى العلاقات العربية والدولية، (الدوحة: 2014)، ص 14.
- (45) KARAGÜLMEZ, a.g.e, s. 88 .
- (46) a .e, S. 88 .
- (47) إحسان اوغلي، المصدر السابق، ص 429 .
- (48) Shaw& Ezel, , Op. Cit., p.308.

- (49) Shaw& Ezel, , Op. Cit., p.308.
- (50) Shaw& Ezel, , Op. Cit., p.308.
- (51) إحسان اوغلي، المصدر السابق، ص 430 .
- (52) Ferit ARI, a.g.e, s.142.
- (53) إحسان اوغلي، المصدر السابق، ص 430 .
- (54) ليلاني، المصدر السابق، ص 50.
- (55) Ferit ARI, a.g.e, s.146.
- (56) ينظر : الملحق رقم .
- (57) إحسان اوغلي، المصدر السابق، ص 430 .
- (58) Yavuz Selim Küçük, Osmanlı Hava Kuvvetleri Tarihi: 1911-1918, ATASE Yayınları, (Ankara: 2007), pp. 253-255. .
- (59) فاروق الحريري، الحرب العظمى الحرب العالمية الأولى، دراسة عسكرية، ج1، مديرية المطابع العسكرية، 1988، ص 163.
- (60) الحريري، المصدر السابق، ص 150 .
- (61) الجنرال طاونزند: تشارلز طاونزند (1861-1924)، ودرس في الأكاديمية العسكرية البريطانية في سانت هيرست، وفي عام 1881 تخرج ضابطاً في مشاة البحرية برتبة ملازم، شارك سنة 1898 في معركة عطرة وأم درمان ضد الحركة المهدية في السودان، تدرج في الرتب والمناصب حتى وصل الى رتبة فريق وعند اندلاع الحرب العالمية الأولى أصبح على قيادة الشعبة السادسة في الجيش البريطاني في الهند، تم إرساله إلى جبهة العراق في أوائل سنة 1915 م، إذ تم أسره هناك في مدينة الكوت العراقية، وبعد انتهاء الحرب شارك طاونزند في المفاوضات مع الاتراك التي أسفرت عن توقيع هدنة موندروس في تشرين الأول 1918م، بعدها استقال من الجيش وألف كتاباً في عام 1920م بعنوان (حملة بلدي في بلاد ما بين النهرين)، توفي في 18 آيار عام 1924م . للتفاصيل ينظر: The New Encyclopedia Britannica, Vol. xv, New York, 1911, P. 202_203.
- (62) الحريري، المصدر السابق، ص 159-160.
- (63) مذكرات الفريق طاونزند، تقديم وتعليق: حامد أحمد الورد، الدار العربية للموسوعات ط2، (بيروت: 1986)، ص 364.
- (64) المصدر نفسه، ص 364.
- (65) C.E. Callwell, The Life of Sir Stanley Maude ,Company LTD , (London:1920), p.198.
- (66) ينظر: ملحق رقم (5) قائمة بأبرز أسماء الطيارين الاوائل في سلاح الجو العثماني.
- (67) علي احمد جيليكتن (1908-1949) طيار عثماني من أصول أفريقية من مواليد أزمير 1883م والدته زنجية امينة أحضر إلى الدولة العثمانية كجزء من تجارة العبيد قبل إلغائها، إلتحق بالمدرسة البحرية الحربية عام 1904 وتخرج كملازم أول 1908، قبل انتقاله إلى مدرسة الطيران البحرية عام 1914 ، خدم خلال الحرب العالمية الأولى، ثم شارك في حرب الاستقلال التركية (1919-1922م) حيث ساعد في نقل الطائرات من إستانبول إلى الأناضول، لقب

- بالعقاب الحديدي الاسمر ، نال وسام الاستقلال عام 1924، وأحيل إلى التقاعد عام 1949، وتوفي عام 1969. للتفاصيل ينظر :
- (68) Erickson, Edward J. Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War, Greenwood Press, 2001, pp. 147-148.
- (69) شكري محمود نديم، العراق في عهد السيطرة العثمانية مرحلة المشروطية الثانية 1908-1918، دار دجلة، (بغداد:2008)، ص.216-217
- (70) إحسان أوغلي، المصدر السابق، ص430 .
- (71) Ferit ARI, Osmanlı Devleti'nde Havacılığı Doğusu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918), Yüksek Lisans Tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi , Burdur ,2017, s.14 .

المصادر

أولاً: الوثائق العثمانية:

BOA. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

1. BOA. DH. EUM. MH, 35/23.
2. BOA. DH. EUM. THR, 76/14. Belge Tarihi: 23 Nisan 1912 / 6 Cemaziye'l-evvel 1330.
3. BOA. DH. EUM. MTK, 75/13. Belge Tarihi: 13 Haziran 1912 / 24 Şevval 1328.
4. BOA. DH. EUM. MTK, 75/13. Belge Tarihi: 22 Ocak 1914 / 24 Safer 1332.

ثانياً: المصادر العربية والمعرّبة

1. آق كوندز، أحمد، أوزتورك، سعيد. (2008). الدولة العثمانية المجهولة .إسطنبول: مكتبة أمور توران، وقف البحوث العثمانية.
2. إحسان أوغلي، أكمل الدين. (1999). الدولة العثمانية: تاريخ وحضارة (المجلد 1). إسطنبول: مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية أرسیکا.
3. أحمد، علي خليل. (2012). التوسع العثماني في الروميلي في عهد السلطان مراد الثاني (1421-1451م). مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية، 7(3)، 9.
4. أرناؤوط، محمد م. (2014). البلقان من الشرق إلى الاستشراق .الدوحة: منتدى العلاقات العربية والدولية.
5. أوزتونا، يلماز. (1990). (تاريخ الدولة العثمانية)ترجمة عدنان محمود سلمان، مراجعة وتنقيح محمود الأنصاري، المجلد 2). إسطنبول: منشورات مؤسسة فيصل.
6. أوليا جلبي، محمد ظلي ابن درويش. (1314هـ). أوليا جلبي سياحت نامه سي (المجلد 1). إسطنبول: إقدام مطبعة سي.
7. بني المرجة، موفق. (2009). صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد الثاني والخلافة الإسلامية (الطبعة 9). بيروت: مؤسسة الريان للطباعة والنشر.

8. الحريري، فاروق. (1988). الحرب العظمى: الحرب العالمية الأولى، دراسة عسكرية (الجزء 1). بغداد: مديرية المطابع العسكرية.
9. الزركلي، خير الدين. (1986). الأعلام: قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين (الطبعة 5، المجلد 7). بيروت: دار العلم للملايين.
10. شكري، علي أحمد سليمان (مترجم)، & خالد، عبد المجيد محمود (محقق). (2004). مذكرات جمال باشا. بيروت: الدار العربية للموسوعات.
11. علي، شاكِر علي. (1985). تاريخ العراق في العهد العثماني ١٦٣٨-١٧٥٠م دراسة في احواله السياسية، نينوى: منشورات مكتبة.
12. كوناي، نعيم. (2000). تاريخ العلوم في الدولة العثمانية، استانبول: مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، ارسیکا
13. ليلاني، نجم الدين عبد الستار صادق. (2016). دور العسكر في السياسة الداخلية للدولة العثمانية 1908-1922م (أطروحة دكتوراه غير منشورة). جامعة تكريت، كلية التربية للعلوم الإنسانية.
14. المحافظة، علي. (2015). تركيا بين الكمالية والأردوغانية (1919-2014) (الطبعة 3). بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر.
15. مديمنة، سهيل. (د.ت) تاريخ الطيران والمطارات في بيروت (1913-1975م).
16. نديم، شكري محمود. (2008). العراق في عهد السيطرة العثمانية: مرحلة المشروطية الثانية 1908-1918. بغداد: دار دجلة.
17. الورد، حامد أحمد (مقدم ومعلق). (1986) مذكرات الفريق تاوزند الطبعة 2. بيروت: الدار العربية للموسوعات.

ثالثاً: المصادر التركية (باللاتينية)

1. Akgündüz, Ahmet. (2005). *Osmanlı Hava Kuvvetleri Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
2. Aksoy, Ömer. (2017). Kırım-Rusya-Osmanlı ilişkileri için tarihî vesika niteliğinde bir eser: Sümbülzâde Vehbî'nin "Kaside-i Tayyare"si. *Istraživanja*, 12, 194.
3. Arı, Ferit. (2017). *Osmanlı Devleti'nde havacılığın doğuşu ve tayyare alımı için yapılan ianeler (1911-1918)* (Yüksek lisans tezi). Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Burdur.
4. Gençoğlu, Halim. (2021). First Black Military Pilot of the World: Ottoman Lieutenant Ahmet Ali Bey (1883-1969). *International Journal of European Studies*, 5(1), 2-4. <https://doi.org/10.11648/j.ijes.20210501.11> (DOI varsa eklenebilir)

5. Karagülmez, Müjdat. (2021). "Doğu Kapısında" Macar havacı Oszkár Asbóth'un Osmanlı havacılığını geliştirme projesi ve İstanbul günleri (1913). *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 11(35), 88, 882.
6. Kurt, Deniz, & Korkmaz, Erdal. (2018). Yeni arşiv belgeleri ışığında Türk askerî havacılığının doğuşu (1911–1912). *Savunma Bilimleri Dergisi*, 17(2), 215.
7. Küçük, Yavuz Selim. (2007). *Osmanlı Hava Kuvvetleri Tarihi: 1911–1918*. Ankara: ATASE Yayınları.
8. Mızrab, Arkan Naji. (2020). *XVII–XVIII. yüzyıllarda Kerkük Kalesi* (Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
9. Özdemir, Hikmet. (2001). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Havacılık Tarihi (1910–1950)*, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
10. Uzunçarşılı, İ. Hakkı. (1998). *Türk Sivil Havacılığı Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
11. Yalçın, Osman. (2021). Balkan savaşlarında Türk askerî havacılığı ve gerçekleştirilen hava harekâtı. *International Marmara Social Sciences Congress (Spring 2021)*, 65.

رابعاً: المصادر الأجنبية

1. Callwell, Charles Edward. (1920). *The life of Sir Stanley Maude*. London: Company LTD.
2. Erickson, Edward J. (2013). *Ottomans and aviation: A military history of the Ottoman Armed Forces 1909–1918*. London.
3. Erickson, E. J. (2001). *Ordered to die: A history of the Ottoman Army in the First World War*. Greenwood Press.
4. Hecht, Esther. (2014, February/March). Letter from Kibbutz Ha'on: Fallen flyers. *Hadassah Magazine*, 11.
5. Shaw, Stanford J., & Shaw, Ezel Kural. (1977). *History of the Ottoman Empire and modern Turkey: The rise of modern Turkey 1808–1975 (Vol. II)*. California: Cambridge Press.
6. *The New Encyclopedia Britannica* (11th ed.). (1911). Cambridge, UK: Cambridge University Pres.