

**T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
RESİM ANABİLİM DALI
RESİM BİLİM DALI**

RESİM SANATINDA UÇAK FİGÜRÜ

RAZİYE YÜZER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**DANIŞMAN:
PROF. MUSTAFA KÜÇÜKÖNER**

KONYA-2023



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü



Bilimsel Etik Sayfası

Öğrencinin	Adı Soyadı	Raziye YÜZER		
	Numarası	18811901040		
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Resim Ana Bilim / Resim Bilim Dalı		
	Programı	Tezli Yüksek Lisans	x	
		Doktora		
Tezin Adı	Resim Sanatında Uçak Figürü			

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

Raziye YÜZER



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü



ÖZET

Öğrencinin	Adı Soyadı	Raziye YÜZER		
	Numarası	18811901040		
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Resim Ana Bilim / Resim Bilim Dalı		
	Programı	Tezli Yüksek Lisans	x	
		Doktora		
	Tez Danışmanı	Prof. Mustafa KÜÇÜKÖNER		
	Tezin Adı	“Resim Sanatında Uçak Figürü”		

Yüzyıllardır insanoğlunun ilgisini çeken en büyük eylemlerden biri ‘uçmak’ olmuştur. Uçma isteği, kimi zaman insanların hayallerini süslemiş, kimi zaman ise uçma eylemini gerçekleştirme planlarını kurdurmuştur. Sonunda insanoğlu birçok farklı alet yaparak uçmak isteğini eyleme dönüştürmeyi başarmıştır.

Özellikle son yüzyılda yapılan uçma eylemleri sayesinde şehirler, ülkeler arası havadan yolculuk çok ileri boyutlara taşınmış, uzay araştırmaları alanında yapılan uçma eylemleri sayesinde gezegenler ve uzay hakkında bilgilere ulaşılmıştır. Gelecekte hava yolu ile bireysel ulaşım isteği yeni uçuş eylemlerini de beraberinde getirecektir.

Tarihi süreç içerisine bakıldığında Müslüman alimlerden Abbas İbn Firnas’ın uçuş çalışmaları yaptığı, Osmanlı Dönemi’nde Hezarfen Ahmet Çelebi’nin kollarına kendi tasarladığı kanatları takarak Galata Kulesi’nden Üsküdar’a kadar uçtuğu, Lagari Hasan Çelebi’nin kendi tasarladığı roket ile bir süre havada kalmayı başardığı görülmüştür. 20. yüzyılın başlarında da Vecihi Hürkuş, Emrullah Ali Yıldız, Nuri Demirağ ve Baykar Bayraktar uçak ve havadan ulaşım konusunda kayda değer gelişmelere katkı sağlamışlardır.

Dünya ülkelerinde de uçma düşüncesi çok sayıda kişi tarafından eyleme dönüştürülmüştür. Rönesans Dönemi sanatçısı Leonardo Da Vinci kuşların uçuş şekillerinden ve kanatlarından yola çıkarak uçma konusunda tasarımlar yapmış, Otto Lilienthal uçuş çalışmalarında bulunmuş, 20. yüzyılın başlarında Wright Kardeşler ilk motorlu uçağı üreterek uçmayı başarmışlardır.

Uçma isteği bilimsel gelişmelerle eyleme dönmeye başladıkça, sanatçılar tarafından da sanat yapıtlarında konu edilmeye başlamıştır. Leonardo Da Vinci’nin uçuş konulu çizimleri kayda değer ilk

sanatsal çizimler olmuş, motorlu uçakların üretilmesi ve özellikle 1. Dünya Savaşında ve 2. Dünya Savaşında savaş uçaklarının kullanılması sürecinde ressamlar tarafından tuvalerde uçak figürleri yer almaya başlamıştır. Yolcu taşımacılığının toplumun çoğunluğunun hayatında yer almaya başlaması ile beraber hava taşıtları da toplum arasında ilgi odağı olmuştur. Bu gelişmelerden sanatçılar da doğal olarak etkilenmişlerdir. Resim sanatında da uçuş düşüncesi ve uçak figürleri oldukça yer almıştır. Resim sanatında uçuş ve uçak figürünün yer aldığı eserleri günümüzde bir araya toplama gereği duyulmuş ve konu ile ilgili olarak bu tez çalışması ortaya çıkarılmıştır. Bu kapsamda konu ile ilgili yapılan çalışmalar araştırılarak bir araya getirilmiş, çalışma dahilinde yorumlanmıştır. Ayrıca konu ile ilgili uygulama çalışmaları da yapılmıştır.

“Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı bu tez çalışmasında Giriş bölümünde tezin konusu, amacı, önemi, sınırlılığı ve yöntemi verilmiştir. Kavramsal Çerçeve bölümünde kaynaklardan yararlanılarak uçuş isteğinin uçuş eylemine dönüşünün tarihi sürecinden bahsedilmiş, uçuş eyleminin gelişimi anlatılmış, Rönesans Döneminden başlayıp Leonardo Da Vinci’nin çalışmalarıyla devam eden ve 20. yüzyılda Empresyonizm başta olmak üzere, Fütürizm, Dadaizm, Süprematizm, Sürrealizm, Soyut Ekspresyonizm, Soyut Sanat, Pop Art Sanat akımlarında ve Çağdaş Sanat sürecinde sanatçılar tarafından uçuş konusunda yapılan çalışmalardan bahsedilmiştir.

Bulgular ve Yorumlar Bölümünde ise yapıtlarında uçak figürü kullanan Batı Resim Sanatında Gerardo Dottori, Sonia Delaunay, Roy Lichtenstein, Anselm Kiefer ve Philippe Vercellotti, Türk Resim Sanatında Mehmet Gürbüz Gürer, Murat Ilgın, Osman Törer, Barış Sarıbaş ve Nihat Evren Derman’ın yapıtlarında yer alan uçak figürü sanatsal olarak ele alınarak değerlendirilmiştir. Uygulama Çalışmaları adlı son bölümde ise tez konusu kapsamına giren çalışmalar ele alınarak değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Uçmak, Uçak, Resim, Sanat.



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü



ABSTRACT

Author's	Name and Surname	Raziye YÜZER		
	Student Number	18811901040		
	Department	Painting Department		
	Study Programme	Master's Degree (M.A.)	x	
		Doctoral Degree (Ph.D.)		
	Supervisor	Prof. Mustafa KÜÇÜKÖNER		
Title of the Thesis/Dissertation	Aircraft Figure In The Art Of Painting			

For centuries, one of the greatest activities that has attracted the attention of mankind has been 'flying'. The desire to fly sometimes embellished people's dreams, and sometimes made plans to realize the act of flying. In the end, mankind has succeeded in transforming the desire to fly into action by making many different tools.

Thanks to the actions of flying, especially in the last century, air travel between cities and countries has been carried to a very advanced level, and information about planets and space has been reached thanks to the actions of flying in the field of space research. In the future, the desire for individual transportation by air will bring along new flight actions.

Looking at the historical process, one of the Muslim scholars Abbas Ibn Firnas did flight studies, Hezarfen Ahmet Çelebi wore his own designed wings on his arms and flew from Galata Tower to Üsküdar for a while with a rocket designed by Lagari Hasan Çelebi himself. It was seen that he was able to stay in the air. At the beginning of the 20th century, Vecihi Hürkuş, Emrullah Ali Yıldız, Nuri Demirağ and Baykar Bayraktar contributed to significant developments in aircraft and air transportation.

The idea of flying has been turned into action by many people in the countries of the world. Renaissance period artist Leonardo Da Vinci made designs on flying based on the flight patterns and wings of birds, Otto Lilienthal was involved in flight studies, and at the beginning of the 20th century, the Wright Brothers produced the first powered airplane and succeeded in flying.

As the desire to fly began to return to action with scientific developments, it started to be the subject of art works by artists. Leonardo Da Vinci's drawings on flight were the first noteworthy artistic

drawings, and during the production of powered airplanes and especially the use of warplanes in World War I and World War II, airplane figures began to appear on canvases by painters. As passenger transportation started to take place in the lives of the majority of the society, aircraft became the focus of attention among the society. Artists were naturally affected by these developments. In the art of painting, the idea of flying and the figures of the plane took place quite a lot. Today, it has been felt necessary to gather together the works of flying and the figure of an airplane in the art of painting, and this thesis study on the subject has been revealed. In this context, studies on the subject were researched and brought together and interpreted within the scope of the study. In addition, application studies related to the subject were also carried out.

In this thesis titled “Airplane Figure in Painting”, the subject, purpose, importance, limitation and method of the thesis are given in the Introduction section. In the Conceptual Framework section, the historical process of the return of the desire to fly to the act of flying was mentioned, the development of the act of flying was explained, starting from the Renaissance Period and continuing with the works of Leonardo Da Vinci, and especially Impressionism in the 20th century, Futurism, Dadaism, Suprematism, Surrealism, Abstract Expressionism, The studies on flying by the artists in the Abstract Art, Pop Art Art movements and the Contemporary Art process are mentioned.

In the Findings and Comments section, there are works by Gerardo Dottori, Sonia Delaunay, Roy Lichtenstein, Anselm Kiefer and Philippe Vercellotti in Western Painting, Mehmet Gürbüz Gürer, Murat Ilgın, Osman Törer, Barış Sarıbaş and Nihat Evren Derman in Turkish Painting, who use airplane figures in their works. The plane figure in the field was evaluated artistically. In the last part called Application Studies, the studies within the scope of the thesis are evaluated and evaluated.

Keywords: Flying, Airplane, Painting, Art.

ÖNSÖZ

Geçmişten günümüze kadar sanat, çoğunlukla iletişim aracı ve duygu aktarımı olarak kullanılmıştır. İnsanoğlunun düşünme ve hayal gücünü plastik sanatlara aktarması ile yeni düşüncelerin doğduğu akımlar ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda sanat, gelişim süreci boyunca çeşitli alanlardan etkilenerek şekillenmiştir. Siyasal, sosyal, kültürel ve bilimsel olgulardan etkilenen sanatçılar kendi benlikleri ile duygu ve düşüncelerini eserlerine aktarmışlardır.

Bu çalışmada “Resim Sanatında Uçak Figürü” başlığı adı altında, geçmişten günümüze kadar uçak figürünün varoluşunu ortaya koyarak ve sanata yansımaları ele alarak analiz etmek amaçlanmıştır. Bilim ve sanat dünyasında uçak figürü ile ilgili oluşan birikimi bir araştırmanın konusu içine alarak ve uçak figürlü sanat eserlerini bir tez çalışması altında toplayarak ve bu konu kapsamında uygulama çalışmaları yapma gereği duyulmuştur.

Bu bağlamda literatür taraması yapılarak uçak figürünün sanat tarihindeki örneklerine ulaşılmış, tarihi süreci anlatılmıştır. Özellikle çalışmalarında uçak figürü kullanan beşi yabancı, beşi de Türk sanatçılarından olmak üzere on sanatçı seçilmiş ve bu sanatçıların üçer adet çalışması konu içinde sanatsal olarak değerlendirilmiştir. Ortaya koyulan bu çalışma ile uçak figürünün sanatta konu edilişi hakkında bilgi edinmek ve sanat eseri çalışmak isteyen araştırmacılara örnek teşkil edilmiştir.

“Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı çalışmamın başından sonuna desteğini esirgemeyen saygıdeğer danışmanım ve hocam Prof. Mustafa Küçüköner’e ve bu zamana kadar gerek lisans gerekse yüksek lisans döneminde bana katkıları olan hocalarıma çok teşekkür ederim. Ayrıca bu süreç içerisinde bana destek veren ve her daim yanımda olduğunu bildiğim canım annem Canan Yüzer’e ve canım babam İbrahim Yüzer’e, bu alanda beni keşfeden ve yolumu bulmama yardım eden canım ablam Yasemin Yüzer Çaldağ’a çok teşekkür ederim.

Raziye YÜZER
Konya, 2023

İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİK SAYFASI.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	x
GÖRSELLER LİSTESİ.....	xi

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Konu ve Problem Durumu.....	1
1.2. Araştırmanın Amacı.....	1
1.3. Araştırmanın Önemi.....	1
1.4. Araştırmanın Sınırlılığı.....	2
1.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi	2
1.6. Araştırmanın Yöntemi	2

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Uçuşun Tarihi.....	3
2.1.2. Abbas İbn Firnas'ın Uçuş Çalışmaları	4
2.1.3. Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Uçuş Çalışmaları	6
2.1.4. Lagari Hasan Çelebi'nin Uçuş Çalışmaları.....	8
2.1.5. Otto Lilienthal'ın Uçuş Çalışmaları.....	12
2.1.6. Wright Kardeşler'in Uçuş Çalışmaları.....	14
2.1.7. Vecihi Hürkuş'un Uçuş Çalışmaları.....	18
2.1.8. Emrullah Ali Yıldız'ın Uçuş Çalışmaları.....	20
2.1.9. Nuri Demirağ'ın Uçuş Çalışmaları.....	23
2.1.10. Baykar Bayraktar'ın Uçuş Çalışmaları.....	25
2.2. Motorlu Hava Taşıtları.....	29
2.2.1. Yolcu Uçakları.....	29
2.2.2. Savaş Uçakları.....	30
2.2.3. Helikopterler.....	31
2.2.4. Çift Kanatlı Uçaklar.....	32
2.2.5. Deniz Uçakları.....	32
2.3. Resim Sanatında Uçak Figürünün Kullanılması.....	33
2.3.1. Rönesans Dönemi Resim Sanatında Uçak Çizimleri.....	33
2.3.2. Leonardo Da Vinci'nin Uçuş İle İlgili Çizimleri.....	37
2.3.3. Empresyonizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	42
2.3.4. Fütürizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	43
2.3.5. Dadaizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	47
2.3.6. Süprematizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	48
2.3.7. Sürrealizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	50
2.3.8. Soyut Ekspresyonizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	52
2.3.9. Soyut Sanat Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	54

2.3.10. Pop Art Akımında Uçak Figürünün Kullanılması.....	55
---	----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR VE YORUMLAR

3.1. Batı Resim Sanatında Uçak Figürünün Kullanılması.....	57
3.1.1. Gerardo Dottori'nin Yapıtlarında Uçak Figürü.....	57
3.1.2. Sonia Delaunay'ın Yapıtlarında Uçak Figürü.....	61
3.1.3. Roy Lichenstein'in Yapıtlarında Uçak Figürü.....	66
3.1.4. Anselm Keifer'in Yapıtlarında Uçak Figürü.....	71
3.1.5. Philippe Vercellotti'nin Yapıtlarında Uçak Figürü.....	76
3.2. Türk Resim Sanatında Uçak Figürünün Kullanılması.....	82
3.2.1. Mehmet Gürbüz Güre'ın Yapıtlarında Uçak Figürü.....	82
3.2.2. Murat Ilgın'ın Yapıtlarında Uçak Figürü.....	85
3.2.3. Osman Törer'in Yapıtlarında Uçak Figürü.....	88
3.2.4. Barış Sarıbaş'ın Yapıtlarında Uçak Figürü	91
3.2.5. Nihat Evren Derman'ın Yapıtlarında Uçak Figürü.....	95

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UYGULAMA ÇALIŞMALARI

4.1. Raziye Yüzer'in Uygulama Çalışmalarında Uçak Figürü.....	99
4.1.1. "Yeni Dünya" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	100
4.1.2. "Karmaşa" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	101
4.1.3 "Perva" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	102
4.1.4. "Mai" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	103
4.1.5. "Yükseliş" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	104
4.1.6. "Özgürlük" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	105
4.1.7. "Deneyim" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	106
4.1.8. "Bakış Açısı" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	107
4.1.9. "Fütürist Planör" Adlı Çalışmada Uçak Figürü.....	108
4.1.10."Lagari Hasan Çelebi" Adlı Çalışmada Uçuş Çalışması.....	109
SONUÇ	111
KAYNAKÇA	117
GÖRSEL KAYNAKÇA.....	120

KISALTMALAR LİSTESİ

TÜAB: Tuval Üzerine Akrilik Boya

TÜYB: Tuval Üzerine Yağlı Boya

TÜKT: Tuval Üzerine Karışık Teknik

KÜMT: Kağıt Üzerine Mürekkep Tekniği

KÜSB: Kağıt Üzerine Sulu Boya

KÜYB: Kağıt Üzerine Yağlı Boya

PÜYB: Panel Üzerine Yağlı Boya

AÜYB: Ahşap Üzerine Yağlı Boya

ABD: Amerika Birleşik Devleti

CM: Santimetre

YY: Yüzyıl

MS: Milattan Sonra

KM: Kilometre

M: Metre

S: Sayfa

VB: Ve benzeri

VS: Vesaire

GÖRSELLER LİSTESİ

Görsel 1: Abbas Kasım Firnas portre çalışması.....	4
Görsel 2: Abbas Kasım Firnas Uçuş denemesinin çizimi.....	5
Görsel 3: Abbas Kasım ibn Firnas Arap Ülkesindeki bulunan Havalanındaki Heykeli.....	6
Görsel 4: Hazerfen Ahmet Çelebi'nin Portre çalışması.....	6
Görsel 5: Hezarfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu konulu tasarım.....	7
Görsel 6: Lagari Hasan Çelebi'nin roketle uçuşunu resmeden minyatür.....	8
Görsel 7: Lagari Hasan Çelebi'nin roketle uçuşunu gösteren 17. Yüzyıl gravürü (1633)....	10
Görsel 8: Lagari Hasan Çelebi'nin Ankara Türk Hava Kurumu Müzesi'nde temsili heykeli.....	10
Görsel 9: Mythbusters Programı'n kapağı.....	11
Görsel 10: Mythbusters Programı'nda Lagari Hasan Çelebi'nin maketi ile.....	11
Görsel 11: Otto Lilienthal'in Portresi.....	12
Görsel 12: Otto Lilienthal'in ilk planörlerinden biri.....	12
Görsel 13: Otto Lilienthal, "Fliegeberg" Yakınında Küçük Kanat Çırpma Aparatı ile.....	13
Görsel 14: Otto Lilienthal'in Berlin, Almanya Yakınlarındaki "Uçuş Tepesi".....	14
Görsel 15: Wilbur ve Orville Wright.....	14
Görsel 16: Wright Kardeşler'in uçak planlarından biri(1899).....	16
Görsel 17: Wright Kardeşlerin bükülerek kontrol imkânı sağlayan çift kanatlı uçak kanadı.....	16
Görsel 18: Sayısız testlerden birinde, 1902 Wright Planörü'nün üstünde Wilbur Wright, solda Orville Wright, sağda arkadaşları Dan Tate, (10 Ekim 1902).....	17
Görsel 19: Vecihi Hürkuş ve uçağı.....	18
Görsel 20: İlk Türk Uçağı Vecihi K-VI Fotoğrafı.....	19
Görsel 21: Emrullah Ali Yıldız'ın fotoğrafı.....	20
Görsel 22: Emrullah Ali Yıldız, Bursa Yelkenlisi önünde. (Fotoğraf: Mustafa Kılıç Arşivi).....	21
Görsel 23: Nuri Demirağ'ın fotoğrafı.....	23
Görsel 24: Nu.D-38 adlı Uçağının tamamlama aşamasında çekilen fotoğrafı.....	24
Görsel 25: Malazgirt Döner Kanat Mini İHA Ar-Ge Çalışmaları.....	26
Görsel 26: Bayraktar Mini İnsansız Hava Aracı (İHA)	27
Görsel 27: Bayraktar Taktik (TB2) İHA Projesi.....	27
Görsel 28: Bayraktar Akıncı Projesi.....	28
Görsel 29: Bayraktar Kızılma Projesi.....	28

Görsel 30: Boeing 747-8I yolcu uçağı.....	30
Görsel 31: Türkiye'nin milli savaş uçağı – Savaşan Şahinler.....	31
Görsel 32: Üç pervaneli helikopter.....	31
Görsel 33: Tek -Çift kanatlı uçak görsel tasarımı.....	32
Görsel 34: TC Deniz Uçağı.....	33
Görsel 35: Pieter Brueghel, İkarus'un Düşüşü ile Manzara, (1558), AÜYB, 73x112 cm, Kraliyet Güzel Sanatlar Müzesi, Belçika.....	36
Görsel 36: Hans Bol, İkarus'un Düşüşü ile Manzara, (16.yy), KÜSB, 13,3 x 20,6 cm, Mayervan den Bergh Müzesi, Anvers, Hollanda.....	36
Görsel 37: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 1.....	38
Görsel 38: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 2.....	39
Görsel 39: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 3.....	40
Görsel 40: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 4.....	41
Görsel 41: Henri Rousseau, The Fishermen and The Biplane, (1908).....	42
Görsel 42: 25 Temmuz 1909'da Manş'a geçiş.....	43
Görsel 43: Alfredo Ambrosi, Aeropittura akımına ait bir resim, 1930.....	45
Görsel 44: Guglielmo Sansoni (Tato), Kolezyum Üzerinde Spiralle Uçmak,1930.....	46
Görsel 45: Tato (Guglielmo Sansoni), Caproni 100 Akrobasi, (1928-29), 74x74 cm.....	46
Görsel 46: Max Ernst, Murdering Aeroplane,(Öldüren Uçak), (1920), Fotoğraf Kolajı, 5,8x14,3 cm.....	48
Görsel 47: Kazimir Malevich, Uçan Uçak, (1915).....	49
Görsel 48: Fernand Leger, Gökyüzündeki Uçak.....	51
Görsel 49: Anselm Keifer, The Fortune.....	53
Görsel 50: Sonia Delaunay, Uçak Motoru, (1937), Skissemas Müze Arşivleri.....	54
Görsel 51: Roy Lichtenstein, Ateş Açarken, (1964), Stedelijk Müzesi.....	56
Görsel 52: Gerardo Dottori, Napoli Körfezi Üzerinde Hava Savaşı veya Körfez Cenneti Üzerinde Cehennem Savaşı (Battaglia aerea sul Golfo di Napoli veya Inferno di battaglia sul paradiso del golfo), (1942), KÜYB, 187 x 131 cm. Özel koleksiyon, Roma.....	58
Görsel 53: Gerardo Dottori, "Uçaklar- Göl- Bulutlar " (Aerei-lago-nuvole), 1932, TÜYB, 90x70cm.....	59
Görsel 54: Gerardo Dottori, Uçak-Yelken-Göl (Aerei-yele-lago), (1926), PÜYB, 60x100 cm.....	60
Görsel 55: Sonia Delaunay'ın Havacılık Pavyonu'ndaki Pervane, Uçak Motoru ve Enstrüman Paneli adlı tabloları, Paris 1937'deki Dünya Sergisi, Fotoğraf: Skissemas Müze Arşivleri.....	63
Görsel 56: Sonia Delaunay, Uçak Motoru, (1937), Skissemas Müze Arşivleri.....	63

Görsel 57: Sonia Delaunay, Pervane (Air Pavilion), (1937), Skissemas Museum, Lund, Sweden.....	64
Görsel 58: Sonia Delaunay, Enstrüman paneli (Instrument panel), (1937), Skissemas Museum, Lund, Sweden.....	65
Görsel 59: Roy Lichtenstein, Whaam!, (1963), TÜAB, 1,7 m x 4 m, Tate Galerisi, Londra.....	67
Görsel 60: Roy Lichtenstein, Blam, (1962).....	68
Görsel 61: Roy Lichtenstein, Ateş Açarken (As I Opened Fire),(1966), 158.8 × 63.5 cm.....	69
Görsel 62: Anselm Keifer, The Fortune.....	73
Görsel 63: Anselm Keifer, The Great Freight, (1981-1996).....	74
Görsel 64: Anselm Keifer, Glaube, Hoffnung, Liebe, (1984-1986) TÜKT, New South Wales Sanat Galerisi.....	75
Görsel 65: Philippe Vercellotti, Victor Et L'avion Jaune, TÜAB, 25x25 cm.....	78
Görsel 66: Philippe Vercellotti, La Rencontre İmprobable, Tuval Üzerine Akrilik Boya, 60x60 cm.....	79
Görsel 67: Philippe Vercellotti, Les observateurs mécaniques et l'avion jaune, 47x60 cm.....	80
Görsel 68: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz.....	82
Görsel 69: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz.....	83
Görsel 70: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz.....	84
Görsel 71: Murat Ilgın, Vecihi Hürkuş.....	85
Görsel 72: Murat Ilgın, Vecihi Hürkuş.....	86
Görsel 73: Murat Ilgın, İsimsiz.....	87
Görsel 74: Osman Törer, Yaşlı Kurt, (2019), TÜAB, 25x25 cm.....	88
Görsel 75: Osman Törer, Kırmızı Kaportalı Makine, (2018), TÜAB, 80x60 cm.....	89
Görsel 76: Osman Törer, Dc-10,(2019), TÜAB, 25x25 cm.....	90
Görsel 77: Barış Sarıbaş, İsimsiz,(2010), TÜKT, 200x225 cm.....	92
Görsel 78: Barış Sarıbaş, İsimsiz, (2020), KÜMT, 100x70 cm.....	93
Görsel 79: Barış Sarıbaş, Uçak, (2022), TÜYB, 80x80 cm.....	94
Görsel 80: Nihat Evren Derman, Vecihi Hürkuş Anısına.....	96
Görsel 81: Nihat Evren Derman, Vecihi Hürkuş Anısına.....	97
Görsel 82: Raziye Yüzer, Yeni Dünya, (2018), TÜKT, 100x110 cm.....	100
Görsel 83: Raziye Yüzer, Karmaşa, (2017), TÜKT; 100x110 cm.....	101
Görsel 84: Raziye Yüzer, Perva, (2018), TÜKT, 90x90 cm.....	102
Görsel 85: Raziye Yüzer, Mai, (2018), TÜKT, 100x120 cm.....	103
Görsel 86: Raziye Yüzer, Yükseliş, (2018), TÜKT, 100x120 cm.....	104

Görsel 87. Raziye Yüzer, Özgürlük, (2019), TÜKT, 100x120 cm.....	105
Görsel 88: Raziye Yüzer, Deneyim, (2019), TÜKT, 100x120 cm.....	106
Görsel 89: Raziye Yüzer, Bakış Açısı, (2019), TÜKT, 120x120 cm.....	107
Görsel 90: Raziye Yüzer, Fütürist Planör, (2022), TÜAB, 60x70 cm.....	108
Görsel 91: Raziye Yüzer, Lagari Hasan Çelebi, (2022), TÜKT, 90x90 cm.....	109



BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Konu ve Problem Durumu

“Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı bu araştırmanın konusu geçmişten günümüze uçuş isteği ve eylemini araştırılmış, resim sanatında eserlerinde uçak figürüne yer veren sanatçıları ve eserleri tespit edilmiş, bu eserleri ve konu ile ilgili olarak uygulama çalışmalarını değerlendirilmiştir.

Bu araştırma kapsamında yapılan incelemede “Resim Sanatında Uçak Figürü Kullanılmış mıdır?” ana problem alanı içerisinde Batı sanatçılarından Gerardo Dottori, Sonia Delaunay, Roy Lichenstein, Anselm Keifer, Philippe Vercellotti ile Türk sanatçılardan Mehmet Gürbüz Güner, Murat Ilgın, Osman Törer, Barış Sarıbaş ve Nihat Evren Derman’ın eser örneklerinde uçak figürünün olup olmadığı problem durumu olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda tez çalışma sürecinde aşağıdaki sorulara da cevap aranmıştır:

- 1- Uçuş isteğinin eyleme dönüşmesi sürecinde ne gibi gelişmeler olmuştur?
- 2- Sanatçılar uçuş konusunda eyleme dönüşen gelişmelerden etkilenmişler midir?
- 3- Resim sanatında uçak figürü kullanılmış mıdır?

1.2. Araştırmanın Amacı:

“Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı bu çalışmanın amacı uçuş fikrinin gerçeğe dönüştürülmesi kapsamında yapılan bilimsel çalışmaların ve bu çalışmaların sanata yansımalarını araştırmak, resim sanatı içinde sanatçılar tarafından uçak figürü temasıyla yapılan eserleri incelemek ve konu ile ilgili olarak literatüre katkıda bulunmaktır.

1.3. Araştırmanın Önemi

Uçuş isteği ve eylemi eskiden beri insanoğlunun en çok ilgilendiği konulardan biri olup bu konuda fazlasıyla araştırma yapılmış ve kaynak üretilmiştir. Ancak resim sanatında uçak ve uçuş temalı araştırmalar ülkemizde rastlanılmamıştır. Bu konu ile ilgili literatüre katkıda bulunmak önemli görülmüş ve uçak figürünün kullanıldığı resimler tespit edilmiştir. Bu bağlamda literatür taramasında elde edilen bilgiler bir araya getirilerek ve bu konu hakkında yapılacak çalışmalara da kaynak olması bakımından önemli olmuştur.

1.4. Araştırmanın Sınırlılığı

Araştırmada okuyucunun uçak figürünün oluşumuna sebep olan gelişmeleri bilmesi açısından Kavramsal Çerçeve Bölümü'nde uçuşun tarihi ve motorlu hava taşıtları hakkında kısaca bilgiler verilmiştir. Resim sanatında uçak figürünün kullanılması ile ilgili Rönesans'tan günümüze değin olan süreç içerisinde yapılan ve özellikle Modern Sanat akımlarından olan Empresyonizm, Fütürizm, Dadaizm, Süprematizm, Sürrealizm, Soyut Ekspresyonizm, Soyut Sanat, Pop Art akımlarına uçak konusu açısından kısaca değinilmiştir.

Bulgular ve Yorumlar Bölümü ise uçak figürünü resim sanatında plastik bir figür olarak kullanan batılı sanatçılardan Gerardo Dottori, Sonia Delaunay, Roy Lichtenstein, Anselm Keifer, Philippe Vercellotti ve Türk sanatçılardan Mehmet Gürbüz Gürer, Murat Ilgın, Osman Törer, Barış Sarıbaş, Nihat Evren Derman'ın üçer adet eserinin analizi ile sınırlandırılmıştır. Son olarak Uygulama Çalışmaları Bölümü'nde tez kapsamında Raziye Yüzer'e ait tuval üzerine karışık teknik ile üretilen uçak figürü konulu 10 adet çalışmanın analizi ile sınırlandırılmıştır.

1.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

“Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı bu çalışmada Dünya'da uçma ve uçak figürü çalışan sanatçılar bu araştırmanın evrenini oluşturmaktadır.

Uçak figürü çalışan batılı sanatçılardan Gerardo Dottori, Sonia Delaunay, Roy Lichtenstein, Anselm Keifer, Philippe Vercellotti ve Türk sanatçıların Mehmet Gürbüz Gürer, Murat Ilgın, Osman Törer, Barış Sarıbaş, Nihat Evren Derman'ın konu ile ilgili eserlerinin analizi ve bu konu kapsamında Raziye Yüzer'e ait olan eserler bu çalışmanın örneklemini oluşturmaktadır.

1.6. Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırmada genel tarama yöntemi kullanılmıştır. Bu bağlamda konu ile ilgili yayınlanan kitaplar, dergiler, makalelere ulaşılmıştır. Aynı zamanda kütüphaneler ve sanal kaynaklarda yer alan literatür bilgisi ve görsel materyaller taranmış ve konu kapsamında ilgili verilere ulaşılmıştır. Elde edilen veriler “Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı tez çalışması içinde Kavramsal Çerçevede ve Bulgular ve Yorumlar Bölümlerinde gerekli yerlere yerleştirilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Uçuşun Tarihi

İnsanoğlu ilkel zamandan beri sürekli yeni arayışlar içerisinde olmuştur. Yaşam mücadelesi ile hayatta kalma başarısından sonra hayallerini süsleyen şeyleri gerçekleştirme çabasına girmiştir. Hayallerin altında genelde hep bir neden yatmaktadır. Örneğin; ilkel çağda insanların geceyi ağaçta geçirerek vahşi hayvanlardan korunmak için yaptıkları bir uygulama olmuştur. Bundan dolayı havada kalmak onlar için güven ifade ettiğinden, uçma hayallerini kurmuşlardır (Çekderi, 2019, 1). Başka bir efsaneye bakarsak eğer, Yunan mitolojisinde geçen Daidalos ve oğlu İkarus, Girit Kralı Minos tarafından ihanetle suçlanarak hapse atılmışlardır. Tek kurtuluş yolunun uçmak olduğu düşüncesine varan Daidalos, kuş tüylerini balmumu ile yapıştırarak kanat yapmış ve uçma denemesini gerçekleştirmiştir (Çekderi, 2019, 2).

Yüzyıllardır araştırılan, denenen ve faaliyete geçirilen uçma isteği ve uçma eylemi bilim dünyası ve sanat dünyasında önemli gelişmelerle literatüre geçmiştir. Tarihin kayıt edilmediği zamanlarda bile olan uçma söylenceleri günümüze kadar gelmiştir. Zaman içerisinde yapılan çalışmalar sonucunda teknolojik alanda önemli başarılarla imza atılmıştır. Bilim insanlarının uçuş ile ilgili yaptıkları eylemler ile ilgilenen sanatçılar görsel iz bırakmak ve aktarmak amacıyla eserler yapmışlardır.

Bilim insanları ve sanatçılar yaratılışından uçma özelliğine sahip olan kuşları incelemeye başlamıştır. Bu bağlamda uzun yıllar boyunca uçmak için sayısız çalışmalar yapılmıştır. Müslüman alimlerden biri olan Abbas Kasım İbn Firnas uçuş çalışmalarına başlamıştır. Firnas tek bu alanda değil birçok alanda da başarılı çalışmaları ortaya koymuştur. Kısa süreli de olsa uçuşunda başarı sağlamış ilk Müslüman alimdir. Bu uçuşun ardından Osmanlı bilim insanı Hezarfen Ahmet Çelebi Galata Kulesinden kolundaki kanatlarla uçarak yeni bir başarıya imza atmıştır. Daha sonrasında Lagari Hasan Çelebi ilk roketle uçan kişi olarak uçma eylemine farklı bir bakış açısına neden olmuştur. Aynı zamanda günümüz uzay biliminde roketin görünümünü kazandıran kişi olmuştur. Bilim adamları sayesinde var olan gelişmelerin üstüne devamlı yenileri katılarak yeni ilerlemeler ve gelişmeler sağlanmıştır. Bu denemelerin sonucunda tam anlamıyla başarı sağlamak için bilim insanları araç gereçlerin kullanılmasının doğru olacağı kanısına varmışlardır. Modernleşmeyle beraber ilkel yöntemlerle uçma eylemleri artık yerini makineleşmeye bırakmıştır. Buna yönelik uçak ve planör yapımında yani robot ya da motor olarak kullanım

aracı yapımında Wright kardeşlerin ve Otto Lilienthal'ın çalışmaları parça parça birleştirilerek bütünleştirilmiştir. Bu bağlamda Otto Lilienthal ve Wright Kardeşler planör icat ederek yeni gelişmeleri sağlamışlardır. Akabinde makineleşme sistemi ile gelişen teknolojiden dolayı uçuş tarihi farklı boyuta taşınmıştır. Gelişim süreciyle beraber uçuşun tarihin de 1. ve 2. Dünya savaşlarının etkileri de görülmüştür. Savaşlarla beraber insanlığın uçuş istegi mekanik bir araç olan uçak ile bağdaşmıştır. Bu bağlamda uçuş ve uçak tarihi, yaşananlar ve gelişmeler doğrultusunda ekonomik, kültürel, sosyal ve sanat alanlarını da etkilemiştir. Sanatçılar özellikle Fütürizm düşüncesinde öne çıkan motor, hız kavramları ile beraber sanat eserlerinde uçuş istegine ve uçak figürüne yer vermeye başlamışlardır.

Bu bölümde Abbas İbn Firnas'ın uçuş çalışmaları, Leonardo da Vinci'nin eskiz çalışmalarıyla uçuş çalışmaları, Hazerfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi'nden uçuş deneyimini devamında Lagari Hasan Çelebi de diğerlerinden farklı olarak roketle uçuşu ele alınmıştır. Bu deneyimler uçuş arzusunun ardından gelen merak tutkusuyla yapılmıştır. Böylelikle uçuşun keşfine sebep olmuştur. Bundan dolayı da İlk Uçuş Denemeleri adı altında literatür taramasından elde edilen bilgiler yer almaktadır.

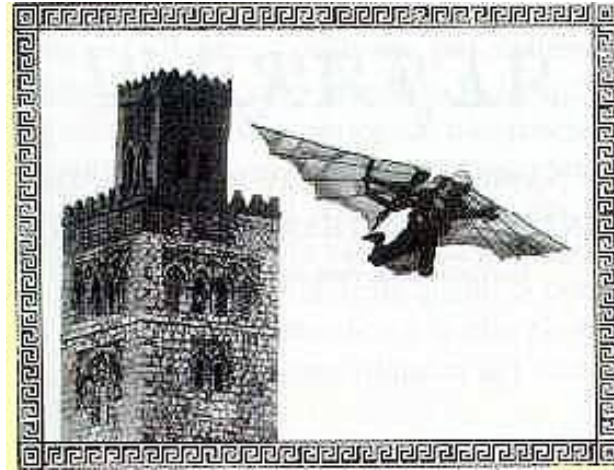
2.1.2. Abbas Kasım İbn Firnas'ın Uçuş Çalışmaları

Abbas Kasım İbn Firnas 810 yılında Endülüs'ün Ronda bölgesine ait Takeruna' da dünyaya gelmiştir. Küçük yaştan itibaren edebiyat, astronomi, fizik ve kimya alanları gibi çeşitli dallarla ilgilenmiştir. Dönemin bilim ve kültür bağlamında başkentlerden biri olarak kabul edilen Endülüs'te hayatını sürdürmüştür. Böylelikle Firnas yaşadığı coğrafyanın özelliklerini taşıyarak İslam bilgini unvanını almıştır. (Sanal 1)



Görsel 1: Abbas Kasım Firnas portre çalışması (Sanal Kaynak)

880 yıllarına ulaşıldığında Abbas İbn Firnas'ın uçma ile ilgili çalışmaları bilinir hale gelmiştir. Firnas oluşturduğu kanatları kumaşla kaplamış ve bu kumaşların üzerini kuş tüyleriyle örmüştür. *“Endülüs’lü ilim adamları arasında İbn Firnas isimli biri çıktı o zamana kadar görülmedik bir alet yaptı. Bu yüzeyli bir cihaz üzerine kumaş geçirdi, kuş tüyleri taktı herkes merakla onu seyrediyordu.”* (Döğen,1984:140) Firnas tasarladığı bu aletle yaptığı uçma denemesinde iniş yaparken yaralanmıştır. Sonra kuşları incelediğinde, inişe geçerken kuyruklarından yararlandıklarını fark etmiştir. Firnas da bu eksikliğini sonraki denemelerinde gidermiş ve tarihi kaynaklara göre 880 yılında Korduba (Günümüzde bilinen ismi ile Kordoba) Camii’nin minaresinden aşağıya uçmuş ve güvenli bir şekilde yere inmiştir (Sanal 1). Literatüre geçen bazı kaynaklarda Firnas’ın kuş gibi süzülerek uzun sürede havada kaldığı yazmaktadır. Başka kaynaklarda ise kanatları geliştirerek 884 yılında bir tepeden atlayarak uçtuğu da yazmaktadır. *“Abbas Kasım İbn Firnas’ın bu başarısı, Batı’da uçakla uçmayı başaran Wright Kardeşler’den yaklaşık bin sene öncesinde denk gelmektedir.”* (Sanal 1)



Görsel 2: Abbas Kasım Firnas Uçuş denemesinin çizimi (Sanal kaynak)

Firnas yaptığı kanatlar ile gerçekleştirdiği uçuşlar sayesinde Dünya tarihin ilk insanlı uçuşu yapan bilim adamı olmuştur. *“İbn Firnas, insanın uçması konusunda ilk ilmi teşebbüs yapan kimse olarak bilinmektedir.”* (Philip, 1989: 951) Türk İslam tarihçisi Osman Turan da Firnas için *“Daha doğrusu o dünya tarihinde ilk defa uçmayı gerçekleştiren, uçak yapan bir Müslümandır.”* demiştir. (Turan,1969:339).



Görsel 3: Abbas Kasım ibn Firnas Bağdat Havalanındaki Heykeli (Sanal kaynak)

Bugün Bağdat havaalanında Firnas adına bir heykel bulunmaktadır. Aynı zamanda Bağdat hava üslerine ve eğitim merkezlerine Abbas Kasım İbn Firnas'ın ismi verilerek, Firnas'ın heykelleri dikilmiştir.

2.1.3. Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Uçuş Çalışmaları



Görsel 4: Hazerfen Ahmet Çelebi'nin Portre çalışması (Sanal kaynak)

Hezarfen Ahmet Çelebi Osmanlı topraklarında 1609 yılında dünyaya gelmiş ve Müslüman bir Türk bilgini olmuştur. İlim ve bilim çalışmaları nedeni ile “*çok fazla şey bilen*” anlamını taşıyan *Hezarfen* adını almıştır Hezarfen Ahmet Çelebi, Türk bilgini olan İsmail Cevheri'nin araştırmaları, bulguları ve ortaya koyduklarını inceleyerek ve öğrenerek ilk uçuş denemelerine başladığı düşünülmektedir. Firnas gibi uçuş merakına kapılan Hezarfen

Ahmet Çelebi, kanat tasarlayarak ve kendi vücuduna montajlayarak uçuş denemelerini İstanbul Okmeydanı'nda gerçekleştirmiştir.

“1632 yılında Hezarfen Ahmed çelebi; Yapay kuş şeklinde oluşturduğu bir araçla lodos eserken Galata Kulesi'nden kendini boşluğa bırakarak atlamıştır. Bu şekilde 3358 metre mesafe kat ederek İstanbul Boğazı'nı geçerek ve Üsküdar'da Doğancıların bulunduğu yere indiği belirtilmektedir. Bu uçuş deneyimi ile Türk havacılık tarihinde ilk uçuşu başaran kişi olarak tarihe geçmiştir.” (Sanal 2)



Görsel 5: Hezarfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu konulu tasarım (Sanal kaynak)

Hezarfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu ile ilgili bilgiler Evliya Çelebi'nin *Seyahatname* adlı eserinde bahsedilmektedir. Evliya Çelebi eserinde konuyu şu şekilde aktarmıştır:

“İptida Okmeydan'ın minberi üzere, rüzgar şiddetinden kartal kanatları sekiz, dokuz kere havada pervaz ederek talim etmiştir. Badehu Sultan Murad Han Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nden temaşa ederken, Galata Kulesi'nin taa zirve-i belasından lodos rüzgarı ile uçarak, Üsküdar'da Doğancılar meydanına inmiştir. Sonra Murat Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: 'Bu adam pek havf edilecek (korkulacak) bir adamdır. Her ne murad ederse, elinden geliyor. Böyle kimselerin bekası caiz değil.' Diye Gazir'e nefyeylemiştir (sürmüştür). Orada merhum oldu.” (Kahraman ve Dağlı, 1971, 670)

Dönemin Osmanlı Padişahı IV. Murat, uçuş eylemini oldukça takdir edip Hezarfen Ahmet Çelebi'yi ödüllendirmiştir. Fakat Hezarfen Ahmet Çelebi'nin yaptığı bu önemli deneyimi bazı kimseler tarafından 'aklı dengesi yerinde olmayan insan' olarak

adlandırılmıştır. Hezarfen Ahmet Çelebi bu dedikodulara maruz kalarak Cezayir'e sürgün edilmiş, 1640 yılında ise sürgün edildiği Cezayir'de yaşamını yitirmiştir.

2.1.4.Lagari Hasan Çelebi'nin Uçuş Çalışmaları



Görsel 6: Lagari Hasan Çelebi'nin roketle uçuşunu resmeden minyatür (Sanal Kaynak)

Füzeciliğin atası olarak bilinen Müslüman bilim adamı Lagari Hasan Çelebi 17. yüzyılda dünyaya gelmiştir. Lagari Hasan Çelebi uçuş tarihinde bir ilk olarak roketin barut dolu haznesi ile havalanmayı başarmıştır. Kendisi hakkında yeterli kaynak bulunamayan ve asıl mesleğinin ipekçilik olduğu bilinmektedir. Lagari Hasan Çelebi ile ilgili bilgiler sınırlı olduğundan, elde edilen bilgilerle kendisinin gözü pek olduğu anlaşılmaktadır. Lagari Hasan Çelebi ile ilgili bilinenlerin çoğunu ise Evliya Çelebi'nin yazılarında bulabilmekteyiz.

Lagari Hasan Çelebi kendi dönemindeki en ilginç uçuşu gerçekleştiren kişi olmuştur. Batı kaynaklarından biri olan Weekly World New dergisi, Norveç Havacılık Müzesi Mauritz Raffavik'in paylaştığı bilgilere dayanarak, uçuş tarihindeki ilk insanlı uzay aracı ve roketin bugünkü görünümüne sahip olan Lagari Hasan Çelebi isimli Müslüman bir Türk'ün olduğunu dile getirmiştir.

Lagari Hasan Çelebi ile ilgili ortaya çıkan bir rivayete göre; 1633 yılında sevr-i seferine devam ederken IV. Murat'ın dünya güzeli kızı Kaya Sultan doğmuştur. Kaya Sultan'ının doğmasının şerefine o gece şenlikler düzenlenmiştir. Sarayburnu'nun karanlık gökyüzü havai fişeklerin rengarenk ışıklarıyla aydınlanmıştır. Buna ithafen Lagari Hasan Çelebi Padişah'tan uçuş için müsaade isteyerek, bir ilki gerçekleştirebilmek amacıyla hazırlıklara başlamıştır. Padişah'ın bu istek üzerine halkın gözü önünde olmaması şartıyla

kabul etmiştir. Bunun sebebi ise Hezarfen Ahmet Çelebi gerçekleştirdiği uçma denemesi sonrasında halkın tepkisine maruz kalarak sürgün edilmesindendir. Dolayısıyla aynı şekilde Lagari Hasan Çelebi'nin de halkın galeyanına gelmesini istememiştir. Karar verilen gece Lagari Hasan Çelebi ve yardımcıları Sarayburnu'na gelerek, uçuş hakkında bilgiler vermiştir. Daha sonrasında yardımcılarında, kendini sabitlediği roketi ateşlemelerini isteyen Lagari Hasan Çelebi, havaya doğru yükselmiştir. Roketin yükselişi ile birçok rivayet ortaya çıkmıştır. Bu rivayetlerin birisinde Lagari Hasan Çelebi'nin Sinan Paşa Kasrı önüne başarılı bir şekilde iniş yaptığı söylenmektedir.

Osmanlı kaşifi ve tarihçisi olan Evliya Çelebi, Lagari Hasan Çelebinin uçuşunu şu şekilde dile getirmiştir;

“Lagâri Hasan Çelebi, Murad Han'ın Kaya Sultan nam duhteri pakizesi vücude geldiği gece akube şadmanlığı oldu. Lagari Hasan, elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişeng iacad etti. Sarayburnu'nda Hüinkar huzurunda fişenge bindi ve şakirdleri fişengi ateşlediler. Lagari, “Padişahım seni Hüda'ya ısmarladım” diyerek temcid ve tevhid ile evci asumana huruc eyledi... Yanında olan fişengleri ateş edip ruyi deryayı çeragan eyledi. Bama felekde fişengi kebirinin barutu kalmayıp da zemine doğru nüzul ederken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinanpaşa Kasrı önünde deryaya indi. Oradan şenaverlik ederek uryan huzuru padişahiye geldi. Zemini bus ederek selam verdi. Bir kise akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı. Sonra Kırım'da Selamet Giray Han'a gidüp orada merhum oldu. Rahmetli yar-i gaar-ı sadıkımız idi.” (Kahraman ve Dağlı, 1971, 672)

Roketle havalanan Lagari Hasan Çelebi gözden kaybolunca padişah ve yanındaki adamlar saraya geri dönmüşlerdir. Ardından roketin barutu bitmesiyle Lagari Hasan Çelebi de suya inmiştir. Haberi alan padişah, Lagari Hasan Çelebi'yi huzuruna çağırmıştır. Onun bu başarısından dolayı padişah bir kese akçe ihsan etmiştir. Aynı zamanda maaş ile sipahi ocağına kaydedilmiştir. Lagari Hasan Çelebi'nin gerçekleştirdiği bu olaydan ötürü sarayda tehlike arz ettiği düşünceleri halk arasında dolaşmaya başlamıştır. Bunun üzerine başka bir rivayete göre, padişahın ilk zamanlar Lagari Hasan Çelebi'yi desteklediği sonrasında ulemanın baskısı ile idam cezasına çarptırılmasına ikna edildiği söylenmektedir. Fakat bununla ilgili tarihi kaynaklarda herhangi bir bulguya rastlanmamıştır. Ancak sonrasında Lagari Hasan Çelebi'nin izleri Kırım'da görülmüş ve orda yaşamını yitirmiştir.

Yüzyıllar sonrasında roketin ilk modern şekli, Kırım'ı içerisine alan Ukrayna' da ortaya çıkması dikkat çekmiştir. ABD'deki Smithsonian Enstitüsü Uzay Araştırmaları Bölümü Başkan Yardımcısı ve emekli roket ve uzay tarih küratörü olan Frank Winter *“Türk roket adamı Hasan Çelebi'nin 1633'teki denemesi şimdiye kadar kayıtlara geçen ilk insanlı uçuş denemesidir.”* Diyerek Lagari Hasan Çelebi'nin başarısını doğrulamıştır.(Sanal 3)



Görsel 7:Roket ile uçuş yapan Lagari Hasan Çelebi'nin 17. Yüzyıl'da tasvir edilen gravürü (1633)
(Sanal kaynak)



Görsel 8: Lagari Hasan Çelebi'nin Ankara Türk Hava Kurumu Müzesi'nde temsili heykeli (Sanal kaynak)



Görsel 9: Mythbusters Programı'n kapağı (Sanal kaynak)

2009 yılında Discovery Channel'ın *MythBusters* adlı programında Lagari Hasan Çelebi'nin roket tasarımını Evliya Çelebi'nin bilgilerine göre tasarlayarak uçurmayı denemişlerdir.



Görsel 10: Mythbusters Programı'nda Lagari Hasan Çelebi'nin maketi ile (Sanal kaynak)

“Lagari'nin o zamanlarda kullandığı iddia edilen bütün araç ve gereçler yerleştirildi ve dünyanın en büyük roket sahası olan Aerosoft roket merkezine gidildi. Lagari fırlatıldı ve 34 metre yükseldikten sonra yere çakıldı, Lagari'nin maketi yandı. 300 metre fırladığı ve sağ olarak yere indiği iddia edilen Lagari'nin Grant Imahara, Tory Belleci ve Aerosoft roket uzmanlarının yaptıkları deney sonucunda bunun o günün şartları altında mümkün olamayacağını iddia ettiler.” (Sanal 4)

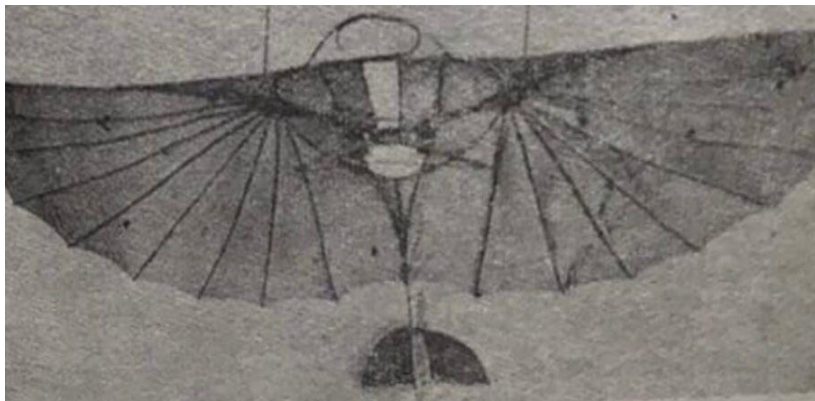
Edinilen bu bilgiler doğrultusunda bir kez daha bu başarının ne kadar önemli olduğu uçuş denemeleriyle kanıtlanmıştır.

2.1.5. Otto Lilienthal Uçuş Çalışmaları



Görsel 11: Otto Lilienthal'in Portresi (Sanal kaynak)

'Havacılığın Babası' ya da 'Uçuşun Babası' olarak tanınan Otto Lilienthal havacılığın ve uçuş tarihinin öncülerinden biri olmuştur. Lilienthal 1848 yılında Mayıs ayında doğmuştur. Uçuşa olan merakı diğer bilim adamları gibi çocukluğundan beri süregelmektedir. Küçük kardeşiyle beraber ahşaptan oyuncak uçak, kostüm olarak kanat tasarlamaya çalışmışlardır. Büyüdükten sonra Lilienthal, bu tutkusunun peşinden giderek araştırmalar yapmaya başlamıştır. Uçmak, eylem gerektiren bir hareketti ve bunun içinde denemeler ve araştırmalar yaparak harekete geçmiştir. Lilienthal bunu başarabilmek için yaratılış özelliği olan kuşların uçuşlarını incelemeye başlamış ve bununla ilgili bir kitap yazmıştır. *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst* (1889), (*Uçma Sanatının Temelleri: Kuş Uçuşu*) adlı kitabı ve bu alanla ilgili yazdığı makaleler havacılık tarihinin en iyi kaynaklarından biri haline gelmiştir. (Sanal 5)



Görsel 12: Otto Lilienthal'in ilk planörlerinden biri (Sproule, 1996, 27)

Lilienthal bu zamana kadar uçuş eylemini deneyen, başarılı/başarısız ya da kısmen başarılı olan kişilerin hatasını fark etmiştir.

“Buldukları arasında en önemlisi, uçuşu sağlayan kanatların biçimiyle ilgilidir: Kanatların uzunlamasına değil, enine kesidinin biçimiyle. Bir kuşun gerilmiş kanadından alınan kesit düz değildir. Aksine, hafif “kavislidir”: Bir uçtan diğerine giderek yükselen ve kambur kavisini andıran bir eğimle uzanır. Bu biçime de aerofoil adı verilir ve mekanik uçuşlar bu aerofoil biçimine dayanmaktadır.” (Sproule, 1996:21)



Görsel 13: Otto Lilienthal, “Fliegeberg” Yakınında Küçük Kanat Çırpma Aparatı ile (1891) (Sanal kaynak)

Leonardo da Vinci “*Bir nesne, havanın kendisine gösterdiği miktarda direnci, havaya gösterir.*” Demiştir. Dolayısıyla kuşların kanatlarının yapısıyla hava akışını ve direncini matematiksel hesaplamalarla onların alçalmalarına/yükselmelerine ve havada kalmalarına imkan sağlamaktadır. Lilienthal bütün araştırmalarını, hesaplamalarını yaparak sürekli denemeler haline girmiştir. 1891 yılında deneysel bir uçak geliştirerek, söğüt çubuklarından yaptığı ve keten beziyle kapladığı bir planör tasarlamıştır. Bu kanatların altında kendini de sabitleyebileceği kollar bölümünü de yapmıştır. Trampelen atlayışının ardından ilk 91 metre daha sonrasında daha da uzaklara uçmayı başarmıştır. Zaman geçtikçe trampleden atlamayı bırakıp yüksek tepelerde de denemelerine devam etmiştir. Lilienthal’ın bu deneylerine karşılık Berlin’de onun için 15 metre yüksekliğindeki tepayı kullanmıştır. Fakat orada bir eksiğini daha fark etmiştir. Kollarıyla kendini sabitlemeye çalışsa da hava direncinden ve ağırlığından havada kalması zorlaştığı için tam anlamıyla bir başarı elde edemediği düşüncesine varmıştır. Bu konuda çok daha dikkatli davranarak başarılı bir uçuşu gerçekleştirmeye çalışmıştır.



Görsel 14: Otto Lilienthal’ın Berlin, Almanya Yakınlarındaki “Uçuş Tepesi” (Sanal kaynak)

1896 yılı ağustos ayı sıcaklığında uçuş gerçekleştirirken yaptığı yanlış bir hareketinden dolayı 15.2 metre yükseklikten düşmüştür. Ne yazık ki hatasını fark ettiğinde bütün uğraşlarının sonucunu alamamıştır. Boynunu kırması sebebiyle uçuşun ertesi günü hayatını kaybetmiştir.

“Otto Lilienthal planörle uçmayı sürekli deneyen, bilimsel açıdan bir uçağın geliştirilmesine kaynaklık edebilecek yapıyı uygulayan ve kontrollü mekanik uçuşu gerçekte başaran ilk insandır... Onun çalışmaları ve özellikle verdiği örnek olmaksızın, Wright kardeşler başarılı olamazdı.” (Sproule, 1996:25-26)

2.1.6. Wright Kardeşler Uçuş Çalışmaları



Görsel 15: Wilbur ve Orville Wright (Sanal kaynak)

Wright Kardeşler olarak bilinen Wilbur (1867-1912) ve Orville (1871-1948) bisiklet imalatçısı Amerikalı kardeşlerdir. Wright kardeşler Piskopos olan Milton Wright adlı bir

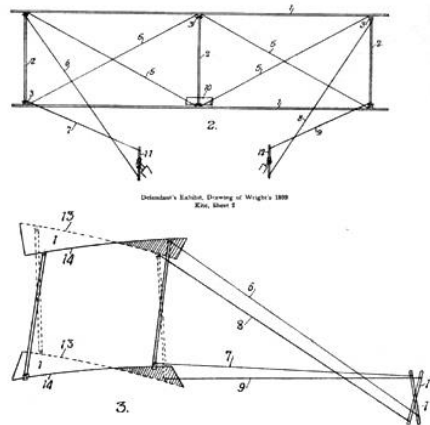
rahibin oğullarıdır. Bu iki kardeş küçüklüğünde babalarının oyuncak olarak aldığı uçağı çok sevmelerinden ötürü uçakla ilgili merakları başlamıştır.

“1878’de, kardeşlerin babası Milton Wright, eve lastik bantla çalışan bir oyuncak helikopter getirdi. Fransız havacılık deneycisi Alphonse Pénard tarafından tasarlandı, bu oyuncak beklendiği gibi yere düşmedi. Bunun yerine, "tavana çarpana kadar odanın üzerinden uçtu, bir süre kanat çırpı ve sonunda yere düştü." Kırılğan oyuncak kısa sürede kırılrsa da, Wilbur ve Orville onu asla unutmadı. Hatta kendi oyuncak helikopterlerini yapmaya kalkıştılar. Daha sonraki yıllarda, Orville bu çocukluk oyuncağını uçuşa olan ilgilerini ateşleyen nesne olarak akredite etti.” (Sanal 6)

Wilbur ve Orville uçuşa olan meraklarından yapılan araştırmaları çok yakından takip etmişlerdir. Bu bağlamda o dönem içerisinde Otto Lilienthal’ın uçuş çalışmaları gündemde olduğundan yakinen takip etmişlerdir. Kardeşler Lilienthal’ın ölüm haberini alması üzerine harekete geçmişlerdir.

İki kardeş yaşamları boyunca para kazanmak için çeşitli çalışmalarda bulunmuşlardır. 1892’de Wright Cycle Company’yi kurarak bisiklet satmaya başlamışlardır. Ardından işlerin yoğunlaşmasıyla tamirhane açarak bisiklet üretimi de yapmışlardır. Otto Lilienthal’ın ölüm haberinden sonra harekete geçmeye karar veren Wright Kardeşlerin tamirhanenin olması onlar için büyük bir avantaj sağlamıştır. Maddi gücün olmasıyla da yeni girişime fon sağlamıştır. Wilbur ve Orville bisiklet tamiri ve imalatıyla ilgilendikleri için mekanik işlerinde kendilerini geliştirdiklerinden bu konuda zorluk çekmemişlerdir. Dolayısıyla planör yapımında bisiklet tamiratında ve imalatında kullanılan ekipmanları ve parçaları kullanmışlardır. (Sanal 6)

Wright kardeşler ciddi çalışmalara 1899’da başlamışlardır. Önceki araştırmalarda yapılan tasarımlar ve denemeler üzerine çalışarak ve yenileyerek üretime geçmişlerdir.



Görsel 16: Wright Kardeşler'in uçak tasarımlarından biri (1899) (Sanal Kaynak)

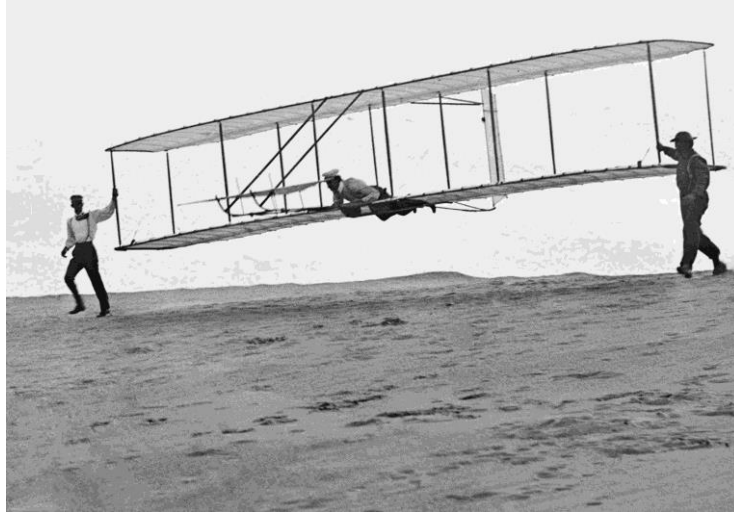
“Wilbur (1867-1912) ve Orville (1871-1948) Wright kardeşler ilk planörlerini 1900 yılında yaptılar. Bütün denemelerini Kuzey Caroline sahillerindeki Kitty Hawk’ın sakin kulluklarında yapıyorlardı. İlk denemelerinin başarılı olmasından sonra daha bir dikkat ve itinayla çalışmalarına devam eden Wright Kardeşler, ilerisi için çok ümitliydim. Şüphesiz, böyle bir ümidi taşımakta haksız sayılmazlardı. Herşeyden evvel, kendilerinden önce yapılan çalışmaları gayet dikkatle inceliyorlar ve işlerine yarayanları seçtikten başka, onları, kendilerini başarıya götürececek yönde kullanmayı çok iyi biliyorlardı.” (Atom,1988:20)

Wright kardeşlere göre bu zamana kadar yapılan denemelerde ve çalışmalarda uçuşa yönelik tasarımların yapıldığını görmüşlerdir. Yani insan taşıyabilen bir uçuş değil de tasarladıkları icadın uçuşuna daha çok önem verdiklerini görmüşlerdir. Bu yüzden kendilerinin denemelerinde hep daha iyisini yapma gayretiyle çalışmışlardır.

Kardeşlerin bir yıl boyunca yaptıkları çalışmaların ardından (1901) eksiklerin giderilmesiyle daha sağlam olması açısından ikinci bir planör yapmışlardır. Bu planör çift kanatlı kontrole uygun ve dayanıklı bir şekilde tasarlanmıştır. Böylelikle 100’ü aşkın uçuş denemeleri gerçekleştirmişlerdir. (Atom,1988:29)



Görsel 17: Wright Kardeşlerin bükülerek kontrol imkânı sağlayan çift kanatlı uçak kanadı (Atom,1986.30)



Görsel 18: Sayısız testlerden birinde, 1902 Wright Planörü'nün üstünde Wilbur Wright, solda Orville Wright, sağda arkadaşları Dan Tate, (10 Ekim 1902), (Sanal Kaynak)

Yüzlerce hatta binlerce denemelere sıkılmadan, usanmadan çalışmaya devam eden iki kardeş emeklerinin karşılığını adım adım almaya başlamışlar. Bunun karşılığını aldıkça da daha çok hırslanarak başarı adımına yaklaşmışlardır. 1902 yılı Ekim ayında büyük bir heyecanla evlerine dönen Wright Kardeşler, üçüncü planörün mekanik güçle uçuşu sağlayabilmesi için yoğun hesaplamalar ve çalışmalarla tamamlaya devam etmişlerdir. 1903 yaz ayında çalışmaları tamamen bitirmişlerdir. Planörün ismini “Flyer” koyan Wright Kardeşler, yeni planörün bir önceki planörlerin tasarımlarına benzese de onlardan daha güçlü özelliklere sahip olan bir icada imza atmışlardır.

“17 Aralık 1903 Perşembe günü her zamanki deneme yaptıkları Kitty Hawk sahilinde halka açık bir şekilde uçuş denemelerine koyulmuşlardır. Birçok kişinin gelme ciddiyetine girmemesi ve gelenlerinde dalga konusu ederek izlemelerinin karşısında Wright kardeşler inançlarını hiç kaybetmemişler, haklı çıkmışlardı. İnsanlık tarihinde herkesin merakla hayal dünyasında yaşayan bir olayın gerçekleşmesine kimse inanmamış hayretler içerisinde kalmışlardır. “Herkes şaşkınlık içerisindeydi. Wright Kardeşler ise, tarihe ilk motorlu uçağı yapan ve bununla uçmayı başaran insan olarak geçmenin mutluluğunu yaşıyordu.” (Atom:1998:30-31)

Dünya tarihinde ilk kez yaşanan bu olayı Orville'nin 1913 yılında yayımlanan kendi raporunda şöyle ifade etmiştir; “Bu uçuş sadece on iki saniye sürdü. Ancak, yinele dünya tarihinde ilk kez insan taşıyan bir makine sadece kendi gücünü kullanarak tamamen

havalanmış, hızını azaltmasının havada kalabilmiş ve en sonunda kalktığı noktayla aynı yükseklikte bir başka noktaya inmeyi başarmıştır.”

2.1.7. Vecihi Hürkuş’un Uçuş Çalışmaları



Görsel 19: Vecihi Hürkuş ve uçağı (Sanal Kaynak)

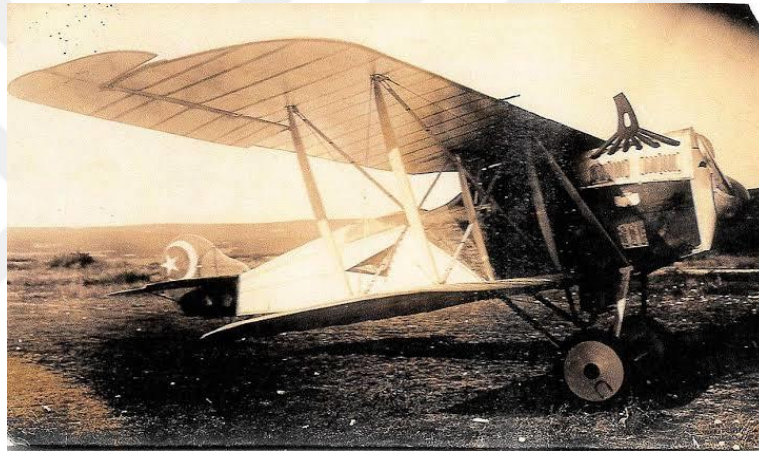
Vecihi Hürkuş, 6 Ocak 1896’da İstanbul’da babası Gümrük Müfettişi Faham Bey, annesi Zeliha Niyir Hanım’ın çocuğu olarak dünyaya gelmiştir. Çok küçük yaşlarda babasını kaybetmiştir. Delikanlı yaşlarına geldiğinde 16-17 yaşlarında Birinci Dünya savaşı başlamış ve orduda yer almıştır. Tophane Sanat Okulu Güzel Sanatlar bölümünde eğitim görmüştür. Balkan savaşında da yer alan Hürkuş I. Dünya savaşında da gönüllü olarak katılmıştır. İlk savaş zamanında uçak bakımlarından sorumlu olmuştur. Böylelikle uçak, yani o zamanın teknolojisinde olan planör sevdası ve ustalığı başlamıştır. Daha sonrasında Bağdat cephesinde uçak mühendisi olarak görev yapmıştır. (Sanal 7)

1917 yılında gerçekleşen savaşta Kafkas cephesinde yer alan Hürkuş, bir Rus uçağını düşürme başarısından dolayı ‘*Düşman Uçağı Düşüren İlk Türk Pilotu*’ ünvanına sahip olmuştur. Ne yazık ki aynı sene içerisinde 8 Ekim’de bir hava savaşında kendi kullandığı uçağı Ruslar düşürmüş ve Hürkuş planör onların eline geçmesin diye uçağı yakmıştır. Fakat kaçamadan Rusların eline esir düşmüştür. Hazar Denizi’ndeki Nargin Adasına sürgün gönderilmiş ve oradan yanındaki bir kişiyle kaçıp, yüzerek karaya çıkmayı başarmıştır. Daha sonrasında yaklaşık 2,5 ayda memleketine yaya olarak dönmüştür. Devam eden I. Dünya Savaşı’nın sonlarında ise İstanbul’a gelmiş, Hava Müdafaa Bölüğüne atanmıştır. Bu dönemde de bir av uçağı tasarlamış fakat bu projesi Mondros Ateşkes Antlaşması’nın imzalanmasından dolayı yarım kalmıştır. (Sesli Sanal 1)

Kurtuluş Savaşı’da da gönüllü olan Hürkuş, keşif uçuşlarını başarıyla tamamlamış ve sonrasında tekrar bir düşman uçağı olan Yunan uçağını düşürmüştür. Ardından İzmir Havaalanı’na inerek İzmir’i işgalden kurtarmıştır.

Hürkuş’un bütün bu başarılarından ötürü Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından İstiklal Madalyası’na ve üç ayrı Tasdikname’ye layık görülmüştür. (Sanal 8)

Hürkuş ‘İlk Türk Yapımı Uçak’ olan ‘Vecihi K-VI’ ismini verdiği uçağı Edirne’de kazayla düşen düşman uçağın parçalarıyla yapmıştır. 28 Ocak 1925’ de uçağın ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Fakat uçuş sevincini yaşayamadan izinsiz uçuş yapıldığı gerekçesiyle 15 gün hapis cezasına çarptırılmıştır. Özgür kalmasının ardından bir Uçak fabrikasından teklif gelir ve bunu değerlendirerek Almanya’ya gitmiştir. 2 yıl sonra Ankara’ya geri dönen Hürkuş yerli malı üretimi yapmaya karar vermiştir. (Sesli Sanal 1)



Görsel 20: İlk Türk Uçağı Vecihi K-VI Fotoğrafi (Sanal Kaynak)

İlk olarak Hürkuş uçuş denemesinden sonra aldığı cezadan dolayı uçurabilirlik sertifika alabilmek için başvuruda bulunmuş ancak yeterli heyet olmadığı için belge verilememiştir. Hürkuş uçağını mavi gökyüzüyle buluşturmaya kararlıydı ve uçurabilirlik sertifikası almak için uçağını parçalara ayırarak demiryoluyla Prag’a gitmiştir. Oradan gerekli işlemlerini yaptıktan sonra sertifikayı almıştır. (Sesli Sanal 2)

Azminden vazgeçmeyen Hürkuş 21 Nisan 1932’de ‘Sivil Tayyare Mektebi’ ni yani ilk Türk sivil havacılık okulunu kurmuştur. Bu kurum maddi sebeplerden dolayı kısa bir süre sonra ne yazık ki kapatılmak zorunda kalınmıştır.

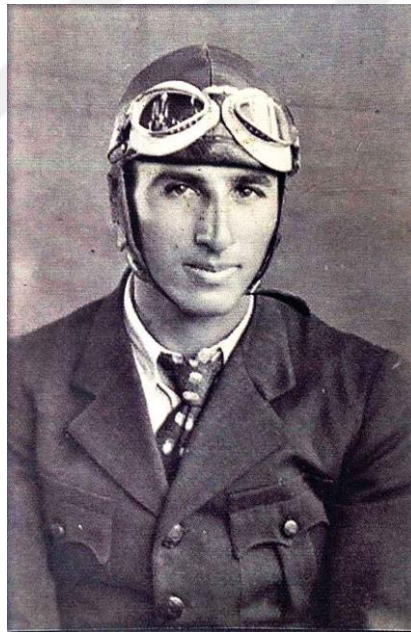
Türkiye’nin demir yollarında ve uçak yapımı fabrikasında önemli yere sahip olan Nuri Demirağ, Hürkuş’a finans sağlayarak Nuri Bey lakaplı ‘Vecihi K-XVI’ isimli uçağı tasarlamıştır.

Mustafa Kemal Atatürk, Hürkuş'un azminden ve başarısından dolayı desteklenmesi gerektiğini düşünerek ve onun yönlendirilmesiyle Türk Tayyare Cemiyeti (TTC) kurulmuştur. Hürkuş 1931 senesinde bu cemiyet adına ilk Türkiye turunu düzenlemiştir.

1954 yılında Hürkuş 58 yaşına kadar bu sevdası uğruna her türlü mücadelelerine devam ettirmiştir. Bankadan kredi çekerek Türk Hava Yolları'nın elden çıkardığı uçakları satın alarak Hürkuş Hava Yolları'nı kurmuştur. Şirket 1960 yılında çeşitli sabotajlara ve engellemelere dayanamayarak kapatılmıştır. (Sanal 8)

Hürkuş halk arasında çok sevilen sayılan biri olmuştur ve bütün engellerin karşısında, her fırsatta eline hangi imkan geçerse değerlendirmiştir. O ve birçok kişi geliştirdikleri icatları, başarı sağlayıp daha sonrasında ne yazık ki imkanların elverişsizliğinden dolayı ya üretimleri durdurup kapatmak zorunda kalmışlar ya da yurt dışına satım yapmak zorunda kalmışlardır.

2.1.8. Emrullah Ali Yıldız'ın Uçuş Çalışmaları



Görsel 21: Emrullah Ali Yıldız'ın fotoğrafı (Sanal Kaynak)

Dünya tarihinde gerçekleşen olayların birçoğu ne yazık ki tarih mezarına gömülmüştür. Bazı tarihi zamanlarda bulunan fikirlerin, icatların değerini anlayamamak ya da engellenerek ortaya çıkaramama gibi olaylara rastlarız. Emrullah Ali Yıldız, Türk tarihinde çok önemli bir yere sahiptir. Fakat üretkenliğinin karşılığını alamadığı için çocukluğundan beri tutkusu olan uçak sevdasına küsmüştür. Dünya rekoru kırarak adını

duyurmaya çalışan, yaptığı icatlarla patent sahibi olan ve eğitimciliğiyle kendisinden sonrasına da katkı sağlamak amacıyla çabalayan Emrullah Ali Yıldız hayal kırıklığıyla bu dünyadan göç etmiştir.

1909 yılında Kafkas bir annenin ve Vidinli bir babanın oğlu olarak Bursa'nın Orhangazi ilçesinde dünyaya gelmiştir. Henüz 17 yaşındayken İstanbul Yeşilköy'de açılan Türk Tayyare Cemiyeti tarafından “Tayyare Makinist Mektebi” ne kayıt oldu. Bu mektepten birincilikle mezun olan Emrullah Ali Yıldız, o dönemdeki zorunlu görevden dolayı Eskişehir Askeri Hava Okulu Hazırlama Bölüğü'nde Tayyare Makinisti olarak görev yapmış ve bu zorunlu görev biter bitmez memleketi olan Bursa'ya sivil hayatına geri dönmüştür. Bursa'ya döndüğü dönemde havacılık tarihinde gelişen merak ve ilgiden dolayı yatırımlarda artmaya başlamış bunun üzerine projeler geliştirilmiştir.

“1925 yılında kurulan Bursa Tayyare Cemiyeti o yıllarda Bursa'da önemli bir kurumdu. 1929 yılında Bursa'da da bir sivil tayyare mektebinin açılmasına karar verildi. Bugün Tayyare Kültür Merkezi'nin bulunduğu arsaya yapılan cemiyet binası, yıllar boyunca havacılığa maddi manevi destek sağlayacaktı. İşte böyle bir ortamda havacı olarak baba toprağına dönen Yıldız'ın içindeki mucit ortaya çıkacak ve kendi kendine üretmeye başlayacaktı.”(Sanal 9)

1930'lu yıllarda Türkiye'nin sanayileşmesinde tam anlamıyla gelişim sağlanamadığından zorluklar yaşanmıştır. 1933 yılında kurulan Yelkenli Uçuş Kulübü ile tekrar yükselişe geçmeye başlamıştır. 1935 yılında Ali Yıldız yerden kendi gücüyle havalanan bir planör icat etmiş ve planöre “Bursa Yelkenlisi” ismini vermiştir. Bursa Yelkenlisi ile adını duyuran Ali Yıldız “Türk Kuşu'na” davet edilerek başarılı bir döneme doğru adım atmaya başlamıştır.



Görsel 22: Emrullah Ali Yıldız, Bursa Yelkenlisi önünde. (Fotoğraf: Mustafa Kılıç Arşivi) (Adıgüzel,2007:27)

Aynı zamanda farklı ülkelerde; Kırım'da planör, Moskova'da paraşüt ve motorlu uçuş eğitimi almıştır. Memleketine döndüğünde Eskişehir'deki İnönü Planör Okulu'nda öğretmenlik yapmıştır. 29 Ağustos 1936 yılında Eskişehir İnönü'den sabah saatlerinde havalandırarak 18 saat 35 dakika uçmuştur. Rekor kıran Emrullah Ali Yıldız, iki kişilik planör ile 14 saat 20 dakika havada kalarak yeni bir rekor daha kırmıştır. Bu iki rekorla kendini duyuran Emrullah Ali Yıldız, Vecihi Hürkuş ile uçuşmanın mutluluğunu yaşamıştır.

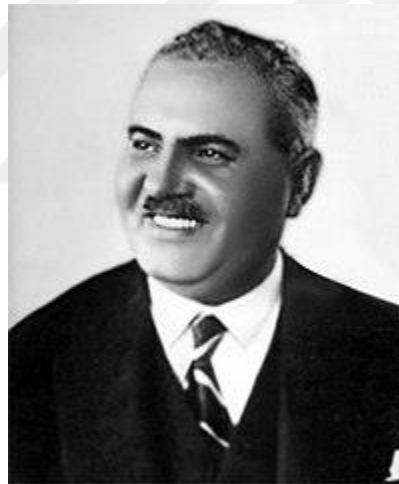
14 Mart 1937'de Yeşilköy'de 'Türkkuşu Bayramı' gösterilerle kutlanmıştır. Fakat gösterilerden bir gün öncesinde Emrullah Ali Yıldız ve Vecihi Hürkuş İstanbul halkını davet etmek için planör ile havalandırılmışlardır. Yarımada'nın gökyüzünde çelik halatla birbirine bağlı olan planörlerin manevralar yapması halkın ilgisini çekmiştir. Çelik halatın birden kopması ile Emrullah Ali Yıldız havada tek başına kalmış ve herkesi korku sarmıştır. Soğukkanlı davranan Emrullah Ali Yıldız ustaca planörü Gülhane Parkı'ndaki ağaçlardan birinin üstüne kuş gibi konmayı başarmıştır. Emrullah Ali Yıldız yaşadığı bu sıra dışı olayı "Gökyüzündeki Venüs" isimli kitapta şu şekilde anlatmaktadır;

"Havada tayyaresiz kalmıştım. Önümde deniz, sağımda Gülhane parkı, solumda devlet demiryolları Avrupa hattı garı vardı. Evvelâ istasyona inmeği düşündüm. Fakat belki birkaç vatandaşı ezebilirdim. Sonra denize inmeyi düşündüm. Kalabalık olan limanda ya bir motora veya bir sandala çarparak batırsaydım? Bu ihtimaller, bir saniye içinde birbirini kovaladı. Nihayet kararımı verdim. Gülhane parkının üzerindeki ağaçlardan birine inecektim. Evvelâ havada bir dönüş yaptım. Yere iniyormuş gibi yaparak ağaçların üzerine doğru süzüldüm. Bu benim başıma gelen iş, plânörün bir özelliğini daha ortaya çıkardı: Planörün yalnız şekli kuşa benzemez. O biraz da bir kuş gibidir. Eğer başı sıkıya gelirse, bir ağaç dalının üstünde de kendine bir yer bulur." Otomatik paraşütü icat etti Yoğun çalışma temposuna rağmen bir yandan da mucit olarak çalışmaya devam eden Emrullah Ali Bey, helikopter ve otomatik paraşüt gibi icatlara imza atar. Bazıları için kendi adına patent alsa da icatlarının büyük bir bölümüne ya sahip çıkamayacak ya da yok pahasına satmak zorunda kalacaktır. 1950'lerde helikopter ve dikey kalkış yapabilen bir uçağın patentini alır. Sonraki yıllarda imza attığı tüm icatların yurtdışında üretildiğini görmek onun için oldukça üzücü olmalı. Günümüzde paraşütçüler tarafından kullanılan modern otomatik açma aletinin ilk örneğini de 1940'lı yıllarda o icat etmiştir. 1947 yılında bir

paraşüt atlayışında sakatlanan Emrullah Ali Bey, yaşadığı sağlık sorununun da etkisiyle bir yıl sonra aktif havacılık yaşamına son verdi. Bir mucit olarak da istediği ilgi ve alakayı bulamayan Yıldız, geçinebilmek için İstanbul'a taşındı ve Galatasaray'da bir fotoğraf stüdyosu açtı.” (Sanal 9)

Emrullah Ali Yıldız hangi alanda çalışırsa çalışsın bütün icatlarına patent alarak başarı sağlamış ama ne yazık ki icatları yok parasına satılmıştır. Emrullah Ali Yıldız 1993 yılında vefat etmeden önce bir söyleşi de hayal kırıklığını Hasan Ercan Karaca'ya şu şekilde bahsetmiş; *“Biz üretilen bir hava aracını test etmek için tecrübe uçuşunu canımız pahasına yapardık da, üretime devam kararını yetkililer alamazdı.”* Başka söyleşide başka bir icadının hakkında da şu sözlerle ifade etmiş; *‘Helikopter patentini de 1956 yılında aldım. Ancak ona da ilgi duyan olmadı. Dikey kalkış yapan Harrier'e benzer bir patent çalışmam daha olmuştu. İlgisizlik nedeniyle bunu da değerlendiremedim. Sonraki yıllarda Harrier uçağını görünce içim sızladı.’* Diyerek üzüntüsünü belirtmiştir.

2.1.9. Nuri Demirağ'ın Uçuş Çalışmaları



Görsel 23: Nuri Demirağ'ın fotoğrafı (Sanal Kayank)

1886 yılında Sivas'ın Divriği ilçesinde doğan Demirağ, Türkiye'de ilk Uçak Fabrikasını kuran kişidir. Nuri Demirağ, ortaöğrenimini Divriği Rüştîye Mektebi'nde tamamlamıştır. Ouldaki başarısından dolayı Demirağ öğretmen yardımcısı olarak bir süre kendi okulunda görev yapmıştır. 17 yaşında Ziraat Bankası'nda memuriyete başlamıştır. 24 yaşına geldiğinde ise İstanbul/Beyoğlu'nda varidat memuru olmuştur. Çalışma hayatını devam ettirirken Yüksek Ticaret Okulunda gece derslerine katılarak yükseköğrenimini tamamlamıştır. 1918 yılında memuriyetten istifa etmiştir.

“Nuri Demirağ, 1936 yılında havacılık sanayiinin ilk temellerini atmaya başladı. İlk iş olarak 10 yıllık devreyi kapsayan bir plan - program hazırlattı. Bu program gereği, Besiktaş Barbaros Hayrettin İskelesinin yanında Tayyare Etüd Atölyesini kurdu. Bu tayyare atölyesi kısa bir sürede dev bir fabrika haline geldi. Yeşilköy'de Elmas Paşa çiftliğini tayyare meydanı yapmak için satın aldı. 1000 X 1300 metre boyutlarında düz bir tayyare alanı yaptırdı. Bunun bir örneği de o sıralar Avrupa'nın en modern havaalanı olan Amsterdam'da vardı. 1937-1938 yılı içinde Türk Hava Kurumu 10 okul uçağı ve 65 planör siparişinde bulundu.” (Sanal 10)

İstanbul fabrikasında kurulan fabrikada İlk yerli uçağı 1941 yılında Ağustos ayında Demirağ'ın memleketi olan Sivas'ın Divriği ilçesinde getirilmiştir. Demirağ'ın bu büyük projesini halka sunmak için 12 uçaklık filoyu Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasında uçurarak ülkesini ve halkını gökyüzünde uçan tayyarelerle koruyabileceğini ve ulaşımı sağlayabileceğini göstermek istemiştir. Demirağ'ın adından aldığı Nu.D.36 ve Nu.D.38 uçakları uçuşlarda başarı sağlamıştır.

“Nu.D.38 tipi yolcu uçağı, tamamen Türk mühendis ve işçilerinin ortaya çıkardıkları Türk tipi bir uçaktır. 6 kişilik yolcu uçağının çift pilot kumandası bulunmaktadır. Saatte 325 kilometre hız yapabilmekte ve 1000 KM uçabilmektedir. Türk Hava Kurumu, Nuri Demirağ'ın fabrikalarına sipariş vermiş olduğu bu uçakları almaktan vazgeçmiştir.” (Sanal 10)



Görsel 24: Nu.D-38 adlı Uçağının tamamlama aşamasında çekilen fotoğrafı (Sanal Kaynak)

“Türkiye’nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan, uçak ve planörlerin planını çizdi. Böylece 1936’da ilk tek motorlu uçak üretildi: “Nu.D-36”. 1938’de ise “Nu.D-38” adıyla Türkiye’nin ilk yolcu uçağı üretildi. Motorları hariç tüm aksamı Türk teknisyen ve işçileri tarafından yapılan uçak, saatte 325 km sürat yapabiliyordu. Uçak, çift kumandalı, 2200 devirli 2 adet 160 beygir gücünde motorla donatıldı. 1200 kilo ağırlığındaki uçak 700 kiloya kadar yolcu ve bagaj taşıyabiliyordu. Tam depo yakıt ile 1000 km menzile sahip olan uçak, 3.5 saat havada kalabiliyordu. Tavan irtifası ise 5500 metreydi. İlk deneme uçuşları pilotlar Basri Alev ve Mehmet Altunbay tarafından gerçekleştirildi. Test uçuşlarına devlet görevlileri de katıldı. Nu.D-38, 1944 yılında dünya havacılığı yolcu uçakları A sınıfına alındı.” (Sanal 11)

Bu bağlamda bahsedilen uçağın en önemli özelliği askeri amaçlı nakliye ve bombardıman uçağına çevrilebilmesi olmuştur. İlk yerli uçağın yolcu kapasitesi 6 kişiliktir. 26 Mayıs 1944’de ilk seferini başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Uçakta Nuri Demirağ ile beraber Tasvir-i Efkar gazetesi sahibi Ziyat Ebuzziya, Vatan Gazetesi muhabiri Faruk Fenik bey bulunmuştur. İstanbul Havalimanından havalanan uçak 1,5 saatte Ankara Etimesgut Havalimanına başarıyla iniş yapmıştır. Başarılı geçen deneme sonucunda Nu.D.38 Bursa, İzmir, Kayseri ve Sivas’a seferlerini yapmıştır.

Nuri Demirağ’ın uçakla ilgili yapmış olduğu projeleri başarılı olmuştur fakat öncesinde almış olduğu uçak siparişlerinin iptal olması durumunda maddi imkansızlardan dolayı çalışmalarına devam edememiştir. Hayatını bu yola adayan Demirağ, öldükten sonra uçaklarının kıymet bilinmeyerek hurdaya verilerek kaybolup gitmiştir.

2.1.10. Baykar Bayraktar’ın Uçuş Çalışmaları

Günümüzde gelişen teknolojiyle beraber yapılan icatların kullanımı pratiğe dönüştürme çalışmaları yapılmaktadır. Bu bağlamda sivil hava araçlarının sivil ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilmesinin yanı sıra askeri olarak da geliştirilmeye başlanmıştır. Böylelikle gelişen savaş uçakları faydalı yük taşıma kapasiteleri, gelişmiş elektronik sistemler, yüksek manevra kabiliyeti ve radara düşük görünürlük gibi önemli özellikler taşımaya başlamışlardır.

“Baykar, Türkiye merkezli bir makine imalat ve savunma şirkettir. Baykar Makina ismiyle 1986 yılında Özdemir Bayraktar tarafından otomotiv sanayine yerleştirmeye tabi hassas motor, pompa ve dişli kutusu parçalarının imalatı konusunda hizmet etme amacıyla kurulmuştur. Şirketin adı Bayraktar Kardeşler'in kısaltılmış hâlidir. 2000 yılından itibaren ailenin ikinci nesil mühendislerinin katılımı ile (Haluk ve Selçuk) Baykar bünyesinde savunma ve havacılık dünyasında insansız hava aracı (İHA) teknolojileri ile bu alanda Ar-Ge çalışmalarına başlanılmıştır. Şirket aynı zamanda Teknofest'in paydaşlarından biridir.” (Sanal 12)

1986 yılında Baykar Makine'nin kuruluşundan bu yana önemli projelere imza atmaktadır. Baykar Bayraktar 2000 yılında İnsansız Hava Aracı Sistem (İHA) ve Alt Sistem Bileşenleri Ar-Ge Başlangıcı'yla havacılık tarihinde farklı bir çağı başlatmıştır. Bayraktar, insanlı savaş uçaklarının yerine insansız savaş uçaklarıyla savunma, keşif ve gözletme ve taaruz amaçlarıyla güvenliği sağlamayı amaçlamaktadır.

“İnsanlı savaş uçaklarının yakın gelecekte zamanla ortadsan kalkacağı ve yerini insansız savaş uçaklarının alacağı düşüncesinden yola çıkarak Baykar, savaşın İHA teknolojileri alanında çalışmalarını kararlılıkla yürütmektedir. Türkiye'nin insanlı savaş uçağı geliştirme serüveni halen devam ederken buna paralel olarak insansız savaş uçaklarının Ar-Ge çalışmaları Baykar tarafından gerçekleştirilmektedir.” (Sanal 13)

2004 yılında Milli ve Özgün Elektronik ve Yazılım Sistemleri ile ilk otomatik uçuş denemesini başarıyla tamamlamıştır.



Görsel 25: Malazgirt Döner Kanat Mini İHA Ar-Ge Çalışmaları (Sanal Kaynak)

2005 yılında prototip Mini İHA otomatik uçuş gösterimi yapılmıştır. Ardından 2006 yılında geliştirme ve üretim sürecine başlanmıştır. Aynı sene içerisinde helikopter görünümlü Döner Kanat Mini İHA çalışmaları yapılmıştır.

“Baykar tarafından yapılan çalışmalar sonucu tamamıyla yerli sermaye ile üretilen ilk insansız hava sistemi Bayraktar Mini İHA, 2007 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri envanterinde yerini aldı. Aynı zamanda Bayraktar Mini İHA ihracatı, gerçekleşen ilk millî İHA’dır. AR-GE çalışmalarına tüm hızıyla devam eden Baykar, ürettiği TB2 taktik sınıf İHA ile 24 saat 34 dakika havada kalma süresine erişerek 2014 yılında iki ulusal havacılık rekoru elde etti. Bu uçuş rekorunu hâlâ elinde tutmaktadır.” (Sanal 14)



Görsel 26: Bayraktar Mini İnsansız Hava Aracı (İHA) (Sanal Kaynak)

Bayraktar İHA’yı sistem ve alt sistemleriyle geliştirmeye devam etmiştir. 2012 yılında Katar Silahlı Kuvvetleri’ne ilk milli hava aracını ihraç etmiştir. *“Bayraktar Taktik Sınıfı İHA Sistemi’ne yönelik yürütülen Ar-Ge faaliyetleri sonucunda Baykar Makine 2010 yılında 9. Teknoloji ödülünü kazanmıştır.”*(Sanal 15)



Görsel 27: Bayraktar Taktik (TB2) İHA Projesi (Sanal Kaynak)

2012 yılında Taktik Projesi geliştirme ve üretime çalışmaları başlamıştır. 2014 yılında Bayraktar TB2 ilk tam otomatik uçuş testini başarıyla tamamlamıştır. 2019 yılında TB2 uçağı Kuveyt’in zorlu coğrafi ve iklim şartlarına rağmen 27 saat 3 dakika uçuş rekoru kırmıştır.



Görsel 28: Bayraktar Akıncı Projesi (Sanal Kaynak)

2019 yılında diğer hava araçlarından tasarım farkı olarak Akıncı ile başarılı uçuş sağlanmıştır. Taktik İnsansız Hava Aracı olarak da geçen Akıncı 38.039 Feet ile Türkiye irtifa rekorunu kırmıştır. 2022 yılında 45.118 Feet ile İkinci Türkiye irtifa rekorunu kırmayı başarmıştır.



Görsel 29: Bayraktar Kızılelma Projesi (Sanal Kaynak)

2022 yılında Bayraktar Kızılelma ilk başarılı uçuşunu tamamlamıştır. Kızılelma'nın birçok özelliklerinin yanı sıra en büyük özelliği havadan havaya füze atabilen insansız savaş uçağı olmasıdır.

Baykar'ın Bayraktar Projesiyle beraber birçok projeye imza atarak yeni icatlar ortaya çıkarmaktadır. Aynı zamanda tarihte yapılan icatların protiplerini geliştirerek son model görünümüyle beraber teknoloji dünyasında başarılı olarak

tarihe geçmektedir. 2007 yılından beri Baykar'ın CEO'su olan ve yöneten Selçuk Bayraktar önemli gelişmelere ve icatlara imza atmaktadır.

2.2.Motorlu Hava Taşıtları

Geçmişten günümüze kadar birçok çeşitli hava taşıtları tasarlanıp üretilmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle kullanım amacına hizmet etme maksadıyla bölümlere ya da gruplara ayrılmış olanlar vardır. Örneğin yolculuk için veyahut savaş esnasında tam kapasiteli bir araç olarak amaca uygun kullanım sağlanmıştır. Hava taşıtlarının eski-yeni olarak ayırmak de tabiki her alanda olduğu gibi o dönemin koşulları ve tasarımlarıyla da ayırmak mümkündür. Böylelikle hayatımızın her alanına da etkisi olabilmektedir. Özellikle ilk dönemlerdeki yapılan hava taşıtlarının öneminden dolayı ve kişilerin başarılarından dolayı minnet duymak aracılığıyla eserlere, havaalanlarına, edebi yazılara ve ticari isimlere de etkisi olmuştur. Günümüzde ise teknolojinin ilerlemesiyle yenilenen ve tekrar baştan başlayıp üretilen hava taşıtlarının da önemini ayrıca belirtmek gerekir. Çünkü milletler kendilerini ekonomik, siyasal, sanat, bilim ve teknolojik açısından temsil etmektedirler.

2.2.1. Yolcu Uçakları

Yurtiçi ve yurtdışı olarak havayolları tarafından kullanılan yolcu taşıma amacıyla üretilen taşıtlardır. Aynı zamanda yolculara ait bagaj ve belli kurallar çerçevesinde bazı eşyaların nakliyesinde de kullanılmaktadır. Yüksek kaliteli ve performanslı uçaklardır. Hafif uçak kapasitesiyle yolcuların kısa mesafelerle bir yere ulaştırılması sağlanmaktadır. Günümüzün uçakları çok modern bir şekilde dizayn edilmiştir. 800-900 kişi sayısına kadar yolcu alan uçakların kapasitesi uçağın modeline göre değişmektedir. Güçlü ve gelişmiş motora sahip olması da dikkat çekicidir. 900-1020 km/saat hızına ulaşmaktadırlar.

Tek tip uçakla kalmayıp birçok çeşitli ve kullanım amaçlarına göre de özellikli uçaklarda bulunmaktadır.(Sanal 16)



Görsel 30: Boeing 747-8I yolcu uçağı (Sanal Kaynak)

2.2.2. Savaş Uçakları

Savaş uçaklarının isminden de anlaşıldığı gibi savaşlarda kullanılan araçlardır. Görev amacı avlamak olduğu için bombalama ve silah özelliği vardır. Bundan dolayı ‘avcı veya av uçağı’ da denmektedir. Diğer uçaklara nazaran manevralı, küçük ve hızlıdır. Birçoğunda akrobasi kabiliyetine sahip oluşlarından gösterilerde de kullanılanlar vardır.

Uçak modellerine göre kullanım amaçları da değişmektedir. (Askeri savaş uçakları, bombacılar, saldırı uçakları, çok rollü uçaklar, jetler gibi birçok çeşitleri ve modeli, sınıflandırılması bulunmaktadır.) İlk avcı uçakların planör tipli ahşaptan çift kanatlı, makine tüfekli uçaklardır. Daha sonrasında savaşların artmasıyla ve sanayiciliğin yükselişe geçmesiyle geliştirilmişlerdir. İkinci dünya savaşında metal kanatlar ve toplar eklenmiştir. Bununla beraber sürekli yenilenme sürecine giren hava taşıtları nesillerine göre sınıflandırılmışlardır. (Sanal17) Bu gelişmeler doğrultusunda günümüzde her bir serinin amaca göre hizmeti şu şekildedir;

“Görevlerine göre havadan yere füze (AGM), havadan havaya füze(AAM) ve top taşıyabilirler. Ayrıca hedeflerin tespiti ve gözlenmesi için çeşitli radar ve pod taşıyabilirler. Avcı uçakları kendi aralarında sınıflara ayrılırlar: hava üstünlük uçakları genelde tek kişilik, hızlı, yüksek irtifalı uçaklardır (Mig 25, Su 27, F-14A, F-15C); hücum uçakları, 15-25 ton arası tek motorlu ateş gücü yüksek uçaklardır (F-16C, Mirage 2000, Mig 29, F-18C, Mig 23, F-15C); hücum destek uçağı (çok ağır silah donanımlı, genelde düşman kara gücünü baskı altında tutan uçaklardır (Mig 27, Su-25, Jaguar, AV 8B Harrier, A-10). Ayrıca hayalet olarak bilinen radar da görünmeyen uçaklar da (Northrop Grumman B-2 Spiritbombardıman uçağı ve F-117 Nighthawk ve F-22 Raptor avcı uçakları) vardır.” (Sanal 17)

Günümüzde daha çok terör saldırıları amacı ile kullanılmakta olan savaş uçakları, diğer uçakları tahrip ederek, keşif yaparak, personel ve mühimmat taşımak gibi amaçlar doğrultusunda da kullanılmaktadır.



Görsel 31: Türkiye'nin milli savaş uçağı – Savaşan Şahinler (Sanal Kaynak)

2.2.3. Helikopterler

Helikopter'in şekli Yusufçuk böceğinden esinlenilmiştir. Leonardo da Vinci'nin çizimlerinde yer alan sarmal şeklindeki pervane tasarımından da yararlanılmıştır. Modellerine göre pervane sayısı değişmektedir, genellikle dörtlü döner başlı kanatlarıyla dikey kalkış ve iniş yapabilen hava taşıtıdır. Birçok amaca hizmet etmektedir. Devlet kurumlarına ait (polis, asker) ve ilkyardım kurtarma operasyonu olarak ambulans, afad ve özel yani kişisel mülke sahip olup daha hızlı ulaşım için kullanılabilir. Azami sürati ortalama 213 km/saat, havada kalma süresi ise ortalama 2 saat 45 dakikadır. (Sanal 18)



Görsel 32: Üç pervaneli helikopter (Sanal Kaynak)

2.2.4.Çift Kanatlı Uçaklar

Enlemesine üst üste sabit iki kanatlı uçaklardır.(Tek kanatlı uçaklarda vardır.) Wright kardeşler' in yapımı olan *Flyer* ilk motorlu uçak bu yapıya aittir. Genellikle tek kişilik ya da iki kişilik koltuğu vardır. Çağımızın gelişen teknolojisinden dolayı birçok modellerin çıkmasından dolayı bu tip uçaklar 1970'li yılların sonlarına doğru azalmışlardır. Dolayısıyla sadece pilot eğitimlerinde kullanılan bazı modelleri görülmektedir. Tatil bölgelerinde ya da kırsal bölgelerde kendilerine ait olan şahıslar kullanmaktadırlar. Bazı kurumların gezi programı kapsamında sürüşleri de bulunmaktadır. Bu hakka sahip olanların sürüş eğitimi sertifikalarının olması zorunludur. (Sanal 19)



Görsel 33: Tek -Çift kanatlı uçak görsel tasarımı(Sanal Kaynak)

2.2.5. Deniz Uçakları

Su yüzeyinde durabilen (deniz, okyanus, göl vb.) iniş ve kalkış yapabilen botlu bir hava taşıtıdır. Kendi arasında da özelliklerine göre çeşitleri vardır. Ön burun kısmında pervaneli ve pervanesiz türlerini de görebilmekteyiz. Uçan uçak ve yüzen uçak olarak iki farklı uçak türü vardır. Aynı zamanda ön burun kısmında motoru olan uçaklar halk arasında planör adıyla da bilinmektedir.

*“Tarihçe İlk deniz uçağı 1910 yılında Fransız pilot Henri Fabre tarafından inşa edilmiştir. Çeşitleri "Deniz uçağı" terimi genellikle iki çeşit hava/deniz taşıtını tanımlamak için kullanılmaktadır: flotorlu ve tekneli * Flotorlu deniz uçağı: Bu çeşit uçaklarda uçağın gövdesine tekerlekli iniş takımı yerine flotor denilen ince uzun şamandıralar veya dubalar monte edilmiştir. * Tekneli deniz uçağı: Bu çeşit uçaklar sandal benzeri bir gövdeye sahiptir, ana şamandıra ve gövde birleşik tek parça halindedir. Daha sonraları bu taşıtlara içeri çekilebilir tekerlekli iniş takımı eklenerek hem*

denizde hem karada manevra yapabilen amfibik hava taşıtları ortaya çıkmıştır.” (Sanal 20)



Görsel 34: TC Deniz Uçağı (Sanal Kaynak)

2.3. Resim Sanatında Uçak Figürünün Kullanılması

2.3.1.Rönesans Dönemi Resim Sanatında Uçak Çizimleri

Aydınlatıcı çalışmaların en iyisi, tarihtir. (Gaius Sallustius)

Sallustius'un dediğinden yola çıkarsak geçmişimizin getirdikleri bize yol gösterir ve bir çok imkanlar, fırsatlar ve fikirler sunar. Bazı durumlarda ise ihtiyaçlar doğrultusunda eksikliğini gidermek amaçlanır. Örneğin uçak vb. gibi taşıtların ulaşım konusunda kolaylık sağlamak, eşya taşımada yükü hafifletmek, savaşlarda koruma-saldırma eyleminde bulunabilmek için bir araç ve insani duyguları tatmin etmek amacıyla yapılan çalışmalardır.

Resim sanatının da geçmişine bakarsak eğer; birçok akım, binlerce ressam ve beraberinde gelen, birbiriyle örtüşen bilim dalları da vardır. Geçmişimizden günümüze kadar sanat akımları ve öncüleri, onları örnek alan sanatçılar, bilim ve sanat düşünürleri her geçen gün yenilerini eklemektedir. Bunların en başında ise tarihin kaynaklarına geçmeyen kulaktan kulağa aktarılan, kesinliği tam kanıtlanamayan fakat efsanevi olayların da olduğu görülmüştür. En başından incelersek eğer; geçmişteki mağara resimlerine bakıldığında o dönemdeki hayvanların kutsallaştırıldığı, onlara tanrısal özellikler yüklenilerek dış etkenlerden korunulduğu görülmüştür.

“Uçmayı düşlemek ve bu idealin peşinde koşmak insanlık tarihinde farklı noktalarda karşılaşılan ortak bir değerdir. İlkel atalarımız vahşi

hayvanlardan ve doğadaki diğer tehlikelerden korunmak için gecelerini ağaçların yüksek yerlerinde geçirmek zorunda kalmışlardır. Bu koşullarda ağaçtan düşme korkusu ilkel insan için en temel korkulardan birisi haline gelmiştir. Bu kaygı durumu insanın bedeninin sınırlarını sorgulamasına sebep olmuştur. Arka plandaki bu korkudan dolayı havada düşmeden durma arzusu insan türü için ayrı bir öneme sahip olmuştur. Uçamamak genel olarak bütün insanlığa ait ortak bir kısıtlanmışlık ve eksik hissetme haline dönüşmüştür. Yerçekimine olan bu mahkûmiyet insanoğlundaki uçabilen canlıların bu yeteneği sağlayan organlarına sahip olma arzusunu kamçulamıştır. İnsanlık doğada aşama kaydettikçe yeryüzünün güvenilmezliği ile baş edebilme çabaları yerini insan türünün kendi içerisindeki rekabetine bırakacaktır. Uçma isteği söz konusu olduğunda ise bu çekişme hep daha yükseğe çıkma yarışına dönüşecektir. Bu arayışlar insanlık tarihindeki uçmaya yönelik teknik denemelerin yanında birçok sanat eserinde de karşılığını bulmuştur.” (Çekderi, 2019:1-2)

Bu bağlamda hayallere konu olan uçuş arzusu onlar için belli bir zamandan sonra bir araç değil amaç olmuştur. Bu gücü kendilerine nasıl kazandırabileceklerine dair düşüncelere girmişlerdir. Alman filozof ve hümanist ilahiyat düşünceleriyle ünlü olan Ludwig Andreas Feuerbach, ‘Tanrıların Doğuşu’ adlı kitabında uçuş konusuna farklı bir bakış açısıyla değinmiştir;

“Sadece insan, tanrıların kuş gibi bu kadar hızlı uçurabilir, hem de kanatları olmasa bile, çünkü kendisi kuşla birlikte kanat çırparak havaya yükselir, insani sürecin bütün zorluklarını düşüncede aşar, zira uçmak insanın düşüncelerine ve dileklerine uyan, bu yüzden tanrısal olan bir harekettir. Kanatların, insanın sırtında olmasa da, yüreğinde ne denli büyümüş olduğunu Daidalos söylencesi de kanıtlar, bu kişi Grek ruhu adına insanlığın hemen hemen bütün sorunlarını çözmesine de, bu sorunları ortaya atmış, bu tanrısal niteliği [uçmak – ç] dilekten eylem haline, teolojinin sorunundan antropolojinin sorunu haline getirmeyi denemiştir” (Feuerbach, 2015 :67)

Uçuş isteği, Feuerbach’ın söyleminden yola çıkarak sanat ve bilim dünyasının en temelindeki ihtiyaçtan barınarak ortaya çıkan bir eylemdir. Günümüzde ise bütün

imkanlardan yaralanmamızın sebeplerinin en önemli kaynağıdır. Kimi zaman mesafeleri kısaltmak için, kimi zaman özgürlüğü hissetmek, kimi zamansa dış etkenlerden korunmak amacı güdülmüştür.

Yunan mitolojisinde geçen İkarus Efsanesi yayılmıştır.

“Efsaneye göre; “Theseus’un kaçışını ve öz kızının kendisine ihanet etmiş olduğunu öğrenen Minos öfkeden deliye döner. İntikam olarak, Labyrinthos’un mimarı Daidalos ile Daidalos’un Giritli bir köleden doğma oğlu İkarus’u Labyranthos’a hapseder ve bütün çıkışları kapattırır. Daidalos’un suçu, önce Pasiphae’nin maket ineğini yaparak, sonrada Labyranthos’tan çıkış için “ipucu” numarasını icat ederek felaketler zincirini başlatmış olmasıdır (Barry, 2012:488) “Daidalos oradan çıkmak ve kaçıp kurtulmak çarelerini aramış. Uzun uzun çalıştıktan sonra kendisi ve oğlu için birer çift kanat yapmış ve onları balmumuyla omuzlarına yapıştırmış. Uçmadan önce de İkarus’a ne çok alçaktan uymasını, ne de fazla yükselip güneşin ışınlarına yakın gelmesini salık vermiş. Ne var ki havalandıktan sonra İkarus babasının bu sözünü unutmuş, başarısından dolayı gurura kapılmış ya da hava sarhoşluğuna tutularak yükseldikçe yükselmiş, güneşin ışınlarına aldırmamış, giderek doğayı yenmek, özgürlüğe kavuşmak sevinciyle Helios’u hor görme suçunu da işlemiş. Güneş tanrı onun kanatlarını tutan balmumunu eritmiş, İkarus da tepetaklak denize düşmüş ve boğulmuş.” (Erhat, 2007:153)

Bu efsanevi olay asırlarca nesilden nesillere aktarılan bir bilgi olmuştur. Literatür taramasında İkarus adlı kişinin gerçek olup olmadığı kanıtı bulunamamıştır. Fakat İkarus’un hikayesi bir çok sanatçıların ve müzisyenlerin eserlerinde konu edinmiştir. Ressam Pieter Breugel, Hans Bol, Merry-Joseph Blondel, Carlo Saraceni, Herbert James Draper gibi sanatçıları örnek gösterebiliriz.



Görsel 35: Pieter Brueghel, İkarus'un Düşüşü ile Manzara, (1558), AÜYB, 73x112 cm, Kraliyet Güzel Sanatlar Müzesi, Belçika.(Sanal Kaynak)

Sanatçının 1558 yılında yaptığı eserinde (Görsel 35) diğer İkarus konulu eserlerden bariz farklılıklar görülmektedir. Esasen Bruegel'in eseri, dönemin özelliklerini de yansıtan bir manzara resmidir. İkarus'un eserin merkezinde yer almayıp dolaylı bir anlatımla sunulması bakımından diğer İkarus örneklerinden ayrıldığı söylenebilir.



Görsel 36: Hans Bol, İkarus'un Düşüşü ile Manzara, (16.yy), KÜSB, 13,3 x 20,6 cm, Mayervan den Bergh Müzesi, Anvers, Hollanda (Sanal Kaynak)

Brueghel'in çağdaşı Hans Bol, dönemin popüler konusu olan İkarus'u (Görsel 36) Brueghel'den farklı şekilde tasvir etmiştir. Sanatçının eserleri çok küçük boyutlarda olmasına rağmen, içeriğindeki anlatım ve kompozisyon zenginliği bakımından dikkat çekmektedir.(Yavuz,2019:534-542)

Diğer sanatçılar İkarus'u kendilerine özgü simgeleyerek resmetmişlerdir. Rönesans döneminde yapılan fresklere bakarsak eğer kanatlı melekler, tanrıları da görmüş oluruz. En ilkel yollardan gelerek günümüzdeki materyalizmden ayrılmıştır.

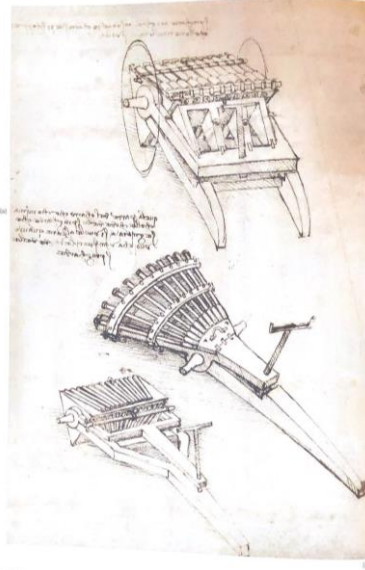
Rönesans döneminden devam edersek, dönemin önemli sanatçısı olan ve birçok alanda icatlarda bulunan Leonardo da Vinci İkarus efsanesinden esindiğini düşünecek olursak eğer; çizimlerinde gördüğümüz, kuşun kanadından yararlanarak insan vücuduna birleştirip uçuş eylemini gerçekleştirebileceğini düşünerek tasarlamıştır.

2.3.2. Leonardo Da Vinci'nin Uçuş İle İlgili Çizimleri

Geçmişten günümüze doğru yaklaştığımızda, havacılık alanında bazen efsanelerden yararlanarak bazen de havacılıkla ilgili çalışmalarda bulunarak adını tarihe kazınmış birçok isim vardır. Bu isimlerden biri de Leonardo da Vinci'dir. Da Vinci'nin bir planör taslağı oluşturduğu bilinmektedir. Taslağı oluşturulan bu planör 19. yüzyılda o dönemin malzemeleri tahsis edilerek yapılmıştır. Da Vinci'nin taslağından yola çıkılarak detaylı anlatımlarla tamamlanan bu prototip Otto Lilienthal tarafından uçurulmaya çalışılmış ve uçuşu gözlemlenmiştir. Daha sonrasında teknolojinin de ilerlemesiyle müdahalelerde bulunarak bu prototip geliştirilmiştir. Da Vinci'nin yapmış olduğu bu araştırmalar havacılık alanında önemli yere sahip olmuştur. (Sanal 21)

“Da Vinci ayrıca, insan bedenine kanat ekleyerek uçabilme yeteneği kazandırmayı amaçlamıştır. Fakat sonradan takılan kanatların insan bedeninin ağırlığını taşıyabilmek için yetersiz olduğunu keşfetmiştir. Bu engeli aşmak için insan gücünü kullanarak yeterli büyüklükteki kanatları çalıştırabilecek bir makinenin tasarım eskizlerini hazırlasa da bu tasarısı uygulanamamıştır.” (Çekderi, 2019:3)

Leonardo da Vinci'nin çizimlerine baktığımızda detaylı hesaplamalar görülmüştür. Böylelikle kuşların uçuşuna neden olan kanatlara en yakın sonuçla varmaya çalışmıştır.



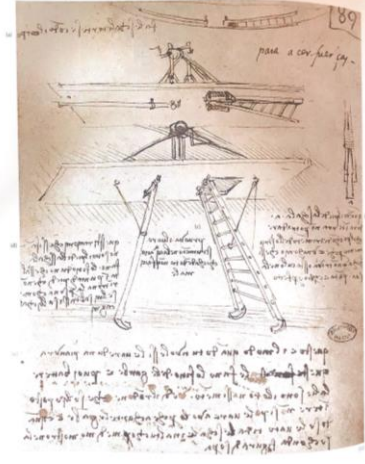
Görsel 37: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 1 (Suh, 2010: 272)

Da Vinci'nin Görsel 37'de ki çizimlerindeki tasarımlar uçuş eyleminde gerekli olan aşamalardan biridir. Sanatçı kuşları incelediğinde havanın direnciyle profesyonel bir şekilde baş ettiklerini gözlemlemiştir. Böylelikle yapılan prototipte hava direncine karşı durabilecek ve insan bedeniyle uyum sağlayabilecek bir alet geliştirmesi gerektiğini düşünerek araştırmalarında yer vermiştir.

“Bir nesne, havanın kendisi gösterdiği kadar havaya direnç gösterir. Kartalın kanat çırpışlarının onu atmosferin en yüksek ve ona yoğun olduğu, ateş küreye yakın yerlerde havada tuttuğunu gözlemleyebilirsiniz. Aynı şekilde yüklü gemilerinin yelkenlerini şişirirken denizin üzerindeki havanın hareketini gözlemleyebilirsiniz. Bu nedenle ve örneklerden yola çıkarak, geniş kanatların uygun bir şekilde bağlanmasıyla insanında havanın direncini yenmeyi öğrenebileceği, bu direncin üstesinden gelerek havalanabileceği düşünülebilir.” (Suh, 2010: 272)

Da Vinci geniş kapsamlı incelemesinde her bir detayı özenle gözlemlemiştir. Yalnızca kuşun kanat çırpışıyla uçuşu değil rüzgarın estiği yönüyle kuşun hareketini de hesaplamıştır.

“Kuzey rüzgarı estiği zaman kuş güneydoğuya, yani siroko (Akdeniz'den esen sıcak rüzgar) yönüne uçacaksa, güney yönündeki kanadını rüzgarın çarpmalarını alacak şekilde alçaltır. Vücudunun ön tarafını alçaltarak doğuya doğru eğik bir konum almazsa, güneye yönelecektir; bunu yaptığı içindir ki güneydoğuya doğru hareket edebilmektedir.” (Suh, 2010: 273)



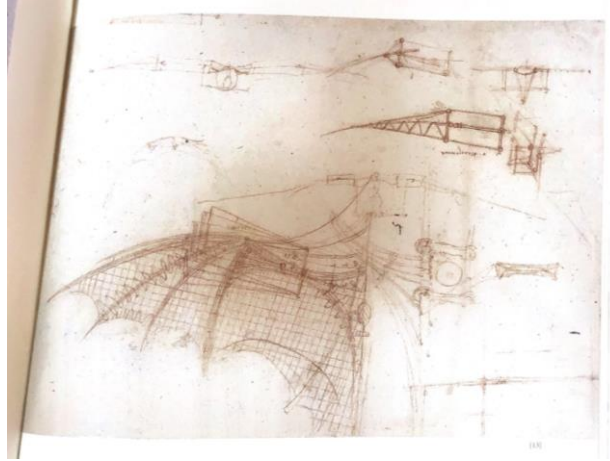
Görsel 38: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 2 (Suh, 2010: 275-276)

Görsel 38’de gösterilen çizimde Da Vinci kuşların inişe ve yükselişe geçtiğinde ayaklarından yararlanarak zarar görmeden harekete geçtiğini gözlemlediğinden insan bedeninin ve prototipin zarar görmeden iniş yapabilmesi için tasarlamıştır. Dolayısıyla Da Vinci’nin merdiven şeklinde yapmış olduğu tasarım bacak ve ayak görevini sağlamış olmaktadır.

“Merdivenin ayağı yere değdiği zaman, makineye zarar verecek bir darbeye yol açmaz, çünkü yere gömülen bir koni biçimindedir ve bu noktada bir engelle karşılaşmaması, mükemmel bir durumdur.” (Suh, 2010: 275-276)

İnsan bedeniyle kuş bedenini karşılaştıran Da Vinci kuşların çok daha kaslı ve güçlü olduğunu gözlemlemiştir. Kuşların sürekli olarak kanat çırpmasından dolayı göğüs kısmındaki kasların çalıştığını öne sürmüştür. Aynı zamanda kuşun kendi ağırlığı ve kanatlarının ağırlığı değişkenlik göstermesiyle gücünün ve hızının değiştiğini, dile getirmiştir.

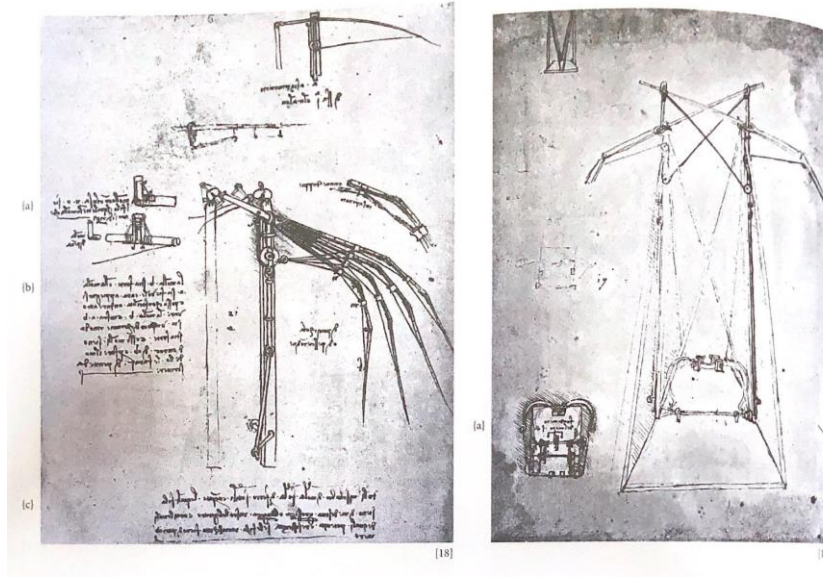
“Kuşların kendi yaşantılarının sürdürmeleri, kanatları üzerinde dengede durabilmeleri, rüzgarın estiği yönde kanat çırpmaları ve rotalarını çizebilmeleri için az bir kuvvete ihtiyaçları vardır; bunun için kanatların küçük bir hareketi yeterlidir. Kuş ne kadar büyük olursa hareket o oranda yavaşlar.” (Suh, 2010: 276-277)



Görsel 39: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 3 (Suh, 2010: 281)

Uçuş tek ve çift kanatla yapılabilmektedir. Fakat çift kanatla yapılan uçuşta kolların makara aracılığıyla kaldırılması gerektiğinden iki kuvvet uygulanmaktadır. Bu durumda da Da Vinci yanlış bir yöntem olduğunu öne sürmüştür. Ona göre çift kanatlı bir uçuş denemesi yapılması durumunda dengeli olarak bir bacağın gerilmesiyle kanatlar alçalmaya geçecektir. Aynı zamanda makarayı harekete geçiren eller kanatları hareketlendirmeye çalışacaktır. Böylelikle uçuşa hazırlanmış olacaktır. Uçma denemesi yapan bir insan uçuşu rahat bir şekilde yönetebilmesi için ellerinin serbest kalması gerekmektedir. Bu bağlamda Da Vinci makinenin ağırlık merkezlerinin birbirini dengelemesi açısından direnç merkezinde değişiklikler yapılması gerektiğini vurgulamıştır. (Suh, 2010: 281)

“Kanatları indirme işleminin, iki ayağın aynı anda uyguladığı kuvvetle gerçekleştirilmesi gerekir. Böylece, uçurtma ve kuşlarda olduğu gibi gereksinime bağlı olarak, bir kanat diğerinden daha hızlı biçimde indirilerek hem hareketin düzenli olması sağlanır, hem de kişinin dengesi korunmuş olur. İki ayağın aşağı doğru aynı anda hareketi, tek ayağın hareketine göre iki kat fazla güç ortaya çıkarır: hareketin oransal olarak daha yavaş gerçekleştiği doğrudur. Yükselme, yay kuvvetiyle veya el ile veya ayakları kendinize çekerek gerçekleşebilir ki en iyisi de budur, çünkü o zaman eller serbest kalmış olur.” (Suh, 2010: 281)



Görsel 40: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 4 (Suh, 2010: 286)

Görsel 40' da Da Vinci kullanılan malzemeleri tarif etmiştir. Yayların birbiriyle birebir aynı olmaması gerektiğini fakat uyum sağlanması gerektiğini açıklamıştır.

“b yayı kuvvetli olmalıdır; a yayı ise zayıf ve bükülebilir olmalıdır, böylelikle b yayı ile birleştirilebilir. a ve b arasında, düzeneği güçlü hale getirecek küçük bir deri parçası bulunmalı ve bu yaylar öküz boynuzundan yapılmalıdır. Örnek model büyük kuş tüyleriyle yapılabilir.

Yay yerine ince ve yumuşatılmış çelik parçalar kullanılabilir. Bu parçalar, bağlar arasında sabit bir kalınlıkla ve uzunlukla olmalıdır. Bağların her birindeki bu metal parçaları eşit sayıda, yayların kuvveti ve direnç gücü de eşit olacaktır.” (Suh, 2010: 286)

Leonardo Da Vinci ince hesaplamalarıyla beraber kanatlarda hangi parçaların kullanılacağını ve hangi malzemelerle yapılacağına kadar araştırmalarında ve çizimlerinde belirtmiştir. Pervanenin kalın bir çelikten olması gerektiğini, kanatlardaki tüylerin yerine hava geçiren keten kumaşın olabileceğini ve kuşun kuyruğundaki sıralı eklemlerin katlanabilir merdiven aparatın yapabileceğini öne sürmüştür. Da Vinci kuş ve insan bedeninin uyumunu sağlayabilmek adına kuşların bütün türleriyle ilgilenmiş ve incelemiştir. Bu doğrultuda insan bedeniyle kuş bedeni arasında eş değer oranları hesaplayarak en yakın sonuca ulaşmaya çalışmıştır

2.3.3. Empresyonizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Empresyonizm bir diğer adıyla İzlenimcilik olarak bilinen sanat akımı 1874 yılında Paris’te doğmuştur. İzlenimcilik adını Cloude Monet’in “İzlenim, Gündoğumu” adlı eserin “izlenim” kelimesinden almıştır. Bu eserde alışık olunmayan bir manzara dikkat çekmiştir. Monet ile beraber Cézanne, Van Gogh, Gauguin, Lautrec, Munch gibi sanatçılar da bu akımda eserler vermişlerdir. Sanat Tarihçisi Adnan Turani Empresyonizm’i şu şekilde ifade etmiştir; “*Empresyonizmin ı ışık renkleri ile atmosfer oyunlarına önem vermeyerek, eşyayı sağlam bir inşa içinde göstermek isteyen ve güneş renkleri ile yetinmeyerek bütün renkleri paletlerine alan ve doğayı yeniden biçimleyen ressamalara denir.*” (Turani, 2014:117)

Akımın sanatçıları atölye ortamından ayrılarak doğayla karşı karşıya gelerek anlık eserler yapmaya başlamışlardır. Bu bağlamda ortaya çıkan eserlerde genellikle hızlıca yapılmış kesik fırça darbeleri ve doğanın renkleri hissedilmiştir. (Görsel 41) “*Cézanne, resimsel yapıya yoğunlaşırken Seurat, rengin bilimsel doğasıyla ilgilenir; Van Gogh’un dışavurumcu fırça darbeleri duygu yoğunluğu ifade ederken Gauguin renk ve çizgilerin sembolik kullanımı hakkında çalışmalar yapar.*” Her birinin farklı yaklaşımlarıyla ve tarzlarıyla oluşan bu akım, Londra’da 1910 yılında hızlıca açılan *Monet ve Post Empresyonistler* adında modern sanat sergisi düzenlenmesiyle çoğu sanatçıların tepkisine ve eleştirilerine sebep olmuştur. (Farthing, 2017:328)



Görsel 41: Henri Rousseau, The Fishermen and The Biplane, (1908) (Sanal Kaynak)

Bu eleştirel düşüncenin devamında savundukları ve izlenimcilerin yapısına karşı çıkmaları nedeniyle sanat eleştirmeni Roger Fry *Post Empresyonistler* olarak adlandırmıştır. Daha sonrasında Monet ile açtıkları sergiden dolayı *Monet ve Post Empresyonistler* adıyla duyurulmuştur. Büyük etkiler yaratan bu söylentilerden sonra serginin içerisinde önemli

sanatçıların bulunması sebebiyle eleştirmenlerden daha özenli tepkiler almaya başlamışlardır. Böylelikle Post Empresyonist akımındaki eserler doğal etkilerden ayrışıp canlı ve kalın katmanlı renklerden yararlanarak, günlük yaşamdan alınan kesitleri geometrik formlarla, fırça izleriyle betimlemişlerdir.

2.3.4. Fütürizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Fütürizm, İtalya’da 1909 yılında başlayıp 1929 yılına kadar birçok yayımlanan manifesto ve eylemlerle sürdürülmüştür. Ortaya çıkan bu akım geçmişe, şimdiki zamana, geleceğe ait duyumları aynı anda anlatmaya çalışır. İtalyan şair Filippo Tommaso Marinetti’nin öncülüğünde bu harekete önce ‘elektrik’ ya da ‘dinamizm’ gibi isimler düşünürken ‘Fütürizm’ adını vermiştir. Marinetti hukuk eğitimini almasına rağmen sanata ve şiire yönelmiştir. 20 Şubat 1909’da Fransa’nın en çok satan gazetesi ‘Le Figaro’nun baş sayfasında fütürizmin esaslarını belirten bir manifestosunu yayımlatmıştır.

“Bu manifestonun yazılmasına etki eden olay, Bleirot isimli bir İngilizin, 25 Temmuz 1909’da Calais kentinden İngiltere’nin Dover Limanı’na uçarak Manş’ı geçmesidir. Böylece fütürizm akımı başlamış oldu. Marinetti ve arkadaşları, devrin gereklerine uyarak tehlikeyi, canlılığı seven, makine devrinin mucizelerine ayak uydurabilen sanatçıların bu esaslara göre eserler vermelerini istiyorlardı. Ulaşım dünyasında diğer bir önemli gelişme ise İtalya’nın önemii bir sanayi şehri olan Torino’da, 1889 yılında Fabbrica Italiana Automobile Torino-Torino’nun (İtalyan Otomobil Fabrikası, FIAT) kurulmasıdır. Ulaşım dünyasındaki bu olay, fütürist akımın İtalya’da da doğmasını sağlar.” (Sanal 22)



Görsel 42: 25 Temmuz 1909’da Manş’a geçiş (Sanal Kaynak)

Fütürizm ile sanatın bağı Marinetti'nin üç İtalyan sanatçı ile tartışmasıyla başlamıştır. Carlo Carra, Umberto Boccioni ve Marinetti 1910 yılında Ocak ayında bir araya gelmişlerdir. Üç ressam (bir diğer ressam Gino Severini) Fütürist Manifestosu'ndan çok etkilendikleri için resim üzerine de bir fütürist manifestosu yazmak istemişler ve Marinetti'den yardım talep etmişlerdir. (Erden, 2016:194)

İtalya'nın geleceği olan Fütürizm kendine özgü bir yere sahip olarak sanatsal zemini sanatçıların katılımıyla biçimsel bir ifade sağlamıştır. Araştırılmalarıyla önemli yere sahip olan Ahu Antmen, 20. Yüzyıl Batı Sanatında Akımlar kitabında şu şekilde ifade etmiştir;

“Fütürizmin sanat manifestolarında yeni bir dünya için, yeni bir sanat önermesi yer alır. Ancak bu ‘yeni sanat’ hiçbir zaman tam anlamıyla ifade edilememiştir. Geçmişin sanatıyla tüm bağları koparmak önerilir, ama yerine ne konacaktır, bu o kadar açık değildir.”

Bu akıma giren sanatçılar kendilerinden bir şeyler katmaya çalışarak devam ettirmişlerdir. Fakat manifestoda geçirdikleri yeniliği tam anlamıyla uygulayamamışlardır. Çünkü savaş döneminde ve siyasal konularda gerek konserlerde gerekse halka açık yerlerde ayaklanma çıkarılacak boyutunda isyanlar, protestolar yapmışlardır. Birçok kez yerel polis tarafından gözaltına alınmışlardır.

Resimlerde ise daha önce tekrarlanan konular ve çıplak kadın figürlerinin (nü) yapılmasına karşı çıkmışlardır. Özellikle çıplak kadın figürlerinin sergilenmesini ahlak dışı olarak kabul etmişlerdir. Bundan dolayı resimlerde daha öncesinde konu edinilmemiş ve yenilikçi temalar yapılmasının kanısını savunmuşlardır. Marinetti'nin söz ettiği hız dinamizme dayalı hareketli görsel bir ifade kazanması için yeni-izlenimci'den yararlanmış ve fotoğraf tekniklerinden faydalanmıştır.

Fütürizm sadece teknoloji, hız ve dinamizm'e bağlı kalmamıştır. Bununla beraber tehlikeyi, faşizm düşüncesini ve makine çağını uçak, tren, araba gibi hareketli temaları da işlemişlerdir. Aynı zamanda resimlerde ki durağanlık değil, onlar hareket ediyormuşçasına; renklerin canlılığı, şekillerin ve çizgilerin dans etmesiyle hareketlilik kazandırmaya çalışmışlardır. Fütürizm sanatçıları, parlak sarı ve tonlarını, baskın kırmızı ve yeşil renklerini kullanmışlardır.

Zamanla radikal bir karşı çıkıştan ‘geleceğin tasarlanması’ çabasına dönüşen akım, sanatçıların savaş döneminde savundukları teknolojinin (silahlanmanın) gazabına uğramıştır. İkinci bir kuşak ortaya çıkmıştır ve sanatın çeşitli dallarına (tiyatro, dans, sinema,

tiyatro, edebiyat vb) etkisi olmuştur. İkinci kuşak fütürist hareketin 1929 yılında yayımlanan ‘Aeropittura’ hareketi önemsenmiştir. Fütürizm ve hareketleri bundan sonraki doğacak akımlara da etkisi olmuş ve güncel olarak da etkisi sürmektedir.

Aeropittura dönemin modern yaşantısına ve hava araçlarının getirdiği dinamizmi hissettiren hava resimleridir.



Görsel 43: Alfredo Ambrosi, Aeropittura akımına ait bir resim, 1930 (Sanal Kaynak)

Bu resim Marinetti manifestosundan sonra Ambrosi ona ithafen yapılmıştır. Hava olgularını gösterebilmek için kuşbakışı bir tasarımla yapılmış bir portreyle bütünleştirilmiştir. Burada hissedilen duygu bütün olguların insana ait olduğunu, gelişimlerinde ondan çıktığını ve şehrin insan beyni gibi olup birçok konuda etkisinin görüldüğünü düşünebiliriz. Genel olarak Aeropittura’daki resimlerde hava taşıtlarıyla birlikte şehir manzarası üzerinden tasarlamışlardır.



Görsele 44: Guglielmo Sansoni (Tato), Koleyum Üzerinde Spiralle Uçmak, 1930 (Sanal Kaynak)

Tato adıyla da bilinen Guglielmo Sansoni'nin resminde (Görsele 44) Coleyum'un üstünde süzülen çift kanatlı bir uçak görülmektedir. Uçağın etrafında dönen hareler ise uçağın şehirdeki dairesel binanın hareketinde dönmesini simgelemektedir. Eserin genel hatlarında açık kompozisyon kullanılarak sarı/sarımsı ve siyah tonlarında renklendirme yapılmıştır.

Her iki resme de baktığımızda benzer özellikler görmekteyiz. Açık kompozisyonun yanı sıra benzer renk tonları da kullanılmıştır. Sarı renk psikolojik açıdan üretkenliği, verimliliği, mutluluğu olumlu olarak etkilemiştir. Sanatçıların eserlerinde keşfedilen teknolojinin izleri görülmektedir. Sürekli ilerleme kaydeden teknolojiye tasvir yapılmıştır.



Görsele 45: Tato (Guglielmo Sansoni), Caproni 100 Akrobasi, (1928-29), 74x74 cm (Sanal Kaynak)

Guglielmo Sansoni bu resminde (Görsele 45) ise teknolojinin coşkusunu ve gücünü yansıtmıştır. Dinamizm simgelenmiş, makine olgusu uçakla bağdaştırılmıştır. Uçma

coşkusu belirgin olan bu resimlerdeki renklerin stilize edilmesi olayı kentsel ve kırsal manzaraların modernizm oluşumları ile ilişkilendirilmiştir.

2.3.5. Dadaizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Dadaizm 1916 yılında İsviçre’de ortaya çıkmıştır. Kurucularında Alman yazar Hugo Ball, Romen şair Tristan Tzara ve şair Jean (Hans) Arp ve birkaç sanatçılar da vardır. Genel olarak Zürih’te Tristan Tzara tarafından, kelime anlamı “*tahta at, oyuncak at*” olarak ortaya konulduğu bilinmektedir. Dada sanatçısı Alman şair ve düşünür Hugo Ball (1886-1927) Zürih’te Voltaire adında bir gece kulübünde sanatsal etkinlik havasında bir mekan açmıştır. Bu mekanda şiirler, şarkılar, dans ve müzik yer alıyordu. Böylelikle bu mekan tarafsız düşünen genç sanatçıların sık gidip geldiği yer olmuştur. Bazı kaynaklarda Dada düşüncesinin başka ülkelerde de (New York) eş zamanlı ortaya çıktığı geçmektedir. Dadaizm’in kelime anlamının da dillerdeki anlam değişikliğinden dolayı değişim sağladığı düşünülmektedir. (Antmen, 2021:122)

“Dada’nın tam olarak ne anlama geldiği konusundaki veriler de çelişkilidir. Birçok dilde birçok anlama gelebilen “Dada”, kimilerinin iddia ettiği gibi, Rumence “evet”, Fransızca “oyuncak at” anlamına geldiği için mi, yoksa, “bir çocuğun çıkardığı ilk ses: da... da... da” olmasından dolayı mı seçilmiştir, kesin olarak bilinmemektedir. Önemli olan, Dada’nın yeni bir “sıfır noktası”nın, “sanattaki yeni”nin ifade olmasıdır. 1918 tarihli “Dada Manifestosu”nu kaleme alan Tristan Tzara’ya göre Dada, “Bir protestodur; yıkıcı bir eylemdir. Mantığın yerle bir edilmesidir; işte Dada budur. Belleğin, arkeolojinin, geleceğin yıkımıdır. Dada, özgürlüktür. Çarpışan renklerin, zıtların birliğinin, grotesk şeylerin, tutarsızlıkların ifadesi; kısacası yaşamın kendisidir...” (Antmen: 2021:122)

Dada bu zamana kadar ortaya çıkan sanat akımlarından farklı olduğunu iddia etmektedir. Dada hareketi Birinci Dünya savaşının baskılarından kurtularak başkaldıracı bir şekilde politik olaylara karışmıştır. Yıkamak, kurulu düzeni bozmak, sınırları yok etmek, sanata bile karşı gelmek onların amacı haline gelmiştir.

Dadaizm'in önemli ve damga vuran sanatçılarından olan Marcel Duchamp "Çeşme" (porselen pisuvar) adlı eseriyle de bu duruma daha da dikkat çekmiştir. Eserin sergilenmesi ahlaksızca bulunarak reddedilmiştir ve sergiden kaldırılmıştır. Dadaizmde ki tarz; hazır nesneler, atık maddeler, kullanılmayan eşyalar ya da düzensiz rastgele seçilmiş afişler, posterlerle oluşmaktadır. Hiç bir estetik kaygısı yoktur. Önemli olan yaşam ile sanatın arasına hiçbir kuralların girmemesidir.



Görsel 46: Max Ernst, Murdering Aeroplane, (Öldüren Uçak), (1920), Fotoğraf Kolajı, 5,8x14,3 cm.
(Sanal Kaynak)

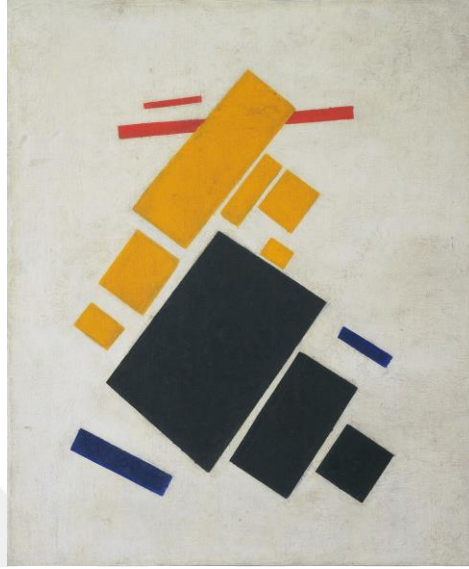
Savaş döneminde yıkıcı güç elemanı olarak en çok rol oynayan uçaklar olmuştur. Dadaizm akımında yer alan Max Ernst de yıkıcı güç olan bu uçaklarla ilgili "Öldüren Uçak" adlı bir eser çalışmış ve sergilemiştir. (Görsel 46)

2.3.6. Süprematizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Süprematizm ismini Latince kökenli yüce ve üstün anlamına gelen *Supreme* kelimesinden almıştır. Süprematizmi oluşturan en önemli ve neredeyse tek olarak anılabilecek olan sanatçı Kazimir Maleviç'tir. Maleviç bu akımda "*Süprematizm tanımından ben saf duyguların üstünlüğünü anlıyorum.*" diyerek düşüncesini belirtmiştir. (Maleviç:2003:67) Süprematizm için görünen gerçeklik tek başına bir anlam ifade etmez, onun için önemli olan duygudur. Amaç görünenin aynısını yapmak değildir, onun yerine esere yeni biçimler ve formlar katmaktır. Sanat, Maleviç'in duyguları için bir araçtır. Bundan da öte tuvalin dışına çıkarak mekana taşınmasıdır. Sosyal çevreden, olgudan, durumdan bağımsız olmasıdır.

Maleviç; "*Nesneler bir duman gibi kayboldu; Yeni sanatsal kültüre erişmek için sanat kendi içinde bir son olan yaratım ve doğadaki biçimlerin hâkimi olmaya doğru ilerliyor... Bedenleri uçaklar içinde uçar fakat sanatı Nero'ların ve Titian'ların eski elbiseleri ve*

hayatları ile kaplarlar. Bu nedenle çağdaş yaşantımızın güzelliğini fark edemezler çünkü geçmiş çağların güzelliği ile yaşamaktadırlar. İşte bu yüzden Empresyonizm, Kübizm, Fütürizm ve Süprematizm anlaşılmamıştır.” (Malevich, 1988:120)



Görsel 47: Kazimir Malevich, Uçan Uçak, (1915) (Sanal Kaynak)

Aslında Maleviç eskiden beri gelen aynı gelenek- göreneklerin halen daha devam edilmesinin eski ilkel çağ dönemindeki insanlara benzetmiştir. Maleviç eserlerinde sanatın çağın enerjisini taşıması gerektiğini ve modernleşmenin önemini de anlatmaya çalışmıştır. Böylelikle yapılan eserler de yaratıcılık ön planda olmuştur. Eserdeki nesne-obje var olanla karşılaştırılarak yeni form ve biçim kazandırılmıştır. (Görsel 47) “*Yaratmaları gerekirdi fakat tekrarladılar, anlam ve içeriğin şekillerinden yoksun bırakmalıydılar fakat bu yükü arttırdılar. Bu yükü atmış olmaları gerekirdi fakat bunu yaratıcı isteğin boynuna doladılar.*” (Malevich, 1988:124)

“Fütürizm modern hayattaki ‘yeni’ olanı açtı: hızın güzelliği. Ve biz hız sayesinde çabucak hareket ettik. Ve biz daha dün Fütürist olanlar hız sayesinde, yeni biçimler, doğa ile ve nesnelerle yeni ilişkiler elde ettik. Fütürizm’i bir kaçamak noktası olarak geride bırakarak Süprematizm’e ulaştık.” (Malevich, 1988:124)

2.3.7. Sürrealizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Sürrealizm 1920'lerde Paris'te ortaya çıkmıştır. Diğer adıyla “Gerçeküstücülük” olarak da bilinen akımın ismi Fransızca'dan türemiştir.

“Fransızca sur-réalisme-yani “üst-gerçeklik”- kelimesi ilk kez 1917’de şair ve eleştirmen Guillaume Apollinaire tarafından kullanılmışsa da ancak André Breton (1896-1966) ve Louis Aragon’un (1897-1982) terimi benimseyip ona teorik ve pratik anlamlar yüklemelerinin ardından sürrealist çağ başlamış oldu. Breton ve meslektaşları(üstte), yaratıcılığın amacının bilinçdışı zihni uyandırmak olduğuna inanıyorlardı. Onlara göre insan türü seks, şiddet ve ölüm olmak üzere üç temel itkiyle güdümleniyordu ancak buna rağmen batının “düzenli” toplumlarında bu içgüdülerine göre davranmak mümkün değildi..” (Farthing, 2017:426)

Sürrealizm akımının temelinde Freud’un psikanalitik çalışmalarının etkileri görülmektedir. Freud’a göre insan davranışlarına yön veren unsurlar temel dürtülerdir. Bu düşünceyle yola çıkarsak eğer sanat eserleri, sanatçının bilinçaltının yansımasını göstermektedir. Andre Breton 1924 yılında Sürrealist Manifestosunu yazmıştır. Bu manifestoda Andree Breton, Freud’un psikanaliz çalışmalarından yararlanarak sanata ve sanatçıya etkilerinden söz etmiştir. Bu bağlamda etkilenen sanatçı, sanat eserini ortaya koyarken aklın ve mantığın etkilerinden kurtularak hayal ettiği nesneyi özgürce eserine yansıtmıştır. (Güngör, 2011: 2)

“Bu nesnelerde her şeyden önce, gündelik yaşamda duyularımızla algıladıklarımızın ve bizi kendileri dışında olabilecek her şeyi aldatıcı olarak görmeye çağırانların bunaltıcı yinelemesinden doğan yasağı kaldırma özelliği vardır.” Diyen Andre Breton, aslında nesneleri gerçeğin ve hayalin ötesinde kurgulanabileceğini ve bunu sanat esetine sınırsızca aktarabileceğini söyleyerek yeni bir sanat akımına imza atmıştır.

Sürrealizm, Dada’nın temellerinden doğup dönemin savaşındaki baskıcı etkisinden sıyrılmak amacıyla toplumsal bir değişime girmiştir. Hem sanat hem de psikoloji alanında etkilerini sürdüren bu akımda sanatçılar bilinç oyunları oynamışlardır.

“Zihnin ürettiği ifadeleri algılamak amacıyla sürrealistler uyuşturucu madde kullanmak, alkol tüketmek, ruh çağırma seansları düzenlemek, hipnoz ve transa geçme çalışmaları gibi deneysel girişimlerde bulundular. Ayrıca hızlı kelime oyunları oynayarak gizli kalmış çağrışımları ortaya çıkardılar ve “otomatik yazım” oturumlarıyla daha önce üzerinde düşünülmemiş şiirler

yazdılar. Bununla birlikte rüyalarını yazdılar ve toplanıp Sigmund Freud'un psikanalizle ilgili metinleri okuyarak bu rüyaları analiz ettiler.”(Farthing, 2017:427)

Akımın öncüsü olarak bilinen Giorgio de Chirico (1888-1978), ardından ressam Salvador Dali (1904-1989), Rene Magritte (1898-1967), Yves Tanguy (1900-1955) ve Joan Miro (1893-1983) yer almıştır. Joan Miro (1893-1983) eserlerine kendi deneyimlediği halüsinasyonları yansıtmıştır. Bilinçdışı etki bırakarak yani karmaşık, tuhaf ve çarpıcı bir şekilde eserlerini resmetmiştir. Salvador Dali metafizikten etkilemiş, kabuslarından ve düşlerinden yola çıkarak eserler yapmıştır.

Fernand Leger'in Sürrealizm akımına örnek olarak tasvir ettiği 'Gökyüzündeki Uçak' adlı eserini izleyiciye sergilemiştir. (Görsel 48)



Görsel 48: Fernand Leger, Gökyüzündeki Uçak (Sanal Kaynak)

Genel olarak bütün sanatçıların amacı doğanın süregelen bir düzenini ve yapısını değişikliklere uğratmaktır. Sanatçılar savaşın etkileriyle adaletsizliği, korkunun ve düzenbazlığın ötesine geçerek var olan nesneleri, düşünceleri deformasyona uğratarak farkındalık yaratmaya çalışmışlardır. Sürrealistler aslında politik bir düşünceyle de hareket etmişlerdir. Kültürel ve toplumsal yapının sınırlarını aşmakla beraber bilinçaltı oyunları ile gerçekliği baskılamaya çalışmışlardır. Bu nedenle sanatçılar Psikanalize olduğu kadar Markasizme de ilgili olmuşlardır.

2.3.8. Soyut Ekspresyonizm Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Soyut Ekspresyonizm figüratif olmayan soyut eserleri tanımlamak amacıyla 1930'lu yıllarda ortaya çıkmıştır. Sanatçılar yeni arayışlar içerisine girmişlerdir. Bu bağlamda Paris'ten New York'a geçişin sağlanmasıyla sanatçıların eserleri dikkat çekmeye başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın etkileri bütün akımlarda olduğu gibi Soyut Ekspresyonizm'de de görülmüştür. Bununla birlikte ekonomik sıkıntılardan dolayı sanatçılar eserlerini ortaya koymakta bir hayli zorlanmışlardır. Avangard sanatın merkezi New York olmasıyla, devlet destekli projeler de geliştirilmiştir. "Federal Sanat Projesi" ile sanatçılara imkanlar sağlanarak sanatçıların toplumdaki itibarı yükseltilmeye çalışılmıştır. (Antmen, 2021:146)

"Program kapsamında sanatçılardan çoğunlukla duvar resmi yapmaları isteniyordu; bu doğrultuda soyut ekspresyonistler yıllar boyunca büyük ölçekli çalışmalar yaptılar. Uluslararası ün kazanmanın peşinde olan ve program dâhilinde çalışmalarını sürdüren sanatçılar, bu kuralcı gündeme karşı çıkma eğilimindeydiler- sanatçıların genellikle toplumsal gerçekçi içerikte çalışmalar yapmaları gerekiyordu. Sanatçılar, o sıralarda kabul gören, Amerika'ya özgü kent ve köy manzaralarının genellikle romantik ve nasyonalist üslupla betimlediği resimsel dili- Presizyonizm ve Realizm – de reddetiyorlardı. Yeni nesli sanatçılar bu tarz resimler yapmaktan çok Avrupalı öncülerinin üsluplarını baz alan daha soyut bir resimsel dil geliştirmek istiyorlardı." (Farthing, 2017:452)

Soyut Ekspresyonizm belli kuralları olan bir akım değil, daha çok sanatçının içinde yaşadığı duyguları ve arzuları dışavurumunu yansıtan akım olmuştur. (Görsel 49) Sanatçılar birbirlerinden haberdar olmalarına rağmen bu akımda grup halinde çalışmamışlardır. Eserler devasa büyüklüklerde ve çerçevesiz bir şekilde sunulmaktadır. Genellikle nesnelerin gerçeğe yakın olmaması sebebiyle bazı sergilerde tepkilere de neden olmuştur.



Görsel 49:Anselm Kiefer, The Fortune (Sanal Kaynak)

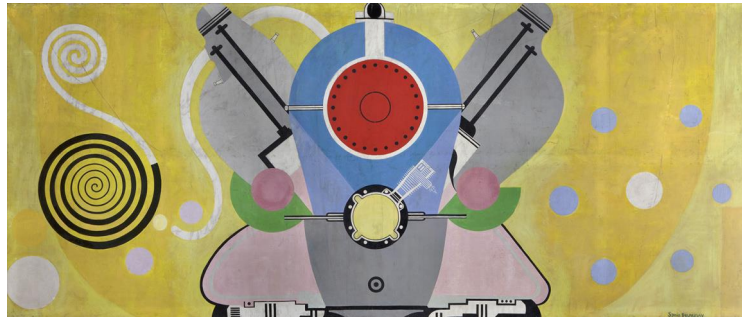
“Bir akım, iki tarz Soyut Ekspresyonizm ’de iki temel resim yapma tarzı vardı. Kaba hatlarıyla sınıflandırılmış bu iki tarz Eylem Resimleri ve Renk Alanı Resimleri olarak bilinmektedir. Eylem Resimleri yapan birçok sanatçı, eserlerini iç dünyalarını ifade edebilmek için bilinçli bir plansızlık içinde sezgisel bir yaklaşımla devasa tuvaler üzerine fırça ya da başka araçlarla yarattıkları coşkulu, dışavurumcu ve enerji dolu iz ve lekelerle oluşturmayı seçmiştir. Boyayı tüm yüzeye, damlatma, yayma ve sıçratma yöntemleriyle uyguluyorlardı. Boyayı uygularken kullanılan hareket ve jestler, ortaya çıkan sonuçtan daha önemli olduğundan bu tekniğe alternatif olarak, Jestle Soyutlama da deniyordu. Eylem Ressamları arasında Pollock, de Koonig ve Fransız Kline (1910-62) gibi isimler vardı. Eylem Ressamları, genel olarak daha öfkeli ve coşkuluysen, ikinci tip Soyut Ekspresyonistler olan Renk Alanı ressamı daha durgun bir biçimde devasa tuvallerinde büyük renk alanları boyuyorlardı. Hangi yöntemi kullanırlarsa kullansınlar Soyut Ekspresyonistlerin hepsi Carl Jung’un (1875-1961), analiz, din, düşler ve hafıza hakkındaki düşüncelerine ilgi duyuyordu. Hepsinin amacı, dünyanın savaş sonrasında içinde bulunduğu çalkantıları ifade etmektir.” (Hodge, 2018:163)

2.3.9. Soyut Sanat Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Soyut sanat akımının kaynağı ve ortağa çıkması ilkel dönemlere kadar dayanmaktadır. İlkel çağdaki mağara resimlerinin bulunmasıyla beraber birçok alanda incelemelere sebep olmuştur. Psikoloji, felsefe ve sanat dalında analizlerle o dönemdeki insanların iletişim aracı olmasıyla birlikte dönemsel bulgular saptanmıştır. Mağaradaki taş ve kayaların üzerindeki çizimler o dönemdeki yaşayan insanların anlatım ifadeleri olmuştur. Tarihi eser olan bu resimler sanatın ilk örnekleri olarak sayılmaktadır. Dolayısıyla bazı resimlerin betimlemelerinde stilize edilmiş figürler görülmektedir. Hayvanlar, insanlar ve tanrısal güçler duvarlarda soyutlamaya dönüşmüştür.

Soyut sanat ve soyutlama resimler birbirleriyle ayrılmaktadır. *“Soyut sanat genel anlamıyla doğa görüntülerine bağlı olmayan eşya, doğa ve canlıların görünüşlerinden faydalanmayı yer yer reddederek, yer yer de yararlanarak, renk, çizgi ve düzenlemeleri yaparak bunlarla heyecan verici kompozisyonlara ulaşmayı amaç edinen 20. yüzyılın resim ve heykel anlayışında yeni bir sanat akımıdır.”* (Turani, 2000: 554)

Soyut kelimesinin anlamı beş duyu organıyla görülemeyen, tutulamayan sadece varlığını hissiyatla ve düşünceyle ortaya koyan bir kavramdır. Soyutlama ise; bir kavramın bilgi içeriğini azaltma veya indirgeme süreciyle basitleştirme stratejisini kullanmaktır.



Görsel 50: Sonia Delaunay, Uçak Motoru, (1937), Skisemas Müze Arşivleri
(Fotoğraf: Emma Krantz (Sanal Kaynak))

Bu sanat akımı aynı zamanda renk, kütle, ton, çizgi, şekil gibi çeşitli biçim öğelerinin nesnelere benzemeyecek bir biçimde kullanımı sonucunda ortaya çıkan geometrik ya da amorf imgelerle oluşturulan düzenlemeler olarak da tanımlanmıştır. (Görsel 50) Soyut sanat, Non figüratif sanat terimiyle değişmeli olarak kullanılmıştır. (Özen, 1989: 2)

Wassily Kandinsky soyut sanat akımının öncülerindendir. *“Ona göre, müzik kompozitörü nasıl ses birimleri olan notaları kompoze ediyor ve soyut bir anlamda heyecanını anlatabiliyorsa; resimde renk lekeleri, siyah beyaz tonları ve boya maddesinin işleniş olanakları ile heyecan verici anlatımlara ulaşabilir.”* Bu bağlamda var olan nesnelerden yola çıkıp farklı bir sonuca vararak ortaya çıkarılan eserlere soyut denmektedir. Bununla beraber ayrıca soyut sanat sanatçının kendi hissiyatlarını ve betimlemelerini de ortaya koymaktadır. (Turani, 2014:134)

Kandinsky ile beraber, Kazimir Malevich, Robert Delaunay, Piet Mondrian ve Frantisek Kupka soyut sanat akımının temsilcileridir.

2.3.10. Pop Art Akımında Uçak Figürünün Kullanılması

Pop sanatı 1950’lerde Soyut Dışavurumculuğa karşı olarak ABD ve İngiltere’de eş zamanlı ortaya çıkmıştır. “Popüler” kelimesi kısalttırılarak “Pop” kelimesi kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı’nın etkileriyle üretim-tüketim hayatın bir parçası haline gelmesiyle beraber Pop Art akımı 1960’lı yıllarda yaygınlaşmıştır. Pop Art sanatçıları o dönemdeki yaşanan olayları ve iç karartıcı durumları tersine çevirme amacıyla olmuşlardır. Daha eğlenceli bir hale getirmeye çalışan sanatçılar tüketim patlamasını da ön plana çıkarmışlardır. Aynı zamanda Pop Art sanatçıları yaşadıkları bu zorlu süreci eserlerine gülünç ve alaylı bir şekilde tasvir ederek yaşadıkları zorlukları hafifletmeye çalışmışlardır.

“Pop Art sanatçıları savaş sonrası dünyasının iç karartıcılığını hafifletmek ve geleceğe neşeyle bakmak istiyorlardı. Aynı zamanda popüler kültürünü kucaklamak, soyut sanata meydan okumak ve iki dünya savaşına sebep olan toplumu alay konusu yapmak amacındaydılar.” (Hodge, 2018:68)

Pop Art eserlerinde ‘kes-yapıştır’ yani kolaj tekniği çoğunlukla kullanılmıştır. Londra’da 1956 yılında açılan “İşte Yarın” adlı sergide yer alan Hamilton’un “Bugünün Evlerini Bu Denli Farklı, Bu Denli Cazip Kılan Nedir?” (1956) isimli kolaj Pop Art sanatının ilk ve önemli örneklerinden biri sayılmaktadır. (Antmen, 2021:159)

Sanatçılar güncel olan hemen her konuyla ilgili; sinema, televizyon, Hollywood yıldızları, ünlüler, çizgi roman/filmler, karikatür, afişler, reklamlar, dergiler, hazır yemek ve ürün ambalajlarına kadar bütün gösteri dünyasıyla ilgili tüketim kitlesine ait ilgilerini göstermişlerdir. Bu zamana kadar alışılmış eserlerin dışına çıkarak yani gelenekselliği bozarak farklı bir kültüre de vurgu yapmışlardır. Soyut dışavurumcu olarak da düşünülen eserlerde hiçbir fırça darbesi olmadan hazır nesneleri kullanarak farklı mesajlar iletilmesi amaçlanmıştır. Pop Art'ın sanat ve müzik dünyasında çokça ilgi görmesiyle geniş kitlelere de ulaşılmıştır. Akımın en önemli öncü sanatçıları ise; Andy Warhol, Roy Lichtenstein, Rosenquist, Dine ve C. Oldenburg genç sanatçılardır. Sanatçıların amaçları kitle iletişim araçlarının bütünüyle gelenekselleşmiş bütün olgulara meydan okumak olmuştur.



Görsel 51: Roy Lichtenstein, Ateş Açarken, (1964), Stedelijk Müzesi (Sanal Kaynak)

. Sanayi sömürmesini ve Amerikan toplumunun aşırı tüketiciliğini vurgulayan eserlerin belli bir kitleye ironik bir şekilde dışavurumu görülmektedir. Reklamcılığın insanlar üzerindeki yönetimi, modernliğin getirdiği huzursuzluğu ve teknolojinin ortaya çıkardığı sorunlara karşı Lichtenstein, eserlerini çizgi roman tarzında betimlemiştir. (Görsel 51) Sanatçılar yaşadıkları olaylardan etkilenerek, eserlerine gülünç ve eleştirel bir biçimde yansıtılmışlardır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR VE YORUMLAR

3.1. Batı Resim Sanatında Uçak Figürünün Kullanılması

3.1.1. Gerardo Dottori'nin Yapıtlarında Uçak Figürü

İtalyan Fütürist sanatçısı Gerardo Dottori 1884 yılında Perugia'da dünyaya gelmiştir. Dottori duvar resimleriyle tanınmaktadır. Dottori'nin Fütürist bir anlayışla eser vermeye başlaması Marinetti'nin manifestosundan etkilenmesi ve Birinci Dünya savaşında sanatçı arkadaşlarını kaybetmesi ile başlamıştır. 1920'lerde yaptığı bir uçuş sayesinde de teknoloji, uçak gibi konulara olan ilgisi artmıştır.

“Sanatçı, 1929 yılında ‘‘Havadan Resim Manifestosu’’nu imzalayarak hız, yükseklik ve uçma hissini söyleyerek bu akımın öncülerinden biri olmuştur. En ünlü eserleri, genellikle bir yükseklikten izlenen İtalyan manzaralarının orijinal görüntüleridir. Sanatçının eserlerinde kullandığı zümrüt ve mavinin parlak, doygun tonları ve fantastik manzaralar, ustanın damgasını vurdu. Dottori kendisini ‘‘kırsal fütürist’’ olarak adlandırdı. Makinelerin kükremesine, şehir gürültüsüne ve gürültüsüne asla hayran olmadı. Sanatçı, zamanın bambaşka bir hızla aktığı, doğanın ve insanın yüzyıllardır değişmediği hinterlandın sakinliğini ve tefekkürünü tercih etti.” (Sanal 23)

Teknolojinin yanı sıra doğanın kendisinden de etkilenen Dottori'nin eserlerinde Umbria'nın yüksek bir yerden bakılan manzaraları da yer almaktadır. Fütürizm akımının izleri özellikle ‘Aeropittura’ (Hava Resmi) olarak da bilinen eserlerindeki kompozisyon ve fırça darbelerinde hissedilmektedir. Bu resimlerde Fütürizm akımının getirmiş olduğu modern yaşamın etkileri yani dinamik güç ve hava taşıtlarının tekniksel özellikleri de ele alınmış ve bazı anlatımlarda bu resimler İtalyan Resim olarak adlandırılmıştır. Gerardo Dottori bu akımın yeniliklerine ve sürdürülebilirliklerine hem öncü hem de katkı sağlayan sanatçılardan biri olmuştur.

“İlk çalışmalarında Gerardo Dottori, İtalyan Fütürizminde bu hareketin makinelere olan ilgisinden ve coşkusundan doğan ve onu uçuş, uçaklar ve dünya dışı temalarla zenginleştiren bir aşama olan Aeropittura'yı öngördü. Enrico Crispolti tarafından tarif edildiği gibi, Aeropittura aynı zamanda zihnin daha yüksek bir bilinç düzeyine geçişi için görsel bir metafor

olarak hizmet etti. Crispolti, Dottori'nin avangard ve realistlerin deyimini, stilize edilmiş geometrik ve kristal formların canlı bir senografisine (düzenlemek) kadar uzanan aşırı kuşbakışı bakış açısıyla birleştirdiğini yazar.” (Sanal 24)



Görsel 52: Gerardo Dottori, Napoli Körfezi Üzerinde Hava Savaşı veya Körfez Cenneti Üzerinde Cehennem Savaşı (Battaglia aerea sul Golfo di Napoli veya Inferno di battaglia sul paradiso del golfo), (1942), KÜYB, 187 x 131 cm. Özel koleksiyon, Roma (Sanal Kaynak)

Dottori'nin “Napoli Körfezi Üzerinde Hava Savaşı veya Körfez Cenneti Üzerinde Cehennem Savaşı” adlı eserine (Görsel 52) baktığımızda Napoli Körfezi üzerinde oluşan bir olayı betimlediğini, geniş bir (kuşbakışı) açıdan çizilmiş bir şehir manzarası olduğunu görmekteyiz. Sanatçı ön planda hava olaylarını heyecanlı bir şekilde ele almış, arka planda da manzara resimlerini ele almıştır. Bu eserde ütöpik ve lirik formlar oluşturmak için kendine özgü bir manzara türü kurgulamıştır. Resimdeki gökyüzünde beş belirgin uçak vardır. Birbirleriyle iç içe geçmiş bir şekilde ve hareket ediyormuşçasına görülmektedirler. Eserde mavi, kırmızı, sarı, gri rengin tonları hakimdir. Renklerin birbirleriyle oluşan etkisi eserde hız, uçuş, kaos hissi yaratmaktadır. Böylelikle resimde oluşan benzersiz bir sahne atmosferi izleyiciye sunulmuştur.

Genel olarak bakıldığında oval hatlarla açık kompozisyon kullanıldığı görülmektedir. Sanatçının yapmış olduğu çizimin alt kısımdaki binaların diziliminde de perspektif kurallarını kullandığı anlaşılmaktadır. Sol alttaki yeşilliklerin arasında alt alta evlerin aşağıya doğru dizilmesiyle de orada tepe bir yer olduğu anlaşılmaktadır.

Eseri alt ve üst kısım olarak ikiye ayırırsak her ikisi arasındaki zıtlık dikkat çekmektedir. Üst kısımdaki uçakların kargaşası ile alt kısımdaki körfez kenarındaki yerleşmenin sakinliğini bize hissettirmektedir. Sanatçının esere verdiği isimden de anlayabileceğimiz gibi Napoli Körfezi'nin üzerindeki hava savaşını kırmızı ve sarı renklerin etkisiyle görmekle beraber bir cehennem savaşı olabileceğini de görmekteyiz.

Eserin büyük bir bölümünü mavi rengi ile deniz kaplamaktadır. Üst kısmının oval olması dünyanın yuvarlaklığına gönderme yapmaktadır. Mavi rengin geniş hacmi ve renk yoğunluğu denizin ve özellikle körfezin cennet gibi yani insanlar tarafından çok sevilen doğal bir görünüme sahip olduğunu göstermektedir. Bu geniş mavi alan üzerinde uçakların arkalarında bıraktığı manevra izleri ve denizin dalgaları da birbirleri ile iç içe geçmektedir.



Görsel 53: Gerardo Dottori, “Uçaklar- Göl- Bulutlar ” (Aerei-lago-nuvole), 1932, TÜYB, 90x70cm.

(Sanal Kaynak)

Dottori'nin “Uçak-Göl-Bulutlar” isimli eserinde (Görsel 53) kuşbakışı açısı ile geniş bir manzara içinde dört adet uçak, göl ve köy yerleşkesini görmekteyiz. Eserde canlı renkler kullanılmıştır. Gökyüzünde bulutlar yoğun bir şekilde tasvir edilmiştir. Dottori uçakların kanatlarından aşağıya doğru süzülen hareketliliği fırça izleriyle ustaca kullanmıştır.

Dolayısıyla bu fırça izleri uçakların hızla yükseldiği izlenimini vermektedir. Uçakların altında yuvarlak büyük göl ve gölden çıkan nehir görülmekte ve ufuk çizgisinde görülen nehirle birleşmektedir. Canlı yeşil rengin tonlarında tasvir edilmiş ağaçlar temiz ve sağlıklı bir ormanı simgelemektedir.

Eserin alt kısmında oluşan köy yerleşkesinde beyaz renkte binaların kırmızı çatıları ışık ve gölgelerle hacimlendirilmiştir. Binaların sıralı bir şekilde durması düzenli bir yerleşke olduğu görülmektedir. Perspektif kuralına göre betimlenen eser realist bir görünüm kazanmıştır. Resimdeki ufuk çizgisinin oval şeklinde görülmesi dünyanın yuvarlak olduğunu hissettirmektedir.

Sanatçı peyzaj çalışmalarını fırça darbeleriyle çok başarılı bir şekilde ortaya koymaktadır. Aynı zamanda resmettiği konular, objeler ve kompozisyonlar yaşadıklarının ve hissettiklerinin dışavurumlarıdır. Sanatçı İtalya’da yaşadığı için oranın doğasını kullanmıştır. Ayrıca kendi döneminde yaşanan tarihi ve teknolojik olayları da eserlerine yansıtmıştır. Dönemin en teknolojik olaylarından olan ve İtalya’da çok önemsenen ve uçaklarla yapılan akrobasi hareketlerini hayranlıkla izlemiş ve eserlerine uçuş eylemindeyken yaşadığı duyguları, hissettiği heyecanı, farklılığı yansıtmıştır. Sanatçı eserlerinde teknolojiyi, hızı ve Fütürist anlayışı kabullendirmiştir.



Görsel 54: Gerardo Dottori, Uçak-Yelken-Göl (Aerei-yele-lago), (1926), PÜYB, 60x100 cm. (Sanal Kaynak)

Dottori’nin “Uçaklar-Yelken-Göl” isimli eseri (Görsel 54) panel üzerine yağlı boya ile yapılmıştır. Eserde genel olarak mavi ve tonları hakimdir ve dalgalı deniz manzarasında uçaklar ve gemiler yer almaktadır. Dalga hareketleri keskin formlarla tasvir edilmiştir.

Eserde beşer adet uçak ve gemi bulunmaktadır. Fakat bu eserde uçakların tasarımı Dottori'nin önceki incelediğimiz eserlerindeki uçaklardan farklıdır. Dolayısıyla uçakların gelişimine de şahit olmaktadır. Gemiler ve uçaklar resmi ikiye bölmektedir. Resmin sağ tarafında yer alan 1 adet gemi dalgaların arasında hareket halinde olmasıyla geminin 5 ayrı geminin yansıması görülmekte, sol tarafında yer alan 1 adet uçak ise gemi gibi aynı şekilde 1 uçağın yansımasıyla 5 ayrı hareketli uçak gökyüzünde aşağıdan yukarıya doğru süzölmektedirler. Sol üst taraftaki bulutların arasından güneş ışığının kesitleri görölmektedir. Eserin geneline baktığımızda keskin form ve hatları yumuşatan denizdeki dalgalı çizgiler halindeki fırça hareketleri vardır. Gemilerin yelkenlerinden çıkan oval hareketler resimle bütünleşerek rüzgar hissini andırmaktadır. Beyaz, mavi ve tonlarının kullanılması rahatlatıcı bir yapıya neden olmuştur. Aynı zamanda resimdeki fırça darbelerinde puantilizm (noktacılık) etkileri görölmektedir.

İncelediğimiz bu eserlerde Dottori'nin makineye duyulan hayranlığı artık otomobilden uçağa doğru kaymıştır. Dottori'nin bu resimlerinde öne çıkan hareketlilik ve canlılık vurgusunu diğer eserlerinde de görmekteyiz. Fütürizm akımında sanatçılar eser verirken genellikle daha çok düşündürücü, kafa karıştırıcı ve keşfedilecek bakış açıları ve ikonografiler sunmuşlardır.

3.1.2. Sonia Delaunay'ın Yapıtlarında Uçak Figürü

Sonia ve Robert Delaunay karı-koca beraber sanat dünyasında yer almışlardır. Robert avangard sanatta yer alan Orfizm akımın kurucularındandır. Sonia ile tanışmasından sonra evlenen çift bu yolda beraber yürümüşlerdir. Aslında Sonia moda ve tekstil tasarımcısıdır. Robert ile tanışma esnasında kendisi de resim sanatına adım atmıştır. Delaunay çifti gelişen teknolojinin bu denli hızlı atılan adımları merakla takip etmişlerdir. Orfizm akımını geliştiren sanatçı çift renklerin canlılığından da yararlanarak parçalı bir mozaik görünümünü sağlamak amacıyla Neo-Empresyonistlerin tekniğinden yararlanmışlardır. Genel olarak eserlerine baktığımızda Kübist formlar da görebiliriz.

“1910'da Sonia Terk, yaşıtı bir ressam olan Robert Delaunay (1885-1941) ile evlendi. İki sanatçı, Robert'ın 1941'deki zamansız ölümüne kadar devam eden bir sanatsal fikir alışverişinde birlikte çalıştılar. Sonia ve Robert Delaunay, Avrupa ve Rus sanat sahnelerinde geniş bir ağı sahipti. Paris'teki evleri, I. Dünya Savaşı'ndan önce ve sonra avangard sanatçılar ve yazarlar için bir buluşma yeri idi. Sonia ve Robert, renkli uçakların ritmik kompozisyonlarına dayanan görsel bir kelime hazinesi geliştirmek için

birlikte çalıştılar - arkadaşlarının Kübizm'e renkli bir bakışı. Etkili şair Guillaume Apollinaire, Orfizim olarak adlandırıldı. Kişisel olarak Sonia Delaunay, tasarım ve moda çalışmaları için bir marka ve marka haline gelen Simultané terimini tercih etti. Dinamik renk etkileşimi, Sonia Delaunay'ın tüm çalışmalarının temelini oluşturdu.” (Sanal 25)

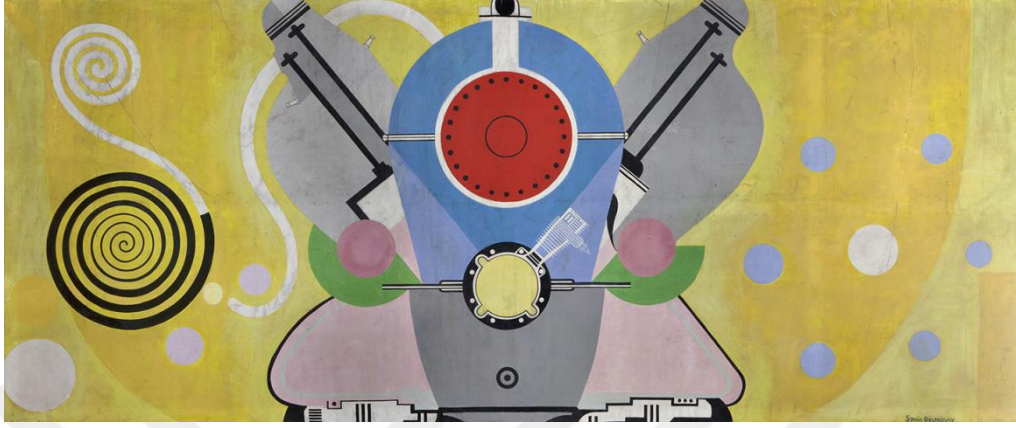


Görsel 55: Sonia Delaunay'ın Havacılık Pavyonu'ndaki Pervane, Uçak Motoru ve Enstrüman Paneli adlı tabloları, Paris 1937'deki Dünya Sergisi, Fotoğraf: Skissemas Müze Arşivleri (Sanal Kaynak)

Sonia Delaunay'ın 1937 yılında Paris'teki Havacılık Pavyonu için bir uçak maketinin yanında sergilenmek üzere Pervane, Uçak Motoru ve Enstrüman Paneli adlı tablolar yapmıştır. Bu sayede Havacılık Pavyonu daha canlı hale getirilmek istenmiştir. Sanatçı kendi heyecanlı, neşeli ve canlı kişiliği sayesinde ortama bir dinamizmi kazandırmıştır. Devasa büyüklükte yaptığı eserlerle beraber uçak heykellerini birbiri ile bağlantılı bir şekilde yansıtmıştır. Görülen nesne ve aktarılan nesnenin arasındaki ilişkiyi yansıtmaya eylemine girerek izleyicilerin hayal gücünü zorlamıştır. Delaunay gördüğü her şeyi kendine göre stilize edip, onların bir çiçek gibi açmasını sağlamıştır. Ritmik kompozisyonlara canlı renkler katarak biçimsel bir özgünlük kazandırmıştır.

“Sonia Delaunay'ın çalışmaları, 2007 yılında Skissernas Müzesi'nde ayrı bir sergide sunuldu. Mevcut sergi, sanatçının çalışmalarının İskandinavya'daki en büyük sergisi olan Louisiana Modern Sanat Müzesi'nin sunumu olan Sonia Delaunay ile aynı anda gerçekleşiyor. Skissernas Müzesi,

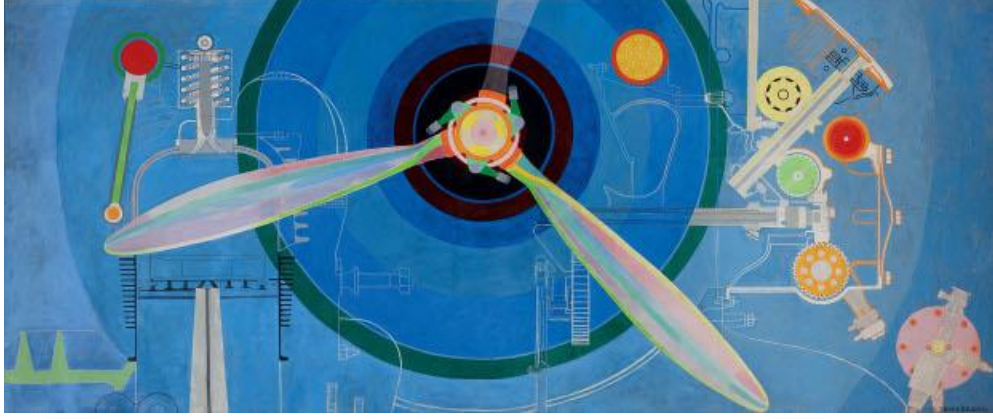
Portekiz de dahil olmak üzere Louisiana'da gösterilmek üzere eserler, 1937 Dünya Fuarı'ndaki Demiryolu Pavyonu için renkli bir eskiz ve 1916 gibi erken bir tarihte yapılmış olan Danseuse adlı küçük bir tablo ödünç verdi. Eserler genellikle Müzenin Uluslararası Galerisinde sergilenir.”(Sanal 26)



Görsel 56: Sonia Delaunay, Uçak Motoru, (1937), Skissemas Müze Arşivleri
(Fotoğraf:Emma Krantz(Sanal Kaynak))

Delaunay'ın "Uçak Motoru" adlı eserinde (Görsel 56) sanatçının betimlediği kübist formlu bir uçak görmekteyiz. Eser yatay ve kapalı kompozisyon ile tasvir edilmiştir. Uzun bir süre incelediğimizde uçağın ön motor kısmından ele alınan bir kesit görmekteyiz. Eserin merkezinde olan kırmızı renkli bir daire vardır. Bu dairenin etrafında mavi renk ile oval formlarla uçağın yapısı verilmiştir. Hemen altındaki sarı dairenin merkezinden çıkan şeffaf ve siyah renkli çubuklar da bize pervane izlenimi vermektedir. Kübist formlarla çizilmiş uçağın her iki yan tarafında ise pembe renkteki yuvarlakla, yeşil renkte yarım daireler görülmektedir. Pervaneleri mekanik bir biçimde yapan sanatçı esasen kendi iç dünyasındaki teknolojiye karşı canlılığı ve heyecanını simgelemektedir. Eserin sağ tarafında çember oluşturan mavi renkte altı tane daire ve içerisinde bulunan beyaz bir daire görülmektedir. Sol tarafta siyah ve beyaz şeritler halinde kıvrılmalar görülmektedir. Aynı zamanda uçağın sol üstünden çıkan beyaz şerit yanında bulunan siyah, beyaz renkte sol anahtarını anımsatan şeritlerle bağlantı kurulmuştur. Siyah renkle yapılan dairesel hareket hipnozu simgelemektedir. Bu bağlamda sanatçı teknolojinin gücünden etkilenerek büyüldüğü düşünülmektedir. Eserin sol alt bölümündeki şeritlerin altında büyüktен küçüğe doğru uzanan üç tane uçuk lila renkte daireler oluşmaktadır. Aslında düşündüğümüzde sanatçının yaşadığı dönemde savaş ya da sonrasında uçaklara olan korkuyu veyahut teknolojik gelişimlerin sevimliliğini yansıtmak istemiştir. Eserdeki fırça izleri daha temkinli

oval ve biçimsel hareketlerle yani keskin olmayan hatlarla yumuşatılmıştır. Aynı zamanda renklerin gücüyle de dikkat çekmeyi başarmıştır.



Görsel 57: Sonia Delaunay, Pervane (Air Pavilion), (1937), Skissemas Museum, Lund, Sweden Sanal Kaynak)

Delaunay'ın "Pervane" adlı eserine (Görsel 57) baktığımızda ilk olarak mavi rengin hakimliğini görmekteyiz. Yatay ve açık kompozisyonla betimlenmiştir. Bu eser de mavi rengin tonları arasında kırmızı, pembe, sarı ve yeşil renklerin kullanımıyla x-ışınlarını anımsatmaktadır. Eseri ikiye bölersek eğer sağ taraf, sol taraftakine göre geometrik formlarla daha fazla işlenmiştir. Büyük yuvarlakların iç içe geçmesi ile oluşturulan motor kısmı geometrik şekil olarak tasvir edilmiştir. Yuvarlağın orta merkezinden çıkan üç pallı pervane ve motorunun burnu görülmektedir. Pervanelerden iki palı net bir şekilde görülürken üst taraftaki üçüncü pal soft bir şekilde görülmektedir. Sanatçı eserin her iki tarafında kullandığı yuvarlak dişlilerle ve dikdörtgen formla yaptığı şekiller üzerinde oluşan fırça izleri mekaniksel bir dinamizm oluşturmuştur. Genelde kullanılan bu parçalar (eserde görülen dişliler ve demirler) tamir işlerinde kullandığı için bu eserde de uçağın tamirat işleri olduğu ya da yenilendiği düşünülebilir. Delaunay tekniğini ve fırça izlerini etkileyici bir şekilde kullanmıştır. Sanatçı eserin içerisinde kendini kaybetmektedir.

Eserlerde canlı renklerin kullanılması, kompozisyon bakımından hareketliliğin sağlanması ve izleyiciyi etkilemesi aynı zamanda gerçek hayatta da uçakların yenilenme durumunu yansıtmaktadır.

"Bu büyük ölçekli tablo, neredeyse yirmi üç fit uzunluğunda ve on fit yüksekliğindedir ve çeşitli renk bantlarından oluşan bir dizi daire tarafından sabitlenmiş üç kanatlı bir pervaneye sahiptir. Pervaneyi çevreleyen, diğer, daha soluk, boyalı dairelerden oluşan mavi bir arka plandan çıkıntı yapan

parlak renklerde dişliler ve manivelalar, metal diskler ve teller dahil mekanizmaların tasvirleridir. Bu tablo, Sonia Delaunay'ın 1937'de Paris'te düzenlenen uluslararası bir sergi olan Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la Vie Moderne için yaptığı serilerden biri ve mali güvenliğini güvence altına aldı. Delaunay, bu çalışmasını aynı tema üzerine hazırladığı diğer eserlerin yanı sıra hava yolculuğu pavyonunda sergiledi. Sanatçı ayrıca demiryollarına ayrılmış pavyon için iki eser yaratarak, toplu taşımada son yıllarda yapılan büyük gelişmeleri kutlayan bir çalışma bütünü oluşturdu. Tema için önemli olan unsura, bu örnekte bir uçağın pervanesine odaklanılsa da, Delaunay'ın renk ve şekle olan tutkusu bu eserde kendini belli ediyor: mekanizmalar canlı tonlarda işleniyor.” (Sanal 27)



Görsel 58: Sonia Delaunay, Enstrüman paneli (Instrument panel), (1937), Skissemas Museum, Lund, Sweden (Sanal Kaynak)

Delaunay'ın “Enstrüman Paneli” (Görsel 58) adlı eserine baktığımızda belirgin bir uçak figürü yoktur. Ancak uçağın kokpitinde bulunan gösterge panelleri ve direksiyonu bulunmaktadır. Eser de yatay ve açık kompozisyon kullanılmıştır. Kübist anlayışa hizmet veren bu eser de dairesel hareketlerle ve renklerle hacimlendirilme yapılmıştır. Arka planda mavi ve mavi rengin tonları kullanılmıştır. Zıt renkte boyanmış kırmızı alan yarım daire şeklinde tasvir edilmiş ve içerisinde bulunan 5 adet küçük renkli daireler konumlandırılmıştır. En sağdaki dairenin içinde mavi rengin üzerine yazılmış siyah renkte sayılar kenarlarında ise sarı ve beyaz renkte hareler görülmektedir. Bir sonraki daire de yeşil rengin üzerinde kırmızı renkle çizilmiş çizgiler görülmektedir. Ortada bulunan daire koyu mavi renkte ve hemen altında göstergeyi anımsatan yanında da dereceyi simgeleyen geometrik formlar bulunmaktadır. Sağ tarafta kalan bir sonraki dairede ise kenarı gri ortası

sarı renkte boyanmış kırmızı renkle sayılar yazılmıştır. Son daire de siyah beyaz harelî bir gösterge paneli görülmektedir. Bütün dairelerin çevrelediği ve aşağısında kalan bir direksiyon vardır. Direksiyonun yarısı siyah renkte yarısı pembe renkte tasvir edilmiştir. Sanatçı bu renk ayrımını yaparak üst taraftaki göstergeleri dikkat çekici bir hale getirmiştir. Eser geometrik formlarla, tek renk ve rengin tonlarıyla tasvir edilmiştir. Son olarak zıt renklerin kullanılmasıyla sıcak- soğuk etkisi görülmektedir.

Sanatçı savaş döneminde ki kötü olaylardan etkilense de kendi karakterindeki renkliliğini, heyecanını ve coşkusunu eserlerine yansıtmıştır. Böylelikle uçakların aslında öldürücü ve korkutucu olmadığını aksine heyecan veren bir araç olduğunu göstermeye çalışarak izleyicileri etkilemeye çalışmıştır.

3.1.3.Roy Lichtenstein'in Yapıtlarında Uçak Figürü

Endüstri ve ticari tekniklerini yenileyen sanatçı olarak bilinen Lichtenstein, New York'da dünyaya gelmiştir. Üniversite de Güzel Sanatlar Eğitimi alırken İkinci Dünya savaşının çıkmasıyla eğitimini tamamlayamamış ve ordu da görev almıştır. Savaş bittikten sonra sanat öğretmeni olarak mesleğini yapmıştır.

Pop Art'ın önemli sanatçılarından biri olan Lichtenstein, Ben-Day noktalarını ve koyu renkleri kullanarak karakteristik bir ifade kazanmıştır. (Sanal 28)

“Lichtenstein, tüketime yönelik reklamlar ve çizgi romanların görsel dilinden çokça etkilenmiştir. Çizgi romanlarda kullanılan dramatik kompozisyonlar, kırpma ve kısaltım (rakursi) gibi tekniklerden yararlanmıştır. 1961'de kendi büyük ebatlı çizgi roman karakterlerini resmetmeye başlamış; renk ve tonları oluşturmak için, ticari baskı tekniklerinden uyarladığı ve Benday noktacıklarını andıran büyük renkli yuvarlaklardan faydalanmıştır. Noktacılık ve piksellere benzerlik gösteren Benday noktacıkları, çizgi roman baskı işlemlerinin bir parçasıdır.”
(Hodge, 2018:170)

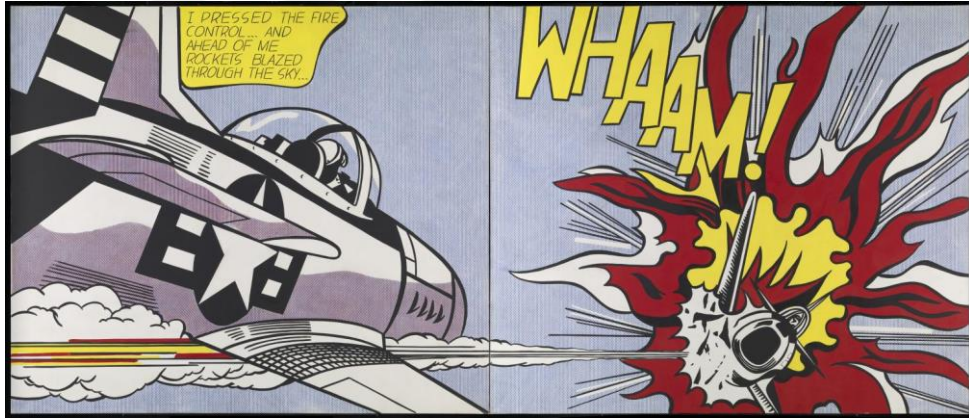
Çizgi roman ve hikayelerden esinlendiği için bir çok eleştirilere tabii tutulmuştur. Fakat kendisini şu şekilde ifade etmiştir: *“Ben eserleri görünüş bakımından kopyalıyorum ancak kopyalanan şeyi başka terimlerle yeniden ifade ediyorum. Bunu yaparken orijinal tamamen farklı bir doku kazanıyor. Kalın veya ince fırça darbeleri değil noktalar, düz renkler ve sert çizgiler kullanıyorum. ”*

Aslında ilk olarak oğlunun çok sevdiği ‘Micky Mouse’ filminden etkilenecek onun için ‘Look Micky’ eserini yapmış ve ün sağlamıştır. New York şehrinde 1962 yılında ilk kişisel sergisini açmış ve 1966 yılında Londra’daki Tate Gallery’de sergi düzenleyen ilk Amerikalı ünvanına sahip olmuştur. (Sanal 28)

Lichtenstein aslında Pop Art akımını kabullenmemiştir daha doğrusu yapılan çalışmaların Amerikan Çizgi Romanları olarak düşünmüştür. Çünkü çizilen resimleri yazılarla tamamlayarak alay ve eleştiri konularını gülünç bir şekilde tasarlamıştır.

Sanatçının en büyük amacı toplumun sistemini, değerlerini, kalıplarını, idollerini meşrulaştırmaktır. Bu yüzden savaş sonrasında oluşan sömürgecilerin ve halkın tüketim ihtiyaçlarının değişmesiyle ve fazlaşması, bununla beraber özentilik olgusundaki yüksek değerleri ironikleştirmesidir.

Eserlerini kendi tarzıyla birebir alıntılar yapmadan, kendi betimlemeleriyle sunan Lichtenstein, kullandığı parlak renklerle ve modern nesneleri, figürleri kalın çizgilerle tarama simülasyonu kullanarak aktarmıştır.

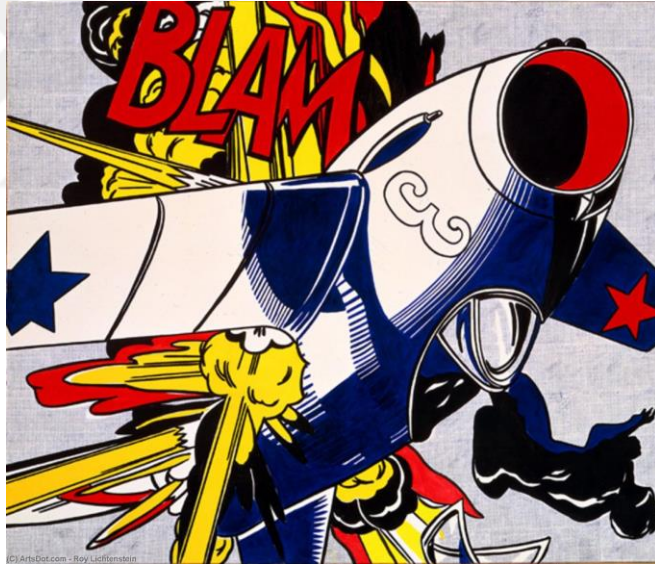


Görsel 59 : Roy Lichtenstein, Whaam!, (1963), TÜAB, 1,7 m x 4 m, Tate Galerisi, Londra (Sanal Kaynak)

Lichtenstein’in “Whaam” adlı eserine (Görsel 59) ilk bakıldığında modern bir savaş uçağının başka bir savaş uçağını vurması görülmektedir. Açık kompozisyon kullanılarak iki kare şeklinde tasvir edilmiştir. Konuşma balonundaki Türkçe çevirisiyle; ‘Ateş kontrolüne bastım... ve önümde roketler gökyüzünde alevlendirdi...’ yazmaktadır. Eser ortadan iki ayrılmış gibi görülmektedir. Çizgi romanlardaki çizimlere benzemektedir. Sol tarafta beyaz, siyah ve gri rengin tonlarında modern ve gelişmiş bir uçak tasarımı görülmektedir. Uçağın alt kısmında bulut bulunmakta fakat bulutun üstünde şeritler halinde sarı, kırmızı ve siyah çizgilerin olmasıyla karikatür kitaplarında kullanılan renk kaygısı belirtilmiştir. Sağ

tarafında ise sarı, kırmızı ve beyaz renkler kullanılarak ateş görünümü kazandıran sanatçı, bunun içerisinde vurulan uçağı tasvir etmiştir. Bombalanmış uçağın sol üst kısmında sarı renkte büyük ve kalın harflerle ‘WHAAM’ yazısı siyah kontur çizgisiyle yazılmıştır. Savaş hücumunu ve savaşı, yıkımı destekleyen anlatımlara, hikayelere karşı toplumun anlamsızlığına göndermeler yapan Lichtenstein şu sözlerini dile getirmiştir;

“Çalışmalarımın çizgi romandan farklı olduğunu düşünüyorum, ama buna bir dönüştürme diyemem. Ben biçim oluşturunca, çizgi romanlarsa benim bu sözcüğü kullandığım anlamda biçimsel değildir. Çizgi romanlarda da şekiller vardır, ama onları birlik haline getirme yönünde bir çaba yoktur. Amaç farklıdır; çizgi romanda bir şey resmedilmeye çalışılır, bense birlik yaratmaya çalışıyorum. Her işaret gerçekten de farklı bir yerde bulunduğundan, farklılık ne denli az görünürse görünsün, çalışmalarım fiilen çizgi romanlardan farklıdır.” (Smith, 1996: 261)



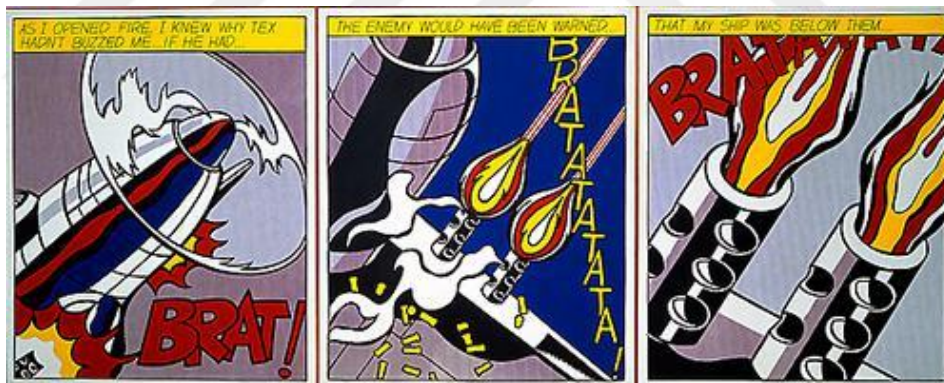
Görsel 60: Roy Lichtenstein, Blam, (1962) (Sanal Kaynak)

Lichtenstein’in “Blam” adlı eseri (Görsel 60) tek bir karede açık kompozisyonla resmedilmiştir. Eserde çizgisel formlarla beraber kırmızı, sarı, siyah ve beyaz renklerin tonları görülmektedir. Ters bir konumda duran uçak bombalanmış bir şekilde tasvir edilmiştir. Uçağın sağ kanadı beyaz ve üzerinde siyah yıldızı, sol tarafında siyah üzerinde kırmızı yıldızı görülmektedir. Gövdesinde ters bir şekilde 3 rakamı vardır. Uçağın sol üstünde ateş görünümlü renklerin arasında büyük ve kalın harflerle ‘BLAM’ yazısı kırmızı renkte ve siyah kontur çizgisiyle yazılmıştır. Sağ alt kısımda siyah renkte bir figür

görülmektedir. Figürün altındaki camın görülmesiyle acil durum kaçışını yaptığı düşünülmektedir.

Karikatür bir tarzda çizilen bu eserler sanat dünyasında önemli bir yere sahiptirler. Özellikle sanatçının hayalperest bakış açısı kendine hayran bırakmıştır. Savaşı ve savaşın etkilerini derinden yaşayan sanatçılardan biri olmuştur. Dolayısıyla gördüklerini ve hissettiklerini kendine özgü bir tarzıyla yansıtmıştır. Renklerin heyecanı izleyiciyi içerisine çekmektedir fakat sanatçının eserini psikolojik açıdan ele aldığımızda derinden etkilendiğini görebilmekteyiz.

Sanatçının eserlerinde estetik bir biçimde tasvir edilmesinden dolayı eleştiri kaygısının olmadığı görülmektedir. Bunun sebebi kültürel ve sosyal modernleşmenin getirdiği, savaşın etkileri ve üretim- tüketim ihtiyaçlarının doğrultusunda yapılan çalışmaların ve bunu ön plana çıkaracak reklam unsurlarını konu edinerek eserlerine yansıtmasıyla anlaşılabilmektedir. Örneğin resimdeki uçak figürünün son model bir araç olarak betimlemesi ve savaş olaylarında başarılı ve güçlü olduğu unsuru renkleriyle de dönemin olaylarıyla da mesajını yansıtmaya çalışmıştır.



Görsel 61: Roy Lichtenstein, Ateş Açarken (As I Opened Fire),(1966), 158.8 × 63.5 cm.

(Sanal Kaynak)

Lichtenstein'in “Ateş Açarken” adlı eserinde (Görsel 61) üç ayrı kareyle bir olay örgüsü görülmektedir. Bu resimlerin içeriğinde özenle hazırlanmış metinler yer almaktadır. Sağdaki ilk kareye bakıldığında uçağın burun kısmını ve dönen pervanesi görülmektedir. Pervanenin hareketi beyaz renkle hissedilmektedir. Uçak gri, siyah ve gövdesinin orta yerinden geçen kırmızıyla renklendirilmiştir. Uçağın her iki alt tarafında ateşleme hissiyatını veren kırmızı, sarı ve beyaz renkler görülmektedir. Sağ alt köşesinde ise büyük ve kalın harflerle yazılmış ‘BRAT!’ kelimesi siyah kontur çizgisi ile yazılmıştır. Arka plan koyu gri

rengin tonundadır. En üst diyalog kısmında Türkçe çevirisiyle: “*Ateş açtığımda, neden Tex’in beni uyarmadığını biliyordum. Eğer uyarsaydı...*” yazmaktadır.

İkinci kareye bakıldığında uçağın ateşleme anını görülmektedir. Sanatçı uçağın gövdesini ve kanadını aşağıdan görülen kısmıyla tasvir etmiştir. Kanadında iki adet mevcut silahı vardır. Silahın ucunda tasvir edilen ateşleme kırmızı, sarı ve beyaz renklerle yapılmıştır. Ateş edilirken sarı renkte yukarı doğru uzanan bir çizgi görülmektedir. Dolayısıyla ateşleme anının uzun ve seri bir şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır. Ateşlemeden sonra dökülen sarı renkteki kurşunlar da görülmektedir. İlk karedeki arka plan gri tonlarındayken ikinci karedeki arka planda ki renk lacivettir. Sağ üst köşeden başlayan ve aşağıya doğru sarı renkle BRATATATATA kelimesi tek tek siyah konturla yazılmıştır. Önceki karenin devamını getiren ikinci üst diyalogda Türkçe çevirisiyle: “*Düşman da uyarılırdı...*” yazmaktadır.

Son kareye bakıldığında silah namlularını ve ateşleme anını daha detaylı bir şekilde görülmektedir. Resimdeki yazı kırmızı renkte ve soldan sağa doğru büyük ve kalın harflerle yarısı görünür bir şekilde yazmaktadır. Arka plan açık gri renktedir. En üst diyalog kısmında Türkçe çevirisiyle “*Onların altındaki benim uzay aracımdı...*” yazmaktadır. Bu eser 1960’lı yıllardaki devrime bir gönderme yapma amacındadır. “*Bir uçak savaşı sırasındaki birkaç saniyeyi betimleyen tablo, Lichtenstein’in biçimsel tutarlılığını geliştirmek için değiştirdiği orijinal anlatının üç paneline dayanmaktadır.*” (Waldman, 1993: 105)

“*Eser, anlatısal ilerleyişinin birliğinden nispeten yoksun olarak kabul edilir. İlk karenin anlatımı grafikleriyle ilgisiz görünüyor ve diğer kareler de aynı derecede kafa karıştırıcı: Hangi karelerin bir düşmanı veya bir müttefikini temsil ettiği veya konuşmacının düşman mı, bir müttefik mi yoksa izleyici mi olduğu net değil. Genel olarak çalışma "mekansal, zamansal ve psikolojik açıdan" yanıltıcıdır.*” (Stenier, 1987: 164)

Her bir karedeki arka ton farklı renkte olmasına rağmen sinematik akış sağlayan bir düzen görülmektedir. Aynı zamanda silah namlularının detaylandırılması mekanik biçimi ve savaş anlatımını vurgulamaktadır. Lichtenstein popüler kültürü ve makineleşmeyi sanatsal faaliyetlerle başarılı bir şekilde kabullendirmiştir. Sanatçı resimlerini eliyle çizmesine rağmen oldukça mekanik ve sistematik bir şekilde tasarlamıştır. Lichtenstein savaş konulu resimlerinin ardından şu sözlerini söylemiştir;

“Savaş resimlerimin küçük bir amacı, askeri saldırganlığı saçma bir ışığa sokmak. Kişisel görüşüm, dış politikamızın büyük bir kısmı inanılmaz derecede ürktücüydü, ancak işimin konusu bu değil ve bu popüler konumdan yararlanmak istemiyorum. Çalışmam daha çok Amerikan imaj tanımımız ve görsel iletişim hakkında.” (Hendrickson, 1993: 29)

3.1.4. Anselm Keifer’in Yapıtlarında Uçak Figürü

Alman ressam ve heykeltıraş olan Anselm Keifer, 1945 yılında doğmuştur. Sanatçı halen Modern sanat dünyasında etkileyici çalışmalar yapmaktadır. Eserlerinde üç boyutlu dokular, materyaller kullanmaktadır. Bunlar saman, kil, kül, kurumuş bitkiler, dallar, kurşun ve gomalak ismindeki reçine malzemeleridir. (Sanal 29) Bu materyallerinin kendisinde çok büyük anlamlar taşıdığını sergilerinde eserlerini anlatırken vurgulamıştır. Youtube platformunda “Tarih Bir Kildir” adlı videoda vermiş olduğu röportajında şu şekilde ifade etmiştir;

“ Samanın benim için iyi bir materyal olabileceğini keşfetmiştim. Bir sürü çiftçi ve ineğin olduğu bir çiftlikte büyüdüm. İnekler kaçmasın diye göz kulak olmam gerekiyordu. Şu anda bile hâlâ ineklerle iletişim kurabildiğimi düşünüyorum. Bir inek sürüsü gördüğümde burada böyle bir şey yapmama gerek yok tabii ama burada bütün sürüyü yanıma çekmeyi başarıyorum ineklerle aramda bir bağ var. Her zaman renklerin bir illüzyon, bir materyal olduğunu düşünmüşümdür. Benim için anlam ifade eden materyallerdir. Bu nedenle kurşunla da eserler ürettim. Daha sonrasında samanın harika bir materyal olabileceğini keşfettim tıpkı tıpkı gübre gibi. Gübre bence çok önemli çünkü bir dönüşümü ifade ediyor fermentasyona uğruyor ve daha sonrasında başka bir şeye dönüşüyor... Bir materyal gördüğümde bu materyal şaşırmamı veya düşünmemi sağlıyorsa bu materyalde bir şeyler olduğunu ve materyali kullanarak veya düşünerek bunun ne olduğunu bulmam gerektiğini anlıyorum..” (Sesli Sanal 3)

Anselm Keifer yaşadığı zorlukları ve duyguları eserlerinde ortaya koyduğu materyallerle tablonun ruhunu yansıttığını düşünmektedir. İkinci Dünya savaşı sırasında ülkesinde yaşanan bombardıman sesleri arasında doğan sanatçı duygusal doğasını dünyaya geldiğinden beri korumaktadır. Zor zamanlardan geçmesi onun şimdiki yaşamındaki sanatsal olgusunun temel nedenlerindendir.

“Tüm yaşamı boyunca Almanya’nın Nazi mirasının ağırlığını omuzlarında taşıyan sanatçı, geçmişin izlerini silmek yerine doğrudan geçmişe saldırmış ve çalışmalarında bir “Nazi Geleceği” yaratmaya çabalamıştır. Yarattığı bu gelecek, “sıkıcı, ahmakça ve absürd” bulunduğu tarih trajedisinin” şarlantanların komedisi” alternatifiydi...1971 yılında Odenwald Hornbach’ta eski bir okul binasını atölye olarak kullanmaya başlayan sanatçı, kendine özgü stilini geliştirmeye başlamıştır. Boyayı kalın ve bir kaç kat süren sanatçı, sık sık toprak, saç, saman gibi materyalleri çalışmalarında kullanmaktaydı. Bu kadar katmanlı bir çalışma yapabilmek için zaman zaman baltayla kazıması ya da yakması gereken sanatçı, eserlerindeki yöntemlerini 1974 yılında yayımlanan Malen-Verbrennen (Resim Yapmak) adlı yapıtında anlatmıştır.” (Sesli Sanal 3)

Keifer eserlerini tuval üzerine yapmaktadır. Tuvallerin üstünde yoğun tabakalar halinde malzemelerini boyalarla bir bütün haline getirmiştir. Zaman zaman kurşun ve metal malzemelerden oluşturduğu formları da tuval üzerinde bütünleştirmektedir.

“Zamanın damgası gibi beliren küçük bir bombardıman uçağı yeryüzünde belirdi, düştü ve kayaların ve toprak yığınlarının arasında yatarken, gökten yere olan yolculuğunda yer değiştirdi. Çatı kirişlerindeki oyuklar, kaba çimentoyu keser, çelikteki yarıklar rahatsızlık örgüsünde dişlerini ateşler, güneş hepsini patlatır. Duvarlara oyulmuş ve uçak alanında sertleştirilmiş kahramanların anıları, metal hurdalar bu sarkaçta tam bir canlılık taşıyordu. Barbarların ve kurşun zırhla kaplı şövalyelerin çöplükleri geçmişte ilerliyor, fetihlerine güç iradeleri rehberlik ediyor.” (Sanal 30)



Görsel 62: Anselm Kiefer, The Fortune (Sanal Kaynak)

Kiefer'in "The Fortune" eserine (Görsel 62) ilk bakıldığında metal malzemeden yapılmış uçağın kanadı görülmektedir. Sanatçı tuvale üç boyut bir tasarım kazandırmıştır. Eserin diğer yüzeylerine bakıldığında kabartılı dokular görülmektedir. Sanatçı eserlerinde saman, kül, dal vb. ürünler kullanarak toprak dokusunu elde etmiştir. Dolayısıyla eserdeki üç boyutlu kanadın yüzeydeki dokularla birleşerek uçağın düşüp parçalandığı hissiyatını vermektedir. Resmin alt kısmına bakıldığında beyaz ve sarı tonlarda solmuş çiçekler ve otlar görülmektedir. Kanadın birleşiminde ufuk çizgisi oluşmaktadır. Böylece havanın kasvetli ve karanlık olduğunu simgelemektedir. Aynı zamanda sanatçı ufuk çizgisinde oluşan koyu renkli alana el yazıyla bir şeyler yazarak bir mesaj iletiyor olduğu düşünülmektedir.

Genel olarak eserin yüzeyindeki dokulu darbelerle beraber esere farklı bir boyut kazandıran sanatçı, günümüzde bu etkiyi başarılı bir şekilde ortaya koyabilen sanatçılardan biridir.

Eserlerinin zaman içerisinde sürekli değiştiğini söyleyen sanatçı, eserleri sergilenirken bile eline pala alıp eser üzerinde oynamalar yaparak yeni bir görünüm sağlamaktadır. Aslında sanatçı insanların hayatlarında yaşadıkları kaosu onlar üzerindeki izleri değiştirdiğini düşünerek, eserlerinde de yaşanmışlık izlerini göstermeye çalışmaktadır.



Görsel 63: Anselm Kiefer, The Great Freight, (1981-1996) (Sanal Kaynak)

“The Great Freight” adlı (Görsel 63) eser Kiefer’in devasa büyüklükte olan eserlerinden biridir. Kiefer’in dikkat çeken bu eseri sanatsal olguda farklı bir boyut kazanmıştır. Eserde savaş uçağının çürüyüp hurdaya dönüştüğü görülmektedir. Aynı zamanda uçağın üç boyutlu olmasıyla beraber eserin mekanla olan ilişkisi ile dışarıya doğru sarkan metal parça oldukça dikkat çekicidir. Genel olarak renklerine bakıldığında kasvetli gri, beyaz ve siyah rengin tonları görülmektedir. Yüzeydeki çatlaklıklar ile üst kısımdaki dalga hissini veren beyaz fırça darbeleri ve materyallerden oluşan tabakalarla deniz kenarındaki kayalıkların olduğu hissedilmektedir. Bu kayalığın üzerinde duran uçak kurumuş bitkilerle süslenmiştir. Kiefer burada psikolojik ve duygusal mistikler kullanmıştır. Bu bağlamda uçağın kurumuş bitkilerle bütünlüğü aslında doğanın dönüşümünü yansıtmaktadır. Varoluş, ölüm ve yıkım döngüsü ile düşünüldüğünde; yok edici ve öldüren unsurun uçağın olmasıyla, varlığını sürdüren ve devamlılığıyla oluşan bitkilerin hikayesini anlatmaktadır. Resimdeki çatlakları felsefi açıdan düşünüldüğünde Kiefer’in içinde oluşan derin yaraları simgelemektedir.

Keifer sadece tuval üzerine yaptığı eserlerle sınırlı kalmayıp, kurşun ve metal ile yaptığı uçak heykelleri de bulunmaktadır. Uçaklar ile derinden bağı olan sanatçı heykellerinden biri olan *Melankoli* adlı eserini şu şekilde yorumlamıştır;

“...Melankoli adlı eserimde eskiden beri uçaklara duyduğum ilgiyi yansıtmak istedim. Ancak bu kurşundan bir yapı yani paradoks. Bunu çok seviyorum çok kurşundan yapılmış bir uçak oldukça fantastik görünüyor öyle değil mi? Belli bir şeymiş gibi görünüyor ama aslında o şey değil. A. Dürer

Melencolia I adlı eserinde geometrik bir küp kullanmıştı bunu bu esere yansıtmak istedim. Toz ve bu geometrik şeklin iyi bir ritim yakaladığını düşünüyorum çünkü bu sayede hem geometrik düzeni hem de tozun getirdiği kaosu görebiliyoruz. Bu iki zıt kavramın bir arada kullanmayı seviyorum bence asıl mesele bu. Stüdyodamki ki oldukça büyük bir stüdyom var. Her zaman düzen ve kaos bir arada bulunur. Bu benim için önemlidir. Çok fazla düzenli olursanız bu kötü sonuçlanır aynı şekilde çok fazla kaos olursa çalışamayacak hale gelirsiniz. Çünkü kafanızda çok fazla fikir olur bu nedenle her zaman düzenli ve düzensizlik arasında o ince çizgiyi yakalamanız gerekir.” (Sesli Sanal 3)

Keifer’ın bu söyleminin ardından eserlerine bakıldığında kullandığı kaos görülmektedir. Yaşadığı dönemdeki savaşa ve Nazi olaylarına olan tepkisini eserlerine yansıtmıştır. Keifer ülkesine olan bağlılığından dolayı geleneklerini ve tarihini canlı tutmuştur. Aynı zamanda geçmişin yanlışlarını hatırlatarak, Nazizm’den geriye kalan yaraları onarmak amacı ile mitolojik ve tarihsel konuları eserlerinde simge olarak kullanmıştır.



Görsel 64: Anselm Kiefer, Glaube, Hoffnung, Liebe, (1984-1986) TÜKT, New South Wales Sanat Galerisi (Sanal Kaynak)

Keifer’ın “Glaube, Hoffnung, Liebe” adlı eserinde (Görsel 64) üç pallı büyük bir pervane görülmektedir. Sanatçı tuvalin yüzeyine alçıdan dokular yapmıştır. Bu dokuların arasında altın varak izleri görülmektedir. Keifer’ın diğer eserlerinde olduğu gibi bu eserinde

de kabuklu, çatlamış ve kalın pigmentli boyalarla kaplanmıştır. Pervane ise dokuların üstünde durmaktadır. Her bir palın üstünde yazan kelimeler vardır. Türkçe çevirisiyle *İnanç, umut, aşk* kelimeleri sanki çevrilen bir çark izlenimini vermektedir. Aynı zamanda umut edilen bu duyguların, bir pervanenin hızı gibi gerçekleştirilme isteği de düşünülebilir.

Anselm Keifer ürettiği eserlerde metaforik izleri de taşımaktadır. Felsefi düşüncesi ise kullandığı malzemelerden anlaşıldığı gibi var olan nesnelerin içerisindeki duygusal bağlarla ruhu yansıtmak istemesidir. Sanatçı samanların fiziksel özelliği ile yakıldığında ısı verdiğini, aynı zamanda renginden dolayı da enerjiyi temsil ettiğini düşünmektedir. Böylelikle samanın küle dönmesi ile yeni görünüm kazanmasından dolayı varoluş evrenini kanıtlamaktadır. Bu dönüşüm ile yaşamsal kanıtları bizlere yansıtmaktadır. Bu bağlamda yaşamsal değişimlerden dolayı Keifer eserlerinin zaman içerisinde deformasyona uğramasını istemektedir. Hatta çoğu zaman elinde bir pala ile eserlerine müdahale etmiştir. Böylelikle insanların hayatlarında oluşan kaoslara ya da düzenin oluşturduğu etkilerden farklılaşmasını sanatsal ifade olarak izleyiciye sunmaktadır.

3.1.5.Philippe Vercellotti'nin Yapıtlarında Uçak Figürü

Philippe Vercellotti Toulouse şehrinde 1961 yılında dünyaya gelmiştir. Doğup büyüdüğü yerde ve halen orada yaşamına devam eden sanatçı eserlerinin kendi yaşamının küllerinden doğduğu anlaşılabilmektedir. Sanat eğitimi tamamladıktan sonra akrilik boya tekniğini kontrplak üzerine kullanmaktadır. Sanatçının eserlerini Trompe l'oeil (gözü yanıltan illüzyonist resim) ile karşılaştırılsa da kendisi bu durumu kabul etmediğini şu sözleriyle anlatmaya çalışmıştır;

"Rüya benzeri anlatı sanatı" terimi daha uygun olur, çünkü özne anımsama, bellek, gündelik nesneler, gündelik yaşam üzerine çeşitlemelerle oynar... Dünya okyanusla yüzleşiyor; çitler, tekneler, şişeler ve çeşitli kutuların yanı sıra kukla Victor konuyu emaye ediyor. Kompozisyonun geometrisi, eserde yol gösterici güçler olan kaybolan çizgiler, numeroloji, anagram, aldatmaca, bakışı yönlendiren unsurlar, onu haritaların neden olduğu yolları keşfetmeye iten, macerayı canlandıran, rüya uyandıran oyunlarla oynuyor... Eserlerin isimleri kompozisyonun simyasını pekiştirir, konunun deşifresine katkı sağlar. Verilen görüntünün özlülüğü, detayının kesinliği, desteğin boyutlarıyla sabitlenen kısıtlama üzerinde oynar. Cam bir kapıdan kaçıştan, panoramik

bir manzaranın temsiline ya darafa konan basit bir limona kadar, sanatçının niyetlerinin sınırı yoktur.”(Sanal 31)

Sanatçı eserlerini hikayeleştirerek tasarlamaktadır. Kullandığı nesneler yaşadığı evin parçalarıdır. Yaşadığı ev büyükannesine aittir. Büyük büyükannesinin (atölyesi haline gelen) deposunda geçen çocukluk saatlerini kendi eserlerinde sunduğu evrenin yaratılışının kaynağı olduğunu düşünmektedir. Eserlerinde kullandığı malzemeler tel örgüler, şişeler, kutular, borular, eski oyuncaklar, tekneler ve uçaklardır. Sanatçı kullandığı nesneleri başka mekanlarda hayal ederek eserine yansıtmasıyla kendi içinde yaşadığı açığı dışa vurmuştur.

Vercellotti eserine başlarken herhangi bir kurgu oluşturmadan zamanla istediği nesneler ile bütünleştirerek eser vermektedir. Verdiği bir röportajında ise şu şekilde ifade etmiştir;

“Çalışırken aynı oluyorsunuz. Eskiz yapmıyorum, çizim yok. Plansız başladığımda belirsiz bir fikir var, küçük bir kalem çizimi. Aynı şekilde iki kez yapıyormuşum gibi rahatsız ederdi. O yol direkt yönetim. Akrilik ürünüm için sürekli doğaçlama yapmayı sağlıyorum. Pétrolde, taslak çizim ve bu net görünüş var olacağı anlamına gelir. Saygı, kurutma vb. kısıtlamalar var... Akrilik hemen kurur, silinmez, ölmez. İki dakika kuruduktan sonra üzerini boyayabilirsiniz. Her zaman yeniden yapılabilir, birkaç kat boya olabilir, önemli değil. Bu sürekli doğaçlama yapmamı sağlıyor. Boyada, tercih bir fikir var ama ondan önce "buluşma" arzusu vardır. Gittikçe daha çok şey öğretmek: boyayı yaymak, bunu yapmaktan zevk alıyoruz.”(Sanal 32)



Görsel 65: Philippe Vercellotti, Victor Et L'avion Jaune, T  AB, 25x25 cm (Sanal Kaynak)

Vercellotti'nin "Victor Et L'avion Jaune" adlı eserinde (Görsel 65) açık kompozisyon kullanılmıştır. Bir uçak ve uçağın koltuğunda kahverengi ahşaptan yapılmış bir figür görülmektedir. Bu figür asker gibi tasvir edilmiştir. Kafasında sarı renkli bir huni, gözünde gözlük ve boynunda beyaz pelerini vardır. Figürün elinde mavi renkte bir fırça vardır. Uçak ise halat iple bir yere sabitlenmiş bir şekilde konumlandırılmıştır. Uçağın kanadında ve gövde kısmındaki yama dikkat çekmektedir. Dolayısıyla eski bir görünüm sağlanmıştır. Arka tondaki mavi renk gökyüzünü simgelemektedir. Fakat alt kısımdaki ahşap raf görüldüğünden yüksek bir yer olmadığını ve arkaya montaj yapıldığını çivilerle anlaşılmaktadır. Sağ alt taraftaki rafın üstünde birer adet şişe, sopa, top ve metal bir parça vardır. Sol üst kısımda harita görülmektedir. Genel olarak bakıldığında harita üzerinde bir yolculuk planı olduğu görülmektedir. Sanatçı kullandığı renklerin canlılığı ve tasvir ettiği objelerle animasyon sahnesini anımsatmaktadır.

Sanatçılar aslında her zamanki görünen nesneleri, objeleri izleyiciye farklı bir şekilde yansıtmaya çalışır fakat bunu yaparken oluşturduğu kompozisyonlarla izleyiciyi yanıltma veya düşündürme eylemine geçirmektedirler. Vercellotti de resimlerinde terk edilmiş bir mekanda sunduğu illüzyonu yansıtmaktadır. Mekanın çok eski olmasının nedeni geçmişine dayandırmasıdır. Halen orda bir yaşamın var olduğunu göstermek amacıyla taze meyveler, şişeler, çiviler, teller, kitaplar, atölye ortamındaki eşyalar, çerçeveler ve daha birçok objeler kullanılmaktadır. Böylelikle sanatçı bu sessizliğin içindeki yıkımla bir oyun oynamaktadır.



Görsel 66: Philippe Vercellotti, La Rencontre Improbable, Tuval Üzerine Akrilik Boya, 60x60 cm
(Sanal Kaynak)

Vercellotti “La Rencontre Improbable” adlı eserinde (Görsel 66) iki mekan olgusunu ortaya koymuştur. Esere ilk baktığımızda uçak ve pencere dikkat çektiğini görmekteyiz. Sağ tarafta mavi camsız çerçeve, yarım telli pencere vardır. Pencereden deniz ve kumsal görünmektedir. Dolayısıyla iç mekandan bakıldığı anlaşılmaktadır. Sarı ve kahverengi şeritler halinde olan perde tasvir edilmiştir. Bu perdeye halat iplerle asılı bordo renkli ters bir şekilde uçak konumlandırılmıştır. Uçağın parçalı ve yamalı bir şekilde olması ve penceredeki tellerin kesik olması sanatçının simgesi olan yıkık-dökük çağrışımı hissedilmektedir. Pencere kenarında ahşap bir masa görülmektedir. Masanın üstünde perdeden sarkan halat, mavi ip, koyu renkte küçük bir top ve sarı renkte taze bir elma vardır. Bu elmanın taze ve canlı görünmesi birilerinin yaşadığı düşünülmektedir. Beş adet yeşil renkte şişeler pencerenin pervazı üzerinde bulunmaktadır. Şişelerin hemen yanında yatay duran bir sopa görülmektedir. Sopa eserdeki kompozisyonun durağanlığını bozmuştur. Kırık olmayan bu şişelerin maddesi camdır ve dayanıklılığı temsil edebilmektedir. Perdenin altında bulunan sarı renkli duvarın üstünde asılı olan kenarları çizili kağıtlar görülmektedir.

Vercellotti bu eserinde harabe olgusunu izleyiciye daha çok hissettirmiştir. Uçağın ters bir konumda durması ve kanatlarının bantlarla yapıştırılması tıpkı kendi kalbinin izlerini yansıtmaktadır. Sanatçı doğduğundan beri hep aynı mekanda durması ve başka mekanlarda

bulunmaması onun içinde oluşan burukluğu ortaya koymuştur. Bu bağlamda olayı dramatize ederek değil canlandırarak sevimli hale getirmeye çalışmıştır.



Görsel 67: Philippe Vercellotti, Les observateurs mécaniques et l'avion jaune, 47x60 cm (Sanal Kaynak)

Vercellotti'nin "Le Observateurs Mécaniques et L'avion Jaune" adlı eserine (Görsel 67) baktığımızda turkuaz ve sarı renk ile ikiye bölünmüş bir şekilde görmekteyiz. Kenar kısımlarında kahverengi ile oval form oluşturulmuştur. Yuvarlak hattın içerisinde yeşilimsi bir renkte olan uçak ön plandadır. Bütün eserlerde olduğu gibi buradaki uçak da eskimiş bir haldedir. Uçağın üst kanadının iskeleti görülmektedir. Alt kanadı halatla bağlanmış bir şekilde görülmekte ve kırmızı şeridin üzerinde mavi bir boncuk vardır. Mavi boncuk gözü simgelemektedir. Sol alt kısma baktığımızda iki adet kuş görmekteyiz. Çemberin sol alt kısmında duran kuşlardan biri ahşap taburenin üstünde diğeri ise ayakucunda durmaktadır. Kuşların simgesi gözcü olmalarıdır. Dolayısıyla bu kuşlar iplerle bağlanmış uçağı gözlemektedirler. Aynı zamanda hemen üstünde duran kuş tüyleri de dikkat çekmektedir. Sanatçının kuşları tasvir etmesinin bir sebebi uçakların icadında kuşların uçuşlarını örnek alınması olabilir. Ucu mavi, alt kısmı kahverengi olan bu tüyler manevi yaşamı simgelemektedir. Eserin sol alt kısmında ise yeşil renkte bir şişe ve mavi renkte limona benzeyen bir bütün ve yarım meyve vardır. Bütün olan meyve ipe sarılıdır. Hemen önünde ise küçük bordo renkli top vardır. Eserdeki düzenin dışına çıkan sarı renkli bir fırça görülmektedir. Sarı renkli duvarda uçak eskizi duran kağıt parçası duvara bantla sabitlenmiş şekilde konumlandırılmıştır.

Sanatçı eserlerinde oluşan eskimişliğe yaşamsal boyut katma çabasındadır. Kendi küllerinden doğan sanatçı geçmişini ve içinde büyüttüğü çocuğu eserlerine yansıtmaktadır. Psikolojik açıdan incelendiğinde Vercellotti, çocukluğundan kalan eksik parçalarını tamamlamaya çalışmaktadır. Büyüdüğü evden ayrılamayışı içinde izler bıraksa da evdeki bağlarını koparamadığı görülmektedir.

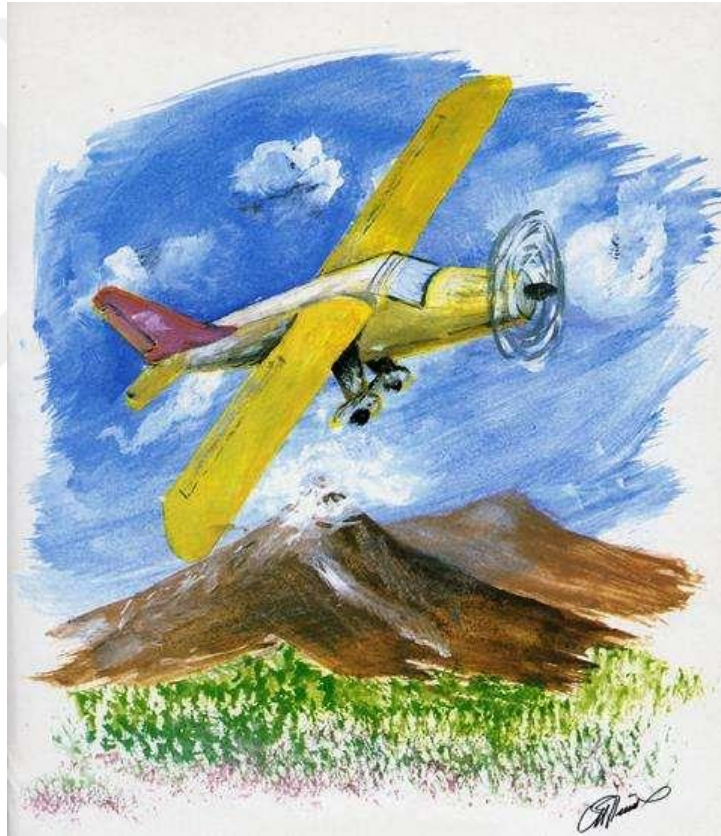
“Büyük bir tutarlılık eseri olan Vercellotti'nin resmi, kapalı bir dünyadan, her zaman kendi evreninin karakteristik gülünç nesnelerinin doldurduğu açık dış mekanlara doğru fark edilmeden geliyor. Yıllar geçtikçe renklerin canlılığı arttı ve her türlü format kullanıldı. Bu tablolar, genel tutarlılığı artıran ve sonsuz oyunlara izin veren işaretler açısından zengindir...

Tabloların başlıkları hem eğlenceli hem de hermenötik (yorumlama) olarak önemli bir işleve sahiptir. İnsanları güldüren tuzaklar, yoruma davet eden, aydınlatarak şaşırtan göstergeler oluştururlar. Bu tekil resimlerin o kadar karakteristik özelliği olan aldatıcı trompe l'oeil girişimine katılırlar ki, hem görebilir hem de okuyabilir ve görmek için okumak gerekir.”(Sanal 33)

3.2. Türk Resim Sanatında Uçak Figürünün Kullanılması

3.2.1. Mehmet Gürbüz'ün Yapıtlarında Uçak Figürü

Mehmet Gürbüz Gürer 1926 yılında dünyaya gelmiştir. Gürer ve Hürkuş 1950'li yıllarda tanışmışlardır. Hürkuş'un Kalamış'taki hangarında büyüyen Gürer, Hürkuş ve arkadaşları ona "Japon" lakabı takmışlardır. Gürer, Hürkuş'a hak edilen değerinin verilmediğini düşünerek TVHM kurulmasında öncü olarak onun adına kitap çıkarmıştır. Böylelikle Hürkuş'a vefa borcunu ödemeye çalışmıştır. Sanatçı olmayan Gürer elinden geleni yapmak için çabalamıştır. 'Vecihi Hürkuş,"Göklerin Korkusuz Adamı"' adlı kitabında doğal bir akışla anılarını anlatmaktadır. Böylelikle Gürer kitaba ve müzeye eserler bırakmıştır.



Görsel 68: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz (Sanal Kaynak)

Gürer'in "İsimsiz" adlı eseri (Görsel 68) ilk olarak çocuk resimlerini andırmaktadır. Kapalı kompozisyon ile dikey bir çalışma görülmektedir. Eserde çığ ve canlı renkler kullanılmıştır. Kahverengi sıralı üç dağ, sarı renkte bir planör ve neredeyse sayılabilecek bir biçimde yeşillikler görülmektedir. Gürer sanat eğitimi almamasına rağmen planörde anatomi bozukluğu neredeyse yoktur. Sarı renkte çapraz şekilde konumlandırılan planörün alt kısmında iki adet tekerlek yer almaktadır. Her iki yanında uzun kanatları ve kırmızı renkte

kuyruğu görülmektedir. Planörün burun kısmında dönmekte olan pervane hareket halinde tasvir edilmiştir. Eserin etraftaki belli belirsiz mavi boyayla fırça izleri hayali bir olayı simgelemektedir. Gökyüzü canlı mavi renklerle boyanmışken aralarında beyaz renkte dağınık fırça darbeleriyle yapılmış bulutlar hissedilmektedir. Arka arkaya sıralanmış dağlar açık ve koyu kahverengiyle büyüklü küçüklü bir şekilde tasvir edilmiştir. Dağların bitiminde görülen çimleri andıran açık ve koyu yeşil fırça darbeleri görülmektedir. Gürer bu eserde Hürkuş'un uçuş denemesi esnasında gördüğü bir anıyı betimlemektedir.



Görsel 69: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz (Sanal Kaynak)

Gürer'in Görsel 69'daki eserine ilk baktığımızda anlaşılması güç olan düşmüş bir planör ardından ormanlık alanı görmekteyiz. Eserde çığ ve bağırان mavi ve yeşil renkler hakimdir. Eseri ortadan ikiye bölerek daha detaylı incelendiğinde sağ tarafta sayılı çam ağaçları sol tarafta meyve ağaçları görülmektedir. Çam ağaçların gövde bitiminde açık krem renginde vurulan fırça izleri kurumuş yeşillikleri andırmaktadır. Ön planda olan meyve ağacın arasında mavi renkli Planör parçalanmış bir halde betimlenmiştir. Gökyüzünde ise koyu mavi renklerin arasında beyaz fırça darbeleri görülmektedir. Gürer'in diğer eserlerinde olduğu gibi bu eserinde de Hürkuş'un yaşadığı bir olayı betimlemiştir. Aynı zamanda sanat ve bilim dünyasında tarihi bir olaydan bahsederek kalıcı bir iz bırakmıştır.



Görsel 70: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz (Sanal Kaynak)

Görsel 70’ de yatay bir şekilde ve açık kompozisyon ile tasvir edilmiş manzara resmi görülmektedir. İlk olarak denize düşmüş bir planör dikkat çekmektedir. Görsel 68 ve 69’ dakine nazaran renkler daha olgun bir şekilde kullanılmıştır. Eserin sağ tarafında uzakta görülen bir iskele betimlenmiştir. Bu iskele kenarında kırmızı çatılı ve beyaz duvarlı bir ev görülmektedir. Ufuk çizgisi hemen evin çatısının bitiminden geçmektedir. Evin arka kısmında baskın yeşillikli orman konumlandırılmıştır. Eserin büyük çoğunluğunu kaplayan deniz ve denizde batmakta olan bir planör tasvir edilmiştir. Planörün arka kuyruğu görülmekte ve denizin hareketliliği hissedilmektedir. Planör kuyruğunun hemen üstünde yer alan beyaz yelkenli sandal görülmektedir. Sandalın üstünde siyah kontur çizgiyle belirtilmiş beyaz renkte bir figür çizilmiştir. Planörün sol tarafında bir, sağ tarafında üç adet küçük botlar görülmektedir. Botların üstünde belli belirsiz siyah renkte figürler betimlenmiştir. Eserde sağ ve sol alt kısımda görülen denizin olduğu alanlar beyaz renkle flulaştırılmış ve denizin dalga hissiyatı verilmeye çalışılmıştır. Ufuk çizgisinin hemen altındaki denizde bir hareketlilik görülmektedir. Bu hareketlilik bir deniz taşından dolayı olduğu düşünülmektedir. Beyaz gökyüzünde mavi fırça izleri görülmektedir. Bu izler denizin yansımasını simgelemektedir.

Üç eserde de Hürkuş’un uçuş denemelerindeki başarısını ve düşüşlerini yansıtan Gürer, renkleri tüpten çıktığı gibi ve çocukça kullanmıştır. Fakat eserler de anlatmak istediği olayı başarıyla iletmiştir.

3.2.2. Murat Ilgın'ın Yapıtlarında Uçak Figürü

Murat Ilgın 1976 yılında İstanbul'da dünyaya gelmiştir. Eskişehir'de sanat eğitimini alan sanatçı halen eserler üretmektedir. Sanatçı'nın eserleri birçok sergilerde yer almıştır. Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi'ne eserler veren Ilgın, müzeye desteğini esirgememiştir. Sanatçı eserlerinde lekesele fırça darbelerini kullanmaktadır. Kullandığı renkler ise eserde yer alan nesnelere göre stilize edilerek canlılık katmaktadır.



Görsel 71: Murat Ilgın, Vecihi Hürkuş (Sanal Kaynak)

İlgın, Vecihi Hürkuş Anısına yaptığı Görsel 71' de açık kompozisyon kullanmıştır. Eserin sağ ön planında olan Hürkuş, eli başında asker duruşu ile selamlarken tasvir edilmiştir. Figürün üzerinde kahverengi takım ceketi, içinde beyaz gömlek ve boynunda koyu renkte bir kravat, onun üstünde beyaz süveter görülmektedir. Belinde siyah kemer ve sarı pantolonu vardır. Sanatçı portreyi karakterize ederek betimlemiştir. Figürün yüzü 45 dereceli bir açıyla yandan bakmaktadır. Uzun keskin bir yüze sahip olan figürün kavisli kaşları ve şevron bıyığı vardır. Figürün portresi ve selam veren eli karakalem tarzında betimlenmiştir. Saçlarındaki açık ve koyu tonlarında atılan çizgilerden saç tellerinin arasında akların olduğu düşünülmektedir. Açık mavi tonlarındaki gökyüzünde ise siyah silüet bir planör uçmaktadır. Ufuk çizgisinin üstünde beliren sarı dağlar, alt kısmında ise kahverengi ve tonları ile tarla betimlenmiştir. Eserin yüzeyindeki fırça izleri eski zamanlardan kalan siyah beyaz fotoğrafların dokusunu hissettirmektedir.



Görsel 72: Murat Ilgın, Vecihi Hürkuş (Sanal Kaynak)

İlgın'ın Görsel 72' de yaptığı eserde Hürkuş'un portresini betimlemiştir. Eserde koyu tonlar hakimdir fakat mavi renk ile keskinlik kırılarak yumuşatılmıştır. Sanatçı Hürkuş'u buğday tenli, şevron bıyıklı ve gülerken betimlemiştir. Beyaz gömlek üzerine kahverengi papyonu ve koyu renkte bir ceketidir. Ceket ve papyonu mavi renkler ile ışıklandırılmıştır. Başında deri görünümlü uşanka (kulak şapkası) ve pilot gözlüğü vardır. Arka planda çizgisel ve dairesel hareketler ile mavi ve tonlarında fırça darbeleri görülmektedir. Işık ve gölge baskın bir şekilde kullanılmıştır. Dolayısıyla ışığın kaynağını sağ taraftan geldiği anlaşılmaktadır. Eserde en çok dikkat çeken Hürkuş'un uzaklara dalan kısıp gözleridir. Dikkatlice bakıldığında gözlerinin yaşlı olmasından dolayı Ilgın'ın yorumuyla kıymetinin bilinmediği hissiyatını vermektedir.

“Uçmalara doyamayan gökyüzü sevdalısı Vecihi Hürkuş beyefendinin yaptığım ilk portresidir. Bu portresin de dikkat edilmesi gereken bir çok unsur var. Ama özellikle gözündeki yaş önemli. Zamanında kıymetinin bilinmemesindendir belki. Belki de bugün ülkemizde uçak sanayinin gelemediği noktayı işaret eder. Bu portre Vecihi Hürkuş Vakfı'nın demir başıdır.” (Sanal 34)



Görsel 73: Murat Ilgın, İsimsiz (Sanal Kaynak)

Açık kompozisyon kullanılan bu eserde (Görsel 73) krem ve kahverengi tonları hakimdir. Eserin orta kısmında bulunan sırt sırta yapılmış iki figür görülmektedir. Sağ taraftaki figür Vecihi Hürkuş, sol taraftaki figür ise Hezarfen Ahmet Çelebi'dir. Eseri ikiye bölünmüş bir şekilde düşünürsek eğer Türk tarihinde ilklere imza atan iki önemli kişiyi betimlediği görülmektedir. Hezarfen Ahmet Çelebi havacılık tarihinde Galata Kulesi'nden atlayarak ve uzun uçuş gerçekleştirerek önemli bir yere sahip olmuştur. Böylelikle uçmanın sadece kuşlara has bir özellik olmadığını kanıtlamıştır. Aynı zamanda Hürkuş'un başarılı adımları da uçuş çalışmalarının devamını getirmiştir. Ilgın bu teoremle eserde sağ tarafa Hezarfen Ahmet Çelebi ve tasarımı, sol tarafına ise ilk Türk planör tasarımcı olan ve planör ile başarılı uçuş yapan Hürkuş'u çizgisel formlar ile betimlemiştir. Eserde ilkler ile kronolojik bir tasarım yapılmıştır. Portrelerdeki gelişimde dikkat çekmektedir. Hezarfen Ahmet Çelebi Osmanlı döneminde olduğu için başındaki sarığı ve sakalları ile tasvir edilmiştir. Hürkuş ise günümüze yakın bir zaman diliminde olduğu için daha canlı ve modern bir kıyafet ile tasvir edilmiştir. Sanatçı bir nevi eserinde bu gelişmeler ile zamandaki yolculuğu simgelemektedir.

3.2.3. Osman Törer'in Yapıtlarında Uçak Figürü

Osman Törer 1978'de Tokat'ta dünyaya gelmiştir. Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Güzel Sanatlar Eğitimi Bölümü'nde Dr. Öğretim Üyesi olarak görev yapmaktadır. Eserlerinde makineleşme ve sanayi temasını ele alan sanatçı farklı birçok parçaları birleştirerek yeni tasarımlarla yeni makineler tasarlamaktadır. Sanatçı gelişen sanayinin ve teknolojinin insan hayatı için vazgeçilmez bir unsur haline geldiğini savunmaktadır.

Törer “Günümüz Sanatında Makine Estetiği” adlı sanatta yeterlik tezinde çağımızdaki ilerleyen teknolojiyi ve makineleşmeyi savunmaktadır. Makineleşme ve teknoloji ile olan ilişkisini sürdürmek istediğini belirttiği tezinde şu sözleri dile getirmiştir;

“Makineleri göz kirliliği olarak görmek istemeyen insan, onları süslü parlak kabuklara sarıp adeta görünmez bir kılıfın içine hapsedmek ister. Resimlerimi geometrik ilişkiler, hacimler, renkli yüzeyler ve çizgilerle bir bütün oluşturarak sunmaktayım. Resimlerimdeki mekanik öğeler amaç değil araçtır. Neyi gösterdiğimin aracıdır. Tasarladığım makineyi yeniden icat edilmiş bir makine olarak sunmaya çalışırım. Göstermeye çalıştığım mekanik öge durağan bir öğeden çok güçlü ve kendinden emin bir araçtır. Döküm metal, alaşımlı yüzeyler ve kontrastlıklarla bir makinedir. Mekanik öğelerle güzel bir nesne yaratmayı hedefliyorum. Makinelerin fabrikadan yeni çıkmışçasına taze yüzey boyalarını görebiliriz. Karşımızda gres yağıyla yağlanmış çalışmaya hazır bir makine vardır.”(Törer, 2019:156)

Bu bağlamda sanatçı güçlü ve hızlı olan motorlu araçları kullanmıştır. Daha çok uçakları ve arabaları kendi karakterine göre deforme ederek eserlerine betimlemiştir.



Görsel 74: Osman Törer, Yaşlı Kurt, (2019), TÜAB, 25x25 cm.(Sanal Kaynak)

Törer “Yaşlı Kurt” adlı eserinde (Görsel 74) açık kompozisyon kullanılarak metal gri tonlarında bir savaş uçağını tasvir etmiştir. Arka tonda canlı mavi renk kullanılmıştır. Dolayısıyla mavi renk gökyüzünü simgelemektedir. Uçağın burun kısmının altında ateşleme silahının tüfeklerinin görülmesiyle bir savaş uçağı olduğu anlaşılmaktadır. Yan tarafında sarı ve siyah renklerin tonlarında üç pallı pervane görülmektedir. Uçağın gövde kısmın arkasında kalan pervanenin uçları görülmektedir. Sanatçı uçağın gövdesinde olan metal ürünü ışık ve gölgelerle uçakta gerçekçi bir görünüm sağlamıştır. Esere verilen Yaşlı Kurt adı ile tam faaliyet gösteren bir uçak olmadığı düşünülebilir.



Görsel 75: Osman Törer, Kırmızı Kaportalı Makine, (2018), TÜAB, 80x60 cm.(Sanal Kaynak)

Törer’in “Kırmızı Kaportalı Makine” adlı eserine (Görsel 75) ilk baktığımızda farklı parçaların bir araya getirildiğini görmekteyiz. Eserde üç ana renk kullanılmıştır. Bunlar sarı kırmızı ve mavidir. Arka planda gri rengin tonları kullanılmıştır. Sanatçı iki farklı aracı birleştirerek kendi tarzına uygun bir şekilde motorlu bir makine tasvir etmiştir. Makinenin sol tarafında uçağın kuyruk ve motor kısmı konumlandırılmıştır. Kırmızı renkle boyanan uçağın kuyruğu ve beyaz renkte motorun olması Türk bayrağının canlı kırmızı ve beyaz renklerinden esinlendiği düşünülmektedir. Beyaz motorun ve kırmızı kuyruğun hemen altında olan yuvarlak tekerlek izlenimi veren bir parça görülmektedir. Bu parça makinenin üstünde bulunan yuvarlak parçayla birleşmektedir. Dolayısıyla bu yuvarlakların arasında lastiğin olmasıyla makara veya pedal olduğu anlaşılmaktadır. Sağ tarafında ise canlı mavi

renk tonlarında traktörün ön burun kısmı ve siyah tekerlek tasvir edilmiştir. Makineyi birleştiren ve tam ortada duran sarı renkte bir parça bulunmaktadır. Hemen yan tarafında duran siyah ve sarı renkli şerit görülmektedir. Bu şerit dikkat edilmesi gerektiği zamanlarda kullanıldığı için makinenin yeni tasarlanmasından dolayı dikkat unsuru makine üstüne simgelenmiştir. Makinenin sol altında görülen üçgen form ve içerisinde bulunan üç tekerlek makineye kablo yardımıyla bağlanmış bir şekilde görülmektedir. Dolayısıyla makinenin önemli bir parçası olduğu düşünülmektedir. Çok canlı renklerle ışık ve gölgelendirmeyi ustaca kullanan sanatçı makineye üç boyut kazandırarak gerçek bir oyuncak izlenimini yaratmıştır. Aynı zamanda sanatçı traktörün yavaş olmasına karşı uçağın hızından yararlanarak makineye hız ve güç katmıştır.



Görsel 76: Osman Törer, Dc-10,(2019), TÜAB, 25x25 cm.(Sanal Kaynak)

Törer “Dc-10” adlı eserinde (Görsel 76) açık kompozisyon kullanılarak uçağın arka motorunu detaylı bir şekilde tasvir etmiştir. Arka planda koyu mavi renk tonunda gökyüzü görülmektedir. Gün batımı veya gün doğumu zamanındaki gökyüzü izlenimini vermektedir. Ön planda uçağın arka kuyruk kısmı ve kanatları görülmektedir. Üzerine montaj edilmiş kırmızı renkte bir turbo parçası tasvir edilmiştir. Turbo tasarımını incelediğimizde gelişmiş bir model olduğu izlenimini vermektedir. Turbo üzerinde metalik detaylara verilen ışık dikkat çekmektedir. Uçağın kuyruk kısmı geri planda kalmıştır. Esere ilk baktığımızda sanatçının kendi tasarımı ile roketin uçağa montajlandığını hissetmekteyiz. Arabaya montajlanan turbo özelliği uçaklarda olan hızın ekstra üzerine çıkılması imajı verilmektedir.

3.2.4. Barış Sarıbaş'ın Yapıtlarında Uçak Figürü

1979'da dünyaya gelen Barış Sarıbaş günümüz sanatçılarından biridir. Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nde eğitimini tamamlamıştır. Halen eser üretimlerine devam eden Sarıbaş, resimlerinde edindiği konuları bir amaca hizmet ettirmektedir. Daha çok protesto etmektedir. Çağımızda yaşanan siyasi olayların hatalarına karşı ses çıkarmaya çalışmaktadır. Sarıbaş yaptığı bir röportajında uçakları kullanma amacını düşünceleriyle dile getirmiştir;

“Bu resimleri yapmamın ana nedeni anti-emperyalist bir siyasi fikirden gelir. Emperyalizm, pazarı silah satarak uyuşturucu satarak oluşturur. Uyuşturucuyla ülkenin insanlarını uyuşturursun, silahla da ülkeyi işgal edersin. Uyuşturucu, psikolojik; silah da fiziksel hareket içindir. Bunu protesto etmek için, savaş uçaklarını resmen gösterdim: uçarken, bomba atarken. Bilimin, aydınlanmanın, aklın, insanın önemsenmesi açısından da normal yolcu uçakları, havaalanları, astronotların resimlerini yaptım. Bunları da çözüm olarak oluşturdum. Dışavurumculuktaki gibi bir şeyi şikayet edip bırakmadım, çözümünü de oluşturdum. 2001'deki ikiz kulelerin yıkılması dünyada önemli bir milat sayılıyor. Orada binlerce insan öldü. Sonra Irak'a girildi, üç milyon insan öldürüldü. Kimse bir şey yapmadı. Ben, yarın bir gün “Böyle önemli bir insanlık ayıbı üzerine ne yaptın?” sorusuyla karşılaştığımda diyecek bir şeyim olsun diye politik resim yapma kararı aldım. Çünkü ülkemiz üzerinde yürütülen psikolojik savaş da bir gün sıranın bize geleceğini düşünüyor bana.” (Sanal 35)



Görsel 77: Barış Sarıbaş, İsimsiz,(2010), TÜKT, 200x225 cm.(Sanal Kaynak)

Sarıbaş'ın "İsimsiz" adlı eseri (Görsel 77) kapalı kompozisyon ile yapılmıştır. Esere ilk bakıldığında siyah silüet şeklinde bir uçak görülmektedir. Uçaktan dökülen mermiler şeklinde bombalar düşmektedir. Eserin arka yüzeyine baktığımızda ikiye bölünmüş bir netlik görmekteyiz. Alt kısmında koyu kırmızı rengi, üst kısmında ise sarı ve yeşil fırça darbeleri görülmektedir. Bu iki rengin çizgisi ufuk çizgisini belirtmektedir. Kırmızı bölgenin orta kısmında açık renkte küçük bir fırça darbesi görülmektedir. Bu darbe bombanın patlayış anındaki aydınlanma hissini vermektedir. Kırmızı bölgenin rengi çok baskın ve karamsar bir hissiyatla görülmektedir. Kırmızı renk kanın simgesi olarak kullanılmıştır. Dolayısıyla karanın tamamen kırmızı olması kan gölüne dönmüş bir izlenimi göstermektedir. Sanatçı havada oluşan sarı ve yeşil renklerle derinlik algısı yaratmak istemiştir.

Sanatçı bu eserde vermek istediği mesaj günümüzde oluşan savaşların korkunç ve üzücü bir hale geldiğini vurgulamaktadır. İnsanların geliştirdiği teknolojik araçların yine insanlar üzerine kullanılması hümanist düşünceye aykırı bir davranıştır. Ülkelerin birbirleri üzerinde ya da kendi halkının içerisinde güç denemesiyle söz geçirmeye çalışmaktadır. Bu siyasi savaşların dayattığı zorbalık ise insanların ölümüne sebep olmaktadır.



Görsel 78: Barış Sarıbaş, İsimsiz, (2020), KÜMT, 100x70 cm.(Sanal Kaynak)

Sarıbaş'ın "İsimsiz" adlı eseri (Görsel 78) silüet çizimlerle betimlenmiştir. Eserin kenar hatlarında siyah renkte dal ve yapraklarla bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu çerçevenin başlangıcı ve sonu olan sağ alt kısımda bir saksı görülmektedir. Saksı geometrik şekillerle hareketlendirilmiştir. Saksının içerisinde 'Y' şeklinde iki dal görülmektedir. Bu dalların biriyle birleşen bir kadın figürü tasvir edilmiştir. Kadının elinde bir çanta vardır. Figürünün saçları dikenli bir şekilde betimlenmiştir. Sağdan sola doğru incelediğimizde kadının hemen yanında ise figürün boyu kadar içi boş bir üçgen çerçeve görmekteyiz. Üçgen çerçevenin sol tarafında yandan görülen kesik bir portre vardır. Kesik portrenin karşısında ona bakan yine yandan görülen bir portre daha vardır fakat portreyle birleşen bir topluluk görülmektedir. Tam net olmayan insan figürleri ve dikili bir bayrak betimlenmiştir. Bu bağlamda portre bir topluluğun veya halkın başında olan bir kişiyi simgelemektedir. Aynı zamanda düşünce içinde olan topluluğun önemini gösteren bir varlığın olduğu da düşünülebilir. Daldan oluşan çerçevenin sol tarafında toplulukla beraber olan portrenin üzerine eğilen dallı bir gül tasvir edilmiştir. Eserde sol taraftan güle doğru gelen bir uçak görülmektedir. Uçağın alt kısmından sağ taraftaki figürlerin üzerine düşmekte olan çizgiler görülmektedir. Görülen çizgiler bombanın/ merminin simgesini oluşturmaktadır.

Sanatçı bu eserde gündelik hayatta yaşanan sorunları döngüsel bir şekilde yansıtmaya çalıştığı düşünülmektedir. Dal ve yaprak ile yapılan çerçeve dikenli bir yapıyı da anımsatmaktadır. Yaşamsal bir döngü vardır. İnsanlar var olduğu sürece yeni sorunlar filizlenmektedir. Bu sorunlar sonucunda kaosla beraber savaşı getirmektedir. Saksı içerisindeki fidanın simgesi yeni filizlenen yani çıkan sorunları ifade etmektedir. Fidan, kadının ayağı ile birleşmesi ise toplumsal araştırmalar sonucunda çıkan sorunların ilk sıralarda kadınlar üzerine çıktığı görülmüştür. Bir diğer çıkan sonucun ise milli değer üzerine oluşan hassasiyet nedeniyle de sorun teşkil etmektedir. Sanatçı bu eserde çıkan kargaşanın kadın üzerine oluşan bir sorunu ve toplumsal sorunu yansıtmak istemiştir. Kadın ile portre arasında olan üçgen çember gücün sembolü olduğu düşünülmektedir. Halk arasında söylenen ‘güllük gülistanlık bir hayat’ ibaresi adı ile süslenmiş fakat içerisinde yaşanan acı gerçeklerin varlığını ve yok sayılamayacak önemli bir konu olduğu vurgulanmaktadır.



Görsel 79: Barış Sarıbaş, Uçak, (2022), TÜYB, 80x80 cm.(Sanal Kaynak)

Sarıbaş'ın “Uçak” adlı eseri (Görsel 79) kapalı kompozisyon olarak tasarlanmıştır. Görülen figür stilize edilerek simetri bir biçimde konumlandırılmıştır. Eserde ki figür tam göz hizasında ve eserin orta kısmında yer almaktadır. Aşağıya doğru konumlanmış ‘V’ şekli üçgen formu anımsatmaktadır. Başında iki anteni olan ve ön kısmının bir böcek portresini andıran bir figür tasvir edilmiştir. Her iki yan tarafında konumlandırılan kanatlar ile uçan bir böcek algısı oluşturmaktadır. Tek renkte olan bu nesne ışık gölgelerle hacimlendirilmiştir.

Portreyi bölen ortada bir çizgi görülmektedir. Sağ tarafa gölge düşmesiyle belli belirsiz göz ve burun hatlarını anımsatmaktadır. Sol tarafında netlikle beraber göz lekesi görülmektedir. Genel olarak ilk bakıldığında ürkütücü bir uçan böcek tasviri hissedilmektedir. Figürde çizgisel ve lekesele fırça izleri görülmektedir.

Sanatçı bu eserde uçakların var olmasına katkıda bulunan uçan böceklerden, hayvanlardan yararlanıldığı düşünülmektedir. Farklı bir düşünce ile de ‘boomerang flying’ (atıldığında geri dönerek gelen uçak) adlı tahtadan oluşan bir oyuncağın şeklinde de betimlendirilmiştir. Figürün antenleri uzaktan kurulan bir ağ ile yönetilebilen uçağın olduğu algısını da yaratmaktadır.

Genel olarak sanatçı oluşan bu durumlar sonucunun hep bir yönetimle ve ölümcül kararlar ile yapılan eylemleri kendi karakterine ve tarzına göre simgeleyerek tepkisini göstererek protesto etmiştir.

3.2.5. Nihat Evren Derman’ın Yapıtlarında Uçak Figürü

Nihat Evren Derman 1981 yılında İstanbul’da doğmuştur. Ressam Hüseyin Cahit Derman’ın oğludur. Sanata olan ilgisi babasına hayranlığıyla başlamıştır. Eğitim hayatını tamamlayan Derman, Neoklasik ve Soyut Dışavurumcu üslupta çalışmalar yapmıştır. Neoklasik çalışmalarında İstanbul’un bilinmeyen yerleri, mekanları ve şehrin kendine özgü simgelerini kullanmıştır. Eserlerinde ele aldığı konu şehir(İstanbul) ve klasik otomobilleri alacakaranlık bir biçimde işlemiştir. “Bilim-kurgu-resim” adındaki neoklasik resimlerinde toplumların, insanların baskıcı bir sistemde zorlandıkları ve umutsuzlarıyla korkulu bir geleceğe sahip olmalarından dolayı evrene yansımaları işlemiştir. Sanatçı eserlerinde ütopyik felaketler karşısında yaşanan korkuyu ve endişeyi hissettirmeye çalışmıştır.

“Eklektik ve anakronik yöntemler ile kompozisyonlar kurgulayan sanatçının, yapıtlarında mekân-figür ilişkisi dikkat çekmektedir. Resimlerde figüratif kompozisyonlar tercih edilmesine karşın, mekân duygusu hakimdir. Sanatçının resimleri imgesel kurguya sahiptir, ele alınan mekânlar belgesel niteliktedir. Soyut dışavurumcu üslupta yorumladığı, “Boyutlar Arası Geçiş” serisinde bilim-kurgu sinema filmlerini referans olarak göstermektedir. İkonografik açıdan ele alındığında, yaşadığımız boyut ile diğer boyut arasındaki geçiş anının imgesel bir yansıması tuvale yansımaktadır. Diğer boyut olarak adlandırılan kavram; geçmiş zaman, gelecek zaman, paralel zamandaki diğer evren veya ruhani bir boyut olarak tanımlanmaktadır.

Plastik açıdan ele alındığında; renklerdeki kontrast değerler üst düzeydedir, espas duygusu ön planda tutulmuştur. Kontrast renkler arasındaki degrade geçişler, resim tekniği açısından zenginlik kazandırmaktadır.”(Sanal 36)

Derman sadece resim alanında ve kendi çalışmalarıyla sınırlı kalmamıştır. Litografi, fotoğraf, gravür heykel, seramik gibi sanatın çeşitli dallarıyla da ilgilenmektedir.

Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği ‘nin kurulma amacı Türk Havacılık tarihinin öncüsü olan Vecihi Hürkuş’u gerçekleriyle anlatmak ve iz bırakmaktır. Beşiktaş Müzesi ile iş birliği ve sanat koordinatörlüğünü yapan Nihat Evren Derman olmuştur. Beşiktaş Kulübü Başkanı Fikret Orman, spor aktivitelerinin dışında kültürel ve sosyal faaliyetlerine de sahip çıkılması yönünde düşüncesini belirterek destek çıkmıştır. Dolayısıyla çok kıymetli olan bu tarihi olayları nesillere aktarma görevinde bulunmuşlardır.

Derman, Türk değerlerine ve kültürüne sahip çıkaran bir sanatçı olmuştur. Eserlerinde tema edindiği İstanbul ile şehrin bilinmeyen mekanlarını ön plana çıkarmaya çalışmaktadır. Havacılık tarihinde önemli yere sahip olan Hürkuş’un anısına eserler veren sanatçı iz bırakmayı hedeflemiştir. Beşiktaş müzesinde sergilenen bu eserler sosyal medya üzerinde birçok ses getirmiştir.



Görsel 80: Nihat Evren Derman, Vecihi Hürkuş Anısına (Sanal Kaynak)

Derman’ın “Vecihi Hürkuş Anısına” adlı eserinde (Görsel 80) beyaz renkte üç farklı tasarımlı planör görülmektedir. Bu planörlerin tasarımları Hürkuş’a aittir. Eserin sağ tarafında hangar ve Türk Bayrağı dikkat çekmektedir. Sanatçı deniz kenarına

konumlandığı bu hangarı, sol taraftaki gemi ve sandallardan anlaşıldığı üzere ticaretin ve ulaşımın merkezi olan bir yer olduğunu betimlemektedir. Hangarın yan tarafında ve planörlerin arkasında duran bir adet çocuk figürü görülmektedir. Çocuk tahterevallinin üstünde başı eğik bir şekilde oturmaktadır. Planörlerin ön kısmında ise on adet figür vardır. Bu figürler kendi aralarında gruplaşmış bir şekilde planörleri incelemektedirler. Eserin arka planında şehir manzarası tasvir edilmiş ve geride kalan kısımdaki silüetlerden Cami ve Galata Kulesi'nin görülmesiyle İstanbul'un olduğu anlaşılmaktadır. Hürkuş'un Kadıköylü olmasından dolayı eserde betimlenen yerin Kadıköy sahili olduğu tahmin edilmektedir. Sanatçı hava perspektifini fırça darbeleri ile renkleri ustaca kullanarak eserde derinlik oluşturmuştur. Havada uçan bir kartal görülmektedir. Bu kartal Beşiktaş müzesinde açılan sergiye ithafen spor kulübünün simgesi olarak kullanıldığı düşünülmektedir.

Toprak tonlarını kullanan sanatçı eser de geçmişin hikayesi hissedilmektedir. Aynı zamanda İstanbul'un manzarası ve sahilinin görünümü şimdiki halinden farklıdır. Modernleşen olgulara taşıtlar haricinde başka simgeler görülmemektedir. Şehir dokusu ile kentselleşmenin başlaması şehrin gelişmesinin habercisidir. Planörler eserin can alıcı noktası olmuştur. Aynı zamanda saflığı, temizliği, istikrarı simgeleyen göz alıcı beyaz renk kullanımı ile sanatçı Hürkuş'un başarısına yönelik gururunu yansıtmaktadır.



Görsel 81: Nihat Evren Derman, Vecihi Hürkuş Anısına (Sanal Kaynak)

Derman'ın ikinci resmini (Görsel 81) incelediğimizde serginin yapıldığı alanı görmekteyiz. Beşiktaş Müzesi, stadyumun iç kısmında olmasından dolayı sanatçı bunu çimler ve tribün koltuklarıyla eserine yansıtmıştır. Genel olarak esere baktığımızda sergi

açılışı olduğu anlaşılmaktadır. Tribünlerin ön kısmında yirmi iki adet figür vardır. Soldan sağa doğru incelediğimizde iki adet çelenk görülmekte ve takım elbiseli iki adam tokalaşmaktadırlar. Onların hemen yanında duran yaşlı çift ve bir kız vardır. Aile izlenimi veren bu kişilerin arkasında kapalı mekan içerisinde planör görülmektedir. İç mekanda belli belirsiz altı adet figür birbirleri ile konuşmaktadırlar. Hürkuş'un tasarımı olan bu planör gerçek hayatta da müze içerisinde sergilenmektedir. Eserin sağ tarafında bulunan üç adet figürlerden birinin elinde mikrofon olmasından dolayı bir muhabir olduğu ve diğer iki kişiden birinin ise kamerayı tutması ile haber yapıldığı anlaşılmaktadır. Geri kalanında ise alanı gezen insanlar görülmektedir. Tribünlerin üst ara kısmında ise bir pano vardır ve bu panonun üzerindeki yazıda 'Dünden Bugüne Vecihi Hürkuş Sergisi' ile Beşiktaş ve müzenin amblemi bulunmaktadır. Stadyum duvarının dışında bir saat kulesi görülmektedir. Saat kulenin etrafındaki ağacın dallarından ve havadaki atmosferden anlaşıldığı gibi sonbahar havası vardır.

"Sergi Genel Koordinatörü ve Sanat Yönetmeni Nihat Evren Derman da, pilot Vecihi isminin, çoğunlukla Şener Şen'in "Gülen Gözler" filminde karikatürize ettiği pilot karakterini anımsamalarına neden olduğunu belirterek, "Amacımız, Ertem Eğilmez'in adından esinlendiği gerçek Vecihi'yi tanıtmak ve anılarını paylaşarak farkındalık yaratmaktır. Hürkuş'un yaptığı inanılması güç işleri sergide öğrenenler; değerli pilotumuza derin saygı ve hayranlık duyacaklardır. Bunun yanında Hürkuş ve Beşiktaş arasında da çok önemli bağların olduğunu saptadık ve bu detayları daha belirgin hale getirmeye çalıştık. Görsel tasarımı ve sıra dışı konseptiyle uzun yıllar hafızalardan silinmeyecek bir sergi hazırladığınızı düşünüyorum" diye görüşlerini aktardı." (Sanal 37)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UYGULAMA ÇALIŞMALARI

4.1. Raziye Yüzer'in Uygulama Çalışmalarında Uçak Figürü

Raziye Yüzer, resmin en temel malzemesi olan kağıt ile bağ kurarak özgürleşmek istemiştir. Böylelikle Lisans döneminde özgürlüğün simgesi olan kuş ile kağıdı birleştirerek origamileri kullanmıştır. Fakat çalışmalarının yeterli olmadığının düşüncesine vararak daha farklı ve yaratıcı çalışmalar yapma arayışına girmiştir. Araştırmaları ve düşünceleri sonucunda, doğadaki örneklerden yararlanarak uçuş edimi ile ilgili birçok gelişmenin olduğunu fark etmiştir. Bunlardan ilk olarak kuşlar Yüzer'i etkilemiştir. Kuşların en etkili ve büyüleyici bir örnek olması ve uçmak eylemi adı altında yüzyıllardır çalışmalar yürütülmesine ve teknolojik gelişmelerin hayat değiştirmesi eserlerine konu olmuştur.

İkinci olarak, uçuş ediminde olan uçak ve türlerinin gelişiminden de etkilenen Yüzer eserlerinde özellikle planörleri tema edinmiştir. Planörlerin hem hava hem de karada faaliyet göstermesinden dolayı kısıtlama olmadığını düşünmüştür. Böylelikle onun için özgürlük simgesi olan planörler eserlerinde farklı evrelerle değişim sağlayarak ortaya çıkmaktadır. Bu değişimler planörlerin tasarımlarıyla, farklı modelleriyle ve renkleriyle oluşmaktadır. Aynı zamanda ilkel çağlardaki uçuş aracı ile günümüzde ki uçuş aracı arasında büyük bir fark görülmektedir. Bu bağlamda da sanatçı teknolojinin gelişiminden, hızından, gücünden ve en çokta değişiminden etkilenmiştir. Yüzer'in bu arayışları içerisinde de modernizmi simgeleyen faktörlerde eserlerinde yer almıştır.

4.1.1. “Yeni Dünya” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 82: Raziye Yüzer, Yeni Dünya, (2018), TÜKT, 100x110 cm.

“Yeni Dünya” eseri (Görsel 82) ile yeni bir bakış açısı kazanan Yüzer, eserinde kullandığı malzemeler de dikkat çekmektedir. Eserde oluşturulan dokular peçete ve talaştan oluşmaktadır. Peçete, kağıda benzer bir yapısı olması ile eskiyi yeniye doğru taşıması anlamında kullanmıştır. Talaşlar ise doğadan yani ağaçlardan gelmektedir. Ağaçlar büyür ve zaman içerisinde mevsimlerle değişim sağlamaktadır. Yüzer’de eserlerindeki büyümeyi ve zamanla bu değişimleri sağlayan özünü kaybetmemesini sağlamaktadır.

Açık kompozisyon kullanılan bu eserde (Görsel 84) ilk olarak bakıldığında oval bir hat içerisinde çıkan planör görülmektedir. Siyah-beyaz tonlarıyla tasvir edilen bu planör kasvetli bir hava içerisinde belirlemektedir. Pervanenin palıyla birleşmiş talaşın dokuları görülmektedir. Bu talaşların doğadan gelen bir element olmasıyla dünyanın oluşumunu simgelemiştir. Planörün hemen sağ alt gövdeyle birleşen peçetenin dokusunda oldukça net görünen beyazlıklar hakimdir. Peçete malzemesiyle oluşan dokular eserde beyaz renkle dengeyi sağlamıştır. Aynı zamanda beyaz rengin gücü olan düş ile birlikte yenilik, temiz duyguları ele alınmıştır. Eserin arka yüzeyinde kasvetli havanın hakim olmasına karşılık açık

mavi rengin tonlarıyla planörün doğuşu ile aydınlığa çıkmaya çalıştığını görülmektedir. Yüzer'in esere *Yeni Dünya* adını vermesiyle yeni şeylerin habercisi olduğunu vurgulamak istemiştir.

4.1.2. “Karmaşa” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 83: Raziye Yüzer, Karmaşa, (2017), TÜKT; 100x110 cm.

Yüzer'in bu arayışları içerisinde “Karmaşa” adlı eserinde (Görsel 83) yolculuk esnasında oluşan savaşı tasvir etmiştir. Kapalı kompozisyon olarak betimlenen bu eserde derin anlamlar içermektedir. İlk olarak eseri ortadan ikiye bölündüğünde renkler ile hemen hemen bir eşitlik sağlanmaya çalışılmıştır. Eserin sol tarafında siyah-beyaz şeritli savaş uçağı görülmektedir. Uçağın siyah- beyaz olması, ak ve kara olarak kesin ifadelerle betimlenmiştir. Eserin sağ tarafında uçağın alt tarafından başlayan ve eserin sağ üst tarafına doğru yukarı çıkan beyaz dokular görülmektedir. Bu dokular örümcek ağının hissiyatını vermektedir fakat yeryüzünde oluşan çatlakları ve kabukları simgelemektedir. Eserin diğer yüzeylerinde de talaşlar görülmektedir. Yenilenmiş bir dünya için bazı bedeller ödenmesi

gerektiğini düşünen Yüzer; her yeni bir başlangıç için düşülen bu kargaşanın içerisinde güçlenerek çıkılması gerektiğini vurgulamak istemiştir. Dolayısıyla koyu mor renginden yola çıkarak yaşamda bir anlam arayanlar için geleceği temsil etmiştir. Eserin diğer yüzeylerinde sanatçı pastel renklerle fırça darbelerini kullanılmıştır.

4.1.3. “Perva” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 84: Raziye Yüzer, Perva, (2018), TÜKT, 90x90 cm.

Yüzer’in “Perva” (Görsel 84) adlı eserine ilk bakıldığında belli-belirsiz olarak tasarlanan planör motoru ve pervane dikkat çekmektedir. Gri rengin tonlarında ışıklandırılan motor ve pervane, çark ve zaman makinesini andırmaktadır. Motor ve pervanenin etrafında beyaz dokular uçuşan veyahut düşen bir olayı simgelemektedir. Eserde görülen hava kasvetli bir şekilde vurulmuş fırça darbeleriyle beraber talaşlar yüzeyle bütünleşmiştir. Yüzer’in bu eserdeki iletmek istediği mesaj; kendini aramaktır. Varoluşu, yenilenmeyi, gelişmeyi bularak imkan sağlamaktır. Zaman içerisinde onarılmaktır. Aynı zamanda bu oluşum süreci, tamamen yenilenen, modernleşen bir geleceğin doğuşunu belki de eski benliğinin bitişini simgeleyebilir.

4.1.4. “Mai” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 85: Raziye Yüzer, Mai, (2018), TÜKT, 100x120 cm.

“Mai” nin (Görsel 85) doğuşuyla değişen planörler tamamen modernliğin dinamizmini getirmiştir. Yüzer’in gri rengin tonlarıyla tasvir ettiği planörü ön planda ve göz kamaştırmaktadır. Metalik detaylar ışık ve gölgelerle canlandırılmıştır. Gökyüzünün ve denizin rengi olan mavi bir atmosferde bütünleştirilmiştir. Alt kısımda görülen denizde planörün yansıması görülmektedir. Fırça darbeleri ile talaşların hareketliliği esere farklı bir hava katmıştır. Yüzer bu planördeki gelişimiyle yenilendiğini göstermiş fakat talaşların gücünü kullanmaya devam etmiştir. Her şeyin başlangıcı olan doğa, bütün evrendeki varlıkların nedenidir. Dolayısıyla talaşlar dokusal lekelerle derin anlamlar içermektedir.

4.1.5. “Yükseliş” Adlı Çalışmada Uçak Figür



Görsel 86: Raziye Yüzer, Yükseliş, (2018), TÜKT, 100x120 cm.

Yüzer dönüşümünün heyecanıyla “Yükseliş” adlı eserini (Görsel 86) betimlemiştir. Arka plandaki tek renk kontratından çıkmamıştır. Açık kompozisyon ile tasvir edilen sarı renkli planör ve denize yansıyan sarı rengin anlamı ise coşku ve mutlulukla beraber üretkenliği, verimliliği yansıtmaktadır. Çapraz bir biçimde konumlandırılan planör, kahverengi tonlarla hacimlendirilmiştir. Su üstünde duran planörün kapısı açık bir şekilde görülmekle beraber hareketlilik kazandırılmıştır. Eserdeki yüzeyde ve kenar kısımlarda koyu renkle vurulan fırça darbeleri, planörü daha canlı görünüm sağlama amacıyla ışıklandırılmıştır.

Yüzer’in resimlerindeki mavi renk gökyüzünü simgeleyerek kendi karakterini ve imzasını ortaya koymaktadır. Planörlerdeki renk, tasarım ve kompozisyon farklılıkları ile yeni eserler üretmiştir.

4.1.6. “Özgürlük” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 87. Raziye Yüzer, Özgürlük, (2019), TÜKT, 100x120 cm

“Özgürlük” adlı esere (Görsel 87) baktığımızda diğer eserlerden bir farklılık görülmektedir. Yüzer bu eserde rıhtım kenarında duran bir planör tasvir etmiştir. Eserin sol tarafında kırk beş derecelik bir açıyla görülen planör kırmızı ve beyaz renklerle renklendirilmiştir. Planörün iki şamandıra arasında bir tahta parçası görülmektedir. Aynı zamanda şamandıranın suya yansması da dikkat çekmektedir. Sağ tarafta ise ahşaptan yapılmış rıhtım (iskele) ve kenarın duran lastiklerin üst kısmı görülmektedir. Rıhtımın bitiminde iskele babası ve halat görülmektedir. Planörün demir parçaları ışık gölge oyunları ile fırça darbeleri görülmektedir. Eserin adıyla çelişkili olan kompozisyonda düşündürücü simgeler görülmektedir. Özgürlük denilince insanın aklına ilk kuşların gelmesinin nedeni; istediği gibi hareket ederek uçuşuyla ilgilidir. Kuşların uçabilme özelliğiyle uçakların ve uçmanın keşfi olmuştur. Bu eserde verilmek istenen mesaj, kuş gibi tam manasıyla olamasa da motor gücüyle uçan planör sadece gökyüzünde olduğu sürece özgürdür. Tıpkı insanların günlük yaşamında yalnızca sınırlar içerisinde belli alanlarda özgürleşebildiği gibi.

4.1.7. “Deneyim” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 88: Raziye Yüzer, Deneyim, (2019), TÜKT, 100x120 cm.

Yüzer’in “Deneyim” adlı eserinde (Görsel 88) havada uçmakta olan bir planör görülmektedir. Bu planörün önceki planörlerden farkı yolcu taşıma kapasitesinin olması özelliğiyle dikkat çekmektedir. Kırmızı, beyaz, siyah ve gri renklerden oluşan planörün gövde ile şamandıra arasında bir merdiven görülmektedir. Aynı zamanda gövdede bulunan kapı ve pencerelerden de yolcu taşımaya uygunluğu anlaşılmaktadır. Eserler de mekan olgusu planörlerin kompozisyonuna ve hareketine göre anlaşılmaktadır. Bu eserde ise pervanenin hızı ve hareketliliği ile oluşan çizgilerden hava da olduğu anlaşılmaktadır. Farklı bir deneyimle eserde dinamizmin hızı hissedilmektedir.

Günümüzde planörlerin, uçakların gelişimi insanlık için gurur kaynağı olmakla beraber olumsuz etkilerini de göstermektedir. Siyasi ve sosyal ideolojiler her geçen gün çıtayı yükseltmektedirler. Modern çağ için önemli olan unsurlar hep daha iyisi ve en gelişmiş olandır. Gün geçtikçe bilim dünyasının ilerlemesine şahit olduğumuzdan dolayı bazen bu gelişmelerle olumlu-olumsuz şekilde etkilenmekteyiz. Özellikle gelişen ülkeler arasında yarışlar ve savaşların sonucu toplumlar açısından olumsuzluklara da yol açmaktadır. Fakat ihtiyaçlarımız doğrultusunda da kullanım alanların çokluğu büyük fırsatlardır.

4.1.8. “Bakış Açısı” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 89: Raziye Yüzer, Bakış Açısı, (2019), TÜKT, 120x120 cm.

Yüzer “Bakış Açısı” adlı eserde (Görsel 89) açık kompozisyon ile detay tasvir etmiştir. Planörün ilk olarak motor detayı dikkat çekmektedir. İki pallı pervane motorun içindeki oluşan demir parçaları ışık gölgeler ile realite edilmiştir. Motorun orta merkezinden çıkan iki pallı pervane görülmektedir. Lacivert ve beyaz rengim hakim olduğu planörün yanlarında şeritler görülmektedir. Bu şeritler kırmızı ve lacivert renktedir. Motor gövdesinin sol üst kısmında motor soğutması olduğu düşünülen bir parça görülmektedir. Planörün üst kısmında kokpitin karanlık olması nedeniyle camlarda sadece ışık yansıması görülmektedir. Ön detaylardan dolayı planörün sağ tarafında görülen yan kısım flu bir şekilde betimlenmiştir. Çapraz bir şekilde konumlandırılan planörün üst kanatlarının da gövdeyle birleşen kısımları görülmektedir. Kanatların üstünde dikey duran antenler konumlandırılmıştır. Yüzer bütün eserlerinin birbiri ile ayırtıran farklılıkları göz önüne sermektedir. Bu eserde ise planöre *bakış açısını* değiştirerek detay işlemiştir.

Tarih boyunca ressamalar hayatlarındaki olayları duygu, düşünce ve hisleriyle eserlerine yansıtmaktadırlar. Çoğu zaman ifade etme arayışları içerisine girdiklerinde farklı

alanlara da kayabilmektedirler. Bu deneyimler sonucu bazen durağan bazen olgunlaşma bazen de yenilenme sürecine girilmektedir. Üzerinde durduğumuz, yoğunlaştığımız olaylar için durup düşünmemiz, kavramamız ve değişmemiz gerekmektedir. Yüzer “*Bakış Açısı*” (Görsel 82) ile beraber olgunlaşma dönemine girerek kendini ve eserlerini geliştirmeye çalışmaktadır. Bunlarla beraber onarılma ve yenilenme amacıyla hangar içerisine girerek planörlerinin tekerrür etmesini beklemektedir.

4.1.9. “Fütürist Planör” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 90: Raziye Yüzer, Fütürist Planör, (2022), TÜAB, 60x70 cm.

“Fütürist Planör” adlı esere (Görsel 90) baktığımızda Yüzer canlı renklerle bir planör betimlemiştir. Planör ufuk çizgisinin üstünde görülmektedir. Motor kısmından bakılarak tasvir edilmiştir. Eserin en üstünden incelendiğinde camda görülen bir erkek portresi görülmektedir. Portrenin yüzü sarı renkte ve siyah renkteki saçıyla beraber canlı birçok renkle bütünleştirilmiştir. Portrenin hemen altından teğet geçen kırmızı ile gri renklerle yumuşatılmış pervanenin bir palı görülmektedir. Pervanenin çıkış noktasında bulunan motor sarı, mavi, kırmızı, siyah ve beyaz renklerle hareketlilik sağlanmıştır. Planörün sağ yan tarafında görülen sarı ve koyu lacivert renklerle ışık-gölge oyunları bir cam pencere tasvir edilmiştir. Motorun altında bulunan gövdede ve genelinde sarı, kırmızı, mavi renk armonisi

ile koyu ve açık renk elde edilerek dinamizmin heyecanı, hızı yansıtılmıştır. Fütürist bir anlayış çerçevesinde yapılan bu eser farklılık kazandırılmak istenmiştir.

4.1.10. “Lagari Hasan Çelebi” Adlı Çalışmada Uçak Figürü



Görsel 91: Raziye Yüzer, Lagari Hasan Çelebi, (2022), TÜKT, 90x90 cm.(Gravür 'den esinlenilmiştir.)

Yüzer'in Lagari Hasan Çelebi'nin adına yapılan bir gravüründen esinlendiği bu eserinde (Görsel 91) pastel renkler kullanarak renklendirmiştir. Eser de açık kompozisyon kullanılarak sahil kenarında gerçekleşen bir hadiseyi betimlemiştir. Eseri sağdan sola doğru incelediğimizde yan tarafları açık ve sütunlardan oluşan bir türbenin giriş kısmını görmekteyiz. İçerisinde net olmayan figürler görülmektedir. Bu figürler deniz kenarında gerçekleşen hadiseye bakmaktadırlar. Hemen sol tarafına doğru baktığımızda yedi adet figür yan yana sıralanmış bir şekilde ve diğer figürlerle beraber hadiseyi izlediklerini görmekteyiz. Yan yana duran figürlerin yüz ve hareketleri net olmasa da hepsinin elleri arka bel kısmına doğru bağlanmış bir şekilde görülmektedir. Figürlerin üstünde koyu renkli uzun elbiseleri ve yukarı doğru bakan başlarında sarık görülmektedir. Figürlerin kendi bedenleriyle birleşmiş bir şekilde arkalarına gölgeleri düşmüştür. Figürlerin en arkasında yani eserde en solda duran bir figür daha görülmektedir. Bu figürün sırtında ve belinde eşyalar olduğu anlaşılmaktadır. Bütün bu figürlerin izlediği hadise ve eserdeki asıl odak merkezinde uzun

dört ayaklı bir alet ve her iki yanında duran iki figür görülmektedir. Figürler halat görünümüne ipi tutmaktadırlar. Kurulan bu aletten yukarıya fırlamakta olan silüet şeklinde bir figür görülmektedir. Figürün altından beyaz renkteki fırça darbeleri roketten çıkan ateşi simgelemektedir. Eserin en solunda belirgin bir şekilde görülen küreklerle çekilen sandal ile yüzeyde dağınık bir şekilde görülen belirgin on sandal vardır. Sandalların içerisinde ayakta ve oturan silüet şeklinde figürler görülmektedir. Eserde derinlik algısını yaratan ufuk çizgisi ile yüksek bir yerden betimlendiği anlaşılmaktadır. Ufuk çizgisinin üst kısmına baktığımızda dokular görülmektedir. Krem, terrakota ve kahve renkleriyle canlandırılan bu eserde dokularla birlikte eskitme yapılmıştır. Işık ve gölge amacıyla yapılan fırça darbeleri etkili bir görünüm sağlamıştır.

Uçuş tarihin en etkili ve şaşırtıcı olan bu hadise Havacılık Tarihi'nde çok önemli bir yere sahiptir. Lagari Hasan Çelebi bir mucizevi uçuşu gerçekleştirmiştir. Günümüzde Amerikalıların maketlerle denemiş ve başarısızlığıyla sonuçlanmıştır. Dolayısıyla böyle bir olayın gerçekleştirilme olasılığı da akıllarda bir soru işareti bırakmaktadır. Fakat tarihte yaşanan olayların sanatsal betimlemeler ile eser ortaya koyarak kayıtlara geçmesi sağlanarak bizlere deliller sunmaktadır. Bu bağlamda eserlerin önemini bir kez daha anlaşılmaktadır.

SONUÇ

Sonuç itibariyle hayal edilen her şey insan için en büyük heyecandır. Düşünmek, harekete geçmek ve bunun için çaba sarf etmek insanın yaşam amaçlarından biri haline gelmektedir. Yüzyıllar öncesinde uçuş fikri çok ilginç gelmiştir. Zaman içerisinde de uçuş arzularının önüne geçemeyen bilim insanları harekete geçmişlerdir. En başarılı ve kusursuz bir şekilde uçan kuşları incelemeleriyle kendilerine örnek edinmişlerdir. Tarih boyunca ölüm uğruna bile olsa uçuş hayali kuran insanlar bu hayallerinden vazgeçmemişlerdir. Dolayısıyla kimisi başarılı, kimisi başarısız olmuş ve hatta bazıları hayatını kaybetmiştir. Uçuş sadece bir hayal değil artık bir amaç haline gelmiştir.

Literatür sonucunda ilkel çağdaki yani avcılık dönemindeki insanlar kendilerini yüksek yerlerde tutarak korunma düşüncesine kapıldığı görülmüştür. O dönemdeki sığınaklara vahşi hayvanların istilas olması nedeniyle uçarak bir yerlerde korunma hayali zihinleri süslemiştir. Aynı zamanda bir başka kaynakta eski dönemlerden gelen bir mit efsanesiyle ortaya çıkan uçuş eylemi karşımıza çıkmaktadır. Bu eylemler üstüne yeni girişimlerde bulunan bilim insanlarını araştırmak, incelemek ve ortaya koymak araştırma boyunca gurur verici olmuştur.

Bu bağlamda uçuş ve uçak konusuyla yapılan her bir çalışma literatüre kayıt edilememesiyle beraber çalışmanın faydalı olması amacına öncelik katarak ele alınmıştır. Modern çağa kadar gelişen ve yapılan bu eylem asırlar içerisinde gelişimler göstererek edebiyat, sanat, felsefe, bilim vb. alanlarda önemli yer edinmiştir. Özellikle uçak günümüzde siyasi açıdan önemli bir güç kaynağı olmaktadır. Yaşam içerisinde gelişen olaylar her daim insan duygularını etkileyen faktörler olmuştur. İhtiyaçlar doğrultusunda da var olma amacına hizmet etmiştir. Bahsedilen ilk Yunan mit efsanesinde gerçekleşen İkarus hapsedilince özgürlüğüne kavuşması için babasının yaptığı balmumu kanatlarla uçuşuna neden olmuştur. Fakat heyecanına ve kendi hırsına yenik düşerek hayatına sebep olmuştur. Halk arasında yayılan bu efsane eserlere ve hikayelere de konu olarak tarihe geçtiği bulgularına rastlanmıştır. Devamında kayıt edilmeyen ya da günümüze ulaşmayan denemeler haricinde bildiğimiz İlk Müslüman bilim insanı Abbas bin Firnas'ın uçuş eylemi incelenmiştir. Firnas kendi tasarımıyla oluşturduğu kanatlarla yüksek bir yerden atlayarak uçuşu başarmıştır. Bu önemli bir gelişmeyle uçuş eyleminin gerçekleştirilebileceği olasılığını arttırdığının kanısına varmıştır. Firnas'ın başarısı Bağdat'da heykeli dikilerek kalıcı bir hale getirilmiştir.

Sanat ve bilim dünyasında önemli bir yere sahip olan Leonardo da Vinci'nin araştırmaları ve eskizleri farklı bir boyut kazanmıştır. Havacılık ve sanat tarihinde ilk olarak Leonardo da Vinci'nin çalışmalarının başlangıcı olduğu düşünülmektedir. Fakat bu çizimler öncesinde yapılan araştırmaların kesin olarak kaynaklara geçirilemediği için veyahut kaybolduğu için günümüzde araştırmalara konu olarak incelemelerle kaynaklara eklemeler yapılmıştır. Bazı tarih bilimcilere göre Leonardo'nun kendisinden önce uçma eyleminin yapılmış olduğunu bilmesiyle puf noktalarını araştırmaya merak ederek başladığı da düşünülmektedir. Kendisi daha detaylı ve uzun incelemeler sonucunda önemli bilgiler vermiştir. Bu doğrultuda sanatçının uçma eylemini gerçekleştirdiği herhangi bir kaynak da görülmemiştir. Bunlar üzerine Firnas gibi Hezarfen Ahmet Çelebi' de Galata Kule'sinden atlayarak yeni bir başarı elde ettiği görülmüştür. Hezarfen Ahmet Çelebi kendi bedenine kanat montajlayarak kuleden aşağıya atlayıp başarı sağladığı görülmüştür. Bu cesareti ve başarısından ötürü dönemin padişahı ödüllendirse de halkın 'deli' söylemlerine maruz kalarak hayatına sürgün vurulmuştur. İnsan yaşamı boyunca ne uğruna olursa olsun hayalini ve başarısını gerçekleştirmek için asla vazgeçmeyen bir varlık olduğu tarih boyunca da şahit olmaktadır. Hezarfen Ahmet Çelebi'nin yaşadığı zor durumdan sonra bu zamana kadar çok farklı bir deneyime imza atan Lagari Hasan Çelebi, kendini rokete bağlayarak uçmayı denemiş ve sağlıklı bir şekilde yere inmeyi başarmıştır. Lagari Hasan Çelebi o dönemin padişahının kızının doğumu şerefine bu gösteriyi planlayarak halk önünde kendini kanıtlamıştır. Her dönemde farklı kişilerden yeni çalışmalar ortaya çıktığı görülmüştür. Yaşam var oldukça her zaman yeniliklere adım atılmaktadır. Böylelikle teknolojinin de artık insan hayatına girmesiyle beraber uçma eylemi üst seviyelere doğru çıkmaktadır.

Yıllardır uçma eylemi adına araştırma yapan bilim insanları sadece kanatla bir süre uçuş sağlamanın yetersiz kaldığını düşüncesine varmışlardır. Bu nedenle motorlu bir icat yapma arzusuna kapılmışlardır. Otto Lilienthal kanatların yapısıyla ve biçimiyle ilgili teknik değişiklikler yapmıştır. Lilienthal hava direnciyle karşılaşmış ve bu direnci yenebilmek için bir planör icat etmiştir. Denemeleri sırasına ne yazık ki hayatını kaybetmiştir. Havacılık tarihinde bir başka önemli yere sahip olan Wright kardeşler, ilham aldıkları Otto Lilienthal'in uçuş sırasındaki ölümünden etkilenip harekete geçmişlerdir. Wright Kardeşler uzun çalışmalarla pes etmeden verdikleri uğraşlar sonucunda başarı sağlamışlardır. Dünya tarihinde büyük ses getiren Wright Kardeşler, Havacılık Tarihinin ve Uçak Teknolojisinin gelişimine büyük katkı da bulunmuşlardır.

Son olarak çağımıza yakın olan ve Türk bilim insanları Vecihi Hürkuş ile Emrullah Ali Yıldız, Türk Cumhuriyeti için başarıları gurur kaynağı olmuştur. Özellikle Vecihi Hürkuş bütün olumsuz şartlara rağmen yılmadan, bıkmadan inandığı ve istediği şey doğrultusunda ilerlemiş ve kendini kanıtlamayı başarmıştır. Hürkuş ülkesi için verdiği savaşlarda azimle baş etmeye çalışmıştır. Düşman uçaklarını kaçırmayı başarmış ve buna laik bir unvan kazanmıştır. Aynı zamanda Türk Havacılık tarihine katkılarıyla beraber eğitimlerine yılmadan devam etmeye çalıştığı araştırma boyunca görülmüştür. Bütün uğraşları ve çabaları doğrultusunda emeklerinin karşılığını yaşarken alamasa da günümüzdeki değeri anlaşılmaktadır. Bir diğer Türk bilim insanı olan Emrullah Ali Yıldız planör tasarımının patentini almayı başardığı görülmüş fakat maddi imkanlar nedeniyle ve dış kuvvetler tarafından elinden alınmıştır. Yıldız, Hürkuş'den kalan yadigara sahip çıkmaya ve devamını getirmeye çalışan kişi olmuştur. Görevini özenle kabullenen Yıldız uçuşlarda önemli rekorlar kırdığı görülmüştür. Nuri Demirağ'ın çalışmaları da aynı şekilde Türk havacılık tarihinde önemi gelişmeler olmuştur. Demirağ, Türkiye'de birkaç şehirde uçak filosunu kurması ve aktif bir şekilde çalışmalar yürütmüştür. Bu başarıların kayıt altına tutulması ve fotoğraflanması bilimler arası önemli bir tutum olmuştur.

Günümüzde ise Baykar'ın yapmış olduğu Bayraktar Projesi adı altında birçok çalışmalarla dünya çapında önemli gelişmeler sağlamıştır. Baykar'ın asıl amacı sivil ihtiyaçlar haricinde milli savunma alanında da ileriye dönük çalışmalar yapmaktır. Bu bağlamda insansız hava araçlarını üretmeye başlamışlardır. Projelerin başarılı olması ve bütün dünyaya kafa tutması Türkler için gurur kaynağı olmuştur.

Bu zaman içerisinde, dışarıdan bakıldığında zorlu yolda bu güzel sonuçları getirdiği gibi karşı çıkan ve önemsiz bulan görüşleri de beraberinde getirmiştir. Bu doğrultuda heyecanlarını veya tepkilerini eser/metin olarak yansıtmışlardır. Sanat tarihinde ortaya koyulan eserlerin her biri kendine ait manifesto anlayışıyla beraber ortaya konulmaktadır. Bu düşünceye iten akımlar yer almaktadır. Aynı zamanda eseri analiz ederken, üzerinde taşıdığı etkileri ve mesajları çözebilmemiz açısından akımlar bu hususta yarar sağlamaktadır. Dolayısıyla araştırma içerisinde akımlar ile edinilen bilgilerle birlikte örneklerle yer verilmiştir.

Bu verilerle yapılan araştırmada uçak temasını tasvir eden, Batı Resim Sanatı'nda; Gerardo Dottori, Sonia Delaunay, Roy Lichenstein, Anselm Keifer, Philippe Vercellotti, Türk Resim Sanatı'nda ise; Mehmet Gürbüz Gürer, Murat Ilgın, Osman Törer, Barış Sarıbaş, Nihat Evren Derman'ın eserleri tespit edilmiştir.

Gerardo Dottori'nin birçok eserinde uçak betimlemesi kullandığı görülmüştür. Sanatçı Fütürizm akımına yeni bir boyut kazandırmıştır. Kendisini '*Kırsal Fütürist*' olarak adlandırmıştır. Sebebi ise eserlerinde kendi yaşadığı memleketini kuşbakışı ile betimleyerek, zamanın hızla tekrür etmesi amacıyla manzara resimlerini tasvir etmiştir. Dottori'nin eserlerinde kullandığı canlı renklerle fırça darbeleri modern yaşamın getirdiği dinamik gücünü vurgulamıştır.

Sonia Delaunay'ın eserleri incelendiğinde stilize edilmiş uçak figürleri görülmüştür. Sanatçı kendi dünyasındaki canlılığı, heyecanı, dinamizmi dokunduğu her şeye aktarmak istemiştir. Onun için heyecan verici her şey biçimsel özgünlük kazandırma niteliğindedir. Bu bağlamda yapmış olduğu Havacılık Pavyonu'ndaki eserlerle izleyicinin hayal gücünü zorlamış ve mekanizmaların gücünü renklerin canlılığını eserlerine aktarmıştır.

Bu bağlamda araştırma kapsamında eser örnekleri incelenen Roy Lichenstein'in çizimleri sanat camiasına farklı bir boyut kazandırmıştır. Ürettiği eserlerde daha çok çizgi roman tarzında olmasıyla sıralı bir olay örgüsü görülmüştür. Sanatçı yaşadığı duyguları eserlerine aktararak ironikleştirmiştir. Sömürgeciliğin ve reklamcılığın ön plana çıkmasıyla Lichenstein, kendi betimlemeleriyle kullandığı parlak renklerle modern nesneleri ve figürleri kalın kontur çizgileriyle aktarmıştır. Eserlerinde uçak teması ile savaşın etkileri görülerek toplumsal değerlerin ve idollerini meşrulaştırmıştır.

Anselm Keifer'ın eserlerini ele aldığımızda derin anlamlar içeren bulgulara rastlanmıştır. Sanatçının yaşadığı dönemdeki duygularını ve kültürünün değerlerini yıkan savaşa karşı tepkimelerini eserlerine yansıtmıştır. 'İnsan ne ile doğarsa onunla yaşar.' felsefesinin aslını yaşamakta olan Keifer, eserlerindeki dokular geçmişindeki bağları ortaya koymaktadır. Bu bağlamda etkileşim içerisinde olduğu bu modern çağın izlerini eserlerine yansıtmaktadır. Onun için savaş simgesi uçak ve uçağın parçalarından oluşmaktadır. Aynı zamanda eserlerinde zaman içerisinde deformasyonlar sağlayarak yaşanan değişimleri göz önüne sermektedir.

Bir diğer eserleri incelenen sanatçı Philippe Vercellotti, eski ile yeni arasında bağ kuran bir sanatçı olmuştur. Hayatı boyunca zaman geçirdiği mekana vefa borcunu ödüyormuşçasına eserlerinde yaşadığı yeri konu edinmiştir. Aynı zamanda eserlerinde özgürce konumlandığı nesneler ise karakteristik bir biçimde tasvir edilerek hikayeleştirilmiştir. Uçak figürlerini kullanarak bir mizah içerdiği anlaşılmıştır. Sanatçı genel olarak içindeki çocuğu büyüterek ait olduğu yeri kalıcı hale getirmeyi amaçlamıştır.

Araştırma kapsamında eser örnekleri incelenen Mehmet Gürbüz Gürer'e gelirse eğer, sanat eğitimi almamış ancak önemli işlere imza atan Vecihi Hürkuş'u anlatma ve tanıtmaya çabası ile sanatı ifade aracı olarak kullandığını anlaşılmıştır. Çalışmalarında olgunlaşmamış renklerle uçak figürlerini kullanarak iletmek istediği mesajı verme amacıyla olanları kanıtlama çabasına girmiştir.

Murat Ilgın'ın eserlerini incelediğimizde, portreler yer almaktadır. Eserlerde yer alan portreler Hürkuş'a ait olmakla beraber bir eserinde de Hezarfen Ahmet Çelebi yer vermiştir. Daha detaylı incelendiğinde yakın çağda yüksek yerden atlayıp başarılı bir şekilde uçuş yapan kişinin Hezarfen Ahmet Çelebi olması ve Hürkuş'un başarılı bir şekilde planör üretmesi ve pilot eğitimini alan kişi olması üzerine Müslüman Türk bilim adamı olarak kronolojik anlam içeren bir çalışma olduğu anlaşılmıştır. Günümüz sanatçılarından olan Ilgın, etkileyici fırça darbeleri ile uçak temasını simgeleyen faktörü bu amaç için kullanmıştır.

Bir başka eser örneklerini incelediğimiz sanatçı Osman Törer, teknolojinin gelişimini ve makinenin gücünü kendi hayal dünyası ile birleştirerek yeni ürünler ortaya koymuştur. Onun için köle-efendi düşüncesine giren bu yapıların bir amaç doğrultusunda var olduğunu anlaşılmıştır. Uçak, teknoloji dünyasında önemli bir yere sahip olmasıyla ve insanlar için büyük kolaylık sağladığından eserlerinde tema edinmesini hayranlık içerisinde teşekkür ettiği anlaşılmıştır.

Araştırma kapsamında eser örnekleriyle yer alan Barış Sarıbaş, eserlerinde uçakları bombardıman halinde betimlemesiyle buna yönelik tepkisini belirterek dikkat çekmiştir. Çağımızda gelişen teknolojinin iyi bir amaçla kullanıldığı gibi kötü bir amaç içinde geri kalınmaması ve bunun insan hayatı için vahşete yol açtığını vurgulamıştır. Teknolojinin gücünü siyasi amaçlar doğrultusunda kullanılması, savaşa yol açmasını ve insanların zararlı davranışlara sürüklenmesini protesto etmiştir. Sanatçının kendine özgü çizimleriyle ve renkleriyle dikkat çekerek, eser üzerine düşünmeye ve bunun üzerine çözüm üretmeye davet ettiği görülmüştür.

Son olarak Nihat Evren Derman'ın eser örneklerine geldiğimizde ise, farkındalık oluşturma ve tarihinin sahip çıkma amacıyla olduğunu anlaşılmıştır. Bu bağlamda sanatçı iş birliği yapmış olduğu toplulukla Hürkuş'un değerini ortaya koymaya çabasında olmuştur. Yapmış olduğu eserlerde etkili fırça darbeleri ve edebi bir anlatım içermektedir. Sanatçının kültür ve değerlerine bu denli bağlı olup, teknoloji ve sanatı bağdaştırarak aynı zamanda nesillere aktarma görevini üstlendiği görülmektedir.

Araştırma kapsamında son bölüm ile uygulama çalışmalarıyla örneklendirmeler yapılmıştır. Bu çalışmalar kimi zaman arayış içerisinde, kimi zaman modernizm etkilerini yansıtmaktadır. Eserlerde kullanılan uçak figürleri, teknolojinin gelişiminden, hız ve güçten en çokta değişimlerden etkilenmiştir. Yüzer'in bu arayışları içerisinde de modernizmi simgeleyen faktörlerde eserlerinde yer adlığı görülmüştür.

Bütün çalışmalar temel alındığında uçak figürü kimi sanatçının eserlerinde modernizmle beraber gelişim, hız ve heyecan görülmüş olsa da, kimi sanatçının eserlerinde savaş ve etkileri görülmüştür. Sanatçının içinde olduğu ve yaşadığı durum eserlerine yansımaktadır.

Teknolojinin ve bilimin var olma amacı, insan hayatına heyecan ve bilgelik kattığı gibi ihtiyaçlar doğrultusunda kolaylık sağlama amacı içerisinde olmuştur. Tarih boyunca bütün var olan olayların sonucu iyi olduğu gibi kötüye de ulaşmıştır. Bu bağlamda sanatçılar duyguları ve düşünceleri aktarma aracı olarak kullanılan sanatı ifadeciliğe dayalı bir anlayışla benimsedikleri görülmektedir. Böylelikle disiplinler arası oluşan bağ birbiri ile ilişkisi her zaman var olmuştur. Var olan nesneler veya duygular, sanatçının simgelediği ve stilize ettiği biçimde anlamlandırılarak, renklerin kullanımıyla renk armonisi ve kontrast etki bırakarak eserlere yansıtılmaktadır.

“Resim Sanatında Uçak Figürü” adlı araştırmanın resim sanatında kullanılan uçak figürlerinin, yetersiz kalan bu alanda örnek teşkil etmesi ve değerlendirilmesi açısından gerekli olduğu düşünülmüştür. Bu bağlamda başka çalışmalara da yardımcı olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL**, M. Bahattin, Hayallerini Uçuran Adam Nuri Demirbağ, İstanbul: Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, 2019, 109-112
- ADIGÜZEL**, M. Bahattin, Gökteki Venüs, Ankara: THK Basımevi, 2007, 27
- ANTMEN**, Ahu, 20. Yüzyıl Batı Sanatında Akımlar, 2021, 159-92
- ATOM**, Abdülmalik, Uçuş Mucizesi, İstanbul: Yeni Asya Yayınları, 1988, 20-31
- BARRY**, B. Powell, Klasik Mitoloji, Çev: Sinan Okan Çavuş, Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2012, 488
- ÇEKDERİ**, Arif, “İkaros Miti Bağlamında Sanat Tarihindeki Uçma Denemeleri”, Yayınlanmamış Araştırma Makalesi, Sanat-Tasarım Dergisi, 2019.1-2
- DÖĞEN**, Şaban, Müslüman Bilim Öncüleri Ansiklopedisi, İstanbul, 1984, 140
- ERDEN**, E.Osman, Modern Sanatın Kısa Tarihi, 2016, 194- 219 194
- ERHAT**, Azra, Mitoloji Sözlüğü, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2017, 153
- ERONAT**, Sinan, “21. Yüzyılda Dijital Sanatta Resmin Yeri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.
- FARTHİNG**, Stephen, Sanatın Tüm Öyküsü, 2017, 426 122 427 452 548 328
- FEUERBACH**, Ludwig, Tanrıların Doğuşu. O. Özgül (çev.), Say Yayınları, İstanbul, 2015:67
- GÜNGÖR**, Ayşe, “André Breton Ve Sürrealist Resim İlişkisi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Işık Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011, 2
- HENDRİCKSON**, Janis, Lichtenstein'in Ünlü Yaptığı Resimler veya Lichtenstein'ı Ünlü Yapan Resimler, 1993. 29
- HODGE**, Susie, 50 sanat fikri, 2018, 68 163 170
- KAHRAMAN**, Seyit Ali, **DAĞLI**, Yücel, Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyehatname'si, Yapı Kredi Yayınları, 1971, 670-672
- MALEVIÇ**, Kazimir, The Non-Objective World- The Manifesto of Suprematism, Dover Publications, New York, 2003, 67
- MALEVIÇ**, Kazimir, From Cubism and Futurism to Suprematism, John.E.Bowl (ed), Russian Art of the Avant-Garde theory and Criticism, Germany, 1988, 120-124
- ÖZEN**, Yüksel, “Soyut Resimde İfade” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1989, 2

- PHİLİP**, Hitti, Siyasi ve Kültürel İslam Tarışş ve Türk İslam Medeniyeti, Cilt 1, İstanbul, 1981, 951
- SARI**, Kaan, “Sürrealist Kadın Ressamlar”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022.
- SAĞLAMTİMUR**, Zühal Özel, Dijital Sanat, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 10, Sayı 3, Eskişehir, 2010, 217
- SMITH**, Edward Lucie ve Laurence King, 20. Yüzyılda Görsel Sanatlar, Çev: Ebru Kılınç, Akbank Kültür ve Sanat Dizisi, İstanbul, 1996, 261
- SPROULE**, Anna, Wright Kardeşler(Bilime Yön Verenler), Çev. Arzu Toker, Ankara, 1996, 21-26
- STEİNER**, Wendy, Romantizm Resimleri: Resim ve Edebiyatta Bağlama Karşı Biçim, Chicago Üniversitesi Yayınları, 1987, 164
- SUH**, H. Anna, Leonardo’nun Defterleri, Leonardo da Vinci, Çev. Alev Serin, Ankara; Ayrıntılı Basımevi, 2010, 270-286
- TÖRER**, Osman, “Günümüz Sanatında Makine Estetiğı”, Yayımlanmamış Sanatta Yeterlilik Eser Metni, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, 2019.
- TURAN**, Osman, Selçuklu Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti, İstanbul, 1969, 339
- TURANİ**, Adnan, Dünya Sanat Tarihi, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2000: 554
- TURANİ**, Adnan, Sanat Terimleri Sözlüğü, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2014:134 117
- YAVUZ**, Nuri, “Resim Sanatında İkarus Miti”, ASEAD, Cilt 6, Sayı 3, 2019, 534-542
- WALDMAN**, Diane, War Comics, 1993,105

ELEKTRONİK KAYNAKÇA

- Sanal 1:** <https://boylebuyurdusk.wordpress.com/2016/02/05/tarihte-ucmayi-basaran-ilk-insan-abbas-kasim-ibn-firnas/> (Erişim Tarihi:09.01.2021)
- Sanal 2:** <https://www.haberturk.com/hezarfen-ahmed-celebi-kimdir-hezarfen-ahmed-celebi-efsanesi-nedir-nasil-oldu-ve-hikayesi-b1-2934410> (Erişim Tarihi:24.09.2021)
- Sanal 3:** <https://inovax.net/inovax/2017/05/lagari-hasan-celebi/> (Erişim Tarihi:29.09.2021)
- Sanal 4:** <https://www.milliyet.com.tr/lagari-hasan-celebi-roketle-ucan-ilk-insan-molatik-14615/?Sayfa=9> (Erişim Tarihi:29.09.2021)
- Sanal 5:** https://tr.wikipedia.org/wiki/Otto_Lilienthal (Erişim Tarihi:16.11.2022)
- Sanal 6:** <https://www.nps.gov/wrbr/learn/historyculture/theroadtothefirstflight.htm> (Erişim Tarihi:18.04.2022)

Sanal 7: https://www.ntv.com.tr/galeri/n-life/kultur-ve-sanat/vecihi-hurkusun-ilham-veren-hikayesi-ekranlarda-vecihi-hurkus-kimdir,FoO4jPs2TkqrlolDjpp8_w/PxX3CND13EegJXMk1nzScA (Erişim Tarihi: 25.05.2023)

Sanal 8: https://www.thk.org.tr/vecihi_hurkus (Erişim Tarihi:25.05.2023)

Sanal 9: <https://haber.aero/aero-gundem/turk-havaciliginin-venus-yildizi-emrullah-ali-yildiz/> (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Sanal 10: <http://www.sivas.gov.tr/nuri-demirag> (Erişim Tarihi:09.07.2023)

Sanal 11: <https://www.savunmasanayiidergilik.com/tr/HaberDergilik/Hayatini-Turk-havaciligina-adayan-kahraman-Nuri-Demirag> (Erişim Tarihi:09.07.2023)

Sanal 12: https://tr.wikipedia.org/wiki/Baykar_Teknoloji (Erişim Tarihi:14.07.2023)

Sanal 13: <https://baykartech.com/tr/savasan-IHA/> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Sanal 14: <https://www.yeniakit.com.tr/haber/baykar-firmasi-kimin-baykar-firmasi-sahibi-kim-1192986.html> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Sanal 15: https://tr.wikipedia.org/wiki/Baykar_Bayraktar_TB2 (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Sanal 16: https://tr.wikipedia.org/wiki/Yolcu_u%C3%A7a%C4%9F%C4%B1 (Erişim Tarihi:07.11.2022)

Sanal 17: https://tr.wikipedia.org/wiki/Asker%C3%AE_u%C3%A7ak (Erişim Tarihi:07.11.2022)

Sanal 18: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Helikopter> (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Sanal 19: https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87ift_kanat%C4%B1_u%C3%A7ak#:~:text=%C3%87ift%20kanat%C4%B1%20u%C3%A7ak%2C%20%C3%BCst%20%C3%BCste,kanattan%20daha%20fazla%20s%C3%BCr%C3%BCklenme%20%C3%BCretir. (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Sanal 20: https://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_u%C3%A7a%C4%9F%C4%B1 (Erişim Tarihi:20.11.2022)

Sanal 21: (<https://herkesinhavacilik.com/tag/leonardo-da-vinci/>) (Erişim Tarihi:09.01.2021)

Sanal 22: : <https://www.oggusto.com/sanat/futurizm-sanat-akimi-hakkinda-bilmeniz-gerekenler> (Erişim Tarihi:20.11.2022)

Sanal 23: <https://thesketchline.com/en/authors/gerardo-dottori/> (Erişim Tarihi:12.10.2021)

Sanal 24: <https://www-lempertz-com.translate.goog/en/catalogues/lot/1155-1/5-gerardo-dottori.html? x tr sl=en& x tr tl=tr& x tr hl=tr& x tr pto=sc> (Erişim Tarihi:03.11.2022)

Sanal 25: <https://www-dreamideamachine-com.translate.goog/?p=75769& x tr sl=en& x tr tl=tr& x tr hl=tr& x tr pto=sc> (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Sanal 26: <https://skissernasmuseum.se/en/exhibitions/sonia-delaunay-och-varldsutstallningen-i-paris-1937-gallerigangen/> (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Sanal 27: <https://www-theartstory-org.translate.goog/artist/delaunay-sonia/? x tr sl=en& x tr tl=tr& x tr hl=tr& x tr pto=sc> (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Sanal 28: <https://www.sanatlaart.com/pop-art-sanatcisi-roy-lichtenstein-hakkinda-6-ilginc-bilgi/> (Erişim Tarihi:12.06. 2022)

Sanal 29: https://en.wikipedia.org/wiki/Anselm_Kiefer (Erişim Tarihi:04.11.2022)

Sanal 30:

<http://www.laurencefuller.art/blog/2018/10/18/m00bfv7fe6pa4eqpdccy1o2jjsx1eh> (Erişim Tarihi:13.11.2022)

Sanal 31: <https://www.ut-capitole.fr/accueil/campus/art-et-culture/agendas/exposition-sculptures-de-christian-jacques-peintures-de-philippe-vercellotti> (Erişim Tarihi:05.11.2023)

Sanal 32: https://www-artistes--meridionaux-fr.translate.goog/interview_vercellotti.php? x tr sl=fr& x tr tl=tr& x tr hl=tr& x tr pt o=sc (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Sanal 33: <https://vercellotti.monsite-orange.fr/page1/index.html> (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Sanal 34:

<https://www.instagram.com/p/CEyR4DSgqil/?igshid=MzRIODBiNWF1ZA%3D%3D> (Erişim Tarihi:30.11.2022)

Sanal 35: <https://istanbulmuseum.org/artists/baris%20saribas.html> (Erişim Tarihi:21.11.2022)

Sanal 36: <https://www.artmajeur.com/nihatevrenderman> (Erişim Tarihi:07.11.2022)

Sanal 37: <https://www.fanatik.com.tr/dunden-bugune-vecihi-hurkus-sergisi-276518> (Erişim Tarihi:07.11.2022)

SESLİ SANAL KAYNAKÇA

Sesli Sanal 1: <https://www.youtube.com/watch?v=T56ComdZRqs> (05.10.2022)

Sesli Sanal 2: <https://www.youtube.com/watch?v=GJMBCMC6KY> (Erişim Tarihi:05.10.2022)

Sesli sanal 3: <https://www.youtube.com/watch?v=oUPcSGrU5ek> (Erişim Tarihi:04.11.2022)

GÖRSEL KAYNAKÇA

Görsel 1: Abbas Kasım Fırnas portre çalışması

https://tr.wikipedia.org/wiki/Abbas_ibn_Firnâs (Erişim Tarihi:09.01.2021)

Görsel 2: Abbas Kasım Fırnas Uçuş denemesinin çizimi

<https://boylebuyurdusk.wordpress.com/2016/02/05/tarihte-ucmayi-basaran-ilk-insan-abbas-kasim-ibn-firnas/> (Erişim Tarihi: 09.01.2021)

Görsel 3: Abbas Kasım ibn Fırnas Arap Ülkesindeki bulunan Havalanındaki Heykeli

<https://boylebuyurdusk.wordpress.com/2016/02/05/tarihte-ucmayi-basaran-ilk-insan-abbas-kasim-ibn-firnas/> (Erişim Tarihi:09.01.2021)

Görsel 4: Hazerfen Ahmet Çelebi'nin Portre çalışması

<https://www.tarihiolaylar.com/sozluk/index.php?sayfa=konu&sayfaId=1013> (Erişim Tarihi:09.01.2021)

Görsel 5: Hezarfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu konulu tasarım

<https://gucaktarim.com/hezarfen-ahmed-celebi-galatadan-uskudara-uctu-mu/> (Erişim Tarihi: 11.01.2021)

Görsel 6: Lagari Hasan Çelebi'nin roketle uçuşunu resmeden minyatür

<https://inovax.net/2017/05/lagari-hasan-celebi/> (Erişim Tarihi:24.09.2021)

Görsel 7: Lagari Hasan Çelebi'nin roketle uçuşunu gösteren 17. Yüzyıl gravürü (1633)

https://tr.wikipedia.org/wiki/Lâgarî_Hasan_Celebi (Erişim Tarihi: 24.09.2021)

Görsel 8: Lagari Hasan Çelebi'nin Ankara Türk Hava Kurumu Müzesi'nde temsili heykeli

<https://www.erayokkan.com/eser/lagari-hasan-celebi> (Erişim Tarihi:29.09.2021)

Görsel 9: Mythbusters Programı'n kapağı

<https://www.milliyet.com.tr/lagari-hasan-celebi-roketle-ucan-ilk-insan-molatik-14615/?Sayfa=9> (Erişim Tarihi: 29 Eylül 2021)

Görsel 10: Mythbusters Programı'nda Lagari Hasan Çelebi'nin maketi ile

<https://www.milliyet.com.tr/lagari-hasan-celebi-roketle-ucan-ilk-insan-molatik-14615/?Sayfa=9> (Erişim Tarihi: 29 Eylül 2021)

Görsel 11: Otto Lilienthal'in Portresi

https://tr.wikipedia.org/wiki/Otto_Lilienthal (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Görsel 12: Otto Lilienthal'in ilk planörlerinden biri

Sproule, A., Wright Kardeşler, 1996, s.27

Görsel 13: Otto Lilienthal, "Fliegeberg" Yakınında Küçük Kanat Çırpma Aparatı ile

<https://www.ardalpha.de/wissen/geschichte/historische-persoennlichkeiten/otto-lilienthal-flugversuche-geschichte-flug-100.html> (Erişim Tarihi: 16.11.2022)

Görsel 14: Otto Lilienthal'in Berlin, Almanya Yakınlarındaki "Uçuş Tepesi"

https://www.wikiwand.com/tr/Otto_Lilienthal (Erişim Tarihi:05.11.2022)

Görsel 15:Wilbur ve Orville Wright

<https://herkesicinhavacilik.com/2021/07/09/wright-kardeslerin-hayati/> (Erişim Tarihi: 08.01.2021)

Görsel 16: Wright Kardeşler'in uçak planlarından biri(1899)

<https://www.msxlabs.org/forum/bilim-ww/14533-wright-kardesler.html>

(Erişim Tarihi:16.11.2022)

Görsel 17:Wright Kardeşlerin bükülerek kontrol imkânı sağlayan çift kanatlı uçak kanadı

Atom, A., Uçuş Mucizesi, 1986, s.30

Görsel 18: Sayısız testlerden birinde, 1902 Wright Planörü'nün üstünde Wilbur Wright, solda Orville Wright, sağda arkadaşları Dan Tate, (10 Ekim 1902)

<https://www.newyorker.com/magazine/1930/12/13/heavier-than-air> (Erişim Tarihi: 16.11.2022)

Görsel 19: Vecihi Hürkuş ve uçağı

<https://www.sozcu.com.tr/hayatin/kultur-sanat-haberleri/vecihi-hurkus-kimdir/> (Erişim Tarihi: 11.01.2021)

Görsel 20: İlk Türk Uçağı Vecihi K-VI Fotoğrafi

<https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Görsel 21: Emrullah Ali Yıldız'ın fotoğrafı

<https://www.savasankanatlar.com/kirikliklarla-dolu-bir-hayat-hikayesi-emrullah-ali-yildiz/> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Görsel 22: Emrullah Ali Yıldız, Bursa Yelkenlisi önünde. (Fotoğraf: Mustafa Kılıç Arşivi)

Adıgüzel, M.B. , Gökteki Venüs, 2007, s.27

Görsel 23: Nuri Demirağ'ın fotoğrafı

https://tr.wikipedia.org/wiki/Nuri_Demira%C4%9F (Erişim Tarihi:09.07.2023)

Görsel 24: Nu.D-38 adlı Uçağının tamamlama aşamasında çekilen fotoğrafı

<https://interaktif.trthaber.com/2018/ilk-yerli-ucak/> (Erişim Tarihi:09.07.2023)

Görsel 25: Malazgirt Döner Kanat Mini İHA Ar-Ge Çalışmaları

<https://baykartech.com/tr/tarihce/> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Görsel 26: Bayraktar Mini İnsansız Hava Aracı (İHA)

<https://baykartech.com/tr/tarihce/> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Görsel 27: Bayraktar Taktik (TB2) İHA Projesi

<https://baykartech.com/tr/tarihce/> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Görsel 28: Bayraktar Akıncı Projesi

<https://baykartech.com/tr/tarihce/> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Görsel 29: Bayraktar Kızılma Projesi

<https://www.vitrinhaber.com/bayraktar-kizilelma-yuksek-irtifa-sistem-tanimlama-testini-basariyla-gecti> (Erişim Tarihi:12.07.2023)

Görsel 30: Boeing 747-8I yolcu uçağı

https://tr.wikipedia.org/wiki/Boeing_747-8 (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 31: Türkiye'nin milli savaş uçağı – Savaşan Şahinler

<https://www.trthaber.com/haber/gundem/savasan-sahinler-milli-savas-ucaginin-ilk-adimi-563557.html> (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 32: Üç pervaneli helikopter

<https://www.hurriyet.com.tr/dunya/4-eczacibasi-yoneticisinin-oldugu-helikopter-italyanin-daglarinda-kayboldu-42082003> (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 33: Tek -Çift kanatlı uçak görsel tasarımı

<https://www.shutterstock.com/tr/image-vector/old-retro-vintage-airplanes-emblem-icon-478466770> (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 34: TC Deniz Uçağı

<https://www.daricagazetesi.com.tr/deniz-ucagi-ile-tum-marmara-kontrol-altinda/13214/> (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 35: Pieter Brueghel, İkarus'un Düşüşü ile Manzara, (1558), AÜYB, 73x112 cm, Kraliyet Güzel Sanatlar Müzesi, Belçika

<https://www.themaggar.com/ikarus-un-dususu-sirasinda-bir-manzara-tablosu-bruegel/> (Erişim Tarihi:08.01.2022)

Görsel 36: Hans Bol, İkarus'un Düşüşü ile Manzara, (16.yy), KÜSB, 13,3 x 20,6 cm, Mayervan den Bergh Müzesi, Anvers, Hollanda

<https://www.tarihlisanat.com/ikarus-yunan-mitolojisi/> (Erişim Tarihi: 08.01.2022)

Görsel 37: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 1

(Suh, 2010: 272)

Görsel 38: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 2

(Suh, 2010: 275-276)

Görsel 39: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 3

(Suh, 2010: 281)

Görsel 40: Leonardo da Vinci'nin Defterinden eskizler 4

(Suh, 2010: 286)

Görsel 41: Henri Rousseau, The Fishermen and The Biplane, (1908)

<https://totallyhistory.com/henri-rousseau-paintings/the-fishermen-and-the-biplane-henri-rousseau-1908/> (Erişim Tarihi: 08.11.2022)

Görsel 42: 25 Temmuz 1909'da Manş'a geçiş

<https://www.oggusto.com/sanat/futurizm-sanat-akimi-hakkinda-bilmeniz-gerekenler> (Erişim Tarihi:08.01.2021)

Görsel 43: Alfredo Ambrosi, Aeropittura akımına ait bir resim, 1930

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Aeropittura> (Erişim Tarihi: 12.10.2021)

Görsel 44: Guglielmo Sansoni (Tato), Kolezyum Üzerinde Spiralle Uçmak,1930

<http://exhibitions.guggenheim.org/futurism/aeropittura/#0> (Erişim Tarihi: 12.10.2021)

Görsel 45: Tato (Guglielmo Sansoni), Caproni 100 Akrobasi, (1928-29), 74x74 cm

<https://www.aboutartonline.com/a-vicolo-valdina-camera-dei-deputati-tato-futurista-un-autodidatta-davanguardia-fino-al-6-dicembre/tato-caproni-100-in-acrobazia-1928-29-tempera-su-carta-kraft-74x74cm/> (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Görsel 46: Max Ernst, Murdering Aeroplane,(Öldüren Uçak), (1920), Fotoğraf Kolajı, 5,8x14,3 cm

<https://www.maxernst.org/murdering-airplane/> (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 47: Kazimir Malevich, Uçan Uçak, (1915)

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Suprematist_Composition - Airplane Flying %28Malevich, 1915%29.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Suprematist_Composition_-_Airplane_Flying_%28Malevich,_1915%29.jpg) (Erişim Tarihi: 05.10.2022)

Görsel 48: Fernand Leger, Gökyüzündeki Uçak

<https://www.wikiart.org/en/fernand-leger/the-aircraft-in-the-sky> (Erişim Tarihi: 29.10.2022)

Görsel 49: Anselm Keifer, The Fortune

https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fimages.squarespace-cdn.com%2Fcontent%2Fv1%2F54e52ebbe4b0b6946e8e9a4c%2F1539849308516-A10Z53FEWLPX0162ZR0M%2FAKI_1418_300dpi.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.laurencefuller.art%2Fblog%2F2018%2F10%2F18%2Fm00bfv7fe6pa4eqpdccy1o2jjsx1eh&tbid=1RcO0VwuDL-ItM&vet=12ahUKEwiE3LbavqX7AhUJh_0HHTHqD3sQMygaegUIARDIAQ..i&docid=mZBUhCIShadroM&w=1600&h=1121&q=anselm%20kiefer%20plain&ved=2ahUKEwiE3LbavqX7AhUJh_0HHTHqD3sQMygaegUIARDIAQ (Erişim Tarihi: 11.11.2022)

Görsel 50: Sonia Delaunay, Uçak Motoru, (1937), Skissemas Müze Arşivleri

<https://skissernasmuseum.se/en/exhibitions/sonia-delaunay-och-varldsutställningen-i-paris-1937-gallerigangen/> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 51: Roy Lichtenstein, Ateş Açarken, (1964), Stedelijk Müzesi

https://en.wikipedia.org/wiki/As_I_Opened_Fire (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Görsel 52: Gerardo Dottori, Napoli Körfezi Üzerinde Hava Savaşı veya Körfez Cenneti Üzerinde Cehennem Savaşı (Battaglia aerea sul Golfo di Napoli veya Inferno di battaglia sul paradiso del golfo), (1942), KÜYB, 187 x 131 cm. Özel koleksiyon, Roma

<http://exhibitions.guggenheim.org/futurism/aeropittura/> (Erişim Tarihi: 12.10.2021)

Görsel 53: Gerardo Dottori, “Uçaklar- Göl- Bulutlar ” (Aerei-lago-nuvole), 1932, TÜYB, 90x70cm.

<https://www.artnet.com/artists/gerardo-dottori/aerei-lago-nuvole-sOiBMeVHNSWgOwBFQkNbjw2> (Erişim Tarihi: 14.06.2023)

Görsel 54: Gerardo Dottori, Uçak-Yelken-Göl (Aerei-yele-lago), (1926), PÜYB, 60x100 cm

<https://www.mutualart.com/Artwork/Aerei-vele-lago/A7347A4CCFBDF51>

(Erişim Tarihi:12.10.2021)

Görsel 55: Sonia Delaunay’ın Havacılık Pavyonu’ndaki Pervane, Uçak Motoru ve Enstrüman Paneli adlı tabloları, Paris 1937’deki Dünya Sergisi, Fotoğraf: Skissemas Müze Arşivleri

<https://skissernasmuseum.se/en/exhibitions/sonia-delaunay-och-varldsutställningen-i-paris-1937-gallerigangen/> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 56: Sonia Delaunay, Uçak Motoru, (1937), Skissemas Müze Arşivleri

<https://skissernasmuseum.se/en/exhibitions/sonia-delaunay-och-varldsutställningen-i-paris-1937-gallerigangen/> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 57: Sonia Delaunay, Pervane (Air Pavilion), (1937), Skissemas Museum, Lund, Sweden

<https://www.phaidon.com/agenda/art/articles/2015/april/23/sonia-delaunay-planes-prints-and-automobiles/> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 58: Sonia Delaunay, Enstrüman paneli (Instrument panel), (1937), Skissemas Museum, Lund, Sweden

http://justacarguy.blogspot.com/2018/11/25_archive.html 3.6.23

(Erişim Tarihi:05.11.2022)

Görsel 59 : Roy Lichtenstein, Whaam!, (1963), TÜAB, 1,7 m x 4 m, Tate Galerisi, Londra

<https://www.sanatinoykusu.com/roy-lichtenstein/> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Görsel 60: Roy Lichtenstein, Blam, (1962)

https://en.wikipedia.org/wiki/Blam_%28Lichtenstein%29 (Erişim Tarihi:10.09.2022)

Görsel 61: Roy Lichtenstein, Ateş Açarken (As I Opened Fire),(1966), 158.8 × 63.5 cm

https://en.wikipedia.org/wiki/As_I_Opened_Fire (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Görsel 62: Anselm Kiefer, The Fortune

https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fimages.squarespace-cdn.com%2Fcontent%2Fv1%2F54e52ebbe4b0b6946e8e9a4c%2F1539849308516-A10Z53FEWLPX0162ZROM%2FAKI_1418_300dpi.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.laurencefuller.art%2Fblog%2F2018%2F10%2F18%2Fm00bfv7fe6pa4eqpdccy1o2jjsx1eh&tbid=1RcO0VwuDl-ItM&vet=12ahUKEwiE3LbavqX7AhUJh_0HHTHqD3sQMygaegUIARDIAQ..i&docid=mZBUhCIShadroM&w=1600&h=1121&q=anselm%20kiefer%20plain&ved=2ahUKEwiE3LbavqX7AhUJh_0HHTHqD3sQMygaegUIARDIAQ (Erişim Tarihi: 11.11.2022)

Görsel 63: Anselm Kiefer, The Great Freight, (1981-1996)

<https://www.awartmag.com/sites/default/files/articoli/what/anselm-kiefer-kunsthalle-importance-memory/galleria-immagini/2.jpg> (Erişim Tarihi: 12.11.2022)

Görsel 64: Anselm Kiefer, Glaube, Hoffnung, Liebe, (1984-1986) TÜKT, New South Wales Sanat Galerisi

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Anselm_Kieffer_-_%27Glaube_,_Hoffnung,_Liebe%27.JPG (Erişim Tarihi: 12.11.2022)

Görsel 65: Philippe Vercellotti, Victor Et L'avion Jaune, TÜAB, 25x25 cm

<https://www.artmajeur.com/vercellotti/pt/artworks/11045755/victor-et-l-avion-jaune-25-x-25-cm> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 66: Philippe Vercellotti, La Rencontre İmprobable, Tuval Üzerine Akrilik Boya, 60x60 cm

<https://www.artmajeur.com/vercellotti/pt/artworks/11045776/la-rencontre-improbable-60-x-60-cm> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 67: Philippe Vercellotti, Les observateurs mécaniques et l'avion jaune, 47x60 cm

<https://vercellotti.monsite-orange.fr/page1/index.html> (Erişim Tarihi: 05.11.2022)

Görsel 68: Mehmet Gürbüz Gürer, İsimsiz

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 69: Mehmet Gürbüz Güner, İsimsiz

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 70: Mehmet Gürbüz Güner, İsimsiz

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 71: Murat Ilgın, Vecihi Hürkuş

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 72: Murat Ilgın, Vecihi Hürkuş

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 73: Murat Ilgın, İsimsiz

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 74: Osman Törer, Yaşlı Kurt, (2019), TÜAB, 25x25 cm

https://www.galerisoyut.com.tr/ngg_tag/osman-torer/ (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Görsel 75: Osman Törer, Kırmızı Kaportalı Makine, (2018), TÜAB, 80x60 cm

<https://www.base.ist/eser/kirmizi-kaportali-makine/> (Erişim Tarihi:07.06.2023)

Görsel 76: Osman Törer, Dc-10,(2019), TÜAB, 25x25 cm

https://www.galerisoyut.com.tr/ngg_tag/osman-torer/ (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Görsel 77: Barış Sarıbaş, İsimsiz,(2010), TÜKT, 200x225 cm

<http://barissaribas.com> (Erişim Tarihi:18.11.2022)

Görsel 78: Barış Sarıbaş, İsimsiz, (2020), KÜMT, 100x70 cm

<http://barissaribas.com> (Erişim Tarihi:18.11.2022)

Görsel 79: Barış Sarıbaş, Uçak, (2022), TÜYB, 80x80 cm

<http://barissaribas.com> (Erişim Tarihi:18.11.2022)

Görsel 80: Nihat Evren Derman, Vecihi Hürkuş Anısına

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 81: Nihat Evren Derman, Vecihi Hürkuş Anısına

<https://tayyarecivecihi.com/proje/resimler/> (Erişim Tarihi:08.12.2021)

Görsel 82: Raziye Yüzer, Yeni Dünya, (2018), TÜKT, 100x110 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 83: Raziye Yüzer, Karmaşa, (2017), TÜKT; 100x110 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 84: Raziye Yüzer, Perva, (2018), TÜKT, 90x90 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 85: Raziye Yüzer, Mai, (2018), TÜKT, 100x120 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 86: Raziye Yüzer, Yükseliş, (2018), TÜKT, 100x120 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 87: Raziye Yüzer, Özgürlük, (2019), TÜKT, 100x120 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 88: Raziye Yüzer, Deneyim, (2019), TÜKT, 100x120 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 89: Raziye Yüzer, Bakış Açısı, (2019), TÜKT, 120x120 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 90: Raziye Yüzer, Fütürist Planör, (2022), TÜAB, 60x70 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.

Görsel 91: Raziye Yüzer, Lagari Hasan Çelebi, (2022), TÜKT, 90x90 cm

Raziye Yüzer'in Kişisel Arşivi.