



Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Firat University Journal of Social Science
Cilt: 13, Sayı: 1, Sayfa: 375-388, ELAZIĞ-2003

BÜYÜK TAARRUZ'DA TÜRK HAVACILIĞI

The Turkish Aviation At The Great Attack

Rahmi DOĞANAY

Firat Üniversitesi Fen-Edb. Fakültesi Tarih Bölümü
rdoganay@firat.edu.tr

Özet

1903 yılında motorlu bir uçağın kısa süreli uçuşunu başarıyla tamamlaması, havacılık tarihinde bir dönüm noktası olduğu gibi, savaş ve silah teknolojisi açısından da yeni bir çığır açmıştı. Uçak bir savaş aracı olmuş, Osmanlı bu yönüyle uçağı 1911'deki Trablusgarb savaşında kendisine karşı kullanıldığında tanımıştı. Bu gelişme Osmanlı Devleti'ni de bu yönde çalışmalara yöneltmiş, ancak Kurtuluş savaşı yıllarına kadar kayda değer bir gelişme sağlayamamıştı. Kurtuluş Savaşı sırasında Türk ordusu içinde bir hava gücü oluşturulmaya çalışılmış, çeşitli kaynaklardan sağlanan uçaklar verimli olmamıştı. Yine de bütün bu çabalar sonucu oluşturulan mütevazı Türk hava gücü Büyük Taarruz'da orduya önemli katkılarda bulunmuştu. Bu sıkıntılı dönemde yaşananlar Cumhuriyet Türkiye'sinde havacılığın öneminin anlaşılması ve bu yolda yapılması gerekenler konusunda belli bir alt yapı oluşturmuştu.

Anahtar Kelimeler: Büyük Taarruz, Türk Havacılığı, Kurtuluş Savaşı

Abstract

That a motorized airplane has completed its short-time flying successfully in 1903 had become a turning-point in the history of aviation as a turning point from the perspective of war and weapon-technologies. The plane has been regarded as a war-tool and the Ottomans had recognized the plane as a war-tool when it is used against them at the Trablusgarb in 1911. This development had led the Ottomans to work in this area but they haven't achieved a noteworthy advancement until the independent-war years. During the independent war, it had been strived to form an air-force, but the airplanes having purchased from the various sources have failed. But, in spite of this, the modest Turkish air-force that is established after these efforts had given the very important aids at the Great Attack. The events that had been lived in this difficulties eras had been formed a definite substructure to understand the importance of aviation in the Turkey of Republic and in the feasibilities in this way.

Key Words: Independent War, Turkish air force, Great attack

1903 yılında motorlu bir uçağın çok kısa bir süre uçtuktan sonra sağlam olarak yere inmesi, havacılık tarihinde bir dönüm noktası olmuştu. Başlangıçta daha çok sportif amaçlı kullanılmış olan uçağın daha sonraki yıllarda ticari ve askeri alanlarda da kullanılması düşüncesi hakim olunca, havacılık sektörü sanayileşmiş ülkelerde hızlı bir biçimde gelişmiştir.

Yirminci yüzyılın ilk on yılında havacılığın Avrupa'da göstermiş olduğu büyük gelişme Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmiş, bu gelişmeleri takip etmek için bazı heyetler göndererek kara ve deniz kuvvetleri yanında, üçüncü askeri kuvvet olarak hava gücünü kurmanın planlarını yapmıştır. Mahmut Şevket Paşa havacılık alanında teşkilatlanma görevini Yüzbaşı Süreyya Bey'e vermişti. Bu çerçevede yapılan çalışmalarla, Osmanlı Devleti bütün olumsuzluklara rağmen dünyada havacılık teşkilatını oluşturan ilk devletlerden biri olmuştu.

Uçak bir savaş aracı olarak, tarihte ilk defa İtalyanlar tarafından Libya'da Türk Kuvvetlerine karşı kullanılmıştı. Türk Havacılığı ise, Birinci Dünya Savaşı'nda büyük oranda Alman kontrolüne bırakılmış, Mondros Mütarekesi sonrasında düşman işgalinin sebep olduğu karışıklık ve şaşkınlık günlerinde, birlikler dağılmış ve hemen hemen sahipsiz kalmıştı. Savaşın son yılında Filistin Cephesi'nin çökmesi ve 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra, Filistin'den çekilen hava birlikleri Konya'da, Irak Cephesi'nden çekilen küçük bir hava birliği de Elazığ'da konuşlandırılmıştı. Önemli sayıda uçak malzemesi ve uçak İstanbul'da (Yeşilköy) toplanmıştı. İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransız Hava birlikleri, Yeşilköy'ün kuzeyindeki Safraköy Tayyare İstasyonu ve tesislerini işgal etmişlerdi. Burayı terk eden Türk havacıları, kurtarabildikleri uçak ve malzemeleri deniz yolu ile Anadolu Yakasındaki Maltepe'ye nakledilmişlerdi.¹ Deniz Tayyare İstasyonu'nun Yeşilköy Feneri doğusundaki uçak ve malzemeleri de Bahriye Nezareti'nin Haliç'teki deniz ambarına taşınmıştı.² Almanların ayrılması ve mütareke hükümlerinden dolayı terhislerin yapılması sonucunda, havacılık teşkilatı işlevini kaybetmişti. Harbiye Nezareti, bu durumda yeni bir hava teşkilatının kurulması zorunluluğu hissetmiş ve yeni teşkilatlanmada Balon Ölçme gibi bazı şubeleri kaldırmıştı. Daha sonraları bu uçaklar, Anadolu'daki Mili direnişe karşı İstanbul'da oluşturulan Kuvay-ı İnzibatiye Teşkilatı'nın hizmetine sunulmuştu. Damat Ferit Kabinesi, İstanbul-Maltepe İstasyonu uçaklarının Kuvay-ı İnzibatiye'ye katılmasını

¹ **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, Genelkurmay Harp Tarihi Yayını, C.5, Ankara 1964. s. 121

² Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Ankara, 1990, s. 49

istemmişti. Böylece Anadolu'daki Milli Kuvvetlere karşı uçaklarla beyanname atılabilir, hatta gerekirse bombalama amacıyla da kullanılabilirdi. Bu sebeple önce Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki uçaklardan bir kaçının uçuşa hazırlanması için izin verildi. Ancak Anadolu'daki Milli Mücadele'ye katılma arzusunda olan havacılar aralarında gizlice anlaşarak bu fırsattan faydalanma hazırlıklarına başlamışlarken, bu faaliyetleri hükümet tarafından fark edilmiş ve uçuş izinleri geri alınmıştı.³

16 Mart 1920'de, İstanbul'un İtilaf Devletlerince resmen işgal edilmesinden sonra, Maltepe İstasyonu'nda bulunan Türk Havacıları, tehlikeli şartlar altında Anadolu'ya geçmeye başlamışlardı. Yukarıda da ifade edildiği gibi, bu sırada Maltepe Meydanı'nda muhtelif cinsten 45 uçak bulunmaktaydı ve bunların yarısından fazlası uçabilecek durumdaydı.⁴ Bu uçaklar Milli Mücadele için önemli bir güç sayılırdı. Ancak uçakları Anadolu'ya kaçırma planları başarılı olamadı. Bunun sonucunda Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, ayrıca astsubay ve sivillerden Pilot Hayri Hoca, Vedihi Makinist Eşref gibi bir kısım havacılar Mudanya-Bursa yoluyla Konya Tayyare İstasyonu'na katıldılar. Geri kalan havacılar İstanbul'da kendilerini tanıyan Ermenilerce ihbar edilerek Arapyan Hanı'na hapsedilmişlerdi. Yakalanamayanlar da daha sonra Anadolu'ya Milli Mücadele'ye katılmışlardı. İngilizler bu gelişme üzerine Maltepe İstasyonu'nu işgal ederek uçak ve malzemeleri tahrip, bir kısmını da müsadere etmişlerdi. Maltepe İstasyonu'nda bulunan 43 uçağın yarısından çoğu uçar durumda olmasına rağmen bu uçaklardan hiçbiri Anadolu'ya geçirilememişti.⁵

Türk Ordusu Mustafa Kemâl önderliğinde büyük taarruza hazırlanırken, havacılık teşkilatının da buna paralel bir faaliyet içinde olduğu görülmektedir. Sakarya Zaferi kazanılmış olmasına rağmen, Yunan Ordusu'nun Anadolu'dan atılması için hazırlıklar devam etmekteydi. Milli Mücadele'yi yöneten Mustafa Kemâl'in amacı eksiklikleri giderilmiş, en azından düşmanın imkânlarına yaklaşmış bir orduyla taarruza kalkmaktı. Daha önceki muharebelerde verilen büyük kayıpların, silah, araç ve gereç bakımından eksikliklerin giderilmesi için yaklaşık bir yıl süren bir hazırlık dönemine girilmişti. Mustafa Kemâl kesin taarruz için bu hazırlıkların bitirilmesi gerektiğini düşünmekteydi.

³ Milli Mücadele aleyhtarı Peyam-ı Sabah Gazetesi ve Maltepe'deki Gayr-i Müslimlerin, Türk havacılarını İstanbul Hükümeti ve İngilizlere yetkililere ihbar etmesi sonucu olay anlaşılıyordu. Bkz. İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara 1986, s. 101; ayrıca bkz. Mesut Aydın, **Milli Mücadele'de İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri**, İstanbul 1992, s.196

⁴ İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 102.

⁵ Oktay Zayıf, **İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği**, Ankara 2001, s. 283

Birincisi ve en önemlisi milletin buna hazırlanması, ikincisi meclisin, halkın, milletin bu iradesini kararlılık ve cesaretle ortaya koyması, üçüncü olarak da düşmana karşı savaşacak ordunun hazırlıklı olması gerekmektedir.⁶

16 Mart 1920’de, İstanbul’un İtilaf Devletlerince resmen işgal edilmesinden sonra, Maltepe İstasyonu’nda bulunan Türk Havacıları, tehlikeli şartlar altında Anadolu’ya geçmeye başlamışlardı. Bu sırada Maltepe Meydanı’nda muhtelif cinsten 45 uçak bulunmaktaydı ki bunların yarısından fazlası uçabilecek durumdaydı.⁷ Ancak Anadolu’ya uçaklarla kaçış planları başarılı olamadı. Bunun sonucunda Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, ayrıca astsubay ve sivillerden Pilot Hayri Hoca, Vediti Makinist Eşref gibi bir kısım havacılar Mudanya-Bursa yoluyla Konya Tayyare İstasyonu’na katıldılar. Geri kalan havacılar İstanbul’da kendilerini tanıyan Ermenilerce ihbar edilerek Arapyan Hanı’na hapsedilmişlerdi. Yakalanamayanlar da daha sonra Anadolu’ya Milli Mücadele’ye katılmışlardı. İngilizler bu gelişme üzerine Maltepe İstasyonu’nu işgal ederek uçak ve malzemeleri tahrip, bir kısmını da müsadere etmişlerdi. Maltepe İstasyonu’nda bulunan 43 uçağın yarısından çoğu uçar durumda olmasına rağmen bu uçaklardan hiçbiri Anadolu’ya geçirilememişti.⁸

Yunan ileri harekati sırasında, Uşak ve Bursa bölgesindeki Türk birlikleriyle işbirliği için Uşak ve Eskişehir’e birer tayyare müfrezesi gönderilmek istenmişse de, bu tarihte elde kara birliklerini destekleyebilecek nitelikte uçak bulunmadığından istenilen hava desteği sağlanamamıştı. İstanbul’dan Anadolu’ya geçebilen havacılar Konya Tayyare İstasyonu’nda toplanmış, mevcut uçaklar cins ve tiplerine göre sınıflandırılmış ve imkanlar ölçüsünde onarılmaya başlanmıştı. Ancak birçoğu malzeme bulunmadığından tamir edilememişti.⁹ Bu sırada memleketin dünyayla bağlantısının kesilmiş olması, uçaklar için gerekli malzemenin temin edilmesine imkan vermiyordu. Bu şartlar altında uçakların bir kısmının uçar hale getirilmesi için büyük çaba gösterilmiş, Konya’daki imalathanelerle işbirliğine gidilmişti.¹⁰ Bu imkansızlıklar içinde düşmana

⁶ Kemal Atatürk, **Nutuk**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2000, s. 432-433.

⁷ İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 102

⁸ O. Zayıf, *a.g.e.*, s. 283; ayrıca M.Aydın, *a.g.e.*, s.197

⁹ **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara 1984, s. 39.

¹⁰ Ahmet Bilginsoy, “İstiklal Harbinde Türk Havacılığı”, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, s. 242, Haziran 1972, s. 73. Karadeniz’de, özellikle Boğaz’ın kontrolü için, 6 Kasım 1921’de Amasra’da da bir Deniz Tayyare İstasyonu kurulmuş, kumandanlığına Sami Bey atanmış ve bir kısım subaylar burada görevlendirilmiş, ilk etapta İnebolu’daki üç uçak buraya getirildikten sonra Almanya’dan da Trabzon-Samsun yoluyla uçaklar getirilmişti. Bkz. Rahmi Doğanay, **Milli Mücadele’de Karadeniz (1919-1922)**, Ankara 2001, s.267; Almanya’dan satın alınan bu uçakların satın alınması işinin Nuri (Conker) ve Baha Said Beyler tarafından

karşı verilen Kurtuluş Savaşı her şeye rağmen olumlu aşamalar kat etmiş, Doğu ve Güney Cepheleri'nde kazanılan başarılar, Batı Cephesi'nde kazanılan Sakarya Zaferi ile tescil edilmişti.

Sakarya Zaferi'nden sonra, mevcut askeri kuvvetler mühimmat bakımından düşmanı takibe ve kesin sonuç alacak durumda değildi. Sakarya Savaşı'ndan Büyük Taarruz'a kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede, hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için Almanya'ya Saffet Arıkan başkanlığında bir heyet gönderilmiş ve 29 adet uçak satın alınmıştı. Almanya'dan gizlice alınan av ve keşif uçaklarıyla bunlara ait malzeme ve teçhizat Rusya'nın Baltık limanlarına taşınmış, oradan trenle Novrosisk Limanı'na getirilmiş,¹¹ düşman ablukası nedeniyle deniz yoluyla direk Samsun'a götürülemediği, Şahin Vapuru'yla Trabzon'a, oradan da Samsun'a taşınmıştı.¹² Çeşitli yollar ve vasıtalarla getirilen uçakların başında bir sorumlu bulunmadığından, Samsun'a getirildiklerinde bir çoğunun harap durumda olduğu görülmüştü. Bununla birlikte, uçakların hazırlanarak Konya'ya uçurulması için pilot ve makinistler Samsun'a gönderilmiş, ancak bütün çabalara rağmen bu uçaklardan sadece ikisi onarılarak cepheye gönderilebilmişti.¹³

Fransa ile yapılan Ankara Antlaşması'ndan sonra, Fransız Hükümeti'yle Ankara Hükümeti arasında görüşmeler başlamıştı. Ancak Fransa'nın Ankara Hükümeti'ne yardım yapabilmesi için, müttefikleriyle giriştiği taahhütten dönmesi gerekiyordu. Zira, Londra Konferansı'nda Türk-Yunan çatışmasında tarafsız kalınması hususunda İtilaf Devletleri aralarında anlaşmışlardı. Şirketlerin silah satışlarına bir engel olmadığı hususunda Müttefikler Yüksek Konseyi kararı çıkınca, Ankara bu konudaki girişimlerinde büyük ölçüde rahatlamıştı. 1922 Martında İstanbul'da Fransız Konsolosluğu'nda memur olarak çalışan bir Fransız vatandaşı, Dışişleri Bakanı Yusuf Kemâl Bey'e müracaat ederek, Anadolu'da elli bin lira sermayeli bir ticari nakliyat-ı havaiye şirketi kurmaları durumunda, Fransa'dan pilotları ile beraber otuz beş adet harp ve keşif tayyaresi aldıktan bir ay sonra, şirketin iflasını isteyip bütün malzemesiyle orduya terk edebileceklerini, şayet istenirse Fransız pilotların muallim olarak orduda

yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Bkz. M. Aydın, *a.g.e.*, s. 197

¹¹ Celalettin Orhan, **Askerlik Hatıralarım**, İstanbul 1982, s. 129. Ayrıca bkz. Kâzım Karabekir **İstiklal Harbimiz**, İstanbul 1969, s. 1091; Cevat Ülmen, **Kurtuluş Savaşında Karadeniz**, İstanbul 1943, s.12

¹² 1921 yılı sonlarında satın alınan uçakların Samsun ve Trabzon'a taşınmaları hakkında tarih ve yer konusunda ilgili kaynaklarda farklı günler ve şehirler verilmektedir. Kazım Karabekir "Ruslardan gönderilen" ifadesini kullanarak uçakların 23-24 Temmuz 1922 gecesi Trabzon'a getirildiğini, Raşit Metel ise uçakların Almanya'dan alındığını belirtirken, Novrosisk'ten Samsun'a taşındığını ifade etmektedir. Şahin Vapuru'nda görevli Cemalettin Orhan ise hatıralarında, uçakları Batum'dan yüklediklerini ifade etmektedir. Bkz.R. Doğanay, *a.g.e.*, s. 293.

¹³ İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 118.

kalabileceklerini beyan etmişti. Bu teklif, T.B.M.M' de 12 Mart 1922'de İcra Vekilleri Heyeti kararıyla onaylanmıştı.¹⁴ Ayrıca, 1922'de yine on adet uçak, yedek motorlar ve diğer ilgili malzeme ile birlikte Gruenblatt ve Comly adlı iki Fransız vatandaşının ortak olduğu bir Fransız şirketine bırakılmış, onlar da bu malzemeyi kadastro çalışmalarında kullanılmak üzere kadastro müdürü Mehmet Şevki Bey'e devretmişlerdi.¹⁵

Bu dönemlerde İtalya Ankara Hükümeti'ne silah kaçakçılığına göz yummak, bazen de aracılık etmek yoluyla yardım ediyordu. Rosini Kumpanyası adlı İtalyan şirketi ile yapılan bir anlaşmayla ilk olarak üç adet uçak malzemesi Napoli'den 10 Eylül 1921'de hareket etmişti. Daha sonra 20 adet Spat av uçağı için anlaşmaya varılmış, bu uçaklar Sicilya adlı vapurla Mersin Limanı'na oradan da Konya'ya gönderilmişti.¹⁶ Ancak bu dönemde satın alınan uçakların getirilip cephede kullanılması büyük sıkıntılarla gerçekleşebilmişti. Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü'nün 61., 24. ve 1. Fırka Kumandanlıklarına göndermiş olduğu şifrede, "Yarın (11.04.1921) hava müsait olursa, İtalyanlardan satın alınan bir tayyaremiz, Bolu'dan Eskişehir'e getirilecektir. Tayyarede İtilaf Hükümetine ait işaret bulunması muhtemeldir. Bir kaza vukuuna meydan verilmemesini rica ederim."¹⁷ ifadesi bunun bir örneğidir.

Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçakların üzerinde makineli tüfek bulunmuyordu. Bu uçaklar Ankara Hükümeti'ne satılırken özellikle üzerlerindeki silahlar söküldüğü için, Konya Meydanı'ndaki askeri depoda, Birinci Dünya Savaşı'nda Alman uçaklarından kalma makineli tüfekler takılmıştı. Uçakların tecrübeleri yapıldıktan sonra, uçuşa hazırlanabilenler cepheye gönderiliyordu.¹⁸

Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesi için hükümetin yaptığı girişimlerin yanı sıra şahsi yardımlarda da bulunulmuştu. 174. Piyade Alayı'nın subayları maaşlarından para yardımıyla bulunarak bir uçak satın almış ve uçağı 174. Alay ismi verilmişti.¹⁹ Diğer bir vatansever Erzurumlu Nazif Bey²⁰ de komisyoncular aracılığıyla üç uçak alıp orduya

¹⁴ Cumhuriyeti Arşivi, 030.18.01/04.52.16 tarih 12.3.1922 no:148. Bahse konu şirketin kurulmasına izin verilmekle birlikte, faaliyetleri hakkında bir bilgiye rastlanılmamıştır.

¹⁵ Serhan Ada, "Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve Askeri Yardım", **İkinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Ankara 1985, s. 347. Ayrıca bkz. Kazım Özalp, **Milli Mücadele (1919-1922)**, C I, Ankara, 1988, s. 221

¹⁶ Mesut Yanarsönmez, **Türk Dış Politikasında İtalya (1914-1923 Türk-İtalyan Münasebetleri)**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 1995, s. 108 vd.

¹⁷ ATASE Arşivi, No: 4/4478, Klasör no: 672, Dosya no: 91 (25), Fihrist no: 44.

¹⁸ İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 118.

¹⁹ İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 120.

²⁰ Nâzif Kotan, 1885 Erzurum doğumlu, 1913'te İstanbul'a taşınmış 1915'ten itibaren müteahhit olarak çalışmıştır. Zafer sonrasında Ankara'nın imarında önemli görev üstlenmiş, 1944 yılında vefat etmiştir. Bkz. Süreyya H. Şehitoğlu, "Kurtuluş Savaşında Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C. VIII, Temmuz 1992, s. 24.

armağan etmişti.²¹ Türk Ordusu bu uçakları Erzurumlu Nazif I-II-III olarak adlandırmıştır. Bu uçakların orduya tesliminden sonra Atatürk, Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü, B.M.M. Başkanlık Heyeti'nden Adnan ve Hasan Fehmi Beyler Nazif Bey'i telgraflarla kutlamışlardı.

Hava birliklerinde uçakların onarılması için gerekli olan malzeme de hemen hemen hiç yoktu. Bu malzemeler ya yurt dışından gizli veya kaçak yolla getiriliyor veya işgal ordusu mensuplarından para karşılığı temin ediliyordu. Örneğin uçak yakıtının temini iki yoldan sağlanabilmekteydi. Bir kısmı Rusya'dan alınırken bir kısmı da yüksek fiyatlardan İtalyanlardan alınmaktaydı. Ancak uçak bombalarının yurt dışından alınması mümkün olmuyordu. Bu durumda 7.5 kg.lık top mermilerinden uçak bombası yapılmaya çalışılmıştı.²²

Büyük Taarruz Öncesi Türk Hava Kuvvetlerinin Faaliyetleri

Bilindiği üzere 1922 yılı düşmana kesin darbenin indirildiği yıl olmuştur. Bu bakımdan Türk Silahlı Kuvvetleri'ni zafere ulaştırmak için kuvvetlendirme çalışmalarına büyük önem verilmişti. Hazırlık aşamasında orduyla işbirliği ile görevlendirilen Türk hava birliklerini başarılı kılmak için malzeme, teçhizat, uçak ve personel bakımından takviye edilmesi suretiyle birliklerin muharebe gücünün artırılmasına çalışılmıştı. Eğitim ve ikmâl için yapılan çalışmalara paralel olarak teşkilat bakımından da farklı alanlarda çalışmalarda bulunulmuş, ilk olarak Mili Müdafaa Vekâleti, Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra uçuşa hazırlanabilecek on üç uçağın onarılmasına, Kütahya-Eskişehir Muharebeleri sırasında II. Tayyare Bölüğü'ne katılarak lağvedilen I. Tayyare Bölüğü'nün yeniden oluşturulmasına ve kalan uçakların da Konya'da Kuvay-ı Milliye Müdüriyet-i Umumiyesi'ne bırakılmasına karar vermişti. Aynı zamanda Batı Cephesi Komutanlığı, Mayıs 1922'de iki bölüğe ilave olarak, üçüncü bir bölüğün de teşkil edilmesini istemişti. Batı Cephesi'nde teknik işlerin yürütülmesi için II. Tayyare Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın tayyare müfettişi olarak cephe karargahına atanması ve Kuvay-i Havaiye Müdüriyeti'nin lağvedilmesi teklif edilmişti. Ancak teklifi inceleyen Milli Müdafaa Vekaleti, genelde uygun bulmakla beraber elde yeteri kadar uçak ve malzeme bulunmadığından, kurulması istenen üçüncü bir bölüğün oluşturulmasına imkân olmadığını cephe komutanlığına bildirdi. Bu arada I. Bölük'ün yeniden

²¹ Bazı kaynaklarda Nazif Bey'in uçakları bizzatıhi almayıp, 4 uçak parasını Milli Müdafaa Vekaletine verdiği, ancak bu para ile ancak iki uçak alınabildiği şeklinde de bilgiler mevcuttur. Bkz. M. Aydın, *a.g.e.*,s.197-198

²² İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 120.

kullanılmasına yönelik çalışmalara hız verilmişti. Diğer taraftan, Fransızlardan teslim alınarak Konya'ya getirilen 10 adet Breg tipinde iki kişilik keşif uçaklarından uçuşa hazırlanan dört uçakla Birinci Tayyare Bölüğü oluşturularak 21 Mayıs 1922'de uçurulmak suretiyle Akşehir'e gönderildi. Böylece Batı Cephesi Komutanlığı emrinde iki uçak bölüğü faaliyete geçmiş oluyordu. Ayrıca İtalyanlardan satın alınan ve Almanlardan alınarak Samsun'a getirilen uçakların hazırlanmasına hız verilmişti. Milli Müdafaa Vekâleti, bu hazırlıklar aşamasında bazı değişiklikler yapılması görüşüyle, ilk olarak, 5 Temmuz 1922 tarih ve 13493 sayılı vekâlet emriyle Kuvay-ı Havaiye Müdüriyet-i Umumiye'si lağvetmiş ve yerine Konya'da Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği kurulmuştu. Ayrıca, Adana'da bulunan uçak okulu Konya'ya nakledilmiş, ancak Konya'nın deniz seviyesinden yüksekliği ve meteorolojik şartların pilotaja uygun olmaması nedeniyle okul yeniden Adana'ya nakledilmişti. Diğer taraftan, Konya'dan getirilen bir istasyon kurulmuş ve istasyona bir tayyare tamir fabrikası bağlanmış, Ankara'da yeniden bir hava malzeme deposu kurulmuştu.²³

20 Ağustos 1922 gününden itibaren keşif uçakları başarılı uçuşlar yaparken av uçakları da hatlarımızın gerisinde devriye uçuşlarına başlamışlardı. Av uçuşlarına verilen ana görev cephe boyunca devriye uçuşu yaparak düşman keşif uçuşlarının hatlarımızın gerisine geçmesini engellemek ve düşmanın yapılan hazırlıklar hakkında bilgi sahibi olmasına imkân vermemektir.²⁴

Büyük Taarruz'dan önce Cephe Tayyare Bölüğü'nün kuvvetlendirilmesi için Fransa, İtalya, Almanya'dan alınan ilahların monte edilmesine ve uçuşa hazırlanmaya çalışılan uçaklardan faal duruma getirilenler Akşehir'deki bölük merkezine gönderilmekteydi. 1922 yılının Ağustosunda bölüğün iş görebilir uçak sayısı yedisi keşif ve üçü av olmak üzere ona yükselmişti. Orduların emrinde bulunan keşif müfrezelerinin, malzemesizlik yüzünden büyük bir kısmının onarımları yapılmamaktaydı.²⁵

Cephe Komutanlığı taarruz öncesinde hazırlıklara hız vermiş, bu sırada cephe Tayyare Bölüğü'ne ileri meydanlara intikal için 19 Ağustos 1922'de şu emir gönderilmişti.²⁶

"1. Akşehir'de bulunan Cephe Tayyare Bölüğü 20 Ağustos 1922'de dört keşif uçağını havadan Çay'da hazırlanmış olan meydana nakledilecek ve bundan sonra

²³ **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, s.167-168.

²⁴ İ. Sarp, *a.g.e.*, s. 120.

²⁵ **Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, Büyük Taarruz (1-31 Ağustos)**, Ankara 1995, C.II, s. 10.

²⁶ **Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi**, C.II s. 7; ayrıca bkz. **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, s. 174

keşiflerini Çay'dan yapacak, diğer iki keşif uçağı Akşehir'de vazifeye hazır bulunduracaktır

2. *Hazırlanmakta olan av uçakları derhal Çay'a nakledilecektir.*
3. *Düşman uçaklarını gören bütün birlikler vakit kaybetmeden telefon hatlarından öncelikle istifade ederek bunların miktarını uçuş istikametlerini ve yüksekliğini çaydaki Tayyare Bölüğüne bildireceklerdir. Orduların bu hususu emniyetle işletmeleri rica olunur”*

Bu emri alan Cephe Tayyare Bölüğü 20 Ağustos'ta Çay'a intikal ederek keşif görevlerine başlamıştı. Büyük Taarruz öncesinde Cephe Komutanlığı keşif uçuşuna çok önem vermiş, düşmanın yer değişimlerinin izlenebilmesi için doğal olarak komutanlığın yeni kararlar almasına neden olmuştu. Bu nedenle düşmanın durumu ciddi bir şekilde takip edilmesi gerekiyordu. Büyük Taarruz öncesinde düşmanın ciddi bir şekilde takip edilmesi gereği, uçaklarla yapılacak keşif uçuşlarının önemini arttırmış, bu çerçevede Komutanlıkça yeni kararlar alınmış ve değişik stratejiler uygulanmıştı.

Büyük Taarruz

Savaşın başladığı gün itibarıyla iki tarafın hava gücüne baktığımızda, Türk tarafının 10 adet tam iş görür uçağı varken, işgalci Yunan Ordusu'nun 50 adet faal uçağı bulunmaktaydı.²⁷ 25 Ağustos 1922 günü Batı Cephesi Komutanlığı'ndan Cephe Tayyare Bölüğü'ne verilen emirde;

*“ 26 Ağustos 1922 tarihinden itibaren orduların genel taarruza başlayacağı ,26 Ağustos günü saat 06.00-08.00 arasında düşman ihtiyat gurubunun ve Afyonkarahisar'ın güney bölgesindeki düşman birliklerinin durumunun keşfedileceği, Av uçaklarını özellikle Afyonkarahisar ve batı bölgesinde uçarak düşmanın keşif faaliyetlerine mani olması, saat 10.00 da aynı vazifenin tekrar edilmesi ”*²⁸ bildiriliyordu.

26 Ağustos günü hava bulutlu olmasına rağmen uçaklarımız Altıntaş, Döğler ve Afyon bölgelerinde uçuş yapmayı başarmışlardı. Keşif uçakları kendilerinden istenen bütün görevleri tamamlamış ayrıca seçilen önemli hedefler üzerine bomba taarruzunda da bulunmuştu. Av uçakları da gün boyunca yaptıkları devriye uçuşları sırasında dört defa düşman uçaklarıyla karşı karşıya gelmişler, girişilen hava sataşmalarında 3 düşman uçağı hemen kendi hava hatlarının gerisine indirilmiş, bir düşman uçağı da bölük komutanı Yüzbaşı Fazıl tarafından Afyon'un Hasanbeli Kasabası civarında düşürülmüştü.²⁹

27 Ağustos günü Batı Cephesi Komutanlığı'nca keşif yapılması için verilen emir

²⁷ **Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi**, C.II, s. 10.

²⁸ ATASE Arşivi, Kls. 1579, D. 9.

²⁹ **İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar**, Ankara 1994, s. 151.

üzerine Yunanlıların Afyon'un güney ve güneybatısındaki mevzilerinin Türk birliklerinin eline geçtiği ve düşmanın sağ kanadının çökertildiği tespit edilmişti.³⁰

28 Ağustos 1922'de Afyon'un düşmandan alınması üzerine daha fazla keşif yapmak amacıyla Cephe Tayyare Bölüğü'nün Çay Meydanı'ndan Afyon'a intikal emri verildi. Yine aynı gün 4 Yunan uçağı Düzağaç Bölgesi'nde bombalı saldırıda bulunmuş, 23 tümen ve kolordu topçu taburundan 2 şehit vermiş, 25 asker de yaralanmıştı.³¹ 29 Ağustos 1922'de Cephe Komutanlığı Tamirhanesi, malzeme deposu ve bir kısım er Çay'da, uçaklarla uçuş personeli, akaryakıt, pek az malzeme ve Bölük uçuş kademesiyle Afyon'da bulunuyordu.

30 Ağustos 1922 de hava yağmurlu ve bulutlar oldukça alçak olduğundan çekilmekte olan düşmana bir hava taarruzu yapılamadı. 31 Ağustos günü bölüğün bütün uçakları düşmanı bombalamak için hazırlanmışsa da hava çok fırtınalı olduğundan bombardıman görevi yapılamadı. Ancak bütün olumsuzluklara rağmen 30-31 Ağustos günlerinde keşif uçuşları yapılmıştı. Uçakların 31 Ağustos tarihli raporlarına göre, düşman Dumlupınar'da tutunamayıp perişan bir halde Uşak istikâmetine doğru çekilmekteydi.³² 31 Ağustos saat 07.00 ve 08.00'da Eskişehir ve Uşak Bölgesi'ne gönderilen keşif uçaklarının verdiği raporlara göre de; *"Eskişehir Bölgesi sisli, Kızıltaş Deresi ve dağları tamamen bulutlu olduğundan iyi bir gözetleme yapılamadığı, Döğersayitgazi Eskişehir yollarında bir faaliyet görülmediği, Banaz İstasyonu ile Kapaklar İstasyonu arasında batıya yürüyen iki tümen kadar bir kuvvet görüldüğü, bu kuvvetin karışık sınıflardan bir çok kollar halinde demir yolu kenarından yürüdüğü ve kolbaşının Kapaklar İstasyonu'nu geçtiği, demiryolu bekleme binası kuzeyinde ve doğu sırtlarında iki alay kadar süvarinin dağınık bir durumda görüldüğü, Uşak'ta tren faaliyeti olmadığı gibi vagon ve makine de bulunmadığı, Banaz'da yalnız bir tren görüldüğü"* anlaşılmıştı.³³

1 Eylül'de havanın düzmesiyle toplam on üç uçuş gerçekleştirilmiş, sabah yapılan keşif uçuşlarından; *"Uşak ve Eskişehir'in yanmakta olduğu, Uşak'tan batıya doğru dağınık yürüyüş kollarının gitmekte olduğu, düşmanın Uşak'ın doğusundaki mevzileri ele geçirdiği, bir yürüyüş kolunun saat 6.30'da batıdan Karakuyu İstasyonu'na varmakta olduğu; yangın dumanlarından Eskişehir bölgesinde bir şey görülemediği Uşak'a giden bir av uçağının henüz dönmediği, Bozhöyük'te üç lokomotif ile 150 kadar vagonun ve*

³⁰ Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, C.II, s. 209.

³¹ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s. 184

³² Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, C.II, s. 6.

³³ ATASE Arşivi, No:4/4557, Kls. 1902, D. 92, Fihrist 34-1.

bazı perakende erlerin görüldüğü” öğrenilmişti. Aynı gün Uşak alınınca Batı Cephesi Komutanlığı Afyon’daki bölükten bir müfrezinin Uşak’a gönderilmesini istedi.³⁴

2 Eylül’de Alaşehir, Eskişehir-İnönü bölgesinde yapılan keşif uçuşları sonucunda, İnönü Köyü’nün hemen doğusunda bir süvari alayı ile güney tepelerinde bazı birliklerin görüldüğü, köy ile istasyon arasında 150 kamyon, istasyon civarında 200 arabalık bir ulaştırma kolu, istasyonda 20 vagonluk bir tren bulunduğu, Çukurhisar’dan İnönü’ye bir taburun, Bozhöyük’e de dağınık bir halde başka bir taburun gitmekte olduğu, Eskişehir-Çukurhisar Şosesi’nde, Çukurhisar’a 10 km mesafede demiryolu güneyinden sırtları takiben giden Eskişehir-İnönü yolu üzerinde muntazam iki tümenin İnönü’ye yürüyüşte oldukları, kuvvetlerimizin Eskişehir’e doğru yürümekte olduğu bilgileri alınmıştı.³⁵ Aynı gün Komutanlık, bölüğün kalan kısmının da Uşak’a naklini emretmişse de malzemenin büyük bir kısmı henüz Çay’da olduğundan, Bölüğün bu ileri harekâtı mümkün olmamıştı.³⁶

3 Eylül günü de uçaklar Cephe Komutanlığı’nın emriyle düşmanın çekilmesini izlemişlerdi. 4 Eylül günü Afyon meydanından kalkan 3 av ve 5 keşif uçağı Uşak Meydanı’na inmişti. Bölüğün yer hizmetlerine bakan kademesi henüz Uşak’a gelmediğinden, Uşak Meydanı’nda bulunan uçaklar görev yapamıyorlardı. Uçuş için gerekli yakıt Afyon’dan Uşak’a 24 saatte güçlkle ulaştırılabilmışti. Özellikle yer hizmetlerini yapan taşıtlar çok eski olduklarından ileri meydanlara nakil çok zor oluyordu. Bu zorluklar nedeniyle Bölük görevlerini güçlkle yapabilmekteydi. İhtiyaçlar üst makamlara iletilmekle beraber Cephe Komutanlığı bunları karşılamakta büyük sıkıntılar çekmekteydi. 5 Eylül’de keşif uçuşu için kalkan uçak, motor arızası meydana Salihli-Alaşehir arasında mecburi iniş yapmak zorunda kalmışti. 6-7 Eylül günlerinde uçuş yapılamamış, 8 Eylül 1922’de bölüğün Salihli’ye intikal ettirilmesi istendiğinden, 9 Eylül’de iki keşif uçağı Salihliye intikal ettirilmişti. 9 Eylül Türk Ordusu’nun İzmir’i geri aldığı gündür. 10 Eylül’de hava faaliyeti olmamışti.³⁷

11 Eylül’de Cephe Bölüğü düşürülen ve önemli hasar görmeyen Yunan keşif uçağı ile Uşak’taki 2 av uçağını Salihli’ye getirmişti. Malzeme ve eşyanın bir kısmı da kamyonlarla getirilmişti. 13 Eylül günü uçaklar uçurularak İzmir’e götürölmek istendiyse de arızalar yüzünden tekrar Salihli’ye dönmek zorunda kaldılar. Salihli’de bırakılan 4 av

³⁴ **Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi** , C.II, s. 41.

³⁵ **Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi**, C.II, s. 66.

³⁶ **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, s. 187.

³⁷ İ. Sarp, *a.g.e.* , s. 125.

ve 2 keşif uçağı tamir edildikten sonra 14 Eylül’de İzmir’e doğru uçurulmuşlar, ancak bunlardan ikisi İzmir yakınlarında zorunlu iniş yapmış, sadece bir tanesi İzmir’e varmıştı. 23 Eylül günü müzakere heyeti İzmir’de ateşkes görüşmeleri için bulunduğu şehir üzerinde alçak irtifada uçuş yapılması için Cephe Komutanlığı emir vermişti. Aynı amaçla 24 ve 25 Eylül’de de uçuşlar yapılmıştı.³⁸ Kuvay-i Havaiye Müfettişliği Büyük Taarruz ve düşmanın takibi süresince Tayyare Bölüğü’nün faaliyetlerini 23 Eylül’de bir rapor halinde Milli Müdafaa Vekâleti’ne sunmuştur. Bu rapor özetle şöyleydi;³⁹

“1.Yeni gelen ve makineli tüfekleri takılan spat uçakları 25-26 Ağustos 1922 günlerinde hava üstünlüğü sağlamıştır. Düşman keşif uçakları keşfe devam edemediğinden harekâtımız örtülü kalmış ve kendi uçaklarımız mükemmel şekilde keşiflerini yapmışlardır.

2.Keşif uçakları iki tarafın durumunu kusursuz olarak tespit etmiş ve umumi cephe durumu hakkında çok faydalı bilgiler vermişlerdir.

3.Keşif uçaklarının ilk düşman çekilmesi başladığı zaman Yunan Tümenlerinin Eğert Köyü ve sonrada Uşak istikametinde, kuzey gurubunun Eskişehir Bozüyük istikametinde, çekilişlerini ve bu bölgedeki birliklerimizi harekâtını tam olarak tespit etmek suretiyle cephe komutanlığına gerekli bilgiler vermiştir.

4.Çekilen düşman birliklerine tesirli bomba ve makineli tüfek taarruzları yapılmış ve özellikle çekilmenin ilk günlerinde Uşak’ta bulunan düşman kollarına ağır kayıplar verdirilmiştir.

5 Hareket sırasında av uçaklarımız bir düşman uçağını düşürmüş ikisini de inişe mecbur etmiştir.

6.Batı Cephesinde düşmandan sekiz adet uçak ve çok miktarda uçak malzemesi elde edilmiştir. Ayrıca Uşak’ta 18240 uçak bombaları ele geçirilmiştir.

7.Harekât boyunca bölüğün çeşitli sebeplerden 4 uçağı hasar görmüş 3’ü kısmen onarılmıştır. Bölüğün bu günkü kuvveti 16 uçak olu bunlardan iki bölük bir gurup teşkil edilmesi Cephe Komutanlığınca arz edilmiştir. Ayrıca Afyon’da 5 Konya’da 2 uçak uçuşa hazırlanmıştır.

8.Harekâta ve özellikle uçakların ileri meydanlara intikalinde yer hizmetlerini yapabilecek nakliye ve muhabere müfrezesine ihtiyaç vardır.”

11 Ekim’de Mudanya Mütarekesi’nin imzalanmasıyla Yunanlılara karşı harekât son bulmuş, bundan sonra hava harekâtı da olmamıştır.

³⁸ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s. 189-190.

³⁹ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s. 191.

Sonuç

Uçağın bir savaş aracı olarak orduların bünyesinde kullanılmaya başlanması, özellikle ilk kez bizim ordularımıza karşı Libya'da kullanılması, bizim için bir açıdan yararlı sayılabilir. Yararlı olmuştur çünkü; Osmanlı Devleti ve özellikle Mahmut Şevket Paşa, bu gücün önemini kavramış ve kısa sürede havacılık alanında teşkilatlanmaya gitmiştir. Ancak Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı için gerekli ve yeterli bir hava gücünün oluşmasını sağlayamamıştı. Trablusgarb, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı sürecinde aktif olarak yer alan ve oldukça da yıpranan Türk Milleti, daha zor şartlarda Kurtuluş Savaşı yapmak zorunda kaldığında da, elindeki imkanları sonuna kadar zorlayarak savaş ve silah teknolojisi ve araçlarından faydalanmaya çalışmıştır. Kurtuluş savaşı içinde oluşturulmaya çalışılan hava gücü savaş içinde çok verimli olmasa da, havacılığın ve Türk havacılığının alt yapısının oluşturulmasında fikri anlamda da önemli bir paya sahiptir. Bahsedilen süreçte aktif olarak yer alan Yeni Türkiye'nin lideri Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nda hava gücünü önemsemiş, savaş sonrasında da 1925 yılında; "*Türk Tayyare Cemiyetini*" kurdurarak bu alanda Türkiye'nin kendi kendine yetecek bir duruma getirilmesini amaçlamıştır. Ayrıca "*Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve millet elden gider.*" Veciz sözüyle, gelecekte savaşların göklerde olacağını ve hakimiyetin göklerde olduğunu vurgulamıştır.

KAYNAKLAR

Arşivler:

Genel Kurmay ATASE Arşivi

T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Kitaplar:

Aydın, Mesut; Milli Mücadele Dönemi'nde TBMM Hükümeti tarafından İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri

Cumhuriyetin 60.Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara 1984

Doğanay, Rahmi; Milli Mücadele'de Karadeniz (1919-1922), Ankara 2001

İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar, Ankara 1994

Karabekir, Kazım; İstiklal Harbimiz, İstanbul 1969

K. Atatürk; Nutuk, Ankara 2000

Müderrişoğlu, Alptekin; Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Ankara 1990

Orhan, Celaleddin; Askerlik Hatıralarım, İstanbul 1982

Özalp, Kazım; Milli Mücadele (1919-1922) C.I, Ankara 1988

Sarp, İrfan; Türk hava kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Ankara 1986

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, C.V, Ankara 1964

Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, Büyük Taarruz, C.II, Ankara 1995

Ülman, Cevat; Kurtuluş Savaşında Karadeniz, İstanbul 1943

Yanarsönmez, Mesut; Türk Dış Politikasında İtalya (1914-1923), Basılmamış yüksek lisans tezi, Elazığ 1995

Zayıf, Oktay; İstiklal savaşı Yıllarında Türk hava Birliğinin Etkinliği, Ankara 2001

Makaleler:

Ada, Serhan; "Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve askeri Yardım", **İkinci askeri tarih Semineri, Bildiriler**, Ankara 1985

Bilginsoy, Ahmet; "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Haziran 1972

Şehidoğlu, H. Süreyya; "Kurtuluş savaşında Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.VIII, Temmuz 1992, (601-604)