

## MİLLİ MÜCADELE'DE TÜRK HAVACILIĞI VE BAŞKOMUTANLIK SAVAŞI'NDA HAVACILARIN ROLÜ

Turkish Aviation during National Independence War and the Role of Air Forces in the Battle of the Supreme Military Command

Rahmi DOĞANAY\*

### ÖZET

Dünyada havacılık çalışmaları, 1903 yılında motorlu bir uçağın kısa bir süre uçarak sağlam bir şekilde inmesi ile en önemli aşamalarından birini kaydetmişti. Daha sonraları uçağın ticari ve askeri alanlarda kullanılması düşüncesi hakim olmuş, havacılık sektörü teknik yönden önemli ve hızlı bir şekilde gelişmiş, bu alana önemli yatırımlar yapılmıştı. Avrupa'da önemli gelişmeler gösteren havacılık sektörüne Osmanlı devleti de erken denilebilecek bir zamanda ilgi göstermişti. Konuyla ilgili araştırmalar yapmak için Avrupa ülkelerine heyet gönderen Osmanlı Devleti, 1912 yılından itibaren havacılık çalışmalarını başlatmıştı. Birinci Dünya Savaşı sırasında Alman kontrolünde bulunan Türk havacılığı, Mütareke günlerinde sahipsiz kalmıştı. Kurtuluş Savaşı sırasında ordu 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, Başkomutanlık Savaşı.

### ABSTRACT

That a motorized airplane has completed its short-time flying successfully in beginning of 20th century 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

\* Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, Tarih Bölümü, Elazığ, rdoganay@firat.edu.tr

area but they haven't achieved a noteworthy advancement until the independence-war years. During the independence 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 was established after these efforts had given 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 Republic of Turkey and in the feasibilities in this way.

Key Words: Independence War, Turkish air force, Great Attack, Supreme Military Command

\*\*\*

## GİRİŞ

Dünyada havacılık çalışmaları 20. yüzyıl başlarında dikkat çekmeye başlamıştı. 1903 yılında motorlu bir uçak kısa bir süre uçarak sağlam bir şekilde iniş yapabilmişti. Bu havacılık alanında önemli bir aşama olmuştu. Daha sonraları uçağın ticari ve askeri alanlarda kullanılması düşüncesi hakim olmuş, havacılık sektörü teknik yönden önemli ve hızlı bir şekilde gelişmiş, bu alana önemli sermaye aktarımları gerçekleşmişti. Avrupa'da önemli gelişmeler gösteren bu sektöre Osmanlı devleti de erken denilebilecek bir zamanda ilgi göstermişti. Avrupa ülkelerine konuyla ilgili araştırmalar yapmak üzere heyet gönderen Osmanlı Devleti, 1912 yılından itibaren havacılık çalışmalarını başlatmıştı (Köçer, 1997: 6).

Birinci Dünya Savaşı'nda Alman kontrolüne bırakılan Türk Havacılığı, sonrasındaki karışıklık ve şaşkınlık günlerinde, dağılmış ve sahipsiz kalmıştı. Filistin'den çekilen hava birlikleri Konya'da, Irak Cephesi'nden çekilen hava birliği de Elazığ'da konuşlandırılmıştı. Diğer cephelerde ve bölgelerde bulunan uçak malzemesi ve uçaklar ise İstanbul'da toplanmış, İngiliz ve Fransız işgalleri yüzünden kurtarabilen uçak ve malzemeler deniz yolu ile Anadolu Yakasındaki Maltepe'ye ve Haliç'teki deniz ambarına nakledilmişti ( Genel Kurmay, 1964: 121).

Mondros Mütarekesi hükümlerinin uygulanması sonucunda işlevini kaybeden havacılık teşkilatı, yine de yeni bir teşkilatlanmaya gitmişti. Haliç ve Maltepe'de toplanan uçaklar, Anadolu'daki Mili direnişe karşı oluşturulan Kuvay-ı İnzibatiye Ordusu'nun hizmetine sunulmuştu. Damat Ferit Kabinesi, İstanbul-Maltepe İstasyonu uçaklarının Kuvay-ı İnzibatiye'ye katılmasını istemişti. Milli Mücadele'ye katılma arzusunda olan havacılar bunu bir fırsat olarak değerlendirmeyi düşünmüşler, bu niyet fark edilmiş ve uçuş izinleri kaldırılmıştı (Sarp, 1986: 101; Aydın, 1992: 196). Maltepe İstasyonu'nda

bulunan havacıların, uçakların ve mühimmatın Anadolu'ya geçirilmesi işi, İstanbul'un resmen işgal edildiği 16 Mart 1920 tarihinden sonraya kalmıştı. Bu dönemde tehlikeli şartlarda gerçekleştirilmeye çalışılmış, bir kısım pilotlar ve görevliler bu sebepten tutuklanmışlardı (Zayıf, 2001: 283; Aydın, 1992:197). Maltepe istasyonunda bulunan yarısı uçabilecek durumdaki 45 uçaktan yararlanma imkanı olmamıştı.

Milli Mücadele sırasında hava gücü adına bahse değer bir kuvvet bulunmamakla birlikte, Elazığ ve Konya'da toplanan hava birlikleri ile Almanya'dan satın alınarak Rusya üzerinden Karadeniz yoluyla Anadolu'ya getirilen uçaklardan yararlanılmıştı (Bilginsoy, 1972: 73; Doğanay, 2001: 267).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında İstanbul Maltepe ve İzmir Gaziemir'de konuşlandırılan hava birlikleri işgaller yüzünden kullanılamasa da; Erzurum, Konya, Elazığ, Diyarbakır, Eskişehir hava birlikleri durumlarını koruyabilmişlerdi. Milli Mücadele sırasında çok sınırlı da olsa bu birliklerden faydalanılmıştı.

1920 yılında hava birliklerinin yeniden teşkilatlandırılması da gündeme gelmişti. Yeni teşkilatlanma çerçevesinde; tayyare istasyonları Eskişehir ve Erzincan'da kurulacak, Eskişehir'deki istasyonun bünyesinde okul ve fabrika da bulunacaktı. Tayyare istasyonları idare ve iase bakımından (Eskişehir) 20. ve (Erzincan) 15. Kolordulara, teknik bakımdan Savunma Bakanlığı bünyesindeki Kuvay-ı Havaiye Şubesi'ne bağlanmışlardı. Konya Tayyare İstasyonu Eskişehir'e nakledilmiş, Elazığ Tayyare bölüğü Erzincan'a bağlanmıştı. Diyarbakır istasyonu 13. Kolordu bünyesinde kalmıştı (Genel Kurmay, 1964: 125). Doğu Cephesi'nde Ermenilere karşı girişilen taarruzda, Türk hava birlikleri keşif uçuşları yapmak suretiyle kara birliklerini desteklemişlerdi.

Batı Cephesi'nde ilerleyen Yunan kuvvetlerine karşı, Uşak ve Bursa bölgesindeki Türk kara birliklerini desteklemek için Uşak ve Eskişehir'e tayyare müfrezeleri gönderilmek istenmiş, nitelikli uçak yokluğundan bu destek sağlanamamıştı. İstanbul'dan Anadolu'ya geçebilen az sayıdaki havacı, Konya Tayyare İstasyonu'nda toplanmış, mevcut uçaklar cins ve tiplerine göre ayrılarak onarılmaya başlanmıştı. Ancak malzeme sıkıntısı, tamir işinin önündeki en büyük engel olmuştu (Genel Kurmay, 1984: 39). Anadolu'nun dört bir yandan kuşatılmış olması, uçaklar için gerekli olan malzeme ve parçaların bulunmasını engellemişti. Buna rağmen Konya'daki imalathanelerden yararlanılarak, uçakların bir kısmı uçuşa hazırlanmıştı (Bilginsoy, 1972: 73). Kaput bezleriyle kaplanan uçakların gövde ve kanatları tutkal ve kundura çivileriyle tamir edilmiş, kayganlık sağlayacak emayit maddesi yerine, patates kabuğu, hayvan ayakları ile kaynatılıp, içine kola ve

yumurta akı eklenecek kullanılmıştı. Almanlardan kalma avcı uçaklarından 4 tanesi, bu yolla keşif uçağı olarak Batı Cephesi hizmetine sunulmuştı (Köçer, 1997: 93 ).

## Batı Cephesi Hava Gücü ve Harekatı

1920 yılı yaz aylarından itibaren Batı Cephesi'nde hava gücü ile ilgili organizasyonlar başlamış, Haziran ayında Milli Savunma Bakanlığı emrinde oluşturulması düşünülen Eskişehir Tayyare İstasyonu, Temmuz ayı başında oluşturulan Batı Cephesi emrine verilmişti. Cephe Komutanlığı, Eskişehir'de üç avcı ve iki keşif uçağından oluşan bir bölüğün ve ayrıca iki avcı uçağından oluşan Kartal Müfrezesi'nin oluşturulmasını planlamıştı. Bölükler emrinde birer kamyon ve I. Bölük için Sarıköy-Polatlı civarında, II. Bölük için de Afyon-Dumlupınar arasında birer yedek meydan bulunacaktı. Konya'daki 54 uçak bombası Eskişehir'e taşınacaktı. Her iki bölüğün ihtiyaçları da Konya İstasyon Komutanlığı tarafından karşılanacaktı (Genel Kurmay, 1964: 127-128).

Bu birlikler, 1920 yılı yazında başlayan Yunan taarruzuna karşı keşif ve bombardıman hizmeti vererek Kuvay-ı Seyyare birliklerine destek olmuşlardı. Ayrıca havadan bildiri atmak ve Hilafet beyannamelerini atan uçakları engellemek gibi görevler de üstlenmişlerdi. Uşak'ın işgal altına düşmesi üzerine, II. Tayyare Bölüğü Afyon'a çekilmişti.

1921 yılı Şubat ayı başında, Türk hava gücü yeniden teşkilatlandırılmış, tayyare istasyonları lağvedilerek Eskişehir'de Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Kuvay-ı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi oluşturulmuştu. Erzincan, Elazığ, Erzurum gibi istasyonlarla birlikte, I. ve II. Tayyare Bölükleri de bu idareye bağlanmıştı. Lağvedilen istasyonlardaki uçaklar, teknik ve malzeme yetersizliği yüzünden genellikle kara yoluyla taşınmışlardı (Genel Kurmay, 1964: 136).

I. ve II. İnönü savaşlarında da hava birlikleri önemli katkılarda bulunmuştu. Havadan keşif uçuşları yaparak ve düşman birliklerini ateş altına alarak, kara birliklerine yardım ve katkıda bulunmuşlardı. 10 Ocak 1921 tarihinde, Pilot Vecihi Hürkuş kumandasındaki avcı uçağı düşman birliklerini ateş altına almışken, alçak irtifada uçması yüzünden isabet alıp mecburi iniş yapmış, düşmanın eline geçmemesi için pilot uçağı yakmıştı ( Sarp, 1986: 113). Düşmanın çekilmekte olduğu da uçakların keşif uçuşlarıyla tespit edilmişti.

Türk hava birlikleri, II. İnönü Savaşı sırasında da uçaklarıyla keşif ve saldırı desteğinde bulunmuşlardı. İnönü mevkiinin uçuşlar için müsait olmaması sebebiyle, hava birlikleri için Eskişehir'deki Muttalip Meydanı üs olarak düzenlenmişti. Türk uçaklarının keşif uçuşları, düşman ordusunun sevk ve hareketinin Türk karargahı tarafından seri olarak takip edilmesi

imkanını sağlamıştı. Teşkilatlanmasını ve organizasyonunu büyük oranda tamamlayan Türk hava birlikleri, II. İnönü Savaşı'nda birincisine göre daha ciddi katkıda bulunmuşlardı.

Türk Hava birlikleri, Eskişehir-Kütahya savaşlarında da düşmanın hareketini izlemek yönünde önemli hizmetlerde bulunmuştu. Uşak'tan Afyona nakledilen tayyare bölüğü elemanları, Dumlupınar, Banaz, Uşak istikametinde önemli keşif uçuşları yapmışlardı. I. Tayyare Bölüğü de Kütahya'ya nakledilerek, II. Tayyare Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın emrine verilmişti. Bu bölük, kısıtlı imkanlarıyla Nisan, Mayıs ve Haziran aylarında keşif uçuşları yapmış, düşmanın durumu hakkında değerli bilgiler toplamıştı (Atase, 1760: 107).

Havacılar, sahip oldukları birkaç tane uçakla Sakarya Savaşı'nda da fedakarane hizmetlerde bulunmuşlardı. Yunan ilerlemesi üzerine önce Eskişehir, sonra Polatlı ve nihayet Maliköy'e kadar çekilmek zorunda kalan II. Tayyare Bölüğü'nün 4 uçağından ikisi daha savaş başlamadan düşmüş ve iki pilot da şehit olmuştu (Köçer, 1997:106). Sakarya Savaşı öncesinde çalışır durumda bir Türk uçağı kalmıştı. Kuşadası civarına mecburi iniş yapan bir Yunan avcı uçağı da Maliköy'e getirilerek uçar vaziyete getirilmişti (Sarp, 1986:117). Sakarya Savaşı ve sonrasındaki düşman hareketi da uçakların yaptığı 15 kadar keşif uçuşu sayesinde takip edilmişti.

Bu kısıtlı imkânlar içinde de olsa, Kurtuluş Savaşı'nda her şeye rağmen olumlu aşamalar kat edilmiş, Doğu ve Güney Cephelerinde kazanılan başarılar, Batı Cephesi'nde kazanılan Sakarya Zaferi ile tescil edilmişti. Sakarya Zaferi, Milli Mücadele'nin sonucu ile ilgili önemli mesajlar da vermişti. Batı Anadolu'nun da Yunan işgalinden kurtulmasıyla genel olarak Misak-ı Milli sınırları gerçekleşmiş olacaktı. Ankara Hükümeti de bu bilinçle, bütün hazırlıklarını yurdu işgalden kurtaracak Büyük Taarruz için hazırlıklara başlamıştı. Mevcut askeri durum ve mühimmat yetersizliği, düşmanın takip edilerek kesin sonucun alınmasına uygun durumda değildi.

Sakarya Savaşı ile Büyük Taarruz arasındaki yaklaşık bir yıllık süre içinde, Türk ordusunun taarruz gücünün olabilecek en üst seviyeye çıkartılması için çalışıldı. Bu çerçevede hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için de faaliyetlerde bulunuldu. Saffet Arıkan başkanlığında bir heyet Almanya'ya gönderildi ve 29 adet uçak satın alındı. Bu alışveriş gizli yapılmış, alınan av ve keşif uçaklarıyla bunlara ait malzeme ve teçhizat Rusya'nın Baltık limanları üzerinden trenle Karadeniz kıyısındaki Novrosisk Limanı'na getirilmişti (Orhan, 1982: 129; Ülman,1943: 12; Karabekir, 1969:1091). Samsun'a taşınması düşünülen bu uçaklar, Karadeniz'deki abluka yüzünden önce Trabzon'a, oradan da Samsun'a taşındı<sup>1</sup>. Çeşitli yollar ve vasıtalarla Samsun'a getirilen uçakların birçoğu kullanılamaz duruma gelmişti. Uçakların hazırlanması ve

Konya'ya uçurulması için Samsun'a gönderilen pilot ve makinistlerin çabaları sonucunda, bu uçakların ancak ikisi onarılarak cepheye gönderilebilmişti (Sarp, 1986:118).

Sakarya Savaşı'ndan sonra Fransa ile Ankara Antlaşması yapılmış, Fransız Hükümeti ile Ankara Hükümeti arasında iyi ilişkiler başlamıştı. Fransa, Ankara Hükümeti'ne daha yakın davranmaya başlamış, yardım veya ticaret yolu açılmıştı. Ancak Fransa'nın müttefiklerine verdiği taahhüt, bu dayanışmanın önünde engel oluşturuyordu. Londra Konferansı'nda İtilaf Devletleri, Türk-Yunan çatışmasında tarafsız kalınması hususunda aralarında anlaşmışlardı. Şirketlerin silah satışlarına bir engel olmadığı hususundaki Müttefikler Yüksek Konseyi kararı, Ankara-Fransa ilişkilerinin önünü açmıştı. İstanbul'da Fransız Konsolosluğu'nda çalışan bir Fransız vatandaşının girişimi, 1922 Mart ayında, bu yöndeki ilişkileri başlattı. Dışişleri Bakanı Yusuf Kemâl Bey'e müracaat eden diplomat, Anadolu'da elli bin lira sermayeli bir ticari nakliyat-ı havaiye şirketi kurmak istediklerini belirtti. Bu gerçekleşirse, Fransa'dan pilotları ile beraber 35 adet harp ve keşif tayyaresi alınacağı, bir ay sonra şirketin iflası ilan edilerek bütün malzemesiyle birlikte bu uçakların Türk ordusuna terk edilebileceğini, şayet istenirse Fransız pilotların muallim olarak orduda kalabileceklerini beyan etmişti. Bu teklif, 12 Mart 1922'de İcra Vekilleri Heyeti kararıyla TBMM'de onaylanmıştı. (Cumhuriyet, 12.3.1922-148)<sup>2</sup> Ayrıca 1922'de, Gruenblatt ve Comly adında iki Fransız vatandaşının ortak olduğu bir Fransız şirketine yine on adet uçak, yedek motorlar ve diğer ilgili malzeme bırakılmış, onlar da bu malzemeyi kadastro çalışmalarında kullanılmak üzere kadastro müdürü Mehmet Şevki Bey'e devretmişlerdi (Ada, 1985: 347; Özalp, 1988: 221). Fransa'dan 4 adet Breguet avcı uçağı da satın alınmıştı (Evsile, 1992: 57-59).

Sakarya Savaşı sonrasında peyder pey Anadolu'dan çekilmekte olan İtalya da, Ankara Hükümeti ile olumlu ilişkiler kurma adına dostluk gösterisine başlamıştı. Gerek Fransa, gerekse İtalya için meselenin bir de ticari boyutu vardı. İtalya, daha Milli Mücadele'nin başlarından itibaren Anadolu'ya uygulanan ambargonun delinmesi konusunda da Ankara'ya yardımcı olmuştu. 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.

<sup>1</sup> 1921 yılı sonlarında satın alınan uçakların Samsun ve Trabzon'a taşınmaları hakkında tarih ve yer konusunda ilgili kaynaklarda farklı tarihler 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 Vapurunda görevli Cemalettin Orhan ise hatıralarında, uçakları Batum'dan yüklediklerini ifade etmektedir (bkz. R. Doğanay, a.g.e., s. 293).

<sup>2</sup> Cumhuriyet 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.

Daha sonra 20 adet Spat avcı uçağı için anlaşmaya varılmış, bu uçaklar Sicilya adlı vapurla Mersin Limanı'na, oradan da Konya'ya gönderilmişti. (Yanarsönmez, 1995: 108; Ezer, 2004: 232) Ancak bu dönemde satın alınan uçakların getirilip cephede kullanılması büyük sıkıntılarla gerçekleşebilmişti. Satın alınan tayyareler gizlice kıyı limanlarına getirilip, oradan kara yoluyla nakledilerek cephede konuşlandırılmışti. Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçakların üzerinde makineli tüfek bulunmuyordu. Uçakların üzerlerindeki silahlar sökülmiş olduğundan, Konya Meydanı'ndaki askeri depoda, Alman uçaklarından kalma makineli tüfekler takılarak, uçuşa hazırlanabilenler cepheye gönderilmişti (Sarp,1986: 118).

Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesi konusunda hayırsever ve vatansever bazı vatandaşların da destek ve yardımları olmuştu. 174. Piyade Alayı'nın subaylarının kendi maaşlarından ayırdıkları parayla aldıkları bir uçak, (Sarp, 1986: 120) Erzurumlu Nazif Bey'in (Şehitoğlu, 1992:24) orduya armağan ettiği üç uçak Türk hava gücüne katılmışti.

Uçakların onarılması için gerekli malzemenin temini de başka bir zorluk olmuştu. Yurt dışından gizli olarak getirilen ya da işgal ordusu mensuplarından para karşılığı temin edilen malzeme, kalite yönünden yetersiz olduğu gibi, miktar olarak da ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktı. Uçakların kullanacağı silah ve benzin gibi ihtiyaçlar da dış kaynaklardan karşılanabiliyordu. Uçaklar için gerekli yakıtın bir kısmı Rusya'dan, diğer kısmı da yüksek fiyatla İtalyanlardan alınmaktaydı. Yurt dışından uçak bombası alınamadığından, 7.5 kg.lık top mermilerinden uçak bombası yapılmaya çalışılmışti. İstanbul'dan kaçırılan silah ve mühimmat içinde de az da olsa havacılık malzemeleri ve uçak bombaları bulunmaktaydı. (Aydın,1992: 196; Sarp, 1986: 120)<sup>3</sup> Sakarya Savaşı sonrasında da İstanbul'dan Anadolu'ya silah ve mühimmat kaçırılması gizli olarak devam etmiş, Kasım 1921 sonrasında, muhtelif zamanlarda 52160 adet tayyare fişegi ve 1 adet tayyare dürbünü (Aydın, 1992:254) Anadolu'ya getirilmişti.

### **Büyük Taarruz'da Türk Hava Harekatı**

1919 yılı başlarında başlayan Milli Mücadele, Büyük Taarruz ile düşmana kesin darbenin indirilmesi üzerine zaferle sonuçlanmıştır. Bu yüzden, Sakarya Zaferi kazanıldıktan hemen sonra, Türk ordusunu zafere ulaştırmak için bütün imkanlar seferber edilmişti. Bu çerçevede Türk hava birlikleri de malzeme, teçhizat, uçak ve personel bakımından en üst düzeyde takviye edilmeye çalışılmışti. Eğitim ve ikmâl için yapılan çalışmalar yanında, yeni bir teşkilatlanmaya da gidilmişti. Sakarya Savaşı'ndan sonra tamiri mümkün görülen on üç uçağın onarılması, I. Tayyare Bölüğü'nün yeniden oluşturulması, kalan uçakların da Konya'da Kuvay-ı Milliye Müdüriyet-i Umumiyesi'ne

<sup>3</sup> Felah Grubu'nun 1921 Mart ayı boyunca İstanbul'dan Anadolu'ya yaptığı sevkiyat içinde, 64 adedi 12 kg. olmak üzere 864 adet tayyare bombası bulunmaktaydı.

birakılması kararları alınmıştı. Mayıs 1922'de Batı Cephesi Komutanlığı, mevcut iki tayyare bölümüne ek olarak, üçüncü bir bölümün daha oluşturulmasını 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 de teklif edilmişti. Milli Müdafaa Vekaleti, teklifi genelde uygun bulsa da, yeteri kadar uçak ve malzeme bulunmadığından, üçüncü bir bölümün oluşturulmasına imkân olmadığını cephe komutanlığına bildirmişti.

Fransızlardan alınan Breg tipinde, iki kişilik 10 adet keşif uçağından dört tanesi Konya'da uçuşa hazırlanarak Birinci Tayyare Bölüğü oluşturulmuştu. Bu uçaklar, 21 Mayıs 1922'de uçarak Akşehir'e intikal ettirildi. Böylece Batı Cephesi Komutanlığı emrinde iki uçak bölümü faaliyete geçmiş oluyordu. Ayrıca İtalyanlardan satın alınan uçaklarla, Almanlardan satın alınarak Samsun'a getirilen uçakların da hazırlanmasına hız verilmişti.

5 Temmuz 1922 tarih ve 13493 sayılı emirle, Kuvay-ı Havaiye Müdüriyeti-i Umumiyesi'ni lağveden Milli Müdafaa Vekâleti, Konya'da Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği kurulmasını sağlamıştı. Adana'da bulunan uçak okulu Konya'ya nakledilmişse de, hava şartlarının uygun olmadığı görülerek okul yeniden Adana'ya nakledilmişti. Bir istasyon kurulmuş ve istasyona bir tayyare tamir fabrikası bağlanmış, Ankara'da yeniden bir hava malzeme deposu kurulmuştu. Fransa, İtalya, Almanya'dan alınan uçaklara silahlar monte edilerek, uçuşa hazırlanmış ve uçaklar Akşehir'deki bölük merkezine gönderilmişti. 1922 yılının Ağustosunda bölümün iş görebilir uçak sayısı, yedisi keşif ve üçü avcı olmak üzere ona yükselmişti (Genel Kurmay, 1964: 167, 1995:10).

Taarruz öncesinde hazırlıklara hız veren Cephe Komutanlığı, 19 Ağustos 1922'de Cephe Tayyare Bölüğü'ne ileri meydanlara intikal emri vermiş, Akşehir'deki keşif uçaklarından 4 tanesinin Çay'a intikal etmesini ve uçuşlarını buradan yapmasını, hazırlanan av uçaklarının da Çay'a nakledilmesini, düşman uçaklarının hareketinin gözlenmesini bildirmişti (Genel Kurmay, 1964: 174, 1995: 7). Bu emri alan Cephe Tayyare Bölüğü, 20 Ağustos'ta Çay'a intikal etmiş, mütevazî durumdaki Türk hava birlikleri, 20 Ağustos 1922 gününden itibaren uçuşlara başlamıştı. Keşif uçakları ve av uçakları Türk hattı gerisinde devriye uçuşlarına başlamışlardı. Avcı uçakları devriye uçuşu yaparak düşman keşif uçaklarının hatların gerisine geçmesini engelleyecek, keşif uçaklarının uçuş güvenliğini sağlayacak ve yapılan hazırlıklar hakkında düşmanın bilgi sahibi olmasına imkân vermeyecekti. (Sarp, 1986:120). Aynı zamanda, düşman ordusunun durumu ve hareketinden her an haberdar olmak ve ona göre ordunun sevk ve idaresini yürütmek için de hava birliklerinin rolü önemliydi.



Büyük Taarruz'un başladığı gün itibariyle, Türk tarafının 10 adet tam iş görür uçağı varken, işgalci Yunan ordusunun 50 adet faal uçağı bulunmaktaydı. (Genel Kurmay, 1995: 10) Bu sayısal üstünlüğe rağmen, Türk havacılarının fedakarane ve cesurane çabaları, bu sayısal üstünlüğün savaşa Yunanlılar lehine yansımaları önleyebilmişti. 25 Ağustos 1922 günü Batı Cephesi Komutanlığı'ndan alınan emirle, (Atase, 1579-9) 26 Ağustos'ta taarruzun başlayacağını öğrenen Cephe Tayyare Bölüğü, aynı emir gereğince 26 Ağustos günü, bulutlu havaya rağmen Altıntaş, Döğeri ve Afyon civarında uçuşlarını başarıyla gerçekleştirmişti. Keşif uçakları görevlerini başarıyla tamamlamakla kalmamış, seçilen önemli hedefler üzerine bomba taarruzunda da bulunmuşlardı. Av uçakları da yaptıkları devriye uçuşları sırasında dört defa düşman uçaklarıyla karşılaşmışlar ve 3 düşman uçağını kendi hava hatlarının gerisine inmek zorunda bırakmışlar, bir düşman uçağı da Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl tarafından Afyon'un Hasanbeli Kasabası civarında düşürülmüştü (Genel Kurmay, 1994: 151),

Afyon'un güneyi ve güneybatısındaki Yunan mevzilerinin Türk birliklerinin eline geçtiği ve düşmanın sağ kanadının çökertildiği, 27 Ağustos günü Türk uçaklarının yaptığı uçuşlarla tespit ve rapor edilmişti (Genel Kurmay, 1995: 209). 28 Ağustos'ta Afyon'un düşmandan alınması üzerine, Cephe Tayyare Bölüğü'nün Çay'dan Afyon'a intikal ettirilmesi emri verilmiş, 29 Ağustos günü uçaklarla uçuş personeli, akaryakıt, pek az malzeme ve Bölük uçuş kademesi Afyon'a taşınmıştı.

30-31 Ağustos günlerinde bölüğün uçakları düşmanı bombalamak için hazırlanmış, hava yağmurlu ve rüzgarlı, bulutlar oldukça alçak olduğundan hava taarruzu yapılamamış, ancak bütün olumsuzluklara rağmen keşif uçuşları yapılabilmisti. Düşmanın Dumlupınar'da tutunamayıp, perişan bir halde Uşak yönüne doğru çekildiği, 31 Ağustos tarihli keşif uçuşu raporlarından anlaşılmıştı (Genel Kurmay, 1995: 6). 31 Ağustos'ta Eskişehir ve Uşak Bölgesi'nde de keşif uçuşları yapılmış, hava sisli olmasına rağmen düşman hareketi ve genel durum hakkında raporlar karargaha bildirilmişti (Atase, 1902-92). 1 Eylül'de havanın düzelmiş ve toplam on üç uçuş gerçekleştirilmiş, düşmanın çekilmekte olduğu, çekilirken verdiği tahribat ve intikal bölgeleri hakkında bilgiler toplanmıştı. Aynı gün Uşak kurtarılmış, Batı Cephesi Komutanlığı'nın emri ile Afyon'daki bölüğün bir müfrezesi Uşak'a gönderilmişti (Genel Kurmay, 1995: 41).

2 Eylül günü de keşif uçuşları sürdürülmüş, Alaşehir, Eskişehir-İnönü bölgelerinde düşmanın çekilmesi, birliklerin ve kuvvetlerin durumu hakkında raporlar hazırlanmıştı. Türk birliklerinin pozisyonlarıyla ilgili tespitler de yapılarak karargah bilgilendirilmişti (Genel Kurmay, 1995: 66). 2 Eylül günü

Komutanlık, bölüğün kalan kısmının da Uşak'a naklini emretmiş, ancak malzemenin büyük bir kısmı hala Çay'da olduğu için bu nakil gerçekleştirilememişti (Genel Kurmay, 1964:187).

3-4 Eylül günlerinde de, düşmanın çekilmesini izleyen Türk uçaklarından 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 ulaştırılabiliyordu. Özellikle yer hizmetlerini yapan taşıtlar çok eski olduklarından ileri meydanlara nakil çok zor oluyordu. Bu zorluklar, Bölüğün görev yapmasını güçleştirmekteydi. İhtiyaçlar üst makamlara iletilmekle beraber, Cephe Komutanlığı bunları karşılamakta büyük sıkıntılar çekmekteydi. 5 Eylül'de, keşif uçuşu için kalkan uçak, motor arızası nedeniyle Salihli-Alaşehir arasında mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştı. 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'de İzmir'in kurtulmasından sonra, 10 Eylül'de hava faaliyeti olmamıştı (Sarp, 1986:125).

Düşürülen ve ağır hasar görmemiş olan bir Yunan uçağı ile Uşak'ta bulunan iki avcı uçak, 11 Eylül'de Salihli'ye getirilmişti. Bir kısım malzeme ve eşya da kamyonlarla bölgeye getirilmişti. 13 Eylül'de uçakların İzmir'e uçurulması denenmiş, ancak başarısız olunmuş, arızalanan uçaklar Salihli'ye dönmek zorunda kalmışlardı. Salihli'de tamir edilen 4 avcı ve iki keşif uçağı, 14 Eylül'de İzmir'e doğru uçmuşlar, ancak ikisi İzmir yakınlarında zorunlu iniş yapmış, sadece bir tanesi İzmir'e varmıştı. Ateşkes görüşmeleri için gelen müzakere heyetinin de İzmir'de bulunduğu 23, 24 ve 25 Eylül günlerinde, şehir üzerinde alçak irtifada uçuşlar yapılmıştı (Genel Kurmay, 1964:189-190).

Büyük Taarruz süresince hava kuvvetlerinin gerçekleştirdiğı faaliyetler, Kuvay-i Havaiye Müfettişliğı'nin 23 Eylül'de Milli Müdafaa Vekâleti'ne sunduğı raporda özetlenmişti (Genel Kurmay, 1964:191). Raporda, daha önce bahsettiğimiz faaliyetlerin dökümü yapılmakla birlikte, satın alınan uçaklara makinalı tüfek takılarak kullanıldığı ve görevlerini mükemmeliyet içinde yaptıkları kaydedilmişti. Düşman hava kuvvetlerinden bazı uçakların düşürülerek ele geçirildiğı, bol miktarda mühimmat ile 18240 uçak bombasının ganimet alındığı bildirilmişti.

Büyük Taarruz'un zaferle sonuçlanmasından sonra, 3 Ekim'de toplanan Mudanya Konferansı 11 Ekimde Ateşkes antlaşmasıyla sonuçlanınca, Türk-Yunan savaşı ile birlikte hava hareketi de son bulmuştur.

## SONUÇ

20. Yüzyıl başında başlayan havacılık çalışmaları kısa sürede önemli aşama kaydetmiş, kısa süre içinde Uçağın savaş aracı olarak kullanılması gündeme gelmişti. Osmanlı Devleti de bu gelişmeleri yakından takip etmiş, havacılık konusuna erken sayılabacak bir zaman içinde başlamıştı. Libya meselesinde İtalyanların Osmanlı birliklerine karşı uçaklar kullanması Osmanlı'nın bu alana ilgi duymasında etkili olmuş olmalıydı. Bu konuya yakın ilgi gösteren ve öne çıkan isim Mahmut Şevket Paşa olmuş, ancak Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı için hava gücü bakımından yeterli bir birikim sağlanamamıştı. 1911 yılından itibaren yaşanan savaşlar (Trablusgarp, Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı) sürecini yaşayan Türk Milleti, bu savaşların hepsinden de kayıplarla çıkmıştı.

Kurtuluş Savaşı yapmak zorunda kaldığında bıkkın, bitkin ve her açıdan yoksuldu. En güçlü kalesi olarak hala ruhunda hissettiği hürriyet ve bağımsızlık duygusu ve inancı, Kurtuluş savaşı için tek silahıydı. Bu şartlarda elindeki imkanları sonuna kadar zorlayarak savaş ve silah teknolojisi ve araçlarından faydalanmaya çalışmıştı. Mondros Mütarekesi sonrasında bütün kara ve deniz gücüne el konulmuşken, hava gücü denilebilecek ciddi anlamda bir gücü de zaten yoktu. Mevcut uçaklar ve pilotları da Mütareke kapsamında işgalcilerin eline geçmişti. Diğer alanlarda olduğu gibi, hava gücü oluşturulması konusunda da yokluklarla mücadele edilmiş, olmazlar oldurilmaya çalışılmıştı.

Verilen varlık yokluk savaşında, mütevazı da olsa bir hava gücü oluşturulmuştu. Bu güç, savaş içinde çok verimli olmasa bile, mevcut şartlar içinde Milli Mücadele'ye destanlaşan katkılarda bulunmuştu. Göklere hakim olmanın öneminin kavranmasında ve Türk havacılığının alt yapısının oluşmasında önemli katkı sağlamıştı. Bu sürecin ve Yeni Türkiye'nin lideri olan Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nda önemseddiği hava gücünün, istikbal için önemini de kavramış, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurdurarak, bu alanda Türkiye'nin yeterli bir duruma getirilmesini amaçlamıştı. Göklerde yerimizi almazsak, bu ülke ve milletin elden gideceğini söylemiş, "İstikbal Göklerdedir" demiş, havacılıkta güçlü olmanın gelecek için şart olduğunu vurgulamıştı.

## KAYNAKÇA

ADA, Serhan. (1985), "Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve Askeri Yardım", İkinci askeri tarih Semineri, Bildiriler, Ankara.

AYDIN, Mesut. (1992). Milli Mücadele Dönemi'nde TBMM Hükümeti Tarafından İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri, İstanbul.

BİLGİNSOY, Ahmet. (1972), "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", Silahlı Kuvvetler Dergisi, Haziran.

DOĞANAY, Rahmi. (2001), Milli Mücadele'de Karadeniz (1919-1922), Ankara.

EVSİLE, Mehmet. (1992), Atatürk Devri Harp sanayi (1920-1938), Basılmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.

EZER, Feyzullah. (2004), Batı Cephesi'nin İkmal ve İlaşesi (1919-1922), Basılmamış Doktora Tezi, F.Ü., Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.

KARABEKİR, Kazım. (1969), İstiklal Harbimiz, İstanbul.

Genel Kurmay ATASE Arşivi. (Kl. 1760, D. 107.; No: 4/4478, Klasör no: 672, Dosya no: 91 (25), Fihrist no: 44.; Kls. 1579, D. 9; No:4/4557, Kls. 1902, D. 92, Fihrist 34-1.)

Genel Kurmay. (1984), Cumhuriyetin 60.Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara: Genel Kurmay Atase Yayını.

———. (1994), İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar, Ankara: Genel Kurmay Yay.

———. (1964), Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, C.V, Ankara: Genel Kurmay Yay.

———. (1995), Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, Büyük Taarruz, C.II, Ankara: Genel Kurmay Yay.

KÖÇER, Mehmet. (1997), Türk Havacılığı (1911-1922), Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.

MÜDERRİSOĞLU, Alptekin. (1990), Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Ankara.

ORHAN, Celalettin. (1982), Askerlik Hatıralarım, İstanbul.

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

SARP, İrfan. (1986), Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Ankara.

ŞEHİDOĞLU, H. Süreyya. (1992), "Kurtuluş Savaşında Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.VIII, Temmuz.

T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi. (030.18.01/04.52.16 tarih 12.3.1922 no:148.)

ÜLMAN, Cevat. (1943), Kurtuluş Savaşında Karadeniz, İstanbul.

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

ZAYIF, Oktay. (2001), İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği, Ankara.