

62224



T.C.

FIRAT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI

TÜRK HAVACILIĞI (1911-1922)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

62224

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANİASYON İZLENİ

DANIŞMAN

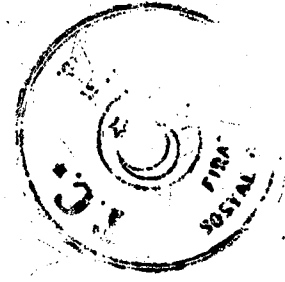
Yrd. Doç. Dr. Rahmi DOĞANAY

HAZIRLAYAN

MEHMET KÖÇER

ELAZIĞ - 1997

## İÇİNDEKİLER



II.

### Sayfa No

|                   |     |
|-------------------|-----|
| ÖNSÖZ .....       | V   |
| KISALTMALAR ..... | VII |
| GİRİŞ .....       | I   |

## BİRİNCİ BÖLÜM

### TRABLUSGARP SAVAŞI, BALKAN SAVAŞLARI VE BALKAN SAVAŞLARI SONRASI TÜRK HAVACILIĞI

|                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A) TRABLUSGARP SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI .....                                                                     | 8  |
| B) BALKAN SAVAŞLARINDA TÜRK HAVACILIĞI .....                                                                       | 13 |
| C) BALKAN SAVAŞI SONRASI TÜRK HAVACILIĞI .....                                                                     | 24 |
| 1. İstanbul - Kahire Hava Seyahati .....                                                                           | 24 |
| 2. Balkan Savaşları Sonrası Türk Havacılığında Eğitim ve<br>Teşkilatlanma Açısından Meydana Gelen Gelişmeler ..... | 26 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A. TÜRK HAVA BİRLİKLERİNDE EĞİTİM VE TEŞKİLAT .....                                     | 29 |
| B. KAFKAS CEPHESİ'NDE TÜRK HAVA FAALİYETLERİ .....                                      | 39 |
| C. BOĞAZLAR, KARADENİZ VE EGE DENİZİ KIYI BÖLGELERİNDE TÜRK<br>HAVA FAALİYETLERİ .....  | 50 |
| D. IRAK-İRAN CEPHESİNDE TÜRK HAVA FAALİYETLERİ .....                                    | 65 |
| E. SİNA-FİLİSTİN CEPHELERİ VE HİCÂZ, İSKENDERUN BÖLGELERİNDE<br>HAVA FAALİYETLERİ ..... | 73 |

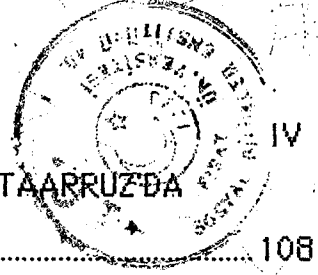


|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| 1. Sina-Filistin Cephesi Hava Faaliyetleri ..... | 73 |
| 2. Hicaz Bölgesi Hava Faaliyetleri .....         | 82 |
| 3. İskenderun Bölgesi Hava Faaliyetleri .....    | 84 |

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

|                                                                                                                            |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A. 1919-1920 YILLARINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN TEŞKİLAT VE FAALİYETLERİ .....                                            | 87  |
| 1. Teşkilat .....                                                                                                          | 88  |
| a. Maltepe Tayyare İstasyonu .....                                                                                         | 88  |
| b. İzmir Tayyare İstasyonu .....                                                                                           | 90  |
| c. Erzurum Tayyare İstasyonu .....                                                                                         | 90  |
| d. Konya Tayyare İstasyonu .....                                                                                           | 91  |
| 2. 1920 Yılında Hava Teşkilatında Yapılan Değişiklikler .....                                                              | 91  |
| 3. Yunan İleri Harekatı Sırasında Türk Birliklerinin Faaliyetleri .....                                                    | 92  |
| 4. Batı Cephesi Komutanlığı Kuruluşuna Giren Tayyare İstasyonu ve Birlikleri .....                                         | 94  |
| 5. Tayyare İstasyonlarında Faaliyetler ve Doğu Cephesi'nde Hava Harekatı .....                                             | 97  |
| B. 1921 YILINDA HAVA TEŞKİLATI, İNÖNÜ, ESKİŞEHİR-KÜTAHYA VE SAKARYA MUHAREBELERİ'NDE HAVA BİRLİKLERİNİN FAALİYETLERİ ..... | 99  |
| 1. Teşkilat .....                                                                                                          | 99  |
| 2. Birinci İnönü Muharebesi'nde Hava Faaliyetleri .....                                                                    | 101 |
| 3. İkinci İnönü ve Dumlupınar Muharebeleri'nde Hava Faaliyetleri .....                                                     | 102 |
| 4. Kütahya-Eskişehir Muharebelerinde Hava Faaliyetleri .....                                                               | 105 |
| 5. Sakarya Meydan Muharebesi'nde Hava Faaliyetleri .....                                                                   | 106 |



|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| C. 1922 YILINDA TEŞKİLAT DEĞİŞİKLİĞİ VE BÜYÜK TAARRUZ'DA |     |
| HAVA FAALİYETLERİ.....                                   | 108 |
| 1. Teşkilat.....                                         | 108 |
| 2. Batı Cephesi'nde Hava Birliklerinin Faaliyetleri..... | 112 |
| 3. Büyük Taarruz'da Hava Faaliyetleri.....               | 115 |
| SONUÇ.....                                               | 121 |
| BİBLİYOGRAFYA.....                                       | 125 |
| EKLER.....                                               | 128 |



## ÖNSÖZ



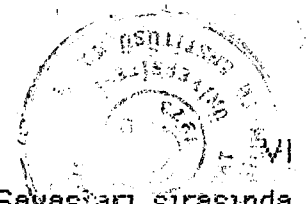
Günümüz dünyasında uzay keşfetme ve uzay hakimiyeti konusunda gelinen noktanın geçmişi çok da eski değildir. Daha 1903 yılında, motorlu bir uçağın ilk defa yerden havalandı 12 saniyelik bir uçuşla 36 metre mesafe aldıktan sonra sağlam olarak yere inmesi havacılık tarihinde yepyeni bir çağın başlangıcı olarak değerlendirilmişti. Başlangıçta sportif amaçlı bir araç olarak düşünülen uçağın, daha sonraki yıllarda ticari ve askeri sahada kullanılması ile havacılık endüstrisi hızla gelişmiş başta Amerika ve Avrupa'nın ileri sanayi ülkeleri olmak üzere dünyada geniş bir alana yayılmıştır. Askeri ve sivil amaçlı olarak bugün dünyada hakimiyet teorileri içinde belki de en önemli yeri almaktadır.

Biz de 1911 yılında İtalya'nın Trablusgarp Savaşı'nda Türk Kuvvetleri'ne karşı Dünya'da ilk kez askeri amaçla uçak kullanmasının yarattığı şaşkınlığın yanında, Balkanlarda savaş tehlikesinin görükmesi, Türk Ordusu'nun da askeri havacılığın oluşturulması fikrini doğurmuştur. Dönemin Savunma Bakanı Mahmut Şevket Paşa bu konuda öncülük yaparak 1911 yılında yani ilk uçağın uçuşundan 8 yıl sonra Türk Hava Kuvvetleri'nin temelini atmıştır.

Kurulma aşamasında olan Türk Havacılığı daha emekleme devrinde iken Osmanlı Devleti kendisini önce Balkanlarda, daha sonra da birçok cephede savaştığı Birinci Dünya Savaşı'nın içinde bulmuştur. Dünya savaşın bitmesiyle birlikte Türk Yurdu'nun işgali ile birlikte başlayan Milli Mücadele döneminde Türk Havacılığı ülkenin kurtuluşu için diğer güçlerle birlikte bütün olumsuzluklara rağmen büyük bir mücadele örneği sergilemiştir.

Türk Havacılığı'nın doğuşu ve gelişmesiyle ilgili çalışmalar olmakla birlikte, bu konuda bilimsel olarak yapılmış çalışma sayısı yok denecek kadar azdır. Bu araştırmanın amacı, günümüzde Türk Havacılığı'nın gelmiş olduğu noktaya nasıl ve ne şartlarla gelindiğine bir açıklık getirmektir. Araştırmada 1911 yılından Milli Mücadele'nin sonuna kadar olan süreçte Türk Havacılığı'nın gelişmesini ele aldık. Türk Havacılığı'nın incelediğimiz dönemi şüphesiz ki bu araştırma ile eksiksiz ortaya konmuş değildir. Bugüne kadar konu ile ilgili hatıralar ve araştırmalar ile ortaya konulan çalışmaları arşiv belgelerin temel alarak biraraya getirmeyi amaçladık.

Bu amaçlar doğrultusunda yapılan çalışmada Türk Havacılığı'nı 1922 yılına kadar olan kısmını kronolojik olarak ele almaya çalıştık.



Birinci Bölüm'de, Trablusgarp Savaşı ile Balkan Savaşları sırasında ve sonrasındaki gelişmelere değinilmiştir. İkinci Bölüm'de, Birinci dünya Savaşı süresince Türk Havacılığı'nın teşkilatı ve Osmanlı Devleti'ni savastağı cephelerdeki faaliyetleri ele alınmıştır. Üçüncü Bölüm'de ise, Milli Mücadele döneminde Türk Havacılığı'nı ve faaliyetlerini incelemeye çalıştık.

Araştırmada temel alınan kaynaklar, arşiv belgeleri ve hatıralar ile yayınlanmış yerli ve yabancı araştırmalar olmuştur. Araştırma için ATASE Arşivi konu ile ilgili belge yönünden en zengin konumda olması nedeniyle faydalandığımız arşiv olmuştur. Ağırlıklı olarak yararlanılan kaynaklardan bir bölümü de anılardan oluşmuştur. O sıralarda Türk Havacılığı'nın içinde görevli insanların yazdığı anılar konu için önemli kaynak olmuştur. Bunlardan başka yerli ve yabancı kitap ve makaleler ile yakın konularda hazırlanan tezlerden de araştırmamızda yararlanmışır.

Bu çalışmanın yapılmasında her türlü destek ve görüşleriyle yardımcı olan Hocam Yrd. Doç. Dr. Rahmi DOĞANAY'a şükranlarımı sunarım. Ayrıca konu tesbitinde yardımlarını esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. İsmail YILDIRIM ve Yrd. Doç. Erdal AÇIKSES'e teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Mehmet KÖÇER

ELAZIĞ-1997



## KISALTMALAR

|           |                                             |
|-----------|---------------------------------------------|
| A.B.D.    | : Amerika Birleşik Devletleri               |
| a.g.e.    | : Adı Geçen Eser                            |
| a.g.m.    | : Adı Geçen Makale                          |
| a.g.t.    | : Adı Geçen Tez                             |
| ATASE     | : Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı |
| Arş.      | : Arşiv                                     |
| Bkz.-bkz. | : Bakınız                                   |
| C.        | : Cilt                                      |
| Çev.      | : Çeviren                                   |
| D.        | : Dosya                                     |
| KL.       | : Klasör                                    |
| S.        | : Sayı                                      |
| s.        | : Sayfa                                     |
| T.B.M.M.  | : Türkiye Büyük Millet Meclisi              |
| T.T.K.    | : Türk Tarih Kurumu                         |
| Yay.      | : Yayınları                                 |

## GİRİŞ

İlk çağlardan başlayarak insanlar kuşların hareketini taklit ederek uçabileceklerini düşünmüşlerdi. Bu amaçla kollarına, çevresine bez geçirilmiş ağaç kırımlardan kanatlar takarak kendilerini yüksek yerlerden başluğa bırakmışlardı. Tarihimizde Hazerfen Ahmet çelebi bu çalışmalarıyla reaktif bir sima olarak yer almaktadır. Ancak bu insanlar umdukları başarıyı elde edememişlerdi.

Bir cismin havaya yükselmesi için havadan daha hafif olması gerektiğine ilişkin düşünce ve sıcak havanın soğuk havadan daha hafif olduğu yolundaki buluşu ilk olarak uygulamaya koyanlar, balonun mucidi olan Fransız Joseph ve Etienne Montgolfier kardeşler oldu <sup>1</sup>. 5 Haziran 1783'te ilk sıcak hava balonunu uçurmayı başardılar. Bu ilk uçuştan sonra birbirleriyle yarışırmasına Fransız, İngiliz, Alman ve Amerikalılar birçok balonlar yapmış ve gittikçe gelişme kaydetmişlerdir. Askeri amaçlı olarak 1794 yılında ilk kez balon kullanılmıştır. Bu tarihte Avusturya ve Fransa arasındaki savaşta Belçika'da Fransız Generali Jurdan'ın ordusunda bir balon bölüğü oluşturulmuştur. Kutel adını taşıyan bu sabit balona bizzat Fransız generali de binmiştir <sup>2</sup>. Ancak balonculuk çok pahalı ve balonlar çoğu zaman rüzgarın tehdidi altındaydı. Havalara hakim olmak için daha oynak, daha kullanışlı bir alete ihtiyaç vardı. Uçağın devreye girmesiyle balon ikinci plana düşmüştür. Balon Osmanlı Ordusu'nda da kullanılmıştı. Ancak biz araştırmamızda zaman zaman değinmekle birlikte balonculuğu havacılığın önemli bir unsuru olarak görmediğimiz için ele almadık.

<sup>1</sup> Ana Britannica, "Havacılık", C. 15, Hürriyet yayınları, İstanbul, 1994, s. 70.

<sup>2</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s. 9.



Amerika'da Wright kardeşlerin uçuş başarıları sırasında Avrupa'da uçak ile uçmaya çalışanlar daha çok gerideydiler. Bunlar Amerikalı kardeşlerin uçtuğuna inanmıyorlardı. Ama 1908 yılında Avrupa'ya gelip kuşlar gibi uçup dönüş yaptıklarında hem inandılar, hem de hayretler içinde kaldılar.

Havacılık, milletlerin nitelik ve özelliklerine uygun gelişmiştir. Ayırtedici Amerikan özelliğine göre Wright kardeşler, deneyimli makinistlerdi. Başka yerlerdeki ilk uçucular daha ziyade orta sınıf aydınlardı. İngiltere ve Fransa'da fabrikatörler veya mühendislerdi. Almanya ve Japonya'da uçuculuk soyluluktu. Gerçek tamamıyla böyle değilse bile halk böyle biliyordu<sup>3</sup>.

Amerikalı kardeşlerin Avrupa'ya gelişleriyle birlikte bu yolda çalışma içinde olan birçok mühendis ve müteşebbis kamçılanmış, bu amaçla devletler de hiç bir fedakarlıktan kaçınmamışlardı. Birçok yeni buluş gibi uçak da başlangıçta askeri amaç güdülmeden insanoğlunun yüzyıllarca özlemini duyduğu uçuş tutkusundan doğmuştur. Ancak kısa bir süre sonra askeri amaçla kullanılmaya başlandı. Havacılık, ordularda bir askeri sınıf olarak yerini aldı. 1910-1911 senelerinde, uçakların askerlik bakımından önemi anlaşılmış olduğundan ordularda bir havacılık teşkilatının da kurulmasına başlanmıştır. Bu yeni güç, her sene yeni gelişmeler göstermiştir. Hava Kuvvetleri savaş sırasında büyük görevler üstlenmişlerdir. Son asırlarda Milletler denizlere hakim olmak için çaba göstermiş, ancak uçağın bir güç olarak savaşlarda kullanılmasından sonra hava hakimiyeti kurma çabası ön plana çıkmıştır<sup>4</sup>. Uçağın savaş alanında önceleri keşif amaçlı daha sonra bombardıman etmek veya makineli tüfek

<sup>3</sup>. Robin Higham, **Hava Gücü, Özlü Bir Tarih**, ATASE Yayını, Ankara, 1983, s. 1.

<sup>4</sup>. Mehmet Emin Bey, "Askeri Hava Kuvvetlerinin Teşkilleri", **Askeri Mecmua**, S. 20, Mart 1926, s. 152.



ateşine tutmakla düşmana olan direk etkisinin yanısıra karada savaşan askerlerin morali üzerinde de önemli tesirleri olmuştur <sup>5</sup>. Havacılığın savaş alanında etkili olarak kullanılması ile birlikte bu alanda birçok yeni problemlerle de karşılaşmıştır. Bunların başında menzil faktörü ve buna bağlı olarak hava üsleri meselesi önemli bir sorun olmuştur <sup>6</sup>. Ancak ilk zamanlarda görülen bütün olumsuzluklara rağmen havacılığın gelişimi bir gelişme grafiği ile açıklanabilir. Savaş dönemlerinde havacılık tam kapasiteli üretim dönemini yaşarken, savaş sona erdikten sonra bir istikrarsızlık dönemi yaşanmıştır (Ek 1).

Türk Havacılığı'nın doğuşunu ve gelişmesini incelerken elbette konuyu günün şartları içinde değerlendirmek gerekir.

Müstakil bir devlet olarak, dünya tarihine adlarını yazdıran Osmanlı Türkleri, kısa sürede Avrupa, Asya ve Afrika'da birçok yerler fethederek bu üç kıta üzerinde büyük bir imparatorluk kurmuşlardır. Yüzlerce sene bu üç kıtaya hakim olan Osmanlılar, birçok sebeplerden dolayı yavaş yavaş zayıflamış, Rusya ve Avusturya ile yaptığı savaşlarda mağlup olmaya başlamıştı. İmparatorluk içinde bulunan ve Türk olmayan Milletler, Avrupalı devletlerin özellikle Rusya'nın teşvikiyle isyanlar çıkarmaya başlamışlardı. Her ne kadar Osmanlı'nın elinde geniş ülkeler ve yeter derecede nüfus vardığı da buralarda oturan milletler arasında sağlam bir rabıta bulunmadığı gibi, bu rabıtayı temin edecek kuvvet de mevcut değildi.

24 Temmuz 1908'de Meşrutiyet ikinci kez ilan olunduğu zaman, Osmanlı İmparatorluğu artık tarihinin en korkunç dönemini yaşıyordu. İmparatorluğu paylaşmak için ortaya çıkarılan Şark Meselesi, devleti tehdit ediyor ve temelinden sarsıyordu. Bu sorun bir anda ortaya çıkan bir

<sup>5</sup>. K. Ayparsu, "Hava Desteklemesi", **Askerî Mecmua**, S. 144, Aralık 1947, s. 13.

<sup>6</sup>. Z. Zarakol, "Hava Kuvvetleri ve Uçan Ördülara Doğru", **Askerî Mecmua**, S. 144, Aralık 1947, s. 26.

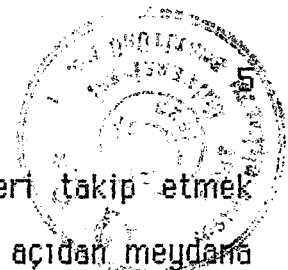


meselerle olmaktan çok birbirini izleyen ve geniş bir zaman dilimine yayılmış olaylar dizisi olarak görülür. Türkler, İslamiyetin koruyucusu ve İslam dünyasının önderi konumuna gelince, Avrupa için "Doğu Sorunu" Türk veya Osmanlı sorunu halini almıştır. Böylece Türk-İslam ve Avrupa-Hristiyan mücadelesi, "Doğu Sorunu"nun temelini teşkil etmiştir <sup>7</sup>. Avrupalı Devletler hedeflerine 1699 Karlofça Antlaşmasıyla büyük ölçüde ulaşmışlardır. Bu tarihten sonra Osmanlı idaresinde yaşayan bütün Hristiyanları kurtarmak esas alınmıştır. Ancak Avrupa'nın ilim ve teknikteki gelişmesi, sanayi inkılabını gerçekleştirmesi ile "Doğu Sorunu" değişik bir boyut kazanmıştır. XIX Yüzyılda "Doğu Sorunu"nda dini faktörlerin yanında ekonomik ve stratejik çıkarlar, Milliyet faktörü ağırlık kazanmaya başlamıştır <sup>8</sup>.

Devletin iç durumu da çok kötü idi. Maliye bozuk, yol yoktu, liman yoktu, ordunun silah ve cephanesi eksikti. Subay ve erlerin talim ve terbiyesi yetersizdi. Genel olarak bir harbin ihtiyacını karşılayabilecek durumdan çok uzaktı. Donanması da birkaç eski gemiden ibaretti. Oysa İmparatorluğu yıkılmaktan kurtaran yegane kuvvet ordu ve donanmasıydı. Devlet ordu ve donanmasına dayanarak isyanları bastırarak, dışardan gelecek baskıya boyun eğmeden yavaş yavaş ekonomisini düzeltebilecekti. Halbuki elde bu güç mevcut değildi. İş başına geçen hükümet önce orduyu cavaşabilecek duruma getirmeye çalıştı. Ordu ve donanmada birçok tadilat ve ıslahat yapılmaya çalışıldı. Bu amaçla Almanya'dan birçok subay getirilmişti.

7. Rahmi Doğanay, **Milli Mücadelede İtilaf Devletleri'nin Karadeniz'deki Faaliyetleri (1918-1922)**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 1992, s. 13.

8. Bayram Kodaman, **Sultan II. Abdülhamid'in Doğu Anadolu Politikası**, İstanbul, 1983, s. 8.



Osmanlı Devleti, batıda meydana gelen gelişmeleri takip etmek zorundaydı. Bu dönemde Osmanlı Devleti özellikle askeri açıdan meydana gelen gelişmeleri takip etmiştir. Nitekim, havacılığın doğuşu askeri amaçlı olmamakla birlikte bu yeni gücün Avrupa'da yapılan ordu manevralarında keşif için kullanılması üzerine Osmanlı Devleti de bu yönde bir çaba içine girmişti. Osmanlı'da tamamen askeri havacılık amaçlarına yönelik olarak teşkilâtının kurulması hemen hemen Avrupalı Devletlerle aynı dönemde olmuştur. Devlet bu yeni silahı almak için girişimlerine iki subayını Avrupa'ya gönderme kararıyla başlamıştı. Gönderilecek bu şahısların havacılık için gerekli şartlara sahip olması ve Fransızca bilmesi şartı aranmıştı. 1911 yılında Genelkurmay tamimi üzerine Süvari Yüzbaşı Fesa ve İstihkam Teğmeni Kenan'ın müracaatları kabil edilmiş ve bu iki subay havacılık tahsili için Fransa'ya gönderilmişti. Ordu'da havacılıkla ilgili işlerle ilgilenme görevi Erkan-ı Harbiye-yi Umumiye ikinci şubesinde bulunan Yarbay Süreyya'ya verilmişti. Yeni gelişmeye başlayan havacılık hakkında Osmanlı Ordusu yeterli bilgiye sahip olmadığı gibi Yarbay Süreyya'nın da bu konuda yeterli bilgisi yoktu. Bilgi edinilmek için Paris, Berlin ve Viyana elçiliklerine birer yazı gönderilerek havacılık hakkında yayınlanan kitap ve dergilerden istenmişti. Ayrıca eğitim görmeleri için iki subayın çalışmaları hakkında düzenli bilgi verilmesi Fransız Bleryo Tayyare Okulu Müdürlüğü'nden istenmişti<sup>9</sup>. Konu ile ilgili raporlar geldikten sonra havacılığın durumu dolayısıyla önemi ortaya çıkmıştı. Osmanlı Devleti'nde havacılığın yerleşmesi ve gelişmesi için bir tayyare mektebi ve bir tayyare merkezinin en kısa zamanda kurulması gerekiyordu. Yarbay Süreyya'nın bu konudaki teklifi ödenek bulunmadığından bir süre için ertelenmişti. Yarbay Süreyya, bu konuda çok haklıydı. Çünkü eğitim

<sup>9</sup> Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul, 1947, s. 20.



amacıyla Avrupa'ya gönderilen öğrencilerin bütün masrafları, ayrıca okullarda eğitim sırasında meydana gelen kazalardan oluşan zararları Osmanlı Devleti ödemek zorundaydı. Nitekim ilk gönderilen subaylardan Fesa Bey çok az elat kırarken Kenan bey çok sayıda kırırda bulunmuştu. Oysa İstanbul'da bir Tayyare Mektebi açılacak olsa, hem daha çok sayıda havacı yetiştirmek mümkün olacak hem de kırırımların onarılması mümkün olacaktı. Bu da devlet için çok daha ekonomik olurdu.

Ayrıca havacılığın bütün işlerinin bir subay tarafından idare edilmesinin zorluğu nedeniyle bir kurula ihtiyaç duyulmuştu. Meydana getirilen kurulun başına Süreyya Bey getirilmişti. Kurul üyeliklerine Fenbirlikleri Şube Müdürü İstihkam Yarbayı Refik, İstihkam Binbaşısı Ali ve Binbaşı Zeki Beyler seçilmişlerdi. Bu şahıslar 1912 yılı içerisinde Fransa ve Almanya'da incelemelerde bulunmuşlardı. İlk olarak Fransa'dan bir Döperdössen ile bir R.E.P. uçağını satın almışlardı. Fransa'dan satın alınan bu iki uçak için İstanbul'da meydan aranmaya başlanmıştı. Mahmut Şevket Paşa, uçak meydanının Anadolu yakasında olmasını istiyordu. Fakat, Anadolu yakasında uygun yer bulunmadığından Rumeli yakasına bakılmış, sonuçta Yeşilköy'deki alan beğenilmişti <sup>10</sup>. Bundan sonra Tayyare Mektebi tesisinin yapılması ve uçucu yetiştirilmesi için elçilikler aracılığı ile araştırmalar yapılmış, araştırmalar sonucunda Avrupa'daki müesseselerden yapılan teklifler arasından R.E.P. Uçak Fabrikası'nın teklifi uygun görülmüş ve mukavele yapılmıştı. Bu alanlara 1912 yılı ilkbaharında iki hangar yapılmaya başlandı. Bu inşaat yapılırken daha önce Fransa'dan satın alınan iki uçak 15 Mart 1912'de İstanbul'a getirilmişti. Uçaklar, Avrupa'da eğitimlerini tamamlayarak ülkeye dönen Fesa ve Kenan Beylere teslim edildi. Yüzbaşı Fesa Bey, Türk Ordusu'nun ilk pilotu olmuştur. Teğmen Kenan Bey ise bir süre sonra havacılık görevinden ayrılmıştı.

<sup>10</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 14.



Uçaklar Yeşilköy'de kurulan çadırlar içinde muhafaza ediliyordu. 23 Nisan 1912'de Hürriyet Abidesi'nde yapılacak büyük askeri törene uçakların da uçarak katılmasına karar vermişti. Bunun için hazırlıklar yapılırken Mart ayının sonlarında gece çıkan fırtınada çadırlar yıkılmış ve uçaklar uçamayacak derecede hasara uğramıştı. Bu olay üzerine R.E.P. Uçak Fabrikası ile yapılan anlaşma ile alınacak iki yeni uçaktan bir tanesi pilot Gordon Beli ile acele Yeşilköy'e getirilmişti. 23 Nisan 1912'de bu uçak uçarak törene katılmıştı <sup>11</sup>.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa Havacılık Teşkilatı'nı güçlendirmek için büyük çaba sarfetmişti. Ancak devletin bütçesinde havacılık için ödenek bulunmuyordu. Bunun üzerine halkın yardımlarına başvurulmuştu. Resmi kuruluşlardan temin edilen paralar da çok zor ele geçiyordu. Bu gecikmelerden dolayı ismarlanan malzeme de geç geliyordu. Bu yılın sonunda alınan uçakların toplamı 17'yi bulmuştu. Türk Havacılığı yapılan savaşlarda aşama ve gelişme kaydederek <sup>12</sup> Milli Mücadele'de büyük faydalarda bulunulmuştu.

---

<sup>11</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 27.

<sup>12</sup>. Cumhuriyet'in 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, ATASE Yayını, Ankara, 1984, s. 39.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### TRABLUSGARP SAVAŞI, BALKAN SAVAŞLARI VE BALKAN SAVAŞLARI SONRASI TÜRK HAVACILIĞI

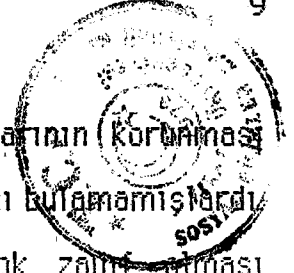
#### A) TRABLUSGARP SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI

İtalya birliğini geç kurduğundan Sömürgecilik siyasetine Almanya gibi geç katılmıştı. Üstelik dünyanın önemli yerleri İngiltere ve Fransa arasında paylaşılmıştı. İtalya Afrika'da özellikle Tunus ve Trablusgarp ile Etiyopya'yı alarak birleştirmek suretiyle bir kuzey-doğu Afrika İmparatorluğu kurmak emelinde idi. Ancak 1881'de Tunus, Fransa tarafından işgal edilmişti <sup>1</sup>. Habeşistan yenilgisinden sonra İtalya emperyalizmi uzun süredir Trablus'a el koymak istemekteydi. Trablus tam karşısında bulunan Sicilya ile birlikte, Akdeniz'in en dar geçidi üzerinde egemendi. Afrika'ya giriş kapısı konumundaydı <sup>2</sup>. Sömürge olmaktan çok stratejik önem taşıyordu. İtalya bölgeyi ele getirdikten sonra Afrika'nın içlerine doğru topraklarını genişletmeyi tasarlıyordu. İtalya, Osmanlı Devleti'ne ait olan bu bölgeyi ele geçirmek için diğer birçok devletlerin onayını almayı da ihmal etmemişti.

1911 Eylül'ünde İtalya Hükümeti Trablusgarp'taki İtalyan çıkarlarının korunması için Osmanlı Devleti'ne 24 saatlik ultimaton vermiş, ancak 24 saati dahi beklemeden 29 Eylül 1911'de harekete geçmişlerdi. Oysa Osmanlı Devleti ultimatonu verdiği cevapta ekonomik ayrıcalıklar için görüşmeye hazır olduğunu ve diğer kanunları reddettiğini bildirmişti. İtalya hemen Osmanlı'nın Kuzey Afrika kıyılarına asker

<sup>1</sup>. Coşkun Üçok, *Siyasi Tarih (1789-1960)*, Ankara, 1980, s. 199.

<sup>2</sup>. Murat Sarıca, *Siyasal Tarih*, İstanbul, 1983, s. 236.



çıkarmaya başladı. Ancak İtalyan kuvvetleri donanmalarının (Kordonması) altında bulundukları kıyılarından içerilere ilerleme imkanı bulamamışlardı. Osmanlı Donanması'nın İtalyan Donanması'na göre çok zayıf olması nedeniyle deniz yolu ile Trablusgarp'a yardım yapılması mümkün değildi. Karadan yapılabilecek yardıma da Mısır'da İngiltere engel olmuştu. Bu durumda balonla ulaşılabilirdi ki bunun da sadece manevi tesiri olabilirdi. Trablusgarp'a yardım yapılması için çareler aranıyordu. Bir taraftan Behman isimli biri ile Trablusgarp'a uçağıyla beraber iki havacının kaçak olarak yabancı vapurla gönderilmesi teşebbüsünde bulunurken diğer taraftan Kurmay Yarbay Süreyya ve İstihkam Binbaşı Mehmet Ali 7 Mart 1912'de Avrupa'ya gönderildiler<sup>3</sup>.

Bu heyetin görevi balon satın almak ve uçaklar hakkında araştırma yapmaktır. Mümkün olursa balonla birlikte uçak da satın alınacaktı. Heyetin amacı kısa vadeli olarak Trablusgarp'a yardım sağlamak uzun vadeli ise Türk Havacılığı'nın temelini oluşturacak esasları tesbit etmektir. Heyet önce Avusturya-Macaristan daha sonra Almanya'ya geçerek balon tesislerini gezdi.

Bu sırada İtalya Osmanlı Devleti'ne baskılarını artırmaktaydı. İtalya'nın boğazları zorlayacağı ve adaları işgal edeceği söylentileri dolaşıyordu. Trablusgarp dışında Ege Bölgesi'nde de keşif için balon ve uçağa ihtiyaç duyulmaktaydı.

Heyet Avrupa'da uçak fabrikalarını incelerken Harbiye Nazırlığı ile yazışmalarda bulunmuştu. Almanya'da incelemelerde bulunan heyete Mahmut Şevket Paşa'nın gönderdiği mektup bu dönemde İtalya'nın Rodos'u işgal ettiği ve diğer adaların da işgal edilmesi tehlikesine karşı acil uçak ve pilot temin edilmesinin gerektiği vurgulanmaktadır. Bu mektuptan iki

<sup>3</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s. 31.



gün sonra yine Mahmut Şevket Paşa tarafından heyete <sup>iki</sup> bir uçak gönderilmiştir. Mektupta bir Alman pilotunun tutulduğu ama yeterli olmadığı belirtilerek pilot ve makinist tutulması istenmektedir. Amaçlanan İzmir ve Çanakkale bölgesinde uçak uçurabilmektir.

Heyet Almanya'da bulunduğu süre içinde Harlan Uçak Fabrikası'ndan iki uçak satın alınmıştı. Uçuş eğitimi için Yunov ve Renztel isimli iki Alman pilotu da öğretmen olarak uçaklarla birlikte İstanbul'a gönderilmişti. 19 Haziran 1912'de İngiltere'ye Bristol Uçak Fabrikası'na gelen heyet daha önce siparişi verilen uçağın kontrolünü yapmış ve uçak yola çıkarılmıştı. Mukavele gereğince bu fabrikada havacılık eğitimi görecek olan subayların biran evvel İngiltere'ye gönderilmesi gerekiyordu. Bu subaylar Temmuz ayının sonunda Brooklond'da bulunan Bristol Uçak Okulu'na gönderilmişlerdir. Bunlar; Topçu Teğmeni Saffet, Piyade Teğmeni Mehmet Ali, Piyade Teğmeni Abdullah, Piyade Teğmeni Fazıl, Piyade Sabri, Sanayi Teğmeni Aziz, Çarkçı Üsteğmen Fethi'dir. Bunlardan Üsteğmen Fethi, Teğmen Aziz motorculuk ve uçak tamiri ve inşasını öğreneceklerdi. Ancak Üsteğmen Fethi çok hevesli ve kabiliyetli olduğu için havacılık tahsili görmüş ve çok iyi bir pilot olmuştu <sup>4</sup>. Almanya'da yapılan uçak, uçucu ve bomba kontratları ile aynı fiyatta olmak ve 1.5 ayda teslim edilmek şartıyla İngiltere'deki Bristol Uçak Fabrikası'yla iki uçak, iki pilot, iki makinist, 15 kiloluk 60, 3.5 kiloluk 120 adet bomba için mukavele yapılmıştır.

İstanbul'da uçak meydanı kenarındaki hangarlar tamamlanmış, daha önceki iki uçağa ilaveten R.E.P. Harlan ve Bristol Uçak Fabrikaları'ndan ikişer uçak Fransız ve Alman elemanlarıyla birlikte İstanbul'a getirilmişlerdi. Yeşilköy'de toplanan bu uçaklarla pilotaj uçuşlarının yapılabileceğine kanaat getirilmiş ve bunun için Yarbay Süreyya'ya talimat

<sup>4</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 38.

verilmişti. Yarbay Süreyya, dışarda yapılan eğitimin devlete çok pahalıya malolduğu, bunun için İstanbul'da uçak okuluna Avrupa'dan getirilecek muallimler ve tamir için makinistlerle eğitim yapılmasının daha uygun olacağını düşünüyordu. Bu amaçla 25 Haziran 1912'de hazırlıklara başlanmıştır.

Kabine değişikliği ile Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın yerine Nazım Paşa getirilmişti. Daha önce Safraköy civarında başlatılan hava okulu inşaatı Nazım Paşa'nın Mahmut Şevket Paşa kadar havacılığa önem vermesi veya ülkenin o günkü siyasi ve ekonomik durumunun uygun olması nedeniyle ihmal edilmişti.

1911-1912 yıllarında ülkeye getirilen uçaklar şunlardır:

- 1 Adet Döperdössen uçağı : Eğitim uçağı
- 1 Adet Döperdössen uçağı : Askeri uçak
- 4 Adet R.E.P. uçağı : Askeri uçak
- 2 Adet Bristol uçağı : Askeri uçak
- 2 Adet Harlan uçağı : Bomba uçağı
- 2 Adet Bristol uçağı : Bomba uçağı
- 3 Adet R.E.P. uçağı : Eğitim uçağı
- 1 Adet Bleryo uçağı : Askeri uçak (Rıza Paşa tarafından hediye)
- 1 Adet Döperdössen uçağı : Askeri uçak (Mısırlı Prens Celalettin tarafından hediye) <sup>5</sup>.

Osmanlı-İtalyan Savaşı devam ederken Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durum itibarıyla savaşı kazanması mümkün değildi. Savaş gittikçe uzuyor, bununla birlikte maddi ve manevi kuvvetler de yok

<sup>5</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 49.



oluyordu. Yapılan siyasi temaslar sonucunda da savaşın uzaması lehimize bir sonuç çıkarmayacağını gösteriyordu.

Savaşın devamı durumunda aleyhimize bir takım sonuçların çıkmasını muhtemel kılıyordu ki, 1912 Eylül'ünde Balkan ufukları kararmaya başlamıştı. Devlet yeni ve çok daha tehlikeli bir savaşa doğru sürükleniyordu.

İtalya ile yapılan bu savaşta Osmanlı Devleti özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın büyük çabasına rağmen İtalya'ya karşı uçak kullanamamıştır. Fakat İtalya Devleti bu yeni gücü Osmanlı'ya karşı kullanmıştır. İtalyanlar ilk olarak 22 Ekim 1911'de Trablus'ta uçak ile Aziziye üzerine kadar bir uçuş yapmışlardı. Daha sonra da Aziziye ve Zuvara üzerlerine uçuşlarda bulunarak bomba atmışlardı. Ayrıca İtalyanlar balon da kullanmışlardı. İtalyanlar bunlarla birlikte Trablus'ta uçakla gece uçuşu yapmaya başlamışlardı <sup>6</sup>.

13 Mart 1912'de yerden atılan mermilerle bir İtalyan uçağı düşürülmüş, bir başka İtalyan uçağı da arıza yüzünden Türk birliklerinin gerisine inmek zorunda kalmıştı.

İtalya bu savaşta psikolojik baskı oluşturmak ve siyasi bir tesir elde etmek için uçaklarla çok miktarda beyanname atmıştı.

Avrupalılar, Osmanlı-İtalyan Savaşı'ndan havacılık alanında çok önemli dersler almışlardır. Bu savaş, yeni bir güç olarak ortaya çıkan uçağın hızla gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca önemli bir gelişme olarak balon yavaş yavaş ön sıradaki yerini uçaklara bırakmıştır.

Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan uçakları özellikle keşif uçuşlarıyla ordularına önemli bilgiler toplamışlardı. Bu konuda Yedinci Muharebe ve Mubasala Şubesi'nin yayınladığı yazıda "... 22 Ekim tarihinden sonra

<sup>6</sup> Robin Higham, **Hava Gücü Özlü Bir Tarih**, Genelkurmay ATASE Yayını, Ankara, 1983, s. 22.



Trablus'ta İtalyanlar, tayyareler marifetiyle mükemmel ve daimi bir keşif hidematı tertip ve tanzim eylemişlerdir. Arasına vâki olan şiddetli fırtına ve rüzgarlar hasabıyla hizmet-i mezkurenin muvakkaten sekteye uğradığı ve bazen sektenin günlerce devam eylediği malumdur ..." <sup>7</sup> deniliyordu.

## B) BALKAN SAVAŞLARINDA TÜRK HAVACILIĞI

Coğrafik ve stratejik durumu ile dünya ölçüsünde önemli deniz geçitlerini ve yollarını kontrolü altında bulunduran Osmanlı İmparatorluğu, üçyüz yıldan beri sürüp gelen acı yenilgiler yüzünden yavaş yavaş parçalanıyordu. İmparatorluğun yok olması ihtimali ve Balkan milletlerine bağımsızlık ülküsünün canlanması karşısında özellikle Rusya, İngiltere ve Avusturya'nın Osmanlı Devleti'nin mirasından fazla pay koparmak tutkusu ve çıkar kaygıları "Şark Meselesi"nin ruhunu teşkil etmişti.

İtalya ile savaş Osmanlı Devleti'ni askeri ve mali bakımdan sıkıntıya düşürmüştü. Balkan Devletleri Osmanlı'nın içinde bulunduğu bu sıkıntılı dönemden yararlanarak bütün Rumeli topraklarını aralarında paylaşmak için anlaşmaya başladılar. II. Abdülhamit saltanatı süresince Balkan ulusları arasındaki geçimsizliklerden faydalanmasını bilmiş, böylece Balkan devletlerinin aralarında anlaşmanın meydana gelmesine engel olmuştu <sup>8</sup>. Meşrutiyet hükümetleri farklı bir siyaset izleyerek bütün yabancı öğelerin aralarındaki geçimsizlikleri ortadan kaldırma yoluna gitti. Böylece Balkan Devletleri'nin birleşmelerine yol açılmıştı.

Bu birleşmede Rusya'nın rolü çok büyüktü. Osmanlı Devleti'nin iç ve dış sebeplerin etkisiyle süratle parçalanması, Rusya'nın Balkan

<sup>7</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 58.

<sup>8</sup> C. Uçok, a.g.e., s. 202.



Yarımadasında Avusturya'nın karşı koymasına rağmen Balkan Devletlerinin birleştirmek yolundaki ısrarlı arzusu meselenin temelini teşkil ediyordu.

Neticede 13 Mart 1912'de Bulgar-Sırp, 29 Mayıs 1912'de Bulgar-Yunan Andlaşmaları imza edildi. Çok geçmeden Karadağ bu devletlere katıldı. Bütün bu gelişmeler olduğu halde Osmanlı Devleti bunlardan zamanında haberdar olmadığı gibi haber aldıktan sonra da durumun ciddiyetini kavrayamamış ve seferberliğe gitmemişti. Sadece Edirne çevresinde bir miktar asker manevra bahanesiyle yığılmıştı. Bu sırada Balkanlar'daki Rusya endeksli gelişmelerden rahatsız olan Avusturya, Osmanlı Hükümeti'ne Makedonya'da yerel yönetime dayanan düzeltmelerde bulunması konusunda uyarıda bulunmuştu. Osmanlı Hükümeti bu uyarıyı biraz belirsiz bulduğundan kabul etmemişti <sup>10</sup>.

Bu arada Balkanlar'daki gelişmelerden memnun olmayan büyük devletler 7 Kasım 1912'de Rusya ve Avusturya'nın savaşa atılmasına izin vermeyeceklerini, savaşın başlaması halinde sonuç ne olursa olsun mevcut statükonun korunacağını Balkan Devletleri'ne iletmeye karar verdiler, fakat geç kalınmıştı. Çünkü ertesi gün (8 Ekim) Karadağ, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Diğer Balkan Devletleri de 13 Ekim'de Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye özerklik vermesini ve illerin ulusallık esasına göre ayrılmasını istediler. Osmanlı Devleti bu nota kapsamını, devletin içişlerine karışma ve milli gururu zedeler nitelikte gördüğü için notaya karşılık vermemekle birlikte Balkan Devletleri'ndeki elçilerini geri çağırmıştı. Sırp, Bulgar kıtalarının sınırlarımızı tecavüze başlāmaları üzerine Osmanlı Ordusu'nun da karşılık olarak taarruza geçmesine, hükümetçe karar verildi. 16 Ekim 1912'den itibaren savaş başlamış oldu.

<sup>9</sup> *Balkan Harbi (1912-1913)*, C. 1, Genelkurmay Yayını, Ankara, 1970, s. 4.

<sup>10</sup> C. Üçok, a.g.e., s. 203.



Bulgarların Osmanlı sınırına tecavüz ettikleri günden bir önceki gün savaşın kaçınılmaz olduğunu anlayan Karargah-ı Umumi, Doğu Rumeli Ordusu Komutanlığı'na verdiği emirle düşmanın genel durumunun öğrenilmesi için keşif uçuşu yapılmasını istiyordu. Bu sırada Türk Hava Birlikleri'nin konumu şöyle idi. Birliklerin bir kısmı Yeşilköy'de bulunmakla birlikte Doğu ve Batı Orduları'na ikiye ayrılan birer müfreze verilmişti. İki Harlan uçağı Alman pilotlarıyla birlikte Doğu Ordusu emrine gönderilmişti. Diğer iki uçak da Yüzbaşı Fesa, Üsteğmen Fethi, Nuri ve Abdullah ile birlikte Batı Ordusu Komutanlığı emrine gönderilmişti <sup>11</sup>.

Savaş başladığında Osmanlı Ordusu'ndaki Türk pilotlardan yalnız Yüzbaşı Fesa eğitimini tamamlamıştı. Diğer uçucular eğitimlerini tamamlayamadan geri çağırılmışlardı. Bu durum Türk pilotlarının uçuş yapamayacaklarını gösterdiği için Fransa'dan üç pilot ve üç makinist getirilmişti.

Ancak orduların emrine verilerek ileri sürülmüş olan uçak müfrezelerinin ilk aşamada uçuş yaptıklarına dair bir belgeye rastlayamadık.

Trakya'da toplanmakta olan Osmanlı Doğu Ordusu plana göre toplamayı gereken kuvvetlerin yarısını dahi toplamadan savaş başlamıştı. Düşmanın ileri hareketi karşısında düşmanın üzerine gidilmişti. Fakat seferberlik ve yığma zamanında yapılmadığı için Türk Ordusu birçok yerde gafil avlandı. Bütün bunlara coğrafi şartların da Türk Kuvvetleri'nin aleyhine olması eklenince, Türk Ordusu güneye doğru çekilmek zorunda kaldı.

Edirne Kalesi'nde keşif uçuşu amacıyla kullanılmak üzere Avrupa'dan getirilen bir balon olmasına rağmen, gerekli gazın bulunmaması nedeniyle faydalanılamıyordu. Kaleye biran evvel iki uçağın gönderilmesine karar

<sup>11</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 76.

verildi. Bu uçaklar Edirne Kalesi'ne gönderilmek üzere trene yüklenip yola çıkarılmış, ancak Bulgar ileri hareketi üzerine geri çevrilerek Yeşilköy'e getirilmişti <sup>12</sup>.

Balkan Savaşları sırasında Yunanlılar'ın 6 uçaktan oluşan pilot ve makinistleri, Fransızlar'ın oluşturduğu bir hava gücü mevcuttu. Bu uçaklar Teselya şehrindeydi. Bulgarların da Rusya'dan pilotlarıyla birlikte gönderilen uçakları Eski Zağra civarında bulunuyordu. Savaşın devamı boyunca Bulgar Ordusu'nda çalışan Rus uçaklarının sayısı yirmiyi bulmuştu. Sırp Ordusu'nda da Fransız pilotların idare ettiği birkaç uçak vardı. Karadağ Ordusu'nda uçak bulunmuyordu <sup>13</sup>.

Bulgar Ordusu, Osmanlı Kuvvetleri'ne karşı aldığı başarı üzerine Edirne'yi sağ tarafında bırakarak Edirne ile Kırklareli arasından güney doğu yönünde ilerlemeye başladı. Bu arada Osmanlı Doğu Ordusu'nun emrine verilen iki Harlan uçağı Kırklareli'ye gönderildi <sup>14</sup>.

22-23 Ekim günlerinde yapılan savaşlarda birçok yerde Türk Ordusu Bulgarlar'a zor anlar yaşatmışlarsa da Osmanlı Ordusu dağılarak bozgun halde Pınarhisar yönüne çekilmişti. Bu çekilme sonucunda daha önce Kırklareli'ne keşif amacıyla gönderilmiş olan iki Türk uçağı düşmana terk edilmiş oldu. Bu iki uçağın ordu merkezi olan Lüleburgaz'da tutulmayıp Kırklareli'ye gönderilmesinin de sebebi anlaşılamamaktadır. Çünkü bu uçaklardan ordu merkezinde görevlendirilerek faydalanılması daha uygun olurdu.

Sonuçta asker, eksik ve maneviyat bozuk olduğu için çatalca çizgisine çekilmek zorunda kaldı. Doğu Ordusu'nun Bulgarlarla yaptığı Lüleburgaz Savaşı'nda, ordunun Çatalca'ya doğru çekilmesi ve Çatalca

<sup>12</sup>. İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğu Yılları**, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Kumutanlığı Hava Bas. ve Neş. Müdürlüğü, Ankara, 1986, s. 13.

<sup>13</sup>. **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, s. 77.

<sup>14</sup>. **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, s. 80.

civarında yapılan savaşlarda her iki tarafın da uçak uçurduklarına dair belgeye rastlayamadık.

Batı Ordusu'nun emrine verilen iki uçak yapılan kontratla Fransız pilotla birlikte Selenik'e getirilmişti. Burada müfreze tamamlanarak Köprülü'ye gönderilmişti. Uçaklar, Köprülü'de uçuşa hazırlanarak birkaç deneme uçuşu yapılmıştı.

23-24 Ekim 1922'de Batı Ordusu, Sırp'lar'a karşı giriştiği savaşta Kumanova'da yenilmişti. Osmanlı Ordusu Manastır istikametine çekilmeye başlamıştı. Ordu Kumandanı Ziya Paşa'dan alınan emir üzerine uçak müfrezesi Selenik'e dönmüştü. Selenik'te uçaklar yeniden uçuşa hazırlanmışsa da Yunanlılar'ın Selenik'e yaklaşması üzerine 10 Kasım 1912'de uçaklar yıkılmış ve uçucular şehirde Cemiyet-i İslamiye arasından Fahrizade Ali Bey'in evinde gizlenmişlerdi. Uçucularımızın gizlenmesinde Eski İskan Müdürü ve Milletvekili Hacı Muhsin Bey'in de çok yardımı olmuştu. Bu sıralarda muhacirleri İzmir'e götürmek için Mısırlı Prens Ömer Tosun Paşa'nın gönderdiği bir vapura uçucularımız kılık değiştirerek zamanın İngiliz konsolosunun da yardımıyla gemiye bindirildiler. Böylece Yüzbaşı Fesa, Teğmen Nuri ve Fethi esaretten kurtularak İstanbul'a gelmişler, ancak Teğmen Abdullah, Yunanlılar tarafından esir alınmıştı.

Bu arada Edirne'deki Osmanlı Kumandanı Şükrü Paşa, kalede bulunan balondan malzeme yetersizliği ve hava şartlarından dolayı faydalanamadığını, bunun için en azından bir uçağın acele gönderilmesini istiyordu. Düşman hattının, özellikle topçularının tuttukları mevzileri keşif uçuşu ile öğrenmek istediğini vurgulamıştı.

Karadan uçak göndermek mümkün olmadığından, havadan uçak gönderilmesi zorunluluğu vardı. Uçağın İstanbul'dan Edirne'ye uçarak gitmesi gerekiyordu. Pilotlarımızın tecrübesizliği ve uçağın saatte ne kadar benzin tüketeyeceği bilinmediğinden 210 km'lik yolun aşılması çok zor

görünüyordu. Okul Müdürlüğü, uçağın gönderilmesinden önce havada ne kadar kalabileceğini tesbit etmek istiyordu. Uçağı Edirne'ye götürmekle görevlendirilmiş olan Fransız pilot Granil, bu teknik durumu muhtemelen biliyordu. Ancak Bulgarlar'a esir olmaktan korktuğundan uçmak istememişti. Edirne'de bulunanlar ümitle uçağın gelmesini beklemişlerse de muhasara devam ettiği sürece uçak gönderilmemişti <sup>15</sup>.

Ordumuz Çatalca ve Gelibolu mevzilerine yerleştikten sonra düşmanın durumunu öğrenmek için keşif uçuşu yapılması ihtiyacı doğmuştu. Elde az sayıda uçak ve birkaç pilot vardı. İki Fransız pilottan birine de bir uçuş yaptırılabilirdi. Fakat uçaklardan birini kırıldığı için zaten az olan uçaklardan birini daha kırar korkusuyla uçak verilmemiş ve kontratı bozulmuştu. Diğer Fransız pilotuna daha önce belirttiğimiz gibi Edirne'ye uçuş emri verildiği halde gitmediği için onun da görevine son verilmişti.

Elde yalnız Türk pilotları kalmıştı ki bunlar, Selanik'ten kaçıp gelen Pilot Yüzbaşı Fesa, Nuri, Fethi, Salim ve Fazıl'dı. Bu Türk Pilotları yavaş yavaş uçmaya ve ordunun ihtiyaçlarını karşılayabilecek seviyeye gelmişlerdi. Rasit\* olarak da ordudan alınan subaylar görevlendiriliyordu. Böylece küçük iş yapabilecek bir hava kuvveti oluşmaya başlamıştı. Elde bulunan uçaklar pilotlarımıza verildi. Buna göre;

|                |                                                 |
|----------------|-------------------------------------------------|
| Yüzbaşı Salim  | : 70 Beygirlik Gnom motorlu Bristol uçağını,    |
| Yüzbaşı Fesa   | : Vatan isimli Bleryo uçağını,                  |
| Üsteğmen Fethi | : Osmanlı isimli Döperdössen uçağını,           |
| Teğmen Nuri    | : 70 Beygirlik Gnom Ron motorlu R.E.P. uçağını, |
| Teğmen Fazıl   | : 70 Beygirlik Gnom Ron motorlu Bristol uçağını |

teslim almışlardı <sup>16</sup>.

<sup>15</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 13.

\* Rasit : Uçaklarda plotun yanında yer alan ve gözetleme görevi yapan kişi.

<sup>16</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 88.



Çatalca ve Gelibolu bölgelerinde cepheler kurulduktan sonra ordunun keşif hizmetini görecek uçakların işler hale getirilmesi ve yenilerinin alınması için girişimler başlatılmıştı. Yeşilköy'de bulunan uçaklarla Gelibolu bölgesinde keşif yapıp geri dönelmesi o günün şartlarında mümkün olmadığından Gelibolu bölgesine bir uçak gönderilmesi gerekiyordu.

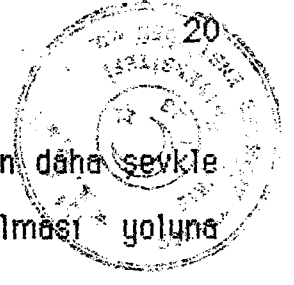
1913 Şubat ayında Şarköy ihracını yaptıktan sonra geri alınan X. Kolordu, Çatalca müstahkem mevkiinde bulunan birliklerin sol kısmını takviye etmek üzere Çekmece-Yeşilköy bölgesine nakledilmişti. Bu Kolordu'nun cepheye gireceği sırada Bulgarlar'ın bu bölgeye taarruz edeceği ve bu amaçla bölgeye yeni bataryalar getirdiği gibi Bulgar ihtiyat kuvvetlerinin de bu bölgeye kaydırıldığı haberi alınmıştı.

X. Kolordu I. Şube Müdürü Kurmay Binbaşı Sedat, bu haberin doğru olup olmadığını hava keşfi ile tespit edilmesi için emir verdi. Pilot Fethi, Döperdössen uçağı ile bölge üzerinde yaptığı uçuşta, "Gerek ihtiyatların, gerekse bataryaların yerlerinde bir değişiklik olmadığı, cepheye yeni olarak yalnız bir bataryanın girdiğini" tesbit etmişti <sup>17</sup>. Kurmay Binbaşı Sedat, bizzat uçuşta bulunuyordu. Daha sonra aynı bölgede birkaç uçuş daha yapılmış, bu uçuşlarda pilot olarak bazen Üsteğmen Fethi, bazen Yüzbaşı Fesa görev yapmıştı.

Yapılan Uçuşlar Sırasında zaman zaman meydan muhafazası ile görevli rediflerin kendi uçaklarımıza düşman uçağı olduğunu düşünerek ateş ettikleri görülmüştü. Osmanlı uçaklarının düşman uçaklarından ayırdedilebilmesi için uçak kanatlarının alt kısmına portakal rengindeki boya ile büyük ay yıldız işaretlerinin yapılması tavsiye edilmişti.

Bu sırada Başkomutanlık Erkan-ı Harbiye'sindeki görüş uçaklardan istenilen faydanın tam olarak sağlanamadığı idi. Oysa gün geçtikçe

<sup>17</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 90.



pilotlarımız orduya daha fazla faydalı oluyordu. Pilotların daha sevkle çalışmalarını sağlamak için para ile mükafatlandırılması yoluna gidilmişti.

Balkan Devletleri'nin Hava Kuvvetleri'nde çalışan Avrupalı pilotlar ise Haçlı Seferleri'ne çıkmış Hristiyan savaşçılara benziyorlardı. Bunlar Osmanlı'ya karşı hristiyanları korumaya gelen kahramanlar gibi çalışıyorlardı. Oysa bu savaş sırasında Osmanlı Ordusu'nda görevlendirilen yabancı pilotların ne milli bir amacı ne de din bakımından bir gayesi vardı. Onlar alacakları para karşılığında mümkün olduğunca hayatlarını tehlikeye atmamaya çalışıyorlardı.

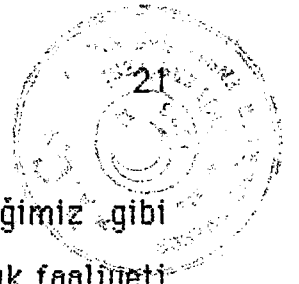
25 Mart 1913 tarihine gelindiğinde, Osmanlı Ordusu'nun uçak okullarında bulunan uçaklardan yalnız üçü uçabilir durumdaydı <sup>18</sup>.

Gün geçtikçe havacılığın önemi daha da artıyordu. Çünkü her yeni uçakta bir başka yenilik görülmekteydi. Alman Ordusu'nda balonla yapılan uçuşlarda fotoğraf makinalarının kullanıldığı haber alınmıştı. Balonlarda kullanılan bu fotoğraf makinalarının uçaklarımızda ve keşif uçaklarında kullanılması düşünülmüş ama uçaklarda kullanılmasının çok zor olduğu öğrenilmişti <sup>19</sup>.

Düşman üzerinde uçuşlara başlandığında yeni bir ihtiyaç daha ortaya çıkmıştı. O da Rasıt ihtiyacı idi. Uçağı kullanan pilot, makinasıyla meşgul olduğundan yerdeki düşman kuvvetlerinin hareketlerini tam olarak göremiyordu. Keşif maksadıyla pilotun yanına verilen subaylar uçuşa ve hava keşfine alışkın olmadıklarından görevlerini gerektiği gibi yerine getiremiyorlardı. Bu amaçla 17 Mayıs 1913 tarihinden itibaren Kurmay Yüzbaşı Kemal'in nezaretinde rasıt subay yetiştirilmeye başlandı.

<sup>18</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-19, 14), s. 96.

<sup>19</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 97.



Batı Ordusu'nda bulunan iki uçak daha önce değindiğimiz gibi Selanik'te yakılmış olduğundan Osmanlılar tarafından havacılık faaliyeti olmamıştı.

Balkan Savaşı'nın ilk safhasını oluşturan bu dönemde 30 Mayıs 1913 Londra Barış Antlaşması'na göre Osmanlı Devleti Arnavutluk'un bağımsızlığını tanıyor, sınırlarının çizilmesini büyük devletlere bırakıyordu. Girid'i de Yunanistan'a terk ediyordu. Midye-Enez çizgisinin batısını Balkan Devletleri'ne bırakıyordu. Böylece Bulgaristan Edirne'yle Kavala ve Dedeoğaç arasındaki toprakları alarak Ege Denizi'ne çıkıyordu. Bu savaşta Yunan Donanması 12 Ada dışındaki Ege adalarını ele geçiriyordu<sup>20</sup>.

Balkan Savaşı'nın sonucunda Yunanistan, Sırbistan ve Bulgaristan arasında ganimet bölüşmesi yüzünden anlaşmazlık çıktı. Makedonya konusunda Sırbistanla, Bulgaristan anlaşamıyorken, Yunanistan Batı Trakya'yı Bulgaristan'a kaptırdığı için ona düş biliyordu. Bu arada Romanya da Balkan dengesinin Bulgaristan lehine değişmiş olmasından rahatsızlık duyuyordu.

Aralarındaki anlaşmazlık onları savaşa kadar sürükledi. Sırlar, Yunanlılar hatta Romanyalılar Bulgarlar'a karşı silaha sarılarak Bulgaristan'ı işgale başladılar. Osmanlı Ordusu da 12-13 Temmuz 1913'de Bulgarlar'a karşı taarruza geçti ve Kırklareli-Edirne istikametine doğru ilerlemeye başladı. Ordunun bu ileri hareketi hazırlığı önceden başlamış ve uçakların da bu ileri yürüyüşe katılmaları için teşebbüse girilmişti. Ordunun ileri hareketi ile birlikte uçaklar da keşif uçuşları yapmış, ancak kendi yürüyüş kollarımız tarafından zaman zaman uçaklarımıza ateş açılmıştı. Osmanlı Ordusu Trakya'yı kurtarmak için ilerledikçe uçaklar da meydana meydana orduyu takip etmişlerdi. Uçaklar Edirne ve Kırklareli'ye inmişlerdi.

<sup>20</sup>. Murat Sarıca, *Siyasal Tarih*, İstanbul, 1983, s. 239.

24 Ekim 1913'te Edirne'den pilot Nuri ve Hâmdi Efendi üç saat beş dakika zarfında uçarak Yeşilköy'e gelmişlerdi. Bundan sonra Yüzbaşı Salim yanında rasit olarak Kurmay Yüzbaşı Kemal olduğu halde Yeşilköy istikametinde uçmuş, yalnız hava çok kapalı ve bulutlu olduğundan farkında olmadan Marmara Denizi'ni aşarak Manyas tarafına inmişlerdi. Ertesi gün Bandırma'ya, oradan da Yeşilköy'e uçmuşlardı. Böylece ilkinde farkında olmadan ikincisinde bilerek Türk pilotları Marmara Denizi'ni aşmışlardı. Pilot Nuri ve Salim'in yapmış oldukları bu uzun mesafeli uçuşlar Türk havacılığında önemli bir aşama olmuştur<sup>21</sup>.

Nihayet 29 Eylül 1913'de Balkan Savaşı sona ermişti. Bu arada Avrupa'da havacılık gün geçtikçe ilerliyordu. Osmanlı Ordusu'nun da bu gelişmeye ayak uydurması gerekiyordu. Ancak bütün bunlar için bol malzeme, çok uçuş, iyi bir teknik gerekiyordu ki, bunların hepsi para ile olabilecek şeylerdi. Bunun için Kurmay Albay Süreyya, Fen Birlikleri Genel Müfettişliği'nden orduya yapılan yardımın bir kısmının uçaklar için ayrılmasını teklif etmişti.

Sudan kalkıp yine suya inebilen uçaklar henüz Osmanlı'nın elinde yoktu. 28 Mart 1910 tarihinde Hanri Farbri adlı mühendis kendi yaptığı uçakla sudan kalktıktan sonra yine suya inebilmişti. Süreyya Bey Osmanlı Devleti'nin deniz uçağı alması gerektiğini belirtiyordu. Osmanlı Devleti, ilk deniz uçağını 1914 yılında almıştı<sup>22</sup>.

Türk pilotları savaş sonrasında Yeşilköy'de daha uygun şartlarda çalışmaya başladılar. Uçaklar için hangar, tamir için atölye vardı. Lüzumlu sanatkarlar burada toplanmıştı. Eksik olan birçok şeyin İstanbul'da bulunması veya temin edilmesi mümkündü. Bu şartlarda Türk pilotları günden güne ileri gitmeye başladılar. Nitekim artık ikili, üçlü filolar

21. İ. Sarp, a.g.e., s. 25.

22. **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, s. 130-132.



halinde uçmaya başlamışlardı. Bu pilotlarımız Yüzbaşı Fesa, Östeğmen Fethi ve Fazıl'dan oluşuyordu. Bu filo öğleden evvel Yeşilköy'den, çok bulutlu bir havada kalkmış, bir saat elli dakikda Edirne'ye inmişti. Aynı gün tekrar Yeşilköy'e geri dönmüştü. Bu da Türk havacılığının önemli bir gelişme içinde olduğu gösteriyordu.

Bu tarihlerde Avrupa'dan Osmanlı Toprakları'na birçok uçak gelmeye başlamıştı. Fransız, Alman ve İngiliz uçaklarından başka Rus ve Bulgar uçakları dahi serbestçe Çatalca ve hatta Çanakkale bölgelerinin üzerinde uçuşlar yapmaktaydı. Bu uçakların fotoğraf çekme ihtimali de gözönünde tutularak diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi uçuşa kapalı sahaların belirlenmesi için Albay Süreyya tarafından teklif verilmiş, bu teklif değerlendirildikten sonra olumlu bulunmuş, bir harita basılarak ilgililere dağıtılmıştı (Ek 2).

Balkan Savaşı sırasında Türk hava gücüne baktığımızda savaşın ilk devresinde başarılı olamamışlardır. Bunun sebebi pilotların tecrübe eksikliği, yönetim ve ikmal desteğindeki aksaklıklar olmuştur. İkinci devrede hem pilotlarımız ustalaşmış, hem de yönetim katları deneyim kazanmış olduğundan, yapılan uçuşlardan verimli sonuçlar alınmıştır <sup>23</sup>. 1912-1913 Balkan Savaşı'nda ilk kez savaş görevi yapan Türk pilotları, kişisel çaba ve cesaretleriyle uçuş yeteneklerini günden güne geliştirmişlerdir.

---

<sup>23</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Cumhuriyet Öncesi Türk Havacılığı, Genelkurmay ATASE Yayını, Ankara, 1984, s. 39.

## C) BALKAN SAVAŞI SONRASI TÜRK HAVACILIĞI



### 1. İstanbul - Kahire Hava Seyahati

Rumeli elden çıktıktan sonra İmparatorluğun geriye kalan kısımlarında yaşayan halkın çoğunluğu İslam'dı. Türkler'den sonra çoğunluğu Arap nüfusu oluşturuyordu. Görünüşe göre geriye kalanı kurtaracak yegane yol da İmparatorluk içindeki İslamlar arasında sıkı bir birlik kurmak, sınırlar dışındaki müslümanları halifeye olan bağlılıklarından faydalanarak siyasi menfaatler sağlamaktı. İşte bunun için İslam Birliği politikasına dönmüştü. İstanbul-Kahire seyahati de İslam Birliği amacını güden bir propoganda uçuşu idi <sup>24</sup>.

Türk pilotları uzun yolculuklara Balkan Savaşı'nın sonlarında yeni yeni alışmaya başlamışlardı. Edirne-İstanbul uçuşunu yapan Teğmen Nuri çok büyük takdir kazanmıştı. Diğer pilotlarımız da bu sıralarda ancak Teğmen Nuri'nin yaptığını yapabilirlerdi. Nitekim Salim Bey'in Marmara'yı aşması yine Yüzbaşı Fesa, Üsteğmen Fethi ve Fazıl Bey'lerin filosunun Edirne Seyahati pilotlarımızın aşağı yukarı aynı ayarında olduğunu gösteriyordu.

Pilotlar o tarihe kadar çoğunlukla Trakya bölgesinin düzlük alanlarında uçmuşlardı. Oysa İstanbul-Kahire arası 2500 km'yi geçtiği gibi geçilecek bölge dünyanın en dağlık alanlarından birini oluşturuyordu. Toros Dağları'nın ortalama yüksekliği 3000 metreyi geçiyordu. Halbuki bu sırada uçakların azami çıkabildikleri yükseklik bu idi. Elde bulunan uçakların gerçek durumları hakkında kesin birşey söylemek mümkün değildi. Bu pilotların Anadolu bozkırlarını, birçok dağ silsilelerini ve nihayet çölleri aşarak binlerce kilometrelik bir uçuşa gönderilmeleri o günün şartlarında

<sup>24</sup> Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 181.

uygun değildi. Ancak herşeye rağmen bu seyahatin yapılmasına karar verildi. Bu seyahat sırasında yer hizmetlerinin iyi tanzim edildiğini görüyoruz ki bu da Balkan Savaşı'nın Türk Havacılığı için iyi bir tecrübe olduğunu göstermektedir.

2500 km'lik bu mesafe bir takım merhalelere ayrılmış, uçakların ineceği meydanlar önceden hazırlanmıştı. Her meydana gerekli benzin ve yağ konmuştu. Konya, Halep gibi merkezi meydanlara ayrıca yedek parça da depolanmıştı. Uçakların yerden takip edilmesi için makinist Subay Teğmen Murat ve Teğmen Cemal görevlendirilmişlerdi <sup>25</sup>. Yolda kaza geçiren Fethi ve Nuri'nin uçakları bu subaylar tarafından tamir edilmiş, böylece seyahate devam etmeleri sağlanmıştı.

Uçaklar Yeşilköy'den hareketle Eskişehir - Afyon - Konya - Ulukışla - Adana - Halep - Humus - Beyrut - Şam - Kudüs - Elarış - Portsait - Kahire'ye uğradıktan sonra İskenderiye'ye gidecek ve seyahat sona erecekti (Ek 3).

Bu uçuş için Fethi, Nuri ve Salim Beyler görevlendirilmişlerdi.

**Fethi Bey'in Uçuşu** : Muavenet-i Milliye adlı Bleriot uçağı ile Şam'a kadar gelebilmiş, 14 Şubat 1914 günü Şam'dan Kudüs'e gitmek için havalandı ancak Kudüs'e varmadan Şumriye'nin 500 metre yakınındaki Küfrünar koyalıklarına düşerek rasıtı Sadık'la birlikte şehit olmuşlardı.

**Nuri Bey'in Uçuşu** : Prens Celaleddin adlı Döpergössen uçağı ile yolculuğa başlamış, Fethi Bey'in şehit olduğu gün o da Şam'a gelmiş sevdiği arkadaşlarının tabutlarıyla karşılaşmıştı. Arkadaşlarını Şam'da toprağa verdi. Nuri Bey'in Kudüs ve Elarış'ten Mısır'a uçuşu gerekiyordu, fakat İstanbul'dan gelen emir, bu güzergahtan vazgeçildiğini, yolculuğun sahil boyunca devamı isteniyordu. Nuri Bey bunun üzerine uçarak Yafa'ya gelmişti. Artık Mısır'a yaklaşmış, arada sadece bir merhale kalmıştı. Yafa meydanında kalkış için hava şartları uygun değildi. Halk toplanmış, uçağın

<sup>25</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 36.



uçmasını heyecanla bekliyordu. Bu arada Mısır Hükümeti de Türk uçağını karşılamak için hazırlık yapıyordu <sup>26</sup>. Nuri Bey hava şartlarının düzelmesini beklemeden kalkış yapmış ama ters esen rüzgarın etkisiyle istediği gibi yükselememişti. Dönüp rüzgarı önden almak istemişse de hız kaybederek denize düşmüştü. Bu kazada Pilot Nuri Bey şehit olmuş, rasit İsmail Hakkı Yafalılar tarafından kurtarılmıştı <sup>27</sup>.

**Yüzbaşı Solim Bey'in Uçuşu :** Edremit adındaki Bleriot uçağıyla yanında Kurmay Yüzbaşı Kemal olduğu halde Beyrut'tan uçuşa başlayarak Elarış üzerinden Portsait'e, bir gün sonra 6 Mart 1914'te Kahire'ye varmıştı. Başta Hidiv Abbas Hilmi Paşa olmak üzere Mısır Halkı Türk uçağını coşku ve sevgiyle karşılamışlardı. Kahire'den sonra İskenderiye'ye geçilmiş, böylece İstanbul-Kahire-İskenderiye seyahatı sona ermişti.

Türk havacılığı bu yolculuk sonunda en kıymetli iki pilotunu kaybetmiştir. Bu arada değinilmesi gereken önemli bir olay, Nuri Bey'in uçağının pilotla birlikte rasatı taşıyacak kapasitede olmadığıydı <sup>28</sup>. Hadisenin en üzücü noktası yapılan seyahatin en zor ve tehlikeli kısımları başarı ile geçildikten sonra amaca ulaşılacağı sırada pilotların düşüp şehit olmaları Türk havacılığı için bir talihsizlik olmuştur.

## **2. Balkan Savaşları Sonrası Türk Havacılığında Eğitim ve Teşkilatlanma Açısından Meydana Gelen Gelişmeler**

Balkan Savaşları bittikten sonra Osmanlı Devleti Ordusu'nda ıslah çalışmalarına başlanmıştır. Savaş bütün acılığıyla ordunun zayıf yönlerini ortaya çıkarmıştı. Ordunun bir parçası konumunda olan havacılığın da

<sup>26</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 194.

<sup>27</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 39.

<sup>28</sup>. Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İstanbul, 1947, s. 12; bkz. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 194.



acilen ilgiye ihtiyacı vardı. Yapılacak ıslahatlar için de yabancı uzmanların getirilmesi gerekiyordu. Bu konuda tercih edilen ülke Fransa olmuştu.

1913 yılında Fransız Ordusu havacılık alanında Avrupa'da en iyi durumda görünüyordu. Her ne kadar Almanlar'ın elinde daha çok balon bulunuyorduysa da son savaşlar ve tecrübeler gösteriyordu ki, balonların ihtiyaçları karşılama alanı çok kısıtlıydı. Bunun için Osmanlı Havacılığı'nın ıslahı için Fransız uzmanlardan faydalanma yoluna gidildi. Bu arada ordu ve donanmanın ıslahı için Fransa'dan borç para alınmış, fakat alınan bu para ile Fransa'dan malzeme alınması şart koşulmuştu <sup>29</sup>. Bu nedenle havacılık malzemesinin de Fransa'dan alınmasına karar verildi. Ancak yine de kesin karar verilmeden önce Avrupa Havacılığı'nın incelenmesi için Uçak Okulu Müdürü Binbaşı Veli, Pilot Üsteğmen Fazıl, Makinist Üsteğmen Yahya ve Teğmen İsmail'den oluşan heyet Avrupa'ya gönderildi.

Avusturya, Almanya ve Fransa'da birçok sivil askeri uçak fabrikası ve müesseseleri gezilmiş, sonuçta Fransız Havacılığı'nın en iyi durumda olduğu görülmüştü.

Fransız askeri havacılığın Komutanı General Bernard, Osmanlı Devleti'ne havacılık kurumunun başına Fransız pilot Yüzbaşı De Goys'u getirmesini tavsiye etmişti <sup>30</sup>. Asil bir Fransız ailesine mensup olan Marki De Goys de Mazeryac binbaşılık rütbesiyle Osmanlı Ordusu'nda çalıştığı kısa sürede, Türk havacılığının gelişmesinde önemli katkıda bulunmuştur. De Goys, 4 Mayıs 1914'te İstanbul'a geldiğinde Osmanlı Devleti'nin elinde az sayıda pilot ve uçak kalmıştı. De Goys, dürüst ve çalışkan bir yapıya sahip olup, kısa sürede kendisini Türk pilotlarına sevdirmiş, ilk iş olarak uçak okulunun ıslahına, yeni uçakların alınmasına ve yeni pilotların yetiştirilmesine gayret etmiştir.

<sup>29</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 198.

<sup>30</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 40.

De Goys geldiğinde Yeşilköy'ün 3 km kuzeyinde Kara Uçak Okulu mevcuttu. Bahriye Nezareti de keşif ve sahillerin güvenliği için deniz uçağı kullanmak istiyordu. Bu amaçla Yeşilköy'de deniz fenerine yakın Deniz Uçak Okulu açılmıştır. Ancak bu okulda Bahriye Nezareti'nden verilen Bahriye subaylarını yetiştirecek eğitim malzemesi ve öğretmeni bulunmadığından subayların önce Kara Uçak Okulu'nda yetiştirilmesine ve pilotluk diplomasını aldıktan sonra, Deniz Havacılığı'nın temelini oluşturulmasına karar verildiğinden Bahriye'den alınan bütün subaylar Safraköy yakınlarındaki Kara Uçak Okulu'na gönderilmişlerdi. Deniz Uçak Okulu'nun Müdürlüğüne Sağır Necmeddin adıyla anılan Necmeddin tayin olunmuştu.

De Goys ile birlikte ordudan 14 subay alınmış ve bu subay öğrenciler iki kısma ayrılmış, Fransa'dan üç antreman uçağı getirilerek bunlarla uçuş yapılmaya başlanmıştır. 4 Haziran 1914'de de 6 adet Godron, 6 adet Moran Solnier uçağı alınmıştı. Daha sonra 9 Temmuz 1914'te 80 beygir kuvvetinde üç adet Ferman uçağı alınmıştı. Alınan yeni uçaklarla birlikte elde bulunan eski uçaklar da tamir edilmek suretiyle öğrenci yetiştirmek amacıyla kullanılmaktaydı <sup>31</sup>.

Yeni alınan uçakların mukavele gereğince imza tarihinden itibaren birbuçuk ay sonra Yeşilköy'deki Uçak Okulu'na teslim edilmesi gerekiyordu. Bu arada Birinci Dünya Savaşı başladığından Osmanlı Devleti ihtiyatı bir tedbir olarak seferberlik ilan etmişti. Dönemiñ idaresinin Almanlar'a olan yakınlığı sonucunda Binbaşı De Goys İstanbul'dan ayrılarak Fransa'ya dönmüştür. Böylece başlanan ve önemli gelişmeler gösteren ıslahat programı yarıda kalmış oluyordu. Fransız Pilot De Goys'tan sonra Uçak Okulu'nun Müdürlüğü'ne Binbaşı Latif atanmıştır.

31. Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), s. 199.

## İKİNCİ BÖLÜM

### BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

#### A. TÜRK HAVA BİRLİKLERİNDE EĞİTİM VE TEŞKİLAT

Balkan Savaşları'nda Osmanlı Kuvvetleri'nin Balkan Devletleri karşısında kısa sürede aldığı ağır yenilgiler, Osmanlı Devleti daha önce de değindiğimiz gibi ordusunu geliştirmek zorunda bırakmıştı. Bunun için Liman Von Sanders'in başkanlığında bir Alman heyeti Türkiye'ye gelmişti. Orduların önemli bir parçası konumuna gelen havacılık teşkilatında da Alman havacılarından faydalanma yoluna gidilmişti.

Birinci Dünya Savaşı'nda, önce Trablusgarp savaşında İtalya'nın daha ziyade keşif amacıyla kullandığı uçaklar Avrupalı büyük devletlere uçağın önemini açıkça göstermişti. 1912 yılından sonra Avrupa'nın büyük devletlerinin ordularında havacılık teşkilatına fazlasıyla önem verdiğini görüyoruz. Robin Higham "Hava Gücü" adlı eserinde 1914 yılında Avrupa devletlerinde herbirinin yaklaşık 50 uçağa sahip olduklarını belirtmektedir. Savaşın başlamasıyla birlikte birçok cephede savaşmak zorunda kalmış olan Osmanlı Devleti de hava gücünden faydalanma hususunda büyük devletlerden çok geri kalmamıştır. Nitekim 1914 yılında Kafkasya'da yapılan savaşlar, İngilizler'in Mısır'da, Çanakkale'de ve Irak'daki hamilik ve tecavüzleri Türk Ordusu'na hava destek görevi yapacak olan Hava Birlikleri Teşkilatı'nın kuvvetlendirilmesini zorunlu kılıyordu.

1914 yılında Almanya'dan uçak ve pilot tedariki hakkında Türk Hükümeti'nin Almanya'ya yaptığı teklife olumlu cevap verilmiş, Serno adında bir pilot Üsteğmeni başkanlığında bir miktar pilot, bakım personeli,



on iki uçak gönderilmiş ve Astegmen Serno Başkomutanlık Vekaletince, Yüzbaşı rütbesi ile Yeşilköy Hava Uçuş Okulu Müdürlüğü'ne atanmıştır<sup>1</sup>.

3 Şubat 1915'de hava okulunda göreve başlayan heyet, okulun ihtiyaçlarını tesbit ederek Almanya'dan daha fazla uçak, malzeme, alet tedariki için gerekli girişimlerde bulunmuştur. Alman Hükümeti, Osmanlı Devleti'ne verdiği cevapta bir miktar daha uçak verebileceğini, ancak başka pilot veremeyeceğini belirtmişti<sup>2</sup>.

Bu sırada Almanya'dan satın alınan uçakların Türkiye'ye getirilmesi çok zordu. Çünkü Almanya Sırp ve Ruslarla savaş halinde idi. Romanya ve Bulgaristan ise tarafsızlıklarını muhafaza ettiklerinden kendi ülkelerinden savaş malzemesinin geçmesine izin vermiyorlardı. Bu durumda uçakların uçarak Türkiye'ye gelmesi gerekiyordu. Uçaklar Güney Macaristan'da Alman bakım personeli tarafından uçuşa hazırlanacaktı. Almanya'da yetiştirilen Türk pilotlarına teslim edilmek suretiyle Türkiye'ye gönderilecekti. Birkaç uçak bu yolla Türkiye'ye gönderilmişse de bir kısmı Bulgaristan üzerinden geçerken motorlarında çıkan arızalar nedeniyle Bulgaristan'a zorunlu iniş yapmış ve Bulgar Hükümeti bu uçaklara el koymuştu. Bu görevi yapan Türk Pilotları Tahsin, Ali Rıza, Abdullah ve Mehmet Ali idi.

Bu uçaklar için Bulgar Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında uzun müzakerelerde bulunmuş sonuçta üç uçağın Bulgar Ordusu'nda eğitim amacıyla kalmasına izin verilmişti. Sofya'da bulunan diğer dört uçak için de Bulgarlar Almanya'dan uçak alma iznini Alman Hükümeti'nden elde ettikten sonra bırakmışlardır<sup>3</sup>.

1. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), Kitap 2, C. 1, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 51.

2. ATASE Arşivi, Kl. 1393, D. 24, Başkomutanlık Vekaletinin 30 Ocak 1914 gün ve 7629 sayılı emri.

3. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 52.



Getirilen yeni uçaklar ve pilotlarla Tayyare Bölükleri kurulmuş, böylece Türk Hava Teşkilatı yeni bir güç kazanmıştı.

Başkomutanlık Karargahı XIII. Şube Umur-u Havaiye Şubesi'ne bağlı Hava Uçuş Okulu ve Meteoroloji Şubesi ordular emrine verilmek üzere Tayyare Bölükleri teşkil edilmişti. Bunlar;

- I. II. Tayyare Bölükleri Çanakkale'ye (Alman Havacılarından oluşmaktaydı),
- II. Tayyare Bölüğü Irak'a (Uçucuların bir kısmı Türk, çoğu Alman'dı),
- III. Tayyare Bölüğü Uzunköprü'de (Alman havacılarından teşkil edilmiş, Rasıtları Türk),
- IV. Tayyare Bölüğü Adana'ya (Uçucuları Türk'tür),
- V. Tayyare Bölüğü II. Ordu (Uçucuları Türk ve Alman, Rasıtları Türk'tür),
- VII Tayyare Bölüğü Kafkas Cephesi'ne (Uçucuları Türk'tür) gönderilmek üzere hazırlanmaktaydı <sup>4</sup>.

Bir Tayyare Bölüğü Şam'da, bir Tayyare Bölüğü de Keşan'da bulunuyordu.

Bahriye Nazareti'ne bağlı Deniz Tayyare Birliği'nde; iki Niyoport eğitim, bir Kartis ve sekiz Gota olmak üzere toplam onbir uçak bulunuyordu.

Tayyare Bölükleri, tahsis bakımından Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine, tedarik, idari ve ikmal bakımından XIII. Şube'ye, savaşta kullanılma, iskan ve iâşe bakımından emrine verildikleri ordular grubu ve ordu komutanlıklarına bağlı idi.

---

<sup>4</sup> İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Kumutanlığı Yayını, Ankara, 1986, s. 46.

Türk Havacılığı bu durumda Deniz ve Kara Havacılığı olmak üzere iki başlı durumdaydı ki, bu da büyük olumsuzluklara sebep olmaktaydı. Çünkü görüş farklılıkları ve tek elden yönetilmemesi kargaşaya neden olmaktaydı.

1915 yılında havacılığın gün geçtikçe önem kazanması, Çanakkale ve Karadeniz'de Türk-Alman uçaklarının faaliyetleri artacağından uçuş emniyetini sağlamak için Meteoroloji (Alaim-i Cevviye) şubesi kurulmuştu. İlk olarak İstanbul ve Edirne'de, bundan başka Aralık 1915'de Gelibolu'da bir başka şube kurulmuştur <sup>5</sup>. Bu şubeler rüzgarların eseceği doğrultuları ve hava değişikliklerini ilgili makamlara iletecekti.

Yeşilköy Uçuş Okulu'nda imkanlar nisbetinde uçucu yetiştirilmeye devam edilirken, Yüzbaşı Serno başkanlığındaki uçucu personel ve uçaklarla pilot ve rasit yetiştirilmesine hız verilmişti. Bununla birlikte Almanya'ya bir miktar subay pilot olarak yetiştirilmek üzere gönderilmişti.

Daha önce 1914 yılında Almanya'ya gönderilen subaylardan uçuş diploması alanlar, Almanlar'ın Osmanlı'ya verdiği uçaklarla memlekete dönmüştü. Böylece Yeşilköy Uçuş Okulu'nun öğretmen kadrosu kuvvetlenmişti. Ancak çeşitli cephelerde savaşan kara ordularına savaş süresince hava desteği sağlayacak, hava birlikleri için gerekli uçucu personeli ileriye gören bir plana göre yetiştirilemiyordu. Bir yılda diploma alan uçucu sayısı 15 subayı geçmemekte idi ki, bu sayı ihtiyacın çok altındaydı.

Bahriye Nezareti emrindeki Deniz Hava Birlikleri için Yüzbaşı Sormi başkanlığında, Yüzbaşı Sormi ve Üsteğmen İsmail Almanya'ya L.V.G. Uçak Fabrikası'nda yapılan deniz uçaklarını teslim almak üzere gönderilmişlerdi. Heyet Almanya'ya vardığında uçakların daha hazır olmadığını görmüş, durumu Bahriye Nezaretine iletmisti. Nezaret bu subayların uçuş

5. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, C. IX, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayını, Ankara, 1969, s. 33.



kabiliyetlerini geliştirmeleri için Alman Kara Uçuş Okulu'na devam etmelerini sağlamıştır. Bu subaylar kara uçuş okulundaki eğitimlerini tamamladıktan sonra Deniz Uçuş Okulu'na da devam ederek diplomalarını almışlardı. Alman Bahriye Nezaretine eğitimlerini tamamlayan Türk subayları 3 Gota uçağı ile hava yolundan İstanbul'a gelmişlerdi. Böylece 1915 yılı sonlarına kadar Almanya'da ve Türkiye'de yetiştirilen pilotların sayısı 13'ü bulmuştu <sup>6</sup>.

Türk Cepheleri'ndeki uçak sayısı arttıkça yedek malzeme ihtiyacı çoğalmaktaydı. Uçakların bakım ve onarımı için yeni tesisler açılıyor, hava teşkilatı gittikçe büyüyordu. Hava işleriyle uğraşmak üzere IX. Şube kurulduğu gibi, Bakomutanlık Karargahı'na bağlı XIII. Umur-u Havaîye Şubesi de büyütülerek müfettişlik olmuş ve bu müfettişliğin başına Alman pilot Serno getirilmişti <sup>7</sup>.

Müfettişliğin görevleri, hava birlik ve müesseselerinin bütçesini hazırlamak, çalışmalarını kontrol etmek, hava işlerine ait kanun ve nizamnameleri tanzim etmek, hava personelinin eğitimine ait gerekli esasları hazırlamak, havacılığa ait keşif ve gelişmeleri takip etmektir <sup>8</sup>.

Deniz uçaklarının bakım ve onarımı için Bahriye Nezareti'nde tamirhane ve bakım tesisleri bulunmadığından, uçakların uçuşa hazırlanması zorluğu, daha da önemlisi Kara ve Deniz Birlikleri elastiki bir şekilde kullanılmadığı görülerek Harbiye ve Bahriye Nezaretleri emrinde bulunan Hava Birlikleri Müfettişliğin emri altında toplanarak tek elden yönetilmesi imkanı sağlandı <sup>9</sup>.

Başkomutanlığın uygun gördüğü cephelere ve önemli bölgelere Müfettişlik Tayyere Bölüğü vermişti. Bu bölükler;

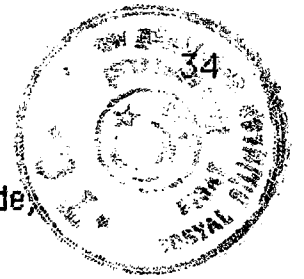
---

6. İ. Sarp, a.g.e., s. 49.

7. ATASE Arşivi, kl. 1393, D. 24.

8. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 68.

9. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 108.



I. ve VI. Tayyare Bölükleri V. Ordu emrinde Çanakkale'de,  
II. Tayyare Bölüğü VI. Ordu emrinde Irak'da,  
XII. Tayyare Bölüğü VI. Ordu, XIII. Kolordu emrinde (Uçakları  
II. Tayyare Bölüğü'nden verilmiş),  
III. Tayyare Bölüğü Kuva-yı Mürettebe emrinde Maan'da,  
IV. Tayyare Bölüğü IV. Ordu emrinde Adana'da,  
VII. Tayyare Bölüğü III. Ordu emrinde Suşehri'nde,  
VIII. Tayyare Bölüğü Yeşilköy'de Başkomutanlık Vekaleti  
emrinde olup, III. Ordu için Suşehri'ne  
gönderilmek üzere hazırlanılmakta,  
IX. Tayyare Bölüğü Başkomutanlık Vekaleti emrinde İstanbul  
hava savunması için Yeşilköy'de,  
X. Tayyare Bölüğü II. Ordu emrinde Elazığ'da,  
300. Paşa Tayyare Bölüğü IV. Ordu emrinde Filistin'de,  
V. Tayyare Bölüğü ve Deniz Tayyare Müfrezesi İzmir'de,  
İki uçaklı Kavak Tayyare Müfrezesi İstanbul Boğazı Komutanlığı  
emrinde Kavak'da ve 1 deniz uçağı Ereğli'de;  
Sekiz uçaklı bir bölük Başkomutanlık Vekaleti emrinde Yeşilköy'de  
(Henüz bu bölüğe numara verilmemiş).

Beş uçaklı bir Tayyare Bölüğü Çanakkale'de Boğazlar Genel  
Komutanlığı emrinde bulunuyordu.

67 Hava İstasyon ve Bölüklerinde toplam 81 pilot, 57 rasıt, 90 da  
uçak bulunuyordu.

Tayyare bölükleri dışında uçuş emniyetini sağlayacak meteoroloji  
tesislerine de gereken önem verilmiş 1916 yılının başında Konya, Bursa,  
Ankara, Sinop ve Adana'da birer Meteoroloji merkezi açılmış ve bu teşkilat  
genişletilerek bir merkez onüç şubeye ayrılmıştı.

Merkez, İstanbul Kandilli'de idi. Şubeleri ise, Edirne, Gelibolu, İzmir, Eskişehir, Konya, Ankara, Zonguldak, Sinop, Adana, Beyrut, Kudüs ve Bağdat'da bulunmakta olup bütün bu şubeler İstanbul Kandilli'ye bağlı idi. Gereken personel ise Kandilli'de açılan kurslarla yetiştirilmekteydi <sup>10</sup>.

Kurulan yeni teşkilatla uçuşlarında yeni metotlarla yetiştirilmesine başlanılmıştı. Dana önceleri tarif yolu ile yapılan uçuş eğitimleri, Almanya'dan getirilen iki komutalı eğitim uçaklarında öğretmenlerle birlikte yapılabilmekteydi.

1919 yılına kadar pilotlar yalnız subaylardan yetiştirilmekteydi. Savaş sırasında veya arızalar nedeniyle düşen uçaklarda önemli ölçüde subay kaybına neden olmaktaydı. Yetiştirilmesi devlete uzun zaman ve büyük masraflara malolan subay sayısı gittikçe azalmaktaydı. Bu olumsuz durumu gidermek için hava birliklerine astsubay ve sivil personelden pilot yetiştirilmesine başlandı. Eğitimdeki gelişmelere rağmen uçucu sayısı ihtiyacı karşılanamamaktaydı <sup>11</sup>.

Ancak hemen belirtelim ki, bu durumda Türk havacılığının vazife ve sorumluluğu Almanlar'a verildiğinden Almanların olumlu yönde çok katkıları olmasına rağmen uçucu yetiştirilmesi konusunda ihmal ve kayıtsızlıkların olduğu da bir gerçektir.

Uçaklarda görev yapan rasıtlara taktik ve havacılık bakımından özel eğitim programları uygulanmaktaydı. Derslerde telsiz, seyrisefer, bombardıman, fotoğraf çekme, fotoğraflardaki bilgilerin değerlendirilmesi ile ilgili dersler veriliyordu. Taktik bakımından ise, Topoğrafya ve kara savaşlarının esasları hakkında gerekli konular öğretilmekteydi.

Savaşın devamı süresince Türk Ordusu'nun başkumandanlık karargahındaki hava teşkilatı durmadan büyümüş, genişlemiş, ancak

<sup>10</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 69-71.

<sup>11</sup> Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 101.

cephelerde savaş halinde olan ordu ve kolordu komutanlıkları emrindeki tayyare birlikleri cılız, takatsız ve kudretsiz bir halde bırakılmıştı. Bu durum başkomandanlık karargahındaki bazı çevrelerce yeterli görülümüşse de Türk Hava Kuvvetleri'nin gelişmesine olumlu yönde etki yapmamıştı. Tümen selahiyetinde olan Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde tayyare balon birlikleri fotoğraf ve fotometri ile meteoroloji şubeleri bulunmaktaydı.

Hava Kuvvetleri Müfettişliği ile hava şubesinin savaşta görevleri, hava birliklerinin kullanılma, teşkilat ve gelişmesine ait konularda başkomutanlık kurmay başkanına teklif yapmak, hava personel işlemlerini yürütmek, hava birliklerinin ihtiyaçlarını temin ve ikmal etmektir.

22 Nisan 1917 tarihi itibarıyla Osmanlı ordularının emrine ve bazı bölgelere birer tayyare bölüğü verilmişti. Bu bölüklerin emrine verildiği birlikler ve yerler şöyle idi:

I. Ordu bölgesinde : Harp Tayyare Müfrezesi (3 Albatros-C, 2 foker uçağı),

II. Ordu emrinde : X. Tayyare Bölüğü, Elazığ'da (5 Albatros-C uçağı),

III. Ordu emrinde : VII. Tayyare Bölüğü Susehri'de (4 Albatros-C uçağı),

III. Ordu emrinde : VIII. Tayyare Bölüğü, Giresun'a gönderilmek üzere İstanbul'da hazırlanmakta (2 Albatros-C uçağı)\*.

IV. Ordu emrinde : IV. Tayyare Bölüğü, Adana'da (2 Albatros-C uçağı)

II. Tayyare Bölüğü, XXII. Kolordu Ditmar Harp Tayyare Müfrezesi (1 Albatros-C, 2 Halberstadt-D uçağı).

\* : Giresun'a gönderilen uçakların bir kısmı Ulukışla ve Kayseri'de kırılmış olduklarından, Giresun'a gönderilmekten vazgeçilmiş, sonradan verilen bir emirle uçaklar Susehri'ne gönderilmiştir.

300. Paşa Tayyare Bölüğü, Remle'de (5 Rampler-C, 1 Foker-E, 2 Albatros-D uçağı)

III. Tayyare Bölüğü, Medine'de (2 Albatros-C, 4 Barasol-E, 2 Albatros-B uçağı)

V. Ordu emrinde : V. Tayyare Bölüğü, İzmir'de (2 Albatros-C uçağı)

I. Deniz Tayyare Bölüğü, İzmir'de

I. Tayyare Bölüğü, Galata'da (3 Albatros-C uçağı)

VI. Tayyare Bölüğü, Çanakkale'de (1 Halberstadt-D, 1 Foker-E uçağı)

VI. Ordu emrinde : II. Tayyare Bölüğü, Musul'da (4 Halberstadt-D, 8 Albatros-C, 1 Foker-E uçağı)

XII. Tayyare Bölüğü, Irak'ta (XIII. Kolordu'ya verilmiş).

Deniz Tayyare Bölüğü, Çanakkale'de (Alman)

Deniz Tayyare Bölüğü, Anadolu Kavağı'nda, Boğazlar Genelkomutanlığı emrinde,

Deniz Tayyare Müfrezesi, Ereğli'de, Boğazlar Genelkomutanlığı emrinde,

XV. Tayyare Bölüğü, Uzunköprü'de, Başkomutanlık emrinde 12.

Ayrıca emrendi 2 ve daha fazla Tayyare Bölüğü bulunan orduların karargahlarında birer Tayyare Birlikleri Komutanlığı bulunuyordu.

Böylece 1917 yılında cephedeki bölük veya müfrezelerin sayısı 18'i bulmuştu. Bunlardan tayyare bölükleri, uçak, uçucu, bakım, idari personel

12. **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, Kitap 2, C. 2, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s. 21.

ve yedek malzeme bakımından çok kuvvetli iken Türk Tayyare Bölükleri her bakımdan küçük zorluklar içinde görev yapmaktaydı.

Ordu komutanlıkları emrindeki tayyare bölüklerinin bu eksikliklerini Başkomutanlık vekaletine iletmış, Başkomutanlık vekaleti de tayyare bölüklerinin durumunu düzeltmek için 4 Aralık 1917'de Alman Orduları Başkomutanlığı'na, Akdeniz, Kafkas ve El Cezire cephelerinde düşman hava kuvvetlerinin üstünlük sağladıkları, Türk uçaklarının bu cephelerde vazife yapamaz duruma geldiklerini belirtmek suretiyle Türkiye'ye uçak, malzeme ve personel gönderilmesi için istekte bulunmuştu. Teklifi değerlendiren Alman Başkomutanlığı olumlu cevap vermiş, engelleyici bir durum meydana çıkmadığı takdirde istenilen malzeme, uçak, ve personelin 1918 yılı Haziran'ına kadar gönderileceği belirtilmişti <sup>13</sup>.

Yeşilköy Hava Okulu'nda uçucu yetiştirilmesine devam edilmekteydi. Almanya'dan beklenen yardım malzemesi, uçak ve personel geldiği takdirde Konya, İzmir, Şam ve Musul Tayyare İstasyonları kurulacak ve zamanla genişletilerek bu istasyonlarda uçucu yetiştirilmeye çalışılacaktı.

Türk Hava Teşkilatı'nın geliştirilmesine devam edilmiş, Hava İşleri Müfettişliği (Kuva-i Havaiye), Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği olmuş ve müfettişliğe uçak, balon meteoroloji ve uçaksavar topçu komutanlıkları bağlanmıştı. Cephelerde bulunan Tayyare Kıtaat Komutanlıkları emrinde bulundukları komutanlıkların havacılık müşaviri olup, Tayyare Bölük veya Müfrezeleri'nin hareket ve lojistik işlerini bu komutanlıklar adına yürütmekteydiler. Cephede kıtaat komutanlığı yoksa tayyare bölüğü, doğrudan Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği ile bağlantılı bulunurdu.

---

13. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 131.



Filistin'de Yıldırım Ordular Grubu, Irak'ta VI. Ordu, Çanakkale ve Ege dolaylarında V. Ordu ve Doğu bölgesinde Şark Orduları Grubu Komutanlıkları emrinde birer Tayyare Kıtaat Komutanlığı vardı <sup>14</sup>.

Savaş devamı süresince Meteoroloji teşkilatının önemi gün geçtikçe artmıştı. Bu teşkilattan sadece havacılık alanında değil diğer ordu birimleri de faydalanıyordu. Bunun üzerine mevcut şebekelere yenilerinin eklenmesine karar verildi. Ayrıca Şark Orduları Grubu, Tayyare Bölükleri'nin talepleri üzerine Diyarbakır, Sivas, Elazığ ve Giresun istasyonlarına önem verilmişti. Irak Cephesi'ndeki uçaksavar müfrezesinin emrine de bir istasyon bağlanmış, Ayrıca Antalya'da bir istasyon kurulmuştu. Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi'nde görev yapan uçaklara günlük hava durumunu bildirmek içinde Meteoroloji istasyonlarına ihtiyaç duyulmuştu.

Eğitim olarak Yeşilköy Hava Okulu'nda uçucu yetiştirilmekteydi.

## **B. KAFKAS CEPHESİNDE TÜRK HAVA FAALİYETLERİ**

Bu cephede III. Ordu bulunmaktaydı. Ordu Kumandanı Hasan İzzet Paşa'ydı. III. Kolordu'dan oluşan ordu Rusya'ya karşı savaşıyordu.

III. Ordu'nun emrine verilmek üzere iki uçaktan kurulu bir müfreze Trabzon'a asker, cephane ve malzeme götüren Bézmiâlem Mithat Paşa ve Kızıldeniz vapurlarına yüklenmişti <sup>15</sup>. Tarık Bin Ziyat ve Edremit adlı Bleriot uçakları ile Yüzbaşı Salim (İlkuçan) ve Fessah (Evrensel) bir müfrezede görevlendirilmişlerdi. 6 Kasım 1914 gecesini Rus Donanması kafilayı yakalamış ve vapurları batırmıştı. Denizden tesadüf sonucu sağ olarak kurtulan iki Türk pilotu esir edilerek Sibirya'ya gönderilmişlerdir<sup>16</sup>.

<sup>14</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 251.

<sup>15</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı s. 24.

<sup>16</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 29.

Savaşın sonuna kadar Rusya'da esaretle kalan bu kıymetli iki pilottan Türk Havacılığı Birinci Dünya Savaşı'nda faydalanamadı.

Sonuç olarak; Türk ordusu bu olay sonucunda doğuda Ruslara karşı uçak kullanamadı. Köprüköy ve Sarıkamış Harekatı'nda her iki taraf da hava hareketinde bulunamamıştır.

1915 yılı içerisinde cephede bir Rus uçağının Türk Birlikleri'nin üzerinde uçuşu üzerine 3. Ordu Komutanlığı, Doğu Cephesi'ne bir Tayyare Müfrezesi'nin görevlendirilmesini Komutanlık Vekaletinden istemişti. Başkomutanlık Vekaleti 9 Eylül 1915'de verdiği cevapta az sayıda bulunan uçaklarla Çanakkale'de uçuş görevi yerine getirildiğinden şimdilik isteğin yerine getirilemeyeceğini Almanya'dan gelecek uçaklardan bir müfrezenin görevlendirileceğini belirtmişti <sup>17</sup>. Ancak 1915 yılı içerisinde Şark Cephesi'ne uçak göndermek mümkün olmamıştı. Bu suretle 1915 yılı içinde Kafkas Cephesi'nde Türk hava faaliyeti olmamıştı.

Rusların 1916 yılında taarruzlarının artması üzerine III. Ordu, hava keşiflerine acil ihtiyaç duymaktaydı. Ordu Komutanlığı bu amaçla Başkomutanlık Vekaletine başvuruda bulunmuş ve talep olumlu karşılanmıştı. Gönderilecek uçak birliği dört personel ve iki uçaktan oluşmaktaydı.

Bu bölüğün personeli;

VII. Tayyare Bölük Komutanı Pilot Yüzbaşı Ali Rıza

Uçuş heyeti Pilot Üsteğmen Abdullah

Uçuş heyeti Pilot Üsteğmen Muhsin

Uçuş heyeti rasit Üsteğmen Fikri'den oluşmaktaydı <sup>18</sup>.

<sup>17</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 83.

<sup>18</sup>. İrfan Sarp, a.g.e., s. 62.

Yeşilköy Hava Okulu'ndan iki Gota tipi uçak hazırlanarak Yavuz'a yüklenmiş ve 6 Şubat 1916 'da Trabzon'a çıkarılmıştı. Bu sırada III. Ordu, uçakların karayolu ile bir an evvel Erzurum'a gönderilmesini istiyordu. Bu amaçla hazırlıklar tamamlanarak uçaklar yapılan büyük arabalara yüklendiler. Ancak araba uzun ve geniş olduğundan yola çıktıktan sonra kısa sürede kırıldıklarından tekrar Trabzon'a dönmek zorunda kalmışlardı. Uçakların karadan Erzurum'a gönderilmesi teşebbüsü sırasında Ruslar Erzurum'u işgal etmişti. Bunun için uçakların uçurularak Erzincan'a götürülmesine karar verildi. Hava şartlarının uygun olmaması nedeniyle bölük komutanı hava şartlarının düzelmesini beklemek gerektiğini belirtmişti. 26 Şubat 1916'da, havalanın düzelmesi üzerine bir uçak Erzincan'a gitmek üzere havalandı. Bölük komutanı olan Ali Rıza, kalkış sırasında arıza nedeniyle mecburi iniş yapmak zorunda kalmış, uçak alandan çıkarak denize kadar sürüklenmiş ve "su içine girmişti. Uçağın tamiri tamamlandıktan sonra havanın iyi olduğu ilk gün iki uçak da Erzincan'a gitmek için havalandı. İki uçaktan biri motor arızasından dolayı kötü bir araziye inmek zorunda kalmış, uçak parçalanmıştı<sup>19</sup>. Diğer uçak Erzincan'a vardığı halde o da iniş sırasında hasara uğradığından bu uçakların cephede orduya hava keşfinde bir faydası olmadı.

Ruslar'a karşı daha sonra keşif uçuşu yapılabilmektedir. Ordu Komutanlığı'nın Tercan dolaylarındaki düşman durumunun tesbit edilmesi konusunda emri üzerine uçuş gerçekleşmiş, 16 Mayıs 1916'da bu bölgede üç Rus taburu ile takviyeli bir süvari bölüğünün bulunduğu tesbit edilmiştir. Yapılan hava ve kara keşiflerinin sonucunda Ruslar'ın Tercan bölgesini zayıf tuttuğu, Kop bölgesinde ise daha fazla kuvvet bulundurduğu anlaşılmıştı<sup>20</sup>. Nitekim bu hava uçuş raporları sonucundaki bilgilerden

<sup>19</sup> ATASE Arşivi, K1. 1393, D. 24.

<sup>20</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 76.

faydalanan Türk Kuvvetleri 31 Mayıs 1916 Tercan yönünde taarruza geçerek Tercan'ı geri almış ve Bayburt bölgesinden Of doğrultusunda taarruz ederek buradaki Rus Kuvvetlerini geri çekilmek zorunda bırakmıştı.

Ordu Komutanlığı, gelişen kara hareketına paralel olarak hava birliğinin de ileri kaydırılması ile düşmana daha yakın olmak suretiyle daha fazla keşif uçuşu yaptırmak istiyordu. Bu amaçla bölüğün büyük kısmının Kargın'a intikal etmesi ve Rampler tepindeki uçağın da Erzincan'da bırakılmasını emretmiştir. 14 Haziran 1916'da bu emir yerine getirilmiş ve kısa sürede yeniden uçuş hazırlıklarına başlanmıştı. Ancak 25 Temmuz 1916'da Ruslar'ın ileri hareketıyla Erzincan'ı işgal etmesi üzerine VIII. Tayyare Bölüğü de Erzincan'ı terkederek Suşehrine intikal etmişti.

Ruslarla bu cephede 25 Eylül'den 12 Aralık'a kadar birçok muharebeler yapıldı. III. Ordu Komutanlığı Karadeniz kıyılarındaki düşma durumunun tesbit edilmesi için Giresun'a bir keşif uçağı gönderiyor, ancak uçak Giresun'da iniş sırasında hasar görüyor. Ordu Komutanı, bu hasara üzölmüş ve bu olayda kasıt olabileceğini düşünerek rapor etmişti. Başkomutanlık, raporu inceledikten sonra bu gibi kırımların havacılıkta olabileceğini, hatta en tecrübeli pilotların dahi bazen uçak kırabildiklerini dolayısıyla bu olaydan kasıt aramanın doğru olmadığını bildirmişti<sup>21</sup>.

Doğu cephesi'nde yıpranan uçakların yerine VII. Tayyare Bölüğü'ne yeni uçak ve personel gönderilmesine karar verilmiş, Hava Müfettişliği iki Albatros-C III uçağını demiryolu ile Ulukışla'ya göndermişti. Ayrıca VII. Tayyare Bölüğü Komutanlığı'na da Alman Üsteğmen Fünfhausen'i tayin etti<sup>22</sup>.

21. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı s. 79.

22. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s 156.



Bu uçaklar Ulukışla'da havalandıktan sonra havadan Süsehri'ne gönderildi. Uçaklardan biri havada meydana gelen arıza üzerine geri dönmüş ve inişte kırılmıştı. Eldeki uçaklarla II. ve III. Ordu Cepheleri'nde hava keşiflerine devan edilmişti

II. Ordu'nun doğuya gönderilmesi kararlaştırıldıktan sonra ordunun keşif ve destek hizmetlerini görecekt X. Tayyare Bölüğü 4 uçak ve 6 personel ile kurularak Diyarbakır'da ordunun emrine girmesine karar verildi.

Bölük 1 Eylül 1916'da İstanbul'dan yola çıkarıldıktan sonra ilk olarak Pozantı'ya getirildi. Burada 15 gün bekledikten sonra kara ve demiryolu ile Ceylanpınar'a getirildi. Buradan kamyonlarla Mardin'den Diyarbakır'a gönderildi. İstanbul'dan ayrıldıktan iki ay sonra Diyarbakır'a getirilebilen uçaklar kısa sürede uçuşa hazırlanmıştı. İlk uçuşu Bölük Komutanı Alman Üsteğmen Westfa yaptı.

16 Kasım 1916'da Üsteğmen Westfa, Rasit Üsteğmen Muzzafer ve birkaç gün sonra da Alman pilot Frankel ile Üsteğmen Mehmet Nuri birer uçakla Elazığ'a geldiler. Böylece Kasım ayının sonlarında X. Tayyare Bölüğü Elazığ dolaylarında yerleşmiş ve ordunun hava keşif hizmetlerini yapmaya başlamıştı <sup>23</sup>.

Bu dönemde Almanya'nın durumunun iyi olmaması, Almanya'dan uçak malzemesi ve yedek parça gelmesine engel olduğundan bölüğün durumu iyi değildi. Uçakların tekerlek lastikleri kalmamış, temin edilemediğinden cantların üst tarafına sibob yayları gibi birçok yay konulmuş, yayların üzerinde düzenli tahtacıklar bağlanmak suretiyle tahta tekerleklerle uçulmaya çalışılmıştı. Tahtaların kısa sürede kırılması ile bölükte uçabilen uçak kalmamıştı <sup>24</sup>.

<sup>23</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 81.

<sup>24</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 82.

1917 senesine gelindiğinde Kafkasya'da bulunan II. Ordu'da X. Tayyare Bölüğü, III. Ordu'da da VII. Tayyare Bölükleri görev yapmaktaydı. X. Tayyare Bölüğü Elazığ'da, VII. Tayyare Bölüğü de Susehri'nde bulunuyordu.

1917 yılı başında Diyarbakır'da bulunan X. Tayyare Bölüğü uçakları uçurularak Elazığ'a getirilmiş ve bölük görev yapabilecek bir duruma getirilmişti. Ancak yollarda ve bazı kazalar yüzünden mevcut uçakların bir kısmı elden çıktığından, bunların yerine yeni uçakların alınması ihtiyacı doğmuştu. Böylece Van Gölü'nün doğusundan Erzincan'a kadar olan geniş sahanın keşif vazifesi verilmişti. Bölgenin dağlık olması ve geniş bir alanı kapsamaması nedeniyle uçuş görevleri büyük ölçüde güçleşmekteydi. Bölüğün bulunduğu Elazığ alanı cepheye çok uzaktı. Bu nedenle bölüğün cepheye daha yakın bir alana nakledilmesi düşünülmüşse de yol durumunun iyi olmamasının ikmali aksatacağı düşüncesiyle bölüğün ileriye alınmasından vazgeçilmiştir. Ancak, cepheye yakın olan ileri meydanlardan faydalanılmasına karar verilmişti. 1917 Mart ayında bölükte 5 uçak bulunuyordu<sup>25</sup>.

Bu arada bölüğe alınan yeni uçakların uçurularak Elazığ'a gönderilmesine karar verilmiş, yeni uçaklar gelene kadar eski uçaklarla ordu cephesinde keşiflere devam edilecekti.

16 Haziran 1917'de Varto ve Hınıs dolaylarında yapılan keşif uçuşunda Varto'da bir tümenin, Hınıs civarında bir kolorduyu kapsayan Çadırılı ordugahların ve 4 uçağı alabilecek bir uçak hangarı görüldüğü bildirilmişti. Bu keşif uçuşu sırasında Hınıs alanında kalkan 2 Rus uçağı ile hava muharebesi yapılmış, Rus uçağı muharebeyi keserek uzaklaşmıştı. Malazgirt yönünde yapılan uçuşta Karmuş'ta birçok çadır ve 2 uçak hangarının bulunduğu Ahlat, Tendürek ve Malazgirt'te düşmana dair önemli bir şey görülmediği Kop ve Liz dolaylarında yaklaşık 3 alayın bulunduğu ve

<sup>25</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 133.

bunların bombalandığı keşif sırasında 2 Rus uçağının da havalandığı belirtilmişti <sup>26</sup>.

Temmuz ayına gelindiğinde karadaki hareketin yavaşladığı, ancak hava keşif ve taarruz faaliyetlerinin devam ettiği görülüyordu.

13 Ağustos 1919'da hava keşifleri Erzincan dolaylarına kadar uzatıldı. Erzincan civarındaki tahkimat, topçu mevzileri, cephane depoları şehrin kuzeyindeki hava alanı ve alandaki uçaklar tespit edilmişti. Hava alanında görülen 4 uçak ve alandaki tesisler bombalanmış, bu sırada havalandan bir düşman uçağı ile muharebede bulunularak üsse dönülmüştü.

Daha sonra Ekim ve Kasım aylarında da komutanlığın istekleri doğrultusunda keşif uçuşları yapılmıştır.

VII. Tayyare Bölüğü de Susehri'nde III. Ordu emrinde görev yapmaktaydı. Bölükte şiddetli kışın devamı süresince uçuşlar yapılamadığından elde bulunan uçamaz durumdaki uçakların onarımı yapılmıştı. Uçuşa elverişli havalarda keşif ve taarruz görevlerine devam edilmişti. Bu sırada bölükte 5 uçucu ve 2 uçak bulunuyordu.

Temmuz başında III. Ordu'ya ait cephede tarafların hava faaliyetleri artmıştı. Gerek Rus ve gerekse Türk uçakları karşılıklı olarak keşif ve bombardıman taarruzlarında bulunmaktaydılar. Devam eden savaşta VII. Tayyare Bölüğü'nün elindeki uçaklar azalmaya başlamıştı. Bu durum karşısında İstanbul'dan Sivas'a gönderilen VIII. Tayyare Bölüğü'ne ait bir uçak VII. Tayyare Bölüğü'ne verilmişti. Eldeki uçaklarla Rus kuvvetlerinin takviyeli kuvvet alıp almadığı tesbit edilmeye çalışılmıştı.

Bu dönemde III. Ordu Komutanı ile havacılar arasında hava birliğinin kullanılması konusunda anlaşmazlık bulunmaktaydı. Ordu komutanı, uçakların teknik bakımdan imkan ve kabiliyetlerinin uçucular tarafından tam olarak gösterilmediğini düşünüyordu. Komutan uçakların kırılmalarını,

<sup>26</sup>. ATASE Arşivi, kl. 1393, D. 22.

yollarını şaşırarak alan dışına inmelerini uygun bulmuyordu. Hür türlü hava şartında görev yapılması gerektiğini belirtiyordu. Meydana gelen kırımları doğrudan pilotların hatası, ihmal ve hatta uçuştan çekinme olarak değerlendiriyordu. Bu nedenle ordu komutanlığınca hava kuvvetleri müfettişliğine 4 Ağustos 1917'de pilotlar hakkında şikayette bulunmuştu<sup>27</sup>.

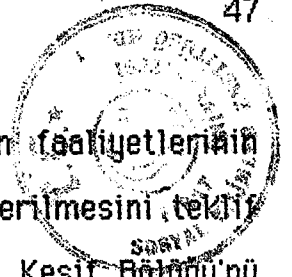
Bu olaylar gelinirken, orduda hava keşif faaliyetleri de devam ediyordu. 8 Ekim 1917'de Erzincan hava alanı bombalamak ve Erzincan ovasına keşif yapmak üzere vazife alan pilot astsubay vecihi ve rasit üsteğmen Bahattin Erzincan'a yaklaştıkları sırada kalkan düşman uçağı ile yaptıkları hava muharebesinde isabet alarak zorunlu iniş yapmış ve her iki Türk uçucusu da yaralı olarak düşmana esir düşmüşlerdi. 9 Ekim 1917'da Kemah kasabasına bir düşman uçağının atmış olduğu mektuptan astsubay Vecihi ve üsteğmen Bahattin'in düşürüldükleri öğrenilmişti. Astsubay Vecihi daha sonra esaretten firar ederek Türk topraklarına ulaşmayı başarmıştır<sup>28</sup>.

Bu sırada VII. Tayyare Bölüğü'nde arızalar, pilotaj hatası ve düşmanla yapılan hava muharebelerinde bazı uçaklar elden çıkmış, sonuçta, bölükte 2 uçak kalmıştı. Buna karşı Ruslar müttefiklerinden aldıkları son model uçaklarla cephede bir hava üstünlüğü kurmaya muvaffak olmuşlardı. Bütün bu olumsuzluklara rağmen ordu, Rus kuvvetlerinin durumunu keşif uçuşları ile gözlemekle birlikte ayrıca uygun yerlere beyanname atılmakta idi.

Doğu'da II. Ordu emrinde görev yapmakta olan VII. Tayyare Bölüğü, cephenin çok geniş olmasından dolayı Karadeniz'deki Rus filosu ve Karadeniz kıyılarında ilerleyen Rus Kuvvetleri'nin hareketini gözetleyemiyordu. Bu olumsuzluklar üzerine III. Ordu Komutanlığı

<sup>27</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 141.

<sup>28</sup>. ATASE arşivi, kl. 1389, D. 6.



Başbakanlık Vekaleti'ne Karadeniz kıyılarındaki düşman faaliyetlerinin gözetlenmesi için bu bölgeye bir hava keşif birliğinin verilmesini teklif etti. Başkomutanlık, bu teklifi kabul ederek VIII. Hava Keşif Bölüğü'nü oluşturdu. Bölükte 5 uçcu ve 2 uçak bulunuyordu. Bölük merkezi verilen şifahi talimata göre Giresun'da olacaktı. 1917 Şubat ayında İstanbul'da hazırlıkları tamamlanan bölük, Ulukışla'ya kadar demiryolu ile getirilmiş ve orada önceden tespit edilen bir alana götürmüşlerdi. Verilen emre göre uçaklar Ulukışla'da kurulup tecrübeleri yapıldıktan sonra uçarak Kayseri-Sivas üzerinden Süşehri'ne gidecek, orada ordu komutanlığından emir aldıktan sonra Giresun'a intikal edeceklerdi <sup>29</sup>.

Ulukışla'da seçilen alan geniş ve düz olmasına rağmen ciyarında birçok küçük tepenin olması, ayrıca Torosların içine uzanan bir vadinin olması nedeniyle burada karışık hava cereyanlarının olması muhtemeldi. Bu durum karşısında uçucular, uçuş yapılmamasını ve Kayseri'ye gidilmesini teklif ettiler. Buna rağmen bölük komutanı uçuşa hazırlanan bir uçağın üsteğmeni Sezai ve bölük makinisti Salihi tarafından uçurulmasını istedi. 26 Mart 1917'de yapılan bu deneme uçuşunda Külek Boğazı'nın hava akımına giren uçak düşerek parçalanmış ve içindeki uçucular şehit olmuşlardı. Kaza sonrasında bölüğün kamyonlarla Kayseri'ye nakline karar verilmiş, günlerce süren nakliyat işinden sonra Kayseri'nin 1.5 km batısında seçilen alana uçakların çadırları kuruldu ve çalışmalara başlandı. 2 Mayıs 1917'de tecrübe uçuşu yapan pilot üsteğmen Rıfat, iniş sırasında yapmış olduğu hata ile uçağı kırmıştı <sup>30</sup>.

Bu olaylardan sonra III. Ordu Komutanlığı Başkomutanlık Vekaleti'ne durumu ileterek kırılan iki uçağın yerine iki yeni uçağın verilmesini teklif etmişti. Teklif sonrasında VIII. Tayyare Bölüğü'nün Süşehri'ne nakliye ve 2

<sup>29</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 113.

<sup>30</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 147.

Albatros keşif uçağının gönderilmesine karar verildi. İstanbul'da hazırlanan uçaklar karayolu ile Sivas'a gönderilmiş, burada uçuşa hazırlanmıştı. Uçaklardan biri hatalı pusula sonucu bulutların üzerinde yaptığı uçuş sırasında yolunu şaşırarak Karadeniz sırasında Giresun'un batısında Buluncak mevkiine inmiş, buradan da havalandığı sırada denize düşmüştü. Denizden çıkarılan uçak Suşehri'ne getirilmişti. İkinci uçak ise, arızasız Suşehri'ne getirilmişti. Bölük, Erzincan, Tercan, Kelkit, Kemah ve Refahiye dolaylarında ordunun vermiş olduğu keşif görevlerini yapmaya çalışmış, ancak bölükten istenilen hizmet alınamamıştı. Bu olumsuzlukların en önemli sebebi seçilen hava alanlarının uygun olmayışı ve uçucuların tecrübe yetersizliği idi.

7 Kasım 1917'de Rusya'da Bolşevikler iktidarı ele geçirmişti. Rusya'da başlayan Bolşevik İhtilali Rus Ordusu'nu da etkilemişti. 18 Aralık 1917'de Erzincan'da Ruslarla mütareke yapılmıştı. Bu tarihten sonra Ruslarla Kafkas Cephesi'nde savaş olmamıştı. Ancak Ermenilerin Türk halkına karşı saldırıları katliama dönüşmüştü. Bunun üzerine Başkomutanlık Vekaleti Doğu Cephesi'ndeki Türk Kuvvetleri'ne Ermeni saldırısına son verilmesi ve kaybedilen toprakların geri alınması emrini vermişti.

Bu sırada VII. ve VIII. Tayyare Bölükleri, Suşehri'nde X. Tayyare Bölüğü Elazığ'da bulunuyordu.

Ruslarla başlayan barış görüşmeleri 3 Mart 1918'de Brest-Litowsk'da imzalanan antlaşma ile son bulunmuştu<sup>31</sup>. Türk Orduları bundan sonra ileri harekete geçerek, Ruslar tarafından işgal edilen Türk topraklarını tamamen geri aldı. Rus ve İran topraklarına atılan Ermenileri barışa zorlamak için Gümrü yönünde ilerleyen Türk Kuvvetleri Mayıs ayında

<sup>31</sup> Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi tarihi (1914-1980), Türkiye İş Bankası Kültür Yayını, Ankara, 1987, s. 140.

burayı ele geçirmiş ve Erivan doğrultusunda ileri harekatta bulunmuştu. Bu sırada güneydeki IV. Ordu, İran'da Ermeniler'i takibe alarak Hoy dolaylarında ele geçirmiş ve nihayet Ermenilerle 4 Haziran 1918'de anlaşma yapılmış ve Kafkas Cephesi'ndeki hareket sona ermişti.

Bu sırada II. Ordu emrindeki X. Tayyare Bölüğü Elazığ'da bulunuyordu. II. Ordu bölgeden ayrılınca Tayyare Bölüğü IV. Kolordu emrine verilerek Elazığ'dan Silvan'a nakledilmişti. III. Ordu Komutanlığı Van Gölü'nün kuzey ve güneyinden İran doğrultusunda ilerleyen IV. Kolordu'yu desteklemesi için tayyare bölüğünün Bitlis'e intikal etmesini emretmişti. Ancak Başkomutanlık Vekaleti, bölüğün Cerablus'a hareket ederek orda verilecek emri beklemesini istemişti. X. Tayyare Bölüğü Cerablus'a geldikten sonra elindeki uçakları VI. Ordu Tayyare Kıtaat Komutanlığı'na teslim etmiş, daha sonra 3 Ekim 1918'de Başkomutanlığın emriyle İstanbul'a hareket etmişti<sup>32</sup>.

Türk Kuvvetleri'nin ileri hareketi boyunca Tayyare Bölükleri keşif ve taarruzi faaliyetlerine devam etmişlerdi. Ancak bölüklerin elinde görev yapabilecek uçak hemen hemen kalmamıştı.

III. Ordu emrinde görev yapan III. Deniz ve XVI. Kara Tayyare Bölükleri teşkil olunarak Batum'a gönderildi. Bir taraftan da XVII. Tayyare Bölüğü'nün teşkiline başlandı<sup>33</sup>.

Doğuda hareket yapan II., IX. ve sonradan kurulan İslam Orduları emrinde hava desteği yapacak Tayyare bölüklerinin lojistik desteğini sağlamak üzere Batum'da bir Tayyare Kıtaatı Komutanlığı kuruldu. Başkomutanlık Vekaleti VII. ve VIII. Tayyare Bölükleri ile Kara Tayyare İstasyonu'nun Şark Orduları Grubu Komutanlığına XVI. Tayyare Bölüğü'nün

<sup>32</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 216.

<sup>33</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 216-217.



III. Ordu emrine, yeni kurulacak XVII. Tayyare Bölüğü'nün de 9. Ordu'ya gönderileceğini bildirmişti.

30 Ekim'de Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra mütareke hükümleri gereğince Kafkas ve İran'daki Türk Kuvvetleri ellerindeki yerleri terk ederek çekilmeye başladılar. Bu sırada VII. Tayyare Bölüğü Kars'a, aradan da Erzurum'a intikal ettirilmişti <sup>34</sup>. Batum'da bulunan 16. Bölük ise 9. Ordu Komutanlığı emriyle vapura yüklenerek Trabzon'a gönderilmişse de bundan vazgeçilerek Haydar Paşa'ya çıkarılmıştı. Kafkas Cephesi Harekatı süresince bölgede bulunan Türk Hava Birlikleri personel ve lojistik desteği yeterince sağlanamadığından gereği gibi hizmet verememişti.

### **C. BOĞAZLAR, KARADENİZ VE EGE DENİZİ KIYI BÖLGELERİNDE TÜRK HAVA FAALİYETLERİ**

Seferberliğin ilk günlerinde Yeşilköy'de hazırlanan uçaklardan ikisi İzmir'e biri de Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine gönderilmişlerdi. Ancak pilotların tecrübe yetersizliklerinden dolayı birçok küçük veya önemli kaza ve ziyanlara neden olduklarından geri çağırılmışlardı <sup>35</sup>. Daha sonra Üsteğmen Fazıl 25 Ağustos 1914'te bir deniz uçağıyla uçarak Nara'daki alana inmiştir. Uçağın Çanakkale'ye gelmesiyle boğaz dışında, Bozcaada ve Limni adasındaki İngiliz deniz ve diğer kuvvetleri ile tesislerinin havadan incelenmesi imkanı sağlanmıştı <sup>36</sup>.

5 Eylül 1914'de Bozcaada ve Limni doğrultusunda yapılan hava keşfinde, boğazın on mil açığında Tavşan adalarının kuzey-batısında Basiliks tipinde iki İngiliz muhribinin boğazdan çıkan iki nakliye gemisini durdurmuş olduğu, Imroz istikametinde bulunan Veymouth kruvazörünün

<sup>34</sup>. ATASA Arşivi, kl. 1393, D. 24.

<sup>35</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 26.

<sup>36</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 25.



uçacı görür görmez seyre başladığı ve Limni yönünde Defence tepinde kruvazörün daha bulunduğutesbit edilmişti.

Limni adasının Mondros Limanı doğrultusunda uçulduğu sırada uçakta çıkan arızadan dolayı geri dönmek zorunda kalınmış, Bozcaada üzerinden üsse dönüldüğü sırada adanın güney-batısında bir kruvazör ve iki muhrip olmak üzere üç harp ve ayrıca boş olduğu tahmin edilen bir nakliye gemisinin de bulunduğu görülmüştü <sup>37</sup>. Yapılan ilk hava keşfinde İngilizlerin boğaz dışında devriye gezdiği ve boğaza giren çıkan gemileri kontrol ve muayene ettikleri anlaşılmıştı.

Hava keşif uçuşlarının düzenli olarak yapılmasına Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı büyük önem vermekteydi. 14-19 Ekim 1914 tarihlerinde yapılan hava keşif uçuşlarında İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde azalma olmadığı, bu kuvvetlere bazı şilep ve nakliye gemilerinin de katıldığı görülmüş ve bu keşiflerden elde edilen bilgilere göre; İngiliz ve Fransızların Bozcaada ve dolaylarında çok sayıda harp gemisi topladığı ve yakın bir gelecekte Çanakkale Boğazına karşı harekate geçeceği tahmin edilmişti <sup>38</sup>.

Tek uçakla sürekli keşif uçuşu yapmak mümkün olmadığından İstanbuldan Yüzbaşı Savmi iki kişilik Niyopor uçağı ile Çanakkaleye gönderilmişti. Mahmut Şevket Paşa adlı 100 beygirlik Gnow motorlu bu uçakla İstanbuldan ayrılan Yüzbaşı Savmi Marmara'nın ortalarını geçtikten sonra uçakta meydana gelen arıza nedeniyle denize inmek zorunda kalmıştı. Uçak denizde 24 saat kaldıktan sonra çekilerek Çanakkaleye götürülmüştü <sup>39</sup>. Bu sıralarda uçak teknolojisi oldukça geri bir konumda olduğundan ve buna pilotların tecrübesizliği de eklenince sık sık kazalar ve arızalar meydana geliyordu.

<sup>37</sup>. ATASA Arşivi, kl. 4613, D. 20.

<sup>38</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 26.

<sup>39</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 27.

19 Şubat 1915'ten itibaren İngiliz-Fransız donanmasının boğazı bombardımana tutmasıyla Çanakkale Savaşı başladı. Aslında müttefiklerin Çanakkale Boğazına karşı teşebbüsleri daha 1914 Ağustos ayından itibaren söz konusu olmuş, ancak Osmanlı Devleti henüz tarafsız olduğu için bu mesele üzerinde fazla durulmamıştı <sup>40</sup>. Almanya'dan gelen dört uçaktan üçü Başkomutanlık vekaletinin emriyle Çanakkale boğazına gönderilmişti. Bu uçaklar alanda Müstahkem Mevki Komutanı'nın emrinde beklemekteydi.

18 mart muharebesinde Türk Alman Uçakları sabahın erken saatlerinde yaptıkları keşif uçuşlarıyla düşman donanmasının boğazı zorlamak amacıyla harekete geçerek boğaza yaklaşmakta olduğunu, zamanında Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına bildirmiş böylece alarm halinde bekleyen Türk birliklerinin gerekli tertibatı almasını sağlamıştı. 18 Mart günü itilaf donanması için felaketli bir gün olmuş İngiliz ve Fransız uçaklarının yaptıkları uçuşlarda torpilleri görememeleri neticesinde zırhlıları torpillere çarparak batmıştır <sup>41</sup>.

Boğazın donanma ile zorlanması Türk zaferiyle sonuçlandıktan sonra yüksek komuta kademesini düşündüren konu, düşmanın yeniden taarruza geçip geçmeyeceği veya Çanakkale Boğazı civarında karaya asker çıkarıp çıkarmayacağı idi. Elde edilen istihbarata göre düşmanın karaya asker çıkaracağını gösteriyordu. Son günlerde hava yağmurlu ve fırtınalı olduğundan hava keşif faaliyeti mümkün olmamıştı. 26 Mart'ta havaların düzelmesi üzerine keşif uçuşları yapılmaya başlandı.

26 Mart günü yapılan keşif uçuşunda Bozcaada'dan sonra hava durumundan dolayı uçuşa devam edilememiş ancak keşif sırasında Bozcaada önlerinde birkaç İngiliz gemisi tesbit edilmişti. Aynı gün Pilot Seydler ve Rasit Yüzbaşı Hüseyin Limni dolaylarını keşfetmek için

<sup>40</sup> Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 113.

<sup>41</sup> İ. Sarp, a.g.e., s. 52.

görevlendirildiler. Bu saatlerde hava düzelmişti, uçak Limni'ye ulaşarak orada İngiliz gemilerinin bulunduğunu görmüştü. Bunların arasında Queen Elizabeth'in Mondros koyunda demirli olduğunu, ayrıca beş de nakliye gemisinin yer aldığı tesbit etmişti. Keşif sırasında varılan sonuç düşman donanma ile yeniden taarruza geçeceğine ve karaya asker çıkaracağına dair bir emare görülmemişti. Bu keşif faaliyetlerine devam edilirken teşkilat bakımından bazı değişiklikler yapılmıştı. Çanakkale alanında bulunan üç uçak, Alman pilotları, Yeşilköy'de eğitim görmüş üç Türk subayı ve Alman bakım personeli ile I. Türk Tayyare Bölüğü teşkil edildi. Bu bölükte görev yapan Alman sivil pilotlarına teğmen, makinistlere astsubay rütbesi verildi. Bölük komutanlığına en kıdemli Alman pilotu Teğmen Preussner getirilerek, bölük Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verildi. Müstahkem Mevki Komutanlığı bu bölüğe Rasıt olarak deniz yüzbaşısı Hüseyin'i atadı<sup>42</sup>.

Bozcaada'daki düşman hava birliklerinin gittikçe güçlenmesi, Çanakkale boğazı civarında hava üstünlüğü kurmalarından endişe ediliyordu. Bu nedenle Mustahkem Mevki Komutanlığı, elde bulunan uçaklarla Bozcaada'daki düşman hava alanına baskın yapılmasına karar verdi. 18 Nisan 1915'de taarruz yapılmış, ancak beklenen sonuç alınamamıştı. Düşman böyle bir taarruza karşı tedbirini almıştı. İki tarafın uçakları arasında yapılan hava muharebesinde hasar gören uçak olmamıştı.

Türk Kuvvetleri'nin taarruza aynı gün İngilizler de cevap vermiş, üçer uçaklı iki koldan Çanakkale'deki Türk hava alanına saldırıda bulunulmuş, fakat alınan tedbirler hasar meydana gelmemesini sağlamıştı. Düşmanın gerçekleştirdiği bu saldırıya rağmen Türk uçakları keşif uçuşlarına devam etmişlerdi.

Düşman çıkarmasının ardından Mustahkem Mevki Komutanlığı uçaklara keşif uçuşu yapma emrini verdi. Görev alan uçucular, Saroz

<sup>42</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 39.



Körfezi'nin en dar kesiminden başlayarak Ege kıyılarına kadar olan sahada uzun bir keşif yapmış ve Çanakkale Boğazı'nın giriş kısmının her iki kıyısı ile Arıburnu önünde yükünü boşaltan 45 büyük nakliye gemisi tesbit etmişti. Ayrıca daha önceden tesbit edilenlere ilaveten Ernet Renen ve Henri IV adlı iki Fransız zırhlı kruvazörünün de katılmış olduğu görülmüştü. Bu arada düşman nakliye gemilerine birkaç bomba da atılmıştı. Elde edilen bu bilgiler Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'nca Gelibolu'da bulunan V. Ordu Komutanlığı'na zamanında iletilmediği için çıkarmayı takip eden günlerde de hava keşiflerinden gerektiği gibi faydalanılamamıştı<sup>43</sup>.

Oysa yapılan keşif uçuşları düşmanın Gelibolu yarımadasına bir çıkarma yapmak için hazırlıklar yaptığını gösteriyordu. Çıkarma öncesinde uçakların Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'ndan alınıp V. Ordu Komutanlığı emrine verilmesi gerekiyordu. Çünkü çıkarmanın neden yapılacağına bilinmesi V. Ordu için çok önemliydi. Bu olaylar üzerine V. Ordu'nun teklifi ile hava birliğinin faaliyetleri düşmanın çıkarma yaptığı kısımlara ve bunların önünde uzanan kıyılarda toplandı.

23 Mayıs 1915'de Kabatepe'den verilen bir haberde, bir düşman gemisinin karaya oturduğunu, diğer gemilerin bunu kurtarmaya çalıştığını bildiriyordu. Müstahkem Mevki Komutanlığı haberin incelenmesi için bölgeye uçak göndermiş, keşif sonucunda bölgede gemi bulunmadığını bildirilmişti<sup>44</sup>.

31 Mayıs 1915 günü İmroz, Limmi, Seddülbahir ve Anafartalar dolaylarında yapılan keşifte; Anafartalar ve Seddülbahir kıyılarında görülen gemilerin başında Kefalo Limanında King Edward sınıfından bir muharebe gemisi, Juno tipinde ufak bir kruvazör, iki torpido, dokuz nakliye,

<sup>43</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 41-43.

<sup>44</sup>. ATASA Arşivi, kl. 4652, D. 200.



bir kurtarma ve bir balon gemisi İmroz adası ağzında iki taburluk ordugah; Mondros Limanı'nda Agamemnon tipinde bir gemi, Majestik, Triumph, Prince of Wales, Russel, Ocean sınıfından Henri IV Fransız savaş gemisi ile İngiliz Kress, Juno, Hingflyer kruvazörleri Fransız Julferrş, üç bambot, dört hastane gemisi, 60 nakliye, dört Fransız torpido muhribi, Mondros Limanı önünde orta gemiler için bir mayın hattı geçidi, Limni adası doğusunda bir tümeni barındıracak 15.000 kişilik ordugah, birçok hayvan ve malzeme götürülmüş, Limana iki bomba atıldığı bildirilmişti <sup>45</sup>.

Yapılan bütün hava keşiflerinden çıkan sonuç, düşmanın çıkarma bölgelerini yeniden takviye ederek saldırılarını yoğunlaştıracağı anlaşılıyordu. Nitekim bu hazırlıklar Seddülbahir'de devam eden ve 4 Haziran'da başlayan Üçüncü Kırte Muharebesi'nin şiddetini artırmasını sağlamıştı. Türk uçaklarının yakın destek görevi ile yaptıkları alçaktan uçuşlarda çoğu zaman yerden açılan ateşle isabet almakta, hatta zaman zaman kendi uçaklarını tanımayan Türk askerinin ateşlerine maruz kalmaktaydı <sup>46</sup>.

6 Temmuz 1915'de Türk Tayyare Bölüğü'nün aylardır devam eden faaliyeti kısa süre durdu. Başkomutan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa, ilk aşamada V. Ordu'nun başarıya ulaşması için Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bulunan kuvvetlerin çoğunu ve bu arada Tayyare Bölüğü'nü de V. Ordu'nun emrine verdi <sup>47</sup>.

Mayıs ve Haziran aylarında İngilizler, hava hareket ve faaliyetlerini artırmışlardı. Özellikle Haziran ve Temmuz ayının ilk haftasında bu saldırılarını daha da artırmışlardı. 5 Temmuz 1915 gününün akşam saatlerinde Çanakkale hava alanına yapılan bombardıman saldırısında iki

<sup>45</sup>. ATASA Arşivi, kl. 4652, D. 200.

<sup>46</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 47.

<sup>47</sup>. ATASA Arşivi, kl. 4652, D. 200.



Türk uçağı kullanılamayacak derecede hasar görmüştü. Bu saldırı sonrasında bölük bir süre uçuşa ara vermek zorunda kalmıştı.

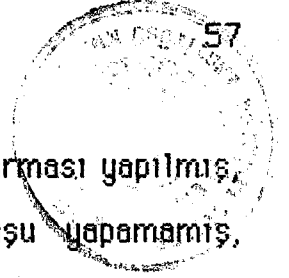
Gittikçe azalan uçak sayısı ve yerine yenilerinin de alınamaması nedeniyle çareler aranmaya başlanmıştı. Cephelerdeki hava gücünü karşılamak için Almanya'ya talepte bulunulmuş, neticede 20. uçak verilmesi sağlanmıştı. Bu alınan uçaklara yedek depo takılarak 1915 Haziran'ında yaklaşık 600 km'lik mesafeyi uçarak Edirne'ye inmeleri sağlandı. Bu yolla 7 uçak Edirne'ye getirilmişse de üçü düşerek veya elkonularak kaybolmuştu. Hava yolu dışında deniz yolu ile de uçak ve uçak malzemesi getirildi. Böylece ilk parti olarak 11 uçak Türkiye'ye getirilmiş oldu <sup>48</sup>.

Bulgaristan'ın Almanya'nın yanında savaşta yer alması Osmanlı Devleti'ne Almanya'dan yapılan nakliyatın serbest hale gelmesini sağladı. Bu tarihten sonra bir miktar daha getirilerek uçak sayısı 20'ye çıkarıldı. Gelen uçakları uçurmak için birliklere eğitim görmüş Türk personeli atandığı gibi sivil Alman pilotlarından da faydalanılmıştı.

İki tarafın kuvvetleri karşılaştırıldığında sayı, silah ve nitelik bakımından düşman hava kuvvetleri Türk-Alman Hava Kuvvetleri'ne karşı daha üstündü. Bütün bu olumsuzluklara rağmen V. Ordu emrindeki I. Tayyare Bölüğü keşif, gözetleme ve bombardıman görevlerini mümkün olduğunca yerine getirmeye çalışıyordu.

Temmuz ve Ağustos aylarında da keşif uçuşlarına devam edilmiş bu arada Almanya'dan getirilen 5 Gota uçağından üçü İstanbul'a gelmiş ve Yeşilköy'de uçuşa hazırlanarak ikisi Çanakkale'ye gönderilmişti. Bu uçaklar Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde Deniz Tayyare Müfrezesi'ni teşkil etti. Müfrezenin bütün personeli Alman'dı.

<sup>48</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 48.



6/7 Ağustos'ta Suvla Limanı'ndan İngiliz takviye çıkarması yapılmış, ancak bu çıkarma sırasında Türk uçakları keşif uçuşu yapamamış, çıkarmadan düşmanın Suvla'ya çıkışından sonra haber alınmıştı.

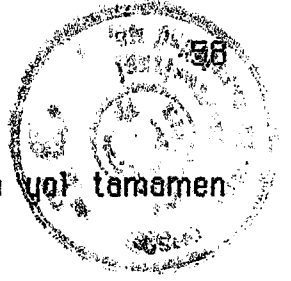
Yine bu dönemde Türk Hava Kuvvetleri'nin gücünü artırmak için Almanya'dan makineli tüfeklerle donatılmış ve bombardıman görevi yapan dönemin en güçlü uçaklarından olan beş Albatros-C ve denizde görev yapan beş Gata tipi uçak getirilmişti. Böylece I. Tayyare Bölüğü takviye edilmiş oldu.

Eylül ayı başlarından itibaren Çanakkale Savaşları mevzi muharebelerine dönmüş bu aşamada her iki tarafta keşif ve gözetleme faaliyetlerine devam etmişlerdir.

Keşif uçuşları ve diğer kaynaklardan alınan haberler, düşmanın Çanakkale Cephesi'nden çektiği kuvvetlerini başka cephelere göndermek için topladığını gösteriyordu. Ancak bu dönemde havaların bozulması düşman faaliyetlerinin gözetlenmesi için imkan vermemekteydi. Başlayan yağmurlar toprak olan Galata hava alanının sular altında kalmasına sebep olmuştu. Alandaki uçak hangarları ve personelin barındığı tesisler yıkılmış, yenilerinin yapılması çalışmaları uçuş faaliyetlerini aksatmıştı. Deniz uçaklarının barınaklarının sağlam olması onları korumuş ki bu uçaklar keşif uçaklarını yapabilmişlerdi. Deniz Hava Birliği sonradan katılan üç uçağın gücünü artırmış, böylece Kasım ayından itibaren uçuş sayısı da artmıştı. İstanbul ile Çanakkale arasında Tekirdağ dolaylarında kurulan yeni uçuş üssü sayesinde bu birliğin hareket sahası doğuya doğru genişledi <sup>49</sup>.

Bulgristan'ın savaşa girmesi ve bundan sonra 1915 Ekim'inde Sırbistan'ın mağlup olması ile Balkan Demiryolu'nun onarılarak trafiğe

49. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 42-54.



açılması başladı. Böylece Avrupa'yı Türkiye'ye bağlayan yol tamamen açılmış oluyordu.

Neticede 8-9 Ocak 1916'da düşman kuvvetleri Seddülbahir'i tahliye etmiş ve böylece karadan ceryan eden Çanakkale Savaşları sona ermiş ise de deniz ve hava hareketi devam etmekteydi.

Çanakkale Savaşları'nı Türkler'in zaferle neticelendirilmesi ve düşmanın çekilmesine rağmen boğazların önemli azalmış değildi. İtilaf Devletleri'nin Karadeniz ve Çanakkale Boğazları'na karşı yeniden saldırıya geçmesi muhtemel görünüyordu. Özellikle Rus Deniz Kuvvetleri'nin Karadeniz Boğazı'nın açıklarında zaman zaman görünmeleri, boğazların savunulmasının gerektiğini zorunlu kılıyordu.

Deniz Hava Birlikleri Boğazlar Komutanlığı emrinde, 6 Foker Tayyare Bölüğü, V. Ordu bölgesinde Çanakkale dolaylarında, V. Tayyare Bölüğü ile bir deniz tayyare müfrezesi İzmir'de bulunuyordu<sup>50</sup>.

Bu birliklerden, Boğazlar Genel Komutanlığı emrinde bulunan deniz uçaklarına Karadeniz'de Sivastopol, İğneada Burnu, Ege Denizi'nden Semandirek, Limni, Midilli arasındaki sahada ve Marmara Denizi'ne keşif, ayrıca düşman su üstü ve 'su altı vasıtalarına taarruz etmekte görevli iken V. Ordu bölgesinden sorumlu VI. Foker Tayyare Bölüğü'ne ise Çanakkale bölgesine gelen uçaklara engel olmak, Limni, Bozcaada, Imroz adalarında keşif uçuşlarında bulunmak ve uygun hedefleri bombalamakla görevlendirilmişlerdi.

Karadeniz'de, Türk Hava birliklerinin faaliyetlerinde esas olarak Türk uçaklarının görevi düşman deniz kuvvetlerinin hareketini engelleme, Türk mayın arama ve tarama gemilerini destekleme ve Zonguldak'tan İstanbul'a kömür taşıyan Türk gemilerine keşif ve hava desteği Yeşilköy, Kavak ve Ereğli'de bulunan uçaklara verilmişti.

<sup>50</sup> Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 119.

Türk uçakları verilen bu görevler için Şubat-Mayıs aylarında 48 çıkış yapmışlar ve nakliye gemilerinin seyir hatları üzerinde görülen düşman deniz altlarını bombardıman etmişlerdi <sup>51</sup>.

Haziran ve Eylül aylarında da Türk uçaklarının faaliyetleri devam etmiş 28 Haziran'da biri Ağva önünde değeri de Sakarya Nehri ağzında olmak üzere iki Türk uçağı düşerek parçalanmıştı. Bu arada yakıt ikmalinin de zorlaşması ile keşif ve taarruzi görevler aksamaya başlamıştı <sup>52</sup>.

Çanakkale Cephesi'nde itilaf devletlerinin kara birlikleri kalmamış olmasına rağmen hava birliklerinin faaliyetleri devam etmekteydi. Düşmanın bu hareketlerine karşı Almanya'dan getirilen ve Gelibolu Yarımadasında yerleştirilen VI. Foker Tayyare Bölüğü düşmana karşı koymaya çalışıyordu. Birçok hava muharebesi olmuş ve bu muharabelerde Türk-Alman uçakları çok sayıda düşman uçağını düşürmüşlerdi.

1916 yılı içinde Çanakkale dolaylarında yapılan hava muharebelerinde Foker Tayyare Bölüğü pilotlarının birçok başarısı görülmüştü. Özellikle Yüzbaşı Bodeckke beş uçak düşürmek suretiyle Türk Başkomutanlık Vekaleti'nden altın imtiyaz madalyaları ve Almanya'nın en büyük şeref nişanıyla taltif edilmişti <sup>53</sup>.

Çanakkale Cephesi'nde ayrıca 1916 Şubat'ından Nisan ayına kadar deniz hava birliği 28 uçuş yapmış, İmroz, Limmi, Taşoz ve Bozcaada dolaylarındaki düşmanın durumunu tesbit ederek uygun hedefleri bombalamıştı. Bu bombardımanların dokuzunda hedeflere tam isabet sağlanmıştı <sup>54</sup>. Daha sonraki aylarda da faaliyetleri devam eden bu birlik özellikle Çanakkale Cephesi'nde mayın ve ağ aramada ve bunların yerlerinin

<sup>51</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 121.

<sup>52</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 84.

<sup>53</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 86.

<sup>54</sup>. ATASA Arşivi, kl. 1399, D. 41.



tesbitinde önemli görevler yapmış, deniz arama ve tarama müfrezelerine önemli oranda yardımları olmuştu.

1916 yılının Eylül-Aralık aylarında keşif faaliyetleri devam etmişti. Bu aylarda deniz uçakları Limni, Bozcaada ve İmroz adaları dolaylarında yaptıkları çok sayıda uçuşlarda düşman kuvvetlerinin büyük kısmının Mondros Limanı'nda daha küçük kuvvetlerinin ise İmroz ve Bozcaada'da bulunduğunu tesbit etmişlerdi.

Ayrıca bu dönemde düşman kuvvetleri pekçok askeri, sanayi ve sosyal hedeflerinin bulunduğu, Başkomutanlık Karargahı'nın çalıştığı şehir olan İstanbul'a yönelik saldırıları olmuştu. Ancak İstanbul'a yapılan bu hava saldırıları önemli maddi hasardan ziyade psikolojik baskı oluşturma amacıyla yapılmaktaydı. Başkomutanlık bu konuda gereken tedbirleri almıştı<sup>55</sup>.

İtilaf Devletleri'nin Çanakkale Boğazı'nı ele geçirmek için yeni bir harekatta bulunmaları muhtemel görülüyorsa da Ruslar'ın İstanbul Boğazı'na karşı saldırıda bulunmaları daha büyük bir tehlike olarak görülmekteydi. Bu sebeplerden dolayı Boğazlar Bölgesi'nde I. ve V. Türk Orduları bulundurulmaktaydı. Boğazlar Genel Komutanlığı emrindeki Türk Hava birliklerine Çanakkale-İstanbul Boğazları ve Zonguldak'a kadar olan sahanın keşif ve emniyet altında bulundurulması görevi verilmişti. İstenilen görevleri yapması için bir deniz tayyare bölüğü Anadolu Kavağı dolaylarında Deniz Tayyare Okulu'ndaki deniz uçakları Yeşilköy'de ve bir deniz tayyare müfrezesi Ereğli'de bulunuyordu<sup>56</sup>.

Zaman zaman boğaza yaklaşan Rus Donanması bu bölgede çok dikkatli olunması gerektiğini gösteriyordu.

<sup>55</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 127.

<sup>56</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 27.



29 Mart ve 1 Nisan 1917'de Karadeniz Boğazı dışında Rus mayın tarlalarının keşif ve tahrip edilmesi vazifesini alan Türk uçakları Rumeli Feneri'nin 1.5 mil kuzeybatısında bir Rus mayını patlatmış, Karaburun civarındaki Rus mayın tarlalarının yerlerini tesbit etmişti <sup>57</sup>.

Boğazlar Genel Komutanlığı Karadeniz'deki Rus filosunun durumunu sürekli keşif uçuşlarıyla kontrol ederek düşmanın amacını öğrenmeye çalışıyordu. Ayrıca Karadeniz Boğazı'na giren ve çıkan Türk deniz araçları için büyük tehlike teşkil eden Rus mayınlarının yerlerinin belirlenerek zararsız hale getirilmesi işi de çok önemliydi. Bu sebeple komutanlık emrindeki uçaklarla Boğazlar dışında ve kıyı bölgelerinde sürekli hava keşif uçuşları yaptırmaktaydı. Haziran ayı içinde keşif uçuşları ve düşmana taarruz faaliyetlerine devam edilmişse de uçuşların artması bakım ve onarım için gerekli malzemenin zamanında sağlanamaması, uçakların sık sık arıza yapması nedeniyle Haziran 1917'de uçuşlarda önemli aksamlar olmuştu.

1917 yılında Çanakkale Bölgesinde kara harekatı bakımından bir faaliyet yoktu. Fakat deniz ve hava birliklerinin faaliyetleri devam ediyordu. Düşman hava birlikleri gece ve gündüz Karadeniz dolaylarına özellikle İstanbul'a taarruz ettikleri gibi Ege Denizi'ndeki üslerden ve uçak ana gemilerinden kalkan uçaklar da İzmir ve civarını bombalıyorlardı. Türk hava birliklerinde düşmanın bu saldırılarına karşı taarruzda bulunmaktaydı. 27 Ocak'ta Çanakkale'yi bombalamaya gelen 5 uçaktan oluşan düşman filosu ile yapılan hava muharebesinde bir İngiliz uçağı düşürüldü <sup>58</sup>.

Faaliyetlerine devam eden Türk hava birlikleri Limni, Imroz ve Bozcaada dolaylarında düşman deniz ve hava kuvvetlerinin durumunu

<sup>57</sup>. ATASE, Arşivi, Kl. 1577, D. 70.

<sup>58</sup>. ATASA, Arşivi, Kl. 1391, D. 14.

Çanakkale dışındaki kıyılarda düşmanın döktüğü mayınların aranması görevine hız verilmişti. Yapılan keşif uçuşlarında düşman hakkında çok önemli bilgiler toplanıyordu.

Adalardaki düşman hareket ve faaliyetleri gözetlemek ve gerektiğinde düşman kuvvetlerine taarruzda bulunmak üzere İzmir'de V., I., ve XII. Tayyare bölükleri bulunuyordu. V. Tayyare bölüğü 5 uçak ve 10 uçucudan oluşmaktaydı. 1917 senesinin Mart ve Nisan aylarında hava durumu genel olarak uçuşa uygun olmadığından önemli bir uçuş faaliyeti olmamışsa da pilot Budaecke tarafından 30 Mart 1917'de İzmir'e taarruz eden bir İngiliz uçağı düşürülmüş ve pilotu esir alınmıştı. Mayıs ayında Sakız, Midilli ve Sisam adalarında yapılan hava keşiflerinde uygun düşman hedefleri bombalanmıştı <sup>59</sup>.

Bu arada İngilizler İzmir halkının moralini bozmak için önemli hedefleri tahrip etmek üzere birçok bombalama faaliyetlerinde bulunmuşlardı. Düşmanın yaptığı bu akımları önlemek için V. Ordu Komutanlığı Başkomutanlık Vekaletine yaptığı teklifte 3-4 yetenekli pilotla, son sistem birkaç uçağın verilmesini istemişti <sup>60</sup>.

3 uçak ve 6 uçucudan oluşan Deniz Tayyare Bölüğü'ne ise, Adalar'daki düşman durumunun gözetlenmesi faaliyeti verilmişti. Zor şartlarda bu görev yerine getirilmesine rağmen bölükteki eski uçaklarla istenilen sonuç tam olarak alınamıyordu. Bölüğün yeni uçaklarla takviyesi için mayın dökabilen modern iki deniz uçağının İzmir'e gönderilmesi istendi. Ancak Boğazlar Genel Komutanlığı, Başkomutanlık Vekaletinin bu isteğini yeteri sayıda uçak ve personel bulunmadığı ileri sürerek yerine getiremeyeceğini bildirmişti.

59. ATASE, Arşivi, Kl. 1392, D. 16.

60. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 158.

1918 yılı başlarında İngilizler, Karadeniz Boğazı ve İstanbul dolaylarında hava faaliyetlerini artırmıştı. Boğazlar Genel Komutanlığı bu durum karşısında Alman Deniz Komutanlığına İstanbul'daki av tayyare birliğinin daha iyi uçaklarla takviye edilmesini istemiş, ancak Almanya'dan istenilen uçaklar gönderilmemişti <sup>61</sup>.

Düşmanın İstanbul'a yönelik bombalama faaliyetleri devam ediyordu. Son aylarda kurulan hava haber alma şebekesiyle İstanbul'a yaklaşan düşman uçakları tesbit edilerek etkili uçaksavarlarla ve IX. Tayyare Bölüğü'nün uçaklarıyla önlenmeye çalışılıyordu <sup>62</sup>.

I. Tayyare Bölüğü, Çanakkale ve Ege Denizi dolaylarında hava faaliyetlerinde bulunmuştur. V. Ordu Komutanlığı bölüğü özellikle Midilli, Limni, İmroz, Bozcaada ve Movros adalarındaki düşmanın durumunu tesbit etmek ve önemli hedeflere bomba ve makineli tüfeklerle taarruzda bulunulması emrini vermişti. Türk uçakları kendilerine verilen görevleri en iyi şekilde yapmaya çalışmışlardı <sup>63</sup>.

VI. Tayyare Bölüğü uçaklarının hepsi av uçakları idi. Bu bölüğe düşman hava taarruzlarına engel olmak, keşif uçaklarını himaye ve bazı durumlarda taarruzi keşif yapmaktı. Bu bölük 20 Ocak 1918'deki Türk Deniz Kuvvetleri'nin gerçekleştirdiği İmroz baskınından dönüş sırasında hava muharebesinde 4 düşman uçağını düşürmüştü <sup>64</sup>.

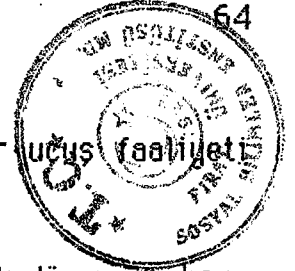
Aralıksız süren düşman akınlarını engellemek için devamlı uçuş yapan uçaklar yıpranmış ve parça ikmalleri zamanında yapılamamış, hasar görenlerin yerlerine yedekleri konulamamış olduğundan bölükteki 8 faal uçak sayısı gittikçe azalmaktaydı. 22 Ağustos 1918'den itibaren uçaklar durdurulmuş, uçakların bakım ve onarımıyla ilgilenilmmişti. Bu çabalara

61. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 218.

62. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 276.

63. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 224.

64. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 306.



rağmen 25 Eylül 1918'e kadar bölükte kayda değer bir uçus faaliyeti olmamıştı <sup>65</sup>.

26 Eylül 1918'de uçuşlara tekrar başlanmıştı. Ancak düşmanın hava üstünlüğüne karşı VI. Foker Bölüğü'nün muharebe gücü gittikçe azalıyordu.

1 Ekim 1918'de Çanakkale'ye yaklaşan düşman uçaklarına taarruz eden iki foker uçağından birisinin makineli tüfeği tutukluk yapmış, diğer uçaktaki Alman pilot da isabet alarak ağır yaralanmıştı <sup>66</sup>.

1917 yılında Uzunköprü'de XI. Tayyare Bölüğü'nün uçaklarıyla kurulan XV. Tayyare Bölüğü daha sonra takviye edilerek, İstanbul üzerine yapılacak düşman hava taarruzlarını karşılamak, Trakya'ya yönelecek düşman hava akınlarını engellemek ve Çanakkale'de bulunan I. ve VI. Tayyare Bölüklerine yardım etmek görevleri verilmişti <sup>67</sup>. Verilen vazifeleri yapmak için bölüğün uçak sayısı dokuza çıkarılmış, bölüğe Alman ve Türk personel tayin edilmişti <sup>68</sup>. Sonradan Çorlu'ya intikal ettirilmiş olan bu bölük III. Ordu'nun teklifi ile 7 Kasım 1918'de Yeşilköy'e görevlendirilmesine karar verildi.

V. Ordu XXI. Kolordu bölgesinde İzmir'de bulunn V. Tayyare bölüğünün görevi Ege Adaları üzerinde yapacağı uçuşlarla düşman durumu hakkında bilgi toplamak ve gerektiğinde uygun düşman hedeflerine taarruz etmektir.

Bölük 12 Ocak 1918'den 16 Ekim'e kadar Sisam adasına 14, Midilli adasına 5, Sakız adasına 13 ve İmroz, İstanköy adalarına 1'er olmak üzere toplam 34 keşif uçuşu yapılmış, keşiflerde adalardaki düşman deniz kuvvetleri ve tesisleri tesbit edilmişti <sup>69</sup>. Mart 1918'de faaliyete başlayan XII. Tayyare Bölüğü'nün, av uçaklarından sadece biri faal durumdaydı. Birliğin görevi İzmir ve bölgesini düşman hava taarruzlarından korumaktır.

<sup>65</sup>. ATASE, Arşivi, Kl. 1392, D. 16.

<sup>66</sup>. ATASE, Arşivi, Kl. 1392, D. 18.

<sup>67</sup>. *Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı*, s. 226.

<sup>68</sup>. ATASA, Arşivi, Kl. 1391, D. 14.

<sup>69</sup>. *Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı*, s. 228.



## D. IRAK-İRAN CEPHESİNDE TÜRK HAVA FAALİYETLERİ

Irak Cephesi'nde 1915 yılında İngiliz hava faaliyetlerine karşı Türk uçağı bulunmadığından, düşman kuvvetlerinin keşfi ve hava faaliyetlerinin önlenmesi mümkün olmuyordu. Irak ve Havalisi Komutanlığı Türk Kara Harekatı'nı destekleyecek, düşman kuvvetleri hakkında bilgi toplayacak hava birliğine acil ihtiyaç duyuyordu.

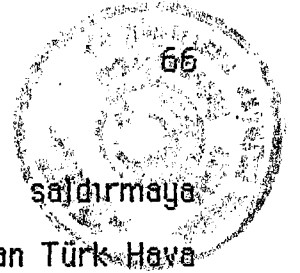
22-25 Eylül 1915 Selmanpak Muharebeleri sırasında Türk Kuvvetleri'nin arkasına düşürülmüş olan düşman uçağı fazla hasar görmediğinden küçük bir onarımdan sonra uçurulabilmişti. Bu muharebelerden önce bölgeye gelen pilot Üsteğmen Fazıl, düşmanlardan ele geçirilen uçakları uçar duruma getirmek için büyük çaba harcayarak bir kaçını hazırlamıştı. 25 Kasım 1915'de Türk Komutanlığı Kurmay Başkanı, hazırlanan uçaklardan birini Nehriyan yönünde düşman kuvveti bulunup bulunmadığını keşfetmek için görevlendirmişti <sup>70</sup>.

Düşmandan ele geçirilen uçaklarla göreve devam edilirken 1915 Aralık ayında II. Tayyare Bölüğü Bağdat'a gelmeye başlamıştı. Bölük gelmeden pilot Üsteğmen Fazıl, Yüzbaşı Fettah ve Üsteğmen Mehmet Ali ile birlikte keşif faaliyetlerine devam ediyordu. İlk uçuşlarını Aziziye'de yapan Türk uçakları, sonradan Kutulamere'de hazırladıkları ileri alanda uçmaya başladılar. Bölükte uçucu olarak Çanakkale Muharebelerine de katılmış olan Üsteğmen Mehmet Ali, çok önemli vazifeleri başarıyla yapmıştı <sup>71</sup>.

1916 yılının başlarına gelindiğinde Irak'taki genel durum Türk Kuvvetleri'nin lehine dönmeye başlamıştı. Türklerin Irak'a birlik gönderip güçlenebileceğini düşünen İngiliz Komutanlığı zaman kaybetmeden Türk

<sup>70</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 62.

<sup>71</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 95



mevzilerine Ocak ayının başlarında eldeki kuvvetleriyle saldırıya başladılar. İngiliz ileri hareketi karşısında Aziziye'de bulunan Türk Hava Birliği, menzil kısaltmak için ileriye, Kütülamere dolaylarına gönderilmiş ve keşif faaliyetlerine başlanmıştır.

VI. Ordu emrine verilen Alman Yüzbaşı Von Alulock komutasındaki II. Tayyare Bölüğü çok zor şartlarda birkaç uçağın hasarı ile Yeşilköy'den Bağdat'a birbuçuk ayda getirilmişti. Bağdat dolaylarına yerleşen ve 9 uçak ile 11 personelden oluşan bölük, nitelik ve sayı bakımından İngiliz uçaklarına göre daha üstündü <sup>72</sup>. Bu şartlarda hava üstünlüğü Türklerin eline geçmiş oluyordu. Ancak, fenni malzeme ve yedek aksamı tedariki Türklere göre İngilizler için daha kolaydı. Bu nedenle gün geçtikçe İngiliz Hava Birlikleri hem sayı hem de teknik yetenek bakımından üstün bir duruma gelmeye başlıyordu.

Yapılan muharebeler sırasında Türk uçakları keşif uçuşlarında bulunmuş ve düşman hakkında kara keşif kaynaklarından alınan bilgiler teyit edilmişti. Ancak bir süre sonra yapılması gereken uçuşlarda problemler olmuştu. Çünkü bölükte bulunan 9 uçaktan sadece ikisi uçabilir durumdaydı <sup>73</sup>. Bütün bu olumsuzluklara rağmen uçuşların mümkün olduğunca yapılmasına çalışılmıştı.

22 Nisan 1916'da Şeyhsait bölgesinden Kütülamare'ye kadar olan alanda hava keşif uçuşları yapılmıştı. 26 Nisan 1916'da düşman uçakları Kütülamare'deki kuvvetlerine havadan ikmalde bulunurken bir Türk uçağı düşürmüştü, uçağın rasit ve pilotu yaralı olarak esir alınmıştı <sup>74</sup>. Savaş süresince zaman zaman iki taraf hava birlikleri arasında hava muharebeleri olmuştu. Bu savaş sırasında İstanbul ile olan uzaklık ve yedek malzemenin zamanında sağlanamaması gibi sebeplerden istenilen

<sup>72</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 95.

<sup>73</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 98.

<sup>74</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 101.



başarı alınamamışsa da Türk pilotları Fazıl ve Cemal büyük başarıyla hizmette bulunmuşlardı.

Kutulamere'deki İngiliz kuvvetleri teslim alındığı sırada, Ruslar da İran'a taarruza geçmişlerdi. İran'ı İngiliz-Rus işgalinden kurtarmak, bağımsızlığını sağlamak, Cihad-ı Mukaddes ile İran, Afganistan ve Hindistan'a yürümek ve bu ülkelerdeki müslümanları Türk-Alman ittifakına katmak amacıyla 1915'de İran'da Türk-Alman faaliyeti başlamıştı. O sıralarda İran'ın kuzeyi Ruslar'ın, güneyi İngilizler'in nüfuzu altında olup, bu iki bölge arasında tarafsız kısma da Almanlar yerleşmişlerdi.

Dicle dağlarından VI. Ordu emrinde görev yapan II. Tayyare Bölüğü'nün İran'dan Irak yönüne ilerleyen Rus kuvvetlerine karşı kullanılması için yeterli değildi. Bu nedenle VI. Ordu Komutanlığı Ruslar'a karşı kullanılmak üzere pilot ve uçak gönderilmesini istemişti.

Ordu komutanı, Rus kuvvetlerinin durumunu öğrenmek için Kasrışirin ve Hanikin dolaylarının havadan keşfedilmesini istedi. Bu amaçla 7 Mayıs 1916'da istenen bölgeye giden uçak Kasrışirin ile Hanikin arasında toplu vaziyette iki düşman süvari alayı ve dört toplu bir batarya tespit etti. Başkomutanlıktan istenen uçak ve pilotlar gelinceye kadar Ruslar'a karşı görev yapmak üzere II. Tayyare Bölüğü'nden iki uçak Bakuba'da hazırlanmış olan alana gönderildi. Hazırlıklarını tamamlayan uçaklar Hanikin-Kasrışirin bölgesinde keşif uçuşlarına başladılar. 28 Mayıs 1916'da 13. Kolordu Komutanı cephesinde görev yapacak uçakların kendi emrinde olmasını ordu komutanlığına teklif etti. Teklif uygun bulunmuşdu, II. Tayyare Bölüğü'nden bir uçak müfrezesi oluşturularak Kızılrebat'taki XIII. Kolordu Komutanlığı emrine gönderildi. Bu müfreze daha sonra XII. Tayyare Bölüğü adını almıştı <sup>75</sup>.

<sup>75</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 104-106.



9 Haziran 1916'da Kızılrebat'ta bulunan XII. Türk Tayyare Bölüğü'nün ilerde bulunan kara birliklerini yakından desteklemesi ve Menâlidan faydalanarak daha fazla keşif uçuşu yapmasını sağlamak amacıyla Hanikin'e intikal etmesi emri verildi.

Bu sırada Haniki'nde bulunan XII. Tayyare Bölüğü'ndeki Alman personeli hastalandığından II. Tayyare Bölüğü'nden pilot Üsteğmen Cemal ile Rasit, Üsteğmen Ahmet Nüzhet'in bölüğünü teslim almak üzere Hanikin'e hareketleri emredildi. 30 Haziran'da Hanikin'de bölüğü teslim alan Türk subayları XIII. Kolordu'nun emriyle Kermanshah'a vardılar. Bölük Kermanshah'ın doğusunda ve Karasu köprüsü dolaylarında Kolarduca hazırlanan alana intikal etti. Kısa sürede uçuşla hazırlanan uçaklara 23 Temmuz 1916'da uçuşlara başlandı.

XIII. Kolordu Kurmay Başkanlığı XII. Tayyare Bölüğü'ne 4 Ağustos 1916'da Kermanshah bölgesinde düşman durumun tespiti emrini vermiş, ancak arızası olan uçakla uçuş yapıp yapılamayacağına karar verilmesi Tayyare Bölük Komutanlığı'na bırakılmıştı. Bölük Komutanı çok engebeli olan bölgede fazla yükseğe çıkabilecek ve istenen keşif görevini yerine getirebilmek için uçağa az benzin koymak suretiyle yükü azaltmıştı. Keşif sonunda önemli bilgiler toplanmıştı. Pilot Üsteğmen Cemal ile Rasit Üsteğmen Ahmet Nüzhet'in göstermiş oldukları başarı XIII. Kolordu Komutanını çok memnun etmiş, uçucuların bu fedakarlıklarını 50'er lira ile ödüllendirerek, kendilerine teşekkürlerini bildirmişti <sup>76</sup>.

Devamlı yapılan hava hareketleri nedeniyle Aralık 1916'da İran Cephesi'nde görev yapacak uçak kalmamıştı. XIII. Kolordu VI. Ordu Komutanlığı'na cepheye uçak verilmesi için teklifle bulunmuş ancak orduda yeterli sayıda uçak bulunmayışı ve Dicle Bölgesi'nde düşman kara ve hava

<sup>76</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekati, s. 106-109.

kuvvetlerinin artması nedeniyle Almanya'dan uçak verilinceye kadar isteğin yerine getirilemeyeceği bildirilmişti <sup>77</sup>.

1917 yılında Irak Cephesi'nde muharebeler Türk Kuvvetleri'nin aleyhine dönmüştü. Irak'ta sadece XVIII. Kolordu kalmıştı. Oysa İngiliz Kuvvetleri 1916 Aralık ayında başladıkları taarruza inatla devam ediyorlardı. Türk Kuvvetleri aylarca mahrumiyet içinde mevziden mevziye çekilerek üstün düşman kuvvetlerine karşı harikalar göstererek savaşmışlardır.

XVIII. Kolordu'nun emrinde görev yapan II. Tayyare Bölüğü 4 uçaktan oluşan bir güce sahipti. Ayrıca XII. Tayyare Bölüğü İran bölgesinde görev yapmaktaydı. Fakat bu bölüğün elinde uçak kalmamıştı. Ordu parkı ve Tayyare Kıtaat Komutanlığı da Musul'da bulunuyordu.

Hava keşif uçuşlarıyla düşmanın durumu takip edilmekte ise de büyük ölçüde yıpranmış uçakların yerine yenilerinin alınamaması bölükte keşif uçuşlarını büyük ölçüde aksatmaktaydı. Yapılan keşif uçuşlarında İngilizler, Dicle'nin sağ kıyısından büyük kuvvetlerle harekate geçtiği görülmüştü. Yine 7. Ocak 1917'de Dicle'nin sağ kıyısında İmam Mansur ve Sin dağlarında yapılan hava keşif uçuşunda İmam Mansur'da 4, Sin'in batısında 6 piyade taburu görülmüştü <sup>78</sup>.

VI. Ordu Komutanlığı uçak sayısının kritik bir duruma gelmesi nedeniyle Bağdat'tan II. Tayyare Bölüğü'ne 2 uçak daha gönderdi.

18 Ocak'ta 3 İngiliz uçağı ile muharebe eden Türk uçağının rasıtı vurularak şehit düşmüş pilot hafif olarak uçağını sağlam alana getirmeyi başarmıştı <sup>79</sup>.

Düşmanın ileri hareketi karşısında VI. Ordu Komutanlığı II. Tayyare Bölüğü'nün ve telsif-telgraf istasyonunun Nehr'ül-kelek kanalının Dicle ile

<sup>77</sup>. ATASE Arşivi, K1. 3681, D. 362.

<sup>78</sup>. **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, s. 199.

<sup>79</sup>. ATASE Arşivi, K1. 3687, D. 882.





dolaylarında yapılmıştı. İngilizler'in muharebelerdeki başarılarına rağmen Türk uçakları ellerinden gelen gayreti göstermekteydiler.

Mayıs ayında II. Tayyare Bölüğü emrinde bulunduğu XVIII. Kolordu'yla Tikrit'e çekilmişti. Tikrit'te bulunan II. Tayyare Bölüğü uçuş faaliyetlerine devam ediyordu. Mayıs ayında XII. Tayyare Bölüğü'ne gönderilen uçaklarla bu bölükde faaliyetlerine Etem Çayı ve Diyale nehirleri dolaylarındaki alandan faydalanarak devam etmekteydi. Sık sık yapılan hava faaliyetleri nedeniyle uçak yakıtı azalmış, yakıt ikmali mümkün görülmediğinden VI. Ordu Kolordulara keşif uçuşlarının önemli görevlere göre ayarlanmasını emretmişti <sup>81</sup>.

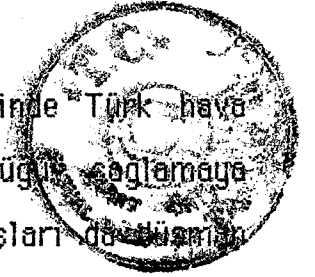
Haziran-Temmuz aylarında yapılan keşif uçuşlarında XIII. Kolordu karşısındaki Rus kuvvetlerinin çekilmeye başladığı, XVIII. Kolordu cephesinde ise İstablât'taki Türk savunma mevziine karşı İngilizlerin kuvvet topladıkları görülmüyordu. Ağustos ayında yapılan keşif uçuşlarında düşmanın durumunda önemli bir değişiklik olmadığı görülmüyordu.

Türk uçaklarının keşif uçuşları Ramadiye Muharebesi'nde zamanında olmasa da önemli bilgiler toplanmışlardı. Ramadiye'ye gönderilen uçak İngilizlerin burayı işgal ettiğini ve Türk birliklerini esir alındığını haber vermişti. Bunun üzerine XVIII. Kolordu Ramadiye'deki kuvvetlere takviye amacıyla göndermeyi düşündüğü kuvvetleri geri çevirdi <sup>82</sup>.

Ekim ayında XIII. ve XVIII. Kolordular emrindeki Türk Tayyare Bölüğü'nden Teğmen Basri ve Adbülhalim, düşman hakkında çok önemli bilgiler toplamışlardı. Kasım ayında da İngiliz kuvvetlerinin saldırıları ve Türk kuvvetlerince geri püskürtülmeleri sırasında II. ve XII. Tayyare Bölükleri taarruzi ve gözetleme faaliyetlerinde çok başarılı olmuşlardı. VI. Ordu ve XIII. Kolordular tarafından takdir edilmişlerdi.

<sup>81</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 169-177.

<sup>82</sup> Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 237.



Aralık ayında İngiliz hava birlikleri filolar halinde Türk hava alanlarına saldırarak cephe üzerinde hava üstünlüğü sağlamaya çalışıyorlardı. Düşmanın bu saldırılarına karşı Türk uçurları da düşmanın hava alanlarını bombalayarak cevap vermişlerdi. Karadaki hareketlerin az olduğu bu sıralarda hava birliklerinin faaliyetleri artmıştı. VI. Ordu, artan düşman hava baskısına karşı tayyare bölüklerindeki av uçaklarını yeniden düzenleme yoluna gitmiştir. Bu amaçla XIII. ve XVIII. Kolorduların emrindeki bölüklere üçer av uçağı verilmiştir<sup>83</sup>.

1918 yılına gelindiğinde Irak'daki VI. Ordu'nun durumu ümitsiz denecek kadar kötüydü. Mart ayına kadar Irak Cephesi'nde kara hareketi bakımından önemli bir gelişme olmamıştı. Mart başından itibaren İngilizler hava kuvvetlerinin desteğı ile ilerlemeye başlamıştı<sup>84</sup>.

Türk Komutanlığı, Fırat bölgesindeki düşmanın durumu hava keşif uçurlarıyla öğrenmeye çalışılıyordu. II. ve XII. Tayyare Bölükleri birleştirilerek zor durumda olan Türk Kuvvetlerine keşif uçurlarıyla yardımcı olmaya çalışmıştı. Mayıs, Haziran ve Temmuz aylarında Türk Kuvvetleri keşif uçurlarında bulunmuşlardı. Ancak Ağustos ve Eylül aylarında havaların çok sıcak olması nedeniyle ancak iki keşif uçuşu yapılabilmişti<sup>85</sup>.

Ekim ayında VI. Ordu'nun durumu çok tehlikeli bir boyuta gelmişti. Dicle grubu ve onu kurtarmaya giden Türk birliklerinin esir edilmesi Dicle yolunu düşmana açmıştı. Ordunun elinde kalan birlikler zayıf ve dağınık bir durumdaydı. Sonuçta ordu Dirizor, Gayyare- meneva, Süleymaniye hattını tutmuştu.

<sup>83</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 185.

<sup>84</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 455.

<sup>85</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 234.

## E. SİNA-FİLİSTİN CEPHELERİ VE HİCAZ, İSKENDERUN BÖLGELERİNDE HAVA FAALİYETLERİ



### 1. Sina-Filistin Cephesi Hava Faaliyetleri

Osmanlı Devleti ile İttifak yapan Almanya Türkleri harbe sokulduktan sonra onları çeşitli cephelerde, özellikle Mısır'a taarruza sevk ederek İngilizlerle savaşdırmak suretiyle Batı Cephesi'ndeki yükünü azaltmak istiyordu.

Osmanlı Devleti'nde ise, Enver Paşa'nın Sarıkamış'ta Ruslar'a karşı giriştiği harekatta onbinlerce Türk askerinin kaybıyla neticelenen acı yenilginin izleri vardı. Enver Paşa bu acı hareketin izlerini silmek için önceden planlanmış olan Mısır'ın geri alınması faaliyetlerine girişti. Bu sebeplerden dolayı Kanal Harekatı'na girişilmiştir.

Süveyş Kanalı'na yapılacak hareketi için VIII. Kolordu görevlendirilmişti. Birinci kademe 14/15 Ocak 1915 gecesi toplanma bölgesi olan Gazze-Birussebi'ye gönderilmiş olan 4 Türk uçağı hiçbir faaliyette bulunamamıştı. İngiliz ve Fransız uçakları ise önemli uçuşlarda bulunmuşlardı <sup>86</sup>.

İngilizlerin Çanakkale'deki başarısızlığı İslam Dünyası'ndaki prestijini önemli ölçüde sarsmıştı. İngilizler aleyhlerine olan bu durumu düzeltmek için başka bölgelerde başarı sağlamak istiyorlardı. Bu amaçla bir kısım kuvvetlerini Mısır'da toplamaya başladılar <sup>87</sup>.

Bu bölgede Türk hava gücü olarak 300. Paşa Tayyare Bölüğü görev yapmaktaydı. Harekat başlamadan önce hareket alanı üzerinde ve gerisinde keşif yapmak üzere Türk Kuvvetleri nispi bir hava üstünlüğü sağlamak

<sup>86</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 65.

<sup>87</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 165.

amacıyla 5 Nisan 1916'da Mısır toprakları üzerinde uçuşa başlayan uçaklar Portsait'i bombalamak suretiyle düşman üzerinde ilk etkiyi yapmışlardı<sup>88</sup>.

Türk uçakları nitelik bakımından üstün, pilotlarının da uçuculuk niteliği yüksek olmakla birlikte sayıca yeterli değildi. Bütün bu olumsuzluklara rağmen görevlerinde büyük başarı sağlamaktaydılar. Yapılacak büyük çaptaki karşı hareketini başarıya ulaştırmak için hareket bölgesi üzerinde ve gerisinde hava üstünlüğünün sağlanması gerekiyordu. Bu nedenle 300. Bölük uçakları İngiliz hava alanlarına baskın şeklinde taarruz ederek yerde fazla sayıda düşman uçağı tahrip etmek ve havaya kalkanları düşürmek istiyordu. 8 Mayıs 1916'da bir filo Portsait'teki İngiliz hava alanına taarruzda bulunarak uçak hangarlarını bombardıman etmiş, tahrip ederek geri dönmüştü<sup>89</sup>.

Hava taarruzlarında en önemli hedeflerden biri Süveyş Kanalı içerisinde ve kanal dolaylarındaki tesisler ve aynı zamanda kanaldan yapılan ulaşımın engellenmesiydi. Bu hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için daha fazla uçağa ihtiyaç vardı. Ordu bu amaçla 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nün yarıyarıya takviye edilmesini Başkomutanlık Karargahı'na teklif etmişti. Karargah teklifi yerinde bulmuş, Almanya'dan yeni uçakların alınması için girişimlerde bulunmuştu<sup>90</sup>.

16 Mayıs 1916'da 300. Paşa Tayyare Bölüğü Birrussebi'ye nakledilmişti. Tayyare bölüğü muharebe eğitimine hız vermiş, özellikle gece uçuş görevlerine başlamıştı. 21-22 Mayıs 1916'da iki uçak Portsait Limanı bombalamış, bombardıman sonrasında kilometrelerce uzaktan dahi şehrin alevler içinde bulunduğu görülmüştü. Yapılan bu taarruzda İngiliz gemilerinden şiddetli uçaksavar ateşinde bulunulmuştu<sup>91</sup>.

<sup>88</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 112.

<sup>89</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 172.

<sup>90</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 113.

<sup>91</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 173.

Mayıs ayında cephede bir inceleme yaptıran IV. Ordu Komutanlığı, kanala karşı yapılacak hareketin hazırlığına hız vermişti. Bu amaçla mesafeyi kısaltmak için Birrussebi'de bulunan tayyare bölüğünü Elariş'in güneyinde seçilen alana intikal ettirmeye karar verdi. Karar uygulanıncaya kadar Birrusebbi'den uçurulan uçaklarla düşman durumu hakkında bilgi toplamaya devam edildi <sup>92</sup>.

300. Paşa Tayyare Bölüğü uçaklarının Mısır üzerinde beyanname atarak halkı ayaklanmaya davet etmeleri Pöstsait limanındaki İngiliz kuvvetlerine bölgedeki hava alanlarına tarruz etmeleri İngilizleri rahatsız ediyordu. İngilizler bir baskınla Türk uçaklarını alanlarında tahrip etmek için 18 Haziran 1916'da 11 uçaklı bir filo ile Elariş hava alanına saldırdılar. Yapılan bombardıman ve makineli tüfek saldırısı sonucunda 2 Türk uçağı tahrip edilmiş, bir pilot subay ve birkaç er yaralanmış ise de uçaksavar ateşleri ile 2 İngiliz uçağı düşürülmüştü. Böylece İngilizler amaçlarına ulaşamadıkları gibi zararlı çıkmışlardı <sup>93</sup>.

1916'da İngilizler ile müttefikleri arasında yapılan bir anlaşma ile Filistin ve Güney Suriye İngilizlere terkedilmişti. Bu sebepten, İngilizlerin bu bölgeyi ele geçirmek için harekate geçmeleri kuvvetle muhtemeldi. İngilizler'in ilerlemesine yegane engel çöldü. İngiliz, kuvvetlerinin ilerlemesi sırasında Türk kuvvetleri geri çekilmeye devam etmişlerdi.

31.Eylül 1916 tarihine gelinceye kadar hava keşif uçuşları aralıksız devam etmişti. Ancak bu tarihten sonra tayyare bölüğünün yakıt ihmali problemi ortaya çıkmıştı. Elariş hava alanında çok az benzin kalması ve düşmanın planlı bir şekilde adım adım ilerlemesi tayyare bölüğünün tamamının Birrussebi'ye intikal ettirilmesine sebep oldu <sup>94</sup>.

<sup>92</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 114.

<sup>93</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), s. 174.

<sup>94</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 127.

Yapılan hava keşiflerinin değerlendirilmesinden sonra İngilizler'in yakında Elarış'e taarruz edeceği kanaatine varılmış, düşmanın bu yeni durumu üzerine IV. Ordu Komutanlığı kanal zaferi kuvvetinin geri çekilmesine karar vermiş ve bu karara göre Mağdaba'ya kadar çekilmişti. Hava keşif uçuşları sonucunda verilen karar çok yerindeydi. Çünkü 22 Aralık 1916'da düşmanın 9 harp gemisinin desteği ile bir İngiliz Süvari Tümeni Elarış'e girmiş ve 9 İngiliz uçağında Mağdaba'yı bombalamıştı <sup>95</sup>.

Mağdaba'dan sonra Sina'daki Türk birlikleri de geri çekilmiş, bu çekiliş sırasında Tellürefah'da bırakılan Türk müfrezesi düşman atlı birliklerine komutanlarıyla birlikte esir edilmişlerdi.

Bu muharebelerde Türk uçaklarının uçuşu sırasında gizlenmiş, gece uçaklar keşif yapamadıkları saatlerde ileri harekete geçmişlerdi. Bu sırada 300. Paşa Tayyare Bölüğü Rumeli'de bulunuyordu. 4. Ordu Komutanı düşman hava kuvvetlerinin takviye edilmesiyle Türk Hava Kuvvetleri'ne karşı sağlanmış olduğu üstünlükten dolayı büyük bir endişe duymaktaydı. Başkomutanlık karargahına gönderdiği raporda İngiliz hava kuvvetleri hakkında bilgi verirken Türk uçaklarının düşman kuvvetlerine karşı sayı ve teknoloji olarak yetersiz kaldığını belirtmişti. Sonuç olarak eldeki uçak sayısının iki misline çıkarılmasını istemişti. Bu teklif üzerinde bölükteki eski tip parasollerin yerine modern vasıfta Allatros C II. av uçakları verildiği gibi yeni tip Rampler C uçaklarının ön taraflarına birer makineli tüfek yerleştirilerek birliğin harp gücü artırıldı <sup>96</sup>.

Gazze'de üç muharebede; İngilizler uzun süren hazırlıklar neticesinde ileri hareketle Gazza yönünde ilerlemeye başlamışlardı. Bu ilerleme 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nce tesbit edilmişti. Bu muharebede İngilizler püskürtülerek geri çekilmeye mecbur edilmişlerdi. Bu muharebede 300.

<sup>95</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 118.

<sup>96</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 191.



Paşa Tayyare Bölüğü aralıksız keşif uçuşları yaparak düşman hakkında elde ettiği bilgileri zamanında komutanlığa ileterek önemli yardımlarda bulunmuştu.

Düşman birlikleri, Sina Çölü'nde büyük bir ölçüde suya ihtiyaç duymaktaydı. İngilizler bu problemi Mısır'dan ileri mevzilere kadar çelik borularla Nil suyunu getirmekle çözmüşlerdir. Portsait ve Kantara batısına kadar kanallarla getirilen Nil suyu, buradan borularla tasfiye edilerek Süveyş Kanalı altındaki sifonlardan kanalın doğusundaki beton depolara basınçla gönderilmekteydi. Kantara'dan Elariş'e kadar herbiri ortalama 24 mil uzunluğunda dört kısma ayrılmış çelik borular döşenmişti. Orduları ilerledikçe çelik borular da uzatılarak Nil suyu sevkedilmekteydi. Türk Komutanlığı, İngilizler için hayati önem taşıyan bu boruları tahrip etmeyi düşünüyor, fakat boruların kuvvetli İngiliz müfrezelerince korunması nedeniyle kara tahrip birlikleriyle bunun gerçekleşmesini mümkün görmüyordu. Havadan bombalama yolu ile tahrip etmek de o zamanki havacılık şartlarında mümkün görülüyordu. Bu durumda tek yol kalıyordu. Düşmanın bulunmadığı bir yere uçakla inerek dinamitlenmesi gerekiyordu. Görevin çok tehlikeli olmasına rağmen, havacılar kabul etmiş, 10 Nisan 1917'de iki kişilik bir uçuş ekibi İngiliz hatlarının gerisine inerek demiryoluna paralel döşenmiş olan su borularını tahrip ederek üslerine dönmüştü. Ancak İngilizler tahrip edilen su borularını ellerindeki malzemelerle kısa sürede onarmış ve Türk Komutanlığı'nın umduğu sonuç elde edilememiştir <sup>97</sup>.

İngiliz Kuvvetleri, Gazze bölgesinde yeniden taarruz hazırlığında bulunuyordu. 300. Paşa Tayyare Bölüğü, 6 uçağı ile Remel'de yaptığı keşif uçuşları neticesinde düşmanın muharebe hazırlıklarını tesbit etmişti. 19 Nisan 1917'de başlayan düşman ileri hareketi boyunca Türk uçakları

<sup>97</sup>. Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 138.

devamlı keşif ve bombardıman yaparak düşmanın hareketini takip etmiş, elde edilen bilgileri komutanlığa iletmek suretiyle çok değerli görevler yapmışlardı.

Muharebe öncesindeki hazırlık safhasında Türk-Alman hava birlikleri düşman cephesi üzerinde ve gerilerinde devamlı faaliyetlerde bulunmuşlardı. Mayıs ayına kadar aralıksız yapılan hava keşif ve taarruz faaliyetleri sonucunda düşmanın Filistin Cephesi'nde II. Gazze Muharebesi'nden sonra geniş çapta takviye almış olduğu tesbit edilmişti <sup>98</sup>.

Filistin muharebeleri devam edeken Irak'ta ilerleyen İngiliz kuvvetleri 11 Mart 1917'de Bağdat'ı ele geçirmişlerdi. Osmanlı Devleti İslam Dünyası'ndaki itibarını kurtarmak için, Irak cephesini ön plana alarak Filistin Cephesini ikinci plana bırakılmıştı. Bağdat'ın kurtarılması için oluşturulan ordular grubuna Yıldırım adı verilmişti. Yıldırım Orduları'na keşif, bombardıman, av ve taarruzi destek görevi yapmak üzere IV. Tayyare Bölüğü tahsis edilmişti. 300. Paşa Tayyare Bölüğü örnek alınarak bu bölüklere sırasıyla 310, 302, 303 ve 304 numaraları verilmişti. Almanya'dan getirilen bu bölükler Haydarpaşa istasyonunda toplanarak trenle Yıldırım Ordular grubunun emrine sevk edilmişti. Bu sırada istasyonda daha önce Halep'e gönderilen 301. Bölük haricindeki diğer bölükler sabotaj neticesinde meydana gelen yangından dolayı büyük zarar görmüşlerdi. Ayrıca Macaristan'dan uçakların trenle nakli sırasında 302. Tayyare Bölüğünü taşıyan tren, diğer bir trene çarptığından çok sayıda uçak malzemesi kullanılamaz hale gelmişti. Bu tayyare bölükleri;

301. Bölük Rumeli'de, 300. Paşa Tayyare Bölüğü'nün yanında,

302. Bölük Elsafir'de

303. Bölük Ettine'de

---

<sup>98</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 196.

304. Bölük Arakelmeşir'e yerleşerek uçuş hazırlıklarına başlamışlardı. Yıldırım Orduları ileri komuta yerinin bulunduğu Elhuc bölgesinde de yedek hava alanı hazırlanmış, burada 300. ve 301. Tayyare bölüklerinden birkaç uçak uçuşa hazır bir halde bekletilmişti <sup>99</sup>.

31 Ekim 1917'de düşman Birrusebi'nin güneyden taarruza geçti. İngiliz Kuvvetleri kısa sürede Birrusebi ve Gazza'yı ele geçirmişlerdi. Ekim ayının sonlarına doğru Filistin'e gelen Türk-Alman tayyare bölükleri daha hazırlıklarını tamamlamadan İngiliz hava taarruzlarına maruz kaldılar. Bu bölüklerin uçakları Albatros-C IV. ve A.E.G. uçaklarıydı ki, bu uçaklar nitelik olarak İngiliz uçaklarından daha üstündü. Bu savaş sırasında İngiliz hava gücü olarak daha üstün göründüler. İngilizler Türk-Alman uçaklarının keşif uçuşlarına engel olmak için sürekli havada uçak bulundurdular. Sonuçta birçok Türk-Alman pilot, rasit ve uçağı kaybedilmişti. Muharebenin devamı süresince 17 pilot, 7 rasit muharebe dışı kalmış, 9 pilot, 12 rasit şehit olmuş, uçakların da % 25'i kaybedilmişti. İngilizlerin süratle ilerlemeleri karşısında ilerideki hava alanlarında bulunan geriye nakledilmeyen malzemenin tahrip ve yakılması gerekiyordu. 303. ve 304. Tayyare Bölükleri yaklaşan İngiliz kuvvetleri nedeniyle malzemelerini yakmak zorunda kalmışlardı. Daha geride bulunan 303., 301. ve 302. bölükler düşmanın ilerlemesi karşısında malzemelerini geriye nakletmek fırsatı bulmuşlardı. 9 Aralık 1917'de Türk birliklerinin çekilmesi üzerine İngilizler kudüs'e girdiler.

Türk Ordusu kendisinden on misli fazlalıkta olan düşman ordusuna karşı kahramanca savaşmış ve 1918 yılı başında Akdenizle Şeria Nehri arasında düşmanı durdurarak bir cephe kurmayı başarmıştı. Yıldırım Ordular Grubu'nun sorumluluk bölgesi Akdenizle İran arasında Musul, Halep, Adana, Beyrut v Yemen'e kadar genişletilmek suretiyle bu sahanın savunma

<sup>99</sup>. **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, s. 158.



ve muhafazası II., IV., VI., VII. ve VIII. Ordulara verilmişti. Yıldırım Orduları'nın bu yeni konumlarına paralel olarak hava birliklerinde de bazı değişiklikler yaparak bunlara keşif ve taarruzi görev bakımından gereken emirler verilmişti.

Hava birliklerinin yerleri ve keşif sahaları şöyle belirlenmişti:

VIII. Ordu emrindeki 300. Bölük Samah'da ve 302. Bölük Hayfa'da Şeria Nehri ile Lut Gölü arasındaki alandan sorumlu idi. VII. Ordu emrindeki 301. ve 303. Bölükler Cenin'de bulunuyordu. Bu bölükler dışında Ocak ayının sonuna kadar cepheye gönderilmesi planlanan 305. Bölük XIV. Bölük adıyla Dera'ya gidecek ve 304. Bölük Ordular Grubu emrinde Afule'de kalacaktı. Bu bölüklerin hepsinde toplam 36 uçak bulunuyordu. Keşif uçaklarının teknik özelliği eksik olduğundan artan düşman faaliyetleri karşısında gün geçtikçe erimekte ve elde yeter sayıda yedek malzeme ve uçak bulunmadığından keşif faaliyetlerinin yürütülmesi zorlaşmaktaydı <sup>100</sup>.

Şubat ayında Lut Gölü doğusunda başkaldıran Arapların saldırıları artınca bunlara havadan daha fazla etki yapmak için 302. Tayyare Bölüğü'nden bir uçak kademesi Amman'a gönderilmişti. Amman'da çeşitli birliklerden toplanan uçakları bir elden sevk ve idare etmek için geçici yeni bir hava birliği teşkil edilerek komutanlığına Alman Yüzbaşı Bieneck getirildi. Bu birlik Şubat ayından itibaren asilere karşı başarılı bir şekilde kullanılmaya başlandı.

Türk uçakları üstün vasıftaki İngiliz uçaklarıyla muharebelerde çok kayıp vermekte idi. Bu olumsuzluklara rağmen Türk Hava Birlikleri taktik ve stratejik sahada keşif ve topçuya yardım yapmışlardı. Bu görevler için toplam 72 çıkış yaparak 109 saat uçuş başarıları göstermişlerdi <sup>101</sup>.

<sup>100</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 241.

<sup>101</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 241-248.

IV. Ordu Hava Kıtaat Komutanlığı'nın Temmuz ayına ait raporunda III. ve IV. Tayyare Bölükleri'nin personel ve uçakları kalmadığı, cephede yalnız 305. (XIV.) Bölüğün görev yaptığını belirtmekteydi. Bu bölüğün geri Şeria Nehri'nin doğusu ile Maan hattının iki tarafında keşif ve buradaki düşmanı bombalama görevi verilmişti.

Cenin ve Afule'nin düşmesiyle buralarda bulunan 301. ve 304. Tayyare Bölükleri'nden sağ kalan hava personeli düşman tarafından esir alınmışlardı. 302. Tayyare Bölüğü, büyük kısmı ellerindeki kamyonlarla Hayfa'ya, oradan da Beyrut'a çekilmişti. Bu bölüğün kalan kısmı ve Cenin'deki 303. Bölük'ten uçurulabilen uçaklar Dera'ya getirilmişti. Dera'ya getirilen 302. ve 303. Bölüğün uçakları ile burada bulunan 305. Bölüğün uçakları birleştirilerek Yüzbaşı İlyas'ın emrine verildi. Bu sırada Dera üzerinde yürüyen asi Araplara karşı önemli uçuşlar yapılarak asilerin geri çekilmesi sağlanmıştı. İngiliz Ordusu'nun ilerlemesi karşısında Dera'da tutunulamadığından, götürülecek malzeme ve techizatın bir kısmı yakılarak bir kısmı da tahrip edilerek kalan uçaklar uçurularak Rayak'a getirildi. Rayak'ta toplanan uçaklar ordunun geri çekilmesinde desteklemede bulunduktan sonra Humus, Hama, Halep ve Müslimiye'ye çekilmek zorunda kaldılar. Bu çekilmeler sırasında uçakların birçoğu kırıldı ve tahrip edildiler<sup>102</sup>.

Böylece elde uçak kalmadığı için kalan bölüklerin personeli zor şartlar altında Halep'e ve Konya'ya geldiler.

<sup>102</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 251.



## 2. Hicaz Bölgesi Hava Faaliyetleri

Suriye ve Filistin'de İngilizlerle savaş halinde bulunan Türk Kuvvetleri'ne sudan bahanelerle arkadan vurmak isteyen Şerif Hüseyin'e karşı Hicaz Harekatı başlatılmıştı. Medine'de Araplara karşı askeri harekate girişildiği zaman kara birlikleri işbirliği için bir tayyare bölüğünün Hicaz'a gönderilmesi istenmişti. Bölük gönderilmeden önce hareket bölgesindeki alanlarının yerlerini seçmek ve hava şartları hakkında bilgi toplamak üzere pilot Üsteğmen Orhan'ı Medine'ye gönderdi. Medine'de ilgili komutanlarla temasa geçerek gönderilecek uçakların vasıflarını, inecekleri hava alanlarını ve hava şartlarını tespit etmişti. Hicaz'a gönderilecek III. Tayyare Bölüğü, 23 Haziran 1916'da İstanbul'dan hareket etmişti. Bölükte 4 subay 1 tüfekçi, 1 katip ve 103 er bulunmaktaydı. Bölüğün pilotları ve makinistleri Almanya'da birkaç aylık eğitimden sonra memlekete dönen personelden oluşmaktaydı <sup>103</sup>. Bu nedenle sık sık kazalar oluyor ve mürettep kuvvetin isteği uçuş vazifeleri tam olarak yapılamıyordu. Bu kazalardan biri 10 Ağustos 1916'da keşif uçuşundan dönen pilot Üsteğmen Orhan'ın hatalı inişinde olmuştu. Pilot, uçağı kırmış ve kendisiyle birlikte rəsıtın yaralanmasına sebep olmuştu. Kazanın soruşturulması aşamasında pilot, bölükteki uçakların ısı derecesinin çok yüksek olması nedeniyle bu bölgede uçamayacak nitelikte olduğunu iddia etmişti <sup>104</sup>.

Komutanlık eldeki uçaklarla Hicaz'ın sıcak ikliminde vazife yapılamayacağını Başkomutanlığa iletmişti. Hicaz'a yeni uçakların gönderilmesini ve bu uçaklar gelinceye kadar 300. Paşa Tayyare Bölüğünden bir müfrezenin mürettep kuvvet emrine verilmesini teklif

<sup>103</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 118.

<sup>104</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 121.

etmişti. Talep komutanlıkça uygun bulunmuş, Paşa Tayyare Bölüğü'nden 4 uçak ve yedek malzeme gönderilmişti. İdari ve teknik bakımdan başarı sağlayamayan III. Tayyare Bölük Komutanı görevinden alınarak yerine Pilot Üsteğmen Fazıl atandı. Hava Kuvvetleri Müfettişliği yeni bölük komutanına III. Bölük'teki uçakların bölgede uçup uçamayacaklarına dair bir uçuş tecrübesi yaparak müfettişliğine rapor verilmesini emretmişti. 26 Eylül 1916'da Medine'ye gelen Üsteğmen Fazıl uçulamayacağı iddia edilen uçaklarla uçuş tecrübeleri yapmaya başladı. Deneme uçuşlarından olumlu sonuç alınmış, hazırlanan raporda eldeki uçaklarla Hicaz'da mükemmel şekilde uçulabileceği, bugüne kadar olan başarısızlığın pilotların eğitim yetersizliğine ve uçuş tecrübesizliğinden kaynaklandığını belirtmişti <sup>105</sup>.

3 Kasım 1916'da Medine'deki Tayyare Bölüğü Elyas'a nakledildi. Kasım ayında toplam 9 uçuş gerçekleştirildi. Yapılan bu uçuşların birinde pilot Üsteğmen Saim, Medine'den Biriilyas'a giderken alana iniş sırasında düşerek şehit oldu.

Hicaz'ın savunulması için Hicaz demiryolunun korunması çok önemliydi. Yaklaşık 500 km olan bu uzun hat, Araplar tarafından yapılan atlı saldırılarla sık sık kesilmekteydi. Hattin emniyeti ile III. Tayyare Bölüğü görevlendirilmişti. Ancak mahrumiyet içinde bulunan III. Tayyare Bölüğü, uçuşlarda arıza yapan uçaklarını onarmak ve uçuşa hazırlamakta büyük sıkıntılar çekmekteydi. Bölük komutanı bu olumsuzlukları (yakıt ve yedek malzeme sıkıntısını) gereken makamlara iletirken Mart ayında uçuş yapılamadığını belirtmiş, ancak olumlu bir cevap alamamıştı <sup>106</sup>.

III. Tayyare Bölüğü'ne uçak ve makinistler takviseyi Almanlar'ın zor durumda olması nedeniyle mümkün olmamıştı. Maan'a yerleşen III. Tayyare Bölüğü, asi Araplara karşı önemli faaliyetlerde bulunmuşsa da İngiliz hava

<sup>105</sup>. İrfan Sarp, a.g.e., s. 70.

<sup>106</sup>. İ. Sarp., a.g.e., s. 71.

kuvvetleri gün geçtikçe güçleniyor, bu da Türk hava gücünü önemli ölçüde olumsuz etkiliyordu.

Bu bölgede Araplara karşı hareket yapan Türk Komutanlığı, yapılacak hava taarruzlarında dost ve düşman kabilelerin çok iyi tanınması ve yanlışlıkla dost kabilelere hücum edilmemesini istiyordu. Ancak havadan dost ve düşman kabilelerin ayırtedilmesi çok zordu. Zaman zaman yanlışlıkla dost kabilelere de taarruzda bulunulmuştu.

1918 yılında Almanya'dan gelen 305. (XIV) Tayyare Bölüğü'nden yapılan takviye ile III. Tayyare Bölüğü Katrana'ya gönderildi. Bölük aralıksız olarak savaş süresince Türk Kara Birlikleri'ni destekleyerek , asilere bomba ve makinalı tüfeklerle taarruzda bulunduğu gibi Alınan Paşa Tayyare Bölükleri'yle birlikte bölgedeki İngiliz Hava Kuvvetleri'ne karşı da büyük bir mücadele içinde olmuştur. Amman'ın düşmesi tehlikesi karşısında III. Tayyare Bölüğü Der'ya giderek 305. Bölüğe katılmıştır. IV. Ordu Hava Kıtaat Komutanlığı'nın Temmuz ayına ait raporunda III. ve IV. Tayyare Bölükleri'nin personel ve uçağının kalmadığı, cephede 305. Bölüğün vazife yaptığı bildirilmektedir <sup>107</sup>.

### 3. İskenderun Bölgesi Hava Faaliyetleri

İskenderun Körfezi'ne yapılabilecek muhtemel bir düşman çıkarması için en önemli üs Kıbrıs adası idi. Başkomutanlık Vekaleti Kıbrıs'taki durumu keşif uçusları ile öğrenmek istiyordu. Bu amaçla bir tayyare müfrezesi oluşturularak Adana'ya gönderilmesine karar verildi. Oluşturulan müfrezenin komutanlığına pilot Üsteğmen Mithat'ı atadı. Müfrezede bir de Alman pilot bulunmaktaydı. Müfrezenin kurulması çok aceleyle getirildiği için malzeme, bakım, hizmet ve emniyet erleri bakımından çok eksikti.

<sup>107</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 240-248.



Müfreze İstanbul'dan Tarsus'a getirildi. XXIII. Tümen Komutanlığı'nın tespit etmiş olduğu hava alanının bataklık bir sahada olması nedeniyle uçuşa ve personelin yerleşmesine uygun değildi. Mevcut durum gerekçeleri ile IV. Ordu Komutanlığı'na iletilerek, Adana istasyonu civarında seçilecek bir alana nakil istenmişse de IV. Ordu talebi kabul etmemişti. Ancak aynı komutanlık bu alandan hava faaliyetlerinin yapılamayacağına kanaat getirince Adana'ya nakledilmesine izin verdi. Personel ve yakıt problemi olan müfreze Adana'ya geldikten sonra yapılan uçuşlarda başarı sağlayamadı <sup>108</sup>.

Bu tarihlerde İtilaf Devletleri'nin Selanik'te bulunan birliklerinin bilinmeyen bir yere gitmesi komutanlığı bu birliklerin Kıbrıs'a gönderildiği konusunda şüphelendirmişti. Bu nedenle komutanlık Kıbrıs Adası üzerinde keşif uçuşu yapılması isteniyordu. Oysa Adana'da bulunan müfrezenin uçaklarının menzil bakımından bunu gerçekleştirmesi mümkün değildi. 14 Ağustos 1916'ya kadar Kıbrıs adası üzerinde yapılan keşif uçuşlarında Lefkoşe, Larnaka ve Magosa dolaylarında düşman toplanmasına ve askeri hazırlığa dair birşey görülmemişti. Bölüğün uçakları gün geçtikçe azalmış, personel yetersizliği ile birlikte 19 Ekim 1916'da, bölükte uçabilecek pilot kalmadığı, IV. Ordu Komutanlığı'nca Başkomutanlığa iletilmişti <sup>109</sup>.

IV. Ordu'nun anavatan bağlantısı demiryolu ile sağlanmaktaydı. Yolun en önemli kısmı da İskenderun'a yakın geçen Adana'daki kısmıydı. Bu nedenle Başkomutanlık Adana-İskenderun bölgesine çok önem veriyordu. Bu arada düşmanın İskenderun'a çıkarma yapacağına dair bilgiler de alınıyordu. 1916 yılı içinde İskenderun'a yapılacak muhtemel düşman çıkarması için ana üs olarak Kıbrıs Adası görüldüğünden IV. Tayyare Bölğü Adana'ya, daha sonra da Silifke'ye nakledilmişti. Ancak IV. Ordu Kıbrıs

<sup>108</sup> Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, s. 124.

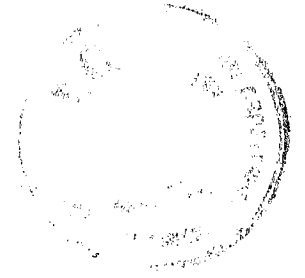
<sup>109</sup> J. Sarp, a.g.e., s. 75.

Adası'nın deniz uçağı ile keşfedilmesini istediğı için Silifke'de Deniz Tayyare Birliğı'nin verilmesini istiyordu. Başkomutanlık elde deniz uçağı'nın bulunmadığını belirterek, Mayıs 1917'de 160 beygirlik mersedes motorlu bir Albatros-C II keşif uçağı göndermişti. Yapılan keşif uçuşları sonucunda Kıbrıs'ta çıkarma kuvveti bulunmadığı tespit edilmişti. Daha sonra 302. Tayyare Bölüğü'nün uçakları tarafından yapılan keşif uçuşları da bu bilgileri doğrulamıştı.

Düşman Hava Kuvvetlerinin Adana ve bölgesine yaptığı hava taarruzlarına karşı Türk Hava Kuvvetlerinin faaliyetleri komutanlığı tatmin etmemiş, 21 Ekim 1917'de Hava Kuvvetleri Müfettişliği bir Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nü Mersin'e göndermişti. Buraya yerleşen bölük kıyı ve Kıbrıs dolaylarında keşif ve taarruz faaliyetlerine başlamıştı <sup>110</sup>.

<sup>110</sup>. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekati, s. 209.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM



### MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

#### A. 1919-1920 YILLARINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN TEŞKİLAT VE FAALİYETLERİ

Türk Havacılığı Birinci Dünya Savaşı'nda büyük oranda Alman kontrolüne bırakılmış, Mondros Mütarekesi sonrasında düşman işgalinin sebep olduğu karşılık ve şaşkınlık günlerinde birlikler dağılmış ve hemen hemen sahipsiz kalmıştı. Bu sıralarda Türk Havacılığı'nın başında ileriye gidecek, uçakları ve techizatı derleyip toparlayacak bir kimse de yoktu.

Birinci Dünya Savaşı'nın 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 hav birliği de Elazığ'da toplanmıştı. Önemli sayıda uçak malzemesi ve uçak İstanbul'da Yeşilköy'de toplanmıştı. İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransız hava birlikleri Yeşilköy'ün kuzeyindeki Safraköy Tayyare İstasyonunu ve tesislerini işgal etmişlerdi. Buradan çıkan Türk Havacıları imkanları nisbetinde kurtarabildikleri uçak ve malzemelerini deniz yolu ile Anadolu yakasında Maltepe'ye naklederek İdealtepe'nin batısındaki düzlüğe depo etmişlerdi.<sup>1</sup>

Deniz Tayyare İstasyonu'nun Yeşilköy Feneri doğusundaki uçak ve malzemeleri, Bahriye Nezareti'nin Haliç'teki deniz ambarına taşındı.<sup>2</sup> Birinci Dünya Savaşı sırasında kurulmuş olan Hava Kuvvetleri Genel

---

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

2. Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Ankara, 1990, s. 49.

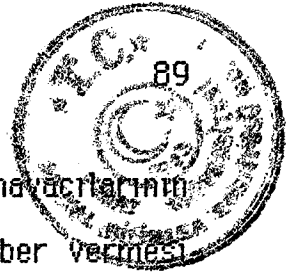
Müfettişliği Almanlar'ın ayrılması ve mütareke hükümlerinden dolayı terhislerin yapılması sonucunda tamamen boş kalan kadrolar durumuna gelmişti. Harbiye Nezareti, mevcut durumda yeni bir hava teşkilatının kurulması zorunluğu hissetmiş ve yeni teşkilatlanmada eskisinde bulunan Balon, Meteoroloji, Uçaksavar ve Ölçme Müfettişlikleri kaldırılmıştı.

### 1. Teşkilat

İstanbul, İzmir, Erzurum ve Konya'da birer tayyare istasyonu Elazığ ve Diyarbakır'da bir Tayyare Bölüğü teşkil edildi. İstasyonların emrine verilecek bölüklerin çekirdeğini teşkil etmek üzere ikişer uçaklı hava birliği verildi. Bu birliklerin uçakları, Filistin, Irak ve Kafkas cephelerinden arta kalmış ve Konya, Elazığ ve İstanbul'da depo edilmiş kırk uçak ve malzeme ile Almanlar'ın Filistin'deki Paşa Tayyare Bölükleri'nden ibaretti.

#### a. Maltepe Tayyare İstasyonu

Anadolu'da 1919 yılında başlayan milli direnişe İstanbul'da Kuvayı İnzibatiye teşkilatı kurulmaya çalışılıyordu. Damat Ferit Kabinesi bu kuvvete İstanbul-Maltepe istasyonları uçaklarının da katılmasını istiyordu. Böylece Anadolu'daki Milli Kuvvetlere uçaklarla beyanname ve bomba atmak mümkün olacaktı. Bu amaçla önce Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki uçklardan birkaçının uçuşa hazırlanması için izin verildi. Anadolu'daki Milli Mücadele'ye katılma arzusunda olan havacılar, aralarında gizlice anlaşarak bu fırsattan faydalanma hazırlıklarına başladılar. Bu faaliyetleri Damat Ferit Kabinesi'nce öğrenilmiş, uçuş izni geri alınmıştı. Bu duruma o zaman İstanbul'da Milli Mücadele'ye karşı yazılar yazan Peyami, Sabah



Gazetesi'nin yazıları <sup>3</sup>, Maltepe'deki gayrimüslimlerin Türk havacılarının amaçlarını sezerek İstanbul Hükümeti'ne ve İngilizler'e haber vermesi sebep olmuştur <sup>4</sup>.

16 Mart 1920'de İstanbul'un İtilaf Devletleri'nce resmen işgal edilmesinden sonra Maltepe İstasyonu'nda bulunan Türk Havacıları, tehlikeli şartlar altında Anadolu'ya geçmeye başladılar. Bir başka grup ise, hazırlanan uçaklardan üçü ile 6/7 Haziran 1920 günü Anadolu'ya geçmesi planlanıyordu. Bu sırada Maltepe meydanında muhtelif cinsten 45 uçak bulunuyordu ki, bu uçakların yarısından fazlası uçabilecek durumdaydı <sup>5</sup>. Ancak hazırlanan uçaklardan ilki meydan dışına çıkarak kırılmış, ikinci uçak rasıtın yerinde eşya ve iki kişinin bulunması nedeniyle kalkış sırasında yeterli hıza ulaşamadığından yere çakılmıştı. Ancak üçüncü uçak ki av tipi uçaktı. Anadolu'ya geçmeyi başarmış, fakat o da İznik dolaylarında düz bir alana inerken telgraf tellerine takılarak kırılmıştı <sup>6</sup>.

Anadolu'ya havadan geçiş planı gerçekleşmeyince, Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, ayrıca Astsubay ve sivillerden pilot Hayri Hoca, İhya, Vecihi ile Makinist Eşref gibi bir kısım uçucular Mudanya-Bursa yolu ile Konya Tayyare İstasyonu'na katıldılar. Geriye kalan havacılar İstanbul'da kendilerini tanıyan Ermenilerce ihbar edilerek Arapyan Hanına harp edilmişlerdi. Yakalanmayanlar da daha sonra Anadolu'ya Milli Mücadele'ye katılmışlardı.

İngilizler bu gelişmeler üzerine Maltepe İstasyonunu işgal ederek uçak ve malzemeleri tahrip ve bir kısmını da müsadere etmişlerdi. Maltepe

<sup>3</sup>. İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, 1986, s. 101.

<sup>4</sup>. **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, s. 123.

<sup>5</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 102.

<sup>6</sup>. **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, s. 123.



İstasyonu'nda bulunan 43 uçağın yarısından çoğu işe yarar durumda olmasına rağmen bu uçaklardan hiçbiri Anadolu'ya geçirilmemişti.

25 Haziran 1920'de Kuvayi Havaiye Müfettişliği Harbiye Nezaretinin emriyle lağvedilmiş, teşkilatın subayları personel işlerine, evleri de Kuvayı İnzibatiye Piyade Depo Taburu'na gönderilmişlerdi. Ayrıca Maltepe İstasyonu'nun korunması da Jandarma Genel Komutanlığı'na verilmişti <sup>7</sup>.

### **b. İzmir Tayyare İstasyonu**

Yunan Kuvvetleri, 15 Mayıs 1919 günü İzmir'e çıktığı sıralarda bir kısım birlikleri Seydiköy civarındaki Gaziemir Tayyare İstasyonu'nda 8 uçaklı V. Tayyare Bölüğü ve Güzelyalı'da bir Tayyare Bölüğü vardı. İşgal sırasında hiçbir uçak ve malzeme kaçırılmamış, düşmanın eline sağlam olarak geçmemesi için tahrip de edilmemişti. Böylece buradaki uçak ve uçaklara ait malzeme ve teçizat sağlam olarak düşmanın eline geçmiştir<sup>8</sup>.

### **c. Erzurum Tayyare İstasyonu**

Birinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle, Doğu Cephesi'nden getirilen uçaklar ile Erzurum Tayyare İstasyonu kurulmuş, bu istasyonda VII. ve VIII. Tayyare Bölükleri oluşturulmuştu. Ancak bölükteki uçaklar işe yarar durumda değildiler. 1919 Aralık ayında her iki bölükte onbiri Rus tipi ve ikisi Albatros C. II tipi olmak üzere onüç uçak bulunuyordu.

---

<sup>7</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 123.

<sup>8</sup> İ. Sarp, a.g.e., s. 105.

#### **d. Konya Tayyare İstasyonu**

Filistin ve Suriye'den geri çekilebilen Türk ve Alman hava birlikleri uçak ve malzemesiyle Konya'ya gelebilmişlerdi. Almanlar İstanbul'a gidince III. ve IV. Türk Tayyare Bölükleri Konya'da kaldılar. Daha sonra bu iki bölükten meydana gelen Konya İstasyonu 1919 yılının ilk aylarında kadar bir faaliyette bulunmamıştı. İstasyonda çoğu işe yaramaz durumda olmak üzere dördü keşif ve onüçü av olan onyediyi uçak bulunuyordu. Diyarbakır ve Elazığ'daki bölükler de yerlerinde kalmışlardı.

#### **2. 1920 Yılında Hava Teşkilatında Yapılan Değişiklikler**

İstanbul ve İzmir'in işgalleriyle, buralarda bulunan istasyonlar ortadan kaldırılmış bulunuyordu. Mevcut durum karşısında Milli Savunma Bakanlığı hava teşkilatında değişiklik yapmak zorunluluğu görmüş, bu amaçla 14 Haziran 1920 tarihinde yayınladığı bir emirler Erzurum istasyonunu lağvetmiş, Konya istasyonunun Eskişehir'e nakliyle biri Erzincan'da diğeri de Eskişehir'de olmak üzere iki istasyon kurulmasına karar vermişti. Elazığ ve Diyarbakır illerinde bulunan bölüklerin yerlerinde bırakılmasına karar vermişti<sup>9</sup>.

Yeni teşkilatlanmada;

1. Tayyare İstasyonları, Eskişehir ve Erzincan'da olmak üzere faaliyette bulunacaktır. Eskişehir İstasyonu, okul ve fabrikayı da ihtiva etmek üzere birinci sınıf, Erzincan İstasyonu ise, yalnız Tayyare Atelyesi bulundurmak üzere ikinci sınıftır.

---

<sup>9</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 125.

2. Tayyare istasyonları fenni ve teknik bakımından Milli Savunma Bakanlığı'nda kurulan Kuvayı Havaîye Şubesi'ne; idare ve iâşe bakımından Eskişehir İstasyonu XX., Erzincan İstasyonu da XV. Kolordulara bağlıdır.

3. İstasyonlardan müfreze olarak gönderilecek bölüklerin fenni hususları mensup oldukları istasyonlar tarafından; idare, iâşe, meydan, hangar ve tesisleri, bulundukları bölgenin Kolorduları tarafından sağlanacaktır.

4. Konya'da bulunan Tayyare İstasyonu Eskişehir İstasyonu'nu teşkil etmek üzere XII. Kolordu Komutanlığı tarafından Eskişehir'e nakledilerek tamire muhtaç olanları burada onarılacaktır.

5. Elazığ'daki Tayyare Bölüğü Erzincan'a bağlanmıştır. Diyarbakır Tayyare Bölüğü XIII. Kolordu'nun emrinde kalacaktır.

6. Muharebe bakımından Genelkurmay Başkanlığı'ndan Kolordular emrine verilecek Tayyare Bölükleri'nin mensup oldukları istasyonlarıyla istasyonlarıyla irtibatı baki kalacaktır <sup>10</sup>.

### 3. Yunan İleri Harekatı Sırasında Türk Birliklerinin Faaliyetleri

Yunan ileri harekatı sırasında, Uşak ve Bursa bölgesindeki Türk Birlikleri ile işbirliği yapmak için Uşak ve Eskişehir'de birer tayyare müfrezesi gönderilmek istenmisse de bu tarihte elde kara birliklerini destekleyebilecek nitelikte uçak bulunmadığından istenen 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 başlanmıştır. Ancak

<sup>10</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 125.

birçoğu malzeme bulunmadığından tamir edilememiştir <sup>11</sup>. Bu sırada memleketin dışıyla bağlantısının kesilmiş olması, uçaklar için gerekli malzeme ve avadanlığın ülke dışından temin edilmesine imkan veriyordu. Bu durumda Türk uçucuları ve makinistleri, çok ağır şartlar altında uçakların birkısmını uçar hale getirmek için büyük çaba gösterdiler. Konya'daki demirci ve emsali imalathanelerle işbirliği yaptılar. Manifaturacılardan tedarik edilen kaput bezleriyle kapladıkları uçakların gövde ve kanatlarını tukul ve kundura çivileriyle tesbit ettiler. Bundan başka gövde ve kanatlarla kuman yüzeylerinin kayganlığını ve gerginliğini sağlayan en ufak bir onarım işinde dahi ihtiyaç duyulan bir madde olan emayitten mahrum bulunuyordu. Bu maddenin dışardan tedariki mümkün olmadığından memlekette yapılması gerekiyordu. Bu amaçla eczacı ve kimyagerler görevlendirilerek mükafatlar vaad edilmişse de gerekli bazı maddeler temin edilemediğinden yapılması mümkün olmamıştır. Bunun üzerine Türk havacıları patates kabukları, koyun ve sığır ayaklarını kazanda kaynatarak bunlardan elde edilen jelatinlerin içine kola, yumurta akı ilave ederek meydana getirdikleri maddeyi emayit yerine kullanmışlardı. Sürüldüğü yerde asıl emayine nazaran daha kalın bir tabaka oluşturduğundan kanat ve kumanda yüzeyleri ağırlaşmış ve uçakların hızı oldukça azalmıştı. En önemli sorun da yağmurlu ve çok rutubetli havalarda yüzeyin gerginliği daha da azaldığından uçakların hızı oldukça çok düşüyordu <sup>12</sup>.

Konya'daki uçakların çoğu av uçağı olup bunlar keşif uçaklarına göre daha sağlamdı. Bu nedenle keşif uçuşlarında av uçaklarından

---

11. **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Genelkurmay ATASE Yayını, Ankara, 1984, s. 39.

12. Ahmet Bilginsoy, "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, S. 242, Haziran 1972, s. 73.



faaydalanılmaya karar verildi. Alman Paşa Bölükleri'nden kalmamış tek kişilik av uçakları, diğerlerine göre daha iyi durumda olduğundan kısa sürede bunlardan üçü Yüzbaşı Fazıl komutasında kurulan Kartal Müfrezesi'ne verilmek suretiyle ilk birlik oluşturularak hemen cephe görevine hazırlandı. B Müfrezesi, 1920 yılı Temmuz ayının sonlarında Uşak Cephesi'ne gönderildi. Onbeş gün sonra iki kişilik bir av uçağı da Konya'da onarılıp Müfrezeye gönderildi. Böylece 4 uçak ve seçkin uçuculardan oluşan Müfrezesi, kısa süren hazırlıktan sonra XXIII. Tümen Komutanı'nın emrinde Uşak'ta uçuş faaliyetlerine başladı<sup>13</sup>.

#### **4. Batı Cephesi Komutanlığı Kuruluşuna Giren Tayyare İstasyonu ve Birlikleri**

14 Haziran 1920'de Milli Savunma Bakanlığı'nın verdiği teşkilat emrine göre, Eskişehir'de kurulması istenen Konya Tayyare İstasyonu daha Eskişehir'e intikal etmemiş ve 2 Temmuz 1920'de Batı Cephesi Komutanlığı'nın kurulması üzerine bu komutanlığın emrine girmişti. Ağustos 1920'de Cephe Komutanlığı yapılacak muharebede kara-hava işbirliği için teşkilat, sevk ve idare bakımından şu emri vermişti:

1. a. Tayyare Bölüğü Eskişehir'de üç av ve iki keşif uçağı,  
b. Tayyare bölüğü Kartal Müfrezesi olarak iki av uçağı ile uçakta teşkil olunacaktı.
2. Her iki bölükte de basit birer tamirhane ve kamyon bulunacak,
3. Her iki bölük gerisinde; I. Bölük için Sarıköy ve Polatlı civarında,  
II. Bölük için Afyonkarahisar ve Dumlupınar arasında birer yedek meydan bulunacaktır.

<sup>13</sup>. A. Bilginsoy, a.g.m., s. 74.

4. Konya Tayyare İstasyonu'nda mevcut 54 uçak bombası Eskişehir'e taşınacaktır.
5. I. Bölük Batı Cephesi Komutanlığı'na, II. Bölük cephedeki vazifesi bakımından XXII. Kolordu Komutanlığı'na bağlı olacak, bu komutanlıklar da irtibat sağlamak üzere birer hava subayı bulunduracaktır.
6. Her iki bölüğün personel, uçak ve malzeme ikmali Konya İstasyon Komutanlığı tarafından sağlanacaktır.
7. Tayyare istasyonu ve tamirhanesi Batı Cephesi'ne bağlı olarak Konya'da kalacaktır <sup>14</sup>.

1920 Ağustos ayında Yunan Kuvvetleri Çerkez Ethem Kuvvetleri'ne (Kuvayı Seyyare) karşı saldırıya geçmişlerdi. Bu sırada Uşak'da bulunan II. Tayyare Bölüğü XXIII. Tümen Komutanlığı'ndan aldığı emirle 15 Ağustos 1920'den itibaren keşif ve kara birliklerini destekleme faaliyetlerine başlamıştı. II. Tayyare Bölüğü kısa sürede Elvanlar, Demirci, Simav bölgelerinde toplam 20 saatlik uçuş sonucunda I. Kuvayı Seyyare Komutanlığı'nın istemiş olduğu keşif vazifelerini yaparak düşman hakkında önemli bilgiler elde etmişti. Keşif sırasında önemli düşman hedeflerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruzlar yapmıştı. Özellikle Demirci Muharebesi'nde kara birliklerini destekleme görevi alan uçaklar alçaktan uçmak suretiyle bombalı ve makineli tüfek atışlarıyla düşman birliklerini dağıtmış ve topçu mevzilerini susturarak kara birliklerine yardımcı olmuştu <sup>15</sup>.

Uşak'ın düşmesinden birkaç gün önce Konya'dan trenle bölüğe intikal ettirilen A.E.G. modeli iki kişilik keşif uçağı meydanda uçuşa hazırlanmaya çalışırken düşmanın Uşak'a yaklaşması üzerine henüz uçuşa

<sup>14</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 127-128.

<sup>15</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 128.

hazırlanamadığından, Yunanlılar'ın eline geçmemesi için yakılmıştı. 29 Ağustos 1920 günü Uşak'ın düşmanın eline geçmesi üzerine II. Tayyare Bölüğü Afyon'a çekilmiş, XII. Kolordu Komutanlığı'nın emrinde Uşak ve Gediz dolaylarında uçuş faaliyetlerinde bulunmuştu.

Üç av uçağı bulunan II. Bölük, Eskişehir üzerinde uçarak Hilafet'e ait beyannameler artan düşman uçaklarına karşı kullanılmak üzere Batı Komutanlığı'nın emri ile bir uçağını Eskişehir'e göndermesi üzerine bölükte iki uçak kalmıştı. Ayrıca uçaklar hayli yıpranmış ve akaryakıt sıkıntısı da çekilmeye başlamıştı <sup>16</sup>.

Batı Cephesi Komutanlığı'nın emriyle 22 Ağustos 1920'de I. Tayyare Bölüğü, üç av ve iki keşif uçağından ibaret olmak üzere Konya'dan Eskişehir'e gönderildi. Eskişehir'e getirildikten sonra şiddetli yağmurlar olmuş, açıkta olan malzeme ve uçaklar ıslanmış, üzerlerindeki emayitler geçmeye başlamıştı.

29 Ağustos 1920'de Burya'ya beyanname atmak için uçan ve havada arıza yapan keşif uçağı meydan üzerinde 150-200 metre yekseldikten sonra düşerek parçalanmıştı. Yine 30 Ağustos 1920'de yapılan keşif uçuşunda arızadan dolayı uçak İnönü İstasyonu civarında mecburi iniş yapmıştı. 4 Eylül 1920'de Batı Cephesi Komutanlığı'ndan verilen keşif uçuşu emri üzerine Pilot Behçet, Salim ve Rasit M. Sıtkı 5 Eylül 1920'de bu görev için uçak uçurmuş, ancak uçak Eskişehir'den hareketten bir saat sonra motorunda meydana gelen arızadan dolayı Alanyurt-Kütahya arasındaki bir düzlüğe inmek zorunda kalmıştı. Eskişehir'e getirilen uçağın malzeme yokluğu yüzünden tamiri yapılamamıştı <sup>17</sup>.

Arızalar ve pilotaj hatalarından kırılan uçakların tamirlerinin yapılamaması ve yerlerine yenilerinin alınamamasından dolayı Garp

<sup>16</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 128.

<sup>17</sup>. İ. Sarp, s.g.e., s. 108.

Cephesi'nde vazife gören uçak bölüklerinin uçakları azalmış ve uçuş vazifeleri aksamaya başlamıştı. 8 Eylül 1920'de Genelkurmay Başkanlığı'ndan gelen şifreli emirde mevcut uçaklarla neden görev yapılmadığı sorulmuş ve uçaktan çekinenlerin kara birliklerine gönderilmeleri, şayet uçacak uçak ve pilot yoksa bunların lağvedilmesi bildirilmekteydi. Yine aynı emirde istenilen görevlerin yapılmasını ve bölüğe yeni uçak ve motorların gönderileceği bildirilmişti <sup>18</sup>. Bu tarihte Genelkurmay Başkanı olan İsmet İnönü, bu sert emri yayınlarak uçacak pilot yoksa havacılığın tamamen lağvedilmesini istemiştir.

##### **5. Tayyare İstasyonlarında Faaliyetler ve Doğu Cephesi'nde Hava Harekatı**

3 Ekim 1920'de padişah ve halifeliğin nüfusunun korunması amacıyla Konya'da ayaklanma başlamıştı. Konya'da askeri birlik bulunmadığından ayaklanma bastırılmamıştı ve isyan büyümüştü. Tayyare istasyonunun korunması çoğu sanakkar olan erlere mevcut silahlar verilerek istasyon korunmaya çalışıldıysa da çok sayıda asilerle yapılan çarpışma sonunda bir hava subayı şehit olmuş, 25'erin bir kısmı esir edilerek istasyon yağmalanmıştı. Daha sonra mevcut malzeme toplanarak Konya'da küçük bir depo bırakılmak suretiyle 1920 yılının sonunda istasyon Eskişehir'e taşındı.

Erzincan'da ikinci sınıf bir Tayyare İstasyonu kurularak Elazığ'da bulunan tayyare bölüğü de bu istasyonla bağlandı.

Diğarbakır'daki Elcezire Cephesi Komutanlığı'na bağlı bulunan bölükte 6 uçak bulunuyordu. Ancak uçucu ve teknisyen eksikliği nedeniyle bölük uçuş faaliyetlerinde bulunamıyordu. Hem Elcezire hem de Adana

<sup>18</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 130.

Cepheleri'ne yardımda bulunamıyordu. Bunun sonucunda mevcut malzeme ve uçaklar gün geçtikçe bakımsızlıktan işe yaramaz duruma gelmeye başlamıştı.

Milli Savunma Bakanlığı'nın 14 Haziran 1920 tarihli emriyle tağedilen Erzurum Tayyare İstasyonu'ndaki uçaklarla bir bölük oluşturarak XV. Kolordu'nun emrine verildi. Bölüğün uçakları faal durumda olmadıklarından, Elazığ'da depo edilmişti. İşe yaramaz uçakların hazırlanması için bir ekip gönderilmiş iki uçak onarılarak uçuşa hazırlanmıştı. Bu uçaklar Horasan'daki hava alanına uçurularak intikal ettirildi. Bunun yanısıra Erzurum'da bulunan bir keşif uçağı da hazırlanarak Horasan'a gönderildi.

Doğu'da Ermeniler'e karşı 28 Eylül 1920'de başlayan XV. Kolordu hareketine XV. Tayyare Bölüğü "Horasan Müfrezesi" adı ile katıldı. Sarıkamış istikametindeki ileri harekate XII. Tümen Komutanı Tayyare Müfrezesi'ne hava şartlarının uygun olması halinde 28 Eylül 1920'de keşif uçuşu emrini vermişti. Emri alan XV. Bölük komutanı bir uçak uçurarak Tümen Komutanı'nın istediği bilgileri sağlamaya çalıştı. Yapılan keşif uçuşları sırasında düşman uçaklarına rastlanmadığından görevler kolaylıkla yapılmıştı. Kolordu'nun Kars'a doğru ileri hareketi sırasında kara birliklerinin daha rahat desteklenmesi için Horasan Tayyare Müfrezesi Sarıkamış'a intikal ettirilmişti. Müfrezenin Sarıkamış ve Kars bölgesinde yaptığı keşif uçuşları ve kara birliklerinin desteklenmesi faydalı olmuştu. Kars'ın ele geçirilmesinden sonra XV. Bölük Kars'a intikal etti ve bu sırada Gümrü Antlaşması imzalandığında 3 Aralık 1920'de uçuşlar durduruldu<sup>19</sup>.

---

19. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 131.



## B. 1921 YILINDA HAVA TEŞKİLATI, İNÖNÜ, ESKİŞEHİR, KÜTAHYA VE SAKARYA MUHAREBELERİ'NDE HAVA BİRLİKLERİNİN FAALİYETLERİ

### 1. Teşkilat

1 Şubat 1921'de Kuvayı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi oluşturularak tayyare istasyonları lağvedilmiştir. Eskişehir'de bulunan Müdüriyet-i Umumiye ikmal ve idari işler bakımından Milli Müdafa Vekaleti'ne, eğitim ve hareket bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olacaktı. Bu makamlarda birer irtibat subayı görevlendirilecekti. Müdüriyet-i Umumiye fen, istihbarat, personel, muhasebe, evrak ve depo kısımlarından ibaretti. Ayrıca emrinde uçak tamir fabrikası ile bir de malzeme deposu vardı. Tayyare bölüklerinin uçuş, iskan ve işlerini emirlerinde bulundukları kara birlikleri komutanlığı sağlayacaktı. Feni işleriyle malzeme, techizat ve ikmal işlerini Kuvayı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi sağlayacaktı<sup>20</sup>.

Konya Tayyare İstasyonu 1920 yılı sonlarında Eskişehir'e nakledilmiş, Konya'da sadece küçük bir depo bırakmıştı. Lağv emri üzerine hem Konya'daki hem de Eskişehir'deki kısımlar 1 Şubat 1921'den itibaren Kuvayı Havaiye Müdüriyet-i Umumiye'sine bağlandı. I. ve II. Tayyare Bölükleri de Batı Cephesi Komutanlığı emrinde olmak üzere Kuvayı Havaiye Müdüriyet-i Umumiye'sine bağlandı. Kadro halinde bulunan ikinci sınıf istasyon konumundaki Erzincan İstasyonu kaldırılmıştı. Bu istasyon'a bağlı kadrosu ve bir miktar malzemesi bulunan Elazığ'daki bölüğün uçakları daha sonra Eskişehir-Kütahya Muharebeleri'nde kullanılmak üzere Milli Müdafa Vekaleti'nin 22 Haziran 1921 tarihli emriyle Batı Cephesi'ne nakledildi. Birinci Dünya Savaşı sonrasında geri çekilmeler sırasında Irak Cephesi'nden kurtarılabilen uçaklar, parçalarının at sırtında ve at

<sup>20</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 133.

arabasıyla taşınması sonucu bütün uçaklar hurda haline gelmişti 21. Bölükte bulunan üç av iki keşif uçağından yalnız bir av uçağı uçabilecek durumdaydı. Uçurularak gönderilmesi arzu edilmişse de akaryakıt ikmali için inilecek ara meydanlarda uçak benzinin bulunmayışı yüzünden uçağın havadan gönderilmesi mümkün olmadı. Diğer iki av uçağından birisi uçuşa hazırlandıysa da, bölükte uçak benzini ve ehliyetli pilot bulunmadığından uçuş tecrübesi yapılmadı. Sonuçta hem faal hem de arızalı uçakların, diğer techizat ve malzemelerle birlikte karayolu ile gönderilmesine karar verildi. Kağıt arabalarıyla taşınması mümkün olmayınca dört tekerlekli arabalara ihtiyaç duyuldu. Arabalar ancak 20 günde temin edildikten sonra 4 uçak arabalara yüklendi. Öküz ve mandalar tarafından çekilen 24 arabalık konvoy 24 Ağustos 1920'de Elazığ'dan ayrıldı. Konvoyun Elazığ'dan Ankara'ya ulaşması bir aydan fazla zaman aldı. 29 Eylül 1920 günü Ankara'ya gelen uçaklar bakım ve onarım için Kasım ayında Konya'ya gönderilebildi 22. Böylece Elazığ'dan Konya'ya ara meydanlarda ikmal yapılmak suretiyle bir veya birkaç günde gidebilecek bir uçak karadan ancak üç ayda götürülebilmisti. Bu olay Milli Mücadele'nin ne kadar büyük zorluk ve fedakarlıklar içinde yapıldığını açıkça göstermektedir.

Ermeniler'in yenilmesiyle Doğu Cephesi'nde hava faaliyetleri bitmiş, buna karşılık Batı Cephesi'nde hava faaliyetleri hergeçen gün artıyordu. Kars meydanında bulunan XV. Tayyare Bölüğü'nün yetenekli iki uçucusu Sakarya Muharebesi'nde faydalanılmak üzere 1921 Ağustos'unda Batı Cephesi'ne alındılar. 1921 Aralık ayının sonlarında Doğu Cephesi Komutanı'nın teklifi ile bölüğün geri kalan personeli Kuvayı Havaiye Müdireyet-i Umumiyesi emrine gönderildi. Bölük tamamen kadro halinde kaldı.

21. A. Müderrisoğlu, a.g.e., s. 48.

22. İ. Sarp, a.g.e., s. 112.

## 2. Birinci İnönü Muharebesi'nde Hava Faaliyetleri

Yunanlılar kısa ve acele bir hazırlıktan sonra Bursa ve Uşak'tan harekete geçerek 6 Ocak 1921'de Türk Kuvvetleri'ne saldırmaya karar verdiler. Bu sırada I. Tayyare Bölüğü Eskişehir II. Tayyare Bölüğü Afyon meydanında bulunuyordu. Birinci İnönü Savaşı başladığında Türk Hava Birlikleri'nde sadece 2 uçak faal durumdaydı <sup>23</sup>. 6-8 Ocak günlerinde Türk Hava Birlikleri'nin faaliyeti olmamıştı.

9 Ocak 1921'de Batı Cephesi Komutanlığı'nın emriyle sabah ve öğleden sonra olmak üzere keşif uçuşları yapılmış, öğleden sonra uçan Türk uçağı Bozöyük'e doğru yürüyüşte bulunan Yunan Piyade Alayı'na makineli tüfeklerle taarruzda bulunmuştu <sup>24</sup>.

10 Ocak 1921'de öğleden sonra yapılan keşif uçuşunda, düşmanın birgün önceki mevzilerinde tutunmakta olduğu, iki tarafın da topçu atışı yaptıklarını ve hatların gerisinde toplu veya hareket halinde hiçbir kıt'anın görülmediği bildirilmiştir. Aynı gün öğleden sonra pilot Vecihi Hürkuş bir av uçağıyla siperler üzerinde alçaktan bomba ve makineli tüfek atışlarıyla düşmana taarruzda bulunmuş, ancak alçaktan yapılan uçuş sırasında düşmanın yer silahları tesiri ile uçak çeşitli yerlerden isabet almış ve iki tarafın ateşi arasında mecburi iniş yapmıştır. Uçağın düşman eline geçmemesi için uçağını yakarak en yakın Türk birliklerine sığınmıştı <sup>25</sup>.

11 Ocak 1921'de yapılan bir başka keşif uçuşundan sonra verilen rapor Batı Cephesi Komutanı'nın eline geçtiğinde düşmanın İnönü Mevzii'nden çekilmiş olduğu kararı verilmişti <sup>26</sup>.

<sup>23</sup>. İ. Sarp, a.g.e., 112.

<sup>24</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 135.

<sup>25</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 113.

<sup>26</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 136.

Birinci İnönü Savaşı'nda malzeme, personel ve uçak bakımından daha muharebeye hazır duruma gelmemiş olan I. Tayyare Bölüğü akaryakıt kıtlığı, hava şartları ve özellikle muharebe irtibatındaki eksikliklere rağmen yararlı keşifler yapmıştı. Bu savaşa katılmış olan 5 pilot gösterdikleri başarılarından dolayı zaferin ertesi günü Batı Cephesi Komutanlığı'nca parayla ödüllendirilmişlerdir <sup>27</sup>.

### 3. İkinci İnönü ve Dumlupınar Muharebeleri'nde Hava Faaliyetleri

Bu dönemde malzeme ve bakım yetersizliklerinden dolayı Türk Tayyare Birlikleri'nde sık sık arıza, mecburi iniş ve kırılmalar olduğundan uçakların savaş sahası yakınına intikal ettirilmesi, böylece menzilden faydalanarak daha fazla uçuş yaptırılması amacıyla I. Tayyare Bölüğü'nün İnönü meydanına gönderilmesi Batı Cephesi Komutanlığı'nca emredildi. Bölük bu emir üzerine 23 Mart 1921'de bütün malzemesiyle eşyasının bir kısmını İnönü'ye gönderdi. Eskişehir fabrikasında onarılan bir keşif uçağı da 24 Mart 1921'de İnönü meydanına inecek şekilde hazırlandı. 23 Mart günü yer kademesinin İnönü'ye gönderilmesi sonrasında İnönü meydanının uçuşa uygun olmadığı bir raporla Kuvayı Havaiye Müdireyet-i Umumiyesi'ne bildirildi. Raporda belirtilen durum uygun görülüş, bölüğün yer kademesi Eskişehir'e Muttalıp Meydanı'na intikal ettirildi <sup>28</sup>.

Birinci İnönü Savaşı'ndan sonra iki buçuk aylık süre içinde yeniden hazırlanan düşman 23 Mart 1921 günü sabahı Yenişehir ve Inegöl istikametlerinden taarruza geçmişti. Bu sırada Pazarcık'ta bulunan Batı Cephesi Komutanı İnönü, düşmanın keşif için I. Tayyare Bölüğü'ne Yenişehir-Inegöl istikametinde ilerleyen düşman kuvvetlerinin durumunun

<sup>27</sup> İ. Sarp, a.g.e., s. 113.

<sup>28</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 139.



havadan keşif edilmesini emretti. Ancak I. Tayyare Bölüğü aynı gün keşif uçuşu yaptırmak istemişse de çıkan arıza giderilemediğinden keşif uçuşu yapılamadı. Güney Cephesi'nde XII. Kolordu'nun emrinde görev yapan II. Tayyare Bölüğü de 23 Mart 1921'de keşif uçuşu yapamamıştı.

24 Mart 1921'de düşmanın durumunun tesbiti için Söğüt-Bilecik istikametinde keşif uçuşu yapılmış, ancak Güney Cephesi'nde Yunan kuvvetlerine karşı hava faaliyeti bulunulamamıştı <sup>29</sup>.

25 Mart 1921'de Yunan kuvvetleri ileri harekate devam ettiler. Aynı gün Batı Cephesi Komutanlığı İnönü, Domaniç, Tahta Köprü, İnegöl istikametinde bir hava keşfi yaptırmak için emir verdi. Uçak uçuşa hazırlandığı sırada iki düşman uçağının Eskişehir'e gelmekte olduğu haberi alınınca bir av uçağı ile havalanan pilot Vecihi, uçağın motorunda meydana gelen arızadan dolayı meydana geri dönmek zorunda kaldı. Daha sonra arızası giderilen uçak ile düşman uçaklarıyla hava muharebesinde bulunmak için Üsteğmen Fethi meydandan kalktıktan hemen sonra düşerek şehit oldu. Düşman uçakları istasyon ve uçak hangarlarını bombaladılar <sup>30</sup>.

26 Mart 1921'de düşman hareketini tespit etmek için Batı Cephesi Komutanlığı Tayyare Bölüğüne keşif uçuşu emrini vermişse de uçuşa hazır uçak bulunmadığından görev yapılamamıştır.

27 Mart 1921'de Güney Cephesi'nde II. Tayyare Bölüğü keşif uçuşunda bulunmuştu <sup>31</sup>. Havadan ve karadan yapılan keşiflerle düşman kuvvetlerinin Afyon'a yaklaşmakta olduğu anlaşıyordu.

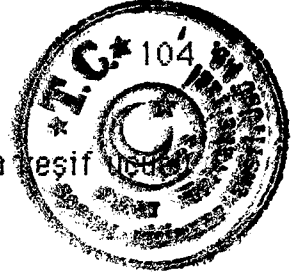
28 Mart 1921'de düşmana ağır kayıplar verdirilmiş ve saldırılar durdurulmuştu. Güney Cephesi'nde ise, düşmanı ileri harekate devam ediyordu.

---

<sup>29</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 140.

<sup>30</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 114.

<sup>31</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 143.



I. Tayyare Bölüğü'nü Batı Cephesi Komutanlığı 28 Mart'ta keşif uçurdu yaptırdı.

29, 30, 31 Mart günlerinde keşif uçuşlarına devam edilerek düşmanın durumu adım adım takip edilmişti.

31 Mart 1921'de Batı Cephesi'nde yapılan keşif uçuşları sonucunda düşmanın cephede artçı bırakarak toplarını ve bazı kuvvetlerini geri çekmeye başladığı anlaşılıyordu. Güney Cephesi'nde ise, önemli bir harekte olmamıştı. 1 Nisan'da yapılan keşif uçuşlarında da düşmanın çekilmekte olduğu görülüyordu <sup>32</sup>.

İnönü Muharebeleri neticelendikten sonra Genelkurmay Başkanlığı Güney Cephesi'ndeki Yunan kuvvetlerine taarruz emri vermiş, yapılan muharebeler sonunda düşman kuvvetleri 11 Nisan 1921'de Dumlupınar mevziine çekilmişlerdir. Bu muharebeler sırasında XII. Kolordu emrinde bulunan II. Tayyare Bölüğü Afyon'a intikal ettirilerek uçuş hazırlıklarına başlamışlardı <sup>33</sup>.

Sonuç olarak İkinci İnönü ve Dumlupınar Muharebeleri'nde teşkilat bakımından toparlanan ve uçuş tecrübeleri I. ve II. Tayyare Bölükleri Birinci İnönü Muharebesi'ne oranla orduyla işbirliği görevlerinde daha aktif rol oynamışlardı. Özellikle düşman cephesi üzerinde ve gerilerinde yapılan keşif uçuşlarında Batı Cephesi Komutanlığı'na faydalı bilgiler toplanmış bazen de düşman hedeflerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruzda bulunmuşlardır.

<sup>32</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 114.

<sup>33</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 147.



#### 4. Kütahya-Eskişehir Muharebelerinde Hava Faaliyetleri

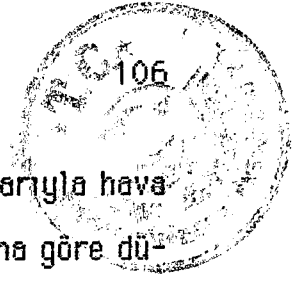
Yunanlılar, İnönü Muharebelerinde uğradıkları yenilgiden sonra İngilizlerin desteğiyle yeni taarruz hazırlıklarına başlamışlardı. İkinci İnönü Muharebesi'nden sonra Haziran 1921'de Güney Cephesi Komutanlığı lağvedilerek bütün kuvvetler batı Cephesi Komutanlığı'na bağlanmıştı. Böylece Türk kuvvetleri Geyve'den Afyon'a kadar uzanan çok geniş bir alanda gruplar halinde tertiplenmişlerdi.

Bu sırada Uşak'tan Afyon'a gelen II. Tayyare Bölüğü hazırlıklarını bitirerek 13 Nisan 1921 tarihinden itibaren Dumlupınar, Banaz, Uşak istikametlerinde keşif uçuşlarıyla düşmanın durumunu tespit etmekteydi. Afyon hava alanı düşman mevziinin güneyinde ve mesafe olarak uzakta bulunduğundan Batı Cephesi Komutanlığı düşmanın ileri hareketini daha yakından takip etmek için II. Tayyare Bölüğü'nü Kütahya meydanına intikal ettirdi.

Porsuk Çayı'nın kenarında bulunan meydan, mevsim şartları nedeniyle çayın taşınmasıyla sular altında kalıyordu. Burada uçak ve malzemelerinin bakım, ikmal ve uçuşuna hazırlanması çok zor şartlar altında uçucuların fedakarlıklarıyla yapılmaktaydı. Bir süre sonra Cephe Komutanlığı Eskişehir'deki I. Tayyare Bölüğü'nü de Kütahya'ya intikal ettirerek II. Tayyare Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın emrine verdi. Böylece I. Tayyare Bölük teşkilatı kalmadı.

Tayyare Bölüğü, bütün imkansızlıklara rağmen büyük gayretle keşif uçuşlarını yapıyordu. Bölük, Nisan ayında 7, Mayıs ve Haziran aylarında 5 keşif uçuşu yaparak düşman durumu hakkında çok kıymetli bilgiler elde etmişti <sup>34</sup>.

<sup>34</sup>. ATASE Arşivi, K1. 1760, D. 107.



Keşif uçuşları devam ederken bir taraftan da Yunan uçaklarıyla hava muharebeleri yapılmaktaydı. Bu muharebelerde düşman uçaklarına göre düşük nitelikte olan Türk uçakları çarpışmalardan çekinmemişlerdi. Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nde I. ve II. Tayyare Bölükleri'nin birleştirilmesiyle görev yapan II. Tayyare Bölüğü Bursa ve Uşak yönünde harekate geçen Yunanlıların asıl kuvvetleri ile Türk mevziinin güney kanadına doğru yönelmekte olduğunu ve muharebeler esnasında düşmanın miktar ve durumunu tesbit ederek diğer kaynaklardan düşman hakkında elde edilen bilgileri teyit etmekle Cephe Komutanlığı'na çok yararlı bilgiler toplamıştır.

##### **5. Sakarya Meydan Muharebesi'nde Hava Faaliyetleri**

14 Ağustos 1921'de Yunan Ordusu ileri harekate geçti. Batı Cephesi Komutanlığı düşmanın yürüyüş istikametleri ve kuvvetlerini öğrenmek istiyordu. Bu amaçla keşif uçuşu yapılmasını istiyordu. Batı Cephesi'ndeki birliklerimiz Sakarya istikametinde geri çekilirken Kütahya'daki II. Uçak Bölüğü önce Eskişehir'e sonra Polatlı'ya oradan da Malıköy'e intikal etmiştir. Yüzbaşı Fazıl'ın komutasındaki bölükte, 2 keşif ve 2 de av uçağı olmak üzere toplam 4 uçak bulunuyordu. Sakarya Meydan Savaşı'nın yaklaştığı günlerde bir keşif uçağımız keşif için kalkıştan sonra düşerek parçalanmıştı. 15 Ağustos 1921 günü keşif için kalkan uçağımız da geri dönememiş, uçak Beylik Köprü civarında düşmüş ve Yüzbaşı Sırrı ve sivil pilot Behçet şehit olmuşlardı <sup>35</sup>.

Bir süre sonra bölükteki iki av uçağından biri arızalanmış, malzeme yokluğu nedeniyle onarılamamıştı. Böylece bölükte keşif görevi için faal bir uçak kalmıştı. Bu uçakla Sakarya Savaşı'nın başlamasından önceki bir hafta içinde, hava şartlarının ve benzin durumunun müsadese oranında 8

<sup>35</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 115.



keşif uçuşu yapılmış ve bu keşifler sonucunda düşmanın Sakarya'da bir taarruz hazırlığında olduğu tespit edilmişti.

Sakarya Savaşı başlamadan önce Yunanlılar'ın iki kişilik bir av uçağı yolunu şaşırarak Kuşadası civarına mecburi iniş yapmıştı. Bu uçak sökülerek Muğla'ya getirilmişti. Sakarya Savaşı'nın başladığı 23 Ağustos 1921 günü uçurularak Ankara'dan Malıköy'e getirilmişti.

Yunan kuvvetlerinin Türk mevzilerine saldırısı 23 Ağustos 1921'de başladı. 24-30 Ağustos günleri arasında Sakarya Meydan Muharebesi'nin en kanlı çarpışması oldu. Yunan kuvvetlerinin Türk Ordusu'nun sol kanadından kavramak amacıyla yaptıkları büyük çaptaki kuşatma manevrası yapılan keşiflerle zamanında tespit edilmişti. 6-13 Eylül 1921 tarihleri arasında Türk karşı taarruzu başlamış ve Yunan Ordusu çekilmek zorunda kalmıştı. 8-12 Eylül arasında yapılan hava keşiflerinde düşmanın kesin olarak çekilmekte olduğu görülmüştü. Düşman çekilmesi net olarak görülmeden Batı Cephesi Komutanlığı keşif uçuşlarından genel bir çekilmeye başladığı kanaatine varmıştı <sup>36</sup>.

27 Eylül 1921 gününden itibaren II. Tayyare Bölüğü bu aşamada takip kollarıyla daha yıkından işbirliğinde bulunmak için Malıköy meydanında Sarıköy meydanına intikal etmiştir. Burada Eskişehir, Seyitgazi ve Afyon istikametinde 12 keşif uçuşu yapılmıştı <sup>37</sup>. 22 gün süren çetin muharebede keşif ve taarruz görevlerini yapan II. Tayyare Bölüğü, düşmanın çekilmesini zamanında keşfederek Türk Birlikleri'nin sevk ve idaresinde Cephe Komutanlığı'na önemli bilgiler toplamıştı. İki bazen bir uçakla görev yapan II. Tayyare Bölüğü'nün fedakar personeli sayı azlığını nitelik üstünlüğü ile kapatmış, düşmanın yaklaşması, Türk mevzilerine taarruzu ve çekilmesi aşamalarında istenilen görevleri en iyi şekilde yapmaya çalışmıştı.

<sup>36</sup>. İ. Sarp, a.g.e., s. 117.

<sup>37</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 164.



## C. 1922 YILINDA TEŞKİLAT DEĞİŞİKLİĞİ VE BÜYÜK TAARRUZ'DA HAVA FAALİYETLERİ

### 1. Teşkilat

Düşman, Sakarya'da yenilmişti. Ancak eldeki araçlar ve kuvvetler düşmanı takibe ve kesin sonuca gidecek durumda değildi. Sakarya Savaşı'ndan Büyük Taarruz'a kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede Hava Kuvvetlerimizin güçlendirilmesi için bütün yokluklara rağmen Almanya'ya gönderilen Saffer Arıkan ve Nuri Conker Beyler'den oluşan heyet 29 uçak satınalmaya muvaffak olmuşlardı. Almanya'dan gizlice satın alınan av ve keşif uçaklarıyla bunlara ait malzeme ve techizat birçok yollardan Rusya'nın Baltık Limanları'na taşındı. Oradan trenle geniş Rus arazisini geçerek Novorosiski Limanı'na getirildi. Bu uçaklar Şahin Vapuru ile Trabzon'a oradan da Trabzon Vapuru ile Samsun'a nakledilmişti<sup>38</sup>. Uçak ve malzemenin Samsun'a getirilmesi bir yıl yakın bir sürede gerçekleşmişti. Çeşitli yollar ve vasıtalarla getirilen uçakların başında bir sorumlu bulunmadığından Samsun'a getirildiğinde birçoğunun harap durumda olduğu görülmüştür. Uçakların hazırlanarak Konya'ya uçurulması için pilot ve makinistler Samsun'a gönderilmişti. Ancak bütün çabalara rağmen bu uçaklardan sadece ikisi onarılarak cepheye gönderilmişti<sup>39</sup>.

Fransa ile yapılan Ankara Anlaşması'ndan sonra, Fransız Hükümeti ile Ankara Hükümeti arasında savaş malzemesi için görüşmeler başlamıştı.

---

<sup>38</sup> Celalettin Orhan, **Askerlik Hatıralarım**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1982, s. 129. Aynı konuda Kazım Karabekir "23/24 Temmuz gece yarısı, Şahin Vapurumuz Novorosiski'den Ruslar'ın gönderdiği yirmiiki tayyareyi Trabzon'a getirdi. Derhal Garp Cephesi emrine gönderdim ve Başkomutanlık Erkan-ı Harbiye Reisliği ve Garp Cephesi Komutanlığı'na bildirdim" şeklinde bahsediyor. Bkz. Kazım Karabekir, **Paşaların Hesaplaşması**, s. 175.

<sup>39</sup> İ. Sarp, **a.g.e.**, s. 118.



Ancak Fransa'nın Ankara Hükümeti'ne yardım yapabilmesi için Müttefikleriyle giriştiği taahhütten dönmesi gerekiyordu. Çünkü Londra Konferansında Türk-Yunan çatışmasında tarafsız kalınması hususunda İtilaf Devletleri aralarında anlaşmışlardı. Ancak firmaların silah satışlarına bir engel olmadığı hususunda Müttefikler Yüksek konseyi kararı çıkınca Ankara bu konudaki girişimlerinde büyük ölçüde rahatlamıştı. 1922'de 10 adet uçak, yedek motorlar ve diğer ilgili malzeme ile birlikte Gruenblatt ve Comby adlı iki Fransız vatandaşının ortak olduğu bir Fransız şirketine bırakılmış, onlarda bu malzemeyi kadastro çalışmalarında kullanılmak üzere Kadastro Müdürü Mehmet Şevki Bey'e devretmişlerdi <sup>40</sup>.

İtalya'nın Ankara Hükümeti'ne yardımları, silah kaçakçılığına göz yumması, bazen de aracılık etmeleri ile başlamıştır. Rosini Kumpanyası adlı bir İtalyan şirketi ile yapılan anlaşma ile ilk olarak üç adet uçak malzemesi Napoli'den 10 Eylül 1921'de hareket etmiştir. Daha sonra 20 adet Spat Av Uçağı için anlaşmaya, bu uçaklar Sicilya adlı vapurla Mersin Limanı'na, oradan da Konya'ya gönderilmiştir <sup>41</sup>.

Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçakların üzerinde makineli tüfek bulunmuyordu. Bu uçaklar Ankara Hükümeti'ne satılırken özellikle üzerlerindeki silahlar sökülüştür. Konya meydanındaki askeri depoda Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan Alman uçaklarından kalma makineli tüfekler takılmıştır. Böylece Konya'da bu uçakların tecrübeleri yapıldıktan sonra birliğe uçurularak gönderiliyordu <sup>42</sup>.

Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesi için devletin yaptığı girişimlerin yanısıra şahsi yardımlarda da bulunuluyordu. 174. Piyade

40. Serhan Ada, "Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve Askeri Yardım", **İkinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985, s. 347.

41. Mesut Yanarsönmez, **Türk Dış Politikasında İtalya (1914-1923 Türk - İtalyan Münasebetleri)**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 1995, s. 108-110.

42. İ. Sarp, a.g.e., s. 118.



Alay'ının subayları maaşlarından para yardımıyla bulunmuşlardır. Satın alınmasında katkısı olan uçağa 174. Alay ismi verilmiştir. Diğer bir vatansever de Erzurumlu Nazif Bey de komisyoncular aracılığı ile İtalyanlardan 2 uçak satın almış ve bu uçakları kaçak olarak İstanbul'dan Ankara'ya getirtmiştir. Daha sonra 2 uçak daha satın alarak Türk Hava Kuvvetleri'ne hediye eden bu vatanseverin aldığı uçaklara da Erzurumlu Nafiz 1, 2, 3 ve 4 isimleri verilmiştir.

Memlekette uçakların onarılması için gerekli olan malzeme de hava birliklerinde hemen hemen hiç yoktu. Bu malzemeler ya yurtdışından gizli ve kaçak olarak getiriliyor veya işgal ordusu mensuplarından para karşılığı temin edilmekteydi. Yine çok önemli bir madde olan uçak benzinin tedariki iki yoldan yapılabilmekteydi. Bir kısmı Rusya'dan alınıyordu. Bir kısım uçaklarda kullanılan yüksek oktanlı benzin ise ancak çok pahalı fiyatla İtalyanlar'dan Antalya yolu ile sağlanabiliyordu.

Ancak uçak bombalarının yurt dışından temini mümkün olmuyordu. Bu durumda 7,5 kiloluk top mermilerinden uçak bombası yapılması için çalışılmıştır<sup>43</sup>.

1922 yılı, düşmana kesin darbenin indirildiği yıl oldu. Bu bakımdan Türk Silahlı Kuvvetleri zafere ulaştırmak için kuvvetlendirme çalışmalarına başlanmıştı. Hazırlıklar aşamasında ordu ile işbirliği ile görevlendirilen Türk Hava Birlikleri'ni başarılı kılmak için, birliklere malzeme, teçizat, uçak ve personel bakımından takviye edilmesi suretiyle muharebe gücünün artırılmasına çalışıldı. Eğitim ve ikmal için yapılan çalışmalara paralel olarak teşkilat bakımından da çalışmalarda bulunuldu.

Bu çalışmalar şöyle özetlenebilir :

a. Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra uçuşa hazırlanabilecek 13 uçak bulunmaktaydı. Milli Müdafaa Vekaleti bu uçakları onararak Kütahya-

---

43. İ. Sarp, a.g.e., s. 120.



Eskişehir Muharebeleri sırasında II. Tayyare Bölüğü'ne katarak lağvedilen Tayyare Bölüğü'nü yeniden oluşturmak ve kalan uçakların da Konya'da Kuvayı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesi'ne bırakılmasına karar vermişti.

b. 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 Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın Tayyare Müfettişi olarak Cephe Karargahına atanması ve Kuvayı Havaîye Müdüriyeti'nin lağvedilmesini teklif etmişti.

Teklifi inceleyen Milli Müdafaa Vekaleti, teklifleri genelde uygun bulmakla beraber, elde yeteri kadar uçak ve malzeme bulunmadığından, kurulması istenen III. Bölüğün teşkiline imkan olmadığını Cephe Komutanlığı'na bildirdi. Bu arada I. Bölüğün yeniden kurulmasına hız verildi.

c. Fransızlar'dan teslim alınarak Konya'ya getirilen 10 adet Breg tipinde iki kişilik keşif uçaklarından uçuşa hazırlanan 4 uçakla I. Tayyare Bölüğü oluşturularak 21 Mayıs 1922'de uçurulması suretiyle Akşehir'e gönderildi. Böylece Batı Cephesi Komutanlığı'nın emrinde iki uçak bölüğü faaliyete geçirilmiş oldu.

d. Ayrıca İtalyanlar'dan satın alınan 20 Spont XIII av uçağının teslim alınması ve silahlarının monte edilmesine; Almanlardan satın alınarak gemilerle Samsun'a getirilen uçakların hazırlanmasına başlandı. Bu amaçla Samsun'a bir ekip gönderilmiştir<sup>44</sup>.

Bu hazırlıklar aşamasında Milli Müdafaa Vekaleti özetle şu teşkilat değişikliği emrini vermişti :

1. 5 Temmuz 1922 tarih ve 13493 sayılı Vekalet emri ile Kuvayı Havaîye Müdüriyet- Umumiye lağvedilmiş ve yerine Konya'da Kuvayı Havaîye Müfettişliği kurulmuştur.

<sup>44</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 167.



2. Adana'da bulunan uçak okulu Kuvayı Havaîye Müdare-i Umumiye'sinin lağvı üzerine Konya'ya nakledilmiştir. Konya'nın deniz seviyesinden yüksekliği ve meteorolojik şartların pilotaja uygun olmamasından ötürü Genelkurmay Başkanlığı emriyle tekrar Adana'ya nakledildi (okulda biri çif kumandalı eğitim ve bir av olmak üzere iki uçak bulunuyordu).

3. Konya'da yeniden bir istasyon kuruldu ve istasyona bir tayyare tamir fabrikası bağlandı.

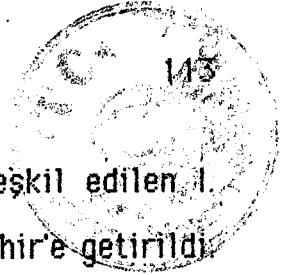
4. Ankara'da yeniden bir hava malzeme deposu kuruldu <sup>45</sup>.

## **2. Batı Cephesi'nde Hava Birliklerinin Faaliyetleri**

31 Kasım 1921'de 2 Tayyare Bölüğü Akşehir'in 7 kilometre kuzey batısındaki Maruf (Maarif) köyüne intikal etmişti. Bir av ve iki keşif uçağıyla 22 Ocak 1922'den itibaren cephede uçuşlarına başlamıştı. Şubat ve Mart aylarında cephe komutanlığının istediği uçuşlar hava şartlarının müsait olmaması nedeniyle yapılamamıştı. Ancak uçuşa elverişli günlerde 7 cephe uçuşu gerçekleştirilmiş, düşman üzerine beyanname atılmış ve düşmanın durumu tesbit edilmeye çalışılmıştır. Nisan 1922'de bölükte iki uçaktan oluşan bir müfreze Aziziye'nin kuzey doğusunda bulunan Akviran köyündeki meydana gönderilmişti. II. Tayyare Bölüğü ve Akviran Müfrezesi Nisan ayında 14 Mayıs ayında 12 keşif uçuşu yaptılar. Ayrıca düşman mevzilerinin üzerine beyannameler atılmıştı. Bu beyannamelerde özetle, Türklerin Yunan esirlerine iyi muamelede bulunduğu, savaşın son bulması için Yunan askerlerinden teslim olmaları tavsiye ediliyordu <sup>46</sup>.

<sup>45</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 168.

<sup>46</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 170.



Fransızlardan alınan Brege tipi 4 uçakla yeniden teşkil edilen I. Tayyare Bölüğü 21 Mayıs 1922 günü Konya'dan uçarak Akşehir'e getirildi. Bu arada uçuşların daha iyi yürütülebilmesi için Batı Cephesi Komutanlığı özetle şu teşkilat emrini verdi:

1. Konya'dan Akşehir'e getirilen I. Tayyare Bölüğü, II. Tayyare Bölüğü'ne ilhak edilmiş ve her iki bölüğe birden Cephe Tayyare Bölüğü adı verilmiştir.

2. I. ve II. Ordulara ikişer uçaklık Keşif Müfrezesi ayrılmış ve ordu numaralarına karşılık olmak üzere I. ve II. Keşif Müfrezeleri adı verilmiştir.

3. Daha önce Akviran'a gönderilmiş bulunan Müfreze bu amaçla II. Ordu Komutanlığı'na verilerek Aziziye'de bırakılmıştı.

4. Müfrezedeki personelin değiştirilmesi ve malzemelerin ikmali ile müfrezelere daima iki uçak faal olarak bulunacak, bunu da Cephe Tayyare Bölük Komutanı sağlamak zorundadır.

5. Müfrezelere uçuş emri ordular tarafından verilir, Müfrezelerin yapamayacakları görevleri Cephe Tayyare Bölüğü yapacaktır.

Bu emir üzerine hazırlanan I. Müfreze I. Ordu emrine girmek üzere Çay'a gönderildi <sup>47</sup>.

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 yaparak düşman keşif uçuşlarının hatlarımızın gerisine geçmelerini engellemek ve düşmanın yapılan hazırlıklar hakkında bilgi sahibi olmasına imkân vermemekti <sup>48</sup>.

<sup>47</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 172.

<sup>48</sup> İ. Sarp, a.g.e., s. 120.



Bölük Taarruz'dan önce Cephe Tayyare Bölüğü'nün kuvvetlendirilmesi için Fransa, İtalya ve Almanya'dan sağlanarak silahlarının monte edilmesine ve uçuşa hazırlanmasına çalışan uçaklardan faal duruma getirilenler Akşehir'deki bölük merkezine gönderilmekteydi. 1922 yılının Ağustos ayı içinde bölüğün iş görebilir uçak sayısı yedisi keşif ve üçü av olmak üzere 10'a yükselmmişti. Ordular emrinde bulunan keşif müfrezelerinin malzemesizlik yüzünden onarımları yapılamamaktaydı. Bu nedenle müfrezelerin Akşehir Bölük Merkezi'nde toplanmasına karar verildi. Müfrezeler bu karar sonucunda bölüğe katıldılar.

Cephe Komutanlığı taarruz öncesinde hazırlıklara hız vermiş, bu sırada Cephe Tayyare Bölüğü'ne de ileri meydanlara intikal için 19 Ağustos 1922'de şu emir gönderilmişti <sup>49</sup> :

"1. Akşehir'de bulunan Cephe Tayyare Bölüğü 20 Ağustos 1922'de 4 keşif uçağını havadan Çay'da hazırlanmış olan meydana nakledecek ve bundan sonra keşiflerini Çay'dan yapacak, diğer iki keşif uçağı Akşehir'de vazifeye hazır bulundurulacaktır.

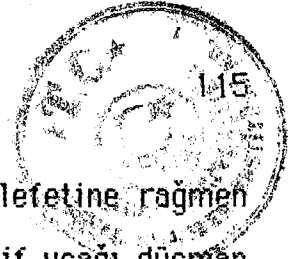
2. Hazırlanmakta olan av uçakları bilâfasıla Çay'a nakledilecektir.

3. Düşman uçaklarını gören bütün birlikler vakit kaybetmeden telefon hatlarından öncelikle istifade ederek, bunların miktarını, uçuş istikametini ve yüksekliğini Çay'daki Tayyare Bölüğü'ne bildirileceklerdir. Orduların bu hususu emniyetle işletmeleri rica olunur."

Bu emri alan Cephe Tayyare Bölüğü 20 Ağustos 1922'de Çay'a intikal ederek keşif görevlerine başlamıştır.

Büyük Taarruz öncesinde Cephe Komutanlığı keşif uçuşuna çok önem vermiştir. Düşman ihtiyat grubu yer değiştirmemiş ise taarruz planına göre yapılacak, yer değiştirmiş ise komutanlığın yeni karar alması gerekecekti. Bu amaçla düşmanın durumunu acilen öğrenilmesi gerekiyordu.

49. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 174.



25 Ağustos sabahı düşman av uçaklarının ve hava muhalefetine rağmen özellikle Döğer, Altıntaş ve Seyitgazi bölgesine giden keşif uçağı düşman ihtiyat grubunda bir değişiklik olmadığını bildirdi. Bu bilgiler diğer kanallardan gelen bilgileri doğrular nitelikteydi <sup>50</sup>.

### 3. Büyük Taarruz'da Hava Faaliyetleri

25 Ağustos 1922 günü Batı Cephesi Komutanlığı'ndan Cephe Tayyare Komutanlığı'na şu emir verildi <sup>51</sup> :

"1. 26 Ağustos 1922 tarihinden itibaren Ordular genel taarruza başlayacaklardır.

2. Yarın saat 06.00-08.00 arasında düşman ihtiyat grubunun ve Afyonkarahisar güney bölgesindeki düşman birliklerinin durumu keşif edilecektir.

3. Av uçakları özellikle Afyonkarahisar ve batı bölgesinde uçarak düşmanın keşif faaliyetlerine mani olacak, saat 10.00'da aynı vazife tekrar edilecektir."

26 Ağustos günü havanın bulutlu ve rüzgarlı olmasına rağmen Altıntaş, Döğer ve Ayfon bölgelerinde uçuş yapmayı başarmışlardır. Keşif uçakları kendilerinden istenen bütün görevleri tamamlamış, ayrıca seçilen önemli hedefler üzerine bomba taarruzu da yapmışlardır. Av uçakları da gün boyunca yaptıkları devriye uçuşları sırasında dört defa düşman uçaklarıyla karşı karşıya gelmişler, girişilen hava savaşlarında 3 düşman uçağı hemen kendi hatlarının gerisine indirilmiş, bir düşman uçağı da Bölük

<sup>50</sup> İ. Sarp, a.g.e., s. 121.

<sup>51</sup> ATASE Arşivi, K1. 1579, D. 9.

komutanı Yüzbaşı Fazıl tarafından Afyon'un Hasanbeli Kasabası civarına düşürülmüştür <sup>52</sup>.

27 Ağustos günü Batı Cephesi Komutanlığı'nca keşif yapılması için verilen emir üzerine, yapılan keşiflerde Yunanlıların Afyon'un güney ve güney batısında korunan mevzilerinin Türk Birlikleri'nin eline geçtiği ve düşmanın sağ kanadının çökertildiği görülmüştü <sup>53</sup>.

28 Ağustos 1922'de Batı Cephesi Komutanlığı Afyon'un düşmandan alınması üzerine daha fazla keşif yapmak amacıyla Cephe Tayyare Bölüğü'nün Çay Meydanı'ndan Afyon'a intikali emrini verdi <sup>54</sup>.

29 Ağustos 1922'de Cephe Komutanlığı tamirhanesi, malzeme deposu ve bir kısım erleriyle Akşeri'de, bir kısmı malzeme ve erleriyle Çay'da ve uçaklarla uçuş personeli, akaryakıt, pek az malzeme ve bölük ileri uçuş kademesi ile de Afyon'da bulunuyordu.

30 Ağustos 1922'de Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde hava yağmurlu ve bulutlar çok alçak olduğundan çekilen düşman birliklerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruz edilemedi. 31 Ağustos günü, bölüğün bütün uçakları Uşak istikametinde çekilen düşman birliklerini bombalamak üzere hazırlanmışsa da hava çok fırtınalı olduğundan bombardıman görevi yapılamadı. Ancak çok kötü hava şartlarına rağmen 30-31 Ağustos günlerinde keşif uçuşu yapılabilmisti <sup>55</sup>.

1 Eylül 1922 günü hava düzelmiş, uçuş faaliyetlerinde bulunulmuştur. Seyitgazi, eskişehir, İnönü, Karköy, Kütahya ve Uşak dolaylarında keşifle birlikte görülen düşman topraklarına bombalı saldırılarda bulunuldu. Bu keşiflerden dönen uçaklar Uşak'ın yanmakta

52. İ. Sarp, a.g.e., s. 121. Bu konuda bkz. **İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar**, Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı Yayını, Ankara, 1994, s. 151.

53. **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, s. 184.

54. İ. Sarp, a.g.e., s. 123.

55. **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, s. 185.

olduğunu bildirmişlerdi. 1 Eylül 1922 günü toplam 13 uçuş gerçekleştirilmişti. 1 Eylül'de Uşak'ın alınması üzerine Batı Cephesi Komutanlığı Afyon'daki bölükten bir müfrezenin Uşak'a gönderilmesi emrini verdi. 2 Eylül Komutanlık, Bölüğün kalan kısmının da Uşak'a nakli emrini vermişse de malzemenin büyük bir kısmı daha Çay'dan gelmediğinden Bölüğün bu ileri hareketi mümkün olmamıştı <sup>56</sup>.

3 Eylül günü uçaklar düşman çekilmesini Cephe Komutanlığı'nın emriyle izlemişlerdi. 4 Eylül'de Afyon meydanından kalkan üç av ve beş keşif uçağı Uşak meydanına indiler.

Bölüğün yer kademesi daha Uşak'a gelemediğinden, Uşak Meydanında bulunan iki uçak bakımsızlık ve malzemesizlikten görev yapamaz duruma gelmişti. Yakıt Afyon'dan 24 saatte güçlkle Uşak'a ulaştırılabilmmişti. Özellikle bölüğün yer görevlerini yapan taşıtları çok eski olduklarından ileri meydanlara geçmek çok zor olurdu. Bu zorluklar nedeniyle Bölük görevlerini güçlkle yapabilmekteydi. İhtiyaçlar üst makamlara iletilmekle beraber Cephe Komutanlığı imkansızlıklar yüzünden ihtiyaçları karşılayamıyordu. 5 Eylül 1922'de keşif uçuşu için kalkan uçak motorunda arıza meydana geldiğinden, Salihli Akşehir arasında mecburi iniş yapmak zorunda kaldı. 6-7 Eylül günlerinde uçuş yapılamadı. 8 Eylül 1922'de Bölüğün Salihli'ye intikal ettirilmesi istendiğinden 9 Eylül'de iki keşif uçağı Salihli'ye intikal etmiştir. 9 Eylül 1922'de Türk Ordusu İzmir'i geri almıştı. 10 Eylül 1922'de hava faaliyeti olmamıştı <sup>57</sup>.

11 Eylül 1922'de Cephe Bölüğü'nce düşürülen ve önemli hasar görmeyen Yunan keşif uçağı ve Uşak'taki 2 av uçağı Salihli'ye getirildi. Böylece Salihli'de daha öncekilerle birlikte üçü keşif ikisi av olmak üzere 5, Uşak'da da üçü keşif bir av olmak üzere 4 uçak bulunmaktaydı. Uşak'taki

<sup>56</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 187.

<sup>57</sup> İ. Sarp, a.g.e., s. 125.



uçaklar 12 Eylül günü uçurularak Salihli'ye intikal ettirildi. Malzeme ve eşyanın bir kısmı da kamyonlarla taşındı. 13 Eylül 1922'de Bölük Salihli'den İzmir'e hareket ettirilmek istendiyse de uçakların arıza yapması nedeniyle tekrar Salihli'ye döndü. 14 Eylül'de 4 av 2 keşif uçağı uçurularak İzmir'e getirildi. Arızalı olan 3 keşif uçağı Salihli'de bırakıldı. Bunlar tamir edilerek 15 Eylül'de İzmir'e hareket etmişler, ancak biri İzmir'e ulaşabilmiştir. Diğerleri arızalar yüzünden İzmir yakınlarına iniş yapmışlardır.

23 Eylül 1922'de Müzakere Heyeti'nin İzmir'de bulunması nedeniyle şehir üzerinde alçak irtifadan uçuş yapılması için Cephe Komutanlığı emir vermişti. Aynı amaçla 24 ve 25 Eylül günleri de uçuşlar yapılmıştır <sup>58</sup>.

Kuvayı Hava'ya Müfettişi Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebelerinde Tayyare Bölüğü'nün faaliyetlerini 23 Eylül 1922'de bir rapor halinde Milli Müdafaa Vekaleti'ne sunulmuştu. Bu rapor özetle şöyle idi <sup>59</sup>:

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

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

3. Keşif uçaklarımız ilk düşman çekilmesi başladığı zaman Yunan tümenlerinin Eğert Köyü ve sonra da Uşak istikametinde, Kuzey Grubunun Eskişehir, Bozöyük genel istikametinde, çekilişlerini ve bu bölgedeki birliklerimizin hareketini tam olarak tesbit etmek suretiyle Cephe Komutanlığı'na gerekli bilgiler vermiştir.

<sup>58</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 189-190.

<sup>59</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s. 191.



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

5. Harekat sırasında av uçaklarımız. bir düşman uçağını düşürmüş, ikisi de inişe mecbur etmiştir.

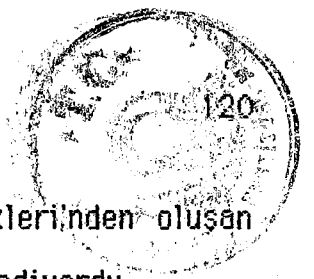
6. Batı Cephesi'nde Garipçe'de geçirilen, bir Seydiköyü'nde, üç Niyerpost, üç Döhavvıland uçağı, onarılmak suretiyle hazır durumda Cephe Tayyare bölüğü'ne verilmiş, bir eğitim uçağı da Adana Tayyare Okulu'na gönderilmek üzere hazırlanmıştır. Bunlardan başka ele geçen gövde, kanat, motor ve malzeme çok olup, bunlardan keşif uçakları yapılacaktır. Uşak'ta 18240 uçak bombası ele geçirilmiştir.

7. Harekat sırasında cephe uçaklarının ikmalini sağlamak için Afyonkarahisar'da bir Harp Tayyare İstasyonu kurulmuştur.

8. Bölüğün harekat sırasında değişik sebeplerden dört uçağı kırılmış, üçü hemen onarılmıştır. Bölüğün bugünkü kuvveti, 16 uçak olup bunlardan iki bölüklü bir grup teşkil edilmesi Cephe Komutanlığı'na arzedilmiş, ayrıca Afyonkarahisar'da beş, Konya'da iki uçak uçuşa hazırlanmıştır.

9. Harekatta ve özellikle uçakların ileri meydanlara intikalinde yer hizmetlerini uçucuların çeviremediklerini ve bu sebeple malzeme ve yer hizmetlerinden sorumlu olacak kara birliklerinden tayyare bölüklerine birer bölük komutan yardımcısı verilmesi ve ayrıca bir nakliye ve muhabere müfrezesinin tayyare bölüklerine katılması ve tayyare bölümünde bulunan XVI. Tayyare Bölüğü'nden iki bölüklü bir tayyare grubu teşkili lüzumu Genel Kurmay Başkanlığı'na ve Batı Cephesi Komutanlığı'na arzolanmıştır.

11 Ekim 1922'de imzalanan Mudanya Mütarekesisi'yle Yunanlılarla olan harekata son verilmiş olduğundan, bundan sonra hava harekatı da durmuştur.



Binbaşı Fazıl'ın emrindeki I. ve II. Tayyare Bölüklerinden oluşan Tayyare Grubu İzmir Seydiköy'de eğitim uçuşlarına devam ediyordu.

Bu sırada Türk Hava Kuvvetleri'nin durumu özetle şöyleydi <sup>60</sup> :

Bir av uçağı ile Tayyare Grup Komutanlığı İzmir'de,

Dört keşif, dört av uçağıyla I. Tayyare bölüğü İzmir'de,

Dört keşif, dört av uçağıyla II. Tayyare Bölüğü İzmir'de,

Beş av uçağıyla Tayyare İstasyonu, Afyonkarahisar'dan İzmir'e nakledilmekte,

İki keşif uçağıyla Adana'da bulunan Tayyare Okulu İzmir'e gelmişti.

Üç keşif, bir av uçağıyla Diyarbakır Bölüğü Afyonkarahisar'da.

Uçuşa hazır ama pilot yokluğundan muhafaza edilen uçaklar da şunlardı :

Beş av uçağı Afyonkarahisar'dan İzmir'e beş keşif uçağı Samsun'dan İzmir'e nakle hazır durumdaydı.

Tamir edilmekte olan uçakların durumu da şöyle idi: İzmir Tayyare İstasyonu'nda 15 keşif uçağı bulunmaktaydı. Bir ay içerisinde 10 tanesi uçuşa hazırlanmaya çalışılıyordu. Bunlardan ikisi çift komutalı olarak Tayyare Okulu'na verilecekti. Samsun'da yedi keşif uçağı yapılacak kadar malzeme bulunmaktaydı.

Ordudaki subaylardan pilot yetiştirmek üzere, Batı Cephesi Komutanlığı ve Milli Müdafaa Vekaleti'nden muvazzaf subay istenmişti. Okulda açılan kursun boş geçmemesi için tayyare bölüklerinde bulunan subay ve öğrencilerin istekli olanlarından 18 kişi 20 öğretmenle kursa devam etmekteydi. Hava şartlarının uygun gitmesi halinde 15 Aralık 1922'ye kadar kurs görenler personel olarak yetişmiş olacaktı.

<sup>60</sup>. Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı s. 192.

## SONUÇ

Birçok yeni buluş gibi uçak da başlangıçta askeri amaç güdülmeyen, insanoğlunun yüzyıllarca özlemini duyduğu uçuş arzusunun ürünüydü. Ne var ki, çok kısa bir süre sonra askeri amaçla kullanılmaya başlandı ve havacılık, ordularda askeri bir sınıf olarak yerini aldı.

Bizde Türk Hava Kuvvetleri'nin temeli, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından 1903'te ilk uçağın havalandırılmasından 8 yıl sonra 1 Haziran 1911'de Yeşilköy'de atıldı. Bu tarih, Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir. Türk Havacılığı'nın temelini oluşturan ilk tesis Yeşilköy'de inşa edilen ilk uçak hangarı ile uçuş pistinden oluşmaktaydı. Fransa'dan satın alınan ve 1912'de İstanbul'a getirilen ilk uçak, eğitimlerini Avrupa'da tamamlayarak ülkeye dönen ilk Türk pilotları Fesa ve Kenan Beyler'e teslim edilince, ilk hava gücü oluşmuş oldu. İlk uçuş okulu da 3 Temmuz 1912'de açıldı.

Uçak bir hava silahı olarak tarihte ilk defa İtalyanlar tarafından Libya'da Türk birliklerine karşı kullanıldı. İtalyanlar, uçaklardan attıkları küçük el bombaları ve keskin çivilerle Türk birliklerine kayıp verdirmeye çalışmıştı. Ancak bu kayıptan daha da önemlisi uçakların çıkardığı ses ve gürültülerin Türk Askeri'nin moralini bozduğu bir gerçektir. Osmanlı Devleti uçak tedarik etmesine rağmen bu bölgenin şartları nedeniyle Türk birliklerine hava desteği sağlamak için uçak gönderememişti.

1912 yılının sonunda satın alınan uçakların sayısı 17 olmuştu. Yine aynı yılda Fransa ve İngiltere'ye uçuş eğitimi için iki ayrı grup subay ve teknik eleman yetiştirilmek üzere gönderildi.

Balkan Savaşı'nın başlaması üzerine ülkeye dönen Türk Havacıları, yönetim ve ikmal desteğindeki aksaklıklar yüzünden savaşın ilk devresinde başarılı olamadılar. Nitekim Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve

Balonculuk Tarihi adlı hatıralarında "Balkan Harbinde, kim ne derse desin, iş görecek kadar elimizde tayyarelerimiz ve tayyarecilerimiz vardı. Lakin harbde tayyarenin nasıl kullanılacağını bilen kumandan yoktu" demektedir. Savaşın ikinci devresinde hem pilotlarımız ustalaşmış, hem de yönetim katları deneyim kazanmış olduğundan, yapılan uçuşlardan olumlu sonuçlar alınmıştır. Balkan Savaşı'nda uçağın bir harp silahı olarak çok etkin bir vasıta olduğu anlaşılmaya başlanmıştır. Ayrıca bu dönemde Yeşilköy'de bir de Deniz Uçak Okulu açıldı.

Kısa mesafeli uçuşlarda alınan başarılarından sonra amacı politik olan, İstanbul-Kahire uçuşu hükümetçe düzenlendi. Bu uçuş sırasında Türk Havacılığı Fethi, Sadık ve Nuri Beyler'i kaybetmişti. Arkadaşlarının şehit olmaları sonrasında Yüzbaşı Salim, yarım kalan geziyi 6 Mayıs 1914'te tamamladı.

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na satın alınan 20 uçakla girdi. Devlet, başlangıçta Fransız sistemine göre oluşturduğu Hava Kuvvetleri'ni bu savaşta büyük ölçüde Alman komutanların yönetimine bıraktı. Savaş süresince cephe keşif ve bombardıman görevi yapan 18 bölüklük bir hava gücü meydana geldi. Savaş yıllarında İngiliz uçaklarının gece şartlarında İstanbul'a yaptığı taarruzlar halkın moralini fena halde bozmuştu. Ayrıca İngiliz uçakları Kütülamare'de Türkler tarafından sarılan birliklerine havadan gıda maddesi, mühimmat ve sıhhi malzeme atmak suretiyle bu birliklerin Türkler karşısında daha uzun süre direnmelerini sağlamıştı. Yine Türk Hava Gücü'nden iki pilotun çölde İngiliz Ordusu'na içme suyu temin eden su borularını tahrip edip geri dönmeleri o günün şartlarında mükemmel bir hadiseydi. Ayrıca uçakların yeni bir harp aracı olarak gücünün ortaya çıktığı diğer bir yerde Filistin Cephesi olmuştu. İngilizler, Filistin Cephesi'nde Türk Orduları'na karşı genel bir tarruza geçmeden önce bölgede kesin bir hava üstünlüğü sağlamışlardı. Taarruzun yaklaştığı

günlerde İngiliz uçakları Türk hava meydanları üzerinde devriye nöbeti tutarak tek bir Türk uçağının kalkmasına izin vermemişlerdi. Bu örnekler uçağın savaş alanında ne kadar önemli bir konuma gedildiğini açık olarak göstermektedir. Bütün imkansızlıklara rağmen Türk Havacıları Osmanlı'nın savaştığı cephelerde kahramanca görevlerini yaptılar.

1918 yılında Birinci Dünya Savaşı sona erdiği zaman; elde kalan uçaklar İstanbul ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinde dağınık, arızalı ve bakımsız bir durumda bulunmaktaydı. Türk Hava Gücü Alman pilot ve teknisyenleri gidince resmen sönmüştü. Elde az sayıda pilot ve uçak kalmıştı. 1919'da hava kuruluşları küçültüldü. Kalan uçaklarla İstanbul, İzmir ve Konya'da birer "Tayyare İstasyonu" Elazığ ve Diyarbakır'da birer Tayyare Bölüğü oluşturuldu.

1920'de Damat Ferit Paşa Hükümeti, Anadolu'da başlayan Kurtuluş Savaşı'na karşı oluşturduğu Kuvayı İnzibatiye Örgütü'ne, İstanbul'da bulunan hava birliğini de katmak istedi. Ancak bu gelişmeler sırasında gördüğümüz Türk pilotları uçaklarla Anadolu'ya kaçma niyetindeydiler. Bunu gören İngiliz'ler Maltepe'deki Türk Hava Gücünü tamamen devre dışı bıraktılar. Kuvayı Havaîye Müfettişliği ise hükümetçe söndürüldü. Böylece büyük güçlüklerle oluşturulan Türk Havacılığı yok edilmişti.

Ankara'da TBMM Hükümeti kurulduktan sonra, Anadolu'ya kaçıp gelen havacılar kırık-dökük uçaklardan yararlanma düşüncesiyle Milli Müdafaa Vekaleti'nin emri üzerine Harbiye Dairesi'ne bağlı Kuvayı Havaîye Şubesi kuruldu. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Hava Kuvvetlerimiz Kurtuluş Savaşı'nda önemli bir imtihan daha vermişti. Çekilen bütün lojistik sıkıntılara rağmen bu savaşta Hava Kuvvetlerimiz kendisinden beklenen görevleri zor da olsa başarmaya muvaffak olmuştu. Birinci ve İkinci İnönü Savaşları'nda ve Sakarya Meydan Savaşı'nda uçaklarımız Cephe Komutanlığı'na çok faydalı keşif bilgileri sağlamışlar, fırsat buldukça



düşman toplulukların üzerine bomba ve makineli tüfekle taarruzda bulunmuşlardı.

Büyük Taarruz'un tam bir gizlilik içinde icra edilmesi gerekli olan yığınak aşamasında av uçaklarımız düşman uçaklarını bu bölgeye yaklaştırmayarak birliklerimizin Afyon güneyinde yaptığı yığınağı, düşmanın gözünden saklamışlardı. Büyük Taarruz'un başladığı saatten itibaren uçaklarımız durumunu havadan adım adım takip ve kontrol ederek elde ettikleri bilgileri anında Başkomutanlığa iletmışlerdi. Taarruzun devamı süresince sevk ve idarede Türk Havacılığı çok önemli rol oynamıştır.

Bütün bu tecrübelerden sonra askeri amaçlarla girişilen ve rakiplere göre pek de başarılı sayılmayacak bir görüntü sergileyen Türk havacılığı, barış dönemleri açısından daha da önemsenmiş, sivil havacılık da dikkate alınarak 1925'de Türk Hava Kurumu'nun kurulması ile daha bir planlı çalışma dönemi başlatılmıştır.



## BİBLİYOGRAFYA

### A. ARŞİV BELGELERİ

Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi.

### B. KİTAPLAR

Armaoğlu, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1980)**, Türkiye İş Bankası Yayını, 6. Baskı, Ankara, 1987.

**Balkan Harbi (1912-1913)**, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Başkanlığı Yayını, C. 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1970.

**Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı**, C. 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969.

Doğanay, Rahmi; **Milli Mücadelede İtilaf Devletleri'nin Karadeniz'deki Faaliyetleri (1918-1922)**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 1992.

Higman, Robin; **Hava Gücü, Özlü Bir Tarih**, ATASE Yayını, Ankara, 1983.

İlmen, Süreyya; **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Kitap 1, İstanbul, 1947.

Karabekir, Kazım; **Paşaların Hesaplaşması, İstiklal Harbine Neden Girdik, Nasıl Girdik, Nasıl İdare Ettik**, Emre Yayınları, Yayına Hazırlayan Prof. Dr. Faruk Özerengin, 3. Baskı, İstanbul, 1995.

Kodaman, Bayram; **Sultan II. Abdülhamid'in Doğu Anadolu Politikası**, İstanbul, 1983.

Müderrişoğlu, Alptekin; **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara, 1990.



Orhan, Celalettin ; **Askerlik Hatıralarım**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1982.

Sarıca, Murat; **Siyasal Tarih**, 2. Baskı, İstanbul, 1983.

Sarp, İrfan; **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, 1986.

**Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, Kitap 1, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

**Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, Kitap 2, C. 1, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.

**Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, Kitap 2, C. 2, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.

**Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, C. 5, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964.

Üçok, Coşkun, **Siyasal Tarih (1789-1960)**, Ankara Üniversitesi hukuk Fakültesi Yayını, 3. Baskı, Ankara, 1980.

Yanarsönmez, Mesut; **Türk Dış Politikasında İtalya (1914-1923 Türk - İtalyan Münasebetleri)**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 1995.

### **C. MAKALE VE ANSİKLOPEDİ MADDELERİ**

Ada, Serhan; "Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve Askeri Yardım (Fransız ve İtalyan Askeri Yardımları)", **İkinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985.

**Ana Britannica**, "Havacılık", Hürriyet Yayını, C. 15, İstanbul, 1994.



Bilginsoy, Ahmet; "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, S. 242, Haziran 1972.

**Cumhuriyet Öncesi Türk Hava Kuvvetleri**, Cumhuriyet'in 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, ATASE Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1984.

**İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı Yayını.

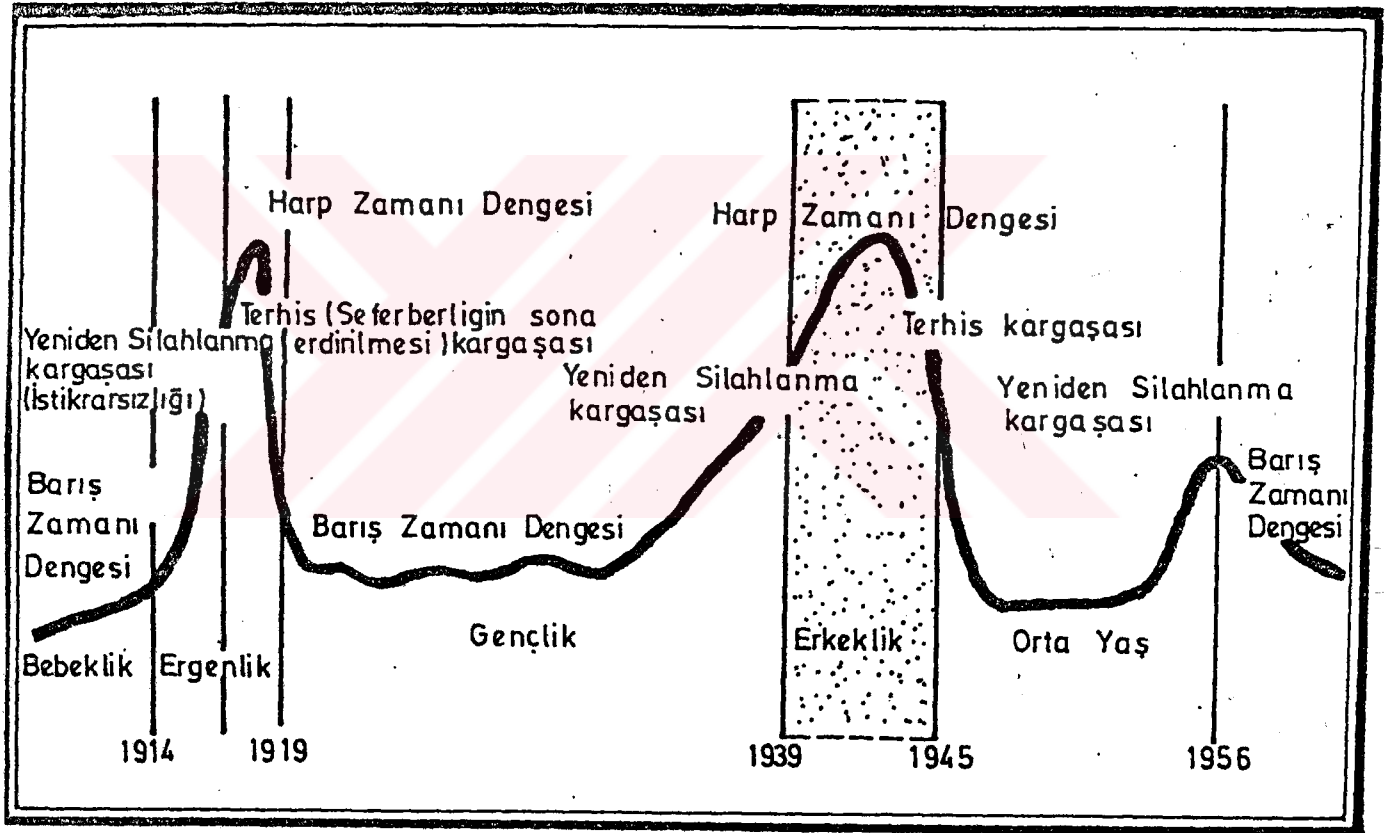
Mehmet Emin Bey, "Askeri Hava Kuvvetlerinin Teşkilleri", **Askeri Mecmua**, S. 20, Mart 1926.

Yarbay Loiret; "Hava Desteklemesi", **Askeri Mecmua**, Çeviren K. Aybarsu, Sayı 144, Aralık 1947.

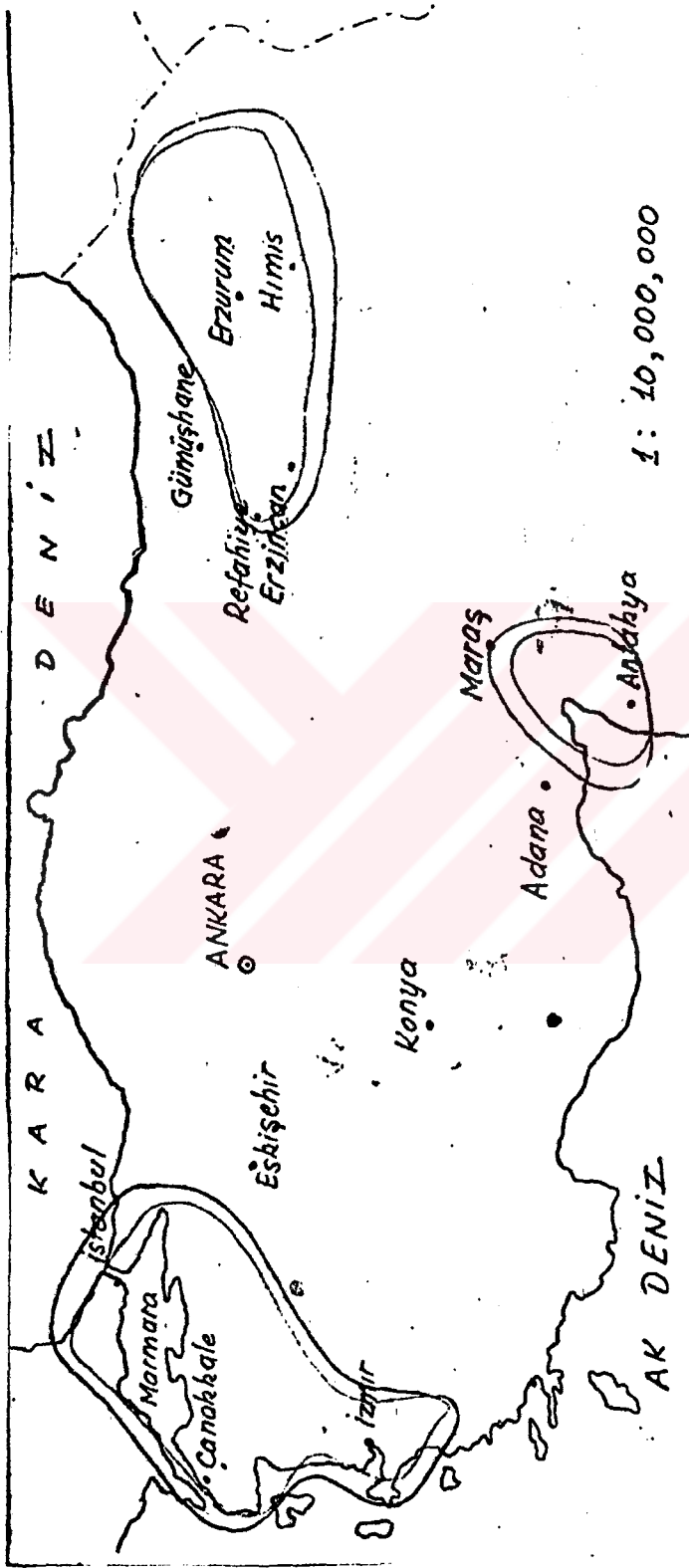
Zarakol, Z.; "Hava Kuvvetleri ve Uçan Ordulara Doğru", **Askeri Mecmua**, S. 144, Aralık 1947.



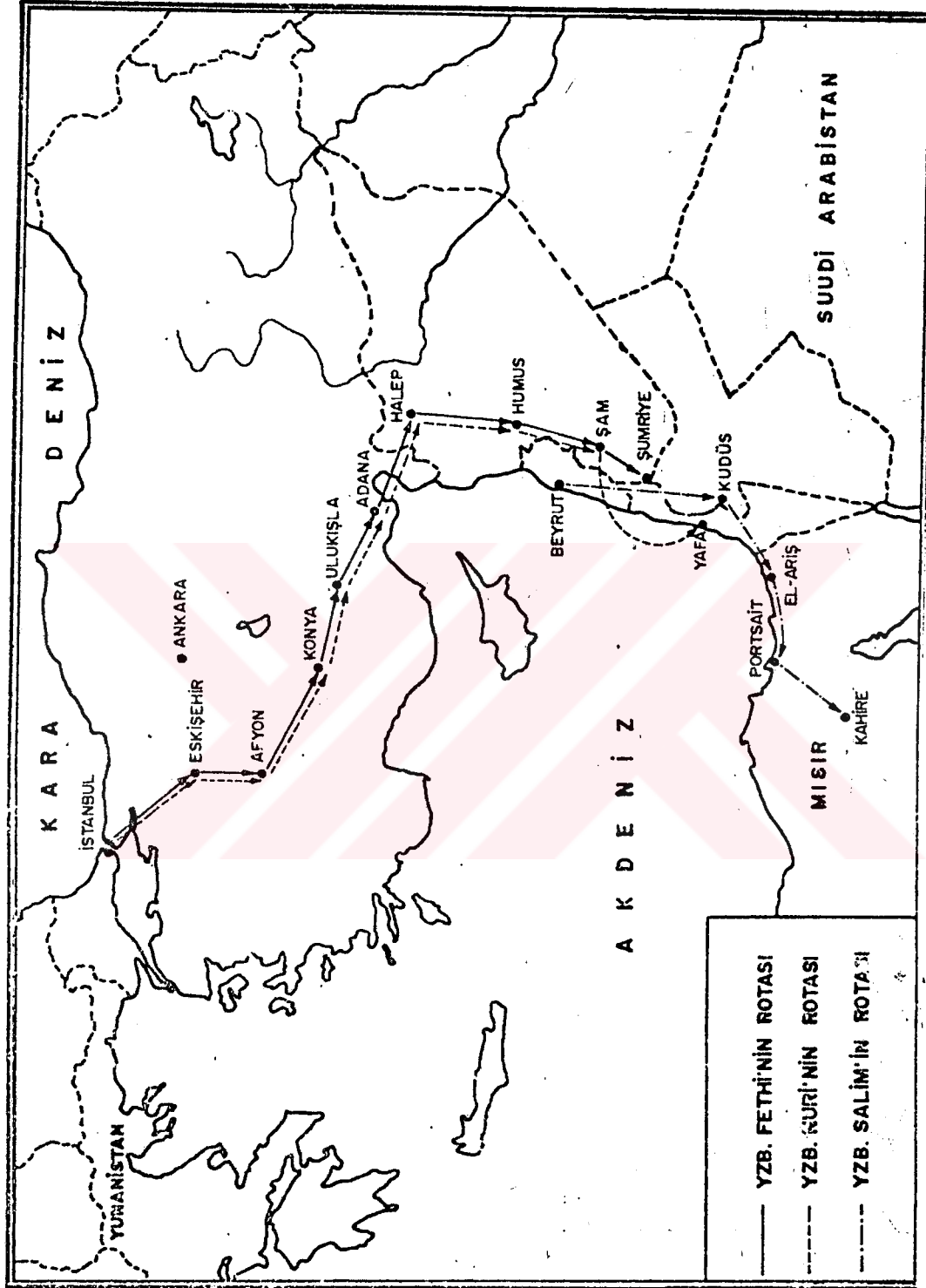
EKLER



Ek 1. Havacılığın Gelişmesini Gösteren Grafik (Robin Higham, **Hava Gücü, Özlü Bir Tarih**, Genelkurmay ATASE Yayını, Ankara, 1983, s. 4.)



Ek 2. Yabancı uçaklar için uçuş yasaklanmış bölgelerle ilgili harita  
(Türk Havaçılık Tarihi (1912-194), Kitap 1, Uçuş Okulları  
Basımewi, Eskişehir, 1950, s. 135.)



T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Ek 3. İstanbul-Kahire hava seyahati (İrfan Sarp, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 1986, s. 36.)