

158543

T.C
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİMDALI
Yüksek Lisans Tezi

KURULUŞUNDAN ULUSAL KURTULUŞ SAVAŞI
SONUNA KADAR TÜRK HAVACILIĞI

Gaye İNAN
29010200446

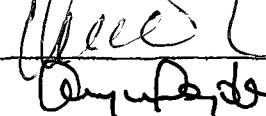
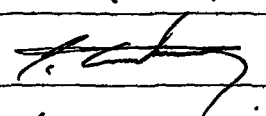
Danışman
Prof. Dr. Sabahattin ÖZEL

İSTANBUL Haziran 2005

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAYI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ Bilim Dalında 446 numaralı Gaye İNAN'ın hazırladığı Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı konulu **YÜKSEK LİSANS/ DOKTORA TEZİ** ile ilgili **Tez Savunma Sınavı**, İ.Ü. Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 10./28. Maddesi uyarınca 27.07.2005 günü saat 11:00'de yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayı tezinin kabulü'ne* **OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞU** ile karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI(*)	İMZA
Prof. Dr. Sabahattin ÖZEL	Basarili	
Prof. Dr. Ali İhsan GENCER	Basarili	
Yrd. Doç. Dr. Aynur SOYDAN	Basarili	
Yrd. Doç. Dr. Işıl ÇAKAN	Basarili	
Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM	Basarili	

ÖZET

Türklerde havacılığın doğuşu, kişisel deneyimlerden ziyade askeri ve teknik alanda ele alındığında 20. yüzyılın ilk çeyreği olarak gösterilebilir. 1911 yılında Genelkurmay Başkanlığının, havacılığı milli savunma bakımından temel bir ihtiyaç olarak ele almaya başlaması Türk ordusunda Hava Kuvvetlerinin yerini almasını sağlamıştır.

Bu dönemde uçak temini ve gerekli tesislerin kurulması için Hava Komisyonu kurulmuş, gönüllü subaylar eğitim için yurtdışına gönderilmiş, 1912 yılında Yeşilköy’de bir havaalanı yapılmış ve aynı yıl Fransa’dan iki uçak alınarak uçuş denemelerine başlanmıştır.

Türk Hava Kuvvetleri hızla gelişerek çok kısa bir sürede dünya havacılık standartlarını yakalamıştır. Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele döneminde yapılan keşif, gözetleme ve hava taarruzları Türk pilotlarına birçok deneyimler kazandırmış ve aynı zamanda bu savaşlarda etkin görevler yapmalarını sağlamıştır.

Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşundan milli mücadelenin sonuna kadar olan dönemde (1911-1923) Türk havacıları Balkan Savaşları’nda, Kafkasya, Çanakkale, Irak, Sina- Filistin-Hicaz, İstanbul Boğazı ve Karadeniz kıyılarında ve Anadolu’da muhtelif cephelerde görevler yapmışlardır.

Eldeki olanakların çok sınırlı olması, yedek parça yokluğundan uçakların uçamaz duruma gelmesine rağmen Türk Hava Kuvvetleri üzerine düşen görevleri yerine getirmekten hiçbir zaman kaçınmamıştır.

Bu çalışmada Türk havacılığının belirli bir dönemi incelenerek Türk ulusunun havacılığa verdiği önem üzerinde durulmaktadır. Ayrıca milli mücadele dönemi Türk ve Yunan Hava Kuvvetlerinin durumları ve faaliyetleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

SUMMARY

Birth of Turkish Aviation can be shown as the first quarter of the 20th century; if it is taken as military and technics instead of personal experiences. In 1911, after Presidency Of General Staff took up aviation as a basic need of National Defence, Air Force took part in Turkish Army.

In this period in order to supply planes and set up the foundations, The Committee Of Aviation was set up, voluntary officers were sent abroad, an airport was set up in Yeşilköy in 1912 and in the same year two planes were bought from France and flight experiments started.

Turkish Aviation grew very fast and caught the World Aviation Standards in a short time. Discoveries, observations and air attacks done in the period of The Balkans War, The First World War and National Struggle helped Turkish Pilots to gain new experiences; at the same time they also took active roles in these events.

In the period since the foundation of Turkish Aviation to National Struggle (1911-1923) Turkish Aviators did lots of missions in several foreheads at The Balkans War, Kafkasya, Çanakkale, Iraq, Sina-Palestine-Hicaz, Bosphorus, The Coast Of Black Sea and Anatolia.

In spite of possibilities in hand were limited, planes became unavailable to fly because of absence of spare parts; Turkish Air Force never escaped from fulfilling the duties which were expected from them.

The main purpose in this study is to research a definite period of Turkish Aviation and to dwell upon the importance that Turkish Nation. Furthermore the conditions and activities of Turkish and Grek Air Forces were investigated in a comparative way in the period of National Struggle.

ÖNSÖZ

Geçmiş, günümüzden bin yıl öncesine uzanan Türk havacılığı dünyadaki gelişmelere paralel olarak son seksen yılda yaptığı atılımlarla bugünkü durumuna erişmiştir. Hava araçlarının özellikle askeri amaçlarla kullanılmaya başlanması ve savaşlarda etkili bir silah haline gelmesi uçağın Türkiye'ye dünyadaki ilk uçuşundan çok kısa bir süre sonra girmesini sağlamıştır. Bu nedenle Türkler gökyüzü ve uçakla birçok uygar milletten önce tanışmışlardır. 1911 yılında İtalyanların Trablusgarp Savaşı'nda Türk birliklerine karşı dünyada ilk defa askeri amaçlı uçak kullanması, Balkanlarda bir savaş tehlikesinin ortaya çıkması, Türk ordusunda askeri havacılığın bir an önce kurulması fikrini doğurmuştur. Böylece havacılığın geliştiği ve her geçen gün öneminin arttırdığı bu dönemde Türkler bu hızlı gelişimi yakalamış, nadir, talihli milletler arasına girme başarısını göstermiştir.

Hazırlamış olduğum “Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı” adlı tezimin Giriş Bölümünde Dünya’da havacılığın doğuşu ve gelişimi ana hatları ile ele alınmıştır. Birinci Bölümde Türk havacılığının doğuşu ve hava kuvvetlerinin kuruluşunu, İkinci Bölümde 1914-1918 yılları arasında Türk havacılığını ve Üçüncü Bölümde Milli Mücadele dönemi Türk havacılığını kronolojik sırasıyla üç bölümde incelenmiştir. Bu dönemi ele almaktaki amacım havacılığımızın bu gün geldiği noktaya hangi safhalardan geçerek ulaştığını gözler önüne sermektir.

“Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin gerçekleşmesi için iki bin yılını beklemeye gerek kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı’dan bu konuda fazla geri kalınmamasını temindir.” diyen Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk, havacılığın insanlık tarihine ve gelişimine olan katkısını çok önceden tespit etmiştir.

Araştırmalarım esnasında, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Türk insanının yaşadığı yokluk ve zorluklarla dolu günlerinde cesur Türk havacılarının yapmış oldukları çalışmaların ve yurt savunmasında çeşitli cephelerde göstermiş oldukları büyük gayretlerin ne denli yüksek olduğunu ve gelecek nesillere nasıl örnek teşkil ettiğini gördüm. Bu doğrultuda Türk Hava Kuvvetlerini bu günlere getirmiş ve kendisine verilen bütün tehlikeli görevleri yapmakta en ufak bir çekince göstermemiş olan havacılarımız ile vatan uğruna şehit olmuş tüm pilotlarımızı minnet ve şükranla anıyor aziz hatıraları önünde saygıyla eğiliyoruz.

Çalışmam boyunca beni kıymetli bilgileri ile aydınlatan, yönlendiren ve kaynaklara ulaşmamda büyük katkısı olan değerli hocam, danışmanım Sayın Prof. Dr. Sabahattin ÖZEL'e teşekkürü bir borç bilirim.

Gaye İNAN
İstanbul, 2005

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
SUMMARY.....	II
ÖNSÖZ.....	III
İÇİNDEKİLER.....	V
KISALTMALAR.....	IX
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU VE HAVA KUVVETLERİNİN KURULUŞU

A.İlk Havacılık Çalışmaları.....	13
1. Askeri Havacılık Teşkilatının Kurulması ve İlk Türk Havacıları.....	14
a. Tayyare Komisyonu'nun Kurulması.....	15
b. İlk Türk Havacıları.....	15
2.Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Hava Kuvvetleri ve Türk Havacılığı	16
B.1912 Yılı Havacılık Çalışmaları.....	18
1. Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası.....	18
2. Türk Havacılarının Eğitim Amacıyla Fransa'ya Gönderilmeleri.....	20
3. Yeşilköy'de Tayyare Mektebi'nin Açılması ve Tayyare Mektebi'nin İlk Yılları.....	21
4.Balkan Savaşı'nda Türk Havacılığı.....	24
C.1913 Yılı Havacılık Çalışmaları.....	27
1.Türk Uçaklarında Tanıma İşaretlerinin İlk Kez Kullanılması.....	27
2.Türklerde İlk Uzun Mesafeli Uçuş.....	27
3.Türklerin Marmara Denizini Havadan İlk Kez Geçmeleri.....	29
4.Türk Havacılarının Şehirlerarası İlk Filo Uçuşları.....	29
5.Havada Uçan İlk Türk Kadın.....	30
6.İlk Türk Sivil Havacılar.....	31
7.Türk Havacılık Sanayiinin Kurulması Çabaları.....	32

İKİNCİ BÖLÜM

1914-1918 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVACILIĞI

A. İstanbul-Kahire-İskenderiye Seferleri.....	34
B. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığı Ve Havacılık Faaliyetleri	
1.Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığını Yapılandırma Faaliyetleri...37	
a.Türk Sularından Göklere İlk Uçuş.....	37
b.Türklerde İlk Meteoroloji Teşkilatının Kurulması.....	37
c.Türk Uçaklarının İsim, Numara ve Renkleri.....	39
d.İlk Türk Askeri Pilot ve Rasıt Bröveleri.....	39
2.Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığı.....	40
a.Osmanlı Ordusunun Seferberliği Ve Hava Birliklerinin Durumu..40	
b.Kafkas Cephesi'nde Türk Hava Harekatı	
b.1.1914 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	42
b.2.1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	43
b.3.1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	43
b.4.1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	45
b.5.1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	47
c. Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekatı	
c.1. 1914 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	48
c.2. 1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	48
c.3. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	52
c.4. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	53
c.5. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	54
d.İrak Cephesi'nde Türk Hava Harekatı	
d.1.1914 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	56
d.2.1915Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri	56
d.3.1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	58
d.4.1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	59
d.5.1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	61
e.Sina-Filistin-Hicaz Cephelelerinde Türk Hava Harekatı	
e.1. 1914 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	62
e.2. 1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	62

e.3. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	63
e.4. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	65
e.5. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	67
f.İngiliz Hava Kuvvetlerinin Boğazlar Bölgesine Yönelik Saldırıları	
f.1. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	68
f.2. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	69
f.3. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	70
g.İstanbul Boğazı Ve Karadeniz Kıyılarındaki Rus Saldırılarına Karşı Türk Hava Harekatı	
g.1.1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	72
g.2. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri.....	73

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

A. Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Türk Havacılığı.....	74
1. Mondros Mütarekesi Sırasında Türk Havacılığı(1918).....	74
a. Türk Hava Birlikleri.....	74
b. Alman Hava Birlikleri'nin Türkiye'deki Faaliyetleri.....	74
2. Mütareke Sonrası Türk Havacılığı(1919).....	75
B.1920 Yılı Türk Havacılığı.....	77
1.Türk Havacılarının Maltepe Uçak İstasyonundaki Faaliyetleri ve Anadolu'ya Kaçışları.....	77
2. Anadolu'daki Türk Hava Kuvvetlerinin Durumu.....	79
3. Batı Cephesi'nde Türk Hava Faaliyetleri.....	80
4. Doğu Cephesi'nde Türk Hava Faaliyetleri.....	83
C.1921 Yılı Türk Havacılığı.....	85
1.Birinci İnönü Savaşı'nda Türk Hava Harekatı.....	85
2.İkinci İnönü Savaşı'nda Türk Hava Harekatı.....	86
3. Sakarya Meydan Savaşı'nda Türk Hava Harekatı.....	89
D.1922 Yılı Türk Havacılığı.....	93
1. Büyük Taarruz Öncesi ve Sırasında Türk Havacılığı.....	93
2. Başkomutanlık Meydan Savaşı Sırasında ve Türk Ordusunun İzmir'e Doğru İlerleyişinde Hava Harekatı.....	95

E.1923 Yılı Türk Havacılığı.....	97
SONUÇ.....	99
EK1: 1911-1923 Yılları Arasında Türklerin Kullandığı Uçak Modelleri.....	105
EK 2: Harp Mecmuası, İkdam Gazetesi ve Şehbal Dergisinde Yer Alan Döneme Ait Resimler.....	110
KAYNAKÇA.....	115



KISALTMALAR

a.g.e.	:Adı geçen eser
Asb.	:Astsubay
Atğm.	:Asteğmen
bkz.	:Bakınız
Bnb.	:Binbaşı
BOA.	:Başbakanlık Osmanlı Arşivi
çev	:Çeviren
der.	:Derleyen
DH. EUM.	:Dahiliye Emniyet-i Umumiye
DH. KMS.	:Dahiliye Kalem-i Mahsus
DH. EUM. AYŞ.	:Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi
Dz.	:Deniz
haz.	:Hazırlayan
Plt.	:Pilot
REP	:Rebort-Esnold Pleteri
TBMM.Z.C	:Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri
Tğm.	:Teğmen
THK	:Türk Hava Kurumu
TTK	:Türk Tarih Kurumu
Ütğm.	:Üsteğmen
Yb.	:Yarbay
Yzb.	:Yüzbaşı

GİRİŞ

Uçmak, yüzyıllar boyu insanoğlunun en büyük ideallerinden biri olmuştur. Kuşların ve bazı kanatlı böceklerin uçtuğunu görmek, insanlarda uçma düşüncesini yaratmış ve insanoğlu onlar gibi uçmayı hayal etmiş, bir süre sonra da bu konuda teşebbüslere girişmiştir. İnsanoğlu, sahip olduğu bilgiyi ve teknolojiyi hep bu tutkusunu gerçeğe dönüştürmek için harcamıştır. Kimi zaman kendini rüzgara bırakmış, kimi zaman da kanatlar takmıştır. İnsanoğlunun uçma tutkusu, motor gücüyle çalışan, insanlı ilk uçuş denemesinden sonra gerçeğe dönüşmüştür.

Bugün uçak olarak kullandığımız kelime; ilk kez 11 Kasım 1909 tarihli belgede “Uçma Makineleri”, ikinci olarak da 20 Aralık 1909 tarihli belgede “Alet-i Tayeran” ve “Tayyare” olarak kullanılmıştır. Tayyare kelimesi Arapçada “Çalışmadan, havadan gelen para” anlamı taşımaktadır. “Uçak” kelimesi Osmanlıcadan alınmıştır.¹

Dünya Havacılık Tarihine baktığımızda uçma amacıyla gökyüzüne çıkmak ve seyahat etmek düşüncesi çok eski tarihlere kadar gitmektedir. İlk insanlardan bu yana uçan kuşlar ve sonsuz gökyüzü, insanların merakını uyandırmıştır. İnsanoğlu, bu merakını ilk önceleri inançlarında ve efsanelerinde dile getirmiş daha sonra da hava araçlarını icat ederek gidermeye çalışmıştır.

Tarihin en eski uçuş belgesi, Ninova’da Asurbanibal tabletleridir. M.Ö. 626 yılına ait bu kil tabletlerde Çoban Kral Etena’nın yakaladığı bir kartalın sırtına binerek “Anu” semasına yükselişi anlatılmaktadır. Yine aynı eserde Ninova’da idam mahkumlarının vücutlarına tüyler yapıştırılıp ellerine de iki kaz verilerek, yüksek yerden atıldıkları söylenir.

Nemrut’un dört tane kartalın çektiği bir arabada uçtuğu, Mezopotamya Efsanelerinde yer almaktadır. Asur, Kalde ve Sümer ülkelerinde yaşayan milletlerden kalan heykel, pano vs. bol miktarda kanatlı hayvan figürüne rastlanır.²

Hint Efsanelerinde Siddikur’da uçan mekanik atlardan bahsedilir.

¹ Hava Kuvvetleri 90ncı Yıl (Özel Sayı), Sayı: 338, Ankara 2002, s.5.

² Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler, Ankara 1971, s.10.

Çin, Hint ve Mezopotamya kültürlerinin etkisiyle İran'da uçan kahramanlara, kanatlı canavarlara rastlanmaktadır.

12. yüzyılda Binbir Gece Masalları'nda Asya'da tanıştığımız bütün uçan kahramanları, Arap Efsanelerinde başka isimlerle buluyoruz. "Rukh" denilen insan taşıyan kuşlar, Zümrüd-i Ankalar, Hüd Hüd kuşları vs.

Yunan Mitolojisinin uçuş masalları içinde en meşhuru Deodalus ve İkarus Efsaneleridir. Girit Adasından Kral Minos, Deodalus ve oğlu İkarus'a Minotor isimli bir boğayı hapsedmek üzere "Labirent" denen ve çıkışı olmayan çok karışık bir dehliz yaptırır; fakat sonra Kral, Deodalus ve oğlunu da oraya kapatır. Deodalus, kendine ve oğluna erimiş balmumu vasıtasıyla kuş kanadı yapar ve bunları üzerlerine yapıştırır. Baba Ege Denizini uçarak aşar; fakat İkarus yükselir, yükselir ve güneş ışınlarının balmumunu eritmesi sonucunda düşerek ölür.³

Bu efsaneler ve hikayeler eski toplumlarda uçuş tutkusunun önemini açıkça ortaya koymaktadır.

16. yüzyılda İtalya'da Rönesans devrinde yaşamış, Rönesans'ın ve insanlık aleminin büyük dehalarından bilim adamı, ressam, fizikçi Leonardo da VINCI kuşların uçuşuna dair ilk bilimsel ve teknik araştırmayı ve bunların ışığı altında mekanik araçlarla uçuşun taklit edilme imkanlarını eserlerinde anlatmıştır.⁴

DA VINCI'nin notları, 35000 kelime ve 300 resimle 150 uçuş hakkında bilgi vermektedir. DA VINCI'nin notları kuşların uçuş ve süzülüşü üzerine görüşlerini, uçan omurgalı hayvanlar anatomisini, ilkel bazı aerodinamik deneylerini ve insanların uçuşunu sağlayacak çok çeşitli uçuş makineleri krokilerini kapsamaktadır. Fakat VINCI, kuşları ve böcekleri taklit eden makine ve araçlarında, çırpılan kanatlar düşündüğünden pratik sonuçlar elde edememiştir. Mekanik olarak bunların hareketini taklide çalışmıştır. Resimlerin asıl değeri, çizen dehanın kudretini aksettirmektedir.

³ Kansu-Şensöz-Öztuna,a.g.e., s.14 -17.

⁴ Michael Write, Leonardo İlk Bilgin, (Çev.Ahmet Aybars Çağlayan), İstanbul: İnkılap Kitabevi 2001, s.323-326.

Mekanik kumanda, çift ağızlı vida döndürme mekanizması ve sallangaçlar tarif edilmiş; fakat kullandığı malzeme o gün için bilinenlerden seçilmiştir. Bunlar tahta, bez ile o zamanlarda bilinen madenler ve iplerdir. Bir çalışmasında el ve ayaklarına kanatlar bağlanmış olan uçucu, bu kanatları çırpılmaktadır. Leonardo da VINCI'nin planör tarzı etütleri daha çok gerçeğe yakındır. Yine bir başka projesinde pervaneyi kullanmıştır. VINCI, yay gücünden yararlanarak helikopter modelleri uçurduğunu da kaydetmiştir. VINCI'nin eserlerindeki şu ifadeler dikkate değer özelliklerdir:

“Kuşlar, matematik kanunlarına göre çalışan araçlara benzer. İnsanlarsa onların bütün hareketlerini tekrarlayabilecek yetenektedir. Ama insanın güçlü yeteneği ile orantılı değildir. Çünkü dengeyi sağlayacak güçten yoksundur. O halde denir ki insan tarafından yapılacak böyle bir aracın tek eksikliği, kuşun canına sahip olmamasıdır. Bu canı da ona, insan verecektir.

Kartal gibi, kanatlı insanlar da kendilerini göklerin fatihi yapacaktır. Şöhreti destan olacak, uçtuğu zaman yuvasına sonsuz zafer getirecektir.”⁵

Bugün çeşitli keşif ve icatları her millet kendine mal etmeye çalışmaktadır. Çok defa birbirleriyle hiç ilgisi olmayan insanların aynı anda, aynı şeyleri keşfettikleri bilinen bir gerçektir. “Havadan hafif vasıtalar” diye tarif edilen balonun babası bir Fransız’dır.

Yönetilen balonculuğun gelişimi ise, 20.yüzyılın başlangıcında Kont ZEPPLİN tarafından Almanlara mal edilmiştir.

“Havadan ağır araçlar” tarifine giren uçakların yani kanatlı uçuş makinelerinin mucidinin kim olduğu meselesi ise net değildir.

İtalyanlar, Leonardo da VINCI'nin dehasının bilimsel bir şekilde insanların ufkunu açtığını söylemektedirler.

⁵ Kansu-Şensöz-Öztuna,a.g.e., s.25.

İngiliz; CAYLEY, HENSON ve STRINGFELLOW isimli bilim adamları bugünkü anlamda “Aerodinamik Kanunların uçağı ve uçuşu proje olarak oluşturdıklarını, teknolojik olanakların uygulamaya imkan vermediğini” ileri sürmüşlerdir.

19. yüzyıl sonunda yapma kanatlar takıp motorsuz olarak tepelerden rüzgar yataklarında uçan, planörün babası Otto LİLIENTHAL’in ülkesi Almanya “Havadan ağır araç ile insan uçurmanın şerefi bize aittir.” demektedir.

LİLIENTHAL’in bir motoru olsaydı ilk takatli uçuşu yapması kaçınılmazdı. Amerika LİLIENTHAL’in derslerinden yararlanan Oscar CHANUTE ve LANGLEY’in tecrübelerinin de eklenmesi ile “WRIGHT Kardeşler’in 17 Aralık 1903 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirmesi ile “Motorlu uçakların havalanması Amerika’ya ait bir şereftir” demiştir. Wilbur ve Orville WRIGHT Kardeşler’in bu başarısına karşı Fransızlar “Hayır, sizden evvel 19. yüzyılda Clement ADER isimli mucidimiz, “EOLE” isimli yarasa uçağı ile motorlu ve havadan ağır aracı ilk defa yerden kesti” demişlerdir.

Ruslar da 20. yüzyılda attıkları büyük adımların ve başarılarının eskiden beri devamlılığını ispat etmek amacıyla “Balon, uçak, helikopter, jet, roket Rus icadıdır.” diye iddia etmektedirler. Jet döneminin ilk motoruna Comodore WHISTLE’nin başarısı dolayısıyla İngilizler sahip çıkar.

Almanlar HEINKEL 178, İtalyanlar Caproni CAMPINI jet uçakları ile bu yarışın içerisine girmişlerdir. Roketin öncülüğünü başta Çinliler olmak üzere pek çok millet paylaşmamaktadır.⁶

İnsanoğlunun ilk dönemlerinden günümüze kadar ulaşan havacılık ve uçuş hakkındaki efsane, masal, destan gibi sembolik anlatımlarla ele alınan ilk uçuş denemeleri dikkate alınmazsa, insanlığın makine döneminde geliştirdiği araçların yardımıyla yeni motorlarla donatılmış uçakların uçuşunun, savaşmasının, coğrafi keşiflere katkıda bulunmasının, uzayı ele geçirmeye çalışmasının ve sonuç olarak Ay’a ayak basmasının 100 yıllık geçmişi vardır.

⁶ Metin Sevinç, *Havacılığa Giriş*, İstanbul 2003, s.1-43.

Havacılığın teknik anlamda gelişmesi hakkında fikir edinebilmek için şu noktaya dikkat edilmelidir: 1903 yılında WRIGHT Kardeşler 12 beygir gücü motorlu küçük bir uçakla saatte 50 km. hız elde etmişlerdir. Bu yolculuk yüzyıllık bir soruyu cevaplamıştır. İnsan uçabilir mi? Rüzgar ile süzülerek veya motor gücüyle ve kontrollü bir biçimde uçabilir mi?

WRIGHT Kardeşlerin ilk uçuşundan bugüne 101 yıl geçmiştir. Artık araştırmacı mühendisler ile gözü pek pilotlardan oluşan havacılar bir başka soruya cevap bulmaya çalışmaktadır. “Artık çelik kanatlarımız olduğuna göre mümkün olmayan bir şey kalmış mıdır?”⁷

Türklerin ilk uçuş çabaları ve havacılık tarihinde yerlerini almaları, onların zor ve o günlerin iptidai şartları içerisinde özgürlükler dünyası olarak tanıdıkları gökyüzüyle buluşmaları ile başlar. Tarihsel sürece bakıldığında kişisel çabalar ve cesaretin varlığı dikkatleri çekmektedir.

Türkistanlı Ebu Nasır İsmail, Cevheri

Uçmayı tasarladığında daha 10. yüzyıl bitmemişti. Bu bilim adamı, kollarına tahta satırlar takarak Nişabur’da bir camiinin damından aşağıya atlayarak süzülme teşebbüsünde bulunmuş; fakat dayanma profil hesaplarının belki de rüzgar istikametinin yanlış hesaplanması sebebiyle ölümden kurtulamamıştır.⁸

Cevheri bilinen ilk Türk hava şehididir.⁹

Onun ölümü ile sonuçlanan bu hareketi delilik olarak itham edilmiştir. Gerçekte ise bu delilik olmayıp bir fizik kanununun ispatıdır. Ne var ki bu Türk bilim adamı hava mukavemeti problemlerini incelemekte, kullandığı malzemeyi seçmekte ve ona şekil vermekte yaptığı hatayı hayatı ile ödemiştir.

⁷ National Geographic, (Havacılık Özel Sayısı), Aralık 2003, s.121.

⁸ Genelkurmay Harp Tarihi Daire Başkanlığı, Resimlerle Havacılık Tarihi, Hava Harp Tarihi Yayınları No:5, Ankara 1968, s.5

⁹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı, Harp Tarihi Şubesi, Türklerin Havacılığa Hizmetleri, Eskişehir 1966, s.7-15

Cevheri'den 60 yıl kadar sonra İstanbul'da, bir Türk tarafından yapılmış olması kuvvetle muhtemel bir uçuş denemesi hakkında tarihçi Joseph GONUALD şunları yazmıştır:¹⁰

“Bizans saltanatının en önemli simalarından İmparator Manuel COMNENE, Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan'ı anlaştirmek üzere İstanbul'a davet etmiş ve şerefine muhteşem şenlikler tertiplemiştir.

Ziyafetler, cirit oyunları, limandaki deniz gösterileri yanında bir uçuş gösterisi seyircilere heyecanlı dakikalar yaşatmıştır.

Önce bir sihirbaz ve sonra da bir deli olarak tanınan Siracettin¹¹ adlı bir kişi, At Meydanı'nın kulesine çıkmıştı. Sonra bütün meydanı uçarak geçeceğini söyleyerek övünmüştü. O, gayet uzun bir kisveye bürünmüş ve eteklerini yelken gibi rüzgarla doldurmak için sazlarla kaldırmıştı.

İmparator, bu hoş fakat tehlikeli teşebbüsten onu vazgeçmeye davet etmişti. Sultan ise ümit ve endişe arasında kalarak bir taraftan başarısını temenni etmiş diğer taraftan da onun mahcup olmasından korkmuştur.

Siracettin, rüzgar ile elbisesini doldurmak için bir müddet kol ve ellerini açmış ve kanaat getirici bir düşünce ile kendisini bir kuş gibi bırakıvermiş; fakat bu uçuş felaketle sonuçlanmıştı. Kullandığı sun'i kanatlar vücut ağırlığına dayanamadığından anında düşmüş ve kemikleri parçalanmıştı.

Tarihte gökyüzüne füze gönderen ilk millet, Türklerdir. Topkapı Sarayı'nda bulunan 14. yüzyıla ait bir silah ve askerlik kitabı, Türkler'in fezaya ilk roket gönderen millet olduğunu belirten çok önemli bir eserdir.¹² Eser 15. yüzyılda kopya edilmiştir.

¹⁰ Joseph Gonuald, “Siracettin”, İstanbul Gazetesi, 14 Aralık 1909.

¹¹ Havacılık ve Spor, Mayıs 1947, s.379.

¹²“Havacılık Tarihi”, Kartal Dergisi, Mart-Nisan 1972, s.528.

Evliya ÇELEBİ (1611-1682) Seyahatnamesi'nde 17. yüzyılın iki değerli bilim adamından söz etmiştir. Evliya Çelebi yaşadığı yıllardaki Osmanlı Devleti'nin örf, adet ve günlük hayat tarzlarıyla birlikte gezdiği yerlerin tarihi ve coğrafyası hakkında da bilgiler verdiği 10 ciltlik bir eser meydana getirmiştir. Bugün ikisi Süleymaniye Kütüphanesi'nde, biri de III. Ahmet Kitaplığı'nda olmak üzere üç nüsha el yazması bulunmaktadır.¹³

Bu eserin birinci cildi İstanbul hayatını, esnafları ve bunların özellikleri hakkında bilgiler vermektedir. Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi hakkındaki yazılar da bu cildin sonlarında yer almaktadır. Evliya Çelebi'nin eseri 17. yüzyıl Türk dünyası için önemli bir kaynak olma özelliğini korumaktadır. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde, bu iki Türk bilim adamı hakkında şunları aktarmaktadır:

Hezarfen Ahmed ÇELEBİ

İstanbul'daki yetenekli bilim adamlarından biridir. Padişah IV. Murat, Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nden etrafı seyredirken Hezarfen Ahmet Çelebi, Galata Kulesi'nin tepesinden Lodos rüzgarıyla uçarak Üsküdar'da Doğancılar Meydanına inmiştir.

Daha sonra Padişah IV. Murat kendisine bir kese altın göndererek "Bu adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse elinden geliyor, böyle kimselerin burada kalması doğru değildir." diyerek onu Cezayir'e sürgüne göndermiş ve Hezarfen Ahmet Çelebi, Cezayir'de sürgünde iken ölmüştür.¹⁴

Hezarfen Ahmet Çelebi, bu uçuşuyla dünyada planörle uçan ilk insan ve dünyada uçan ilk Türk ünvanını fazlasıyla hak etmiştir. Böyle bir uçuşu 250 yıl sonra 1890'lı yıllarda Otto LİLIENTHAL yüzeyi 14 metrekare, açıklığı 7 metre olan bir planörle gerçekleştirmiştir.¹⁵

¹³<http://www.yazmalar.org/elyazmaciligimiz.php>.

(Evliya Çelebi Seyahatnamesinin el yazması üç nüshası aşağıdaki kütüphanelerde bulunmaktadır. a.Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Mehmet Zilli b. Derviş, Süleymaniye Kütüphanesi Pertev Paşa Kitaplığı, Hattat Hafız Ahmet b.Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Mehmet Zilli b. Derviş, Süleymaniye Kütüphanesi Hacıbeşirağa Kitaplığı c.Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, III. Ahmet Kitaplığı).

¹⁴ Evliya Çelebi Seyahatnamesinden En Güzel Seçmeleri İstanbul'da Hezarfenler (Derleyen: Mehmet Aksoy - Servet İskit), İstanbul 1967, s.50-52.

¹⁵ Oktay Zaif, Atatürk'ün Kurduğu Bir Müessese Olarak "Türk Hava Kurumu" Dünü Bugünü Yarını (Doktora Tezi), İstanbul 1995, s.11-19.

Lagari Hasan ÇELEBİ

Lagari Hasan Çelebi, Evliya Çelebi'nin bize tanıttığı diğer bir Türk bilginidir.

Evliya Çelebi'ye göre, Lagari Hasan Çelebi de yine IV. Murat zamanında Sarayburnu'ndan kendi yaptığı bir roket fişeğe binerek yükselmiş ve sağ olarak denize inmiştir. Lagari Hasan Çelebi, barutu bitince yere inerken, ellerindeki kartal kanatlarını açıp Sinanpaşa Kasrı önünde denize inmiştir. Padişah IV. Murat, ona bir kese altın bağışlamış ve 70 akçe ile sipahi yazdırmıştı. Lagari Hasan Çelebi, Kırım'a gitmiş, Selamet Giray Han'a hizmet etmiş ve onun yanında ölmüştür.

1785 yılında İngiltere'de çıkan Gentleman Magazine şunları yazmıştır:¹⁶

"Kimseden mali yardım görmeden, İranlı bir fizikçi, bir balon yaptı. İstanbul'da havalandırmadan evvel yardımcısı ile padişahın huzuruna çıktılar. Padişah I. Abdülhamit her birine birer kürk giydirdi. Bundan sonra derhal sepetlerine binip yükselmeye başladılar. Fakat 120 km. ilerideki yerli halk, inişe şahit oldukları zaman dehşete düştüler. Kendilerinin günahlarının karşısında, peygamberin cezalandırmaya geldiğinden korkarak secdeye kapandılar. Mahallin paşası balonun emniyetli bir yerde muhafazasını sağladı ve baloncuları saraya gönderdi. I. Abdülhamit, balonculuğa izin vermişti."

Balonla uçan ilk Türk devlet adamı, Polonya'daki Türk elçisi İbrahim Paşa olmuştur. İbrahim Paşa, bu uçuşu 1789'da Fransız Blanchara idaresindeki bir balonla Varşova'da gerçekleştirmiştir. Yanlarında Lehistanlı Kont J. Potosky da bulunmaktaydı.

18. yüzyılın önemli bilim adamlarından biri de Erzurumlu İbrahim Hakkı'dır. İbrahim Hakkı'nın hayatı Tillo, Hasankale ve Erzurum şehirleri arasında geçmiştir. İstanbul, Mısır ve Arabistan'a da seyahatler yapmış; bilgilerini derinleştirmiştir. Zamanın padişahı I. Mahmut onu kabul ederek kendisiyle bilimsel konuşmalar yapmıştır. İbrahim Hakkı, "Marifetname" adlı eserinde meleklerin uçuşlarını anlatmaktadır. Bu günün bilgileri ile yıl olarak bahsettiği ölçüler, ışık yılına çevrilirse kainatın büyüklüğü hakkında oldukça fikir verdiği söylenebilir:

¹⁶ Hartley Kemball, Cook *The Birth Of Flight*, London 1941, s.95.

“Ve Hak Teala o’nda Herkail adında bir melek halketmiştir ki cemi eşyanın esrarına yetmiştir, ol melek azamatı arşı dahi murad Hak Teala’dan destur isteyip tevafi arza gitmiştir. 3000 Sene miktarı 8000 cenahiyle pervaz etmiştir ve aciz oldukta Hak Teala ona kuvvet verip tayeran (uçuş) ile emir almıştı...¹⁷

Havacılık tarihimizin ünlü simalarından biri olan Vecihi HÜRKUŞ, Karadeniz sahillerinde yapılan bir uçuş denemesinden ve Veli Direnko’dan şöyle söz etmektedir:

“Veli DİRENKO ile Ahmet Hoca;

Of İlçesi’nin Dernek Bucağı’nın Arşalo Köyü Ahtanos Mahallesi’nden Veli DİRENKO adlı Molla Uzun Hasan ile yakın arkadaşı Derelioğulları’ndan Ali’nin oğlu Ahmet Hoca, 19. yüzyıl başlarında bir yaz günü Karadeniz’den gelen martıları seyretmiş; vurdukları bir kartalın kanadını, gövdesini, kuyruğunu ve ağırlığını tetkik ederek kösele, tahta ve yaylardan oluşan bir çeşit kanat yaparak uçuş denemesi yapmışlardır. Veli DİRENKO, kendini 400 m. yükseklikten bırakmış, Akburun Mahallesi’ne doğru yaklaşık 200 m. uçtukten sonra yere inmiştir. Ancak bu uçuş denemesini mahalli idareciler hoş karşılamamış, “Bu adam şeytan, öldürün onu!” diye saldırarak öldürmüşlerdir.”¹⁸

1825 yılında Selim OGAT isimli bir Türk’ün Montgolfier tipi bir balonla İzmir’de yükselmeye muvaffak olduğu, Dolffus’un havacılık tarihinde kayıtlıdır.¹⁹

12 Haziran 1845 tarihinde Sultan Abdülmecit’in kız kardeşi Adile Sultan’ın düğün şenlikleri için Sultan tarafından İstanbul’a davet edilen İtalyan baloncu COMASSCHI, havalanarak İstanbul üzerinde bir saat dolaşmıştır. Haydarpaşa’dan havalandan balon Karadeniz’e açılmış ve kaybolmuştur.²⁰

¹⁷ Kansu-Şensöz-Öztuna, a.g.e., s.45.

¹⁸ Vecihi Hürkuş, *Havalar da Çeyrek Asır*, İstanbul 1942, s.4.

¹⁹ Cemal Anadol, *Türk Havacılık Tarihi*, İstanbul 1990, s.21.

²⁰ *Hürriyet Gazetesi*, Tarih Dergisi, 27 Kasım 2002, s.7.

Dünyada henüz uçak keşfedilmeden, uçuş denemesi yapan diğer bir Türk ise Bebekli Atıf Bey'dir. Ünlü gazeteci Ebüzziya Tevfik Bey, Bebekli Atıf Bey'i şöyle anlatır:²¹

“1861 yılında Atıf Bey isminde bir kişi uçak icat etmiştir. Bu uçağın bazı aksamı adeta mukavva inceliğinde gürgen ağacından ve bazı parçaları ince sazdan yapılmış olup kanat, kuyruk ve pervanesi vardı. Pervanenin dönüşü ayak hareketleri ile, denge ise kanat ve kuyruktaki dümenlerin hareketi ile sağlanacaktı.

Atıf Bey, bir gün Bebek halkına uçağını ilan etmiş; o tarihte Bebek'te bulunan kolejin bahçesindeki setin üzerine çıkmıştır. Kollarını kanatlara, ayaklarını kuyruğa geçirerek çarkları döndürmeye başlamıştır. Kendini kaldırıp setten salıvermiştir. Uçuş gerçekleşmemiş, havada 10 m. süzildükten sonra yere düşmüştür. Kolları ve bacakları kırılmış vücudunun birçok yeri yaralanmıştır. İngiliz okulundan dört-beş öğretmen kaza yerine giderek Atıf Bey'in ilk tedavisini yapmışlardır.”

Ebüzziya Tevfik Bey'in sözünü ettiğimiz yazısı “Türk Havacılık Tarihi”nin en önemli belgelerinden biridir.

Balonla uçan Türklerden bir diğeri de Dağıstanlı Seyfullah Paşa'dır. 1885 yılında Atina'da askeri ataşe görevine devam ederken, düzenlenen ilk balonla uçuş gösterisinde yabancı ataşelerden hiç kimse balona binmeye cesaret edemezken o, 1500 m.'ye kadar yükselmiştir.²²

1893 yılında Süleyman Pertev, “Balon Yahud Mütesaid El Heva” adlı resimli bir kitapçığı İstanbul'da yayınlamıştır. 16 sayfalık kitap Mahmud Bey Matbaası'nda basılmıştır. Eser bir Türk tarafından yazılan ve havacılıkla ilgili bilinen en eski yayındır.

20. yüzyılın başlarında gelişmiş devletlerin havacılığa önem vermeleri ve dünyanın içinde bulunduğu kuvvetler dengesi, sorunlar ve bunalımlar sonucu bu alanda yapılan çalışmalar, Türk havacılık tarihinde önemli gelişmelerin ortaya çıkmasında büyük rol oynamıştır.

²¹ Anadolu, a.g.e., s.8-25.

²²“Türk Havacılık Tarihi İçin Notlar”, Havacılık ve Spor, Sayı: 379, 1947, s.21.

Yine aynı yüzyılın başlarında dünya Üçlü İttifak ve Üçlü İtilaf olarak iki bloğa ayrılmıştı. Bunlar arasında hızlı bir silahlanma yarışı görülmekte ve dünya bölgesel savaşlarla çalkalanmakta, genel bir savaşa doğru gidilmekteydi.

Dünyanın bu bunalımlı döneminde Türk Silahlı Kuvvetleri de kendi bünyesinde havacılık teşkilatını kurmak üzere harekete geçmiştir. Türk Silahlı Kuvvetleri dünya havacılığının doğması, teşkilatların kurulması, bunların savaşlarda ve devletlerarası ilişkilerde önemli rol oynayacağını anlaşılmaya üzerine 1909 yılından itibaren kendi bünyesinde Askeri Havacılık Teşkilatı'nı kurma çalışmalarına girişmiştir.

Türk Havacılığı'nın doğduğu 20. yüzyılın başlarında ve ayrıca yeni bir motorlu uçağın uçtuğu sıralarda Osmanlı Devleti en bunalımlı günlerini yaşamaktaydı. Maliyesi ve ekonomisi bozuk, yolu ve limanı yok, ordusunun silah ve cephaneleri azdı. Subay ve erlerin eğitimi yetersiz, donanması ise birkaç gemiden ibaretti.

İşte böyle bir dönemde yeniliğin her daim öncüsü olan Türk Ordusu, Batı'daki hava araç ve gereçleri konusunda meydana gelen gelişmelere yakın ilgi duymaya başlamış ve yurt savunmasında bu araçların kullanılması için hiç vakit kaybedilmemesi gerekliliğini kavramıştır.

BÖLÜM I

TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU VE HAVA KUVVETLERİNİN KURULUŞU

20. yüzyılın başları dünya havacılık tarihi açısından büyük gelişmelere sahne olmuştur. Bilindiği gibi 1903 yılında Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı havalandırmaları ile başlayan bu gelişme Amerika Birleşik Devletleri'nin 1909 yılında askeri havacılığı teşkilatlandırması; İngiltere'nin 1912 yılında Kraliyet Hava Sınıfı'nı kurması; Almanya, İtalya ve Avusturya'nın 1909 yılında askeri havacılık teşkilatlarını kurmaları ile devam etmiştir.²⁴

Uçaklar, önceleri posta ve yolcu taşıma aracı olarak kullanılırken daha sonra teknolojinin gelişimi ve insanoğlunun istekleri doğrultusunda keşif uçuşu yapma, bildiri, bomba atma vb. görevlerle de ordunun ihtiyacı kapsamında kullanılmaya başlanmıştır. Uçağın ve havacılığın bu hızlı gelişimi ve öneminin artması diğer devletleri de bu alanda hemen teşkilatlanmaya götürmüştür. Avrupa'da ilk havacılık örgütlerinin kuruluşu ile Türklerde havacılık girişimleri zamanlama açısından paralellik içerisindedir. Ancak şunu belirtmek gerekir ki bu dönem Birinci Dünya Savaşı'na giden bir süreci kapsamaktadır.

Dünyanın bu bunalımlı döneminde Osmanlı Devleti de zor günler geçirmekteydi. Arnavutluk, Balkan, Yemen İsyanları, 1911-1912 Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşları devletin ekonomik ve mali durumunun daha da bozulmasına sebep olmuştu. Osmanlı yöneticileri bozulan ordunun yeniden düzenlenmesi işini ele almışlar, özellikle de askeri havacılık teşkilatına önem vermişlerdir.²⁵

²⁴ Rifat Uçarol, *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)*, İstanbul 1988, s.17.

²⁵ Uçarol, *Siyasi Tarih*, İstanbul: Filiz Kitabevi 1995, s.420-445.

A.İlk Havacılık Çalışmaları

Her zaman yeniliğin öncüsü olmuş ve gelişimi kendine hedef alan Türk ordusu, havacılık alanında dünyada varolan ilerlemeye duyarsız kalmamış ve ülke savunmasında havacılıktan yararlanmak üzere 1909 yılından itibaren hava araç ve gereçlerine büyük ilgi göstermeye başlamıştır. Ancak bu konuda asıl ciddi çalışmalar, İstanbul'da uçakla gerçekleşen ilk uçuştan sonra yapılmaya başlamıştır. Kasım 1909 yılında Voisin* uçağıyla İstanbul'a gelen Belçikalı Baron De Catters'ın 2 Aralık 1909 yılında ilk uçuşunu gerçekleştirmesi, Wright kardeşlerin uçakla ilk uçuşlarından altı yıl sonra İstanbulluların Hürriyet-i Ebediye Tepesi üzerinde uçağın süzülüşüne tanık olmalarını sağlamıştır. Baron De Catters'ın İstanbul'dan ayrılmasından bir iki gün sonra Fransız pilot Bleriot, Manş Denizi'ni geçerek İstanbul'a gelmiş ve 11 Aralık 1909 tarihinde Taksim Kışlası Meydanı üzerinde uçmuştur.²⁶

İstanbul'da yapılan bu gösteriler, havacılık alanında araştırmalara devam edilmesi konusunda itici bir güç olmuştur.

Genelkurmay Başkanlığı Kıtıatı Fenniye Müfettişliği personelinde görevlendirilen bir binbaşı ile üç yüzbaşı tarafından hazırlanan 20 Aralık 1909 tarihli raporda, uçak ve geleceği hakkında çok önemli bilgiler verilmektedir. Bu raporda "Yakın gelecekte insanların güvenle havalarda dolaşabileceği ve bu makinelerin çok kısa zamanda savaş meydanlarında görev yapacağının kaçınılmaz olduğu" belirtilmektedir.²⁷

Nihayet 1910 yılı sonlarına doğru havacılığın geliştirilmesi ile ilgili kesin karar verilmiştir.

Genelkurmay Başkanlığı'nın 13 Ekim 1910 tarihli emrinde;

"Havacılık konusunda diğer devletlerden geri kalınmaması şartıyla havacı yetiştirmek amacıyla birkaç subayın Avrupa'ya gitmesi kararlaştırılmıştı."²⁸

* Bakınız EK 1.

²⁶ "Baron De Catters", *Tasvir-i Efkar Gazetesi* 3 Aralık 1909. (Bu uçuş ile ilgili haberler 6-11-13 Aralık tarihlerinde adı geçen gazetede yer almıştır.).

²⁷ *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Ankara 1975, s.7-9.

²⁸ *Türk Askeri Havacılığı Belgeleri*, s.17-19.

Bu arada Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ordudan iki subayı Avrupa'ya ataşe-militer olarak göndererek, bunlardan modern ordular hakkında incelemeler yapmalarını istemiş; bu istek doğrultusunda Enver Bey (Enver Paşa) Almanya'da, Fethi Bey (Okyar) de Fransa'da araştırmalarına başlamıştır. Picardie Manevralarını izleyen Fethi Bey gönderdiği raporda Türk Ordusu'nda Hava Sınıfının hemen kurulması gerektiğini belirtmiştir.²⁹

Havacılığın milli savunma bakımından önemini anlamış olan Mahmut Şevket Paşa bu konuya büyük önem vermiştir.

1911 yılında Genelkurmay Başkanlığı tarafından orduya bir genelge gönderilmişti. Bu genelgede uçuş eğitimi almak, bu meslek hakkında gerekli araştırmayı yapmak ve dönüşte havacılık esaslarını memlekette kurmak amacıyla iki subayın Avrupa'ya gönderileceği bildirilmekte, uçuş eğitimi almak isteyen, safrası (mide bulantısı) olmayan, makineye aşına bulunan ve Fransızca bilen subayların müracaatları istenmekteydi.³⁰

1-Askeri Havacılık Teşkilatının Kurulması

Mahmut Şevket Paşa yeni doğmakta olan havacılık ile ilgili çalışmalarla uğraşması için, Genelkurmay Başkanlığı İkinci Şubesi'nde çalışan Yarbey Süreyya Bey'i görevlendirmişti. Bu konuda herkes gibi az bir bilgiye sahip olan Süreyya Bey Paris, Berlin, Viyana Ataşemiliterlerine birer yazı göndererek havacılık konusu ile ilgili basılmış kitaplardan bazılarını ve Fransa, Almanya, Avusturya ordularındaki uçuş ile ilgili olan raporları talep etmiştir.³¹

Birkaç hafta sonra öncelikle istenilen kitaplar, sonra da raporlar gelmeye başlamıştı. Edinilen bilgiler doğrultusunda Yb. Süreyya Bey konuyla ilgili çalışmalara hız vermiştir.

²⁹ Kansu - Şensöz- Öztuna, a.g.e., s.116.

³⁰ Türk Havacılık Tarihi 1912-1914, Hava Okulu, Eskişehir 1950, s.14.

³¹ Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İstanbul 1947, s.21.

a)Tayyare Komisyonu'nun Kurulması

Yb. Süreyya Bey, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ile yaptığı görüşmede İstanbul'da bir tayyare mektebi ve merkezi kurulması gerekliliğini belirtmiş; ancak bütçede tahsisat bulunmadığı için bu isteğin uygulanması daha ileriki bir zamana bırakılmıştır. Ancak havacılığa ait faaliyetlerin yürütülmesinde bir tek subayın yetersiz olacağı düşüncesiyle uçak ve balon satın almak, pilot yetiştirmek ve havacılık tesislerinin inşaat işleriyle uğraşmak için Harbiye Nezareti'ne bağlı üç subaydan oluşan bir kurul teşkil edilerek başkanlığına havacılık konusuyla ilk günden beri meşgul olan Yb. Süreyya Bey getirilmişti.³²

Bu komisyonda Kıtaat-ı Fenniye Şubesi Başkanı İstihkam Yarbayı Refik, İstihkam Binbaşlarından Mehmet Ali ve Zeki Beyler görev almıştır. Bu komisyon, havacılığın ilk resmi kuruluşu olmuştur.

b)İlk Türk Havacıları

Havacılık ile ilgili çalışmalar hızla ilerlerken pilot aday sınavına girecekler belli olmuştu. Teğmen Yusuf Kenan, Tğm. Kazım, Tğm. Mehmet Cemal, Süvari Yzb. Mehmet Fesa, Tğm. Ahmet Hilmi, Yzb. Mehmet Macit ve Süvari Üsteğmen Necmettin.

28 Haziran 1911 tarihinde yapılan sınavda sorulan sorulardan bir kısmı şöyledir:

1-Kuvve-i Suudiye neye denir?(Yükselme kuvveti)

2-Sathı bahirden (deniz yüzeyinden) dört yüz on metre irtifada ve sıfır dereceyi hararete havanın sıkleti yüzde beş tenakus ettiğini(azaldığını) farz ettiğimize nazaran, bin beş yüz metre mikabında bir balon bütün edevatının sıkleti iki yüz altmış kilo olduğu ve hidrojen ile dolu bulunduğu takdirde, kaçınıcı metrede hava ile tevazün eder(dengeleşir)?

3-Sathı bahirde (deniz yüzeyinde) ve sıfır dereceyi hararete bir santimetre murabbına isabet eden havanın sıkleti nedir?

4-Manyeto elektrik ne için kullanılır?

5-Motorlar hakkında ne gibi bağlama icap eder?

³² "Tayyare Komisyonu", *Tanin Gazetesi* , 18 Mart 1912.

6-Tayyarelerde vesaiti soğutma makamında ne istimal olunur (kullanılır)?³³

Yapılan bu sınavda en yüksek notu alan Süvari Yzb. Fesa Bey* ile İstihkam Tğm Kenan Bey, Fransa'ya uçuş eğitimi için gönderilmiştir. Bunların eğitim görecekleri okul Fransa'da Bleriot Uçak Fabrikasının Havacılık Okulu idi.³⁴ Görüldüğü üzere Türk havacılık teşkilatı yeni kurulmuş ve iki Türk subayı da Paris'e tahsil için gönderilmiştir. Bu gelişmelerin yaşandığı 1911 yılı Türk siyasi tarihinde önemli bir olaya sahne olmuştur.

Türk-İtalyan Savaşı: Trablusgarp Savaşı.

Krallık olarak birliğini kuran İtalya, sömürgeci devletlerden geri kalmamak için gözlerini Osmanlı Devleti'nin Kuzey Afrika'daki son toprağı olan Trablusgarp'a dikmiştir. Bu savaş, insanlık tarihinde ve aynı zamanda Türk tarihinde uçağın savaş aracı olarak kullanıldığı ilk savaştır.

2-Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Hava Kuvvetleri ve Türk Havacılığı

Trablusgarp Savaşının iki önemli nedeninden biri İtalya'nın izlediği sömürgecilik politikası, diğeri de Osmanlı İmparatorluğunun son derece zayıflamış olmasıydı. Trablusgarp, özellikle zengin fosfat yataklarıyla İtalya'nın ilgisini ve dikkatini çekmekteydi. İtalya daha yüzyılın başında Trablusgarp'ı sömürgeleştirme hazırlıklarına girişmiş, bu bölge üzerindeki emellerini diplomasi yoluyla Avrupa'nın büyük devletlerine kabul ettirmişti.

İtalya, Eylül 1911'de Trablusgarp ile ilgili bütün hazırlıklarını tamamlamış, artık savaş için bahane aramaya başlamıştı. 28 Eylül'de Osmanlı Devleti'ne 24 saatlik bir ültimatom vererek Trablusgarp ve Bingazi'yi işgal etmeye karar vermişti³⁵

³³ Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul: Havaş 2002, s:55-56.

*Süvari Yüzbaşı Fesa Bey 1878'de İstanbul'da Gedikpaşa'da doğmuştur. Galatasaray Lisesi'ni bitirdikten sonra Harp Okulu'na girmiştir. 1899'da Süvari Teğmeni olarak mezun olmuştur. 1911 yılında orduda pilot olmak için yapılan sınavı birincilikle kazanmış ve Fransa'ya uçuş eğitimi için gönderilmiştir. 1912 yılında Türk Silahlı Kuvvetlerinin 1 no'lu uçuş brövesi kendisine verilmiştir.

³⁴ *Havacılık ve Spor*, Sayı 414, Nisan 1950, s.5-6.

³⁵ Ali İhsan Gencer-Sabahattin Özel, *Türk İnkılap Tarihi*, İstanbul: Der Yayınları, 8.Basım 2001, s.37.

İtalya'nın hava gücü 28 uçaktan oluşmaktaydı. Bunlar Nieuport, Bleriot* tipi yirmi iki uçak, Fransız kaynaklı Etrich Taube, Briston* tipi altı uçak idi. Buna karşılık Osmanlı Devleti'nde uçuş aracı yoktu. Fakat Mahmut Şevket Paşa uçak ve yabancı pilot temini için faaliyete geçmiş, 18 Nisan 1912 tarihinde Çanakkale Boğazı'na akın yapan İtalyan donanmasına karşı kullanmak üzere Avrupa'dan balon ve bombardıman uçağı almak için Yzb. Süreyya Bey'in başkanlığındaki kurula emirler vermiştir. Bu balonlarla Trablusgarp'a havadan ikmal yapmak ve Çanakkale bombardımanına karşılık vererek yeni akınları önlemek istiyordu. Bu arada Fransa'dan iki uçak almış ve Fransız pilotların idaresinde bu uçakların Trablusgarp'a sevk edilmesi düşünülmüşse de pilotlar Cezayir sınırından ileriye geçmek istememişlerdir.³⁶

Meclis-i Mebusan'ın 28 Mayıs 1912 günü yapılan oturumunda, İstanbul milletvekili Şefik Bey yaptığı konuşma da: "Batı Trablus'ta mücahitlerin emsali görülmemiş bir şekilde çalıştıklarını belirterek, Bingazi'den Enver Bey'in mücahitlerden topladığı 602 İngiliz, 10 Fransız, 8 Osmanlı, 1.5 Beyaz Mecidiyeyi tayyare namına yardım olarak gönderdiğini ifade etmiştir.³⁷

Tarihte ilk hava harekatı 22 Ekim 1911'de Aziziye üzerinde olmuştur. Yzb. Piazza, Bleriot uçağı ile bir saatlik keşif uçuşu yapmıştır. Uçuşlara Yzb. Piazza, Bleriot uçağı ile Yzb. Moizzo ise Nieuport uçağı ile katılmıştır. 28 Ekim günü Yzb. Piazza havadan ilk topçu ateşini düzenlemiştir. Kasım 1911'de Yzb. Gavotto, Türk mevzilerine ilk bombardımanı gerçekleştirmiştir. Ancak bu bombardımanın maddi hiçbir getirisi olmamakla birlikte Türk askerlerinin moralleri üzerinde olumsuz bir etki yapmıştır.

Mart 1912'de ise Yzb. Piazza uçuş esnasında yerden atılan mermiler ile yaralanmıştır.

*bkz. EK 1.

³⁶ Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Osmanlı-İtalyan Harbi 1911-1912, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı 1981, s.381-383.

³⁷ Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, c.I, 2.devre, Ankara 1991, s.240.

Eylül 1912’de yapılan keşifte ise yerden açılan tüfek ateşiyle Yzb. Moizo’nun Nieuport uçağı mecburi iniş yapmış ve havacılık tarihinde savaşta ilk uçak kaybeden millet, İtalyanlar olmuştur.³⁸ Riccardo Moizo’yu yakalayan Araplar, onu Aziziye’deki Fethi Bey’in karargahına getirmişler ve yüzbaşığı sorguya çekmişlerdir. Moizo uçaktan iner inmez arızanın sebeplerini araştırmış; fakat halk, uçağı gözden geçiren havacının etrafını sarınca Türkler, İtalyan pilotun bozmaya vakit bulamaması sayesinde, mükemmel bir Nieuport uçağına sahip olmuşlardı.³⁹

B.1912 Yılı Havacılık Çalışmaları

Yukarıda sözü edilen Trablusgarp Savaşı Türk ordusunun zorlu mücadelelerinden sadece biridir. Yurt savunmasında daha etkili olma düşüncesi, havacılık alanında gerekli olanakları sağlama isteğini uyandırmış; ancak ekonomik, mali durumun kötü olması bu konudaki çalışmaların aksamasına neden olmuştur. Bu noktada Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Vekiller Meclisi toplantısında askeri havacılığa dair bir kanun teklif etmiş ve bir tayyare okulu ile bir uçuş merkezinin kurulmasını istemiştir. Bütçede para olmaması nedeniyle, kaynağın bağışlarla sağlanması kararlaştırılmıştı.⁴⁰

1-Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası

Türk havacılığını güçlendirmek üzere ilk kampanya Mart 1912’de yapılmıştır. Bu kampanyada uçakların ilim ve fen için olmaktan ziyade askeri kuvvetler için önemli bir unsur olduğu ve Avrupa’da uçaklara büyük önem verildiği belirtilmekteydi. Ordu ve deniz donanmasının yanı sıra hava donanmasına da önem verilmesi gerekliliği üzerinde durulmuş, Türk Deniz Kuvvetlerini güçlendirmek için 1912’de kurulmuş olan Donanma-i Osman-i Muavenet-i Milliye Cemiyeti’nin (Osmanlı Donanması Milli Yardım Cemiyeti) yürüttüğü geniş bağış kampanyasında, aynı zamanda uçak almak için yapılacak yardımların da kabul edilmesi uygun görülmüştür.⁴¹

³⁸ Veysel Torun-Nurettin Gül, *Hava Müze Kataloğu*, Hava Müze Yayınları 1996, s.6.

³⁹ Anadol, a.g.e., s.33.

⁴⁰ Kline, a.g.e., s.60.

⁴¹ “Osmanlı Tayyareleri”, *Tanin*, 13 Mart 1912.

Nitekim bu dönemde fona gelir sağlamak için, yeni alınan uçakların tecrübe uçuşlarını seyretmeye geleceklerden ücret alınması yolunda çalışmalara da gidilmiştir.

Yardım kampanyasının resmi duruma getirilmesi ise Osmanlı Donanması Milli Yardım Cemiyeti idare heyetinin uçak yardımı için kendi cemiyetinin içerisinde ayrı bir şubenin kurulması ve bankada ayrı bir hesap açılmasına karar vermesi ile gerçekleştirilmiştir.⁴²

Bu haberler doğrultusunda Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası'nın resmi olarak ilk defa 17 Mart 1912 tarihinde başlatıldığını ve bu tarihi Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın temellerinin atıldığı tarih olarak kabul edebiliriz.⁴³

Bu bağış kampanyasına dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa da katılmış, 30 altın bağışlayıp 6 aylık maaşının dörtte birini bu kampanyaya ayırmıştır. Subaylar ve zenginler de bu çağrıya katılmıştır. Padişah V. Mehmet Reşat bir uçaklık bağışta bulunmuştur. Mısırlı Celaleddin de bir Deperdussin* tipi uçak hediye etmiştir. Ataşelik aracılığıyla Fransa'dan Deperdussin tipi 50 beygirlik iki kişilik, bir de aynı fabrikadan tek kişilik 25 beygirlik eğitim uçağı satın alınmıştır. Bu uçaklar 15 Mart'ta getirilmiştir. Bu arada yine Paris Ataşeliğinin tavsiyesiyle İstanbul'a gelen REP* (Robert-Esnold-Pleteri) fabrikasının müdürü Mösyö Simon'la müzakerelere girilmiştir. Tayyare Komisyonu, REP fabrikasına dört uçak sipariş etmiş ve REP okulunda sekiz pilot, birkaç marangoz ve makinistin öğretim görmesini sağlamıştır.⁴⁴

İlk Türk pilotları Fesa ve Yusuf Kenan Beyler döndükleri için Yeşilköy'deki uçaklar çadırlara alınarak montajları tamamlanmış; fakat bir fırtınada çadırlar yıkılmış ve Deperdussinlerin kanat ve dümenleri hasara uğramıştır.

Yine Paris Ataşeliğinin aracılığı ile İngiltere'deki Bristol fabrikasına da iki adet çift kişilik uçak sipariş edilmiştir. Böylece iki Deperdussin ve dört REP uçağı ile beraber Osmanlı ordusunda sekiz uçak olacaktı. Komisyon Harbiye Nezareti'ne havacılık teşkilatı için bir öneri sunmuştur. Buna göre:

⁴² "Tayyare Komisyonu", Tanin, 18 Mart 1912

⁴³ Rıfat Uçarol, "Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştır?" Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:55, Eylül 1977, s.8.

⁴⁴ Kansu -Şensöz -Öztuna, a.g.e., s.124.

Okul tesisi için 15000 lira, okulun senelik masrafı için 5000 lira, Ordu Hava Teşkilatı için 20000 lira olmak üzere toplam 40000 altın liraya ihtiyaç vardır. Dört uçaklık bölükler oluşturulması uygun görülmüştür.

Mahmut Şevket Paşa, birkaç gün sonra Yb. Süreyya ve Bnb. Mehmet Ali Beyleri, kendilerine satın almak yetkisi de vererek, balon ve havacılık teşkilatı hakkında araştırma yapmak üzere Avrupa'ya göndermeye karar vermiştir.

Bu seyahat ile Almanya'dan bomba atma kapasitesi olan iki Harlan, Fransa'dan üç REP okul uçağı ile İngiltere'den iki yeni Bristol uçağı daha tedarik edilmiştir. Ayrıca Fransa'dan dört uçaklık bir hangar ile iki tek uçaklık seyyar hangar, Almanya'da Nobel'den 20 ve 50 kg.'lık uçak bombaları, İngiltere'den 3,3 kg.'lık 120 bomba, 15 kg.'lık 60 bomba, bir-iki araba vs. satın alınmıştır.⁴⁵

2-Türk Havacılarının Eğitim Amacıyla Fransa'ya Gönderilmeleri

REP fabrikasıyla yapılan anlaşmaya göre Nisan 1912'de altı Türk subayı Paris yakınlarında REP fabrikası havacılık okuluna gönderilmiştir. Bu pilotların isimleri şöyledir:

1-P.Yzb. Cemal (Bröve No:972, 24 Ağustos 1912)

2-P.Yzb. Refik (Bröve No:911, 22 Haziran 1912)

3-P.Yzb.Fevzi (Bröve No:973, 2 Ağustos 1912)

4-Top Tğm.Nuri(Bröve No:912, 22 Haziran 1912)

5-İst. Tğm. Salim Batur(Bröve No:971, 2Ağustos 1912)

6-Süvari Tğm.Şükrü (Bröve No:.....)⁴⁶

Bu pilotlara Paris'ten iki subay daha katılmış; ancak pilotlar üç ay sonra yurda dönmüşlerdir. REP fabrikası bu subayların daha iyi yetişebilmeleri için bir müddet daha kalmalarını istemiş; fakat mali sebeplerden dolayı eğitimlerine Paris'te devam edememişlerdir.

Avrupa'dan dönen pilotların muntazaman ve uzun arazi uçuş antremanları yapamamaları ve eğitimlerinin aksamaları nedeniyle İstanbul'da bir tayyare mektebi kurulmasına karar verilmiştir.

⁴⁵ Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, Cilt 1, THK Yayınları 3, s.35.

⁴⁶ Kline, a.g.e., s.65.

3-Yeşilköy’de Tayyare Mektebi’nin Açılması ve Tayyare Mektebi’nin İlk Yılları

Kurmay Yb. Süreyya Bey’in başında bulunduğu komisyon Türk ordusunda havacılığın gelişmesi için öncelikle bir tayyare mektebinin açılması gerektiğini düşünmekteydi. Süreyya Bey, bir subayın Avrupa’daki eğitiminin çok pahalıya mal olduğunu görmüş ve eğer İstanbul’da bir tayyare mektebi kurulursa, burada birçok havacı subayın yetişebileceğini, kırılan uçakların tamirinin de bu mektepte yapılabileceğini ve orduda daimi bir tayyare merkezi ile tayyare mektebi bulunacağı hususu üzerinde durmuştur.⁴⁷

12 Mart 1912 tarihinde Genelkurmay Başkanlığının Kıtıatı Fenniye Müfettişliği’ne verdiği emirde, İstanbul’da ortalama olarak yılda 30-40 havacı subay yetiştirmek için yapılacak masrafın 15000 lira olup adı geçen okulun yıllık masrafının da havacı öğretmenlerle makinistlerin maaşı dahil 5000 lira kadar olacağı tahmin edilmekteydi. Bir uçak fiyatı 1000 ile 1500 lira kadar olduğundan 1912 yılında öğrenim görecektir subaylar için 15 ile 20 kadar uçak satın alınması gerekeceğinden 40000 liralık sarfın Genelkurmay tarafından karşılanıp karşılanamayacağı, 13 Şubat 1911 tarih ve 923 sayılı yazı ile Harbiye Nezareti’nden sorulmuştur.

Paris Ataşemiliterliği vekaletinden gelen raporda, İstanbul’da hükümet hesabına İmalat-ı Harbiye Müdüriyeti’nde bir şube olmak üzere, bir uçak yapım fabrikası kurulmasının 5000 lira ile gerçekleştirilebileceği bildirildiğinden, durumun Kıtıatı Fenniye Müfettişliği tarafından bu yönüyle incelenmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Bu devletler ile civar komşu hükümetler, havacılığa olağanüstü önem vermeye başlamıştır. Osmanlı ordusunun bu sınıf silahtan yoksun olması kesin olarak uygun olmayacağından, Kıtıatı Fenniye Müfettişliği’ne bağlı bulunan balonculuk, telgrafçılık ve diğerleri gibi fenne dayalı olan havacılığın da kuruluş ile geliştirilmesi önemli ve gerekli olduğundan, daha önce izin verildiği bildirilen 40000 liranın takibi ve hızla subayların gönderilmesi ile tayyare mektebinin kurulması ve gerekli uçakların satın alınması hakkındaki işlemlerin bir an önce tamamlanması...⁴⁸

⁴⁷ İlmen, a.g.e., s.20.

⁴⁸ Uçarol, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1591-1987), s.27.

Bu belgelerden anlaşılacağı üzere Türk ordusu, 1912 yılı başlarında artık tayyare mektebinin kurulması için Avrupa'daki uçak kuruluşlarıyla görüşmeye başlamıştır. Bunların içinden Fransız REP Uçak Fabrikası ile sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmeye göre; REP Fabrikası, hava okulunun ihtiyacı olan on pilot ve on beş uçak makinistini ücretsiz olarak yetiştirmeyi ve İstanbul'a bir havacı mühendis göndererek okulu üç ay içerisinde kurmayı, ayrıca okulun kısa sürede Türk subayları eliyle tam olarak idare edebilecek düzeye getirilmesini üstlenmiştir.

Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu olarak da kabul edilen 1 Haziran 1911 tarihinde oluşturulan tayyare komisyonu, tayyare mektebinin İstanbul'da inşa edilmesine karar vermiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tayyare mektebinin kurulması için Üsküdar ve çevresini istemiş; ancak uygun bir yer bulunamamış ve Yeşilköy'e yakın Safra Köyü, İstanbul-Çekmece yollarının kesiştiği bir arazi olduğu için, uygun görülmüştür. 250 m. genişliğinde 1500 m. uzunluğundaki arazi, sahibi Barutçubaşılar'dan satın alınmıştır.⁴⁹

Bu uygulamaların gerçekleştiği sırada, donanmanın yetersizliği nedeniyle süren Türk-İtalyan Savaşı'nda Kuzey Afrika ve Ege Adaları ile irtibat sağlanamıyordu.⁵⁰ Bu noktada tayyare mektebi ile ilgili çalışmalara hız verilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır.

Avrupa'dan getirilen iki uçağa ek olarak REP, Harlan* ve Bristol fabrikalarından satın alınan ikişer uçak Fransız ve Alman personelleri ile birlikte İstanbul'a getirilmiştir. Böylece 8 Haziran 1912 tarihinde verilen emirle, Yeşilköy'de toplanan sekiz uçakla ilk pilotaj uçuşlarına başlanmıştır.⁵¹

1912 yılının ocak ayından itibaren yapılan ön çalışmalar sonucunda 3 Temmuz 1912 tarihinde tayyare mektebi, İstanbul Yeşilköy'de açılmıştır.

⁴⁹ İlmen, a.g.e., s.21.

⁵⁰ Uçarol, Siyasi Tarih, s.427.

* bkz. EK 1.

⁵¹ Türk Havacılık Tarihi 1912-1914, s.39.

Havacılık çalışmaları tayyare mektebinin açılması ile birlikte daha sistemli bir şekilde ilerlemeye başlamıştır. Okul teşkilatlanmış ve görev dağılımı yapılmıştır. Buna göre okulun kadro durumu şöyledir:

- 1 Müdür (Binbaşı veya Albay)
- 1 Müdür Yardımcısı
- 1 Tabur Katibi
- 4 Öğretmen (Havacı Üsteğmen ile Kıdemli Yüzbaşı)
- 6 Makineci Öğretmen (Üsteğmen ile Kıdemli Yüzbaşı)
- 1 Doktor Yardımcısı (Yüzbaşı)
- 1 Eczacı
- 4 Hastabakıcı (1 Onbaşı- 3 Er)
- 1 İdari Memuru Yardımcısı (Başçavuş)
- 1 Yazıcı (Çavuş)
- 1 Yazıcı (Onbaşı)

Uygulamaya konulan yönetmelikte, eğitim-öğretim süresi 3 ay olarak belirlenmiştir. Her yıl üç devre açılmış ve her devreye 15-20 pilot adayı alınmıştır.

Okulda uçak-motor hakkında temel bilgiler ile uçuş eğitimi verilmekteydi. Havacı subaylarda ise şu nitelikler aranıyordu:

Tam sağlıklı ve gözleri kuvvetli olmak, soğukkanlı olmak, iyi bir hafızaya ve dikkate sahip olmak, iyi harita okumak ve kroki çizmek.⁵²

Tayyare mektebinde müdüriyet ve nöbetçi daireleri, yer altı benzin tankları, tayyare hangarları ve araba garajları yapılmıştır.

Tayyare mektebinin açıldığı dönemde Osmanlı Devletini çok derinden etkileyecek olan Balkan Savaşı başlamıştı. Bu dönemde okul müdürlüğüne Plt. Bnb. Cemal Bey getirilmiştir. Balkan Savaşı sırasında Türk pilotlar uçmayı öğrenmiş ve keşif amaçlı da olsa cephede görev almışlardır.

⁵² a.g.e., s.109.

4-Balkan Savaşlarında Türk Havacılığı

20. yüzyılın başlarında Balkanlar, Osmanlı Devletinin en bunalımlı ve kritik yerlerinden birisi haline gelmişti. Bunda Balkan Devletlerinin bölge üzerindeki emelleri, büyük devletlerin çıkar ve hesapları ve nihayet bunların kışkırtmaları ile bu bölgedeki toplumların çeşitli girişimleri önemli rol oynamaktaydı. Doğu Sorununun gergin bir aşamaya girdiği bu dönemde, Balkan Devletleri de aslında dağılmakta olan Osmanlı İmparatorluğunun durumundan yararlanmak üzere düşmanca bir siyaset izlemekteydi.⁵³

Nitekim kurulan Balkan birliği, Osmanlı İmparatorluğunun siyasi ve askeri zayıflığından ve İtalya'yla savaş halinde olmasından yararlanarak Balkanlardaki son Osmanlı topraklarını ele geçirmek için harekete geçmişlerdir.⁵⁴

17 Ekim 1912 tarihinde Bulgaristan ve Sırbistan, 18 Ekim'de ise Yunanistan Osmanlı Devletine savaş ilan etmişlerdir.

Balkan Savaşı başladığı sırada, Osmanlı ordusunun hava gücü on yedi uçak ve iki tecrübeli pilottan ibaretti. Filo, on biri Fransa'dan, ikisi Almanya'dan, dördü İngiltere'deki Bristol Fabrikası'ndan alınan uçaklardan oluşmaktaydı. Bu uçaklar REP, Deperdussin, Bristol, Harlan, Bleriot idi. Süreyya İlmen'in başkanlığını yaptığı komisyon, bir de "Parseval PL-9" adlı yönlendirilebilen balon satın almıştı.

Balkan Savaşının birinci safhasında Edirne'de Bulgar ordusu tarafından kuşatılan Türk birlikleri, keşif ve irtibat hizmetleri amacıyla ve kuşatılmış durumda bulunan halkın ve askerinin moralini yükseltmek için Edirne'ye birkaç uçağın gönderilmesinde ısrar etmişlerdir.

15 Ekim günü Başkumandanlık, Ordu Kumandanlığından uçak keşfi yapılmasını istemiş; fakat Kırklareli'nde yağmur altında kalan uçakların bakımı tamamlanamadığından bu keşfin yapılmadığı tahmin edilmektedir; ancak bozgun sırasında pilotlar da ordu ile birlikte çekilmişler ve bu arada uçakları da yakmışlardır.

⁵³ Uçarol, *Siyasi Tarih*, s.429.

⁵⁴ Gencer-Özel, a.g.e., s.40.

24 Ekim günü cereyan eden Komanova Muharebesi sonunda Osmanlı ordusu Manastır'a kadar çekilmiştir. Türk uçak müfrezesi Selanik'e gelip acele olarak Köprülü'ye hareket ederek orada hazırlanmış ve bazı keşif uçuşları yapabilmıştır. Fakat geri çekilmeye başlanmasıyla ordu kumandanı müfrezeyi Selanik'e sevk etmiştir. Orada Karaferya üzerinde keşif vazifeleri yapılmış; fakat Yunan ordusu Selanik'e süratle yaklaştığından 10 Kasım günü düşman eline geçmesin diye iki uçak yakılmış ve pilotlar da Mahzenizade Adil Bey'in evinde gizlenmiştir. Mısırlı Prens Ömer Tosun'un yolladığı ve Selanik göçmenlerini nakledecek gemiye, İngiliz Konsolosunun yardımıyla bindirilen Fesa, Nuri ve Fethi Beyler kaçarak İstanbul'a gelmişlerdir.⁵⁵

Bu arada Yunan ve Bulgar uçakları Karaağaç, Edirne, Meriç istikametinde keşifler yapmaktaydı.

Balkan Savaşının birinci safhasında dört uçak elden çıkmış ve Türk pilotları bariz bir faaliyet gösterememişlerse de gözetleme ve keşif görevlerini yerine getirmişlerdir.

Harekatın ikinci safhasında Türk ordusunun hava keşiflerine şiddetle ihtiyacı vardı. Yeşilköy'de tayyare mektebi ve üssünde, yeni gelen iki Mars çift satıhlısı, iki Deperdussin, iki Bristol ve iki REP uçakları vardı.

Pilot olarak ise Fesa, Nuri, Salim, Fethi, Fazıl, Mithat, Refik, Fevzi Beyler kalmış, bunlar antremanlarını ilerletmiş; ancak sadece Fazıl eğitim uçuşunu tamamlamıştı. Fethi ve Salim Beyler Çatalca üzerinde birkaç keşif uçuşu yapabilmisti. Birkaç subay da hem keşif uçuşlarına iştirak etmiş hem de rasit eğitimi görmüşlerdi.

Okulda bulunan ve arızalı olan uçakların tamirlerinin tamamlanmasına hız verilmişti. Bu arada pilotlardan Ütgm. Fethi, "Osmanlı" adlı Deperdussin ile düşman hatlarına keşif hareketleri yapmış ve yeni bataryaların cepheye gelmekte olduğunu tespit etmiştir. Bu keşifte Fethi Bey'e rasit olarak Bnb. Sedat eşlik etmiştir.

⁵⁵ Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt 3., Kısım 6 (1908-1920), Ankara;Genelkurmay Basımevi 1996, s.303.

22 Şubat 1913'te keşif hareketine katılan Fesa Bey'e rasit olarak Yzb. Kemal eşlik etmiştir. Bu keşif Çatalca Muharebesinin kazanılmasında büyük öneme sahiptir.

17 Mart günü Çatalca Bölgesi'ndeki Bulgar mevzileri keşfedilmiştir. Bu parlak keşif sonunda Fesa Bey'e 10. Kolordu Kumandanı on altın ödül vermiştir.

24 Mart günü Fethi Bey Kolordu Kurmay Başkanı Enver Bey (Paşa)'le birlikte Karadeniz sahilini takiben Karaköy'e kadar bir keşif yapmıştır. Bu arada Edirne Müstahkem Mevkinde düşman kuşatması altında olanlar, Türk uçaklarını beklerken bir Bulgar pilotu Selimiye Camiini bombalamış; ancak bu olay herhangi bir hasara yol açmamıştır.⁵⁶

Cephedeki uçuş faaliyetleri dolayısıyla 25 Mart günü Yeşilköy'de faal üç uçak kalmıştır.

Harekatın üçüncü safhasında ise Yeşilköy'de hazır olarak Bleriot, Mars ve REP tipi birer uçak vardı. 13 Temmuz 1913 tarihinde Bulgarlara karşı ileri harekate geçen Türk ordusuna Fesa, Nuri, Salim, Fazıl ve Fethi Beyler de katılmışlardır.

18 Temmuz günü Yeşilköy'den iki uçak Çorlu'ya hareket etmiştir. Uçaklar ilerleyen birlikleri takip etmişlerdir.

22 Temmuz günü Edirne, Bulgarlardan kurtarılmış bu harekatta uçakların yaptığı uçuşların çok büyük faydaları olmuştur.⁵⁷

1913 yılı, Balkan Savaşının devam ettiği ve hava gözetleme uçuşlarının sürdüğü bir yıl olmuştur. İniş ve kalkışlar sırasında yere düşen uçaklar Fransa ve Almanya'dan satın alınan uçaklarla yenilenmiş, Yeşilköy'deki tayyare mektebi ve üssü genişletilmiştir.⁵⁸

⁵⁶ İrfan Sarp, Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Ankara 1986, s.12-19.

⁵⁷ Yaşar Özdemir, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, T.C. Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, s.9-11.

⁵⁸ Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı 255, Temmuz 1975, s.3-19.

C.1913 Yılı Havacılık Çalışmaları

1912-1913 Balkan Savaşlarında Bulgarların İstanbul'a 40 km. uzaklıktaki Çatalca'ya kadar ilerleyerek ciddi bir tehdit unsuru oluşturmaları, ordunun havacılık konusunda çalışmalarının hızlı bir şekilde devam etmesini sağlamıştır. Ordu için havacılığın öneminin anlaşılması, 1913 yılında bu konuda yapılan çalışmaların artmasına neden olmuştur. Böylece dönem itibariyle havacılık konusunda ilkler yaşanmaya başlanmıştır.

1-Türk Uçaklarında Tanıma İşaretlerinin İlk Kez Kullanılması

Balkan Savaşlarına kadar uçaklarımızda diğer milletlerin çoğunda olduğu gibi tanıma işaretleri yoktu; fakat savaşta yerden ateş yiyen Türk pilotları dost ve düşmanın ayırt edilebilmesi için uçaklarına bir işaret verilmesini istemiştir. 6 Mart 1913 tarihinde Türk uçaklarının özel işaret taşıması kabul edilerek, kanat alt yüzeyinin gövdeye yakın kısmına portakala çalan kırmızı boya zemini üzerinde ay ve 5 köşeli yıldız işaretinin yapılmasına karar verilmiştir. Bundan sonra istikamet dümenine de kırmızı portakal zemin üzerine, uçları firar kenarına bakan bir ay yıldız konulmuştur.⁵⁹

2-Türklerde İlk Uzun Mesafeli Uçuş

Balkan Savaşları sırasında ordunun Çatalca'dan Edirne'ye kadar ileri hareketini arada çeşitli meydanlara inerek takip eden Türk uçakları, Edirne ve Kırklareli'nin düşman işgalinden kurtarılmasıyla bu bölgedeki meydanlara yerleşmişlerdir. Görev tamamlandıktan sonra geriye çekilme emri verilince Yeşilköy'e dönüşte arada hiçbir meydana inilmeden ilk defa uzun bir uçuş yapılması planlanmıştır. Bu tarihten bir süre önce Fransız pilotu Brindejon de Moulinais'nin Haziran 1913'te Paris'ten Berlin'e uğramak suretiyle Varşova'ya uçuşu, yani bir günde 1300 km. yol alması, meslektaşları arasında böyle uzak yerlere yolculuk yapma hevesini uyandırmıştır.

⁵⁹ Kansu-Şensöz-Yılmaz, a.g.e., s.164.

Batıdan doğuya uzanan büyük bir hava yolculuğu yapmaya ise önce Fransız pilotu Daucourt karar vermiştir. Fransız Plt. Daucourt ve Rasıdı Roue, Paris-İstanbul arasını çeşitli yerlerde konaklamak suretiyle aşmak üzere 1 Ekim 1913 günü Paris'ten havalandırılmıştır. Türk Genelkurmay Başkanlığı da Fransız havacılarını karşılamak üzere havacılık eğitimlerini 1912 yılında Fransa'da yapmış olan Edirne Tayyare Müfrezesi'nden Plt. Ütgm. Nuri ile Kırklareli Tayyare Müfrezesi'nden Plt. Yzb. Salim'i İstanbul'a çağırılmıştır. Ütgm. Nuri, Edirne-İstanbul arasındaki 240 km. hava yolunu hiçbir yere inmeden aşmaya karar vermiştir.

Plt. Tgm. Osman Nuri ve Rasıt muharebe Ütgm. Hami 24 Ekim 1913 günü 9 m. uzunluğunda, 10.5 m. genişliğinde, 70 beygir motor gücüne sahip olan Celaleddin isimli uçak ile Edirne'den kalkmışlardır.⁶⁰

Uçak bir süre sonra kalın bir sis tabakası içinde kalmış, rasıt için haritaya bakarak yolu izlemek imkansızlaşmıştır. İstanbul yönünü ancak tahmini olarak tutabilmiştir. Hava tabakalarının yüksek bölgelerinde akım ve rüzgar daha az olduğu için Ütgm. Nuri 800 m.'ye kadar yükselmiş, bu yüksekliği Çorlu'ya kadar korumuştur.

Uçak Çorlu'ya geldiği zaman sis büsbütün kalınlaşmış, o bölgedeki arazinin engebeli olması nedeniyle havada meydana gelen şiddetli dalgalanma ve anaförler uçağı bir anda 40 m. kadar düşürmüştür. Ancak uçak, hız dengesindeki düzen sayesinde bölgeden çabuk çıkmış, pilotlar nereye gittiklerini görebilmek için 400 m.'ye kadar alçalmışlardır. Zaman zaman güçlü hava akımlarına rastlamış ve uzun süre sarsılmışlardır. 3 saat 5 dakika sonra İstanbul'a inmişler, Ütgm. Nuri ve Rasıdı Hami on altın lirayla ödüllendirilmişlerdir.⁶¹

⁶⁰ "Edirne Ayastefanos Arasındaki Mesafeyi Celaleddin Tayyaresi İle Üç Saat Beş Dakikada Katetmeye Muvaffak Olan Üstegmen Osman Nuri ile Hami Efendi" *İkdam Gazetesi*, 30 Ekim 1913.

⁶¹ Fikret Arıt, "Marmara'yı Aşan İlk Türk Uçağı", *Yıllarboyu Tarih*, Sayı:3, Mart 1984, s.41

3-Türklerin Marmara Denizi'ni Havadan İlk Kez Geçmeleri

Fransız havacılarının karşılanmasında görevli olan bir diğer Plt. Yzb. Salim de Kırklareli-İstanbul arasında yapacağı yolculuğu sırasında yere inmeme kararı almıştır. Rasıdı Kurmay Yzb. Kemal ve Bleriot tipi uçağı ile 29 Ekim 1913 sabahı yola çıkmıştır. Saat 6.00'da Kırklareli'nden havalanmış, 1000 m.'ye kadar yükselerek doğu-güneydoğu yönünü tutmuşlardır. 15 dakika böyle uçtuktan sonra ortalığı birden kalın bir sis kapladığından hiçbir yanı göremez olmuşlar, tuttıkları yönü korumaya çalışarak uçuşa devam etmişlerdir.

Kırklareli- İstanbul hava yolu 180 km. idi. Çok önemli bir arıza çıkmadığı takdirde, 1 saat 40 dakikada İstanbul'da olabilirlerdi. Ancak bu süre geçtikten sonra İstanbul'a geldiklerine dair hiçbir belirti görememişlerdir.

Saatte 1200 devir yapması gereken pervanenin dönüşü ağırlaşmıştır. Silindirlerinden birkaçı bozulmuş ve hızını yitiren uçak hızla alçalmaya başlamıştır. 400 m.'ye kadar indiklerinde görmüş oldukları bir ovanın üzerine inmeyi başarmışlardı. Bandırma'nın Erikli Köyü'ne inmişlerdir. Bu suretle havacılar uçak sise girdikten sonra hava akımının etkisiyle güneydoğu yönünden kuzeydoğuya açılmış, böylece Karadeniz'e çıkmışlar, sonra güneybatıya dönmüşler ve Çatalca ya da Küçükçekmece üzerinden Marmara'ya çıkarak Bandırma'ya gelmişlerdir.

Türkiye'de deniz üzerinden 90 km.'lik bir uçuş ilk defa 1913 yılında gerçekleşmiştir. Daha sonra iki havacı İstanbul'a doğru yola çıkmışlar ve bu kez bilerek Marmara Denizi'ni geçmişlerdir.⁶²

4-Türk Havacılarının Şehirlerarası İlk Filo Uçuşları

Yzb. Fesa, Ütgm. Fethi ve Ütgm. Fazıl üçlü bir kol halinde 23 Kasım 1913 günü Yeşilköy'den kalkarak çok bulutlu bir havada Büyük Çekmece, Silivri, Çorlu, Lüleburgaz, Babaeski ve Havsa üzerinden uçup 1 saat 50 dakika sonra Edirne'ye inmişlerdir. Aynı gün saat 14.00'de Edirne'den kalkarak bu kez 2 saat 20 dakika

⁶² Arıt, a.g.e., s.41-42.

sonra Yeşilköy'e varmışlardır. Böylece çoğu bulut üzerinde olmak kaydıyla 450 km.'yi aşan bir uçuşu üçlü kol halinde gerçekleştirmişlerdir.⁶³

5-Havada Uçan İlk Türk Kadın

Balkan Savaşları sonrası, “Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti Başkanı” Belkıs Şevket Hanım, halkı uçak alımı için bağışa çağırarak amacıyla 30 Kasım 1913 tarihinde, Fethi Bey'in kullandığı “Osmanlı” adlı Deperdussin modeli uçakla İstanbul üzerinde 15 dakikalık bir uçuşla halkı bağışa çağırarak bildiri kartları dağıtmıştır.⁶⁴

Belkıs Hanım* Fethi Bey ile yaptığı bu uçuştan sonra “Tayeran Ederken” başlıklı bir makale yazmıştır. Belkıs Hanım yapmış olduğu uçuşu şöyle anlatmıştır:

“Öğleden sonra saat 13:00’de cemiyetimizin bayrağını ve üyelerini taşıyan, kırmızı rozetlerle süslenmiş otomobillerle Yeşilköy’deki okula gidildi. Uçuş esnasında yeni bir tayyareci muşambası ve büyük bir başlık giydim.

Fethi Bey atlayarak yerine geçti. Ben de rasit subaylara mahsus olan yere, içi kart dolu sepeti alarak oturdum. Tayyarenin hareketi için bir er pervaneyi eliyle Fethi Bey’in kumandası ile çeviriyordu.

Nihayet şiddetli bir gürültü ile pervane dönmeye başlamıştı. Tayyare otomobil gibi yirmi otuz metre yerde ilerledikten sonra yükselmeye başladı. Gittikçe yükseliyor ve Bakırköy istikametini takip ediyordu. İstanbul üzerinde uçarken sepetten kartları aşağıya atıyordum.

...O kadar süratle uçuyorduk ki, elimi dışarı çıkarınca, tekrar yanıma getirmek için müşkülât çekiyordum.

Bazen pervanenin hareketi temin eden benzin, gözlüğümün üstüne sıçırıyor, ben de etrafımı görmek için temizliyordum. Vücudumu muhafaza için giydiğim dört tane yün fanila ile dahi üşüyordum.

Harbiye Nezaretini ve yangın kulesini (Beyazıt Kulesi), Anadolu ve Rumeli kıyılarını görüyordum....”

⁶³ Orhan Aydar, *Uçan Sülvarılar*, Ankara: Ulus Basımevi 1948, s.53-54.

⁶⁴ “Belkıs Hanım”, *Şehbal Dergisi*, sayı 87, 1 Aralık 1913, s.290-291.

*bkz.EK 2.

Belkıs Hanım beyaz kurdelalarla bağlanmış olarak attığı kartlarda orduya kadınlar dünyası namıyla bir tayyare hediye etmek için bütün Osmanlı kadınlarını davet etmiştir. Zarif kartların içinde şöyle yazmaktadır:

“Osmanlı Müdafaa-i Hukuk Nisvan Cemiyeti ayanından ve kadınlar dünyası muharrirelerinden Belkıs Hanım Osmanlı ve İslam kadınları namına havada tayeran ederken “Kadınlar Dünyası” ismiyle orduya bir tayyare ihdasını din ve mezhep Osmanlı kardeşliğinden bekler.”

Bunların altında tayyare mektebi müdürü Veli Bey, Belkıs Şevket Hanım’ın ilk defa tayeran eden Osmanlı kadını olduğunu ve senenin ilk gününde 45 dakika havada İstanbul’un üzerinde cevelan ettiğini yazmıştı. Uçak saat 3:30’da Harbiye Nezareti istikametinden İstanbul’u terk ederek Beyoğlu ve Pangaltı’ya doğru yöneldi. Belkıs Hanım Beyoğlu’nda birçok ecanibce alkışlanmış, Şişli ve Hürriyet-i Ebediye Tepesi yakınlarında mektep çocukları ve diğer kadınlarca mendillerle selamlanmıştır. Hürriyet-i Ebediye Tepesi üzerinde birkaç dönüş yaptıktan sonra 4’e 21 kala yine Ayastefanos’a tevcih-i azimet edilmiştir.

Osmanlı uçağı Makriköy’ünden(Bakırköy) İstanbul’a ve Hürriyet-i Ebediye Tepesi’nden Yeşilköy’e giderken 1000 metre kadar yükselmiş, Yeşilköy civarında yüksekten tekrar alçalarak saat 4’e 3 kala Yeşilköy’e muvasalat etti.

Belkıs Hanım karargahta alkışlarla karşılandı ve tebrik edildi. Bu samimi takdirata mumaileyhen orada hazır bulunan aileleri mukabele etmişler. Türk hanımları arasında kızları gibi pek çok zeki ve cesur kızlar bulunduğunu ve hepsinin pek yakın bir anda harikalar göstereceğini söylemişlerdir. Belkıs Hanım hiç endişelenmediğini yalnız rüzgardan fevkalade müteessir olduğunu söyledi. Saat 4:30’da tayyareci Fazıl Bey ile Fethi Bey ikinci defa uçtular. Bu uçuş sayesinde ilk defa Türk kadını göklerle buluşmuş ve Belkıs Hanım tarihe uçak ile uçan ilk Türk kadın olarak geçmiştir.⁶⁵

6-İlk Türk Sivil Havacılar

⁶⁵“Belkıs Hanım” Tanin, 2 Aralık 1913, Sayı:1805, s.3

Türk havacılık tarihinde kendi gayret ve çalışmaları sayesinde ilk sivil pilotlar ünvanını alan iki şahıs vardır. Paris'te eğitim gören Müfit Paşa'nın oğlu Hüseyin Münif Bey, Bleriot'nun Manş'ı geçmesi üzerine heyecanlanarak uçuş dersleri almaya başlamış ve hatta bir de özel uçak satın almıştır.

Yine 1910 yılında Kazasker Hüseyin Avni Paşa'nın torunu Sadi Fuat Bey aynı şekilde Paris'te amatör pilot brövesi almıştır.⁶⁶ Aka Gündüz'ün bir makalesinde öne sürülen bu bilgi Fransa hava kulübü kayıtlarında belirtilmemiştir.

7-Türk Havacılık Sanayinin Kurulması Çabaları

Havacılıkla ilgili ilk sanayi faaliyetleri, Osmanlı ordusunda tayyare komisyonunun kuruluşuna paralel olarak bakım onarım hangarlarının teşkil edilmesidir. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Almanların yardımı ile muhtelif uçak istasyonları bünyesinde tamirat işlerine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Kurtuluş Savaşı boyunca uçak yapım ve onarım çalışmaları teknik imkansızlıklar içerisinde devam etmiştir.⁶⁷

Türk Havacılık Sanayinde önemli çalışmalar yapmış olan Ord. Prof. Ali Yar, dünyanın ilk üç uçak mühendisinden biridir. Paris'te Sorbon Üniversitesi'nde Matematik ve Fizik lisans diplomasını aldıktan sonra, Yüksek Tayyare Okulunu bitirmiştir. Uçak mühendisi ünvanını 1913 yılında almıştır.⁶⁸

⁶⁶ Aydar, a.g.e., s.67-68.

⁶⁷ H. Nadir Bıyıkoglu, *Türk Havacılık Sanayi*, Ankara 1991, s.11.

⁶⁸ Şükrü Er, "Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz", *Mühendis ve Makine Dergisi*, Sayı:178 (Ocak 1972), s.2.

BÖLÜM II

1914-1918 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVACILIĞI

Dünyada hızla gelişmekte olan havacılığı silahlı kuvvetler bünyesine büyük bir beceri ile kazandıran Türk pilotları, kendilerine ilk kez Balkan Savaşı'nda verilen tüm görevleri başarıyla yerine getirmişlerdi. Ancak Balkanlarda henüz sona eren savaşın sıcaklığı geçmeden ufuklarda daha büyük bir savaşın başlayacağı hissedilmektedir. Böyle tehlikelerle ve zorluklarla dolu bir dönemde halkın Türk Silahlı Kuvvetlerine güvenini arttırmak için Avrupa'da uygulanan ve çok büyük ilgi gören uzun mesafe uçuş fikirleri üzerine düşünölmeye başlandı. İnsanoğlunun meçhullere ulaşma merakı ve kimsenin başaramadığını başarma içgüdüsi ile uzun mesafe uçuşlarının her gün biraz daha arttığı bir dönemde bu aynı zamanda bir güç gösterisi de olacaktı. Bu nedenle 1914 yılı başlarında İstanbul-Kahire-İskenderiye seferine karar verildi. Türk havacılık tarihinde bir ilk olan bu sefer büyük zorluklara karşın başarıyla tamamlanmıştır.

1912 yılından itibaren gelişme halinde olan Türk Hava Kuvvetleri yaşadığı bu ilkler sayesinde Birinci Dünya Savaşı'nda değişik cephelerde yapılan harekatta kara ve deniz kuvvetlerini destekleme ile keşif ve taarruz hareketlerine cesaret eden pilotlara sahip olmuştur. Balkan Savaşı'ndan kalan ve Almanya'dan gelen uçak, uçucu ve teknik personelle toparlanan hava gücü, toplam 28 bölük haline gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle birlikte Türk havacıları yurdun savunulmasında Çanakkale, Filistin, Sina, Hicaz, Irak ve Kafkasya cephelerinde yararlı hizmetler görmüşlerdir.

A.İstanbul - Kahire - İskenderiye Seferleri (Altın Kanatlar)

Balkanlardaki yeni yapılanmanın ve savaşın etkilerinin devam ettiği dönemde dünya yeni bir bunalımın eşiğine doğru sürüklenmekte idi. Balkan Savaşlarıyla Rumeli'nin elden çıkmasından sonra ülkenin geri kalan kısımlarında yaşayan halkın büyük çoğunluğu Müslümandı. Osmanlı İmparatorluğu'nun kuvvetini göstererek sarsılan prestijini takviye etmesi için Türk bayrağını taşıyan uçakların İslam ülkelerini ziyaret ederek güç gösterisi yapması planlanmıştı. Bu amaçla Harbiye Nazırı Enver Paşa iki uçaklık bir filonun Kahire'ye gitmesini kararlaştırdı. Elde bulunan uçaklardan "Muavenet-i Milliye" Bleriot'su ile "Prens Celaleddin" Deperdussin'i seçildi. Pilot olarak ise Fethi Bey ile Nuri Bey seçilmişti. Fethi Bey Bleriot'yu, Nuri Bey ise Deperdessin'i kullanacaktı.* Rasıt olarak Fethi Bey'e Sadık Bey, Nuri Bey'e de Yzb. İsmail Hakkı eşlik edecekti. Pilotların uçaklarını karadan takip etmek üzere makinist subaylar görevlendirildi. Makinist subaylar yanlarına takım çantalarını alarak karadan yola çıktılar.⁶⁹

Uçulacak mesafe 2500 km'yi buluyordu. İki uçak İstanbul'dan kalkarak Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana- Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-El'Arış-Port Said meydanlarına indikten sonra Kahire'ye ulaşacak, oradan İskenderiye'ye uçacak ve seyahat sona erecekti.

6 Şubat 1914'de seyahat ve program resmen ilan edildi ve 8 Şubat günü İstanbul-Kahire-İskenderiye Seferi için Yeşilköy'de büyük bir tören düzenlendi. Bu törene Enver, Talat ve Cemal Paşalar katılmışlardı.⁷⁰

Önce saat 09.10'da Prens Celaleddin havalanmış; fakat hava şartları nedeniyle Yeşilköy'e geri dönmüş yine havalanmış ancak motorun arızalanması nedeniyle İznik'e inmek zorunda kalmış, daha sonra da Lefke'ye(Osmaneli) uçmuştu. Saat 09.12'de kalkan Muavenet-i Milliye saat 11.00'de Adapazarı'na inmiş sonra Eskişehir'e uçmuştu. Ertesi gün ise Nuri Bey, Lefke'den Bilecik'e gelmişti. Türkiye'deki ilk posta uçuşu da işte bu zaman yaşanmıştır.

*bkz. EK 2.

⁶⁹ BOA.DH.KMS. (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Kalemi Mahsus), 15/2, 1-2-3-4.

⁷⁰ "Tayyareler Bu Sabah Yükseliyor" İkdâm, 8 Şubat 1914.

Plt. Yzb. Nuri ve Yzb. İsmail Hakkı yönetimindeki Prens Celaleddin, Lefke-Bilecik arasında iki posta çantasını taşıyarak ilk posta uçuşunu gerçekleştirmişti.⁷¹

10 Şubat günü Muavenet-i Milliye, Eskişehir'den yola çıkmış, Afyon'a inmiş ve daha sonra Konya'ya gelmişti. 11 Şubat'ta Fethi Bey Karaman'a geçmiş güneydoğu istikametinden 4000 m. yükseklikteki Toroslari aşmış, Mut üzerinden geçerek Tarsus'a inmiştir.

12 Şubat günü ise Tarsus'ta benzin ikmalinden sonra Adana'ya uçmuştur. Nuri Bey aynı gün Eskişehir'e inmiştir. 13 Şubat günü Muavenet-i Milliye bir uçuşta İskenderun Körfezi'nden Yılan Dağı'nı aşarak Halep'e varmıştı. Prens Celaleddin ise bu esnada Eskişehir'de elden geçmekte idi. 14 Şubat günü Afyon'a doğru havalanmış ancak yoğun sis nedeniyle Bolvadin'e inip Akşehir'e gelmişti. Fethi Bey ise bu sırada Halep'te gösteri uçuşlarına devam etmekte idi.⁷²

15 Şubat günü Muavenet-i Milliye Humus'a oradan Beyrut'a varmıştı. Prens Celaleddin ise 15 Şubat günü Akşehir'den havalanmış ancak motordaki arıza nedeniyle Osmaniye'ye inmiş ve 17 Şubat günü Konya'ya varmıştı. 19 Şubat'ta ise Nuri Bey 4000 m. yükseklikteki Toroslari tek başına aşmak zorunda kalmıştı. Yzb. İsmail Hakkı Bey Karaman'da kalmış, Tarsus'a karayolu ile geçmişti.⁷³

Belirlenen güzergahta uçan Nuri Bey 23 Şubat günü Halep'e uçmuştu. Bu arada Muavenet-i Milliye 24 Şubat günü Şam'a varmıştı. 100.000 kişi Mezze'deki meydanda Türk uçağını bekliyordu. Prens Celaleddin ise aynı gün Hama'ya inmişti.

27 Şubat Cuma günü sert rüzgarlar nedeniyle Fethi ve Sadık Beylerin kullandığı Muavenet-i Milliye, Şam ve Kudüs arasında bulunan Taberiye Gölü kıyısına düşerek parçalanmıştı. Her iki havacı da şehit olmuştu.⁷⁴ Şehitler Şam'a getirilerek 100.000 kişinin katıldığı cenaze merasimi ile Emeviyye Camii'nde Selahattin Eyyübi Türbesi'nin yanına gömülmüşlerdir.⁷⁵ Hiç bir şeyden haberi olmayan Nuri Bey Şam'a geldiğinde arkadaşlarının şehit olduğunu öğrenmişti.

⁷¹ "İstanbul-Kahire" İkdâm, 10 Şubat 1914.

⁷² "İstanbul-İskenderiye Seferleri" İkdâm, 13 Şubat 1914 - 15 Şubat 1914.

⁷³ "Tayyarelerimizin İkdâm, 18 Şubat 1914, - "Osmanlı Tayyarecilerin Aleminde" İkdâm, 13 Mart 1914.

⁷⁴ "Şehit Tayyarecilerimizin Hatırasını Tes'id", Ayın Tarihi, Sayı:22, Ankara 1926, s: 940-941

⁷⁵ BOA., DH.KMS., 16/7,1-2-3-4-5.

Harbiye Nazırı üçüncü bir uçağın seyahate çıkmasına karar verdi. Yzb. Salim Bey (İlkuçan) ve Rasıt Yzb. Kemal Bey, “Ertuğrul” adlı Bleriot 11 tipi uçak ile İstanbul Yeşilköy’den Kahire’ye hareket etmişlerdi.⁷⁶

9 Mart günü İstanbul-Kahire-İskenderiye seferinin ikinci uçağı olan Prens Celaleddin, Yafa’ya gitmiş 11 Mart günü oradan kalkışı sırasında uçak denize düşmüştü. Plt. Nuri Bey ise boğularak şehit olmuş ve Şam’a götürülerek Fethi ve Sadık Beylerin yanında toprağa verilmişti. Rasıt İsmail Hakkı Bey ise yüzme bildiği için kendini kurtarabilmiştir.

13 Mart’ta Yzb. Salim Bey ve Rasıt Yzb. Kemal Bey, İstanbul’dan Kahire’ye yola çıkan “Ertuğrul” adlı uçakla Edremit-Küçükkuyu civarında ağaçlık bir bölgeye mecburi iniş yapmış ve uçak zarar görmüştü. Seferin tamamlanması için Edremit halkının satın aldığı Bleriot tipi uçak İstanbul’dan gemiye yüklenerek Beyrut’a hareket etmişti.⁷⁷

Başarısız üç seferden sonra dördüncü uçağın Beyrut-Kahire-İskenderiye arasında uçuşu kararlaştırılmıştı. 19 Nisan günü “Saidiye” adlı vapurla Beyrut’a gelen “Edremit” adlı Bleriot monte edilmiş ve bir iki gün boyunca tecrübe uçuşları yapılmıştı. 1 Mayıs günü Yzb. Salim Bey’in Edremit uçağı Beyrut’tan havalanıp Kudüs’e ulaşmıştı. 9 Mayıs günü Kudüs-El’Ariş-Port Said rotası ile Kahire’ye ulaşan Yzb. Salim Bey komutasındaki Edremit uçağı coşku ile karşılanmıştı. 15 Mayıs günü ise İskenderiye’ye inen pilotlar uçuşu tamamlamışlardı.⁷⁸

Şehre inince, İngiltere’nin Mısır Komiseri Lord Kitchner’i ziyaret ettiler. Lord, “Siz Türkler eski meziyet ve faziletlerinizden hiçbir şey kaybetmediğinizi bu son başarıyla gösterdiniz.” diyerek Türk pilotlarını kutlamıştır.

Havacılar, Romen bandıralı “Datça” vapuruna yüklenen uçakları ile Türkiye’ye dönerken, İskenderiyeliler tarafından uğurlanmışlardır.

Kudüs, Port Said ve Tanta’da birer, İskenderiye’de dört uçaklık para bağışı sağlanmıştır.⁷⁹

⁷⁶ “Üçüncü Tayyaremiz Yükseldi” İkdâm, 7 Mart 1914, - “Tayyarelerimizin Kale-i Sultaniye’den Hareketi” İkdâm, 9 Mart 1914, .

⁷⁷ “Osmanlı Tayyarecilerin Aleminde” İkdâm, 13 Mart 1914 - “Osmanlı Tayyare Aleminde” İkdâm, 14 Mart 1914.

⁷⁸ A.Nuri Yüksel, “Havacılık Sanayi Üzerine Düşünceler”, Ocak Dergisi, Mayıs 1973, s.53

⁷⁹ Anadol, a.g.e., s.69.

B. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığı Ve Havacılık Faaliyetleri

1-Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığını Yapılandırma Faaliyetleri

a)Türk Sularından Göklere İlk Uçuş

Türk sularından Türk göklerine uçak ile ilk uçuşun yapılması 1914 yılı başlarına rastlamaktadır. Bu uçuş, John Dale Cooper adlı bir Amerikalı pilotun reklam için İstanbul'a getirdiği Curtis* tipi bir deniz uçağı ile Donanma Cemiyeti menfaatine yapılmıştı. O zamana kadar İstanbul'da deniz üzerinden hiçbir uçağın havalandığı görülmemişti. Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa'nın emriyle temin edilen tertip komitesinin hazırladığı programa göre uçak 30 Mayıs 1914 Cuma günü Küçükçekmece'den uçarak Kadıköy üzerine kadar gelecek ve iskele önlerinde denize inecekti. Denizde yüzen hem de uçan bir uçağı görmek için halk, koca meydanı doldurmuştu. Fakat bir gün önce açıkta yağmur altında kalan uçağın kanatları fazla su çektiğinden o gün uçuş gerçekleşmedi.

Curtis, 1 Haziran 1914 Pazar günü Küçükçekmece Gölü'nden havalandı ve Marmara'yı aşarak Kadıköy rıhtımı üstünde bulunan halkın gözleri önünde denize indi.

Kuyruk kumanda tertibatı farklı bu uçağın tek kanatlı, dört silindirli ve sabit motorluydu. Suya gövdesi üzerine iner, kanat hareketlerinde gozişman vazifesini kanadın kendisi görürdü. Motoru da ayakla idare ediliyordu. Bu uçak 2190 liraya satın alınarak İstanbul'da kalmıştı.⁷⁹

b)Türklerde İlk Meteoroloji Teşkilatının Kurulması

1915 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda bir meteoroloji teşkilatı yoktu. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesi üzerine müttefiki olan Almanya, ihtiyaç duyduğu yerlerde meteoroloji istasyonu kurulması gerektiğini belirtmişti. Hava araçlarının gelişmesi, sabit balonların ve uçakların savaşta kullanılması bir meteoroloji teşkilatının kurulmasına ihtiyaç göstermiş, gerek karargah ve gerekse cephelerdeki Alman komutanlar bu konuyla ilgilenmişlerdir.

* bkz. EK 1.

⁷⁹ Aydar, a.g.e., s.112.

Bu teşkilatı kurma görevi Alman Karargah-ı Umumiyesi Rasadat-ı Cevviye Teşkilatı Başkanı Müşavir Hans Hergesell tarafından Prof. Dr. Weickmann'a verilmişti. Hızla çalışmalara başlayan Weickmann, Osmanlı topraklarında kurulacak olan meteoroloji teşkilatı için altmış civarında Alman uzmanı da beraberinde getirmiştir. İstanbul'daki meteoroloji merkezi Kuruçeşme'de Caferağa Köşkü'nde "Kuvva-i Havaiye Müfettişliği Rasadat-ı Havaiye Müdürlüğü" ismiyle Ağustos 1915'te faaliyete başlamıştır.

Ordudan seçilen yedek subaylar İstanbul'da Osmanlı-Alman Genel Karargahında meteoroloji alanında eğitime tabii tutulmuşlardı. Eğitimlerini tamamlayan yedek subaylar Almanlar tarafından kurulan Edirne, Gelibolu, İzmir, Seydiköy* Zonguldak, Sinop, Ankara, Eskişehir, Konya, Sivas, Diyarbakır, Adana, Brumana* Beyrut, Kudüs ve Musul meteoroloji istasyonlarında göreve başlamışlardı.

Her istasyonda gözlem için barometre, psikrometre, termograf, higrograf, azami ve asgari termometre bulunmaktaydı.

Yer seviyesi gözlemleri günde üç defa sabah 07.00, öğleden sonra 14.00 ve 21.00'de yerel saatle yapılmaktaydı. Yüksek seviye rüzgar ölçümleri ise günde bir kez yapılmıştır.

1917 yılı, Osmanlı İmparatorluğu ve müttefikleri için savaş alanlarında başarısız bir yıl olmuştur. Rasadat-ı Havaiye Teşkilatını kuran Prof. Dr. Weickmann, Dr. Obst ve Zistler diğer Alman meteoroloji uzmanları ile birlikte Almanya'ya dönmüşlerdir.⁸⁰

Alman meteoroloji uzmanlarının ayrılması üzerine teknik kadro zayıflamıştı. Aralık 1918'de lağvedilen Rasadat-ı Havaiye Teşkilatı kadro ve araçları ile birlikte Maarif (Eğitim) Vekaletine devredildi.⁸¹

*Seydiköy, İzmir yakınlarındadır. Burada I. Dünya Savaşı sırasında bir uçak istasyonu bulunmaktaydı.

*Brumana, Lübnan'da bir yerleşim yeridir.

⁸⁰ Mithat Atabay-Halil Aytaç, Birinci Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı İmparatorluğu Topraklarında Almanların Kurduğu Askeri Meteoroloji Örgütü ve Buna Ait Rapor, Ankara; DMİ Yayınları, Mayıs 2002, s:4-7.

⁸¹ Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler II, 1997, s.9.

c) Türk Uçaklarının İsim, Numara ve Renkleri

Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar keşif uçaklarının çoğuna isim verilmişti. Plakalara yazılan bu isimler ön motor kaportasının üzerine takılıyordu. Savaşın başlangıcından sonra uçaklara askeri numaralar verildi. Bu numaralar gövde yanına veya gövde karesinin çevresindeki beyaz çerçevenin üst kenarına yazılmaktadır. Numaralandırma sisteminde önce imalatçı firmanın ismi, sonra uçağın cinsini gösteren bir harf kodu, daha sonra o cinsten ve tipten kaçınıcı uçak olduğunu gösteren rakam kodu yer almaktadır. Silahlı muharip uçaklar için "K" harfi, av uçakları içinde "D" harfi kullanılmaktaydı.⁸²

Önceleri uçakların rengi kanat ve gövde bez kaplamalarının rengi olan krem, beyaz ve bal sarısıdır. Fakat Nisan 1912'de gelen ilk Ordu isimli REP uçağı kırmızı renklidir. Birinci Dünya Savaşı esnasında gelen uçaklar gri, koyu ve açık yeşil, krem ve savaşın sonuna doğru, bazen kamuflaj boyalı olacaktır ki; aynen Alman askeri uçaklarının renklerindedirler.⁸³

d) İlk Türk Askeri Pilot Ve Rasıt Bröveleri

Haziran 1916'da ilk Türk askeri pilot ve rasıt bröveleri oluşturularak kabul edildi. Bröveler, pilotlar için gümüş defne dalının çevrelediği altın kanat, rasıtlar için ise aynı defne dalının çevrelediği gümüş kanat biçiminde hazırlanmıştır.

⁸² Kline, a.g.e., s.100.

⁸³ Kansu-Şensöz-Öztuna, a.g.e., s.164.

2-Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığı

20. yüzyılın başlarında dünya siyasi, askeri ve ekonomi tarihine damgasını vurmuş ve dönem itibariyle varolan devletlerin geleceklerini çok yakından etkileyen Birinci Dünya Savaşı, dört yıllık bir süreci kapsamaktadır. Tarafları uzun zaman önce belirlenmiş olan bu savaşa Osmanlı Devleti hemen dahil olmamış ancak Balkan Savaşlarından alınan acı dersler sayesinde gözlerin açılmasıyla İngilizlerin ve Fransızların oyalayıcı ve siyasi tekliflerinden şüphelenmiş ve Rusların siyasi emellerini göz ardı etmemiştir. Bu arada Osmanlı Devleti bürokrasisinde görülen Alman etkisi Türk Havacılığına da yansımıştır.

a)Osmanlı Ordusu'nun Seferberliği Ve Hava Birliklerinin Durumu

Avrupa'da devam eden savaşın bir gün kendi sınırlarına da ulaşacağını anlayan ve Balkan Savaşı'nın üzüntü verici sonuçlarını anımsayan Osmanlı Hükümeti seferberlik kararı almıştı.⁸⁴

Kara ordularında olduğu gibi hava kuvvetleri de almış olduğu emirle seferberliğini yapmaya başlamıştı:

Tayyare Mektebi Müdüriyeti'ne,

Ordu-yı hümayun seferber olduğundan aşağıda muharrer tayyareci efendilerle tayyarelerin seferber edilmesi ve harekete amade bir halde bulundurulması:

1-Rumpler Taube	Teğmen Şakir
2-Deperdussin	Teğmen Mehmet Ali
3-Bleryo(Edremit)	Yüzbaşı Salim İlkuçan
4-Bleryo(Tarik Bin Zeyyat)	Yüzbaşı Fesa Evrensel
5-Nieuport	Teğmen Fazıl
6-Nieuport	Teğmen Fazıl ⁸⁵

⁸⁴ Uçarol, Siyasi Tarih, s.465.

⁸⁵ Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, Eskişehir: Havabasımevi 1951, s.13.

Seferberlik emrini almış olan ordunun hava birliğine Ekim 1914'te Erich Serno (1886-1963), Batı Cephesi'ndeki Alman 2. Tayyare Bölüğünden Türkiye'deki Alman Askeri Misyonuna gönderilmişti. Türk hava kuvvetleri personelinin eğitimi için kendisine bir program hazırlama görevi verilmiş ve bunun yanında Türk Yüksek Komutanlığına havacılık konusunda danışmanlık görevine atanmıştır. 3 Şubat 1915 te Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde görevine başlamıştır.⁸⁶

Fransa'dan getirilen Hava Yzb. Marki Mezeyrac de Goys* ise öğretmen olarak görevine başlamıştır.

Bu yıllarda Yeşilköy'de kara tayyare mektebi mevcuttu. Harbiye Nezareti emrinde bulunan hava birlikleri keşif, gözetleme, destek ve himaye vazifeleri yapmaktaydılar.

Bahriye Nezareti de donanmanın himayesi, deniz keşiflerinin yapılması ve sahillerin kontrolü için deniz tayyaresi kullanmak istediğinden deniz tayyarecisi yetiştirmek üzere Yeşilköy'de deniz fenerine yakın bir yerde Bahriye Tayyare Mektebi açtı. Bahriye Tayyare Mektebine müdür olarak Necmeddin (Sağır) Efendi tayin olmuştu. Bu arada tayyare mektebi için Haziran 1914'te Fransa'dan 5 adet Caudron* ve 6 adet Morane Saulnier tipi uçak satın alınmıştı.⁸⁷

Savaşın gittikçe yaklaştığı bu dönemde az miktarda uçak ile genç subaylar yetiştirilmeye çalışılıyordu. Ancak yine de sayının yetersizliği gözden kaçmıyordu.

⁸⁶Richard T. Whistler, "Over The Wine-Dark Sea, Aerial Aspects Of The Dardanelles; Gallipoli Campaign, Part:3, Turco- German Aviation", *Over The Front*, 1994, U.S.A., Vol 9(3), s.231-233.

*Bu şahsiyet dürüst ve çalışkan bir kişi olup 4 Mayıs 1914'te İstanbul'a gelmiş ve büyük bir istekle işe sarılmıştı. Az zamanda kendini Türk pilotlarına sevdiren Goys ilk iş olarak tayyare mektebinin getirilmesine ve ordu ile donanmadan alınan yeni subayların pilot olarak yetiştirilmesine gayretle çalışmıştır.

⁸⁷Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, s.15.

*bkz. EK 1

b)Kafkas Cephesinde Türk Hava Harekatı

b.1. 1914 Yılı Hava Harekatı Ve Faaliyetleri

Rusların 1 Kasım 1914 tarihinden başlayarak huduttaki Türk birliklerine saldırımları üzerine Kafkasya Cephesi açılmıştır. Havacılık açısından bu cepheden alınacak en büyük ders, savaşın planlanması ve icrasında hava keşfinin öneminin acı bir şekilde ispatlanmış olmasıdır. Askeri tarihçiler bu harekatla ilgili şu soruyu sormaktadırlar:

*Acaba 80000 Türk askerinin hayatına mal olan Sarıkamış Harekatından önce bölgenin muntazam ve bilinçli bir şekilde hava keşifleri yapılabilseydi ve kolorduların geçmesi planlanan Allahüekber Dağları'nın bu mevsimde geçişe imkan verip vermeyeceği hayallerde canlandırılmayıp bizzat gözlerle görülseydi bu harekatın yapılmasına yine de cesaret edilebilir miydi?*⁸⁸

Dağlık ve on binlerce askerin hayatına mal olacak kadar kritik bir coğrafi bölgede bir ordu komutanının en başta ihtiyaç duyduğu şeyin süratli bir keşif ve gözetleme faaliyeti olduğu aşikardır. Bu nedenle 3. Ordunun keşif ve gözetleme hizmetleri için iki uçaktan kurulu bir müfreze Trabzon'a asker, cephane ve malzeme götüren Bezmialem, Mithat Paşa ve Bahriahmer (Kızıldeniz) vapurlarına yüklenmiştir. "Tarık bin Zeyyat" ve "Edremit" adındaki Bleriot uçaklarıyla Yzb. Salim ve Fesa Beyler bu müfreze atanmışlardı. Ancak Karadeniz'i kontrol altında tutan Rus donanması askeri malzeme ile yüklü gemileri fark ederek, 6-7 Kasım gecesi yaptığı baskınla gemileri batırmıştır. Denize dökülenler arasında bulunan pilotlar Ruslar tarafından esir edilerek Sibiry'a gönderilmişlerdir. Pilotlar savaşın sonuna kadar Rusya'da esir kalmışlardı. 3. Ordu ise bir müddet daha uçaksız kalmıştır. Bu sıralarda Ruslar da cephede tayyare kullanmamışlardı.⁸⁹

⁸⁸ Sarp, a.g.e., s.61.

⁸⁹ Hülya Şahin, "Birinci Dünya Harbi'nde Kafkas Cephesi'ndeki Türk Hava Harekatı", 8. Askeri Tarih Semineri Bildirileri I. XIX. Ve XX. Yüzyıllarda Türkiye ve Kafkaslar.(24-26 Ekim 2001-İstanbul), Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları 2003, s.308-309.

b.2. 1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1915 yılında Rusların hava harekatı karşısında 3.Türk Ordu Komutanlığı Kafkas Cephesine bir tayyare müfrezesinin gönderilmesini Başkomutanlık Vekaletine teklif etmiş, alınan cevapta eldeki uçakların Çanakkale Cephesinde vazifeli olduğu ve ancak Almanya'dan uçak geldikten sonra bir bölümün verilebileceği bildirilmişti. Bu suretle 1915 yılı içinde Kafkas Cephesinde Türk hava faaliyeti olmamıştı.⁹⁰ Bunun sonucunda harekata katılan kara birlikleri, Rus ordusu hakkında yeterli bilgi sahibi olamamış veya eksik istihbarat bilgilerine sahip olduğundan hareket planları uygulanamamış, böylece Doğu Anadolu'da Erzurum dahil olmak üzere Türk toprakları Rus ordusu tarafından işgal edilmiştir.

b.3. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Türk cephelerindeki uçakların sayısı zamanla artmakta, artıkça yedek malzeme ihtiyacı ve uçakların bakımı için açılan tesisler sayesinde hava teşkilatı büyümekteydi. Hava birliklerinin ihtiyaçlarını karşılamak için Başkomutanlık Karargahına bağlı 13. Şube büyütülerek müfettişlik haline getirilmiş böylece Harbiye ve Bahriye Nezaretleri emrinde bulunan hava birliklerinin müfettişlik emrinde toplanıp bir elden kullanılması emredilmiştir.⁹¹ Müfettişlik, Başkomutanlık Karargahının lüzumlu gördüğü cephelerdeki komutanlık emrine birer tayyare bölümü vermişti.

Rus taarruzlarının başlamasıyla 3. Ordu cephesinde hava keşiflerine olan ihtiyaç artmış böylece Başkomutanlık bir tayyare birliğinin gönderilmesini emretmişti.

Tayyare birliği dört personel ve iki uçaktan oluşuyordu.

7. Tayyare Bölük Personeli:

7.Tayyare bölüm komutanı Pilot Yzb.Ali Rıza

Uçuş heyeti Pilot Üstğm.Abdullah

Uçuş Heyeti Rasit Üstğm. Muhsin

Uçuş Heyeti Rasit Tğm. Fikri

⁹⁰ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı IX., Genelkurmay Basımevi (Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları), Ankara 1969, s.36.

⁹¹ Resimlerle Havacılık Tarihi, s.10-11.

Bu karar üzerine iki Gota* uçağı Yavuz'a yüklenererek 6 Şubat 1916'da Trabzon'a çıkarıldı. Ancak her iki uçak da yapmış oldukları uçuşlar sonucu gördükleri hasar yüzünden orduya fayda sağlayamamışlardır. Bu arada Erzincan havaalanına gelmiş olan takviyeli 7. Tayyare Bölüğü Erzurum-Tercan dolaylarında keşif hareketlerine başlamıştı.

Mayıs 1916'da özellikle Erzurum-Tercan dolaylarında yapılan keşif uçuşları sayesinde Rusların zayıf olduğu yerler belirlenmişti.⁹²

3. Ordu Komutanlığı tarafından yapılan hava ve kara keşifleri sayesinde Tercan geri alınmıştı.

Rusların Erzincan'a girmesinden sonra bir Türk uçağı Kelkit'teki Rus ordugahını bombalamış ve 4. Rus tümeninin Kelkit civarında toplandığını keşfetmiştir. Sonraki keşiflerde ise Rus tümeninin doğuya doğru hareket ettiği tespit edilmişti.

23 Temmuz günü Ütgm. Abdullah ve Rasıt Muhsin'in Zara'ya yaptıkları mecburi inişte kullandıkları Albatros parçalandı ve Plt. Abdullah'ın ayakları kırıldı. Aynı günlerde ise Ruslar Erzincan'ı işgal etmiş bu nedenle de 7. Tayyare Bölüğü Suşehri'ne intikal etmiştir.⁹³

Yine karşılıklı keşif hareketlerinin devam ettiği bu dönem, yakıtının bitmesi nedeniyle Görele'ye inmek zorunda kalan bir Rus uçağı personeli jandarmalar tarafından Tirebolu'ya getirilmişti.⁹⁴

25 Ekim'de Kafkas Cephesini teftişe gelen Enver Bey, Ordu Komutanı Vehip Paşa ile birlikte, cephe üzerinde uçmuştur.

25 Ekim/10 Aralık 1916 tarihleri arasında 7. Tayyare Bölüğünün yaptığı keşif faaliyetleri 3. Ordu Komutanlığı tarafından takdirle karşılanmış; Bölük Komutanı Plt. Yzb. Ali Rıza takdir, Rasıt Ütgm. Fikri'ye gümüş liyakat madalyası, Plt. Ütgm. Birent'e demir hilal madalyası verilmiştir.⁹⁵

* bkz. EK 1

⁹² Fevzi Çakmak, *Büyük Harpte Şark Cephesi Hareketleri*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı 1939, s.334.

⁹³ Anadol, a.g.e., s.115.

⁹⁴ BOA.DHEUM. 5.Şb., (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Beşinci Şube) 26/44,1.

⁹⁵ Şahin, a.g.e., s.312.

Bu gelişmeler meydana gelirken 2. Ordu emrine verilen 10. Tayyare Bölüğü dört uçak ve altı kişilik personeli ile Diyarbakır'a doğru yola çıkmıştı.

10. Tayyare Bölük Personeli:
Pilot Üsteğmen Westfa
Pilot Üsteğmen Sadettin
Rasit Üsteğmen Mehmet Nuri
Rasit Üsteğmen Muzaffer
Rasit Üsteğmen Mazlum
Rasit Teğmen Bahaddin

Trenle İstanbul'dan yola çıkan bölük önce Pozantı'ya ulaşmış 15 gün bekledikten sonra Ceylanpınar ve buradan da kamyonlara yüklenerek Diyarbakır'a varmıştır. Kasım ayında pilotlar tarafından çok sayıda tecrübe uçuşları yapılmıştı. Bu bölüğe komutan olarak Alman Ütgm. Westfa atanmıştı.

b.4. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1917 yılında Kafkasya'da bulunan 2. Ordu 10. Tayyare bölüğü Elazığ'da, 3. Ordu 7. Tayyare bölüğü Suşehri'nde bulunuyordu.

Karadeniz kıyısının keşif ve gözetlenmesi için de 8. Tayyare Bölüğü Giresun'a gönderilmek için İstanbul'da hazırlanmaktaydı. Ruslarda ise daha çok sayıda uçak ve uçak birliği bulunuyordu.

Van Gölü'nden Erzincan'a kadar olan arazinin keşif faaliyetleri 10. Tayyare Bölüğüne verilmişti. Bölükte beş pilot ve dört uçak bulunuyordu. Tayyare bölüğünün daha ciddi çalışmalar yapması için uçağa ihtiyacı vardı. Ancak yeni gelecek uçaklarda karadan getirildiği takdirde harap olacağı için bunların uçarak gelmesi gerekiyordu. Bu nedenle 2. Ordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa, 21 Mart 1917 tarihli ve 3817 sayılı şifre ile uçakların "Ulukışla-Maraş-Malatya güzergahından Elazığ'a uçarak gelmesi gerekliliğini" belirtmiştir.⁹⁶ Bu şifre Başkomutanlık Vekaleti tarafından olumlu karşılanmıştı. Yeni uçaklar gelene kadar eldekilerle hava keşiflerine devam edilmişti.

⁹⁶ Türk Havacılık Tarihi 1917-1918, Eskişehir: Havabasımevi 1951, s.77.

İlkbahar aylarında Muş, Varto, Göynük ve Malazgirt civarında bulunan Rus birliklerinin durumları saptanmıştı. Bu keşif hareketleri sırasında Türk ve Rus uçakları birçok hava muharebesi yapmıştır. Bu muharebelerde bazen Türk pilotları bazen de Rus pilotları üstünlük sağlamıştır.

Eylül ayında ise Erzurum, Muş, Bitlis, Malazgirt ve Başkale dolaylarında birçok hava keşif vazifeleri yapılmış ve Ruslar hakkında pek çok bilgi toplanmıştı.

26 Eylül günü ise yere inmeye mecbur edilen çift motorlu Rus Caudron G-4* bombardıman uçağı Türk tarafına teslim edilmiş, iki Rus pilot esir alındıktan sonra Plt. Vecihi Hürkuş bu çift motorlu uçak ile uçarak Türk havacılık tarihinde bir ilki gerçekleştirmiştir.⁹⁷

Suşehri'ne yerleşmiş olan 7. Tayyare Bölüğünde şiddetli kışın devamında tamire muhtaç uçak ve motorlarını işe yarar hale getirmekle uğraşmış ve müsait zamanlarda birçok uçuşlar yapılmıştır. Bu uçuşlara ait keşif raporlarını incelediğimizde daha çok Erzincan istikametinde keşif uçuşlarının düzenlendiği anlaşılmaktadır.⁹⁸

Erzincan'a yapılan bu uçuşlardan biri olan 8 Ekim 1917 tarihli uçuş sırasında görevli olan Plt. Vecihi ve Rasit Ütgm. Bahattin bir Rus uçağı ile yaptığı hava muharebesinde isabet alarak zorunlu iniş yapmış ve her iki Türk pilotu yaralı olarak Ruslara esir olmuştu. Esaretten firar ederek Türk topraklarına ulaşmayı başaran Plt. Vecihi fırsatları iyi kullanamadığını ve hatalı olduğunu belirten bir açıklama yapmıştır.⁹⁹

Bu sırada 7. Tayyare Bölüğünde sadece iki uçak kalmıştı. Ayrıca 8 Ekim günü bölükteki en iyi iki pilot hava muharebesinde vurularak esir edilmişti. Bu durumda Rusların hava üstünlüğü müttefiklerden de aldıkları son model uçaklarla daha da belirginleşmişti.

Doğu cephesinin çok geniş olması nedeniyle Karadeniz'deki Rus filosu ve Karadeniz kıyılarındaki Rus kuvvetleri kontrol edilemiyordu. 3.Ordu Komutanlığının Başkomutanlığa yaptığı teklif üzerine bölgeye 8. Tayyare Bölüğü gönderildi. Bölükte 5 pilot ve 2 uçak bulunmaktaydı. Bölük merkezi Giresun'da bulunmaktaydı.

*bkz. EK 2

⁹⁷ Harp Mecmuası, Sayı: 20, İstanbul 1917, s.315.

⁹⁸ Türk Havacılık Tarihi 1917-1918, s.93.

⁹⁹ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, İstanbul: Kanaat Kitabevi 1942, s.35.

8. Tayyare Bölüğü Personeli:

Pilot Üstğm. Rifat

Pilot Üstğm. Sezai

Rasit Üstğm. Mazlum Kevüsk

Rasit Tğm. Hüsnü

Ancak yapılan hazırlık uçuşları sonucunda varolan uçaklar parçalanmıştı. Bu nedenle Başkomutanlıktan iki yeni uçak gönderilmesi teklif edilmişti. Bu teklif üzerine 8. Tayyare Bölüğü Suşehri'ne nakledilmiş ve iki Albatros keşif uçağı gönderilmişti.

b.5. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Savaşın son yılında Rus asker ve subayları ihtilal nedeniyle geri çekilmeye başladılar. 3 Mart 1918'de imzalanan Brest-Litowsk Antlaşması üzerine Rus ordusu kuzeye doğru çekilmeye başlamıştı. Bunun üzerine 10. Tayyare Bölüğü Diyarbakır oradan da Silvan'a hareket etmiş ve 4. Kolordu emrine verilmişti.

7. ve 8. Tayyare Bölükleri Kelkit'e doğru yola çıkmıştı. Bölük Komutanı Yakup Sami Plt. Rifat ile 63 adlı uçak ile uçtular. Ancak 7. Bölükten Plt. Abdullah ve 8. Bölükten Yusuf Kenan'ın kullandığı çift motorlu Caudron'un yapmış olduğu mecburi iniş sonunda elden çıkması ve Plt. Rifat yönetimindeki 8. Bölüğün Albatros'unun yere çakılması sonucunda şark ordusunun elinde uçacak tek bir uçak kalmamıştı.¹⁰⁰

7. ve 8. Tayyare Bölükleri 9. Ordu Komutanlığına verilmişti. Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra 7. Tayyare Bölüğü Kars'a gelmiş Kars boşalınca Erzurum'a, 8. Tayyare Bölüğü ise Tebriz'den Kars'a ve oradan da Erzurum'a intikal etmişti.

Kafkas Cephesi'nde yapılan kara harekatında Türk Hava Kuvvetlerinin faaliyetleri çoğunlukla keşif tarzında olmuştur. Cephe görevlerini çoğunlukla elde bulunan tek uçak ile yapmaya çalışan Türk pilotları buna rağmen Rus hava kuvvetlerini etkisiz hale getirmeyi başarmışlardır.¹⁰¹

¹⁰⁰ Fikret Arıt, *Türk Havacılık Hikayeleri*, İstanbul 1966, s.25-29.

¹⁰¹ Şahin, a.g.e., s.319.

c)Çanakkale Cephesinde Türk Hava Harekatı

c.1. 1914 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Seferberlikte Çanakkale Mevkii Müstahkem Kumandanlığı emrine verilen bir Nieuport deniz uçağı, Fazıl Bey idaresinde 19 Ağustos'ta uçarak Çanakkale'ye gelmiştir. Ancak uçakta meydana gelen arızadan dolayı geri gönderilmişti.

25 Ağustos'ta tekrar Çanakkale'ye uçan Ütğm. Fazıl, İngiliz kuvvetlerini havadan keşfetmek için hazırlıklara başlamıştı.

Eylül 1914'te Bozcaada ve Limni doğrultusunda yapılan hava keşfinde iki İngiliz zırhlısı ve üç İngiliz torpidosunun varlığı tespit edilmiş ve böylece Türk hava gücü ilk faaliyetini göstermişti. Yapılan bu hava keşfinde İngiliz deniz kuvvetlerinin boğaz dışında devriye gezdiği ve boğaza giren çıkan gemileri kontrol ve muayene ettikleri anlaşılmıştır.¹⁰² 19 Ekim 1914 tarihine kadar Bozcaada-Limni üzerinde hava keşiflerinin yapılmasına devam edilmiştir. Ancak tek uçakla devamlı keşif yapılması zor olduğundan İstanbul'dan Çanakkale'ye Yzb. Savmi (Uçan) komutasında iki kişilik bir Nieuport uçağının gönderilmesine karar verilmişti.

Ütğm. Fazıl, Yzb. Savmi ve Ütğm. Cemal'in vazifelerini yapmaları uçakların sık sık arızalanması nedeniyle istenilen düzeyde gerçekleşmemiştir.¹⁰³

c.2. 1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Çanakkale Savaşı 19 Şubat günü Fransız ve İngiliz harp gemilerden teşkil edilen bir donanmanın Çanakkale Boğazı'nı zorlamak istemesi ve boğaz girişindeki siperleri bombardıman etmesiyle başlamıştır. Bu dönemde Çanakkale'de işe yarar durumda olmayan iki Nieuport deniz uçağı Yeşilköy'e alınarak Ertuğrul adlı Bleriot Plt. Cemal idaresinde Çanakkale'ye gönderildi. Ertuğrul 18 Mart 1915 tarihine kadar Çanakkale'de kıt'aların gözcülüğünü yapmıştır.

18 Mart sabahı Başkomutanlık Karargahı Hava Müşaviri Yzb. Serno, Rasit Kurmay Yzb. Shneider ile birlikte İngiliz ve Fransızların durumunu keşfetmek için havalandılar. Yzb. Serno bu keşif uçuşunu şu şekilde anlatmaktadır:

¹⁰² BOA.,DH.EUM. 5. Şb., 1/49,1.

¹⁰³ Kansu-Şensöz-Öztuna, a.g.e., s.173.

"Sabahın erken saatlerinde yüksek bir tepeye tırmandık. Çanakkale'nin arkasındaki arazi önümüze açıldı. Kilitbahir'in istiridye şeklinde doldurulmuş gizli kanallarını gördük.

Gelibolu Ovası'nın seyrek ve alçak çalılarının arasından uzanan beyaz yolun parlaklığı vahşi bir şekilde bize doğru yükseliyordu. 1600 m. irtifada uçtuk. Uçak motoru bundan daha iyisini yapamazdı. Şimdi gerçekten yaşlı Truva'nın üzerinde uçuşumuzu anladık.

Bozcaada'da deniz boyunca kolaylıkla 40 gemi saydık. Bütün gemi tipleri mevcuttu. Altımızda ağır gemiler dizisi, hafif kruvazörler, ağır ikmal gemileri, uçak yardımcı gemileri vardı. Sağ altımızdan arkasından beyaz köpükler saçarak ilerleyen bir denizaltının gölgesi görülebiliyordu.

Çanakkale Burnu istikametinde 6 savaş gemisi bir dizi halinde ilerliyordu. Zırhlı kruvazör amiral bayrağı taşıyordu. Birçok projektörün parlak ışıkları, gemi üzerinde de Falklands Savaşı'ndan kalma yara izlerini gösteriyordu. Arkasından takip edenler, Quenn Elizabeth, Lord Nelson, Agammemnon, Majestic ve Tsing-Tao Savaşı savunmasında rol alan Triumph idi. İngiliz donanmasının tüm gemi çeşitleri. Albion'un beyaz savaş flaması dalgalanıyordu.

Arkamızda aniden bir şarapnel bulutu yükseldi. Bu selamlamayı Fransız Savaş gemisi Bouvet gönderdi. Bu misafir-perverliğe bombalarımızla cevap vermeliydik. O esnada Fransız Savaş gemisine doğru beyaz bir işaret fişegi dumanı yükseldi. 'Zırhlı bekle ve İngiliz liderini takip et' bunun üzerine yavaşça diğer gemilerin soluna girdi.

Rüzgarla dolan savaş gemilerinin flamarı bize zaferimizi müjdeliyordu. "104

Görünen o ki İtilaf Devletleri, Çanakkale Boğazına taarruz etmek için ilerlemekteydi. 18 Mart Muharebelerinde Türk-Alman uçakları sabahın erken saatlerinde yaptığı hava keşfinde, İngiliz donanmasının boğazı zorlamak maksadıyla harekete geçerek boğaza yaklaşmakta olduğunu, zamanında Çanakkale Müstahkem Mevki komutanına bildirmiş ve alarm halinde bekleyen Türk birliklerinin lüzumlu tertip almalarına yardım etmişti.¹⁰⁵

Çanakkale alanında bulunan üç uçak, Alman pilotları, Yeşilköy'de eğitim görmüş üç Türk subayı ve Alman bakım personeli ile 1. Türk Tayyare Bölüğü teşkil edildi.

¹⁰⁴Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Hava Kuvvetleri Tarihi, "Binbaşı Erich Serno'nun Raporu", Çeviren, Düzenleyen, Hazırlayan, Dr. Brian P. Flanagan, s.106-107.

(The History Of THE OTTOMAN AIR FORCE IN THE GREAT WAR, "The Reports of Maj. Erich Serno", Translated, edited and prepared by Dr. Brian P. Flanagan, ss.106-107)

¹⁰⁵ Tahsin Kevenk, "Uçan Türk", THK Dergisi, Ağustos-Eylül 1961, s.80-90.

1.Tayyare Bölüğü, 17 Nisan'a kadar Çanakkale Boğazı önündeki Bozcaada, Limni üzerinde birçok keşif yapmış ve müttefik gemilerini bombalamıştır.

Müttefik gemilerine ait 10 savaş gemisi ve 2 nakliye gemisinin Akçay üzerine gelmekte olduğu, bir müttefik uçağının Akçay üzerine gelerek Midilli'ye döndüğü ve beş zırhlı ile üç torpidodan birisinin demirlediği diğerlerinin ise Edremit'e yöneldiği tespit edilmişti.¹⁰⁶

Bozcaada'da İngiliz hava birliklerinin gittikçe kuvvetlenmesi endişe verici bir hal almaya başlamıştı. Bu nedenle Bozcaada'ya 18 Nisan 1915'te baskın yapılmış ancak istenilen sonuç alınamamıştı.

Türklerin bu akınlarına karşılık İngilizler uçak hangarlarını bombalamış ancak Türk uçakları daha önceden dağıtılarak gizlendiği için hasar görmemişlerdir.

25 Nisan 1915 sabaha karşı çıkartma yapıldıktan ve ilk çıkan birliklerin harekete geçmesinden sonra Müstahkem Mevki Komutanlığı, çıkarma bölgelerinin durumlarının öğrenilmesi için hava keşif ekibini görevlendirilmişti. Muharebenin ağırlık merkezi karada cereyan ederken Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bulunan tayyare bölüğü 5. Ordu Komutanlığına verilmişti. Bundan sonra uçakların uçuşa hazır bir duruma sokulabilmesi için yer ve bakım kademeleri aralıksız çalışma yaptılar ve uçuşa hazırlanan uçaklarla İngilizlerin çıkarma yaptığı bölgedeki depolarını, kıt'a topluluklarını, topçu mevzilerini tespit etmek ve aynı zamanda İngilizlerin nakliye ve harp gemilerini bombalamak amacıyla birçok vazifeler yapılmıştı.¹⁰⁷

Mayıs ayı itibariyle Müstahkem Mevki Komutanlığından gönderilen keşif uçakları; Arıburnu, Sığındere, İmroz, Limni, Seddülbahir, Anafartalar dolaylarında hava keşifleri yaparak İngiliz ve Fransız muharebe gemilerinin konumlarını ve çıkarma bölgelerinin yeniden takviye edildiğini tespit etmişlerdi.

Haziran 1915'te Türk uçakları İngiliz ve Fransız mevzilerini bombalamışlar ve bundan sonra yapılan keşif uçuşlarında Limni ve Bozcaada civarında bulunan İngiliz ve Fransızların taarruz için hazırlıklar yaptıklarını belirlemişlerdir.

¹⁰⁶ BOA.DHEUM. 3.Şb. 4/46, 1-2.

¹⁰⁷ Çanakkale 1915, T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Ankara: TTK. Basımevi 1999, s.26-30.

19 Temmuz günü Seddülbahir’de öğleden önce bir Türk uçağı Bozcaada’da bulunan müttefik uçak karargahına dört bomba atmış dönüşte iki müttefik uçağının Türk uçağını takibi ve ateş açmaları herhangi bir netice vermemiştir.

29 Temmuz’da ise Türk deniz uçağı müttefik denizaltısını batırmıştır.¹⁰⁸

İngilizlerin Gelibolu Yarımadası’ndaki Türk kuvvetlerini mağlup ederek Çanakkale’ye inmesinden ve donanmasının İstanbul yolunu açmasından korkularak Türk hava destek ihtiyacının kısmen karşılanması için Almanya’dan 20 uçak alınmıştı.

Eylül ayından itibaren Çanakkale Muharebeleri mevzi muharebeleri şekline dökmüş ve bu safhada her iki tarafta karada ve havada geniş çapta keşif ve gözetleme faaliyetlerine girişmişlerdi. Türk deniz uçakları 5 Eylül’de İmroz adasındaki Kefalo limanına taarruz edip büyük bir müttefik gemisini vurmuşlardır

13 Kasım günü şiddetli çatışmaların yaşandığı sırada Türk uçakları keşif ve taarruzlarına başarı ile devam etmiş, bir Türk uçağı bir müttefik monitörünü bombalar ile taciz edip onu ateşi kesip uzaklara çekilmeye mecbur etmiştir.¹⁰⁹

Keşifler ve diğer kaynaklardan alınan haberler, Çanakkale bölgesinden müttefik kuvvetlerinin başka cephelere kaydırılmak üzere çekildikleri idi. Kasım sonlarına doğru hazırlanan tahliye planına göre, Anafarta-Arıburnu Aralık 1915’te boşaltılmaya başlamıştı.

30 Kasım 1915 günü Plt. Ali Rıza ve Rasıtı mülazım Orhan Bey AK I Albatros uçağıyla uçarken, Kabatepe üzerinde bir Fransız uçağı ile karşılaşarak çatışmaya girmiş ve çatışma sırasında bir kurşun Fransız uçağının benzin deposunu delmiş ve uçak yanarak Gelibolu Yarımadası’na düşmüştür. Ertesi gün 5. Hava keşif bölüğü, Harp Ceridesi’nde alınan rapora göre, bir gün önce düşürülen uçak enkazının Helles Burnu ile İntepe arasında görüldüğü kaydedilmiştir. Her iki subay da kıdem ve para mükafatıyla ödüllendirilmişlerdir.(Bugün uçağın düştüğü yerde iki subayın büstü yer almaktadır.)¹¹⁰

¹⁰⁸ Mehmet Ali Yazan, *Birinci Dünya Savaşı Türk Basımında Çanakkale Muharebeleri*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran 1996, s.138-144.

¹⁰⁹ Yazan, a.g.e., s.164-194.

¹¹⁰ “Havalandaki İlk Savaşımızı Çanakkale Göklerinde Kazandık”, *Yıllarboyu Tarih*, Sayı: 3, 1984, s.165.

2 Aralık 1915 gecesi Arıburnu iskelesi yakınlarında bir müttefik uçağı açılan ateş sonucu denize düşmüştür.

12 Aralık'ta müttefik uçakları Galataköy civarına on beş bomba atmışlar ancak herhangi bir zayıat verememişlerdir.

14 Aralık'ta Arıburnu üzerinde uçan üç müttefik uçağından biri Türk topçuları tarafından düşürülmüş aynı günün akşamı bir Türk deniz uçağı Seddülbahir Çadırılı ordugahına dört bomba atmıştır. Aynı gün bir deniz uçağı Limni adası ile Moro adası üzerinde keşif yapmış ve Mondros limanındaki depoları bombalamıştır.

15 Aralık günü öğleden önce Kumkale ve Yenişehir üstünde uçan çift satırlı bir müttefik uçağı Türk topçu ateşi ile Tekkeburnu açıklarında denize düşürülmüştür.¹¹¹

c.3. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Artan müttefik hava hareketına karşı Almanya'dan getirilen ve Gelibolu Yarımadası'nda Galata alanına yerleştirilen 6. Fokker Tayyare Bölüğü müttefiklere karşı koymaya başlamıştı.

1 Ocak 1916'da bir müttefik savaş gemisi Seddülbahir'i iki defa bombalamış buna karşılık Türk deniz uçakları Mondros körfezinde bulunan müttefik gemilerine bomba ile hücum etmişlerdir.¹¹²

İngilizler filolar halinde Galata'daki Fokker Tayyare Bölüğüne taarruz etmekte 6 Ocak'ta alana bırakılan 30 bombaya karşılık alandan kalkan Fokker av uçağı Ferman tipinde bir düşman uçağını Çanakkale yakınlarında düşürmeyi başarmıştı.¹¹³

8-9 Ocak 1916'da müttefik kuvvetleri Seddülbahir'i tahliye etmiş ve böylece karada cereyan eden Çanakkale Muharebeleri sona ermiş ise de deniz ve hava harekatı devam etmiştir.¹¹⁴

¹¹¹ Yazan, a.g.e., s.198-205.

¹¹² a.g.e., s.220.

¹¹³ Kansu-Şensöz-Öztuna, a.g.e., s.241.

¹¹⁴ Harp Tarihi, Hava Harp Okulu Yayınları 1992, s.41.

Şubat 1916'da Seddülbahir'e gelen çift satırlı (kanatlı) bir Fransız uçağı bombardımana başladığı sırada, havalanan Türk uçağı ile 15 dakika hava muharebesi yaptıktan sonra Fransız uçağı yere inmiş ve teslim olmuştur. Yine bu dönem gerçekleşen hava taarruzlarına karşı yerden gerçekleşen top atışları caydırıcı bir etki gösteriyordu.¹¹⁵

Çanakkale Cephesi'nde Şubat 1916'dan Nisan ayı başına kadar deniz hava birliği 28 çıkış yapmış, İmroz, Limni, Taşoz ve Bozcaada da müttefiklerin durumunu keşfederek, askeri tesisleri bombalamıştır.

Eylül-Aralık ayları arasında hava taarruzları, keşif vazifeleri devam etmiştir.

c.4. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1917 yılında Çanakkale bölgesinde kara harekatı bakımından sükunet vardı. Fakat deniz ve hava birliklerinin hareket ve faaliyetleri devam ediyordu. İtilaf Devletlerinin hava taarruzları devam ederken Türk birlikleri bu taarruzlara karşılık veriyordu. Yılın ilk aylarında Türk hava birliklerine İmroz, Sisam adaları dolaylarındaki düşman durumunun keşif ve tespiti görevi verilmişti.

Bununla birlikte Ocak ayında Çanakkale'yi bombalamak için gelen beş uçaktan kurulu düşman filosu ile yapılan hava muharebesinde bir İngiliz uçağı düşürülmüştü. Bu sırada üç müttefik uçağı Mecidiye istihkamı bombalamaları sonucu on dört kişi yaralanmış, uçaklar ise Limni istikametine dönmüşlerdir.¹¹⁶

Gündüz hava savaşlarında ve uçaksavar atışlarıyla uçak kaybetmek istemeyen müttefik havacıları gece taarruzlarına ağırlık vermeye başlamışlardı. Eldeki kayıtlara göre düşman uçakları Çanakkale bölgesinde 18 Mart 1917 tarihinden 31 Nisan 1917 tarihine kadar hiç gündüz uçuşu yapmamış, yalnız geceleri olmak üzere Türk deniz tayyare filosunun bulunduğu Nara'ya ve Kiliya ile Akbaş iskelelerine bomba taarruzları yapmışlardır.

¹¹⁵ Harp Mecmuası, , Şubat 1916, Sayı: 5, s.67

¹¹⁶ BOA. DH.EUM.3. Şb.,19/33,1.

26 Mayıs'ta, Seddülbahir kesimini bombardıman eden İngiliz uçakları ile hava muharebesine giren Türk uçakları, Bristol tipi uçaklardan birini İmroz Adası yakınlarında denize düşürmüştür.

Haziran ayında, Türk hava birlikleri İmroz, Limni, Bozcaada dolaylarında Müttefik kuvvetleri hakkında faydalı bilgiler toplamışlardır.

3 Temmuz günü 8 uçaktan meydana gelen bir müttefik filosu gündüz ve gece yarısı iki defa bombalarla Gelibolu ve Çanakkale şehrine taarruz etmişlerdi. Bu taarruzlarda askerlerden ve sivil halktan ölen veya yaralanan olmuştu.¹¹⁷ Bu sırada Türk hava birlikleri Limni, Bozcaada, İmroz dolaylarında düşman deniz ve hava birliklerinin durumunun öğrenilmesi ve Çanakkale dışındaki kıyılarda düşman mayınlarının aranması görevine hız vermişlerdi.

Temmuz ayında İmroz Adası'na himayeli olarak gönderilen bir keşif uçağı müttefikler tarafından önlenmiş ve keşif uçağını himaye eden av uçağı ile hava muharebesi yapılmıştı. Bu muharebede bir başarı sağlanmak üzereyken Türk uçağının makineli tüfekleri tutukluk yapmış ve böylece pilot muharebeyi keserek üssüne geri dönmek zorunda kalmıştır.¹¹⁸

Ağustos ve Eylül ayları itibariyle Türk deniz uçakları Tekeburnu civarında İngiliz mayınlarını keşfetmişler. Deniz uçakları Ekim ayına kadar 50 keşif uçuşu yaptılar ve 110 saat uçmuşlardı.¹¹⁹

c.5. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Savaşın son yılının Ocak ayında İmroz'a baskın kararı alınmıştı. Bu baskın sebebiyle İngilizler telaşa düşerek, Çanakkale'ye deniz kuvveti gönderecek ve böylece denizden sıkıştırılan Filistin cephesinin yükü azalacaktı. Baskın için Yavuz ve Midilli gemileri Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak İmroz'daki İngiliz motorlarını ve uçak hangarlarını yıktılar. Ancak Yunan gemileri karşılık vererek her iki gemiyi de bombardımana tutmuşlardır. Müttefiklerinde katıldığı bu hareket sırasında "Midilli" zayıf bir gemi olduğundan aldığı yaradan dolayı batmış "Yavuz" ise geri çekilirken uçaklardan atılan bombalardan isabet almış, ancak ağır olan geminin içine 800 ton su

¹¹⁷ Sarp, a.g.e., s.81.

¹¹⁸ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, s.153.

¹¹⁹ Kansu-Şensöz-Öztuna, a.g.e., s.243.

girmiş olduğu halde 15 mil süratle ilerlemiştir.¹²⁰ Çanakkale'den gelen Türk uçakları İngiliz uçakları ile hava savaşına girmişler bir İngiliz uçağı yanarak denize düşmüş, ikinci uçak aldığı mermi isabetiyle denize inmek zorunda kalmıştır.

Bölgede bulunan 6. Tayyare Bölüğündeki uçakların hepsi av uçağıydı. Bölüğe verilen vazife daha çok düşman hava taarruzlarına engel olmak, keşif uçaklarını himaye etmek ve bazı hallerde taarruz keşfi yapmaktı.

6. Tayyare Bölüğü müttefiklerin hava akınlarını Fokker av uçaklarıyla önlemekte ve hava muharebeleri yapmaktaydı. 8 Şubat 1918'de İmroz Adası'ndan Akbaş iskelesine gelen bir İngiliz deniz uçağı 6. bölükten iki uçak tarafından önlenmişti.

Nisan- Mayıs aylarında müttefik uçakları kitle halinde taarruza başlamıştı.

28 Nisan'da 3 müttefik uçağının Galata'ya, yedi müttefik uçağının da Arıburnu'na doğru yaklaştıkları haberi üzerine 2 Türk Fokker uçağı havalanmış ve Saros Körfezi üzerinde olan temas sonucu İngiliz uçaklarından ikisi muharebeyi keserek uzaklaşmış, geriye kalan dört İngiliz uçağı Türk-Alman Fokker uçaklarının kuyruk gerisinden ateşe başlamışlardı. İngiliz uçaklarının Fokkerlardan çok daha üstün özelliklere sahip olması ve sayıca fazla olmaları nedeniyle Türk uçakları geri dönmek zorunda kalmıştır.

Haziran-Ekim aylarında 2 ve bazen 5 uçaklı kollarla Çanakkale dolaylarına gelen müttefik uçaklarını önlemek ve Türk keşif uçaklarını himaye etmek amacıyla vazife alan Türk-Alman Fokker uçakları çoğu zaman 2-3 uçaklı kollarla 54 çıkış yapmak suretiyle düşman akınlarını önleyerek hava muharebeleri yapmışlardır.

1. Tayyare Bölüğü ise keşif, gözetleme ve taarruz hareketlerine devam etmiş, bölüğe Midilli, Limni, İmroz, Bozcaada ve Mavros (Tavşan adalarından biri) adalarındaki düşman birliklerini keşfetme ve görünen önemli hedeflere bomba ve makineli tüfekle taarruz etmeleri emri verilmişti. Bu emir üzerine tayyare bölüğü Haziran ayında İmroz Adası'na hücum etmiştir.¹²¹

Temmuz ayında ise Çanakkale Boğazı girişinde mayın arayan iki Türk uçağı çarpışmış, mürettebat ise kaybolmuştu.

¹²⁰ TBMM.Gizli Celse Zabıtları, c.IV, Ankara 1980, s.400.

¹²¹ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatları, s.223-226.

Ağustosta, cephede savaşamayacak durumdaki bir AK 60 uçağı, Ordu Komutanı Mahmut Kamil Paşanın emriyle irtibat için Bandırma'ya gönderildi.

Eylül ayında bölüğe dört yeni Fokker D7* gelmiş ancak Ekim ayı itibariyle Alman pilotlar, görevlerinden ayrılınca, Türk pilot da olmadığından, bölükte faaliyetlere son verilmiş ve uçaklar İstanbul'a nakledilmişti.¹²²

d) Irak Cephesinde Türk Hava Harekatı

d.1.1914 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun cihad-ı mukaddes ilan ederek Almanya safında savaşa girmesi İngilizlerin en önemli sömürgesi olan Hindistan'ın güvenliğini ve korunmasını tehlikeli bir duruma sokmuştu. Çünkü Hindistan'da 60-70 milyon Müslüman bulunuyordu. Almanların savaştan önce Bağdat demiryolu yapma teşebbüsleri doğuya nüfuz etme siyasetinin bir başlangıcı sayılıyordu. İngilizler, Irak ve Basra Körfezi'nin siyasi ve askeri açıdan büyük önemini anlamış olduklarından burayı ele geçirmek için fırsat kollamaktaydılar. Ancak savaşın başlangıcında, Irak cephesinde ne Türk ne de İngiliz kuvvetlerinde hava birlikleri bulunmamaktaydı.

İngilizler 6 Kasım 1914 tarihinde Basra Körfezi'ne girip, Fav Boğazı'nı bombardıman ederek harekate başladılar. İngilizler 1914 yılı sonlarına doğru kuzey doğrultusunda ilerleyerek 38. Türk Tümenini kayıtsız şartsız teslim olmaya mecbur etmişlerdi. İngiliz kıtalarıyla Türk ordusu arasındaki muharebeler devam ederken Irak Umum Kumandanlığı teşkilatı genişletildi ve Von Der Goltz Paşa'nın kumandasında 6. Ordu teşkil edildi. Ancak 6. Ordu emrinde henüz bir hava kuvveti bulunmuyordu.

d.2. 1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Irak Cephesi'ndeki ilk hava faaliyeti 14 Mayıs'ta iki İngiliz uçağının yaptığı keşif ve gözetleme hareketi sonucu gerçekleşti. Temmuz ayına kadar yapılan muharebelerde İngilizlerin hava keşif ve taarruzları devam etmişti.

*bkz. EK 1

¹²² Anadol, a.g.e., s.132.

Eylül ayında yapılan Selmanpak Muharebesi sırasında düşen bir İngiliz uçağı fazla zarar görmemişti. Bu uçağın enkazından istifade edilerek Alman makinistler yeni bir uçak dizayn etmişlerdi. Daha sonraki dönemde cephede uçurulan bu uçak İngilizler tarafından tanınmış ve İngilizler bu durumu anladıklarını belirtmek için Türk hattına bir paket atarak bildirmişlerdir. İçinde kendi uçaklarına ait yedek parçaları, “Yeni uçağınız için parçalar vardır.” yazılı notla birlikte atmışlardır. ¹²³

Ele geçen İngiliz uçaklarının kullanılır olması nedeniyle Plt. Fazıl aldığı emirle uçakları görmek üzere 25 Eylül’de Irak’a hareket etti. Farman ve Caudron uçaklarını uçabilir vaziyete getirmişti. Bu birlik 2. Bölüğün özünü teşkil edecektir. Bu arada İngiliz uçakları keşif uçuşları yapmaktaydı. Fazıl Beyin hazırlattığı Farman ve Caudron uçakları keşif uçuşlarına başladı. Tğm. Fettah da Irak’a rasıt olarak gönderilmişti. İlk uçuş Aziziye’de yapıldı. Sonra Kütülamare önünde devam edildi. ¹²⁴

2. Tayyare Bölüğü Personel:i
Bölük Komutanı Yzb. Von Au’lok
Pilot Yzb. Mehmet Ali
Pilot Ütğm. Fazıl
Pilot Tğm. Cemal
Pilot Tğm. Seheefr
Pilot Tğm. Balzum
Rasıt Ütğm. Mayer
Rasıt Ütğm. Fettah
Rasıt Ütğm. Sırrı
Rasıt Tğm. Leroz
Rasıt Tğm. Ziya

*Kasım ayında Türk topçuları birçok İngiliz uçağını mecburi inişe zorlamışlardır. ¹²⁵

5 Aralık’ta Kütülamare önünde iki İngiliz uçağı ele geçirilmişti. Aynı gün Türk topçusu, bir İngiliz uçağını indirerek ganimet olarak ele geçirmiştir. ¹²⁶ İngilizlerden ele geçirilen uçaklarla vazifeye devam eden 2. Tayyare Bölüğü Bağdat’a hareket etmişti.

¹²³ The Reports of Maj. Erich Serno, s.133.

¹²⁴ Kansu-Şensöz-Yılmaz, a.g.e., s.212.

*bkz. EK 1

¹²⁵ Harp Mecmuası, Sayı:2, Kasım 1915, s.31

¹²⁶ Anadol, a.g.e., s.108.

d.3. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1916 yılı başlarken Irak Cephesinde İngilizlerle karşılıklı çarpışmaların devam ettiği sırada 6. Ordu emrine verilen Yüzbaşı Von Alulock komutasındaki 2. Tayyare Bölüğü çok zor şartlarda Bağdat'a ulaşmıştı.¹²⁷

Ocak 1916'da Fazıl ve Fettah Beyler çıktıkları keşif uçuşlarında Şeyh Sait'te İngilizlerin ilerleyişini takip ederek 6. Orduya faydalı bilgiler vermişler ve Ordu Komutanlığı ile yapılan görüşmelerde buradaki uçuş faaliyetlerinin takviye edilmesi gerekliliğini çünkü bu bölgede İngiliz hava gücünün üstün olduğunu belirtmişlerdir. Bunun üzerine Bağdat Havaalanı Tigris'in batı yakasında kurulmuştu. Yzb. Serno da Mezopotamya'da havacılığı yaymak ve genişletmek için Bağdat Havaalanını bir hava istasyonu olarak genişletmişti.¹²⁸

17 Şubatta Türk uçakları Kütülamare'ye beş bomba atmışlar ve isabet kaydetmişlerdir. Kütülamare'nin bombalanması Mart ayında da devam etmiştir. Fellahiye'ye yapılan keşif sırasında yerden kuvvetli ateş açılmış ancak uçaklar zarar görmeden dönmüşlerdir.

Haziran ayına kadar Türk uçakları keşif hareketlerine devam etmişler, Kütülamare'ye teslim olmaları için İngilizce beyannameler atmışlar ve Şeyh Sait'e kadar keşif yapmışlardır.

Temmuz-Kasım arasında Dicle ve Fırat bölgelerinde İngilizlerin kara ve havadaki faaliyetleri artmıştı. Hemen her gün keşif, gözetleme ve taarruz hareketine devam eden İngiliz uçakları bu bölgede hava üstünlüğü sağlamak için Kütülamare dolaylarındaki Türk hava alanını, Türk mevzi ve karargahlarını bazen üç ve bazen beş uçaklı filolarla bombardıman ediyorlardı. Bu akınlar sırasında iki taraf arasında hava muharebeleri yapılmaktaydı. Bu muharebelerden biri 23 Eylül'de Fellahiye üzerinde keşif yapan bir Türk uçağı ile İngiliz uçağı arasında olmuş, çarpışmada Türk uçağı düşmanı kendi hatlarına inmek zorunda bırakmıştı. Yine 7 Ekim'de Türk uçaklarının Fellahiye üzerinde İngiliz uçakları ile yaptıkları hava muharebesinde bir İngiliz uçağı düşürülmüştür.¹²⁹

¹²⁷ Rudoff Holzhausen, *Çanakkale Havacıları*, (Çeviren Fahri Çeliker), Ankara: Genelkurmay Basımevi 1982, s.11.

¹²⁸ The Reports of Maj. Erich Serno, s.131.

¹²⁹ *Türk Hava Kuvvetleri'ni Tanıyor musunuz?*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü 1986, s.61.

Yapılan hava muharebeleri ve İngilizlerin aralıksız hücumları 18. Kolordu emrindeki tayyare bölüğünün uçak sayısını kritik bir duruma sokmuştu. Bu arada bölükte 3 Albatros ve 1 Fokker uçağı kalmıştı. İngilizler hakkında kara ve hava keşifleriyle elde edilen bilgiler ortaya koymuştu. İngilizlerin Dicle güneyinde beş Fellahiye'de bir olmak üzere toplam olarak 6 tümeni bulunduğu öğrenilmişti.

15 Aralık 1916'da İngilizler topçu ile takviyeli dört süvari alayı ile Türk mevzilerine taarruza geçti. Yapılan bu taarruz, Türk savunmasını anlamak için az hedefli bir taarruzdu. Bu taarruz sırasında Türk uçakları ile İngiliz uçakları arasında hava muharebeleri olmuş ve bir İngiliz uçağı inişe mecbur edilmişti.¹³⁰

d.4. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Irak cephesindeki muharebeler, 1917 yılında Türk kuvvetlerinin aleyhine dönmüştü. Altı aylık sistemli bir hazırlık döneminden sonra kuvvetlenen İngilizler saldırıya geçmişlerdi.

Yıl başlarken Bağdat'taki tayyare ikmal merkezi ve tamirhane tam faaliyet halinde idi. İstanbul'dan sevk edilen yedek uçaklar burada depo edilmekte, cepheden gelenler de eldeki imkanlar nispetinde tamir edilmekteydi. 2. Tayyare Bölüğünün uçakları ise Kütülamare'deki meydana hareketi iştirak etmekteydiler.

Ocak ayında AK 5 adlı uçağın yaptığı keşif uçuşunda Garaf'taki ordugahın fotoğrafları alınmış aynı uçak bir Fokker av uçağı himayesinde üç keşif uçuşu yapmış ve bu uçuşlar sayesinde İngiliz kuvvetlerinin durumları tespit edilmiştir.

9 Ocak'ta AK 5 uçağının yaptığı keşifte İngilizlerin lağım kazımını 70 m. ilerlettikleri görülmüştür. Garaf'taki mevziler, Türk mevzilerine 400 m. yaklaşmıştır. Türk uçakları yine bu tarihlerde yaptıkları keşif uçuşları sırasında Garaf'ın fotoğraflarını çekmişti. Ancak uçaklara uçaksavar ateşi açılmıştı.

14-15 Ocak'ta hava keşiflerine AK 5 ve AK 7 ile devam edilmiş, bir Türk Fokker uçağı iki kişilik bir İngiliz Bristol uçağı ile muharebe ederek düşmanı hattının gerisine indirmiştir.

25 Ocak'ta AK 5, Fokker himayesinde birkaç sorti yapmış ancak bir Bristol saldırısına uğramış, makineli tüfeği arızalandığından geri dönmek zorunda kalmıştır.

¹³⁰ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatları, s.92-102.

İngilizlerin Bağdat'a ilerleyişi devam ederken Mart 1917'de yapılan hava keşfiyle İngiliz süvari birliklerinin Aziziye'de toplandıkları ve henüz Türk birlikleriyle temasa geçilmediği tespit edilmiştir. Bağdat'ı boşaltma emri alan 18. Kolordu birlikleri kötü hava şartları altında aldıkları emri uygulamaya başladılar.

Boşaltma sırasında fırtına yüzünden uçurulamayan ve vagonlara yüklenmesine fırsat bulunamayan üç Türk uçağı İngiliz süvarisinin yaklaşması üzerine tahrip edildi. Böylece 2. Tayyare Bölüğünde kalan bir Fokker ve bir Albatros uçağı Samarra'ya intikal etti.

İngilizlerin ileri harekatı karşısında kesin sonuçlu muharebeye tutuşmayan Türk kuvvetleri çekilmeye devam ederken 2. Tayyare Bölüğü de İngilizlerle temasa devam ediyordu.

Tayyare birliğinin Nisan 1917'de yaptığı hava keşiflerinde İngiliz birliklerinin bulunduğu mevkiiler, kuvvetlerin miktarı, bölümü, yürüyüş istikametleri ayrıntılı şekilde tespit edilmiş; vazifeler sırasında İngilizlerle hava muharebeleri yapılmıştır. Bu muharebelerin biri, 3 Nisan'da 2. Tayyare Bölüğü Komutanı Yzb. Sehütz'un Belt ve Simige dolaylarında yaptığı keşif sırasında olmuştur.

Mayıs ayında Tikrit'de bulunan 2. Tayyare Bölüğü keşif ve gözetleme görevlerine devam ederek İngiliz birliklerinin durumunu öğrenmeye çalışmıştır.

Ekim ayı itibariyle 13. ve 18. Kolordu emrindeki Türk tayyare bölükleri, komutanlıklarından almış oldukları vazifeleri mükemmel şekilde yapmışlar ve özellikle 11. Topçu Tayyare Bölüğüyle takviye edilen 2. Tayyare Bölüğünden Tğm. Basri ve Rasit Abdülhalim, İngiliz birlikleri hakkında önemli bilgiler toplamışlardır.¹³¹

¹³¹ Türk Havacılık Tarihi 1917-1918, s.198-121.

d.5. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1918 yılında Türk hava birlikleri ise;

30. Tayyare Bölüğü Bakübe'de,

63. Tayyare Bölüğü Samarra'da,

23. Balon Bölüğü Bağdat, Remadi'de idi.

Ocak ayında yapılan hava keşifleri sırasında bir Türk keşif uçağı İngiliz uçakları tarafından düşürülmüştü.

31 Ocak'ta 13. Kolordu Tayyare Bölüğünden Bakübe dolaylarına uzak keşfe giden Türk keşif uçağı, üç İngiliz Spat av uçağının hücumuna uğramış, yapılan hava muharebesinde İngilizlerin bir uçağı düşürülmüş ve Türk uçağı da aldığı isabetlerden dolayı zorunlu iniş yapmıştır.

Türk uçakları 21 Mart'ta yaptıkları keşifte düşmanın konumunu tespit etmişlerdir. 22 Mart günü Rasit Tğm. Basri Bilgin ve Plt. Cemal, Fırat nehri üzerinde yaptıkları bir hava muharebesinde bir İngiliz uçağını düşürmüşlerdir. 26 Mart sabahı ise şiddetli bir İngiliz taarruzu başlamıştı. Asıl amaçları Türk topçuları idi. Önce topçularının yeri keşfedildi ve hemen ardından İngiliz uçakları taarruza başlamıştı. Bunun sonucunda 13. Kolordu Kerkük'e çekilmek zorunda kalmıştır.

Mayıs ayında ise Kerkük üzerinde görülen iki İngiliz uçağından birisi bir Türk uçağı tarafından takip edilerek düşürülmüş, ağır yaralı pilotu esir edilmiştir.

Yaz aylarında ise havaların çok sıcak olması nedeniyle ancak iki keşif uçuşu yapılabiliyordu.

6. Ordunun Ekim ayı sonundaki durumu çok tehlikeli ve ümitsizdi. Ordu, Musul'u boşaltmaya karar vermiş, Zaho doğrultusunda geri çekilmeye başlamıştı.¹³²

¹³² a.g.e., s.454-484.

e) Sina-Filistin-Hicaz Cephelerinde Türk Hava Harekatı

e.1. 1914 Yılı Hava Harekatı Ve Faaliyetleri

Osmanlı Devleti ile ittifak yapan Almanya'nın amacı, Türkleri harbe soktukten sonra onları çeşitli cephelerinde ve özellikle Mısır'a taarruza sevk ederek İngiliz kuvvetlerinden önemli bir kısmını tespit etmek ve böylece batı cephesindeki yükünü hafifletmektir. Sarıkamış'ta on binlerce askerin kaybedilmesi Mısır'ın geri alınmasının çabuklaştırılmasını gerektiriyordu. Bu nedenle kanal harekatı hızlandırıldı.

Burada bulunan Türk kuvvetleri; 4. Ordu, Suriye ve Filistin'deki 8. Kolordu, Mısır'dan kaydırılan 12. Kolordu, Hicaz bağımsız tümeni yerli ve gönüllülerden kurulmuştu. Dört uçaklık bir hava birliğinin de Birrüsebi'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştı.

4. Ordu emrine verilen Alman mühendis ve teknisyenleri Sina Çölü'nde su bulunan yerleri keşfetmeye ve kanalı geçmek için köprücük takımları vücuda getirmeye başlamışlardı. Menzil hattı olarak seçilen Afule, Kudüs, Birrüsebi-Hafirülavce hattı sefere uygun bir şekilde sokulmuştu.¹³³

e.2. 1915 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Süveyş Kanalı'na yapılacak baskın harekatı için 8. Kolordu görevlendirildi. Bu harekatta Birrüsebi'ye gönderilen dört Türk uçağı hiçbir faaliyet gösterememişti. Müfrezede bulunan dört uçaktan üç adeti yedek parçasızlıktan uçurulamıyor yalnız bir adeti faal tutulabiliyordu. Hava desteğine şiddetle ihtiyaç duyan ordu komutanı bu durum karşısında Başkomutanlığa şu mesajı çekmiştir:

Başkomutanlık Vekaletine;

1-Mevcut iki tayyareden bir tanesi çöl üzerinde uçarken motordaki arıza yüzünden mecburi iniş yapmak zorunda kalmış ve kötü bir zemine indiğinden motor hariç olmak üzere tayyarenin büyük kısmı hasarlanmıştı.

*2-İngilizlerin çok güzel uçaklarına karşı böyle adi ve az sayıda uçak ile kanal harekatı yapılamaz. Bu sebeple İstanbul'dan birkaç adet yeni ve iyi durumda tayyarenin, her türlü teçhizatının da mükemmel olması şartıyla gönderilmesini fevkalade önemle beklemekte olduğumu arz ederim.*¹³⁴

¹³³ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatları, s.28.

¹³⁴ Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, s.85.

e.3. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1916 yılı başlangıcında müttefik devletler Gelibolu Yarımadası'nı boşaltınca gözler Filistin cephesine çevrilmişti. Asıl hesaplaşmanın ileride bu cephede yapılacağı belli olmuştu. Bu bölgede hazırlıklar devam ederken, Alman Başkomutanlığından takviye istenmiş ve Almanlar da 16000 kişilik bir takviye kuvvetini bu bölgeye göndermişti. Bu kuvvetlerle beraber "300. Paşa Bölüğü" adlı bir Alman uçak birliği de bu bölgeye gönderilmişti.

Yzb. Von Heemskerck komutasındaki bu bölükte on dört adet Rumpler tipinde uçak mevcuttu. Daha sonra Fokker ve Pfalz tipi av uçaklarıyla bölük takviye edildi. Bölük hangarları, depoları, tamirhanesi ve karargahıyla Birussebi'de konuşlandı. Birussebi'de Mısır derinliklerine uçakların menzili yetişemeyeceğinden ileri meydan olarak El'Ariş seçildi. El'Ariş'te de bir meydan hazırlandı. 300. Paşa Bölüğü, 15 Nisan 1916 tarihinden itibaren Mısır toprakları üzerinde uçmaya başladı. Ordunun keşif ve gözetleme hizmetlerini gerçekleştirdi. Müttefiklerin keşif hareketlerine mani oldu.¹³⁵

21 Nisan 1916'da Port Said limanının 2000 m. yükseklikten çekilen bir fotoğrafında, Ferdinand De Lesseps'in* heykeli, sahildeki bir topçu bataryası, deniz feneri ve su deposu net olarak görülmektedir.

25 Nisan 1916'da El'Ariş sahillerine yaklaşmış olan bir İngiliz uçak gemisinin fotoğrafında, gemiye taarruzda atılan bombaların düştüğü yerler ve denizdeki bir uçak net olarak görülmektedir.

Bölük komutanı Yzb. Heemskerck'in raporuna göre; bu bölüğe ait 2 uçak 21-22 Mart gecesi Port Said üzerinde uçarak 10 kg.'lık bombalarla takriben 160 kg. yanıcı ve patlayıcı madde atmıştır.

29 Haziran 1916'da müttefik ordugahının 1800 m.'den çekilen bir fotoğrafında, ordugahın 85 adet çadırı sayılabilmekte ve askerlerin et ihtiyacını karşılamak üzere beraberlerinde götürdükleri hayvanların barındıkları ağıl ve mandıra teşhis edilebilmektedir. 300. Paşa Bölüğü pilotları gece uçuşları da yapmaya ve uçuşlarda oldukça başarılı olamaya başlamışlardı.¹³⁶

¹³⁵The reports of Maj. Erich Sarno, s.114-115,128-134.

*Ferdinand De Lesseps, Süveyş Kanalı'nı inşa eden Fransız mühendistir.

¹³⁶Sarp, a.g.e., s.68.

Hicaz cephesinde ise ancak Türk pilotları görev yapabiliyorlardı. Çünkü Mekke ve Medine'ye Müslüman olmayanların girmesi yasaktı. Medine'de Araplara karşı yapılan askeri harekatı desteklemek için gönderilen 3. Tayyare Bölüğü 23 Haziran'da İstanbul'dan hareket etmişti. Deraa'da uçaklar göreve hazırlanmış ve Havran bölgesinde uçuşlara başlanmıştı. Ancak uçuşlardan bir türlü iyi neticeler alınamıyordu. Uçaklar arıza yapıyor, uçuş görevleri yarım kalıyordu.

Pilotlarla bölük komutanı arasında uçup uçmama yüzünden fikir ayrılıkları doğmuştu. 3. Bölük Komutanı Yzb. Cemil, pilotların uçaklarla ilgili mazeretler belirterek uçmak istemediklerini bir raporla üst makamlara bildirmişti. Olayın Hava Kuvvetlerine aksetmesi üzerine durumun tetkiki için, zamanın en kıymetli ve en bilgili pilotu Ütgm. Fazıl, 3. Tayyare Bölüğüne gönderildi. Birkaç ay sonra da Yzb. Cemil'in yerine bölüğe komutan olarak tayin edildi. Ütgm. Fazıl'ın konuyla ilgili raporunda; hava sıcaklığının pilotlar üzerindeki olumsuz etkilerinden ve arazinin çetin şartlarından bahsedilmiştir.

26 Eylül'de Medine'deki bölüğe katılan Ütgm. Fazıl uçurulamayacağı iddia edilen uçaklarla uçuş tecrübeleri yapmaya başlamış ve denemelerden olumlu sonuç alınmıştır. 3 Ekim günü eski Parasol tipi bir uçak ile Hicaz demiryolu üzerinde bulunan köprü, istasyon ve demiryolu dolaylarında inşaat faaliyetlerini tespit etmek üzere uçtu. Yapılan 70 dakikalık uçuşta demiryolunun bazı kısımlarında işçilerin çalıştığını tespit etti.

3. Tayyare Bölüğü Personeli (Temmuz 1916):

Bölük komutanı Pilot Yzb. Cemil

Pilot Ütgm. Hasan Rifat

Pilot Tğm. Cerhan

Pilot Tğm. Şakir

3. Tayyare Bölüğü Personeli (Kasım 1916):

Bölük komutanı Pilot Ütgm. Fazıl

Pilot Ütgm. Cevdet

Pilot Şakir

Pilot Tğm. Orhan

Rasit Tğm. Osman Tayyar

e.4. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1917 yılında Ramle’de bulunan 300. Paşa Bölüğü keşif, gözetleme ve taarruz faaliyetlerine devam etmiştir. Türk uçaklarının keşifleri sonucu müttefiklerin hava üstünlüğünden endişe eden 4. Ordu komutanı Ocak ayında Başkomutanlık karargahına gönderdiği rapor sonucunda alınan kararlar sayesinde bölükteki eski tip Parasollerin yerine modern vasıfta olan Albatros D II av uçakları verildiği gibi yeni tip Rampler C uçaklarının ön taraflarına birer makineli tüfek yerleştirilmek suretiyle birliğin harp gücü artırılmıştı.¹³⁷

Mart ayında yapılan Birinci Gazza Muharebesinde 300. Paşa Bölüğü aralıksız keşif ve gözetleme vazifeleri yaparak müttefikler hakkında elde ettiği bilgileri zamanında komutanlığa bildirmiş ve bu bilgilerden komutanlığın faydalanması, geniş çapta yardımda bulunmuştur.

Mayıs ayında devam eden İkinci Gazza Muharebesinde bir İngiliz uçağı* tahrip edilmiştir.¹³⁸ Türk uçakları 19 çıkış yaparak 38 saat uçmuşlardır.

Mayıs sonuna kadar aralıksız yapılan keşif ve taarruz hava görevlerine devam edilmiş, toplanan bilgilere göre Filistin cephesinde müttefiklerin yapmış olduğu takviyeler öğrenilmişti.

Haziran-Temmuz aylarında iki tarafın hava hareket ve faaliyetleri devam etmiş bu hareket nedeniyle 300. Paşa Tayyare Bölüğü gün geçtikçe mevcut malzeme yönünden yokluk çekmeye başlamış, yıpranmış ve personel devamlı uçuşlar nedeniyle yorulmuştu.

Ağustos 1917 ise karşılıklı keşif ve muharebelerle geçmiş ancak İngilizlerin Bağdat’ı almaları sonucu Türkler Irak’a asker yığmaya başlamış ve Filistin cephesi geri planda kalmıştır. Bağdat’ın kurtarılması için teşkil edilen ordular grubuna “Yıldırım” adı verilmiş ve komutanlığına Von Falkenhayn getirilmişti. Yıldırım Ordularına keşif, bombardıman, av ve taarruzu destek vazifesi yapmak üzere dört tayyare bölüğü tahsis edilmiş bu bölüklere 301-302-303-304 numaraları verilmiştir.

¹³⁷ Holzhauzen,a.g.e., s.30.

*bkz. EK 2

¹³⁸ Harp Mecmuası, Sayı 21, Eylül 1917, s.330.

Almanya'dan getirilen bu bölükler Haydarpaşa istasyonunda toplanarak trenle Yıldırım Ordular Grubu emrine sevk edilmiştir.

Bu sırada istasyonda sabotaj neticesi meydana gelen yangından dolayı evvelce Halep'e gönderilen 301. Bölük hariç diğer bölüklerin hepsi yangından zarar görmüşlerdi.

İngiliz hava üstünlüğüne rağmen Türk tayyare bölükleri düşman birliklerinin ileri hareketlerini, takip ettikleri yolları ve birliklerin bölümlerini tespit etmişlerdir.

Üçüncü Gazza Muharebesinin devam ettiği sürede Birüssebi ve Gazza İngilizlerin eline geçmişti. İngilizler ellerindeki modern ve çok sayıdaki uçaklar ile yaptıkları taarruzlarla hava üstünlüğünü ele geçirmişlerdi. Bu nedenle çok sayıda Alman-Türk pilot, rasıt ve uçak kaybedilmiştir. Harekat sırasındaki görevlerde 17 pilot, 7 rasıt muharebe dışı edilmiş, 9 pilot 2 rasıt şehit olmuş, uçakların % 25'i kaybedilmiştir.

303. ve 304. Tayyare Bölükleri İngilizlerin ilerleyişi üzerine malzemelerini yakmış ve Türk birlikleri Kasım ayı itibarıyla hızla geri çekilmeye devam etmiştir.¹³⁹

Hicaz cephesinde görevli 3. Tayyare Bölüğü ise asi Araplara karşı kullanılıyordu. 15 Ocak 1917'de Arap kuvvetlerinin yerini tespit etmek için bir Türk uçağı vazifelendirilmiş Birtülmaşi'nin 10 km. güneybatısında 140 kadar Arap çadırı tespit edilmiş ve bombalanmıştı. Ancak mahrumiyet içinde bulunan 3. Tayyare Bölüğü uçuşlarda arıza yapan uçakları onarmakta ve uçuşa hazırlamakta büyük güçlük çekmekteydi. Bu nedenle Yzb. Fazıl Başkomutanlığa bir bölüğün daha bölgeye intikal etmesini teklif etmiş ancak Garp cephesindeki müttefik uçaklarının Amerika'dan gelen uçak ve malzemelerle arttığı için isteklerinin gerçekleşmeyeceği sadece 300. Paşa Bölüğünden uçak ve makinist takviyesi yapılabileceğini bildirmişti. Bu yazışmaların sonucunda ise uçak yardımı mümkün olmamıştı.

Araplara karşı yapılan hava hareketlerinde her geçen gün İngiliz hava kuvvetlerinin etkisinin artmakta olduğu görüldü.

¹³⁹ Birinci Dünya Harbinde Türk Havacılığı, s.196-205.

e.5. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1918 yılına gelindiğinde Türk tayyare bölükleri Akdeniz sahili ile Lut Gölü arasındaki yeni uçak meydanlarına yerleştiler;

300. Bölük-Samah

301. Bölük- Cenin

302. Bölük-Walthayım

303. Bölük-Cenin

304. Bölük- Afule

Bu bölüklere keşif ve taarruz emri verilmiş, bölükteki uçuş personeli gınaşırı Zerka, Amman yönlerinde keşif ve gözetleme vazifelerine başlamışlardı. İngiliz uçakları ise 300., 303. ve 304. bölüklerin hava alanlarına taarruz etmiş, yapılan karşılıklı taarruzlarda Türkler dört, İngilizler iki uçak kaybetmiştir.¹⁴⁰

Yılın ortalarına doğru 3. ve 4. Tayyare Bölüklerinin personel ve uçağı kalmamış, cephede yalnız 305. Bölük vazife yapar durumda kalmıştır. Bu bölükte sekiz Türk uçağı savaşmaktaydı. Ancak Temmuz ayında bölükte iki uçak kalmış, 12 Temmuz'da bölüğe iki uçağın parçaları birleştirilerek yapılan bir üçüncü uçak eklenmişti.

21 Temmuz günü yapılan İngiliz saldırılarında, bu uçaklardan sadece biri sağlam kalmış, hava hakimiyeti İngilizlere geçmişti.¹⁴¹

Ağustos ayında devam eden hava taarruzları karşısında Türk tayyare bölüğü iş yapamaz duruma gelmiştir.

Eylül sonunda ise artık elde uçak kalmamış ve uçaksız kalan bölüklerin hava personeli çok zor şartlarda Halep ve Konya'ya gelmişlerdi.

30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi'nin yapıldığı sırada Türk birlikleri Antakya güneyi- Reyhanlı- Halep kuzeyi ve Cerablus güneyi hattındaydılar.¹⁴²

¹⁴⁰ Holzhausen, a.g.e., s.35.

¹⁴¹ Anadol, a.g.e., s.135.

¹⁴² Türk Havacılık Tarihi 1917-1918, s.379.

f)İngiliz Hava Kuvvetlerinin Boğazlar Bölgesine Yönelik Saldırıları

f.1. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

İstanbul Boğazı; Karadeniz, Marmara ve Ege denizini birbirine bağlayan ve her türlü deniz ulaştırmasına uygun bir geçittir. Pek çok askeri, sanayi, ticari ve sosyal hedeflerin bulunduğu İstanbul aynı zamanda Başkomutanlık karargahının çalıştığı şehirdi. İngiliz hava taarruzları açısından cazip bir hedef olan bu şehrin uçaksavarlarla korunması, yaklaşan uçakların ikaz ve ihbarı, halkın alacağı korunma tedbirleri Başkomutanlık karargahının bir emriyle tanzim edilmişti. Bu emir verildikten hemen sonra 14 Nisan 1916 gecesi İmroz'dan kalkan iki İngiliz uçağı İstanbul üzerine gelerek Zeytinburnu'ndaki fişek fabrikasını ve Yeşilköy'ü yangın bombaları ile bombaladılar.¹⁴³ Bir İngiliz uçağı da Edirne'ye bomba attı. Lapseki kumandanlığı Yeşilköy istasyonunu daha evvel haberdar etmiş bombardıman fazla zarar vermemiştir. 10 gün içinde Başkumandanlık hava taarruzlarına karşı tedbir almakta gecikmemiştir. Karadeniz ve Adalar Denizi istikametinden gelmesi muhtemel müttefik uçaklarına karşı;

- 1) İmroz-Edremit
- 2) Edremit-Şarköy-İpsala
- 3) Balıkesir- Bandırma- Uzunköprü
- 4) Ereğli- Midye arası olmak üzere dört muntıkaya ayrıldı.

Karadeniz içinde üç kuşak tertiplendi;

- 1) Şile-İğneada
- 2) Şile-Gebze
- 3) Çatalca.

Bunların ilk üçü 5. Ordunun diğerleri 1. Ordunun tayyare gözetleme postaları ve jandarma kıtaları tarafından kontrole alındı.

Telefon ve telgraf şebekesi ordularla irtibat sağladı. Kağıthane, Zeytinburnu, Yeşilköy tayyare istasyonu, Okmeydanı, Osmaniye, Sarayburnu, İstinye, Tophane, Başbüyük'e uçak topları konuldu. Baruthane ve tersanenin müdafaası için de Deniz Kuvvetleri top yerleştirdi.¹⁴⁴

¹⁴³ BOA.DHEUM.3.Şb. 28/36, 1.

¹⁴⁴ Kansu-Öztuna-Şensöz, a.g.e., s.235.

f.2. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Bir yıl önce İstanbul'a yapılan deneme taarruzundan ders alan İngiliz Hava Kumandanlığı İstanbul'da donanmaya ve bilhassa Yavuz'a ikinci bir akın yapmaya karar vermişlerdi. 9-10 Temmuz gecesi İstanbul'a hava akını yapıldı. Akın yapan uçaklar, 1 Farman uçağı ve 1 Handley Page bombardıman uçağı Çanakkale-Şarköy yönünden İstanbul'a geldiler. Bakırköy Baruthane mühimmat fabrikasına ve tayyare karargahına tesirsiz iki bomba bırakmışlardı. İstasyondan açılan topçu ateşi üzerine Handley Page uzaklaşarak Rami doğrultusuna gitmiş oradan Haliç, Unkapanı, Galata Köprüsü üzerinden Harbiye Nezaretine gelmiş ve Nezaret avlusuna bir bomba bırakmıştı. İki bomba da Beyazıt Meydanı'nda bulunan kahvelerden birisini tahrip etmişti. Bir bombada Haliç'teki Alman denizaltının yakınına düşmüştü. Farman tipindeki diğer deniz uçağı Yeşilköy'deki tayyare mektebi dolaylarında yaptığı küçük bir turdan sonra Zeytinburnu'ndan Üsküdar'a geçerek oradan Maslak dolaylarına uçmuş ve Maslak'ta alçalarak saat 00.20'de İstinye üzerine gelerek rıhtımdaki Yavuz ve diğer gemilere dört bomba atmıştır. Atılan bombalardan ikisi isabet kaydetmemiş, diğer ikisi Numune-i Hamiyet ile Yadigar-ı Millet'e isabet etmiş ve bu iki gemi 45 dakika içinde batmıştır. Taarruzdan sonra İngiliz uçağı Yeşilköy yönünde uzaklaşmıştır.¹⁴⁵

Türk Başkomutanlığı İngiliz uçaklarının bu taarruzundan sonra İstanbul'u korumak için, İstanbul Hava Savunma Komutanlığı adıyla bir komutanlık teşkil etmiş ve bunun vazifelerini bir emirle bildirmiştir. Bu emre göre, çeşitli yönlerden İstanbul'a doğru gelen İngiliz uçaklarını haber vermekle vazifeli bütün birlikler, gözetleme postalarından gece ve gündüz alınan bütün haberleri harp telgrafi veya telefonla Hava Savunma Komutanlığına bildireceklerdi. Komutanlık telgraf, telefon ve diğer süratli muharebe vasıtalarıyla, İngiliz uçakları hakkında aldığı bilgileri Başkomutanlığa, Yeşilköy Hava İstasyonuna, hava savunma birliklerine, donanmaya, emniyet genel müdürlüğüne ve merkez komutanlığına bildirecek, şehir inzibatının ışıkları söndürülmesini sağlayacaktı.

¹⁴⁵Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, s.160.

Hava Savunma Komutanlığı İngiliz uçaklarının gelişini halka bildirmek için havaya kırmızı renkte bir işaret fişegi atacak ve belirli birlikler tarafından bu işaret tekrarlanacak, tehlikenin geçtiği zaman beyaz işaret fişegiyle halka duyurulacaktır.

f.3. 1918 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1918 yılı başlarında İngiliz Hava Kuvvetlerinin baskısı İstanbul üzerinde artmıştır. Türk donanmasının büyük kısmı ve özellikle Yavuz Muharebe Kruvazörü İstanbul Boğazı'nda İstinye'de bulunuyordu. Bu geminin Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak İmroz ve diğer adalardaki İngiliz tesislerini bombardıman etmesi, düşman donanması için büyük bir tehlike teşkil ediyordu.

3 Mart 1918'de İstanbul ve İstinye üzerine, fotoğraf çekmek üzere iki İngiliz uçağının gelişi ve esir edilen İngiliz pilotlarından elde edilen bilgiler, İngiliz hava birliklerini modern uçaklarla takviye ettiğini göstermekteydi. İngilizler aralıklı olarak bombardıman taarruzlarına devam etmekteydi. Bu taarruzlardan birinde İstanbul'a gelen beş İngiliz uçağı uçaksavarların şiddetli ateşi ve Türk av uçaklarının taarruzuna rağmen, Zeytinburnu fabrikasına iki, Haydarpaşa istasyonu dolaylarına dört, Selimiye kışlasına altı, Haliç'e dört, Davutpaşa Kışlası'na ve Gülhane Parkı'na birkaç bomba atmışlardı.¹⁴⁶

Bu arada 14 Mart günü Meclisi Ayan'da yapılan Bahriye Nezareti bütçesi ile ilgili görüşmelerinde tayyare hangarları için 100.000 liranın ayrılması kararı alınmıştı.¹⁴⁷

23 Temmuz 1918'de altı İngiliz uçağı Hasköy'deki askeri tesisleri ve Yeşilköy alanını bombardıman ederken Hasköy'deki bazı evler tahrip olmuş ve Yeşilköy'deki birkaç kişi yaralanmıştı.

26-27 Temmuz gecesi iki İngiliz uçağı İstanbul elektrik lambasını, tersaneyi, Kağıthane'deki balon müfrezesinin bulunduğu yeri ve Galata Köprüsü'nü bombardıman etmiştir.

Başkomutanlık Vekaleti, İngiliz uçaklarının İstanbul'a karşı giriştikleri hava hücumlarına karşı alınacak tedbirleri kapsayan bir talimatın İçişleri Bakanlığı tarafından halka dağıtılmasını ve gazetelerle yayınlanmasını bildirmişti. Ayrıca

¹⁴⁶ a.g.e., s.219.

¹⁴⁷ Meclis-i Ayan Zabıt Cerideleri, c.II, 3.d., Ankara 1991, s.114.

Dışişleri Bakanlığı tarafından açık şehir ilan edilen İstanbul'u hava hücumlarının devam etmesi halinde halkın galeyana gelerek İstanbul'da bulunan yabancı uyruklulara karşı yapacakları üzücü hareketleri önlemek için bunların esir kamplarına götürüleceklerini İtilaf Devletlerine duyurulmasını istemişti.

20 Ağustos'ta İstanbul'da Ayvansaray, Esirkapı dolaylarına yedi bomba atan bir İngiliz uçağı dört kişinin yaralanmasına ve bazı evlerin hasara uğramasına sebep olmuştur.

22 Ağustos'ta İstanbul'a gelen bir İngiliz uçağı şehrin çeşitli yerlerini bombardıman ederek dört kişiyi yaralamıştı.

25-26 Ağustos gecesi iki İngiliz uçağı Bakırköy ve Hasköy'ü bombalamış, hasara sebep olmuştur.

27-28 Ağustos gecesi İstanbul'a hücum eden İngilizler Hasköy dolaylarına dokuz, Kalender'e iki, Kasımpaşa ve Bahriye Nezareti bahçesine dört olmak üzere 20'den fazla bomba atmış bir şehit verilmiş dokuz kişi de yaralanmıştır. İngiliz uçaklarının özellikle geceleri İstanbul'a yaptıkları hava taarruzlarını durdurmak mümkün olmayınca, duruma Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla diplomatik yollardan çare bulunulmasına çalışılmıştır.¹⁴⁸

Ancak Eylül-Ekim aylarında İstanbul'a yönelik taarruzlar devam etmiş, 9. Tayyare Bölüğü'nün uçakları bu taarruzları önlemeye çalışmıştır. Özellikle İngilizlerin taarruzlarına karşı Alman pilotlar uçuşlara katılmak istemezken Yzb. Fazıl ve diğer Türk pilotları Fokker, Nieuport uçakları ile taarruzlara karşı koyuyorlardı. İngilizlerin özellikle Cuma günü yapmış oldukları taarruzlara karşılık beş uçaktan oluşan Yeşilköy'deki filo İngilizlerin uçaklarına karşılık veriyorlar ve birçok zamanda İngilizleri engelliyorlardı.¹⁴⁹ 25 Ekim'de yapılan hava muharebesinde Yzb. Fazıl üzerine çevrilmiş on İngiliz makineli tüfeğinden yedi isabet almış ancak bir İngiliz rasidini yaralamış birini de öldürmüştür. Böyle bir taarruz karşısında dağılan İngiliz filosu Marmara üzerinden çekilmişti. İstanbul'un müdafaası için yapılan hava muharebesi bu suretle sona ermiştir.

¹⁴⁸ Türk Havacılık Tarihi 1917-1918, s.291.

¹⁴⁹ "Şehit Tayyareci Fazıl Merhumun İstanbul Afakında Yaptığı Kahramanlık", *Haftalık Mecmua*, Sayı:136, s.4.

g)İstanbul Boğazı ve Karadeniz Kıyılarındaki Rus saldırılarına Karşı Hava Harekatı

g.1. 1916 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

Ruslar, İstanbul'dan Karadeniz'e çıkan ve Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na giren Türk donanma ve nakliye gemilerinin hareketını engellemek üzere İstanbul Boğazı önünde kurdukları mayın manialarını torpidolarıyla koruyorlardı. Rusların deniz kuvvetlerinin hareketını engelleme, Türk mayın arama ve tarama gemilerini destekleme ve Zonguldak'tan İstanbul'a kömür taşıyan Türk gemilerine keşif hava desteği yapma görevleri Yeşilköy, Kavak ve Ereğli'de bulunan Türk uçaklarına verilmişti.

Türk uçakları verilen bu vazifeler için Şubat-Mayıs 1916'da 48 çıkış yapmış ve nakliye gemilerinin seyir hatları üzerinde görülen Rus deniz altılarını bombardıman etmişlerdi.

Haziran-Eylül aylarında vazife uçuşlarına devam eden deniz uçaklarından biri 28 Haziran'da Ağva önünde, diğeri de Sakarya Nehri ağzında düşerek parçalanmıştı. Elde kalan diğer uçaklarla vazifeye devam edilmiş, İstanbul Boğazı önünde ve Karadeniz kıyılarında yerleri tespit edilen mayınlar boğazlar genel komutanlığına bildirilmek suretiyle bu hatlar üzerinde gemilerin seyretmeleri yasaklanmıştır.

Keşif ve gözetleme sırasında Rus deniz kuvvetlerine de taarruz edilmişti. Bu taarruzlardan biri Ağustosta keşfedilen bir Rus muhribine diğeri de Eylül de Zonguldak'ın ortalama 20 deniz mili kuzeybatında görülen İmparatoriçe Marya adındaki Rus harp gemisiyle bir muhribine karşı yapılmıştı. İmparatoriçe Marya'ya atılan on bombadan ikisinin geminin kıç tarafına isabet ettirildiği görülmüştü. Bu taarruz sırasında Rus gemilerinden uçaklara ateş açılmış ise de kaçınma manevraları yapan uçaklar sağlam olarak üslerine dönmüşlerdi.¹⁵⁰

31 Eylül'de Şile ile Anadolu feneri arasında bir Rus muhribine Türk deniz uçakları on iki bomba atmış ve gemiyi hasara uğratmışlardır.¹⁵¹

¹⁵⁰ Birinci Dünya Harbinde Hava Harekatı, s.84.

¹⁵¹ Kansu- Şensöz-Öztuna, a.g.e, s.237.

g.2. 1917 Yılı Hava Harekatı ve Faaliyetleri

1917 yılına gelindiğinde boğaza yaklaşan Rus donanmasına karşı, Türk deniz uçakları keşif uçuşlarına devam ettiler.

26 Mart 1917'de ikisi uçak gemisi, üçü muhrip ve biri yardımcı kruvazör olmak üzere altı parçadan kurulu bir Rus filosu Karadeniz Boğazı'na doğru yaklaştı. Amaçları İstanbul'un içme su tesislerini yani Terkos'u bombalamaktı. Gemilerden indirilen üç uçak Terkos bentlerine bombalar atmaya teşebbüs etmişler ancak hasar verememişlerdi. Türk kara ve deniz uçakları derhal havalanmışlar bir Rus uçağını düşürmüş bir diğerini de yaralayıp mecburi iniş yaptırmışlardı.

4 Nisan'da Rus gemilerinden oluşan deniz filosu İstanbul'a saldırıya geçmek üzereyken Yeşilköy'den havalanan yedi Türk uçağı Kavak önlerinde Rus deniz filosunu bombalamışlardı. Bir Rus gemisi batırılmış iki Rus gemisi isabet almıştır. Gemiden havalanan bir Rus uçağı ise düşürülmüştü.¹⁵²

24 Nisan'da Zonguldak ve Ereğli sahillerinde denizaltı aramak maksadıyla keşif yapan Türk deniz uçağı Filyos ile Çatalağzı arasında sahil postalarının vurulmuş ve rasıt ölmüştür.

29 Nisan'da ise Türk uçakları Anadolu fenerinin yıldız poyraz istikametinde 8 mil mesafede iki yeni mayın maniası keşfetmişlerdi.

18 Mayıs'da Rus filosunun Köstence önlerinde bir gösteri akınında Rus ve Alman uçakları arasında yapılan savaşta bir Rus uçağı düşürülmüştü.

28 Mayıs'ta Anadolu feneri açıklarında keşif yapan bir Türk uçağı fenerin 20 mil kuzeyinde gördüğü üç bacalı bir harp gemisini bombardıman ettiyse de gemiye isabet sağlayamamıştı.¹⁵³

Haziran ve Ekim aylarında ise karşılıklı muharebeler devam etmiştir.

1 Ekim'de 2 Rus muhribi Kefken önünde gözükmüş ve havalanan Türk uçakları on bomba attıktan sonra gemileri makineli tüfek atışını tutmuşlardı.

30 Ekim'de ise bir deniz ve bir kara olmak üzere iki Türk uçağı İğneada civarında keşif yapmıştır.

15-16 Aralık'ta ise Rusya ile mütareke imzalandığından Karadeniz'deki hava ve deniz harekatı da durdurulmuştur.

¹⁵² Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, s.61.

¹⁵³ a.g.e., s.300-302.

III. BÖLÜM

MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

A. Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Türk Havacılığı

1-Mondros Mütarekesi Sırasında Türk Havacılığı

a) Türk Hava Birlikleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı sonunda yenilgiyi kabul edip 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesini imzalaması üzerine, İtilaf Devletleri tarafından başta İstanbul olmak üzere Anadolu'nun bazı bölgeleri ve özellikle de limanları işgal edilmeye başlandı. Mütareke gereğince askerler terhis edilip silahlara el konulacak ve askeri birliklerde bulunan yabancı personel ülkeyi terk edecekti.

İtilaf Devletleri işgalinin yarattığı karışıklık ve şaşkınlık günlerinde Filistin cephesinden çekilen 3., 4. ve 14. Bölüklerin uçakları kurtarılamamış; ancak personel ve yer araçları Konya'ya gelip üslenmişti. Alman Paşa Bölüklerinden kaçırılan uçaklar Konya'ya gönderilmiş, Irak'taki 2. ve 13. Bölük uçakları ise Elazığ'da toplanmıştı. Erzurum'da bulunan 7. ve 8. Bölükler ise yerlerinde kalmışlardı. Yeşilköy Feneri'nin doğusundaki deniz uçak okulu ve istasyonunun uçak ve malzemeleri, Bahriye Nezareti'nin Haliç'teki deniz ambarlarına taşındı.¹⁵⁴

b) Alman Hava Birlikleri'nin Türkiye'deki Faaliyetleri

Mondros Mütarekesinin 19. maddesindeki esasa uygun olarak Alman havacıları yurtlarına dönmeye başlamıştı. Irak cephesinde bulunan 2. ve 13. Bölüklerdeki Alman havacıları ile diğer bölgelerden gelen Almanlar toplanarak, -müttefik filoları İstanbul'a gelmeden önce- Karadeniz yolu ile Rusya üzerinden Almanya'ya dönmüşlerdi.

¹⁵⁴ I Kayabalı-C.Arslanoğlu, "Türkiye'de Birinci Dünya Savaşındaki Hava Olayları", *Türk Kültürü*, Hava Kuvvetleri Özel Sayısı,s.500-501.

Filistin ve diğer uzak cephelerden İstanbul'a gelenler ise müttefikler tarafından evvela Kadıköy, sonra Büyükkada'da enterne edilmişlerdi. Alman pilotlar Şubat 1919'da İstanbul'a gelen Alman bandıralı ile Almanya'ya gönderilmişlerdi.¹⁵⁵

2-Mütareke Sonrası Türk Hava Kuvvetleri

Aralık 1918'de Mondros Mütarekesi gereğince subaylar terhis edilmiş, sayıları sekize indirilmiş her kolorduya uçak bölüğü verilmesi kararlaştırıldığından uçak bölüklerinin sayısı da sekize indirilmişti. İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da ikişer bölüklü uçak istasyonlarının kurulması planlanmıştı.¹⁵⁶

22 Aralık 1918 tarihli emirle hava kuvvetleri Yeşilköy'de birinci sınıf, İzmir ve Erzincan'da ikinci sınıf istasyon olarak teşkilatlandırılması planlanmıştı. Eldeki kuvvetler yeniden düzenlenerek her istasyon emrine ikişer bölük tahsis edilmiş, uçak bölüklerinin sayısı da altıya indirilmişti.

İstanbul'da 1919 yılı sonlarına doğru Türk milli havacılığını kurtarmayı amaçlayan Türkiye Hava Nakliye Cemiyeti (Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti) adlı bir kuruluş meydana getirilmişti. Cemiyetin tüzüğünü, Yzb. Fazıl, Ütgm. Şakir Hazım, Plt. Fehmi, Plt. Vecihi hazırlamıştı. O zamanın Posta Bakanı olan Refik Halil Bey de yardım etmişti.¹⁵⁷

Bu arada İstanbul'a giren müttefik kuvvetlerinden İngiliz ve Fransız hava birlikleri, Yeşilköy'deki hava meydanını ve tesisleri işgal etti. Türk havacılarını buradan çıkarıp kendileri yerleştiler. Yeşilköy'den çıkarılan Türk havacıları imkan nispetinde kurtarabildikleri malzemeleri mavnalı ve kayıklarla Maltepe'ye naklettiler. Bu uçak ve malzemeleri Maltepe'nin İdealtepe bölgesinin batısındaki düzlükte kurulan iki sabit ve iki portatif hangardan oluşan ve Maltepe uçak alanı adı verilen yere yerleştirdiler.¹⁵⁸

Nakledilen uçaklar alandaki mevcut sabit ve portatif hangarlara sığmıyordu. Alanda ayrı bir bakım atölyesi yoktu. Maltepe'ye intikal edenlerin çoğunluğu ise kısa süre uçmuş olan astsubay pilot adayları idi. Benzin yokluğundan Maltepe'de uçuş yapılamadığı için uçuş yeteneklerini kaybediyorlardı. Pilot adaylarına sadece teorik

¹⁵⁵ Kaymaklı, a.g.e., s. 6-7.

¹⁵⁶ <http://www.hho.edu.tr/Havacılık/kurtulus.htm>.

¹⁵⁷ Kaymaklı, a.g.e., s.8.

¹⁵⁸ Uçarol, Büyük Türk Havacılarımızdan Enver Akoğlu (1898-1962), İstanbul 1990, s.37.

ders ve konferanslar veriliyordu. Uçuş okulu bu durumdan şikayetçi idi. Ancak İngilizlerden uçuş izni almak mümkün değildi.

Bu arada bilindiği gibi L. George, Clemenceau ve Wilson'dan oluşan Yüksek Konsey, L. George'un davetiyle sözde Anadolu'da asayişsizliğin hüküm sürdüğünü ve Hristiyan halkın tehlikede olduğunu bahane ederek 15 Mayıs 1919'da Yunan ordusunun İzmir'e çıkmasına izin vermiş, Yunan kuvvetleri vali ve kolordu komutanının pasif tutumlarının sayesinde kenti kolayca işgal etmişti.¹⁵⁹

*Yunan orduları İzmir'e çıkarma yaparken aynı gün ilk Yunan uçağı da Küçük Asya'daki "Cennet" havaalanına inmişti. Bunları Deniz Kuvvetlerinin Hava Birliği de izlemişti. Bu uygulamalar etkinliği hemen sağladı. Savaşın birinci aşaması gerçekte Yunan uçaklarının bu etkinliği destekleme rolü ve yakıt sıkıntısının giderilmesi ile sınırlı kalmaktaydı. Ne var ki Haziran 1919'da saklanmış yakıt ve donatımın ele geçirilmesi, İzmir (Gaziemir) hava üssü ile Deniz Kuvvetleri Hava Birliği etkinliğinin tüm cephede hissedilmesini mümkün kıldı.

Ağustos başında, İzmir Deniz Kuvvetleri Hava Birliği oluşturuldu. Bu birlik on DH-9 tipi keşif ve bombardıman uçakları ile on beş adet Sopwith Camel tipi avcı uçaklardan oluşuyordu. Komutan Deniz Yzb. N. Meltopulos idi.

15.06.1919'da 533. Birlik müfrezelerinden üç Breguet-14 ile Kara Kuvvetleri Hava Birliği artık görülmeye başlamıştı. Bunlar 533. Birliğin Hava Müfrezesi idi. İki adet Breguet 14'ün uçuşa geçememesine rağmen yakıt sıkıntısından dolayı ikmal zorlukları giderilmeye çalışılmış, ayrıca üçüncü bir Spad uçağı Selanik'ten getirilmişti. Bunlar keşif yapma ve bombardıman görevini üstlendi. Bu arada 20 Aralık 1919'dan itibaren Küçük Asya cephesine getirilmiş olan birliklerin isimlerinde değişiklik yapılarak 532, 533, 534. Birliklere 1., 2. ve 3. Hava Birlikleri isimleri verilmişti.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Gencer-Özel, a.g.e., s.96.

*Türk milli mücadele dönemi Batı Cephesinde, Türk toprakları üzerinde istekleri olan Yunanlıların yoğun kara ve hava faaliyetlerine rastlamaktayız. Özellikle Türk- Yunan Savaşının devam ettiği 1920 yılında Yunan Hava Kuvvetleri faaliyetleri çok fazlalaşmıştır. Bu nedenle Türk havacılığının yanısıra Yunanlıların Türk topraklarındaki hava faaliyetlerine de yer verilmiştir.

¹⁶⁰ "Küçük Asya Seferberliğine Karşı Yunan Hava Birliğinin Etkinliği", *Uçuş Zamanı*, Sayı 400, Kasım 1990, s.82 (Çeviren Esin Ozansoy).

(Η ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΙΙΤ ΗΣΗ & ΑΙΔΕΣΤΗΜΑ, ΤΕΥΧΟΣ 74, ΑΡΧ.400, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1990: 82).

B. 1920 Yılı Türk Hava Kuvvetleri ve Hava Faaliyetleri

İzmir işgal edilince başta Ütgm. Emin Nihat olmak üzere İzmir'de bulunan hava subayları Maltepe İstasyonu'na gelmişlerdi. Bu sırada Anadolu'da işgallere karşı milletin bağımsızlığını ve vatanın bütünlüğünü sağlamak için Mustafa Kemal Paşa önderliğinde milli mücadele hareketine girişilmişti. İstanbul Hükümeti ise Anadolu hareketine karşı kurulan Kuvayi İnzibatiye'ye İstanbul'daki uçakları katmak istiyordu. Bu nedenle de Maltepe'deki uçakların bazılarının onarılmasına izin verdi. Ancak buradaki havacıların Anadolu'daki kurtuluş hareketine katılma isteklerini öğrenen İstanbul hükümeti, pilotların uçuş izinlerini geri aldı.

16 Mart 1920'de İstanbul'un resmen işgal edilmesi, İstanbul'daki tüm havacılık faaliyetlerini kısıtlamıştır.

1-Maltepe Uçak İstasyonundaki Faaliyetler ve Anadolu'ya Kaçış

Her türlü imkansızlığa rağmen havacılar, çalışmalarını gizli gizli sürdürmeye devam etmekteydi. 1 Mayıs 1920'de biri eğitim diğeri silahlı keşif uçağı olmak üzere iki uçak uçuşa hazırlanmıştı. Maltepe'deki polo sahası uçuş için uygun bir alan olarak tespit edilmiş ancak meydanı düzenleme faaliyeti gizlice sürdürülmüştü. Bir taraftan uçuş alanı düzenlenmekte bir taraftan da Maltepe'deki tamir ve bakım faaliyetleri sürmekteydi. 6 Mayıs 1920'de dört uçak uçuşa hazır hale getirilmişti.¹⁶¹

Yzb. Fazıl Bölük Komutanlığının yanı sıra İstasyon Komutan yardımcılığını da üzerine almıştı. Uçuş denemelerinin başlatılması için 10 ton benzin istenmişti. Pilotların tek amacı uçaklarla birlikte Anadolu'ya geçip milli mücadeleye katılmaktı. Ancak bu konuda yapılan planlar, erler tarafından ulu orta konuşulduğu için tehlikeli bir hal almıştı. Sonuçta Plt. Vecihi ve diğer astsubaylar dört uçağı Anadolu'ya kaçırmak için acele bir plan yaptılar. 6-7 Haziran 1920 Pazar gecesi 02.00'de Plt. Vecihi, Plt. İsmail, Plt. Kazım, Plt. Rıdvan, Tgm. Şakir ve eşi Müzeyyen Hanım, sivil makinist Eşref Bey bu kararı almışlardı. Maltepe'den Anadolu'ya kaçış planını uygulayacaklardı.

¹⁶¹ Oktay Zaif, "Türk Havacılığı'nın Kurtuluş Savaşı'ndaki Etkisi", Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II., Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri ve Stratejik Açıdan Türkiye (23-25 Ekim 1995 İstanbul), Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları 1997, s.199-200.

İlk olarak Kazım, Albatros D III av uçağı ile havalanmıştır. Ardından Fokker D III av uçağı ile İsmail Bey havalanmış; ancak kalkıştan kısa bir süre sonra yere çakılmıştır. Onun arkasından havalanan Vecihi'nin Albatros C-II keşif uçağı rasıt yerinde bulunan iki kişinin ağırlığı nedeniyle havalanamamış ve yol kenarındaki hendeğe girerek parçalanmıştır. Astsb. Rıdvan ve Tğm. Şakir'in Albatros C-II keşif uçağı kalkmamıştır. Sadece Plt. Kazım kalkışını tamamlayabilmiş; ancak o da İznik yakınlarında telgraf tellerine takılmıştır. Bunun üzerine Bölük Komutanı Yzb. Fazıl gizli evrakları da alarak Plt. Vecihi başta olmak üzere diğer pilotlar, bir kısım astsubay ve erlerle Maltepe'den kaçarak Adapazarı'na geçmişlerdir.

Yzb. Fazıl'dan sonra İstasyon Komutan Vekilliğine Rasıt Yzb. Sadettin atanmıştı.¹⁶² 17 Haziran'da İngiliz kuvvetleri Maltepe İstasyonunu işgal ederek sabit hangarları ve durumları nispeten iyi olan uçakları bombalamış ve varolan malzemeyi de yakmışlardır.¹⁶² İstasyon Müdürlüğü bütün evrak ve muhasebe kayıtları ile birlikte yok edilmişti. İstasyonda bulunan malzeme ve eşyalar ise İngiliz erler tarafından yağmalanmıştı. Böylece Maltepe İstasyonu dağıtılmış oldu.

Bu kaçış olayından sonra, 25 Haziran'da Harbiye Nezareti'nin emriyle Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği kapatılıp kadroları dağıtılmıştır.¹⁶³

Harbiye Nezareti'nin bu konudaki yazısı şöyledir:

Harbiye Nezareti

25 Haziran 1920

UMUM JANDARMA KOMUTANLIĞINA

Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağv olunarak subaylarının personel işleri emrine ve erlerin inzibat kuvvetleri piyade depo taburuna verilmiş olduğu, Maltepe'de ve bilumum mıntikanız dahilinde asayişin, tazyidi kuvvete çalışılarak doğrudan doğruya jandarma ile tesis ve temini icap eylediği beyan olunur.

Harbiye Nazırı Vekili Namına

Ferik (imza)

¹⁶² Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi (BOA.DH.EUM.AYŞ.) 42/10, 1-2.

¹⁶³ *Türk İstiklal Harbi*, c.V, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Ankara: Genelkurmay Basımevi 1964 s.121.

Böylece kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar havacılığın merkezi olan İstanbul'da kullanılabilir uçakların kırılması ve büyük güçlüklerle geliştirilen hava kuruluşunun kaldırılmasıyla Türk havacılığı yok edilmiştir.

Daha önce de buna benzer teslimiyetçi bir tutumla karşılaşmıştı. 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir'in işgali sırasında 12. Kolordu Komutanı Nadir Paşa, Türk birliklerine müttefiklere karşı gelinmemesini, hava araç ve gereçlerinin yok edilmemesini emretmiş ve İzmir'deki deniz-hava ve kara-hava istasyonlarındaki uçaklar ile gereçler kırılmadan Yunanlılara teslim edilmişti.¹⁶⁴

2-Anadolu'daki Türk Hava Kuvvetleri

Anadolu'da toplanan pilot, rasıt ve makinistler Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'da bulunan uçaklar ile hemen hemen her gün deneme uçuşları yapmaktaydılar. 23 Nisan 1920'de Büyük Millet Meclisi'nin Anadolu'da açılması üzerine Ankara'ya bir uçak müfrezesi gönderilmesi için Konya İstasyonu'na emir verilmiş, Konya'daki 5. Bölükten üç uçak havalandırarak Ankara'ya gelmiştir.

Bölükte Dz. Yzb. Plt. Ahmet Nuri, Ütgm. Plt. Avni , Astsb. Plt. Halil ve Tgm. Rasıt Osman Nuri bulunuyordu. 23 Nisan'da Ankara üzerinde gösteri uçuşları tek AEG C-IV uçağı ile Ütgm. Avni tarafından yapılmıştır.

TBMM Hükümeti kurulduktan sonra Mayıs 1920'de hava teşkilatında değişiklikler yapıldı. Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi, Maltepe Hava Meydanındaki son gelişmeler nedeniyle 13 Haziran 1920'de 328 sayılı emri ile hava teşkilatının yeniden düzenlenmesine karar verdi. Böylece "Türkiye Büyük Millet Meclisi Ordularının İlk Hava Kuvvetleri Teşkilatı" kurulmuş oluyordu.¹⁶⁵ Bu teşkilat Hava Kuvvetleri Şubesi ve iki uçak istasyonundan oluşuyordu. Birinci sınıf uçak istasyonu Eskişehir'de üslenecek, 20. Kolorduya bağlanacak; İkinci sınıf uçak istasyonu Erzincan'da üslenecek ve 15. Kolorduya bağlanacaktı.

¹⁶⁴ Atatürk ve Türk Havacılığı, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü 1981, s.14.

¹⁶⁵ Türk İstiklal Harbi, s.124-125.

14 Haziran 1920 tarihli emirle Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonları ise yerlerinde kalıyordu. Uçak bölükleri 13. Kolordu emrine verildi. Ayrıca 21 Haziran 1920'de Ankara'daki uçak müfrezesinde onarılan uçakların Eskişehir'e intikali emredildi. Bunun emrin sebebi ise Eskişehir'in cepheye daha yakın olmasıydı. Bununla birlikte Hava Kuvvetleri Şubesi Genelkurmay'a bağlanmıştı. Böylece teşkilat, merkezi bir yönetime kavuşmuştur.¹⁶⁶

*Türk Hava Kuvvetlerinin kendini toparladığı, teşkilatını yeniden kurduğu bu dönemde Yunan Hava Kuvvetleri de faaliyetlerini sürdürmekteydi. Yunan Hava Kuvvetleri 15.02.1920'den 09.06.1920'ye kadar, Kara Kuvvetlerinin Hava Birliği cephenin Türk tarafında elli kadar keşif uçuşu gerçekleştirmişti. Bunlardan birçoğu Manisa bölüğüyle, tümenlerin işbirliği sayesinde gerçekleştirilmiştir. Seferleri, cephenin kuzey birliğinde Ege adaları tümeni için ve aynı zamanda 1. ve 2. Tümenlerin güney bölüğünün değerlendirmesi için yapılmıştır.

Aynı zaman diliminde Deniz Kuvvetleri Hava Birliği, on iki keşif ve fotoğraflama seferleri gerçekleştirerek aşağı yukarı aynı bölüklerde bağımsız bir etkinlik geliştirmiştir.

Kara Kuvvetlerinin Hava Birliği Breguet 14'lerden; Deniz Kuvvetlerinin Hava Birliğini ise Sopwith Fighter ve Sopwith Camel'lar oluşturmuyordu.¹⁶⁷

3-Batı Cephesi'nde Türk Hava Faaliyetleri

Konya'daki kırık dökük uçaklar türlerine göre ayrılmış, biri sökülüp ötekine takılarak birkaç uçak kullanılır hale getirilmişti. Bozulan uçakların onarımı için yedek parça olmadığı gibi, ne bir uçak mühendisi ne de uzman bir makinist vardı. Bununla birlikte kırık uçaklar bütün olanaklar kullanılarak uçurulmaya çalışılıyordu. Kanat ve gövdeler kaput bezi ile kaplanıyor, tutkal ve çivilerle sağlamlaştırılıyordu.

Kanat ve gövde bezlerini gerginleştirmede kullanılan "emayit" denen çok gerekli bir madde bulunmadığı için Konya'daki havacılar tarafından özel bir karışım yapılmıştı. Patates kabukları ve hayvan bacağı bir kazanda haşlanıyor, bunun içine kola ve yumurta akı konularak yeniden kaynatılıyordu.

¹⁶⁶ **Türk Havacılık Tarihi 1918-1923 İstiklal Harbi**, Eskişehir Hava Basımevi 1953, s.26-29.

*Anadolu'daki Yunan Hava Kuvvetlerinin Faaliyetleri, Anadolu'daki Türk Hava Kuvvetleri başlığı altında verilmiştir.

¹⁶⁷ Küçük Asya Seferberliğine Karşı Yunan Hava Birliğinin Etkinliği, s.82.

Karışım gerekli kıvamı bulunca soğutulup uçağın gövde ve kanatlarına sürülerek istenen gerginlik ve kayganlık sağlanıyordu. Kuru havalarda yararı görülen bu karışım; yağışlı ya da nemli havalarda uçağın hızını azaltıyor, uçak kalkmıyor, bu yüzden kazalar olabiliyordu. (29 Ağustos 1920’de Eskişehir’den Bursa’ya beyanname atmak için havalanan uçak, iki gün önce yağın yağmurdan gövde ve kanat bezlerinin gevşeyip yayılması nedeniyle 150-200 metre yükseklikten düşerek parçalanmıştı.)

Alman Paşa Bölüklerinden kalma üç sağlam uçakla bir müfreze kurulmuş, Yzb. Fazıl komutasında 1920 Temmuzunda Uşak’a gönderilen bu birliğe “Kartal Müfrezesi” adı verilmişti. Yzb. Fazıl, Halil, Vecihi, İlha, Tğm. Avni, Bahattin müfrezenin pilotları idi. Uçakların kanat ve gövdelerine Fazıl Bey’in isteği ile pençesinde bomba taşıyan birer kartal çizildiği için bölüğe bu ad verilmişti.

23. Tümen Komutanlığı buyruğunda göreve başlayan bu av müfrezesi Alaşehir, Elvanlar, Demirci ve Simav bölgelerinde cephe uçuşlarının yanı sıra keşif uçuşu görevini de üstlenmişti. Dahası uçakların iki yanına takılan sepet düzeneğinde onar kiloluk bombalar taşınıyor ve gerektiğinde sepetin alt kapağını tutan çivi çekilerek bomba düşman üzerine atılıyordu. Böylece bu yeni buluşla aynı uçaklar bombardıman uçağı görevini de yapıyordu.

Kartal Müfrezesinin kurulmasından sonra Konya Tamirhanesi’nde onarılmış beş uçaktan oluşturulan yeni hava bölüğü de Konya’dan Eskişehir’e gönderilmişti. Sonradan 2. Bölük adı verilen Kartal Müfrezesi, 29 Ağustos 1920’de Uşak ili Yunanlılar eline geçince Afyon’a çekilmişti.¹⁶⁸

* Batı Cephesi’nde Yunan Hava Kuvvetleri’nin faaliyetleri hızla sürmekteydi 1.Birlik Türk bölüklerinin üzerinde keşif uçuşları yapmakla görevlendirilmişti. Bu seferler Yunan birlikleri için çok değerliydi. Bu keşifler geri çekilen Bulgar kuvvetlerinin niteliğini ve durumlarını belirlemekteydi.

¹⁶⁸ Atatürk ve Türk Havacılığı, s.14-15.

*Bu bölümde Batı Cephesi’nde görev alan Yunan uçuş birlikleri ve bu birliklerin faaliyetleri belirtilmiştir.

Doğu Trakya'nın Türkler tarafından boşaltılması ise Yunan Deniz Kuvvetleri Hava Birliği filotillası ve 1. Birliğin gücü ve işbirliği sayesinde gerçekleşmişti.

Haziran 1920'de Efes Limanının alınması için 2. ve 3. Birliklerin uçakları ve Deniz Kuvvetleri Hava Birliğinden İzmir filotillası harekete geçmişti. Keşif uçuşları ve bombardıman faaliyetleri ile Kara Kuvvetleri desteklenmişti.

Efes Limanının alınmasından sonra 23 Haziran'da Bursa'nın alınması amacıyla yeni hücum hareketlerine başlanmış, iki birliğin keşif uçuşları Yunan ordusuna büyük bilgiler sağlamıştı.

Beludiv-Kalialeksi isimli iki Yunan pilotunun Bursa üzerindeki tehlikeli uçuşlarını belirtmek gerekir. Bunlar Bursa'daki Türk Askeri Okulu'nun ön bahçesine inerek Yunan bayrağını göndere çekmişlerdir.

Bursa'nın alınmasından Sevr Antlaşması'na kadar hava birliği açısından cephede bir sessizlik hüküm sürmüştür. 3. Birlik, 2. Birliğin uçakları ve Deniz Kuvvetleri Hava Birliğinin müfrezesi ile kuvvetlendirilmiş, daha sonra da iki hava birliğinin uçakları birleştirilerek Alaşehir'in karma Hava Birliği Müfrezesi oluşturulmuştur. (Kara – Deniz)

Sevr Antlaşması'nın imzalanmasından sonra antlaşmanın uygulanması için Yunan Kuvvetleri, saldırıya geçmiş ve hücum esnasında Alaşehir Karma Hava Müfrezesinden savaşa hazır dört uçak tarafından desteklenmiştir.

Müfreze, operasyon yapılan bölgelerin üzerinden keşif ve bombardıman uçuşları düzenlemiştir. 16.08.1920'de uçaklar daha sonra Yunan Hava Birliği'nin temel saldırı üssü olacak olan Uşak Havaalanına inmişlerdir. Daha sonra Gediz Havaalanı müfrezenin uçakları tarafından ele geçirilmiştir.

Eylül ayı sonuna kadar Yunan uçakları herhangi bir uçuş faaliyetinde bulunmamışlar; fakat Kasım 1920'de Gaziemir ve Uşak Havaalanlarıyla 3. Birliğin uçakları Deniz Kuvvetleri Hava Birliğinin desteği ile keşif uçuşlarını yapmaya başlamıştır. 20.12.1920 tarihine kadar Yunan uçakları, on üç hücum seferi gerçekleştirmişlerdir. 24.12.1920'den sonra cephenin kuzey bölümünde 3. Kolordu keşif hücumu açıklanmış ve yıl sonuna kadar 3. Birlik, Karaköy-Bilecik-İznik bölgesinde Türk tesislerini bombalayarak ve makineli tüfekle tarayarak Eskişehir'e kadar bir çıkarma dizisi gerçekleştirmiştir. Buna paralel olarak 3. Birliğin etkinliği ve

Deniz Kuvvetleri Hava Birliğinin uçakları ile Uşak bölümünde 1. Kolordu ilerlemesi desteklenerek yedi bombardıman ve keşif çıkışları gerçekleştirmiştir.¹⁶⁹

1920 yılında Yunan Hava Kuvvetlerinin harp hukukunu ihlal eden bir faaliyeti ise gözden kaçırılmamalıdır. Bir Yunan uçağı Uzunköprü üzerinde uçarken kasabaya üç bomba atmış, ikisinin infilakı sonucunda iki çocuk yaralanmıştır. Sivil halk üzerine bomba atılması harp hukukuna aykırı olduğundan bu olayın tekrarlanmaması için gereken teşebbüslerde bulunulması kararı alınmıştır.¹⁷⁰

4-Doğu Cephesi'nde Türk Hava Faaliyetleri

Mayıs 1920 sonunda Erzurum İstasyonu'nun lağvedilmesiyle doğu bölgesindeki 7. ve 8. Bölükler birleştirilerek 15. Bölük teşkil edilmiştir. 15. Bölük bünyesinde, Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma Albatros C-III ile çoğu uçamaz durumda olan on bir tane Nieuport, Farman ve Morane tipi Rus uçakları bulunuyordu. 15. Bölüğün Horasan Meydanı'nı kullanışı "Horasan Müfrezesi" diye anılmasına sebep olmuştur.

Erzincan İstasyonu'nda ise Musul'dan getirilen iki adet Albatros D-III, dört adet kırık dökük Halberstad D-V av uçağı ve bir adet AEG C-IV keşif uçağı olmak üzere toplam yedi uçak vardı.

Diyarbakır'daki El Cezire Cephe Komutanlığı, emrinde şeklen bir hava birliği mevcut olmasına rağmen hiçbir uçuş görevi yapmamıştır.

15. Kolordu Komutanlığı tarafından Erzurum'da teşkil edilen 15. Bölük rasitlerinden Ütğm. Arif Hikmet Buke başkanlığında sivil Plt. Hüsnü, Basri Alev, bir makinist ve bir marangoz ustasından oluşan bir grup Elazığ'daki uçakların durumunu incelemek için Elazığ'a gönderilmiştir. Elazığ'da bir kiremithanede depo edilmiş altı uçaktan iki Halberstad D-III uçağını faal duruma getirmişlerdir. Onarılan iki uçak Erzurum'daki Horasan Müfrezesi'ne intikal ettirilmiştir.

¹⁶⁹ Küçük Asya Seferberliğine Karşı Yunan Hava Birliklerinin Etkinliği, s.83.

¹⁷⁰ BOA.DH.EUM.AYŞ.44/18, 1-2-3-4.

Mondros Mütarekesi ile doğudaki Ermeniler İtilaf Devletlerinden gördükleri yardım sonucunda ellerinden silahları alınmış Türklere saldırmaya başlamışlardı. Bunun üzerine TBMM doğu illerinde kısmi seferberlik ilan ederek Ermeni hareketına karar vermiştir. Doğuda 15. Kolordunun Ermeni kuvvetlere karşı başlattığı harekate 15. Uçuş Bölüğü “Horasan Müfrezesi” de katılmıştır.

28 Eylül 1920’de 15. Kolordunun 12. Tümeni keşif isteğinde bulundu. Bu görev esnasında Karaorgan- Sarıkamış- Novoselim doğrultusunda bir keşif uçuşu yapıldı; dönüşte Laloğlu, Verişen sırtları, Kumru Dağı, Akmezardağ, Yeniköy bölgelerinde Ermeni yürüyüş koluna rastlansaydı bunlara taarruzlar yapılacaktı. Keşif sonu raporu Akmezardağ’daki karargah üzerine atıldı. Karargahı belirtmek için zemin üzerine beyaz çarşaftan (+) şeklinde işaret kullanıldı. Bu durum ilk defa deneniyordu. Horasan Müfrezesi’nin keşfinde Ermeni uçağına rastlanmadı. Bu arada Erzurum’da bulunan eski Albatros C-III uçaklarından birinin tamiri tamamlandığından, kırılan bir uçak yerine cephe komutanı emrindeki Horasan Müfrezesi’ne verildi. Bölükte iki av ve bir keşif uçağı bulunuyordu.

Bu bölük, kara hareketi başlamadan önce Sarıkamış bölgesinde, çok başarılı keşifler yapmıştır.

15. Kolordunun Kars’a doğru ileri hareketi sonucu, 29 Eylül 1920’de Sarıkamış ve 30 Ekim 1920’de Kars Türk Ordusu tarafından geri alındıktan sonra bölük Kars’a intikal etmiş ve cephedeki uçuşlarını sürdürmüştür.

Horasan Müfrezesi’ndeki Albatros C-III’le keşif yapılmış, Halberstad D-V’ler de Ermeni uçaklarının Türk mevzilerini keşfetmesini önlemiş, Ermeni kuvvetlerini bombalayıp makineli tüfek ateşine tutmuştur. Harekat süresince hiçbir kırım olmamıştır.

Ermeniler bu savaş sırasında De Havilland D IV tipi bir bombardıman ve bir Nieuport av uçağı kullanmışlar; fakat Türk uçaklarıyla çarpışmaktan kaçınmışlardır. 15. Bölük, Ermenilerle yapılan Gümrü Antlaşması’na kadar keşif ve taarruz görevlerini başarı ile yapmış, 3 Aralık 1920’de bölüğün uçuşları da sona ermiştir.¹⁷¹

¹⁷¹ Kaymaklı, a.g.e., s.52-53.

C-1921 Yılı Türk Hava Kuvvetleri ve Faaliyetleri

1- Birinci İnönü Savaşı'nda Türk Hava Harekatı

Türklerin harekat planı, Batı Anadolu'da düzenli bir ordu teşkil edilinceye kadar mevcut kuvvetlerle Yunanlılara karşı stratejik savunmada kalmak ve ayaklanmaları bastırarak memlekette istikrarlı milli bir bünyenin oluşturulmasını sağlamak idi.

Yunanlılar ise Küçük Asya Ordusu ile siklet merkezi kuzeyde Bursa bölgesindeki İzmir Kolordusu cephesinde olmak üzere, Türk kuvvetlerinin Eskişehir istikametinde çekilmesini önleyecek şekilde Aksu, Dimboz, Burcın kesiminde toplandıktan sonra mahdut hedefli bir taarruz yapacaktı.¹⁷²

Birinci İnönü Savaşı başladığında elimizde iki faal uçak bulunuyordu. Bu iki uçakla her gün sabah ve öğleden sonraları keşif yapılmaktaydı. Bu keşif bilgileri pilotlar tarafından uçuş döneminde telefonla hemen Batı Cephesi Karargahına bildiriliyor ve keşif bilgilerinden savaş sırasında çok istifade ediliyordu.¹⁷³

6 Ocak'ta Vecihi ve Behçet, Rasit Sıtkı ile birlikte muharebe sahası üzerinde keşif ve bombardıman vazifesi yapmış, Vecihi 8 Ocak'ta av uçağı ile Söğüt'ün doğusunda ve Bozöyük- Karaköy üzerinde Yunan birliklerine taarruz etmişti.

9 Ocak 1921 saat 10.00'da Plt. Behçet ve Rasit Yzb.Yusuf Kenan AEG C-IV uçağıyla havalandırarak Bilecik-Küplü ve Karaköy civarında uçuş yapmış, bu bölgedeki yolların üzerinde Yunan kuvvetlerinin bulunduğunu keşfetmişti.

10 Ocak günü sabah yoğun sis nedeniyle keşif uçuşu yapılamamıştı. Fakat öğleden sonra sivil Plt. Behçet ve Tğm. Sıtkı keşif uçuşuna çıkmış ve Yunanlıların bir gün önce bulundukları mevzilerde kalmaya çalıştıklarını tespit etmişti. Aynı gün Vecihi de av uçağı ile havalanmış, Yunan siperlerini bombalamış; ancak alçak uçuş sırasında Yunan mevzilerinden atılan mermilerden isabet alarak savaş hattına mecburi iniş yapmıştı. Vecihi uçağın Yunanlıların eline geçmesini önlemek için uçağı ateşe vermiştir.¹⁷⁴

¹⁷² Harp Tarihi, s.57.

¹⁷³ Sevinç, a.g.e., s.69.

¹⁷⁴ Kline, a.g.e., s.127.

11 Ocak 1921 sabahı Yunan kuvvetlerinin herhangi bir faaliyeti görülmemiştir. Bu durumdan şüphelenen Batı Cephesi Komutanlığı bir hava keşfinin yapılmasını emretmiştir. Plt. Behçet ve Rasit Tğm. Sıtkı çıkmış oldukları keşiflerde, İnönü'de Yunan birliklerinin herhangi bir faaliyette bulunmadıklarını tespit etmişlerdir.¹⁷⁵

12 Ocak'ta ise Yunan uçakları Eskişehir'i bombalamışlardır.

Birinci İnönü Savaşı sırasında 12. Kolordu emrindeki 2. Bölükte faal durumda yalnız bir av uçağı bulunuyordu. Bölük kumandanı Yzb. Fazıl ve Tğm. Halil, bu uçak ile harekate katılmışlardır. Afyon, Dumlupınar ve Uşak üzerinde beş sorti muharebe uçuşu yapmışlar ve Yunanlıların Dumlupınar gerilerindeki durumunu ve savaşın genel gidişini bu uçuşlarla tespit ve rapor etmişlerdir.¹⁷⁶

2-İkinci İnönü Savaşı'nda Türk Hava Harekatı

Yunanların 23 Mart 1921 günü sabahı Yenişehir ve İnegöl istikametindeki taarruzu ile İkinci İnönü Savaşı başlamıştır. Aynı gün Pazarcık'ta bulunan Batı Cephesi komutanı İsmet İnönü, Yunanlıların durumunun keşfi için Eskişehir'deki hava birliğine telgrafla şu emri vermiştir.

"Batı Cephesi Kurmay Başkanlığı Vasıtasıyla Hava Kuvvetleri Şubesine:

Pazarcık- 23 Mart 1921

Bugün 23 Mart 1921 saat 09.30'da düşman Yenişehir, İnegöl şoselerinden ve iki yol arasındaki araziden ilerlemektedir. 1. Uçak Bölüğünden uygun bir uçak uçurularak düşmanın kuvveti, durumu ve hareketi hakkında süratle bilgi toplanacaktır.

*Bu mesaj öğleden sonra saat 13.30'da Pazarcık Telgrafhanesinde verilmiştir."*¹⁷⁷

23 Mart 1921 saat 15.00'da Plt. Hasan Fehmi ve Rasit Ütğm.Hasan Basri AEG C-IV keşif uçağı ile havalanmış; ancak motor arızası nedeniyle uçak geri dönmek zorunda kalmış ve görev yerine getirilememiştir.

¹⁷⁵ Zaif, "İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği", Yedinci Askeri Semineri Bildirileri II 1763-1938 Yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum 25-27 Ekim 1999 İstanbul, Ankara: T.C.Genelkurmay Başkanlığı 2001, s.289.

¹⁷⁶ Kaymaklı, a.g.e., s.58.

¹⁷⁷ Türk Havacılık Tarihi 1918-1923, s.88.

Plt. Vecihi ise av uçağıyla yaptığı keşifte Yenişehir, Bilecik, Söğüt, İnegöl ve Pazarcık'taki Yunan kıt'alarının üzerine bomba ve makineli tüfek taarruzu yapmıştır.

24 Mart günü aynı yollar üzerinde keşif uçuşu tekrarlanmış , Bilecik-Söğüt-İnegöl karayolu üzerindeki Yunan askeri konvoylarını kovalamış ve ağır zayıat vermiştir.¹⁷⁸

25 Mart günü iki Yunan uçağının Eskişehir'e gelmekte olduğu haberi alınmış ve bu uçaklara karşı Plt. Vecihi uçmuşsa da uçağı arıza yaptığı için geri dönmek zorunda kalmıştır. Arıza giderilerek uçak tekrar faal hale getirilmiştir. Bölüğe İstanbul'dan kaçarak henüz gelmiş bulunan Ütgm. Fehmi bu uçakla uçmak istemiş; meydandan kalkar kalkmaz motor yeniden arızalanmış, meydana inmek üzere çok alçak irtifadan yaptığı dönüş esnasında uçak düşmüş ve Plt. Ütgm. Fehmi şehit olmuştur.

26 Mart günü bölükte faal uçak olmadığından cephe uçuşu yapılamamıştır.

27 Mart 1921 günü Plt. Vecihi av uçağı ile Söğüt istikametinde yaptığı keşif uçuşunda Söğüt'ün kuzey bölgesinde iki taburluk ve güneyindeki bir alaylık piyade ordugahına ve yollar üzerindeki yürüyüş kollarına rastlamış, bomba ve makineli tüfekle taarruz etmiştir.

28 Mart günü saat 10.00'da Plt. Vecihi yaptığı keşifte, Söğüt'ün 1 km. kuzeyinde iki taburluk çadırlı ordugah ve Söğüt'ün 1 km. güneyinde yol kenarında ağaçlar arasında gizlenmiş bir taburluk yürüyüş kolu ile bunun 1 km. kuzeyinde bir alay tahmin edilen çadırlı ordugah tespit etmiş ve bunlara bomba ve makineli tüfekle taarruz etmiştir.

29, 30 Mart günleri keşif uçuşlarına devam edilerek Yunanlıların durumu adım adım takip edilmiştir.

31 Mart 1921 günü öğleden sonra saat 15.45'te Plt. Atgm. Halil yaptığı uçuşta İnönü ile Bozüyük arasında ve Bozüyük'ün içinde araba faaliyetleri ve kasabayı henüz terk etmiş elli kadar arabalı bir araç konvoyunun Karaköy istikametine gittiğini, Söğüt yangınının devam etmekte olduğunu, Söğüt'ün kuzeyinde istirahat halinde otuz-otuz beş araçlık bir konvoyun olduğunu görmüştür.

¹⁷⁸ Türk Hava Kuvvetleri'ni Tanıyor Musunuz?, s.62.

Cephenin güneyindeki uçuş görevleri ise Afyon'da bulunan 2. Uçak Bölüğü tarafından yapılmıştır. Bu uçuşlar Bölük Komutanı Yzb. Fazıl ve Atğm. Halil tarafından başarıyla yerine getirilmiştir.

24 Mart 1921 günü TBMM oturumunda, Niğde Mutasarrıflığı bir tezkere sunarak *“Niğde ahalisi, hükûmetin başarıları ve Londra Konferansının Türkiye lehine gerçekleşmesi ile şükran hisleri ile dolmuş ve derhal orduya bir hediye verilmesini kararlaştırmıştır. On birinci Tümen Komutanı Arif Bey'in tespitine göre tanesi 1000 liraya temin edilebilecek üç adet uçak alınarak güney, batı ve doğu cephelerine birer adet uçak hediye edilmesi için 3000 liranın Milli Savunma Bakanlığı emrine gönderilmesini”* teklif etmiştir. Bu maksatla toplanan para Milli Savunma Bakanlığı'na gönderilmiştir.¹⁷⁹

25 Mart günü Yzb. Fazıl'ın idaresindeki av uçağı ile yapılan keşifte, Uşak-Dumlupınar yolunda bir Yunan yürüyüş kolu görülmüş ve iki gün önce Dumlupınar'ın kuzeyinde tespit edilmiş olan birliklerin yürüyüşe geçtikleri anlaşılmıştır.

26 Mart Yzb. Fazıl'ın yaptığı keşif uçuşunda iki ayrı bölgede, Yunanlıların yürüyüş kolları tespit edilmiştir. Atğm.Halil tarafından yapılan ikinci uçuşta Yunan kuvvetlerinin Sinanpaşa'ya doğru ilerlemekte olduğu görülmüştür.

27 Mart günü Yzb. Fazıl'ın yaptığı keşifte Yunanlıların bir topçu bataryası ile iki süvari bölüğünün Afyon-Altıntaş istikametinde ilerlemekte olduğu, iki bölük kuvvetin Balmahmut istasyonuna girmekte olduğu, bunların gerisinde ağırlıklarının bulunduğu, Yunan topçu mevzilerinin Büyükçorca hizalarında olduğu görülmüştür.

28 Mart günü ise Afyon'un Yunanlılar tarafından işgalinden önce, bölüğün elindeki tek av uçağı uçarak Eskişehir'e gönderilmiştir.¹⁸⁰

¹⁷⁹ TBMM.Z.C., c.IX, Ankara 1954, s.216.

¹⁸⁰ Sarp, a.g.e., s.113-115.

3-Sakarya Meydan Savaşı'nda Türk Hava Harekatı

Birinci ve İkinci İnönü Savaşları Türk ordusunun zaferleriyle sonuçlanmıştı; ancak her iki savunma savaşını da kazanan Türk ordusunun Aslıhanlar ve Dumlupınar'daki taarruz girişimleri başarılı olamamış, bu da ordunun henüz taarruz gücünün olmadığını göstermişti.

Buna karşılık Yunanlılar İkinci İnönü yenilgisinden sonra bütün güçleriyle yeni bir taarruzun hazırlıklarına girişmişlerdi. Yunan taarruzunun Türklerin aleyhine gelişmesi üzerine ordu, Sakarya Nehri'nin batısına çekilmişti. Bu durum karşısında TBMM' de yapılan görüşmeler sonunda Mustafa Kemal Paşa Türk ordusunun başına geçmiş; orduda durmaksızın savunma eğitimi yapılmış, Yunan taarruzunun kırılması için tüm hazırlıklar sürdürülmüştü.¹⁸¹

Mayıs ayında Türk hava gücünde, Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma 1916 modeli bir Albatros D2 av uçağı ile Erzurumlu Nafiz Bey'in orduya hediye ettiği uçak bulunuyordu. Bu Nafiz Bey'in orduya hediye ettiği ikinci uçaktır.

15 Mayıs 1921 tarihinde Trabzon Mebusu Hüsrev Bey ve arkadaşları BMM. Başkanlığına bir önerge vererek *"İçinde bulunduğumuz savaşta uçakların ne derecede etkili bir harp vasıtası olduğuna herkes kanaat etmiştir. Gerçi milli hükümetimiz hava kuvvetleri ile de lüzumu kadar ilgileniyorsa da daha önemli ihtiyaçlar karşısında büyük bir hava filosu meydana getirecek kadar harcama yapamıyor. İşte bunu göz önüne alarak bizler bütçeye yük olmaksızın meclis veznesinden 7500 lira borç alınarak meclis adını taşıyacak bir uçağın derhal sipariş edilmesini bilahare bu borcun taksitlerle meclise ödenmesine"* ifade etmişlerdir. Bu önerge meclis tarafından kabul edilmiştir.¹⁸²

Ancak bu uçakların motorlarındaki arızalar uçuşlar sırasında sık sık yangınların çıkmasına sebep olmaktaydı. 15 Ağustos 1921'de Batı Cephesi Komutanlığı Yunan kuvvetlerinin üzerine bir keşif uçuşu yapılmasını istemiş; Plt. Behçet ve Rasit Süleyman Sırrı, "Erzurumlu Nafiz 2" adlı uçağı ile havalanmış; ancak 2000 m. yükseklikte çıkan yangın sonucunda şehit olmuşlardı.¹⁸³

¹⁸¹ Gencer-Özel, a.g.e., s.181-183.

¹⁸² T.B.M.M.Z.C., c.X, Ankara 1958, s.281-288-295.

¹⁸³ Aydar, "Sakarya Göklerinin Yanık Şehitleri Behçet ve Sırrı", Havacılık ve Spor, Sayı: 377, Mart 1947, s.17-18.

Bir süre sonra bölükte bulunan iki av uçağından biri de arızalanınca tek uçakla keşiflere devam edilmiş ve 23 Ağustos'a kadar sekiz keşif hareketi yapılmıştır. Bu arada Kuşadası civarına mecburi iniş yapan De Havilland 9 tipi Yunan uçağı ele geçirilmişti. Ancak bölge İtalyan işgalindeydi ve İtalyan İşgal Komutanlığı, uçak ve mürettebatın kendilerine teslim edilmesini istiyordu.

Türk Jandarma Komutanlığı mürettebatı hemen teslim etmiş; ancak uçak sökülerek Muğla'ya getirilmişti. On iki gün içinde uçağın tamirata yapılmış ve uçak Plt. Vecihi tarafından uçurulmuştu. "İsmet" adı verilen bu uçak, Sakarya Savaşı'nda orduya büyük hizmetlerde bulunmuştu.¹⁸⁴

Sakarya Savaşı'nın başladığı 23 Ağustos 1921 günü Yunan kuvvetlerinin ilerleyişini öğrenmek amacıyla hava keşiflerine başlanmıştır.

23 Ağustos'ta yapılan keşifte Çambaklı civarında üç Yunan tümeni ve çok sayıda nakil araçları tespit edilmiştir.

25 Ağustos'ta sivil Plt. Vecihi ve Rasıt Tğm. Hamdi, Yunanlılardan ganimet olarak alınan İsmet uçağıyla yaptıkları iki keşif uçuşunda Yunan mevzilerini bombalamışlardır.

26 Ağustos'ta sivil Plt. Hayrettin ve Tğm. Bahattin, İsmet uçağıyla çıktıkları keşif uçuşunda elde ettikleri bilgileri cephe komutanlığına iletmışlerdir.

Sivil Plt. Vecihi ve Ütğm. Basri'nin 27 Ağustos sabahı yaptıkları keşif uçuşunda, Yunan birliklerinin doğu yönünde ön hatlara doğru aktığını tespit etmişlerdir. Bu sırada Yunanlılar Polatlı'nın batı ve güney sırtlarını aşip taarruza geçmekteydi. Öğleden sonra aynı ekip ikinci bir sorti yaparak Yunan kıt'alarını bombalamışlardır.

30 Ağustos'ta sivil Plt. Fazıl ile Ütğm. Basri ve Plt. Hayrettin ile Tğm. Bahattin'in yapmış oldukları keşif uçuşları sonucu Yunan ilerleyişine dair çok önemli bilgiler elde edilmiştir.

¹⁸⁴ Aydar, "Sakarya Muharebesi Başlarken İsmet Tayyaresi", *Havacılık ve Spor*, Sayı: 378, Nisan 1947, s.14.

Eylül başında Plt. Vecihi ve Rasıt Basri, yaptıkları keşif uçuşunda Haymana'da bulunan Yunan kuvvetleri ile Türk birliklerinin çatışma halinde olduğunu tespit etmiş ve güney-batıdan gelen Yunan uçağı ile hava muharebesine girmişlerdir. Bu muharebe sonucu Yunan rasıtı vurulmuş, ardından uçak da vurularak Katranca vadisine düşürülmüştür. Hava muharebesi sırasında iki taraf ateşi kesmiş ve uçakları seyretmişlerdir.¹⁸⁵

10 Eylül 1921 günü cephe boyunca yapılan keşif uçuşunda Kavuncu batısında bir tümenin bulunduğu, Sivri'den Kavuncu'ya bir tümenin yürüyüş halinde olduğu, Sarıhalil kuzeyinde bir tümenin toplandığı ve Yunanlıların kati olarak çekilmekte olduğu tespit edilmiş ve bu bilgiler Batı Cephesi Komutanlığına ulaştırılmıştır.¹⁸⁶

Fethi Okyar'ın hatıra defterinden alınan bilgiye göre 11 Eylül günü yapılan keşif uçuşları sonunda Yunan askerlerinin geri çekildiği bilgisi kesinleşmiş 13 Eylül günü ise keşif uçuşlarından gelen raporlara göre Sakarya'nın doğusunda hiçbir Yunan kalmamıştı.¹⁸⁷

Alınan bu bilgiler doğrultusunda Batı Cephesi Komutanlığı, Yunanlıların genel olarak çekildiği kanaatine varmış ve aynı gün şu emri vermiştir:

"1) Sabahtan beri yaptığımız taarruz bütün cephede ilerlemektedir. Düşman bütün cephede sarsılmıştır. Saat 11.00'de uçak keşfi ile cepheden Kavuncu Köprüsüne ve Sakarya batısından geriye doğru yürüyüş kolları görülmüştür. Düşmanın genel bir çekilmeye mecbur olduğu muhakkaktır.

2) 57. Tümen, Karadağ'a taarruz için görevlendirilmiştir.

*3) Ordu bütün cephede 10 Eylül 1921 günü için verilen taarruz hedeflerini mutlaka ele geçirecektir. Taarruza şiddetle devam edilmelidir. Karşımızdaki düşman kuvvetlerini kati surette ezmek bütün seferi kati neticeye erdirecektir. Bu emrin bütün komutanlıklara ve erlere kadar bildirilmesini..."*¹⁸⁸

10 Eylül 1921

Batı Cephesi Komutanı

General İsmet İnönü

¹⁸⁵ Arıt, a.g.e., s.30-32.

¹⁸⁶ Zaif, a.g.e., s.200.

¹⁸⁷ Nail Uçar, "Dua Tepe'de Yaratılan Destan", Yıllarboyu Tarih, Sayı: 8, 1984, s.16.

¹⁸⁸ Türk Havacılık Tarihi 1918-1923, s.112.

Sakarya Savaşı'na katılan iki Türk uçağı, on sekiz günde kırk sorti yapmıştır. Uçakların bakımları gece vakti fenerler ve ıraların ışığı altında yapılmış, uçaklar ertesı sabah uçuşa hazırlanmıştır.

İki Türk uçağına karşı Yunanlılarda on sekiz uçak bulunmaktaydı. Ancak burada asıl çarpıcı olan nokta Yunan uçaklarının Türk uçaklarından sayıca fazla olması değil nitelik üstünlüğünün bulunmasıydı.¹⁸⁹

Yunan Hava Birlikleri ise bu dönem özellikle kontrol çıkışları yapmakta, keşif uçuşlarına ve hücum çıkışlarına devam etmekteydiler. Başlıca hücum çıkışları De Havilland 9'lar tarafından 31 Ağustos 1921'den 3 Eylül 1921'e kadar Sakarya'nın güneyinde Beylikköprü- Çavuşköprü- Fethioğlu bölgelerindeki bombardımanlar ile 4 Eylül 1921'de Breguetler tarafından Sığircı-Geyik-Fethioğlu hattındaki bombardımanlar olarak gerçekleştirilmiştir. Daha sonra Dinar Tren İstasyonu bombalanarak faaliyetlere devam edilmiştir. Ancak Yunan kanatları gün geçtikçe zayıflamaya başlamış bu nedenle de Yunan hava birliği sınırlı bir varlık göstermiştir.¹⁹⁰

Sakarya Savaşı sonunda Times gazetesi "Artık harp edenlerin silahlarını bırakarak faaliyetlerini diplomasi ile terk etmeleri zamanı gelmiştir." diyordu. İtalyan gazeteleri, doğu meselesinin müttefikler tarafından acele halledilmesi lüzumunu ileri sürüyorlardı. Fransızlar, Türk hükümeti ile Kilikya meselesini görüşmek ve bunu bir sonuca bağlamak üzere Ankara'ya resmen görevliler göndermişti. 21 Eylül'de bu görevle Ankara'ya gelen Franklin-Bouillon sayesinde iki taraf görüşmelere başlamış, 20 Ekim 1921'de de Türkiye ile Fransa arasında Ankara İtilafnamesi imzalanmıştı.¹⁹¹ Buna göre güney ve güneydoğudan Fransızlar çekilmiş ve Tayyare Mektebi Adana'ya taşınmıştır. Fransızlar Adana'dan çekilirken on adet Breguet XIV tipi uçağı havaalanında bırakmıştır. Uçaklar Bnb. Fazıl ve arkadaşları Yahya ile Vecihi tarafından Alaşehir-Maarif Köyü arasında yeni kurulan hava istasyonuna getirilmiştir.

¹⁸⁹ Sina Akşin, *Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908-1980*, İstanbul: Cem Yayınevi 2002, s.100.

¹⁹⁰ Küçük Asya Seferberliğine Karşı Yunan Hava Birliklerinin Etkinliği, s.87.

¹⁹¹ Kazım Özalp, *Milli Mücadele 1919-1922*, Ankara: TTK Basımevi 1998, s.216.

D.1922 Yılı Türk Hava Kuvvetleri ve Faaliyetleri

1.Büyük Taarruz Öncesi ve Sırasında Türk Hava Harekatı

Yunan ordusu Sakarya yenilgisinden sonra Eskişehir-Kütahya, Afyon hattına çekilmiş ve kendisini savunma kaygısına düşmüştü. Aynı günlerde Yunan ordusuna taarruz edilmesi kararlaştırılmış ve bir taarruz planı hazırlanmışsa da gerek mevsimin ilerlemiş olması gerekse ordunun Sakarya Savaşı'nda çok yıpranmış ve cephanesinin tükenmiş olması nedeniyle planın uygulanması ilkbahara ertelenmişti. TBMM Hükümeti var gücüyle taarruz hazırlıklarını tamamlamaya çalışıyordu¹⁹²

Büyük Taarruz hazırlıkları sırasında Hava Birliklerinin takviyesine büyük önem verilmiştir. Ocak 1922'de 1. ve 2. Bölükler birleştirilerek kurulan Cephe Uçak Bölüğünün dört adet faal uçağı ve dört pilotu vardı.

5 Temmuz 1922'de Milli Savunma Bakanlığı'nın emri ile Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü lağvedilerek yerine merkezi Konya'da olmak üzere Hava Kuvvetleri Müfettişliği kurulmuştur.¹⁹³

Bu arada Almanya'dan satın alınan Albatros C-XV tipi yirmi uçak Rusya üzerinden Şahin adlı gemi ile Samsun'a getirilmişti. Erzurumlu Nafiz Bey ise Hava Kuvvetlerine iki uçak hediye etmiştir. Temmuz ayında yirmi dört keşif uçuşu ile Yunan kuvvetlerinin hareketleri izlenmiştir.

Bu uçuşlardan 25 Temmuz günü Afyon civarında yapılan keşif harekatı, Türk havacılık tarihi açısından farklı bir yere sahiptir. Plt. Tğm. Cemal ve Rası Bahattin, Breguet tipi uçağı ile Döğer civarında Yunan hatlarının çok gerisindeki kıt'aları bombalamış; ancak Yunanlıların son model av uçakları ile karşılaşmışlardır. Türk havacılar bir Yunan uçağını düşürürken diğerini hava sahasından kovmuşlardır. Çarpışma sırasında ise pilotlar Türk hatlarından çok uzaklaşmışlardı. Afyon'dan kalkan iki Yunan uçağı ise Türk uçağını düşürmüşlerdi. Pilotlar da şehit olmuştu. Ertesi sabah kanadında siyah bir bez olan Yunan uçağı, Çay üzerine gelerek yere bir mektup atmıştır. Bu mektupta Afyon üzerinde meydana gelen hava muharebesi sonucunda Türk havacılarının kahramanca savaşıarak şehit oldukları yazmaktadır.¹⁹⁴

¹⁹² Gencer-Özel, a.g.e., s.187.

¹⁹³ Atatürk ve Türk Havacılığı, s.18.

¹⁹⁴ Hürkuş, a.g.e., s.130.

Adana'dan Konya'ya taşınmış olan Hava Okulu, Konya'nın denizden yüksekliği ve havanın uçuşa elverişli olmaması nedeniyle Genelkurmay'ın 8 Ağustos 1922 tarihli emriyle tekrar Adana'ya taşınmıştır.¹⁹⁵

Ağustos ayı itibariyle Türk ordusunda bulunan uçak sayısı on ikidir. Ancak yirmi iki uçak da Konya'da tamir edilmekteydi.

Bu esnada Yunan havacılar yaptıkları keşif uçuşlarında, Yunan ordusundaki çözölmeyi daha belirgin bir şekilde tespit edebilmişlerdir. 19 Ağustos'ta Yunan havacıları yaptıkları uçuşlarda Kütahya'nın güneybatısında açıkça kaybolmuş olan 2. Kolorduyu keşfetmişler ve onlara yol göstermişlerdir.

25 Ağustos'ta ise Yunan havacıları son kez keşif uçuşuna çıkmışlar ve 26 Ağustos'ta Yunan Deniz Kuvvetlerinin Hava Birliği uçakları bölgeden ayrılmaya başlamıştır.¹⁹⁶

26 Ağustos 1922'de Mustafa Kemal Paşa Batı cephesi karargahında İsmet ve Fevzi Paşalar ile görüştükten sonra taarruz emrini vermiştir. Aynı gün av ve keşif uçakları Altıntaş, Döğeri ve Afyon bölgesinde on iki keşif yapmış, önemli hedefleri bombalamış; dört Yunan uçağı ile çatışmaya girmiş ve bu uçaklardan birinin Türk hattına indirilmesi ile bir uçak ele geçirilmiştir.¹⁹⁷

27 Ağustos'ta cephe uçuşlarına devam edilmiş, Yunan süvari birliklerinin tüm savaş kesimini kontrol edemediğı bir sırada İtalya'dan satın alınmış olan Spat uçaklarıyla Yunan ordusunu geri çekilmeye zorlamış, Afyonkarahisar ele geçirilmiştir.¹⁹⁸

28 Ağustos sabahı ise dört keşif uçağı havalanmış, bunlar topluca hedefleri bombalamışlar ve geri çekilen Yunan kıt'alarını alçaktan makineli tüfek ateşine tutmuşlardır.

29 Ağustos'ta Türk hava kuvvetlerinde toplam otuz iki uçak bulunmaktaydı. Cephe Komutanlığının telefon talimatıyla Yunanlıların daha yakından takip edilebilmesi için uçak bölüğünün Afyon'a intikali emredilmiştir.

¹⁹⁵ Türk İstiklal Harbi c.V., s.168.

¹⁹⁶ Küçük Asya Seferberliğine Karşı Yunan Hava Birliğinin Etkinlikleri, s.90.

¹⁹⁷ Türk Hava Kuvvetleri'ni Tanıyor Musunuz?, s. 63.

¹⁹⁸ Salahi R. Sonyel, Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika II, Ankara:TTK Basımevi 2.baskı, 1991 s.265.

2. Başkomutanlık Meydan Savaşı'nda ve Türk Ordusu'nun İzmir'e Doğru İlerleyişinde Türk Hava Harekatı

30 Ağustos 1922 günü hava çok rüzgarlı ve alçak bulutlarla kaplı olduğundan uçulamamış; çekilen düşman birliklerine bomba ve makineli tüfek taarruzu da yapılamamıştır.

31 Ağustos sabahı Afyon'daki Hava bölüğü komutanı Yzb. Fazıl bütün uçakların hazırlanmasını istemiştir. Bu uçuşta görevli olan Plt. Basri, Uşak üzerine geldiğinde Yunan birliklerinin kaçmakta olduğunu tespit etmiş; bir Yunan uçağı ile karşılaşmış ve onu korkutup kaçırmayı başarmıştır.¹⁹⁹

Türk Hükümeti, İstiklal Savaşı esnasında Büyük Taarruz'da (26-29 Ağustos 1922) uçak uçurdıkları için 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın aynı zamanda Havacılar Bayramı da olmasını ve bunların birlikte kutlanmasını kabul etmiştir.

1 Eylül 1922'de hava şartları uçuş için elverişli idi. Seyitgazi-Eskişehir-İnönü-Karaköy, Kütahya ve Uşak dolaylarında keşif uçuşları yapılmış ve Yunan topluluklarına bombalarla taarruz edilmiştir.

1 Eylül'de Batı Cephesi Komutanlığı, hava bölüğünün Uşak meydanına intikali için aşağıdaki emri vermiştir:

"Cephe Hava Bölük Komutanlığına:

Dumlupınar- 1 Eylül 1922

1.Afyon'daki Hava Bölüğünden bir müfrezenin Uşak'a gelmesi zorunlu ve önemlidir.Bölüğün teçhizat ve malzemelerinin seri bir şekilde Uşak'a taşınması için 3-4 kamyonun bölük emrine derhal gönderilmesini rica ederim.

2.Batı Cephesi 2. Kurmay Başkanlığına ve Cephe Uçak Bölük Komutanlığına 1 Eylül 1922, 20.30'da bildirildi.

Cephe Kurmay Başkanı

Kurmay Albay Asım Gündüz'' ²⁰⁰

¹⁹⁹ Arıt, a.g.e., s.33-34.

²⁰⁰ Türk Havacılık Tarihi 1918-1923, s.155.

Hava bölüğünün 2 Eylül 1922 günü Afyon'dan Uşak'a intikali emredilmişse de teçhizat ve malzemenin taşınamaması nedeniyle bölüğün intikali gerçekleşmemiştir. Aynı gün yapılan keşiflerde Türk birliklerinin İnönü'ye ilerledikleri ve Türk kıt'alarının Eskişehir'e girmek üzere olduğu tespit edilmiştir.

3 Eylül'de ise Afyon Meydanından keşif için havalanan bir Türk uçağı Uşak meydanına inmiş ve keşif sonu raporunu Batı Cephesi Komutanlığı'na bildirmiştir. Türk havacıları Uşak meydanına indiklerinde burada Yunanlılara ait çok sayıda uçak, malzeme ve teçhizatla karşılaşmışlardır.

4 Eylül günü ise bölüğün faal durumdaki üç av ve beş keşif uçağı Uşak hava meydanına inmiş; ancak yer malzemeleri henüz Uşak'a varmamıştır. Bu yüzden uçakların yapacakları keşif uçuşları sekteye uğramıştır.

5 Eylül'de ise Alaşehir ve Salihli istikametindeki keşfe giden bir uçak, motorunda meydana gelen arıza nedeniyle mecburi iniş yapmıştır.

Cephede keşif uçuşları devam ederken, TBMM'nin 7 Eylül 1922 tarihinde yapılan oturumunda, TBMM Reisi Başkomutan Mustafa Kemal tarafından sunulan tezkere ile, 26 Ağustos'tan 31 Ağustos'a kadar Afyon Karahisar, Dumlupınar Meydan Muharebelerinde büyük başarılar gösteren ve aşağıda adı geçen pilotların takdirname ile ödüllendirmeleri önerilmiş ve bu tezkere oybirliği ile kabul edilmiştir.

*Rasıt Yzb. Zeki Bey, Rasıt Yzb. Sami Bey, Rasıt Yzb. Nafiz Bey, Rasıt Ütğm. Tevfik Bey, Rasıt Tğm. Sıdkı Bey, Sivil Plt. Halim Bey, Sivil Plt. Vecihi Bey, Sivil Plt. Hayri Bey, Sivil Plt. Basri Bey, Sivil Plt. Mükerrerem Bey, Sivil Plt. Fehmi Bey, Sivil Plt. İhya Bey*²⁰¹

6 ve 7 Eylül günlerinde uçuş faaliyeti olmamıştır. Bu tarihlerde Türk uçaklarının keşif uçuşları devam etmiş, Uşak meydanından kalkan uçaklar Salihli meydanına inmiş ve 14 Eylül'de dört av ve iki keşif uçağı İzmir'deki Gaziemir meydanına inmiştir. Gaziemir meydanında Yunanlıların bıraktıkları bir adet De Havilland tipi keşif uçağı ve üç adet Nieuport tipinde av uçağı ve bir adet Avro tipinde iki kişilik eğitim uçağı, uçuşa hazır hale getirilmiştir. 16 Eylül 1922'de uçak bölüğünün malzeme ve teçhizatı İzmir'e nakledilirken ulaştırma araçları bulunamadığı için ileri meydanlara nakletme sorunu ile karşılaşmıştır.

²⁰¹ TBMM.Z.C., c.XXII, Ankara 1959, s.536.

20 Eylül günü ise Midilli'nin keşfi için uçak gönderilmiş ve Ada'da Yunan ordusunun hiçbir faaliyeti olmadığı görülmüştü.

Yunan ordusunun İzmir'den ayrılmasından sonra Türk uçakları İzmir semalarında gösteri uçuşları yapmışlardır.²⁰²

E. 1923 Yılı Türk Hava Kuvvetleri ve Faaliyetleri

1923 yılının Türk Havacılığı açısından en önemli olayı Tümen yetkisindeki Tayyare Grubunun Komutanı olan Bnb. Fazıl Bey'in şehit olmasıdır. 27 Ocak 1923 günü Bnb. Fazıl Gaudron-3 tipi bir eğitim uçağı ile dördüncü sortide Emin isimli bir deniz astsubayı ile eğitim uçuşuna çıkmıştı. Ancak uçağın motorunun durması üzerine mecburi inişe geçmiş; fakat meydana tutturamayıp pist dışına sert bir iniş yapmıştır. Emin Astsubay olay yerinde şehit olmuş yaralı Bnb. Fazıl Alsancak'taki Askeri Hastaneye kaldırılmıştı. O sırada İzmir'de bulunan Gazi Mustafa Kemal Atatürk kazayı duyunca Muhafız Takım Komutanı Bnb. İsmail Hakkı ile hastaneye gitmiştir.

Beyin kanaması geçiren Bnb. Fazıl kaldırıldığı hastanede şehit olmuştu. Şehitlerin cenazeleri 11 Şubat 1923 günü koşulu bir top arabasına konularak Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de katıldığı büyük bir törenle defnedildiler. Fazıl Bey'in şehadet günü Türk havacılık tarihine Hava Şehitlerini Anma Günü olarak geçmiştir.²⁰³ Şu bir gerçektir ki Türk pilotları çürük çarık uçaklarla Türkiye semalarını güçlü ve daha iyi şartlarda bulunan uçaklara sahip yabancı pilotlara karşı tam bir emniyetle müdafaa etmişlerdir.²⁰⁴

Bnb. Fazıl'ın şehit olması ile birlikte Grup Komutanlığı lağvedilmiş, bunun üzerine 1. ve 2. Bölükler uçuş bakımından Cephe Komutanlığı emrine girmiştir.

1. Uçak Bölüğü eğitim ve antreman uçuşlarıyla görevlendirilmiş, İzmir Seydiköy ve Gaziemir bölgesinde üslenmiştir. 2. Bölük ise 1. Bölük gibi eğitim çalışmaları yapmakta idi. Bölük Lozan Antlaşması'na kadar Bandırma'daki meydana, eğitim faaliyetlerine devam etmiştir. Bölüğün dört keşif, üç av uçağı mevcuttu. 3. Uçak bölüğü ise Ocak 1923'te hazırlıklarını tamamlamış ve İzmit'e doğru hareket etmiştir.

²⁰² Kaymaklı, a.g.e., s.112-116.

²⁰³ Fikret Arıt, "Adlarını Gökyüzüne Kanlarıyla Yazdılar", Yıllarboyu Tarih, Sayı: 5, Mayıs 1984, s.30-33.

²⁰⁴ "Tayyare Kongresi", Ayın Tarihi, Sayı: 19, Ankara 1926, s.628.

Burada İngilizlerin kendi ihtiyaçları için hazırladığı hava meydanına yerleşmiştir. Bölükte dört adet av uçağı ile on dört adet keşif uçağı ve altı pilot bulunmaktaydı.

Deniz Uçak Bölüğü ise 1 Şubat 1923'te Amasra ve İzmit'ten çağrılan personel ile getirilen bir kısım uçak ve malzeme ile İzmir-Bayraklı'da 1. Deniz Uçak Bölüğü adı altında kurulmuştur.

İzmir'in kurtarılmasından sonra Rasit Deniz Yzb. Sadık Ali, Hava Kuvvetleri Müfettişliği emri ile Hava Rasat Şubesi'ni yeniden kurmuştur. Burada bir yandan eleman yetiştirilmiş, bir yandan da yetişen bu elemanlar yurdun çeşitli bölgelerinde görevlendirilmiştir. Burada aynı zamanda gündelik hava raporları hazırlanmıştır.²⁰⁵

Temmuz 1923'te ise Edirne'ye gelen Plt. Vecihi ve Başmakini Eşref, İtalyanlar tarafından terk edilmiş olan iki motorlu Caproni tipinde dokuz kişilik yolcu uçağı ile birkaç deneme uçuşu yapmıştır. Daha sonra yere inen uçağın dokuz yolcu ile yeniden havalanması Türkiye'de bir ilktir.²⁰⁶

Havacılık alanında gelişmelerin her geçen gün arttığı bu dönemde Türkiye, dünya siyasi tarihinde haklı mücadelesini sonuçlandıran Lozan Barış Antlaşmasını imzalamıştır. Bu antlaşma sonrasında askeri havacılığın yanında sivil havacılığa da önem verilmiş, sivil havacılığın gelişmesi ve teşkilatlanması için çalışmalara hız verilmiştir.

²⁰⁵ Kaymaklı, a.g.e., s.128-129.

²⁰⁶ Hürkuş, a.g.e., s.147-150.

SONUÇ

İnsanoğlunun uçma istek ve teşebbüsleri önceleri inanç ve efsanelerde yerini almış daha sonra kağıt üzerinde çizimlerle projelerle kendini göstermiştir. Bundan bin yıl önce Cevheri'nin kollarına taktığı satırlarla kendini aşağıya bırakarak süzülmesi ile Türkler de bu dayanılmaz keşfin arkasından sürüklenmeye başlamışlardır. Evliya Çelebi Seyahatnamesinin 17. yüzyıla ait notlarında yerini alan iki büyük bilim adamı Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi gökyüzü ile buluşarak adlarını tarihe yazdırmışlardır. Dünya havacılık tarihi Hezarfen Ahmet Çelebi'ye sayfaları arasında saygın bir yer vermekte, onu uçuş tarihinin öncülerinden ve ilk uçan Türk olarak kabul etmektedir. Hatta, Dünya Havacılık Federasyonu FAİ 1997 yılında Ahmet Çelebi'nin uçuş figürlerini gösteren altın ve gümüş paralar bastırarak bütün ülkelere dağıtmıştır. 17. yüzyılda Avrupalı bilim adamları uçma fikrini teorik olarak ele alırken Hezarfen ve Lagari bunu eyleme dönüştürmüşlerdir. Bu iki değerimizi sahiplenip, hak ettikleri yeri almalarını sağlamak ve tüm dünyaya tanıtmak gerekmektedir. 19. yüzyılda Of'lu Veli Direnko'nun uçma teşebbüsünün keza Bebekli Atıf Nuri Bey'in uçuş tecrübelerinin başarıyla sonuçlanması Türk tarihinin canlı hatıralarıdır. Bu olaylar gösteriyor ki Türk varlığının havacılık yolundaki uçuş tecrübeleri yadsınmayacak kadar büyüktür.

20. yüzyılın başları dünya havacılık tarihinin dönüm noktası olan motorlu ve kuvvetli bir alet olan uçakla ilk uçuş denemesinin Wright Kardeşler tarafından yapılmasına sahne olmuştur. Tekniğin yeni bir sahasına yol açan, insanlığın en eski hayalini gerçekleştiren, insana kanat takan bu mucize adamların arkasından dünyada hemen pilotlardan, uçan mucitlerden ve mühendislerden oluşan büyük bir ordu işe koyulmuştur. Uçuş macerasının bir merak ve eğlence olmaktan çıkarak savaşlarda kendini göstermeye başlaması, uçağı, 20. yüzyılın en hızlı gelişen savaş aracı haline getirmiştir.

Birinci Dünya Savaşı arifesinde 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda Libya'daki Türk birliklerine karşı İtalyan hava taarruzları ve Balkanlarda esen savaş rüzgarları, Türklerin havacılık konusunda ciddi çalışmalar yapmasına sebep olmuştur. Harbiye Nezareti'nde kurulan tayyare komisyonu yurtdışında araştırmalar yaparak pilot yetiştirmiş, çeşitli uçaklar alarak Yeşilköy'de ilk uçuş faaliyetlerine

başlamışlardır. Türk havacıları süratle pilotaj ve uçuş teknolojisinde Avrupalı meslektaşları seviyesine ulaşmış, hatta zamanın zor ve imkansız koşulları altında, o günler için rekor sayılabilecek İstanbul-Kahire seferini yaparak yetenek ve cesaretlerini ispat etmişlerdir. Böylece ilk defa Amerika'da 1903 yılında kullanılmaya başlanan uçak sekiz yıl sonra Türk ordusunda yerini almış ve çok kısa bir sürede Türk Hava Kuvvetlerinin temelleri atılmıştır.

Türk ordusunun zorlu mücadelelerinden biri olan Trablusgarp Savaşı tarih sayfasında bir ilkin yaşanmasına neden olmuştur. Tarihte ilk defa bir millet savaş aracı olarak uçağı kullanmıştır. İtalyan hava kuvvetlerinin keşif ve bombalama amaçlı Türk birliklerine yapmış oldukları hava harekatı sırasında Türkler de yerden açtıkları ateş sayesinde bir uçağı inişe mecbur etmiştir. Bu tecrübe her zaman yeniliğin ve gelişimin öncüsü olan Türk ordusunda havacılığa verilen önemi bir kat daha arttırmış, bu nedenle Yeşilköy'de bugünkü askeri hava meydanının bulunduğu alanda bir uçuş okulunun açılması kararı alınmıştır. Türk pilotları, uçuş eğitimlerinin en üst seviyeye çıktığı dönemde Balkan Savaşlarında keşif amaçlı da olsa etkin görevler üstlenmişlerdir. 1913 yılı pilotların şahsi başarılarına da sahne olmuştur. Dünyada uzun mesafe uçuş denemelerinin yeni yapılmaya başlandığı dönemde gözü pek Türk pilotları da Edirne İstanbul arasındaki mesafeyi yere inmeden aşmışlar, ayrıca aynı denemeyi Kırklareli İstanbul arasında gerçekleştirmek isteyen pilotlar bilmeden de olsa Marmara Denizi'ni geçerek bir ilke imza atmışlardır. Bu başarıların doruğa çıktığı nokta Türk bayraklarını taşıyan uçakların İstanbul-Kahire-İskenderiye Seferlerini yapmalarıdır. Aslında Balkanları kaybetmiş olan Osmanlı Devleti'nin bu seferleri düzenlemekteki amacı dünyaya ve kendi sınırlarında bulunan Müslümanlara güç gösterisinde bulunmak ve Türk Hava Gücünün tanıtılmasını sağlamaktır. Bu seferlerde hayatlarını kaybeden ve isimlerinin anılmadan geçilemeyeceği Fethi, Nuri ve Sadık Beyler Türk havacılarının cesaret ve fazilet timsalleridir.

Bu ilk hava şehitlerinin anısına İstanbul'un Fatih semtinde 1914 yılında bir anıt yapılmasına başlanmış ve anıt 1916 yılında bitirilerek törenle açılmıştır. Bu anıtın açılışında yapılan tören aynı zamanda Türk Hava Şehitleri için düzenlenmiş olan ilk anma günü olmuştur. Bu tarihten 1926 yılına kadar geçen dönem içinde Hava şehitlerinin anılması için herhangi bir tören yapılmamıştır.

20. yüzyıla damgasını vuran, tüm dünya devletlerini yakından ilgilendiren ve tarihin akışını tamamen değiştirecek olan Birinci Dünya Savaşı başladığı dönemlerde Osmanlı bürokrasisinde görülen Alman etkisi kendini Türk ordusunda da göstermeye başlamıştı. Tabi bu etkileşim Türk Havacılığına da yansımıştır. Havacılığa nispeten geç adım atmış olan Almanlar çok sayıda uçak ve pilot göndererek Türk hava personelinin eğitimi için Türk ordusunda görev almış, hatta danışmanlık yapmışlardır. Ancak belirtmek gerekir ki Türk pilotlarının sahip olduğu tecrübe ve uçuş yeteneğinin Alman pilotlarınınkinden aşağı kalır bir yanı yoktu.

Savaşın sıcaklığının tüm cephelerde hissedildiği anlarda ordunun en fazla ihtiyacı olan şey hava keşifleri idi. Askeri tarihçilerin Kafkas Cephesi ile ilgili sorusunun cevabı hava keşfinin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Eğer Kafkas Cephesi'nde savaşın ilk yıllarında hava keşifleri muntazam ve bilinçli bir şekilde yapılmış olsaydı, Sarıkamış Faciası yaşanır mıydı?...

Kafkas Cephesi'nde savaşın sonlarına doğru yapılan kara harekatında Türk Hava Kuvvetlerinin faaliyetleri yoğunlukla keşif tarzında olmuştur. Cephe görevlerini yoğunlukla elde bulunan tek uçak ile yapmaya çalışan Türk pilotları buna rağmen Rus hava kuvvetlerini etkisiz hale getirmeyi başarmışlardır.

Türk havacıları uçakların sık sık arızalanmalarına, yedek parça yokluğuna ve lojistik zorluklara rağmen Çanakkale Cephesi'nde büyük başarılar imza atmışlardır. Hava muharebelerinde üstünlük kazanılmış, keşif gözetleme ve bombardıman görevleri yerine getirilmiştir.

Irak Cephesi'nin ilk yıllarında İngiliz hava kuvvetlerinin üstünlüğü görülmüştür. Türk topçularının düşürdüğü uçaklar Alman makinistler tarafından yeniden dizayn edilmiş ve bu uçaklar Türk Hava Kuvvetlerine katılmıştır. Türk pilotlarının başarılı faaliyetlerine rağmen İngilizlerin cephedeki üstünlüğü her geçen gün artmıştır.

Sina- Filistin-Hicaz Cephesinde de hava keşfine şiddetle ihtiyaç duyulmuş, ancak az sayıda ve arızalı uçaklarla keşif görevi yerine getirilememiştir. Ancak Gelibolu Yarımadası müttefikler tarafından boşaltılınca hesaplaşmanın asıl bu cephede olacağı belli olmuştur. Bu nedenle Almanların da çok önem verdiği bu cepheye bir Alman uçak birliği gönderilmesine rağmen İngiliz hava kuvvetlerinin etkisinin arttığı görülmüştür.

Anlaşılmaktadır ki başta İngilizler olmak üzere tüm müttefikler Çanakkale Cephesi'nde başarısız olunca kara ve hava birliklerini Irak, Sina-Filistin-Hicaz Cephelerine kaydırmışlar ancak İstanbul ve boğazlar bölgesine yapılan hava taarruzlarından vazgeçmemişlerdir. İngiliz hava kuvvetlerine ait uçakların İstanbul'a yaptığı hava taarruzları sırasında ölen çok sayıda sivil vardır. Bu taarruzlar savaş hukukuna aykırıdır. İngiliz uçaklarının bu faaliyetleri karşısında halkın galeyana gelerek İstanbul'da bulunan yabancı uyruklulara karşı üzücü hareketlerde bulunulabileceği ihtimali İtilaf Devletleri'ne bildirilmesine rağmen İngiliz uçakları faaliyetlerine devam etmiştir. Mondros Ateşkes Mütarekesi'nden iki hafta önce İstanbul'un hava savunması sağlanmış, İmroz Adası'ndan kalkan beş İngiliz uçağına karşı Yzb. Fazıl Albatros uçağı ile tek başına verdiği mücadeleden zaferle dönmüştür. Başarı ile sonuçlanan hava mücadelelerine karşın Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı sonunda yenilen tarafta yerini almış, sınırları küçülmüş, hava kuvvetleri dağıtılmış ve Yeşilköy hava meydanı işgal edilmiştir. İtilaf Devletleri ile birlikte Anadolu'ya giren Yunanlılar Ege'deki hava üslerini ele geçirerek hava birliklerini buralara yerleştirmişlerdir.

Bağımsızlık için Mustafa Kemal'in önderliğinde toplanan Türkler İstanbul'u terk ederek Anadolu'da örgütlenmeye başlamışlardı. Bunların arasında havacılar da yerini almaktaydı. Güç şartlarda Maltepe'den ve çeşitli cephelerden kaçırabildikleri benzin ve uçak parçaları ile her türlü imkansızlığa rağmen gökyüzünü korumaya çalışmışlardır. Bu imkansızlıklara en iyi örnek ise Konya'daki havacılar tarafından yapılan ve uçakların hızını arttırmada kullanılan emayit maddesinin bulunamaması nedeniyle yerine son derece ilkel olarak yapılan özel karışımların kullanılmasıdır.

TBMM Hükümeti kurulduktan sonra 13 Haziran 1920'de hava teşkilatının yeniden düzenlenmesine karar verilmiş ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Ordularının İlk Hava Kuvvetleri Teşkilatı kurulmuştu. Türk Hava Kuvvetleri kendini toplama sürecine girmiş teşkilat, merkezi bir yönetime kavuşmuştu. Böylece doğu cephesinde Ermeni kuvvetlerinin, batı cephesinde ise Yunan kuvvetlerinin taarruzları karşısında Türk havacılarının keşif ve bombardıman faaliyetleri bir düzen çerçevesinde gerçekleşmeye başlamıştır.

Birinci ve İkinci İnönü Savaşları ile Sakarya Savaşı'nda yapılan Türk hava keşifleri ile Yunan kıt'alarının bombardımanı karşısında Yunan hava kuvvetlerinin sınırlı varlık göstermesi savaşın kaderini büyük ölçüde etkilemiş ve Türk tarafının haklı zaferine bir adım daha yaklaşmasını sağlamıştır.

Kurtuluş Savaşı birçok hüznü ve yığıtçe gerçekleşen olaya sahne olmuştur. Özellikle, Büyük Taarruz öncesinde Afyon civarında keşif uçuşu yapan Tğm. Cemal ve Rasit Bahattin karşılaştıkları son model Yunan av uçakları tarafından saldırıya uğramışlar, Yunan uçaklarından birini düşürüp diğerini hava sahasından kovmuşlardır. Fakat pilotlar kendi hatlarından fazlasıyla uzaklaştıklarının ve benzinlerinin bitmiş olduğunun farkına vardıklarında, Afyon'dan havalanan iki Yunan uçağı tarafından düşürülmüşlerdir. Bu acı haberi bir Yunan uçağı Türk askeri kışlalarının üzerine attığı bir mektupla bildirmiş ayrıca Türk pilotları için Afyon'da bir cenaze töreni düzenlemişlerdir. Bundan birkaç gün önce Türk havacıları buna benzer bir nezakette bulunmuşlardır. Acil iniş yapan Yunan havacılarının sağlıklı ve emniyette olduklarını Yunan Ordugahına bildirmişlerdir. Savaş esnasında yapılan nezaket gerektiren bu davranışlar havacıların birbirlerine ve mesleklerine duydukları saygıdan dolayı olsa gerek...

Başkomutanlık Meydan Savaşı ve Büyük Taarruz sırasında Türk pilotlarının üstün hizmetleri sebebiyle Türk hükümeti 30 Ağustos Zafer Bayramı'nı aynı zamanda Havacılar Bayramı olarak da kutlanmasını kabul etmiştir.

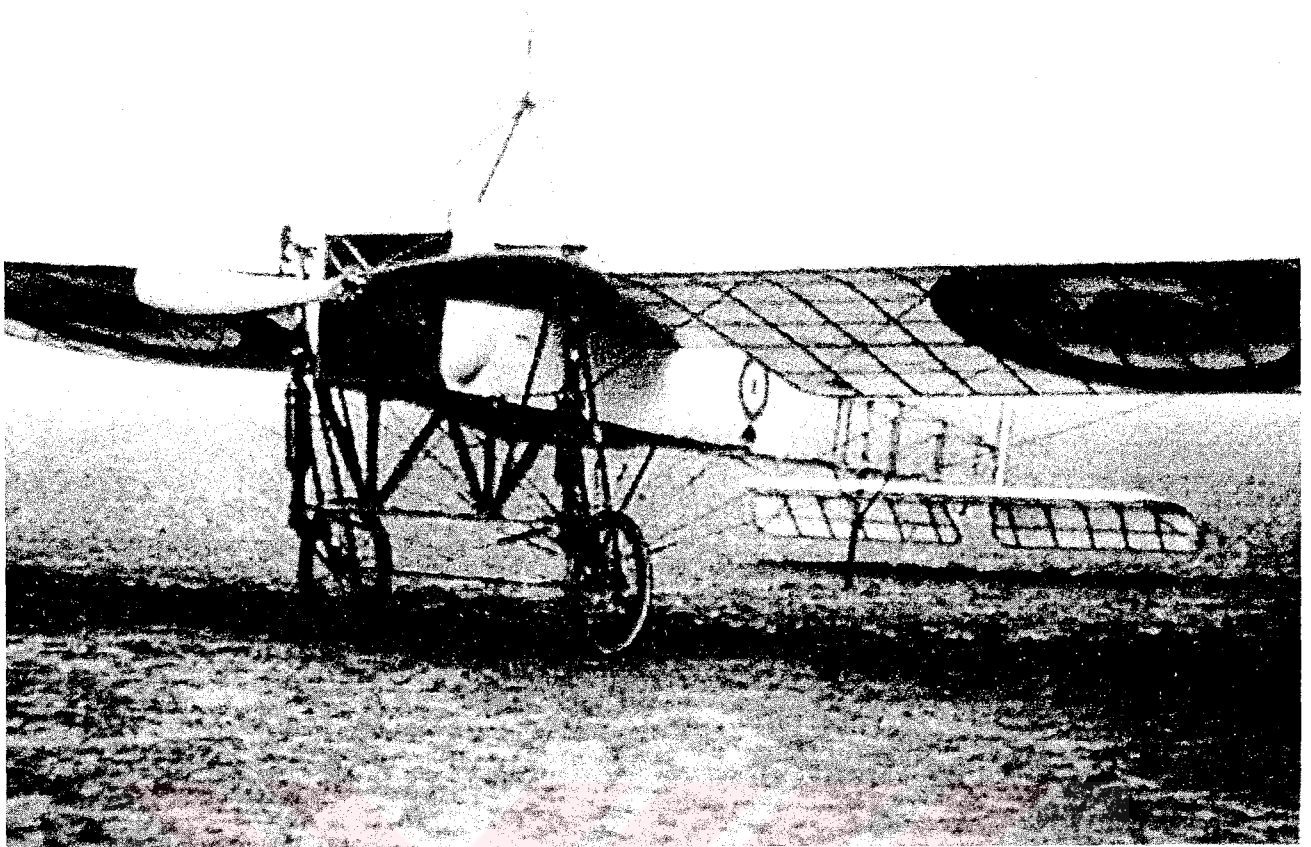
Türk havacıları bugüne kadar birçok şehit vermiştir. Ancak Türk Hava Kuvvetleri'nin en önemli pilotu olan ilk havacılarımızdan Şahin lakaplı Bnb.Fazıl'ın yerinin doldurulması imkansızdır. Olağan üstü cesareti, büyük başarıları ve Birinci Dünya Savaşı'nın son günlerinde İstanbul üzerine gelen beş İngiliz uçağı ile tek başına savaşması onu milli kahraman yapmıştır. Fazıl Bey bu saldırıda bir düşman uçağını hasara uğratmış, kendi uçağı da ağır şekilde yaralanmıştı. Buna rağmen, benzini tükenen uçağını alana indirmeye başarmıştır. Kurtuluş Savaşı sırasında o da birçok arkadaşı ile Anadolu'ya kaçmış, savaş boyunca Uçak Bölüğü komutanı olarak hizmet görmüştür. Bnb. Fazıl 27 Ocak günü öğrencisi ile yaptığı eğitim uçuşu sonucu şehit olmuştur. Bu tarih Hava Şehitlerini Anma Günü olarak kabul edilmiştir. 1926 yılından itibaren 1935 yılına kadar 10 yıl süreyle her yılın 27 Ocak gününde Hava Şehitlerini Anma Günü adıyla tören düzenlenmiştir. Fakat Ocak ayının,

Türkiye'nin en soğuk aylarından biri olması, yurdun birçok yerinde Hava Şehitlerini Anma Günü'nün arzu edilen şekilde yapılamamasına neden olmuştur.

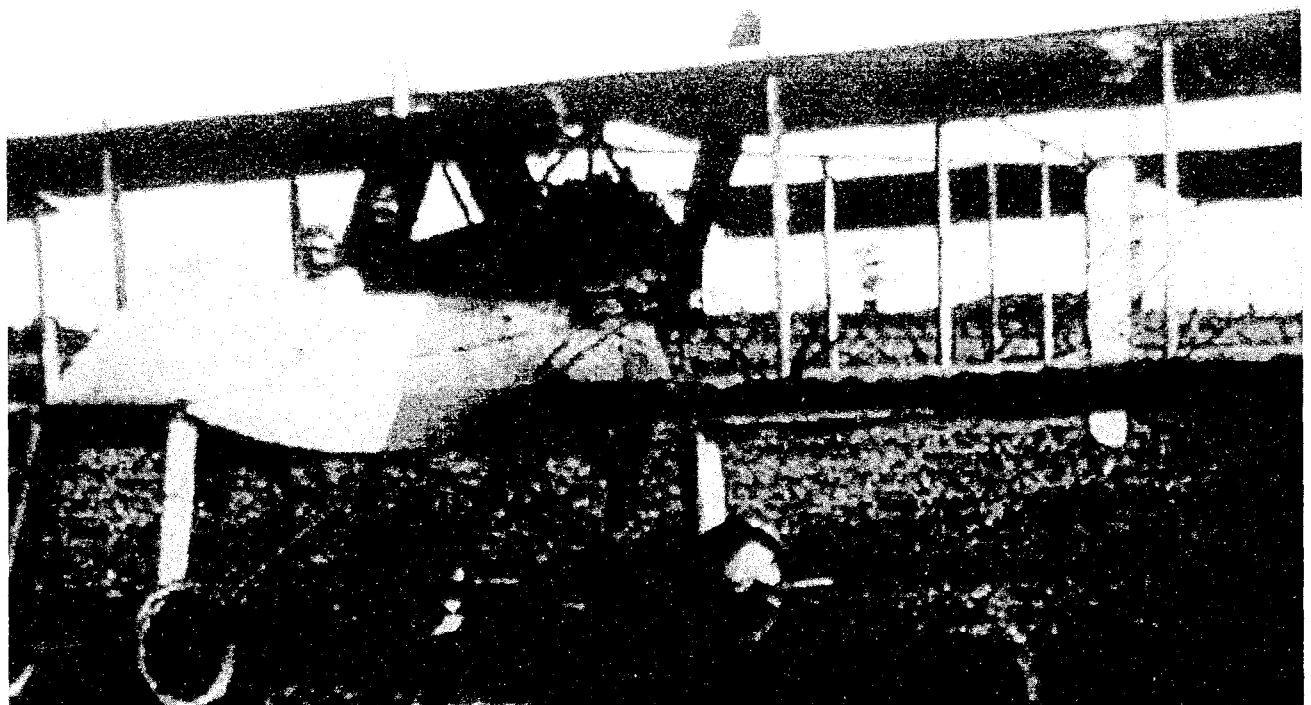
Türk Hava Kurumu'nun 1935 yılında yapılan 6ncı kurultayında yerel yöneticilerin de görüşleri alındıktan sonra Hava Şehitlerini Anma Günü törenlerinin her yılın 15 Mayıs gününde yapılması kararı alınmıştır.

Vatan için görevlerini başarıya uğrunda canlarını esirgemeyen tüm havacılarımızı bir kez daha saygıyla anıyoruz.

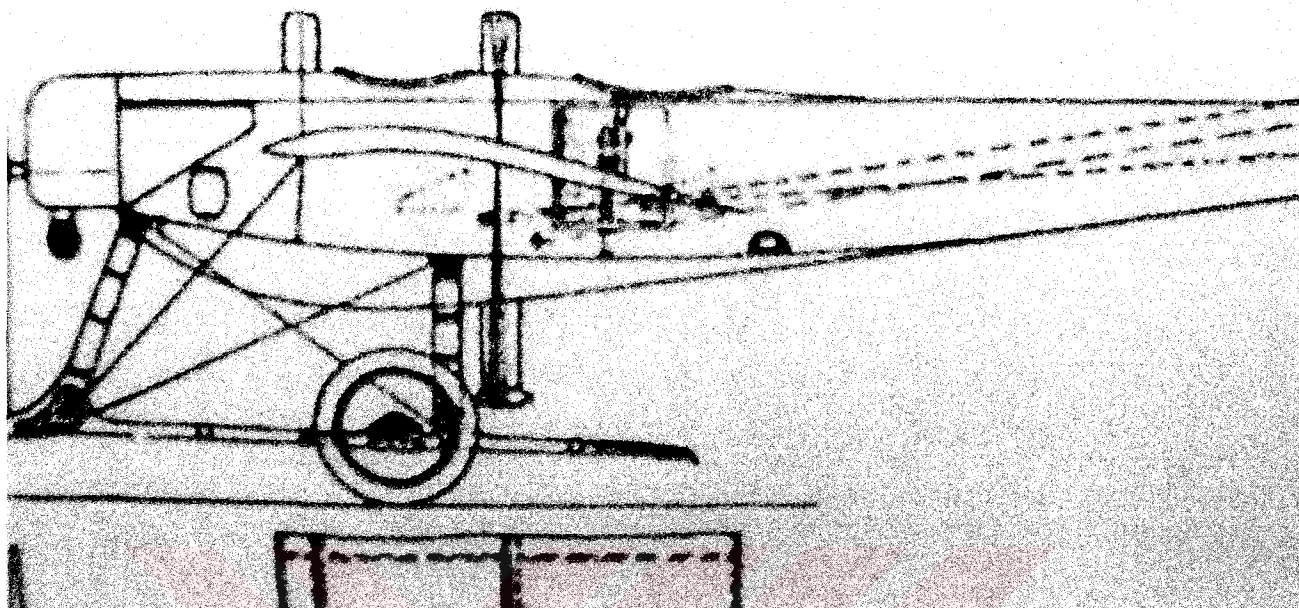




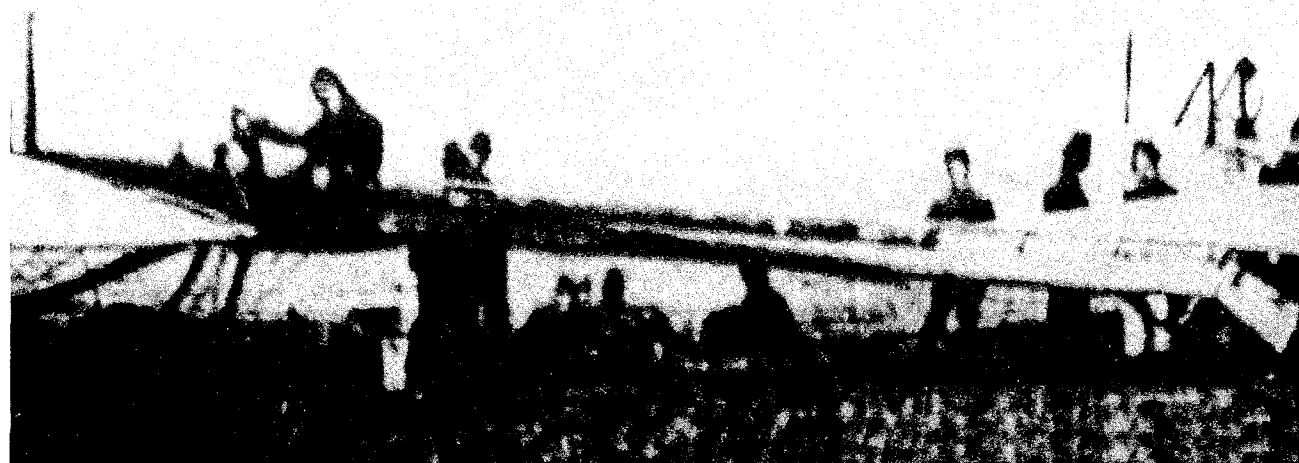
BLERIOT



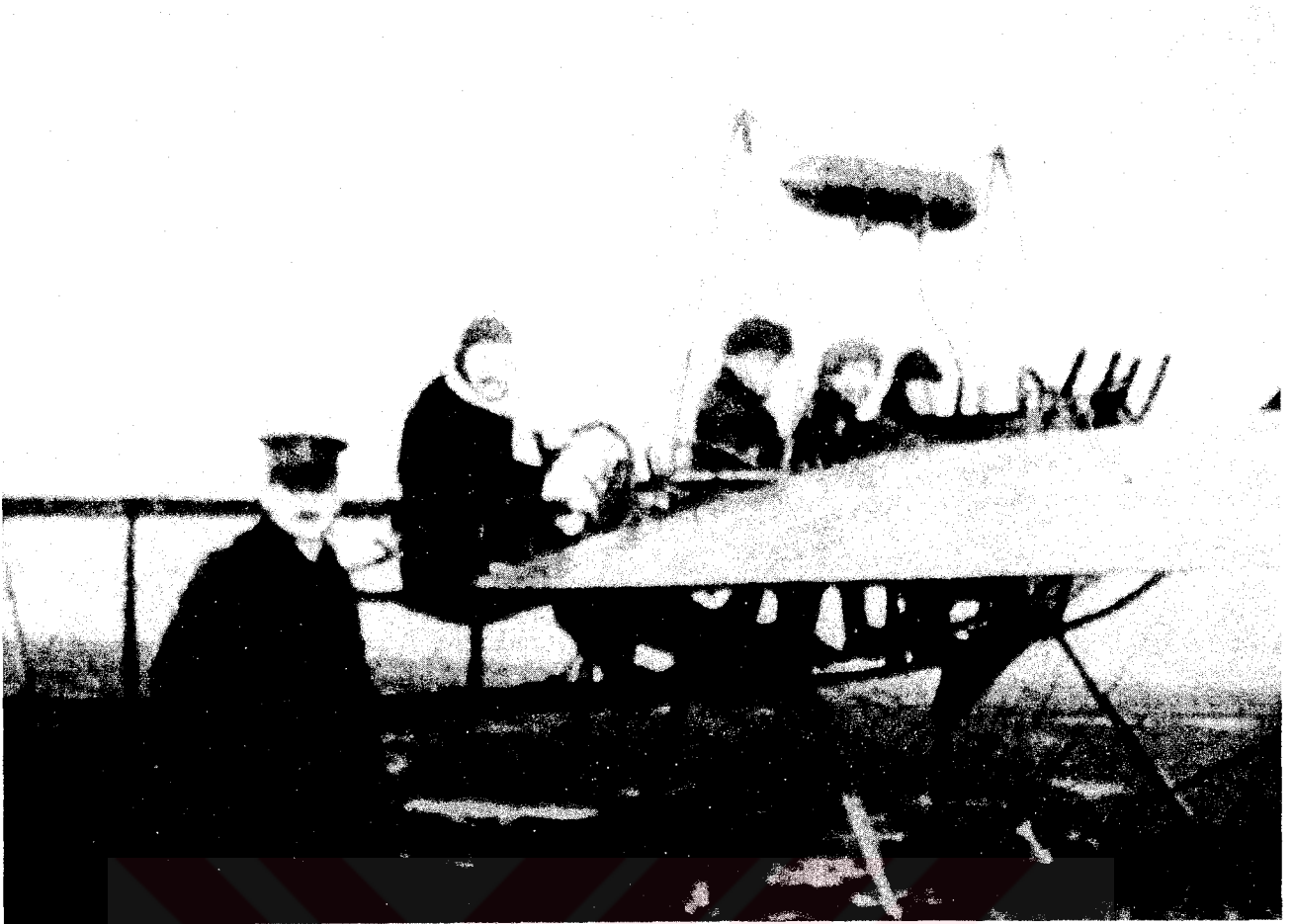
VOISIN



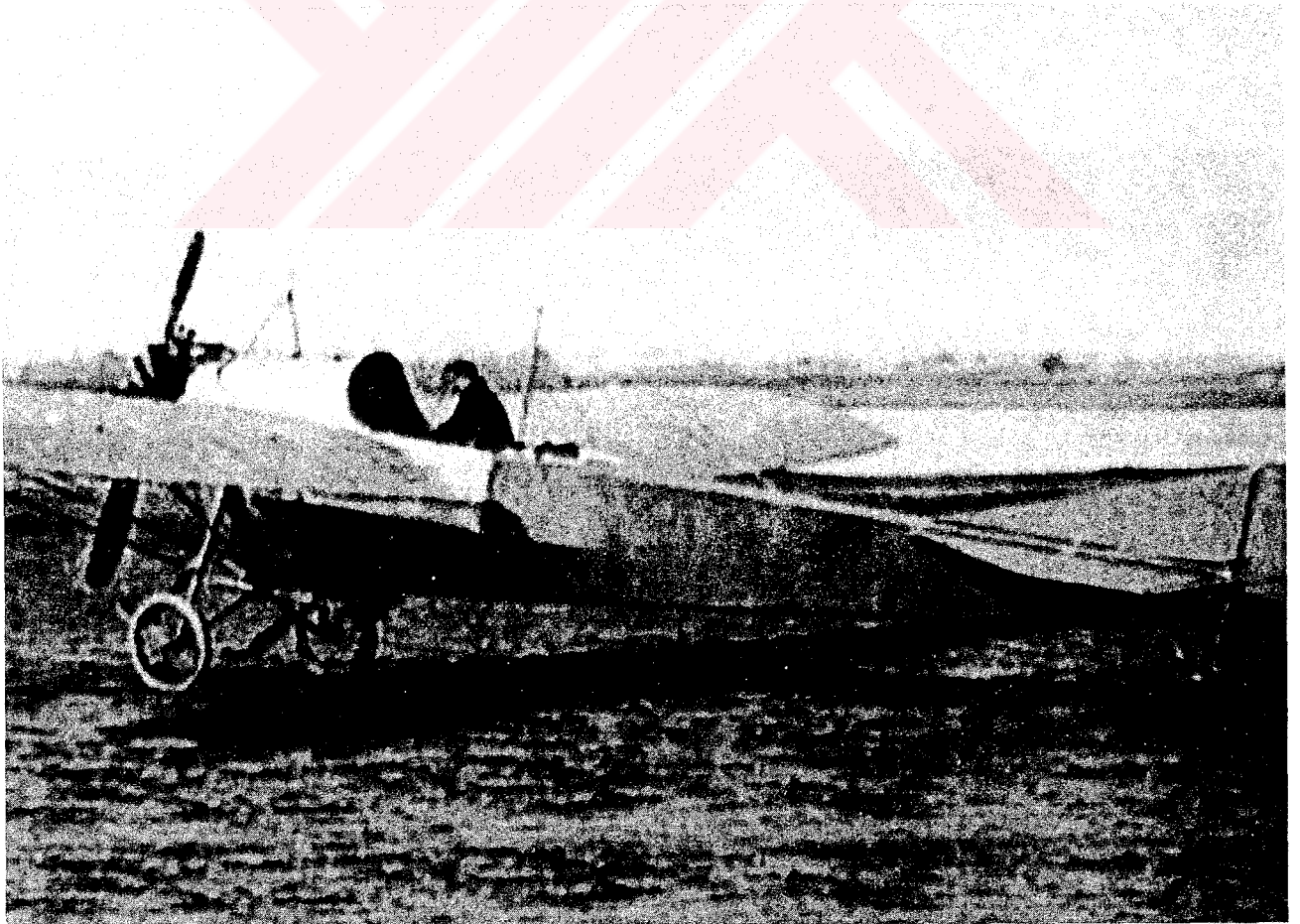
BRISTOL



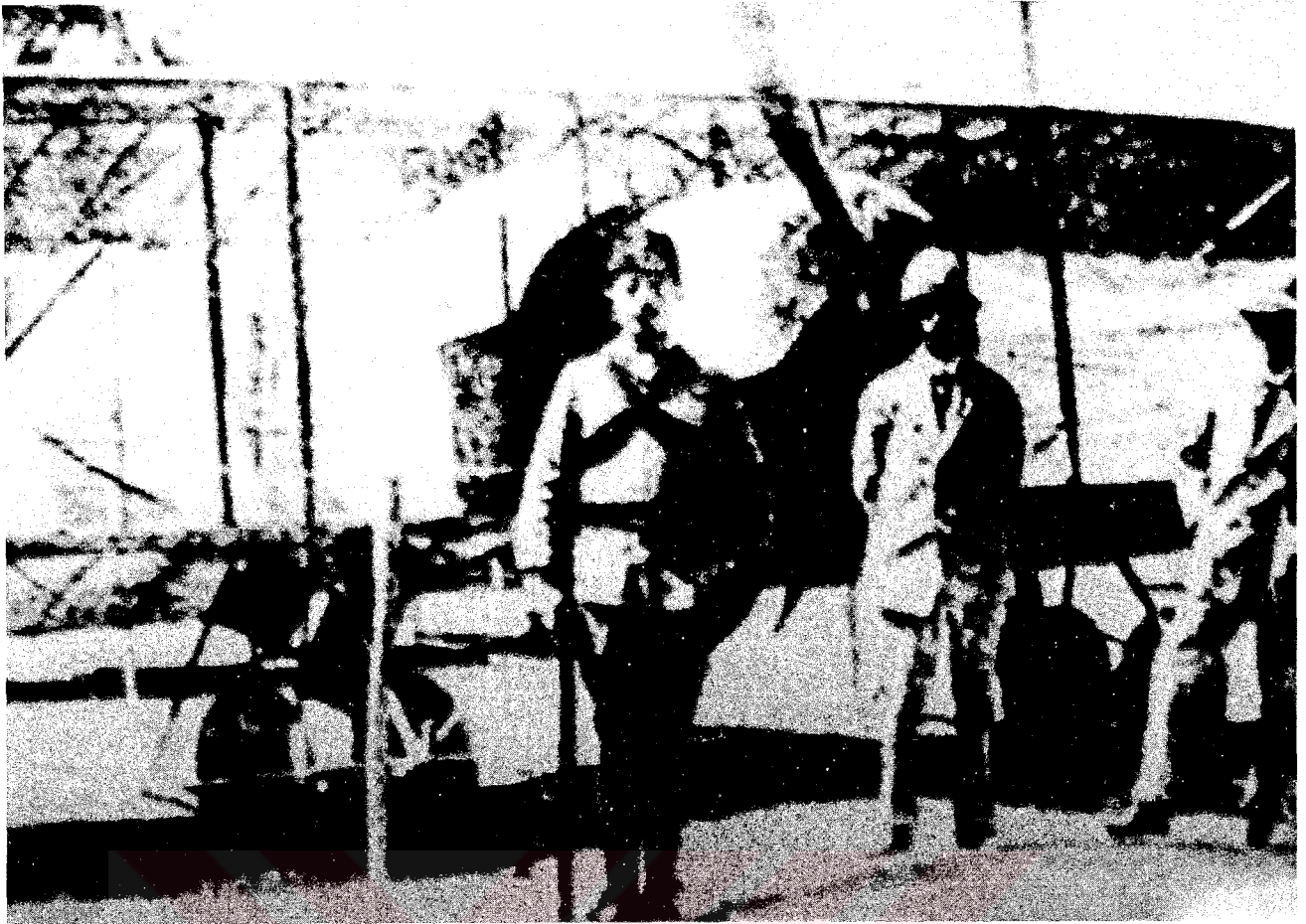
DEPERDUSSIN



HARLAN



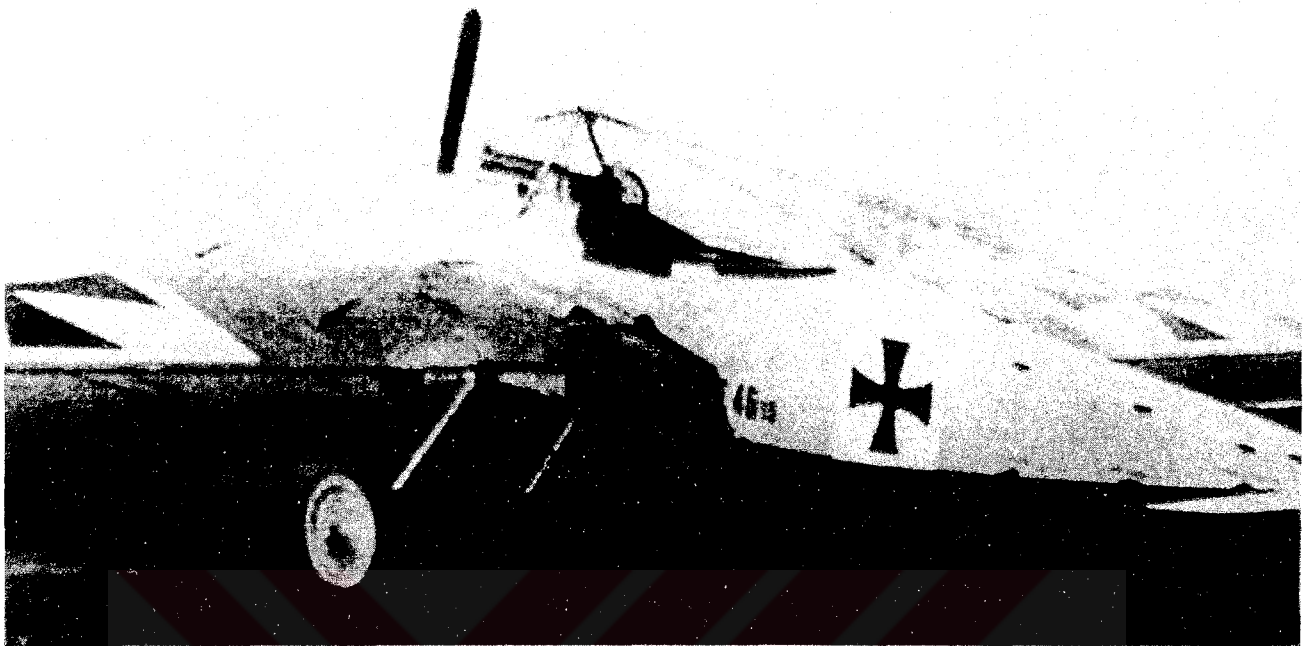
REP



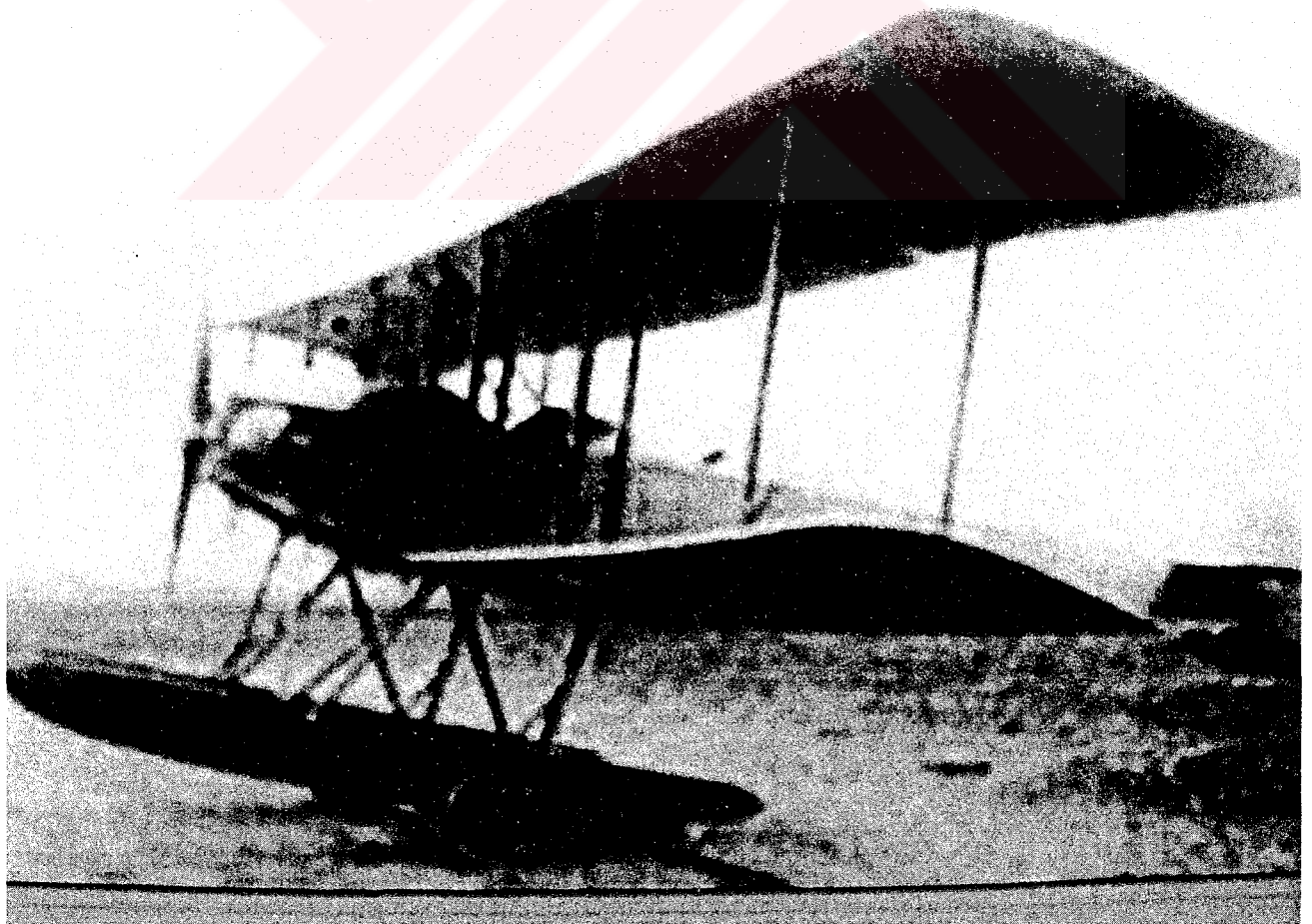
CAUDRON



CURTIS
108



FOKKER



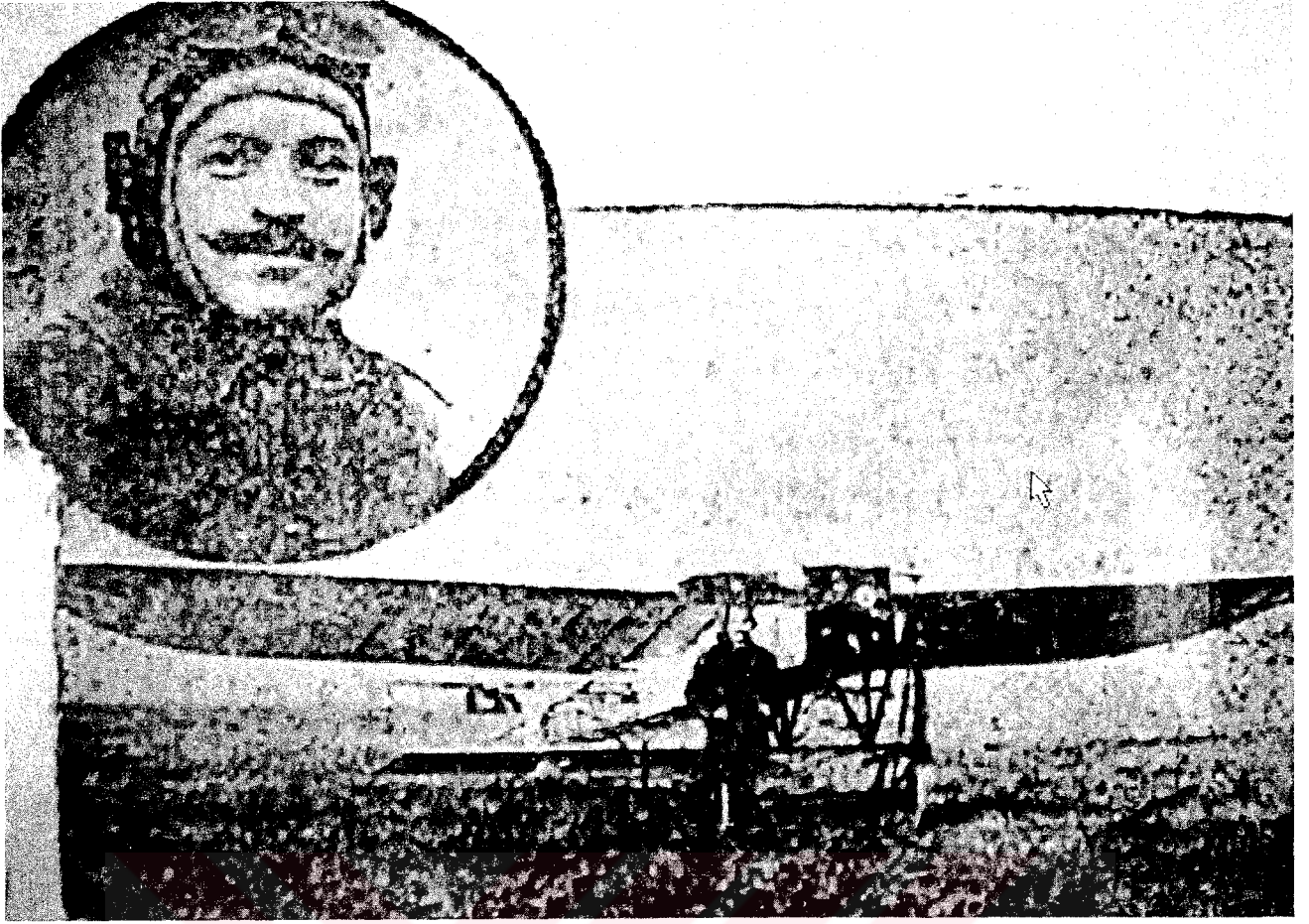
GOTHA
109



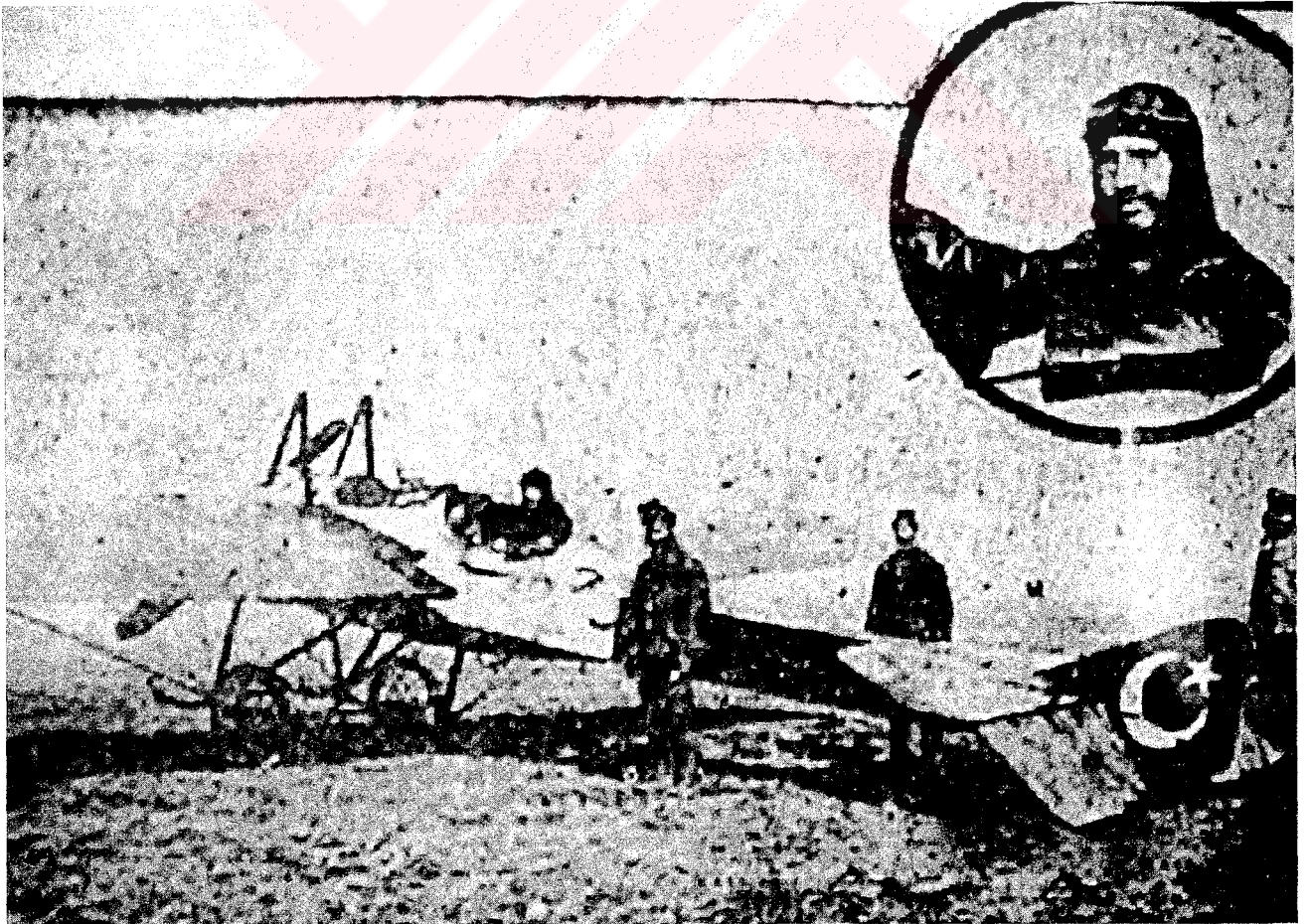
AEG



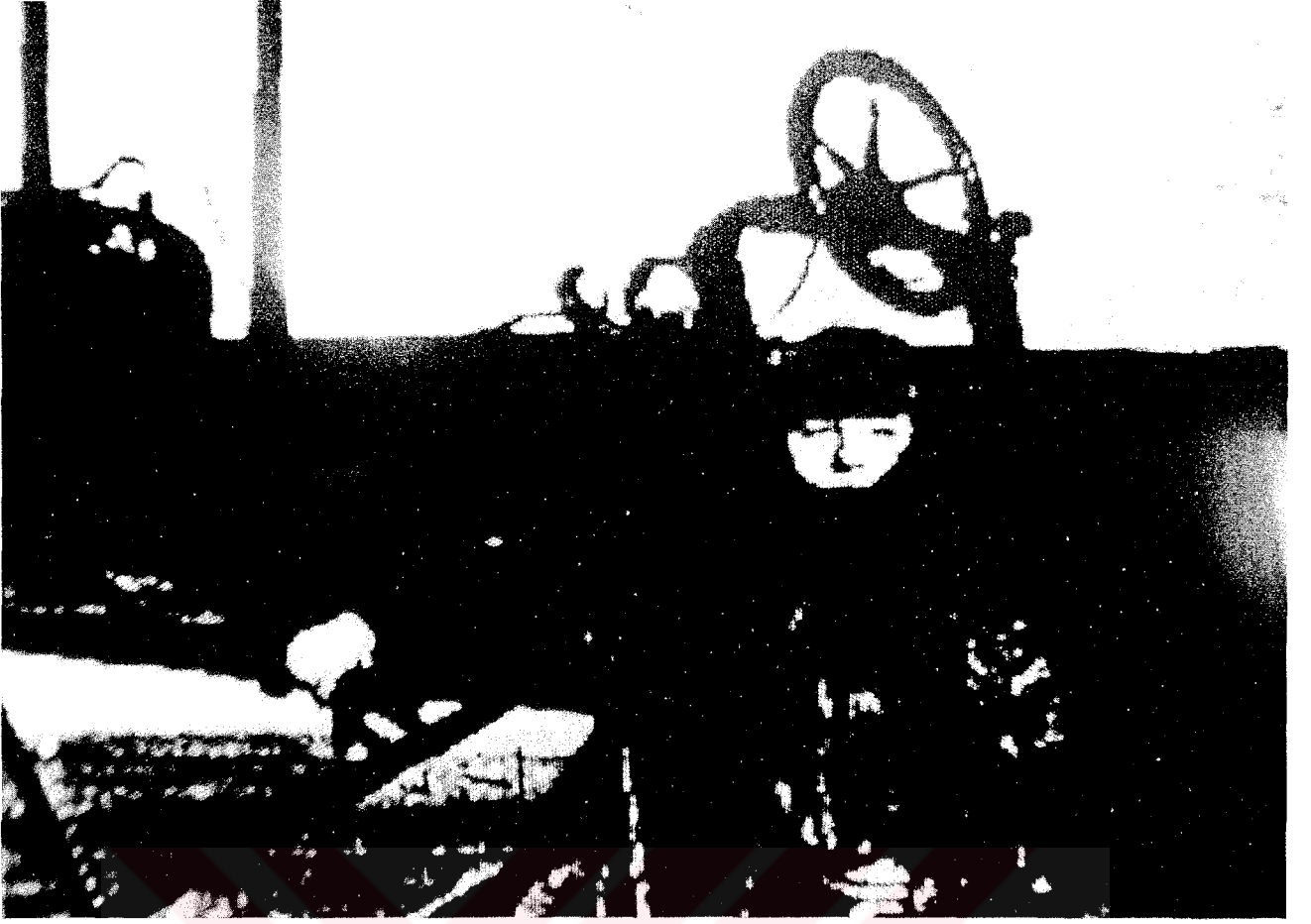
ALBATROS



FETHİ BEY MUAVENET-İ MİLLİYE ADLI BLERİOT MODELİ UÇAĞI İLE



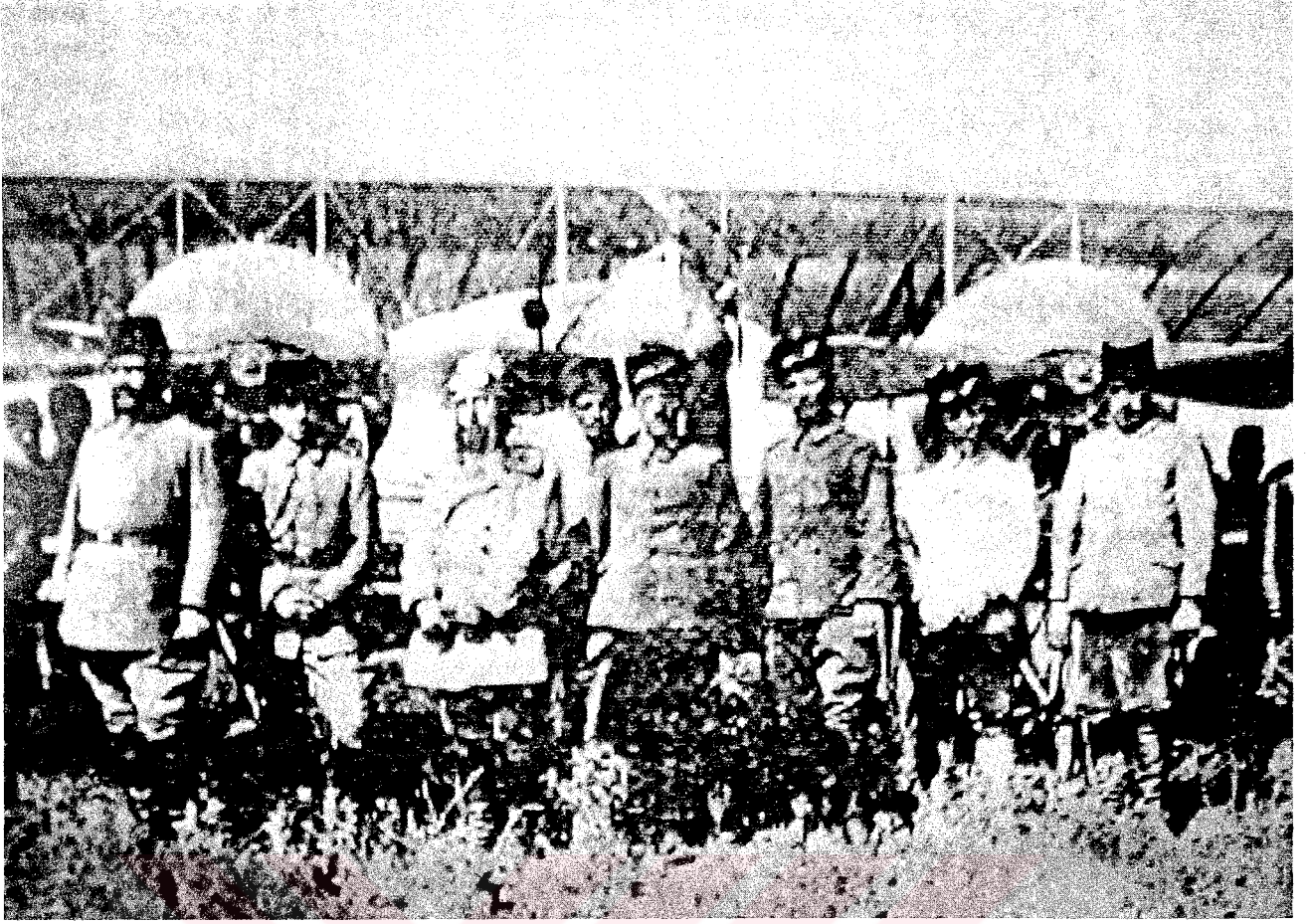
NURİ BEY PRENS CELALEDİN ADLI DEPERDUSSİN MODELİ UÇAĞI İLE



İLK UÇAN TÜRK KADINI BELKİS ŞEVKET HANIM



FETHİ BEY VE BELKİS ŞEVKET HANIM



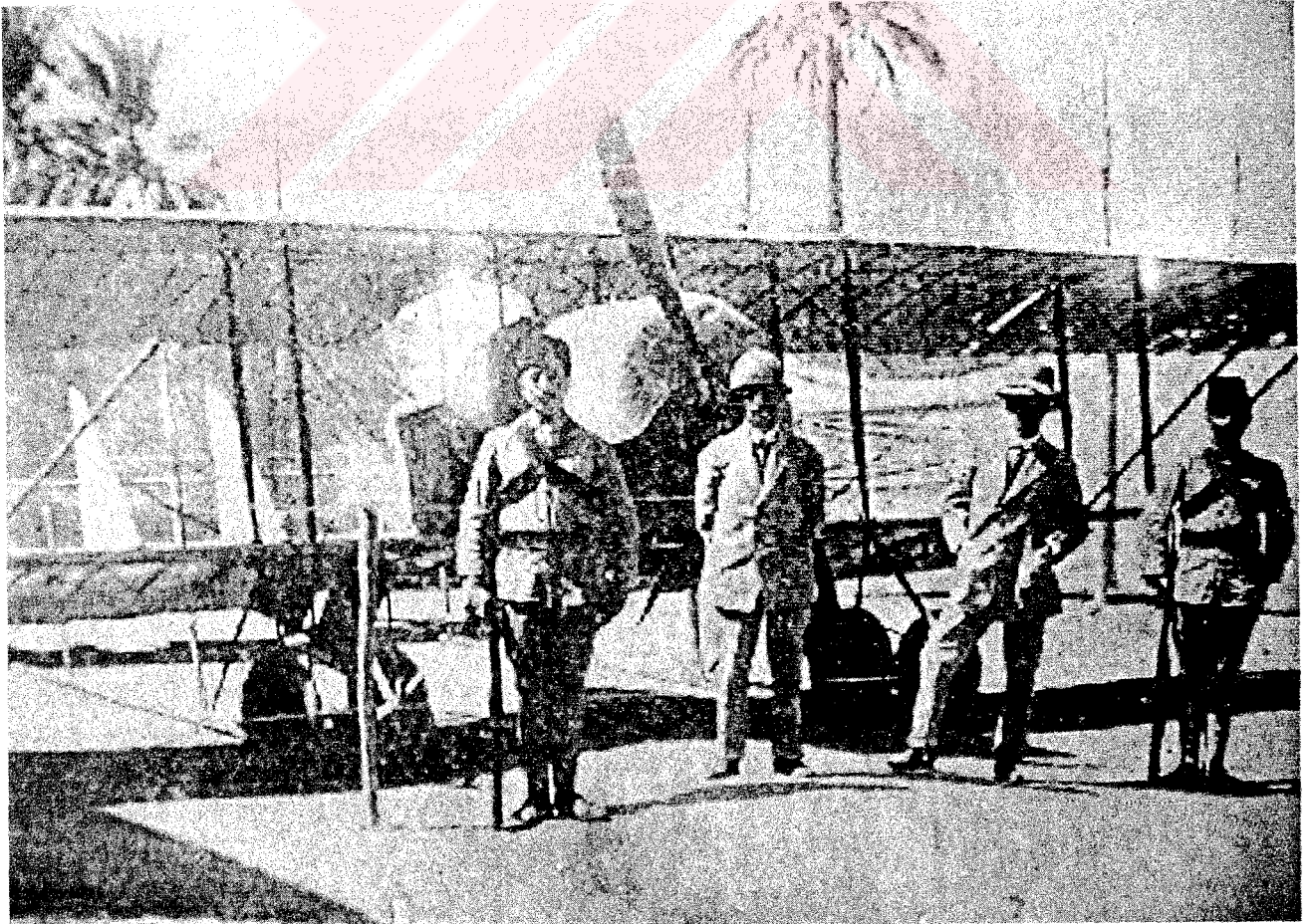
*KAFKAS CEPHESİNDE YERE İNMEYE MECBUR EDİLEN BİR RUS
UÇAĞI İLE İKİ RUS PİLOTU ESİR EDİLİRKEN*



SİNA CEPHESİNDE: HAVA MUHAREBESİ SIRASINDA DÜŞÜRÜLEN İKİ İNGİLİZ UÇAĞI



KAFKAS CEPHESİNDE ELE GEÇİRİLEN BİR UÇAK



IRAK CEPHESİNDE DÜŞÜRÜLEN İNGİLİZ TAYYARESİ İLE ESİR EDİLEN İNGİLİZ PİLOTLAR

KAYNAKÇA

1-ARŞİV

Başbakanlık Osmanlı Arşivi , Dahiliye Kalem-i Mahsus Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi., Dahiliye Emniyet-i Umumiye Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalem-i Belgeleri

2-TUTANAKLAR

TBMM Gizli Celse Zabıtları, I. devre, c.IV, Ankara 1980

TBMM Zabıt Cerideleri, I devre, c.IX Ankara 1954

TBMM Zabıt Cerideleri, I. devre, c.X Ankara 1958

TBMM. Zabıt Cerideleri, I. devre, c.XXII Ankara 1959

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, c.I, Ankara 1991

Meclis-i Ayan Zabıt Cerideleri, c.II, Ankara 1991

3-KİTAPLAR

AKŞİN, Sina. **Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye 1908-1980**, İstanbul, 2002.

ANADOL, Cemal. **Türk Havacılık Tarihi**, İstanbul,1990.

ARIT, Fikret. **Türk Havacılık Hikayeleri**, İstanbul,1966.

ATABAY, Mithat – AYTAÇ, Halil. **Birinci Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı İmparatorluğu Topraklarında Almanların Kurduğu Askeri Meteoroloji Örgütü ve Buna Ait Rapor**, Ankara, Mayıs 2002.

Atatürk ve Türk Havacılığı, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1981.

AYDAR, Orhan. **Uçan Süvariler**, Ankara, 1948.

BIYIKOĞLU, Nadir. **Türk Havacılık Sanayi**, Ankara, 1991.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı IX, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1969.

ÇAKMAK, Fevzi. **Büyük Harpte Şark Cephesi Hareketleri**, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı, 1939.

Çanakkale 1915, T.C. Milli Savunma Bakanlığı. Ankara: TTK Basımevi, 1999.

Evliya Çelebi Seyahatnamesinden En Güzel Seçmeleri İstanbul'da Hezarfenler. Derleyen: AKSOY, Mehmet – İSKİT, Server, İstanbul, 1967.

GENCER, Ali İhsan – ÖZEL, Sabahattin. **Türk İnkılap Tarihi**, İstanbul: Der Yayınları, 2001.

Harp Tarihi, Hava Harp Okulu Yayınları 1992

Genelkurmay Harp Tarihi Daire Başkanlığı, **Resimlerle Havacılık Tarihi**, Ankara: Hava Harp Tarihi Yayınları No:5, 1968.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı, Harp Tarihi Şubesi, **Türklerin Havacılığa Hizmetleri**, Eskişehir, 1966.

HOLZHAUSEN, Rudoff. **Çanakkale Havacıları 1915-1916**, Çev:Fahri Çeliker, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1982.

HÜRKUŞ, Vecihi. **Havalar da Çeyrek Asır**, İstanbul, 1942.

HÜRKUŞ, Vecihi. **Havalar da 1915-1925**, İstanbul, 1942.

İLMEN, Süreyya. **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İstanbul, 1947.

KANSU, Yavuz – ŞENSÖZ, Sermet – ÖZTUNA, Yılmaz. **Havacılık Tarihinde Türkler**, Ankara, 1971.

KAYMAKLI, Hulusi. **Havacılık Tarihinde Türkler II**, 1997.

KEMBALL, Hartley. **Cook The Birth Of Flight**, London, 1941.

KLİNE, Stuart, **Türk Havacılık Kronolojisi**, İstanbul: Havaş, 2002.

ÖZALP, Kazım. **Milli Mücadele 1919 – 1922**, Ankara: TTK Basımevi, 1998.

ÖZDEMİR, Yaşar. **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, T.C. Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Ankara.

SARP, İrfan, **Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara, 1986.

SEVİNÇ, Metin, **Havacılığa Giriş**, İstanbul, 2003.

SONYEL, Salahi R. **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika II.**, Ankara: TTK 2. Basım 1991.

The History Of The Ottoman Air Force In The Great War, The Reports Of Maj. Erich Serno, Translated edited and prepared by Dr. Brian P. Flanagan.

Türk Havacılık Tarihi 1912-1914, Eskişehir: Hava Okulu, 1950.

Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951.

Türk Havacılık Tarihi 1918-1923, Eskişehir: Hava Basımevi, 1951

Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909 – 1913), Ankara 1975.

Türk Hava Kuvvetleri’ni Tanıyor Musunuz?, İstanbul:Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 1986.

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

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Osmanlı – İtalyan Harbi 1911-1912, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı, 1981.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908 – 1920), cilt 3, kısım 6 Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1996.

TORUN, Veysel – GÜL, Nurettin. **Hava Müze Kataloğu**, Hava Müze Yayınları, 1996.

UÇAROL, Rıfat. **Büyük Türk Havacılarımızdan Enver Akoğlu (1898-1962)**, İstanbul, 1990.

UÇAROL, Rıfat. **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)**, İstanbul, 1988.

UÇAROL, Rıfat. **Siyasi Tarih**, İstanbul:Filiz Kitabevi, 1995.

WRİTE, Michael. **Leonardo İlk Bilgin**, İstanbul: İnkılap Kitabevi, 2001.

VEREL, Oktay. **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, İstanbul: THK Yayınları 3.

ZAİF, Oktay, **Atatürk’ün Kurduğu Bir Müessese Olarak “Türk Hava Kurumu” Dünü Bugünü Yarını**, İstanbul, 1995.

4-SÜRELİ YAYINLAR

GAZETELER

Tasvir-i Efkar Gazetesi

3 Aralık 1909, Sayı:180,s.3

Tanin Gazetesi

13 Mart 1912, Sayı:1268, 18 Mart 1912, Sayı:1273, 2 Aralık 1913,Sayı:1805.

İkdam Gazetesi

30 Ekim 1913 Sayı:5892, 8 Şubat 1914 Sayı:6093, 10 Şubat 1914 Sayı:6095, 13 Şubat 1914 Sayı:6098, 15 Şubat 1914 Sayı:6100, 18 Şubat 1914 Sayı:6103, 7 Mart 1914 Sayı:6121, 9 Mart 1914 Sayı: 6123, 13 Mart 1914 Sayı:6126, 14 Mart 1914 Sayı:6127.

Hürriyet Gazetesi

27 Kasım 2002.

İstanbul Gazetesi

14 Aralık 1909.

DERGİLER

ARIT, Fikret. “Adlarını Gökyüzüne Kanlarıyla Yazdılar”, **Yıllarboyu Tarih**, Sayı:5 (Mayıs 1984), s.30-33.

AYDAR, Orhan. “Sakarya Göklerinin Yanık Şehitleri Behçet ve Sırrı”, **Havacılık ve Spor**, Sayı:377 (Mart 1947),s.17-18

AYDAR, Orhan. “Sakarya Muharebesi Başlarken İsmet Tayyaresi”, **Havacılık ve Spor**, Sayı:378 (Nisan 1947),s.13-18

Başbakanlık Basın ve Matbuat Genel Müdürlüğü: “Şehit Tayyarecilerimizin Hatırasını Tes’id” **Ayın Tarihi**, Sayı:22 Ankara 1926,s.938-949.

Başbakanlık Basın ve Matbuat Genel Müdürlüğü: “Tayyare Kongresi” **Ayın Tarihi**, Sayı:19 Ankara 1926,s.627-633.

ER, Şükrü, “Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz”. **Mühendis ve Makine Dergisi**, Sayı:178 (Ocak 1978),s.1-5

Hava Kuvvetleri 90ncı Yıl (Özel Sayı), Sayı:338, Ankara 2002.

“Fazıl Bey”, **Haftalık Mecmua**, Sayı:136, 1918,s.3-6.

Harp Mecmuası, Sayı:2, Kasım 1915

Sayı:5, Şubat 1916

Sayı:21,Eylül 1917

“Havacılık Tarihi”, **Kartal Dergisi**, Sayı:4 (Mart- Nisan 1972).

“Havalar da İlk Savaşımızı Çanakkale Göklerinde Kazandık”, **Yıllarboyu Tarih**, Sayı:3 (Mart1984),s.165-168.

National Geographic (Havacılık Özel Sayısı),Washington D.C.,Aralık 2003, s.100-127.

KAYABALI, I. – ARSLANOĞLU, C. “Türkiye’de Birinci Dünya Savaşındaki Hava Olayları”, **Türk Kültürü**, Hava Kuvvetleri Özel Sayısı, s.500-501.

KEVENK, Tahsin, “Uçan Türk” **THK Dergisi**, (Ağustos-Eylül) 1961,s.80-90

“Türk Havacılık Tarihi İçin Notlar” **Havacılık ve Spor**, Sayı:379, 1947,s.18-25

Η ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΠΙΤΗΣΗ& ΔΙΑΣΤΗΜΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1990,ΤΕΥΧΟΣ 74,ΔΡΧ.400
 (“Küçük Asya Seferberliğine karşı Yunan Hava Birliğinin Etkinliği”, **Uçuş Zamanı**, Kasım 1990), s.82-90.

UÇAROL, Rıfat, “Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştır?” **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:263 (Eylül 1977),s.3-10.

UÇAR, Nail, “Dua Tepe’de Yaratılan Destan” **Yıllarboyu Tarih**, Sayı:8 (Ağustos 1984),s.14-19.

WHISTLER, Richard, “Over The Wine Dark Sea, Aerial Aspects Of The Dardanelles: Gallipoli Campaign, Part 3, Turco- German Aviation”, **Over The Front. USA**.Vol 9(3) 1994,s.85-90.

YÜKSEL, Nuri, “Havacılık Sanayi Üzerine Düşünceler” **Ocak Dergisi**,(Mayıs 1973),s.50-62.

ZAİF, “Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşı’ndaki Etkisi”. **Beşinci Askeri Tarih Semineri**, Ankara 1997, s.198-203.

ZAİF, “İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği”. **Yedinci Askeri Semineri ve Bildirileri II**, Ankara 2001,s.281-292

5-DİĞER KAYNAKLAR

[http://www.hho.edu.tr/Havacılık/ Kurtuluş.htm](http://www.hho.edu.tr/Havacılık/Kurtulus.htm).

[http://www.yazmalar.org/elyazmacılığımız.php](http://www.yazmalar.org/elyazmaciligimiz.php).

