

## TÜRK İSTİKLAL HARBİNDE BATI CEPHESİ TAYYARE BÖLÜKLERİ\*

FATMA REZZAN ÜNALP\*\*

### ÖZ

Millî Mücadele sırasında Batı Cephesi'nde cereyan eden Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nden sonra Türk ordusu tüm birliklerini Mustafa Kemal Paşa'nın emriyle 25 Temmuz 1921'den itibaren Sakarya Nehri'nin doğusunda 100 kilometre genişliğinde bir cephe hattında topladı. Bu emir, kesin sonuç alınabilecek bir meydan muharebesi için verilen stratejik bir karar olsa da ordunun geri çekilmesi kamuoyunda ve Mecliste büyük bir hayal kırıklığı yarattı. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) bu duruma bir çare olarak 5 Ağustos 1921 tarihinde Başkomutanlık Yasasını kabul ederek "Başkomutanlık" unvanıyla birlikte sorumluluk ve yetkiyi Mustafa Kemal Paşa'ya devretti. Sakarya Meydan Muharebesi'nde yaklaşık 100 kilometre boyunca mevzilenen kara birliklerinden başka harbin başından sonuna kadar Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey'in (Şehit Binbaşı) idaresinde Malıköy'de konuşlanan Cephe Tayyare Bölüğü, mevcut iki tayyaresiyle yapmış olduğu uçuşlarda düşmanın yaklaşma/çekilme istikametleri, yığınakları, toplanma bölgeleri konularında elde ettikleri bilgileri cepheye ulaştırarak kara harekâtını yürüten komutan ve birliklere önemli destek sağladığı gibi Yunan kuvvetlerini ateş altına alarak verdirdikleri zayıat ile önemli hizmetlerde bulundular.

Büyük zaferin kazanılmasına kadar olan süreçte kara birliklerinin durumuna göre yer değiştiren Cephe Tayyare Bölüğünün faaliyetleri, Batı Cephesi içinde önemli bir yere sahiptir. Bu makalede; Millî

\* Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. / There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.

\*\* Doç. Dr., Ufuk Üniversitesi, Ankara/ TÜRKİYE, rezzan.unalp@ufuk.edu.tr  
ORCID: 0000-0003-1728-046X

Mücadele sırasında Batı Cephesi'nde kara birliklerine havadan destek veren ve kazanılan büyük zafere önemli etkide bulunan Türk havacılık faaliyetlerinin bilinmeyen yönlerinin ortaya konulması ve kahraman havacılarımızın fedakârlıklarının gün yüzüne çıkarılması amaçlanmıştır. Yaşanan tüm zorluklar, büyük yokluklara rağmen havacıların yurdun kurtuluşu için almış oldukları tedbirler ve gayretleri, başta ATASE Arşivi belgeleri olmak üzere mevcut kaynaklar ışığında değerlendirilerek açıklanmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Batı Cephesi, Fazıl Bey, Kartal Müfrezesi, Millî Mücadele, Tayyare Bölükleri.

## WESTERN FRONT AIRCRAFT SQUADRONS IN THE TURKISH WAR OF INDEPENDENCE

### ABSTRACT

After the “Battles of Kütahya-Eskişehir”, the Turkish Army gathered all its troops on a 100-kilometer-wide front line to the east of the Sakarya River as of 25 July 1921, for a pitched battle that could have a definitive result by the order of Mustafa Kemal Pasha. Although this order was a strategic decision for a pitched battle with a decisive result, the withdrawal of the army caused a great morale collapse in the country and in the parliament. The Turkish Grand National Assembly accepted the Commander-in-Chief Law on 5 August 1921 and gave the duty of “Commander-in-Chief” to Mustafa Kemal. During the Sakarya Battle, the Front Aircraft Company deployed in Malıköy under the command of Pilot Captain Fazıl Bey (Martyr Major), the Commander of the Kartal Detachment, from the beginning to the end of the war, provided information on the enemy’s approach/withdrawal directions, concentrations, and assembly areas during the flights it made with its two existing aircraft, provided important support to the commanders and troops carrying out the land operation by transporting them to the front, and provided important services with the casualties they caused by bombing the Greek forces as much as possible during their flights.

The activities of the Front Aircraft Company, which moved according to the situation of the ground troops during the period until the victory, had an important place in the Western Front. In this article; it is aimed to reveal the unknown aspects of Turkish aviation activities, which provided aerial support to the ground troops on the Western Front during the National Struggle and had a significant impact on the great victory, and to reveal the sacrifices of our heroic aviators. It has been tried to be explained in the light of existing sources especially ATASE Archive documents.

**Keywords:** Aircraft Divisions, Eagle Detachment, Fazıl Bey, National Struggle, Western Front.

## GİRİŞ

Batı Anadolu'da Yunan işgali ve Mustafa Kemal Paşa öncülüğünde başlayan Millî Mücadele hareketinin Batı Cephesi'ndeki gelişmeleri, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde mağlup olması neticesinde İtilaf Devletleri adına İngiltere ile imzaladığı 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi'ne uzanır<sup>1</sup>. Bu mütarekenin imzalanmasından sonra İstanbul'da Yeşilköy'de konuşlu bulunan Tayyare Mektebi ve istasyon, İngiliz ve Fransız kuvvetleri tarafından işgal edilmiş, bunun üzerine Yeşilköy'deki Türk havacı personel ve tayyareler, İstanbul'un Anadolu yakasındaki Maltepe bölgesine taşınmış, Yeşilköy'den getirilen 21 av ve 14 keşif uçağı ve pek çok uçak malzemesi Maltepe'ye nakledilerek, İdealtepe civarındaki düzlük sahaya ve depolara yerleştirilmiştir<sup>2</sup>.

Maltepe Tayyare İstasyonu, Osmanlı Harbiye Nezaretince komutan atanan resmi bir istasyondur. Bu istasyon, Damat Ferit Paşa hükümetince Anadolu'da gelişmekte olan Millî Mücadele hareketine karşı kullanılmak istenmiş idi. Yüzbaşı Fazıl, Binbaşı Latif, Yüzbaşı İsmail Hakkı, Sivil Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey<sup>3</sup>, Yunan işgali başladığında bu istasyonda

<sup>1</sup> Hulkiye Demirci, **Millî Mücadele'de Yeni Şark ve Yeni Şark'a Göre Batı Cephesi**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2021, s.4.

<sup>2</sup> **Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1461, D. 1, F. 2-9.

<sup>3</sup> Vecihi (Hürkuş) 1895 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1910 yılında Küçük Zabit Mektebi'ne girmiş ve 1912'de mezun olmuştur. Balkan Harbi'nde gönüllü olarak Bolu Alayı Gerede Taburu 2'nci Bölüğe katılmıştır. Kırklareli, Pınarhisar, Saray ve Çatalca'da Takım Komutanı olarak görev yapmıştır. Vecihi Bey 1913 yılında Kuva-ı Havaiye emrine girmiş, 1914 yılında Bağdat Cephesi 7 nci Ordu 2 nci Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. 14 Şubat 1915'te Yüzbaşı Mehmet Ali ile yaptığı bir uçuşta uçağının düşmesi neticesi ağır yaralanmış, tedavi için İstanbul'a gitmiş, iyileştikten sonra Mayıs 1915'de pilotaj eğitimine başlamıştır. Aralık 1916'da Kafkas Cephesi 7 nci Tayyare Bölüğüne atanmıştır. Cephede ve düşman gerilerinde başarılı faaliyetlerde bulunmuş, 26 Eylül 1917'de Rasıdı Yzb. Şükrü (Koçak) ile bir Rus uçağını düşürmüşlerdir. 8 Ekim 1917'de keşif uçağı ile Rus av uçağını savaşa zorlamış, başından yaralanması ve rasıdının tüfeğinin arızalanması üzerine Erzincan ovasına mecburi iniş yapmıştır. Rasıdı Yzb. Bahattin ile Ruslara esir düşen Vecihi Bey Nargin esir kampından kaçarak İran yolu ile 13 Mayıs 1918'de yurda dönmüştür. İstanbul'a gelişinde İstanbul'un savunmasıyla görevli 9 ncu Tayyare Bölüğü'nde av pilotu olarak görev almıştır. Seferberliğin kaldırılması üzerine altı senelik hizmeti tamamladığından terhis edilmiştir. 07 Haziran 1920 tarihine kadar gizli olarak havacılarla temasta bulunmuş, bu tarihte İstanbul Maltepe'den uçak ile Anadolu'ya firar teşebbüsü, uçağının kalkışta kırım geçirmesinden dolayı başarılı olamamıştır. Bu olaydan sonra İstanbul İşgal Kuvvetleri ve

bulunuyorlardı. İstanbul'un İtilaf Kuvvetleri tarafından 16 Mart 1920 tarihinde işgal edilmesinden sonra Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey, Osmanlı Kuvâ-yı Havaîyye Müfettişliğince, 26 Nisan 1920'de Maltepe İstasyonuna komutan olarak tayin edilmiş idi. Ancak bu istasyondaki mevcut bina ve hangarlar yetersiz olduğundan, tayyare ve diğer malzemeler açıkta harap olmaktaydı.

İstanbul'da bu gelişmeler yaşanırken Maltepe istasyonundaki personel, tayyareleriyle birlikte Anadolu'ya geçmek için gizli bir plan dâhilinde harekete geçmiş, 7 Haziran 1919 günü yapılan teşebbüste tayyareleri uçurarak kaçırmak mümkün olmamış, dört uçaktan üçü daha kalkış sırasında kırığa uğramış, diğeri ise İznik yakınlarında telgraf tellerine takılarak düşmüştü ancak içlerinde Vecihi ve Fazıl Beylerin de olduğu personelin bir kısmı kara yoluyla Anadolu'ya geçmeye muvaffak olmuştu. Sadrazam Damat Ferit Paşa'nın aynı gün bu girişimden İngilizleri haberdar etmesi neticesinde

---

Hükümet İnzibat Kuvvetlerine yakalanmadan, 15 Haziran 1920'de Selimiye Kışlasından nakledilecek esirler arasına karışarak, Harem İskelesinden İstimbol ile Mudanya'ya çıkmıştır. Buradan Bursa'ya gelerek Milli Kuvvetlere katılmış, Eskişehir üzerinden Konya'ya gitmiş ve Konya Tayyare İstasyonu'nda sivil pilot olarak göreve başlamıştır. 20 Haziran 1920'de Konya Tayyare İstasyonunda faaliyete geçirilen üç av uçağı ile Yzb. Fazıl'ın Komutanı altında Temmuz 1920'de Uşak'a gelmiştir. Müteakiben 1 nci Tayyare Bölüğü'nde göreve devam etmiştir. Birinci İnönü Muharebeleri'nde başarılı keşif uçuşları yapmış ve düşmanın durumunu havadan rapor etmek suretiyle kumandanlığa bildirmiştir. I. İnönü Muharesinin son günü düşmanın ricat halinde olduğunu tespit etmiş ve cephe üzerinde Yunan kuvvetlerine makineli tüfek ateşi açtığı sırada uçağı isabet alınca (İnönü Mevkii) mecburi iniş yapmıştır. Uçağını imha ettikten sonra Türk tarafına geçip Cephe Karargâhına giderek düşmanın durumunu bildirmiştir. Bu başarılarından dolayı Garp Cephesi Komutanı İsmet Paşa tarafından nakdi mükâfatla taltif edilmiştir. Bilahare Kütahya'ya nakledilen 2 nci Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Kütahya Muharebeleri'nden sonra Muğla'ya mecburi iniş yapan Yunan uçağını 21.8.1921'de Akşehir'e getirmiş ve "İsmet" adı verilen bu uçak ile Sakarya Muharebeleri'ne katılmıştır. 1922 yılı sonunda İzmir Seydiköy'deki Pilotaj Kursu Öğretmenliği'ne getirilmiştir. 1923 yılının ilk günlerinde İzmit Tayyare Bölüğü'ne, Nisan 1923'te de tekrar İzmir'e 1 nci Tayyare Bölüğü'ne öğretmen olarak atanmıştır. Avrupa'ya gidecek teknik heyetine seçilmiş, 20.12.1923'de Fransa, İtalya, İngiltere ve Almanya'da bulunmuş, kendi projesi olan uçağının inşasıyla ilgilenmek üzere heyetten daha önce yurda dönmüştür. Vecihi K-IV adını verdiği uçağının imalini Aralık 1924'te tamamlamasına rağmen çeşitli sebepler yüzünden tecrübe uçuşunu 02.08.1925 tarihinde yapabilmıştır. 22 Mart 1925'de istifa ederek Hava Kuvvetleri'nden ayrılmış, Ankara'da Türk Hava Kurumu'nda Sivil Pilot olarak hizmet vermeye devam etmiştir. Bk. **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Vecihi Hürkuş Dosyası. Ayrıca bk. Tuncay Deniz, **Türk Uçak Üretimi**, Ertem Matbaa, 2004, s.23-28.

istasyon işgal kuvvetlerince işgal edilmiş, kalan malzemeler tahrip edilmiştir. Hemen akabinde Osmanlı Kuvâ-yı Havaîyye Müfettişliği tamamen ilga edilmiş, böylece havacılık faaliyetleri resmen sona ermiştir<sup>4</sup>.

### I. Millî Mücadele Başlarken Türk Hava Gücü

Türk hava gücünün ilk kaynağını, Millî Mücadele'nin başlamasıyla birlikte Anadolu'da toplanan pilot, râsıt, makinistlerle birlikte Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır istasyonlarındaki uçaklar teşkil etmiştir<sup>5</sup>. Havacılar Millî Mücadele'ye katılmak üzere Anadolu'ya geçtikleri zaman mütareke ile birlikte son verilen uçuşlar dolayısıyla iki yıldan beri hem eğitimden ve hem de uçuşlardan uzak kalmışlardı<sup>6</sup>. Bundan başka uçakların yedek parçalarının temin edilememesi ve emayit (*koruyucu maksatla sürülen cila, astar boya*) boyanın bulunamaması gibi nedenlerden dolayı hava harekâtının başlarında çok sayıda kaza ve kırım yaşandı. Bu dönemde uçakların gövde ve kanatları kaput bezleriyle kaplanırken, yurt sathında bulunmayan benzinin yanı sıra yedek parça ve malzeme eksikliği de mevcutlardan tadilat yapılmaya çalışılarak halledilmeye çalışıldı. Tecrübeli makinistlerin çoğu Anadolu'ya geçemediği için bakım-onarım işlerinde hayli güçlüklerle karşılaşıldı<sup>7</sup>.

23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi açıldıktan ve hükümet kurulduktan sonra Millî Müdafaa Vekâleti Harbiye Dairesi; Yeşilköy uçak istasyonunun boşaltılması, İzmir'e Yunan kuvvetlerinin çıkması ve Maltepe hava istasyonunun işgal edilmesi gibi olaylar nedeniyle, 13 Haziran 1920 tarihli 328 sayılı emri ile hava teşkilatının yeniden düzenlenmesine karar

<sup>4</sup> **ATASE Arşivi**, K. 1461, D.1, F.2-10. Ayrıca bk. Doğan Çetinkaya, "Kurtuluş Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, 2013, s.204-205; Şakir Hazım, "Türk Sistemi Bir Tayyâre ve Tayyâreci Vecihi Bey", **Tayyâre Mecmûası**, S 3 (1 Ağustos 1340/1924), s.39.

<sup>5</sup> **ATASE Arşivi**, K. 2693, D.50, F. 4-22,25.

<sup>6</sup> **ATASE Arşivi**, K.2684, D.145, F.75. 22 Haziran 1919 tarihli Kuvâ-yı Havaîyye Şubesine bağlı personel mevcut listesine bakıldığında tayyare istasyonlarında 15 pilot, 23 râsıt, 25 tayyareci Astsubay bulunduğu görülmektedir.

<sup>7</sup> Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Etimesgut 2006, s.42. Tayyarelerin gövde ve kanatları kaput beziyle kaplanırken gövde ve kanatların kayganlığını sağlamak için emayit yerine patates kabukları, koyun ve sığır ayakları, kola ve yumurta akından oluşturulan karışım kullanılmıştır. Bk. **ATASE Arşivi**, K. 26884, D. 26, F. 16.

verdi. Buna göre teşkilat, Hava Kuvvetleri Şubesi (Kuva-yı Havaiye) ve 2 uçak istasyonundan oluşuyordu. 1'nci sınıf uçak istasyonu Eskişehir de konuşlanacak ve Ankara'daki 20'nci Kolorduya bağlanacaktı. 2'nci sınıf uçak istasyonu ise Erzincan'da konuşlanacak ve Erzurum'daki 15'inci Kolorduya bağlı olacaktı. Elazığ'daki 2'inci Tayyare Bölüğü Erzincan istasyonuna hareket ederken, Konya'daki uçak istasyonu da Eskişehir'e intikal ile Harbiye Müdürü Binbaşı Latif Bey'in emrine girecek idi. Eskişehir'deki Batı Cephesi Kumandanlığı emrinde 2 av ve 2 keşif uçağından teşkil edilecek bir bölük kurulacaktı. Uşak'a ise Konya'dan 3 av ve 1 keşif tayyaresinden kurulu bir müfreze gönderilecekti. Bu müfreze Uşak'taki 23'üncü Tümenin emrinde olacaktı. Böylece 8 uçaklı bu iki bölük TBMM ordularının ilk hava gücünü teşkil etmiştir<sup>8</sup>.

1920 Haziran ayı itibariyle Türk tarafında uçuşa hazır olarak elde sadece 2 uçak bulunmaktaydı. Bu sırada Batı Anadolu'da Yunan işgali genişlemekte, dolayısıyla keşif faaliyetine olan ihtiyaç daha da artmaktaydı. Durum bu merkezdeyken Konya Tayyare İstasyonundaki makinistlerin yoğun onarım faaliyeti sonucunda, 1920 Temmuz ayı ortalarından itibaren eldeki uçaklar uçuşa hazır hale gelmeye başladı. Bunun üzerine Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyasetinin (Genelkurmay Başkanlığı) emri ile hemen bir müfrezenin hazırlanarak Batı Cephesi'ne gönderilmesi istendi. Nitekim 2 Albatros DIII ve 1 Pfalz DIII tipi olmak üzere toplam 3 av uçağı, Müfreze Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın emrinde göreve başladı. Böylece "Kartal Müfrezesi"<sup>9</sup> olarak anılan bu bölük, TBMM ordularının ilk muharip uçuş birliği oldu<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> ATASE Arşivi, K. 747, D.165, F.165-1. Ayrıca bk. Kaymaklı, a.g.e., s.43.

<sup>9</sup> Uşak'ta konuşlanan 2'nci Bölük (*Kartal Müfrezesi*) uçaklarına Yüzbaşı Fazıl'ın isteği ile uçak gövdesinin her iki yanına pençelerinde bomba taşıyan uçar vaziyette birer Kartal resmi çizilmiştir. Uçak gövdesindeki Kartal resimleri sebebiyle bu birliğe "Kartal Müfrezesi" adı verilmiş ve bu birlik, Türk Hava Kuvvetlerinde amblem kullanan ilk birlik olmuştur. Bk. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.50.

<sup>10</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)**, Cilt I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2020, s.409-410. Kartal Müfrezesinin pilotları; Teğmen Halil (Ziver), Sivil Pilot Vecihi (Hürkuş); Râsıtları Yüzbaşı M.Nuri, Yüzbaşı Hüsnü Bilge, Yüzbaşı Sırrı, Üsteğmen Sabri Bilgin, Üsteğmen Sıtkı Tanman, Üsteğmen Hamdi Çaypınar, Teğmen Bahattin, Teğmen Osman Nuri (Baykal), Teğmen Ömer Avni (Okar) idi. Baş makinist Eşref Beydir. Bk. ATASE Arşivi, K.2688, D.28, F.1-7.

## II. Kartal Müfrezesi Komutanı Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey (Şehit Plt. Bnb. Fazıl Bey)

Millî Mücadele sırasında üstün vazife anlayışı ile temayüz eden Kartal Müfrezesi Komutanı Yüzbaşı (Şehit Binbaşı) Fazıl Bey'den (Hv.1326-41) bahsetmek gerekirse kendisi 1889 İşkodra'da dünyaya gelmiştir. Subay şahsi dosyasındaki bilgilere göre 1906 yılında Fransız Mektebinden Kuleli Askeri Lisesi'ne geldi. 1907 yılında başladığı Harp Okulu'ndan 29 Mart 1910'da mezun oldu. İlk olarak 21'nci Fırka 78'nci Alay 2'nci Tabur 6 ncı Bölüğüne atandı. 25 Temmuz 1912'de hava sınıfına geçti ve İngiltere'ye Bristol Havacılık Okulu'na gönderildi. Balkan Harbi'nin çıkması üzerine eğitimi tamamlayamadan yurda dönen Fazıl Bey'in, bu sırada ataması Edirne Tayyare Müfrezesine oldu. Balkan Harbi'nde pilot olarak çeşitli keşif uçuşlarına iştirak etti, Balkan Harbi'ni müteakip Mehmet Fesa (Evrensev) liderliğinde gerçekleştirilen ilk kol uçuşunda görev aldı. 14 Kasım 1913 tarihinde Fesa ve Fazıl Beyler tarafından yapılan bu ilk kol uçuşu, Yeşilköy-Edirne ve Edirne-Yeşilköy arasında gerçekleşti.

62

Balkan Harbi sona erdikten sonra sırasıyla önce İstanbul Numune Tayyare Bölüğü'ne, daha sonra 1914 yılında Yeşilköy Tayyare Mektebi Baş Öğretmenliğine atandı. Türk Hava Kuvvetlerinde ilk akrobasi uçuşu, Fazıl Bey tarafından 5 Mart 1914'te gerçekleştirildi. Bu uçuş sırasında Fazıl Bey 400 metre irtifada Viril (Burgulu İniş) hareketini denemiş ve başarıyla tamamlamıştır<sup>11</sup>.

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'ne katılmasını müteakip 5'inci Türk Ordusu Çanakkale Boğazı'nı savunmak üzere Gelibolu ve Çanakkale bölgelerinde toplandığı sırada, Çanakkale Cephesi'ne ayrılan sadece bir tayyare vardı. Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine girmek üzere Yeşilköy'den Ağustos 1914 ortalarında havalanan bu uçak, motorunda çıkan arızadan dolayı bölgeye ulaşamadığından,<sup>12</sup> bir başka tayyare

<sup>11</sup> **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Şehit Binbaşı Fazıl Bey'in Şahsi Subay dosyası. O tarihlerde dünya havacıları içinde "Viril" yapabilen çok az sayıda pilot bulunmaktaydı. İlk Viril hareketi, Rus Pilotu Nesterof ile Fransız pilotu Pegeat tarafından Ağustos ve Eylül 1913'te gerçekleştirilmişti. Bu tarihten yaklaşık altı ay sonra bu konuda hiç ders almadan aynı akrobasi hareketi Fazıl Bey tarafından başarılmıştır. Bk. **Türk Hava Kuvvetlerinde Akrotim**, Türk Hava Kuvvetleri Tarihçe Şubesi Yayını, Ankara 1995, s.2-3.

<sup>12</sup> **ATASE Arşivi**, BDH, K.4616, D.33, F.1-3. Ayrıca bk. Turhan Seçer, **Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları**, Kastaş Yayınları, İstanbul 2005, s.396.



Çanakkale'ye gönderildi. Pilot Üsteğmen Fazıl Bey'in kullandığı bu uçak (Nieuport deniz uçağı), Nara'daki alana inmeyi başardı<sup>13</sup>. Çanakkale Boğazı'nın Anadolu yakasında bir taraftan Nara Burnu yakınında deniz tayyareleri için bir üs yapımı devam ederken, Üsteğmen Fazıl Bey bu dönemde yaptığı uçuş görevlerinde kullandığı tayyare sık sık motor arızası yapsa da, 5 ve 10 Eylül ile 2 Ekim 1914 tarihlerinde Bozcaada-Limni Adası bölgesinde yaptığı keşif uçuşlarında düşman donanması hakkında çok önemli bilgiler toplamayı başardı<sup>14</sup>.

Çanakkale'den Suriye-Filistin Cephesi'nde yer alan 4'ncü Ordu bünyesindeki Birü's-sebi (Beersheba) Tayyare Müfrezesi Komutanlığı'na atanan Fazıl Bey, 25 Eylül 1915'de Birü's-sebi'den ayrılarak Irak Tayyare Grubuna katıldı. 2'nci ve 3'ncü Tayyare Bölüklerinde pilot olarak bulundu. Elcezire ve Irak Cepheleri'nde Kütülamare ve Medine Muharebelerine katılarak üstün yararlılıklar gösterdi.

Kasım 1917'de Berlin'deki Satınalma Komisyonu Tayyare Kısımına, Temmuz 1918'de de Yeşilköy 9 ncu Tayyare Bölüğü'ne tayin edildi. 25 Ekim 1918 tarihinde İstanbul'a hücum eden beş İngiliz uçağıyla tek başına savaşıyan Fazıl Bey, bu hava muharebesinde İngiliz uçaklarını püskürtmüş, ağır yaralı bir halde hasar almış olan uçağını istasyona indirmeyi başarmıştır. Yaklaşık iki ay hastanede tedavi gördükten sonra Yeşilköy Tayyare İstasyon Komutanlığı'nda tekrar göreve başlayan Fazıl Bey, mütareke döneminde Yeşilköy'den İstanbul'un Anadolu yakasındaki Maltepe istasyonuna nakledilen uçakların Anadolu'ya kaçırılmasını sağlamak için çalıştı ancak söz konusu uçakları kaçırmada başarı sağlamadı. Bunun üzerine kendisi kara yoluyla Anadolu'ya geçerek Millî Mücadele hareketine katıldı ve Tayyare Müfrezesi (Kartal Müfrezesi) Komutanı olarak görev yaptı<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> ATASE Arşivi, BDH, K.4669, D.H-1, F.1-49.

<sup>14</sup> ATASE Arşivi, BDH, K.4669, D.H-3, F.1-60, F.Rezzan Ünalp, "Turkish Air Campaigns during the Battles of Çanakkale March 1915-January 1916", **Airpower in 20 th Century and Employment Doctrines National Experiences**, ICMH, No.89, Roma 2011, s.319-320.

<sup>15</sup> **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Şehit Binbaşı Fazıl Bey'in Şahsi Subay Dosyası. Çanakkale Muharebeleri, Birinci Dünya Harbi ve İstiklal Savaşı'nda gösterdiği başarılarından ötürü Fazıl Bey; Harp, Muharebe Gümüş Liyakat, 5'nci Rütbeden Kılıçlı Mecidi Madalyası, Gümüş İmtiyaz Madalyası, İstiklal Madalyası ve TBMM tarafından

### III. Batı Cephesinde İlk Hava Görevleri

TBMM ordularının ilk muharip uçuş birliği olup, Temmuz 1920 sonuna yaklaşıldığı tarihlerde Batı Cephesinde Uşak'ta konuşlanan ve 23'üncü Tümen emrine verilen Yüzbaşı Fazıl Bey'in komutanı olduğu Kartal Müfrezesi (2 nci Bölük), ilk görev uçuşuna Sivil Pilot Vecihi'nin 15 Ağustos'ta Kula-Alaşehir yöresini keşfiyle başladı. 23'üncü Tümen Komutanı İzzettin Bey'in (Orgeneral İzzettin Çalışlar) emri üzerine Vecihi Bey, Alaşehir civarındaki Yunan kuvvetlerinin durumunu tespit ettikten sonra bomba ve makineli tüfek ateşiyle taarruzda bulundu. 20 Ağustos günü Teğmen Halil (Halil Ziver) ve Vecihi Bey kendi tayyareleriyle katıldıkları uçuş görevi sırasında Simav ve Demirci bölgelerinde keşif ve bombardıman görevinde bulundular. 21 Ağustos 1920 günü bu kez Fazıl ve Vecihi Beyler, av bombardıman tayyareleri ile Demirci bölgesi üzerinde uçarak harp sahasındaki Yunan kuvvetlerini bombaladılar<sup>16</sup>.

Türklerin havadan keşif görevlerini icra ettikleri bu süreçte Yunan ordusu, 27 Ağustos günü Alaşehir yönünden Uşak üzerine saldırıya geçti ve bu saldırı 29 Ağustos günü Uşak'ın işgal edilmesiyle sonuçlandı<sup>17</sup>. Uşak Yunan kuvvetlerinin eline geçmeden kısa bir süre önce AEG C-IV tipi Türk keşif uçağı bölgeye gelmişti. Bu uçak göreve hazırlandığı sırada Yunan kuvvetlerinin hızla ileri yürüyüşe geçtiği görüldü. Bunun üzerine henüz faal olmayan uçak, Yunan kuvvetlerinin eline geçmemesi için yakıldı. Kartal Müfrezesi de Uşak'tan Afyon'a çekildi, 12'nci Kolordu (Komutanı Albay Fahrettin) emrine alındı. Bu tarihten sonra Kartal Müfrezesi, 2'nci Bölük olarak adlandırılmıştır.

Bu tarihlerde cephe üzerindeki uçuşu sırasında yakıtı tükenen ve Çine'ye zorunlu iniş yapmak durumunda kalan Avro 504 tipi İngiliz yapımı bir Yunan keşif uçağı, Türk kuvvetleri tarafından ele geçirildi ve uçak mürettebatı esir edildi. Bu olay üzerine Yüzbaşı Fazıl ve bir makinist Çine'ye gitmiş, söz konusu uçak kullanılabilir hale getirildikten sonra Fazıl Bey tarafından

---

Takdirname ile ödüllendirilmiştir. Büyük Taarruz'dan sonra rütbesi Binbaşılığa yükseltilmiştir.

<sup>16</sup> Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, 8.Baskı, İstanbul Ocak 2021, s.68-70.

<sup>17</sup> Rahmi Apak, **İstiklal Savaşında Garp Cephesi Nasıl Kuruldu**, Ankara 1990, s.198.

havadan Afyon'a getirilmiştir. Yunan ordusundan ele geçirilen bu uçağa "Ganimet" adı verilmiştir<sup>18</sup>.

#### IV. Birinci ve İkinci İnönü Muharebeleri (Ocak-Mart 1921)

Birinci İnönü Muharebesi (6-11 Ocak 1921) başladığında 1'inci Hava Bölüğünde 2 adet, 2'nci Hava Bölüğünde ise 1 adet faal uçak bulunuyordu. Çerkez Ethem isyanının yaşandığı bu tarihlerde 1'inci Tayyare Bölüğüne ait uçaklar, Çerkez Ethem'e bağlı kuvvetlerin (Kuvâ-yı Seyyare) üzerine beyanname atmakla görevlendirildiler. Bursa-Uşak çizgisinden başlayıp İnönü ve Dumlupınar mevzilerine kadar ilerleyen Yunan saldırısına karşı yapılan İnönü Savaşı sırasında faal durumda olan 2 uçak ile keşif ve bombardıman uçuşları yapıldı. Bu arada 12 Ocak günü Yunan uçaklarının Eskişehir'i bombalaması sırasında Sivil Pilot Vecihi Bey'in 23 yaşındaki kız kardeşi hayatını kaybetmiştir<sup>19</sup>.

Muharebe süresince Türk uçakları tarafından yapılan bu başarılı uçuşlara bağlı olarak Batı Cephesi Komutanlığı karargâhına telefonla bildirilen hava keşif raporları, Batı Cephesi Kurmay Başkanı Binbaşı Muzaffer (Ergüder) tarafından Cephe Komutanı Albay İsmet (İnönü) Bey'e iletildi<sup>20</sup>. Mevcut tayyareler ile uçmanın ne kadar tehlikeli olduğunu ve uçakların ne kadar yetersiz olduğunu ve malzeme eksikliğinin bu tehlikeyi arttırdığını belirttiği telgraflarla dile getiren İsmet Bey, muharebenin kazanılması üzerine, "İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim" diyerek şükranlarını belirtmiştir. Ayrıca başarılı keşif uçuşlarından dolayı havacıların ödüllendirilmelerini teklif etmiş, nitekim Sivil Pilot Vecihi ile Behçet Bey, Râsıt Yüzbaşı Muhsin, Teğmen Sıtkı (Tanman) ve Üsteğmen Yusuf Kenan nakdi mükâfat ile ödüllendirilmişlerdir<sup>21</sup>.

Savaşın devam ettiği bu dönemde varlıklı yurttaşların orduya önemli bağışları olmuştur. Bu kişilerden biri, Erzurumlu tüccar Nafiz (Kotan)

<sup>18</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.50-52.

<sup>19</sup> Sıtkı Tanman-Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923**, 1953, s.81.

<sup>20</sup> **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, "Birinci İnönü Muharebesi (06-11 Ocak 1921)", Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, S 127, Belge,17-44, s.62-63,173, Ankara Haziran 2011.

<sup>21</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.422-423.

Bey'dir<sup>22</sup>. Nafiz Bey 1920 yılı sonlarına doğru 3 uçak satın almak üzere bir İtalyan tüccar ile anlaşmış, ancak aralarında meydana gelen anlaşmazlık sonucu iki uçak tedarik edebilmiş idi. Alınan bu uçaklar İtalyan imalatı olup, tek kişilik Ansoldo ve iki kişilik Fiat modeli uçaklardı<sup>23</sup>.

Nafiz Bey uçakları alırken Anadolu'ya kadar getirilerek teslim edilmesini şart koşmuş olsa da bunun gizlilik içinde başarılabilmesi hiç de kolay değildi. Nitekim uçakların Anadolu'ya hiçbir engelle karşılaşmadan getirilebilmesi için iki taraf arasında yapılan plana göre, İtalyan havacılar Anadolu'dan daha doğuya İran'a seyahat planladıklarını belirterek uçakları önce gemi ile İstanbul'a, İstanbul'dan yine gemi ile veya uçurarak İnebolu'ya getireceklerdi. İnebolu'dan doğuya doğru uçuşa geçtikten sonra Bolu'da mecburi iniş bahanesiyle uçakları indirecekler ve Türk havacılar teslim edip yurtlarına döneceklerdi. Uçaklar Bolu'dan Eskişehir'e Türk havacılar tarafından yine havadan götürülecekti. Yapılan anlaşma dâhilinde Nafiz Bey'in satın aldığı ilk tayyare, bir İtalyan şilebiyle gizlice Karadeniz'de İnebolu limanına getirildi<sup>24</sup>. Nafiz Bey bizzat kendi parası ile almış olduğu uçağı orduya bağışladığına ilişkin bilgiyi, İnebolu'dan Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği bir telgrafla bildirmiştir. Nafiz Bey bu telgrafta ayrıca, Türk ordusuna bağışladığı uçakla düşmana ilk bombayı atacak kişiye 200 lira mükâfat vereceğini bildiriyordu:

Büyük Millet Meclisi Reisi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerine;

İstanbul'dan satın aldığım ve buraya getirmeye muvaffak olduğum tayyare uçarak bugün geldi. Orduya namıma teberru ediyorum. Kabulünü istirham ile düşman üzerine ilk bombayı atacak zata iki yüz lira nakti mükâfat takdim edeceğim. Milletimizin istikbalinin selamete visalini ve muvaffakiyetini Cenab-ı Hak'tan temenni eder, hürmetle ellerinizden öperim. Erzurumlu Hacı Ahmedzade Nafiz.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Süreyya Hami Şehidoğlu, "Kurtuluş Savaşı'nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C VIII, S 24, Temmuz 1992, s.601.

<sup>23</sup> **ATASE Arşivi**, K. 695, D. 63, F. 3.

<sup>24</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.78.

<sup>25</sup> Mevlut Uluğtekin Yılmaz, **Hv.K.K.İğî Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi**, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "Erzurumlu Nafiz Kotan-Kurtuluş Savaşında Milletimiz (7.Program)", 20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.79, s.1, Ankara.

Mustafa Kemal Paşa da İnebolu'daki Erzurumlu Nafiz Bey'e hitaben 11 Aralık 1920'de bir telgraf göndermiştir. Bu telgrafta ise şu satırlar yer almaktadır: “Hamıyyet-i vataniyeniz şayanı şükrandır. Telgrafınız yarın Meclis'te alenen okunacaktır efendim<sup>26</sup>.”

Bolu'ya intikal amacıyla 12 Aralık 1920 tarihinde İnebolu'dan kalkan bu uçak, motoru arızalandığından Kastamonu-Devrekâni'ye zorunlu iniş yaptı ve ağır bir şekilde hasara uğradı. Deniz yoluyla İnebolu'ya gönderilen yedek parçalar ve tamir-bakım malzemeleri bölgeye geldikten sonra hem uçak ve hem de malzemeler birlikte kara yolu ile Polatlı'ya sevk edildi. Burada kısa süre içinde tamir edilen uçak, 1921 Haziran ayı başında 1'inci Tayyare Bölüğüne teslim edilmiştir. İkinci uçak ise İstanbul'dan İnebolu'ya gizli bir şekilde bir İtalyan pilot tarafından getirildi. Bir süre sonra İnebolu'dan tekrar havalanan uçak, Bolu'da hazırlanan meydana indi, ancak hava şartlarının uçuşa izin vermemesi sebebiyle Bolu'da on gün bekletildi. Bu süre zarfında icra edilen bir gösteri uçuşunda iniş takımı ve kanat uçları hasara uğrayan bu uçak, iki haftalık bir süre içinde tamir edildikten sonra tekrar Bolu'dan havalanarak Eskişehir'e getirildi<sup>27</sup>. Bunun üzerine Mirlivalığa (Tuğgeneral) terfi etmiş olan Batı Cephesi Komutanı İsmet (İnönü) Paşa, Erzurumlu Nafiz Bey'e gönderdiği 1 Temmuz 1921 tarihli telgrafta, orduya hediye edilen uçağın Eskişehir'e ulaştığını bildirmiş ve büyük zaferlerin kazanılmasını dileyerek tebrik ve teşekkürlerini sunmuştur<sup>28</sup>.

Nafiz Bey'in kendisinin isteği olmasa da bu uçaklara Erzurumlu Nafiz-1, Erzurumlu Nafiz-2 isimleri verilmiştir<sup>29</sup>. İlk iki uçağın Nafiz Bey'e maliyeti o günün parası ile 12 bin liradır. Birinci Dünya Harbi ve Millî Mücadele yıllarında çeşitli kademelerde tayyareci olarak önemli görevler üstlenen (Üsteğmen) Avni Okar, kaleme aldığı anılarında bu işin ne kadar zor bir iş olduğundan şu şekilde bahsetmektedir:

Diğer askerî araç ve gereç zorla bulunabiliyorsa da tayyare getirmeye veya sipariş yapmaya hiçbir imkân yoktu. Bu esnada Erzurumlu Nafiz Bey, iki tayyare satın almaya bazı hileler sayesinde muvaffak olmuştur.

<sup>26</sup> Süreyya Hami Şehidoğlu, a.g.m., s. 601.

<sup>27</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.78.

<sup>28</sup> Şehidoğlu, a.g.m., s.602.

<sup>29</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.78.

Güya İtalya'dan şarka seyahat edecek olan tayyareler, Türk sahillerine mecburi iniş yapacaklar ve bu şekilde tayyareler satın alınacaktı<sup>30</sup>.

Nafiz Bey'in uçak tedarik faaliyetleri ile uğraştığı, kırım geçiren uçakların onarılması ve orduya teslimatı işlemlerinin devam ettiği günlerde Yunan ordusu, 22 Mart 1921'de İnönü istikametinde yeniden taaaruza geçti<sup>31</sup>.

Yunan ordusu 23 Mart 1921 tarihinde Yenişehir-İnegöl ve Dumlupınar-Afyon istikametlerinde ilerlerken, İsmet Paşa Eskişehir'deki 1'inci Tayyare Bölüğü'nden Yunan ordusunun durumu hakkında bilgi istedi. Bu emir üzerine 23 Mart günü AEG C-IV keşif tayyaresiyle havalanan Sivil Pilot Bursalı Hasan Fehmi ve Râsıt Üsteğmen Hasan Basri, uçaktaki motor arızası nedeniyle geri dönmek zorunda kaldılar. Bununla birlikte Eskişehir'deki Muttalip meydanından havalanan Vecihi Bey, Pfalz D III av tayyaresi ile Yenişehir-Bilecik ve İnegöl-Pazarcık yollarında düşmanın yürüyüş kollarını tespit etti ve Yunan kıtalarına bomba ve makineli tüfek ile saldırıda bulundu. Bu sırada Batı Cephesi'nin güney kanadında 12'nci Kolorduya bağlı olan 2'nci Tayyare Bölüğü, 23-24 Mart günlerinde muharebelere katılmadı.

Savaş devam ederken 1'inci Tayyare Bölüğünden Vecihi Bey cephe üzerinde keşif uçuşlarına devam etti. 24 Mart günü yaptığı keşif uçuşunda Söğüt-Bilecik arasındaki yoldan ilerleyen Yunan kuvvetlerini ateş altına aldı, ancak 25 Mart günü çıktığı önleme görevi sırasında uçağındaki motor arızası dolayısıyla geri dönmek zorunda kaldı. Aynı gün, aynı tayyare ile havalanan Pilot Üsteğmen Fehmi Bey'in uçuş görevinde ise üzücü bir hadise yaşanmıştır. Uçağın havadayken motor arızasının yinelenmesi nedeniyle meydana dönmek isteyen Üsteğmen Fehmi Bey, inmek için sola doğru manevra yaptığında sürat kaybına uğrayarak yere çakılmış ve şehit düşmüştür. Meydan üzerine gelen Yunan uçakları, istasyon ve tayyare hangarlarını bombalamış olsalar da önemli bir hasar meydana gelmemiştir<sup>32</sup>.

Yunan kuvvetleri 25 Mart günü akşamına kadar Bilecik yönünden Söğüt kuzeyine kadar ve İnegöl yönünden Pazarcık'a kadar gelmişti. 61'inci Tümen Kumandanı Albay izzettin (Çalışlar) 26 Mart günü için verdiği tümen emrinde düşman tayyarelerine hedef olmamak için tepeler üzerinde toplu asker

<sup>30</sup> Avni Okar, **Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924**, 4.Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2021, s.60.

<sup>31</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.92.

<sup>32</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.426-428.

bulunmayacak diyordu<sup>33</sup>. Bu emrin verilmesinde Türk tarafında yaşanan tayyare sıkıntısının da etkili olduğu söylenebilir. Çünkü 26 Mart 1921 tarihi itibarıyla 1'inci Tayyare Bölüğünde faal uçak bulunmuyordu. Bu yüzden Yunan harekâtını tespit edebilmek için Afyon'daki 2'nci Tayyare Bölüğü'nden uçak talebinde bulunuldu. 27 Mart günü Teğmen Halil (Ziver) idaresinde bir Albatros DIII (İzmir) av tayyaresi Eskişehir'e getirildi. Bu defa 2'nci Tayyare Bölüğü'nün elinde hiç uçak kalmadı. İzmir tayyaresi ile Teğmen Halil Bey tarafından yapılan keşif uçuşunda Yunan kuvvetlerinin Sinanpaşa'ya doğru ilerlediği görüldü. Aynı gün 2'nci Tayyare Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'in yaptığı keşif uçuşunda da Yunan ordusunun Afyon-Altıntaş istikametinde ilerlediği tespit edildi. 28 Mart günü Afyon'un düşmesi üzerine 2'nci Tayyare Bölüğü'nün personel ve ağırlıkları 12'nci Kolordu (Komutanı Albay Fahrettin) Karargâhı ile birlikte geriye çekildi<sup>34</sup>.

Vecihi Bey, bu keşif uçuşları sırasında hiçbir vazifeyi arızasız ve kesintisiz yapamadıklarından hatıratında bahsetmektedir. Şöyleki; motor arızası ve bundan doğan zaruretler içinde yabancı mahallere inişler olduğunu, özellikle buji sorunu yüzünden birçok defalar düşman gerilerinde motor teklemesi gibi tehlikeler içinde süzülme uçuşu yapmak suretiyle Türk hatları gerisine ulaşmaya çalıştıklarını, kanadın herhangi bir noktasından bir kısmının yırtılması veya bir yama parçasının açılarak korkunç oranda büyümesinin uçuş sırasında pilot üzerinde psikolojik olarak olumsuz tesir yarattığını söylemektedir<sup>35</sup>.

İkinci İnönü Muharebesi (23-31 Mart 1921) devam ederken, 30 Mart günü yapılan Yunan taarruzunu Türk ordusu geri püskürtmekte başarılı olmuş, 31 Mart günü yapılan karşı taarruzla Yunan kuvvetleri geri çekilmek zorunda bırakılmışlardır. Çekilen Yunan birliklerinin Dumlupınar hattına yerleştikleri hava keşif görevlerinden anlaşılmıştır. Nitekim 1 Nisan 1921 günü yapılan keşif görevi ile Yunan ordusunun geri çekilmekte olduğu anlaşılmış ve bu bilgi havacılar tarafından rapor edilmiştir. 11 Nisan 1921'de 2'nci Tayyare Bölüğü tekrar 12'nci Kolordu Karargâhı ile birlikte Afyon'a geri gelmiş,

<sup>33</sup> İzzeddin Çalışlar, **Org.İzzettin Çalışlar'ın Anlarıyla Gün Gün, Saat Saat İstiklal Harbi'nde Batı Cephesi**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul-Ocak 2009, s.150-152.

<sup>34</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.429-430.

<sup>35</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.93.

Teğmen Halil (Ziver) de Eskişehir'e intikal ettirdiği Albatros D.III (İzmir) av uçağını geri getirmiştir<sup>36</sup>.

### V. Sakarya Meydan Muharebesi Öncesinde Cephe Tayyare Bölüğü Faaliyetleri

Batı Cephesinde devam etmekte olan muharebelerin seyrine göre Uşak'tan Afyon'a intikal eden 2'nci Tayyare Bölüğü, uçuşlarına 13 Nisan 1921 tarihinde yeniden başlayabildi. Keşif uçuşları Dumlupınar-Banaz-Uşak istikametleri üzerinde yapıyordu. Bununla birlikte Afyon hava meydanının harekât alanına uzak olması sebebiyle 2'nci Tayyare Bölüğü Kütahya'ya intikal ettirildi. Eskişehir'de bulunan Muttalip hava meydanı da zaman zaman Porsuk çayındaki su taşkınlarına maruz kaldığından, Eskişehir'deki 1'inci Tayyare Bölüğü de Kütahya'ya intikal ettirilerek, 2'nci Tayyare Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'in kumandasına verildi<sup>37</sup>.

Birinci ve İkinci İnönü Muharebeleri sırasında Türk ordusu karşısında yenik duruma düşen Yunan ordusu, henüz taarruz gücüne erişmemiş olan Türk ordusuna kesin darbeyi vurmak üzere 10 Temmuz 1921'de genel taarruza geçti. Bu taarruz öncesinde 21 Haziran 1921 tarihinde 7 tayyareden oluşan Yunan filosunun Kütahya istikametinde yaklaştığı öğrenilince 2'nci Tayyare Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl, Albatros D III av tayyaresi ile havalanmış ve Altıntaş bölgesinde karşılaştığı Yunan uçaklarına karşı giriştiği muharebede makineli tüfek ateşiyle bu uçakları kaçırmayı başarmıştı. Bu sırada Batı Cephesi Komutanlığının 1337 sayılı emri ile 30 Haziran 1921 de Tayyare Bölükleri geçici olarak birleştirilmiş ve komutanlığında Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey atanmış bulunuyordu. 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölüklerinden teşkil edilen Yüzbaşı Fazıl'ın kumandasındaki birliğin personeli: Pilotlar: Asteğmen Halil (Ziver), Sivil Pilot Behçet, Vecihi (Hürkuş) ve Hayrettin. Râsıtlar: Yüzbaşı M.Nuri, H.Hüsni, Sırrı, Bahattin, Üsteğmen Basri (Bilgin), Sıtkı (Tanman), Ömer Avni (Okar), Hamdi (Çaypınar), Osman Nuri. Makinistler: Başmakinist Eşref (Koşman), Makinist Ruhi (Apa), İsmail, ayrıca Tabip Yüzbaşı Nedim, Muhafız Takım Komutanı Teğmen Hulusi, Foto Subayı Asteğmen İhsan, Hesap Memuru Nuri, Marangoz Ustası Bilal, Celal ve Tüfekçi Ustası Aziz'den oluşuyordu<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.431.

<sup>37</sup> **ATASE Arşivi**, K.1192, D.16, F.1.

<sup>38</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.63.



10 Temmuz 1921’de Yunan birliklerinin taaruzu başladığında Türk tarafı henüz topyekûn bir savaşa hazır değildi. Hedefi Ankara’yı ele geçirmek olan Yunan ordusunun ilerleyişi karşısında; Mustafa Kemal Paşa, 18 Temmuz 1921’de Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa’nın Eskişehir’in güneybatı istikametinde bulunan Karacahisar’daki karargâhına gitti. Mustafa Kemal Paşa aldığı stratejik karar neticesinde verdiği emirle, Türk ordusunun Sakarya ırmağının doğusuna çekilmesini bildirdi<sup>39</sup>.

Karada bu gelişmeler yaşanırken cephenin hava unsurları olarak Temmuz 1921 başlarında Kütahya meydanında birleşen 1’inci ve 2’nci Bölükler, 16 Temmuz 1921’de önce Eskişehir’e, 22 Temmuz’da Polatlı’ya intikal etti. Savaş durumu gözönüne alınarak Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü ile birlikte tamirhane de dâhil olmak üzere 1’inci Bölüğün ağırlıkları Ankara’ya gönderildi. İki keşif uçağı ile bunların personeli 2’nci Bölük emrinde kaldı (Birlikleri Ankara’da bulunan Hava Kuvvetleri Müdürlüğü ve 1’inci Bölük Kasım 1921 de Haymana üzerinden Konya’ya kara yolu ile gönderilecektir). Temmuz ayı sonundan Ağustos ayı başına kadar yapılan keşif uçuşlarında Yunanlıların Ağapınar, Seyitgazi bölgesindeki kuvvetlerinin savaşa hazırlandığı tespit edildi. 12 Ağustos 1921’de Mürettep Hava Bölüğü Polatlı’dan Malıköy’e çekildi<sup>40</sup>.

Yüzbaşı Fazıl Bey’in komutası altındaki bölükte 2 adet Fiat tipi - Erzurumlu Nafiz 1 ve Erzurumlu Nafiz 2 keşif uçakları ile 2 adet Albatros D.III av uçağı bulunmaktaydı<sup>41</sup>. 13 Ağustos 1921 günü Eskişehir’den ileri yürüyüşe geçen Yunan ordu birlikleri Sakarya ırmağının batı yakasına ulaştığında, 18 Yunan uçağı ileri hat meydanlarına intikal etmişti. Bu sırada Türk tarafında üzücü bir hadise yaşandı, 14 Ağustos günü Malıköy meydanından havalanan Erzurumlu Nafiz 2 tayyaresi, sivil pilot Hasan Fehmi’nin pilotaj hatası sonucu düşerek kırıldı<sup>42</sup>.

15 Ağustos günü ise bu kez cephe keşfi için uçuş görevine çıkan Erzurumlu Nafiz Bey 1 tayyaresi, Beylikköprü dolaylarında, 2000 metre

<sup>39</sup> Saim Yüceer, “Sakarya Zaferine Giden Yolda Önemli Bir Devrim: Mustafa Kemal Paşa’ya Başkomutan Unvanının Verilmesi”, **90.Yıldönümünde Sakarya Zaferi ve Haymana**, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara 2012, s.104.

<sup>40</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s. 63-65.

<sup>41</sup> Tanman-Keyüsk, **a.g.e.**, s.107.

<sup>42</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.442.

yükseklikte motorunda çıkan yangından dolayı yanarak düşecektir. Bu kaza sırasında uçakta bulunan Râsıt Yüzbaşı Süleyman Sırrı ve Sivil Pilot Behçet yanarak şehit olmuşlardır. Bu uçuşlarda pilot ya da râsıtlarda paraşüt bulunmuyordu. Bir süre sonra bölükteki iki av uçağından biri arıza nedeniyle hizmet dışı kaldı. Böylece bölük bir uçak ile keşif görevlerini yürütmeye çalıştı. Nitekim bu keşif görevleri sırasında 21 Ağustos günü Yunan birliklerinin Fettahoğlu köprüsünden geçtiği ve Sakarya ırmağının güney kesimine doğru ilerlediği görüldü<sup>43</sup>.

1921 yılı Temmuz ayı sonlarında De Havilland 9 tipinde bir Yunan uçağının Muğla-Kuşadası civarına mecburi iniş yaptığı öğrenildi. Türk tarafında uçak sıkıntısının yaşandığı bu tarihlerde düşen Yunan uçağının onarıldıktan sonra uçurularak Bölüğe getirilmesi istendi, bunun için de Sivil Pilot Vecihi Bey ile Başmakinist Eşref ve râsıt olarak da Teğmen Hamdi (Çaypınar) Bey görevlendirildi. On gün içinde onarımı biten uçak, Sivil Pilot Vecihi Bey tarafından önce 21 Ağustos'ta Akşehir'e, Sakarya Meydan Muharebesi'nin başladığı 23 Ağustos günü de Ankara'ya getirildi ve ertesi gün Bölüğün konuşlanmış olduğu Malıköy meydanına iniş yaptı. Aynı dönemde Batı Cephesi Kurmay Başkanı Albay Asım (Gündüz) Bey, Kuva-yı Havaiyye Müdüriyet-i Umumiyesine 6 Ağustos 1921'de gönderdiği emirde, Teğmen Halil Efendi'nin Havilland tayyaresini temizlemek için Ankara'ya gönderildiğini ve bu iş süratle bitirilene kadar nezaret edeceğini belirtmiştir. İsmet adlı bu tayyare (De Havilland-9 tipi keşif uçağı), savaş süresince Cephe Bölüğü tarafından kullanılmış, oldukça yeni ve sağlam durumda olan bu uçak ile Batı Cephesi Komutanlığına çok önemli ve faydalı keşif uçuşları gerçekleştirilmiştir<sup>44</sup>.

## VI. Sakarya Meydan Muharebesi ve Malıköy Tayyare İstasyonu

Sakarya Meydan Muharebesi (23 Ağustos-13 Eylül 1921) başlamadan kısa bir süre önce Başkomutan Mustafa Kemal Paşa karargâhı ile Ankara'dan Alagöz'e geldi<sup>45</sup>. Alagöz karargâhı, Başkomutan Mustafa Kemal Atatürk'ün Büyük Nutkunda, "12 Ağustos 1921 günü Erkân-ı Harbiye Umumi Reisi

<sup>43</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.71-72.

<sup>44</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.443; **ATASE Arşivi**, K.1110, D.72, F.1.

<sup>45</sup> Celal Erikan, **Kurtuluş Savaşı Tarihi**, Haz. Rıdvan Akın, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2014, s.242.

Fevzi Çakmak Paşa hazretleriyle beraber Polatlı'da cephe karargâhına gittim” diye belirttiği karargâhtır<sup>46</sup>.

Polatlı-Ankara demiryolu üzerindeki Malıköy tren istasyonu dolaylarındaki düzlük, Türk ordusunun Sakarya Meydan Muharebesi süresince 2 uçaklık tek hava gücünün üssü idi. Sakarya Meydan Muharebesi sırasında 120 kilometreye kadar uzayan cephe hattı karşısındaki Yunan birliklerinin harekât ve ilerleme istikametleri, ihtiyatlarının durumu, takviye noktalarını öğrenmek, ancak hava keşifleri ile mümkündü. Bu şartlar altında muharebe süresince 2 Türk uçağı (1 av, 1 keşif uçağı), 18 günde 40 sorti yaptı. 1 Eylül günü bir Yunan uçağı düşürüldü. Savaş devam ederken tayyarelerin bakım ve onarımları geceleri fener ve çıra ışığında yapılarak ertesi günün sabahına uçuşa hazır hale getirilmişlerdir. Cephe Tayyare Bölüğü personeli, bu dönemdeki uçak azlığından kaynaklanan sıkıntıyı büyük bir özveri ile çalışarak gidermeyi başarmıştır<sup>47</sup>.

Yapılan uçuşlarda Yunan kuvvetlerinin tertiplenmesi ve harekâta ilişkin gelişmeler, elde edilen gözetleme sonuçları, uçuş sonrasında Malıköy'den telefonla Batı Cephesi Komutanlığına bildirilmiş<sup>48</sup>, dolayısıyla keşif raporları savaşın gidişatını etkilemiş, Türk ordusunun kazandığı başarıya katkı sağlamıştır. Uçak keşif raporlarının verdiği bilgiler sayesinde Yunan birliklerinin sayısı hakkında kumanda kademesi doğru bilgiye sahip olmuştur. Benzin eksikliği, tamir zorunluluğu gibi nedenlerle her gün uçamayan Gnom motorlu, Albatros kanatlı, patates emayitli tayyareler, uçtukları zaman havaya hâkim, cesur, bilgili ve güvenli uçmuşlardır<sup>49</sup>. Yunan uçaklarına ve ulaşım kollarına yaptıkları saldırılar ile önemli başarılar elde etmişlerdir<sup>50</sup>.

<sup>46</sup> Atatürk, **Söylev**, Cilt II, Türk Dil Kurumu Yayınları, 1974, s.452.

<sup>47</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.73-74. 1 Eylül 1921 günü İzmir uçağıyla Yüzbaşı Fazıl, Râsîr Teğmen Hamdî ile birlikte yaptığı keşif uçuşunda Haymana'daki Yunan birliklerinin cephe hattını yarmak için hücum ettiklerini tespit etmişti. Gözetlemeyi sürdürmek için aynı gün İsmet uçağı ile yapılan ikinci sortide (çıkış) Sivil Pilot Vecihi ve Râsîr Üsteğmen Hasan Basri karşılaştıkları ve hava muharebesine giriştikleri Yunan uçağının rasdını vurmaya başarmış, ardından da açılan ateşle isabet alan Yunan uçağı Katrancı vadisine düşmüştür. Bk. Alptekin Müderrisoğlu, **Sakarya**, Bilgi Yayınevi, Ankara 2018, s.625-627; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.74.

<sup>48</sup> Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.572-573.

<sup>49</sup> Baki Vandemir, **Türk İstiklal Savaşında Sakarya'dan Mudanya'ya**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları Ankara, 2006, s.53.

<sup>50</sup> Halide Edib Adivar, **Türkün Ateşle İmtihani**, Atlas Kitapevi, 11.Baskı, 1994, s.192.

Savaşın sonlarına yaklaşılrken hava keşif raporları bir başka açıdan önem kazanmıştır. Yunan kuvvetlerinin vaziyeti, takviye edilip edilmediği ya da birliklerin geri çekilme, kaydırma faaliyetleri olup olmadığını bilmek önemliydi. Batı Cephesi Komutanlığının alınacak tedbir ve düzen için doğru bilgiye ihtiyacı vardı. Bununla birlikte uçakların arızalanması keşif yapılmasına imkân vermiyor, dolayısıyla sıkıntı yaşıyordu. Buna karşın Batı Cephesi Komutanı İsmet (İnönü) Paşa, 'İsmet' adlı De Havilland 9 tipi uçağın, gece gündüz çalışılarak uçuşa hazır hale getirilmesini emretti<sup>51</sup>. Nitekim 8 Eylül günü keşif faaliyeti gerçekleştirildi, yapılan bu uçuş sırasında Çal Dağından Ilıcaözü vadisine kadar giden yollarda bir Yunan faaliyeti görülmedi. Kavuncu köprüsündeki Yunan tümeninin ağırlıklarını bırakıp çekilmeye başladığı, İnlerkatrancı'ya doğru yürüyen kamyon kollarının olduğu tespit edildi<sup>52</sup>.

Düşmanın taarruzları kırılıp püskürtüldükten sonra muharebeleri daha yakından takip etmek üzere, 9 Eylül 1921'de Polatlı'ya altı kilometre uzaklıktaki Karapınar Köyüne geçen Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, buradaki Mürettep Kolordu Karargâhına yerleşmiştir<sup>53</sup>. 9 Eylül günü alınan hava keşif raporu, Cephe Kurmay Başkanı (*Albay Asım Gündüz*) tarafından Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'ya sunuldu. Burada durum, Yunanların bölgeye yeni takviyeler getirdiği şeklinde aktarıldı. Mustafa Kemal Paşa raporu okuduktan sonra düşmanın sağ kanadından sol kanadına kuvvet kaydırarak çekilmeye hazırlandığını anladı. Mustafa Kemal Paşa Yunan cephesinin bir kanadından öbür kanadına giden kuvvetlerin yeni kıtalar olmadığını ve bu yer değiştirmenin ancak bir çekilme hareketi olduğunu ifade etmiş ve İsmet Paşa'ya; "Zaferini tebrik ederim paşam!" diyerek ordunun süratle karşı taarruza geçirilmesini emretmiştir. Bunun üzerine Batı Cephesi Komutanı 10 Eylül günü başlatılacak taarruzun emrini aynı gün vermiştir. 41 Numaralı bu cephe emrine bakıldığında şu satırlar yer almaktadır:

Sabahtan beri cephede yapılan taarruz müspet inkişaf etmektedir, düşman sarsılmıştır. Saat 11.00'de yapılan hava keşfine göre; cepheden Kavuncu köprüsüne ve Sakarya batısından geriye doğru çekilen yürüyüş hâlinde düşman birlikleri görülmüştür. Düşmanın geri çekildiği hakikattir. Karadağ taarruzu için 57'nci Tümen, Mürettep

<sup>51</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.452.

<sup>52</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.74.

<sup>53</sup> Atatürk, **Söylev**, s.452.

Kolordu emrine gönderilmiştir. Ordu, bütün cephede 10 Eylül'de ismi verilen taarruz hedeflerini muhakkak ele geçirecektir. Taarruza şiddetle devam edilmelidir. Karşımızdaki düşman kuvvetlerini kati olarak ezmek, bütün seferi kati neticeye erdirecektir. Bu emrin bütün erlere bildirilmesi<sup>54</sup>.

Müteakip günlerde Türk ordusunun hava keşif görevleri devam etti. 12 Eylül 1921 tarihinde yapılan hava ve kara keşifleriyle Yunan ordusunun çekilmekte olduğu görüldü. Yunan ordusunun taarruz gücünü yitirdiğini anlayan Mustafa Kemal Paşa, önce düşmanın zayıf olan Duatepe-Beylikköprü istikametindeki sol kanadına karşı taarruza geçilmesini emretti. Amacı bütün kıtaları karşı taarruza kaldırarak Yunan birliklerinin savunmaya geçmesini ve bulunduğu yerde mevzi tutmasını önlemek idi. Nitekim bu karşı taarruz ile Yunan kuvvetleri 150 kilometre geriye çekilmek zorunda kaldı<sup>55</sup>.

13 Eylül 1921'de Yunan birliklerinin bütünüyle Sakarya nehri batısına geçtiği, 23 Eylül 1921 tarihine kadar devam eden takip harekâtı sırasında Yunan ordusunun Eskişehir-Seyitgazi ve Afyon istikametinde çekildiği hava keşifleriyle tespit edildi. Yunan ordusu geri çekilme sırasında birçok köyü yakmış, demiryolu hattını tahrip etmiş, küçük köprüler ile bütün istasyonları imha etmişlerdi<sup>56</sup>.

---

<sup>54</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.453. Bu konuyu Atatürk'ten dinlediğini belirten Falih Rıfki Atay Çankaya adlı kitabında şöyle ifade etmektedir: "Cephe Kurmay Başkanı odama geldi. Kemiğim kırık olduğu için yatıyordum. Bana umutsuz bir sesle son raporları okudu. Bu raporlara göre düşman taze kuvvetler alıyordu. Raporlar ara sıra kanatlanan uçağımızın görüşleri idi. 'Bir daha oku' dedim. Dikkatle dinledim. Raporu verenin Yunan Cephesi'nin bir kanadından öbür kanadına giden (bu kanatların adlarını hatırlayamıyorum) kuvvetleri yeni kıtalar sanmış olduğunu anlamakta gecikmedim. Bu aktarma ancak bir çekilme hareketi olabilirdi. İsmet Paşa'ya 'Zaferini tebrik ederim paşam!' dedim ve hemen karşı taarruz emri vermelerini söyledim. Bir müddet sonra Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa odama geldi. Bir kolordu komutanından bahsederek (Kemalettin Sami) kendisini taarruza kaldıramıyoruz. Emri doğru bulmuyor. Sedye ile de olsa telefon başına kadar gel dedi. Gittim. Telefonla bu komutana 'Sen olmazsan yerine bir çavuş gönderir, taarruz ettiririm' dedim. Biraz sertçe olan sesimi tanıyınca 'Ya, böyle mi tensip buyurdunuz, emredersiniz' dedi." Bk. Falih Rıfki Atay, **Çankaya**, Doğan Kardeş Basımevi, İstanbul 1969, s.294.

<sup>55</sup> Nurettin Türsan, **Sakarya Meydan Muharebesinde Mustafa Kemal Paşa'nın Askeri Dehası**, Harp Akademileri Yayını, İstanbul 1994, s.58.

<sup>56</sup> Kazım Özalp, **Millî Mücadele 1919-1922**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, CI-II, Ankara 2020, s.218.

1921 yılı Eylül ayı sonunda Yüzbaşı Fazıl kumandasındaki Cephe Bölüğü, Malıköy meydanından Sarıköy meydanına intikal etti. 27 Eylül günü Sarıköy meydanına zorunlu iniş yapan Brequet 14 B-II tipi Fransız yapısı bir Yunan uçağı, sağlam olarak ele geçirildi ve mürettebatı esir alındı. Daha sonra Cephe Bölüğü emrine verilen bu ganimet uçağı, zaferden dolayı “Sakarya” adı verilmiş ve uzun süre Cephe Bölüğünde hizmet görmüştür<sup>57</sup>.

Sakarya Meydan Muharebesi’nden sonra önce Sarıköy’e intikal eden Batı Cephesi Tayyare Bölüğü, bir süre sonra Sivrihisar civarındaki Akviran köyüne ve daha sonra Akşehir gölü civarındaki Maarifköy’e nakledilmiş, Büyük Taarruz’a kadar bütün görev uçuşlarını buradan yapmıştır<sup>58</sup>.

1921 Ekim ayı ortalarından itibaren Büyük Taarruz’a hazırlık maksadıyla Batı Cephesinde bulunan ordunun yeniden yapılandırılarak noksanlıklarının çalşıılması esas alındı. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 18 Kasım 1921 tarihinde yayımlanan emri ile Yunan kuvvetleri karşısındaki Türk birliklerinin Batı Cephesi Komutanlığı emrinde, iki ordu halinde düzenlenmesini uygun gördü. Malta’dan sürgünden dönen Ali İhsan (*Sabis*) ve Yakup Şevki Paşalar Başkomutanlık emriyle bu ordu komutanlıklarına atandılar. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa’nın düşündüğü imhayı başaracak ve asıl taarruzu yapacak olan 1’inci Ordu idi<sup>59</sup>.

Sakarya Meydan Muharebesi’nden sonra hava birliklerinin malzeme, teçhizat, uçak ve personel bakımından takviye edilmesine yönelik olarak; ilk aşamada Elazığ ve Elcezire Tayyare Bölüklerinin personel ve faal olmayan uçakları cepheye sevk edildi<sup>60</sup>. Yurt dışından getirilen uçaklar da oldu, nitekim Almanya’dan gizlice satın alınan 22 uçak ile<sup>61</sup> uçak malzemesinin ve teçhizatın bir kısmı İtalyan gemileri tarafından doğrudan doğruya Samsun’a getirildi. Samsun’a gelen bu uçaklar, Pilot Yüzbaşı İsmail Hakkı’nın başkanlığında Pilot Yüzbaşı Reşit ve Ahmet Efendilerden oluşan bir heyet tarafından teslim alındı<sup>62</sup>. Yüzbaşı İsmail Hakkı, Samsun’a gelen bu uçakların

<sup>57</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.76.

<sup>58</sup> Okar, **a.g.e.**, s.73.

<sup>59</sup> Sadık Erdaş, “Büyük Taarruz Öncesi Lojistik Faaliyetler”, **Büyük Taarruzun 90.Yılında Uluslararası Millî Mücadele ve Zafer Yolu Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2014, s.415.

<sup>60</sup> **ATASE Arşivi**, K. 2693, D. 50, F.2-14, 22, 30.

<sup>61</sup> **ATASE Arşivi**, K. 2687, D. 21, F.1.

<sup>62</sup> **ATASE Arşivi**, K.2687, D.21, F.1.

birçoğunun harap ve hasarlı durumda olduğunu rapor etti<sup>63</sup>. Bu uçaklardan 7 adedi tamir edilebilmiş olsa da cepheye sevklerinde sıkıntı yaşandı. Uçakları cepheye uçarak getirecek pilotlar cepheden gönderilemediği<sup>64</sup> gibi, uçakların takip edeceği uçuş güzergâhında bulunan Çorum, Sungurlu-Ankara yolunda bulunan menzillere benzin tedarikinde de güçlük çekildi<sup>65</sup>. Samsun'dan getirilen bu uçaklardan ancak ikisi cepheye ulaştırılabildi. Diğer uçaklar Afyon ve Ankara'ya kadar uçarak gidebildikleri halde iniş anında kırırma uğramışlardır<sup>66</sup>. Bu uçaklardan da tamir edilebilen sadece 4 uçak, Büyük Taarruz'dan önce cepheye sevk edilebilmiştir<sup>67</sup>.

20 Ekim 1921 tarihinde Fransa ile TBMM hükümeti arasında imzalanan Ankara Antlaşması'ndan sonra Adana'da bulunan Fransızlara ait 10 adet Brege 14 A-2 uçağı ile Aviyatik tipinde okul uçağı ve Fiat keşif uçağı teslim alınmış, çadır bezinden portatif hangarlar temin edilmiştir<sup>68</sup>. Uçakların motorlarında noksan parçaların bulunması nedeniyle bu uçaklardan istenildiği ölçüde faydalanılamamıştır. Fransızların imzalanan anlaşma ile vermeyi taahhüt ettikleri yedek motor ve mitralyöz (Çok namlulu makineli top) kendilerinden istendiğinde, Fransızlar karşılık olarak Suriye'de lağv ettikleri uçak bölüklerinde bulunan malzemeleri vereceklerini bildirmişlerdir<sup>69</sup>.

1922 yılı içinde İtalya'dan 20 adet Spat-XIII tipinde av uçağı satın alınmış ve bu uçaklar Ağustos ayı içinde Mersin limanına çıkartılarak demiryolu ile Konya'ya getirilmişti<sup>70</sup>. Uçakların montajları ise Konya'da yapıldı<sup>71</sup>. Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçaklarda makineli tüfek bulunmadığından Konya tamirhanesinde uçakların montajı yapılırken, Birinci Dünya Harbi'nde Almanlardan arta kalan makineli tüfekler kullanılmıştır<sup>72</sup>. Konya'da tamir edilen veya montajı yapılan uçakların intikalinde de daha önce yaşanan benzer sıkıntılar yaşanmıştır. Bu uçakların cepheye sevk, Konya'da bulunan sadece

<sup>63</sup> ATASE Arşivi, K.2687, D.21, F.1-74.

<sup>64</sup> ATASE Arşivi, K.2687, D.21, F.1-64.

<sup>65</sup> ATASE Arşivi, K.2687, D.21, F.1-3.

<sup>66</sup> ATASE Arşivi, K.2687, D.21, F.1-80.

<sup>67</sup> ATASE Arşivi, K.2689, D.33, F.16.

<sup>68</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.80-86.

<sup>69</sup> ATASE Arşivi, K.2689, D.39, F.7-8.

<sup>70</sup> ATASE Arşivi, K.1461, D.1, F.2-14.

<sup>71</sup> ATASE Arşivi, K.2690, D.37, F.30-5.

<sup>72</sup> ATASE Arşivi, K.2690, D.37, F.40-10, 11.

iki pilot ile sağlanabilmiş<sup>73</sup>, ancak bu yeterli olmadığından bazı uçaklar trenle cepheye sevk edilmiştir<sup>74</sup>.

Büyük Taarruz öncesinde Hava Kuvvetlerinin malzeme ve teçhizat yönünden güçlendirilmesi için TBMM'nin gayretleri yanında yine şahısların yardımları da olmuştur. Örneğin, 174'üncü Piyade Alayı'nın subayları maaşlarından para yardımında bulunmuşlar, bu paralarla alınan Brege 14 tipindeki uçağa "174'ncü Alay" ismi verilmiştir<sup>75</sup>. Ayrıca bazı şehirler de uçak yardımında bulunmuşlardır. Eskişehir, Niğde ve Sivrihisar<sup>76</sup> halkının topladığı paralarla alınan uçaklar şehir halkının görmesi için bu şehirlerde gösteri uçuşu yapmışlardır<sup>77</sup>.

Batı Cephesinde muharebeler devam ederken kırma uğrayan ya da motor arızası çıkaran uçakların onarılması için ihtiyaç duyulan herhangi bir malzeme Anadolu'dan tedarik edilemiyordu. Malzemelerin bir kısmı yurt dışından gizli ve kaçak olarak getiriliyor, bir kısmı da işgal ordularının depolarından para karşılığında temin edilebiliyordu<sup>78</sup>. Bu da genellikle İstanbul ve Antalya'da bulunan yabancı ve yerli komisyonculara büyük paralar ödenerek yapılabiliyordu<sup>79</sup>. Uçak benzininin temininde ise bir kısım benzin Rusya'dan alınırken<sup>80</sup>, yüksek oktanlı benzin ise ancak İtalya'dan Antalya yolu ile sağlanabiliyordu<sup>81</sup>.

Büyük Taarruz için yapılan hazırlıklar devam ederken Millî Müdafaa Vekâleti 5 Temmuz 1922 tarihinde hava teşkilatında değişikliğe gitti, Kuvâ-yı Havaiyye Müdüriyet-i Umumiyesi lağvedildi, yerine Konya'da "Kuvâ-yı Havaiyye Müfettişliği" kuruldu. 22 Temmuz 1922'de bu Müfettişliğin başına Kurmay Yarbay Müzaffer (Ergüder) atandı<sup>82</sup>. 1922'de Konya'da konuşlanmış olan Kuvâ-yı Havaiyye Müfettişliği'nin kuvvet durumu şöyleydi:

<sup>73</sup> ATASE Arşivi, K.1312, D.14, F.1-31.

<sup>74</sup> ATASE Arşivi, K. 688, D.28, F. 1-18.

<sup>75</sup> İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif yayınları, 2010, s.171.

<sup>76</sup> ATASE Arşivi, K.2689, D.34, F. 8.

<sup>77</sup> ATASE Arşivi, K.2693, D.52, F. 1-28.

<sup>78</sup> ATASE Arşivi, K.2690, D.28, F.1-10.

<sup>79</sup> ATASE Arşivi, K.2690, D.37, F.7, 8, 12.

<sup>80</sup> ATASE Arşivi, K.2690, D.38, F.1-2.

<sup>81</sup> ATASE Arşivi, K.2690, D.38, F.1-3, 1-15, 1-10, 1-34.

<sup>82</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.463-464. Kuva-yı Havaiyye Müfettişliği Genelkurmay Başkanlığına (Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti) bağlı



- Cephede, Cephe Komutanlığı emrinde düşmanla temas halinde faal bir birlik (Bölük),
- Konya’da çadır hangarlar içinde onarımı yapılan birkaç eski tayyare. Çeşitli cins tayyarelere takılması bile şüpheli yedek parçaları içinde bulunduran küçük bir depo ve birkaç el tezgâhından oluşan bir tamirhane,
- Binbir güçlkle İtalya’dan satın alınıp kaçırılarak Mersin üzerinden Konya’ya getirilmiş, monte edilmeye çalışılan yirmi kadar SPAD avcı tayyaresi,
- Almanya’dan satın alınıp uzun yollardan geçirilerek kaçırılan ve Samsun’a getirilen tayyare malzemesi,
- Adana’da beş öğrencisini yalnız uçuş bakımından yetiştirmeye çalışan dört tayyareli bir tayyare mektebinin çekirdeği.

Adana’daki Tayyare Mektebine eski pilotlardan Binbaşı Salim (İlkuçan) Bey, Konya’daki Tayyare İstasyonuna yine eski pilotlardan Binbaşı Tahsin, Cephe Tayyare Bölüğü’ne ise en iyi uçuculardan Yüzbaşı Fazıl komuta ediyorlardı. Samsun’a getirilen tayyare ve malzemeleri incelemek ve ayırmak, uçuş yeteneği olan tayyareleri hazırlamak ve doğruca Cephe Bölüğüne uçurarak getirmek için küçük bir müfreze Samsun’a gönderildi. Bu müfrezede uçabilecek yalnız bir pilot vardı. Müfrezenin diğer personeli subay, teknik personel ve erlerden ibaretti. Konya’da onarılan eski tayyarelerin ve yeniden monte edilecek olan SPAD avcı tayyarelerinin, meydan üzerindeki deneme uçuşları ve cepheye uçurulmaları için de yalnız iki pilot vardı<sup>83</sup>.

25 Temmuz 1922 günü Döğür yönünde bir Brequet 14 tayyaresi ile keşfe giden Râsîd Yüzbaşı Bahattin ve Sivil Pilot Cemal Bey, Afyon civarında bir Yunan av tayyaresi ile karşılaşmış, yapılan hava muharebesi neticesinde şehit olmuşlardır. Yunan uçakları ise 1922 yılı Şubat-Ağustos ayları arasındaki zaman içerisinde Türk ordusunun 1’inci ve 2’nci Orduları ile Kocaeli grubu

---

olmakla birlikte, ikmâl işleri için Millî Müdafaa Vekâleti Harbiye Dairesine bağlı olmak üzere bir tayyare kısmı teşkil edilmiştir. Cephede bulunan Tayyare Bölüğü ise her konuda Batı Cephesi Komutanlığı’na bağlı olmakla birlikte tamir, bakım ve malzeme ikmali bakımından Kuva-yı Havaiyye Müfettişliği ile doğrudan görüşecektir. Bk.Okay, a.g.e., s.75.

<sup>83</sup> H. İbrahim Fırtına, **Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları (1922-1930)**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara 2009, s.48-49.

mıntıklarındaki mevziler üzerinde keşif ve bombardıman faaliyetinde bulunmuşlardır. Türk tarafında ise 20 Ağustos 1922 günü Çay'a intikal eden Cephe Tayyare Bölüğü, keşif tayyareleri ile cephe uçuşlarını gerçekleştirirken diğer taraftan Konya'dan yeni gelen dört av tayyaresi ile taarruzi devriye uçuşlarına başlamıştır<sup>84</sup>.

## **VII. Büyük Taarruz ve Takip Harekâtı Sırasında Cephe Tayyare Bölüğünün Faaliyetleri**

Batı Cephesi Tayyare Bölüğü, Büyük Taarruz için Çay'a nakledilmişti. Tayyare meydanı Bolvadin-Çay istasyonu arasındaki şosenin doğusunda ve Çay'a üç dört kilometre mesafedeydi. Cepheye çok yakınlaştırılmasının sebebi de, kara birliklerinin harekâtına göre cephe derinleşeceğinden keşif tayyarelerinin daha uzaklara gidebilmesini ve aynı zamanda av tayyarelerinin cephe üzerinde mütemadiyen uçuşlarını temin etmek idi. Bu maksatla bölük, taarruzdan üç dört gün evvel, bütün malzemesi ile bu mahalle nakledilmiş ve nakil Akşehir'den Çay'a trenle yapıldığı için zorluk çekilmemiş idi<sup>85</sup>.

80

Yunan tayyareleri tarafından Türk birliklerinin toplanma yerlerinin keşfinin önlenmesi, toplanma mahallerinden taarruz hazırlık mıntıklarına giden yolların keşfedilmesi açısından Cephe Tayyare Bölüğü'nün faaliyetleri büyük önem taşımaktaydı. Bu durum, 1'inci Ordu Kumandanı Nurettin Paşa'nın (Sakallı) 6 Ağustos 1922 tarihli Taarruz Muhtırasından da anlaşılmaktadır. Şöyle ki bu muhtırada; Türk birliklerinin toplanma mahallerinin kesinlikle saklı tutulmasının çok önemli olduğu, toplanma mıntıkasının en ileri hattının Nuribeyli Tepesi-Halimoru, Belkaracaören garbı-Kocatepe-Sakartepe-Dikmen Tepe-Haçan-Alemdar Tepe-Çaldağı hattı olduğu, kolorduların toplanma mıntıklarını keşfetmeleri ve yürüyüş gece yapılacağından gündüz düşman gözetlemesinden ve bilhassa tayyare keşfinden saklı olarak istirahat edilecek mahallerin ve toplanma mıntıkasından taarruz hazırlık mıntıklarına giden yolların düşmana hiçbir şey hissettirmeksizin keşfinin yapılmasının lazım olduğu bildirilmiş idi.

Ayrıca bu muhtırada, mevzi gerisinde saklanmış olan düşman bataryalarını etkisiz kılmak için -Türk ordusunun- ağır topçu bataryalarının; tayyarelerin yapacağı rasat doğrultusunda top atışı icra etmeleri hususunda her

<sup>84</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.463-465.

<sup>85</sup> Okar, **a.g.e.**, s.91.

kolordu topçu grubuna bir tayyare tahsis edilmesinin Garp Cephesi Kumandanlığı'ndan istendiği belirtilmiştir<sup>86</sup>. Bu talep, kara harekâtının başarısı için havadan tayyarelerle yapılacak faaliyetlerin taşıdığı önemi gözler önüne sermektedir. Ancak 25 Ağustos tarihinde Şuhut'tan 1'inci Ordu Kumandanının verdiği taarruz emrinden, Yunan ordusunun Eskişehir-Afyon ihtiyat gruplarının bilinen vaziyetinde bir değişiklik olduğu hakkındaki kara keşif bilgilerinin hava keşfiyle teyit edilemediği öğrenilmektedir. Bunun yanı sıra Yunan tayyarelerinin yaptığı keşifler ve özellikle 24 Ağustos günü Kocatepe mıntikasına yaptıkları atışlardan Afyon güneyindeki harekâtı hissettikleri düşünülmüştür. Cephe Tayyare Bölüğü'nün elindeki kısıtlı sayıdaki tayyareye rağmen bu tarihte, Yunan kuvvetlerinin Akarçay-İkiztepe-Meşecik sırtları-Kurtkaya-Küçük-Kalecik Sivrisi-Erkmen sırtlarındaki tahkimat hattından başka bunun gerisinde Küçükkalecik-Kışlacık deresi kuzeyindeki Hıdırlık sırtlarında, Akarçay'a kadar uzayan ikinci bir tahkimat hattının mevcudiyeti ve bu hattın 1310 rakımlı Erkmen sırtlarında birinci hatla birleştiği tayyare keşifleri ile anlaşmıştır<sup>87</sup>.

Büyük Taarruz başlamadan önce Türk tarafında eldeki 22 uçaktan sadece dokuzu uçuşa hazır idi. 26 Ağustos sabahına kadar 18 uçağın uçuşa hazırlanması için çalışıldı. Uçak sayısı kadar pilot bulunmadığından her pilotun günde birkaç sefer yapması kararlaştırıldı. Bu süreçte pilotlar, râsıtlar ve makinistler birlikte uçakları tamir işine koyuldular ve nihayetinde 26 Ağustos sabahı 17 uçak uçuşa hazır hale getirilebildi<sup>88</sup>.

Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Yarbay Muzaffer (Ergüder) Büyük Taarruz sabahını anılarında anlatırken hazırlanan 17 tayyarenin günün ağarması ile birlikte uçuşa hazırlanmaya başladığını, her tayyarenin başında bir makinist ile üç dört erin beklediğini ve her tayyarenin son bir kez daha gözden geçirildiğini, cephede uğuldayan Türk topçusunun seslerine, mütevazı meydana işlemeğe başlayan tayyarelerin motor gürültülerinin karıştığını ve tayyarelerin birer birer havalandığını söylemektedir. Nitekim 26 Ağustos sabahı Büyük Taarruz başladığında saat altı ile yedi buçuk arasında Fazıl, Yahya, Mükerrrem, Basri, Halim, Osman Nuri, Kenan Hamdi tarafından altı

<sup>86</sup> **Türk İstiklâl Harbi II. Cilt Batı Cephesi 6 ncı Kısım II nci Kitap Büyük Taarruz (1-31 Ağustos 1922)**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995, s.332-333.

<sup>87</sup> **Türk İstiklâl Harbi II. Cilt Batı Cephesi Büyük Taarruz**, s.337-338.

<sup>88</sup> Fırtına, a.g.e., s.36-37. Ayrıca bk. **ATASE Arşivi**, K.1312, D14, F.1-35.

uçuş yapıldı. Bu uçuşlara öğlen saat on birde 7 tayyare ile devam edildi, uçucuları ise Pilot Hayri ve Râsıt Mustafa Sıtkı (Tanman) idi<sup>89</sup>.

27 Ağustos günü Yüzbaşı Fazıl Bey, taarruza kalkan Türk birliklerinin üzerinde av uçağı ile uçarak Yunan keşif uçaklarının faaliyetini önlemeye çalıştı. Nitekim bu görev uçuşu sırasında bir Yunan uçağı Sinanpaşa ovası üzerinde Garipçe köyü civarında Fazıl Bey tarafından yakalandı ve tayyareye bir tarla içine mecburi iniş yaptırıldı<sup>90</sup>. Türklerin eline geçen ve sağlam durumda olan Brequet 14B-2 tipi bu uçağa düştüğü yerden dolayı “Garipçe” ismi verilmiştir. Aynı gün 09.20 de Döğner-Altıntaş bölgesinde yapılan hava keşif görevi sırasında, Yunan ordugâhlarının durumunda değişiklik olmadığı tespit edildi<sup>91</sup>. Sabah saatlerinde yapılan keşif uçuşlarını müteakip öğleden sonra saat iki buçuk ile üç arasında 4 uçak ile keşif faaliyetine devam edildi<sup>92</sup>.

Batı Cephesi Tayyare Bölüğünün en büyük faaliyeti 28-29 Ağustos günlerinde oldu. Bu tarihten önce Altıntaş ve Eğret (Anıtkaya) mıntkasında bulunan Yunan ihtiyat kuvvetleri geri çekilmeye başlamıştı. Bu hareketi paniğe döndürmek ve kıta birliklerinin işini kolaylaştırmak için o gün keşif ve av olmak üzere toplam 13 tayyare birden uçuruldu. Türk tayyarelerinin attığı bombalardan ve alçaktan yapılan makineli tüfek ateşiyile yol kolunda bulunan eşya yüklü birçok kamyon tahrip edildi, devrildi ya da dolu olarak terk edilmek zorunda bırakıldı. Aynı zamanda Yunan kıtalarının gayri muntazam bir surette çekilmelerine çok büyük yardımı oldu<sup>93</sup>. 28 Ağustos günü 4 keşif uçağı ile Yunan topçuları bombalandı<sup>94</sup>.

1 Eylül günü Dumlupınar’dan Cephe Kurmay Başkanı Albay Asım Gündüz’ün verdiği emir ile ordunun ileri harekâtına uyararak Cephe Tayyare Bölüğü’nden bir müfrezenin Uşak’a taşınması istendi<sup>95</sup>. Havacılar Uşak

<sup>89</sup> Fırtına, **a.g.e.**, s.54-55.

<sup>90</sup> Avni Okar, **a.g.e.**, s.92. Havacılarla teslim edilen bu tayyareye hava muharebesinde Fazıl’ın isabetleri üstten ve ekserisi benzin deposundan olduğundan, depo değiştirilmiş ve tayyare de az zamanda tamir edilerek İzmir’in geri alınışında İzmir Bölüğüne verilmiştir. Tayyareye “Garipçe” ismi verilmiştir.

<sup>91</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.99.

<sup>92</sup> **ATASE Arşivi**, K. 1312, D. 14, F. 1-37.

<sup>93</sup> Okar, **a.g.e.**, s.92.

<sup>94</sup> **ATASE Arşivi**, K.1312, D.14, F.1-38.

<sup>95</sup> 4 Eylül 1922 tarihli bir yazıda 5 uçağın Uşak meydanına indiğı belirtilerek; meydanın fena ve dar olması, meydanı tanzim edecek erlerin bulunmaması nedeniyle uçaklardan bazılarının kırırma uğradığı bildirilmektedir. **ATASE Arşivi**, K. 2693, D.152 F.1-183.

meydanına indiklerinde, bu meydanda Yunan tarafının fazla miktarda uçak, malzeme ve teçhizatı ile pek çok uçak bombasını olduğu gibi bırakıp gittiğini gördüler. Terk edilen uçak bombalarının miktarının çok oluşu şaşırtıcı idi. Nitekim yapılan sayımda Yunanların Uşak meydanında 20 bin adet uçak bombası depoladıkları öğrenildi<sup>96</sup>.

4 Eylül günü Bölüğün faal durumdaki 3 av ve 5 keşif uçağı Afyon meydanına indi. Bölüğün yer kademesi henüz Uşak'a gelmediğinden, dolayısıyla meydanda henüz uçakların bakımını yapacak teknik personel bulunmadığından bakım hizmetleri istendiği şekilde yerine getirilemedi. Bu sırada Afyon'dan 3,5 ton uçak benziniyle bir kısım malzeme ve teçhizat, kamyonlar ile yola çıkarıldı. Ancak yolların çok bozuk ve ulaşımın yoğun olması, ayrıca kamyonların Birinci Dünya Harbi'nden kalma demir tekerlekli ağır kamyonlar olması nedeniyle 155 kilometrelik mesafe ancak 24 saatte katedilebildi. Yollardaki mevcut köprüler ağır vasıtaların geçmelerine müsait olmadığından, yol boyunca ulaştırma faaliyetini kontrol eden ekipler, bu araçların daha ileri gitmelerine müsaade etmedi ve Dumlupınar yakınlarında alıkoydular. Bu durumda Tayyare Bölüğü'nün malzeme ve teçhizatının Akşehir, Çay, Afyon, Dumlupınar ve Uşak'a dağılmış olması, uçuş faaliyetini sekteye uğrattı. Tayyareler malzeme eksikliğine, onarım ve bakımlarının iyi bir şekilde yapılamamasına rağmen, aralıksız uçuşa çıkmalarından dolayı sık sık arızalanmaya başlamışlardı. Ordu birliklerinin İzmir'e yaklaştığı tarihte (8 Eylül 1922); Cephe Bölüğüne Manisa, Nif (Kemalpaşa), Torbalı istikametlerinde uçuş görevi emredildi ve Bölüğün Uşak'tan süratle Alaşehir ve Salihli'ye intikali emredildi<sup>97</sup>.

9 Eylül günü Türk birlikleri İzmir'e girdikten sonra yayınlanan 104 numaralı cephe emrinde Batı Cephesi Komutanı İsmet (İnönü) Paşa, karargâhın İzmir kışlasında tesis edileceğini emrederken<sup>98</sup>, Uşak'tan kalkan 2 keşif ve 1 av uçağı da sabah 07.30'da Salihli meydanına indi. Bölük o gün 8

<sup>96</sup> Yunanlılardan 18 adet Nieuport ve Havilland tipi uçak ile 20 bin bomba, 40 ton benzin ve yağ ele geçirilmiştir. **ATASE Arşivi**, K.1312, D.14, F.1-39.

<sup>97</sup> Sarp, **a.g.e.**, s.180-181. 14 Eylül 1922 tarihli bir raporunda Binbaşı Fazıl, üç adet Spat uçağının İzmir'e ulaştığını; bölükte faal olan beş keşif uçağının ise ulaşamadığını bildirmektedir. **ATASE Arşivi**, K. 2693, D. 52, F. 1-180.

<sup>98</sup> **Harp Tarihi Vesikalari Dergisi (HTVD)**, S 64, Yıl.17, Genelkurmay Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Vesika No.1439, Haziran 1968.

sorti uçuş icra etti. 10 Eylül günü ise keşif yapılmadı<sup>99</sup>. Bu sırada yapılacak keşiflerin ayrı bir önemi bulunuyordu. Çünkü muhtelif şimendifer (demiryolu) hatları üzerinde makine, vagon ve drezin (küçük vagon) gibi vasıtaların ele geçmesi yapılacak sevkiyat için son derece kıymetli olduğundan bir an önce keşiflerin yapılması ve neticenin Cephe Komutanlığı'na bildirilmesi isteniyordu<sup>100</sup>.

Bu sırada Yüzbaşı Fazıl'ın 27 Ağustos günü düşürdüğü Yunan uçağının (Garipçe) tamiri 11 Eylül'de tamamlanabildi. Garipçe isimli keşif uçağı, Uşak'taki 2 Spad XIII av uçağı ile birlikte Salihli'ye indi. 11 Eylül 1922'de Uşak'ta bulunan Cephe Bölüğü'nün malzeme ve ağırlıkları kamyonlarla Salihli'ye gönderildi. 13 Eylül günü de İzmir'e intikal emredildi. Salihli'ye intikali gerçekleştirilen Bölük Komutanı Fazıl Bey, Seydiköy'deki Gaziemir meydanının durumunu bilmediği için ve üst makamlardan da bilgi verilmediği için İzmir'e bu maksatla vazifeli bir personel göndermişti. 14 Eylül 1922'de verilen emirle Sivil Pilot Vecihi'nin Gaziemir-İzmir meydanına gitmesi, daha sonra gelecek uçaklar için meydanın hazırlanması emredildi<sup>101</sup>.

84

Vecihi (Hürkuş) kendisiyle ilgili olarak bu uçuştan hatıralarında şöyle bahsetmiştir: “Büyük İstiklal Savaşımızın bu son uçuşunu bitirdiğim zaman şu hatırıma gelmişti. İlk uçuş gibi, son uçuş da benim imiş<sup>102</sup>.”

14 Eylül günü 4 av, 2 keşif uçağı, saat 06.40 da İzmir'e indiler. Afyon ve Uşak'taki ganimetlerden başka İzmir'in Seydiköy ve Gaziemir bölgesindeki Yunan tayyare istasyonlarından çok sayıda ganimet ele geçirildi. Cephe Tayyare Bölüğü 15 Eylül 1922'de İzmir Seydiköy'de toplandı. Bölükte 16 uçak bulunuyordu<sup>103</sup>. 15 Eylül 1922'den itibaren Cephe Tayyare Bölüğü uçakları Alaçatı-Çeşme bölgesinde ve daha sonraki günlerde Adalarda keşiflerine devam etti<sup>104</sup>.

17 Eylül 1922 tarihli Genelkurmay emri ile Konya'daki Müfettişlik ve Adana'daki Uçuş Okulu'nun İzmir'e intikalleri emredildi. 17 Eylül 1922'de 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri yeniden ayrılarak Binbaşı Fazıl'ın

<sup>99</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.113.

<sup>100</sup> **HTVD**, S.64, Vesika No.1439.

<sup>101</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.113; **Türk İstiklâl Harbi II.Cilt Batı Cephesi 6 ncı Kısım III üncü Kitap Büyük Taarruzda Takip Harekâtı (31 Ağustos-18 Eylül 1922)**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995, s.273.

<sup>102</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.127.

<sup>103</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.476.

<sup>104</sup> **Türk İstiklâl Harbi II.Cilt Batı Cephesi Büyük Taarruzda Takip Harekâtı**, s.273.

komutasında grup olarak teşkilatlandırıldı. Grup Komutanına bir av uçağı tahsis edilmişti. 4 keşif, 4 av uçağına sahip 1'nci Bölüğün kumandanlığına Binbaşı Yahya; 4 keşif, 4 av uçağından oluşan 2'nci Bölüğe ise Râsıt Binbaşı Kenan atandı. 3'üncü Bölük (Elcezire) ise 3 keşif ve 1 av uçağı ile Afyon'da bulunuyordu. Adana'daki Uçuş Okulu da 2 keşif uçağı ile İzmir'e intikal etti. Pilot Binbaşı Salim (*İlkuçan*) Hava Okulu Müdürlüğüne atandı<sup>105</sup>. Hava Kuvvetleri Müfettişliği Karargâhı da İzmir Kordonboyu'ndaki binaya taşındı<sup>106</sup>. Böylece Seydiköy civarında Grup Komutanlığı ve Hava Okulu, Alsancak civarında ve Halkapınar mevkiinde de Tayyare İstasyonu konuşlanmış oldu. Tayyare İstasyonu ve Hava Okulu, Hava Kuvvetleri birlikleri Eskişehir'e intikal edinceye kadar bu mahallerde kaldılar. Tayyare Grup Komutanlığı emrinde kalmak şartı ile bu mektebin uçuş başöğretmenliğine atanmış olan Binbaşı Fazıl Bey, 27 Ocak 1923 tarihinde, öğrencisi Dz. Astsb. Mehmet Emin ile birlikte yaptıkları uçuş sırasında düşerek birlikte şehit oldular. Gerek Birinci Dünya Harbi ve özellikle harbin son günlerinde İstanbul üzerine gelen düşman tayyarelerini yalnız başına kovalayan ve gerekse İstiklal Harbi'nin başından sonuna kadar büyük gayretleri, kahramanlığı ve cesareti sayesinde bütün havacı arkadaşlarına örnek olacak bir surette çalışan Fazıl Bey'e, arkadaşları tarafından layık olduğu şekilde görkemli bir cenaze merasimi yapılmıştır. Cenazesi önce İzmir'de bir türbe civarında defnedilmiş daha sonra Kadifekale'de yapılan şehitliğe nakledilmiştir<sup>107</sup>.

<sup>105</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.114-119. 25 Aralık 1922 tarihli bir emirle Elcezire Bölüğü'nün cepheye gönderilmesinden vazgeçilmiştir. Karadeniz ve İstanbul bölgesinde kullanılmak üzere İzmir'e 1'inci Ordu emrine verilmiştir. Bk.Kaymaklı, **a.g.e.**, s.120.

<sup>106</sup> **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri**, s.476.

<sup>107</sup> Okar, **a.g.e.**, s.101-104. Atatürk tarafından 16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'nin (Türk Hava Kurumu) Kuruluş Yönergesi'nin 36 ncı maddesinde; "Her senenin 27 Kanunusani (Ocak)günü Türkiye Tayyare Şehitlerinin ihtifal günü olarak kabul edilmiştir." hükmü yer almıştır. Bu yönerge gereğince, Fazıl Bey'in şehit olduğu gün, 1926 yılından itibaren 1935 yılına kadar bütün Türkiye'de, "Hava Şehitlerini Anma Günü" törenleri düzenlenmiştir. Ancak Ocak ayında hava şartlarından dolayı yurdun birçok yerinde törenlerin istenildiği gibi icra edilememesi nedeniyle, 1935 yılında yapılan Türk Hava Kurumu'nun 6 ncı Kurultayında, daha uygun bir zaman olması bakımından Hava Şehitlerini Anma Törenlerinin her yılın 15 Mayıs günü yapılması kararlaştırılmıştır. Bu uygulama 2002 yılına kadar devam etmiştir (Yazarın Notu).

## SONUÇ

Millî Mücadele başladığında Türk hava gücünü; yaşanan işgaller, özellikle İstanbul'un 16 Mart 1920 tarihinde İtilaf Devletleri tarafından resmen işgal edilmesinden sonra Yeşilköy'den Maltepe'ye nakledilen ve oradan da gizlice kaçarak Anadolu'ya geçen havacıların yanı sıra Rusya'dan esaretten kaçarak Millî Mücadele'ye katılan pek çok pilot, râsıt, makinist oluşturuyordu. Anadolu'ya geçmeyi başaran ve Millî Mücadele etrafında bir araya gelen Türk hava unsurları, eldeki mevcut personel ve malzeme doğrultusunda teşkilatlanmış, büyük sıkıntı ve yokluklar içinde savaşa katılmışlardır.

Millî Mücadele başladığında küçük bir kadro halinde bulunan hava unsurları, zamanla tüm maddi sıkıntılara rağmen yeniden teşkilatlanmayı başarmıştır. Batı Cephesi Kumandanlığı emrine verilen hava birlikleri, kara harekâtının seyrine uygun olarak yer değiştirmişler, tayyare ve personel durumunun yetersizliğine rağmen kara harekâtının keşif desteğini sağlamışlar, düşman birliklerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruz etmişlerdir. Harp süresince istenen nitelikte uçak benzini bulunamadığından bu durum motorların arızalanmasına, tayyarelerin elden çıkmasına neden olmuştur. Bunun için uçak benzini, savaş süresince harekâtın en önemli anlarında yapılacak uçuşlar için saklanmıştır. Motor arızaları ve benzin yokluğu pilotların zorlanmalarına ve bu yüzden hayatlarını dahi kaybetmelerine neden olmuştur.

Tayyare kanatları için emayitin bulunamaması ayrı bir sorun teşkil etmiştir. İlkel bir şekilde tutkalla gerginleştirilen uçak kanatları yağmurun altında açıldığı için, bu durum uçağı uzun ve sık uçuşlara elverişsiz bir hale getirmiştir. Yaşanılan tüm bu zorluklardan dolayı uçaklar uzun mesafeli uçuşlarda daima motor arızası gösterdiğinden bir tedbir olarak, meydanların cepheye yakın olmasına özen gösterilmiş ve cephenin durumuna göre tayyare bölüklerinin yeri değiştirilmiştir.

Tayyare sayısının azlığı, -bu sayı Sakarya Meydan Muharebesi sırasında 2 uçaktır- muharebelerde keşif ve bombardıman işlerinin buna uygun olmayan uçaklarla yapılmasına yol açmış, pilotlar uçağı kullanmanın yanısıra makineli tüfek kullanmışlar ve bombalama faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Fakat bütün olumsuz şartlara rağmen pilot ya da Râsıtlar büyük cesaret ve kabiliyetle keşif uçuşları yapmışlar, kendilerinden çok fazla sayıdaki Yunan tayyarelerine karşı



muharebeye girmişlerdir. İsmet ve İzmir adlı tayyareler, cesur Türk pilotlarının ve râsıtlarının idaresinde kazanılan zafere önemli hizmette bulunmuştur.

Bu tayyarelerden İsmet, Yunan ordusundan ele geçirilmiş bir ganimet uçaktı. Sakarya Meydan Muharebesi'nde yapılan toplam 40 sortilik uçuşun 28 sortisi *İsmet* uçağına aitti. Bu uçakların faal durumda kalabilmesi için başta Eşref Bey olmak üzere tüm makinistler insanüstü bir gayret ile gece-gündüz demeden çalışmışlar, uçakların bakım-onarımını yaparak uçuşa hazır hale getirilmesinde sıradışı çözümler üretmişlerdir.

Sakarya Meydan Muharebesi'nde Malıköy'de konuşlanan Yüzbaşı Fazıl Bey'in idaresindeki Cephe Tayyare Bölüğü, kara birliklerinin sevk ve idaresinde büyük önemi olan bilgileri Cephe Komutanlığına bildirmiş, havadan karada savaşan birliklerin gözetleyicisi ve yer yer koruyucusu olmuşlardır. Ordunun sağladığı istihbaratı teyit eden ya da reddeden en önemli kaynak, hava keşif raporları olmuştur.

Kara birliklerinin sürdürdüğü harekâta bağlı olarak yer değiştiren hava birlikleri, Büyük Taarruz sırasında ve sonrasında tüm imkânsızlıklara rağmen yaptıkları keşifler neticesinde sundukları raporlar ile bu mücadelenin zaferle neticelenmesinde önemli bir rol oynamışlardır. Türk uçak ve mevcut silahlarının Yunan uçaklarına göre kabiliyetlerinin daha düşük durumda olmasına rağmen Türk havacıları, savaş boyunca düşman uçakları ile hava muharebelerine girmekten kaçınmamışlardır. Yunan ordusunun sahip olduğu tayyare sayısından daha az sayıda tayyareye sahip olunmasına rağmen Türk havacılar, daha fazla tayyare uçurmaya muvaffak olmuşlardır. Uçakların teknik eksikliğini bilgi, beceri ve cesaretleri ile tamamlayan bir avuç pilot, râsıt ve makinist, savaşın kazanılmasında büyük rol oynamıştır.

Sonuç olarak Mustafa Kemal Paşa önderliğinde kazanılan zafer, Türk milletinin azim ve cesaretinin bir sonucu olarak tarihteki yerini almıştır. Kahraman havacılarımızın isimleri de Türk tarihine altın harflerle yazılmıştır.

## KAYNAKÇA

Apak, Rahmi, **İstiklal Savaşında Garp Cephesi Nasıl Kuruldu**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990.

Atatürk, **Söylev**, Cilt II, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1974.

Atay, Falih Rıfkı, **Çankaya**, Doğan Kardeş Basımevi, İstanbul 1969.

“Birinci İnönü Muharebesi (06-11 Ocak 1921)”, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Belge, S 127, s.17-44, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara Haziran 2011.

Çalışlar, İzzettin, **Org. İzzettin Çalışlar’ın Anılarıyla Gün Gün, Saat Saat İstiklal Harbi’nde Batı Cephesi**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2009.

Çetinkaya, Doğan, “Kurtuluş Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2013.

Demirci, Hulkiye, **Millî Mücadele’de Yeni Şark ve Yeni Şark’a Göre Batı Cephesi**, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara 2021.

Deniz Tuncay, **Türk Uçak Üretimi**, Ertem Matbaa, 2004.

Edib, Halide, **Türkün Ateşle İmtihanı**, 11.Baskı, Atlas Kitapevi, Ankara 1994.

Erdaş, Sadık, “Büyük Taarruz Öncesi Lojistik Faaliyetler”, **Büyük Taarruzun 90. Yılında Uluslararası Millî Mücadele ve Zafer Yolu Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2014.

Erikan, Celal, **Kurtuluş Savaşı Tarihi**, Haz. Rıdvan Akın, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2014.

Fırtına, H.İbrahim, **Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları 1922-1930**, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 1990.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1461, D.1, F.2-9.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1461, D.1, F.2-10.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2693, D.50, F.4-22, 25.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2684, D.145, F.75.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.26884, D.26, F.16.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.747, D.165, F.165-1.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2688, D.28, F.1-7.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, BDH, K.4616, D.33, F.1-3.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, BDH, K.4669, D.H-1, F.1-49.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, BDH, K.4669, D.H-3, F.1-60.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.695, D.63, F.3.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.1192, D.16, F.1.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.1110, D.72, F.1.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2693, D. 50, F.2-14, 22, 30.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2687, D. 21, F.1.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2687, D.21, F.1-74.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2687, D.21, F.1-64.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2687, D.21, F.1-3.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2687, D.21, F.1-80.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2689, D.33, F.16.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2689, D.39, F.7-8.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.1461, D.1, F.2-14.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2690, D.37, F.30-5.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2690, D.37, F.40-10, 11.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.1312, D.14, F.1-31.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.688, D.28, F.1-18.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2689, D.34, F.8.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2693, D.52, F.1-28.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2690, D.28, F.1-10.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2690, D.37, F.7, 8, 12.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2690, D.38, F.1-2.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi, K.2690, D.38, F.1-3, 1-15, 1-10, 1-34.**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1312, D14, F.1-35.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1312, D.14, F.1-37.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1312, D.14, F.1-38.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.2693, D.152 F.1-183.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.1312, D.14, F.1-39.

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi**, K.2693, D.52, F.1-180.

**Harp Tarihi Vesikaları Dergisi (HTVD)**, S 64, Yıl 17, Vesika No.1439, Genelkurmay Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Haziran 1968.

Hazım, Şakir, “Türk Sistemi Bir Tayyâre ve Tayyâreci Vecihi Bey”, **Tayyâre Mecmûası**, S 3, 1924.

Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Etimesgut-Ankara 2006.

**Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)**, Cilt I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2020.

Müderrişoğlu, Alptekin, **Sakarya**, Bilgi Yayınevi, Ankara 2018.

Okar, Avni, **Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924**, 4. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2021.

Özalp, Kazım, **Millî Mücadele 1919-1922**, Cilt I-II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.

Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul 2010.

Seçer, Turhan, **Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları**, Kastaş Yayınları, İstanbul 2005.

Şehidoğlu, Süreyya Hami, “Kurtuluş Savaşı’nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C VIII, S 24, Ankara 1992.

Tanman, Sıtkı-Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923**, Hava Basımevi, Eskişehir 1953.

**Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Şehit Binbaşı Fazıl Bey’in Şahsi Subay Dosyası.

**Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Vecihi Hürkuş Dosyası.

**Türk Hava Kuvvetlerinde Akrotim**, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şubesi Yayını, Ankara 1995.

**Türk İstiklâl Harbi II. Cilt Batı Cephesi 6 ncı Kısım II nci Kitap Büyük Taarruz (1-31 Ağustos 1922)**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995.

**Türk İstiklâl Harbi II. Cilt Batı Cephesi 6 ncı Kısım III üncü Kitap Büyük Taarruzda Takip Harekâtı (31 Ağustos-18 Eylül 1922)**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995.

Türsan, Nurettin, **Sakarya Meydan Muharebesinde Mustafa Kemal Paşa’nın Askeri Dehası**, Harp Akademileri Yayını, İstanbul 1994.

Ünalp, F.Rezzan, “Turkish Air Campaigns during the Battles of Çanakkale March 1915-January 1916”, **Airpower in 20 th Century and Employment Doctrines National Experiences**, No. 89, ICMH, Roma 2011.

Vandemir, Baki, **Türk İstiklal Savaşında Sakarya’dan Mudanya’ya**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 2006.

Yılmaz, Mevlut Uluğtekin, **Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, “Erzurumlu Nafiz Kotan-Kurtuluş Savaşında Milletimiz (7.Program)”, 20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı**, Klasör Nu.79, s.1, Ankara.

Yüceer, Saime, “Sakarya Zaferine Giden Yolda Önemli Bir Devrim: Mustafa Kemal Paşa’ya Başkomutan Unvanının Verilmesi”, **90. Yıldönümünde Sakarya Zaferi ve Haymana**, Ankara Üniversitesi Yayınları, 2012.

**EKLER**

**Ek-1.** Cephe Tayyare Bölüğü Ziyareti Sırasında Halide Edip ve Yüzbaşı Fazıl Bey (Halide Edip, “Türk’ün Ateşle İmtihanı” adlı romanında Fazıl Bey’den övgüyle bahsetmektedir).



**Ek-2.** Erzurumlu Nafiz Uçağı.



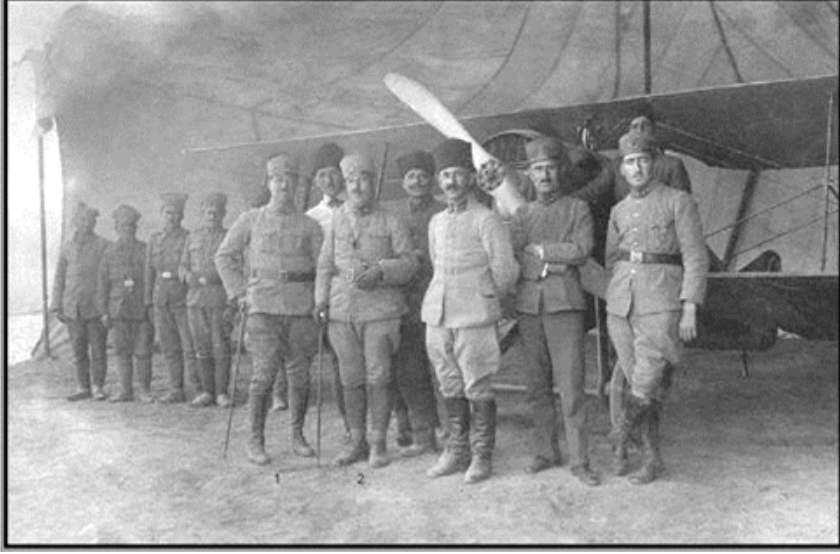
**Ek-3.** Erzurumlu Nafiz Uçağı.





## TÜRK İSTİKLAL HARBİNDE BATI CEPHESİ TAYYARE BÖLÜKLERİ

**Ek-4.** Spad III C.1 Uçağı Önünde: 1-Mehmet Kâmil, 2-Salim (İlkuçan) ve Diğer Askerî Personel-Konya Tayyare İstasyonu-1922.

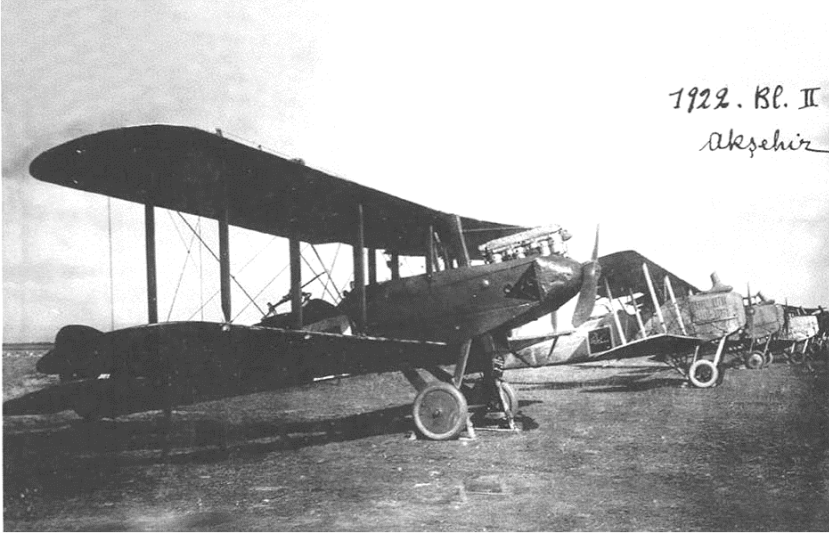


**Ek-5.** Şehit Binbaşı Fazıl Bey'in Şehadet Belgesi.



Adı	Şehit Binbaşı Fazıl Bey
Unvanı	Tayyare Grup Komutanı
Yaşı	36
Doğum Tarihi	1886
Ölüm Tarihi	27 Ocak 1923
Ölüm Yeri	Şehit Olmuştur
Şehadet Belgesi	Şehit Binbaşı Fazıl Bey'in Şehadet Kağıdı

**Ek-6.** Tayyare Bölüğü-Akşehir.



**Ek-7.** Sivil Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey.



**Ek-8.** İsmet Tayyaresi.



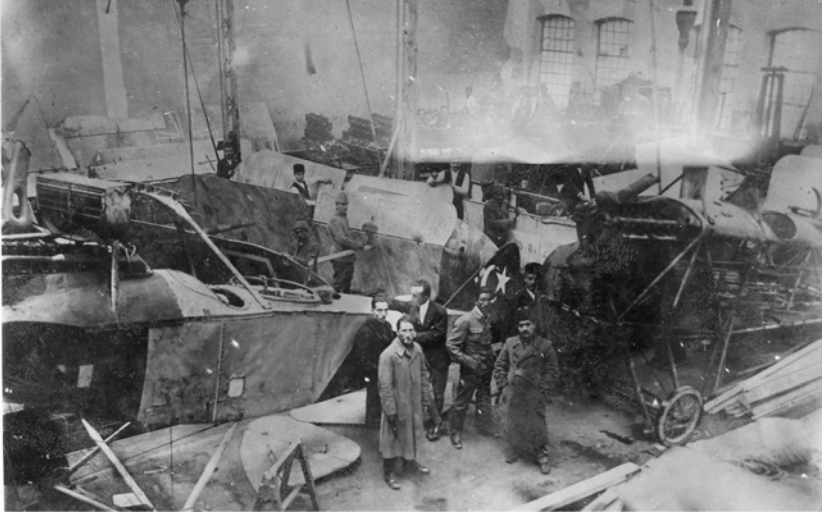
**Ek-9.** Sakarya Meydan Muharebesi'nde Şehit Düşen Ütğm. Sırrı Bey (2 numara).



**Ek-10.** Millî Mücadele’de Havacılarımız.



**Ek-11.** Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Cenaze Töreninden.



**Ek-12.** Fazıl Bey'in Cenazesi-İzmir.

