

**BÜYÜK TAARRUZDA
HAVA MUHAREBELERİ**

Murat BASTEM

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Yard. Doç. Dr. Abdurrahman ATEŞ

Haziran, 2010

Afyonkarahisar

T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

BÜYÜK TAARRUZDA HAVA MUHAREBELERİ

Hazırlayan
Murat BASTEM

Danışman
Yard. Doç. Dr. Abdurrahman ATEŞ

AFYONKARAHİSAR 2010

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Büyük Taarruzda Hava Muharebeleri” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça’da gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

17 Haziran 2010

Murat BASTEM

TEZ JÜRİSİ KARARI VE ENSTİTÜ ONAYI

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

<u>Tez Danışmanı</u>	Yard.Doç.Dr. Abdurrahman Ateş
<u>Jüri Üyeleri</u>	Prof.Dr. Sadık Sarısaman
	Yard.Doç.Dr. Şaban ORTAK

Tarih anabilim dalı yüksek lisansta yeterlik öğrencisi Murat BASTEM'in "Büyük Taarruzda Hava Muharebeleri" başlıklı tezi 17 Haziran 2010 tarihinde, saat 15.00'da Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, yukarıda isim ve imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Mehmet KARAKAS

MÜDÜR

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZETİ

BÜYÜK TAARRUZDA HAVA MUHAREBELERİ

Murat BASTEM

**AFYONKOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI**

Haziran 2010

TEZ DANIŞMANI: Yard. Doç. Dr. Abdurrahman ATEŞ

Dünya havacılık tarihi XX. yüzyılın birinci çeyreğinde başladı. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu, askeri havacılık alanındaki gelişmelere ayak uydurmaya çalıştı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra imzaladığı Mondros Anlaşması ile bu savaşta yenildi. İmparatorluk, bu anlaşma ile silah bırakmak zorunda kaldı. Bu nedenle Türkler havacılık alanındaki bütün kazanımlarını kaybetti. Anadolu işgal edildi.

İşgal üzerine Türk halkı, 1919 ile 1922 yılları arasında özgürlük mücadelesi verdi. Halk, bağımsızlığını yeniden kazanmak ve topraklarını korumak üzere harekete geçti.

Bu tezde, Türk askerî havacılığı açısından 26 Ağustos 1922 tarihinde başlayan ve 30 Ağustos 1922 tarihinde sonuçlanan Büyük Taarruz'un öncesinde yapılan hazırlıklar, taarruz sırasında yapılan hava muharebeleri ve sonrasında icra edilen takip harekâtı anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk, Yunan, Büyük Taarruz, Havacılık, Uçak, Cephe, Muharebe, Harekât.

ABSTRACT

THE AIR WAR IN GREAT ATTACK

Murat BASTEM

**AFYON KOCATEPE UNIVERSITY
THE INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
DEPARTMENT of HISTORY**

June 2010

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Abdurrahman ATEŞ

World aviation history has started at the first quarter of XXth century. In this period The Ottoman Empire, tried to keep pace with the developments which took place in the military aviation area. However The Ottoman Empire was defeated by Mondros Armistice after First World War. With Mondros Armistice The Ottoman Empire had been forced to disarm. For this reason The Turks lost all their gains in the military aviation area. Anatolia was occupied.

Due to the occupation between 1919 and 1922 Turkish nation struggled for their independence. Turkish nation took action to get back their independence and to protect their lands.

In this thesis in terms of Turkish military aviation, preparations which were performed before The Great Attack which started on 26 August 1922 and ended 30 August 1922, air battles which took place during the Attack and the pursuit operation which was executed after air battles are studied.

Key Words: Turkish, Greek, Great Attack, Aviation, Aircraft, Front Compact, Battle, Operation.

ÖNSÖZ

Büyük Taarruz'da Hava Muharebeleri'ni anlatan bu tezde; Türk askerî havacılığının Büyük Taarruz'a katkısı ile yine havacılığın 1921 ve 1922 yılları arasındaki gelişimi incelenmiştir.

Türk askerî havacılığı konusunda yayımlanmış eserleri iki bölüme ayırabiliriz. Birincisi o dönemde görev yapmış olan havacıların anıları, diğeri ise Genelkurmay ATASE Başkanlığı arşivinden istifade edilerek derlenenlerdir. Bu eserlerde, havacılığın gelişimi ile havacıların katıldığı savaşlar anlatılmaktadır. Genelkurmay Başkanlığı yayınları dışında bu kapsamda derinlemesine hazırlanan bir eser bulunmamaktadır.

Bu eser, Millî Mücadele döneminde Türk Ordusu'nda, kara birliklerinin emrine giren havacıların nasıl sevk ve idare edildiği, havada keşif faaliyetleri ile önleme görevlerinin bir savaşın kazanılmasında ne derece önemli olduğunu göstermesi bakımından ayrı bir yere sahiptir. Ayrıca, Büyük Taarruz'da görevli uçucu personelin öz geçmişleri ile birlikte bu dönemde Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan uçakların cins ve özellikleri de eklenerek eser daha da zenginleştirilmiştir.

Çalışmayı yaparken; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şubesi ile ATASE kütüphanesinden rahatlıkla araştırma imkânı bulduk. Ancak gayretlerimize rağmen, Genelkurmay Başkanlığı kütüphanesinde konuya ilişkin gereği kadar doküman bulmak mümkün olamamıştır.

Çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Türk askeri havacılığı açısından Millî Mücadelenin başlangıcından, Sakarya Meydan Muharebesi'ne kadar geçen süre ele alınmıştır. İkinci bölümde, Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra Ağustos 1922 tarihinde icra edilen Büyük Taarruz'a kadar geçen bir yıllık dönemde havacılık alanında yapılan hazırlıklar ve Türk Milleti'nin gösterdiği fedakârlıklar ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde Büyük Taarruz'da hava harekâtları detaylı olarak ele alınmıştır. Müteakiben dördüncü bölümde ise Yunan ordusu geri çekilirken Türk Ordusu tarafından yapılan takip harekâtının sonuna kadar havacılık faaliyetleri incelenmiştir.

Çalışmamda büyük emekleri olan Kocatepe Üniversitesi Tarih Bölümü Ana Bilim Dalı Başkanı sayın Prof. Dr. Sadık Sarısaman ile yine aynı üniversitede öğretim görevlisi olan danışman hocam sayın Yard. Doç. Dr. Abdurrahman Ateş'e ile benden hoşgörüsünü esirgemeyen eşim Ülkü Bastem'e teşekkür ederim.

Afyonkarahisar - 2010

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ.....	iii
TEZ JÜRİSİ VE ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ ONAYI.....	iv
ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vi
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xii
.	
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM MİLLÎ MÜCADELE'NİN BAŞLANGICINDAN SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ'NE KADAR ASKERÎ HAVACILIK

1. MİLLÎ MÜCADELE'NİN BAŞLAMASI.....	13
2. HAVA KUVVETLERİNİN TEŞKİLATLANMASI.....	19
2.1. BATI CEPHESİ HAVA TEŞKİLATI.....	20
2.2. DOĞU CEPHESİ HAVA TEŞKİLATI.....	23
2.3. DENİZ HAVA TEŞKİLATI.....	25
2.4. İDARİ FAALİYETLER.....	25
3. TAYYARE BİRLİKLERİNİN 1921 YILINDA KATILDIĞI MUHAREBELER.....	26
3.1. BİRİNCİ İNÖNÜ MUHAREBESİ.....	27
3.2. İKİNCİ İNÖNÜ VE DUMLUPINAR MUHAREBELERİ.....	28
3.3. KÜTAHYA - ESKİŞEHİR MUHAREBELERİ.....	30
3.4. SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ.....	32

İKİNCİ BÖLÜM SAKARYA SAVAŞI İLE BÜYÜK TAARRUZ ARASINDAKİ HAZIRLIK DÖNEMİNDE ASKERÎ HAVACILIK (EYLÜL 1921 – AĞUSTOS 1922)

1. TÜRK ORDUSU.....	39
1.1. BATI CEPHESİ KOMUTANLIĞI.....	39
1.2. HAVA BİRLİKLERİ.....	41
1.3. LOJİSTİK HAZIRLIKLAR.....	45
1.4. HAVA KEŞİF FAALİYETLERİ.....	54
2. YUNAN ORDUSU.....	63
2.1. YUNAN KARA KUVVETLERİ.....	64
2.2. YUNAN HAVA KUVVETLERİ.....	66

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM BÜYÜK TAARRUZ VE TAARRUZDA HAVA HAREKÂTI

1. CEPHE DURUMU.....	69
1.1. TÜRK ORDUSU.....	70
1.2. YUNAN ORDUSU.....	71

2. BÜYÜK TAARRUZ VE HAVA HÂREKATI.....	76
2.1. 26 AĞUSTOS 1922.....	79
2.2. 27 AĞUSTOS 1922.....	83
2.3. 28 AĞUSTOS 1922.....	87
2.4. 29 AĞUSTOS 1922.....	91
2.5. 30 AĞUSTOS 1922 BAŞKOMUTANLIK MEYDAN MUHAREBESİ...	95

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM TAKİP HAREKÂTI

1. TAKİP HAREKÂTI.....	98
1.1. 31 AĞUSTOS 1922.....	98
1.2. 1 EYLÜL 1922.....	100
1.3. 2 EYLÜL 1922.....	103
1.4. 3 EYLÜL 1922.....	106
1.5. 4 EYLÜL 1922.....	107
1.6. 5 EYLÜL 1922.....	109
1.7. 6 EYLÜL 1922.....	109
1.8. 7 EYLÜL 1922.....	110
1.9. 8 EYLÜL 1922.....	110
1.10. 9 EYLÜL 1922.....	112
1.11. 10 – 30 EYLÜL 1922 ARASI DÖNEM.....	113
2. TAKİP HAREKÂTI SONUNDA HAVA KUVVETLERİNİN DURUMU.	123
2.1. TÜRK HAVA KUVVETLERİ KAYIPLAR VE MEVCUT KONUŞLAR	123
2.2. YUNAN HAVA KUVVETLERİNDEKİ KAYIPLAR.....	124
3. MİLLİ MÜCADELENİN BAŞINDAN BÜYÜK TAARRUZA KADAR TÜRKİYE’DE KULLANILAN UÇAKLAR VE ÖZELLİKLERİ.....	125
3.1. ALBATROSS C-I-II-III.....	125
3.2. ALBATROSS C-XV.....	125
3.3. AVİATİK.....	125
3.4. BRÉGUET XIV A2.....	126
3.5. BRÉGUET XIV B2.....	126
3.6. BRÉGUET XIX A2.....	126
3.7. DE HAVİLLAND DH-IV.....	127
3.8. DE HAVİLLAND DH-IX.....	127
3.9. NİEUPOORT XVII.....	127
3.10. SPAT S-XIII.....	128
3.11. ALBATROSS D-III.....	128
SONUÇ.....	129
KAYNAKÇA.....	132
EKLER	
HARİTALAR.....	137
KURULUŞ VE TEŞKİLATLAR.....	146
BEYANNAMELER.....	151
FOTOĞRAFLAR.....	155
UÇAK RESİMLERİ.....	171
BİYOGRAFİLER.....	182
KROKİLER.....	224

KISALTMALAR DİZİNİ

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
A.Ş.	: Anonim Şirketi
Alb.	: Albay
Astsb.	: Astsubay
ATASE	: Askeri Tarih ve Stratejik Araştırmalar Enstitüsü
Bkz.	: Bakınız
Bl.	: Bölük
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
Drl.	: Derleyen
Diğer.	: Diğerleri
Dü.	: Düzenleyen
Haz.	: Hazırlayan
Hv.	: Hava Okulu
Hv.K.K.	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
Hz.	: Hazreti
Yay.	: Yayın
H.	: Hicrî
İs.	: İstihkâm
Kg.	: Kilogram
Kur.	: Kurmay
Km.	: Kilometre
M.	: Miladî
Ltd.	: Limited
m.	: Metre
M.S.B.lığı	: Milli Savunma Bakanlığı
No. / no.	: Numara

Öğr. : Öğretmen
P. : Piyade
s. : Sayfa
S. : Sayı
San. : Sanayi
Sb. : Subay
Ş. : Şube
Şti. : Şirketi
SBE. : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tb. : Tabur
TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDK. : Türk Dil Kurumu
Tic. : Ticaret
TTK. : Türk Tarih Kurumu
Top. : Topçu
Tyy. : Tayyare
Yb. : Yarbay
Ydsb. : Yedek Subay
Yzb. : Yüzbaşı
vb. : ve benzeri
vd. : ve devamı

GİRİŞ

İnsanoğlu, ilk çağlardan itibaren üçüncü boyutta hareket edebilmeyi ve göklerde uçabilmeyi düşlemiştir. Havadan ağır olan kuşların uçuşları incelenerek taklit edilmeye çalışılmıştır. Arşimed'in¹ “Belli hacimdeki su kütlesinden daha hafif olan cisimler suda yüzebilirler.” şeklinde tanımlanan fizik kuralı, hava için de uygulanmıştır. Bu kuralın uygulanması ve hafif araçların ilk defa göklerde yükselmesi Fransa’da balon ile gerçekleşmiştir. Bu başarı Montgolfier kardeşlere² aittir.

İstanbul’da ise IV. Murat döneminde Hazerfen Ahmet Çelebi adında birisinin, kuvvetli lodos rüzgârının estiği bir gün, kendi yaptığı kanatlar ile Galata Kulesi’nden atlayarak Üsküdar’daki Doğancılar Meydanı’na indiği Evliya Çelebi’nin Seyahatnamesi’nde anlatılmaktadır³. Yine Evliya Çelebi IV. Murat devrinde, Lagari Hasan Çelebi’yi anlatırken; Sarayburnu’ndan kendi yapısı bir roket-fişeğe binerek yükseldiğinden ve sağ olarak denize indiğinden bahsetmiştir⁴.

Montgolfier kardeşlerin icat ettiği balonların istenilen yönde hareket etmemesi üzerine XIX. yüzyıl sonlarında Almanlar ilk defa benzin motorunu balonlara uyguladılar. Alman Kont Ferdinand Von Zeppelin yatay, dikey dümenler ve motorların itici gücü ile balonlara istediği manevraları

¹ Arşimed (Archimedes): (MÖ.287-MÖ.212) Yunan matematikçi ve filozofudur. Geometride, mekanikte, su biliminde sayısız keşifler yapmıştır. Hamamdan çırpılıp çıkıp “Eureka, Eureka” diye bağırarak koşarken “Sıvı içine daldırılan cismin kendi ağırlığına eşit ağırlıkta sıvı taşırdığını ıspat etmiştir. Küre, silindir, dairelerin ölçülüşü, yarı koni, yarı silindirler, helezonlar, düzlemlerin dengesi, düzlemlerin çekim merkezi, yüzen cisimler, kum hesabı eserleri arasındadır. Bkz. Yabancı Meşhur Adamlar, Doğan Kardeş Yayınları A.Ş., 3’üncü Baskı, İstanbul-1962, s.7-12.

² Montgolfier Kardeşler: Fransa’nın Annoay kasabasında yaşayan Joseph Michel Montgolfier (1740–1810), içi boş olan çok hafif bir küreye, normal havadan daha hafif olan sıcak hava doldurulduğu takdirde uçabileceğini düşünmüştü. Kardeşi Jaques Etienne (1745–1799)’nin yardımı ile ev içerisinde yaptıkları denemelerde başarı kazanmaları üzerine, halkın önünde bir gösteri yapmayı planlamışlardı. 05 Haziran 1783 günü Annoay şehir meydanında, kalabalık bir halk topluluğu ve bazı hükümet mensuplarının önünde bu gösteriyi gerçekleştirmişlerdir. Yaptıkları balon bezden dikilmiş olup, üzeri kağıt kaplanmıştı. Balonun hacmi 800 m³ idi. Altında tel bir sepette saman ve yün yaktılar. Oluşan sıcak hava balona dolarak onu şişirdi ve havaya yükseltti. 10 dakika süren uçuşta balon 1500 metre yükselmişti. Bkz. Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 2006, s.15; Yabancı Meşhur Adamlar, s.44 vd..

³ Yavuz Kansu ve diğer., Havacılık Tarihinde Türkler, C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut (Ankara) 2006, s.34.

⁴ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e., s.40.

yaptırabiliyordu. 1898’de aldığı patent ile bu balon türü ZEPPELİN olarak anılmaya başlandı⁵.

Balon ve güdümlü balonlar havadan hafif araçlardı. Havadan ağır olanların uçabilmesine ilişkin çalışmalar, tasarım ve deneme aşamasında kalmakla beraber, XVIII. yüzyılın sonlarına doğru yoğunluk kazanmaya başladı. Leonardo da Vinci⁶ kuşların uçuşları, havanın akışı (aerodinamik), hareketli cisimler ve sürtünme gibi konularda çalışma yapılmış, bazı uçucu araç planları da hazırlanmıştır.

Prusyalı Otto Lilienthal, 1889’da mühendislik öğrenimini bitirdikten sonra 1891 yılında bambu ve kamıştan yapılı, pamuklu bezle kaplanan, kendi tasarımı olan bir planör üretmiştir. Bir tepenin yamacından aşağı doğru koşarak yerden kesilmesi suretiyle, 6 yıl içerisinde 2000’i aşkın uçuş gerçekleştirmiştir⁷. Lilienthal bu şekildeki süzülüşlerde 50 metre mesafeye uçabilir hale gelmiş ve kanatların bir insanı havaya kaldırabileceğini Türklerden sonra ispatlayarak, kanat görünüşünü uçuş sistemine kazandıranlardan olmuştur⁸.

Müteakiben Amerika Birleşik Devletleri’nden mühendis Octave Chanut planörler üzerine yaptığı çalışmalar neticesinde planörlerin babası olarak ün kazanmıştır.

Fransa’da da planör ve buharlı motorlar ile çeşitli çalışmalar yapılırken ABD’den Wilbur (1867–1912) ve Orville (1871–1948) Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903 tarihinde 16 Beygirlik bir motor ile ilk motorlu uçuşu gerçekleştirdikleri haberi alınmıştır⁹. Böylelikle insanoğlunun uçma macerası büyük bir ivme kazanmış oluyordu¹⁰. Görüldüğü üzere bu yüzyılda batı toplumu sosyal ve kültürel hayat üzerindeki değişimlerini; ekonomik, bilimsel ve teknolojik gelişmeler ile taçlandırıyor.

⁵ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.16.

⁶ Leonardo da Vinci: (1452–1519) İtalyan rönesansının en parlak bilim ve sanat adamlarının başında gelir. Dünya onu daha çok bir ressam olarak tanımıştır. Uçak planı, istim ile çalışan top planı gibi birçok yenliğe imza atmıştır. Fotoğrafın esası olan karanlık odayı icat etmiştir. Yaprakların ve çiçeklerin yapısını incelemiştir. Bkz. Yabancı Meşhur Adamlar, s.233.

⁷ Bkz. Fotoğraf – 1.

⁸ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.9 vd..

⁹ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s. 9 vd..

¹⁰ Bkz. Fotoğraf – 2.

Osmanlı İmparatorluğu 1299 yılında küçük bir beylik olarak kurulmuş ve 1900'lü yılların başında üç kıtada hüküm sürmeye çalışan hantal bir imparatorluğa dönüşmüştü. İmparatorluk bu hantal yapıdan kurtulmak maksadı ile II. Meşrutiyet'in¹¹ ilanından sonra orduda yenileşme ve değişim çalışmaları başlatmıştır. Batı âleminde yaşanan gelişmelere ayak uydurma çabası içerisine girmiş; ancak yönetim sistemindeki bozukluklar, iç karışıklıklar ve dış etkenlerden dolayı bunda başarılı olamamıştır¹². Türkler, yenileşmeye katkısı olacağı düşüncesiyle kara ordusunda Almanları, denizde ise İngilizleri görevlendirmişti¹³. Değişimi gerçekleştirebileceği inancı ile yenilikçi Mahmut Şevket Paşa¹⁴ Harbiye Nazırlığı'na (Genelkurmay Başkanlığı) getirildi¹⁵.

Batı ekonomisi bu gelişmelere paralel olarak Osmanlı Devleti'ni potansiyel bir pazar olarak görmeye başladı. Başlangıçta balonlar ve daha sonra da uçaklar satış kolaylığı sağlamak için İstanbul semalarında uçuş denemeleri yaptılar¹⁶. İstanbul'da ilk balon uçuşu, 1785 tarihinde gerçekleştirildi¹⁷. İlk uçuş ise Kasım 1909'da Fransız Baron de Catters tarafından getirilen VOISIN uçağı ile gerçekleştirildi. Şişli Hürriyet Tepesi'nden havalanan uçak Kadıköy (Bomonti) yönüne giderek Bulgar Hastanesi önüne mecburi iniş yaptı¹⁸. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa uçuşu izletmek maksadıyla komisyon kurdurdu. Bunu Aralık 1909 tarihinde; ününü Manş Denizi'ni aşmakla sağlayan Fransız havacısı Louis Blériot'un, başarısızlıkla sonuçlanan uçuşu takip etti¹⁹. Ancak yaşanan bu olumsuzluk Harbiye Nazırlığı'nın uçuşa olan ilgisini azaltmadı. Bilakis bu ilgi artarak devam etti.

¹¹ II Meşrutiyet: Türk siyasal tarihinde 10 Temmuz 1324 (23 Temmuz 1908) ile başlayan demokrasi ve hürriyet arayışı içerikli dönemdir. Bkz. Ahmet Bedevi Kuran, Osmanlı İmparatorluğunda İnkılâp Hareketleri ve Milli Mücadele, Baha Matbaası, İstanbul 1956, s.43.

¹² Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s. 9 vd..

¹³ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s. 39.

¹⁴ Mahmut Şevket Paşa: (1856–1913) Komutan ve devlet adamı. 1878 yılında Harbiye Mektebi, 1880'de Harp Akademisi'nden mezun oldu. Teşkilatı Askeriye Komisyonu (Savunma Sanayi Müsteşarlığı) 'nda görev yaptı. Kosova Valiliği yapmıştır. II Meşrutiyet'in ilanı sırasında 3'üncü Ordu Komutanı'dır. Harbiye Nazırı oldu. Babiâli baskını sonunda Sadrazam olarak Harbiye Nazırlığı'nı da üstlendi. Otomobilinde sükastıcılar tarafından öldürüldü. Bkz. Adem Sarıgöl, Harbiye Nazırı Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü, IQ Kültürsanat Yayıncılık, İstanbul 2001, s.5-6.

¹⁵ Bkz. Fotoğraf – 3.

¹⁶ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s. 24.

¹⁷ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e, C.I, s.61. Bkz. Fotoğraf – 4.

¹⁸ Bkz. Fotoğraf – 5.

¹⁹ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.26.

1900'lü yılların başında uçaklar henüz askerî havacılığa girmemişken; balon ve balonculuk konusu Harbiye Nazırlığı'nda "Kıtaatı Fenniye ve Mevakiî Müstahkeme Müfettişi Umumiliği" (Fen Birlikleri ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği)'nin uğraş alanına girmektedir. O tarihlerde kaleme alınan bir raporda uçaktan "Uçma Makinesi" olarak bahsedilmekte ve bunun Fransızlar dışında hiçbir ülke askerî havacılığına kabul edilmediği yazılmaktadır²⁰.

1911 yılı, Osmanlı ordusunda uçak kullanma ilkesinin geliştiği ve uygulamaya geçtiği bir yıl oldu. Türk askerî havacılığı bu yıl kuruluş aşamasına geldi. Kıtaatı Fenniye ve Mevakiî Müstahkeme Müfettişi Umumiliği emrinde çalışan Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey²¹, bu konu ile ilgili olarak görevlendirildi. İlki Yüzbaşı Mehmet Fesâ (Evrensev)²² ve ikincisi Teğmen Yusuf Kenan Bey²³ olmak üzere bu iki pilot Türk havacılık tarihinde ilklerden oldular²⁴.

Havacılık işlerinin yoğunluk kazanması üzerine Yarbay Süreyya (İlmen) Bey'in başkanlığında ve Kıtaatı Fenniye Şubesi Müdürü İstihkâm Yarbay Refik, İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali, İstihkâm Binbaşı Ahmet Zeki Beylerden oluşan bir komisyon kuruldu. Komisyon Mart 1912 tarihinde göreve başladı²⁵. Yapılan çalışmalar neticesinde Ayestefanos (Yeşilköy)'ta Havacılık Okulu açıldı²⁶. Mayıs 1914'te askerî havacılığın kendine özgü bir teşkilat yapısı olması yolunda ilk adım olarak Teşkilatı Havaiye Müfettişliği (Havacılık Teşkilatı Müfettişliği) kuruldu²⁷.

1912 ile 1914 arasında süren Balkan Savaşı'nı Osmanlı İmparatorluğu'nun yenilgisi ile sonuçlanmıştı. Bu savaşın acı hatıralarını silmek ve Osmanlı'nın sarsılan itibarını takviye etmek amacıyla iki tayyarelik bir filonun Kahire'ye gitmesi kararlaştırıldı. Bu uçuş için 4 uçuş personeli ve Breliot ve Deperdussin tipinde iki uçak görevlendirilmişti. Breliot tipi uçağın pilotu Fethi Bey, rasıdı Nuri Bey, Deperdussin tipindeki öteki uçağın pilotu Sadık Bey, rasıdı

²⁰ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.40.

²¹ Bkz. Fotoğraf – 6.

²² Bkz. Fotoğraf – 7.

²³ Bkz. Fotoğraf – 8.

²⁴ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.45-48-49.

²⁵ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.76.

²⁶ Bkz. Kroki - 1.

²⁷ Ajun Kurter, a.g.e., C.I., s.215.

ise İsmail Hakkı Bey seçilmişti. Uçuş 8 Şubat 1914 tarihinde başladı. Her iki uçak çeşitli arızalar nedeniyle farklı tarihlerde yolculuklarını sürdürüyorlardı. Fethi ve Nuri beylerin içinde buldukları Breliot tipi uçak 27 Şubat 1914 tarihinde Cuma günü Kudüs'e doğru ilerlerken, Taberiye gölü yakınlarındaki Cehennem Vadisi denilen ve deniz seviyesinden 212 metre alçak olan Küfrühar kayalıklarına düşerek parçalandı ve uçucular şehit oldular. Fethi Bey ve Nuri Bey Türk havacılık tarihinin ilk şehitleri olarak tarihteki yerlerini aldılar. Şehitler, Şam'da Emeviye camisindeki Selahaddin Eyyûbi türbesinin yanına defnedildiler. Deperdussin ile yolculuklarına devam eden Sadık ve İsmail Hakkı Beyler ise 22 Mayıs 1914 tarihinde uçuşlarını tamamlayarak, Romanya'nın Daçya isimli vapuru ile İskenderiye Limanı'ndan Türkiye'ye doğru hareket ettiler²⁸.

Aynı yıl Osmanlı İmparatorluğu için sonun başlangıcı sayılacak Birinci Dünya Savaşı başlamıştı. Değişik cephelerde aynı anda savaşa giren Türkler üç kıtada toprakları olması münasebetiyle kara, hava ve denizde farklı coğrafyalarda varlık mücadelesi veriyordu. Türk askerî havacılığı yetersizlikleri nedeniyle 1'inci Dünya Savaşı'nda büyük oranda Almanların yardımı ile idame ettiriliyordu²⁹. Osmanlı İmparatorluğu'nun elindeki hava birliklerinin durumu şöyle idi:

Anadolu'nun doğu tarafında; 7'nci Tayyare Bölüğü Sivas Suşehri'nde bulunuyordu³⁰. 8'inci Tayyare Bölüğü ise Giresun'daydı³¹. 1917 yılının Şubat ayında trenle Ulukışla'ya gelen 8'inci Tayyare Bölüğü'nün iki uçağı uçuş denemeleri esnasında parçalandı³². Giresun hangarlarının da Rus donanmasınca tahrip edilmesi üzerine bölük, bir uçak ile Suşehri'ne intikal ederek 7'nci Tayyare Bölüğü'ne katıldı. 1917 yılında Suşehri'nde iki bölükte toplam beş tayyare vardı. Bu tayyarelerden ikisi Türk pilotu komutasındaydı³³. Rus ordusunun geri çekilmesinden sonra 7 ve 8'inci Tayyare Bölükleri Kelkit'e hareket ettiler. 3'üncü

²⁸ Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler (1918 Yılından 1939 Yılına Kadar), C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut (Ankara) 2006, s.149-156.

²⁹ Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbi - Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Seri No:1, C.V, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1964, s.121.

³⁰ Bölük Erzincan'da faaliyete geçmiş, Erzincan'ın düşmesi üzerine Suşehri'ne taşınmıştır. Bkz. Fevzi Çakmak, Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi, Yay. Haz., Ahmet Tetik, Sema Kiper, Ayşe Seven, Y. Serdar Demirtaş, Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayınları, Ankara 2005, s. 295.

³¹ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 295-300.

³² Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı, C.II, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.773.

³³ Fevzi Çakmak, a.g.e., s. 297.

Ordu'nun ileri harekâta devam etmesi üzerine 7'nci Bölük Erzurum'a, 8'inci Bölük ise Kars'a geldi³⁴. Her ne kadar iki bölük olarak görünseler de orduya destek sağlayacak güçte değildiler³⁵. Her iki bölük Yüzbaşı Abdullah komutasında 7'nci Tayyare Bölüğü adı altında birleşti. Daha sonra 7'nci Tayyare Bölüğü emrinden Kafkas Kolordusu'na gönderilmesi gereken müfreze'ye 8'inci Tayyare Bölüğü adı verilerek Tebriz'e gönderildi. 13 Eylül 1918 tarihinde Tebriz boşaltılınca bu bölük Kars'a geri geldi ve ateşkesi müteakip Erzurum'a döndü³⁶.

10'uncu Tayyare Bölüğü, İslâhiye'den dört-beş tayyare ile Elazığ'a geldi³⁷. Personeli arasında üç Türk subayının da bulunduğu bölük Almanlar tarafından idare ediliyordu. Van Gölü'nden Erzincan'a kadar 400 km.lik uçuş alanı verilen bölüğün uçuş faaliyetleri, 1917 yılında başladı³⁸. 10'uncu Bölük, 24 Nisan 1918 tarihinde tayyarelerini 6'ncı Ordu'ya vermesini müteakip karargâh ve çalışanları ile Cerablus'a hareket ederek 2'nci Ordu emrine girdi. Bu esnada bölükte görevli bir ekip yeni uçak almak üzere İstanbul'a gitmişti. Ancak Filistin bozgunu üzerine Cerablus'ta kalan diğer personel de buradan ayrılarak İstanbul'a geldi³⁹. Böylelikle 10'uncu Tayyare Bölüğü fiilen ortadan kalktı.

12'nci Tayyare Bölüğü⁴⁰ Irak Cephesi – Hanikin'de bulunuyordu⁴¹. Emrinde olduğu 13'üncü Kolordu'nun Diyale nehri batısına geçmesi üzerine 12'nci Tayyare Bölüğü'nün Kafkas Cephesi ile ilgisi kalmamıştı⁴².

Ayrıca 16'nci Tayyare Bölüğü, kıyı gözetlemesi yapması maksadıyla Batum'a gönderilmişti⁴³. Mütareke sonunda Şam vapuru ile İstanbul'a gönderildi⁴⁴.

Batı Anadolu'da ise İstanbul'da Maltepe Tayyare İstasyonu, Ayestefanos (Yeşilköy)'ta Havacılık Okulu, İzmir Gaziemir Tayyare İstasyonu'nda 5'inci

³⁴ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 303–304.

³⁵ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı, C.II, s.773.

³⁶ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 303–304.

³⁷ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 299.

³⁸ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 299.

³⁹ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 304.

⁴⁰ Hanikin Tayyare Müfrezesi adıyla 7 Temmuz 1916 tarihinde 13'üncü Kolordu emrine girdi. Daha sonra 31 Ağustos 1916'da 12'nci Tayyare Bölüğü adını aldı. Bkz. Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 295.

⁴¹ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 295–300.

⁴² Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 301.

⁴³ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı, C.II, s.773.

⁴⁴ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı, C.II, s.773.

Tayyare Bölüğü vardı. Alman ve Türklerden oluşan 3 ve 4'üncü Tayyare Bölükleri işgallerin başlaması ve 19 Eylül 1918'de yaşanan İngiliz genel taarruzu ile Filistin ve Suriye'den geri çekilerek, uçak ve malzemeleri ile birlikte Konya'ya yerleştiler⁴⁵.

Denizde ise İstanbul'da Anadolu Kavağı Deniz Tayyare İstasyonu, İzmir Güzelyalı'da Deniz Tayyare Bölüğü⁴⁶ ile Ereğli'de 2'nci Deniz Tayyare Bölüğü⁴⁷ vardı. İstanbul'da Anadolu Kavağı Tayyare İstasyonu'nda Albatros ve Rumpler⁴⁸ tipi iki av tayyaresi ile bir adet Gotha⁴⁹ tipi keşif tayyaresi bulunuyordu⁵⁰. Ereğli'deki 2'nci Deniz Tayyare Bölüğü'nde ise iki Gotha tayyaresi hem keşif hem de bombalama görevini ifa ediyordu. Bu uçaklardan biri 23 Haziran 1917'de keşif görevinden dönerken kayalara çarparak parçalanmıştı. Diğer ise Ruslarla muharebelere devam etti⁵¹.

1'inci Dünya Savaşı devam ederken, 31 Mart 1916 tarihinde yapılan değişiklik ile Teşkilatı Havaiye Müfettişliği'nin ismi Umuru Havaiye Müfettişliği (Havacılık İşleri Müfettişliği) olarak değiştirildi. O dönemde Osmanlı ordusunda bulunan havacılık ile ilgili tüm unsurlar tek çatı altında toplanarak Umuru Havaiye Müfettişliği'ne bağlandı⁵².

Bunlar: 11 Kara, 1 Deniz Tayyare Bölüğü ve 3 Tayyare İstasyonu, 16 Meteoroloji İstasyonu, Ayestefanos Tayyare Okulu, Deniz Tayyare Okulu, Uçaksavar birlikleri ve Uçaksavar Topçu Okulu, balon ve ölçme gibi havacılık ile ilgili unsurlardı⁵³.

29 Temmuz 1918 tarihinde Osmanlı askerî havacılık teşkilatında yapılan yeni bir değişiklik ile Umuru Havaiye Müfettişliği kaldırılarak yerine Kuvayî Havaiye Müfettişi Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) kuruldu.

⁴⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.122-124.

⁴⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.124.

⁴⁷ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 297.

⁴⁸ Rumpler: Alman yapımı, iki kişilik, çift satırlı keşif ve eğitim uçağıdır. 1915–1918 yıllarında hizmet vermiştir. Bkz. Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 296.

⁴⁹ Gotha: Alman yapımı, iki kişilik, makineli tüfekli, çift satırlı deniz keşif uçağıdır. 1916–1924 yılları arasında hizmet vermiştir. Bkz. Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 301.

⁵⁰ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 296.

⁵¹ Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 297.

⁵² Ajun Kurter, a.g.e., C.III, s.5.

⁵³ Ajun Kurter, a.g.e., C.III, s.5.

Başına Alman Binbaşı Serno atandı. Kurmay Başkanlığı'na ise Yüzbaşı Şâkir Fevzi getirildi⁵⁴.

1'inci Dünya Savaşı'nın bitmesi ve Mondros Mütarekesi⁵⁵ hükümlerinin uygulanması ile Osmanlı Ordusu'nda terhis işlemleri başlamıştı. Müttefikler Sykes-Picot Anlaşması⁵⁶ gereğince Anadolu'yu işgal planlarını uygulamaya geçirdiler⁵⁷. Almanların, Konya'dan ayrılp İstanbul'a gitmesi üzerine burada kalan 3'üncü ve 4'üncü Tayyare Bölükleri birleştirilerek 17 uçak ile Konya Tayyare İstasyonu oluşturuldu⁵⁸. Nihayetinde Almanların⁵⁹ Osmanlı ordusundan ayrılmaları, işgaller ve terhisler nedeniyle de Kuvayî Havaiye Müfettişi Umumiliği, içi boş kadrolardan kurulu bir teşkilat haline geldi⁶⁰. Görüldüğü üzere Mondros Mütarekesi Osmanlı İmparatorluğu'nun sonunu getirmişti. Mütareke hükümleri gereğince Anadolu'nun her yeri işgal ediliyordu.

Fakat işgallere tepkilerde çığ gibi büyüyordu. Türk Ordusu'nda işgallere karşı direnmek maksadıyla Mondros Mütarekesi hükümlerini tanımayan birlikler ve komutanlar mevcuttu. Komutanlar tarafından birlikleri derlemek ve toparlamak için çeşitli tertip ve düzenler alınıyordu. Bu kapsamda, Doğu Anadolu'da kara birliklerine yardımcı olması maksadıyla Erzurum'da 7 ve 8'inci Tayyare Bölükler bulunuyordu. Bu istasyonda Aralık 1919 tarihinde on biri Rus ve ikisi Albatros C.XI tipi olmak üzere toplam on üç uçak bulunuyordu. Ancak bu uçakların hiç birisi işe yarar durumda değillerdi. Diyarbakır ve Elazığ'daki bölükler yerlerinde

⁵⁴ Ajun Kurter; a.g.e., C.IV., s.142.

⁵⁵ Mondros Mütarekesi: Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında; 27 Ekim 1918 tarihinde Mondros Limanı'nda demirli İngiliz Agamemnon Zırhlısı'nda ilk oturumuna başlayıp, 30 Ekim 1918 tarihinde sonuçlanan anlaşmadır. İtilaf Devletleri bu anlaşmayı: Boğazları ve İstanbul'u kontrol altında aldıktan sonra; Padişah ve Hükümete baskı altında istediklerini yaptırıp Türk ordusu'nu silahsızlandırıp terhis ettikten sonra, Türk topraklarını işgal edip paylaşmanın anahtarı saymışlardır. (Bkz; Tevfik Bıyıklıoğlu Türk İstiklal Harbi 1, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı, Genelkurmay Başkanlığı Harb Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara 1962, s.32 vd.)

⁵⁶ Sykes-Picot Anlaşması: 3 Ocak 1916 tarihinde İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya arasında; Güneydoğu Anadolu, Irak, Suriye ve diğer Arap memleketlerinin paylaşılması hususunda yapılan gizli anlaşmadır. Bkz. Tevfik Bıyıklıoğlu, a.g.e., s.8-9.

⁵⁷ Ajun Kurter, a.g.e., C.IV., s.342.

⁵⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.124.

⁵⁹ Birinci Dünya Harbi'nde Hava Kuvvetleri tümüyle Alman havacıları tarafından idare ediliyordu. Bkz. Türk İstiklal Harbi - Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.121.

⁶⁰ Sabahattin Selek, Anadolu İhtilali, C.I, Kastaş Yayınları, İstanbul 1987,s.168 vd..

bırakıldı. Irak Cephesi'nden çekilen hava birliği⁶¹ Elazığ'a ve bu birliğe ait çok sayıda uçak malzemedede İstanbul Yeşilköy (Ayestefanos)'ye⁶² gönderildi⁶³.

İngiliz ve Fransız hava birliklerinin Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nu işgal etmeleri üzerine Türk havacıları buradan çıkarılmıştı. Personel imkânları nispetinde kurtarabildikleri uçak ve bu uçaklara ait malzemeleri deniz yolu ile Anadolu yakasında İdealtepe'nin batısındaki düzlüğe depo ettiler. Yeşilköy feneri doğusundaki Anadolu Kavağı Tayyare İstasyonu'nun uçak ve malzemeleri de Haliç'teki deniz ambarlarına taşındı⁶⁴.

Harbiye Nezareti'nce, birliklerin yerlerinin ve yapılarının değişmesi, harekât önceliğinin farklı yerlere kaydırılması ve teknolojik gelişmelere ayak uydurulması maksadıyla Kuvayî Havaiye Müfettişi Umumiliği yeniden teşkilatlandırıldı. Bu kapsamda; 22 Aralık 1918 tarihli ve 4488 sayılı emir⁶⁵ ile: Balon, meteoroloji, uçaksavar ve ölçme müfettişlikleri teşkilattan kaldırılıp, bunların yerine İstanbul, İzmir, Erzurum ve Konya'da birer tayyare istasyonu, Elazığ ve Diyarbakır'da ise birer tayyare bölüğü teşkil edildi. Bütün bölüklerin emrine ikişer uçaklı hava birliği verildi. Teşkilatların başına ise kara subayları görevlendirildi⁶⁶.

Türk halkı ise işgallere tepki olarak Anadolu'nun çeşitli yörelerinde direniş hareketleri başlattı. Türkler, Kuvayi Milliye adını kullanarak küçük gruplar halinde işgal birliklerine baskınlar ve saldırılar düzenliyordu⁶⁷. İşgalci devletler direniş hareketlerinden duydukları rahatsızlıklarını İstanbul Hükümeti'ne ilettiler. Hükümetin tedbirler almasını talep ettiler. İstanbul hükümeti ise Anadolu'daki direnişi bastırmak ve Kuvayî Millîye birliklerini dağıtmak üzere 19 Eylül 1919 tarihinde, Sadrazam Damat Ferit Paşa'nın kararı ile Kuvayî İnzibatiye birliğini kurdu. Maltepe Tayyare İstasyonu (İstanbul)'nda bulunan uçaklarında personeli ile birlikte bu birliğe katılması istendi. Uçaklara, hükümet ve işgal

⁶¹ Bu birliğin 12'nci Tayyare Bölüğü olması kuvvetle muhtemeldir. Bkz. Fevzi Çakmak, a.g.e. , s. 295–301.

⁶² Yeşilköy'ün Kuzeyinde Safraköy Tayyare İstasyonu bulunmakta idi. Ancak burası Yeşilköy Tayyare İstasyonu olarak anılmaktadır. Bkz. Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.121.

⁶³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.124.

⁶⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.121.

⁶⁵ Ajun Kurter, a.g.e., C.IV, s.336.

⁶⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.121–122.

⁶⁷ Alev Coşkun, Kuvayi Milliye'nin Kuruluşu (En uzun 15 gün Ödemiş Direnişi), IV. Baskı, Cumhuriyet Kitapları Yayını, Kurtiş Matbaası San. Tic. Ltd.Şti., İstanbul 2005, s.88-96.

kuvvetleri lehinde beyannamelerin Anadolu'daki millî kuvvetler üzerine atılması için uçuş müsaadesi verildi. Ancak havacıların Anadolu'ya geçmek üzere gizli bir tertip içinde oldukları bilgisi üzerine uçuş müsaadeleri geri alındı⁶⁸.

Görüldüğü üzere havacılık konusuna verilen önem nedeniyle; Mart 1912 tarihinde ilk olarak bir çalışma komisyonu kurulmuştu. Komisyon; müteakiben Mayıs 1914'te Teşkilatı Havaiye Müfettişliği (Havacılık Teşkilatı Müfettişliği), 31 Mart 1916'da Umuru Havaiye Müfettişliği (Havacılık İşleri Müfettişliği), 29 Temmuz 1918'de Kuvayî Havaiye Müfettişi Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) isimleri altında teşkilat değişikliğine uğramıştı. 22 Aralık 1918 tarihinde ise Kuvayî Havaiye Müfettişi Umumiliği teşkilatı yeniden yapılandırılmıştı. Dünya motorlu havacılık tarihinin 1903 yılında ilk motorlu uçuş ile başladığı dikkate alınır ise Osmanlı İmparatorluğu, içinde bulunduğu siyasi şartlar ve karışıklıklara rağmen havacılık alanındaki gelişmeleri ve değişimi yakından takip etmiştir. Ancak bu gelişmelerin, İmparatorluğun çöküş dönemi ile aynı zamana denk gelmesi ise büyük bir talihsizliktir.

Anadolu'da Helen İmparatorluğu kurma hayallerine kapılan Yunanistan ise kraliyet ile yönetiliyordu⁶⁹. Ancak ülke içinde rejim değişikliği tartışmaları nedeniyle iç karışıklıklar yaşıyordu. Bu karışıklık işgallerle birlikte Anadolu'ya gönderilen Küçük Asya Ordusu'nu da etkiliyordu. Bu durumdan Yunan ekonomisinin de etkilenmemesi düşünülemezdi. Ekonomik kriz İngiliz yardımları ile geçiştirilmeye çalışılıyordu. Fakat Yunan hükümeti ordu ihtiyaçlarına çare bulmaktan ziyade halkı tatmin etmek ve iç karışıklıkları bastırmakla meşguldü. Böyle bir ortamda Anadolu'da bulunan Küçük Asya Ordusu kendisini terk edilmiş hissediyordu⁷⁰.

Yunan Ordusu'na gelince: Ordu ve donanmanın başkomutanı Yunan Kralıydı. Kara ve deniz kuvvetleri komutanlıkları Kralın vekili prensler tarafından vekâleten yürütülüyordu. Ordunun talim ve terbiyesi, celp, silâh altına alma ve teçhizatı Umuru Harbiye Nezaretine aitti. Erkan-ı Harbiye Dairesi (Genelkurmay Başkanlığı) Başkomutan'ın emrindeydi. Böyle olmakla beraber icra gücü Harbiye

⁶⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.123.

⁶⁹ Albay Büjak, 1918-1922 Yunan Ordusunun Seferleri, Çev: Kur. Yb. İbrahim K., 113 Sayılı Askeri Mecmua Lahikası, İstanbul Askeri Matbaası, İstanbul 1939, s.24.

⁷⁰ Albay Büjak, a.g.e., s. 20.

Nezaretindeydi⁷¹. Yunan Hava Kuvvetleri ise 1'inci Dünya Savaşı'nda İngiliz ve Fransız uzmanlar tarafından kurulup düzenlenmişti. Hava Kuvvetlerinin Komutanı Binbaşı Dethezy'di⁷².

Yunan Hava Kuvvetleri İngiliz ve Fransızlar tarafından destekleniyordu. Bu desteğin bir nedeni, Yunan Ordusu'nun Odesa'da Bolşevik'lere karşı kullanılmak istenmesiydi. Bu maksatla Yunan 534'üncü Taburunun bazı personeli ile elde bulunan Spat XIX uçakları Odesa'ya gönderildi. Fakat 9 Şubat 1919'da Kızıl Ordu'nun ileri harekâtı karşısında, karaya çıkan Yunan birlikleri geri çekilmek zorunda kaldı⁷³. Diğer bir nedeni ise Yunan Hava Kuvvetleri'nin, Anadolu'yu işgal eden Küçük Asya Ordusu'na sağladığı destektir. İngilizler ve Fransızlar bu desteğin Anadolu'da ki politikalarına hizmet edeceğini düşünüyorlardı. Bu maksatla 1'inci Dünya Savaşı sonunda İngilizlere ait Sades'teki Hava Eğitim Üssü ve Selanik'teki tayyare parkı mevcut tesisleriyle birlikte Şubat 1919 tarihinde Yunanlılara devredildi⁷⁴.

Yunan Deniz Kuvvetlerine bağlı hava gücünde 4 uçak birliği bulunuyordu. Bu birlikler Taşoz Adası'nda H1, Mondros'ta H2, Stavroz'da H3 ve Midilli'de H4 isimleri ile üslenmişti. Birliklerde İngiliz yapısı Sopwith Pup, Sopwith Baby, Sopwith Camel tipi av uçakları, De Havilland IX tipi keşif bombardıman uçakları ve Short-184 tipi deniz uçakları vardı. 1918'de İngiliz Deniz Kuvvetleri ile ortak kullanılan bu uçaklar, aralık ayında Mondros'ta toplanarak Yunan Deniz Kuvvetleri'ne katılmıştı. Deniz Kuvvetleri tayyare birlikleri Şubat 1919 tarihinde iki ünite halinde toplanıp Atina civarındaki Faleron ve Tatoy üslerine yerleşti. Deniz tayyareleri Mondros'ta kaldı. Hava üssünde Sopwith Camel F-1 av tipi, 15 uçak, Short-184 deniz keşif tipi 4 uçak bulunuyordu. Yunan Kara ve Deniz Kuvvetleri elindeki yüze yakın uçağa karşılık, çoğunluğu Sades Eğitim Üssü'nde eğitilmiş 65 subay ve havacıya sahipti⁷⁵.

⁷¹ İsmet Sedat, Ecnebi Orduları Tenkisi Atı Askeriyeleri, Yunanistan Ordusu Ahvali ve Tensikati Askeriyesinden Bir Nebze, Mekteb-i Fünun Harbiye'yi Şahane Matbaası, İstanbul 1325, s.4.

⁷² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41.

⁷³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41.

⁷⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41.

⁷⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41.

Yunan uçakları Çanakkale bombardımanına katılmış ve Makedonya cephesinde Bulgarlara karşı da savaşmıştı. 1'inci Dünya Savaşı Sonunda Yunan Hava Kuvvetleri "Eleniki Stratiostiki Aeraporia" şu tip uçaklara sahipti⁷⁶.

Breguet XIV tipi silahlı keşif uçağı	:	12 Adet
Dorand AR-1 tipi silahlı keşif uçağı	:	22 Adet
Spat VII tipi av uçağı	:	16 Adet
Spat XIX tipi av uçağı	:	8 Adet
Nieuport 24 bis tipi av uçağı	:	14 Adet
Toplam	:	72 Adet

O zaman için modern tiplerden oluşan 72 uçak; 3 tabur (Filo-Squadron) halinde teşkilatlanmıştı. Drama'da 532'nci Tabur, Atina Gudi'de 533'üncü Tabur, Selanik-Leket'te 534'üncü Tabur üslenmişti. Taburlar 16 tayyareli keşif, 12 tayyareli av ve 19 tayyareli bombardıman birlikleri şeklinde düzenlenmişti. İlâveten her taburda 1 foto keşif uçağı ile meydan emniyetini sağlayan bir tayyare bölüğü vardı⁷⁷.

İzmir'in işgal planı hazırlanırken işgal birliklerine hava kuvvetlerinin de katılması kararlaştırıldı. Hava Birliklerinden 532'nci Tabur'a "A", 534'üncü Tabur'a "B", 533'üncü Tabur'a "C" işareti verildi. İlk olarak "C" taburunun Breguet XIV silahlı keşif uçaklarından kurulu bir bölüğü harekâta hazırlandı. Yunan işgalinden sonra 2 Haziran 1919 tarihinde İzmir'e gelen hava birliği, 14 Haziran 1919'da Paradizo'da karaya çıkarılan deniz kuvvetlerine ait 4 De Havilland IX tipi uçağı ile takviye edilerek, Seydiköy'e yerleşti. Bu birlik 20 Haziran 1919 tarihinde Gediz nehri yakınında Alaşehir'e intikal etti⁷⁸.

Yunanlılar, Anadolu'daki hava birliklerini zamanla takviye ederek ana üs ve ikmal merkezi olarak Gaziemir'e yerleştiler. Manisa, Ödemiş, Bergama, Bayındır, Karaağaç, Ayvalık ve Aydın'da yardımcı hava meydanları tesis ettiler. Deniz hava kuvvetleri ise Halkapınar'a yerleşti⁷⁹.

⁷⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41.

⁷⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41.

⁷⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.41-42.

⁷⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.42.

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLÎ MÜCADELE'NİN BAŞLANGICINDAN

SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ'NE KADAR ASKERÎ HAVACILIK

1. MİLLÎ MÜCADELENİN BAŞLAMASI

1'inci Dünya Savaşında Osmanlı İmparatorluğu herhangi bir cephede yenilmemişse de savaşa devam edecek durumda değildi. Ordular cephelerde büyük kayıplar vermişti. Günün koşullarına göre ateşkes imzalanması kaçınılmazdı⁸⁰. Barış sağlanması maksadıyla yapılan girişimler olumlu sonuç verdi. Türkler adına Bahriye Nazırı Hüseyin Rauf (Orbay) başkanlığındaki delegasyon ile İtilaf Devletleri adına İngiliz Oramirali Arthur Gough Calthorpe başkanlığındaki İngiliz delegasyonu arasında, 30 Ekim 1918'de Limni adasının, Mondros limanına demirlemiş olan Agamemnon zırhlısında imzalanan 25 maddelik antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu yenilgiyi kabul etmişti⁸¹. Antlaşma çok ağır şartlar içeriyordu. Sadrazam Ahmet İzzet Paşa, ordulara ve vilayetlere gönderdiği emirle mütareke gereğince müttefiklerin işgaline direnç gösterilmemesini ve birliklerin terhis edilmesini bildirmişti⁸².

O dönemde Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığı'na tayin edilen Mustafa Kemal Paşa bu mütarekenin kayıtsız ve şartsız teslim olmak anlamını taşıdığını ifade ediyordu⁸³. Adana'dan Sadrazam Ahmet İzzet Paşa'ya gönderdiği bir telgrafta: İmzalanan antlaşmanın, şekil itibariyle Osmanlı İmparatorluğu'nun selametini sağlayamayacağını bildirerek, hükümetin her şeye evet dediği takdirde, İngilizlerin, bugün Payas-Kilis hattına kadar olan isteklerinin daha sonra Konya-

⁸⁰ Muhittin Gül, Türk İnkılap Tarihi, 72TDFO Ltd. Şti., II. Baskı, Ankara 1996, s. 49.

⁸¹ Zekai Güner, Millî Mücadele Başlarken Türk Kamuoyu (Basın, Siyasi Partiler, Cemiyetler), Kültür Bakanlığı Yayınları / 2322, Kültür Eserleri Dizisi /250, Ankara 1999, s.39.

⁸² Zekai Güner, a.g.e., s.45.

⁸³ Zekai Güner, a.g.e., s.45.

İzmir hattının işgali ile devam edeceğini ifade etmiştir. Yine aynı telgrafta İngilizlerin hükümeti tamamen kendi kontrollerine alacağını açık olduğunu söylemiştir⁸⁴. Fakat bu itirazlar başka bir yönde karşılık görerek, Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığı lağvedilmiş ve Paşa merkeze alınmıştır⁸⁵. Haksız tecavüzler karşısında direnmek ve haklarını savunmak isteyen komutanlar ya sürülüyorlardı veya işgal kuvvetleri tarafından hapse atılıyorlardı⁸⁶.

Batılı güçlerin Anadolu'yu işgal planları uygulamaya geçmişti⁸⁷. İskenderun, İstanbul, Musul, Adana, Urfa, Maraş, Ayıntap, Üç Sancak ve Güneybatı Anadolu mütareke hükümlerine aykırı olarak İtilaf Devletleri'nin silahlı kuvvetleri tarafından işgal edilmişti⁸⁸. Ayrıca Paris'te yapılan Barış Konferansı'nda⁸⁹ İzmir'in Yunanlılara verileceği, aynı zamanda doğuda bir Ermenistan kurulmasının amaçlandığı ortaya çıkmıştı⁹⁰.

Toprakları işgal olunan ve varlıkları tehlikeye düşen Türkler haklarını korumak amacıyla siyasi cemiyetler kurdular⁹¹. Cemiyetler belli bir merkezi otoriteye bağlı değillerdi. Bölgesel kurtuluşu amaç edinmekle beraber silahlı mücadele ile değil daha çok propaganda ve yayın yoluyla seslerini duyurmak istiyorlardı. Bu nedenle İtilaf Devletleri, cemiyetleri önemli bir tehlike olarak görmüyordu⁹². Bu cemiyetlerin önde gelenleri Trakya – Paşaeli Müdafaa-i Hukuk-u Heyet'i Osmaniye'si (Trakya Paşaeli Osmanlı Savunma Kurulu Derneği) , İzmir Müdafaa-i Hukuk-u Osmaniye Cemiyeti (İzmir Osmanlı

⁸⁴ Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, C.IV, TTK. Basımevi, 1991. s.21.22.

⁸⁵ Zekai Güner, a.g.e., s.46.

⁸⁶ Mondros Mütarekesi'nden sonra tevkif edilen, geri çağrılan ve yerleri değiştirilen komutanların listesi için; Bkz. Sabahattin Selek, Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı), C.I, 3. Baskı, Örgün Yayınevi, İstanbul 2002, s.182–183.

⁸⁷ Sina Akşin, İstanbul Hükümetleri ve Millî Mücadele Son Meşrutiyet (1919–1920), C.II, Cem Yayınevi, İstanbul 1992, s.384–386.

⁸⁸ Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbî - I – Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı, Seri No:1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1962, s.191.

⁸⁹ Paris Barış Konferansı: 1'inci Dünya Savaşı'ndan sonra yenik İttifak Devletleri ile (Türkiye, Almanya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan) yapılacak anlaşmaların ön koşullarını saptamak üzere, İtilaf Devletleri'nce (İngiltere, Fransa, Amerika, İtalya, Japonya, Yunanistan, Sırbistan, Romanya, Belçika, Portekiz) Paris'te düzenlenen toplantı 1919–1920. Osmanlı Devleti kendisine bildirilen barış koşullarını çok ağır bularak, bunların hafifletilmesini istemiştir. Bu isteğin kabul edilmemesi üzerine koşullar red edilmiştir. 11 Temmuz 1920. (Salahi R. Sonyel, Mustafa Kemal (Atatürk) ve Kurtuluş Savaşı (Yeni Belgelerle) 1918–1923, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2008, s.239)

⁹⁰ Sina Akşin, a.g.e., C.II, s. 384-404.

⁹¹ Bayram Sakallı, Millî Mücadele'nin Sosyal Tarihi (Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri), İz Yayıncılık, İstanbul 1997, s.102–151.

⁹² Serpil Sürmeli, Milli Mücadele'de Tekâlif-i Milliye Emirleri, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1998, s.29–30.

Haklarını Savunma Derneği), Kilikyalılar Cemiyeti (Adana ve Çevresindekiler Derneği), Vilayeti Şarkiye Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti (Doğu İlleri Haklarını Savunma Derneği), Reddi İlhak Cemiyeti (Katılmayı Reddetme, Kabul Etmeme Derneği), Trabzon Muhafaza-i Hukuk-u Milliye Cemiyeti (Trabzon Ulusal Hakları Koruma Derneği) gibi kuruluşlardı⁹³.

Aynı zamanda Türk halkı tarafından millî mücadeleye destek amacıyla da İstanbul ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinde gizli örgütler faaliyetlerini sürdürmekteydi⁹⁴. Felah⁹⁵, Millî Müdafaa⁹⁶ gibi gruplar örgüt yapısı, başarılı hizmetleri ve gizli faaliyetleri ile öne çıkan isimlerdi. Bu gruplar ve birlikte hareket eden diğer gizli gruplar tarafından Anadolu'ya çeşitli zamanlarda insan, mühimmat ve malzeme sevki yapılmıştır⁹⁷.

Mustafa Kemal Paşa, 30 Nisan 1919'da Padişah Vahdettin tarafından onaylanan bir emir ile 9'uncu Ordu Birlikleri Müfettişliği'ne atandı⁹⁸. 16 Mayıs 1919'da İstanbul'dan Bandırma isimli vapur ile hareket ederek, meşakkatli ve tehlikeli bir yolculuk sonunda 19 Mayıs 1919'da Samsun'da karaya çıktı⁹⁹. Açık görevi, gönderildiği bölgede asayişin sağlaması, Samsun, Vezirköprü, Merzifon ve dolaylarında Rum Pontus çetelerinin Müslüman halka yaptıkları saldırıları önlemektir¹⁰⁰. Fakat Paşa, Amasya'dan bütün valiliklere çektiği telgrafta, kimsenin vatanın parçalanmasına sessiz kalmamasını, Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerinin

⁹³ Suna Kili, Türk Devrim Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Baskı XII, İstanbul 2008, s.12.

⁹⁴ Fethi Tevetoğlu, Millî Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, TTK. Yayınları, XVI. Dizi-Sa.53, Ankara 1988, s. IX-X.

⁹⁵ Felah Grubu: İstanbul'da Anadolu Hükümeti hesabına faaliyet gösteren ilk resmi, gizli örgüt "Hamza Grubu"dur. Bu grup Ankara Hükümeti Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı bir grup olarak 23 Eylül 1920 tarihinde kurulmuştur. 15 Aralık 1920 tarihli bir rapor ile bu grubun adının "Mücahit Grubu" adını aldığı bildirilmiş, 23 Şubat 1921 tarihinden sonra ismi "Muharip Grubu" olarak değiştirilmiştir. Muharip Grubu'nun 09 Ağustos 1921 tarihinde İzmit'e gönderdiği bir motorun, dönüşünde motorcunun yanında bulunan teslim makbuzunun İngilizler tarafından elde edilmesi ve mürettebatın tutuklanması nedeniyle Muharip Grubu adını değiştirmek zorunda kalmış ve "Felah Grubu" adını almıştır. Bkz. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbî-İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922) Seri No:1, C.VII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1975, s.98 vd..

⁹⁶ Millî Müdafaa Grubu: İşgal ordularının izledikleri politika ve sindirme hareket ve davranışlarına karşı bir tedbir olmak üzere daha ziyade kişisel teşebbüsler sonucunda meydana gelmiş gruplardan birisidir. Anadolu hükümetinin kuruluşundan sonra da bu grup millî ordunun silah ve cephaneye ihtiyaçlarının sağlanması yönünde yeni ve yoğun bir çalışma dönemine girmiştir. Ayrıca Mondros Mütarekesi'nden sonra İstanbul'da toplanmış bulunan subayların Anadolu'ya gönderilmeleri ile millî ordunun subay noksanlığının giderilmesinde faydalı hizmetler görmüşlerdir. Bu kapsamda faaliyet gösteren diğer gizli gruplar: Karakol, Namık, Bizci, Kaynarca, Ferhat ve Kerimi Gruplarıdır. Bkz. İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.98–102–104.

⁹⁷ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.500–503.

⁹⁸ Türk İstiklâl Harbî - I – Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı, s.195.

⁹⁹ Mustafa Kemal Paşa ile Anadolu'ya giden heyetin isim listesi için bkz. Sabahattin Selek, Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı), C.I, s.279.

¹⁰⁰ Sabahattin Selek, Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı), C.I, s.274–275.

halk ile birlikte harekete geçerek düzenlenecek mitinglerde hükümeti protesto etmelerini istedi¹⁰¹. Mustafa Kemal Paşa'nın deyimi ile "Bugün Türk Ulusu, uygarlık yeteneğini, yaşama ve bağımsızlık hakkını ve bütün geleceğini savunmaya çağrıldı."¹⁰².

İzmir, 15 Mayıs 1919 tarihinde, Yunanlılar tarafından işgal edildi¹⁰³. İşgal ile birlikte Seydiköy (Gaziemir) civarındaki tayyare istasyonunda konuşlu 5'inci Tayyare Bölüğü'ne ait sekiz uçak ile Güzelyalı'daki Deniz Tayyare Bölüğü'ne ait uçaklar ve malzemeler kaçırılmadan ve tahrip edilemeden Yunanlıların eline geçti¹⁰⁴.

Yunanlılar, İngilizlerin himayesinde 26 Mayıs 1919'da iki torpido gemisi ve iki nakliye vapurunu Ayvalık açıklarına demirlediler. Ancak Yarbay Ali Çetinkaya komutasındaki 172'nci Alayı'nın kararlılığı ile karşılanınca tereddüt gösterdiler¹⁰⁵. Daha sonra 28/29 Mayıs gecesi sabaha karşı taarruza geçtiler. Bölgede Yunanlılar ile ilk çarpışma Yarbay Ali Çetinkaya emrindeki birlikler ve Edremit Kaymakamlığı'ndan istifa ederek o bölgede silah arkadaşları ile kalan Köprülülü Hamdi Bey'in emrindeki Türk milis kuvvetleri arasında yaşandı. Yunanlılar, Türk kuvvetlerinin yetersizliği nedeniyle ilerlemelerini sürdürerek Aydın, Nazilli, Tire ve Ödemiş'i işgal ettiler¹⁰⁶.

Türkler, işgale karşı direniş amacıyla Salihli mıntıkasında Alaşehirli Mustafa Bey ve Çerkez Ethem, Ayvalık mıntıkasında Köprülülü Hamdi Bey, Soma mıntıkasında Hulusi Bey ve Kırkağaçlı Emin Efendi, Akhisar mıntıkasında Binbaşı Hüsnü Bey, Manisa mıntıkasında Mirîmiran Halit Paşa ve Hafız Hüseyin Bey¹⁰⁷ gibi kudretli kişilerin önderliğinde kuvvetler oluşturmuşlardı¹⁰⁸. Yunan Ordusu bu kuvvetlerle girdiği çatışmalarda kayıplar veriyorlardı¹⁰⁹. Görüldüğü

¹⁰¹ Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, a.g.e., C.IV, s.41.

¹⁰² Mustafa Kemal Atatürk, Nutuk, Sadeleştirilen Mehmet Tuğrul vd., Türk Dil Kurumu Yayınları: 220 / 1, Atatürk Dizisi: 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1981, s.304.

¹⁰³ Ali Çetinkaya'nın Millî Mücadele Dönemi Hatıraları, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1993, s. 9-11.

¹⁰⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.123-124.

¹⁰⁵ Ali Çetinkaya'nın Millî Mücadele Dönemi Hatıraları, s. 42-47.

¹⁰⁶ Kazım Özalp, Millî Mücadele 1919-1922, TTK. Yayınları, Seri XVI – Sa. 13, TTK. Basımevi, Ankara 1971, s.15.

¹⁰⁷ Mezarı, Ankara'da Hacı Bayram Veli kabristanındadır. Bkz. Kâzım Özalp, a.g.e., s. 35.

¹⁰⁸ Kâzım Özalp, a.g.e., s.34-35.

¹⁰⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.34.

üzere Türkler ulusal mücadelelerini, gerek silahlı ve gerekse kurulan cemiyetler aracılığıyla siyasi olarak yürütüyorlardı.

İstanbul hükümeti ve Padişah Mustafa Kemal'i İstanbul'dan Anadolu'ya memuriyet görevi gereği göndermişti. Ancak İngilizlerin baskısı ile Paşa'yı geri çağırmak zorunda kaldılar¹¹⁰. Hükümet tarafından Mustafa Kemal Paşa'nın geri dönmesi için defalarca telgraf çekmesine rağmen sonuç elde edilemedi¹¹¹. Bu gelişmeler ve İngilizlerin isteği üzerine 23 Haziran 1919'da İçişleri Bakanı Ali Kemal tarafından Anadolu'ya gönderilen bir telgraf ile Mustafa Kemal Paşa'nın azledildiği, emirlerinin dinlenilmemesi gerektiği bildirildi¹¹². İstanbul hükümeti müteakiben 8 Temmuz 1919 tarihinde Mustafa Kemal'i Ordu Müfettişliği'nden aldı¹¹³. Mustafa Kemal Paşa bu durum karşısında ordulara ve ulusuna 8-9 Temmuz 1919 gecesi Erzurum'dan gönderdiği telgraf ile askerlik mesleğinden çekildiğini bildirdi¹¹⁴.

Mustafa Kemal Paşa ulusal bir hareketi ayağa kaldırmanın hesaplarını yaparken aynı zamanda Anadolu'da işgaller olanca hızı ile ilerliyordu. Türk halkı çaresizlik içinde olan biteni anlamaya çalışıyordu. Mustafa Kemal, ulusal bir mücadeleyi sürdürmek ve top yekûn kurtuluşu sağlamak amacı ile üniformasını çıkararak ulusunun sinesine dönmüştü. Bu karar taşıdığı risk, liderlik anlayışı ve başarıya ulaşması yönlerinden dünyada eşine az rastlanır bir karardır.

23 Temmuz – 7 Ağustos 1919 tarihleri arasında Erzurum'da kongre yapıldı. Mustafa Kemal, Erzurum Kongresi'nce teşkil edilen Temsil Heyeti'ne seçildi¹¹⁵. Alınan kararlar genel itibariyle şunlardı: “Doğu Anadolu illeri parçalanamaz. Yabancı işgali ve müdahalesi sebebiyle Osmanlı Hükümeti dağıldığı takdirde millet direnecek ve kendini savunacaktır. Millet kendi mukadderatını yine kendi eliyle belirleyecektir. Şark-ı Anadolu Müdafaa-i Hukuk

¹¹⁰ Sabahattin Selek, Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı), C.I, s.315-316.

¹¹¹ Mazhar Müfit Kansu, Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, TTK. Yayınları, XVI. Dizi-Sayı 62, 3. Baskı, C.I, Ankara 1993, s.36.

¹¹² Nutuk, s.26-27.

¹¹³ Nutuk,, s.35.

¹¹⁴ Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, a.g.e., C.IV, s.54.

¹¹⁵ Mazhar Müfit Kansu, a.g.e., C.I, s.112.

Cemiyeti teşkil edilmiştir. Seçilen Temsilciler Heyeti köylerden, illere kadar bütün teşkilatları kontrolü altına almıştır¹¹⁶.

Erzurum Kongresi'nden sonra ikinci adım olarak Sivas'ta Anadolu'daki belli başlı vilayetlerin temsilcileri ile birlikte bir kongre toplanmasına karar verildi. 4–11 Eylül 1919 tarihleri çeşitli bölgelerden 38 üyenin katılımı ile Sivas'ta kongre toplandı¹¹⁷. Kongrede; Anadolu'nun bir bütün olduğu ve birbirinden ayrılmayacağı, bağımsızlığın temini için Kuvayi Milliye'yi amil ve millî iradeyi hakim kılmamanın esas olduğu, işgallere karşı top yekun karşılık verileceği, memleketi işgal etmeyen devletlerin yardımlarının kabul edilebileceği, Milli Meclis toplanmasını ve milletin kaderini bu meclisin tayin etmesi, bütün ülkeyi dokuz kişilik Temsil Heyeti'nin temsil edeceği, dağınmık haldeki millî cemiyetlerin millî bir teşkilat olarak Anadolu ve Rumeli Müdafaa-î Hukuk Cemiyeti adı altında yeniden teşkilatlandırılması kararları alındı¹¹⁸.

Erzurum ve Sivas Kongrelerini müteakip, Anadolu ve Rumeli Müdafaa-î Hukuk Cemiyeti'nin yerel şubelerince seçilen 232 kişi ve Mustafa Kemal'in Ankara'dan millet meclisinde yer almaya davet ettiği 92 kişi olmak üzere toplam 324¹¹⁹ milletvekilinin katılımı ile 23 Nisan 1920 tarihinde Büyük Millet Meclisi Ankara'da toplandı¹²⁰.

Böylelikle 1299 yılından beri Osmanlı hanedanlığının elinde bulunan yönetim, 23 Nisan 1920 tarihinde Ankara'ya Milletın Egemenliği'ne geçti¹²¹. Türk Milleti'nin 1919 yılında kötüye giden mukadderatını, kendi ellerine almak istemesi üzerine başlattığı süreç, bir yıl gibi kısa bir süre içerisinde meyvelerini vermişti. Milliyetçi hareketin Ankara'da ki komuta merkezi, hükümet niteliğini almıştı. 16 Mart tarihinden itibaren İstanbul hükümetinin bütün yasaları geçersiz ilan edilmişti¹²².

¹¹⁶ Mazhar Müfit Kansu, a.g.e., C.I, s.114-116.

¹¹⁷ Muhittin Gül, a.g.e., s. 114.

¹¹⁸ Uluğ İğdemir, Sivas Kongresi Tutanakları, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, TTK. Yayınları, XVI. Dizi – Sayı 102, 3. Baskı, C.I, Ankara 1999, s.113–115.

¹¹⁹ Erik Jan Zürcher, Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, Çev: Yasemin Saner G., İletişim Yayınları, 19. Baskı, İstanbul 2005, s. 221.

¹²⁰ Kâzım Özalp, a.g.e., s. 120.

¹²¹ Serpil Sürmeli, a.g.e., s.38.

¹²² Erik Jan Zürcher, a.g.e., s.221.

2. HAVA KUVVETLERİNİN TEŞKİLATLANMASI

Büyük Millet Meclisi, Türk halkının mukadderatını elinde tutması bakımından önemli bir görev üstlenmişti. Çünkü yüz yıllarca padişahın kararları doğrultusunda hareket eden Türkler artık kendi kararlarını verecekti. Millet iradesinin tecelli ettiği Meclis, bu durumun bilincinde olduğunu göstermek amacıyla harekete geçti. Dağınık haldeki direniş kuvvetlerinin toparlanarak; düzenli ve disiplinli bir ordunun kurulması Meclis'in öncelikli kararları arasındaydı¹²³. Ordunun bir an önce teşkilatlanması için alınan bu kararlar uygulamaya konuldu.

Bu kapsamda, Millî Savunma Bakanlığı'nın 13 Haziran 1920 tarihli emriyle; Harbiye Dairesi'ne bağlı olarak Kuvayi Havaiye (Hava Kuvvetleri) Şubesi kuruldu. Bu kurum Ankara Hükümeti'nin ilk hava teşkilatı olarak tarihteki yerini aldı¹²⁴.

İstanbul ve İzmir Tayyare İstasyonları Yunan Ordusu'nun işgali nedeniyle fiilen ortadan kalkmıştı. Millî Savunma Bakanlığı ise değişen yeni şartlara göre 14 Haziran 1920 tarihinde bir emir yayımladı. Bu emre göre:

Erzurum Tayyare İstasyonu lağvedilerek, Konya Tayyare İstasyonu'nun Eskişehir'e nakli ile biri Erzincan'da diğeri Eskişehir'de olmak üzere iki tayyare istasyonu kuruldu. Eskişehir İstasyonu okul ve fabrikayı da ihtiva etmek üzere 1'inci sınıf, Erzincan İstasyonu yalnız atölyeyi ihtiva etmek üzere 2'nci sınıf olarak teşkil edildi. Tayyare istasyonları fenni ve teknik bakımdan Millî Savunma Bakanlığı'na, idare ve iâşe bakımından Eskişehir İstasyonu 20'nci, Erzincan İstasyonu ise 15'inci Kolordu Komutanlıklarına bağlandı. Elazığ'daki Tayyare Bölüğü Erzincan'a, Diyarbakır Tayyare Bölüğü ise 13'üncü Kolordu Komutanlığı'na bağlandı¹²⁵.

¹²³ Serpil Sürmeli, a.g.e., s.40.

¹²⁴ Osman Yalçın, Türk Havacılığı Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bölümü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2004, s.128.

¹²⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.124.

2.1. BATI CEPHESİ HAVA TEŞKİLATI

Ankara hükümeti tarafından yayımlanan bu emir ile İstanbul hükümetine bağlı olarak kurulan Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği lağv edilerek, personeli de dağıtıldı. Ancak Konya Tayyare İstasyonu, henüz Eskişehir'e intikal etmemişti¹²⁶.

Bunun üzerine Konya'daki av uçaklarının yapısının diğerlerine göre sağlam olmasından dolayı keşif uçularının çoğunun bu uçaklar ile yapılmasına karar verildi¹²⁷. Eskişehir'e henüz intikal etmemiş olan Konya Tayyare İstasyonu, 2 Temmuz 1920 tarihinde yeni teşkil olunan Batı Cephesi Komutanlığı emrine verildi¹²⁸.

Yapılan değişiklik ile Almanlardan kalan ve Konya'da bulunan av uçaklarından üç tanesi Temmuz 1920 sonuna uçuşa hazır hale getirilerek, Kartal Müfrezesi¹²⁹ adıyla Yüzbaşı Fazıl komutasında, Uşak Cephesine gönderildi. On beş gün sonra iki kişilik bir keşif uçağı da onarılarak, trenle Konya'dan Kartal Müfrezesi emrine verildi. Böylelikle Kartal Müfrezesi dört uçağı ile birlikte 23'üncü Tümen Komutanlığı emrinde Uşak'ta göreve başladı¹³⁰. Müfreme Elvanlar, Demirci, Simav bölgelerinde toplam yirmi saat uçmak suretiyle, 1'inci Kuvayi Seyyare Komutanlığının istemiş olduğu keşif vazifelerini başarı ile yaptı. Bu keşiflerde Yunan Ordusu'nun durumu hakkında faydalı bilgiler elde etti.

Yunanlıların Uşak'a yaklaşması üzerine Konya'dan gelen uçak, meydana uçuşa hazırlanmakta iken Yunanlıların eline geçmemesi için yakıldı¹³¹. Yunan uçakları Eskişehir üzerinde uçarak hilafete ait beyannameler¹³² atıyorlardı. Batı Cephesi Komutanlığı'nca Yunan uçaklarının beyanname atmalarını engellemek amacıyla, Kartal Müfrezesi'nden bir uçak Eskişehir'e gönderildi¹³³.

¹²⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127.

¹²⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127.

¹²⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127.

¹²⁹ Filo Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın uçakların kanat ve gövdelerine çizdiği ve ayaklarında bomba taşıyan kartal resminden adını alıyordu. Bkz. Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Büyük Taarruz (70 Yıl Armağanı), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992, s.82.

¹³⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127-128.

¹³¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127-128.

¹³² Bkz. Beyanname 1.

¹³³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127-128.

Ayrıca ileride yapılacak muharebelerde hava-kara işbirliğini sağlamak için 22 Ağustos 1920 tarihinde, Konya'daki tayyare birliklerine aşağıdaki emir verildi:

Üç av ve iki keşif tayyaresi **1'inci Tayyare Bölüğü** Eskişehir'de, iki av tayyareli kalan Kartal Müfrezesi **2'inci Tayyare Bölüğü** olarak Uşak'ta teşkil edilecektir.

Her iki bölükte basit birer tamirhane ve kamyon bulunacaktır.

Her iki bölük gerisinde; 1'inci Bölük için Sarıköy ve Polatlı civarında, 2'nci Bölük için Afyonkarahisar ve Dumlupınar arasında birer yedek meydan bulunacaktır.

Konya Tayyare İstasyonu'nda bulunan 54 uçak bombası Eskişehir'e taşınacaktır.

1'inci Bölük Batı Cephesi Komutanlığı'na bağlı olacak, bu komutanlıklarda irtibat yapmak üzere birer hava subayı bulundurulacaktır.

Her iki bölüğün personel, uçak ve malzeme ikmali Konya İstasyon Komutanlığı tarafından sağlanacaktır.

Tayyare İstasyonu ve tamirhanesi Batı Cephesi'ne bağlı olarak Konya'da kalacaktır¹³⁴.

1'inci Bölüğün Eskişehir'e gelişinden iki gün sonra şiddetli yağmurlar başladı. Açıkta kalan malzeme ve uçaklar ıslanmış ve sürtünmeyi azaltmak maksadı ile uçaklara sürülen yerli emayitler gevşemişti. 29 Ağustos 1920 günü öğlenden sonra Bursa'ya beyanname atmak maksadıyla giden keşif uçağı havada arızalanarak 150–200 metreden motoru üzerine düşüp parçalandı¹³⁵.

Eskişehir'e görev nedeni ile giden ve görevin bitimini müteakip dönüş yolunda Kütahya-Alayunt arasındaki bir düzlüğe mecburi iniş yapan diğer bir keşif uçağı da malzemesizlik yüzünden tamir edilemedi. Başka bir keşif uçağı ise motor arızası yüzünden görevini tamamlayamadan İnönü İstasyonu civarına mecburi iniş yaptı. İmkânsızlıklar içerisinde yürütülen görevlerde yaşanan

¹³⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127–128.

¹³⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127–129.

aksaklıklar nedeniyle 1'inci Bölük Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nden sonra lağvedildi. Fakat Sakarya Savaşı'ndan sonra yeniden teşkiline karar verildi¹³⁶.

Padişah ve halifeliğin hüküm ve nüfuzunu muhafaza etmek gayreti ile 3 Ekim 1920 tarihinde, Konya'da Delibaş Mehmet¹³⁷ isyanı başladı¹³⁸. Şehirde o günlerde az sayıda asker, jandarma ve polisten başka bir kuvvet yoktu¹³⁹. Baskının ikinci günü Konya'daki bütün askerî ve mülkî binalar ile İnce Minare'deki silah depoları ve istasyondaki tayyare zabitlerinin bulunduğu bina isyancıların eline geçti. Mülazım (Yüzbaşı) İbrahim Ethem Bey şehit edildi. Diğer zabitler de çoluk çocuklarını alarak istasyonu terk etti¹⁴⁰. Büyüyen isyanda Konya Tayyare İstasyonu'nda bulunan 25 erin bir kısmı da esir edilerek, istasyon yağmalandı¹⁴¹. İsyancıların çekilmesi üzerine mevcut malzeme bir depoda toplandı. Bu malzemelerin muhafazası için birkaç asker de istasyonda bırakıldı. Diğer tüm unsurlar 1920 sonunda Eskişehir'e taşındı¹⁴².

Nihai amacı istiklâlini tekrar kazanmak olan Türk Milleti, işgaller ve iç karışıklıklara rağmen şartlara ayak uydurmak maksadı ile sürekli değişim içindeydi. Bu kapsamda, 9 Kasım 1920'de Batı Cephesi ikiye bölündü. Birisi Albay Refet Bey komutasında ve karargâhı Konya'da olmak üzere Güney Cephesi Komutanlığı, diğeri Albay İsmet (İnönü) Komutasında karargâhı Eskişehir'de olmak üzere önce Kuzey Cephesi Komutanlığı, daha sonra 11 Kasım 1920'de ise Batı Cephesi Komutanlığı ismini aldı¹⁴³.

1 Şubat 1921 tarihinde Hava Kuvvetlerinde yeni bir teşkilat değişikliği yapıldı. Kuvayi Havaiye (Hava Kuvvetleri) Şubesi ile birlikte tayyare istasyonları lağvedilerek; Eskişehir'de Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi (Hava

¹³⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.127–129.

¹³⁷ Delibaş Mehmet, Konya'nın Çumra ilçesi Alibeyhüyüğü köyündendir. Arnavut asıdır. Dedesi Mehmet Ağa Osmanlı Ordusundaki “Delibaş” teşkilatında alaydan yetişme Mülazım (Yüzbaşı) idi. Bu sebeple ailesine kısaca “Delibaş” veya “Mülazımlar” deniliyordu. Yaştları ile Çanakkale Muharebesi'ne iştirak etmiş, harp esnasında geldiği köyünde, nüfuslu bir kişi olan Muhtar Hacı Şih'in tavassutu ile askere gitmekten kurtularak çiftçilik yapmıştır. Zorba olduğu ve menfaati için her türlü kötülüğü yapan birisidir. Bkz. Ahmet Avanas, Milli Mücadele'de Konya, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1998, s.122–123.

¹³⁸ Türk İstiklâl Harbi, İstiklâl Harbinde Ayaklanmalar (1919–1921), Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Yayın No:1, C. VI, Ankara 1974, s.187–197.

¹³⁹ Ahmet Avanas, a.g.e., s.126.

¹⁴⁰ Ahmet Avanas, a.g.e. s.131.

¹⁴¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.130.

¹⁴² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.130.

¹⁴³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.132.

Kuvvetleri Genel Müdürlüğü) kuruldu¹⁴⁴. Genel Müdürlüğü'ne Binbaşı Abdullatif (Celasun), refakat subaylığına Üsteğmen İhsan (Orgun) atandı¹⁴⁵. Ayrıca uçak tamir fabrikası ile malzeme deposu Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'nin emrine verildi¹⁴⁶. Uçakların onarımı maksadıyla Eskişehir Demir Yolları Onarım Atölyesi'nden geniş çapta yararlanılıyordu¹⁴⁷.

Eskişehir'deki birlikler ile Konya'daki kısımlar Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'ne bağlandı. Yeni teşkil edilen bu kurum ikmal ve idari yönden Millî Savunma Bakanlığı'na, eğitim ve harekât bakımından Genelkurmay Başkanlığına bağlanarak her iki makama birer irtibat subayı görevlendirildi¹⁴⁸.

Bu değişiklik ile tayyare bölüklerinin uçuş, konaklama ve iaşe faaliyetleri emrine girdikleri kara birlikleri komutanlıkları tarafından; fen işleri, malzeme, teçhizat ve ikmal işleri ise Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi tarafından sağlanmaya başlandı¹⁴⁹.

2.2. DOĞU CEPHESİ HAVA TEŞKİLATI

Millî Savunma Bakanlığı'nın 14 Haziran 1920 tarihli emri ile lağvedilen Erzurum Tayyare İstasyonu'ndaki uçaklar ile bir bölük teşkil olundu. Birlik, 15'inci Tayyare Bölüğü adı altında 15'inci Kolordu Komutanlığı emrine verildi. Bölüğün bütün uçakları faal olmadığından Erzurum'dan bir keşif uçağı ile Elazığ'da depo edilmiş işe yarayan uçaklardan iki uçak ile Horasan'a gönderildi. Burada bir müfreze kuruldu. Kolordu Kars'a doğru ilerlerken Horasan Müfrezesi'de Sarıkamış'a hareket etti. Ancak Gümrü Antlaşması gereğince 3 Aralık 1920 tarihinde uçuşlar durduruldu¹⁵⁰.

¹⁴⁴ Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbi-Batı Cephesi Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz (10 Ekim 1921-31 Temmuz 1922) , Seri No:1, C.II, Kısım VI, Kitap I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1967, s.32. Bkz. Kuruluş - 1.

¹⁴⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.77.

¹⁴⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.133.

¹⁴⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.77.

¹⁴⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.133.

¹⁴⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.133.

¹⁵⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.130-131.

Bölüğün en faal ve kifayetli iki uçucusu Batı Cephesi'nde günden güne artan hava faaliyetleri nedeni ile Sakarya Meydan Muharebesi'nde kullanılmak üzere Ağustos 1921 tarihinde Batı Cephesi Komutanlığı emrine alındılar. Bölüğün geri kalan personeli de Aralık 1921 ayı sonunda Doğu Cephesi Komutanı'nın teklifi ile Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi (Eskişehir) emrine gönderildi. Bölük tamamen kadro halinde kaldı¹⁵¹.

Millî Savunma Bakanlığı'nca 22 Haziran 1921 tarihinde lağvedilen Erzincan İstasyonu'na bağlı Elazığ'daki bölüğe (mevcut kadrosu ile üç av ve iki keşif uçağı) Batı Cephesi'ne nakil emri verildi. Amaç Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'ne yetiştirmektir. Bölüğün üç uçağından ancak bir av uçağı iş görür durumdaydı. Dolayısı ile iki uçağın sevkinden vazgeçildi. Faal olan av uçağının, akaryakıt ikmalinin mümkün olmaması ve arada yardımcı meydanların bulunmaması nedeniyle araba ile nakline karar verildi. Bu uçak 26 araçlık kabile ile 24 Ağustos 1921'de yola çıkarak, 29 Eylül 1921'de Ankara'ya vardı. Taşıma işinin uzun sürmesi nedeniyle, bu uçak değil Kütahya-Eskişehir Muharebesi'ne, Sakarya Savaşı'na¹⁵² bile yetişemedi. Kasım 1921 tarihinde Konya'ya intikal ettirildi. Burada lağvedilen bölüğün malzeme ve personeli Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi ile Batı Cephesi 2'nci Tayyare Bölüğü kadrolarına dağıtıldı¹⁵³.

El-Cezire Cephesi'ne gelince bu cephe emrinde Kuvayî Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'ne bağlanan Diyarbakır Bölüğü mevcuttu. Ancak bu bölük kadro halinde olup, malzemesizlik nedeniyle herhangi bir faaliyet icra edecek durumu yoktu¹⁵⁴.

¹⁵¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.134.

¹⁵² Sakarya Muharebesi:23 Ağustos 1921 ile 13 Eylül 1921 tarihleri arasında 22 gün 22 gece aralıksız devam eden ve TBMM Hükümeti Ordusu'nun kesin zaferiyle sonuçlanan bir savaştır. Yunan askerî planı suya düşmüş ve Yunan Ordusu askeri hedeflerini ele geçiremeden dönmeye mecbur edilmişti. Türk İstiklâl Harbi'nin geniş ölçüde kurtuluş işaretidir. Bkz. Baki Vandemir, Türk İstiklâl Savaşı'nda Sakarya'dan Mudanya'ya, Haz. Tar. Uzm. Hayriye YALÇIN, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2006, s.106,110,111.

¹⁵³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.134.

¹⁵⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.134.

2.3. DENİZ HAVA TEŞKİLATI

1921 yılı Temmuz ayında Amasra ve Fethiye’de birer deniz tayyare istasyonu (Bölük şeklinde) tesis edildi. 6 Kasım 1921 tarihinde Haliç deniz ambarlarından deniz yolu ile kaçak olarak Amasra’ya çıkarılan eski tip deniz tayyaresi ve personeli ile bölüğün kadrosu kısmen ikmal edilebildi. Fakat Fethiye’deki istasyon için ne tayyare, ne malzeme ve ne de personel ikmali mümkün olmadığından bir müddet sonra bu kadro tamamen lağvedildi¹⁵⁵.

2.4. İDARİ FAALİYETLER

Bir yandan Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince Osmanlı ordusundaki silahlar İtilaf Devletleri’ne¹⁵⁶ teslim edilirken; öte yandan Anadolu halkı ulusal mücadeleleri için silah, araç, gereç ve mühimmat temin etmek için harekete geçti.

16 Mart 1920 tarihinde İstanbul’un resmen işgali¹⁵⁷ üzerine, Türk havacıları tehlikeli şartlar altında Anadolu’ya geçmeye başladı. Bu maksatla üç uçak kaçırılmak için uçuşa hazırlandı. Ancak uçaklardan birisi kalkamadı. İkinci uçak, pistte malzeme ve insan bulunması nedeniyle kalkış hızını hesaplayamayan pilot yüzünden istasyon içerisine düştü. Üçüncüsü ise İznik dolaylarında açık araziye inerken telgraf tellerine takılarak parçalandı. Bunun üzerine uçuculardan: Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Makine Subayı, Üsteğmen Rafet, Astsubay ve sivillerden Pilot Hayri (Hoca), İhya, Vecihi ve Makinist Eşref Mudanya-Bursa yolu ile Konya Tayyare İstasyonu’na katıldı. Geriye kalan havacı personelin bir kısmı Ermenilerin ihbarlarıyla hapsedildi, diğerleri de gruplar halinde Anadolu’ya geçerek millî kuvvetlere katıldılar. Bu arada İngilizler, İstanbul’da Maltepe İstasyonu’na girerek uçak ve bu uçaklara ait malzemeleri tahrip ve müsadere etti. İstasyondaki 43

¹⁵⁵ Zeki Sarıhan, Kurtuluş Savaşı Günlüğü, TTK. Basımevi, Ankara 1996,C.IV, s.133.

¹⁵⁶ İtilaf Devletleri: İngiltere, Rusya, Fransa, İtalya. Bkz. Tefik Bıyıkhoğlu, a.g.e., s.9.

¹⁵⁷ Tefik Bıyıkhoğlu, a.g.e., s.46.

uçağın yarısından fazlası işe yarar durumda olmasına rağmen hiçbiri Anadolu'ya geçirilemedi¹⁵⁸.

İstanbul'dan Anadolu'ya küçük gruplar halinde geçebilen Türk havacıları Konya Tayyare İstasyonu'nda toplandı. Bulabildikleri malzemeler ile eldeki kırık-dökük uçakların onararak bunları cins ve tiplerine göre sınıflandırdılar. Gayret büyük olmasına rağmen, Türk havacıları içerisinde uçak onarımından anlayan teknisyen personel ve mühendisin olmaması, Anadolu'nun dışarı ile irtibatının kesilmesi, yabancı ülkelerden kolaylıkla malzeme ve teçhizat sağlanamaması, şartları çok zorluyordu¹⁵⁹.

3. TAYYARE BİRLİKLERİNİN 1921 YILINDA KATILDIĞI MUHAREBELER

Ankara Hükümeti yaşanan imkânsızlıklar içerisinde düzenli ordu kurma çalışmalarına öncelik vermişti. Batı Cephesi ikiye ayrılarak bir bölümüne Albay İsmet (İnönü) diğer bölümüne ise Albay Refet (Bele) atandı. Ankara hükümetinin bu çalışmalarının kendi hedeflerine ve politikalarına uygun olmadığını gören Kuvayi Seyyare Komutanı Çerkez Ethem isyan etti¹⁶⁰. Türk birlikleri Bursa ve Uşak cephelerinde zayıf kuvvetler bulundurarak, asıl kuvvetleri ile Gediz ve Kütahya bölgesinde Çerkez Ethem çeteleri ile mücadeleye başladı¹⁶¹. Bu durumdan faydalanan Yunanlılar Bursa'dan Eskişehir, Uşak'tan Afyonkarahisar istikametinde ileri harekâta başladı. Bu sırada 1'inci Tayyare Bölüğü Eskişehir, 2'nci Tayyare Bölüğü Afyonkarahisar meydanında bulunuyorlardı¹⁶².

¹⁵⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.123

¹⁵⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.126-127.

¹⁶⁰ İstiklâl Harbinde Ayaklanmalar (1919-1921), C. VI, s.212-234.

¹⁶¹ Yunus Nadi, Çerkes Ethem Kuvvetlerinin İhaneti, Sel Yayınları, İstanbul 1955, s.23.107.

¹⁶² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.132, 135.

3.1. BİRİNCİ İNÖNÜ MUHAREBESİ

Yenişehir İnegöl istikametinde ileri harekâta başlayan Yunan kuvvetleri Türk kuvvetlerinin emniyet birliklerini geri atarak İnönü mevzilerinde asıl kuvvetlerle temasa geçmişti. 6–8 Ocak günlerinde Türk hava birliklerinin hiçbir faaliyeti olmadı¹⁶³.

9 Ocak 1921 günü Batı Cephesi Komutanlığı emri ile öğlenden önce Karaköy-Küplü, Karaköy-Pazarcık yolları ile Karaköy ve dolaylarındaki düşman durumunun tespiti için 1'inci Tayyare Bölüğü'nden görevlendirilen keşif ekibi Karaköy doğu sırtlarında 50–60 kişilik Yunan birliğini tespit etti. Bozüyük-Karaköy şosesi istikametinde görevlendirilen ikinci bir keşif uçağı, saat 13.00'dan sonra Bozüyük'e 1 km uzaklıkta iki bölük Yunan süvarisi ve bu birliklerin 500 metre gerisinde bir alay kadar Yunan piyadesinin Bozüyük'e doğru ilerlediğini tespit ederek Yunan birlikleri üzerine makineli tüfek ile taarruz etti. Aynı gün yapılan keşifler sonucunda Yunanlıların diğer kalan kısmının ise Karasu Vadisi'ne girerek Karaağaç tepelerine doğru ilerlediği tespit edildi¹⁶⁴.

Karaağaç tepelerinin Yunan birliklerince işgali üzerine, Türk birlikleri İnönü Cephesi'nin sol kanadını tehlikeye düşüreceği gerekçesi karşı taarruz yaptılar. Böylelikle Yunan ileri harekâtını durdurdular¹⁶⁵.

10 Ocak 1921 tarihinde sabah saatlerinde hava sisli olduğundan keşif yapılamadı. Sisin dağılmasını müteakip İnönü mevzilerinin sol kanadından sağ kanadına doğru Yunan birliklerinin durumunun havadan keşfi emredildi. Bu görev için Eskişehir 1'inci Tayyare Bölüğü'nden bir uçak görevlendirildi. Yapılan keşifte Yunan birliklerinin bir önceki günde tespit edilen yerlerde aynen durumlarını muhafaza ettikleri, karşılıklı topçu ateşlerinin yapıldığı ve toplu birlik hareketinin görülmediği tespit edildi¹⁶⁶.

Aynı gün ikinci defa bu bölgede Türk av uçağı ile keşif yapıldı. Pilot alçaktan uçarak Yunan mevzilerine bomba ve makineli tüfek ile taarruz etti.

¹⁶³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.135.

¹⁶⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.135.

¹⁶⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.135.

¹⁶⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.136, 137.

Yunanlıların yerden açmış oldukları ateş ile uçağın motoru arızalandı. Türk pilotu, uçağını Yunan ve Türk mevzileri arasında bulunan boş bir araziye indirmeyi başardı. Pilot, Yunanlıların eline geçme ihtimaline karşılık uçağını yakarak birliğine katıldı¹⁶⁷.

Batı Cephesi Komutanlığı, 11 Ocak 1921 tarihinde Yunan mevzilerinde hareketlilik göremeyince bu sessizliğin taarruz öncesi durum olabileceğini değerlendirdi. “Eskişehir’den derhal bir tayyare uçurularak Gündüzbey-Söğüt, Bilecik, Poyraz-Bozüyük-İnönü-Karaağaç-Bozalan istikametlerinde, geriye doğru düşman kıtalarının hareketi ile otomobil nakliyatı olup olmadığı tespit edilecektir.” emrini verdi. Keşif sonucunda Yunan Ordusu’nun İnönü mevzilerinden çekilmiş olduğu tespit edildi¹⁶⁸.

3.2. İKİNCİ İNÖNÜ VE DUMLUPINAR MUHAREBELERİ

Birinci İnönü Muharebesi’nden mağlup olan Yunan Ordusu, Türk Ordusu’nun kuvvetlenmesine fırsat vermemek için 23 Mart 1921 tarihinde yeniden taarruza geçti¹⁶⁹.

Batı Cephesi Komutanlığı, menzilden faydalanarak daha fazla uçuş yaptırmak amacıyla 1’inci Tayyare Bölüğü’nün İnönü Meydanı’na gönderilmesi emrini verdi. Ancak meydan uçuşa elverişli olmadığından, bölüğün yer kademesi Eskişehir Muttalip Meydanına intikal etti¹⁷⁰.

Batı Cephesi Komutanlığı’nca 23 Mart 1921 tarihinde Yenişehir-İnegöl istikametinde verilen hava keşif emri, uçak arızasından dolayı gerçekleştirilememiştir¹⁷¹.

¹⁶⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.137.

¹⁶⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.137.

¹⁶⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.139.

¹⁷⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.139.

¹⁷¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.139.

24 Mart 1921 tarihinde Yunan Ordusu'nun durumunu tespit maksadıyla gönderilen bir uçak, yol üzerinde bir alay kadar Yunan birliğine bomba ve makineli tüfekle taarruz etti¹⁷².

Batı Cephesi Komutanlığı; 25 Mart 1921 tarihinde İnönü-Domaniç-Tahtaköprü-İnegöl istikametinde bir hava keşfi yaptırarak Yunan birliklerinin durumunun tespiti emrini vermiştir. Göreve gidecek uçak hazırlanabilmişse de, Eskişehir'e doğru iki Yunan uçağının gelmekte olduğu haberi üzerine Pilot Vecihi bir av uçağı ile havalandı. Ancak motor arızası nedeni ile meydana dönmek zorunda kaldı. Sonradan arızası giderilen aynı uçak ile havalanan Pilot Fehmi, kalkış hızının düşük olmasından dolayı uçağı ile birlikte düşerek şehit oldu. Yunan uçakları istasyon ve uçak hangarlarını bombalayarak tahrip etti. Aynı gün 2'nci Tayyare Bölüğü güney cephesinde yaptığı keşif ile bir alay Yunan birliğinin Düvertepe civarında istirahat halinde olduğu tespit edildi. Müteakiben aynı uçak ile yapılan keşifte; bu birliklerin hareket halinde oldukları ve Arpagediği tepesinde Yunan topçularının bulunduğu tespit edildi¹⁷³.

26 Mart 1921 tarihinde keşif emri verilmiş ise de uçuşa hazır uçak bulunmadığından görev yerine getirilemedi¹⁷⁴.

27 Mart 1921 tarihinde yapılan iki keşif ile Yunan birliklerinin Balmahmut-Sinanpaşa hattında doğruya Afyonkarahisar'a doğru ilerledikleri tespit edildi. Ortaya çıkan yeni durum üzerine 2'nci Tayyare Bölüğü'nün bir uçağı Eskişehir'e gönderildi¹⁷⁵.

28 Mart 1921 tarihinde bir keşif uçuşu yapılarak ve Yunan birliklerinin son durumu tespit edildi. Aynı gün Yunanlılar Afyonkarahisar'ı işgal ettiler. 2'nci Tayyare Bölüğü 12'nci Kolordu birlikleri ile geri çekildi. 28-29 Mart 1921 tarihlerinde yapılan muharebelerde Türk Ordusu tarafından Yunan Ordusu'na ağır kayıplar verdirilerek Yunan ileri harekâtı durduruldu¹⁷⁶.

30 Mart 1921 tarihinde sabah saatlerinde havanın kapalı olması nedeni ile Türk Ordusu tarafından yapılan keşif uçuşundan başarı elde edilemedi.

¹⁷² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.140.

¹⁷³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.140-141.

¹⁷⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.141.

¹⁷⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.141-142.

¹⁷⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.143-144.

Öğlenden sonra yapılan keşifte Yunan birliklerinin durumu hakkında rapor cephe komutanlığına iletildi¹⁷⁷.

31 Mart, 3 Nisan 1921 tarihinde yapılan iki hava keşfi ile Yunan birliklerinin cephede artçı bırakarak topraklarını ve bazı kuvvetlerini geri çekmeye başladığı tespit edildi. Türk birlikleri, Yunan birliklerini İnegöl'e kadar takip ederek sokak çatışmaları ile ağır kayıplar verdirdiler¹⁷⁸.

İnönü muharebesi sonuçlandıktan sonra, Türk Genelkurmay Başkanlığı'nca verilen emirle güney cephesindeki 1'inci Yunan Kolordusu'na taarruz etmek maksadı ile plan hazırlandı. Yapılan muharebeler ve takip harekâtı sonunda Yunan birlikleri Dumlupınar mevziine çekilmek zorunda kaldı. 2'inci Tayyare Bölüğü Afyonkarahisar'a intikal ederek, yeniden uçuş faaliyetlerine başlamak için çalışmalarına hız verdi¹⁷⁹.

3.3. KÜTAHYA - ESKİŞEHİR MUHAREBELERİ

Yunanlılar, İnönü muharebelerinde uğradıkları yenilgiden sonra İngilizlerin teşviki ile sarsılan itibarlarını geri kazanmak için yeniden taarruz hazırlıklarına başladılar¹⁸⁰.

Türk tarafı ise Haziran 1921 tarihinde Güney Cephesi Komutanlığı'nı lağvederek, bütün kuvvetlerini Batı Cephesi Komutanlığına bağladı. Böylece Türk kuvvetleri Geyve'den Afyonkarahisar'a kadar geniş bir hat üzerinde gruplar halinde tertiplenmişti¹⁸¹. 2'nci Tayyare Bölüğü, Afyonkarahisar'da ki konumu ile Türk savunma mevziinin güneyinde ve Yunan kuvvetlerine uzak bulunuyordu. Bu nedenle Cephe Komutanlığı Yunan ileri harekâtını daha yakından keşfetmek ve havadan temas sağlamak amacı ile 2'nci Tayyare Bölüğü'nü Türk savunma mevziilerinin orta gerisinde bulunan Kütahya'ya aldı. Porsuk Çayı'nın kenarında bulunan ve mevsimsel olarak çayın taşması ile sular altında kalan istasyonda

¹⁷⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.144.

¹⁷⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.145-146.

¹⁷⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.146.

¹⁸⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.147.

¹⁸¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.147.

hizmetin aksaması nedeni ile Eskişehir'deki 1'inci Tayyare Bölüğü de Kütahya'ya intikal ettirilerek, Yüzbaşı Fazıl'ın emrine verildi. Böylece 1'inci Bölük teşkilatı kalmadı¹⁸².

Türk hava birliği; Yunan Ordusu hakkında önemli bilgiler topluyordu. 19 Haziran 1921 tarihinde yapılan keşifte Uşak'tan Kaplangı Dağı'na kadar olan bölgede dört Yunan Tümenini tespit etmesi, Türk tarafı için hayati öneme haiz bir durumdu. Keşifler devam ederken öte taraftan Yunan keşif ve bombardıman uçakları ile hava muharebeleri yapılmaktaydı. Bu muharebelerde düşük nitelikteki Türk uçakları, kendilerinden çok daha üstün olan Yunan hava gücüne saldırmaktan çekinmiyorlardı¹⁸³. Yapılan keşifler sonucunda Yunan tarafının taarruza geçeceği kesinleşmiş, bunun üzerine Türk kuvvetleri İnönü-Kütahya-Altıntaş-Döğer hattında gerekli düzeni almıştı¹⁸⁴.

29 Haziran 1921 tarihinde Kütahya istikametinden gelmekte olan 7 Yunan uçağına karşı Yüzbaşı Fazıl tek başına havalandı. Altıntaş istikametinde karşılaştığı uçakların 4'ü uzaklaştı. 3'ü muharebeyi kabul etti. Yapılan hava muharebesinde Fazıl'ın makineli tüfeklerinden ikisi arızalandı. Arıza giderildikten sonra yapılan saldırılarda, Yunan uçakları muharebeyi keserek uzaklaştı¹⁸⁵.

4 Temmuz 1921 günü Kütahya Meydanı'na yaklaşan 4 Yunan uçağına karşı Sivil Pilot Hayrettin havalandı ise de, 3000 m. yükseklikte bulunan Yunan uçakları gelişini güzel 4 bomba atarak uzaklaştı¹⁸⁶.

Yunan birlikleri 10 Temmuz 1921 tarihinde 11 tümenlik bir kuvvet ile taarruza geçti¹⁸⁷.

11 Temmuz 1921 tarihindeki keşif uçuşunda 19 Haziran'da tespit edilen Yunan birliklerinin emniyet tedbirlerini arttırarak daha kuvvetli bir şekilde doğuya doğru hareket halinde olduğu tespit edildi¹⁸⁸.

¹⁸² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.147-148.

¹⁸³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.148.

¹⁸⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.148.

¹⁸⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.148.

¹⁸⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.148.

¹⁸⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.150.

¹⁸⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.152.

Yunanlılar kuzey bölgesinden bir tümen ile Gemlik-Yenişehir, iki tümenle Bursa-İnegöl yollarında İnönü mevziine, iki tümen ile Bursa-Orhaneli-Tavşanlı istikametinden Kütahya istikametine doğru ilerlemeye başlayınca Türk birlikleri geri çekildi¹⁸⁹. 15 ve 16 Temmuz 1921 tarihlerinde yapılan keşiflerde Yunan birliklerinin taarruza devam ettikleri tespit edildi.

Yunanlılar 20–21 Temmuz 1921 gecesi Eskişehir'in doğusu- Seyitgazi hattında Türkler ile temasa geçti. Türk Ordusu bu temasta ağır kayıplar verdi. Durumu devam ettirmenin yararına olmayacağını değerlendiren Türkler, 22 Temmuz'dan itibaren büyük kuvvetleri ile Sakarya'ya doğru geri çekilmeye başladı.

Türk Ordusu'nun geri çekilmesi üzerine, Yunan Ordusu 14 Ağustos 1921 tarihinde Bozanlar – Koşmat - Çifteler doğusu – Mecidiye - İscekarahisar genel hattından dokuz tümen ile de Sakarya nehrinin yukarı kısmı güneyinden doğuya doğru ilerlemeye başladı¹⁹⁰. Bu ilerlemeye, destek amacıyla Yunan hava taburlarından 18 uçak görevlendirilmişti¹⁹¹.

Türk Ordusu ilerlemeyi durdurmak için gerekli hazırlıkları sürdürürken; dört uçaklı Tayyare Bölüğünü önce Eskişehir'e, oradan Polatlı Meydanı'na çekti¹⁹².

3.4. SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ

Batı Cephesi Komutanlığınca, Yunan Ordusu'nun yürüyüş istikametleri ve kuvvet durumunun meydana çıkarılması için 14 Ağustos 1921 tarihinde hava keşfinin yapılması emri verildi. Görevi ifa etmek için uçan bir keşif uçağı pilotaj hatasından düşerek parçalandı. Diğer uçak ise supaplarının bozulması nedeni ile mecburi iniş yaptığından verilen görevi yerine getiremedi¹⁹³. 15 Ağustos 1921 tarihinde bir av ve bir keşif uçağı Yunan birliklerinin durumunu tespit için

¹⁸⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.151.

¹⁹⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.154.

¹⁹¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.165.

¹⁹² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.153.

¹⁹³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.155.

havalandı. Ancak keşif uçağı 2000 metre yükseklikte motorunda çıkan yangın neticesinde düştü ve uçuş ekibi Yüzbaşı Sırrı ve sivil tayyareci Behçet şehit oldu¹⁹⁴. Kalan iki av uçağından birisi motor arızası ve malzemesizlik yüzünden gayri faal duruma girmiş ve böylece bölüğün keşif vazifeleri bir av uçağına kalmıştı¹⁹⁵.

Sakarya Meydan muharebesinin başlamasından önce Yunanlıların De-Havilland tipinde iki kişilik bir keşif uçağı yolunu şaşırarak Kuşadası civarına mecburi iniş yaptı. Bu uçak sökülerek Muğla'ya getirildi. Uçağı Batı Cephesi Komutanı'nın adına izafeten "İsmet" adı verildi¹⁹⁶. Uçak, Pilot Vecihi (Hürkuş) Bey tarafından on gün içinde onarılarak, 23 Ağustos 1921 tarihinde Polatlı'ya getirildi¹⁹⁷. Böylelikle Türk hava gücü üç uçağı yükseltmişti¹⁹⁸. Ancak bunlardan sadece ikisi çalışabilir durumdaydı.

18–21 Ağustos 1921 tarihlerinde havanın yağmurlu ve bulutlu olmasına rağmen Yunanlıların Sivrihisar güneyi ile Ballıhisar arasında üç tümenen fazla kuvvetinin bulunduğu ve bu tümenlerin 21 Ağustos'ta kolbaşılarının Fettahoğlu Köprüsü ve civarından Sakarya'dan güneye geçtiğı tespit edildi¹⁹⁹.

22 Ağustos 1921 tarihinde yapılan keşifte Yunan birliklerin bir tümen daha arttığı tespit edilmişti. Ancak, Batı Cephesi Komutanlığı'nca keşfin kıymetlendirilmesi neticesinde; bir tümen fazla yapılan tespitinin Yunan birliklerinin geri unsurları olduğu, buna rağmen Yunan birliklerinin Sakarya'ya taarruza hazırlandığı anlaşılmıştı²⁰⁰.

Yunanlılar 23 Ağustos 1921 sabahı Türk mevzilerine taarruza başladı. Bu tarihte yapılan hava ve kara keşifleri ile Yunan birliklerinin sekiz tümen ile Sakarya-Ilıcaözü güneyinde, diğer bir tümen ile de Porsuk arasında ve Porsuk kuzeyinde olduğu tespit edildi. Böylece kesin sonuçlu muharebenin Mangal Dağı ve doğusunda olacağı ortaya çıkmıştı²⁰¹. 24 Ağustos 1921 tarihinde yapılan

¹⁹⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.155.

¹⁹⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.155.

¹⁹⁶ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.2; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.155.

¹⁹⁷ Bkz. Fotoğraf – 9.

¹⁹⁸ Vecihi Hürkuş, a.g.e., s.109.

¹⁹⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.155.

²⁰⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.155.

²⁰¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.157.

keşifte Yunan birliklerinin Ilıca Deresi-Temürözü Deresi güneyinde beş ila altı tümenlik asıl kuvvetleri ile ilerlediği tespit edildi²⁰².

25–29 Ağustos 1921 tarihlerinde yapılan muharebelerde Tayyare Bölüğü Batı Cephesi Komutanlığı'ndan almış olduğu keşif vazifeleri neticesinde elde ettiği bilgileri Komutanlığa iletti. Bu keşif vazifesi esnasında rast geldiği önemli Yunan hedeflerine bomba ve makineli tüfekler ile taarruz etti²⁰³.

Yunan Ordusu Türk Ordusu'nu sol kanadından kavramak için büyük çapta bir kuşatma manevrası başlattı. Türk tarafı 30 Ağustos 1921 tarihinde gerçekleştirdiği üç keşif uçuşu ile bu manevra harekâtını zamanında öğrenerek aldığı tedbirler ve doğru zamanda yerleştirdiği kuvvetlerle Yunan birliklerini durdurdu²⁰⁴.

Yunan birlikleri Türk hattını kuşatamayacağını anlayınca cepheden yarma harekâtına girişti. Yapılan keşifler neticesinde elde edilen doğru bilgiler ile Yunan birliklerinin yarma harekâtı başarıya ulaşamadı²⁰⁵.

Türk Ordusu elde ettiği bilgiler ve taarruz tipindeki keşiflerle, Yunan birliklerinin bütün cephelerde tutunmakta oldukları ancak kuvvetlerinin bir kısmını batıya kaydırıldığını tespit etti²⁰⁶. Türkler bu gelişme üzerine çatışma yoğunluğunu yükselterek Yunan Ordusu üzerindeki baskıyı en üst seviyeye çıkardı. Batı Cephesi Komutanı düşmanın geri çekileceğini değerlendirerek 9 Eylül 1921 günü taarruz emrini verdi. 10 Eylül 1921'de başlayan taarruz ile birlikte 2'nci Tayyare Bölüğü tarafından yapılan keşifte Yunan Ordusu'nun geri çekilmekte olduğu rapor edildi²⁰⁷. Batı Cephesi'ndeki Türk uçakları 18 günde 40 keşif uçuşu yaptı²⁰⁸.

22 gün süren çetin Sakarya Meydan Muharebesi'nde keşif ve taarruz görevlerini idame edebilen Türk Tayyare Bölüğü; Yunan Ordusu'nun çekilmesini zamanında tespit ederek birliklerinin sevk ve idaresinde büyük değeri olan bilgileri Batı Cephesi Komutanlığı'na sunmuştu. Bazen iki, bazen de bir uçakla

²⁰² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.157.

²⁰³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.157.

²⁰⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.157.

²⁰⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.159-160.

²⁰⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.160.

²⁰⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.161.

²⁰⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.133.

vazife yapan Tayyare Bölüğü'nün fedakâr personeli, sayı azlığını, nitelik üstünlüğü ile gidererek; Yunan birliklerinin yaklaşması, Türk mevzilerine taarruzu ve çekilmesi safhasında kendilerinden istenilen görevleri başarı ile yerine getirmişlerdi²⁰⁹.

2'nci Tayyare Bölüğü Yunan Ordusu'nun geri çekilmesi ile birlikte başlayan takip harekâtında; 11 gün içerisinde 12 keşif uçuşu daha yaptı. Yunan birliklerinin geri çekilme istikametlerini, kuvvetlerini, buldukları yerleri zamanında tespit ederek ve bu birlikler üzerine bomba ve makineli tüfekler ile taarruz etmek suretiyle takip birliklerini destekledi²¹⁰.

Görüldüğü üzere İnönü, Kütahya-Eskişehir ve Sakarya muharebelerinde görevli uçucu personelin gayret ve çabaları, Batı Cephesi Komutanlığının doğru karar almasına önemli katkıda bulundu. Sakarya'da Yunanlıların 18 uçağına karşılık, Türklerin 2 uçağı²¹¹ 52 uçuş yaparak Yunanlılar ile aradaki sayı farkını kapatmaya çalışmaları ender rastlanır bir durumdur. Eldeki imkânsızlıklara rağmen iki uçağın bu kadar kısa sürede 52 uçuş yapması havacılık alanında bir mucize olarak görülmektedir. Devamlı uçuş halinde bulunan bu iki uçak ile tüm hava gözetlemeleri yapılmış ve bu arada bir Yunan uçağı düşürülmüştü²¹². Ortaya çıkan sonucun ise hava keşiflerinin başarısı olarak nitelendirmek herhalde abartı olmaz.

Sakarya Meydan Muharebesi sonrası Türkiye Büyük Millet Meclisi 19 Eylül 1921 günlü oturumunda Mustafa Kemal'e Mareşallik rütbesinin verilmesini kararlaştırdı²¹³.

Yunan Ordusu ise doğuya doğru Manisa, Salihli, Turgutlu, Uşak; kuzeye doğru Akhisar, Kırkağaç, Soma, Savaştepe, Balıkesir, Bursa hattında geri çekildi.

²⁰⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.166.

²¹⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.164.

²¹¹ İsimleri İzmir ve İsmet. Bkz. Zeki Sarıhan, a.g.e., s.22.

²¹² Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Maliye Bakanlığı Yayınları, Yayın No:1974-162, Ankara 1974, s.294-295; Zeki Sarıhan, a.g.e., s.22.

²¹³ Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (4 Ağustos 1337 tarihli Altmışbirinci İçtimadan, 22 Eylül 1337 tarihli Sekseninci İçtimaa Kadar), T.B.M.M. Matbaası, Ankara 1958, 192-214.

İKİNCİ BÖLÜM

BÜYÜK TAARRUZA HAZIRLIK DÖNEMİNDE ASKERÎ HAVACILIK

(EYLÜL 1921 – AĞUSTOS 1922)

14 Ağustos 1921 tarihinde Eskişehir'in doğusundaki siperlerden çıkarak Ankara'ya doğru uzun bir yürüyüşe başlayan Yunan Ordusu, 2000 civarında kayıp vererek 11 Eylül 1921 tarihinden itibaren Sakarya nehrinin doğusundan, Eskişehir'deki siperlerine geri döndüler²¹⁴. Yunan hükümeti siyaset alanında bir çıkmaza saplanmış, krallık otoritesini kaybetmişti. Yunan parlamentosu düzenli toplanamıyordu. Muhalefet ise git gide sesini yükseltmeye başlamıştı. Sakarya yenilgisinden sonra içeride ve dışarıda itibarı zedelenmiş olan Yunan Hükümeti destek arayışı için Avrupa'nın yolunu tutmuştu²¹⁵. Yunanistan Anadolu içerisinde düştüğü bataklıktan kolayca sıyrılamayacaktı. Bu durumu kavrayan İngilizler, Yunan hükümetinin “Yardım etmezseniz Anadolu'dan çekiliriz.” tehdidini önemsemeyerek yardım taleplerini geri çevirmişlerdi²¹⁶. Yunanistan, Avrupa'dan gerekli desteği göremeyince Anadolu'da kaderi ile baş başa kalmıştı.

Sakarya Meydan Muharebesi'nde Yunan Ordusu'nda II. Kolordu Komutanı olarak yaptığı görevi müteakip geri çekilirken İzmir'de Tuğgeneraller Konseyi'nde görevlendirilen²¹⁷ Prens Andre, Yunanistan'ın içine düştüğü çıkmazı en iyi analiz edenlerdendi. Prens, analiz sonucunu, yakın dostu Metaxas'a²¹⁸ yazdığı mektupta şöyle anlatmaktadır:

²¹⁴ Michael Llewellyn Smith; Anadolu Üzerindeki Göz, Çev: İnal H., Hürriyet Yayınları:193 Tarih Dizisi:13, Hürriyet Ofset, İstanbul 1978, s.255-256.

²¹⁵ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.383.

²¹⁶ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.14-15.

²¹⁷ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.267.

²¹⁸ Ioannis Metaxas (1871-1941) Berlin Askeri Akademisi'ni bitirdi. Balkan Savaşı'nı yöneten kurmaylar arasındaydı. 1915 yılının ilk aylarında vekâleten Genelkurmay Başkanlığı yaparken Venizelos ile ters düşmesinden dolayı istifa etmişti. 1920'de general rütbesi ile askerlikten ayrılarak, 1923'te politikaya atıldı.

Çok uzun olması ve kuvvetlerimizin yetersizliği yüzünden, şimdi elimizde tuttuğumuz cepheyi sistemli bir şekilde savunmak olanaksız değilse bile çok zordur. Bu nedenle ya kendi isteğimizle ya da düşmanın baskısıyla geri çekilmek zorunda kalacağımız apaçık ortadadır. Bu koşullarda konuyla ilgili bazı araştırmaların yapılmış olabileceğini, elimizdeki kaynaklarla savunabileceğimiz daha dar bir ikinci cepheyle ilgili hazırlıklara başladığını düşünebilirsiniz. Buna benzer hiçbir şey yapılmamıştır; ikinci cephe diye bir şey yoktur! Ordunun durumu bende daha fazla güven yaratmamaktadır. Ordunun saldırgan ruhu yok olmuştur ve eğer ordu bugün cephede bozguna uğramadan kalıyorsa, çok yakında barış yapacağımıza inandığı için kalıyor. Ama görüşmeler uzun sürer ya da Gounaris hiç başarı göstermeden döner ve savaş sürerse, o zaman ne olur? Ordunun, düşman tarafından yapılacak ciddi bir hareket karşısında dayanacak durumda olmadığını sanıyorum, ama cephenin bir noktasındaki başarısızlık peşinen öteki başarısızlıkları getirecektir ve o zaman yenilgi nerede son bulacaktır? Bir darbeye elde ettiğimiz bütün sonuçları ve daha çok bütün özverilerimizin ürünlerini yitireceğiz, Gounaris ve Phontas'ın iyimserliklerinin birim için bir değeri olmayacaktır...

Bizi Anadolu kâbusundan kurtarmak için hemen bir şey yapılmalıdır. Ne yapılacağını bende bilmiyorum ama blöften vazgeçelim ve gerçek durumu olduğu gibi görelim. Çünkü en sonunda hangisi daha iyi olacaktır? Denize dökülmek mi? Yoksa kafalarımız suya girmeden kaçmak mı?...

Savaşı sürdürmekle Yunanistan'ın varlığını ve özünü nasıl kurtaracağımızı bir türlü anlayamıyorum. Ben tersini düşünüyorum. Hem o kadar açık bir şekilde görüyorum ki yanlış anlaşılma tehlikesine karşın düşüncelerimi size bildirmek için yazıyorum...²¹⁹.

Yunan tarafında yaşanan olumsuz gelişmelerin aksine Türk Hükümeti, Sakarya Savaşı'nda kazandığı askeri zaferin üzerine siyasi alanda elde ettiği başarıları ekledi. Bu kazanımlar; doğuda Kafkas cumhuriyetleri ve güneyde Fransızlar ile imzalamış olduğu iki önemli anlaşmadır.

Birincisi 13 Ekim 1921 tarihli Kars Anlaşması²²⁰. İkincisi ise 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması²²¹'dir²²². Türkler bu anlaşma ile Fransızları çekilmeye zorlayarak, Güney Anadolu topraklarını işgalden

1936 yılında diktatör olarak Yunanistan'ın başına geçerek, ölümüne kadar bu görevde kaldı. Bkz. Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.369.

²¹⁹ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.268-269.

²²⁰ 2 Aralık 1920 tarihinde imzalanan Gümüş Anlaşması ile 16 Mart 1921 tarihli Moskova Anlaşmalarının bir devamı niteliğindedir. Bkz. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbi-Batı Cephesi (Birinci, İkinci İnönü, Aslıhanlar ve Dumlupınar Muharebeleri), Seri No:1, C.II, Kısım III, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1966, s.3-7.

²²¹ Ankara Antlaşması: 20 Ekim 1921 tarihinde Fransa ile yeni Türkiye Devleti arasında Ankara'da imza edilmiştir. Bu anlaşma ile Fransız işgali altında bulunan Türk toprakları kurtarılmış, bu cephedeki kuvvetlerin ve kaynakların Batı Cephesi'ne kaydırılmasına imkan doğmuştur. Ayrıca yeni Türk Devleti'nin siyasi varlığı; Avrupa ülkeleri arasında siyasi ve ekonomik bir nüfuza sahip olan Fransızlar tarafından tanınmış oldu. Bkz. Türk İstiklâl Harbi, C.IV, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1966, s.251-252.

²²² Lozan'a Giden Yolda Önemli Bir Aşama Ankara Anlaşması (20 Ekim 1921), Yeni Adana Gazetesi Yayını, Adana 2002, s.106.

kurtardılar. Misak-ı Milli prensipleri biri batılı, diğeri ise doğulu iki büyük devlete kabul ettirilmişti²²³. Fransızların çekilmesini İtalyanlar takip etti²²⁴.

Anadolu'yu işgal eden devletler; silahlı kuvvetlerini, inandıkları bir amaç uğruna, topraklarından çok uzaklara gönderdiler. Hedeflerini gerçekleştirmek için büyük mali kaynaklar harcadılar. Fakat tüm bu inanmışlığa rağmen; kendi halklarına geri çekilme gerekçesini izah edemiyorlardı. İşgale başlarken hesaba katmadıkları bir ayrıntı, geri çekilmenin en önemli maddesi haline geliyordu. Bu ayrıntı “Başka bir ulusun topraklarında bulunmak.” olduğu gerçeğiydi. Türkler, işgal edilen toprakları için varlık gösteremeyen İstanbul Hükümeti'ne karşı, geleceklerini Ya İstiklal! Ya Ölüm! düsturu üzerine inşa ettiler. Bu nedenle Ankara Hükümeti'nin elde ettiği başarılar, göz ardı edilemeyecek kadar önemliydi.

Türk Ordusu'nun Sakarya'daki başarısı, orduya olan güveni arttırmıştı. Bununla beraber Meclis'te bu olumlu havayı bozmak isteyen gruplar vardı. Bu gruplar ordunun, Sakarya Zaferi'nden sonra bir aylık bir hazırlık ile genel taarruza geçmesini talep etmişlerdi. Ancak, Anadolu'nun kıt kaynakları, Sakarya Muharebesi öncesi ve uzun süren muharebe süresince son kuruşuna kadar zorlanmış ve tükenmişti. Bu süre içinde ordunun gücünün iki kat artırılması şöyle dursun, Sakarya'nın kayıpları bile giderilememişti²²⁵. Türkler şimdi hem Sakarya'nın kayıplarını karşılamak, hem de ordunun gücünü yükseltmek zorunluluğu ile karşı karşıyaydı. Bunun üzerine Mustafa Kemal Paşa Meclis'te taarruz hazırlıklarının tamamlanmadan yarım tedbirlerle genel bir taarruza geçilemeyeceğini belirten bir konuşma yaptı²²⁶. Bu durumu daha sonra yine mecliste yapmış olduğu başka bir konuşmasında şöyle ifade ediyordu:

Taarruza devam edebilmek için yapılması zarurî olan bir takım noksanlıklar vardı. Onları ikmal etmeden taarruza devam etmeyi uygun görmemiştik... Lâkin bizim yapacağımız taarruzu düşmanın arzusuna tabi kılmaktansa şimdiye kadar yaptığımız gibi fırsat bulursak biraz daha beklemek ve

²²³ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.382.

²²⁴ Birinci, İkinci İnönü, Aslıhanlar ve Dumlupınar Muharebeleri, s.3–7.

²²⁵ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.383.

²²⁶ Nutuk, 466–468.

henüz muhtaç bulunduğumuz nevakısı da ikmal ettikten sonra daha esaslı bir harekâta geçmeyi tercih ettik²²⁷.

1. TÜRK ORDUSU

Başkomutan Mareşal Gazi Mustafa Kemal Paşa (Atatürk),²²⁸

Genelkurmay Başkanı Birinci Ferik (Korgeneral) Fevzi Paşa (Mareşal Çakmak),

Karargâhı Ankara'da. Milli Savunma Bakanlığı ile Genelkurmay Başkanlığı karargâhları müşterekti.

Kara Kuvvetleri Başkomutanlık emrinde olmak üzere; Batı Cephesi Komutanlığı, Doğu Cephesi Komutanlığı, El-Cezire Cephesi Komutanlığı, Adana Komutanlığı, Antep Bölgesindeki birlikler, Merkez Ordusu Komutanlığı (Bu ordu Şubat 1922 tarihinde lağvedildi.), Kastamonu Havalisi Komutanlığı ve Ankara Komutanlığı ile Genelkurmay Başkanlığı emrinde 16'ncı Piyade Tümen Komutanlığı'ndan teşkil edilmişti²²⁹.

1.1. BATI CEPHESİ KOMUTANLIĞI

Cephe Komutanı Mirliva İsmet (İnönü) Paşa

Kurmay Başkanı Kurmay Albay Asım (Gündüz)

Büyük Taarruz'a hazırlık ve Büyük Taarruz dönemlerinde harekât ve diğer faaliyetler bakımından görevlendirilmiş Batı Cephesi Komutanlığı'nın kuruluşu;

1'inci Ordu Komutanlığı,

²²⁷ Fahri Çoker ve Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu, Türk Parlamento Tarihi Millî Mücadele ve TB.M.M.I. Dönem 1919-1923, C.I, TBMM Vakfı Yayınları No:4, Ankara 1994, s.477-479.

²²⁸ Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (4 Ağustos 1337 Tarihli Altmış Birinci İçtimadan, 22 Eylül 1337 tarihli Sekseninci İçtimaa Kadar), s.18-21.

²²⁹ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.18-19.

Komutanı: Mirliva Ali İhsan (Sabis) Paşa, Büyük Taarruz'da
Mirliva Nurettin Paşa,

Bağlı Birlikler: Bağımsız 6'ncı, Bağımsız 8'inci, 14 Piyade Tümen
Komutanlıkları ile 3'üncü Süvari Tümen
Komutanlığı,

2'nci Ordu Komutanlığı (1 Şubat 1922),

Komutanı: Mirliva Yakup Şevki Paşa,

Bağlı Birlikler: 2'nci, 3'üncü, 4'üncü ve 6'ncı Kolordu
Komutanlıkları,

1'inci Kolordu Komutanlığı,

Komutanı: Kurmay Albay İzzettin (Orgeneral Çalışlar),

Bağlı Birlikler: 15'inci, 23'üncü ve 57'inci Tümen Komutanlıkları
ile 1'inci Süvari Tümen Komutanlığı,

5'inci Süvari Kolordu Komutanlığı,

Komutanı: Mirliva Fahrettin Paşa (Orgeneral Altay),

Bağlı Birlikler: 2'nci, 3'üncü ve 4'üncü Süvari Tümen
Komutanlıkları.

Kocaeli Grubu

Komutanı: Albay Halit,

Bağlı Birlikler: 17'nci Tümen Komutanlığı ve gönüllü
müfrezeler²³⁰.

Batı Cephesi Komutanlığı; başlangıçta 15 piyade, 4 süvari tümenine sahip iken sonradan 22 tümene yükseltildi. Tümenlerde 7.000 ile 7.500 arasında insan mevcudu, topçu alaylarında ise 5–15 arası top vardı²³¹. Komutanlık Sakarya muharebesinden sonra birlikleri ile Eskişehir - Afyonkarahisar hattındaki Yunan kuvvetlerinin karşısına yerleşti. Menzil işleri, Konya'ya demiryolu güzergâhı üzerine aktarıldı. Sakarya Meydan Muharebesi sırasında Eskişehir – Ankara

²³⁰ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.22-26.

²³¹ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.384.

hattındaki ikmal kaynaklarının kuruması bu güzergâh değişikliğinin en önemli nedenidir.

1.2. HAVA BİRLİKLERİ

Türk hava birlikleri, taarruz hazırlıkları çerçevesinde ordu ile işbirliğine tahsis edildi. Eğitime hazırlık verildi. Malzeme, teçhizat, uçak ve personel bakımından takviye edilerek muharebe gücünün artırılması hedeflendi²³².

Eğitim ve ikmal yönünde yapılan çalışmalara paralel olarak teşkilat bakımından da önemli değişiklikler yapıldı. Eskişehir’de bulunan Kuvayi Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi, Ağustos 1921’de Ankara’ya ve 1922’de de Konya’ya intikal ettirildi. Müdürlük, ikmal ve idari işler bakımından Millî Savunma Bakanlığı’na, harekât ve eğitim yönlerinden de Genelkurmay Başkanlığı’na bağlıydı²³³. Genel Müdürlük: emrinde 1’inci ve 2’nci Tayyare Bölükleri ile Karargâhı’nda; istihbarat, fen, personel, muhasebe, depo ve evrak işlerini yürüten kısımlar mevcuttu²³⁴. Tayyare Bölükleri, teknik işler ve gereç ikmali bakımından Genel Müdürlüğe; harekât, barınma ve beslenme yönlerinden de emrinde oldukları kara birliklerine bağlıydı²³⁵.

Sakarya Meydan Muharebesi’nden sonra Yunanlılardan dört adet uçak ganimet olarak alınmıştı²³⁶. Bunlardan 27 Eylül 1921 günü Sarıköy meydanına mecburi iniş yapan uçağa “Sakarya” ismi verildi²³⁷. Tedarik çalışmaları ile birlikte 7 Mart 1922 tarihinde elde on üç uçak bulunuyordu. Millî Müdafaa Vekâleti (Millî Savunma Bakanlığı) bu uçakları onararak, Kütahya ve Eskişehir Muharebelerinde lağvedilen 1’inci Tayyare Bölüğü’nün yeniden teşkiline ve geri

²³² Halil Taşan, Hava Harp Tarihi Havacılığın Doğuşundan 2’nci Dünya Savaşına Kadar, C.1, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1991, s.145.

²³³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.167.

²³⁴ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.32.

²³⁵ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33.

²³⁶ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.81.

²³⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.76.

kalan tayyarelerin de Konya’da konuşlu Genel Müdürlük emrinde bırakılmasına karar verdi²³⁸.

Batı Cephesi Komutanlığı Millî Savunma Bakanlığı’nca yapılan değişiklikleri değerlendirerek; Cephe emrinde bir bölük, ordular emrinde ayrıca birer bölük bulundurulması gerektiğini belirterek, Mayıs 1922 tarihinde iki bölüğe ilaveten bir üçüncü bölüğün teşkil edilmesini, Batı Cephesi’nde teknik işlerin yürütülmesi için, 2’nci Tayyare Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl’ın Tayyare müfettişi olarak Cephe Karargâhına atanmasını, Kuvayî Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü)’nin lağvını teklif etti²³⁹.

Teklifi inceleyen Millî Savunma Bakanlığı ise mütalaayı genel olarak uygun bulmakla beraber elde yeteri kadar tayyare ve malzeme bulunmadığından, kurulması istenen üçüncü bölüğün teşkiline imkân olmadığını bildirdi. Müteakiben 1’inci Bölüğün kurulması işine hız verdi²⁴⁰. Böylelikle Kütahya-Eskişehir Muharebeleri’nde lağvedilmiş bulunan 1’inci Tayyare Bölüğü bu muharebelerden sonra yeniden teşkil edildi²⁴¹.

Ancak yapılan değerlendirmeler neticesinde uçuş faaliyetlerinin daha iyi ve tecrübeli bir elden sevk ve idaresini sağlamak maksadı ile Batı Cephesi Komutanlığı’nca aşağıdaki emir verildi:

1. Konya’dan Akşehir’e gelen 1’inci Tayyare Bölüğü, 2nci Tayyare Bölüğüne ilhak edilmiş ve her iki bölüğe birden Cephe Tayyare Bölüğü adı verilmiştir.²⁴²
2. 1’inci ve 2’nci Ordulara ikişer uçaklık birer Keşif Müfrezesi ayrılmış ve isimlerine, Ordu numaralarına karşılık olmak üzere 1’inci ve 2’nci Keşif Müfrezeleri denilmiştir.
3. Evvelce Akviran’a gönderilmiş bulunan müfreze bu maksat için 2’nci Ordu Komutanlığı’na verilmiş, Aziziye’de bırakılmıştır. 1’inci Ordu Komutanlığına da Cephe Bölüğü’nden bir müfreze gönderilmesi için hazırlıklarda bulunması emredilmiştir.
4. Müfrezelerdeki personelin değiştirilmesi ve malzemelerin ikmali ile müfrezelerde daima iki faal uçağın bulundurulması Cephe Tayyare Bölük Komutanı’na aittir.

²³⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.167.

²³⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.167.

²⁴⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.167.

²⁴¹ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33.

²⁴² Bkz.1 ve 2’inci Bölüklerin personel yapısı Kuruluş 2’te; Cephe Tayyare Bölüğünde vazife gören personelin isimleri Kuruluş 3’tedir.

5. Müfrezelere uçuş vazifeleri Ordular tarafından verilir, müfrezelerin yapamayacakları vazifeler Cephe Tayyare Bölüğü tarafından sağlanacaktır.

Bu emre göre hazırlanan 1'inci Ordu Keşif Müfrezesi de Haziran 1922 ayının birinci haftasında 1'inci Ordu emrine girmek üzere Çay'a gönderildi²⁴³.

Görüldüğü üzere Batı Cephesi Komutanlığı bu emirle sayısı iki olan tayyare bölüklerini birleştirerek ortaya çıkan yeni teşkilata Cephe Tayyare Bölüğü adını vermiştir²⁴⁴.

Son duruma göre Cephe Tayyare Bölüğü'nün konumu şöyleydi:

10 uçak, ara akaryakıt kademesi Apa Köyü'nde,

1'inci Ordu Keşif Müfrezesi; Çay civarında Mandıra Köyü'nde,

Pilotlar : Sivil Pilot İsmail Zeki,

Sivil Pilot Halim Canko,

Rasıtlar : Teğmen Osman Nuri,

Teğmen Selanikli Zeki.

2'nci Ordu Keşif Müfrezesi; Aziziye civarında Akviran Köyü'nde

Müfreze Komutanı : Deniz Pilot Yüzbaşı Yahya,

Pilotlar : Sivil Pilot Cemal,

Sivil Pilot Hayri (Hayri Hoca).

Rasıtlar : Teğmen Bahattin.

Teğmen İbrahim Hakkı.

Müfrezeler Büyük Taarruz'a kadar ordular emrinde kaldılar²⁴⁵.

Müteakiben Millî Savunma Bakanlığınca 5 Temmuz 1922 tarih ve 13493 sayılı emir ile bir değişiklik daha yapılarak Kuvayî Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi lağvedilerek ve yerine Konya'da Kuvayî Havaiye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri Müfettişliği)²⁴⁶ kuruldu²⁴⁷. Kuvayî Havaiye Müfettişliği'nin teşkili üzerine Konya'da yeni bir tayyare istasyonu açıldı. Müfettişliğe; tümen yetkileri

²⁴³ Halil Taşan, a.g.e., C.I., s.149.

²⁴⁴ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33.

²⁴⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.87.

²⁴⁶ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.510.

²⁴⁷ Bkz. Kuruluş – 4.

verilerek, tayyare birlikleri, Eskişehir'deki tayyare tamir fabrikası, Ankara'da teşkil edilen hava malzeme deposu²⁴⁸ buraya bağlandı²⁴⁹.

22 Temmuz 1922 tarihinde Kuvayî Havaiye Müfettişliği'ne Kurmay Yarbay Muzaffer (Ergüder) atandı²⁵⁰. Muzaffer (Ergüder) Bey havacı olmadığı için bu görevi kabul etmekte tereddüt gösterdi. Havacılık ile bağlantısının uçakları Balkan ve 1'inci Dünya Savaşı'nda uzaktan seyretmekten ibaret olduğunu komutanlarına açıkça ifade etmiş, ancak komutanları kendisinden, yapamayacağı bir görevin istenmeyeceğini söylemişlerdir. Bu gelişme üzerine Muzaffer Bey göreve başlamıştır²⁵¹.

Adana'daki Tayyare Mektebi (Okulu) Kuvayî Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'nin lağvı üzerine Konya'ya nakledildi. Kuvayî Havaiye Müfettişliği'nin teşkilinden sonra ve Genelkurmay Başkanlığı'nın 8 Ağustos 1922 gün ve 5061 sayılı emri ile: Konya'nın deniz seviyesinden çok yüksek olması, meteorolojik durumunun da pilotaj uçuşlarına müsait olmaması ve Mersin Limanı'nı Yunan gemilerinin hücumundan korumak maksadı ile Mektep yeniden Adana'ya nakledildi²⁵². Burada çift kumandalı Fiat yapısı bir Aviatik eğitim uçağı, bir adet eski ve cephe uçuşlarında bir işe yaramayan Albatros D.III av uçağı, bir adet ise çift komutalı ve antrenman uçuşları için kullanılan Breguet XIV 2B uçağı vardı. Albatros D.III av tayyaresi, Genelkurmay Başkanlığı'nın 2 Temmuz 1922 tarihli 4285 sayılı emri ile Mersin Limanı'nı denizden gelebilecek Yunan gemilerinin taarruzlarına karşı korumak için Adana Havalisi Komutanlığı emrine verildi²⁵³.

1922 Yılındaki Hava Teşkilatı'nın durumu²⁵⁴:

²⁴⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.168.

²⁴⁹ Sıtkı Tanman, Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi 1918–1923), C.II, Kitap 2, Hava Basımevi, Eskişehir 1953, s.120.

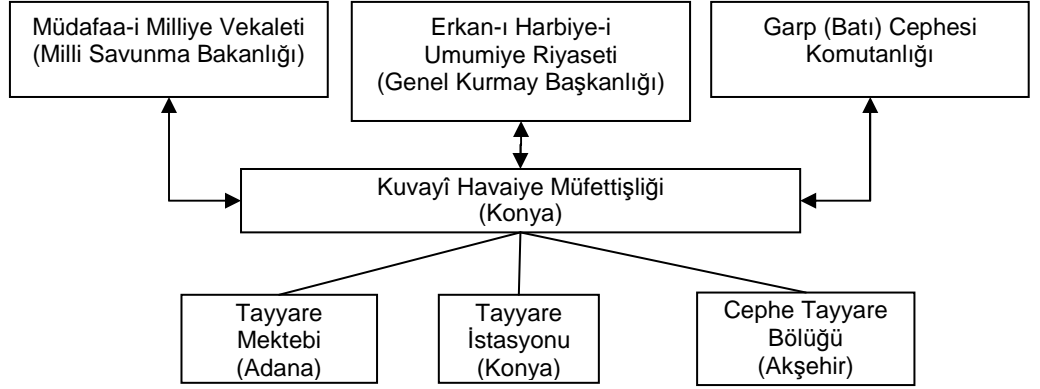
²⁵⁰ Osman Yalçın, a.g.e., s.161.

²⁵¹ Osman Yalçın, a.g.e., s. 164.

²⁵² Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, s.122-124.

²⁵³ Bkz. Kuruluş – 5.

²⁵⁴ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.120. Bkz. Harita - 1



1.3. LOJİSTİK HAZIRLIKLAR

Teşkilat hazırlıklarının olanca hızla sürdüğü dönemde, askerlerin yedirilmesi, giydirilmesi ve silahlandırılması için yeni kaynak ihtiyacı vardı. Anadolu, mali yükümlülük sınırlarını aşmıştı. Büyük Millet Meclisi ve hükümet, Büyük Taarruz için gerekli maddi kaynakları bulamamanın çaresizliği içindeydi²⁵⁵.

Mustafa Kemal Paşa ordunun ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla 7–8 Ağustos 1921 tarihinde cephe gerisi seferberliği başlattı. Tekâlifi Millîye emirleri olarak Türk millî mücadele tarihine geçen bu emirler her şeyi ile en ince ayrıntısına kadar düşünülmüş ulusal hazırlık hükümlerini içermekteydi²⁵⁶. Bunu, 14 Eylül 1921 tarihinde eli silah tutan her Türk vatandaşının orduya alınması için başlatılan genel seferberlik takip etti. Bu strateji Türk ve Dünya tarihinin eşsiz taktiklerinden biri olmuştur.

Ordunun Büyük Taarruz'a hazırlanması ve etkinliğinin artırılmasına yönelik olarak 14 Ocak 1922 tarihinde Başkomutan başkanlığında, Maliye Bakanlığı, Millî Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'ndan oluşan "Harp Encümeni" kuruldu. Encümen'in görevi yeni kaynaklar bulmak ve mevcut durumun kötüye gidişini önlemektir. Ne var ki askerlerin günlük ihtiyaçlarının karşılanmasında bile güçlük çekilmesi Savaş Komisyonunun uzun vadede

²⁵⁵ Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s.437.

²⁵⁶ Serpil Sürmeli, a.g.e., s.60.

çalışmalarını engelliyordu. Komisyonun başlıca gündemi: ordunun günlük yaşesinin nasıl karşılanacağıydı²⁵⁷.

Anadolu'da işgale karşı ortaya çıkan direnişler ve Türk millî kuvvetlerindeki toparlanmanın etkisi ile Fransızlar ve İtalyanlar geri çekilme kararı aldı. Alınan kararlar ile kurulan siyasi ilişkiler sayesinde bu ülkelerden uçak, silah, teçhizat ve diğer malzemeler az da olsa tedarik edilebildi²⁵⁸. İtalyan ve Fransızlar, ellerindeki malzemelerin geriye götürme maliyetine katlanmaktansa, bunları paraya çevirmenin daha mantıklı olacağı gerekçesi ile satışa onay veriyorlardı²⁵⁹.

Neticede Ankara Anlaşması hükümleri gereğince Fransızlardan: 10 adet Breguet XIV 2B tipindeki iki kişilik keşif uçağı satın alındı²⁶⁰. Ancak bu uçakların çoğu arızalıydı. Konya'ya getirilen araçlardan sadece 4 uçak uçuşa hazırlanarak, 21 Mayıs 1922 tarihinde Akşehir'e gönderilerek, teşkiline başlanan 1'inci Tayyare Bölüğü'nün kuruluşu tamamlanmış oldu²⁶¹. Ayrıca yine Fransızlardan parası ileride ödenmek üzere çeşitli malzemeler satın alındı. Bunlar bezden yapılmış 10 adet hangar, 4 adet yedek uçak motoru ve 3 adet telsiz istasyonundan ibaretti²⁶².

Millî Savunma Bakanlığı olanca hızıyla tedarik çalışmalarına öncelik veriyordu. Silah, araç ve gereç ikmali için Bakanlığın Levazım Dairesi'nden Binbaşı Refet Bey İtalya'ya, Kurmay Yarbay Saffet ve Nuri ise Almanya'ya gönderildi. Refet Binbaşı'ya uçak satın alması da tembih edildi. Refet Bey, havacılıkla ilgisi olmadığını, yanına bir havacı verilmesini istediği halde yalnız gönderildi. İtalya'dan gelen haberde 21 adet Spat XIII²⁶³ av uçağı bulunduğu öğrenildi. İtalyan havacı Paraschini'nin elinde bulunan Spat XIII tipi 21 adet av

²⁵⁷ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33.

²⁵⁸ Mevlüt Çelebi, Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri, Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları No:1/99, Ankara 1999, s.281.

²⁵⁹ Mevlüt Çelebi, a.g.e., s. 281-295.

²⁶⁰ Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s.507.

²⁶¹ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33. Bkz. Fotoğraf – 10.

²⁶² Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s.507.

²⁶³ Birçok eserde Spat tipi uçaklar için çeşitli model numaraları kullanılmıştır. (Spat – XIX, Spat XII gibi) Hava Kuvvetleri Komutanlığınca yayımlanan ve 1911 ile 1996 dönemini kapsayan uçak albümünde: 1921-1922 yılları arasında sadece Spat XIII tipinde uçağın envanterde bulunduğu görülmüştür. Bu farklı numaralandırmanın muhtemelen diğer uçak modelleri ile karıştırıldığı için yapıldığını değerlendirdim. Bu nedenle Spat tipi için yazılan model numaralarının hepsi Spat – XIII olarak düzeltilmiştir. Bkz., Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996), Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997, İçindekiler.

uçağının satın alınması için yapılan girişimler olumlu sonuç verdi²⁶⁴. Ancak İtalyanlardan 20 adet uçak satın alındı²⁶⁵.

Uçaklar İtalya'nın Brendizi limanında Afrika adlı İtalyan gemisine yüklenerek Antalya'da gönderildi. Yüzbaşı Fazıl, Yüzbaşı Yahya, Sivil Pilot Hulusi ve Sivil Pilot Vecihi ile Makinist Eşref'ten oluşan Türk heyeti, uçakları teslim almak üzere Antalya'ya hareket etti. Fakat uçakları taşıyan geminin İtalya'dan ayrıldıktan sonra iki Yunan torpidosu tarafından takip edildiği, bu nedenle Yunan torpidolarını şaşırtmak amacıyla bir süre Mısır yönünde ilerlediği bilgisi geldi. Gemi Suriye sahillerini dolaşarak, Türkiye güney kıyılarına yanaşmaya başladığında; Yunan torpidoları, gemi kaptanına Türk sahillerine yanaştıkları takdirde uçakların zorla alınacağı mesajını gönderdi. Geminin batırılması da akla gelen ihtimaller arasındaydı. Ancak, Ankara Hükümeti'nin talimatı ile Afrika gemisi, ışıklarını da söndürerek gece karanlığından istifadeyle Mersin Limanı'na girmeyi başardı. Mersin Bölge Komutanı Yarbay Demir Ali Bey, emrindeki asker ve Mersin halkının yardımı ile uçakları teslim aldı. Müteakiben tren ile Konya'ya gönderdi. Fakat uçaklarda silah bulunmuyordu. Bunun üzerine 1'inci Dünya Harbi'nde Alman uçaklarından kalan ve Konya meydanındaki askerî depoda saklanan tüfeklerin kullanılması çözüm olarak düşünülmüştü²⁶⁶.

İtalyanlar ile kurulan yakın ilişkiler sayesinde Aviatik tipindeki bir okul uçağı ile Fiat tipi keşif uçağı da Adana'da İtalyanlardan teslim alınarak Konya'ya getirildi²⁶⁷.

Ayrıca yine İtalyan tüccarlarından satın alınan 100 beygirlik ve F.I.A.T. motorlu, çift kumandalı ve iki kişilik bir mektep tayyaresi de 7 Temmuz 1922 günü Pilot Vecihi (HÜRKUŞ) tarafından uçurularak, Antalya'dan Akşehir'e getirildi²⁶⁸. Uçağa Türklerde "Gözcü" anlamında kullanılan "Karga" ismi verildi²⁶⁹.

²⁶⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.87.

²⁶⁵ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.510.

²⁶⁶ Osman Yalçın, a.g.e., s. 158.

²⁶⁷ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33.

²⁶⁸ Mazlum KEYUSK, Türk Havacılık Tarihi 1918–1923, Hava Basımevi, Eskişehir 1951, s.126.

²⁶⁹ Bkz. Fotoğraf – 11.

Pilot Vecihi o günü şöyle anlatmıştır:

7 Şubat 1922 tarihine kadar hazırlıklar ile Antalya’da kaldıktan sonra, o sabah tayyare ile uçarak Akşehir’e hareket ettim. ...

Yeni getirdiğim tayyare, yeni elemanlar yetiştirmek için ne kadar işimize yararmış, Karga tesmiye edilen bu vasıta, ne kadar tayyareci yetiştirmeye vesile olmuştu. Yine notlarımdaki kayıtlara göre, bir yandan ordumuzun keşif hizmetleriyle düşmanın harekâtını takipten geri durmuyor, diğer taraftan da etraftan temin edebildiğimiz malzeme ikmaliyle uğraşıyorduk²⁷⁰.

Bu arada Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı’nın yayınında “Ayrıca, İtalya’dan bir kişilik muharebe tayyaresi 14 Temmuz’da gelmişti.” ifadesi yer almakta²⁷¹. Bu ifadede geçen uçağın yukarıda bahsedilen mektep uçağı değil de; Binbaşı Refet Bey tarafından anlaşması yapılan 21 adet uçaktan; ilk etapta 20 adet olarak Antalya’ya gönderilen, ancak, zorunluluk ile Mersin Limanı’na indirilen muharip uçak grubundan kalan tek uçak olduğu değerlendirilebilir. Çünkü Hulusi Kaymaklı 21 adet uçağın alım girişiminin sonuçu verdiğini, Zeki Sarıhan ise 20 adet uçağın getirildiğini yazmıştır.

Almanya’ya gönderilen Kurmay Yarbay Saffet ve Nuri ise savaştan sonra Almanların elinde kalan Albatros-C XV tipi 26 uçak ve yedek parçaların satın alınması için görüşmelerde bulundular. Yapılan görüşmeler neticesinde, uçaklarla birlikte tayyare bölüklerinin ikmali için gerekli araç ve gereçler hususunda Alman yetkilileri ile anlaşma sağlandı. Anlaşma gereğince Almanya’dan alınan malzemeler Anadolu’ya partiler halinde, gizli yollardan bir sene içinde gönderilecekti. Bölüklerin ihtiyacı olan araç ve gereçlerin bir kısmı Kasım 1921’de deniz yolu ile Silifke’ye geldi²⁷².

Satın alınan Alman uçaklarını teslim almak için de Şahin adlı Türk gemisi 26 Haziran 1922 tarihinde Rusya’nın Novorosiski Limanı’na gitti²⁷³. Gemi uçaklardan 22’sini²⁷⁴ açık olarak veya parçaları sandıklar içerisinde olduğu halde

²⁷⁰ Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, Yay. Haz., Gönül Hürkuş Şarman, Sevim Hürkuş Maxon, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000, s. 115.

²⁷¹ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.479.

²⁷² İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.465, 479.

²⁷³ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.496.

²⁷⁴ Kazım Karabekir tarafından Almanlardan 22-23 Temmuz gece yarısı gelebilen bu uçakların 22 adet olduğu bildirilmektedir. Bkz. Kâzım Karabekir, İstiklâl Harbimiz, Merk Yayıncılık A.Ş., İstanbul 1988, s.1107.: Pilot Vecihi’nin anılarında ise Samsun limanında bulunan 20 adet uçaktan Bkz.: Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915–1925, Kanaat Kitapevi, İstanbul 1942, s.133, Genelkurmay Başkanlığı’nca yayımlanan eserde 22 uçaktan Bkz. İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), s.479), Zeki SARIHAN’da ise 29 uçaktan bahsedilmektedir. Bkz. Zeki Sarıhan’ın a.g.e s.554. Ancak doğru olan tek şey gelen bu kadar sayıda uçaktan sadece ikisi cepheye uçarak gidebilmiştir.

teslim alarak, 29 Temmuz 1922'de Samsun'a getirdi²⁷⁵. Kazım Karabekir Paşa tarafından uçakların Samsun Limanı'na geldiği Başkomutanlık, Genelkurmay Başkanlığı ile Batı Cephesi Komutanlığı'na bildirildi²⁷⁶. Kalan uçakların ise Novorosiski üzerinden Trabzon'a gönderilmesi planlanmış²⁷⁷, ancak gelip gelmediği konusunda herhangi bir kayda rastlanmamıştır.

Batı Cephesi Komutanlığı uçakları getirmek için Yüzbaşı Saadettin'in başkanlığında dört pilot, birkaç makinist ve teknisyeni Akşehir ve Konya'dan Samsun'a gönderdi²⁷⁸. Parçalar halinde Samsun'a getirilen uçakların montajına başlandı²⁷⁹. Ancak gelen malzemelerin çoğu nakliye sırasında ağır hasar görmüştü ve kullanılmayacak durumdaydı. Netice itibariyle bu malzemelerin birleştirilmesinden elde edilen iki uçak cepheye gelebilmiş ve sadece birinden yararlanılmıştı²⁸⁰.

Pilot Vecihi'nin kaleminden Samsun Limanı'ndaki vaziyet şöyle anlatılıyordu.

Yeni! Tayyareler; Alman malı harp artığı tayyarelerdi. Filhakika kullanılmamış, fakat bu kadar zaman nasıl ve ne şartlar altında bırakılmış? Bu husus bizce meçhuldü. Bunlardan bir tanesi çıkarma sırasında harap olduğu için daha ilk temasta bu tayyarelerin çürük oldukları anlaşılmıştı. Bir seneden fazla yollarda, denizlerde ve çok fena şartlar altında kaldıkları için, iç kısımları çürümüş bir hal almıştı. Bu hakikat karşısında daha esaslı muayeneye tabi tuttuğumuz bunlardan ancak birkaç tanesini hazırlayabildik ve rasıdım Mülazım Tevfik Beyle ve bizi takip edecek olan ikinci tayyarede de tayyareci Zeki Bey olduğu halde cepheye hareket ettik.

Akşehir'e indiğimiz zaman Zeki'nin tayyaresi hafif bir kabotaj geçirdi, fakat tayyare çürümüş olduğundan, bu hafif kabotaj bütün tayyarenin harabiyetine sebep olmuştu yani 20 tayyareden yalnız bir tayyareyi cephe hizmetine alabilmiştik. Mamafi tayyare hususunda artık sıkıntımız kalmamış gibiydi çünkü Başkumandanlık muharebesinin daha ilk günlerinden itibaren yeni av tayyarelerimizde bize iltihakı üzerine hava hâkimiyetini mutlak surette elde etmiş ve büyük hizmetler başarmağa başlamıştık²⁸¹.

Milli Savunma Bakanlığı var gücü ile tedarik çalışmalarını yürütürken; Türk Ordusu'nun çektiği sıkıntılar herkes tarafından malumdu. Türk hava gücü de bu sıkıntılardan nasibini fazlasıyla almaktaydı. Erzurumlu tüccar Nafiz Bey uçak

²⁷⁵ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.554.

²⁷⁶ Kâzım Karabekir, a.g.e., s.1107.

²⁷⁷ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.479.

²⁷⁸ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.554.

²⁷⁹ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.510.

²⁸⁰ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.554.

²⁸¹ Vecihi HÜRKUŞ, Havalarda 1915-1925, a.g.e., s.132-133.

sıkıntısını imkânları nispetinde azaltmak maksadıyla 1920 sonlarına doğru Fiat tipi kullanılmış iki adet uçak satın alarak orduya hediye etti²⁸². Daha sonra tekrar iki adet uçak alınması için bağışta bulundu. Fakat Antalya'daki alım komisyonu bu bağış ile bir uçak ve bir telsiz istasyonu satın aldı²⁸³. Halk, Türk Ordusu'nun ihtiyaçlarının giderilmesinde önemli katkılarda bulunuyordu. Bir diğer yardım ise Sivrihisar'dan geldi. Sivrihisar halkı uçak alınması için para toplayarak, Osmanlı Bankası'na ait 4.000 Liralık çeki Eskişehir Milletvekili Mehmet Efendi'ye teslim ettiler. Mustafa Kemal paşa ise bu çekin Fevzi paşa'ya verilmesi için defterine hatırlatıcı not yazmıştır²⁸⁴. Bu para ile de bir uçak alınarak, Sivrihisar ismi verilmiştir.

Ayrıca Haziran 1922 içerisinde 61'inci Tümen'in 174'üncü Alay subayları şubat ayı maaşlarından 207.014 kuruş toplayarak aldıkları uçağı, orduya hediye ettiler. Bu uçağı Millî Savunma Bakanlığınca, 174'üncü Alay ismi verildi²⁸⁵.

Kuruluşundan itibaren önemli sıkıntılar çeken Türk Hava Kuvvetleri; Büyük Taarruz'a kadar geçen hazırlık döneminde teşkilatını eldeki imkânlar oranında geliştirilmeye çalışıyordu. Bu çabalar neticesinde Cephe Bölüğü'nün; 7 Mart 1922 tarihinde uçuşa hazırlanabilecek durumda elde 13²⁸⁶ uçağı bulunurken, bu sayı 1922 Ağustos başında yedisi keşif ve üçü av olmak üzere 10 uçağı düşmüştü²⁸⁷.

23 Ağustos'ta ise Cephe Bölüğünde bulunan 22 uçaktan 9'u faal durumdaydı. İmkânsızlıklar nedeniyle diğer uçaklarda peyderpey faal hale getiriliyordu. Uçabilir durumdaki uçak miktarını arttırmak için aynı tip uçaklardan 4 uçak sökülerek yedek parça olarak kullanıldı. Netice itibariyle, 26 Ağustos sabahı faal uçak miktarı 17'ye çıkarılmıştı²⁸⁸.

²⁸² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.78.

²⁸³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.88.

²⁸⁴ Atatürk'ün Not Defterleri, Yay. Haz., İskender Özbay vd., C. VII, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara 2005, s. 19,87-88.

²⁸⁵ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.479.

²⁸⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.167.

²⁸⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174.

²⁸⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.97-98.

Türkler uçak sayısını arttırmaya çalışırken aynı zamanda işleyen çarkın da durmaması için çaba gösteriyorlardı. Elleriindeki uçakların gövde ve kanatlarını yerli malı kaput bezleri ile kaplıyorlardı. Gövde ve kanatlara kayganlık sağlaması için “emayit” maddesi kullanılması gerekiyordu Ancak dışarıdan da sağlanamayan madde bulunamıyordu. Yerli imkânlar ile üretilmesi düşünüldü ise de ham madde yokluğundan başarı elde edilemedi. Türkler, tüm bu imkânsızlıklara rağmen patates kabukları ile koyun ve sığır ayaklarını kaynatarak elde edilen jelâtinlere kola ve yumurta akı karıştırarak bir nevi emayit yapmayı başardılar. Yağışlı ve rutubetli havalarda gevşeyen bu madde ile kaplanmış uçaklarla uçuşlara devam edildi²⁸⁹. Bir diğer ihtiyaç maddesi ise bujilerdi. Uçak motorlarındaki bujiler yenilenemediğinden, eskileri temizlenerek defalarca kullanılıyordu²⁹⁰.

Topçu sınıfından emekli olan Albay Latif Genelkurmay Başkanlığına yazmış olduğu anılarında bu konuya şöyle değinmişti:

...

Uçaklar:

Eskişehir’de yukarıdaki işlerle uğraşılır iken Millî Savunma Bakanlığı’ndan verilen emirde Konya’da mevcut ve hemen hepsi kırık bir halde bulunan uçakların kullanılabilir hale getirilmesi gerektiği bildirildi. Hemen Konya’ya gidildi ve 45 gün çalışıldı. On bir uçağın onarım ve uçurulması başarılıydı. Ancak uçakların o tarihte kullanılmasında gereken özel kanat bezleri, emayit gibi esaslı maddeler yoktu. Biz buna önem vermedik. Günün icabı, bu sakıncayı düşünmeyecek kadar önemliydi. Konya çarşısında bulabildiğimiz uygun keten ve ham iplik bezleri toplatılarak kanatlar bundan yapıldı. Gerdirme için de bu işe elverişli vernik olmadığından bunun yerine kaynatılmış bezler tıla edilerek üzerlerine normal araba boyası verniği sürülmek suretiyle kanatlar gerdirilmiştir. Bir müddet sonra Konya piyasasında vernik kalmamıştır. Bunun yerine kaynatılmış paşa suyuna kola ve tutkal karıştırılarak özel gerici madde hazırlanmıştır. Bu madde vernik yerine kullanılmış, üzerine de ince bir tabaka yağlı boya çekilerek emayit ihtiyacı giderilmiştir.

Bir zamanlar uçak gövdelerinin ihtiyaca yeter derecede görülmemesi nedeniyle cephe ve cephe gerisinde düşürülen düşman uçakları getirtilerek onarılmış ve ordunun yararlanmasına sunulmuştur. Bu uçaklar, Birinci ve İkinci İnönü ile Sakarya Muharebeleri’ne katılmışlardır.

Özet olarak, bu işlerin yapılmasında gerekli hammaddeler, makine ve tezgâhlar ile diğer alet ve avadanlıklar bulunmuyordu. Büyük çabalar neticesinde, yalnız fikir ve vücut kuvvetinin birleştirilerek başarılmış olduğunu açıklamaya gerek yoktur. Bu hususta amir, memur, usta ve işçi tek vücut olmuş,

²⁸⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.126-127.

²⁹⁰ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915–1925, a.g.e., s.78.92.95.

pek yüksek ve kişisel çıkar ilişkisinden uzak, yürekte gelen bir duygu ile herkes bütün gücünü harcamıştır²⁹¹.

Uçaklarda kullanılan silah, mühimmat ve diğer malzemelerin tedariki ise günlük faaliyetler içerisinde yürütülmeye çalışılıyordu. Bu kapsamda Türk teknisyenler, İtalyanlardan alınan Spat XIII tipi uçaklar ile Ankara Anlaşması gereğince Fransızlardan alınan Breguet XIV 2B tipi keşif uçaklara, Almanlardan kalan uçak makineli tüfeklerini monte ettiler²⁹². Fakat montaj işinde önemli bir sorun ile karşı karşıydılar. Mesele, pervane arkasından ateş eden silahlarda pervane devri ile atılan mermilerin eşleşmemesiydi. Kuvayî Havaiye Müfettişi Kurmay Yarbay Muzaffer (Ergüder) hatıratında bu ilginç konu ile ilgili olarak şunlar anlatmaktadır:

İlk uçağa makineli tüfeğin tatbiki esnasında, o ana kadar bu işi hiç denememiş insanların uçak etrafında dönüp dolaşmaları, sabah aydınlığından akşam karanlık basıncaya kadar uçağın üzerinde çalışmaları görülecek manzara idi. Yemek yemeyi unutup, gözlerine uyku girmiyordu. Makine Yüzbaşı Murat, sivil makinist Büyük Eşref (Koşman), Küçük Eşref ve diğer ustaların çalışmaları görülmeye değerdi. Eşref bu işin sırlarını keşfettiği zaman, yağız çehresi gülümsemiş, ela gözleri parlamıştı. Yüzbaşı coşmuş bu işi yapacağız diye haykırmıştı. İman dolu bu karar karşısında herkes hem seviniyor, hem irkiliyordu. Ya muvaffak olmazlarsa, ya pervane parçalanırsa... İlk tüfek uçağa yerleştirilmiş, onların ifadesi ile her şey hazırlanmıştı. Ateş için hedefler hazırlandı. Uçak hedeflerin karşısına götürüldü. Yer tecrübesi yapılacak. Kalpler çarpıyordu. Motor çalıştırıldı, pervane döndü. Eşref makineli tüfeğin üstüne başını yatırdı. Nişan aldı. Eli tetikte durdu. Kimse ses çıkartmıyordu. Tak, tak, tak, bir daha... Bu tiz seslerden sonra motor durduruldu. Heyecanla pervane yoklandı. Pervanede hiçbir delik ve isabet yoktu. Ama hedef parçalanmıştı. Muvaffakiyet ve yükselen sevinç çığlığı meydanı inletiyordu. Herkes Yüzbaşı Murat'ın ve Eşref'in elini sıkıyor, daha fazla coşanlar bunları kucaklıyordu. İlk uçak silahlanarak böylece cepheye uçup gitti. 22 Ağustos akşamına kadar ikincisi, üçüncüsü, dördüncü, nihayet beşinci ve altıncı Spat uçağı uğraşarak hazırlanıp uçuruldu. Diğerlerinin hazırlanmasına başlandı. İş devam ediyordu²⁹³.

Eski Alman uçaklarından kalan silahlar, Fransızların 160 Beygir Gücü (BG) olan ve azami motor devri 1.400 olan pervaneleri ile senkronize olarak çalışıyordu. Ancak İtalyanların Spat motorları 250 BG'de ve motor devride dakikada 1.800 idi. Tüfek ayarı, havadaki titreşimden ve ateş esnasında tüfeğe binen yükten dolayı bozulabiliyordu. Bu nedenle mermiler pervaneye isabet ediyordu. Vazife dönüşü uçakların ilk kontrol edilen parçası pervaneleriydi. Sivil

²⁹¹ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.124-130.

²⁹² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.87.

²⁹³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.89,90.

pilot Hayri (Hayri Hoca), bir vazife dönüşü pervanesinde 7 mermi isabeti saymıştı. Bu, pilotun ateş esnasında kendi uçağını da vurduğu anlamına geliyordu²⁹⁴. Ancak tüm güçlülere rağmen teknisyen ve pilotlar var güçleri ile montajı tamamlayarak savaşmaya devam ediyorlardı.

Uçak bombaları ise yurt dışından temin edilemiyordu. 1920 yılının mühimmat döküm çizelgesinde 10 kiloluk bombalardan sadece 50–60 adet gösteriliyordu. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Anadolu'nun bazı cephaneliklerinde bulunan bu bombalar Batı Cephesi Komutanlığı emrine gönderildi²⁹⁵. Bombalar ancak çok cazip ve önemli hedeflere atılıyordu. Kritik durumun giderilmesi için 7,5 kiloluk top mermilerinden uçak bombası yapılması için girişimlerde bulunulmuş ve döküm işlemiyle bomba imaline çalışılmıştır²⁹⁶.

Akaryakıt durumu da uçuşlarda etkili oluyordu. O tarihlerde uçaklarda kullanılan benzin tamamen dış kaynaklardan tedarik ediliyordu. Özellikle uçak benzini hiç bulunamıyordu. Dışarıdan temin edilmesi ise uzun zaman alıyordu²⁹⁷. Millî Savunma Bakanlığı uçak ve motorlu araçlar için akaryakıt ihtiyacını diğer ikmal maddeleri kadar önemli görerek araştırma yaptırmıştır. Yapılan araştırma ile kuzey ve güney limanlarında teslim edilmek üzere çeşitli taahhütlerle söz konusu ihtiyaç elverdiği ölçülerde karşılanmaya çalışılmıştır²⁹⁸. Bu kapsamda Rusya'dan kömür karşılığı alınan benzin hudutlar veya Karadeniz kıyılarından; İtalyanlardan alınan benzin ise tenekeler içinde at veya katır sırtında veya bulunabilir ise arabalar ile uçuş birliklerine taşınıyordu²⁹⁹. Batı Cephesi depolarında; 15 Temmuz 1922'deki durum aşağıda gösterilmiştir.

Depolardaki Malzeme Durumu ³⁰⁰	Uçak Okulu'nda	Akşehir Deposunda	Cephe Tayyare Bölüğü'nde	Toplam
Uçak Benzini	79 Ton	46 Ton	10 Ton	135 Ton
Uçak Yağı	-	6 Ton	500 Kg	6,5 Ton

²⁹⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.90.

²⁹⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.196.

²⁹⁶ Osman Yalçın, , a.g.e., s.160.

²⁹⁷ Mevlüt Çelebi, a.g.e., s.282-283-293.

²⁹⁸ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.482.

²⁹⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.91.

³⁰⁰ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.482.

Bu miktarlar Ağustos 1922 ayı içerisinde daha da arttırılmıştı. Buna göre:

Depolardaki Malzeme Durumu³⁰¹	Konya Deposunda	Akşehir Deposunda	Bolvadin Deposunda	Toplam
Uçak Benzini	80 Ton	38 Ton	10 Ton	128 Ton
Vakum Yağı	1 Ton	12,5 Ton	3 Ton	16,5 Ton
Gres Yağı	5 Ton	4,5 Ton	300 Kg	9,8 Ton
Hint Yağı	-	5 Ton	500 Kg	5,5 Ton

Tüm bu hazırlıklar son aşamasına gelirken Lloyd George 4 Ağustos 1922 tarihinde avam kamarasında yaptığı ünlü konuşmasında “... Kemalist kuvvetlerin Avrupa tarafından yeniden donatıldıkları yolunda kesin olmayan ve belki de temelsiz sözler söylenmektedir...”³⁰² sözleri Türk Ordusu’nun büyük bir gizlilik içerisinde hareket ettiği ve bu gizliliğin Büyük Taarruz sonuna kadar korunduğunu göstermektedir.

1.4. HAVA KEŞİF FAALİYETLERİ

Cephe gerisinde yürütülen çalışmalar bir yana Türkler, cephede de Anadolu’yu Yunan istilasından kurtarma stratejileri üzerinde çalışıyorlardı. Plan: Yunan Ordusu’nun İzmir ile mevcut ulaşımını keserek, demiryolu bölgesinden ve Sandıklı (Afyonkarahisar) üzerinden kuzeye yöneltilebilecek kesin sonuçlu bir taarruz idi³⁰³. Türkler, taarruzu baskın tarzında başlatmak suretiyle, Afyon bölgesindeki Yunan asıl kuvvetlerini yok etmeyi hedefliyordu³⁰⁴.

³⁰¹ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.482.

³⁰² Michael Llewellyn Smith, a.g.e. s.309.

³⁰³ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.177-184.

³⁰⁴ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.385.

Mustafa Kemal Paşa 1927 yılında Büyük Millet Meclisi'nde okuduğu Nutuk'ta; Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ve Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa ile birlikte Büyük Taarruz Planı'nın kendilerince önceden saptandığını aşağıdaki şekliyle anlatmıştır.

Baylar, düşman ordusunun cephesinden ve örgütlerinden söz etmiş, ona karşı Batı Cephesi'ndeki kuvvetlerimizin başlıca iki ordu olarak örgütlenip düzenlendiğini söylemişim. Öteden beri tasarladığımız saldırı planımızı da ana çizgileriyle anlatayım.

Düşündüğümüz, ordularımızın asıl kuvvetini düşman cephesinin bir kanadında ve elden geldiğince dış kanadında toplayarak, düşmanı yok edecek bir meydan savaşı yapmaktı. Bunun için uygun gördüğümüz durum, büyük kuvvetlerimizi düşmanın Afyonkarahisar yakınlarında bulunan sağ kanat grubu güneyinde ve Akarçay ile Dumlupınar karşısına dek olan yerde toplamaktı. Düşmanın en can alacak önemli noktası orası idi. Çabuk ve kesin sonuç almak, düşmanı bu kanadından vurmakla olabilirdi³⁰⁵.

Bu haliyle görünen o ki 1922 yılı, Yunan Ordusu'na kesin darbenin indirilmesi yılı idi³⁰⁶.

Batı Cephesi Komutanlığı Büyük Taarruz Planı gereğince birliklerini organize ederken, Yunan Ordusu'nun konuş, kuruluş ve teşkilleri hakkında gerekli bilgileri de almak amacıyla keşif faaliyetlerine gerek havadan ve gerekse karadan devam ediyordu. Buhanlı bir dönemde İstanbul'dan Anadolu'ya geçenler ile Anadolu'nun çeşitli yerlerinde görev yapan uçuculardan ve onlara yer desteği sağlayan teknik personel oluşan Cephe Tayyare Bölüğü, kıt imkânlarla Büyük Taarruz sonuna kadar keşif ve havada önleme faaliyetleri icra etmişlerdir.

Bu kapsamda; 31 Kasım 1921 tarihinde Akşehir'in 7 Km kuzeybatısındaki Maarif (Maruf) köyüne intikal eden 2'nci Tayyare Bölüğü bir av ve iki keşif uçağı ile 22 Ocak 1922 tarihinden itibaren uçuş görevlerine başladı. Akaryakıt durumuna göre Aralık ve Ocak aylarında birisi Uşak, ikisi Afyonkarahisar ve Seyitgazi bölgelerinde olmak üzere üç keşif uçuşu yapıldı. Uçuşa elverişli günlerde yedi cephe uçuşu gerçekleştirilip, Yunan Ordusu üzerine beyannameler³⁰⁷ atılarak, Yunan Ordusu'nun durum tespiti yapıldı.

Şubat-Mart 1922 tarihinde havalanın uçuşa pek elverişli olmaması nedeniyle Cephe Komutanlığınca istenen keşif vazifelerinin birçoğu yapılamamış,

³⁰⁵ Nutuk, s.491.

³⁰⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.167.

³⁰⁷ Bkz. Beyanname 2-3-4.

daha ziyade bakım ve onarım ile uğraşmıştır³⁰⁸. Buna rağmen 18 Mart 1922 tarihinde değişik saatlerde Akşehir, Çobanlar İstasyonu, Yunan siperleri ve gerilerindeki ordugâhlar, Türkmenbaba, İntepe, Sinirlitepe bölgelerinde keşifler yapılmıştır. Elde edilen sonuçları şöyle idi:

1. Sülümenli ile Çavdarlı arasında Sinirlitepe'ye kadar uzanan hat üzerinde bir değişiklik yoktur. Sıra ile güneyden kuzeye doğru Çavdarlı'nın hemen kuzeyinde beş büyük baraka ve bir alaylık ordugâh, bu ordugâhın kuzeybatısında iki grup halinde bir alaylık daha çadırli ordugâh vardır.

Bostanlı, İntepe'de aşağı yukarı bir alaylık çadırli ordugâh, Türkmenbaba, Sinirlitepe civarında üç büyük çadırli ordugâh bulunmaktadır. Bunlar birer alaylıktır. Civarında küçük gruplar halinde başka ordugâhlar da bulunmaktadır.

2. Bugünkü uçuşta görüldüğü üzere düşmanın en kesif olduğu bölge Sinirlitepe, Türkmenbaba, İntepe, Bostanlı civarındadır. Daha az kesif olan kısmı Çavdarlı mıntikasıdır. Çaltılar ve İscekarahisar, Çavdarlı'ya nazaran daha az kesiftir. Sinirlitepe'de bir alaylık topçu ordugâhi bulunmaktadır³⁰⁹.

Bu keşfe göre Afyonkarahisar doğusunda Çavdarlı'dan Sinirlitepe'ye kadar olan sahada iki tûmenden fazla Yunan kuvveti bulunduğu anlaşılıyordu. Nisan 1922 tarihinde Bölük merkezinden iki keşif uçağından kurulu bir müfreze Aziziye Kuzeydoğu'sunda bulunan Akviran Köyü'ndeki meydana indirilmişti. 2'nci Tayyare Bölüğü ve Akviran Müfrezesi Nisan ayında 14 adet, Mayıs ayında 12 adet keşif vazifesi gerçekleştirdi. Keşifler genel olarak Çeçengiç (Feyziabat), Seyitgazi, Yukarı Söğüt, Ayvalık, Alpanos, Kuyucuk, Eskişehir ve Muttalip ile İscehisar, Bostanlı, İhsaniye, Döğer, Susuz, Çumralı, Muratlar, Karacaahmet, Kadımürsel ve Kırkpınar istikametlerindeki Yunan durumunun tespiti için yapılmış ve Yunan mevzilerine propaganda mahiyetinde beyannameler atılmıştır³¹⁰. Bu beyannamelerde özet olarak: Türklerin Yunanlı esirlere iyi muamele ettikleri, savaşa son vermek için Yunanlı askerlerin bir an evvel birerli veya gruplar halinde teslim olmaları tavsiye olunuyordu³¹¹.

Anılan tarihlerde yapılan keşif sonuçlarına göre:

Seyitgazi doğusu ve güneyindeki bölgede süvari birlikleri ile bir tûmen,

Afyonkarahisar'ın doğusunda ve demir yolunun kuzeyindeki bölgede bir tûmen,

³⁰⁸ Halil Taşan, a.g.e., C.I., s.147.

³⁰⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.169.

³¹⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.170.

³¹¹ Daha geniş bilgi için bkz. EK.1.

Afyonkarahisar'ın kuzeyinde, Eğret, Susuz, Cumalı, Muratlar ve Karacaahmet bölgesinde üç tünden fazla,

Afyonkarahisar'ın batısından itibaren Oturak İstasyonu'na kadar bir tümen bulunmakta; Afyonkarahisar doğusunda demiryolu kuzeyindeki bölge ile Afyonkarahisar ve batısındaki bölgede bulunan tahkimatın takviye edilmekte olduğu anlaşılmaktaydı³¹².

26 Haziran 1922'de 2'nci Ordu Komutanlığı tarafından Döğer, Altıntaş ve Gazlıgöl bölgesinde Yunan askeri durumunun keşif ve tespit edilmesi istendi. 2'nci Keşif Müfrezesi saat 07.00'da Altıntaş, Döğer bölgeleri üzerinde uçuş sonrasında aşağıdaki raporu vermiştir:

1. Sarıcaova'da iki alay, Döğer'de bir alay ile otomobil kolları,
2. Kayalar'da iki tümen, Kırkpınar güney batısında bir tümen, Beyce köyünde bir alay, Eğret'te bir süvari alayı ile 3 ile 4 batarya, Cumalı'da 3 ile 4 batarya,
3. Gazlıgöl İstasyonu güneyinde aşağı yukarı bir aylık 150 mahruti çadırı bir ordugâh³¹³.

Aynı gün saat 07.30'da Cephe Tayyare Bölüğü tarafından Afyonkarahisar doğu mıntıkasında yapılan keşifte. Kazvıran'dan Sinirlitepe'ye kadar bir alay, Sinirlitepe ve Türkmenbaba ve güneyi bölgesinde bir tümen ve Çakıllı kuzeyinde bir tabur görüldüğü rapor edilmişti³¹⁴.

27 Haziran 1922 günü 1'inci Ordu emrinde ve Çay'da bulunan 1'inci Keşif Müfrezesine ait bir keşif uçağı Afyonkarahisar doğusundaki tahkimat hattı ve Yunan ordugâhları üzerinde keşif vazifesine gönderilmişti. Uçak motor arızasından dolayı mecburi iniş yapmış ve ekibi Rasıt Üsteğmen İhsan (Emekli Korgeneral İhsan Orgun) ve pilot Maltepelî Fehmi Yunanlılar tarafından esir edilmişlerdi³¹⁵.

28 Haziran 1922 günü öğleden önce Eskişehir, Ağapınarı, Seyitgazi bölgesinde 2'nci Ordu Keşif Müfrezesi tarafından yapılan keşifte: Eskişehir, Ağapınarı, Cevizli ve Kırka dikdörtgeni içinde Kuzeyden itibaren Ağapınarı'ndan Kerç köyü güneyine, Sarıkavak'tan Hamidiye'ye kadar olan bölgelerde birer alay, Hamidiye'den Seyitgazi güney batısına kadar olan bölgede ve tahkimat hattı

³¹² Halil Taşan, a.g.e., C.I., s.149.

³¹³ Halil Taşan, a.g.e., C.I., s.150.

³¹⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.171-172.

³¹⁵ Yaşar Özdemir, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Genelkurmay ATASE Kütüphanesi, Kayıt No:1015, s.51.

gerisinde bir tümen ve Arapören'de beş, Karakutak'ta üç süvari bölüğünün bulunduğu; Akin'de önceden tespit edilen alayın yerinde olduğu görüldü³¹⁶.

Cephe Tayyare Bölüğü ve keşif müfrezeleri Haziran ayı içerisinde toplam 26 keşif uçuşu yaparak Yunan askeri durumunu tespite çalışmışlardır³¹⁷. Keşif sonucunda bölgede 11 Yunan tümeni, birde yarım tümenlik Yunan kuvveti tespit edilmişti³¹⁸.

Temmuz ayında ise ilk günlerde keşif yapılamamıştır. Ancak sonraki günlerde toplam 24 keşif uçuşu yapılmıştır³¹⁹. Temmuz ayı içerisinde ayrıca Yunan hatlarına ve gerisine Türk uçakları tarafından beyannameler atılmıştır³²⁰.

Cephe Tayyare Bölüğü'nce 9 Temmuz 1922'de yapılan keşifte Yunan askeri durumu ve yerleri artık netleşiyordu³²¹. Öğleden önce yapılan keşif uçuşuna göre; Yunanlıların Afyonkarahisar-Kütahya demiryolunun doğusunda 2,5, aynı güzergâhın batısında 3,5, Afyonkarahisar'dan batıya uzanan demiryolunun Afyonkarahisar-Dumlupınar kesimi güneyinde 2 tümen gücünde kuvveti olduğu tahmin ve tespit edilmiştir³²².

Cepheden sızan haberlerden Altıntaş mevkiinden bir tümenin bilinmeyen bir istikamette hareket ettiği Batı Cephesi Komutanlığı tarafından öğrenilmiş ve 23 Temmuz 1922 tarihinde durumun tespiti için Cephe Tayyare Bölüğü'ne uçuş görevi verilmişti. Breguet XIV 2B tipi uçak ile Pilot Vecihi ve Rasit Hamdi keşif görevini yapmak için Yunan bölgesinden geçerken Spat tipi bir Yunan avcı uçağı ile hava muharebesine tutuşmuş, mermisi biten Yunan uçağı Türk uçağına hiç bir şey yapmadan mecburi dönüş yapmak zorunda kalmıştır³²³.

25 Temmuz 1922³²⁴ Salı günü ikinci tayyare grubundan Tayyareci Cemal ve Rasit Bahattin Bey, üzerinde Alman yapısı eski makineli tüfek bulunan

³¹⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.172.

³¹⁷ Yaşar Özdemir, a.g.e., s.51.

³¹⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.94.

³¹⁹ Yaşar Özdemir, a.g.e., s.51.

³²⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.96.

³²¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.172.

³²² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.95.

³²³ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, s127.

³²⁴ Bu tarih başka bir eserlerde 29 ve 26 Temmuz olarak verilmektedir. Bkz. Yaşar Özdemir, a.g.e., s.51.; Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, s127.

Breguet XIV tipi uçak ile Döğer çevresinde keşif yapmak için havalandılar³²⁵. Ancak Yunanlılar ile hava muharebesine girişen Türk uçağının tüfeğinin tutukluk yapması üzerine Yunan av uçakları Türk uçağını düşürdü³²⁶. Yüzbaşı ve Binbaşının kömür olmuş cesetlerinin Yunan hatlarına düşmesi üzerine, Yunan 2'nci Kolordu Komutanı General Trikopolis ölenler için bir tören yaptırdı. Kendisinde törende hazır bulundu. Bazı Yunan subaylar bu durumu eleştirince “Burada ölenlerle değil canlı ve silahlı düşmanlarla savaşmaya geldik.” demiştir. Müteakiben bir Yunan uçağı Çay İstasyonu'nda bulunan Türk havacılarının üzerine mektup atarak havacıların durumunu bildirmişlerdir³²⁷. Pilot Vecihi Hürkuş mektup olayını şöyle anlatmıştır: Yunan uçağı Çay üzerine gelerek bir mektup atmış ve bu mektupta, Afyonkarahisar üzerinde meydana gelen bir hava muharebesinde Tayyareci Cemal ve Rasit Bahattin Beylerin kahramanca şehit oldukları yazılmıştı³²⁸.

Mektup şu ifadeleri içeriyordu:

Kahraman Türk Havacı Kardeşlerimize,

Dün iki saat uçağımızla kahramanca çarpışan ve bir uçağımızı yaralayıp diğerini düşürdükten sonra keşif uçağımızdaki iki kıymetli kardeşimiz Gazlıgöl civarına düşerek şehit olmuşlardır.

Yarın kahramanlara layık ve şerefli bir şekilde cenazelerini merasimle kaldırmayı Yunan meslektaşlarınız bir vazife addeder ve kahraman Türk havacılarına mağfiret diler³²⁹.

30 Temmuz günü Batı Cephesi Komutanı Miriliva İsmet Paşa denetleme ve tanışma amacı ile Cephe Uçak Bölüğü'ne geldi. Cephe Komutanı; uçakların benzin ve cephaneye ikmalini müteakip cepheye müdahalelerini daha az zamanda yapmalarını sağlayacak ara meydanlara ihtiyaç olacağını söylemiştir. Bu nedenle yer seçimine değinmiş ve bu maksatla kullanılacak vasıtayı Bölük emrine tahsis etmiştir³³⁰.

Batı Cephesi Komutanlığı; plan gereğince asıl kuvvetleri ile taarruz ederek, Yunan Ordusu'nu kuzeye atıp imha etmek ve İzmir yolunu açmayı hedefliyordu. Bu maksatla 1'inci Ordu ve 5'inci Süvari Kolordusunu Akarçay ve

³²⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.95.

³²⁶ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, s127.

³²⁷ Zeki Sarıhan; a.g.e., s.545.

³²⁸ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, s127.

³²⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.95.

³³⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.96.

Ahır Dağları arasındaki bölgeye yanaştırmışlardı. Bu kuvvetlerin yığınağı büyük bir gizlilik ve disiplin içerisinde Yunan tarafına sezdirilmeden yapılmıştı³³¹. Taarruz günü yaklaştıkça hava keşiflerinin önemi gittikçe artıyordu.

17 Ağustos 1922'de Cephe Keşif Bölüğü tarafından Bolvadin, Dinar, Gazlıgöl, Hamam, Eğret, Beyceköy, Cumalı, Sarıbeyli, Kırkpınar, Kayalar, Döğer, Köroğlukaesi, Bayat, Aziziye ve Sultandağı dolaylarında yapılan keşifte durumda önemli bir değişiklik olmadığı görülmüştü. Bu rapora göre:

1. Dinar köyünün kuzeydoğusunda üç bölüklü süvari alayı yürüyüş kolunda görülmüştür,
2. Keşifler sırasında rastlanan bir düşman av uçağı birkaç mermi atarak uzaklaşmıştır³³².

Cephe Tayyare Bölük Komutanlığı'nca hava keşiflerinin kıymetlendirilmesi sureti ile Batı Cephesi Komutanlığı'na verilen raporda Yunan Ordusu'nun genel durumu şöyle belirtildi.

- 1.Seyitgazi, Kırgızdağı, Hamidiye, Lütfiye, Sarıkavakcadağı, Ağapınarı, Danişment ve Eskişehir dolaylarında üç tümen,
- 2.Döğer, Kayalar, Karapınar, Sarıca, Beyceköy, Eğret ve İhsaniye dolaylarında dört tümen,
- 3.Afyonkarahisar doğu güneyinde bir, batısında bir olmak üzere bu bölgede iki tümen,
- 4.Afyonkarahisar doğusunda demir yolu kuzeyinde Akviran'a kadar iki tümeden fazla birlik bulunmakta,
5. Eskişehir, Afyonkarahisar, Garipçe ve Uşakta düşmanın birer uçak hangarı görülmüş ve her birinde 4-5 tayyare bulunmakta ve bunlar şeklen av-bombardıman uçağına benzemektedir³³³.

Uçaklar keşif ve önleme görevlerinin yoğunluğu ve malzeme yetersizliğinden dolayı sürekli arıza çıkarıyorlardı. Batı Cephesi Komutanlığı; malzemesizlik nedeni ile bakımları yapılamayan 1'inci ve 2'nci Ordu Komutanlıkları emrindeki keşif müfrezelerinin Akşehir bölük merkezinde toplanması emrini verdi. Alınan emir gereği müfrezeler Tayyare Bölüğü'ne bölüğe katıldılar³³⁴.

³³¹ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.492.

³³² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.172.

³³³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.173.

³³⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174.

Batı Cephesi Komutanlığı Cephe Tayyare Bölüğü'nün; ileri meydanlara intikal etmesi ve ordularla yakından iş birliği yapması için 19 Ağustos 1922 tarihinde şu emri verdi:

1. Akşehir'de bulunan Cephe Tayyare Bölüğü 20 Ağustos 1922'de dört keşif uçağını havadan Çay'da hazırlanmış olan meydana nakledecek ve bundan sonra keşiflerini Çay'dan yapacak, diğer iki keşif uçağı Akşehir'de hazır bulundurulacaktır.
2. Hazırlanmakta olan av uçakları bilâ fasıla Çay'a nakledilecektir.
3. Düşman uçaklarını gören bütün birlikler vakit kaybetmeden telefon hatlarından öncelikle istifade ederek; bunların miktarını, uçuş istikametini ve yüksekliğini Çay'daki Tayyare Bölüğüne bildireceklerdir. Orduların bu hususu emniyetle işletmeleri rica olunur³³⁵.

19 Ağustos 1922 tarihinde 4 adet Spat XIII tipi keşif uçağı Akşehir'den Çay'a intikal etti. Keşif müfrezesi 20 Ağustos günü Çay meydanında göreve başladı. Batı Cephesi Komutanlığınca Döğer, Altıntaş ve Seyitgazi bölgelerinde bulunan Yunan Ordusu ihtiyatları, Afyonkarahisar güney ve batısındaki Yunan kuvvetlerinin cephe ve gerilerindeki faaliyetleri ile topçu mevzilerinin tespiti görevi verilmişti. Uçaklar Yunan uçaksavar ve av uçaklarının müdahalesine keşif görevlerini yerine getirdiler³³⁶.

21 Ağustos'ta Batı Cephesi Komutanı ile Başkomutan Çay meydanındaki Tayyare Bölüğü'nü de teftiş ettiler. Teftiş münasebeti ile keşfe uçak gönderilemedi³³⁷. Fakat Türk Ordusu bugünden başlayarak 26 Ağustos sabahına kadar keşif ve baskın hareketlerini yoğunlaştırdılar³³⁸.

22 Ağustos'ta Afyonkarahisar güney ve batısında Yunan durumunu keşfe giden uçak, havada arızalanarak mecburi iniş yaptı ve istenilen keşif vazifelerini yerine getiremedi³³⁹.

Cephe Komutanlığı Yunanlıların sıklet merkezi konumundaki Afyonkarahisar güney, güneybatısındaki savaşa hazır birlikleri ile Döğer, Altıntaş bölgesindeki Yunan ihtiyat grubunun durumunu muhafaza edip etmediğinin keşfedilmesini emretti. Bu görevler için 23 Ağustos'ta keşfe giden iki uçaktan biri havada çok şiddetli fırtına olduğundan Gazlıgöl'den ileriye gidemedi. Diğerisi ise

³³⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174.

³³⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174.

³³⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.98.

³³⁸ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, s.134.

³³⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174.

Afyonkarahisar'dan havalanan iki Yunan uçağının taarruzuna uğrayarak geri dönmek zorunda kaldı. Böylece bugün de keşif yapılamadı³⁴⁰.

Üç günden beri hava keşfi yapılamaması Batı Cephesi Komutanlığı'nı endişeye düşürmüştü. Ordular yığınak plânına göre her gece yer değiştirmekte ve taarruz tertipleri almakta idiler. Yunan ihtiyat grubu yer değiştirmemiş ise taarruz plânına göre harekât yapılacak, yer değiştirmiş ise mevcut kuvvetlerin kullanılması konusunda yeni kararlar alınmak zorunda kalınacaktı. Bu nedenle Yunan ihtiyat grubunun özellikle keşfedilmesi gerekiyordu. Yunan av uçaklarına ve hava muhalefetine rağmen 25 Ağustos sabahı Döğer bölgesine gönderilen keşif uçağı Yunan ihtiyat grubunu keşfederek durumunda bir değişiklik olmadığını Cephe Komutanlığına bildirdi. Bu bilgi Yunan Ordusu hakkında elde edilen diğer bilgilerin tamamlaması ve teyit etmesi bakımından çok önemliydi³⁴¹.

Türk tarafı Spat XIII av uçakları ile taarruzi devriye uçuşlarına başlamıştı. Amaç cephe gerisinde yapılmakta bulunan genel hazırlıkların Yunan uçakları tarafından keşfedilmesini önlemektir. Bu maksatla Türk cephesine yaklaşmak isteyen bir Yunan uçağı düşürülmüş, diğerleri ise yapılan hava muharebelerinde kendi hatları gerisine inmeye mecbur edilmişti³⁴².

Sonuç olarak: Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında devamlı yapılan keşifler ile Yunan birlikleri tespitte çalışılmış, Yunan hatları üzerine ve gerilerine çok sayıda beyannameler atılmıştı.

Büyük Taarruz'a yönelik hava keşiflerine göre Eskişehir kuzeydoğusu, Seyitgazi doğusu, Kırka, Afyonkarahisar doğusu ve Ahırdağlar'ına dayanan hat ve bu hattın batısında 11 Yunan tümeni, birde yarım tümenlik Yunan kuvveti bulunuyordu³⁴³. Gerçekte Yunan resmi harp tarihi kaynakları ve kara keşiflerinin sonucunda bu bölgede 10 tünden fazla Yunan kuvveti bulunmaktaydı. Rakamların karşılaştırılmasında yapılan hava keşifleri ile Yunan askeri durumunun bir tümen fark ile tespit edildiği görülmektedir³⁴⁴.

³⁴⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174-175.

³⁴¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174-175.

³⁴² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.174-175.

³⁴³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.94.

³⁴⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.173.

Yunan Ordusu Başkomutanı Hacianesti Divan-ı Harp'te yargılanırken Türklerin bu başarısını şu sözlerle ifade etmiştir: Son zamanlarda Türklerin yabancı memleketlerden elde ettikleri elli kadar son sistem takip uçakları yüzünden, uçaklarımız Türk yığınağı ve taarruz hazırlıklarını görememişlerdir³⁴⁵.

Ancak görünen o ki Yunanistan Genelkurmay Başkanı'na yanlış istihbarat verilmiştir. Türk Ordusu'nun içeride ve dışarıda çeşitli kaynaklar ile silah, araç-gereç, uçak ve diğer ikmal maddelerini temin etmek konusunda gayret gösterdiği bir gerçektir. Fakat bu uçakların çoğu kullanılamaz durumdaydı. Bununla beraber yedek parça, akaryakıt, yağ ve mühimmat konusunda büyük sıkıntılar çekilmekteydi. Öyle anlaşılıyor ki Yunan tarafı; çalışamaz durumdaki uçak motorlarını çalıştıran, uçaklara bezlerden kanat yapan, kanatları yumurta akı, araba boyası ve cilası ile uçabilir hale getiren, bu uçakların üzerlerine pervanelere zarar vermeden arasından geçecek tarzda ateş edebilen makineli tüfekleri monte eden bir irade ile savaştıklarından habersizlerdi.

2. YUNAN ORDUSU

Başkomutan General Georgios Hacianesti³⁴⁶
Genelkurmay Başkanı General Valestas,
Karargâhı İzmir,³⁴⁷

General Hacianesti 5 Haziran 1922 tarihinde İzmir'e geldi. Burada üç gün kaldıktan sonra İngiliz Askerî Ataşesi Albay Hoare Nairne ile birlikte cephe gezisine çıktı. Yunan Başkomutanı gezisi sonunda bir Türk saldırısının zorluk çıkmadan püskürtüleceği sonucuna vardı. Albay Hoare Nairne ise yaklaşık bir ay süreyle gezdiği Yunan birliklerini daha dikkatli bir şekilde etüt etti. Yunan kuvvetlerinin güçlü ve moralin her zamankinden daha iyi olduğunu bildirdi. Fakat

³⁴⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.97.

³⁴⁶ Georgios Hacianesti: (1863–1922) Yunanistan ve Fransa'da eğitim gördü. İngiltere ve Almanya'da bilgisini geliştirdi. 1920 yılına kadar çeşitli birliklerde görev aldı. 1920 yılında generalliğe yükseltildi. 1922 Nisan'ında Trakya Ordusu Başkomutanıydı. 1922 Mayıs'ında Anadolu ve Trakya ordularının başına getirildi. 1922 Kasım ayında vatana ihanet suç ile yargılanarak kurşuna dizildi. Bkz. Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.368.

³⁴⁷ Albay Büjak, a.g.e., s.237.

General Hacianesti ve Albay Hoare Nairne Yunan birliklerinin gerçek durumu ve moralleri konusunda aldatılmışlardı³⁴⁸.

İngiliz askeri ataşesi Yunanlı subaylar arasında Anadolu'dan çekilmenin ya da vakit kaybetmeden cepheyi daraltmanın zorunlu olacağı yönünde bir inanç beslediklerini aşağıdaki cümleleri ile anlatmaktadır.

Yüksek rütbeli birçok Yunan subayı, Yunanistan'ın iç durumuyla parasal durumundan ve Anadolu sorununun bir an önce anlaşmayla çözümlenmesi gerektiğinden üzüntüyle söz ettiler. Mustafa Kemal'in bugünkü kuvvetleri ve kaynakları karşısında şimdiki cephenin güvenliği konusunda kuşkuları vardır, ama Yunanistan'ın büyük çabalar harcayarak ordusuna bu yıl malzeme sağlayabildiği ve askerlerine ödenmemiş aylıklarını bile ödemeyi başarabildiğini kabul etmektedirler. Hem malzemenin hem de paranın sonunun geldiğini biliyorlar...³⁴⁹.

2.1. YUNAN KARA KUVVETLERİ

1'inci Kolordu

Komutanı General Trikopis,

Karargâhı Afyonkarahisar.

1'inci Tümen (General Franko); 4,5,I/38, 49 Alaylar. Fazla olarak 49. Alay; iki dağ topçu grubu, bir 120 mm lik uzun sahra topçu grubu; Akarçay mıntıkası; 40 km.lik çok uzun bir cephe; bundan başka 15 km lik bir açıklık ki, Karaköseli ve Sayvanpaşa (Sinanpaşa) arasında gözetleme tertibatı eksikti.

4'üncü Tümen (General Dimaas); 8, 11, 35. Alaylar. İki sahra grubu ve 120 mm.lik iki batarya ve 155 lik bir obüs bataryası ile takviye edilmiş topçu. Kumalar dağ mıntıkası ve 20 km lik bir cephe.

12'inci Tümen (Albay Kallidopulos); 14, 21, 46 Alaylar. İki Skoda Obüs bataryası, bir sahra grubu, 120 mm lik uzun bir batarya ve 155 mm lik bir obüs takımı ile takviye edilen topçu; İsce Karahisar (İschehisar) mıntıkası ve 25 km lik bir cephe.

³⁴⁸ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.300.

³⁴⁹ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.300.

4 ve 12'inci Tümenler arasındaki açıklığı kapatmak için bir birleşme hattı düşünülmüştü. Ancak arazi müsait değildi. Aynı şekilde derinliğine ve kademeli çekilmeler içinde incelemeler yapılmış fakat fazla işlenememişti.

5'inci Tümen (Albay N. Rokas); 33, 43, 44, Alaylar. İki sahra bataryası, 120 mm lik uzun bir batarya, 155 mm lik bir obüs takımı ile takviye edilen topçu. Borndi mıntıkası; 40 km lik bir cephe.

1'inci Kolordu bu durumu ile Akarçay ile Ayazinitepe arasındaki 125 km lik bir bölgeyi elinde tutuyordu. İhtiyatta ise Afyonkarahisar batısında bulunan 5/42 Efzon (Nişancı) Alayı'ndan (13. Tümen) ve bir dağ topçu grubundan başka bir kuvveti yoktu³⁵⁰.

2'inci Kolordu

Komutanı General Diyenis,

Karargâhı Gazlıgöl.

2'inci Tümen (Albay Gonatas): 1, 7, 34, 54'üncü Alaylar. 1'inci Kolordu'nun sağ tarafında bulunan Banaz mıntıkasına ayrılmıştır. Yakınında Uşak'ta Süvari Tümeni (General Kalinski) 1 ve 3'üncü Alaylar bulunmaktaydı.

13'üncü Tümen (Albay Kaibalis): 2, 3, 5/42'inci Alaylar. Karacaahmet Altıntaş arasında,

9'uncu Tümen (Albay Gardikas): 25, 26, 3/40'ıncı Alaylar. Döğer civarlarında ihtiyatta.

7'inci Tümen (Albay Krusopulos): 22, 23, 37'inci Alaylar. 12/25'te Eğret'ten (Anıtkaya) 1'inci Tümen mıntıkasına nakledilmek üzere ihtiyattan alınmıştır³⁵¹.

3'üncü Kolordu

Komutanı General Sumalis,

Karargâhı Eskişehir.

³⁵⁰ Albay Bujak, a.g.e., s.237.

³⁵¹ Albay Bujak, a.g.e., s.238.

Akin'den, Seyitgazi üzerinden Dedetepe'ye (Porsuk Kuzeyi) uzanıyor. Oradan da kuzeybatıya Kias (Marmara Denizi) istikametine bir kol uzatıyordu.

10'uncu Tümen (Albay Papanikalau): 27, 52, 30'uncu Alaylar.

Malialar Tepe - Porsuk Çayı Cephesinde;

3'üncü Tümen (Albay Gorças): 6, 12, 2, 2/39'uncu Alaylar. Porsuksuyu-Çakaja-İtburnu cephesinde.

11'inci Tümen (General Kladas): 16, 45, 17'inci Alaylar. Bilecik mıntıkasında; Müstakil Tümen (Albay Teotakis): 51, 33'üncü Alaylar.

Her bölgede savunma hazırlığı: Dayanma merkezlerinden, istinat (kuvvet-güç alma) noktalarından, ayakta ateş etmeğe mahsus iki kat aralıksız hattan ve bunların önünde zayıf bir tel örgü şebekesinden ibaretti. Ulaşım yolları noksandı. Topçu tabyası iyi idi. makineli tüfekler için bir miktar yuvalar vardı. Piyade ve komutanlığa ait gözetleme mahalleri oldukça ilkeldi. Normal şekillerde çalışan rasat, telli, telsiz, telgraf ve telefon irtibatları vardı.

280 km lik bir savunma cephesini 220.000 kişi ve 380 top ile işgal etmişlerdi³⁵².

2.2. YUNAN HAVA KUVVETLERİ

Birinci Dünya Savaşı sonunda Yunan Millî Savuma Bakanlığı emrindeki hava unsurları;

16 Tayyareli Birlik,

12 Tayyareli bir def'i ve tard (av) birliği,

19 Tayyareli Bombardıman Birliği,

Bir hava fotoğraf tayyaresi,

Meydan ve muhafaza emniyetini sağlayan bir hava bölüğünden ibaretti³⁵³.

³⁵² Albay Bujak, a.g.e., s.238.

³⁵³ Halil Taşan, a.g.e., C.I., s.146.

Birinci İnönü Muharebesi'nden önce 1920 yılında hava grupları halinde teşkilatlanmış olduğu bilinen Yunan Hava Kuvvetleri, 1921 tarihinde ikişer bölüklü (Her bölük beşer-altışar uçaklı) iki tabur³⁵⁴ olarak teşkil edildi. Bunlardan:

Uşak'ta; 2'nci Tayyare Taburu donanma'ya bağlı hava grubu ile birlikte 1'inci Kolordu emrine,

Bursa'da; 3'üncü Tayyare Taburu 3'üncü Kolordu emrine verildi.

Gaziemir'de; bir uçak parkı tesis edildi³⁵⁵.

Yunan resmi yayınlarına göre, Yunan Hava Kuvvetleri'nin Ekim 1921 içerisindeki durumu şöyledir: 2'nci ve 3'üncü uçak grupları (Kuzey ve Güney grupları emrinde) ile 3 filolu bir deniz hava kuvveti grubu ve bir hava kuvvetleri bandosundan ibaretti³⁵⁶.

Başka bir kaynakta, Büyük Taarruz'dan önceki Yunan Hava Kuvvetleri'nin: Eskişehir ve Uşak Hava Meydanları'nda ve ileri müfrezeleri Afyon, Garipçe'de olmak üzere 50 uçağının (40'ı Keşif, 10'u Muharebe) bulunduğu bildiriliyordu³⁵⁷. Netice itibari ile Yunan Hava Kuvvetleri'nin 47-60 adet arasında uçağa sahip olduğu ortadadır. Keşif uçakları, aynı zamanda bombardıman uçağı olarak da kullanılmaktaydı³⁵⁸. Yunan Hava Kuvvetlerinin bu teşkilatı 1922 Ağustos ayından sonraki kaçış ve imhalarına kadar aynen devam etmiştir³⁵⁹.

Yunanlılar Manisa civarında kaldırdıkları uçaklar ile Türk birliklerine karşı hava taarruzlarında bulundular³⁶⁰. Cephede ise Şubat 1922'den Ağustos ayı başına kadar 1'inci ve 2'nci Yunan keşif uçaklarının faaliyetleri olmuş ve özellikle hareketliliğin Haziran, Temmuz aylarında arttığı görülmüştür. Çünkü Türk tarafının taarruz hazırlıkları kapsamında Yunan mevzileri üzerine ve

³⁵⁴ Tabur: Yunan Hava Teşkilatı'nda gösterilmiş olan tayyare taburları (Skadron), yani bölük veya bölükten biraz daha farklı bulunan bir tayyare birliğidir. Bkz. Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.119.

³⁵⁵ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.43.

³⁵⁶ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.43.

³⁵⁷ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.43.

³⁵⁸ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.43.

³⁵⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.119.

³⁶⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.130.

gerilerine keşifleri yoğunlaşmıştır. Yunan tarafı da doğal olarak Türk tarafının bilgi edinmesini engellemek maksadıyla müdahalesini artırmıştır³⁶¹.

Netice itibariyle Büyük Taarruz başlamadan önceki Batı Cephesi birlikleri ile Yunan Cephesi birlikleri arasındaki güç karşılaştırması aşağıda sunulmuştur.

Birlik	Türk Ordusu (Batı Cephesi)	Yunan Ordusu
Piyade Tümeni	18	12
Bağımsız Alay	-	6
Süvari Tümeni	5	1
Subay	8.659	6.564
Er	199.283	218.432
Top	340	410
Ağır Makinalı Tüfek	882	1.280
Hafif Makinalı Tüfek	2.100	3.139
Tüfek	92.792	90.000
Kılıç	5.282	1.280
Uçak	17 ³⁶²	50
Yunan tümenleri Türk tümenlerine oranla %25 daha fazla personele sahiptir ³⁶³ .		

³⁶¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.173. Bkz. Harita - 2,3,4.

³⁶² Bu rakam Alptekin Müderrisoğlu'nun, a.g.e. s.514.'de 10 olarak görülürken; Hv. K.K. Muzaffer Ergüder'in anılarında 17 olarak açıkça belirtilmiştir. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.97-98.

³⁶³ Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s.514.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BÜYÜK TAARRUZ VE TAARRUZDA HAVA HAREKÂTI

İstanbul'un 1453 yılında Türkler tarafından ele geçirilmesi, Bizans İmparatorluğu'nun Anadolu'daki sonunu getirmişti. Yunanlılar, Türklerin Anadolu'ya yerleşmesi ve İstanbul'un düşmesi ardından; yıllarca imparatorluğun yeniden canlandırılması hayalinin peşinde koştu. Bu hayal onların öykülerine, dinsel adetlerine, halk türkülerine ve şiirlerine konu olmuştur³⁶⁴. 1'inci Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybeden tarafta yer alması, bu hayalin gerçekleşebilir gibi görünmesine yol açmıştı. Yunanlı siyasiler, İngilizlerin desteğini de arkalarına alarak halklarını sonu görünmeyen bir maceraya sürüklediler. Fakat sonraki dönemlerde yaşanan gelişmelerle birlikte İngilizlerin desteğini de kaybeden Yunanistan yönetimi, yaşadığı iç karışıklarla birlikte sağduyusunu yitirmişti.

Türkler ise yüzyıllardır yaşadıkları topraklarda ya kalma ya da geldikleri Asya steplerine geri gitme olasılığı ile karşı karşıyaydılar. Uzak topraklarda bulunan ülkeler, Anadolu'yu işgal ederek Türk varlığını sona erdirmenin hesaplarını yapıyordu. İşgallere dur demek için yapılan politik girişimler sonuç vermemişti³⁶⁵. Türkler için tek çıkar yol vardı. O yol da Mustafa Kemal'in söylediği gibi "*Ya İstiklal! Ya Ölüm!*"³⁶⁶.

1. CEPHE DURUMU

En modern silah, araç ve mühimmat ile donatılan Yunan Ordusu'nun karşısında, Balkanlar, Çanakkale, Galiçya, Kafkas, Suriye, Irak ve Kanal derken; İnönü, Sakarya Cephelerinin sonra artık perişanlığın son perdesini oynayan Türk

³⁶⁴ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.33.

³⁶⁵ İsmet Gökçü, Büyük Taarruz, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992, s. 10.

³⁶⁶ Nutuk, s.10.

Ordusu vardı. Türkler, İnönü ve Sakarya Meydan Muharebelerinden sonra Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde Afyonkarahisar'ın kuzey-güney hattında Yunan Ordusu ile yeniden karşı karşıyaydı.

1.1. TÜRK ORDUSU

Başkomutanlığı'nı Mustafa Kemal Paşa'nın, Afyonkarahisar'ın ilçesi Şuhut'tan yönettiği Türk Ordusu'nda;

- ↳ Genelkurmay Başkanı **Fevzi Çakmak Paşa,**
- ↳ Batı Cephesi K.mı **Albay İsmet İnönü, Karargâhı:Şuhut**
- ↳ Kurmay Başkanı **Albay Asım (Gündüz)**
- ↳ 2. Kurmay Başkanı **Albay H.Hüsnü (Kılıç)**
- ↳ 1'inci Ordu K.lığı **Mirliva Nurettin (Sakallı) Paşa Karargâhı: Şuhut**
- ↳ Kurmay Başkanı **Albay M. Emin (Koral)**
- ↳ 2. Kurmay Başkanı **Albay Sabit (Noyan)**
 - 1'inci Kolordu K.mı **Albay İzzettin (Çalışlar) Karargâhı:Kömürtepe**
 - 14'üncü Tümen **Karargâhı:Mahmari**
 - 15'inci Tümen **Karargâhı:Aşılıkçeşme**
 - 23'üncü Tümen **Karargâhı:Çingişçeşme**
 - 57'nci Tümen **Karargâhı:Sandıklı**
 - 4'üncü Kolordu **Albay Kemalettin Sami (Gökçen) Karargâhı: Avlakkaya**
 - 5'inci Tümen **Karargâhı:Tordugüneyi**
 - 8'inci Tümen **Karargâhı:Ayvalı**
 - 11'inci Tümen **Karargâhı:Yarıkkaya**
 - 12'nci Tümen **(İhtiyat) Karargâhı:Sarıbaba**
 - Bağımsız 6.Piyade Tümeni **Karargâhı:Cepni**
 - 3'üncü Süvari Tümeni **Karargâhı:Akdere**
Tümen Denizli'de bulunan
Menderes Grubu ile beraber
sol yan korumasında.
- ↳ 2'nci Ordu K.lığı **Mirliva Yakup Şevki (Subaşı) Paşa Karargâhı Doğlat'ta**
- ↳ Kurmay Başkanı **Albay H. Hüsnü (Erkilet)**
 - 3'üncü Kolordu **Albay Şükrü Naili (Gökberk) Karargâhı:İskânkuyu**
 - 1'inci Tümen **(İhtiyat) Karargâhı:Kozviran**

- 41'inci Tümen Karargâhı:Hamitli
- Porsuk Müfrezesi Karargâhı:Döngelçal
- 6'ncı Kolordu Tümgeneral Kâzım (İnanç) Karargâhı:Seydisultan
- 16'ncı Tümen Karargâhı:Doğlat
- 17'nci Tümen Karargâhı:Kurucaova
- Bağımsız 61'inci Tümen Karargâhı:Orhaniye
- Mürettep Süvari Tümen Karargâhı:Yapıldak
- 2'nci Kolordu **(İhtiyat)** Albay Ali Hikmet (Ayerdem) Karargâhı:Alayunt
 - 7'nci Tümen **(İhtiyat)** Karargâhı:Efesultan
 - 4'üncü Tümen **(İhtiyat)** Karargâhı:Badak
 - 3'üncü Tümen **(İhtiyat)** Karargâhı:İsrail
- ↳ 5'inci Süvari Kolordu K.nı Albay Fahrettin (Altay) Karargâhı:Sandıklı
Kolordu Kılındıras-Çukurca
bölgesinde kuşatma görevi ile
Ahır dağlarını aşmaya hazırlanmakta.
 - 1'inci Süvari Tümen Karargâhı:Selcik
 - 2'nci Süvari Tümen Karargâhı:Ballık
 - 14'üncü Süvari Tümen Karargâhı:Menteş
- ↳ **Kocaeli Grubu** Albay Halit (Karsıalan) Karargâhı:Lefke
Birlikleri: İznik Gölü doğu kenarı,
Osmaneli, Akçapınar – Balçıkhisar,
Vezirhan hattında.
- ↳ **Cephe Tayyare Bölüğü** Çay'da
- ↳ **Tayyare Okulu ve Depo** Konya'da
- ↳ **Deniz Müfrezesi** Amasra'da³⁶⁷

1.2. YUNAN ORDUSU

Türklerin karşısında ise Başkomutanlığı'nı General Hacıanesti'nin, İzmir'den yönettiği Yunan Ordusu bulunuyordu. Ordu'nun durumu:

↳ **Genelkurmay Başkanı** General Valestas

³⁶⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.175-177; Afyonkarahisar Valiliği; Büyük Taaruz'da Batı Cephesi Komutanları ve Şehitleri, Yay. Haz. Şenay Sezen Okay vd., Afyonkarahisar İl Turizm Komitesi Yayını, Afyonkarahisar 1972, s.23-37.

↳ **1'inci Kolordu K.**

General Trikopis Karargâhı: Afyonkarahisar

Afyonkarahisar kuzeyi,
doğu güneyi ve batısında
tahkim edilmiş mevzilerde.

Akarçay ile Ayazinitepe arasındaki
125 km lik bir bölgeyi elinde tutuyordu.

→ 1'inci Tümen K. General Franko

Akarçay mıntıkası; 40 km.lik
çok uzun bir cephe; bundan
başka 15 km lik bir açıklık,
Karaköseli ve Sinanpaşa
arasında gözetleme tertibatı eksikti.

- 4'üncü Alay,
- 5'inci Alay,
- 38'inci Alay,
- 49'uncu Alay,
- İki dağ topçu grubu,
- 120 mm lik uzun sahra topçu grubu,

→ 4'üncü Tümen K. General Dimaas

Kumalar dağ mıntıkası ve
20 km lik bir cephe.

- 8'inci Alay,
- 11'inci Alay,
- 35'inci Alay,
- İki sahra grubu
- 120 lik iki batarya, 155 lik bir obüs bataryası ile takviye edilmiş topçu.

→ 12'inci Tümen K. Albay Kallidopulos

İsce Karahisar (İscehisar) mıntıkası,
25 km lik bir cephe. 14'üncü Alay,

- 21'inci Alay,
- 46'inci Alay,
- İki Skoda Obüs bataryası,

▪ Bir sahra grubu, 120 mm lik uzun bir batarya ve 155 mm lik bir obüs takımı ile takviye edilen topçu,

→ 5'inci Tümen K. Albay N. Rokas

40 km lik bir cephe.

▪ 33'üncü Alay,

▪ 43'üncü Alay,

▪ 44'üncü Alay,

▪ İki sahra bataryası, 120 mm lik uzun bir batarya, 155 mm lik bir obüs takımı ile takviye edilen topçu.

▪ Borndi mıntıkası,

→ İhtiyatta (Afyonkarahisar batısında)

▪ 5/42 Efzon (Nişancı) Alayı (13. Tümen)

▪ Bir dağ topçu grubu,

4 ve 12'inci Tümenler arasındaki açıklığı kapatmak için bir birleşme hattı düşünülmüştü. Ancak arazi müsait değildi. Aynı şekilde derinliğine ve kademeli çekilmeler içinde incelemeler yapılmış fakat fazla etüt edilmemişti³⁶⁸.

↳ **2'inci Kolordu K. General Diyenis Karargâhı:Sazlı Yusul Hamam**

→ 2'inci Tümen K. Albay Gonatas

1'inci Kolordu'nun sağ tarafında

Sivri-Banaz mıntıkasına ayrılmıştır.

▪ 1'inci Alay,

▪ 3'üncü Alay

▪ 7'inci Alay,

▪ 34'üncü Alay,

▪ 54'üncü Alay

→ Süvari Tümeni K. General Kalinski Karargâhı:Uşak

→ 13'üncü Tümen Albay Kaibalis

³⁶⁸ Albay Büjak, a.g.e., s.237.

Demenli mıntıkası.

- 2'nci Alay,
- 3'üncü Alay,
- 5/42'inci Alay,

→ 7'inci Tümen K. Albay Krusopulos

Eğret'ten (Anıtkaya) 1'inci Tümen

mıntıkasına nakledilmek

üzere ihtiyattan alınmıştır.

- 22'inci Alay,
- 23'üncü Alay,
- 37'inci Alay,

→ 9'uncu Tümen K. Albay Gardikas

Döğer civarlarında ihtiyatta.

- 25'inci Alay,
- 26'ıncı Alay,
- 3/40'ıncı Alay,

↳ **3'üncü Kolordu K. General Sumalis, Karargâhı:Eskişehir**

Akinden, Seyitgazi üzerinden

Dedetepe'ye (Porsuk Kuzeyi) uzanıyor.

Oradan da kuzeybatıya

Kias (Marmara Denizi) istikametine bir kol uzatıyordu.

→ 10'uncu Tümen K. Albay Papanikalau

Malialar Tepe - Porsuk Çayı Cephesinde

- 27'inci Alay,
- 52'inci Alay,

- 30'uncu Alay,
- 3'üncü Tümen K. Albay Gorças
- Porsuksuyu-İtburun cephesinde
- 6'ncı Alay,
- 12'inci Alay,
- 2'nci Alay,
- 2/39'uncu Alay,
- 11'inci Tümen K. General Kladas
- Gemlik- İznik-
- Bilecik ve Söğüt mıntkasında
- 16'ncı Alay,
- 45'inci Alay,
- 17'inci Alay,
- Müstakil Tümen K. Albay Teotakis
- 51'inci Alay,
- 33'üncü Alay.

Yunan Ordusu, işgal ettikleri mevzilerde her türlü hazırlıkları yapmıştı. İstinat (kuvvet-güç alma) noktalarından, ayakta ateş etmeğe mahsus iki kat aralıksız hatlara ve bunların önünde örülen tel örgü şebekesinden başka makineli tüfekler için yuvalar da mevcuttu. Topçu tabyası iyi idi. Rasat, telli, telsiz, telgraf ve telefon irtibatları vardı. 280 km.lik bir savunma cephesini 220.000 kişi ve 380 top ile işgal etmişlerdi³⁶⁹.

Yunan hava birliklerinin durumu ise şöyle idi: Tayyare taburları Afyonkarahisar ve Eskişehir meydanlarında bulunuyordu. Garipçe'de bir tayyare müfrezesi, Bursa, Uşak ve İzmir'de ise birer tayyare parkı bulunmaktaydı³⁷⁰.

³⁶⁹ Albay Bujak, a.g.e., s.238.

³⁷⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.175-177.

2. BÜYÜK TAARRUZ VE HAVA HAREKÂTI

Türk Ordusu Sakarya Meydan Muharebesi'nin bitiminden, 1922 yılının Ağustos ayına kadar geçen sürede Büyük Taarruz için önemli hazırlıklar yaptı. Ordunun hazırlığı bir sır halindeydi. Bâki Vandemir'in ifadesiyle: “*Kimsenin ağzını bıçak açmıyordu. Kimse ordudan bahsetmiyor ve her yerde casus varmış gibi tutumlu davranılıyordu. Büyük Taarruz planına göre içeride ve dışarıda yapılan propaganda ile Türk tarafının taarruz edemeyeceği kanaati uyandırılmış ve ustalıkla gece hareketiyle taarruz yığınakları yapılmıştı*”³⁷¹.

Mustafa Kemal Paşa, 23 Temmuz gecesi Batı Cephesi karargâhının yerleştiği Akşehir'e hareket etti. Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ile birlikte Taarruz Planı'nın son şekli burada karara bağlandı³⁷².

Mustafa Kemal Nutuk'ta durumu şöyle anlatıyor:

28 Temmuz 1922 günü öğlenden sonra yaptırılan bir futbol maçını görmeleri ileri sürülerek ordu komutanları ve kimi kolordu komutanları Akşehir'e çağrıldı. 28/29 Temmuz gecesi komutanlarla genel olarak saldırı üzerine görüşüm. 30 Temmuz 1922 günü Genelkurmay Başkanı ve Batı Cephesi Komutanıyla yeniden görüşerek saldırının nasıl yapılacağını ayrıntılarıyla saptadık. Ankara'dan çağırduğumuz Millî Savunma Bakanı Kazım Paşa'da, 1 Ağustos 1922 günü öğlenden sonra Akşehir'e geldi. Ordu hazırlığının tamamlanmasında Millî Savunma Bakanlığı'na düşen işler saptandı³⁷³.

28/29 Temmuz gecesi Akşehir'de bütün hazırlıklar bitirilmişti. Saldırıya hazırlanan Türk Ordusu'nun kesinleşen taarruz planı şöyle idi:

- 1'inci Ordu, dokuz piyade (dörder tümenli 1'inci Kolordu, 4'üncü Kolordular ve Bağımsız 6'ncı Tümen) ve üç süvari Tümeniyle (5'inci Süvari Kolordusu) sıklet merkezi Kalecik Sivrisiyle Çiğiltepe arasında olmak üzere Afyon-Toklu Sivrisi hattına taarruz edecek ve düşmanın İzmir ile irtibatını kesecek.
- 5'inci Süvari kolordusu, üç tümeniyle Çiğiltepe – Toklu Sivrisi arasından Ahır dağlarını aşarak düşmanın batı kanadını kuşatacak,
- 2'nci Kolordu üç tümeniyle Sandıklı-Şuhut-Efe Sultan bölgesinde ordu ihtiyatı bulunacak,
- 2'nci Ordu beş piyade (3'üncü ve iki tümenli 6'ncı Kolordu) ve bir süvari tümeniyle kuzey Sakarya ile Afyonkarahisar arasındaki cephede bulunan Yunan kuvvetlerini taarruzla tespit edecek,

³⁷¹ Baki Vandemir, 1905 – 1962 Biz Ne İdik?.. Ne Olduk?.. Ne Olacağız?.., 1962, s.18. Bkz: Türkiye Büyük Millet Meclisi Kütüphanesi'ne 1963.649 Esas ve S.S.1314.a numarası ile kayıtlıdır. Bkz. Harita - 5,6.

³⁷² Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.314.

³⁷³ Nutuk, s.493.

- Kocaeli ve Menderes grupları da karşılardaki Yunan kuvvetlerini taarruzla tespit edecek³⁷⁴.

Kararın verilmesini müteakiben Türk Başkomutanlık Karargâhı; 24 Ağustos'ta Akşehir'den Şuhut Kasabası'na, 25 Ağustos sabahı Şuhut'tan savaşın yönetildiği Kocatepe'nin güneybatısındaki çadırlı ordugâha taşındı³⁷⁵.

Batı Cephesi Komutanlığı'nca, 25 Ağustos 1922'de saat 12.30'da taarruz için aşağıdaki emir verildi.

CEPHE EMRİ 93 (TAARRUZ İÇİN)

1. Düşman genel durumunda 25 Ağustos 1922 sabahına kadar bir değişiklik keşfolunamamıştır. Buna nazaran düşman, büyük kısmıyla 2'nci Ordu karşısında bulunmaktadır.
2. 26 Ağustos 1922 sabahleyin düşmana genel taarruz icra olunacaktır.
3. 1'inci Ordu 26 Ağustos 1922 fecirle Afyon güney ve batısında bulunan düşman kuvvetlerini yok edecek surette taarruz edecektir. Düşman mevzileri zabt olunduktan sonra umumi hareket cepheden ayrıca tanzim olunacaktır. 5'inci Kolordu esas olarak önce 1'inci Ordu karşısındaki düşmanın gerilerine düşecek surette görevlendirilecektir. Bu kolordu, düşmanın ihtiyat grubu ve Uşak grubuna karşı keşif ve emniyet hizmetlerini de ifa edecektir. Ordunun sol kanadı, Toklu Sivrisi ve İslam Köy'e karşı 6'ncı Tümenle temin edilecek ve yine 6'ncı Tümen tarafından düşmanın İslamköy'de bulunan grubunun hareketi dahil keşif olunacaktır. Sandıklı'dan batıya doğru bütün cephede ordu tarafından kararlaştırılan ve hazırlanan taarruzî faaliyetler tatbik olunacak, 3'üncü Süvari Tümeni Uşak genel doğrultusunda taarruz edecektir. 2'nci Kolordu 26 Ağustos 1922 sabahı 3'üncü Tümeni ile Sandıklı kuzeyindeki Kızık, Karacaören; 4'üncü Tümeni ile Dadak civarında; 7'nci Tümeni ile Efe Sultan batısında hazır bulunacaktır. Bu kolordu karargâhı ve tümenleri ile 1'inci Ordu her an sürat ve emniyetler muhabere edebilmelidir.
4. 2'nci Ordu'nun 26 Ağustos 1922 günü için asıl vazifesi Afyonkarahisar'ın doğu cephesindeki düşmanın 12'nci ve 5'inci tümenleri ile düşman ihtiyat grubunun taarruz hareketi ile tespit ve işgal etmektir.
5. Kocaeli grubu, karşısındaki düşmanı tespit etmek üzere, kararlaştırıldığı gibi, özellikle Göksu v Karasu vadileri arasında taarruzî faaliyette bulunacaktır.
6. Cephe karargâhı 25 Ağustos 1922 akşamından itibaren Kocatepe güneyinde bulunacaktır.
7. 93 numaralı bu cephe emri 25 Ağustos 1922 saat 12.30'da 1'inci Ordu Komutanlığına yazılı olarak, 2'nci Ordu Komutanlığı'na Bolvadin'de 2'nci Ordu Kurmay Başkan Yardımcısı Yarbay Ali Rıza vasıtasıyla telefonla ve Kocaeli grubuna şifreyle yazılmıştır³⁷⁶.

Cephe Tayyare Bölüğü'nde ise Büyük Taarruz ile ilgili olarak son hazırlıklarını yapmıştı. Bölüğün, harbe hazır uçak sayısı 17 idi. Bu sayıya

³⁷⁴ Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbi – Büyük Taarruz, C.II, 6. Kısım, 2'nci Kitap, Seri No:1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1995, s.16.

³⁷⁵ Nutuk, s.493.

³⁷⁶ Büyük Taarruz, s. 53-54.

karşılık pilot adedi az olduğundan bir pilot değişik uçaklar ile birkaç uçuş yapmak zorunda kalacaktı³⁷⁷.

Hava Kuvvetleri Müfettişi Yarbay Muzaffer (Ergüder) hatıralarında bu hususu şöyle anlatır:

25 Ağustos Akşamı saat 21.00'den sonra uçak kuvvesi, yani harbe hazır uçakların cins ve adedi belli olduğu; evvelce tahmin edilenden bir noksanı ile on yedi uçak harbe hazır. Fakat elde o kadar pilot yoktu. Ancak icabında bir pilot bir kaç sorti yapacaktı. Durum Cephe Komutanlığına arz olundu. O gece berrak bir sema üzerinde gökte Türk Bayrağı çizilmişti. Parlak hilâlin tam orta ilerisine parlak bir yıldız gelmiş ve bu şekil saatlerce hepimizin gözünü havaya çevirmişti. Pilotlarda avcı, keşif veya bombardıman diye bir ayırım yoktu. Uçucular mevcut uçaklar ile uçmak mecburiyetinde idiler. Uçmadığı bir tip ise arkadaşı ona uçağın özelliklerini anlatıyor, pilot ilk uçuşunda meydan üzerinde kısa bir süre içinde uçağa intibak edip düşman istikametinde vazifeye gidiyordu. Her uçucuya bir uçuş elbisesi, başlık ve gözlük verilemediğinden ekseriya pilotlar yünden örme bir başlık ve yün kazakla uçuşa giderlerdi³⁷⁸.

25 Ağustos 1922 akşamı yapılan günün son keşif uçuşunda ise Yunan Ordusu'nun Altıntaş-Eğret bölgesindeki ordugâhlarında hiç bir değişiklik olmadığı ve yollarda hiç bir hareket bulunmadığı tespit edilmiş ve durum Batı Cephesi Komutanlığı'na bildirilmişti. Bu uçuş esnasında bir Yunan keşif uçuşuna ilk defa olarak bir Türk uçağı engel olmuş, Yunan Pilot ancak Afyon'a uçarak kurtulabilmiştir³⁷⁹.

Karanlık çöktüğünde artık Türk Ordusu'nun beklediği an gelmişti. Türk birlikleri Yunan mevzilerine doğru ilerlediler. İleri hatlar Yunan mevzilerine 400 m. kadar yanaşmıştı³⁸⁰. Batı Cephesi Komutanlığı'nca gece saat 21.00'da Cephe Tayyare Bölüğü'ne; aşağıdaki ilk "Genel Taarruz" emri verildi:

1. 26 Ağustos 1922 tarihinden itibaren ordumuz genel taarruza başlayacaktır.
2. Yarın öğlenden önce saat 6.00 ile 8.00 arasında Düşman ihtiyat grubunun vaziyeti tespit olunacaktır. Bundan dolayı öğlenden önce saat 6.00 ile 8.00 arasında Afyonkarahisar güney bölgesindeki düşman birliklerinin durumu keşif olunacaktır. Harp tayyarelerimiz özellikle Afyonkarahisar güney ve batı bölgesi üzerinde uçarak düşmanın keşif faaliyetine mani olunacaktır. Saat 10.00'da ikinci defa aynı görevler tekrar edilecektir.
3. Seyitgazi bölgesi ve bu bölgeden Döğer istikametine giden yol da keşif edilmelidir.

³⁷⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.97-98.

³⁷⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.99.

³⁷⁹ Zeki Sarıhan; a.g.e., s.597

³⁸⁰ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 21.

4. Öğleden sonra keşif vazifesi ayrıca bildirilecektir.
5. 25 Ağustos 1922 ve saat 21.00'de yazıldı.

Garp Cephesi Kumandanı
İsmet³⁸¹

2.1. 26 AĞUSTOS 1922

Muharebeyi yakından izlemek ve idare etmek üzere, 26 Ağustos 1922 sabahı gün ağarmadan, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Genelkurmay Başkanı Fevzi (Çakmak) Paşa ve Batı Cephesi Komutanı Albay İsmet (İnönü) ve 1'inci Ordu Komutanı Albay Nurettin Kocatepe'deki gözetleme yerine geldiler³⁸². Hava fazla sisli olduğundan sabah 4.30'da ateşe başlaması gereken topçular, ateş tanzimine saat 5.00'da başladılar. Saat 5.30–35 civarında ise topçuların tahrip ateşi ve piyadelerin yürüyüşe geçmesi ile birlikte savaş tam anlamıyla başlamıştı³⁸³.

Hava Kuvvetleri Müfettişi Yarbay Muzaffer (Ergüder) hatıratında:

Gün ağarırken her uçağın başında üç-dört er bekliyor, her uçak son bir defa gözden geçiriliyordu. Türk topçusunun homurtusuna bu mütevazı meydanda çalışmaya başlayan uçakların motor gürültüleri karışıyor, uçaklar birer birer havalanıyordu.

Havanın $\frac{3}{4}$ kapalı ve çok rüzgârlı olmasına rağmen saat 06.00–07.30 arasında Yüzbaşı Fazıl, Yüzbaşı Yahya, Astsubay İhya, Mükremin, Basri ve Abdulhalim'in yönetiminde üç av ile üç keşif uçağı havalandı.

Keşif uçaklarında rasit olarak Üsteğmen Yusuf Kenan, Hamdi (Çaypınar) ve Teğmen Osman Nuri (Baykal) bulunuyordu³⁸⁴.

Daha ilk saatlerde Yunanlılara ait mevziler Türk birlikleri tarafından ele geçirildi³⁸⁵. Afyonkarahisar bölgesinde hava uçuşa ve tayyare keşfine müsait değildi. Buna rağmen Türk keşif tayyareleri Yunan gerilerinde keşif ve bomba taarruzlarına, av tayyareleri de mutat faaliyetlerine devam ediyordu³⁸⁶. Cephe Tayyare Bölük Komutanı, Batı Cephesi Komutanlığı'ndan almış olduğu emir ile

³⁸¹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, s.149.

³⁸² Büyük Taarruz, s. 90.

³⁸³ Büyük Taarruz, s. 90; Nutuk, s.494.

³⁸⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.99.

³⁸⁵ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e. C.II, s.85.

³⁸⁶ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.149.

Altıntaş bölgesindeki Yunan ihtiyat grubunun durumunda bir değişiklik olup olmadığının keşfedilmesi için bir uçak gönderdi³⁸⁷. Saat 07.00'den önce Döğer, Altıntaş bölgesinde yapılan bu keşifte Yunan ihtiyat grubunun durumunda bir değişiklik görülmedi. Ayrıca Afyonkarahisar'ın güneydoğu ve güneybatısındaki bölgede de Yunan kuvvetlerinin toplanmasına ilişkin bir hareketlenme olmadığı da tespit edildi. Keşfe gönderilen bu uçağa Yunanlılara ait bir av uçağı taarruz ettiyse de hava muharebesi neticesinde Yunan uçağı uzaklaşmak zorunda kaldı³⁸⁸.

Saat 07.45'te bir Türk av uçağı da, bir Yunan uçağının Afyonkarahisar doğu ve güneyinde bulunan Türk cephesinde keşif yapmasına engel oldu³⁸⁹. Yapılan engelleme ile uçak, Yunanlıların elinde bulunan Afyonkarahisar meydanına inmeye mecbur edildi³⁹⁰.

Yine aynı dakikalarda Yüzbaşı Fazıl, bir Yunan Breguet 14 A-2 uçağı ile karşılaşarak hava muharebesine tutuştu. Yunan uçağını, Afyonkarahisar bölgesindeki Hasanbeli-Garipçe Köyü civarına inmeye mecbur etti. Dizinden yaralı olan Yunanlı pilot uçağı yakmak istediysede uçak gövdesinin yarım metre kısmı yandıktan sonra yangın, yetişenlerce söndürüldü. Ele geçen ve faal durumda olan uçak onarıldı. Uçak "Garipçe" ismi verilerek, Türk Hava Kuvvetleri envanterine alındı³⁹¹.

Saat 09.20'de Döğer ve Altıntaş istikametinde yapılan hava keşfinde Yunanlıların bir taburluk yürüyüş kolunun Altıntaş, Arap çiftliği şosesinde yürüyüş halinde bulunduğu, Yunan ordugâhlarında bir değişiklik olmadığı tespit edildi³⁹².

Saat 10.40'da Yunan uçağının keşfine engel olmak isteyen Türk av uçağı, Afyonkarahisar güneyinde Yunan uçağına taarruz ederek onu geri dönmek zorunda bıraktı³⁹³.

³⁸⁷ Halil Taşan, a.g.e., C.I., s.154.

³⁸⁸ Halil Taşan, a.g.e., C.I, s.157; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.99.

³⁸⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.178.

³⁹⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.99.

³⁹¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.99.

³⁹² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.178.

³⁹³ Halil Taşan, a.g.e., C.I, s.157.

Saat 10.45'te Afyonkarahisar güney batısında yapılan başka bir keşifte bu bölgede muharebelerin devam ettiği ve Yunan hatları gerisinde değişiklik olmadığı tespit edildi³⁹⁴.

Batı Cephesi Komutanlığı'nca Yunan ihtiyat gurubunun 26 Ağustos günü öğleye kadarki durumunda bir değişiklik olup olmadığını öğrenmek maksadıyla saat 12.00'de aşağıdaki emir verildi:

1. Düşman ihtiyat gurubunun durumu tekrar değerlendirilecek ve tespit edilecektir.
2. Döğer, Afyonkarahisar demiryolu kısmındaki tren nakliyatı,
3. Gazlıgöl - Afyonkarahisar, Afyonkarahisar - Altıntaş, Dumlupınar şoselerindeki düşman faaliyeti,
4. Ahır dağından kuzeye geçen Süvari Kolordusu'nun Tazılar, Çobanözü, Tokuşlar bölgesindeki durumu ve faaliyeti tespit edilecektir.
5. 26 Ağustos 1922, saat 12.00'da (Öğlen Vaktinde) yazılmıştır.

Garp Cephesi Kumandanı

İsmet³⁹⁵

Bu emir üzerine, Cephe Tayyare Bölük Komutanı, Bostanlı, İntepe arasında Dinar, Gazlıgöl, Eğret, Beycegöl, Altıntaş, Sarıbeyli, Kadımürsel, Kırkpınar, Kayalar ve Döğer dolaylarındaki Yunan durumunun keşfedilmesi için saat:18.00'da bir uçağı vazifelendirdi. Keşfe çıkan uçak, ordugâhlarda değişiklik olmadığını, yalnız demiryollarında fazla faaliyet görüldüğünü ve Gazlıgöl'de çok sayıda hayvanın bulunduğu bilgisini rapor etti³⁹⁶.

Aynı gün Yunan 1'inci Kolordu Komutanı General Trikopis, Afyonkarahisar'daki Yunan hastanelerinin boşaltılmasını ve Uşak'a nakledilmesini emretti ve nakil işi akşama kadar tamamlandı³⁹⁷.

Yunan Başkomutanlığı tarafından 26 Ağustos akşamı: Yunan 2'nci Kolordusunun, 15'inci Tümeni de (Seyitgazi) emrine alarak 28 Ağustos sabahı, Afyonkarahisar kuzeyinden Bolvadin istikametine karşı taarruz yapmasını; 1'inci

³⁹⁴ Halil Taşan, a.g.e., C.I, s.157.

³⁹⁵ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.150.

³⁹⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.179.

³⁹⁷ Zeki Sarıhan, a.g.e, s.599.

Kolordu'nun da savunmasını emrediyordu. General Diyenis taarruzun 48 saat sonra başlayabileceğini bildirmesine rağmen, General Trikopolis zaman açısından birliklerin taarruza başlamalarının mümkün olmadığını değerlendirerek taarruzdan vazgeçilmesini istedi. Yunan başkomutanlığı ise Türk iradesine boyun eğmemek ve aktif hareket etme emrinde ısrar etti. Fakat emir uygulanamadı³⁹⁸. Yunan sevk ve idaresi birliklerinin tamamına hâkim olmaktan uzaktaydı.

Cephe Tayyare Bölüğü, 26 Ağustos günü yapılan muharebeler sonunda, Altıntaş, Döğer ve Afyonkarahisar bölgelerinde 12 uçuş yaptı. Keşif uçakları, Yunan ihtiyat grubunun durumunu tespit ederek gördükleri önemli hedeflere bomba ile taarruz etti. Av uçakları ise dört hava muharebesi yaparak üç Yunan uçağını kendi hatları gerisine inmek zorunda bırakarak, birisini de düşürdü³⁹⁹. 26 Ağustos 1922 günü havanın dörtte üçünün alçak bulutlarla kapalı olması ve rüzgârlı bulunmasına rağmen; Sıtkı Tanman “*Böyle başarılı uçuş faaliyetinin 1'inci Dünya Savaşı'nda bile hiç bir Türk hava birliğine kısmet olmadığı*” değerlendirmesini yapmıştı⁴⁰⁰.

Böylece bugünkü muharebelerde; Kocaeli Grubu, 2'nci ve 1'inci Orduların müşterek taarruzları neticesinde bütün Yunan kuvvetleri mevzilerinde muharebe etmek zorunda kaldı. Yalnız Yunan ihtiyat grubundan 7'nci Tümen'i güneye gidebilmiş, diğer tümenler ise cepheye bağlanmıştı⁴⁰¹. 1'inci Ordu'nun sol kanadındaki 5'inci Süvari Kolordu'su Afyonkarahisar batısından Çayırhisar'a kadar ilerleyince, Yunanlılar batıya dönük bir cephe kurmak zorunda kaldılar. Yunan kuvvetleri doğu, batı, güney cephelerinden üç yönden kuşatılmaya başlandı. Kuzeyde Kuzuçuran bölgesindeki kuvvetli Yunan mevzii bir Türk tümeni tarafından işgal edildi⁴⁰². Fakat Türk komutanlığı tasavvur edildiği gibi taarruzun birinci günü Yunan cephesini yaramamıştı⁴⁰³.

³⁹⁸ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 23-24.

³⁹⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.150.

⁴⁰⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.150.

⁴⁰¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.179.

⁴⁰² Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e. C.II, s.85.

⁴⁰³ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 22.

2.2. 27 AĞUSTOS 1922

27 Ağustos sabahı gün ağarırken Türk Birlikleri Taarruz Harekâtı'na devam etti⁴⁰⁴. Batı Cephesi Komutanlığı, bugünkü değerlendirmeleri sağlıklı yapabilmek amacıyla Cephe Tayyare Bölük Komutanlığı'na şu emri verdi:

1. Afyonkarahisar güney ve güneybatısı ile batı bölgesi, Altuntaş'tan Afyonkarahisar'a ve Altuntaş'tan Dumlupınar'a giden yollarda düşman faaliyetleri,
2. Gazlıgöl – Afyonkarahisar tren hattında tren faaliyeti,
3. Aceşehir (Akçahisar), Ayvalı, Kırcaarslan, Sinanpaşa hattında düşman ile muharebe eden 5. Süvari Kolordumuzun ve düşmanın harekât ve faaliyeti keşif olunacaktır.

Garp Cephesi Kumandanı

İsmet⁴⁰⁵

Cephe Komutanlığının bu emrine göre Türk tarafından iki keşif ve iki av uçağı havalandı. Toplam beş uçuş yapıldı⁴⁰⁶. Müteakiben Pilot Basri (Alev), Rasit Osman Nuri (Baykal) tarafından saat 11.00'de altıncı bir uçuş daha yapıldı⁴⁰⁷. Bu uçuşlar sonunda genel durumu anlatan ayrıntılı bir rapor verildi⁴⁰⁸.

Keşif raporunda şu bilgiler bulunuyordu:

Düşman Afyonkarahisar doğu ve güneyinde birinci tahkimat hattını boşaltmıştır. İkinci tahkimat hattında kuvvet vardır.

Düşmanın ikinci tahkimat hattına topçumuzun ateşi devam etmekte olup, bu hat gerisinde aşağı yukarı bir alay bulunmaktaydı. Afyonkarahisar güneyinde Deper sırtları ve düzlüğünde bulunan alaylar burasını boşaltmışlardır.

Erkmen sırtlarına çıkan dere içerisinde güneye doğru hareket halinde bir tabur bulunmaktadır. Bu tabur ikinci tahkimat hattı gerisine gitmektedir.

Gazlıgöl'e Afyonkarahisar istikametinden 32 vagonluk bir tren gelmiştir. Afyonkarahisar istasyonunda dağınık evler bulunmaktadır. Afyonkarahisar – Uşak demir yolu hattında faaliyet yoktur.

Kırcaaslan'da bulunan bir piyade taburu Kılıçaslanbey'e getirilmiştir. Topçumuz bu mevziye ateş açmış olup, burada aşağı yukarı bir alay bulunmaktadır.

Hasanbeli, Ahırdağı tahkimat hattı gerisinde iki alay bulunmaktadır. Sinanpaşa, Garipçe, Paşaköy yollarında faaliyet yoktur.

⁴⁰⁴ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e. C.II, s.85.

⁴⁰⁵ Sıtkı Tanman, C.II, Kitap 2, a.g.e., s.151.

⁴⁰⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.100.

⁴⁰⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.100.

⁴⁰⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.100.

Afyonkarahisar güneyinden itibaren Ahır Dağı'na kadar düşman hatları gerisinde Döğer ve Altıntaş bölgesinde bulunan büyük ihtiyat kuvvetler görülmemiştir.

Keşifler esnasında düşman av uçaklarına rastlanmışsa da, muharebeden kaçınmışlardır. Bugün öğleden önce altı keşif uçuşu yapılmış, öğleden sonra hava elverişsizliğinden emredilen keşifler yapılamamıştır⁴⁰⁹.

Raporlarda, Yunanlıların Altıntaş'taki ihtiyat gruplarında önemli bir değişim görülmemiştir. Yalnız Deper'deki bir alaylık ordugâhın boşaltılmış olduğu ve Döğer'deki ihtiyat kuvvetlerinin de yerlerinden kalktığı tespit edilmiştir⁴¹⁰. Keşifler genel itibariyle Afyonkarahisar'ın güney ve güneybatısındaki çok iyi tahkim edilmiş Yunan mevzilerinin Türk birlikleri tarafından ele geçirildiğini ve Yunanlıların sağ kanadının çöktüğünü gösteriyordu⁴¹¹. Öğleden sonra havanın kapalı olması nedeniyle akşam, uçuş vazifelerinin yapılamadığı bildirilmiştir⁴¹².

Türklerin 5'inci Süvari Kolordusu, Yunan birliklerinin gerilerine ve içerilerine dalarak Başkimse, Akçaşehir bölgelerine ilerlemiş, batıya gitmek isteyen Yunan kuvvetlerini süvari hücumlarıyla durdurmuş ve demir yoluna hâkim olmuştu⁴¹³.

Türk 4'üncü Kolordusu 1310 rakımlı Erkmen tepesi ele geçirirken, Yunanlılar kuzeybatı ve kuzey yönünden geri çekildi⁴¹⁴. 1'inci ve 4'üncü Kolordular Kalecik Sivri'sinden Çiğiltepe'ye kadar Yunan cephesini yarmıştı⁴¹⁵. Öğlen vakti Türklerin 1'inci Kolordu birlikleri, birinci taarruz hedefini işgal etmişti. Kolordu, Tınaz tepe'den Yunan askerlerinin firar halinde geri çekildiğini ve uçak hangarlarının yandığını gözlemlemiş ve durumu ordu komutanlığına bildirilmiştir⁴¹⁶. Bir süre sonra Tınaz tepe de ele geçirilmiştir⁴¹⁷. Çiğiltepe'den başka Yunanlıların bütün mevzilerinin ele geçtiğini gören 1'inci Ordu Komutanı saat 14.15'te birliklerine takip emrini verdi⁴¹⁸. Yarma harekâtını genişletmek ve

⁴⁰⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.180.

⁴¹⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.151.

⁴¹¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.100.

⁴¹² Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.151.

⁴¹³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.181.

⁴¹⁴ Büyük Taarruz, s. 120.

⁴¹⁵ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e. C.II, s.85.

⁴¹⁶ İzzettin Çalışlar, Sakarya'dan İzmir'e Kadar 1'inci Kolordu, Yay. Haz. Zekeriya Türkmen, Alev Keskin, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007, s.58.

⁴¹⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.180.

⁴¹⁸ Büyük Taarruz, s. 125.

koridor içindeki Yunan kuvvetlerini temizlemek maksadı ile taarruza devam edildi⁴¹⁹.

1'inci Ordu Komutanı, 27 Ağustos saat 15.15'te Batı Cephesi Komutanlığı'na: Emrindeki kolordulara takip emri verdiğini, Garipçe'deki hangarların yanmakta olduğunu ve dokuz uçağın batıya doğru kaçtığını bildirdi⁴²⁰.

2'nci Ordu cephesinde bir hareket göremeyen Batı Cephesi Komutanı verdiği emir ile Ordunun sol yanı ile şiddetli taarruza girmesini istiyordu. Ancak 2'nci Ordu gösterdiği çabalar ile Yunanlıları Afyonkarahisar'dan çıkarmaya mecbur ettiyse de sol yanı ile düşmana karşı hiçbir hareket yapmamıştı⁴²¹.

8'inci Tümen, ilk önce 189'uncu Alay ve müteakiben diğer birlikleri ile saat 17.30'da Afyonkarahisar'a girdi. Hükümet konağı ile birçok yerde yangınlar vardı. Alay şehrin batısına geçerek emniyet tedbirini aldı. Tümenin diğer birlikleri ise şehrin kuzeyinde istirahat ederken, saat 19.00'da 8'inci Tümenin, 2'nci Kolordu emrine verildiği haberi alındı⁴²².

Türk tarafınca, öğlenden sonra havanın çok kapalı ve fırtınalı olması nedeniyle uçuş yapılamamıştı. Türkler, bu fırsattan yararlanarak uçakların bakım, tamir işleri ele almış, bu çalışmalarını gece yarısına kadar devam etmişti⁴²³.

Bölgedeki Yunan birlikleri ise mevzilerini terk ederek batı, kuzeybatı yönünde geri çekiliyorlardı. Yunan kuvvetlerinin önemli bir kısmı bir yıldır tahkim ettiği mevzilerinden çıkarılarak sahra savaşları yapmaya mecbur edilmişti. Buna rağmen Yunan Ordusu'nun Döğür'deki iki tümeni harbe girmemişti. Güneydeki beş Yunan tümeni mağlup olmuş ve geri çekiliyordu⁴²⁴.

27 Ağustos 1922 akşam saatlerinde Türk birliklerinin durumu şöyle idi: 2'nci Ordu Yunan savunma mevzilerine yaklaşmış ve yer yer taarruz tertibinde, 1'inci Ordu birlikleri; Afyonkarahisar – Erkmentepe – Balıklaya – Üçtepeler –

⁴¹⁹ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e. C.II, s.85.

⁴²⁰ Büyük Taarruz, s. 125.

⁴²¹ Büyük Taarruz, s. 125-126.

⁴²² Büyük Taarruz, s. 126-127.

⁴²³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.100.

⁴²⁴ Yavuz Kansu ve diğer., a.g.e. C.II, s.85.

Garipçe kuzeyi – Ayvalı kuzeyi – Küçükhöyük – Başkimse - Karacaviran – Tazılar ve Ahırdağı hattında bulunmaktaydı⁴²⁵.

Türk Ordusu Eskişehir bölgesi hariç Yunanlıların bütün asıl mevzilerini ele geçirmişti. Artık önemli olan Türk Ordusu'nun hangi istikamette takip yapacağıydı⁴²⁶.

Türk Başkomutanlık Karargâhı'nca; Yunan Ordusu'nun Döğer ve Resulbaba Tepeleri – Bakırcık sırtları ile Toklu Sivrisi hattında direnmesi ve Türk'leri durdurmak suretiyle kuzey ve batıya çekilmesi ihtimalinin olduğu değerlendirilerek, 27/28 gecesini;

- 2'nci Ordu'nun Afyonkarahisar bölgesinde harekete geçecek birliklerinin sağ kanadı ile Yunan kuvvetlerini kuzeyden çevirmesi ve Kütahya istikametine çekilmesi,
- 1'inci Ordu'nun; sol kanadı ile Yunanlıları batıdan kavrayarak İzmir istikametine gitmesine engel olacak şekilde hareket etmeleri,
- Süvari Kolordusunun Yunan Ordusu'nun gerilerine saldırması kararlaştırıldı⁴²⁷.

Aynı gün Batı Cephesi Komutanlığınca, 28 Ağustos 1922 günü öğlenden önce yapılacak hava keşifleri için Tayyare Bölüğü'ne şu emir verildi⁴²⁸:

1. Birliklerimiz Afyonkarahisar'ı ele geçirmiştir. Düşman ordusunun bir kısmının tamamen ne halde olduğu ve hangi istikametlerde çekildiği henüz anlaşılamamıştır.
2. Afyonkarahisar - Altuntaş – Kütahya, Altuntaş - Dumlupınar şosesi ile Afyonkarahisar - Dumlupınar yolundaki düşman harekâtı,
3. Belçemişe, Resulbaba, Bakırcık mevzilerinde birlikler ve savunma hazırlıkları var mıdır?
4. Eskişehir, Seyitgazi grubu keşif olunacaktır.
5. Düzensiz geri çekilen düşman kollarına ve ağırlıklarına bol miktarda bomba atılacaktır.
6. Bir ve üç numaralı beyannamelerden düşman gerilerine atılacaktır.

⁴²⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.181.

⁴²⁶ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 28.

⁴²⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.181-182-183.

⁴²⁸ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.151-152.

Garp Cephesi Kumandanı

İsmet⁴²⁹

2.3. 28 AĞUSTOS 1922

Sabah, Türk tarafından dört keşif uçağı, ilk uçuşta verilen Yunan hedeflerini bombaladılar. İkinci uçuşta ise 5 uçak daha havalandı. Uçaklar, Yunan cephesinde ve cephe gerisinde keşif uçuşu yaparak, bombardımana devam ettiler. Bu uçuşlarda herhangi bir Yunan uçağı ile karşılaşılmaı. Türk uçakları, dönerken Yunan birliklerini alçaktan makineli tüfek ateşini altına aldılar⁴³⁰.

Uçaklarla yapılan keşifler sonucunda Yunan Ordusu hakkında elde edilen bilgiler şöyle idi:

1. Çekilmekte olan düşmanın büyük kısmı değişik sınıflardan meydana gelmiş ve karışık bir halde kol başisiyle Eğret'i geçmiştir. Bu kuvvet iki tündendir. Saat 12.05'ten sonra, Gazlıgöl'den bir yürüyüş kolu Eğret'e ulaşmaktadır.
2. Düşman birliklerinin artçı kısmı Araplı Çiftliğı kuzeyindeki Bekleme'yi, kolbaşisiyle geçmektedir. Bu kuvvet bir alaydan fazladır. İbulak dağı - Çatalçeşme - Araplı Çiftliğı - Altıntaş yolunun doğusundaki tepelerde küçük dağmık kuvvetler vardır. Eğret ve etrafında düzensiz bir şekilde duran düşman yürüyüş kollarına etkili isabetlerle 200 kilo patlayıcı madde (bomba) atılmış ve makineli tüfek ateşisiyle taranmıştır.
3. Saat 11.30'da yapılan keşifte, Eğret'i geçmekte olan çekilme halindeki düşman birlikleri aşağı yukarı iki tündendir. Düşmanın yürüyüşü düzensizdir. Muharip birlikler ve ağırlıklar karışık bir halde ve yolun iki tarafına taşkındır.
4. Öğleyin (saat 12.00'da) yapılan keşifte, Arap çiftliğı kuzeyindeki sırtlarda ve daha batıda Gazlıgöl güneyinde, Hasan köy sırtlarında düşmanın piyade ve süvari artçı birlikleri vardır. Bu birliklerin mevcudu, topçu da dâhil olmak üzere bir tündene yakındır. Düşmanın geri çekilen birliklerinin büyük kısmı, Eğret'le Sülümenli Boğazi arasında, kol sonu ise Eğret'in güneyindedir. İki tünden kadar tahmin edilen büyük kısım düzensiz bir halde yolun iki tarafında yürümektedir. Düşman birlikleri üzerine tesirli bombalar atılmıştır⁴³¹.

⁴²⁹ Bu beyannamelerde, köy ve kasabalardaki Türk halkına düşmanın bozguna uğratıldığı, geri ekilen daha fazla zaiyat verdirilmesi için geçeceği yollar ve yollar üzerindeki köprülerin tahrip edilmesi, elde edecekleri vasıtalar ile mümkün olduğu kadar düşmana sabotaj yapılması istenmekte idi. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.101.

⁴³⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.101.

⁴³¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.181-182.

1'inci Ordu Karargâhı bu sabah Kocatepe'den Afyonkarahisar'a gitti. Müteakiben öğlen vakti Başkomutanlık, Genelkurmay Başkanlığı ve Batı Cephesi Komutanlığı karargâhları da Afyonkarahisar'a geldiler. Ordu Karargâhı, öğlenden sonra da Balmahmut'a hareket etti. Değişiklikler hızlı gerçekleştiğinden muhabere hatlarının tesisi gecikiyordu. Bu nedenle irtibatta kopukluklar yaşanmaya başlamıştı⁴³².

1'inci Ordu bir önceki gece alınan emir gereğince Köprülü, Balmahmut, Sincanlı ve Kırka genel istikametlerinde kuzey ve kuzey batıya doğru yaptıkları taarruzla Yunanlıların Dumlupınar istikametine çekilmesine engel olacaklardı. Nitekim Yunanlılar, yapılan taarruzlar karşısında Oğlanmezarı – Akçaşehir – Bakırcık – Tazılar – Toklu Sivrisi hattında tutunarak batıya çekilmeye gayret etmişlerse de, Türk birliklerinin zamanında batı ve kuzeye yönelmeleri ile bunda başarılı olamamışlardı. Yunanlıların gerilerinde harekâta başlayan 5'inci Süvari Kolordusu, demiryolunun kuzeyine geçerek Ulucak ve Eğret istikametlerinde ilerledi ve Eğret'e baskın yapmak suretiyle Afyonkarahisar'dan Altıntaş istikametine çekilmeye çalışan bir Yunan kamyon kolunun muhafızlarını kılıçtan geçirdi. Kolordunun 1'inci Süvari Tümeni de Ayvalı kuzeyinden batıya çekilen Yunan kuvvetlerine kuzeyden taarruz ederek bunları durdurmuş ve Türk piyade kuvvetlerinin taarruzlarına yardım etmişti. Afyonkarahisar mevzilerinde mağlup edilen ve demiryolu boyunca Dumlupınar'a doğru çekilen 1'inci ve 7'nci Yunan Tümenleri'nin kalıntılarının bu mevzilerde tutunmaya çalıştıkları görüldü⁴³³.

İlbulak dağı etrafında Trikopolis'in elinde 5 Tümen kalmıştı. Türk Ordu'larının, bu birlikleri ellerinden kaçırmaması gerekiyordu. Öğlene doğru 2'nci ve 14'üncü Süvari Tümenleri Ulucak bölgesinde birleştiler. Fahrettin Paşa Komutasındaki Süvari Tümenleri Kuzey ve Kuzeydoğu istikametlerindeki mevzileri tutmuştu. Trikopolis'in elindeki birlikler Yel Gediği'nden geçerek Dumlupınar'a gitmek istiyordu. Bu nedenle Türk süvarilerine taarruz ettiler. Fakat başarı elde edemeyince akşam imha olmamak maksadıyla Altıntaş'a çekildiler.

⁴³² Büyük Taarruz, s. 149-150.

⁴³³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.181-182-183.

Böylelikle İlbülak dağının kuzeyinde kalan Trikopolis grubu ile güneyinde kalan Franko birliklerinin birleşmesi önlenmişti⁴³⁴.

Güneydeki Yunan 1'inci Kolordusu, Türk Ordusu tarafından yavaş yavaş kıskaç içine alınmaya başlandı. Eğer kuzeydeki Yunan 2'nci Kolordusu bugün de müdahale etmez ise artık Türk Taarruzu'nun zafere ulaşmasını hiçbir kuvvet engelleyemezdi. Başkomutan Mustafa Kemal, Kocatepe'de ki çadırında bir taraftan cephedeki birliklerden gelen raporları inceliyordu. Diğer taraftan da kuzeydeki Yunan Kolordusunun durumunu bildirecek hava keşfinin sonucunu sabırsızlıkla bekliyordu⁴³⁵.

Yunan 2'nci Kolordusu, Türk taarruzuna müdahale edecek şekilde güney istikametinde ilerlemeyip batı istikametine çekilmektedir. Başkomutan beklediği keşif raporunu almıştı. Bunun üzerine yanında bulunanlara Yunan Ordusu'nu kastederek "*İşte şimdi sizin hesabınızı gördüm*" diyerek sevincini gizleyemedi⁴³⁶.

Bu arada Eskişehir cephesindeki Porsuk müfrezesiyle, 41'inci Tümen karşısında bulunan 3'üncü Yunan Kolordusunda çekilme belirtileri görüldü⁴³⁷. Zaten bu ihtimali daha önce göz önünde tutan Türk Başkomutanlığı, elindeki 3'üncü Kolordunun bir kısım kuvvetlerini Seyitgazi istikametine Yunan birliklerine karşı taarruza sevk etti⁴³⁸.

Aynı gün saat 17.10'da, Almanya'dan satın alınıp Rusya üzerinden vapur ile Karadeniz'den Samsun'a çıkarılan tayyarelerden Albatros-C.XV tipindeki iki uçak hava yoluyla Bolvadin-Çay arasındaki uçuş meydanına indi⁴³⁹. İnişte uçaklardan birisinin pervanesine taş çarptı. Arızalanan uçak, tamir için Akşehir'deki Bölük Tamirhanesi'ne gönderildi⁴⁴⁰.

Afyonkarahisar'ın Türkler tarafından geri alınmasını müteakip Batı Cephesi Komutanlığı Yunan Ordusu'na daha yakından tesir etmek ve daha fazla

⁴³⁴ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 32.

⁴³⁵ Osman Yalçın, a.g.e., s.168.

⁴³⁶ Osman Yalçın, a.g.e., s.168.

⁴³⁷ Halil Taşan, a.g.e., C.I, s.161.

⁴³⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.183.

⁴³⁹ Yaşar Özdemir, a.g.e., s.53.

⁴³⁹ Vecihi HÜRKUŞ, Havalarda 1915-1925, a.g.e., s.109.

⁴⁴⁰ Zeki Sarıhan, a.g.e., s.604. Bkz. Harita – 8.

keşif yapmak maksadı ile Cephe Tayyare Bölüğü'nün Çay Meydanı'ndan, Afyonkarahisar'a intikali için 28 Ağustos 1922'de aşağıdaki emri verdi:

1. Çay'da bulunan Cephe Tayyare Bölüğü hemen Afyonkarahisar'a intikal edecektir. Hangarların Afyonkarahisar'a nakledilmesine lüzum yoktur. Uçaklar şimdilik İstanbul İstasyonu'ndaki (eski istasyon) demiryolu hangarlarında barındırılacaktır.
2. Bölüğe ait Çay'daki akaryakıt ve sair malzemenin Afyonkarahisar'a nakledilmesi için lüzumlu kamyonlar yarın verilecektir.
3. Batı Cephesi İkinci Kurmay Başkanlığı ve Cephe Tayyare Bölüğü Komutanlığı'na yazılmıştır.

Garp Cephesi Kumandanı

İsmet⁴⁴¹

Bugünkü muharebelerde Yunanlıların yedi ile sekiz civarında tümeni mağlup edilmişti. Türk Ordusu her taraftan çekilmekte olan Yunan birliklerini takip etmiş ve rast geldikleri yerde taarruz ederek tutunmalarına fırsat tanımamışlardı. Türk Başkomutanlık Karargâhı, Yunanlıların artık Resulbaba'yı savunamayacaklarına ikna olmuşlardı. Komutanlar, 29 Ağustos 1922 tarihinde yapılacak harekât için, Yunanlıların Resulbaba, Karacaören kuzeyi, Tazılar, Toklu Sivrisi hattında savunma imkanı olmadığı bu nedenle Dumlupınar ve Uşak mevzilerini kuzey yollardan tutmaya çalışacağını varsayıp kabul ederek, şu karar üzerinde mutabakata vardılar:

1. 1'inci Ordu, Yunan asıl kuvvetlerinden önce Dumlupınar mevzilerini tutacak ve batıya çekilen düşmana Hamurköy ve Araplı-Hasandede (Arpagediği) doğrultularında taarruz edecek,
2. 2'nci Ordu Resulbaba tepeler hattı kuzeyinden düşmanı takip ile taarruza devam edecek,
3. Süvari Kolordusu Murat dağı ile Kütahya-Gediz şosesi arasında toplanarak Yunanlıların batı ve kuzeybatıya çekilme yollarını kesecek,
4. Yunanlıların Eskişehir grubunda çekilme belirtileri görüldüğünden Altıntaş'taki Mürettep Süvari Tümeni, Meclis Muhafız Taburu ile takviye edilerek, düşmanın çekilme yolları üzerinde yürütülecek⁴⁴².

⁴⁴¹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.153.

⁴⁴² Büyük Taarruz, s. 181-182.

2.4. 29 AĞUSTOS 1922

29 Ağustos 1922 günü Tük ordusu Başkomutanlığı, Genelkurmay Başkanlığı ve Batı Cephesi Karargâhları Afyonkarahisar'da, 1'inci Ordu Karargâhı Balmahmut'da idi⁴⁴³.

29 Ağustos 1922 tarihinde Hava Kuvvetleri uçak durumu:

- Konya İstasyonu'nda tamir veya uçuşa hazırlananlar:
 - Spat XIII Av uçağı, 17 Adet (İtalyanlardan alındı.)
 - Breguet XIV 2B silahlı keşif uçağı, 5 adet. (Fransızlardan alındı.)
- Adana'da bulunanlar:
 - Albatros D-III av uçağı, 1 adet.
 - Aviatik (Saml) eğitim uçağı, 1 adet.
- Batı Cephesi (2 kişilik.):
 - Spat XIII av uçağı, 1 adet.
 - Breguet XIV A-2 silahlı keşif uçağı, 4 adet.
 - De- Havilland IX Bombardıman uçağı, 1 adet.
 - Albatros C-XV keşif uçağı, 2 adet⁴⁴⁴.

Hava kuvvetlerinde eğitim, keşif, av ve bombardıman tiplerinde toplam 32 uçak bulunuyordu⁴⁴⁵. Görüldüğü üzere Batı Cephesi Komutanlığı Tayyare Bölüğü, 17 adet faal uçak ile başladığı taarruzdan, üç gün sonra 8 adet faal uçak ile göreve devam ediyordu.

Bugün Batı Cephesi Komutanlığı Cephe Tayyare Bölüğü'ne aşağıda yazılı keşif vazifelerinin yapılmasını emretti:

1. Düşman büyük kısmının Eğret bölgesinden kuzeybatıya doğru çekilmekte olduğu tahmin edildiği ve Eskişehir bölgesinde de çekilme belirtileri görüldüğü bildirilmektedir. Mürettep Süvari Tümeni 28 Ağustos 1922 saat 13.00'dan sonra Döğer, Ballıpınar hattını batıya geçerek Altıntaş istikametinde ilerlemiştir.
2. 29 Ağustos 1922 öğleden önce birden fazla uçuş ile Eğret, Altıntaş bölgesinden Hamur köyü, Çal köyü ve İşören üzerinden Dumlupınar genel istikameti ve Altıntaş bölgesinde kuzey ve kuzeybatıya giden istikametler keşif edilecektir. Düşman büyük kısmının hangi istikamette çekilmekte olduğu ve ne halde bulunduğunu tahmin etmek önemlidir. Eskişehir doğusu ve Seyitgazi bölgesindeki düşman durumu tespit edilecektir.

⁴⁴³ Büyük Taarruz, s. 187.

⁴⁴⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.101.

⁴⁴⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.101.

3. Keşiften dönecek uçaklar Afyonkarahisar'a ineceklerdir⁴⁴⁶.

Cephe Komutanlığı'nın emretmiş olduğu keşifler için saat 07.15 ve 08.30'da uçurulan keşif ekiplerinin Yunan hattında topladığı bilgiler şöyle idi:

Saat 07.30'da uçan uçak Döğer, Altıntaş kuzeyinden Hamidiye Köyü'nün kuzeyine kadar olan sahada düşman birlikleri görmediğini; Kütahya istikametinin alçak bulutlar ile örtülü bulunmasından bu istikamete gidemediğini,

Saat 08.30'da uçan uçak ise Seyitgazi güneydoğusunda iki alaylık ordugâhın eski yerinde bulunduğunu ve buradaki faaliyetin fazlalığını; Seyitgazi'den Eskişehir'e doğru fazla nakliyatın yapıldığını Çörez Boğazı ve Döğer yolunda faaliyet olduğunu Eğret, Altıntaş, Çerkezköy, Hamidiye ve Çerkezköy'ün 20 Km kuzeyine kadar ve Altıntaş, Dumlupınar şosesinde düşman görülmediğini bildirmişti⁴⁴⁷.

Batı Cephesi Komutanlığı'nca, Tayyare Bölüğü'nün Afyonkarahisar'a intikal edebilmesi için emrine 5 kamyon verildi. Bölük Komutanı malzemenin bu araçlar ile Afyonkarahisar'a naklinin gecikeceği endişesiyle, uçuş faaliyetinin duracağı konusunu rapor etti⁴⁴⁸. Buna rağmen Cephe Tayyare Bölüğü'nün tayyareleri öğlenden önce keşif görevlerini yaparak Afyonkarahisar'daki yeni meydana indi⁴⁴⁹. Bu yerleşim ile birlikte Bölük üç parçaya ayrılmıştı. Birinci bölümü; tamirhanesi, malzeme deposu ve bir kısım erleri ile Akşehir Meydanı'nda, ikinci bölümü malzeme ve erleri ile Çay Meydanı'nda, üçüncü bölümü ise; uçaklar, uçuş personeli, akaryakıt, az miktarda malzeme ve bölük ileri uçuş kademesi ile birlikte Afyonkarahisar'da konuşlanmıştı⁴⁵⁰.

Türkler üç günden beri sürdürdüğü mücadele ile Afyonkarahisar bölgesinde bulunan Yunan Ordusu'nun büyük kısmını mağlup etmişti. Yunan Ordusunun sıklet merkezi yarılmıştı ve ordu ikiye bölünmüştü. Yunanlı askerler mevzilerini kaybetmiş, ileri cephelerin mühimmatları bitme noktasına gelmiş ve arkadan lojistik destek imkânları kalmamıştı. General Trikapis telsiz istasyonunu kaybetmiş, telgraf hatlarından ise çok uzaklardaydı. Dış dünya ile irtibatı kesilmişti⁴⁵¹. General, birlikleri arasında irtibat tesis etmek için büyük gayret gösterdiyse de bunda başarılı olamadı. Birliklerinin çekilme istikametini batıya

⁴⁴⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.183.

⁴⁴⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.184.

⁴⁴⁸ Sıtkı Tanman, C.II, Kitap 2, a.g.e., s.154.

⁴⁴⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, s.154.

⁴⁵⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.184.

⁴⁵¹ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.319.

doğru vereceğine hatalı Şekilde gŕneybatıya doğru verdi. Bu ise Yunan tŕmenlerinin Tŕrk birlikleri arasından geçmesi demektir. Kısa yoldan Dumlupınar'a geçmek istemesi, Tŕrklerin 4'ŕncŕ Kolordusu ile karŐılaŐmasına sebep oldu⁴⁵².

Albay Plastiras ile General Franko ise Toklu Sivrisi'ni tehdit eden Tŕrk Ordusuna karşı taarruza karar vermesine rağmen alıŐlar'da gŕrŕlen Tŕrk kuvvetlerinin maksadını anlamak ũzere taarruzu ertelediler⁴⁵³.

Fakat Yunan 38'inci Efzon Alayı ile Efzon Alayı'nı takviye gŕrevi verilen 4'ŕncŕ Alay Toklu Sivri'sinde direniyordu. Bu direnmeyi kırmak ve Toklusivrisi'ni işgal etmek maksadı ile Tŕrklerin 1'inci Kolordusu iki tŕmeni ile geriden ve 6'ncı Tŕmen'de gŕneyden olmak ũzere taarruza geğince esir olacağını anlayan Yunan birlikleri, sŕratle geri çekilmeye baŐladı⁴⁵⁴. Geri ekilme ile birlikte Toklu Sivrisi'ni işgal eden Tŕrk birlikleri, Yunan birliklerinin kuzeye atılmasını mŕteakip, batıya dŕnerek Sultanoğlu'na kadar ilerleyip⁴⁵⁵, Dumlupınar yolunu kestiler⁴⁵⁶.

Geriyeye ekilen Yunan birlikleri son bir gayret ile Dumlupınar mevzilerini ellerinde tutmak istiyorlardı. Yunan birlikleri için son savunma hattı Dumlupınar'dı. General Franko, Dumlupınar'a doğru hareket ederken çatışma ile karŐılaŐan Trikopis birliklerinin desteklenmesi için emir verdi. Fakat Tŕrk saldırısı ile mevzilerini terk eden Yunan Efzon Alayı yŕzŕnden, Franko birliklerinin sağ kanadı da tehlikeye dŕŐtŕ. Franko, Trikopis'i desteklemekten vazgeçip, birliklerine Dumlupınar'ı terk ederek, geriyeye çekilmesini emretti⁴⁵⁷.

Tŕrk Ordusunun yaptığı bu taarruz ile Yunanlıların Dumlupınar'ın batısına çekilen kısımlarından geri kalanı ya esir ya da imha edildi. 1, 2, 4, 7, 12'inci Yunan Tŕmenleri ile Plastiras mŕfrezesinden teşkil edilen General Franko grubu Hallaçlar – Kaplangı Dağı – Yenice hattına çekilmeye mecbur kaldılar.

⁴⁵² İsmet Gŕrgŕlŕ, a.g.e., s. 34.

⁴⁵³ Albay Bŕjak, a.g.e., s.245.

⁴⁵⁴ Bŕyŕk Taarruza Hazırlık ve Bŕyŕk Taarruz, s.184-185.

⁴⁵⁵ Bŕyŕk Taarruza Hazırlık ve Bŕyŕk Taarruz, s.184-185.

⁴⁵⁶ Bŕyŕk Taarruza Hazırlık ve Bŕyŕk Taarruz, s.184.

⁴⁵⁷ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.320.

Adatepe bölgesinde kuşatılan Yunan Ordusu ise General Franko'dan da destek alamayınca zor duruma düşmüştü⁴⁵⁸.

Türk birlikleri ise 2'nci Ordu ile Resulbaba dağı kuzeyinden Yunan birliklerini zorlamaya devam etti. Ordu, rast geldiği Yunan artçılarını kısmen esir ve kısmen de yok ederek 29/30 Ağustos 1922 gecesini Tatarmahmut, Kurtköy, Altıntaş, Genişler ve Dereköy Çiftliği civarında geçirdi⁴⁵⁹.

3'üncü Kolordu, emrinde olan 1'inci Tümen ile Mürettep Süvari Tümeni Ağsan'da toplanarak Kütahya'ya harekete hazırlandılar. 5'inci Süvari Kolordu'su, Yunanlıların kuzeye çekilmesine engel olacak şekilde birliklerine gerekli düzeni aldirmıştı⁴⁶⁰.

Türk Ordularının muharebe raporları, Batı Cephesi Komutanlığı Karargâhı'na 29-30 Ağustos gece yarısından sonra gelmişti. Başkomutan, Genelkurmay Başkanı ve Batı Cephesi Komutanı tarafından raporlarda yazılı durum incelendiğinde; Yunan Ordusu asıl kuvvetlerinin kuzey, doğu, güney ve güneybatıdan kuşatıldığı ve zaferin an meselesi olduğu tespit edildi. Bu durumda amansızca taarruza ve aralıksız takibe karar verildi⁴⁶¹. Ertesi gün yapılacak olan Başkomutanlık Meydan Muharebesi bu gece alınan raporlar ile şekillendi. Plana göre: 30 Ağustos 1922 tarihinde Yunanlıların kuşatılarak tamamen yok edilmesi kararlaştırıldı.

Sonuç olarak Yunanlılar; güney ve batıdan 1'inci Ordu, güneyden ve güneybatıdan 2'nci Ordu, kuzeyden ve doğudan Süvari Kolordusu ile çember içine alınmıştı. Yunanlılar için yalnızca Kızıldağ deresi boyunca batıya giden ve Murat dağına dayanan sarp bir yol kalmıştı⁴⁶².

Ancak tüm bu gelişmelere rağmen gece saat 23.30'da Yunan Başkomutanlığı'ndan iki emir geldi. 24288/5 numaralı birinci emirde; Yunan tayyarelerinin, Türkler hakkında ellerinde bulunan teyide muhtaç bilgilerin keşfedilmesi, 828/3 numaralı ikinci emirde ise; Hasantepe ve Çorum Dağı'nın doğu cephelerinin demiryoluna kadar olan bölümünün ellerinde tutulması

⁴⁵⁸ İzzettin Çalışlar, a.g.e., s.69.

⁴⁵⁹ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.185.

⁴⁶⁰ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.185.

⁴⁶¹ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.496.

⁴⁶² İsmet Görgülü, a.g.e., s. 36.

bildiriliyordu. Görünen o ki Yunan Başkomutanlığı gerçeği görmekten çok uzaktaydı. Doğu cephesinde zafer kazandıklarını zannediyorlardı. Birliklerinin maddi ve manevi durumlarından hiç endişe duymuyorlardı. Öyle ki cepheye yaklaşma konusunda var olan bir niyetten de vazgeçmişlerdi⁴⁶³.

Görünen manzara şuydu; Yunan karargâhı birliklerinin hâkimiyetini kaybetmiş, İzmir'den Afyonkarahisar'daki savaşı çaresizce yönetmeye çalışırken; Türk Başkomutanı savaş alanının içerisinde cepheden cepheye hareket halinde, askerleri ise gizliliğe riayet ederek emredilen planı tümüyle uyguluyordu.

2.5. 30 AĞUSTOS 1922 BAŞKOMUTANLIK MEYDAN MUHAREBESİ

29 Ağustos akşam raporları Batı Cephesi'ne gece yarısından sonra gelmişti. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ve Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa beraberce durumu inceleyip tartışılar. Tasarladıkları sonuç alınmak üzereydi⁴⁶⁴. Taarruza şiddetler devam ve durmadan takibe karar verdiler. Bu kapsamda saat 06.00'da ordulara şu emir gönderildi:

1. Ordulardan alınan bilgilere göre düşmanın en az iki tümen tahmin olunan bir kuvveti Kozluca tepeleri, Hamurköy güneyi, Aslıhanlar mıntikasında güneye cephe almış olarak 1'inci ordu birlikleri ile muharebe halinde ve kuzeyden ilerlemekte olan 2'nci Ordu birlikleriyle de muharebe temasındadır. Toklu Sivrisi'nden Kaplangı'ya doğru iki tümenimiz düşmanın çekilme yoluna ilerlemektedir. Genellikle düşman kuvvetleri bir an önce kaçıp kurtulmaya çalışmaktadır. Cephe Komutanlığı'nın tahminine göre düşman için açık görünen Çalköy, Kızıldaş deresi yolu her nevi düşman kuvvetleri ve enkazı ile dolu olacaktır. 3'üncü Süvari Tümeni Uşak'ın batısında Ulubey civarında demiryolu ulaştırmasını kesmiştir.

2. Orduların vazifesi: Aslıhanlar Meydan Muharebesi'nin her iki ordu tarafından bütün kuvvetleri ile süratle sonuçlandırılması ve Dumlupınar'ın süratle düşürülerek düşman çekilme yollarının tamamen kesilmesi ve İzmir doğrultusunda takibin aralıksız devamı ile kurtuluş olması umulan dağılık düşman kollarının da durmaksızın muharebeye v bu suretle kâmilan teslim olmaya zorlanmasıdır. Günlerde beri gece gündüz muharebe eden birliklerimizden durmaksızın ve dinlenmeksizin harekâta devam istenmektedir.

3. Mürettep Süvari Tümeni ile Kütahya'nın işgali ve oradan İnönü'ye yürütülmesi ile Eskişehir istikameti en iyi keşif ve temin edilmiş olur.

⁴⁶³ Albay Bujak, a.g.e., s.246.

⁴⁶⁴ Büyük Taarruz, s. 231.

5'inci Kolordu'nun Aslıhanlar Meydan muharebesi'nin sonuçlandırılmasından sonra durmaksızın ve dinlenmeksizin Kızıldağ deresinden Uşak'a yöneltilmesi kararlaştırılmıştır.

4. Bu direktif 30 Ağustos 1922 saat 06.30'da 1'inci, 2'nci Ordulara yazıldı.

Batı Cephesi Komutanı

İsmet⁴⁶⁵

Sabah hava yağmurlu ve sisliydi. Türk Başkomutanı Mustafa Kemal Afyonkarahisar'daydı⁴⁶⁶. Durum çok önemliydi ve çabukluk isteniyordu. Başkomutan, Genelkurmay Başkanı'ndan: Altıntaş bölgesinden hareket eden 2'nci Ordu'nun ve daha batısından yürüyecek 5'inci süvari Kolordusu'nun yanlarına giderek kararlaştırılan hareketleri düzenlemesini rica etti.⁴⁶⁷ Kendisi de 1'inci Ordu ve müteakiben 4'üncü Kolordu Karargâhı'na gitti.⁴⁶⁸ Batı Cephesi Komutanını da bütün cepheyi idare etmesi için Afyonkarahisar'da bıraktı⁴⁶⁹.

Batı Cephesi Komutanlığı, Tayyare Bölüğü'ne: Döğer, Çökürler, Çörez ve Kayalar bölgesinde keşif uçuşu yapılmasını emretti. Fakat hava muhalefeti nedeniyle öğlenden önce gerçekleştirilemeyen uçuş, öğlenden sonra yapıldı. Keşfi emredilen bölgelerde gerek Türk ve gerekse Yunan birliklerine ait en ufak bir belirtinin görülmediği rapor edildi⁴⁷⁰.

Yunan birlikleri Türklerin gece aldığı muharebe düzeninden habersizdi. Trikopis; Franko birliklerinin Dumlupınar'ı boşalttığı ve buranın Türklerin eline geçtiğinin farkında olmayarak Türk hatlarının yarılması için birliklerine başarılması imkânsız bir emir verdi⁴⁷¹. Emir üzerine Yunanlılar 29/30 Ağustos gecesi 1'inci Kolordu tarafından kesilen Dumlupınar geri çekilme hatlarını, 30 Ağustos sabahı açabilmek için çok uğraşılsalar da başarılı olamadılar⁴⁷².

Öğlenden itibaren her taraftan Türk birliklerinin ezici ateş çemberi altında kalan Yunan kuvvetleri Adatepe bölgesinde kesin sonuçlu bir muharebeyi kabul etmek zorunda kaldı⁴⁷³.

⁴⁶⁵ Büyük Taarruz, s. 231-232.

⁴⁶⁶ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 36.

⁴⁶⁷ Büyük Taarruz, s. 232.

⁴⁶⁸ Büyük Taarruz, s. 232,247.

⁴⁶⁹ İsmet Görgülü, a.g.e., s. 36.

⁴⁷⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.102-104.

⁴⁷¹ Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.320-321.

⁴⁷² İzzettin Çalışlar, a.g.e., s.70.

⁴⁷³ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.186.

Başkomutan, 1'inci Ordu Komutanı ve 4'üncü Kolordu Komutanı Bakırcıtepe'de idiler. Kolordu Komutanı saat 14.00'da taarruza başlanmasını emrettiği halde dağınık birliklerin düzen alma çabaları neticesinde gecikmeli de olsa taarruza başlanmıştı. Komutanlar, duruma daha yakından hâkim olmak üzere saat 15.30'da 11'inci Tümen gözetleme yeri olan Zafertepe'ye geldiler⁴⁷⁴.

Komutanlar yerlerini aldıklarında manzara şöyleydi: Yunanlılar tek mil ağırlıkları ortada, dört tarafa karşı savunma düzeni almışlardı. 4'üncü Kolordu doğu, güney ve güney batıdan Yunanlıları kuşatmış durumda, 11'inci Tümen birlikleri taarruza başlamış, bir kısmı da yanaşmakta. 2'nci Ordu'nun 16 ve 61'inci Tümenleri de kuzeyde bulunuyorlardı⁴⁷⁵.

Her tarafı kuşatılan Yunanlılar çemberden kurtulmak için çok uğraştılar. Kanlı süren muharebe sonunda, Yunanlıların 1'inci ve 2'nci Kolordu Karargâhları da dâhil olmak üzere 4, 5, 9, 12 ve 13'üncü Tümenleri ile daha önceden batıya çekilebilen 1'inci, 7'nci Tümenlerin bazı kısımlarından oluşan büyük bir kısmı yok edilmişti⁴⁷⁶. Adatepe bölgesi Yunanlılardan temizlendi⁴⁷⁷.

Bugün, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa ateş hatlarına kadar girerek harekâtı bizzat yönettiği için bu savaşa Başkomutanlık Meydan Muharebesi adı verildi⁴⁷⁸. Ertesi gün savaş alanı: Türk Ordusu'nun kazandığı zafer ve Yunan Ordularının içine sürüklendiği hezimet ile dehşetli bir görünüm içerisindeydi⁴⁷⁹.

Başkomutan Büyük Taarruz'u anılarında şöyle anlatmaktadır:

Baylar, 26 ve 27 Ağustos günlerinde, yani iki gün içinde, Karahisar'ın güneyinde 50 ve doğusunda 20–30 kilometre uzunluğunda bulunan berkitilmiş düşman cephelerini düşürdük. Yenilenen düşman ordusunun büyük kuvvetlerini 30 Ağustos'a değin, Aslıhanlar yöresine çevirdik. 30 Ağustos'ta yaptığımız savaş sonunda düşmanın ana kuvvetlerini yok ettik ve tutsak kıldık. Düşman ordusu Başkomutanlığını yapan General Trikopolis'te tutsaklar arasındaydı. Demek tasarladığımız kesin sonuç beş gün içinde alınmıştı⁴⁸⁰.

⁴⁷⁴ Büyük Taarruz, s.247.

⁴⁷⁵ Büyük Taarruz, s.247.

⁴⁷⁶ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.186.

⁴⁷⁷ İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922), C.VII, s.497.

⁴⁷⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.103.

⁴⁷⁹ Bkz. Harita – 9.

⁴⁸⁰ Nutuk, s.494

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAKİP HAREKÂTINDA HAVACILIK FAALİYETLERİ

Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi tam bir gizlilik içerisinde icra edilmişti. Türk havacıları, Yunan uçaklarını kendi bölgelerine yaklaştırmayarak; birliklerinin Afyonkarahisar'ın güneyine yaptığı yığınağı Yunanlıların gözünden sakladılar. Havacılar, ayrıca Yunan birliklerinin durumunu havadan takip ederek elde ettikleri bu edilen bilgileri anında ve doğru olarak karargâha ileterek, taarruz'un planlandığı şekilde sevk ve idare edilmesinde önemli rol oynadılar⁴⁸¹.

Yunan birlikleri ise Türklerin baskısına dayanamayarak batı istikametinde Banaz'a doğru geri çekilmeye başladı. Yoğun çatışma ortamında dağılan Yunan Ordusu aynı zamanda mühimmat ve yiyecek sıkıntısı da çekiyordu. Yunan askerlerinin tek yiyecekleri yol kenarlarından topladıkları meyve ve sebzelerdi. Artık Yunan askerleri silahlarını bırakarak kaçıyorlardı⁴⁸².

1. TAKİP HAREKÂTI

1.1. 31 AĞUSTOS 1922

Batı Cephesi Karargâhı 31 Ağustos 1922 tarihinde Afyonkarahisar'dan, Dumlupınar'a geldi⁴⁸³. Bu sabah, zaferin mimarları olan Türk Ordusu Başkomutanı, Genelkurmay Başkanı ve Batı Cephesi Komutanı'ndan oluşan komuta heyeti muharebe meydanını geziyordu. Adatepe dar bir bölgedeydi. Fakat

⁴⁸¹ Osman Yalçın, , a.g.e., s.180.

⁴⁸² Michael Llewellyn Smith, a.g.e., s.321-322.

⁴⁸³ Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Türk İstiklâl Harbî-Batı Cephesi (Büyük Taarruzda Takip Harekâtı), Seri No:1, C.II, Kısım VI, III. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1969, s.3.

bu dar yerde Yunanlıların beş tümeni (4.,5., 9., 12. ve 13'üncü Tümenleri), iki kolordu karargâhı ile bağlı birliklerine ait cesetler, seyyar hastaneler, otomobiller, kamyonlar, eşya, gereç ve donatım bütün meydanı doldurmuştu. Meydandaki manzara korkunçtu⁴⁸⁴.

Başkomutanlık tarafından Türk Ordusu'na, takip harekâtı için;

1'inci Ordu, Murat dağları güneyinden bütün kuvvetleriyle Uşak doğrultusunda ilerleyeceği,

2'nci Ordu, Kütahya-İnönü doğrultusunda ilerleyerek Yunan 3'üncü Kolordusunun Eskişehir'den Bursa doğrultusuna çekilmesini önleyecek ve ayrıca 6'ncı Kolordusu ile Murat dağları kuzeyinden takibe devam edeceği,

5'inci Süvari Kolordusu Kızıldaş deresi ile civar dağlara kaçan dağınık Yunan birliklerini Belova gediği dolaylarında yakalayarak, Alaşehir genel doğrultusunda ilerleyeceği yönünde emir verildi.⁴⁸⁵

Bugün 08.00 – 09.30 arasında Yüzbaşı Fazıl ile Rasit Üsteğmen Osman Nuri Baykal komutasında bir keşif uçağı Eskişehir-Uşak istikametinde keşif için görevlendirildi. Elde edilen raporda:

- Eskişehir bölgesi ve Kızıldaş deresinin sisli ve bulutlu olması nedeniyle gözetleme yapılamadığı,
- Banaz ile Kapaklar istasyonu arasında batıya doğru yürüyen Yunanlıların iki tümenlik bir kuvvetinin tespit edildiği,
- Bu kuvvetin karışık sınıflardan birkaç kol halinde demiryolu kenarından yürüdüğü,
- Kapaklar istasyonunda bulunan demiryolu binasının kuzey ve doğu sırtlarında iki alay kadar süvarinin dağınık durumda görüldüğü,
- Uşak'ta tren faaliyeti olmadığı gibi vagon ve makine bulunmadığı,
- Banaz'da yalnız bir tren görüldüğü rapor edildi⁴⁸⁶.

⁴⁸⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.103.

⁴⁸⁵ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.3.

⁴⁸⁶ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.3.

Keşif raporlarından, Dumlupınar'da tutunamayan Yunanlıların Uşak doğrultusunda geri çekilmekte oldukları anlaşılıyordu⁴⁸⁷. Bu keşif üzerine; Cephe Tayyare Bölüğü'nün bütün uçakları Uşak istikametinde geri çekilen Yunan birliklerini bombalamak üzere hazırlandılar ise de havanın fırtınalı olması münasebetiyle, emniyetli görev yapma imkânı olmadığına karar verildi. Havanın düzelmesi beklenildi. Bu nedenle bombardıman uçuşu yapılamadı⁴⁸⁸.

Türk Ordusu ilerlemeye devam ediyordu. Bugün yapılan takip harekâtı sonunda;

Yunan asıl kuvvetleri olan General Trikapis'in emrindeki birliklerin Belova gediği-Somaklı-Murat vadisi yoluyla çekilmeye devam ettiği, 5'inci Tümeni'nin Belova'dan Murat vadisi'ne indiği, 4 ve 12'nci Tümenlerinin ise yollarını şaşırarak Murat dağlarının yolsuz kuzey yamaçlarına doğru yürüyüşte olduğu,

Plastiras Müfrezesi'nin Murat dağlarından Uşak istikametine doğru geri çekilmekte olduğu,

General Franko grubunun; karargâhı Uşak'ta olmak üzere, Keldiz-Kapaklar-Kırğa hattındaki demiryolu hattını savunmak üzere mevzilerinde olduğu ve diğer birliklerinin ise Menderes bölgesinde olduğu tespit edilmiştir⁴⁸⁹.

Batı cephesi Komutanlığı, Yunan Ordusu'nun çekilmesine ve Yunanistan'dan, Trakya'dan getireceği yeni kuvvetlerin Eskişehir Kolordusu ile birleşerek, İzmir yakınlarında savunma hattı oluşturabilecekleri değerlendirildi⁴⁹⁰.

1.2. 1 EYLÜL 1922

Bu değerlendirme neticesinde Uşak istikametine çekilen dağınık Yunan birliklerinin toparlanmasına meydan verilmemesi gerektiği üzerinde durularak

⁴⁸⁷ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.3.

⁴⁸⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.186.

⁴⁸⁹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.24.

⁴⁹⁰ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.24-25.

İzmir'e girilmesine karar verildi. Bu maksatla Başkomutan Mustafa Kemal Paşa şu tarihi emrini verdi.

“Türkiye Büyük Millet Meclisi Orduları; Afyonkarahisar ve Dumlupınar Büyük Meydan Muharebesinde zalim ve mağrur bir ordunun esas unsurlarını inanılmayacak kadar az bir zamanda imha ettiniz. Büyük ve necip milletimizin fedakârlıklarına layık olduğunuzu ispat ediyorsunuz; sahibiniz olan büyük Türk Milleti istikbalinden emin olmaya haklıdır. Muharebe meydanlarındaki maharet ve fedakârlıklarımızı yakından müşahede ve takip ediyorum. Milletimizin hakkınızdaki takdirlerine delalet etmek vazifemi mütemadiyen ve birbiri ardına ifa ediyorum. Ordular İlk hedefiniz Akdeniz'dir. İleri! 1 Eylül 1338 (1922)

T.B.M.M. Rs. Başkumandan

Mustafa Kemal⁴⁹¹

Bugün hava uçuşa elverişliydi. Konya'dan gelen iki Albatros C-XV uçağı ile birlikte Tayyare Bölüğünün uçak sayısı 19'a çıktı. Fakat ağır savaş şartları içinde bunlardan sadece 6 tanesi çalışabilir durumda idi⁴⁹².

Saat 07.20'den 18.45'e kadar uçuş faaliyetleri devam etti⁴⁹³. Tayyare Bölüğü değişik maksatlar ile Seyitgazi, Eskişehir, İnönü, Karaköy, Kütahya ve Uşak istikametlerine 13 uçuş yaptı⁴⁹⁴. Yapılan uçuş vazifelerinde, bir av uçağı hariç diğerleri üslerine geri döndüler⁴⁹⁵. Keşif raporunda:

- Uşak ve Eskişehir'in yanmakta olduğu, yangın dumanlarından Eskişehir kesiminde bir şey görülemediği,
- Yunanlıların Uşak doğusundaki mevzileri işgal ettikleri, bir kolunun Karakuyu istasyonuna varmakta olduğu, Uşak'tan batıya doğru yürüyüş kolunun gittiği,
- Uşak'a giden bir av uçağımızın dönmediği,
- Bozüyük'te 3 lokomotif, 150 kadar vagon ve bazı perakende erlerin görüldüğü bildiriliyordu⁴⁹⁶.

07.55 dolaylarında Türklere ait bir Spat XIII av uçağı, benzini bitmiş olduğundan İslamköy istasyonu civarına mecburi iniş yapmıştı. Bir gün sonra benzin ikmali yapıldıktan sonra uçarak Afyonkarahisar meydanına döndü⁴⁹⁷.

Afyonkarahisar-Eskişehir arası mevzilerini terk ederek, İzmir ana istikametinde çekilen Yunan birlikleri Alaşehir-Salihli-Kasaba-Turgutlu-

⁴⁹¹ Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, s.473-474.

⁴⁹² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.112.

⁴⁹³ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.155.

⁴⁹⁴ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.155.

⁴⁹⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.187.

⁴⁹⁶ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.25.

⁴⁹⁷ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.155.

Kemalpaşa (Nif) hattında cephe kurup direnmeye teşebbüs ettiler. Ancak sürekli ve ısrarlı takip ile taarruz eden Türk birlikleri bu direnişi dağıttı. Yunanlılar bozguna uğramış düzensiz gruplar halinde İzmir'e doğru kaçmaya başladılar. Uşak'tan çekilen Yunan birlikleri terk etmek zorunda kaldıkları erzak, araç ve gereçleri yakma bahanesi ile kenti ateşe verdiler⁴⁹⁸.

Keşif raporunda belirtildiği gibi yangın yerine dönen Uşak bugün Yunan işgalinden kurtarıldı. Uşak ve ova köyleri büyük oranda yanmıştı. Dumlupınar İstasyonu'ndan itibaren demiryolu, köprüler ve muhabere hatları tamamen tahrip edilmişti. Yunan artçıları çekilmeden Türk birlikleri Uşak'a girdikleri, asker ve halkın yardımı ile yangınlar söndürüldüğü halde 1785 ev, 12 cami ve mescit ile 636 dükkân ve mağaza yanmıştı⁴⁹⁹.

Harekâtın henüz bitmemiş olması münasebeti ile Batı Cephesi Komutanlığı; Yunanlıların Türk Ordusu tarafından yakından takip edilebilmesi için, Cephe Tayyare Bölüğü'nden bir müfrezenin Uşak'a intikali için aşağıdaki emri verdi⁵⁰⁰.

Dumlupınar
1 Eylül 1922

Cephe Tayyare Bölüğü K.

1. Afyondaki tayyare bölüğünden bir müfrezenin Uşak'a gelmesi elzem ve mühimdir. Bunları seri bir surette Uşak'a nakletmek için (3-4) kamyonun bölük emrine derhal itasını rica ederim.
2. Riyaseti saniyeye ve cephe tayyare bölüğü kumandanlığına (1 Eylül 1922) saat (20.30) yazıldı.

Cephe Erkanı Harbi Reisi
(**Asım GÜNDÜZ**)

Saat 20.30 civarında gelen bu emir gereğince, yer teçhizatının nakli için bölüğe 3-4 kamyon tahsis edildi. Ancak daha Çal'daki malzemeler Afyonkarahisar'a taşınmamıştı⁵⁰¹.

İntikalden önce Cephe Tayyare Bölük Komutanı ile personeli Batı Cephesi karargâhına çağrıldı. Batı Cephesi Komutanı gördüğü hizmetlerden

⁴⁹⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

⁴⁹⁹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.35.

⁵⁰⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.155-156.

⁵⁰¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.112.

dolayı başta bölük komutanı olmak üzere hepsinin ellerini sıkarak kutladı. Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl'a “*Şu andan itibaren Binbaşılığa terfi ettin. Mustafa Kemal Paşa seni bekliyor*” diyerek, onu Başkomutan'a götürdü. Tayyare Bölük Komutanı olarak takdim edilen Binbaşı Fazıl Başkomutan tarafından kutlandı. Havacıların büyük hizmetlerinden dolayı kendilerine teşekkür ettiği için personele duyurulmasını rica etti. Ayrıca “*Maiyetinizdeki fevkalade hizmet görenleri derhal bir üst rütbeye terfi ettirin*” emrini verdi. Bölük Komutanı ile birlikte bölükte bulunan bütün personel 31 Ağustos 1922 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere bir üst rütbeye terfi ettirildi⁵⁰².

Aynı gün Bölük Komutanlığı'na aşağıdaki keşif emri verildi.

Tayyare Bölüğü K.

1. Uşak – Alaşehir mıntıkası ve yolları keşif edilecek; bu mıntıkadaki düşman vazifesi ve faaliyeti,
2. Eskişehir – İnönü, Kütahya – İnönü mıntıkası yollarında düşman faaliyeti,
3. Alaşehir'de düşman kuruluşlarına ve istasyonuna bomba atılacaktır.
4. 1 Eylül 1922 tarih ve saat (20.00) de yazılmıştır.

Harekât Şubesi Müdürü
(**Tevfik**)⁵⁰³

1.3. 2 EYLÜL 1922

1 Eylül 1922 tarihinde verilen emir gereğince saat 07.35'te Alaşehir istikametinde uçan Türk uçağı şehir üzerinde bir Yunan av uçağı ile hava muharebesi yaptı. Alaşehir istasyonu ve civarındaki Yunan birliklerini bombaladı. Yunan uçağı uzaklaşmak zorunda kaldı⁵⁰⁴. Görev dönüşü Türk uçağının dört mermi isabet aldığı görüldü⁵⁰⁵. Uşak-Alaşehir istikametinde yapılan keşif sonucu elde edilen raporda:

Çekilen düşmanın 1/2 Eylül gecesini Uşak güneyinde ve Karakuyu doğusunda geçirerek 2 Eylül saat 09.00'da batıya gitmekte olduğu. Sevindikler güneybatısında bir alay süvari ile bir kısım piyadenin (hepsi bir tümen) grup grup istirahat etmekte oldukları. İnay'dan güneybatıya bir araba kolunun gittiği,

⁵⁰² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.112.

⁵⁰³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.112.

⁵⁰⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.187.

⁵⁰⁵ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.157.

İnay İstasyonu'nun kâmilen yandığı. Elvanlar İstasyonuyla İnay Köyü'nün yanmakta olduğu, öğrenildi⁵⁰⁶.

Ayrıca Eskişehir-İnönü bölgesine de hava keşfi yapıldı. Bu bölgede yapılan keşfe ilişkin raporda ise aşağıdaki ifadeler yer alıyordu:

İnönü köyünün hemen doğusunda bir süvari alayı ile güney tepelerinde bazı birlikler, köy ile istasyon arasında 150 kamyon, istasyon civarında 200 arabalık bir ulaştırma kolu, istasyonda 20 vagonluk bir tren bulunduğuy,

Çukurhisar'dan İnönü'ye bir tabur, Bozüyük'e de dağılık halde diğer bir taburun gitmekte olduğu,

Eskişehir-Çukurhisar şosesinde Çukurhisar'a 10 km. mesafede bir tümenin yürüyüşte olduğu,

Demiryolu güneyinden sırtları takiben giden Eskişehir-İnönü yolu üzerinde düşmanın muntazam iki tümeninin İnönü'ye doğru yürüdüğü,

Ayrıca Türk kuvvetlerinin bir kısmının Hamidiye yolundan, bir kısmının da Seyitgazi yolundan Eskişehir'e ilerledikleri, sağdaki kolun Eskişehir'e 1,5 km, soldaki kolun ise 5 km. mesafede buldukları aynı raporda bildirilmiştir⁵⁰⁷.

Bugün Türk Başkomutanlığı, Genelkurmay Başkanlığı ile Batı Cephesi Komutanlığı karargâhları Dumlupınar'dan Uşak'a taşındılar⁵⁰⁸.

Hatırlanacağı üzere, Batı Cephesi Komutanlığı 1 Eylül 1922 tarihinde Uşak'ın geri alınması üzerine 2 Eylül 1922 tarihinde Afyonkarahisar'daki Tayyare Bölüğü'nden bir müfrezinin Uşak'a intikali için emir vermişti. Ancak eşya ve malzemelerin büyük bir kısmı henüz Çay'dan gelmediğinden bölüğün ileri harekâtı mümkün olamamıştı. Batı Cephesi Komutanlığı'nca bu durum üzerine, 1'inci Ordu Menzil Mıntıka Müfettişliğine 2 Eylül 1922 tarihinde gönderilen 148 sayılı çok acele bir emir ile Tayyare Bölüğü emrine 4 kamyon yerine 10 (On) adet kamyon verilmesi bildirildi⁵⁰⁹.

Emirde aşağıdaki ifadeler yer alıyordu:

(Gayet aceledir.)
2 Eylül 1922

148

⁵⁰⁶ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.44.

⁵⁰⁷ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.43; Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.187.

⁵⁰⁸ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.44.

⁵⁰⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.156.

1. Cephe Tayyare Bölüğü'nden bir müfrezenin yarın Uşak'a çabucak gönderilmesi emir buyrulmuştur. Müfrezenin acilen Uşak'a nakline muktazi (10) kamyon, yarın erkenden hazır etmek ve başvuru halinde itası mercudur.
2. 1'inci Ordu Menzil Mıntika Müfettişliğine ve tayyare bölük kumandanlığına yazılmıştır.

Garp Cephesi
Erkam Harbiye Reisi Sanisi
(Osman Zati)⁵¹⁰

Yunan birlikleri dağılmış bir halde çekilmeye devam ederken, geçtikleri yerlerde her şeyi yakıp, yıkıp, harap etmişlerdi⁵¹¹. Bu gelişmelere paralel olarak Yunan tarafında ilginç ve beklenen bir olay yaşandı:

General Trikopolis 1 Eylül'de Murat Çayı vadisine girmiş fakat Türk askerleri ile temas tehlikesinden dolayı yönünü Uşak istikametine çevirmişti. Uşak'ın Türklerin eline geçtiğini öğrenince, 2 Eylül'de takribi bir alay mevcudu ile birlikte Türklerin eline geçmemek için saklanmayı tercih eden General, 13'üncü Tümen Komutanı Albay Kalibalis'i çağırarak direnç göstermek için gerekli tedbirin alınmasını emretti. Fakat Yunan askerler muharebe etmekten, boşa fedakârlık yapmaktan imtina ederek subayları ve Topçu Yarbay Maousos'u tehdit ettiler. Eğer yapacakları topçu ateşi ile Türk tarafının dikkatini ve tehdidini üzerlerine çekecek olurlar ise son mermilerini komutanlarına atacıklarını söyleyerek "Ateş Kes" borusunu çaldırdılar. Bu gelişme üzerine General Trikopolis'e müracaat eden subaylar kıta'larını göreve celp etmekte aciz kaldıklarını ifade ettiler. Çalköy civarında, top ve makineli tüfekleri işe yaramaz hale getiren Trikopolis, 1'inci Kolordu Komutanı General Diyenis ile kurmay heyetinin içinde bulunduğu 300 subay ve erbaşa ilaveten 4000 er ile birlikte beyaz bayrak çekti⁵¹². Yunan Ordusu Komutanı, beraberinde birlik personeli olduğu halde Yarbay Halit (Akmansu) tarafından 2 Eylül 1922 tarihinde esir alındı⁵¹³.

Başkomutan Mustafa Kemal Paşa esirleri, evvelce Yunan Başkomutanı için hazırlanmış olan bir Türk evinin geniş salonunda kabul etti. Paşa, Fevzi ve İsmet Paşaların arasında oturuyordu. Kıyafetleri erler gibi çok sade ve yüzleri son derece sakindi. Yunanlı generaller sırmalı üniformalar giymişlerdi. Trikopolis genç, Diyenis ise biraz daha yaşlıca görünüyordu. Her ikisi de yorgundu. Mustafa

⁵¹⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.156.

⁵¹¹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.55.

⁵¹² Albay Büjak, a.g.e., s.251.

⁵¹³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

Kemal Paşa Trikopis'e “ *Oturun general, yorulmuş olacaksınız*” diyerek elini sıktı. Yapılan detaylı görüşmenin ardından Paşa ayağa kalkarak “*Sizin için bir şey yapabilir miyim?*” diye sormuş. Trikopis ise İstanbul'daki ailesine yaşadığının haber verilmesini rica etmişti⁵¹⁴.

Diğer taraftan Yunan ordularının kurmay heyeti, Batı Cephesi Kurmay Başkanı Albay Asım (Gündüz)'ın huzuruna çıkarılmışlardı. Anadolu halkının çektiği zulüm ve eziyet karşısında Albay, esir Yunan heyetine “*Sizleri, muntazam, asrî ve medeni bir ordunun subayları diye mi yoksa kana susamış, sefil bir çetenin efradı olarak mı karşılayayım? Bunda mütereddidim*” diyerek heyecanını gizleyememişti⁵¹⁵.

Geri çekilen Yunan birliklerinin bir kısmı Uludere-Çukurhisar ve güneyindeki hatlarda, General Franko birlikleri ise Saracık-Takmak-Kemerdağ-Yeleğen ve güney hattında savunma düzeni almaya çalışırken, Trakya'dan yeni gelen bir birlik ise İnegöl doğusundaki Kurşunlu'nun 10 km. güneyinde Mezit vadisinde bulunuyordu⁵¹⁶.

Türk Ordusu ise takip harekâtını aksatmaksızın yürütüyordu.

1.4. 3 EYLÜL 1922

Başkomutan Mareşal Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın 31 Ağustos 1922 'de Tümen ve daha üst komutanların birer derece yükseltilmeleri için Büyük Millet Meclisi'ne yaptığı teklif aynen kabul edildiğinden bugün Genelkurmay Başkanı Birinci Ferik Fevzi (Çakmak) ve Batı Cephesi Komutanı Mirliva İsmet (İnönü) ve diğer komutanlar bir üst rütbeye yükseltildi⁵¹⁷.

Bugün ayrıca Batı Cephesi Komutanlığı'nca 30 Ağustos 1922'de Adatepe-Çalköy-Aslıhanlar bölgesinde yapılan imha muharebesine “Başkomutan Muharebesi” ismi verildi⁵¹⁸.

⁵¹⁴ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.54.

⁵¹⁵ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.55.

⁵¹⁶ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.58.

⁵¹⁷ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.58; Ahmet Demirel, İsmet İnönü Defterler (1919–1973), C.1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s.39.

⁵¹⁸ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.59.

Batı Cephesi Komutanlığı 3 Eylül 1922 tarihinde telefon⁵¹⁹ ile Tayyare Bölüğü'ne şu emri verdi⁵²⁰.

1. Alaşehir, Salihli Bölgesinde düşmanın büyük kısmının nerede bulunduğu ve bu bölgede toplanma olup olmadığı keşif edilerek düşman bombardıman edilecek.
2. Kuzey Cephesinde Karaköy, Pazarcık istikametinde çekilen düşmanın durumu tespit edilecektir.

Verilen uçuş vazifelerinden birincisi için, saat 07.20'de bir keşif uçağı havalandı ve dönüşünde Uşak meydanına inerek raporunu Batı Cephesi Komutanlığına verdi⁵²¹. Uçuş ekibi tarafından Uşak hava meydanına "T" iniş işareti gerilerek meydan faaliyete geçirildi⁵²². Müteakiben Afyonkarahisar'dan kalkan 8 uçak bugün Uşak meydanına iniş yaptı⁵²³.

Ancak kuzeyde Pazarcık, Karaköy yönünde geri çekilen Yunan birliklerinin tespiti için uçak görevlendirilemedi⁵²⁴. Çünkü keşfi istenen bölge uçuş menzili dışında kalıyordu⁵²⁵.

Karada ise Yunan birlikleri bir önceki gün yerleşmeye çalıştıkları savunma mevzilerini korumaya çalışırken, Türk birlikleri ise olanca güçleri ile takip harekâtına devam ediyorlardı. Öyle ki Türk erlerinin çoğunun ayaklarında çarık kalmamıştı. Takip harekâtında, hayvanlar dahi yorgunluktan yürüyemez halde iken Türk askerinin yürüyüş kabiliyeti her türlü takdirin üzerindeydi⁵²⁶.

1.5. 4 EYLÜL 1922

Bu sabah saat 08.10'da Afyonkarahisar tayyare istasyonundan havalanan üç av ve beş keşif uçağı Uşak meydanına indi. Bölüğün faal olmayan uçaklarından bir kısmı Afyonkarahisar'da, bir kısmı da Akşehir'de bulunmaktaydı. Bu uçaklar malzeme eksikliği nedeniyle tamir edilemedikleri için meydanlarda beklemekteydiler⁵²⁷. Zaten yer ekibi 20 Ağustos'ta Akşehir'den

⁵¹⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.158.

⁵²⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵²¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵²² Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.158.

⁵²³ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.60.

⁵²⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.113.

⁵²⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵²⁶ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.66-68.

⁵²⁷ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.158.

Çay'a, 29 Ağustos'ta Çay'dan Afyonkarahisar'a intikal etmesi ile üç parçaya bölünmüştü⁵²⁸. Türk birliklerinin ilerlemelerine paralel olarak daha sonra Uşak'a intikal eden uçuş ekibine ait iki keşif uçağı, nihayetinde yer destek malzemesinin henüz buraya gelmemiş olması nedeniyle, malzemesizlik ve bakımsızlıktan işleyemez hale gelmişti⁵²⁹.

Tayyare Bölüğünün yer kademesinde 1'inci Dünya Savaşı'ndan kalma demir tekerlekli ağır kamyonlar vardı. Bu araçlar, köprülerden geçişlerinin mümkün olmaması üzerine Dumlupınar yakınında alıkonulmuştu. Daha sonraları Afyonkarahisar'dan yola çıkan 3,5 ton akaryakıt yüklü araç ancak 24 saat sonra Uşak'a ulaşabilmişti⁵³⁰.

Bu ve daha birçok imkânsızlıklardan dolayı günden güne Tayyare Bölüğü, uçuş kuvvetini ve kudretini kaybediyordu. Her ne kadar ihtiyaçlar çok açık bir şekilde üst makamlara bildirilse de; sıkıntı içinde bulunan Batı Cephesi Komutanlığı, Tayyare Bölüğü'nün ihtiyaçlarına cevap veremiyordu⁵³¹. Bölükte bulunan 15 pilot ve rasıt, Uşak'taki uçakları faal tutabilmek için makinist gibi çalışıyorlardı⁵³².

Geri çekilmeye devam eden Yunan birlikleri Alaşehir'i ateşe verdiler⁵³³. Ayrıca bugün Yunanlılar, İzmir'in boşaltılması için harekete geçtiler⁵³⁴.

1.6. 5 EYLÜL 1922

⁵²⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.113.

⁵²⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.159.

⁵³⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.159.

⁵³¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵³² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

⁵³³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

⁵³⁴ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.101.

5 Eylül sabahı Yunan kuvvetlerinin Alaşehir'den batıya doğru köyleri yakarak yürüdükleri görülmüyordu⁵³⁵. Bugün sadece bir tek keşif uçuşu yapılabildi. Ancak keşfe giden uçak, motoru arızalandığından, Salihli – Alaşehir⁵³⁶ arasında mecburi iniş yaptı⁵³⁷. Afyonkarahisar'da tamir edilen bir keşif uçağı Uşak'a geldi⁵³⁸.

Yollarda terk edilmiş otomobil ve kamyonlar bulunuyordu. Batı Cephesi Komutanlığı'na gönderilen raporda: Yunanlıların Alaşehir ve ova köylerinin tamamını yaktığı, kadın ve çocuk demeden halkı vahşice öldürdüğü, canlarını kurtaranların bir kısmının silahlanarak Yunanlılara karşı koydukları, diğer kısmının ise dağlara kaçarak perişan oldukları bildiriliyordu. Aynı raporda bu tahribatın önüne geçilmesi için siyasi teşebbüste bulunulması da talep ediliyordu⁵³⁹.

Türkler, Yunan birliklerinin yeniden tutunmalarına fırsat vermemek, yerleşim yerlerini yakıp, yıkılmaktan ve halkı öldürülmekten kurtarmak için olanca güçleri ile takip harekâtına devam ediyorlardı. Piyadeler insanüstü gayretleriyle yaptıkları yürüyüşlerde perişan olmuşlardı. Türk Ordusu, takip harekâtının hayvanlar ile sürdürülebilmesinin yollarını ararken, mekkâreleri toplayarak yeni birlikler teşkil ediyorlardı⁵⁴⁰.

1.7. 6 EYLÜL 1922

Bugün hiçbir uçuş faaliyeti olmadı⁵⁴¹.

Çekilen Yunan birlikleri Salihli'yi ateşe verdiler⁵⁴². General Franko, Yunan birliklerine Turgutlu güneyi ve kuzeyinde savunma düzeni aldirmaya çalışırken, Küçük Asya Ordusu Komutanlığı'na atanan General Polyemekalis

⁵³⁵ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.85-86.

⁵³⁶ Hulusi Kaymaklı'nın eserinde İnay-Karakuyu olarak geçmektedir. Bkz. Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.113.

⁵³⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵³⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105,113.

⁵³⁹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.94.

⁵⁴⁰ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.99-100.

⁵⁴¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵⁴² Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

bugün İzmir'e gelerek komutayı ele aldı. Aynı zamanda İzmir'den tahliye devam ediyordu⁵⁴³.

1.8. 7 EYLÜL 1922

Bugün de uçuş faaliyeti olmadı⁵⁴⁴.

Türk Ordusu Başkomutanlık ve Batı Cephesi Komutanlığı karargâhları Salihli'ye geldiler. Türk birlikleri yorgunluktan bitap düşmüşlerdi. Bir günlük istirahat isteyen birliklere müsaade edilmemişti. Buna rağmen takip devam ediyordu. 1'inci Ordu Komutanı öğlenden sonra Ahmetli'ye vardığında yakılan şehirde barınacak bir tek ev yoktu. Halkın yaşayan kısmı ise dağlara kaçmıştı⁵⁴⁵.

Yunan Ordusu Ahmetli'de yerli Türk halkını doldurduğu binaları ateşe verdi. Halktan birçoğunu kloroform koklatıp bayılttıktan sonra midelerine akıttıkları benzini ateşe vermek suretiyle insanlık tarihinde görülmemiş zulüm ve işkenceler yaparak çekildi⁵⁴⁶.

1.9. 8 EYLÜL 1922

Manisa ve Torbalı istikametlerinde verilen uçuş vazifesi ile birlikte Tayyare Bölüğü'nün Salihli'ye intikali emredildi. Meydan Salihli'nin kuzey doğusuna 10 km mesafedeki Durasilli köyü yakınlarında bulunuyordu⁵⁴⁷. Bölük Komutanlığı'nın Salihli'de gerekli düzeni almasını müteakip, 9 Eylül 1922 tarihinde saat 07.30'dan itibaren iki keşif uçağı uçarak Salihli'ye intikal etti⁵⁴⁸.

Bugün öğlenden sonra Türk Ordusu Başkomutanı, Genelkurmay Başkanı ve Batı Cephesi Komutanı Adala'ya 2'nci Ordu Karargâhı'na geldiler⁵⁴⁹.

⁵⁴³ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.103.

⁵⁴⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵⁴⁵ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.107.

⁵⁴⁶ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.119.

⁵⁴⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.113.

⁵⁴⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵⁴⁹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.114.

Yunan orduları karargâhı, General Franko birliklerinin bir an önce geri çekilmesi emrini verdi. Emirde, çekilmenin 9 Eylül’de başlayacağı bildirilmesine rağmen Franko gecikeceği endişesiyle birliklerini saat 16.00’da çekilme harekâtına başlattı. Ayrıca Tekirdağ’dan gemi ile gönderilen bir kısım Yunan birliği de karaya çıkmak konusunda direnç gösterdi. Gemidekiler kaptana baskı yaptı. Ancak, geminin torpido ile vurulacağı haberi üzerine Yunanlı askerler karaya çıkarılıp, Yağcılara gönderildi⁵⁵⁰.

Bu akşam Yunan artçıları Kemalpaşa’dan da atılınca, Yunanlıların, İzmir savunmasındaki son mevzileri de Türklerin eline geçmiş oldu⁵⁵¹. Batı Cephesi Komutanlığı, gelişme üzerine İzmir’in nasıl geri alınacağı konusunda aşağıdaki emri verdi:

“İzmir’in işgali ile askeri hükümet kurulup sıkıyönetim ilan edilecektir. Bir kolordu komutanının askeri vali olması uygundur. Şehirde asayiş ve inzibatı muhafaza için 1’inci Ordu’nun tasarladığı üzere seçme birlikler tayin olunacaktır. Düşman birlikleri veya çeteleri şehrin sokaklarında direnmeye yeltendikleri takdirde süratle esir veya yok edilmeleri için birliklerimiz tarafından fedakâr bir şekilde hareket edilmelidir. Yabancılar da yeni halk gibi hükümetin bildirimlerine kayıtsız şartsız uyacaklardır. Hangi uyruktan olursa olsun, genellikle Rumlar süratle el altına alınacak ve İzmir dışında elverişli kamplara gönderilmek üzere İzmir civarında toplanacaktır. İngiliz uyruklularda uygun bir ordugâhta enterne edilmek üzere öncelikle toplattırılacaktır” şeklinde emir verildi. Batı Cephesi Komutanlığınca daha sonra yeni bir emir daha gönderildi. Bu emirde ise: “Fransız gemisi ve telsizine verilecek cevap ve gelecek temsilcilere yapılacak muamele ile süvari kolordusunun bir an önce İzmir’e girmesi, 1’inci Ordu atlı takip kollarının da şehre inmesi ve arkalarından bir piyade tümeninin gönderilmesi, 1’inci Ordu Komutanı’nın⁵⁵² İzmir’e askerî vali tayin edilmesi bildiriliyordu”⁵⁵³.

⁵⁵⁰ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.120.

⁵⁵¹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.121-123.

⁵⁵² Albay İzzettin Çalışlar, Bkz. Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.123.

⁵⁵³ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.122.

1.10. 9 EYLÜL 1922

İzmir, Türk Ordusu süvari birlikleri tarafından sabah saat 10.00'da, geri alındı⁵⁵⁴. İzmir'de 3 yıl, 3 ay 25 gün sonra yeniden Türk Sancağı dalgalanmaya başladı, ancak İzmir yangınlardan tanınmayacak halde gelmişti⁵⁵⁵.

Bugün İzmir'de uçuş faaliyeti olmadı⁵⁵⁶. Ancak Uşak'tan kalkan iki keşif, bir av uçağı sabah 07.30'da Salihli meydanına indi. Tayyare Bölüğü bugün 8 sorti uçuş yaptı⁵⁵⁷.

İzmir'in Türkler tarafından alınmasını müteakip, Fransız harp gemisinden bir deniz subayı 1'inci Tümen Komutanı General Mürsel'in yanına gelerek: Bir emirleri olup olmadığını sordu. Tümen Komutanı General Mürsel: İzmir'e girildiğini Ankara'ya müjdelemelerini, başka bir istekleri olmadığını bildirerek, bu nazik ilgiye teşekkür etti⁵⁵⁸.

İzmir'in alındığı Türk karargâhına bildirilince Başkomutan, ordulara aşağıdaki mesajı yayınladı:

İlk verdiğim Akdeniz hedefine varmakta orduların gösterdiği gayret ve fedakârlığı hürmet ve takdirle anarım. Elde edilen büyük muzafferiyetin yapıcısı olan kıymetli arkadaşlarıma en içten teşekkür ve tebriklerimi bildiririm. Orduların bundan sonra verilecek hedeflerin alınmasında da aynı fedakârlık yarışmasını göstereceklerine inancım tamdır.

Ordulara ve 5'inci Süvari Kolordusu'na Kemalpaşa'dan 9 Eylül 1922 yazılmıştır.

**Başkumandan
Mustafa Kemal⁵⁵⁹**

⁵⁵⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

⁵⁵⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.105.

⁵⁵⁶ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵⁵⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.113.

⁵⁵⁸ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.127.

⁵⁵⁹ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.130.

1.11. 10 – 30 EYLÜL 1922 ARASI DÖNEM

10 Eylül 1922 tarihinde keşif faaliyeti olmadı⁵⁶⁰. Anadolu'daki Yunan birliklerinin eski Başkomutanı General Hacıanesti, yenilgiden sonra Yunan Ordusu'nun Anadolu'da niçin hezimete uğradığı konusunda, 10 Eylül 1922 tarihli Kathimerini Gazetesi'ne yaptığı açıklamalarda şu ifadeleri söylemiştir:

Mükemmel donanımlı uçakları Kemalîst orduya götüren bir İtalyan gemisinin Mersin'e gitmekte olduğunu haber aldık. Kemalîst ordu bu uçaklarla bizden daha güçlü duruma gelmişti.- Derhal İtalyan Kumandan Signor Calamida nezdinde teşebbüse geçerek geminin yükünün boşaltılmamasını talep ettim. İtalyan Kumandan "Denizcilik ve dışişleri bakanlıklarına sorması gerektiğini" söyledi. Bu arada Mersin Limanı'na varan geminin yükü boşaltıldı. Birkaç gün sonra yaptığımız keşif uçuşunda çok güçlü ve mükemmel sistemli düşman uçaklarını gördük⁵⁶¹.

11 Eylül 1922 tarihinde: Cephe Tayyare Bölüğü tarafından 26 Ağustos günü düşürülen Yunan Breguet XIV 2B keşif uçağı ile Uşak'taki iki av uçağı Salihli'ye getirildi. Bu tarihte Salihli İstasyonu'nda 3 keşif, 2 av olmak üzere toplam 5 uçak; Uşak İstasyonu'nda ise 3 keşif, 1 av uçağı olmak üzere toplam 4 uçak bulunuyordu⁵⁶².

12 Eylül 1922 tarihinde Uşak'taki uçaklar Salihli'ye intikal etti⁵⁶³. Demiryolunun bir kısmı tahrip edildiğinden; çalışamaz durumda olan bir adet Breguet XIV 2B ve bir adet Albatros C XV ve bir adet de De Havilland IX keşif tayyareleri, vagonlarda taşınabilecek ağır malzemeler, portatif hangarlar ile birlikte bir kısım erat Uşak'ta bırakıldı⁵⁶⁴. Taşınabilecek diğer malzeme ve eşya kamyonlar ile Salihli'ye taşındı⁵⁶⁵.

13 Eylül 1922 tarihinde Bölüğün Salihli Meydanından İzmir'e intikali emredildi. Fakat kara yolu ile Uşak'tan intikal etmiş olan yer kademesi henüz Salihli'ye ulaşmıştı. İzmir'de intikal edilecek meydanın son durumu hakkında

⁵⁶⁰ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵⁶¹ Mevlüt Çelebi, a.g.e., s.290.

⁵⁶² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.188.

⁵⁶³ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.160.

⁵⁶⁴ İrfan Sarp, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1986, s. 126.

⁵⁶⁵ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.160.

hiçbir makamdan bilgi alınamamıştı. Tayyare Bölüğü'nün Batı Cephesi Komutanlığı ve diğer makamlarla telsiz ve telefon irtibatı yoktu. Üst makamlar ile irtibatın olmaması Bölüğü çok zor durumda bırakmıştı. Gaziemir meydanından hiçbir bilgi alınamayınca Bölük Komutanı meydan hakkında bilgi toplayıp getirmek üzere bir subayı Gaziemir'e keşfe gönderdi⁵⁶⁶. İki keşif uçağı Salihli'den İzmir'e hareket ettilerse de, arızalanarak Salihli'ye dönmek zorunda kaldılar⁵⁶⁷.

14 Eylül 1922 tarihinde dört av ve iki keşif uçağı İzmir'e gitti. Arızalı olan üç keşif uçağı da Salihli'de bırakıldı. Bunlar da uçabilecek duruma getirildiler⁵⁶⁸. Binbaşı Fazıl; Bölük Komutanı Vekili olarak Binbaşı Yahya'yı Salihli meydanında bırakarak, bölük merkezini İzmir'e (Seydiköyü'nde) kurdu⁵⁶⁹.

Pilot Vecihi bu günü şöyle anlatmıştır:

14 Eylül 1922. Nihayet siyah dumanlarla örtülmüş güzel İzmir'i gördüğüm gündü. Birkaç yüz metreye kadar yükselen alev ve dumanların etrafında dolaşırken hayli tehlikeler atlattım. Bu yangın şimşek gibi Akdeniz kıyılarına atlayan kahraman Türk çerağından sıçrayan bir kıvılcım izi idi.

Yurdun her noktasında göze çarpan düşman hezimetini burada daha bariz görmek mümkündü. Yükleme iskeleleri ve şehir rıhtımı düşman gemileriyle veya koca liman, doldurulup ta kaçırılmayan gemilerle dolmuştu. Garlar, rıhtım dokları ve rıhtımla gemiler arası, üzerleri insan veya eşya dolu vagon ve dubalarla örülmüştü. Havadan ve çok alçak irtifadan iyice gördüğüm bu manzara büyük Türk zaferinin ifadesiydi⁵⁷⁰.

Bir önceki gün uçabilecek hale getirilen uçaklar, 15 Eylül 1922 tarihinde İzmir'e hareket ettilerse de bunlardan ancak biri İzmir'e varabildi. Diğerleri ise motor arızası nedeniyle İzmir yakınlarına mecburi iniş yaptı⁵⁷¹.

Cephe Komutanı emri ile Çeşme ve Seferihisar dolaylarında yapılan hava keşiflerinden elde edilen bilgiler şöyle idi:

1. Düşman ileri birlikleri Alaca'yı geçmiştir.
2. Çeşme iskelesinde büyük bir topluluk yükleme ile uğraşmaktadır.
3. Çeşme Limanı açığında elli büyük nakliye gemisi, bir kruvazör, iki torpido ve çok sayıda yelkenli bulunmaktadır.
4. Seferihisar dolaylarında dört harp gemisi bulunmaktadır.

⁵⁶⁶ İrfan Sarp, a.g.e., s.127.

⁵⁶⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.189.

⁵⁶⁸ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.189.

⁵⁶⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.161.

⁵⁷⁰ Vecihi HÜRKUŞ, Bir Tayyarecinin Anıları, s.122.

⁵⁷¹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.161.

5. Türk birliklerinin kolbaşıları Urla-Çeşme şosesi üzerinde Alaçatı yakınlarında,

6. Bomba olmadığından bombardıman yapılamamış, makineli tüfeklerle taarruz edilmiştir⁵⁷².

Hava keşfiyle elde edilen bu bilgilere göre Yunanlıların çekilmeye devam ettiği ve süratle gemilere binerek kurtulmak istediği anlaşılıyordu.

İzmir alındıktan sonra Yunanlılardan bir adet De Havilland IX tipi keşif uçağı, üç adet Nieuport 24 Bis tipi av uçağı, 1 adet Avro tipi eğitim uçağı ile pek çok malzeme ve eşya ele geçirildi⁵⁷³. Ayrıca Alsancak'taki iskele ve tren istasyonunda vagonlar içerisinde uçak gövdesi ve kanatlar ambalajlarından açılmamış halde bulundu⁵⁷⁴.

Cephe Tayyare Bölüğü İzmir Seydiköy (Gaziemir) hava alanında toplandı. Bölükte on altı (16) uçak bulunuyordu⁵⁷⁵. Bölük uçakları İzmir'de Gaziemir meydanına indiklerinde, bu meydanda uçak benzini, bomba ve makineli tüfek mermisi bulunmadığından uçaklar park yerinde hiçbir görev yapamaz durumdaydılar. Bölüğe ait mühimmatın tamamı ise Uşak meydanında bulunuyordu. Uşak'tan İzmir'e vasıta temin edilemediğinden tek bir mühimmat bile Gaziemir meydanına getirilememişti. Bu nedenle meydandaki uçaklar kullanılamaz haldeydi⁵⁷⁶.

Tayyare Bölüğü takip harekâtına paralel olarak kara birliklerine destek vermek için süratle ilerlerken, birlik ağırlıkları ve yerde görevli personel henüz İzmir'e gelmemişti⁵⁷⁷. Bölüğün bir kısım makinist ve eratı, malzeme ve teçhizatı ile birlikte Akşehir, Çay, Afyonkarahisar, Dumlupınar, Uşak, Salihli ve İzmir'deki meydanlarda dağılık haldeydiler. Kalan diğer kısmı ise bu meydanlar arasındaki yollarda kalmıştı. Cephe Komutanlığı'nca yer kademesinin teçhizat ve ağırlıklarının taşınması için yeterli sayıda ve kapasitede ulaştırma aracı tahsis edilmemişti. Kadrosunda ulaştırma aracı olarak bir tane at arabası bulunuyordu. Demiryolları yer yer tahrip edilmiş olduğundan vagonlar ile malzeme ve teçhizatın taşınması mümkün olmuyordu. Zaten iki aracın yan yana zor

⁵⁷² Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.189.

⁵⁷³ Yaşar Özdemir, a.g.e., s.53.

⁵⁷⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.189.

⁵⁷⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.114.

⁵⁷⁶ İrfan Sarp, a.g.e., s.128.

⁵⁷⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.114.

geçebileceği genişlikte olan Afyonkarahisar-İzmir karayolu yoğun savaş trafiği yüzünden tıkanmıştı. Ayrıca bazı köprülerin imha edilmesi, kalan diğerlerinin ise taşımaya yönelik yetersiz olması da başka bir kısıtlayıcı faktör olarak ortaya çıkmıştı. Ağır malzemeleri taşıyan kamyonlar bu köprülere geldiklerinde görevli ekipler tarafından durdurularak geçmelerine müsaade edilmiyordu. Bölüğün en kıymetli uçak malzemelerini taşıyan demir tekerlekli kamyonlar hala Dumlupınar yakınlarında yolda bekletiliyordu⁵⁷⁸.

Konya'dan İzmir'e gelen Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer (Ergüder) Bey, bölüğün yeniden tertiplenmesi için bazı düzenlemeler yaparak, aşağıdaki emri verdi:

No:1243

Seydiköy

15 Eylül 1922

Batı Cephesi Tayyare Bölük Komutanlığına

1. Harekâtın çok süratli gelişmesi ve ikmalin doğurduğu güçlükler, bölük teşkilatı ve faaliyetinde bazı aksamalara sebep olmuştur. Bunların düzenlemesini;

a. Bölük uçakları cetvelde gösterilenlerden oluşacaktır.

b. Her uçağın ismi hizasında yazılıdır. Uçakların üzerine bu isimler süratle yazılacaktır.

2. Uşak'ta onarımda bulunan 12 nolu ve Sivrihasar'da onarılan 5 Nolu uçağın faal hale getirilişi Afyon istasyonunun vazifesidir.

3. Ele geçen çift kumandalı okul uçağı, okula verilmek üzere şimdilik bölükte muhafaza edilecektir.

Gereğini rica ederim.

Eki: Cephe Bölüğü

Uçak Durumu

Hv. K. Müfettişi

Muzaffer Ergüder⁵⁷⁹

Afyonkarahisar ve Dumlupınar'daki bozgundan sonra Türk birliklerinden kurtulmaya çalışan on binlerce Yunan askeri Çeşme Limanı'na ulaşmayı başarmıştı. Bu askerleri kurtarmak için 50 büyük Yunan nakliye gemisi Çeşme

⁵⁷⁸ İrfan Sarp, a.g.e., s.128.

⁵⁷⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.114.

Limanı açıklarına demirlemişti. Yunan donanması da limanda toplanmıştı. Uzun menzilli topçu ateşleriyle bu bölgeye Türk birliklerini yaklaştırmıyorlar ve askerlerinin rahatça gemilere binmelerini sağlıyorlardı⁵⁸⁰.

16 Eylül 1922 tarihinde yapılan hava keşfinde Yunanlıların Çeşme'yi boşalttıkları tespit edildi⁵⁸¹. Bu tarih Yunanlılar için çok kritik bir gündü. Çünkü Yunan askerleri dar bir alana sıkışıp kalmıştı. Askerlerin karadan mavna ve sandallar ile açıkta demirli bulunan nakliye gemilerine taşınmaları zaman alıyordu. Türk uçaklarının böyle bir zamanda yapacakları taarruz Yunanlıları tam bir hezimete uğratacaktı⁵⁸².

Gaziemir Meydanı, Çeşme'den sadece 35 km uzaklıktaydı. Türklerin yeterli sayıda uçakları olmasına rağmen, bu uçakları uçurmak için ne yakıtları ne de taarruz etmek için mühimmatları bulunmuyordu⁵⁸³. Bu nedenle Türkler ellerindeki fırsatı kaçırmışlardı.

17 Eylül 1922 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'nca Konya'daki Müfettişlik ve Adana'daki uçuş okulunun İzmir'e nakilleri emredildi⁵⁸⁴. Uçuş okulu malzemeleri ile birlikte trenle Konya-Afyon-Uşak üzerinden taşınarak eski Ziraat Okulu binasına yerleşti. Pilot Binbaşı Salim (İlkuçan) Hava Okulu Müdürlüğü'ne atandı⁵⁸⁵. Ordu subaylarından pilot yetiştirilmek üzere Batı Cephesi Komutanlığı ve Millî Savuma Bakanlığında subay istenmişti. Okulda mesainin boş geçmemesi için tayyare bölüklerinden istekli olan 18 kişiye kurs açılmıştı. 20 öğretmen ile kursa devam edilmekteydi. 15 Aralık 1922 tarihinde kursun bitirilmesi planlandı. 1923 ortalarında Fransa'dan başlangıç eğitimi için G-27 ve tekâmül eğitimi için ise G-59 uçakları alındı. Okul Komutanlığına Kurmay Binbaşı Hasan İskender Bey atandı ve bir yıl komutanlık yaptı⁵⁸⁶.

Uşak ve Salihli'de kalan malzeme ve son iki uçakta İzmir'e nakledildi⁵⁸⁷. Rasit Yüzbaşı Kenan yer bakım kademesi malzemelerini taşıyan kamyonlarla

⁵⁸⁰ İrfan Sarp, a.g.e., s.128.

⁵⁸¹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.114-119.

⁵⁸² İrfan Sarp, a.g.e., s.128.

⁵⁸³ İrfan Sarp, a.g.e., s.128.

⁵⁸⁴ Bkz. Fotoğraf – 12.

⁵⁸⁵ Bkz. Fotoğraf – 13.

⁵⁸⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.114-119.

⁵⁸⁷ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.189.

beraber Seydiköy'e geldi. Fakat bölüğe ait diğer malzemeler imkânsızlıklar nedeniyle taşınamamıştı. Elinde atlı arabadan başka imkânları yoktu ve üst makamların desteğine bağlıydılar⁵⁸⁸.

Müfettişlik İzmir'e gelince iki tayyare bölüğünden oluşan Tayyare Grup Komutanlığı kuruldu⁵⁸⁹. 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri yeniden ayrılarak Binbaşı Fazıl komutasında grup olarak teşkilatlandırıldı⁵⁹⁰. Tayyare Grup Komutanlığı: Binbaşı Fazıl Bey'in yönetiminde, Refakat Subayı Hamdi, Fotoğraf Subayı Vehbi, Grup Park İmalathane Müdürü Yüzbaşı Fettah, Makinist Eşref'ten teşkil edildi⁵⁹¹. Grup komutanına bir av uçağı tahsis edildi. Bölüklerde ise: 4 Keşif, 4 av uçağı ile 1'inci Bölük Komutanlığına Binbaşı Yahya, 4 Keşif, 4 av uçağı ile 2'nci Bölük Komutanlığına Rasıt Binbaşı⁵⁹² Kenan getirildi. 3'üncü Bölük ise 3 Keşif ve 1 av uçağı ile Afyonkarahisar'da bulunuyordu⁵⁹³.

Uçaklar, son günlerdeki yoğun faaliyetleri nedeniyle normal uçuş saatini (120) aşmışlardı. Öyle ki yoğunluktan Yunanlılardan ganimet alınan uçakların Türk Hava Kuvvetleri'nin envanterine intikali dahi sağlanamamıştı. Hatta bir kısmının kokartları dahi değiştirilememişti⁵⁹⁴. Uçuş saatini aşan uçaklar artık arızalanmaya başladılar. Arızalar büyük çaplıydı. Motorların sökülerek bakımlarının yapılmasında mecburiyet oluşmuştu⁵⁹⁵.

Bu arada Batı Cephesi Komutanlığı tarafından Tayyare Bölüğüne Midilli ve Sakız Adaları civarında bulunan Yunan gemilerine bomba atmak ve birliklerin durumunu tespit etmek görevi verildi. Fakat ağır bakım faaliyeti nedeniyle verilen görev yerine getirilemedi. Bütün bu sıkıntılar Batı Cephesi Komutanlığı'na aşağıdaki şekli ile arz olundu.

Garp Cephesi K.

1. Brege tayyarelerinin motorları 120 saati müteceviz bir müddet çalıştıklarından hepsi sökülecektir. Bu tayyareler Salihli'den İzmir'e gelirken

⁵⁸⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.119.

⁵⁸⁹ Yaşar Özdemir, a.g.e., s.53.

⁵⁹⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.119.

⁵⁹¹ Yaşar Özdemir, a.g.e., s.58.

⁵⁹² Yaşar Özdemir ise Kenan Bey'in rütbesinin Yüzbaşı olduğundan bahsetmiştir. Bkz. Yaşar Özdemir, a.g.e., s.58.

⁵⁹³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.119.

⁵⁹⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.115.

⁵⁹⁵ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.189.

hepsi yolda serpilmiştir. İki de hâlâ çağrılmamıştır. İsmet tayyaresi Uşak'ta olduğundan celbi için bir pilot ve bir rasıt gönderilmiştir. Ertesi gün öğlenden önce yapılacak iki uçuş için aşağıdaki emir Batı Cephesi Harekât Şubesi Müdürlüğünden Cephe Bölük Komutanlığına gönderilmiştir⁵⁹⁶. Düşmandan gaminet olarak alınan ve halen faal olan Havilland tayyaresine gelince işaretleri değiştirilemediğinden bugün bu vazife uçuşunu yapamaz.

2. Midilli'den İzmir'e olan mesafe, elimizde bu mıntıkaya ait harita bulunmadığından malûm değildir. Bir Midilli haritasının itasına müsaade buyrulması müsterhamdır.

Cephe Tayyare Bölük K.

Binbaşı Fazıl⁵⁹⁷

18 Eylül 1922 tarihinde bütün batı Anadolu Yunan birliklerinden temizlenmiş ve Türk Ordusu İstanbul ve Çanakkale'ye yönelmişti⁵⁹⁸.

Cephe Komutanlığının yeniden ısrarı üzerine 19 Eylül 1922 tarihinde Midilli adasını keşfe giden uçak motor arızası nedeniyle geri dönmek zorunda kaldı⁵⁹⁹. İzmir'de Alsancak (Punta) iskelesinde bulunan ve Yunanlıların acele ile geri çekilirken terk etmiş oldukları 30 vagonluk tayyare ve tamir malzemesinin Seydiköy'e nakledilmesine karar verildi⁶⁰⁰.

Cephe Komutanlığı, Midilli adasının keşfi üzerinde duruyordu. Bu nedenle 20 Eylül 1922 tarihinde zor şartlar içerisinde bir önceki gün verilen görev tekrarlandı. Yapılan keşifte Midilli üzerinde Yunanlıların faaliyetine ait hiçbir belirti görülmedi⁶⁰¹.

21 Eylül 1922 tarihinde Alsancak İstasyonu'nda Yunanlıların bıraktığı 30 vagonluk uçak gereci Gaziemir'e taşındı⁶⁰².

23 Eylül 1922 tarihinde müzakere heyetinin İzmir'de bulunması nedeni ile Cephe Komutanlığı tarafından alçak irtifa gösteri uçuşlarının yapılması emredildi⁶⁰³. Aynı gün Kuvayî Havaiye Müfettişliği tarafından Tayyare Bölüğü'nün, Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesinde harekât

⁵⁹⁶ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.157.

⁵⁹⁷ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.165-166.

⁵⁹⁸ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.173.

⁵⁹⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.190.

⁶⁰⁰ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.166.

⁶⁰¹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.190.

⁶⁰² Yaşar Özdemir, a.g.e., s.55.

⁶⁰³ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.190.

ve faaliyetlerini içine alan özet bir rapor hazırlandı. Rapor 1179 numara ile Millî Müdafaa Vekâleti'ne sunuldu. Raporunda:

1. Yeni gelen makineli tüfekler ve burada takılan Spat uçakları 25–26 günleri hava üstünlüğü sağlamıştır. Düşman keşif uçakları keşfe devam edemediğinden harekâtımız örtülü kalmış ve kendi uçaklarımız mükemmel şekilde keşiflerini yapmışlardır.
2. Keşif uçaklarımız iki tarafın durumunu kusursuz olarak tespit etmiş ve genel cephe durumu hakkında çok faydalı bilgiler vermişlerdir.
3. Keşif uçaklarımız ilk düşman çekilmesi başladığı zaman Yunan Tümenlerinin Eğret Köyü ve Uşak istikametinde, Kuzey Grubunun Eskişehir-Bozüyük genel istikametinde çekilişlerini ve bu bölgedeki birliklerimizin harekâtını tam olarak tespit etmek suretiyle Cephe Komutanlığına gerekli bilgileri vermiştir.
4. Çekilen düşman birliklerine tesirli bomba ve makineli Tüfek taarruzları yapılmış ve bilhassa çekilmenin ilk günlerinde Uşak'ta bulunan düşman kollarına ağır kayıplar verdirilmiştir.
5. Harekât sırasında av uçaklarımız bir av uçağını düşürmüş ve ikisini de inişe mecbur etmişti.
6. Batı Cephesi'nde Garipçe'de ele geçirilen bir, Seydiköyü'nde üç Nieuport, üç De-Havilland uçağı onarılmak üzere uçuşa hazır durumda Cephe Tayyare Bölüğü'ne verilmiştir, bir eğitim uçağı da Adana Tayyare Okulu'na gönderilmek üzere hazırlanmıştır. Ayrıca ele geçen gövde, kanat, motor ve malzeme çok olup, bunlardan keşif uçakları yapılacaktır. Uşak'ta 18240 uçak bombası ele geçirilmiştir.
7. Harekât sırasında cephe uçaklarının ikmalini sağlamak için Afyonkarahisar'da bir harp tayyare istasyonu kurulmuştur.
8. Bölüğün harekât sırasında değişik sebeplerden ötürü dört uçağı kırılmış, üçü hemen onarılmıştır. Bölüğün bugünkü kuvveti, 16 uçak olup bunlardan iki bölüklü bir grup teşkil edilmesi Cephe Komutanlığına arz edilmiş, ayrıca Afyonkarahisar'da beş, Konya'da iki uçak uçuşa hazırlanmıştır.
9. Harekâta ve özellikle uçakların ileri meydanlara intikalinde yer hizmetlerini uçucuların çeviremediklerini ve bu sebeple malzeme ve yer hizmetlerinden sorumlu olacak kara birliklerinden tayyare bölüklerine birer bölük komutan yardımcısı verilmesi ve ayrıca bir nakliye ve muhabere müfrezesinin tayyare bölüklerine katılması ve tayyare bölümünde bulunan 16 tayyareden iki bölüklü bir tayyare grubu teşkili lüzumu Genelkurmay Başkanlığı'na ve Batı Cephesi Komutanlığı'na arz olunmuştur⁶⁰⁴.

24 Eylül 1922 tarihinde av uçakları ile Başkomutanlık ve Batı Cephesi Komutanlığı karargâhı üzerinde uçuş ve akrobasi gösterileri yapıldı⁶⁰⁵.

25 Eylül 1922 tarihinde Seydiköy meydanından havalanan Türk uçakları İzmir semalarında ve bölgede gösteri uçuşlarına devam etti⁶⁰⁶. Bozcaada'dan

⁶⁰⁴ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.190-191.

⁶⁰⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.116.

gelen muhtemelen Short-184 tipinde ki bir Yunan deniz uçağının Ezine'nin 24 km. güney batısında bulunan Kösedere kıyısına inerek Türk Kuvvetlerinin durumu hakkında halk ile konuşarak havalandığına ilişkin bilgi alındı.

26 Eylül 1922 tarihinde Hava Kuvvetleri Müfettişliğinden aşağıdaki emir alındı:

1. Seydiköy'de teşkil olunan 1'inci Tayyare Bölüğü'nün Bursa'ya naklini temin için Afyon Tayyare İstasyonu Komutanlığı kendi stoklarından ayıracağı 5 ton benzin yeterli nispette vakum ve Hint yağını subay komutasında 1 makinist öğrenci, 3 er ve T işareti ile Bursa'ya gönderecektir.
2. Bu malzemenin Bursa'ya götürüldüğü Müfettişliğe bildirilecek, daha sonra 1'inci Bölüğe intikal emri verilecektir. Bursa'ya giden subay meydanda devamlı nöbetçi ve T işaretini hazır bulunduracaktır.

Dağıtım: Afyon Uçak İstasyon K.lığı

Garp Cephesi Uçak Grup K.lığına

Hava Kuvvetleri Müfettişi
Muzaffer⁶⁰⁷

27 Eylül 1922 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'nca Hava Kuvvetleri Müfettişliğine verilen 4620 sayılı emirde; El-Cezire Cephesi için keşif ve av uçaklarından bir tayyare bölüğü kurulması ve bir ay içerisinde teşkili ve El-Cezire Cephesi'ne gönderilmesi istenmişti. 3'üncü Tayyare Bölüğünün bu maksatla kurulması için Afyonkarahisar'da hazırlıklara başlandı. Aynı gün Yunan gemileri İstanbul'dan ayrıldı⁶⁰⁸. Bu tarihlerde Türk tarafının gösteri uçuşları devam etmiş ve Yunanlılardan ele geçirilen uçakların bir kısmı uçuşa hazırlanmıştı⁶⁰⁹.

Türk Başkomutanlık makamı ve Genelkurmay Başkanlığı stratejik olarak ordularının büyük kısmını İzmir'de tutmayıp, boğazlara yakın bulundurmak istiyordu. Bu maksatla Batı Cephesi Komutanlığı'nca 2'nci Süvari Tümeni Edremit'ten Çanakkale'ye gönderildi. Tümen'e Çanakkale, Ezine, Bayramiç telgraf hatları ile Balıkesir muhabere irtibatlarının düzenlenmesi emrini verdi. Aynı emirle 2'nci Ordu birlikleri de Erdek Körfezi, Susurluk, Gönen ve Balıkesir'e yanaştırıldı⁶¹⁰.

⁶⁰⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.117.

⁶⁰⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.120.

⁶⁰⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.117,120.

⁶⁰⁹ Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.190.

⁶¹⁰ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.224.

Büyük zaferin sonucundan en çok endişeye düşen İngilizler idi. Lloyd George ve İngiliz Hükümeti İngiliz Parlamentosu'na hesap veremeyecek durumdaydı. Lloyd George tarafsız olarak niteledikleri boğazların korunması için General Harrington'a emir verdi. Bu emir üzerine Türk askerleri ile İngiliz askerleri Çanakkale bölgesinde karşı karşıya geldi. Ancak İngilizlerin geri çekilmesi ile savaş önlendi⁶¹¹.

Ege bölgesinde savaş yerini barış ortamına bırakırken, kuzey Anadolu'da istenmeyen gelişmeler yaşanıyordu. İngilizlerin, Nara Burnu'ndan Kepes Limanı'na kadar tel örgülü siperler yaptıkları, limanda iki dretnot ile yedi torpido ve bir uçak gemisi bulduklarını bilgisine ulaşıldı. Yine İngilizlerin; Yunanlılar ile önceden tespit ettikleri "Hattı Fasil"'ı savunmak ve Ezine, Ayvacık ve Bayramiç dolaylarını işgal etmek istedikleri bu maksatla her gün keşif uçuşu gerçekleştirdikleri biliniyordu. Ezine'nin 5 km kuzeyindeki Sarıcalı'da 100 mevcutlu İngiliz Süvari Tümeni bulunuyordu. Çerkez Ethem ve ona bağlı 200 isyancı İngilizlerin himayesinde Midilli'de Yukarı Kilise'de Osmanlı otelinde kaldıkları istihbar edildi. Ayrıca Midilli'den Pire ve Selanik'e her gün vapurlarla terhis erlerinin sevk edildiği ve Midilli'nin Loje Köyü'nde 2000, Kale'de ise 1000 kadar Türk'ün hapsedildiği tespit edilmişti⁶¹².

Bununla birlikte boğazlara yöneltilen hareketimizi durdurmak için iki Fransız'dan oluşan bir heyet İzmir'e gönderildi. Alınan bilgilere göre İngilizler, boğazların serbestliği bahanesi ile Türkleri boğazlara, İstanbul ve Trakya'ya sokmak istemiyorlardı⁶¹³.

20-23 Eylül'de Paris'te yapılan görüşmelerde Fransa ve İtalya Trakya'nın Edirne dâhil Türklere bırakılması düşüncesine sıcak bakarken, İngiliz Hükümeti savaş şartını öne sürdüler. Bununla birlikte, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Dışişleri Bakanlığına verilen nota ile İstanbul ve Boğazlar etrafındaki İtilaf Devletleri işgal bölgelerinin tarafsızlıklarına riayet edileceğini umduklarını bildirdiler⁶¹⁴. Gerginliği azaltmak amacıyla İtilaf hükümetlerinin dışişleri bakanları Atatürk'e ve Türk dış işlerine müracaata mecbur kaldılar. Fakat

⁶¹¹ Muhittin Gül, a.g.e., s. 213.

⁶¹² Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.224.

⁶¹³ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.173.

⁶¹⁴ Büyük Taarruzda Takip Harekâtı, s.225.

Mustafa Kemal Paşa boğazlar ve İstanbul konusunda ki ısrarlı tavrından vazgeçmedi⁶¹⁵. Yapılan çetin müzakereler neticesinde 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanan Mudanya Mütarekesi ile Yunanlılar ile olan savaşa son verildi⁶¹⁶. Bu tarihten itibaren kara harekâtı durduruldu⁶¹⁷. 4 Ekim 1922 tarihinde İstanbul resmen millî hükümetin eline geçti⁶¹⁸. Doğu Trakya ve boğazlar savaşı olarak Türkler tarafından teslim alınırken, başarısızlıklarının üzerini örtemeyen İngiliz hükümeti istifa etmek zorunda kaldı.

2. TAKİP HAREKÂTININ SONUNDA KUVVET DURUMU

2.1. TÜRK HAVA KUVVETLERİ KAYIPLAR VE MEVCUT KONUŞLAR

Türk tarafı bu savaşta 2 keşif uçağı kaybetmiştir. Bunlardan birincisi: 27 Haziran 1922 tarihinde bir adet Breguet XIV A2 keşif uçağıdır. Bu uçak motor arızasından Yunan hatları gerisine mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştı. Uçak tahrip edilerek uçuş ekibi Yunanlılar tarafından esir edilmişti. İkincisi ise: 25 Temmuz 1922 tarihinde yine Breguet XIV A2 keşif uçağının Döğer bölgesinde iki Yunan av uçağı ile girdiği çatışmada düşürülmesidir. Uçak düşmüş ve iki uçuş ekibi şehit olmuştur⁶¹⁹. Hatta Pilot Vecihi Hürkuş anılarında bu durumu şöyle anlatmaktadır: “*Büyük sefere denk gelen günlerdeki iki kardeş kaybımız olmasa idi acısız hedefe varmış olacaktık*”⁶²⁰.

Türk havacılarının İzmir’e yerleşmesi ile burada bir av uçağı ile Tayyare Grup Komutanlığı, dört keşif, dört av uçağı ile 1’inci Tayyare Bölüğü, dört keşif, dört av uçağı ile 2’nci Tayyare Bölüğü, iki keşif uçağı Tayyare Okulu kuruldu⁶²¹.

Ayrıca, Afyonkarahisar’da üç keşif, bir av uçağı ile 3’üncü Tayyare Bölüğü bulunuyordu⁶²². Genelkurmay Başkanlığının 25 Aralık 1922 tarihli emri

⁶¹⁵ Muhittin Gül, a.g.e., s. 213.

⁶¹⁶ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.173.

⁶¹⁷ Büyük Taarruz (70 Yıl Armağanı), s.280.

⁶¹⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.117.

⁶¹⁹ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.193.

⁶²⁰ Vecihi Hürkuş, Havalarda 1915-1925, s.136.

⁶²¹ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.191-192.

ile 3'üncü Bölüğün El-Cezire Cephesi'ne gönderilmesinden vazgeçildi⁶²³. İstasyondaki uçuşa hazır uçaklar İzmir'e nakledilmek istenmişse de uçakları uçuracak pilot bulunamadığından bu işlem gerçekleşemedi⁶²⁴. Daha sonra Bölük Karadeniz ve İstanbul bölgesinde kullanılmak üzere İzmit'e 1'inci Ordu Komutanlığı emrine verildi⁶²⁵.

Bu gelişmelere ilaveten Konya'da yeniden bir tayyare istasyonu kuruldu ve buna bir de uçak onarımı fabrikası bağlandı. Bundan başka Kuvayî Havaiye Müfettişliği'ne bağlı olmak üzere Ankara'da tekrar bir hava gereçleri deposu tesis edildi⁶²⁶.

2.2. YUNAN HAVA KUVVETLERİNDEKİ KAYIPLAR

Anadolu'dan büyük bir hayal kırıklığı ile ayrılan Yunan Ordusu binlerce evladını bu topraklar uğruna kurban vermiş ve çok sayıda silah, araç ve gereçleri bırakarak yurtlarına dönmüşlerdi. Zayi malzemenin içinde 12 adedi sağlam, 10 adedi tahrip edilmiş halde toplam 22 adet uçak ile bunlara ait çok miktarda malzemede bulunuyordu. Şöyle ki:

1 adet Breguet XIV A2 keşif uçağı 26 Ağustos 1922 tarihinde Hasanbeli Garipçe arasında düşürüldü. 4 adet Breguet XIV A2 keşif uçağı, 4 adet Nieuport av uçağı, 2 adet Spat XIII av uçağı işe yaramayacak şekilde tahrip edilmiş halde toplam 10 adet uçak ile iki adet sağlam uçak motoru, çeşitli uçak kanatları ve bir kısım malzemede Afyonkarahisar'da bırakıldı. 4 adet Breguet XIV A2 keşif uçağı, 3 adet De Havilland IX keşif uçağı, 3 adet Nieuport av uçağı ve 1 adet Avro tipi eğitim uçağı İzmir'in teslim alınmasından sonra Seydiköy (Gazimir) meydanında Türkler tarafından sağlam olarak ele geçirildi. İzmir Alsancak'ta 30 vagon içerisinde 10 adet De Havilland IX keşif uçağı teşkil olacak kadar gövde ve kanatlar ile birlikte birçok uçak malzemesi ve teçhizat bırakıldı. Yunan Hava

⁶²² Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.191-192.

⁶²³ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.120.

⁶²⁴ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.120.

⁶²⁵ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.120.

⁶²⁶ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, s.33.

Kuvvetleri Anadolu topraklarından çekilerek, Yunanistan'daki mevcut kışlarına döndüler⁶²⁷.

3. MİLLİ MÜCADELENİN BAŞINDAN BÜYÜK TAARRUZA KADAR TÜRKİYE'DE KULLANILAN UÇAKLAR VE ÖZELLİKLERİ⁶²⁸

3.1. ALBATROSS C-I-II-III

Keşif amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1914 yılı, Almanya yapımıdır. Mercedes tipi, 160 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 7,77 m., yüksekliği 3,20 m., üst kanat 13 m., alt kanat 11 m. dir. En çok hızı 136 km/h dir. 3000 m. kadar yükselmektedir. Azami menzili 400 km. olup, 1 makineli tüfek monteli, 75 Kg.lık bomba taşıma kapasitelidir. Türkiye'de 1915 yılında hizmete girmiş, 1922 yılında hizmetten çıkmıştır⁶²⁹.

3.2. ALBATROSS C-XV

Av amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1914 yılı, Almanya yapımıdır. Mercedes tipi, 160 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 7,80 m., yüksekliği 3,18 m., üst kanat 13 m., alt kanat 11 m. dir. En çok hızı 140 km/h dir. 4500 m. kadar yükselmektedir. Azami menzili 600 km. olup, 1 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye'de 1922 yılında hizmete girmiş, 1923 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁰.

3.3. AVİATİK

Eğitim ve keşif amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1915 yılı, İtalya yapımıdır. FIAT tipi, 100 beygir gücünde,

⁶²⁷ Sıtkı Tanman, a.g.e., C.II, Kitap 2, , s.194, 197.

⁶²⁸ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

⁶²⁹ Bkz. Uçak Resimleri-1.

⁶³⁰ Bkz. Uçak Resimleri-2.

benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 8,02 m., yüksekliği 1,83 m.dir. Türkiye’de 1922 yılında hizmete girmiş, 1924 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³¹.

3.4. BRÉGUET XIV A2

Av amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. Fransa yapımıdır. Renault tipi, 300 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 9,5 m., yüksekliği 3,34 m.dir. En çok hızı 150 km/h dir. 5000 m. kadar yükselmektedir. Havada kalış süresi 3,3 saat olup, biri öne, diğeri arkaya olmak üzere 2 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1921 yılında hizmete girmiş, 1924 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³².

3.5. BRÉGUET XIV B2

Keşif amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. Fransa yapımıdır. Renault tipi, 300 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 11 m., yüksekliği 3,34 m.dir. En çok hızı 160 km/h dir. 5000 m. kadar yükselmektedir. Havada kalış süresi 3,3 saat olup, biri öne, diğeri arkaya olmak üzere 2 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1922 yılında hizmete girmiş, 1926 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³³.

3.6. BRÉGUET XIX A2

Keşif amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1919 yılı, Fransa yapımıdır. Lorraine W. tipi, 450 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 11,52 m., yüksekliği 4 m.dir. En çok hızı 160 km/h dir. 7000 m. kadar yükselmektedir. Havada kalış süresi 4 saat olup, biri öne, diğeri arkaya olmak üzere 2 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1921 yılında hizmete girmiş, 1937 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁴.

⁶³¹ Bkz. Uçak Resimleri-3.

⁶³² Bkz. Uçak Resimleri-4.

⁶³³ Bkz. Uçak Resimleri-5.

⁶³⁴ Bkz. Uçak Resimleri-6.

3.7. DE HAVİLLAND DH-IV

Keşif amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1916 yılı, İngiltere yapımıdır. Sidley Puma tipi, 220 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 9,04 m., yüksekliği 3,18 m., üst kanat 12,93 m., alt kanat 12,93 m.dir. En çok hızı 180 km/h dir. 5334 m. kadar yükselmektedir. Havada kalış süresi 4 saat olup, 4 makineli tüfek monte edilebilir, 208 Kg. bomba taşıma kapasitelidir. Türkiye’de 1918 yılında hizmete girmiş, 1925 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁵.

3.8. DE HAVİLLAND DH-IX

Keşif ve Bombardıman amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1917 yılı, İngiltere yapımıdır. Sidley Puma tipi, 220 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. En çok hızı 180 km/h dir. 4500 m. kadar yükselmektedir. Biri öne, diğeri arkaya olmak üzere 2 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1921 yılında hizmete girmiş, 1925 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁶.

3.9. NİEUPORT XVII

Av amaçlı kullanılan bu uçak, 1 kişiliktir. 1916 yılı, Fransa yapımıdır. Lerhone tipi, 110 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 5,77 m., yüksekliği 2,44 m.dir. En çok hızı 170 km/h dir. 5300 m. kadar yükselmektedir. Azami menzili 325 km. olup, 1 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1918 yılında hizmete girmiş, 1924 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁷.

⁶³⁵ Bkz. Uçak Resimleri-7.

⁶³⁶ Bkz. Uçak Resimleri-8.

⁶³⁷ Bkz. Uçak Resimleri-9.

3.10. SPAT S-XIII

Av amaçlı kullanılan bu uçak, 1 kişiliktir. 1917 yılı, Fransa yapımıdır. Hispano-Suzia tipi, 220 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 8,05 m., yüksekliği 2,35 m.dir. En çok hızı 210 km/h dir. 5000 m. kadar yükselmektedir. Azami menzili 2,5 saat olup, 1 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1918 yılında hizmete girmiş, 1926 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁸.

3.11. ALBATROSS D-III

Av amaçlı kullanılan bu uçak, biri pilot, diğeri rasıt olmak üzere 2 kişiliktir. 1916 yılı, Alman yapımıdır. Mercedes tipi, 160 beygir gücünde, benzinli, tek motorlu uçaktır. Boyu 7,77 m., yüksekliği 2,98 m., üst kanat 9,02 m., alt kanat 8,71 m.dir. En çok hızı 174 km/h dir. 5486 m. kadar yükselmektedir. Azami menzili 384 km. olup, 2 makineli tüfek monte kapasitelidir. Türkiye’de 1917 yılında hizmete girmiş, 1922 yılında hizmetten çıkmıştır⁶³⁹.

⁶³⁸ Bkz. Uçak Resimleri-10.

⁶³⁹ Bkz. Uçak Resimleri-11.

SONUÇ

İnsanoğlu yaratıldığı günden beri yeniliklerin ve bilinmeyenin peşinde koşmuştur. Gün olmuş dağları delmiş ölümsüzlük suyunu aramış, gün olmuş kanat takmış kuşlar gibi uçmuş. İstedini elde etme konusunda gayreti hiç bitmemiştir.

Uçuş macerası da böyle başlamıştır. Önce tüylerden kanat yapmış, sonra kanatlara bez takarak, gökyüzüne yelken açmıştır. Uçma fikri, bilimsel gelişmelere paralel olarak geniş manada, ilk önce askerî alanda kullanılmaya başlandı. Bu araçlar, düşman gerilerine kadar girerek, büyük arazi parçalarında keşif ve taarruz gerçekleştirebilme özelliklerinden dolayı savaş alanlarının vazgeçilmez aracı oldu. Uçaklar, bu özelliklerinden dolayı bugün ve gelecekte silahlı ve silahsız mücadele alanlarının belirleyici “Güç” faktörü olmuştur ve olmaya da devam edecektir.

1900’lü yılların başında varlığının son dönemini yaşayan Osmanlı İmparatorluğu, yaşadığı her türlü olumsuzluklara rağmen, ordusunu güçlendirmek için havacılığa ayrı bir önem vermiştir. İmparatorluk yıkılırken, tarihi insanlık mazisi kadar eskiye dayanan Türk Ordusu kurumsal yapısı ile mevcudiyetini korumayı başarmıştı. Osmanlı’nın yıkılması ile birlikte işgal edilen Anadolu topraklarında ulusal kurtuluş mücadelesini yürüten Türkler askeri havacılık alanındaki gelişmeleri elden bırakmamış, sürekli yaptığı değişiklikler ile havacılığa dinamizm kazandırmıştır. Türk Ordusu, 1’inci Dünya Savaşı, Çanakkale Savaşı ile Sakarya Meydan Muharebesi’nde olduğu gibi stratejik ve politik değeri önemli olan Büyük Taarruz Savaşı’nda da uçakları en iyi şekilde kullanma becerisini göstermiştir.

Bu çalışmada, 26–30 Ağustos 1922 tarihleri arasında gerçekleştirilen Büyük Taarruz’da, hazırlık dönemi, silahlı mücadele dönemi ve ondan sonra gerçekleştirilen takip harekâtında Türk askerî havacılığının gelişimini adım adım incelenmiştir.

Türk halkı, Birinci Dünya Harbi’nde çok sayıda cephede savaşarak binlerce evladını kaybetmiş, harpten sonra imzalanan Mondros Mütarekesi ile yaşadığı toprakları işgal edilerek, Anadolu’da var olma mücadelesi ile karşı karşıya kalmıştı.

1919 yılının Mayıs ayında Mustafa Kemal Paşa'nın liderliğinde bir avuç kahraman ile ulusal mücadeleye girişen Türkler, bir yandan kongreler ile örgütlenirken, öte yandan da silahları alınmış ve terhis edilmiş ordusunu ayağa kaldırmanın hesaplarını yapmaktaydı. Fakat şartlar zordu. Halk, 1911 yılından beri savaşlarda kaybettikleri evlatlarından başka; iç isyanlar ve işgaller ile ellerindeki kaynakları da tüketmişti.

Mustafa Kemal Paşa, Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra, lojistik ve personel seferberliğini aynı anda ilan etti. Bu uygulamanın tarihte bir benzeri yoktur. Halk, inandığı ve güvendiği ordusuna ve onun Başkomutanı'na, ellerinde kalan son evlatlarını ve erzaklarını da teslim etti.

Büyük Taarruz'a kadar geçen bir yıla yakın dönemde, büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ifadesiyle “**ata yurdu**” Anadolu'yu, işgalden kurtarmak amacıyla olağanüstü gayretler ile çeşitli hazırlıklar yapıldı. Hava kuvvetlerinin savaşa hazırlanması da bu minvalde yürütüldü. Ankara'da kurulan hükümet yaptığı anlaşmalar ile uçak ve bu uçaklarda kullanılmak üzere akaryakıt, yağ satın aldı. Bununla birlikte; Ordu içinde görevli askerler maaşlarından tasarruf ederek uçak almış, halk ise; ordusuna uçaklar hediye ederek onunla beraber hareket etmenin en güzel örneğini vermiştir. Türk teknisyenlerin imkânsızlıklar içerisinde uçaklara silah montajı gerçekleştirmesi, uçmayı kolaylaştıran “*Emayit*” maddesinin yokluğunda bir mucit gibi çalışarak; patates kabukları ile koyun ve sığır ayaklarını kaynatmak suretiyle elde ettikleri jelâtinlere, kola ve yumurta akı karıştırarak bir nevi emayit yapmayı başarması eşine az rastlanır bir gayretin ve başarının öyküsüdür. Bu fedakârlıklar gösteriyor ki Türk Milleti; Ordusu ile et ve tırnak gibi iç içe girmişti.

Türk Hava Kuvvetleri, halkının da desteği ile iki uçak ve girdiği Sakarya Meydan Muharebesi'nden bir uçak ile çıkmış, bir yıllık hazırlık süresinden sonra 50 uçaklık Yunan hava filosuna karşılık 17 uçak ile Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi'ne katılmıştır. Havacılar halkının bu teveccühüne mazhar olabilmek için olanca güçleri ile çalışarak orduya destek vermişlerdi. Büyük Taarruz'dan önce yapılan hava keşiflerinde, Yunan Ordusu mevcudu için yapılan tespit ile gerçek arasında sadece bir tümen fark bulunuyordu. Yine bu dönemde Yunan hava kuvvetlerinin Türk bölgelerinde

uçuşu engellenerek Türk Ordusu'nun konuş, kuruluş ve hareketliliğinin gizlenmesinde büyük rol oynadılar. Türk uçaklarının yaptıkları önleme görevleri Yunan tarafının bilgi almasını önemli ölçüde engellemiş, birliklerinin gizlenmesine büyük katkı sağlamıştır. Hava taarruzları ile de Yunan tarafının kayıplarının artmasında önemli vazifeler icra etmişlerdir.

Türk tarafı, hazırlık döneminde kaybettiği iki uçak dışında Büyük Taarruz'un başından İzmir'in geri alınmasına kadar olan dönemde başka uçak kaybı olmamıştır. Buna karşılık; Yunan tarafı 22 uçak kaybederek, savaştan derin hayal kırıklığı yaşayarak geri çekilmek zorunda kalmıştır. Yunanlılar Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi'ni kaybetmiş; Anadolu topraklarından bir daha dönmemek üzere geri çekilmiştir.

Anadolu'da bulunan işgalciler ise; Türklerin, Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde elde ettikleri başarıları üzerine, işgal ettikleri toprakları boşaltmak mecburiyetinde kalmışlardır. Müteakiben, Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuştur.

Türkler, eğer bu savaştan zafer ile çıkmasalardı, belki de yüzyıllar öncesinden terk ettikleri Asya steplerine geri döneceklerdi. Türk Milleti, yıkılan bir imparatorluğun küllerinden yeni bir devlet meydana getirmesini, ordusu ile birlikte hareket etmesine borçludur. Bu yüzden bütün varlıklarını ortaya koyarak verdikleri mücadele ile dünya devletlerine ve mazlum milletlere örnek olmuşlardır.

KAYNAKÇA

- AKŞİN, Sina. *İstanbul Hükümetleri ve Millî Mücadele Son Meşrutiyet (1919–1920)*, C.II, Cem Yayınevi, İstanbul, 1992.
- ATATÜRK, Mustafa Kemal. Nutuk, Sadeleştiren Mehmet Tuğrul vd., Türk Dil Kurumu Yayınları, Atatürk Dizisi:1, 220/1, Genelkurmay Basımevi. Ankara, 1981.
- ATATÜRK ARAŞTIRMA MERKEZİ YAYINLARI. *Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri*, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, C.IV, Tarih Kurumu Basımevi, 1991.
- ATATÜRK ARAŞTIRMA MERKEZİ YAYINLARI. *Ali Çetinkaya'nın Millî Mücadele Dönemi Hatıraları*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Ankara, 1993.
- AVANAS, Ahmet. *Milli Mücadele'de Konya*, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1998.
- BIYIKLIOĞLU, Tevfik. *Türk İstiklal Harbi 1: Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Genelkurmay Başkanlığı Harb Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara, 1962.
- BÜJAK. *1918-1922 Yunan Ordusunun Seferleri*. çev. İ. KEMAL, İstanbul Askeri Matbaası, İstanbul, 1939.
- COŞKUN, Alev. *Kuvayi Milliye'nin Kuruluşu (En uzun 15 gün Ödemiş Direnişi)*, IV. Baskı, Cumhuriyet Kitapları Yayını, Kurtiş Matbaası San. Tic. Ltd. Şti., İstanbul, 2005.
- ÇALIŞLAR, İzzettin. *Sakarya'dan İzmir'e Kadar 1'inci Kolordu*, Dü. Z. TÜRKMEN, A. KESKİN, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 2007.
- ÇELEBİ, Mevlüt. *Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri*, Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi (SAM) Yayınları, No:1/99, Ankara, 1999.
- ÇOKER, Fahri ve Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu. *Türk Parlamento Tarihi Millî Mücadele ve T.B.M.M. I. Dönem 1919–1923*, C.I, TBMM Vakfı Yayınları No:4, Ankara, 1994.
- DEMİREL, Ahmet. *İsmet İnönü Defterler (1919–1973)*, Yapı Kredi Yayınları C.I, İstanbul 2001.
- DOĞAN KARDEŞ YAYINLARI A.Ş. *Yabancı Meşhur Adamlar*, 3'üncü Baskı, İstanbul, 1962.

- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi - I – Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Seri No:1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1962.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı*, Seri No:1, C.V, Ankara, 1964.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI YAYINLARI.. *Türk İstiklâl Harbi*
C.IV, Ankara, 1966.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi-Batı Cephesi (Birinci, İkinci İnönü, Aslıhanlar ve Dumlupınar Muharebeleri)*, Seri No:1, C.II, Kısım III, Ankara, 1966.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi, Batı Cephesi, Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz (10 Ekim 1921–31 Temmuz 1922)*, Ankara, 1967.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi-Batı Cephesi, Büyük Taarruzda Takip Harekâtı*, Seri No:1, C.II, Kısım VI, III. Kitap, Ankara, 1969.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI YAYINLARI, *Türk İstiklâl Harbi, İstiklâl Harbinde Ayaklanmalar (1919–1921)*, Yayın No:1, C. VI, Ankara, 1974.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi - İdari Faaliyetler (15 Kasım 1919 – 2 Kasım 1922)*, Seri No:1, C.VII, Ankara, 1975.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI HARP TARİHİ DAİRESİ
YAYINLARI. *Türk İstiklâl Harbi – Büyük Taarruz*, Seri No:1, C.II, Ankara, 1995.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI YAYINLARI, *Büyük Taarruz (70 Yıl Armağanı)*, Ankara, 1992.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI YAYINLARI. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı*, C.II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.
- GENELKURMAY ASKERİ TARİH VE STRATEJİK
ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ VE GENELKURMAY
DENETLEME BAŞKANLIĞI YAYINLARI. *Fevzi Çakmak, Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi*, Ankara, 2005.

GENELKURMAY ASKERİ TARİH VE STRATEJİK ETÜT BAŞKANLIĞI YAYINLARI. *Atatürk'ün Not Defterleri*, C. VII, Ankara 2005.

GÖRGÜLÜ, İsmet. *Büyük Taarruz*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992.

GÜL, Muhittin. *Türk İnkılâp Tarihi*, 3'üncü Baskı, 72TDFO Ltd. Şti., Ankara, 1996.

GÜNER, Zekai. *Millî Mücadele Başlarken Türk Kamuoyu (Basın, Siyasi Partiler, Cemiyetler)*, Kültür Bakanlığı Yayınları / 2322, Kültür Eserleri Dizisi /250, Ankara, 1999.

Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, No 598, (4 Eylül 1338 / 4 Eylül 1922).

HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI GENEL SEKRETERLİĞİ TARİHÇE ŞUBESİ YAYINLARI. *Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)*, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1997.

HÜRKUŞ, Vecihi. *Havalar da 1915–1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942.

HÜRKUŞ, Vecihi. *Bir Tayyarecinin Anıları*, Dü. G. HÜRKUŞ ŞARMAN, S. HÜRKUŞ MAXON, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000.

İĞDEMİR, Uluğ. *Sivas Kongresi Tutanakları*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI. Dizi – Sayı 102, 3. Baskı, C.I, Ankara, 1999.

KANSU, Mazhar M. *Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI. Dizi-Sayı 6², 3. Baskı, C.1, Ankara, 1993.

KANSU, Yavuz, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna. *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006.

KARABEKİR, Kâzım. *İstiklâl Harbimiz*, Merk Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 1988.

KAYMAKLI, Hulusi. *Havacılık Tarihinde Türkler (1918 Yılından 1939 Yılına Kadar)*, C.II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006.

KEYUSK, Mazlum. *Türk Havacılık Tarihi 1918–1923*. Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.

- KURAN, Ahmet B. *Osmanlı İmparatorluğunda İnkılap Hareketleri ve Milli Mücadele*, Baha Matbaası, İstanbul, 1956.
- KURTER, Ajun. *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C. I-IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 2006.
- MÜDERRİSOĞLU, Alptekin. *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, Maliye Bakanlığı Yayınları, Yayın No:1974-162, Ankara, 1974.
- NADİ, Yunus. *Çerkes Ethem Kuvvetlerinin İhaneti*, Sel Yayınları, İstanbul, 1955.
- OKAY, Şenay Sezen vd.. *Büyük Taaruz'da Batı Cephesi Komutanları ve Şehitleri*, Afyonkarahisar Valiliği, Afyonkarahisar İl Turizm Komitesi Yayını, Afyonkarahisar, 1972.
- ÖZALP, Kazım. *Millî Mücadele 1919-1922*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Seri XVI – Sa. 13, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1971.
- ÖZDEMİR, Yaşar. *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- SAKALLI, Bayram. *Millî Mücadele'nin Sosyal Tarihi (Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri)*, İz Yayıncılık, İstanbul, 1997.
- SARIGÖL, Adem. *Harbiye Nazırı Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, IQ Kültürsanat Yayıncılık, İstanbul, 2001.
- SARIHAN, Zeki. *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, C.IV, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1996.
- SARP, İrfan. *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1986.
- SEDAĞ, İsmet. *Ecnebi Orduları Tenkisi Askeriyeleri, Yunanistan Ordusu Ahvali ve Tensikati Askeriyesinden Bir Nebze*, Mekteb-i Fünun Harbiye'yi Şahane Matbaası, İstanbul, 1325.
- SELEK, Sabahattin. *Anadolu İhtilali*, C.I, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987.
- SELEK, Sabahattin. *Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı)*, C.I, 3. Baskı, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2002.

- SMITH, Michael L. *Anadolu Üzerindeki Göz*, çev. H. İNAL, Hürriyet Yayınları: 193, Tarih Dizisi:13, Hürriyet Ofset, İstanbul, 1978.
- SONYEL, Salahi R. *Mustafa Kemal (Atatürk) ve Kurtuluş Savaşı (Yeni Belgelerle) 1918-1923*, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2008.
- SUNA, Kili. *Türk Devrim Tarihi*, Baskı XII, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008.
- SÜRMEİLİ, Serpil. *Milli Mücadele’de Tekâlif-i Milliye Emirleri*, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1998.
- TANMAN, Sıtkı. *Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi 1918–1923)*, C.II, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953.
- TAŞAN, Halil. *Hava Harp Tarihi Havacılığın Doğuşundan 2’nci Dünya Savaşına Kadar*, C.I, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1991.
- TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ YAYINLARI. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre I, C.XII, Ankara, 1958.
- TEVETOĞLU, Fethi. *Millî Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI. Dizi-Sa.53, Ankara, 1988.
- VANDEMİR, Baki. *1905 – 1962 Biz Ne İdik?.. Ne Olduk?.. Ne Olacağız?*, 1962.
- VANDEMİR, Baki. *Türk İstiklâl Savaşı’nda Sakarya’dan Mudanya’ya*, Dü. H. YALÇIN, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2006.
- YALÇIN, Osman. “*Türk Havacılığı Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi)*”, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bölümü, Ankara, 2004.
- YENİ ADANA GAZETESİ YAYINI. *Lozan’a Giden Yolda Önemli Bir Aşama Ankara Anlaşması (20 Ekim 1921)*, Adana, 2002.
- ZURCHER, Erik J. *Modernleşen Türkiye’nin Tarihi*, çev. Yasemin Saner G., İletişim Yayınları, 19. Baskı, İstanbul, 2005.

EKLER

EKLER DİZİNİ

Haritalar

Harita 1: Türk Hava Birliklerinin Değişiklikler Kapsamında Durumu.....	137
Harita 2: Hava Keşfine Göre Yunanlıların Durumu Mayıs-Haziran-Temmuz 1922.....	138
Harita 3: Tayyare Bölüğü ve 1'inci ve 2'nci Ordu Keşif Müfrezeleri Tarafından Yapılan Hava Keşiflerine Göre Düşman (Yunan) Durumu (9 Temmuz 1922 öğleden önce).....	139
Harita 4: Yunan Tayyare Birliklerinin Durumu.....	140
Harita 5: 25 Ağustos 1922 Akşamı Tarafların Durumu.....	141
Harita 6: 25 Ağustos 1922 Akşamı Tarafların Durumu-2.....	142
Harita 7: 26 Ağustos 1922 Akşamı Tarafların Durumu.....	143
Harita 8: 28 Ağustos 1922 Durumu.....	144
Harita 9: 30 Ağustos 1922 Başkomutanlık Meydan Muharebesi.....	145

Kuruluş ve Teşkilatlar

Kuruluş 1: Kuvay-î Havaiye Müdüriyeti Umumiyesinin Kuruluşu.....	146
Kuruluş 2: 1922 Yılında 1'inci ve 2'nci Uçak Bölüğü.....	147
Kuruluş 3: Cephe Tayyare Bölüğü 1 Haziran - 14 Eylül 1922 Yılında...	148
Kuruluş 4: Kuvay-î Havaiye Müfettişliği 1922 Kuruluşu.....	149
Kuruluş 5: Adana Uçuş Okulu.....	150

Beyannameler

Beyanname 1: Yunan Ordusu Beyannamesi.....	151
Beyanname 2: Türk Ordusu Beyannamesi.....	152
Beyanname 3: Türk Ordusu Beyannamesi.....	153
Beyanname 4: Türk Ordusu Beyannamesi.....	154

Fotoğraflar

Fotoğraf 1: Alman Otto Lilienthal.....	155
Fotoğraf 2: Amerikalı Wright Kardeşler.....	156
Fotoğraf 3: Harbiye Nazırı Başkanı Mahmut Şevket Paşa.....	157
Fotoğraf 4: Osmanlı İsmi Verilen Balon.....	158
Fotoğraf 5: 11 Aralık 1909 günü Taksim Kışlası önünden havalan uçak...	159
Fotoğraf 6: Kurmay Yarbay Süreyya Bey (İlmen).....	160
Fotoğraf 7: İlk Türk pilotu Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey (Evrensev).....	161
Fotoğraf 8: İkinci Pilotumuz Teğmen Yusuf Kenan.....	162
Fotoğraf 9: İlk Şehit Pilotumuz Fethi Bey.....	163
Fotoğraf 9: İlk Şehit Rasıtımız Nuri Bey.....	164
Fotoğraf 9: Kurtuluş Savaşı: Batı Cephesi II. Tayyare Bölüğü.....	165
Fotoğraf 10: Türk ve Fransız Havacılar Brequet XIV ile Birlikte.....	166
Fotoğraf 11: Karga İsimli Aviatik Tayyaresi.....	167
Fotoğraf 12 : Adana Uçuş Okulu: Fransız Teğmen Isymer ve Arkadaşları	168
Fotoğraf 13 : İzmir Uçuş Okulu.....	169
Fotoğraf 14 : Çay İstasyonu'nun bulunduğu yer.....	170

Uçak Resimleri

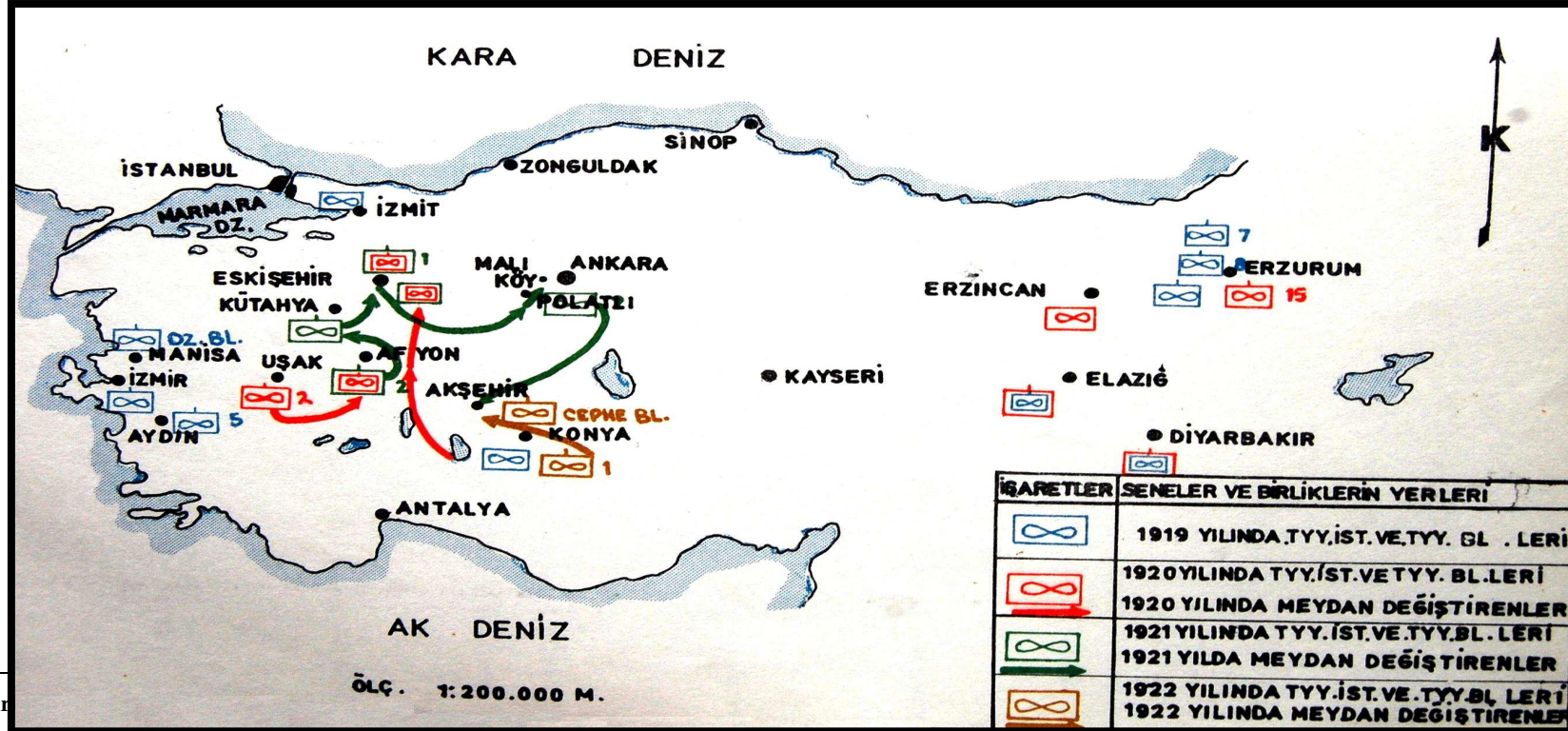
Uçak 1: Albatross C-I-II-III.....	171
Uçak 2: Albatross C-XV.....	172
Uçak 3: Aviatik.....	173
Uçak 4: Bréguet XIV A2.....	174

Uçak 5: Bréguet XIV B2.....	175
Uçak 6: Bréguet XIX A2.....	176
Uçak 7: De Havilland DH-IV.....	177
Uçak 8: De Havilland DH-IX.....	178
Uçak 9: Nieuport XVII.....	179
Uçak 10: SPAT S-XIII.....	180
Uçak 11: Albatross D-III.....	181
Biyografiler	
Biyografi 1 Ahmet Bahattin Bayram.....	182
Biyografi 2 Ahmet Cemal.....	183
Biyografi 3 Ahmet Hamdi Çaypınar.....	184
Biyografi 4 Fehmi (Maltepelı).....	185
Biyografi 5 Hasan Basri Alev.....	187
Biyografi 6 Hasan Basri Bilgin.....	190
Biyografi 7 Hüsnü Bilgen.....	191
Biyografi 8 Mehmet Tefvik Beşgöl.....	193
Biyografi 9 Osman Nuri Baykal.....	195
Biyografi 10 Osman Vecihi Göynüner.....	197
Biyografi 11 Salim İlkuçan.....	198
Biyografi 12 Sivil Pilot Remzi.....	200
Biyografi 13 Sivil Pilot Mükerrerem.....	202
Biyografi 14 Avni Okar	204
Biyografi 15 İhsan Orgun.....	206
Biyografi 16 Ömer Sabri.....	208
Biyografi 17 Sıtkı Tamnan.....	209
Biyografi 18 Yusuf Kenan.....	211
Biyografi 19 İsmail Zeki.....	212
Biyografi 20 Sivil Pilot Hayrettin.....	214
Biyografi 21 Pilot Binbaşı Mehmet Fazıl.....	216
Biyografi 22 Sivil Pilot Vecihi Hürkuş.....	219
Biyografi 23 Sivil Pilot İhya.....	222
Kroki	
Tayyare Mektebi Yerleşim Planı.....	224
Tayyare Bölüğü'nün Akşehir'deki Karargâhı ve Uçuş Meydanı Krokisi...	225

HARİTALAR

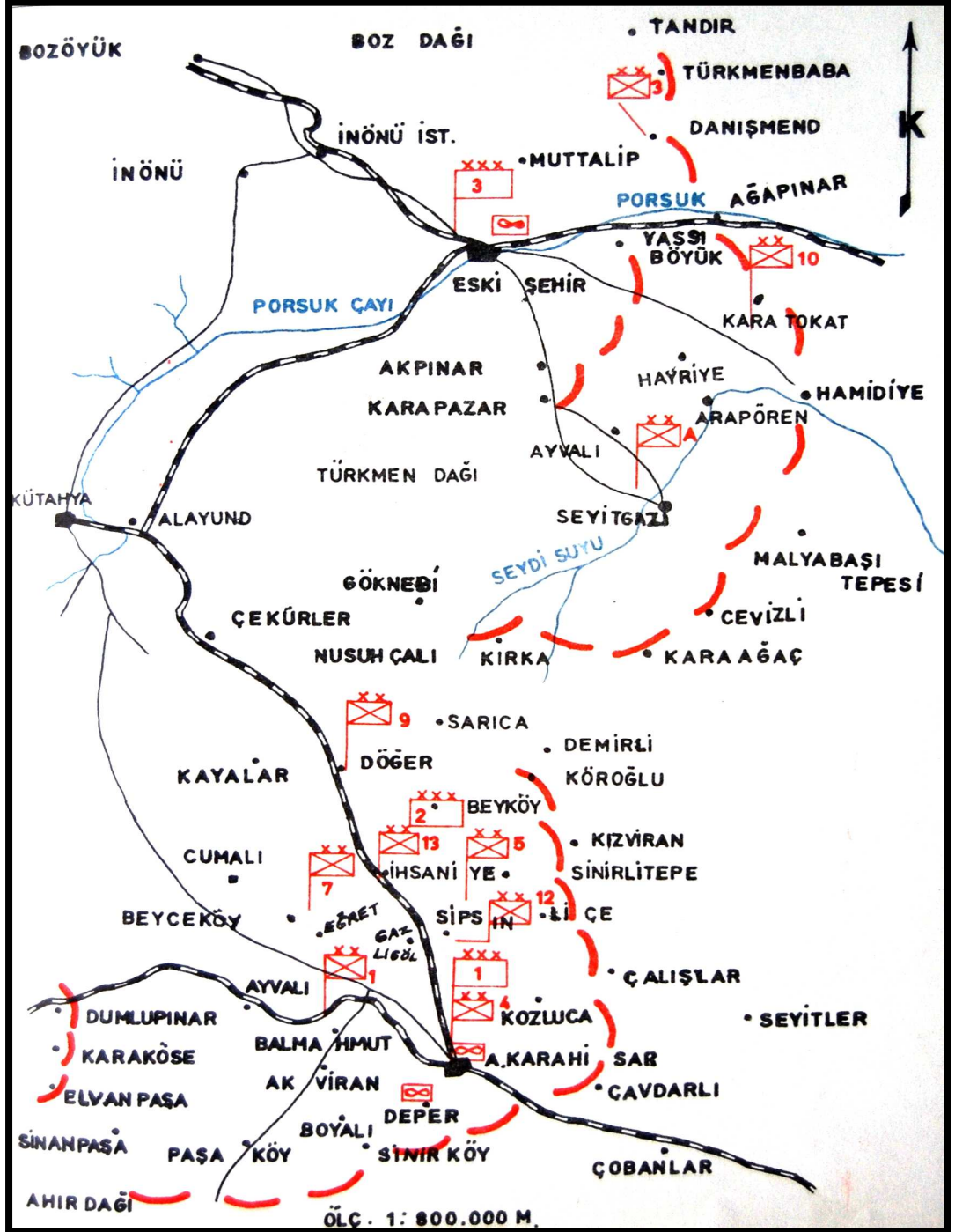
HARİTA 1

TÜRK HAVA BİRLİKLERİNİN DEĞİŞİKLİKLER KAPSAMINDA DURUMU⁶⁴⁰



HARİTA 2

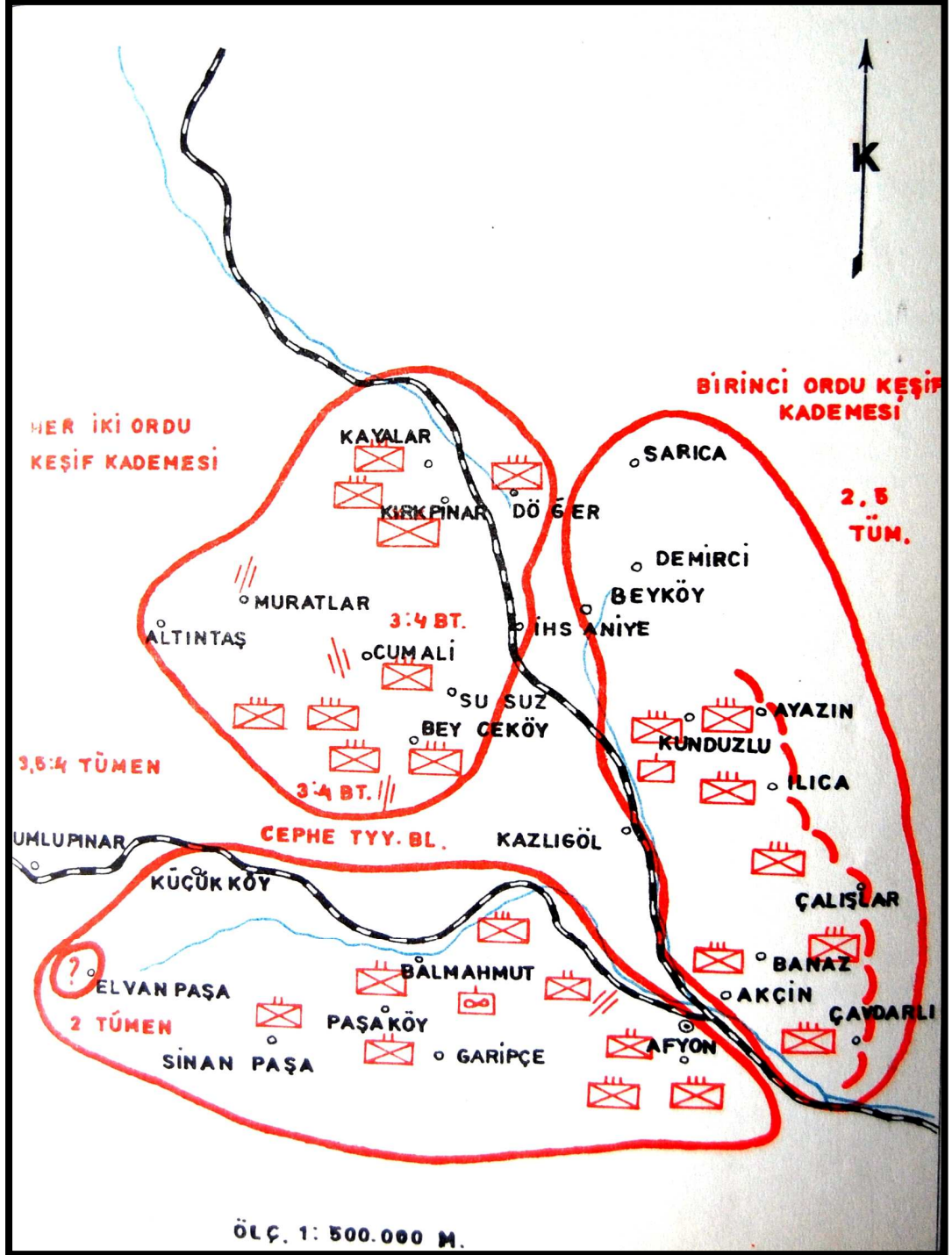
HAVA KEŞFİNE GÖRE YUNANLILARIN DURUMU MAYIS-HAZİRAN-TEMMUZ 1922⁶⁴¹



⁶⁴¹ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 13.

HARİTA 3

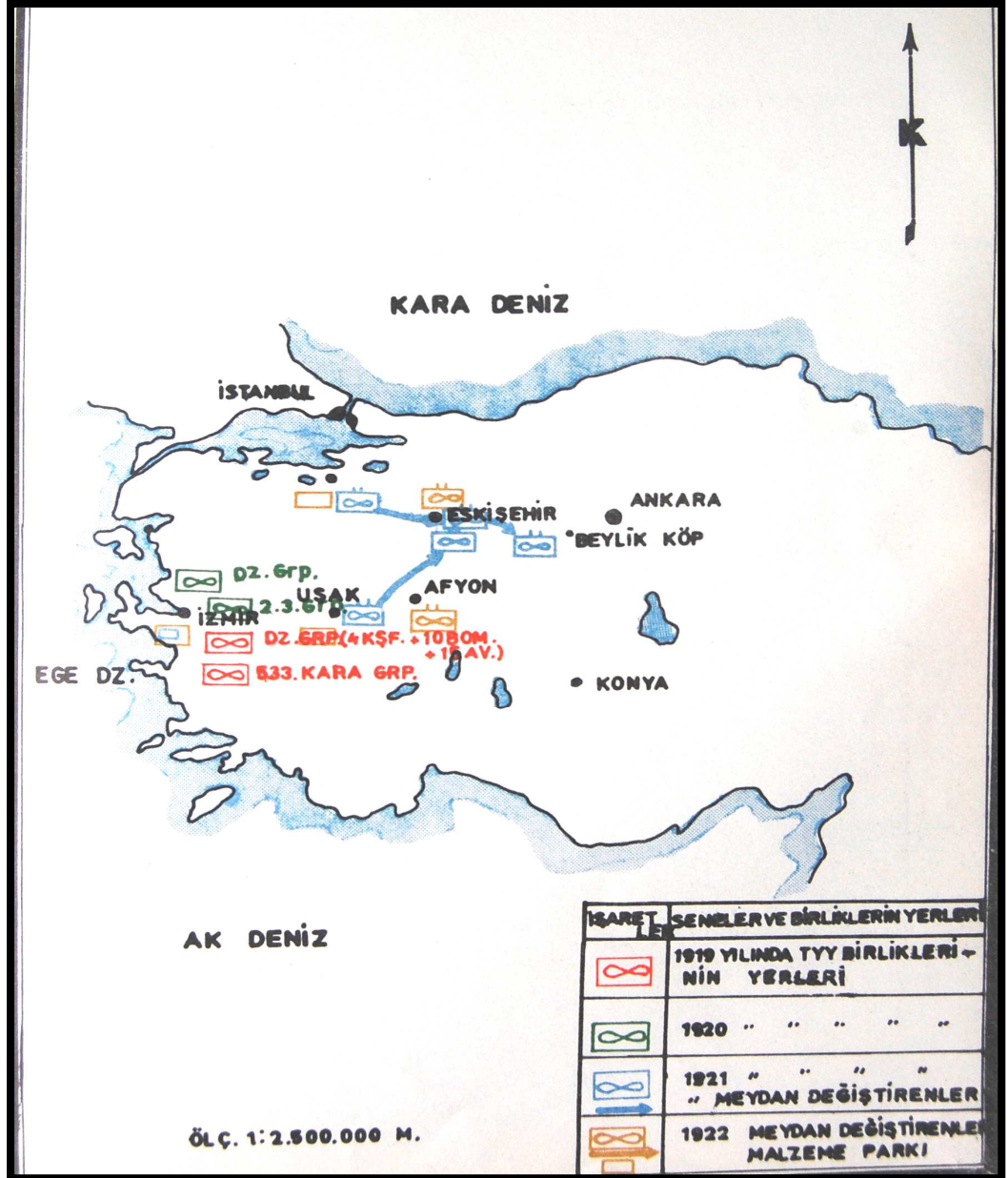
TAYYARE BÖLÜĞÜ VE 1'İNCİ VE 2'NCİ ORDU KEŞİF MÜFREZELERİ TARAFINDAN YAPILAN HAVA KEŞİFLERİNE GÖRE DÜŞMAN (YUNAN) DURUMU (9 TEMMUZ 1922 ÖĞLENDEN ÖNCE)⁶⁴²



⁶⁴² Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 12.

HARİTA 4

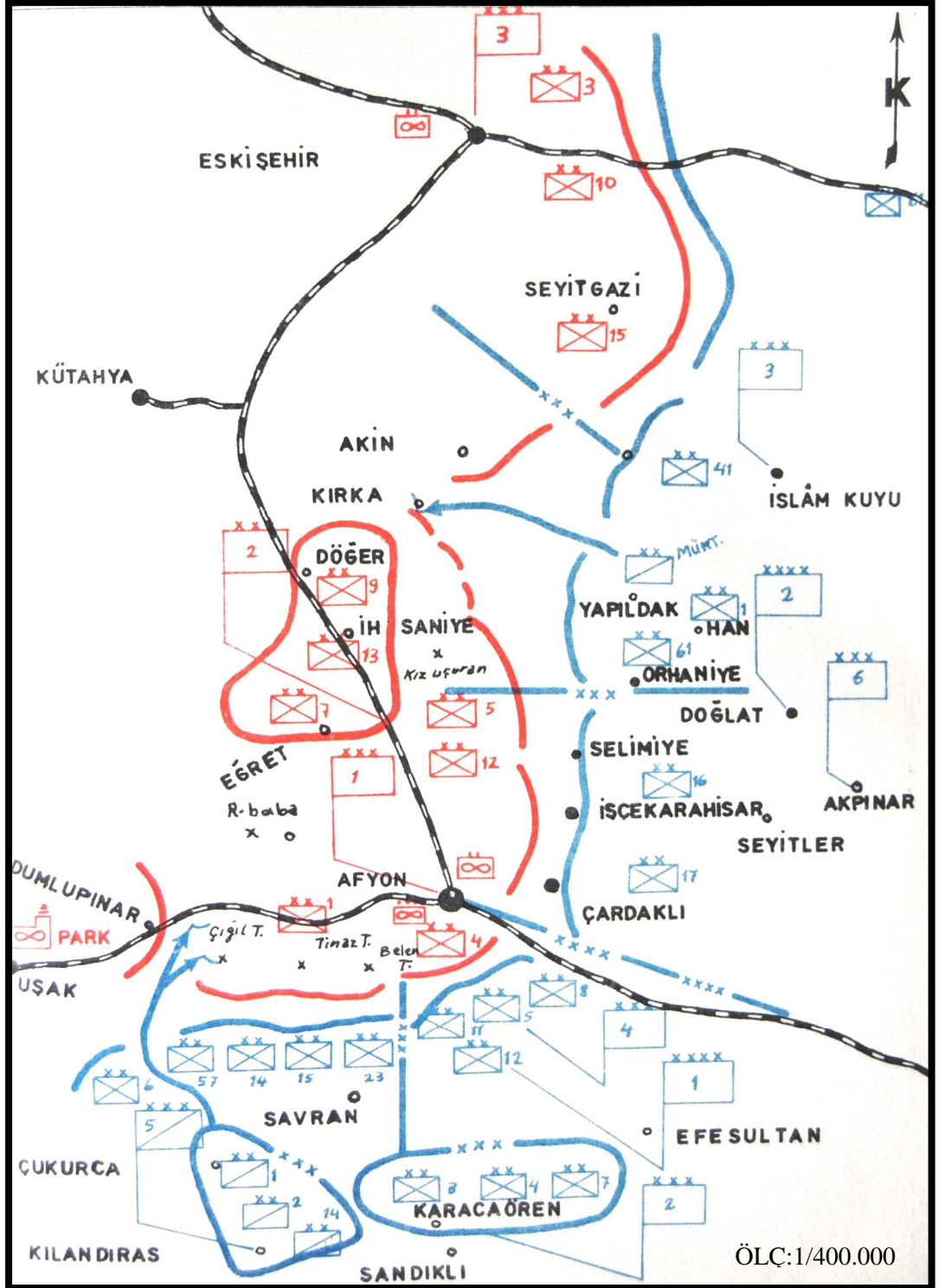
YUNAN TAYYARE BİRLİKLERİNİN DURUMU⁶⁴³



⁶⁴³ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 20.

HARİTA 5

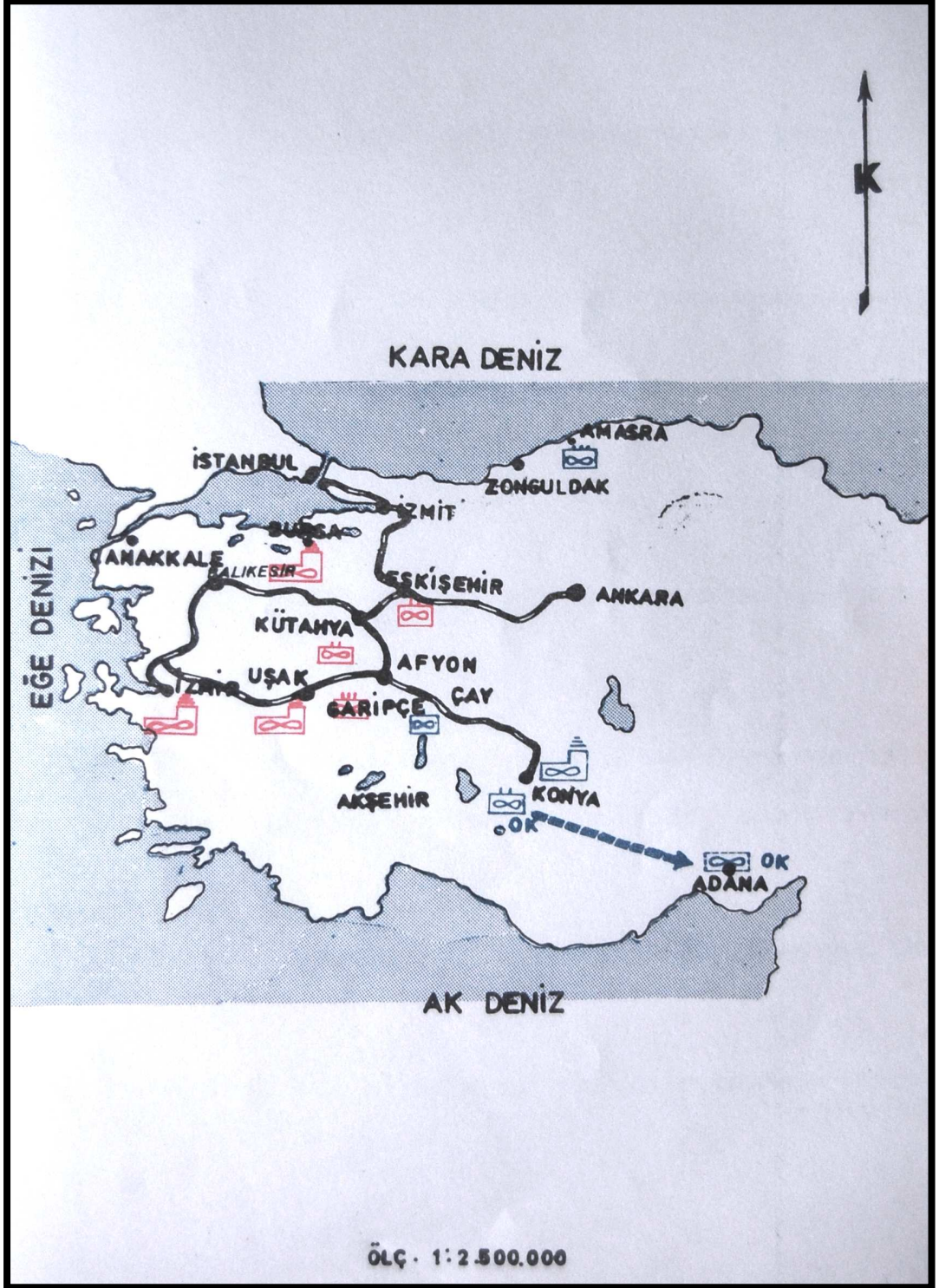
25 AĞUSTOS 1922 AKŞAMI TARAFLARIN DURUMU⁶⁴⁴



⁶⁴⁴ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 14.

HARİTA 6

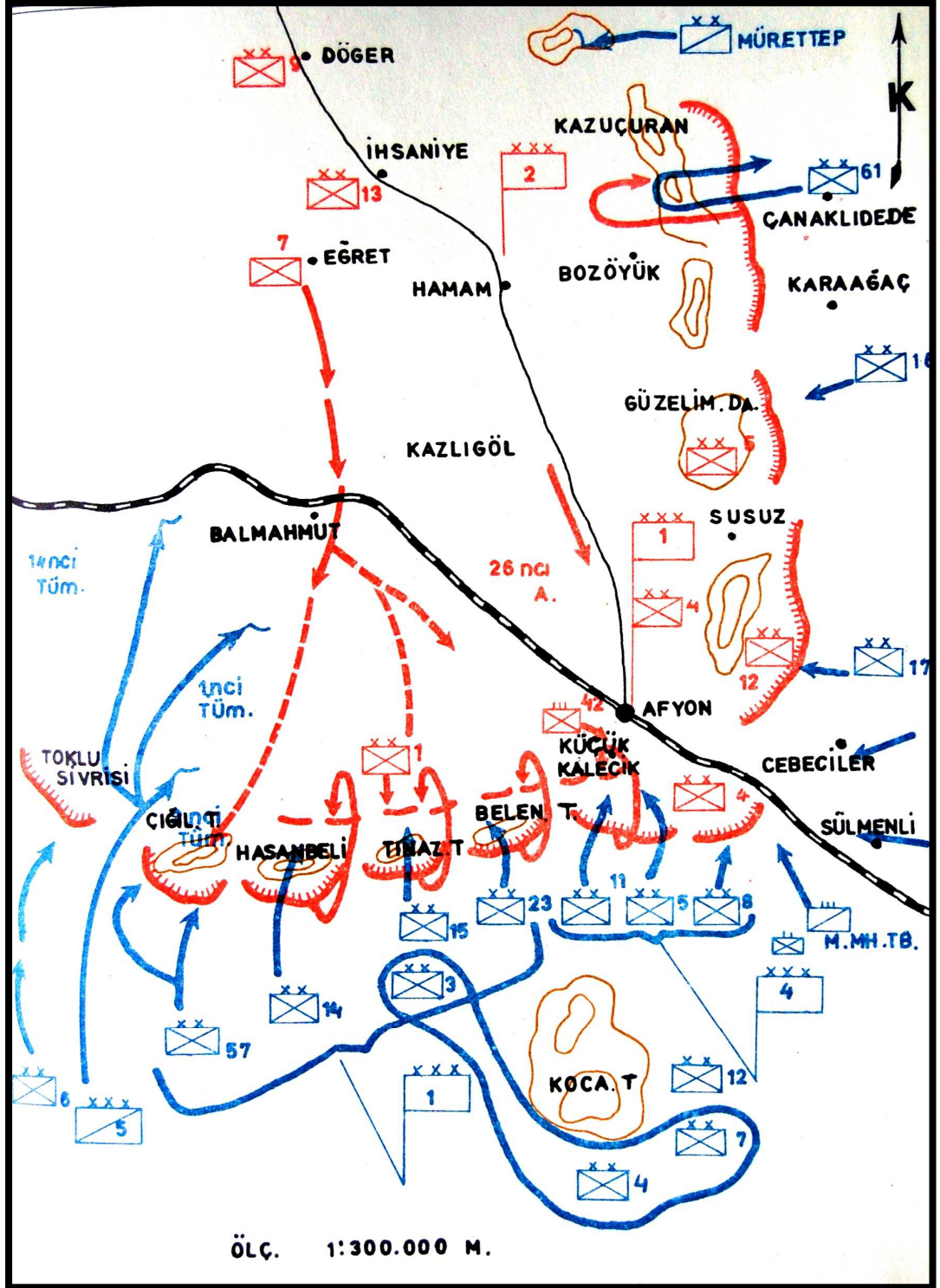
25 AĞUSTOS 1922 AKŞAMI TARAFLARIN DURUMU⁶⁴⁵



⁶⁴⁵ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 15.

HARİTA 7

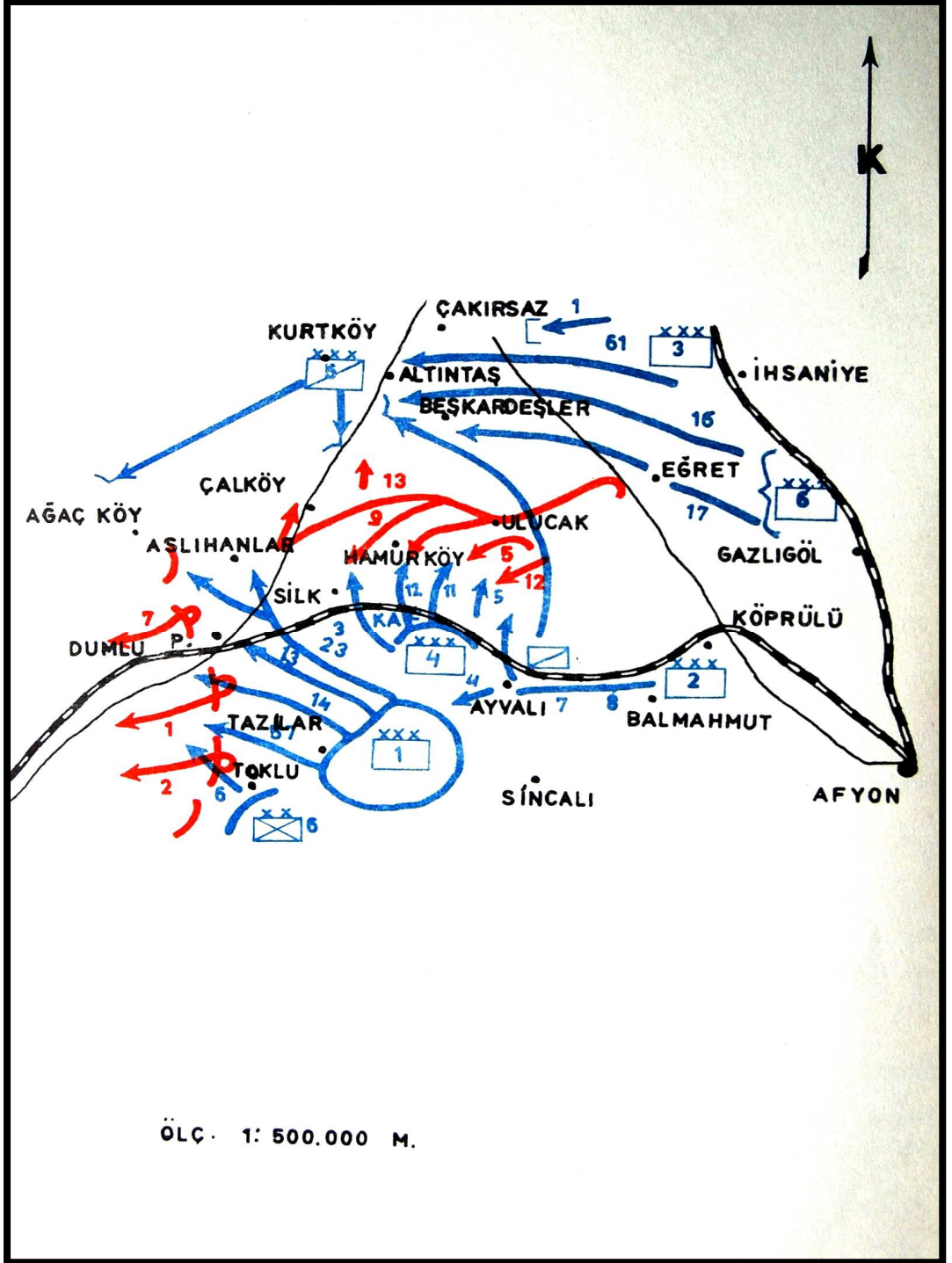
26 AĞUSTOS 1922 AKŞAMI TARAFLARIN DURUMU⁶⁴⁶



⁶⁴⁶ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 16.

HARİTA 8

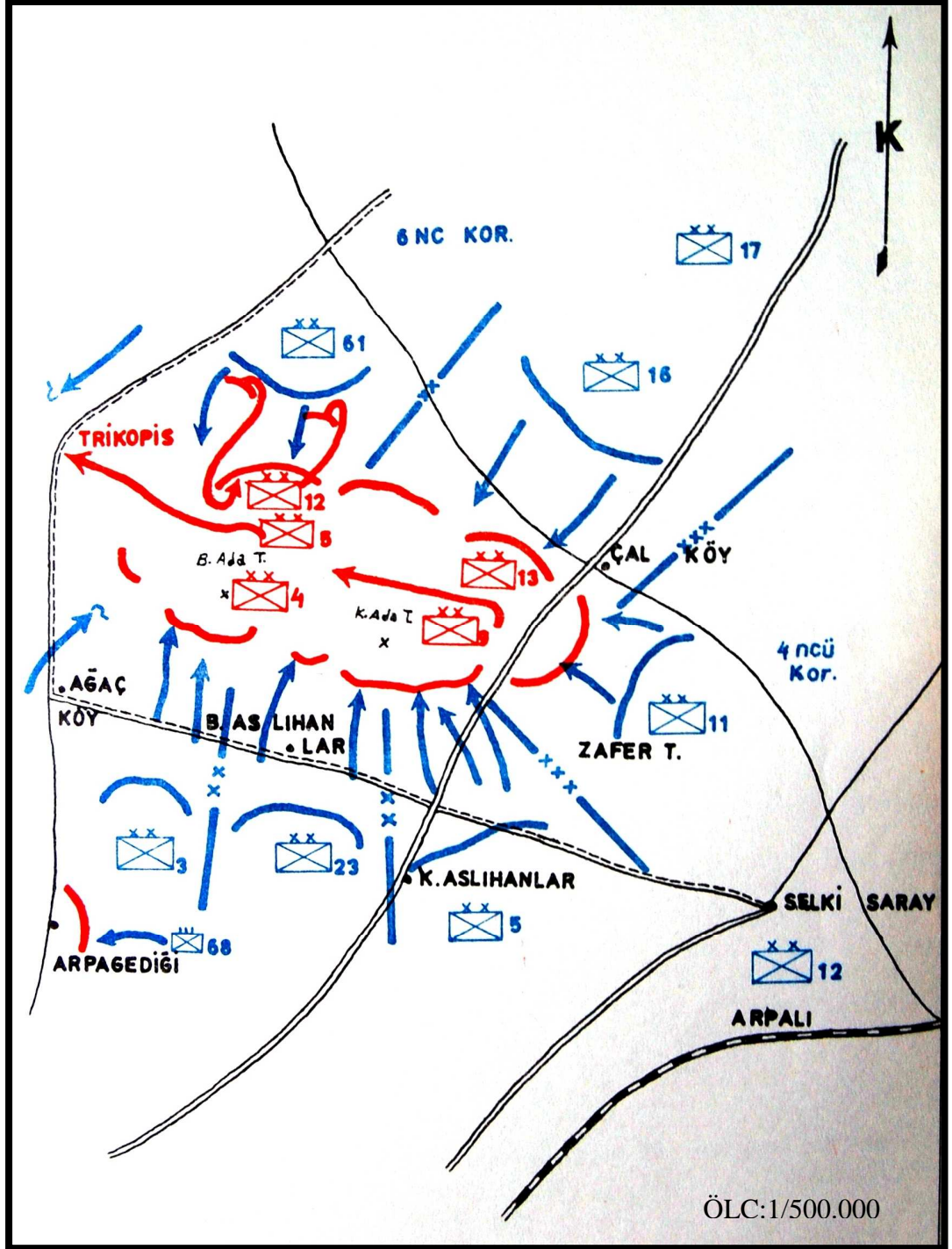
28 AĞUSTOS 1922 DURUMU⁶⁴⁷



⁶⁴⁷ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 17.

HARİTA 9

30 AĞUSTOS 1922 BAŞKOMUTANLIK MEYDAN MUHAREBESİ⁶⁴⁸



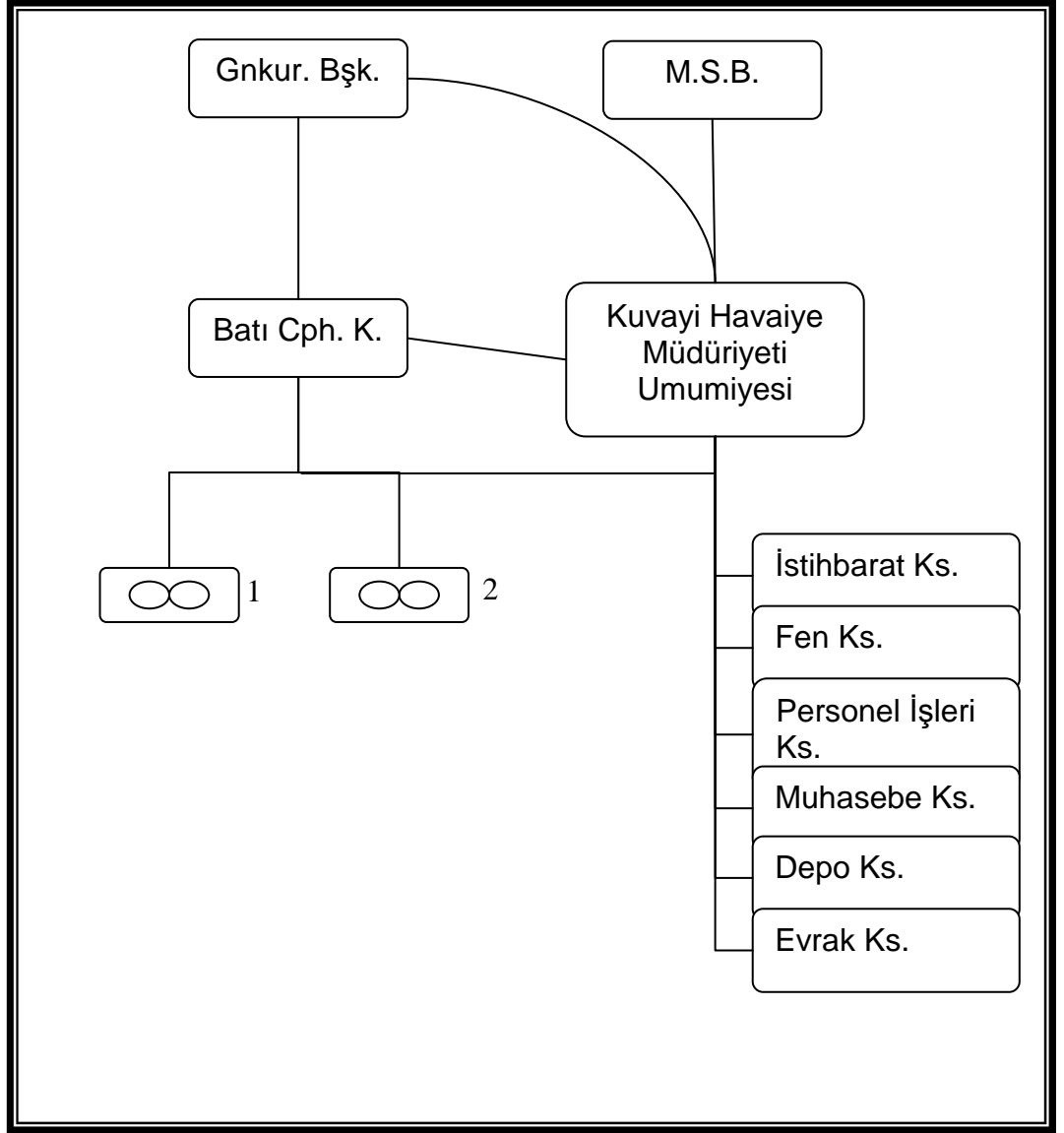
⁶⁴⁸ Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, Cilt V, a.g.e., Kroki 18.

**KURULUŞ VE
TEŞKİLATLAR**

KURULUŞ - 1

KUVAYİ HAVAYİYE MÜDÜRIYETİ UMUMİYESİNİN KURULUŞU⁶⁴⁹ (HAVA KUVVETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ Şubat – Ekim 1921)

Genkur.
Harb Tarihi D.
1967



⁶⁴⁹ Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz, age, s.32 (Kuruluş:4)

KURULUŞ - 2

1922 YILINDA 1'İNCİ UÇAK BÖLÜĞÜ⁶⁵⁰

Bölük Komutanı	Binbaşı Yahya	
Pilotlar	Sivil Pilot Cemal	
	Sivil Pilot Sabri	
	Sivil Pilot Basri (Alev)	
	Sivil Pilot Fehmi Maltepe	
	Sivil Pilot İsmail Zeki	
Rasit	Üsteğmen İhsan (Orgun)	
Bölük Uçakları		
Silahlı Keşif Uçağı	174'üncü Alay	Breguet XIV A2
Silahlı Keşif Uçağı	Nafiz -4	Breguet XIV A2
Av uçağı	1'inci Albatros	Albatros
	Şehit Fehmi	Spat XIII
	Şehit Behçet	Spat XIII
	Sırrı	Spat XIII

1922 YILINDA 2'NCİ UÇAK BÖLÜĞÜ

Bölük Komutanı	Yüzbaşı Fazıl	
Pilotlar	Sivil Pilot Vecihi (Hüşkuş)	
	Sivil Pilot Hayrettin	
Stajyer Pilotlar	Sivil Pilot Mükerrerem (Adana'da)	
	Sivil Pilot Remzi	
Rasitler	Yüzbaşı Hüseyin Hüsnü (Bilge) Batı Cephesi İrtibat Subayı	
	Yüzbaşı Bahattin	
	Üsteğmen Ömer Avni (Okar) Batı Cephesi İrtibat Subayı	
	Üsteğmen Sıtkı (Tanman)	
	Üsteğmen Osman Nuri (Baykal)	
	Üsteğmen Tevfik (Beşgül)	
	Üsteğmen Hasan Basri	
	Üsteğmen Hamdi (Çaypınar)	
Bölük Uçakları		
Av uçağı		Albatros D-III
Silahlı Keşif Uçağı	Sakarya	Breguet XIV A2
Keşif-Bombardıman	İsmet	De Havilland -9
Eğitim	Karga	Fiat Aviatik

Not: 1 Haziran 1922 tarihinde her iki bölük birleşerek Cephe Uçak Bölüğü'nü kurmuştur.

⁶⁵⁰ Hulusi Kaymaklı, age, C.II, s.118.

KURULUŞ - 3

CEPHE TAYYARE BÖLÜĞÜ

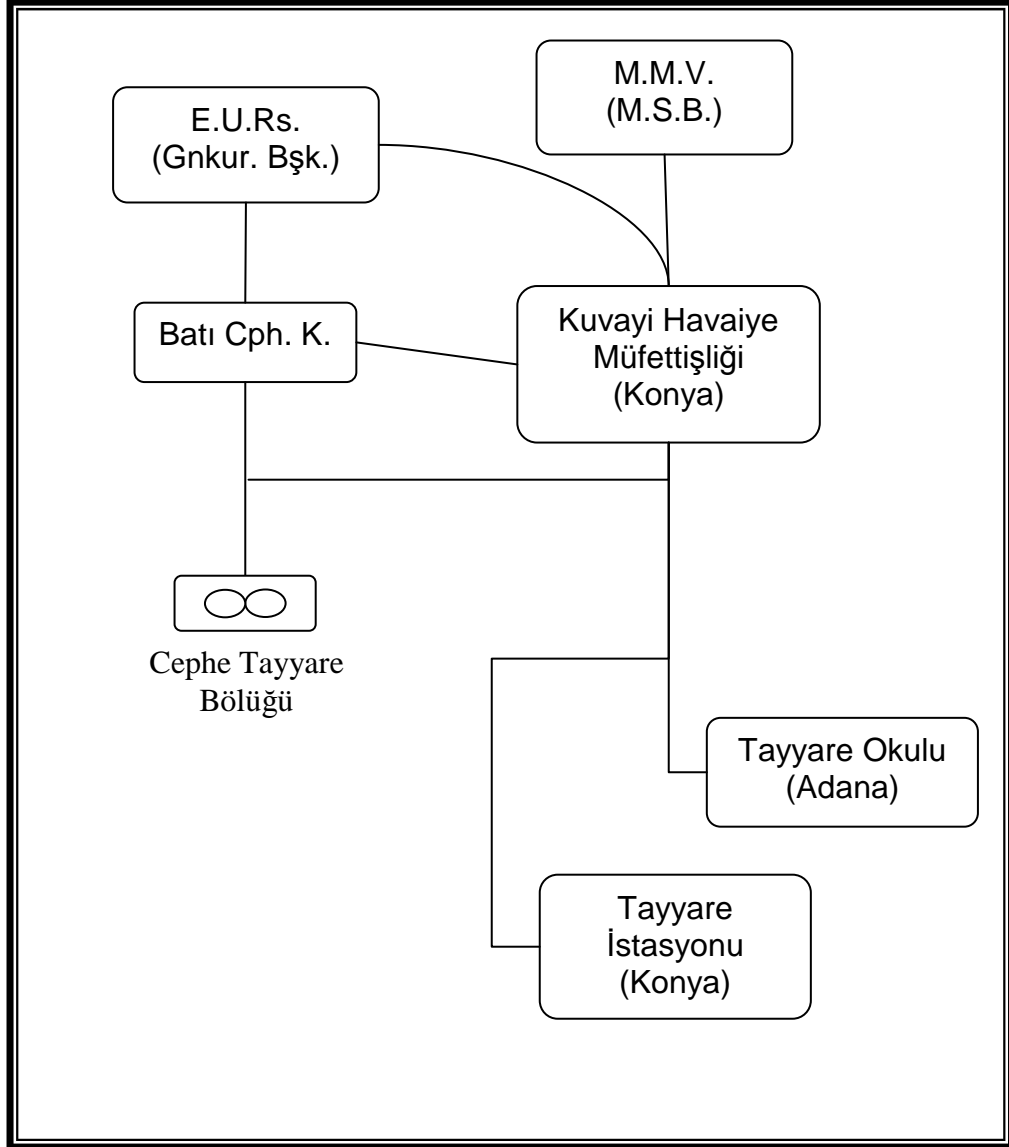
1 HAZİRAN - 14 EYLÜL 1922 YILINDA ⁶⁵¹

Bölük Komutanı	Binbaşı Yahya	
Pilotlar	Yüzbaşı Fazıl	
	Astsubay Fehmi (27 Haziran'da Yunanlılara esir oldu.)	
	Cemal Turgutlu	
	İhya	
	Mükerrem	
	Basri (Alev)	
	Abdülhalim (Canko)	
Rasıtlar	Yüzbaşı Bahattin	
	Üsteğmen Yusuf Kenan	
	Üsteğmen Hasan Basri	
	Teğmen İhsan Orgun (27 Haziran'da Yunanlılara esir oldu.)	
	Teğmen Hamdi (Çaypınar)	
	Teğmen Osman Nuri (Baykal)	
	Teğmen Sıtkı (Tanman)	
Bölük Uçakları		
	174'üncü Alay	Breguet XIV A2
	Erzurumlu Nafiz -4	Breguet XIV A2
	No:10	Breguet XIV A2
	Ganimet -2	Breguet XIV A2
	Ganimet -1	De Havilland IX
	İsmet	De Havilland IX
	Şehit Fehmi	Spat XIII
	Şehit Behçet	Spat XIII
	Sırrı	Spat XIII
	Şehit Bahattin	Spat XIII
	Şehit Cemal	Spat XIII
	Ganimet -3	Nieuport
	Ganimet -4	Nieuport
	Ganimet -5	Nieuport
	1'inci Albatros	Albatross D-III
	2'nci Albatros	Albatross D-III

⁶⁵¹ Hulusi Kaymaklı, C.II, age, s.118-119.

KURULUŞ - 4

KUVAYİ HAVAYİYE MÜFETTİŞLİĞİ 1922 KURULUŞU⁶⁵²



Not: Konya'daki Tayyare İstasyonu emrinde bir tamir fabrikası ile kadro halinde 1'inci Tayyare Bölüğü vardır. Kuvayi Havaiye Müfettişliğine bağlı Ankara'da hava malzeme deposu bulunmaktadır.

⁶⁵² Türk İstiklâl Harbî - Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Seri No:1, C.V, Kuruluş-2.

KURULUŞ - 5

ADANA UÇUŞ OKULU⁶⁵³

Okul Komutanı	Pilot Yüzbaşı Salim İlkuçan
Öğretmen	Teğmen Isymer (Fransız) (Fotoğraf 15)
Öğretmen Pilotlar	Sivil Remzi
	Sivil Mükerrerem
	Sivil Vecihi (Göynüner)
Uçaklar	
1 Adet	Breguet XIV 2B
1 Adet	Aviatik Fiat Eğitim Uçağı
1 Adet	Albatros D-III

⁶⁵³ Hulusi Kaymaklı, C.II, age, s.119.

BEYANNAMELER

BEYANNAME 1⁶⁵⁴

Necip Kürt Milletine;

Ey Kürtler inayeti bari ve ruhaniyet peygamberi ile asırlardan beri esaret altında inleyen Kürt milletinin mukaddeme-i istihlâsı ve müstakil kürt devletinin esası olan “Kürt Hükümeti Muvakkatası”nın teşkilini bütün vatandaşlara tebliğ ile kesbi şeref eyleriz.

Vatandaşlar bütün kürdistan dahilinde hareketi milliyenin inkişafıyla hükümetimizin teşkili kat’isi hakkında yapılacak muazzam teşebbüsün zaman icrası pek yakındır. Ancak bu teşebbüs bütün vatandaşların ayrı ayrı mazharı muaveneti olmadıkça tahakkuk edemez. Her kürt, vatani için bu emri azimde büyük ve küçük birer vazife ile mükelleftir. Bunu ihmal edecek olanları tarih tel’in edecektir. Maazallah bu fırsatı kaşırarak olur isek yarınki neslin huzurunda müerrim ve müttehim mevkîinde kalacağız. Çünkü bu azim fırsat bir daha ele geçmez. Vatandaşlar sizin şimdilik yapacağınız hizmet basit fakat mühim ve muazzamdır. Siz Mustafa Kemal’e karşı harb eden Yunan Ordusu’na muhasım bir vaziyet almaktan ve Mustafa Kemal lehine olarak harbe iştirakten tamam ile ictinab etmelisiniz. Çünkü Mustafa Kemal ile harb eden Yunanlıların Kürtlere karşı hiçbir husumetleri yoktur ve olamaz. Bilakis “Huruç Ali El Sultan” ‘a cür’et eden Mustafa Kemal ile Halife-i Müslimin Hazretleri tarafından bahş olunan muhtariyet ve istiklâli gasp etmektedir. Bundan sarfı nazar, Mustafa Kemal’in istiklâl ve daha doğrusu engizisyon mahkemelerinin idam ettiği Kürtlerin miktarı binleri çoktan tecavüz eylemiştir. Vatandaşlar Halife asisi Mustafa Kemal’i imha ve kürt hükümetinin teşkilini teshil etmek üzere cümlemiz bulunduğumuz yerlerde isyankâr ihtilaller tertip ediniz ta ki ağırlığı günden güne çoğalan bu esaret gömleğini yırtıp atalım. Çünkü esir olmak, mazlum olmakta zalim olmak kadar ve belki daha büyük bir cinayettir ki cezası idamdır. Vatandaş yakında resmen ilan olunacak kürt hükümeti sancağı altında kucaklaşmak ümidiyle cümlelerimizden ve cümlemizden himmet ve gayret bekliyoruz.

Kürt Hükümeti Muvakkatası

Geçici Kürt Hükümeti

⁶⁵⁴ Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.81.

BEYANNAME 2⁶⁵⁵

ASKER KARDEŞLER:

İmzaladığımız bu beyannameyi okuyun, üç seneden beri Türklerin ne karakterde insan olduklarını anladık. İşte bizde onun için Türklere teslim olduk. Türkler bizi gayet iyi karşıladılar ve dilediğimiz gibi serbest bıraktılar. Şu halde harbin korkunç safhalarından canımızı kurtararak ve subayların mezaliminden kurtularak şimdi rahat ve huzur içinde yaşamaktayız. Eğer sizde gelip teslim olursanız, işte o zaman bu söylediklerimizin tamamının birer hakikat olduğunu anlayacaksınız.

Karşınızda ateş tehlikesine maruz kalmamak için siperlerde son derece ihtiyatlı davranmalısınız. Bir asker yalnız başına teslim olmak istediği zaman uzaktan ellerini havaya kaldırarak bunun bir teslim işareti olduğunu belirtir veya bir beyaz mendil uzaktan sallayarak Türk siperlerine doğru yaklaşır. Türk siperlerinden duyacağımız teslim teslim kelimesiyle karşılanırsınız. Eğer daha çok arkadaş teslim olmak istiyorsa özellikle şunlara dikkat etmelidir.

Bu gayelerini göstermek için eğer vaktiniz kalmazsa o zaman üçer üçer siperlere doğru ellerinizde beyaz mendillerle gelmeye başlarsınız, Türk siperlerine 100 metre kala tüfeklerinizi yere atar, ellerinizi havaya kaldırarak teslim olursunuz. Evvelce teslim olanlarla sonradan teslim olanlar arasında farklı bir işlem olmayacaktır.

Onlarda evvelkilerin tabi olduğu işleme uyularak kabul edileceklerdir. Şimdiye kadar teslim olanlar serbest ve rahat yaşamaktadırlar. Onun için sevgili kardeşimiz, nasihatlarımızı iyi dinleyerek, ona göre tedbir almız. Şunu da belirtelim ki nasihatlarımızdan bir miktar yararlanmanızı tavsiye ederiz. Huzur içinde kalırız.

İMZALAR

RÜTBE ADI

BİRLİĞİ

Er Hristos YOOKİY Selanik Yenicevardar Müstakil Tümen 51. Alay 1. Tb.dan.

Er Pevko ANASTASİYU “ “ “ “

Er York Yos Vadalı 3. Tümen, 6. Alay 2. Taburdan Anastasiyu KOZANA

Er İvan Dimitro TRİFONU Florina 2. Tümen 7. Alay 2. Tb.

Er Çigogis Avengelos HRİSTO Selanik 12. Tümen 4. Alay 2. Tb.

Er Evtratiyos Hristos 3. Tümen 39. Evzon 3. Alayı 3 Tb.

Çvş. Kantsan KIRYAKAPULOS Atinalı, 3. Tümen 39. Alay 1. Tb. 3. Bl.

(Çavuş S. KARAOĞLU)

⁶⁵⁵ Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.93.

BEYANNAME 3⁶⁵⁶

YUNAN ASKERLER:

Sonunda sizlerde anlayacaksınız ki Yunanistan Anadolu'dan çekilmeye mecbur kalacaktır. O halde siz burada daha ne bekliyorsunuz?

Politikacılar sizin kanınızın akmasını seyretmek istiyorlar. Kral nefesini yaşatmaktan başka bir şey düşünmüyor. Nasıl ki Avrupalı tüccarlar mallarını yüksek fiyatlarla pazarlarda satıyorlarsa kral da bu usulü takip ediyor. Gözlerinizle gördüğünüz gibi Yunanistan'da yaşayanlar refah içindedirler. Sizler cennet gibi olan memleketinizi terk ederek çorak Haymana'ya geldiniz. Orada bir tek Hıristiyana bile rastlamadınız. O zaman hangi söze inanarak yerinizi terk ettiniz. Siz budala değilsiniz. Bunları daha önceden niye düşünmediniz şuna emin olmalısınız ki Anadolu Hıristiyanları bu güne kadar bizimle beraber rahat ve huzur içinde yaşamaktadır ve sonuna kadar da öyle yaşayacaklardır. Bizler müttefiklerimiz için bütün hazırlıklarımızı tamamlamış bir durumdayız. Kan dökülmesini istemediğimiz için sulhun sonunu böylece beklemekteyiz. Fakat zaman geçiyor beklemeniz için pek az vakit kalmıştır. Az bir zaman sonra emellerimize kavuşmak için bütün gayretlerimizle çalışacağız. Bu sefer askerlerinize öyle bir darbe indireceğiz ki Sakarya'daki hezimetiniz onun yanında hiç mesabesinde kalacaktır. Askerî kayıplarımızdan sonra Balkanlı düşmanlarımız o zaman sizleri küçük görerek Selanik ve diğer yerlere yerleşmekten mahrum kalacaksınız. Ailelerinizi kötü akıbetler beklemektedir. Daha vaktiniz vardır. Şu halde sizlerde memleketinize gelmeye çalışınız. Nasıl ki bundan evvel binlerce din kardeşiniz gelip yerleştiler. Serbest olarak istediğiniz yerlere yerleşebilirsiniz. Bugüne kadar memleketimize gelip yerleşenlerden sizlerde Avrupa mıntikasından Kıbrıs'tan ve Mısır'dan gelenler bir daha geldikleri yere dönmek istememişlerdir. Ve bugün bunlar huzur içinde çocuklarının yanında yaşamaktadırlar. Şunu da nazarı dikkate almalısınız ki hareketimiz başladığı zaman mevcut olmayacağı gibi göreceğiniz muamelede kardeşane olacaktır. Aynı zamanda köylere kaçanlarda aynı muameleyi göreceklidir. Fakat bize karşı silahlarını çevirmiş olanların cezası peki ağır olacağı gibi bunlara karşı darbelerimiz de pek ağır olacaktır. Bu kağıdı yanında saklayıp ta bize teslim olduktan sonra hiçbir şeyden korkusu olmayacaktır. Bütün bu söylediklerimi dinleyecek olursanız hemen harp sona erecek ve birlikte memleketimize gidip ailenizin yanında mesut hayat süreceğiz. Nitekim onlar bizi beklemektedirler. Yüzlerce defa sizleri selamlarız.

Türk Askerleri
(Çavuş: S. KARAOĞLU)

⁶⁵⁶ Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.96.

BEYANNAME 4⁶⁵⁷

Zalim Yunan Kumandan ve Askerlerine İhtar, Halkımıza vesaya!

Düşmana: Yunan askerleri teslim oluyor, her tarafınız sarılmıştır. Kaçamayacaksınız. Yunan askerleri halka zulm ve işkence yapıyor. Gerek bizimle, gerek menfurdan yapılan her türlü zalim ve yangından şahsen mesulsünüz!

Düşman firarından sonra cephece tertip edilerek teyyarelerimiz tarafından atılan Türkçe beyanname suretleri bervechi atidedir:

Rumca Beyanname: “Yunan Kumandanları, Yunan zabitleri, Yunan askerleri! Mağlup ve münhezim Yunan Fırkaları topunu, tüfeğini bırakarak kaçıyor. Açlık ve yorgunluktan bitab kalmış olan askerleri her yerde teslim oluyor. Her tarafınız sarılmıştır. Kaçamayacaksınız. Teslim olanlar açlık, sefalet ve mahrumiyet ile sürünerek ölmekten kurtulurlar. Bazı Yunan askerlerinin çekildikleri yerlerde İslam ahaliye zulüm ve işkence yaptığı ve şimendüförleri tahrip ettiğinizi görüyoruz. Gerek kumandan ve zabitleriniz emriyle ve gerek münferiden her türlü zulm ve yangınından Şahsen mesulsünüz.

Halka: Ey ahali korkmayınız! Sizi kurtarmak için çarpışan ordunuz muzafferdir. Köy yakmaya, yol tahrip etmeye teşebbüs eden düşmana hücum ediniz! Herkes bilsin ki Türk ordusu yetişir.

Türkçe Beyanname: Sevgili Türkiyeliler, Sevgili kardeşlerimiz! Türk ordusu, Yunan ordusunu perişan etti. Yunanlılar her tarafta topunu tüfeğini bırakıp inhizam ve dehşet içinde kaçıyor. Etrafı sarılanlar her yerde teslim oluyor. Yunan askerleri geçtikleri yerlerde Müslüman ahaliye eziyet ediyor. Köyleri, harmanları yakıyor. Kadınlara ve çocuklara işkence ve hakaret ediyorlar.

Ey ahali! Sakın korkmayınız. Sizi kurtarmak için üç senedir dağlarda çarpışan ordunuza Cenab-ı Hak büyük bir zafer verdi. Yıldırım gibi Yunan kuvvetlerini kovalıyor. Kadınlarımız, çocuklarımız düşman kaçarken dağlara ve emin yerlere saklayınız. Eğer düşman bir köy yakmaya, bir yol tahrip etmeye teşebbüs ederse hemen ona hücum ediniz. Kaçan düşmanın yanında kalan her köy emniyetle bilsin ki Türk ordusu yirmi dört saat geçmeden yetişiyor. Bi de hangi Yunan kıtası ve kumandanı mezalim yaparsa onun numrosunu ve kumandanın ismini öğreniniz.

⁶⁵⁷ Hâkimiyet-i Milliye, 4 Eylül 1338/ 4 Eylül 1922, No 598, s.1.

FOTOĞRAFLAR

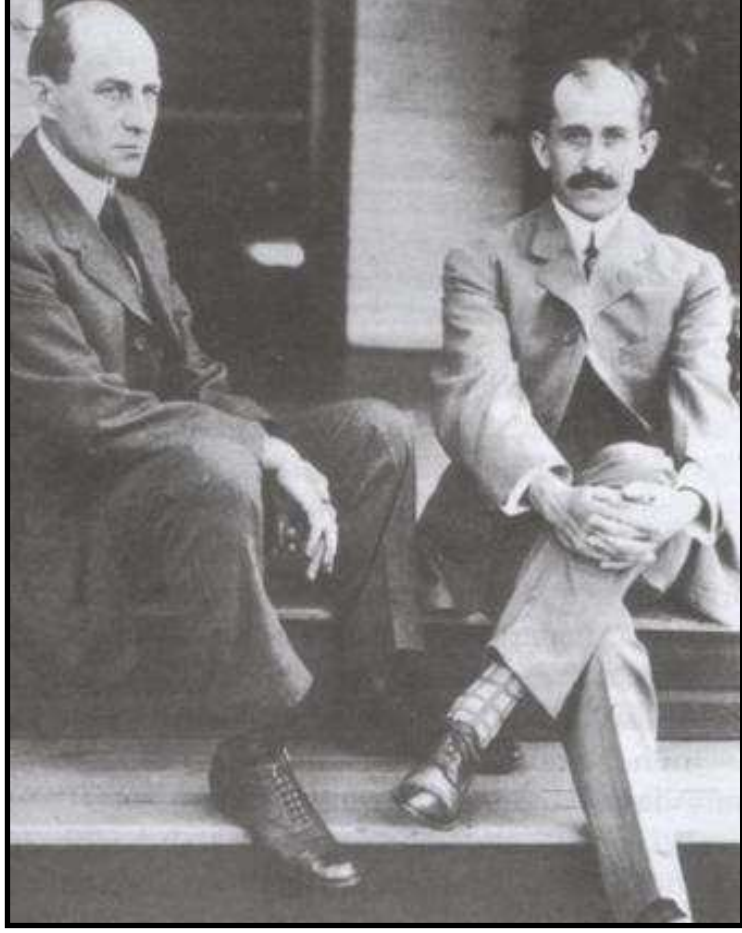
FOTOĞRAF - 1



Fotoğraf 1. Tasarımladığı planör ile başarılı uçuşlar yapan Alman Otto Lilienthal (1848-1896)⁶⁵⁸

⁶⁵⁸ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt.I, s.18.

FOTOĞRAF - 2



Fotoğraf 2. Dünyada ilk defa motorlu uçuşu başaran Amerikalı Wright Kardeşler. Solda Wilbur, Sağda Orville.⁶⁵⁹

⁶⁵⁹ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt.I, s.22.

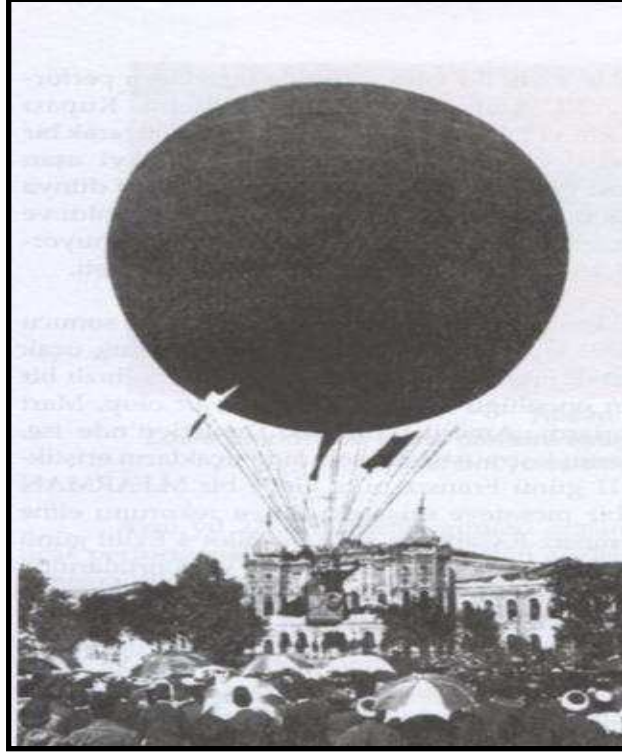
FOTOĞRAF - 3



Fotoğraf 3. Türk Askeri Havacılığının kuruluşunu gerçekleştiren, dönemin Harbiye Nazırı ve Genel Kurmay Başkanı Mahmut Şevket Paşa.⁶⁶⁰

⁶⁶⁰ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt. I, s.41.

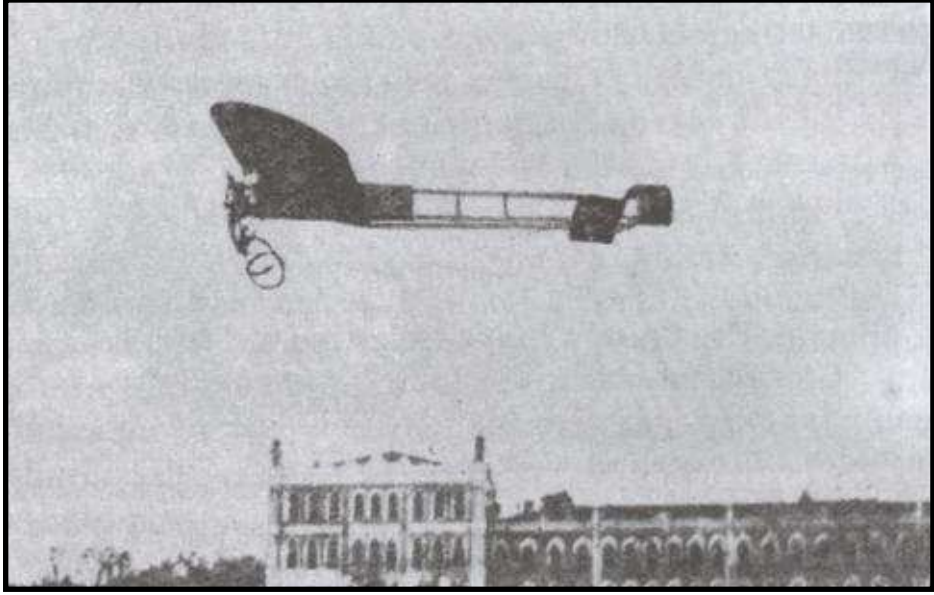
FOTOĞRAF - 4



Fotoğraf 4. 28 Mayıs 1909 günü İstanbul'da bir balon uçuşu. Osmanlı ismi verilen balon, Taksim kışlası önünden yükseliyor.⁶⁶¹

⁶⁶¹ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt. I, s.26.

FOTOĞRAF - 5



Fotoğraf 5. 11 Aralık 1909 günü BLERİOT XI uçağı Taksim Kışlası önünden havalanıyor.⁶⁶²

⁶⁶² Ajun Kurter; a.g.e., Cilt. I, s.26.

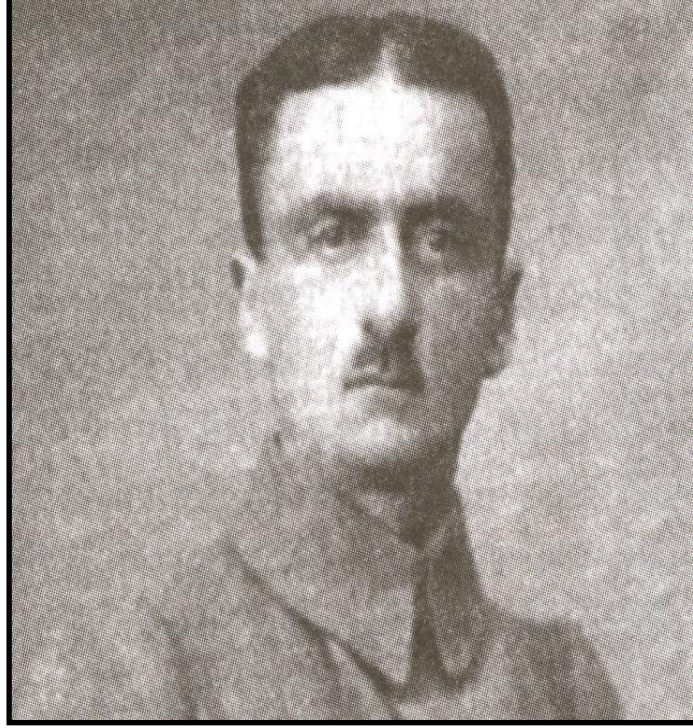
FOTOĞRAF - 6



Fotoğraf 6. Türk Askeri Havacılığının kuruluşu için büyük çaba sarf eden ve büyük emeği geçen Kurmay Yarbay Süreyya Bey (İlmen).⁶⁶³

⁶⁶³ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt. I, s.47.

FOTOĞRAF - 7



Fotoğraf 7. İlk Türk pilotu Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey (Evrensev).⁶⁶⁴

⁶⁶⁴ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt.I, s.48.

FOTOĞRAF - 8



Fotoğraf 8. İkinci Pilotumuz Teğmen Yusuf Kenan.⁶⁶⁵

⁶⁶⁵ Ajun Kurter; a.g.e., Cilt.I, s.49.

FOTOĞRAF - 9



Fotoğraf 9. İlk Şehit Pilotumuz Fethi Bey (1891-1914).⁶⁶⁶

⁶⁶⁶ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., Cilt.I, s.148.

FOTOĞRAF - 10



Fotoğraf 10. İlk Şehit Rasit Nuri Bey (1891-1914).⁶⁶⁷

⁶⁶⁷ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., Cilt.I, s.149.

FOTOĞRAF - 11



Fotoğraf 11. Kurtuluş Savaşı: Batı Cephesi II. Tayyare Bölüğü Akşehir 1922⁶⁶⁸

Öndeki uçak: De Havilland; Yunanlılardan ele geçirilmiştir. İsmet adı verilen bu uçak, Sakarya Meydan Muharebesinde büyük görevler yerine getirdi.

İkinci uçak: Breguet XIV Sakarya Meydan Muharebesinde Yunanlılardan ele geçirildi ve Sakarya adı verildi. Uçağın üzerinde Sakarya yazmaktadır.

⁶⁶⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.96.

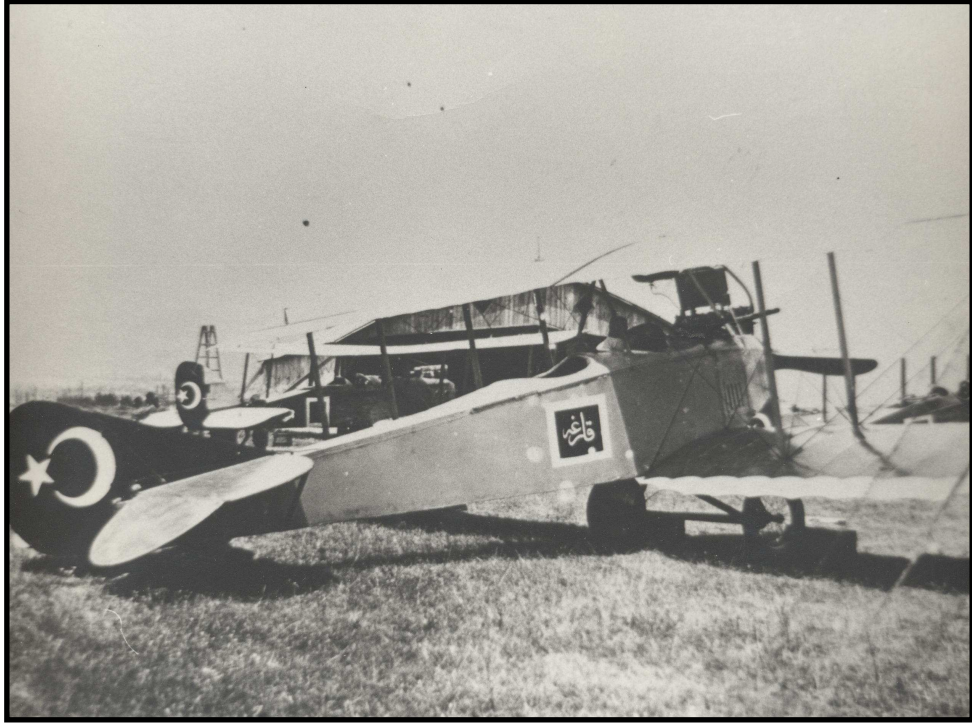
FOTOĞRAF - 12



Fotoğraf 12. Kurtuluş Savaşı sırasında Brequet XIV ve Türk ve Fransız havacılarla birlikte.⁶⁶⁹

⁶⁶⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.92.

FOTOĞRAF - 13



Fotoğraf 13. Vecihinin Antalyadan cepheye getirdiği Karga isimli Aviatik tayyaresi. (İtalya yapımıdır.)⁶⁷⁰

⁶⁷⁰ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II., s.92.

FOTOĞRAF - 14



Fotoğraf 14. Adana uçuş okulu'nda görevli Fransız Teğmen İsymer ve arkadaşları.⁶⁷¹

⁶⁷¹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şube.

FOTOĞRAF - 15



Fotoğraf 15. İzmir'in geri alınmasından sonra Seydiköy'ünde açılan Hava Okulu Müdürü Binbaşı Salim ve uçucu subaylar.⁶⁷²

⁶⁷² Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, C.V, a.g.e., s.193.

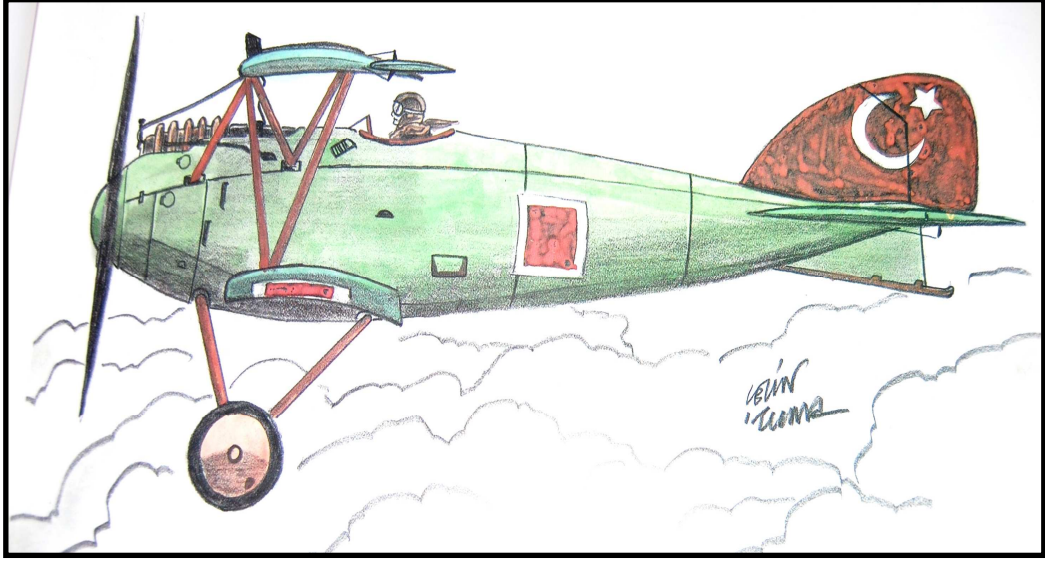
FOTOĞRAF – 16



**Fotoğraf 16. Çay'daki Tayyare İstasyonunun olduğu mahallin fotoğrafı.
(Yöredeki insanlardan alınan bilgiler doğrultusunda)**

UÇAK RESİMLERİ

UÇAK - 1⁶⁷³



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Albatross C-I-II-III
KULLANMA AMACI	Keşif
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Albatros-Flugzeugwerke Almanya
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (160 Bg. Mercedes)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	1,212 Kg
BOYUTLARI	
BOYU	7,77 m.
GENİŞLİĞİ	Üst Kanat:13 m, Alt Kanat:11 m
YÜKSEKLİĞİ	3,20 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1914
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1914
TÜRKİYE'DE HİZMETE GİRİŞ	1915
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1922
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	136 km/h (3000 mt.de)
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	Menzil:400 km
TAVANI	3000 m
SİLAHLARI	1 Makineli Tüfek, 75 Kg. Bomba
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	

⁶⁷³ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997

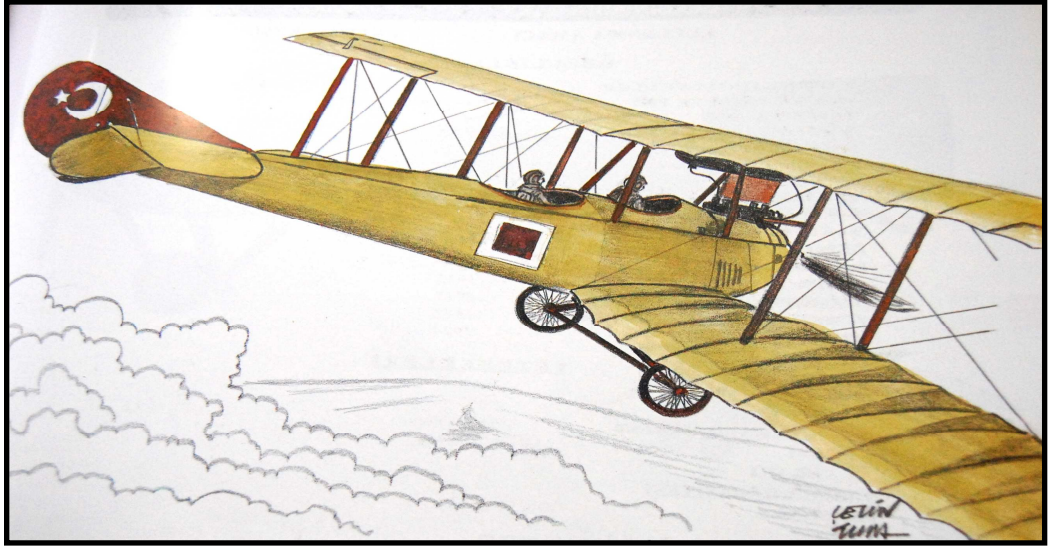
UÇAK - 2⁶⁷⁴



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Albatross C-XV
KULLANMA AMACI	Av
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Albatros-Flugzeugwerke Almanya
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (160 Bg. Mercedes)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	-
BOYUTLARI	
BOYU	7,80 m.
GENİŞLİĞİ	Üst Kanat:13 m, Alt Kanat:11 m
YÜKSEKLİĞİ	3,18 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1914
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1914
TÜRKİYE’DE HİZMETE GİRİŞ	1922
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1923
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	140 Km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	600 Km
TAVANI	4.500 m
SİLAHLARI	1 Makineli Tüfek
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁷⁴ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997

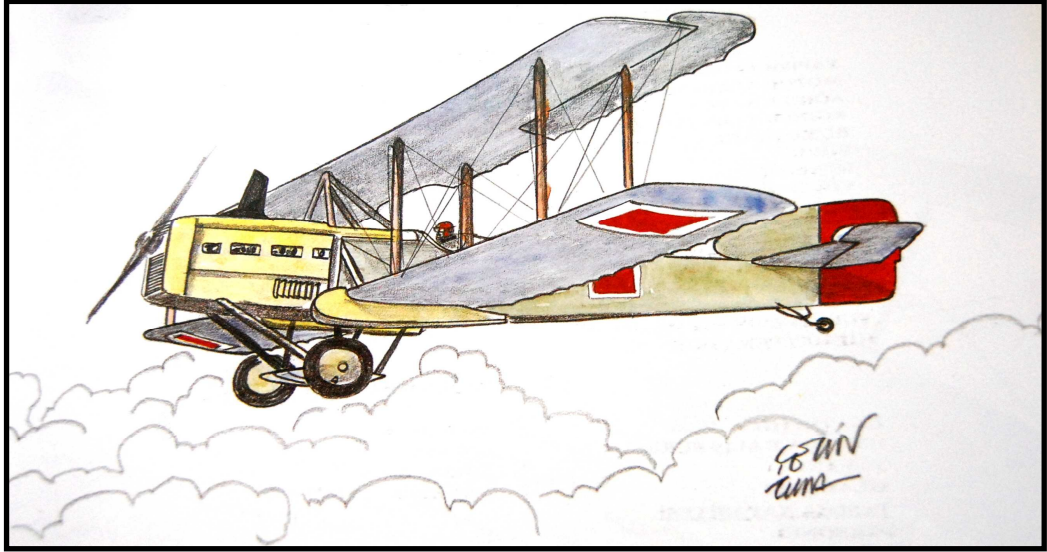
UÇAK - 3⁶⁷⁵



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Aviatik
KULLANMA AMACI	Eğitim / Keşif
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Société Anonyme F.I.A.T. İtalya
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek 100 Bg Fiat
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	-
BOYUTLARI	
BOYU	26,3 Ft
GENİŞLİĞİ	41 Ft
YÜKSEKLİĞİ	6 Ft
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1915
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1915
TÜRKİYE’DE HİZMETE GİRİŞ	1922
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1924
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	-
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	-
TAVANI	-
SİLAHLARI	-
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁷⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997

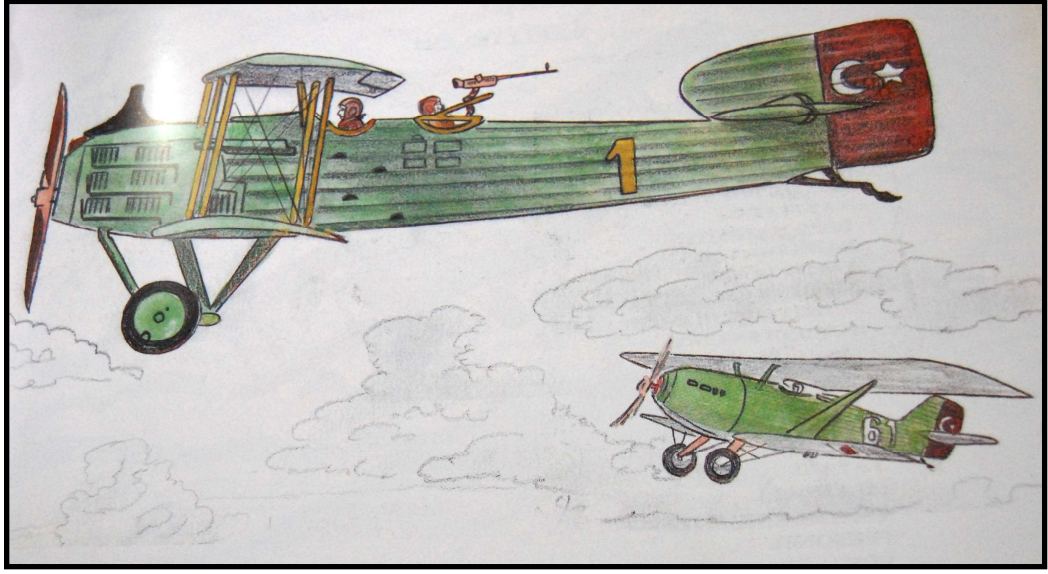
UÇAK – 4⁶⁷⁶



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Bréguet XIV A2
KULLANMA AMACI	Av
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Société Anonyme des Ateliers D'Aviation Luis Bréguet Fransa
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (300 Bg. Renault)
AĞIRLIĞI – BOŞ	1.291 Kg
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	1.544 Kg
BOYUTLARI BOYU	9,5 m
GENİŞLİĞİ	11 m
YÜKSEKLİĞİ	3,34 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	-
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	-
TÜRKİYE'DE HİZMETE GİRİŞ	1921
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1924
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	150 Km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	3,30 Saat
TAVANI	5.000 m
SİLAHLARI	2 Makineli Tüfek
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁷⁶ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997

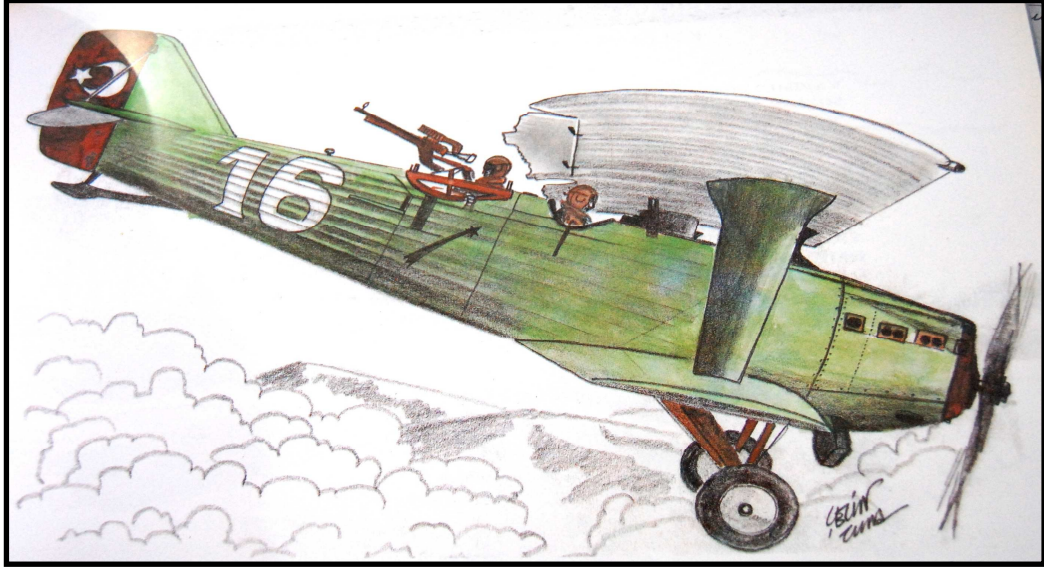
UÇAK – 5⁶⁷⁷



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Bréguet XIV B2
KULLANMA AMACI	Keşif
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Bréguet Fransa
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (300 Bg. Renault)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	-
BOYUTLARI	
BOYU	11 m
GENİŞLİĞİ	14,83 m
YÜKSEKLİĞİ	3,34 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	-
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	-
TÜRKİYE’DE HİZMETE GİRİŞ	1922
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1926
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	160 Km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	3,3 Saat
TAVANI	5.000 m
SİLAHLARI	Vickers, Madzel
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁷⁷ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

UÇAK – 6⁶⁷⁸



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Bréguet XIX A2
KULLANMA AMACI	Keşif
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Société Anonyme des Ateliers D'Aviation Luis Bréguet Fransa
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (450 Bg. Lorraine W.)
AĞIRLIĞI – BOŞ	1.500 Kg
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	2.195 Kg
BOYUTLARI BOYU	11,52 m
GENİŞLİĞİ	14,83 m
YÜKSEKLİĞİ	4 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1919
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1919
TÜRKİYE'DE HİZMETE GİRİŞ	1921
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1937
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	160 Km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	4 Saat
TAVANI	7.000 m
SİLAHLARI	2 Makineli Tüfek
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	1000 Kg

⁶⁷⁸ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

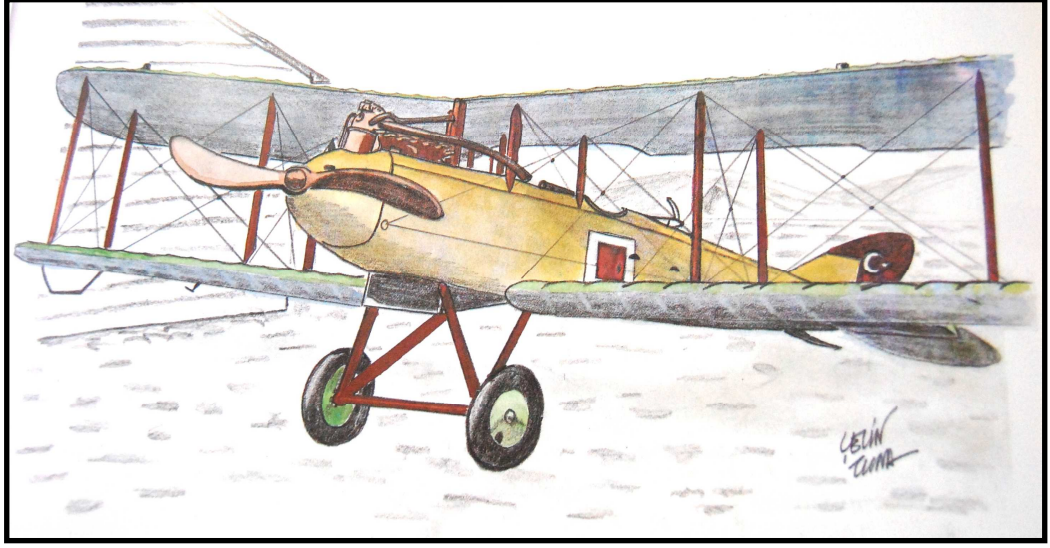
UÇAK – 7⁶⁷⁹



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	De Havilland DH-IV
KULLANMA AMACI	Keşif
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	The De Havilland Aircraft Co. Eng.
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (220 Bg. Sidley Puma)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	1,513 Kg
BOYUTLARI	
BOYU	9,04 m
GENİŞLİĞİ	Üst Kanat:12,93 m Alt Kanat:12,93 m
YÜKSEKLİĞİ	3,18 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1916
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1916
TÜRKİYE'DE HİZMETE GİRİŞ	1918
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1925
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	180 Km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	4 Saat
TAVANI	5.334 m
SİLAHLARI	3 Makineli Tüfek, 208 Kg. Bomba
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁷⁹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

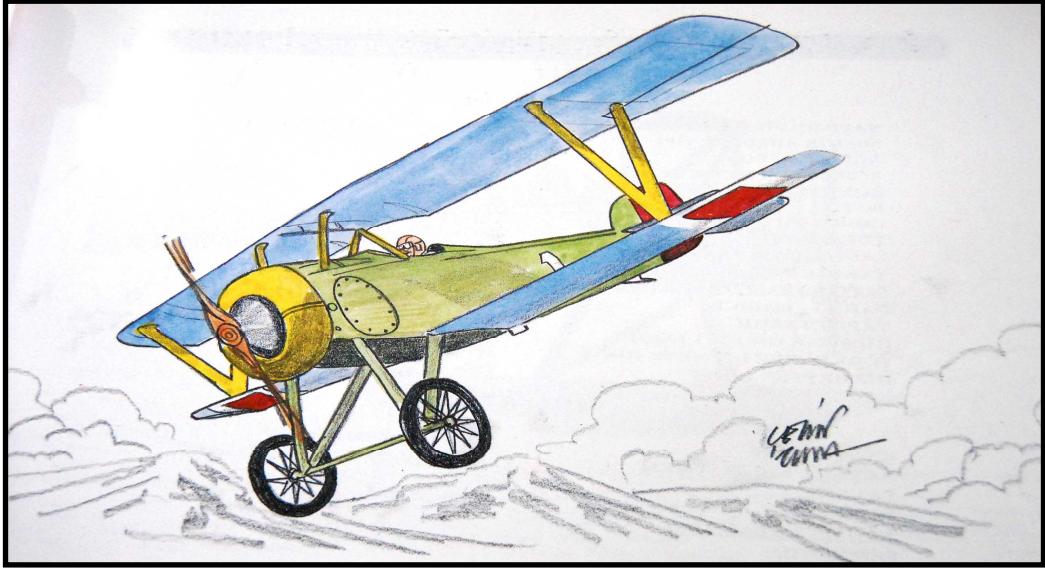
UÇAK – 8⁶⁸⁰



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	De Havilland DH-IX
KULLANMA AMACI	Keşif - Bombardıman
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	The De Havilland Aircraft Co. Eng.
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (220 Bg. Sidley Puma)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	240 Kg
BOYUTLARI	
BOYU	-
GENİŞLİĞİ	-
YÜKSEKLİĞİ	-
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1917
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1918
TÜRKİYE’DE HİZMETE GİRİŞ	1921
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1925
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	180 Km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	-
TAVANI	4.500 m
SİLAHLARI	Önde ve arkada 1’er Mak.Tüfek.
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁸⁰ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

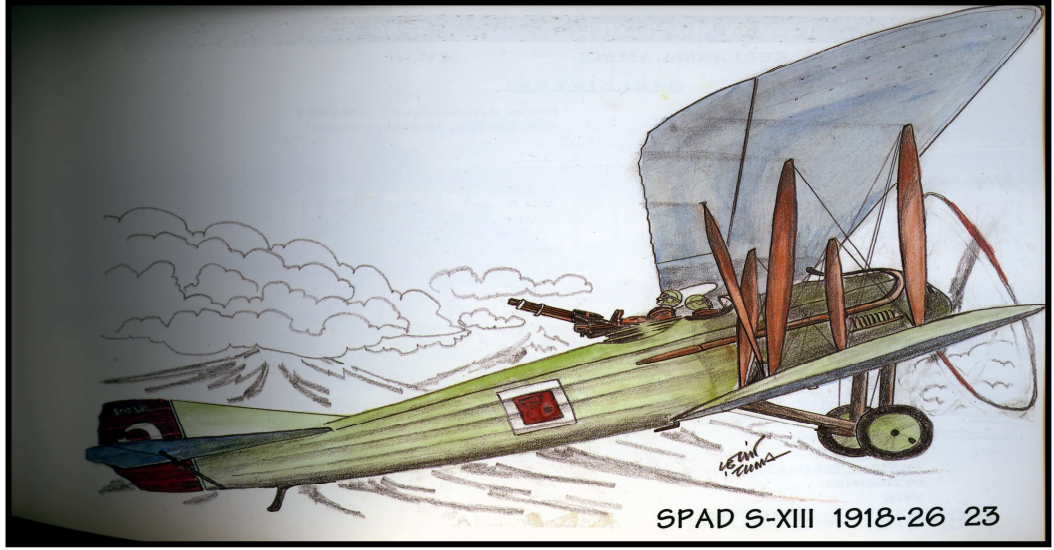
UÇAK – 9⁶⁸¹



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Nieuport XVII
KULLANMA AMACI	Av
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Hispano Soci�t� Fransa
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (110 Bg. Lerhone)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	560 Kg
BOYUTLARI	
BOYU	5,77 m
GENİŞLİĞİ	8,18 m
YÜKSEKLİĞİ	2,44 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1916
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1916
TÜRKİYE’DE HİZMETE GİRİŞ	1918
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1924
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	170 Km/h (1980 m. de)
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	Menzil 325 Km.
TAVANI	5.300 m
SİLAHLARI	1 Makineli Tüfek
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	1
YÜK	-

⁶⁸¹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

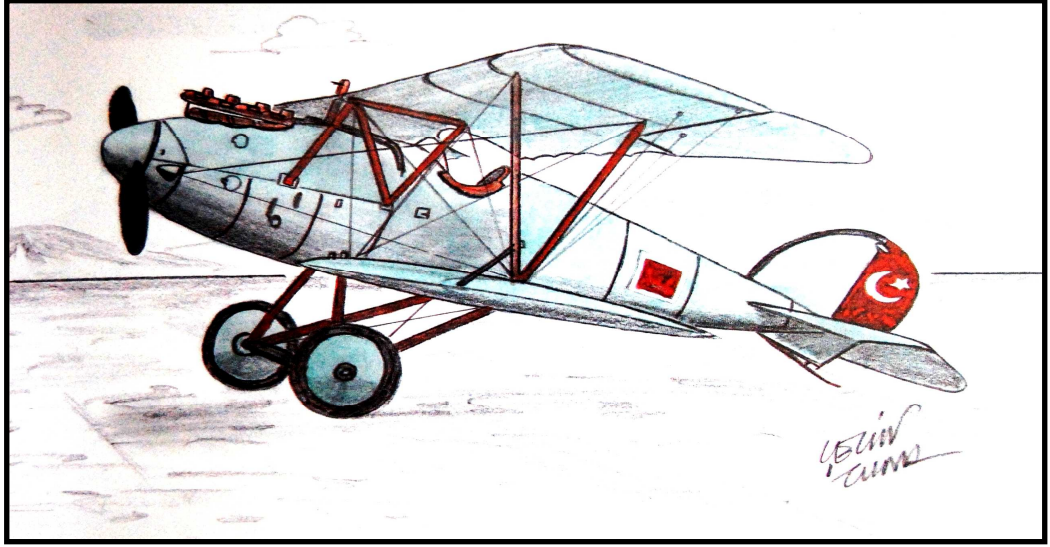
UÇAK – 10⁶⁸²



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	SPAT S-XIII
KULLANMA AMACI	Av
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Blériot Aéronautique Fransa
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (220 Bg. Hispano-Suzia)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	-
BOYUTLARI	
BOYU	20,4 Ft
GENİŞLİĞİ	26,4 Ft
YÜKSEKLİĞİ	7,7 Ft
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1917
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1917
TÜRKİYE’DE HİZMETE GİRİŞ	1918
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1926
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	210 km/h
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	2,5 Saat
TAVANI	5.000 Metre
SİLAHLARI	Madsen Makineli Tüfek
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	1
YÜK	-

⁶⁸² Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

UÇAK – 11⁶⁸³



UÇAĞIN ADI VE TİPİ	Albatross D-III
KULLANMA AMACI	Av
ÖZELLİKLERİ	
YAPIMCI FİRMA VE ÜLKE	Albatros-Flugzeugwerke Almanya
MOTOR ADEDİ VE TİPİ	Tek (160 Bg. Mercedes)
AĞIRLIĞI – BOŞ	-
AĞIRLIĞI – EN ÇOK YÜKLE	883 Kg
BOYUTLARI	
BOYU	7,77 m.
GENİŞLİĞİ	Üst Kanat:9,02 m, Alt Kanat:8,71 m
YÜKSEKLİĞİ	2,98 m
LASTİK BOYUTLARI	-
YAKIT CİNSİ	Benzin
YAPIM TARİHİ	1916
HİZMETE GİRDİĞİ TARİH	1916
TÜRKİYE'DE HİZMETE GİRİŞ	1917
HİZMETTEN ÇIKIŞ	1922
YETENEKLERİ	
EN ÇOK HIZI	174 km/h (1000 mt.de)
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	Menzil:348 km
TAVANI	5.486 m
SİLAHLARI	2 Makineli Tüfek
TAŞIMA KAPASİTESİ	
PERSONEL	2
YÜK	-

⁶⁸³ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği Tarihçe Şubesi Yayınları, **Hava Kuvvetleri Uçak Albümü (1911-1996)**, No:23, Hava Kuvvetleri Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1997.

BİYOĞRAFİLER

- I -



Ahmet Bahattin BAYRAM⁶⁸⁴
Yüzbaşı Hava 1330-2069-J

Yüzbaşı Ahmet Bahattin BAYRAM 1892 yılında Yanya'da doğmuştur. 1912'de Jandarma Okulu'na girmiş ve 1914'de mezun olmuştur. 1915'de hava sınıfına geçmiş ve Yeşilköy Hava Okulu'nda Askeri Rasıtlık eğitimi görmüştür.

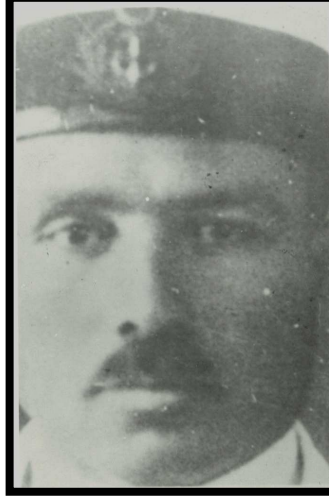
Çanakkale ve Kafkas cephelerinde bulunmuş, Çanakkale Muharebesi'nde yaralanmıştır. Kafkas Cephesi'nde 1 Eylül 1917'de vuku bulunan hava muharebesi sonucunda BAKÜ'de Ruslara esir olmuştur. Esareten firar etmek suretiyle kurtulmuştur.

İstiklal Harbi'nde 1919-1922 yıllarında Üsteğmen ve Yüzbaşı rütbeleriyle 12'nci Kolordu 2'nci Tayyare Bölüğü Rasıtlığı, Batı Cephesi Tayyare Bölüğü Rasıtlığı görevlerinde bulunmuştur. Batı Cephesi muharebelerine iştirak etmiştir. 25 Temmuz 1922 tarihinde Afyon Cephesi'nde düşman üzerinde iken tesadüf ettiği düşman tayyaresini düşürmüş ise de diğerleri tarafından düşürülerek pilotuyla birlikte şehit olmuştur.

Harp, Liyakat, Gümüş İmtiyaz ve İstiklal Madalyaları ile taltif edilmiştir.
Kabri Afyonkarahisar Hava Şehitliği'ndedir.

⁶⁸⁴ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No.Ş-18 (Madalya No:7212))

- II -



Ahmet Cemal⁶⁸⁵
Sivil Pilot.

Ahmet Cemal Efendi 1897 yılında Turgutlu'da doğmuştur.

1916 yılında Kıdemli Çavuş rütbesi ile Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden mezun olmuştur. Müteakiben 1917 yılında Irak Cephesi 6'ncı Ordu 18'inci Kolordu emrinde Tigris'te bulunan 2'nci Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Bu cephede görevli iken 22 Mart 1918 tarihinde Rasit Teğmen Basri Bilgin'le Samara, Tigris keşfine çıkmışlar dönüşte, Tigris'in 20 km. yakınında İmamdır mevkiinde bir İngiliz av uçağının saldırısına uğramışlar yapılan hava muharebesinde bu düşman uçağını Fırat üzerinde düşürmüşlerdir.

Cemal Efendi 1'inci Dünya Harbi'nin bitiminden sonra İstanbul'a dönmüştür. 26 Mart 1922'de sivil pilotluğa geçmiştir.

İstiklâl Harbi'nde sivil pilot olarak görev yapmıştır. Cephe Tayyare Bölüğü Akviran Müfrezesi'nde görevli iken 25 Temmuz 1922 tarihinde Yüzbaşı Bahattin Bey'le Breguet tipindeki bir uçakla cephe uçuşuna çıkmış ve iki Yunan uçağını düşürmüşlerdir. Geriye dönerken iki Yunan uçağının saldırısına uğramışlar ve Gazlıgöl ile Sipsin arasında bir mevkiye düşerek şehit olmuşlardır.

Milli Mücadeledeki hizmetinden dolayı 8 Ağustos 1928 tarihinde bir Kıt'a Kırmızı Şeritli İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir. (Madalya No:5042)

Kabri Afyonkarahisar Hava Şehitliği'ndedir.

⁶⁸⁵ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:Ş-850.; Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Yıl 2, Sayı 6, NİS. MAYIS, HAZİRAN 1991. Sayfa:13)

- III -



Ahmet Hamdi ÇAYPINAR⁶⁸⁶
Kıdemli Yüzbaşı
Hv.1332 P-296

Yüzbaşı Ahmet Hamdi ÇAYPINAR 1897 yılında Afyonkarahisar'da doğmuştur. Yusuf Bey'in oğludur.

1915'de subay adayı olarak Kıt'aya verilmiş, 1916'da subay nasıp edilmiştir.

Birinci Dünya Harbi'ne katılmış ve Irak Cephesi'nde 1918'de İngilizlere esir düşmüş ve esaretten firar ederek kurtulmuştur.

1918'de hava sınıfına geçmesini müteakip Yeşilköy Hava Okulu'nda Rasıtlık eğitimi görmüştür. 1919-1923 yıllarında Teğmen ve Üsteğmen rütbeleriyle Milis Bölük Komutanlığı, Batı Cephesi Tayyare Bölüğü Rasıtlığı, Tayyare Grup Refakat Subaylığı, 1'inci Tayyare Bölüğü Heyeti'nde ve Hava Kuvvetleri Müfettişliği 3'üncü Şube Müdür Vekilliği görevlerinde bulunmuştur. 1927 yılında Fransa'da pilotaj eğitimi görmüş ve pilot olmuştur. Ancak, daha sonra uçuştan ayrılmıştır.

Harp, Bulgar Harp ve İstiklâl Madalyaları'yla taltif edilmiş ve Takdirname almıştır. Başkomutanlık Muharebesi'ndeki fevkalade hizmetlerine mükâfaten Yüzbaşılığa terfi ettirilmiştir.

⁶⁸⁶ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:E-33. (Madalya No:7241))

- IV -



Fehmi (MALTEPELİ)⁶⁸⁷
Sivil Pilot

Sivil Pilot Fehmi 1896 yılında Maltepe’de doğmuştur. Süleyman Bey’in oğludur.

21 Nisan 1914 tarihinde küçük zabıt mektebine girmiştir. 1916 yılında Kıdemli Takım çavuşu iken Yeşilköy Tayyare Mektebi’ne girmiş, 1917’de mezun olarak pilot olmuştur.

1917’de İstanbul Muharebatı Havaiye Komutanlığı bünyesinde oluşturulan Yeşilköy Tayyare İstasyonu 9’uncu Tayyare Av Bölüğü emrine atanmıştır. Kasım 1918 tarihinde ise Filistin Cephesi Yıldırım Ordular Grubu’na bağlı ve Hicaz demiryolunun muhafazası ile görevlendirilen 3’üncü Tayyare Bölüğü ile Dera/Amman’da görev yapmıştır. 1919 yılında İstanbul’a dönerek Maltepe Tayyare İstasyonu’na katılmıştır. Buradan 7 Haziran 1920 tarihinde karayolu ile Anadolu’ya geçerek Milli Kuvvetlere katılmıştır.

İstiklâl Harbi’ne Garp Cephesi Komutanlığı emrinde Cephe Tayyare Bölüğü’nde pilot olarak katılmıştır. 27 Haziran 1922 tarihinde Cephe Tayyare Bölüğü’nün 1’inci Ordu emrindeki Çay Müfrezesi’nde görevli iken Üsteğmen İhsan ORGUN ile keşif uçuşuna çıkmış dönüşte motor arızası nedeniyle düşman hatlarına mecburi iniş yapmıştır. Uçağın sağlam olarak düşman eline geçmemesi için uçağı tahrip etmişler ancak bu sırada esir düşmüşlerdir.

2 Nisan 1923 tarihinde esaretten dönmüştür. Bu tarihte staj için 1’inci Tayyare Bölüğü ’ne verilmiş, ancak esaretten henüz döndüğü için 22 Eylül 1923 tarihine kadar izin verilmiş, izninin bitiminde 2’nci Tayyare Bölüğü ’ne atanmıştır. 1925 yılında 3’üncü Tayyare Bölüğü ile Şeyh Sait Harekâtına katılmıştır.

⁶⁸⁷ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (İstiklâl Madayla Nu.:12700)

29 Ağustos 1929 tarihinde İzmir Müstakil 6'ncı Deniz Tayyare Taburu'nda görevli iken Tabur Komutanı Binbaşı Resmi TUFAN'la birlikte ertesı gün ad koyma töreni yapılacak Torbalı adlı uçağın uçuş tecrübesinde yere çakılarak şehit olmuştur.

Kabri İzmir Hava Şehitliği'ndedir.



Hasan Basri ALEV⁶⁸⁸
Sivil Pilot 1330-2

Sivil Pilot Hasan Basri ALEV 1897 yılında Yozgat'da doğmuştur. Babasının adı Ahmet Beydir.

27 Ağustos 1912 tarihinde Topçu Küçük Zabit Mektebi'ne girmiş, buradan 14 Nisan 1914 tarihinde Kıdemli Çavuş rütbesiyle mezun olmuştur. Hikmet Hanımla evli olup 2 çocuk babasıdır.

15 Nisan 1916'da Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne girmiş, 1 Mart 1917 tarihinde mezun olarak İstanbul'un hava savunması görevi verilen 9'uncu Av Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır.

Birinci Dünya Harbi'nde 29 Ekim 1914'den 14 Nisan 1916'ya kadar topçu, bu tarihten 31 Ekim 1918 tarihine kadar da pilot olarak görev yapmıştır.

1'inci Dünya Harbi'nin bitmesinden sonra 2 Aralık 1918 tarihinde Erzurum 8'inci Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. 29 Mayıs 1920'de 15'inci Tayyare Bölüğü'nde görevli iken Üsteğmen Arif Hikmet Komutasında bir heyetle Elazığ'a giderek burada depo halinde bırakılan tayyarelerin tamirine başlamıştır. Faaliyeti sağlanan 2 uçağı Sivil Pilot Hüsnü ile birlikte uçurarak Erzincan üzerinden Erzurum yakınlarında yeni tesis olunan Horasan Meydanı'na getirmiştir. 28 Eylül 1920 tarihinde başlayan Şark Harekâtı'na 15'inci Kolordu emrinde av uçağı ile katılmıştır.

⁶⁸⁸ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No: Astsb. E-1.)

10 Ağustos 1921 tarihinde Garp Cephesi 2'nci Tayyare Bölüğü'ne atanmış Milli Mücadelenin sonuna kadar 2'nci Tayyare Bölüğü, 1'nci Tayyare Bölüğü ve Cephe Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. 16 Mart 1922 tarihinde sivil pilotluğa geçmiştir.

27 Nisan 1926 tarihinde İran Şahı'nın taç giyme merasiminde Şah'a sunulacak ATATÜRK'ün hediyesi olan pırlanta işlemeli kılıcı götürmek üzere Yüzbaşı Muzaffer GÖKSENİN komutasında bir grupla TARHAN'a uçmuştur.

14 Nisan 1928 tarihinden itibaren 9'uncu Tayyare Bölüğü'nde harp pilotu öğretmenliği yapmıştır. 22 Haziran 1935 tarihinde 7'nci derece sivil pilotluğa yükseltilmiştir. Hava Okulu Tatbikat Taburu 2'nci Bölüğünde görevli iken kendi isteği ile 17 Haziran 1939'da emekliye ayrılmıştır.

EĞİTİM-ÖĞRETİM:

1914 yılında Topçu Küçük Zabit Mektebi
1917 “ Yeşilköy Tayyare Mektebi

HİZMET SAFAHATI:

27.08.1912–14.04.1914 Topçu Küçük Zabit Mektebi
29.10.1914–15.04.1916 1'nci Dünya Harbi'nde Topçu
15.04.1916–01.03.1917 Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde
01.03.1917–15.09.1917 9'uncu Tyy. Bl. İstanbul
15.09.1917–02.12.1918 15'inci Tyy. Bl. Uzunköprü
02.12.1918–10.08.1921 Şark Cephesi 8 ve 15'inci Bl.
10.08.1921–22.04.1923 Garp Cephesi 2'nci Tyy. Bl.
22.04.1923–04.10.1924 Hava Okulu İzmir.
04.10.1924–03.03.1925 1'inci Tyy. Bl.
03.03.1925–19.07.1925 15'inci Tyy. Bl. Erzurum.
19.07.1925–01.12.1926 9'uncu Tyy. Bl. Eskişehir
01.12.1926–14.07.1927 6'ncı Tyy. Bl.
14.07.1927–11.04.1928 3'üncü Tyy. Bl. Diyarbakır
11.04.1928–25.06.1931 9'uncu Av Tyy. Tb. 41'inci Bl. Harp Tyy. Öğr.
25.06.1931–05.03.1935 Hv. Ok. Talim Tb. Başlangıç Bl. Öğretmeni.
05.03.1935–29.07.1938 Hv. Ok.1 ve 2'nci Bl. Öğretmeni
29.07.1938–15.11.1938 T.H.K. Gota Tayyareleri Öğretmeni.
15.11.1938–17.06.1939 Hv. Ok. 2'nci Tyy. Bl.
17.06.1939- Emekli

NİŞAN VE MADALYALAR:

1917 yılında Harp Madalyası

1917 “ Liyakat Madalyası

1917 “ Alman Harp Madalyası

1922 “ İstiklal Madalyası (Madalya No:12698)

TERFİ TARİHLERİ:

RÜTBE : NASIP TARİHİ:

Kıdemli Çavuş 1914

Kıdemli Üstçavuş 1918

Kıdemli Başçavuş 1920

Sivil Pilot 16.03.1922

- VI -



Hasan Basri BİLGİN⁶⁸⁹
Yarbay Hava 1331-İs.28

1896 yılında Mer'aş'ta doğdu. Ali Rıza Bey'in oğludur. 1914'te Kıt'aya verildi. 1915'te subay oldu. 1'inci Dünya Harbi'ne iştirak etti. 1916'da hava sınıfına geçti. Yeşilköy Hava Okulu'nda ve Fransa'da Havacılık tahsil ederek (Askeri Tayyareci) oldu.

İstiklâl Harbi'ne 1920 – 1923 yıllarında Üsteğmen ve Yüzbaşı rütbeleri ile Batı Cephesi Tayyare Bölüğü uçuş heyetinde rasıtlık görevine katıldı.

İnönü, Kütahya, Sakarya ve Başkomutanlık Muharebelerine girdi.

Harp, Gümüş, Liyakat, Alman demir Salip ve (Irak Cephesinde bir İngiliz tayyaresini düşürdüğünden.) beşinci rütbeden kılıçlı mecidi nişan ve madalyaları ve İstiklal Madalyası ile taltif edildi.

Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığında görevli ve Yarbay iken 1949'da emekliye ayrıldı.

8 Mayıs 1971 tarihinde vefat etmiştir.

⁶⁸⁹ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube.

- VII -



Hüsnü BİLGEN^{690,691}
Kurmaya Albay Hv.1330-Top.1

Albay Hüsnü BİLGEN, 1893 yılında İstanköy'de doğmuştur. Babası Mehmet Emin Bey, annesi Hasibe Hanımdır. 1911 yılında Harp Okulu'na girmiş ve 1914 yılında Topçu Subayı olarak Harp Okulu'ndan mezun olmuştur. Bayan Habibe ile evlenmiş olup iki çocuk sahibiydi.

Birinci Dünya Savaşı'nda, 2'nci Kolordu Topçu Taburu 1'inci Bölük, Bandırma 10'uncu Fırka Topçu Alayı, 1'inci Tabur 2'nci Bölük, 10'uncu Topçu Alayı, 1'inci Topçu Tabur Komutanlığı'nda görev yaptıktan sonra 1916 yılında Hava sınıfına geçmiştir. Müteakiben Yeşilköy Hava Okulu'nda rasıtlık kursu görmüş ve 1917 yılında İzmir 5'inci Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. 13 Temmuz 1918 tarihinde Sakız Adası civarında keşif uçuşu yaparken Yunan Topçu ateşi ile uçağı düşmüş ve Yunanlılar tarafından esir alınmıştır. İki ay esarette kaldıktan sonra Sakız Adası'ndan sandalla kaçarak yurda dönmüştür.

Birinci Dünya Harbi'ndeki başarılarından ötürü, Altın saat, Harp Madalyası, Alman Demir Salıp Madalyası ve Gümüş Liyakat Madalyası ile ödüllendirilmiştir.

İstiklal Harbi'nde; Üsteğmen ve Yüzbaşı rütbelerinde Batı Cephesi 2'inci Tayyare Bölüğü'nde görev yapmış ve İnönü, Kütahya ve Afyon Muharebeleri'ne katılmıştır.

⁶⁹⁰ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz.: M.S.B.ıgı Kurmay Sb. Arşivi Dosya No. Top. Kur. Alb. 1330-1.)

⁶⁹¹ M.S.B.'nda İstiklal Madalyası kaydı bulunmamaktadır. Ancak, K.K.K.ıgı'ndaki şahsi dosyasında 2713 no.lu İstiklal Madalyası aldığına dair kayıt bulunmadığı bildirilmiştir.(Bkz. Hv.K.K. Tarihçe Şube)

12.4.1922–18.10.1923 tarihleri arasında Söke İstihbarat ve Tetkik Amiri görevinde bulunduktan sonra 20'inci Kolordu Komutanlığı emrinde görev yapmış 1926 yılında Harp Akademisi'nden mezun olmuş, 18.10.1926 tarihinde tekrar hava sınıfına nakli yapılarak Eskişehir 5'inci Tayyare Bölük Komutanlığı'na atanmıştır.

30.7.1928 tarihinden 22.10.1928 tarihine kadar Hava Okulu Harp Tarihi öğretmenliği görevinde bulunduktan sonra 1'inci Kolordu Topçu Alayı 1'inci Şube'ye atanmış müteakiben Ankara'da Harp Okulu'nda öğretmenlik, İzmir 2'nci Kolordu Topçu Alayı, 3'üncü Topçu Tabur Komutanlığı, Balıkesir 2'inci Kolordu 1'inci Şube Müdürlüğü ve Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nın çeşitli birliklerinde görev yapmış 1.10.1946 tarihinde Jandarma Genel Komutanlığı Kurmay Başkanlığı'na atanmıştır. 8.11.1946 tarihinde 20'nci Kolordu Topçu Alay Komutanlığı'na atanmış, 25.11.1947 -7.7.1949 tarihleri arasında Ordu Dairesi Başkan Muaviniği, 7.7.1949–10.10.1949 Milli Savunma Bakanlığı Asker Alma Daire Başkanlığı ve Kara Kuvvetleri Komutanlığı Personel Başkanlığı 2'nci Grup Amirliği görevlerinde bulunduktan sonra 10.10.1949 yılında emekli olmuştur. Bildiği yabancı diller; Fransızca, Almanca, Rumca.

Albay Hüsnü BİLGİN 1954 yılında vefat etmiştir.

NİŞAN VE MADALYALAR:

1915 yılında Altın Saat.

1915 " Harp Madalyası.

1915 " Alman Demir Salıp Madalyası.

1918 " Gümüş Liyakat.

İstiklal Madalyası (Madalya No:2713)

- VIII -



Mehmet Tevfik BEŞGÜL⁶⁹²
Albay Hv.1331-P-587

Albay Mehmet Tevfik BEŞGÜL, 1897 yılında Trabzon'da doğmuştur. Baba adı Abdülaziz Bey, Annesi Fatma Hanımdır. Lise öğreniminden sonra 1914 yılında Subay Talimgâhı'na alınmış ve 1915 yılında subay nasbedilmiştir. Birinci Dünya Harbi'nde; 1916 yılına kadar IRAK'ta 6'ncı Kolordu 16'ncı Tümen ve 10 ve 125'inci bölüklerde görev yapmış ve 13.7.1916 tarihinde kendi isteği ile hava sınıfına geçmiştir. Yeşilköy Hava Okulu'nda rasit kursunu müteakip IRAK Cephesi'nde 2'nci Tayyare Bölüğü, 13'üncü Tayyare Bölüğü ve Sincar Tayyare Müfrezesi'nde görev yapmıştır. Kadriye Hanımla evli olup 2 çocuk babasıdır.

22.1.1918 – 15.6.1918 tarihleri arasında Yeşilköy Hava Okulu'nda Pilotaj kursu görmüştür. İstiklâl Harbi'nde; 1919–1923 yılları arasında, 8'inci Tayyare Bölüğü'nde, 11'inci Bölük Harekât Subaylığı'nda, 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri Uçuş Heyeti'nde görev yapmış, Doğu Cephesi Ermeni Harekâtı ve Batı Cephesi'ndeki muharebelere katılmıştır.

Harp, Gümüş Liyakat, Alman Demir Salip ve İstiklal Madalyaları ve 5'inci Rütbeden Mecidi Nişanı, Takdirname ile taltif edilmiştir.

1929 yılında Harp Okulu'nda tamamlama öğrenimi (İkmali tahsil) görmüş, Hava Kuvvetleri'nin çeşitli birlik ve kurumlarında 1951 yılına kadar görev yapmıştır. Genelkurmay Harp Tarihi Şubesi'nde görevliyken 12.10.1951 tarihinde emekliye ayrılmış, 10.12.1967 tarihinde vefat etmiştir.

⁶⁹² Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz.: Hv.K.K. Personel Arşivi Depo No:3, Dolap 107-169, Dosya E-133)

NİŞAN VE MADALYALAR:

- 1915 yılında Harp Madalyası.
1917 " Gümüş Liyakat Madalyası.
1918 " 5 nci Rütbeden Mecidi Nişanı.
1918 " Alman Demir Salip.
1922 " TBMM'nce Takdirname.
1922 " İstiklâl Madalyası. (Madalya No:7232)

- IX -



Osman Nuri BAYKAL⁶⁹³
Yarbay
Hv.1332.P.364

Yarbay Osman Nuri BAYKAL, 1895 yılında İzmir'de doğmuştur. Baba adı Ali Rıza Bey, Anne adı Hatice Hanımdır. Ağustos 1915'te Kuleli Askeri Lisesi'ni bitirdikten sonra aynı yıl Subay Adayı Talimğâhı'na girmiştir. 1916'da Talimğâhı bitirerek subay olmuş ve 1'inci Piyade Tümeni 71'inci Alay Komutanlığı emrine atanmıştır.

1917'de kendi isteği ile hava sınıfına geçişini müteakip Yeşilköy Hava Okulu'nda rasıtlık eğitimi görmüştür.

İstiklal Harbi'nde, 1919–1923 yıllarında Teğmen, Üsteğmen ve Yüzbaşı rütbeleriyle Konya Tayyare İstasyonu'nda, El-Cezire Tayyare Bölüğü'nde, Ankara Tayyare İstasyonu'nda, Batı Cephesi 2'nci Tayyare Bölüğü'nde ve aynı bölüğün Akviran ve Çay Tayyare Müfrezeleri'nde Rasıtlık görevlerinde bulunmuştur. 1924 yılında Fransa'ya pilotaj eğitimine gönderilmiştir. Nuriye Hanımla evlenmiş olup iki çocuk babası idi.

Yarbay Osman Nuri BAYKAL Harp, Liyakat ve İstiklal Madalyalarıyla taltif edilmiştir.

Muhtelif hava birlik ve kurumlarda hizmet yapan Yarbay Osman Nuri BAYKAL son olarak Hava Müsteşarlığı 3'üncü Şube'de görevli iken 6.9.1946'da kendi isteği ile emekliye ayrılmıştır. Bildiği yabancı diller; Fransızca.

⁶⁹³ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe. (Bkz. Hv.K.K. Personel Şube Personel Arşivi Depo No:3, Dolap 1-106, Dosya 66.)

NİŞAN VE MADALYALAR:

1916 yılında Harp Madalyası.

1917 " Liyakat.

1922 " İstiklal Madalyası (Madalya No:7245)

- X -

Fotoğraf Yok

Osman Vecihi GÖYNÜMER⁶⁹⁴
Yedek Hava Teğmen 28001

Teğmen Osman Vecihi GÖYNÜMER 1899 yılında Şumnu'da doğmuştur. Ali Bey'in oğludur.

1915'de İstanbul, Halıcıoğlu Ağır Topçu Astsubay Okulu'na girerek 1917'de Okulu'ndan mezun olmuştur. Topçu Astsubayı olarak Kıt'aya çıkmış, Kıt'a da iken 1918'de hava sınıfına geçmiştir. Bilahare Yeşilköy Hava Okulu'nda eğitim görmüş ve 1.1.1921'de Yedek Asteğmenliğe yükseltilerek subay nasb edilmiştir.

Birinci Dünya Harbi'ne katılmıştır. İstiklâl Harbi'nde 1920-1923 yıllarında Astsubay Kıdemli Başçavuş ve Yedek Asteğmen rütbeleriyle Konya Tayyare İstasyonu'nda, Batı Cephesi Otomobil Kol Komutanlığında, Adana Tayyare İstasyonu, Eskişehir 1'inci Tayyare Müfrezesi'nde ve İzmir Tayyare İstasyonu'nda görevde bulunmuş ve Batı Cephesi Muharebeleri'ne katılmıştır.

Harp, Gümüş İmtiyaz ve İstiklal Madalyalarıyla taltif edilmiştir. (İstiklal Madalya No:14413).

İzmir Hava Okulu'nda Uçuş Öğretmeni ve Yedek Asteğmen iken 28.8.1923'de terhis edilmiştir. Terhisinden sonra öğretmen kadrosuna alınarak uzun seneler uçuş öğretmenliğine devam etmiş ve İkinci Cihan Harbi dolayısıyla 1939'da yeniden celp ile Yedek Teğmenliğe terfi etmiştir.

1965'de yaş haddinden emekliye ayrılmıştır.

⁶⁹⁴ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube (Bkz.:Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:Ydsb. 107)

- XI -



Salim İLKUÇAN⁶⁹⁵
Albay
Hv.1317-Sahra Top.30

Albay Salim İLKUÇAN 1879 yılında ERZURUM'da doğmuştur. Baba adı Muharrem, annesi Hatice hanımdır. 1899–1901 yılları arasında Harp Okulu'nda öğrenim gördükten sonra Sahra Topçu Subayı olarak mezun olmuştur. Eşi Bedriye hanımdır

1910 yılında Alman Ordusu'nda inceleme yapmaya giden bir Askeri Heyet'e dahil olan Salim Bey, bu araştırma sırasında kendi arzusu ile bir Alman Balonu'nda uzunca bir süre uçuşa katılarak havacılığa ilk ilgi ve cesaretini göstermiştir.

1912 yılında hava sınıfına geçmiş olup ilk havacılarımızdandır.

Trablusgarp Savaşı'nda Paris'te görevli bulunduğu sırada, İstanbul'dan gelen emir üzerine 1912 yılında REP Uçak Fabrikası Okulu'nda eğitim gören pilot olmuştur. Fransız Bröve Numarası: 1044 - Türk

Bröve Numarası: 6.

Balkan Savaşı esnasında Yeşilköy Hava Okulu'nda görevli iken, Kırklareli'nde 2'nci Kolordu Komutanlığı emrinde kurulan Tayyare Bölük Komutanlığı'na atanmıştır. Bu görev sırasında diğer uçucu subaylarla birlikte başarılarından ötürü birer maaş ikramiye ile ödüllendirilmiştir.

⁶⁹⁵ Hv.K.K. Gene Sekreterliği Tarihçe Şube Arşivi Eski Havacılar Dolabı No:301, D.22. (Ayrıca Bkz. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Personel Arşivi Dosya No:Top.Alb.1317-30)

18 Ekim 1913 tarihinde Kırklareli'nden Yeşilköy'e gitmek üzere Tarık Bin Ziyad adlı Bleriot tipindeki uçak ile havalanan Yzb. Salim ve Rasıt Kur. Yzb. Kamil Beyler, havanın görüşe elverişli olmaması ve pusuladaki 15 derecelik sapma nedeniyle farkında olmadan Marmara Denizi'ni aşmışlar ve Manyas Gölü civarına inmişlerdir. Bir gün sonra bu kez bilinçli olarak Bandırma'dan Yeşilköy'e uçmuşlar ve Marmara Denizi'ni ikinci defa geçmişlerdir. Bu uçuş, Türkiye'de deniz üzerinde kara uçağı ile yapılan ilk uzun mesafeli uçuş olmuştur.(85 km.lik bu uçuş o devirdeki uçakların ve teknik bilgilerin yetersizliği göz önüne alınırsa büyük bir başarıdır. Üstelik, 25 Temmuz 1909'da ünlü Fransız pilotu Bleriot'un, daha kısa olan Manş Denizi'ni 46 km. geçmesi nedeniyle büyük yankıların oluşturduğu düşünülürse....).

8 Şubat 1914 tarihinde başlatılan İstanbul-Kahire Hava Seyahati esnasında Yzb. Fethi, Yzb. Sadık ve Teğmen Nuri Beylerin şehadeti üzerine yarım kalan bu yolculuğu Yüzbaşı Salim Bey, Rasıt Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey'le birlikte tamamlamışlar ve 9 Mayıs 1914'de Kahire'de büyük bir törenle karşılanmışlardır. Bu seyahatin başarıyla sonuçlandırılması Tunç Madalya verilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesi'ne atanan Salim Bey bu göreve katılmak için bindiği gemi, Karadeniz'de seyir halinde iken 24 Ekim 1914'de Rus Donanması tarafından batırılmış ve Salim Bey, Ruslar tarafından esir alınmıştır. Salim Bey'in esareti yaklaşık 6 yıl sürmüş ve 1920 yılında yurda dönmüştür.

Yurda döndükten sonra 24'üncü Tümen Topçu Alayı'nda topçu subayı olarak görev alarak muharebelere katılmış ve Haymana civarındaki muharebelerde yaralanmıştır.

Müteakiben, Adana'daki Hava Okulu Müdürlüğü'ne atanmış ve Kurtuluş Savaşı yıllarında pilot ihtiyacının giderilmesine büyük katkılarda bulunmuştur.

1923 yılında sonra da Yeşilköy Uçak Makinist Okulu ve Eskişehir Hava Okullar Komutanlığı görevlerinde bulunmuş ve Albay rütbesinde Ayniyat Teftiş Dairesi 4'üncü Şube Müdürlüğü görevinde iken 20 Temmuz 1937'de emekli olmuştur. Bildiği yabancı diller; Fransızca.

Albay Salim İLKUÇAN 4 Aralık 1937'de vefat etmiştir.

NIŞAN VE MADALYALAR:

Hava Seyahat Madalyası.

Harp Madalyası.

İstiklal Madalyası. (Madalya Numarası:5870)

- XII -



Remzi⁶⁹⁶
Sivil Pilot 1337-B-3

Sivil Pilot Remzi Efendi 1897 yılında Selimiye’de doğmuştur. Babasının adı Abdullah Efendidir. Annesi Ayşe Hanımdır.

10 Mayıs 1913 tarihinde Piyade Küçük Zabıt Mektebi’ne girmiş ve 14 Nisan 1916’da Kıdemli Onbaşı olarak mezun olmuştur. 1916 yılında Yeşilköy Tayyare Mektebi’nde kurs görmüş ve kurs sonunda Kıdemli Çavuş rütbesiyle pilot olmuştur.

Birinci Dünya Harbi’nde Küçük Zabıt pilot olarak Filistin Cephesi 4’üncü Tayyare Bölüğü’nde görev yapmış, mütarekeden sonra İzmir’e dönmüştür.

İstiklal Harbi’ne 1 Eylül 1920 tarihinde Garp Cephesi Tayyare Bölüğü’nde katılmış ve 29 Haziran 1921 tarihinde mecburi askerlik süresini tamamladığından sivil pilotluğa geçmiştir. Garp Cephesi Tayyare Bölüğü’nde iken bir süre Adana Tayyare Mektebi’ne staja gönderilmiştir. Staj sonunda 2’nci Tayyare Bölüğü’ne katılmış ve harbin sonuna kadar bu bölükte kalmıştır.

16 Ekim 1922 tarihinde Afyon 3’üncü Tayyare Bölük Komutanlığı emrine girmiştir. Ocak 1923’de 3’üncü Tayyare Bölüğü ile birlikte İzmit’e intikal etmiştir. Keşif pilotu olan Remzi Efendi Spad tipi av uçak ile av pilotluğu intibak uçuşlarına başlamış ve bu uçuşların birinde 28 Şubat 1923 tarihinde İzmit Körfezi’ne uçağının düşmesi sonucu şehit olmuştur.

Kabri İzmit Hava Şehitliği’ndedir.

⁶⁹⁶ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:Ş-158.)

NİŞAN VE MADALYALAR:

İstiklal Madalyası (Madalya No:12697)

- XIII -



Mükerrerem⁶⁹⁷
Sivil Pilot

Sivil Pilot Mükerrerem 1897 yılında İstanbul'da doğmuştur. Baba adı Mehmet Efendidir. Feride Hanımla evli olup 3 çocuk babası idi.

14 Eylül 1912 tarihinde girdiği İstanbul Küçük Zabıt Mektebi'nde öğrenci iken tayyareci olmak üzere seçilmiş ve 1914–1915 döneminde pilotaj kursuna katılmak için Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne gönderilmiştir. 14 Eylül 1915 tarihinde küçük zabıt Mektebi'ni, 4 Ekim 1915'de Tayyare Mektebi'ni bitiren Mükerrerem Efendi, Ekim 1915'den Aralık 1915'e kadar Kadıköy İhtiyat Zabıt Mektebi'nde görev yapmıştır.

Birinci Dünya Harbi'nde, 1917 yılı başında atandığı Musul'daki 6'ncı Ordu 18'inci Kolordu Tayyare Bölüğü ile Tayyare birliklerinde küçük zabıt rütbesiyle hizmet yapmıştır. 8 ay orduda tayyare ile postacılık hizmetinde bulunmuştur.

Bir ay izinli olarak geldiği İstanbul'da Şubat 1918'de Kuvay-î Havaiye Müfettişliği'nce Batum Mevki Müstahkem 16'ncı Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Mondros Mütarekesi'ne kadar burada görev yapan Mükerrerem Efendi, Mevki Müstahkem Komutanı Esat Paşa tarafından Gümüş Liyakat Madalyası ile taltif edilmiştir. Mütareke şartları gereğince uçağının İngilizlerin eline geçmesi ihtimali üzerine Bölük Komutanı Rasıt Yüzbaşı Rasim Bey'le beraber Batum'dan Trabzon'a gelerek uçağını Türk toprağına bırakarak İstanbul'a dönmüştür.

⁶⁹⁷ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:Ş-1544.)

14 Ocak 1921 tarihinde sivil pilotluğa geçmiştir. Milli Mücadeleye katılmak için 25 Şubat 1921'de İstanbul'dan firar ederek Anadolu'ya geçmiştir. 22 Mart 1921'de Kuvay-î Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'nde istihdam edilmek üzere Garp Cephesi'ne atanmıştır. 1922 yılında Adana Tayyare Mektebi'ne staja gönderilmiştir. Garp Cephesi 1'inci Tayyare Bölüğü'nde iken Afyon, Dumlupınar ile diğer muharebelere katılmıştır. Bir süre Hava Okulu'nda öğretmenlik yaptıktan sonra 1'inci Ordu emrinde bulunan İzmit 3'üncü Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve Lozan Anlaşması'nı müteakip terhis edilmiştir.

1924 yılında sivil tayyareci olarak tekrar göreve başlamıştır. 1925 yılında Şeyh Sait İsyanı nedeniyle Diyarbakır'a intikal eden 3'üncü Tayyare Bölüğü'ne takviye amacıyla İstanbul'dan Yüzbaşı Şefik ÇAKMAK Komutasında bir müfreze ile Diyarbakır'a intikal ederek harekâta katılmıştır. 1926 yılında Eskişehir 2'nci Tayyare Bölüğü'nde görevde bulunan Mükerrerem Efendi, sağlık nedeniyle yer hizmetlerine ayrılmıştır.

22 Mayıs 1928'de tekrar uçuşa başlamış ve Diyarbakır 7'nci Tayyare Bölük Uçuş Heyetine atanmıştır. 1931 yılında Hava Okulu Hazırlama Bölüğü'nde öğretmen iken 1.6.1931'de geçerli olmak üzere 10 yıl hizmet edeceğine dair taahhütname imzalamıştır.

Hava Mektebi Eğitim Taburu Hazırlama Bölüğü'nün Tatbikat ve Pilotaj devresinin yaklaşması dolayısıyla tayyare durumu teftişi yapılmış, teftişi müteakip bölüklere kol uçuşu yaptırılmış, kol uçuşu esnasında Sivil Pilot Halim CANKO'nun uçağı Mükerrerem Efendinin uçağına çarpmış 2.4.1933 tarihinde şehit olmuştur.

Kabri Eskişehir Hava Şehitliği'ndedir.

NIŞAN VE MADALYALAR:

- 1917 yılında Türk Harp Madalyası
- 1917 “ Alman Harp Madalyası
- 1917 “ Tayyarecilik Madalyası
- 1918 “ Gümüş Liyakat Madalyası
- 1922 “ TBMM Takdirnamesi
- 1928 “ İstiklâl Madalyası (Madalya No:12701)

- XIV -



Ömer Avni OKAR⁶⁹⁸
Albay Hv.1332.P.32

Albay Ömer Avni OKAR, 1895 yılında Selanik'te doğmuştur. Baba adı Hafız Mustafa Lütfü Bey, anne adı Sıdika Hanımdır. Lise öğreniminden sonra 1914 yılında Subay Adayı Talimgâhı'nda eğitime alınmış ve Kıt'aya çıkarılmıştır. 1915 yılında subay nasb edilmiştir. Ferika Hanımla evli olup 2 çocuk babası idi.

Birinci Dünya Harbi'nde; Çanakkale Cephesi'nde Anafartalar Muharebeleri'nde yaralanmıştır. Müteakiben, Irak Cephesi'nde görev almış ve Kutul-Amare Sabis Muharebeleri'ne, Acemistan Harekâtı'na ve Kermenşah Muharebeleri'ne katılmıştır.

1918 yılında kendi isteği ile hava sınıfına geçmiş Yeşilköy Hava Okulu'nda eğitim gördükten sonra askeri tayyareci olmuştur.

İstiklal Harbi'nde; 1920–1923 yılları arasında Konya Tayyare İstasyonu, Batı Cephesi 2'nci Tayyare Bölüğü rasıtlığı, Batı Cephesi Karargâhı Tayyare İrtibat Subaylığı görevlerinde bulunmuş ve Uşak, Afyon, Kütahya, Eskişehir, Sakarya ve Başkomutanlık Muharebeleri'ne katılmıştır.

Harp, Gümüş, Liyakat, Mafevk ve İstiklâl Madalyaları ile taltif edilmiştir.

1924–1925 yılları arasında Harp Okulu'nda tamamlama eğitimi (İkmal Tahsili) görmüş ve 1950 yılına kadar Hava Kuvvetleri'nin çeşitli birlik ve kurumlarında görev yapmıştır. Hv. K.K. Ordu Donatım Daire Başkanı görevindeyken, 6.4.1950 tarihinde emekliye ayrılmıştır. Bildiği yabancı diller; Fransızca.

⁶⁹⁸ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi, Depo No:3, Dolap 1-106, Dosya E-106.)

NİŞAN VE MADALYALAR :

- 1915 yılında Harp Madalyası.
1916 " Gümüş Liyakat Madalyası.
1921 " Mafevk Madalyası.
1924 " İstiklal Madalyası.(Madalya No:7237)

- XV -



İhsan ORGUN⁶⁹⁹
Korgeneral Hv.1333.P.78

Korgeneral İhsan ORGUN 1898 yılında İSTANBUL'da doğmuştur. Baba adı Mehmet Bey. 1916 yılında Lise öğrenimini Askeri İdadi de tamamlayarak Maltepe Talimgâhı'na gönderilmiştir. 12 ARALIK 1916'da Piyade Asteğmen olarak mezun olmuş, aynı talimgâhta eğitim subayı (öğretmen) olarak 29 ŞUBAT 1917'ye kadar görev yapmıştır. Eşi Ayşe Hanımdır.

Müteakiben, 29 ŞUBAT 1917'den 30 MART 1917'ye kadar Yeşilköy Hava Okulu'nda öğrenci subay olarak tayyare rasıt kursu görmüştür. 1917'de Kuvay-î Havaiye Müfettişliği emrine verilerek Tayyare sınıfına nakledilmiş ve İSTANBUL Hava Müdafaa Komutanlığı emrine atanmıştır. Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde 5 ay daha rasıt kursu gördükten sonra MART 1918'de 4'üncü Tayyare Bölüğü'ne rasıt olarak atanmıştır. Bu Bölük ile FİLİSTİN'e gitmiş, FİLİSTİN'den geri çekilmesinden sonra Bölüğü ile KONYA'ya gelmiştir.

İstiklal Harbi'nde 1919–1923 yıllarında Garp Cephesi emrinde, ERZURUM 7'nci Tayyare Bölüğü'nde, Tayyare Refakat Subaylığı'nda, Batı Cephesi 4'üncü Grup Karagahı 1'inci Şube'de ve Tayyare Bölüğünde rasıtlık görevlerinde bulunmuştur. 22 HAZİRAN 1922'de bir keşif görevinde Seyitgazi civarında Tayyaresinin arıza yapması nedeniyle mecburi iniş yapmıştır. Ancak bu durum onun Yunanlılara esir düşmesine sebep olmuştur. MART 1923'de esaretten dönerek 1'inci Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. İstiklal Madalyası ile taltif edilen Korgeneral İhsan ORGUN, 27 ŞUBAT 1925'de Grup Lideri olarak 3 tayyareli bir kol ile Şark İsyanı Harekâtı'na katılmıştır.

⁶⁹⁹ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi, Dolap 1/43, Raf 1, Gen.Öz.Dos.No:3.)

EYLÜL 1925'de Tayyarecilik öğrenimini yapmak üzere FRANSA'ya gitmiştir. EKİM 1926'da yurda dönerek ESKİŞEHİR 7'inci Bölüğü'ne atanmış ve bu bölüğün uçuş heyetinde göreve devam etmiştir.

1926 yılında Yüzbaşılığa, 30 AĞUSTOS 1935'de Binbaşılığa 30 AĞUSTOS 1938 'de Yarbaylığa, 30 AĞUSTOS 1941'de Albaylığa yükselmiştir.

2'nci Tayyare Alay Komutanlığı yaptığı sırada 30 AĞUSTOS 1946'da Tuğgeneral olmuş ve Hava Okulu Komutanlığı'na atanmıştır. 30 AĞUSTOS 1948'de Tümgeneralliğe, 30 AĞUSTOS 1953'de de Korgeneralliğe yükselmiştir.

Askeri Temyiz Mahkemesi Reisliği görevini yaparken, 27 MAYIS 1960 tarihinde Hv.K.K.'na vekâleten getirilmiştir. Kısa bir süre bu görevde kalan Korgeneral İhsan ORGUN 4 AĞUSTOS 1960 tarihinde emekli olmuştur. Bildiği yabancı dil; Fransızcadır.

10 KASIM 1980 tarihinde vefat etmiştir.

NİŞAN VE MADALYALAR:

Harp Madalyası.

İstiklal Madalyası.(Madalya No:7251).

- XVI -

Fotoğraf Yok

Ömer Sabri⁷⁰⁰
Sivil Pilot
4-B/340

Sivil Pilot Ömer Sabri Efendi 1894 yılında İstanbul Kasımpaşa'da doğmuştur. Baba adı İsmet, Anne adı Nesibe Hanımdır.

14 Eylül 1913 tarihinde Küçük Zabit Mektebi'ne girmiş, buradan 29 Eylül 1914 tarihinde Onbaşı rütbesi ile mezun olmuştur.

1917 yılında Tayyare Mektebi'ne girmiştir. 1 Haziran 1920 tarihinde Milli Mücadeleye katılmıştır. 26 Mart 1922 tarihine kadar Kıdemli Küçük Zabit olarak, bu tarihten sonra sivil pilot olarak hizmet vermiş ve Garp Cephesi 1'inci Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır.

İstiklal Harbi'ndeki başarılarından ötürü İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir. (Madalya No:12699)

Müteakiben İzmir, Seydiköy 1'inci Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve burada görevli iken 19 Haziran 1924 tarihinde bir eğitim uçuşunda şehit olmuştur.

Kabri İzmir Hava Şehitliği'ndedir.

⁷⁰⁰ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:Astsb. Ş-1881.)



Mehmet Sıtkı TANMAN⁷⁰¹
Albay
Hv.1331-N-38

Albay Mehmet Sıtkı TANMAN 1895 yılında BOLU'da doğmuştur. Baba adı Rasım Efendi. Anne adı Ayşe Hanımdır. İlk ve Orta öğreniminden sonra 1914 yılında Kıt'aya çıkarılmış ve Karadeniz Boğazı'nda Müstahkem Mevki Anadolu Kavağı'nda görevlendirilmiştir. 1915 yılında Asteğmenliğe nasb edilmiştir. Hatice Makbule Hanımla evlenmiş olup 2 çocuk babası idi.

14.7.1915 - Aralık 1916 tarihleri arasında Çatalcı Hattı Ağır Topçu 6'ncı Alayı'nda görev yaptıktan sonra kendi isteği ile hava sınıfına geçmiştir. Mayıs 1917 tarihine kadar Yeşilköy Hava Okulu'nda eğitim görmüş ve 4'üncü Tayyare Bölüğü'ne rasıt olarak atanmıştır.

Müteakiben, Maltepe'deki 1'inci Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve 27.6.1920 tarihinde İstanbul'dan firar ederek Konya Tayyare İstasyonu'na katılmıştır. 1920-1923 yılları arasında; Batı Cephesi 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri Uçuş Heyeti'nde rasıt olarak, Birinci ve İkinci İnönü, Kütahya, Eskişehir, Sakarya Dumlupınar ve Başkomutanlık Muharebeleri'ne katılmıştır.

Harp, Gümüş Liyakat Madalyaları ile Mükâfatı Nakdiye ve Takdirname ile taltif edilmiştir.

⁷⁰¹ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz.:Hv.K.K. Personel Arşivi Depo No:3, Dolap 107-169, Dosya E-113.)

1947 yılına kadar Hava Kuvvetleri'nin çeşitli birlik ve kurumlarında görev yaptıktan sonra Genelkurmay Harp Tarihi Şubesi'ne Hava Uzmanı olarak atanmış ve 20.9.1950 tarihinde emekliye ayrılmıştır. Emekliye ayrıldıktan sonra da bir süre Harp Tarihi'nde göreve devam etmiş ve İstiklal Harbi Dönemi'ni kapsayan Türk Havacılık Tarihi 2'nci Cilt 2'nci Kitabı yazmış ve eser Hava Basımevi (Eskişehir) tarafından 1953 yılında yayımlanmıştır. Bildiği yabancı diller; Fransızca, Almanca.

Albay Mehmet Sıtkı TANMAN 30.1.1980 tarihinde vefat etmiştir.

NIŞAN VE MADALYALAR :

1918 yılında Harp ve Liyakat Madalyası.

1920 " Mükâfatı Nakdiye.

1922 " Takdirname.

İstiklâl Madalyası (Madalya No:7218 MSB)

- XVIII -



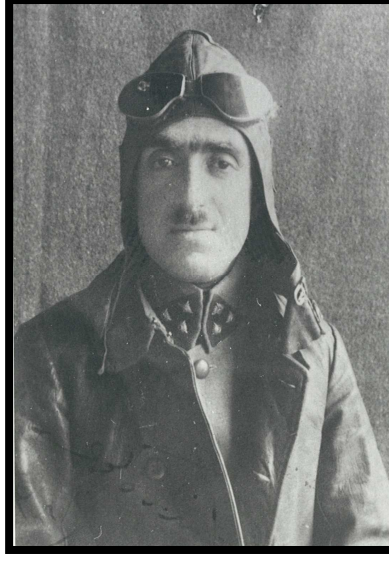
YUSUF KENAN⁷⁰²
İSTİHKÂM ÜSTEĞMEN (1333–9)

İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Bayburt'ta doğmuştur. Babasının adı Abdurrahman'dır.

1911 yılında 5'inci Kolordu, 5'inci İstihkâm Taburu, 3'üncü Bölük'te görev yaparken 30.03.1323 (1909)'de Üsteğmenliğe yükselmiştir. 29 Haziran 1911'de dilekçe vererek balonculuk tahsili için Avrupa'ya gitmeye talip olmuş ve havacılığa geçmiştir. Temmuz 1911 - Mayıs 1912 arası Fransa'daki Berliot uçuş okulunda pilotaj eğitimi görerek 797 nolu bröveye sahip olmuştur.

Yurda döndükten sonra Yeşilköy Tayyare Mektebine atanmıştır. 24 Aralık 1333 (1917) tarihinde dördüncü mertebe ustalığa, 16 Şubat 1335 (1919)'da 5'inci Tayyare Bölüğünde görevli iken 11 Ocak 1336 (1920)'da sıhhi nedenlerden dolayı sıhhiye dairesi kararıyla 8'inci Tayyare Bölüğüne tayin edilmiştir.

⁷⁰² Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube.



İsmail ZEKİ⁷⁰³
Sivil Pilot

İsmail Zeki Efendi 1898 yılında Bayburt'ta doğmuştur. Babasının adı Mehmet Efendidir. Annesi Zinet Hanımdır.

15 Ekim 1913 tarihinde Orduya girmiş, 1915'de 1'inci Dünya Harbi'ne katılmıştır. 1916'da Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden Kıdemli Çavuş rütbesiyle mezun olmuştur. Eylül 1917'de Filistin Cephesi 3'üncü Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır.

Şubat 1918 tarihinde düşman ateşinden isabet alan uçağının düşmesiyle Bedevilere esir düşmüş, 4 Şubat 1918 tarihinde Bedeviler tarafından İngiltere'ye teslim edilmiştir. 1919 yılında esaretten kurtuluşunu müteakip İstanbul'a gelerek Maltepe Tayyare İstasyonu'na katılmıştır.

14 Haziran 1920 tarihinde İstiklal Harbine katılmak için Anadolu'ya geçmiş ve Garp Cephesi 1'inci Tayyare Bölüğü'nde görev almıştır.

26 Mart 1922 tarihinde sivil pilotluğa geçmiştir. Afyonkarahisar ve Dumlupınar Muharebelerinde düşman takibinde gösterdiği azim ve metanetten dolayı TBMM Takdirnamesi ile taltif edilmiştir.

1923 yılında Tayyare Mektebi 1'inci Tayyare Bölüğü'nde öğretmen olarak görev yapmıştır.

⁷⁰³ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz.: Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:Ş-76.)

9 Eylül 1923 tarihinde İzmir'in Kurtuluş Bayramı kutlanırken geçit töreninde yapılan merasim uçuşuna katılmış, akrobasi yaparken düşmesi ile yaralanmış müteakiben kaldırıldığı hastanede şehit olarak vefat etmiştir.

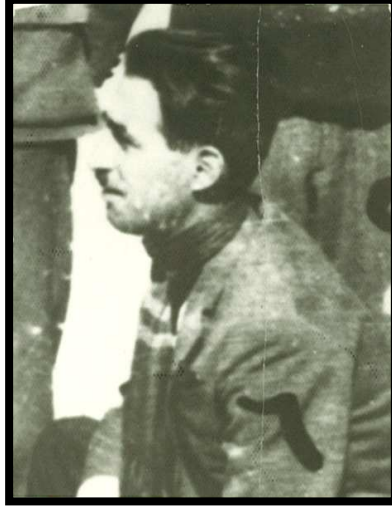
Kabri İzmir Hava Şehitliği'ndedir.

NİŞAN VE MADALYALAR:

Harp Madalyası

Liyakat Madalyası

İstiklal Madalyası (Madalya No:12695)



Hayrettin⁷⁰⁴
Sivil Pilot

Eylül 1913'de Küçük Zabit Mektebi'ne girmiştir. 1 Ocak 1916 tarihinde Kıdemli Çavuş rütbesiyle Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne katılmıştır.

Temmuz 1917 tarihinde Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu emrinde Suşehri'nde bulunan 7'nci Tayyare Bölüğü'ne katılmıştır. 1918 yılında Başçavuş rütbesi ile 8'inci Tayyare Bölüğü'ne katılmış, Ruslara karşı yürütülen savaşta görev almış; Kelkit, Erzurum ve 2 Nisan 1918'de Kars kurtarılınca bölükle beraber buraya intikal etmiştir. Bu cephede başarılı keşif uçuşlarında bulunmuştur. Ordu Komutanlığı'nın emri ile Tebriz'de bulunan 2'nci Kafkas Kolordusu emrine girmiştir. Mondros Mütarekesi hükümlerince Tebriz'in boşaltılması üzerine bölükle beraber Kars'a geri dönmüştür.

Sivil Pilot Hayrettin Efendi 1919 yılında Maltepe Tayyare İstasyonu'na katılmış, Haziran 1920'de Tayyare İstasyonu'ndan Anadolu'ya uçak kaçırma olayından sonra bir süre İstanbul'da saklanmıştır. 15 Haziran 1920 tarihinde Anadolu'ya sevk edilmek üzere Selimiye kışlasından çıkarılan esirler arasına karışarak Harem İskelesi'nden İstimbot ile Mudanya'ya çıkmış, bilahare Bursa, Eskişehir yoluyla Konya'ya ulaşmıştır. Konya'da faaliyeti sağlanan 1'inci Tayyare Bölüğü ile Ağustos 1920'de Eskişehir'e gelerek Garp Cephesi Komutanlığı emrine girmiştir. 29 Mayıs 1921 tarihinde sivil pilotluğa geçmiştir. 1'inci ve 2'nci Tayyare Bölükleri'nde harbin sonuna kadar görev yapmıştır.

⁷⁰⁴ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube.

İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir. (Madalya No:12702)

İstiklal Harbi'nin kazanılmasından sonra 23.9.1923 tarihinde Tayyare Mektebi'ne atanarak pilot öğretmenlik yapmıştır. Hava Kuvvetlerinden ayrıldıktan sonra Devlet Hava Yollarında pilot olarak görev yapmıştır.



Mehmet Fazıl Bey⁷⁰⁵

Hava Pilot Binbaşı (Hv.1326-P-41)

Binbaşı Fazıl Bey, 1889 yılında İşkodra'da doğmuştur. Baba adı Aydınlı Kadı Abdurrahman Bey, Annesi Saadet Hanım'dır. 1907 yılında Harp Okulu'na girmiş ve 29 Mart 1910'da Harp Okulu'ndan mezun olarak 21'inci Fırka 78'inci Alay, 2'nci Tabur 6'ncı Bölüğe atanmıştır. 25 Temmuz 1912 tarihinde hava sınıfına geçmiş ve İngiltere'ye havacılık eğitimine gönderilmiştir. Ancak, Balkan Harbi'nin çıkması üzerine eğitimi tamamlayamadan yurda dönmüş ve Edirne Tayyare Müfrezesi'ne atanmıştır Balkan Harbi'nde pilot olarak görev almış ve çeşitli keşif uçuşlarına katılmıştır. İlk kol uçuşu da, Balkan Harbi'nden kısa bir süre sonra Mehmet Fesa EVRENSEV liderliğinde Fethi ve Fazıl beylerden oluşturulan bir ekip tarafından gerçekleştirilmiştir. 14 Kasım 1913 tarihinde yapılan bu ilk kol uçuşu, Yeşilköy (İSTANBUL) - Edirne ve Edirne-Yeşilköy (İSTANBUL) arasında yapılmıştır.

Balkan Harbi'nden sonra İstanbul Numune Tayyare Bölüğü'ne, 1914 yılında da Yeşilköy Tayyare Mektebi Başöğretmenliği'ne atanmıştır. Türk Hava Kuvvetleri'nde ilk akrobasi Fazıl Bey tarafından 5 Mart 1914 tarihinde gerçekleştirilmiş ve bu denemede Fazıl Bey 400 m. irtifada "VIRIL" hareketini yapmaya başarmıştır.

⁷⁰⁵ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi, 1-B-10, Dolap No:1-106, Dosya Ş-19.)

Çanakkale Muharebeleri'ne katıldıktan sonra Fazıl Bey 1915 yılında, 4'üncü Ordu kuruluşundaki Birüssebi Tayyare Müfrezesi Komutanlığı'na atanmış ve 25 Eylül 1915'de de Birüssebi'den ayrılarak Irak Grubuna katılmış müteakiben 2'nci ve 3'üncü Tayyare Bölükleri'nde; El-Cezire ve Irak Cepheleri'nde Kütül'amere ve Medine Muharebeleri'ne katılarak üstün yararlıklar göstermiştir.

Bu tarihten yaklaşık altı ay sonra bu konuda hiç ders almadan aynı akrobasi hareketi Fazıl Bey tarafından da başarılmıştır.

Kasım 1917'de Berlin'deki Mubayaa Komisyonu Tayyare Kısmı'na, Temmuz 1918'de de Yeşilköy 9'uncu Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve 25 Ekim 1918 tarihinde İstanbul'a hücum eden 5 İngiliz uçağıyla tek başına hava muharebesine girmiş ve onları püskürtmeyi başarmış kendisi ağır yaralı uçağı da hasarlı olarak İstasyon'a inmiştir. İki ay kadar hastane de tedaviden sonra Yeşilköy Tayyare İstasyon K.lığı'na katılmış ve Yeşilköy'den Maltepe'ye nakledilen Tayyare İstasyonu'ndaki uçakların bir kısmının Anadolu'ya kaçırılmasını sağlamak için uğraşmış bu başarılamayınca Maltepe'den kaçarak Anadolu'daki Milli Kuvvetlere Katılmıştır.

Anadolu'ya geçtikten sonra Konya Tayyare İstasyonu'ndaki faaliyetlere katılmış ve hazırlanan üç uçakla Uşak'ta kurulan "Kartal Müfrezesi" adlı, Milli Mücadele'nin ilk hava birliğine komuta ederek bizzat hava harekâtını başlatmıştır. 1920-1922 yılları arasında Kartal Müfrezesi, 2'nci Tayyare Bölüğü ve Batı Cephesi Tayyare Bölüğü'ne komuta etmiş ve Demirci, Birinci ve İkinci İnönü, Kütahya ve Sakarya Muharebeleri'ne bizzat katılarak büyük yararlıklar göstermiştir.

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 T.B.M.M.'den Takdirname ile ödüllendirilmiştir. Ayrıca, Büyük Taarruz'dan sonra rütbesi Binbaşılığa yükseltilmiştir.

İstiklal Savaşı'nın sona ermesinden sonra, İzmir'de toplanan hava birliklerine Grup Komutanı olarak atanmış aynı zamanda Hava Okulu'nda Uçuş Baş Öğretmenliği yapmıştır. Bu görevde iken 27 Ocak 1923 tarihinde pilotaj eğitimi için öğrencisi Deniz Astsubay Mehmet Emin'i uçururken uçak düşmüş ve Deniz Astsubay Mehmet Emin ile Fazıl Bey Şehit olmuştur. Bildiği yabancı diller; Fransızca ve Almancadır.

Fazıl Bey'in Kabri, İzmir Hava Şehitliği'ndedir.

NİŞAN VE MADALYALAR:

Harp Madalyası.

Gümüş Muharebe Liyakat Madalyası.

5'nci Rütbeden Kılıçlı Mecidi Madalyası.

Gümüş İmtiyaz Madalyası.

Takdirname (TBMM tarafından).

İstiklâl Madalyası (3982).



Vecihi HÜRKUŞ⁷⁰⁶

Astsb. Pilot

Vecihi HÜRKUŞ 1895 yılında İstanbul'da doğmuştur. Vecihi HÜRKUŞ'un baba adı Ali Faham Bey'dir. 1910 yılında Küçük Zabit Mektebi'ne girmiş ve 1912'de mezun olmuştur. 12.8.1912 tarihinde Küçük Zabit olarak göreve başlamış ve 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 HÜRKUŞ 1913 yılında Kuvay-î Havai'ye emrine girmiş, 1914 yılında Bağdat Cephesi 7'nci Ordu 2'nci Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. 14.2.1915 tarihinde Yüzbaşı Mehmet Ali ile yaptığı bir uçuşta uçağının düşmesi neticesi ağır yaralanmıştır. Tedavi için İstanbul'a gitmiş, iyileştikten sonra Mayıs 1915'de pilotaj eğitimine başlamıştır. Müteakiben, Aralık 1916'da Kafkas Cephesi 7'nci Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Cephede ve düşman gerilerinde başarılı faaliyetlerde bulunmuş, 26 Eylül 1917'de Rasıdı Yzb. Şükrü (KOÇAK) ile bir Rus uçağını düşürmüşlerdir. 8.10.1917'de keşif uçağı ile Rus av uçağını savaşa zorlamış, başından yaralanması ve rasıdının tüfeğinin arızalanması üzerine Erzincan ovasına mecburi iniş yapmıştır.

⁷⁰⁶ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No.: E-1077; Vecihi HÜRKUŞ, Havalarda (1915-1025) Kanaat Kitabevi, İstanbul 1942; Hv.K.K. Tarihçe Şube Arşivi 1913-1918-Yılları arası Kadro Defteri S.29.)

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'uncu Tayyare Bölüğü'nde av pilotu olarak görev almıştır.

Seferberliğin 31.12.1919'da kaldırılması üzerine 6 senelik hizmeti tamamladığından terhis edilmiştir. 7 Haziran 1920 tarihine kadar gizli olarak havacılarla temasta bulunmuş, bu tarihte İstanbul Maltepe'den uçak ile Anadolu'ya firar teşebbüsünde, uçağının kalkışta kırım geçirmesinden dolayı başarılı olamamıştır. Bu olaydan sonra İstanbul İşgal Kuvvetleri ve Hükümet İnzibat Kuvvetlerine yakalanmadan, 15 Haziran 1920'de Selimiye Kışlası'ndan Anadolu'ya nakledilecek esirler arasına karışarak, Harem İskelesinden İstombot ile Mudanya'ya çıkmıştır. Buradan Bursa'ya gelerek Milli Kuvvetlere katılmıştır. Müteakiben Eskişehir üzerinden Konya'ya gitmiş ve Konya Tayyare İstasyonu'nda sivil pilot olarak göreve başlamıştır.

20.6.1920 tarihinde Konya Tayyare İstasyonu'nda faaliyete geçirilen 3 av uçağı ile Yzb. Fazıl'ın Komutası altında Temmuz 1920'de Uşak'a gelmiştir. Müteakiben 1'inci Tayyare Bölüğü'nde göreve devam etmiştir.

1'inci İnönü Muharebeleri'nde başarılı keşif uçuşları yapmış ve düşmanın durumunu havadan rapor etmek suretiyle kumandanlığa bildirmiştir. 1'inci İnönü Muharebelerin son günü 10.1.1921'de düşmanın ricat halinde olduğunu tespit etmiş ve cephe üzerinde Yunan kuvvetlerine makineli tüfek ateşi açtığı sırada uçağı isabet alarak çarpışan iki kuvvet arasında (İnönü Mevkii) mecburi iniş yapmıştır. Uçağını imha ettikten sonra Türk tarafına geçip Cephe Karargâhı'na giderek düşmanın durumunu bildirmiştir. Bu başarılarından dolayı Garp Cephesi Komutanı İsmet İNÖNÜ tarafından nakdi mükâfatla taltif edilmiştir.

Bilahare, Kütahya 2'nci Tayyare Bölüğü'nde görev yapmıştır. Kütahya Muharebelerinden sonra Muğla'ya mecburi iniş yapan Yunan uçağını tamirden sonra 21.8.1921'de Akşehir'e getirmiş ve İSMET adı verilen bu uçak ile Sakarya Muharebeleri'ne katılmıştır.

1'inci ve 2'nci İnönü, Sakarya Muharebeleri ve nihayet Büyük Taarruz'daki hizmetlerinden ötürü 3'üncü kez Büyük Millet Meclisi takdiri verilmiştir. Balkan Harbi'nden 4, 1'inci Dünya Harbi'nden 8, İstiklal Harbi'nden 6 yıl harp zammı almıştır.

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'inci Tayyare Bölüğü'ne öğretmen olarak atanmıştır. Avrupa'ya gidecek tektik heyetine seçilmiş, 20.12.1923'de İzmir Limanı'ndan hareket eden heyetle birlikte Fransa, İtalya, İngiltere ve Almanya'yı dolaşmış, kendi projesi olan uçağının inşasıyla ilgilenmek üzere heyetten daha önce yurda dönmüştür. Vecihi K-IV adını verdiği uçağının imalını Aralık 1924'te tamamlamasına rağmen çeşitli sebepler yüzünden tecrübe uçuşunu 2.8.1925 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.

NİŞAN VE MADALYALAR:

Tayyarecilik Alamet-i fabrikası Harp Madalyası
Gümüş Liyakat Madalyası
TBMM Takdirnamesi, (2 defa) Sakarya ve Dumlupınar
Muharebelerinden
İstiklal Madalyası (Vesika No: 13636)
İmtiyaz Madalyası

- XXIII -



İhya⁷⁰⁷
Sivil Pilot

Sivil Pilot İhya Efendi 1896 yılında İstanbul'da doğmuştur. Baba adı Tefik Beydir. Evli olup 1 çocuk babasıdır.

19 Ekim 1913 tarihinde Küçük Zabit Mektebi'ne girmiş ve 1915 yılında mezun olmuştur. Nisan 1916'da Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne girmiş ve aynı yılın sonlarına doğru Kıdemli Çavuş rütbesiyle mezun olarak Filistin Cephesi 3'üncü Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Bu Cephe harp boyunca başarılı cephe uçuşları gerçekleştirmiştir. Harbin sonlarına doğru cephenin çökmesi ve geri çekilme esnasında Ekim 1918'de İngilizlere esir düşmüştür.

Mart 1919'da esaretten dönmüş ve Konya'ya gelerek Tayyare İstasyonu 5'nci Tayyare Bölüğü'ne katılmıştır. Burada iken, Birinci Bozkır ve İkinci Bozkır İsyanlarının Bastırılması Harekâtında uçağıyla harekâta katılmıştır.

Temmuz 1920'den 24 Eylül 1922'ye kadar 2'nci Tayyare Bölüğü'nde görev yapmış ve İstiklal Harbi boyunca bilfiil cephede bulunmuştur. İzmir'in kurtarılmasından sonra 24 Eylül 1922 tarihinde teşkil olunan 2'nci Tayyare Bölüğü'ne katılmış, bölükle Ocak 1923'de Bandırma'ya intikal etmiş, burada 3 ay görev yapmıştır.

⁷⁰⁷ Hv.K.K. GENSEK Tarihçe Şube. (Bkz. Hv.K.K. Personel Arşivi Şahsi Dosya No:V-1366)

23 Eylül 1923 tarihinden itibaren İzmir Tayyare Mektebi'nde uçuş öğretmeni olarak görevlendirilmiştir. Bu görevini 1925 tarihine kadar sürdürmüştür. Nisan 1925'de Harbiye Dairesi tarafından İstanbul'dan Mardin'e kadar 1450 Km. arızasız uçtuğu için 150 TL nakdi mükâfatla taltif edilmiştir. 11 Eylül 1926 tarihinde İzmir Tayyare Mektebi'ndeki öğretmenlik görevine geri dönmüştür. 27 Ağustos 1927 tarihinde istifa ederek Hava Kuvvetleri'nden ayrılmıştır. Bilahare Avrupa Hava Yollarına geçmiş ve 1934 yılındaki bir uçuşundan

Bulgaristan'da bir dağa çarparak Fransız pilot ile birlikte vefat etmiştir.

NIŞAN VE MADALYALAR:

Tayyarecilik Nişanı

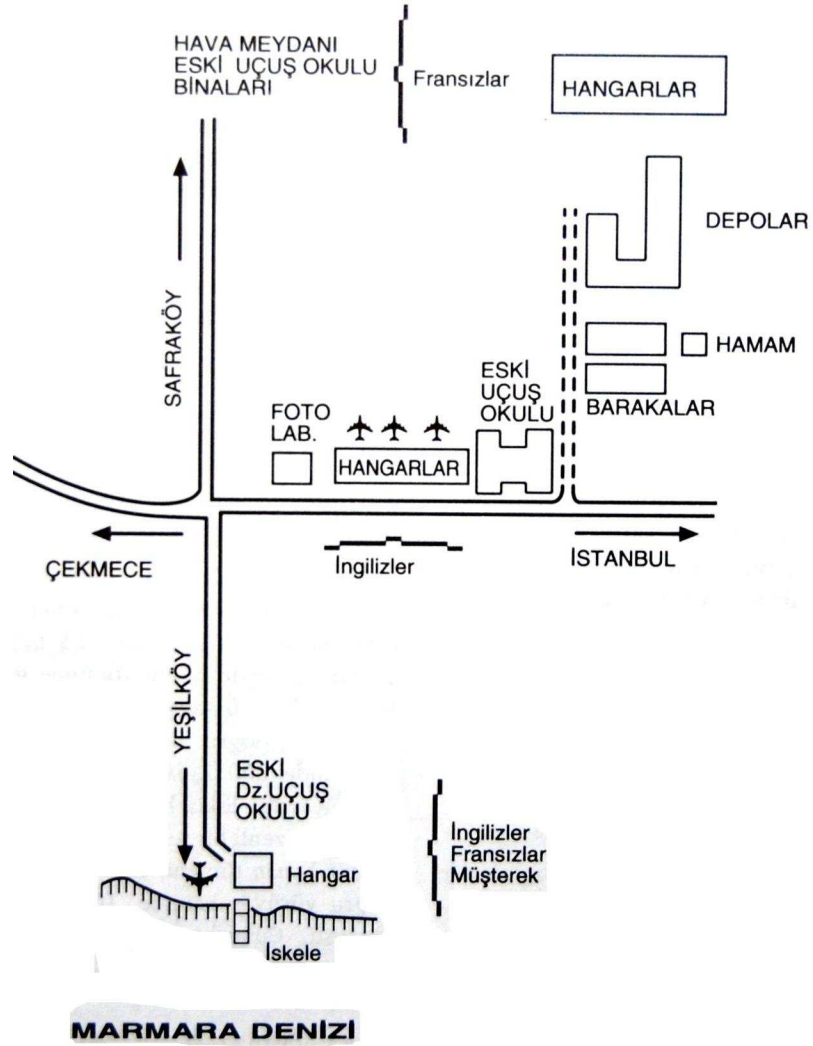
Takdirname

İstiklal Madalyası (Madalya No:12706)

KROKİLER

KROKİ 1

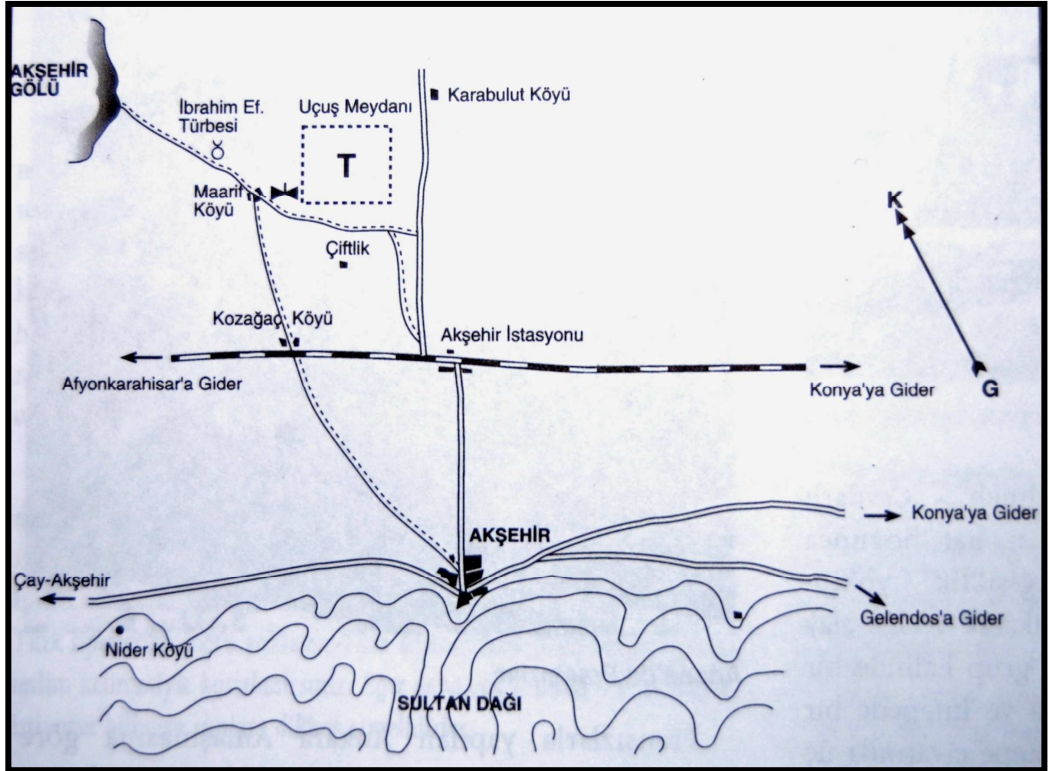
1912-1919 YILLARI ARASINDA TAYYARE MEKTEBİ YERLEŞİM PLANI⁷⁰⁸



⁷⁰⁸ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.111.

KROKİ 2

TAYYARE BÖLÜĞÜ'NÜN AKŞEHİR KARARGÂHI VE UÇUŞ MEYDANI KROKİSİ⁷⁰⁹



⁷⁰⁹ Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.91.