



MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE YUNANLARDAN ELE GEÇİRİLEN GANİMET TAYYARELER

Booty Planes Obtained From Greeks During National Struggle

Dr. Davud KAPUCU

Hava Kuvvetleri Komutanlığı

dkapucu@hotmail.com


<https://orcid.org/0000-0002-5278-9846>



Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi-
Journal of Ağrı İbrahim Çeçen University Social Sciences Institute-
AİCUSBED 7/1 Nisan/April 2021 / Ağrı

ISSN: 2149-3006

e-ISSN: 2149-4053

Makale Türü- <i>Article Types</i> :	Araştırma Makalesi
Geliş Tarihi- <i>Received Date</i> :	30.01.2021
Kabul Tarihi- <i>Accepted Date</i> :	10.03.2021
Sayfa- <i>Pages</i> : 107-126	 https://doi.org/10.31463/aicusbed.871271



<http://dergipark.gov.tr/aicusbed>

This article was checked by

 iThenticate



MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE YUNANLARDAN ELE GEÇİRİLEN GANİMET TAYYARELER*

Booty Planes Obtained From Greeks During National Struggle

Dr. Davud KAPUCU

ÖZ

Mondros Mütarekesi sonrasında Anadolu'nun değişik bölge ve yerleri İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. Bu ortamda Osmanlı orduları terhis edilmiş sadece ülkeyi korumak için çok az bir kuvvetin kalmasına müsaade edilmiştir. İşgaller, Anadolu'da Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri ile Kuvayı milliyenin kurulmasına yol açmıştır. Bu sırada Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a çıkışı ile Millî Mücadele başlamıştır.

Mustafa Kemal Paşa önderliğinde başlatılan Millî Mücadeleye havacılar da destek vermiştir. Bu kapsamda Konya'da toplanan havacılar, Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma uçakların bakım ve onarımını, manifatura dükkânları, demirci, marangoz ve hurda malzeme satan yerlerden elde edilen malzeme ile yaparak cephe hattına vermiştir. Ancak elde çok az miktarda tayyare ve yedek malzeme bulunduğu için bu durum birçok problemi beraberinde getirmiştir. Savaş şartları sebebiyle ithalatın durması, sermaye yokluğu gibi etkenler tayyare teminini zora sokmuştur. Bu ortamda Yunan tayyarelerinden bazıları Türk uçaklarıyla yaptığı hava muharebesi sonucunda veya benzin sıkıntısı gibi nedenlerle Türk cephe hattına zorunlu iniş yapmıştır. İlgili tayyareler Türk havacılar tarafından faal edilerek muharebelerde kullanılmıştır. İstiklal Harbi sırasında Yunanların 27 uçak kaybı olmuştur. Bu uçaklardan 10'u tamamen tahrip olmuş 17'si faal veya gayri faal durumda ganimet olarak ele geçirilmiştir. Ele geçirilen bu tayyarelerden dördüne "*Ganimet, İsmet, Sakarya ve Garipçe*" adı verilmiştir.

Bu çalışmada Yunanlardan ele geçirilen ve Türk havacılar tarafından isimleri verilen tayyarelerin faaliyetlerine arşiv belgeleri ve kaynaklar çerçevesince yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Tayyare, Ganimet, Millî Mücadele, Yunanlar, Havacılık.

Abstract

After the Armistice of Mondros, different regions and part of Anatolia had been started to be occupied by the Entente States. In this environment, the Ottoman

* Çalışma 20-21 Ocak 2021 tarihlerinde düzenlenen Şehr-i Ayasofya Uluslararası Kültür, Medeniyet ve Sosyal Bilimlerde Multidisipliner Araştırmalar Kongresinde bildiri olarak sunulmuş ancak yayınlanmamıştır. Makale, söz konusu bildirinin yeniden gözden geçirilmiş ve genişletilmiş şeklidir.

armies have been demobilized and only a small force was allowed to remain to protect the country. The occupations have led to the establishment of the Defense of Rights Societies and Kuvayı Milliye in Anatolia. Meanwhile, with the arrival of Mustafa Kemal Pasha to Samsun, the National Struggle had been started.

Aviators also supported the National Struggle that have initiated under the leadership of Mustafa Kemal Pasha. In this context, the aviators gathered in Konya made the maintenance and repair of the first World War aircraft with materials obtained from texting shops, blacksmiths, carpenters and places selling scrap materials and have given them to the front line. However, since there are very few aircraft and spare materials available, this situation have been brought many problems. Some factors such as cessation of imports and lack of capital due to war conditions, the procurement of aircraft had been made in difficult condition. In this environment, some of the Greek aircraft made a forced landing on the Turkish front line as a result of air combat with Turkish aircraft or due to gas shortage. The relevant aircraft had been used by Turkish aviators in combat. During the War of Independence, the Greeks lost 27 aircraft. 10 of these planes were completely destroyed and 17 of them were seized active or inactive as booty. Four of these captured aircraft were named as “Ganimet, İsmet, Sakarya and Garipçe”.

In this study, the activities of the aircraft captured from the Greeks and named by Turkish aviators will be included in the framework of archive documents and sources.

Keywords: Aircraft, Booty, National Struggle, Greeks, Aviation.

Giriş

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na altı tayyare ile katılmış ve savaş süresince müttefiki Almanya'dan temin ettiği 450 tayyare ile hava harekât görevini icra etmiştir (Kapucu, 2019: 72-79; Kapucu ve Korkmaz, 2020: 12; Korkmaz, 2017: 144-145). Muharebeler sırasında ülkenin uzak-yakın cephelerinde oluşturulan 17 tayyare bölüğü ile keşif ve taarruz görevleri icra ederek hava hâkimiyeti sağlanmaya çalışılmıştır (Korkmaz ve Kurt, 2019: 708). Bu kapsamda havacılar Çanakkale'den Basra'ya; Filistin'den Kafkasya'ya kadar çok geniş bir coğrafyada faaliyet göstermiştir (Aysal, 2015: 103-112). Birinci Dünya Savaşı içerisinde tayyare, malzeme ve yedek parça ihtiyacı Osmanlı Devleti'nin hava harp sanayii olmadığı için müttefiki Almanya ile Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'ndan temin edilmiştir.

Osmanlı Devleti, müttefiklerinin savaştan çekilmesi üzerine 30 Ekim 1918'de imzaladığı Mondros Mütarekesi sonucunda silahları bırakarak harp durumuna son vermiştir (Orbay, 1993: 68-157; Aysal, 2015: 10-20). Mütareke gereği ordular terhis edilmiştir. Bu karar kapsamında kara ve deniz kuvvetlerine mensup personel ile hava kuvvetleri personeli dağıtılmıştır (Aysal, 2017: 530-540). Osmanlı ordusu terhis edilirken ülkede görev yapan 32.000 Alman askeri de 1 Kasım 1918'den itibaren ülkelerine dönmeye başlamıştır (Sanders, 1968: 44). Bu sırada mütarekenin 7. Maddesine

dayanılarak, ülkenin çeşitli bölgeleri İtilaf Devletlerinin işgaline uğramıştır (ATASE Arşivi, BDH, Klasör: 51, Dosya: 198, Fihrist: 1).

Havacılar, Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı orduları cephe hattından çekilirken tayyarelerin İtilaf güçlerinin eline geçmemesi için bir kısmını yakmış bir kısmını da Anadolu içlerindeki bölgelere taşımıştır. Bu kapsamda bakıldığında savaş sonunda Osmanlı Devleti'nin elinde 14 deniz, 21 eğitim, diğerleri de farklı alanlarda kullanılan tayyareler olmakla birlikte toplam 92 tayyaresi kalmıştır (Korkmaz ve Kurt, 2019: 712). Eldeki toplam 92 tayyarenin 72'si İstanbul'da toplanmış kalan uçaklar ise Anadolu'daki şehirlerde bir araya getirilmiştir. İstanbul'daki 72 tayyarenin 47'si av, 18 keşif ve 7'si eğitim uçağından oluşmuştur (Karakaya, 2016: 197-198). Bu tayyarelerin büyük kısmı artık uçamayacak duruma gelmiş envanterden çıkarılmayı bekleyen veya savaş kabiliyetini kaybetmiş uçaklardan oluşmuştur (Kurter, 2006: 324-327).

Mondros Mütarekesi sonrasında 13 Kasım 1918'de Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul işgal edilmiştir (Kurt ve Korkmaz, 2020: 358; Aysal, 2016: 941-964). İstanbul'un işgalinden sonra İngiliz Selanik Kuvvetleri Kumandanı General George Milne tarafından verilen bir nota ile Yeşilköy tayyare istasyonunun boşaltılması istenmiştir (ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 74, Gömlek, 110, Belge: 1-5). Bu talep üzerine elde bulunan çoğu uçamaz durumdaki 45 tayyare Maltepe'ye taşınmıştır. İşe yaramaz 17 tayyare ise Yeşilköy'de bırakılmıştır (Kaymaklı, 2006: 11).

İstanbul'da bu gelişmeler olurken Anadolu'da İtilaf devletlerinin işgallerine karşı, Türk milleti tarafından bölgesel mahiyetli kuvayımilliyelikleri oluşturularak silahlı mücadeleye başlanmıştır. Bu mücadele Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a çıkışı ile ulusal bir mahiyet ve nitelik kazanmıştır (Kurt ve Korkmaz, 2019: 718). Bu durum İstanbul'daki Osmanlı Hükümetinin Anadolu'da başlayan bu hareketi ortadan kaldırmak için Kuvayı İnzibatiye adı verilen bir ordu kurmasına neden olmuştur (Çağlar, 1995: 344-354). Bu ordunun havadan desteklenmesi için tayyare hazırlanması planlanmıştır. İlgili karar Maltepe Tayyare İstasyonunda görev yapan Millî Mücadele yanlısı havacıların bu durumdan faydalanmak istemesine etki etmiştir. Bu çerçevede hazırlanan dört tayyare ile bir kaçış girişiminde bulunulmuş, ancak uygun uçuş meydanı olmadığı için başarılı olunamamıştır. Bunun üzerine havacılar karadan Anadolu'ya geçerek İstiklal Mücadelesine dâhil olmuştur (Hürkuş, 2000: 55-60).

Aynı dönemde 15 Mayıs 1919'da İzmir'in işgali sebebiyle burada bulunan tayyare istasyonu Yunanlar tarafından ele geçirilmiştir. Böylece

Gaziemir'deki tayyare bölüğünde bulunan 8 tayyare ile Güzelyalı'daki deniz tayyare bölüğündeki 3 uçak elden çıkmıştır. Bu sırada Konya'daki istasyonda çoğu uçamaz veya bakım ve onarıma muhtaç 17 tayyarenin olduğu görülmüştür. Ayrıca Erzurum'da gayri faal vaziyette 13 adet tayyare olduğu belirlenmiştir (Akçakayalıoğlu ve Turhan, 1994: 29). İşte bu ortamda Millî Mücadele hareketi, elinde bulunan Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma yıpranmış, bakım ve onarımı yapılmamış kal¹ olmayı bekleyen tayyarelerle İstiklal Harbi'ne başlamıştır.

Dönem içerisinde ülkede kurulu bir hava harp sanayinin olmaması tayyarelerin tamamının yurtdışından alınmasını zorunlu kılmıştır. Ancak harp ortamında ithalatın durması bütçe yetersizlikleri ve maddi imkânsızlıklar gibi nedenlerle tayyare temini zorlaşmıştır. Bu yüzden havacılar muharebelere eldeki kırık dökük kullanılamaz vaziyetteki uçaklarla katılmıştır.

Türk ordusu İstiklal Harbi içerisindeki muharebelere genelde iki tayyare ile katılırken Yunan ordusu 50 uçak ile harekâtını şekillendirmiştir. Türk havacılar sadece büyük taarruz sırasında 17 tayyare ile muharebelere destek vermiştir (Kapucu ve Korkmaz, 2020: 71-77). Tayyare azlığı sebebiyle Türk havacılar Yunanlardan ele geçirilen ganimet² tayyareleri cephe hattında kullanmak suretiyle faaliyet göstermiştir. Yunan tayyarelerinin havada yakıtının tükenmesi ya da Türk havacıların zorlamasıyla cephe hattına indiği olmuştur. Bu kapsamda Millî Mücadele süresince Yunanlardan 27 adet tayyare ele geçirilmiş ve bunlardan dördüne isim verilmek suretiyle harekâta taktik ve stratejik anlamda yön verilmiştir. Yunanlardan ele geçirilip isim verilen tayyareler arasında “Ganimet, İsmet, Sakarya ve Garipçe” uçakları yer almıştır.

Bu çalışmada, İstiklal Harbi süresince ele geçirilen ve Türk ordusunun harekâtının şekillenmesine büyük katkı sağlayan Yunan ordusundan ele geçirilen ganimet uçakların faaliyetleri ve bu uçakların tanıtılması amacıyla eldeki belge ve bilgiler ışığında incelenerek ganimet uçakların işlev ve önemi ortaya koyulmuştur.

Ganimet Uçağı

15 Mayıs 1919'da Yunanların İzmir'e asker çıkarması ile işgallerin geçici değil kalıcı olduğu anlaşılmıştır (Sofuoğlu, 2002: 137; Denizli, 2015: 351; Alacı, 2020: 147). Millî Mücadele Hareketi daha Mondros

¹ Uçuş hizmetinden çıkarılma anlamında bir havacılık tabiridir.

² Ganimet: Bir şeyi zorluk çekmeden ele geçirmek demektir. İslâm hukukunda, Müslümanların savaş yoluyla Gayri Müslimlerden ele geçirdikleri esirler ve her türlü mal şeklinde tanımlanmaktadır (Erkal, 1996: 351).

Mütarekenamesi'nin imzalanmasının ardından başlamış, birçok millî direniş cemiyetleri kurulmuş ve Mustafa Kemal Paşa'nın Anadolu'ya geçmesiyle teşkilatlandırılmıştır (Yılmaz, 2020: 2265-2291). Yunanlar İzmir'den sonra Batı Anadolu'daki işgal faaliyetlerini genişletmiş ve Millî Mücadele hareketini ortadan kaldırıp Sevr Antlaşması'nı zorla kabul ettirmek için eylem ve fiillere girişmiştir (Aysal, 2020: 217). Yunan harekâtı, Türk kuvvetleri ile bir dizi muharebelerin meydana gelmesine ve karşıt güçlerin havada da büyük bir mücadele içerisine girmesine yol açmıştır (Besbelli ve Göymen, 1964: 132, 135).

Yunan genel taarruzunun başladığı bir dönemde 1920 Ekim ayında iki kişilik bir Yunan tayyaresi eğitim uçuşu yaparken uçuş rotasını kaybederek Aydın ilinin güneyinde (Muğla-Aydın arasında) bulunan Çine kasabası üzerine zorunlu iniş yapmıştır. Uçağın kendi meydanlarına dönebilecek kadar yakıtı kalmadığından Çine ilçesi civarına mecburi iniş yaptığı anlaşılmıştır. Uçağı gören Türk askerleri Yunan uçuş mürettebatını esir alarak tayyareyi ele geçirmiştir (ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 1).

Uçağın durumunu yerinde incelemek ve teslim almak amacıyla II. Tayyare Bölük Kumandanı Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey, beraberinde Rasit Üsteğmen Ahmet Bahattin³ Bey ve Makinist Eşref Efendi olduğu halde Çine'ye gitmiştir (Kaymaklı, 2006: 52). İngiliz yapımı Avro 504K tipindeki eğitim uçağının 80 beygir gücünde saatte 100-120 kilometre hız yapabilen ve azami 1.200-1.400 metre irtifaya çıkabilen teknik özelliklere sahip olduğu görülmüştür. Uçak üzerinde yapılan incelemede yakıtı olmadığı için zorunlu iniş yaptığı anlaşılmıştır. Havacılar önce uçağın yakıt ikmalini yapmış ve ardından da Makinist Eşref Bey tayyarenin bakım ve onarımını gerçekleştirmiştir. Uçağın bakım ve onarımı yapıldıktan sonra tayyare Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey tarafından havanın kötü olmasına rağmen Afyon Tayyare İstasyonu'na sorunsuz bir şekilde getirilmiştir (Hava Kuvvetleri Dergisi,

³ Ahmet Bahattin Bayram (Hv. 1330-2069-J): 1892 yılında Yanya'da doğmuştur. 1912'de Jandarma Okulu'na girmiş ve 1914'te mezun olmuştur. 1915'te hava sınıfına geçmiş ve Yeşilköy Hava Okulu'nda askerî rasıtlık eğitimi görmüştür. Çanakkale ve Kafkas Cephelelerinde bulunmuş, Çanakkale Muharebesi'nde yaralanmıştır. Kafkas Cephesi'nde 1 Eylül 1917'de vuku bulunan hava muharebesi sonucunda Bakü'de Ruslara esir düşmüştür. Firar etmek suretiyle esaretten kurtulmuştur. İstiklal Harbi'nde 1919-1922 yıllarında üsteğmen ve yüzbaşı rütbeleriyle XII. Kolordu II. Tayyare Bölüğü ile Batı Cephesi Tayyare Bölüğü Rasıtlığı görevlerinde bulunmuştur. 25 Temmuz 1922 tarihinde Afyon Cephesi'nde hava muharebesi esnasında karşılaştığı düşman tayyaresini düşürmüştür. (Bastem, 2010: 182-223).

2001: 30). XII. Kolordu Kumandanı Fahrettin (Altay) Paşa⁴ Yunanlardan bir uçak ele geçirildiğini öğrenince; “*Bu tayyare ile İzmir’de Yunan Karargâhının bombalanacağını*” dile getirmiştir (ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 695, Gömlek: 19, Belge: 1).

Ganimet uçak Afyon Tayyare İstasyonuna geldiği zaman bölüğün havacıları uçağın iki kişilik oluşuna keşif görevlerinde kullanılabileceğini düşünerek çok sevinmiştir. İstiklal Savaşı’nın ilk ganimet uçağı olması münasebetiyle bu uçağa “*Ganimet*” adı verilmiştir. Ganimet uçağı Uşak civarındaki Yunan kuvvetleri üzerine beyanname atmak amacıyla görevlendirilmiştir. Bu uçuşa Pilot Yüzbaşı Fazıl ile Rasit Teğmen Ömer Avni (Okar)⁵ Beylerin gitmesi kararlaştırılmıştır. Havacılar tayyare meydanından sorun yaşamadan havalanmıştır. Ancak Ganimet uçağı birkaç yüz metre irtifadan sonra yükselememiştir. Fazıl Bey eski ve yıpranmış motora sahip uçakla Afyonkarahisar üzerinde bir saatten fazla uğraşmasına rağmen Balmahmut sırtlarını aşamamıştır. Bu durumda uçuştan vazgeçilerek tayyare meydanına geri dönmüştür. Tayyare Meydanına dönüşte; uçağın motor gücü düşük olduğundan muharebe uçuşlarına elverişli olmadığı değerlendirilmiş ve eğitim uçuşlarında kullanılmasına karar verilmiştir (Kaymaklı, 2006: 52).

⁴ Fahrettin Altay (1315-1): 1880 yılında İzmir’in Urla ilçesinde doğmuştur. Erzincan Askeri Rüştiyesinde orta öğrenimini tamamlamış ve Erzurum Askerî Lisesi’ne girmiştir. Bu okulda üç yıl okuduktan sonra İstanbul’da Harbiye’ye gelmiş ve üç yıl sonra piyade teğmen olarak Kurmay sınıfına ayrılmıştır. Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale, Romanya ve Filistin cephelerinde görev almıştır. Kurtuluş Savaşının başında Konya’da XII. Kolordu Kumandanı olarak bulunmuştur. Eskişehir-Kütahya Savaşı’ndan sonra kurulan V. Süvari Kolordusu Kumandanı olmuş ve Generalliğe yükselmiştir. Başkumandan Meydan Muharebesinden sonra İzmir’e ilk giren birliklerin Kumandanı olmuştur. Fahrettin Altay Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde Mersin ve İzmir Milletvekili seçilmiştir. Fakat Atatürk’ün kumandanların milletvekilliğinden çekilmesini istemesi üzerine 31 Ekim 1924’te milletvekilliğinden çekilerek II. Ordu Müfettişliğine atanmıştır. 1933-1943 yılları arasında da I. Ordu Müfettişi olmuştur. 1945’te yaş haddinden emekliye ayrılmıştır. 1946’da CHP’den Burdur Milletvekili seçilmiştir. 29 Ekim 1974’te İstanbul’da vefat etmiştir. (Demir, 1975: 775-779).

⁵ Ömer Avni Okar (Hv.1332.P.32): 1895 yılında Selanik’te doğmuştur. Lise öğreniminden sonra 1914 yılında Subay Adayı Talimgâhında eğitime alınmış ve 1915 yılında subay nasedilmiştir. Birinci Dünya Harbi’nde Çanakkale ve Irak Cephelerinde görev almıştır. 1918 yılında kendi isteği ile hava sınıfına geçmiştir. Yeşilköy Tayyare Mektebinde eğitim gördükten sonra askerî pilot olmuştur. İstiklal Harbi’nde; 1920-1923 yılları arasında Konya Tayyare İstasyonu, Batı Cephesi II. Tayyare Bölüğü rasilığı, Batı Cephesi Karargâhı Tayyare İrtibat Subaylığı görevlerinde bulunmuş ve Uşak, Afyon, Kütahya, Eskişehir, Sakarya ve Başkumandanlık Muharebelerine katılmıştır. (Bastem, 2010: 182-223).

Ganimet tayyaresi çeşitli yazışmalara konu olmuştur. Özellikle Millî Mücadele boyunca Türk havacıların en büyük problemlerinden biri olan uçak yakıtı sorunu ile ilgili yapılan bir yazışma sırasında bu uçak bahis konusu edilmiştir. Bu kapsamda 11 Ekim 1920 tarihinde II. Tayyare Bölüğü tarafından XII. Kolordu Kumandanlığına gönderilen yazıda konu gündeme getirilmiştir. İlgili yazıda; II. Tayyare Bölüğü'ne 1000 kilo benzin gönderildiği ancak Yüzbaşı Fazıl Bey'in Çine'den getirmiş olduğu tayyarenin saatte 90 kilo yakıt sarf ettiği belirtilerek bu yakıtın ancak tayyarenin dört sortilik uçuşuna yeteceği ifade edilmiştir. Bu yüzden Antalya'dan tedarik edilen 26 bidon yakıtın Batı Cephesi emrine gönderileceği haberinin alındığını bu yakıtın bir kısmının II. Tayyare Bölüğüne gönderilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir (ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 860, Gömlek: 38, Belge: 1-2).

Ganimet uçağı, Pilot Astsubay İhya Bey'in⁶ bir eğitim uçuşu sırasında Afyonkarahisar civarında düşmüş ve onarılamayarak kal edilmiştir (Kurter, 2009: 461-462; Bayrak, 1995: 14-15; Kurt ve Korkmaz, 2020: 483).

İsmet Uçağı

Sakarya Meydan Muharebesi öncesinde Türk ordusunun elinde bulunan iki keşif uçağının düşmesi ile elde kullanılabilir durumda 2 av tayyaresi kalmıştır. Av tayyarelerinden biri de motor arızasından dolayı parça bekler duruma düşmüştür. Böylece elde faal vaziyette tek uçak kalmıştır. Bu av uçağı ile keşif görevleri de icra edilmeye çalışılmıştır (Okar, 2004: 66; Besbelli ve Göymen, 1964: 154-155).

Hava unsurlarının elinde sağlam uçak kalmadığı bu dönemde 1921 yılı temmuz ayı sonlarında De Havilland-9 tipinde bir Yunan uçağı, Söke yakınlarındaki Ortaklar civarında bulunan Yunan tayyare üssüden havalanmış yanlışlıkla Kuşadası'na mecburi iniş yapmıştır (ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 2). Yunan uçuş ekibi çevredeki köylüler tarafından esir alınmıştır. Yunan uçucular Kuşadası'nın asayişinden sorumlu Türk Jandarma Kumandanlığına teslim edilmiştir. Daha sonra bölgenin İtalyan işgali altında olması nedeniyle Yunan havacı subaylar İtalyan yetkililere teslim edilmiştir. İtalyan yetkililer, tayyareyi Kuşburnu'ndaki merkezlerine götürmüştür. Türk Dâhiliye Vekâleti ile Rodos'taki İtalyan Kumandanlığı arasında yapılan görüşmeler sonunda İtalyan Kumandanlık, Türk Hükûmeti

⁶ Sivil Pilot İhya Efendi: 1896 yılında İstanbul'da doğmuştur. 19 Ekim 1913 tarihinde Küçük Zabıt 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 III. Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. (Bastem, 2010: 182-223).

ile dostluğun zarar görmemesi için Yunan subayların kendilerinde kalması şartıyla tayyarenin Türk tarafına teslim edilmesini kabul etmiştir (Sökmensüer, 82-89).

Uçağın Söke'den bölüğe getirilmesi için Sivil Pilot Vecihi Bey ile Baş Makinist Eşref Bey ve rasıt olarak da Teğmen Ahmet Hamdi Bey'den oluşan bir ekip görevlendirilmiştir. Uçuş ekibi 27 Temmuz 1921'de yola çıkmış ancak 9 Ağustos'ta Muğla'ya varabilmiştir (Kaymaklı, 2006: 72). Tayyare 10-12 gün süren bir çalışma sonucunda uçabilecek duruma getirilmiştir (Korkmaz, 2012: 167).

Sivil Pilot Vecihi, 19 Ağustos'ta deneme uçuşu sonrasında uçağın faal ve görev yapabilecek durumda olduğuna karar vermiştir (Tevhid-i Efkâr, 2 Ekim 1921). Ardından uçak 21 Ağustos'ta Akşehir'e, 23 Ağustos'ta Ankara Meydanına getirilmiştir. Burada Vecihi Hürkuş ile Makinist Eşref Usta tarafından uçağın kuyruğuna ve gövdesinin iki yanına Türk uçağı olduğunu belirten tanıtıcı işaretler yapılmıştır. Silah teknisyenleri tarafından da uçağın ikisi önünde sabit, biri de rasıtın önünde hareketli üç makineli tüfeği faal duruma getirmiştir. Ayrıca bu uçağa silah teknisyenleri tarafından bomba atma düzeneği de takılmıştır. Uçak aynı gün Ankara'dan Malıköy'e gitmiştir (Özakman, 2005: 363; Hürkuş, 2000: 106; Tanman, 2012: 108). Uçağa Batı Cephesi Kumandanının adına izafeten "İsmet" ismi verilmiştir (Besbelli ve Göymen, 1964: 156).

Vecihi Hürkuş anılarında, De Havilland-9 model bu uçağa "*Tayyareye Allah korusun dileğiyle İsmet adını ben koymuş ve yurdumun örfüne uyarak tellerine koca bir mavi boncuk da bağlamıştım*" demiştir (Hürkuş, 2008: 103-106). Tayyareyi almak için rasıt olarak görevlendirilen Rasıt Teğmen Ahmet Hamdi Çaypınar⁷ ise anılarında; De Havilland-9 tipi uçağın önce Denizli'ye zorunlu iniş yaptığını ve daha sonra güvenli olduğu gerekçesiyle karayolu ile Muğla'ya nakledildiğini belirtmiştir. Ayrıca uçağa

⁷ Ahmet Hamdi Çaypınar (Hv.1332 P-296): 1897 yılında Afyonkarahisar'da doğmuştur. 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 geçmiş ardından Yeşilköy Hava Okulu'nda rasıtlık eğitimi görmüştür. 1919-1923 yıllarında teğmen ve üsteğmen rütbeleriyle Milis Bölük Kumandanlığı, Batı Cephesi Tayyare Bölüğü Rasıtlığı, Tayyare Grup Refakat Subaylığı, I. 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. Başkumandanlık Muharebesi'ndeki fevkalade hizmetlerine karşı mükafat olarak yüzbaşılığa terfi ettirilmiştir. (Bastem, 2010: 182-223).

“İsmet” adını Muğla Askerlik Dairesi Başkanı’nın verdiğini ifade etmiştir (Primi, 1951: 39; Okar, 2004: 60).

İsmet uçağı ile Cephe Tayyare Bölüğü, Sakarya Meydan Savaşı boyunca Vecihi,⁸ Fazıl⁹ ve Hayrettin¹⁰ Beyler tarafından 40 keşif uçuşu yapmıştır. Bu uçuşların 24’ünü Vecihi, 12’sini Fazıl, 4’ünü Hayrettin Beyler yapmıştır (Erdemli, 2011: 40; “İsmet Tayyaresi,” 2009: 2).

25 Ağustos 1921 tarihinde Sivil Pilot Vecihi ve Rasıt Teğmen Ahmet Hamdi Yunanlardan ganimet olarak elde edilen İsmet tayyaresi ile yaptıkları iki keşif görevinde düşman mevzilerini bombalamıştır. Sivil Pilot Hayri ve Rasıt Üsteğmen Hasan Basri de İsmet uçağı ile üçüncü bir sorti daha yapmıştır. Aynı gün üç Yunan uçağının Türk mevzileri üzerinde uçuş yaptığı görülmüş, fakat Yunan uçakların savaşa katılmak konusunda isteksiz oldukları tespit edilmiştir.

26 Ağustos 1921’de Sivil Pilot Hayrettin ve Bahattin Beyler İsmet uçağı ile çıktıkları keşif uçuşunda elde ettikleri bilgileri cephe kumandanlığına rapor etmiştir. Ertesi gün Sivil Pilot Vecihi ve Rasıt Üsteğmen Hasan Basri, Yunan birliklerinin durumundaki değişiklikleri izlemek amacıyla havalanmıştır. Yunan ihtiyat birliklerinin ön saflarda savaşa girdiği tespit edilmiştir. Yunan birlikleri ve önemli hedefler Rasıt Üsteğmen Hasan Basri tarafından bombalanmıştır (Sarıhan, 1996: 2).

⁸ Vecihi Hürkuş: 1895 yılında İstanbul’da doğmuştur. 1910 yılında Küçük Zabit Mektebi’ne girmiş ve 1912’de mezun olmuştur. 12.8.1912 tarihinde küçük zabit olarak göreve başlamıştır. Balkan Harbi’nde gönüllü olarak Bolu Alayı Gerede Taburu II. Bölüğe katılmıştır. Vecihi Hürkuş 1913 yılında Kuvayı Havaiye emrine girmiştir. 1914 yılında Bağdat Cephesi VII. Ordu II. 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’te pilotaj eğitimine başlamıştır. Müteakiben, Aralık 1916’da Kafkas Cephesi VII. Tayyare Bölüğü’ne atanmıştır. Cephede ve düşman gerilerinde başarılı faaliyetlerde bulunmuştur. 26 Eylül 1917’de Rasıdı Yüzbaşı Şükrü (Koçak) ile bir Rus uçağını düşürmüştür. 8.10.1917’de keşif uçağı ile Rus av uçağını savaşa zorlamış başından yaralanması ve rasıdının tüfeğinin arızalanması üzerine Erzincan ovasına mecburi iniş yapmıştır. (Bastem, 2010: 182-223).

⁹ Binbaşı Fazıl Bey (Hv.1326-P-41): 1889 yılında İşkodra’da doğmuştur. Baba adı Aydınlı Kadı Abdurrahman Bey, Annesi Saadet Hanım’dır. 1907 yılında Harp Okulu’na girmiştir. 29 Mart 1910’da Harp Okulu’ndan mezun olarak XXI. Fırka 78’inci Alay, II. Tabur VI. Bölüğe atanmıştır. (Bastem, 2010: 182-223).

¹⁰ Hayrettin Bey: Eylül 1913’te Küçük Zabit Mektebi’ne girmiştir. 1 Ocak 1916 tarihinde kıdemli çavuş rütbesiyle Yeşilköy Tayyare Mektebi’ne katılmıştır. Temmuz 1917 tarihinde Kafkas Cephesi III. Ordu emrinde Suşehri’nde bulunan VII. Tayyare Bölüğü’ne katılmıştır. (Bastem, 2010: 182-223).

23 Ağustos 1921’de başlayıp 13 Eylül 1921’e kadar yirmi iki gün yirmi bir gece devam eden Sakarya Meydan Muharebesi sırasında uçakların bakımları gece fener ve çıra ışığı altında yapılarak bir sonraki güne hazırlanılmıştır (Kaymaklı, 2006: 52). Uçak bölüğünün fedakâr personeli nicelik yönünden azlığı nitelik üstünlüğü ile gidermiş ve Sakarya Meydan Muharebesi’nin kazanılmasına katkı sağlamıştır. Batı Cephesi Kumandanının adından ötürü “*İsmer*” adı verilen bu uçakla, Türk pilotları 13 Eylül’e kadar 35 keşif uçuşu yapmıştır (Kaymaklı, 2006: 52). Büyük Taarruz sırasında da kullanılan bu uçak 1924 yılında envanterden çıkarılmıştır (Uçak Albümü 2009: 55).

Sakarya Uçağı

Sakarya Meydan Muharebesi sırasında eldeki bir, bazen iki uçakla keşif görevleri kısıtlı imkânlar içerisinde gerçekleştirilmiştir. Sakarya Meydan Muharebesinden sonra 27 Eylül 1921’de II. Tayyare Bölüğü takip kollarıyla beraber Malıköy Tayyare Meydanı’ndan Sarıköy’deki Tayyare Meydanına intikal etmiştir. Böylece Yunan birliklerinin yakın bir meydandan havadan keşif ve takibinin yapılması amaçlanmıştır (Erdemli, 2011: 40). Bu sırada tayyare bölüğünün Sarıköy Tayyare Meydanı’na intikalinden bir gün önce Yunanlara ait Fransız yapımı 80 beygir gücünde ve saatte 150 kilometre hız yapabilen teknik özelliklere sahip bir keşif ve bombardıman uçağı mecburi iniş yapmıştır. Sağlam olarak ele geçirilen bu uçağın mürettebatı esir alınmıştır (Kurt ve Korkmaz, 2020: 456; Besbelli ve Göymen, 1964: 165). Esir alınan mürettebatın hayatta olduklarını belirten bir mektup, aynı gün yapılan uçuşla Yunan karargâhı üzerine atılmıştır (Tevhid-i Efkâr, 27 Eylül 1921).

Uçak Yunanlara karşı kullanılmak üzere Cephe Uçak Bölüğüne gönderilmiştir. Bu ganimet uçağı Sakarya Meydan Muharebesi zaferi nedeniyle “*Sakarya*” adı verilmiştir (Sarihan, 1996: 81; Kaymaklı, 2006: 76). Uzun süre II. Tayyare Bölüğünde hizmet gören “*Sakarya*” uçağı, 22 Temmuz 1922 tarihinde girdiğı hava muhaberesinde düşmüş ve kullanılamaz durumda olduğu için kal edilmiştir (Kurt ve Korkmaz, 2020: 484; Kaymaklı, 2006: 52).

Garipçe Uçağı

Sakarya Meydan Muharebesi’nden sonra Başkumandan Mustafa Kemal Paşa önderliğindeki Türk ordusu, Yunan kuvvetlerini Anadolu’dan atmak amacıyla hazırlıklara girişmiştir. Bu kapsamda uçak temin faaliyetlerine hız verilmiş ve Almanya ile İtalya’dan tayyare temin edilmiştir. İtalya’dan alınan 21 tayyare ile Almanya’dan satın alınan 29 tayyarenin Büyük Taarruza yetiştirilmesi planlanmıştır. Uzun uğraşlardan sonra bu

tayyarelerin bir kısmı cephe hattına taşınmış ve harbe hazır hale getirilmiştir (Işın, 1946: 119-121; Okar, 2004: 82).

Büyük Taarruz sırasında Hava Kuvvetleri Müfettişi olarak görev yapan Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder) Bey hatıratında; 25 Ağustos 1922 akşamı planlanan 18 uçağa karşı 17 uçağın harbe hazır hâle geldiğini ancak yeterli pilot olmadığından bir pilotun fazla sorti yapmak suretiyle uçakları kullandığını beyan etmiştir (Tanman, 2012: 150).

Bir gün önce yapılan plan gereği verilen emirle 26 Ağustos sabahı havanın kapalı olmasına rağmen uçaklar uçuşa hazırlanmıştır. Sabahleyin seher vaktiyle birlikte pilot olarak Yüzbaşı Fazıl, Yüzbaşı Yahya, Astsubay İhya, Sivil Pilot Mükerrerem,¹¹ Hasan Basri¹² ve Abdülhalim komutasında 3 av, 3 keşif uçağı havalanmıştır (Fırtına, 2009: 37). Bu görev sırasında Üsteğmen Yusuf Kenan, Teğmen Ahmet Hamdi Çaypınar, Teğmen Osman Nuri (Baykal)¹³ rasit olarak uçmuştur. Döğner, Altıntaş ile Afyon'un güney ve güneydoğusundaki keşifte düşmanın herhangi bir hareketi tespit edilmemiştir.

¹¹ Sivil Pilot Mükerrerem: 1897 yılında İstanbul'da doğmuştur. 14 Eylül 1912 tarihinde girdiği İstanbul Küçük Zabit 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 Zabit Mektebi'ni, 4 Ekim 1915'te Tayyare Mektebi'ni bitiren Mükerrerem Efendi, Ekim 1915'ten Aralık 1915'e kadar Kadıköy İhtiyat Zabit Mektebi'nde görev yapmıştır. Birinci Dünya Harbi'nde, 1917 yılı başında atandığı Musul'daki VI. Ordu XVIII. Kolordu Tayyare Bölüğü ile Tayyare birliklerinde küçük zabit rütbesiyle hizmet yapmıştır. Sekiz ay orduda tayyare ile postacılık hizmetinde bulunmuştur. 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 Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'nde istihdam edilmek üzere Garp Cephesi'ne atanmıştır. 1922 yılında Adana Tayyare Mektebi'ne staja gönderilmiştir. Garp Cephesi I. Tayyare Bölüğü'nde iken Afyon, Dumlupınar ile diğer muharebelere katılmıştır. Bir süre Hava Okulu'nda öğretmenlik yaptıktan sonra I. Ordu emrinde bulunan İzmit III. Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve Lozan Anlaşması'nı müteakip terhis edilmiştir. (Bastem, 2010: 182-223).

¹² Hasan Basri Bilgin (Hv. 1331-İs.28): 1896 yılında Maraş'ta doğmuştur. 1915'te subay naspedilmiştir. Birinci Dünya Harbi'ne iştirak etmiştir. 1916'da hava sınıfına geçmiştir. Yeşilköy Hava Okulu'nda ve Fransa'da havacılık pilotaj eğitimi alarak askerî pilot olmuştur. İstiklâl Harbi'ne 1920-1923 yıllarında üsteğmen ve yüzbaşı rütbeleri ile Batı Cephesi Tayyare Bölüğü uçuş heyetinde rasıtlık görevine katılmıştır. İnönü, Kütahya, Sakarya ve Başkumandanlık Muharebelerine katılmıştır. Millî Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığında görevli iken yarbay rütbesinde 1949'da emekliye ayrılmıştır. 8 Mayıs 1971 tarihinde vefat etmiştir. (Bastem, 2010: 182-223).

¹³ Osman Nuri Baykal (Hv.1332.P.364): 1895 yılında İzmir'de doğmuştur. Baba adı Ali Rıza Bey, Ağustos 1915'te Kuleli Askerî Lisesi'ni bitirdikten sonra aynı yıl subay adayı talimgâhına girmiştir. 1916'da talimgâhı bitirerek subay olmuş ve I. Piyade Tümeni 71'inci Alay Kumandanlığı emrine atanmıştır. 1917'de kendi isteği ile hava

26 Ağustos 1922 tarihinde sabah saat 7.45'te havalanan Yüzbaşı Fazıl Bey taarruz eden Türk birliklerine yakın hava desteği vererek, Yunan keşif uçaklarının faaliyetini engellemiştir. Bu sırada Yüzbaşı Fazıl Bey karşılaştığı Yunan Breguet-XIV A-2 uçağını hava muharebesi sonrasında inişe zorlamıştır. Neticede Yunan tayyaresi Fazıl Bey'in taarruzu sebebiyle Hasanbeli-Garipçe köyü civarına inmek zorunda kalmıştır (Hava Kuvvetleri Dergisi, 2001: 30). İniş sonrasında yaralı vaziyette olan Yunan pilot uçağını yakmaya çalışmışsa da buna muvaffak olamamıştır. İngiliz yapımı Breguet-XIV B-2 tipindeki keşif ve bombardıman uçağının 80 beygir gücünde, saatte 150 kilometre hız yapabilen teknik özelliklere sahip olduğu görülmüştür. 7 Eylül 1922 tarihinde Cephe Tayyare Bölük Kumandanı ele geçirilen uçağın uçurulması için Uşak'ta konuşlu bulunan Birinci Ordu Menzil Müfettişliğinden bir pilot ve bir makinist göndermesini istemiştir. İlaveten uçağın taşınabilmesi için bir kamyonet hazırlanmasını talep etmiştir (ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1644, Gömlek: 37, Belge: 1).

Türk kuvvetleri tarafından ele geçirilen bu uçak hemen onararak orduya hizmet etmesi amacıyla envantere alınmıştır. Onarımı yapılan ve "Garipçe" adı verilen bu uçak hava harp görevlerinde kullanılmıştır. Türk havacılar aynı gün 2 Yunan uçağını daha inişe mecbur etmiştir (Yalçın, 2014: 274; Anadol, 1990: 159; Besbelli ve Göymen, 1964: 178-180; Kaymaklı, 2006: 99). Yunanlardan ele geçirilen ve Garipçe adı verilen uçağın envanterden ne zaman çıktığı tespit edilememiştir.

Sonuç

Türk ordusu Millî Mücadele döneminde, ülkenin içinde bulunduğu sıkıntılarının yanında sadece işgalci güçlerle değil maddi ve askerî imkânsızlıklarla da mücadele etmiştir. Birinci ve İkinci İnönü Muharebelerine sayıca yetersiz uçaklar ile katılmış Sakarya Meydan Muharebesi'nin sonuna kadar Hava Kuvvetleri'nin envanterinde yaklaşık 10 uçak olmasına rağmen, cephede sadece 2 uçak kullanılabilmiştir. Yedek parça temininin zorlaşması, parça bekler süresinin uzaması, uçakların tamiri için gerekli alet ve edevatın sınırlı olması cephede görev yapacak faal uçak miktarının azalmasına etki

sınıfına geçişini müteakip Yeşilköy Hava Okulu'nda rasıtlık eğitimi görmüştür. İstiklal Harbi'nde, 1919-1923 yıllarında Konya Tayyare İstasyonu'nda, El-Cezire Tayyare Bölüğü'nde, Ankara Tayyare İstasyonu'nda, Batı Cephesi II. Tayyare Bölüğü'nde ve aynı bölüğün Akviran ve Çay Tayyare Müfrezelerinde rasıtlık görevlerinde bulunmuştur. 1924 yılında Fransa'ya pilotaj eğitimine gönderilmiştir. Muhtelif hava birlik ve kurumlarında hizmet yapan Yarıbay Osman Nuri Baykal son olarak Hava Müsteşarlığı 3'üncü Şube'de görevli iken 6 Eylül 1946'da kendi isteği ile emekliye ayrılmıştır. (Bastem, 2010: 182-223).

etmiştir. Faal olarak cephe hattında kullanılan uçaklar arasında Yunanlardan ganimet olarak ele geçirilen tayyareler de yer almıştır (Hürkuş, 2000: 99-102; Yalçın, 2008: 43-44).

Sakarya Meydan Muharebesi'nden Büyük Taarruza kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede Türk ordusu güçlenmiştir. Bu süre zarfında Yunan ordusunun 50 uçaklık bir hava gücüne karşın Türk tarafı uçak sayısını 17'ye çıkarabilmiştir (Yalçın, 2008: 45; Tanman, 2012: 161-163).

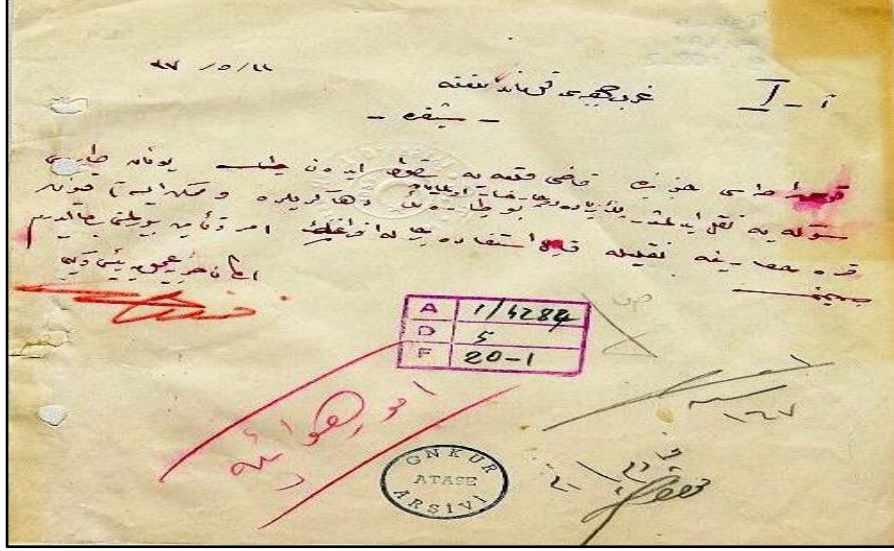
Büyük Taarruz sırasında Anadolu'dan büyük yenilgiyle ayrılan Yunan Ordusu çok sayıda silah, araç ve gereçleri bırakarak yurtlarına dönmüştür. Bu malzemenin arasında 12 adedi faal veya gayri faal durumda, 10 adedi tahrip edilmiş toplam 22 adet uçak ganimet olarak ele geçirilmiştir. Yunan ordusundan ganimet olarak ele geçirilen uçaklar Millî Mücadele ve Büyük Taarruzla son bulan İstiklal Harbi'nin kazanılmasında büyük bir rol oynamış, adeta can suyu olmuştur (Özdemir, 1981: 21; Kural, 1970: 9).

Savaş ortamında özellikle ithalatın durması nedeniyle uçak alınamaması hava harp görev ve faaliyetlerini durma noktasına getirmiştir. Bu ortamda Yunanlardan ele geçirilen ganimet uçaklar hava harp görev ve faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine katkı sağlamıştır. Ayrıca ganimet uçaklar hava keşif faaliyetlerinin süreklilik kazanmasına dolayısıyla askerî sevk ve idarenin organize edilmesine etki etmiştir. Bu yönüyle ganimet uçaklar İstiklal Harbi'nin zaferle sonuçlanmasında önemli bir yere sahip olmuştur. İlgili uçaklar, keşif, bombardıman, yakın hava desteği gibi görevlerin yanı sıra beyanname atmak suretiyle psikolojik harp gibi birçok görevin yerine getirilmesinde etkili olmuştur.

Her türlü imkânsızlık ve eldeki yetersizliklere rağmen Türk ordusu, ölüm kalım mücadelesi vererek, uçak miktarındaki nispi farklılığa rağmen, Yunanlardan ele geçirilen ganimet tayyarelerle hava harp görev ve faaliyetleri icra edilmiştir. Böylece imkânsızlıklar içerisinde Türk İstiklal Mücadelesi kazanılmıştır.

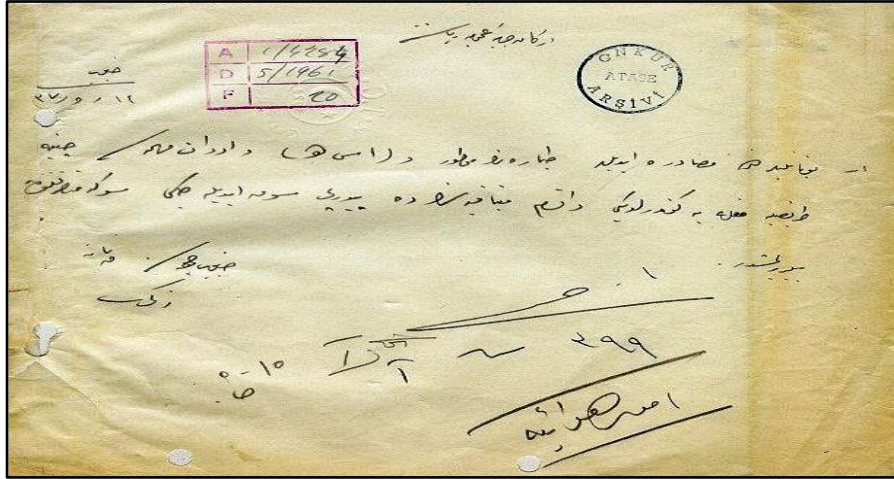
EKLER

EK-1



İsmet Uçağının Kuşadası'ndan Söke'ye Nakline Ait Yazışma¹⁴

EK-2

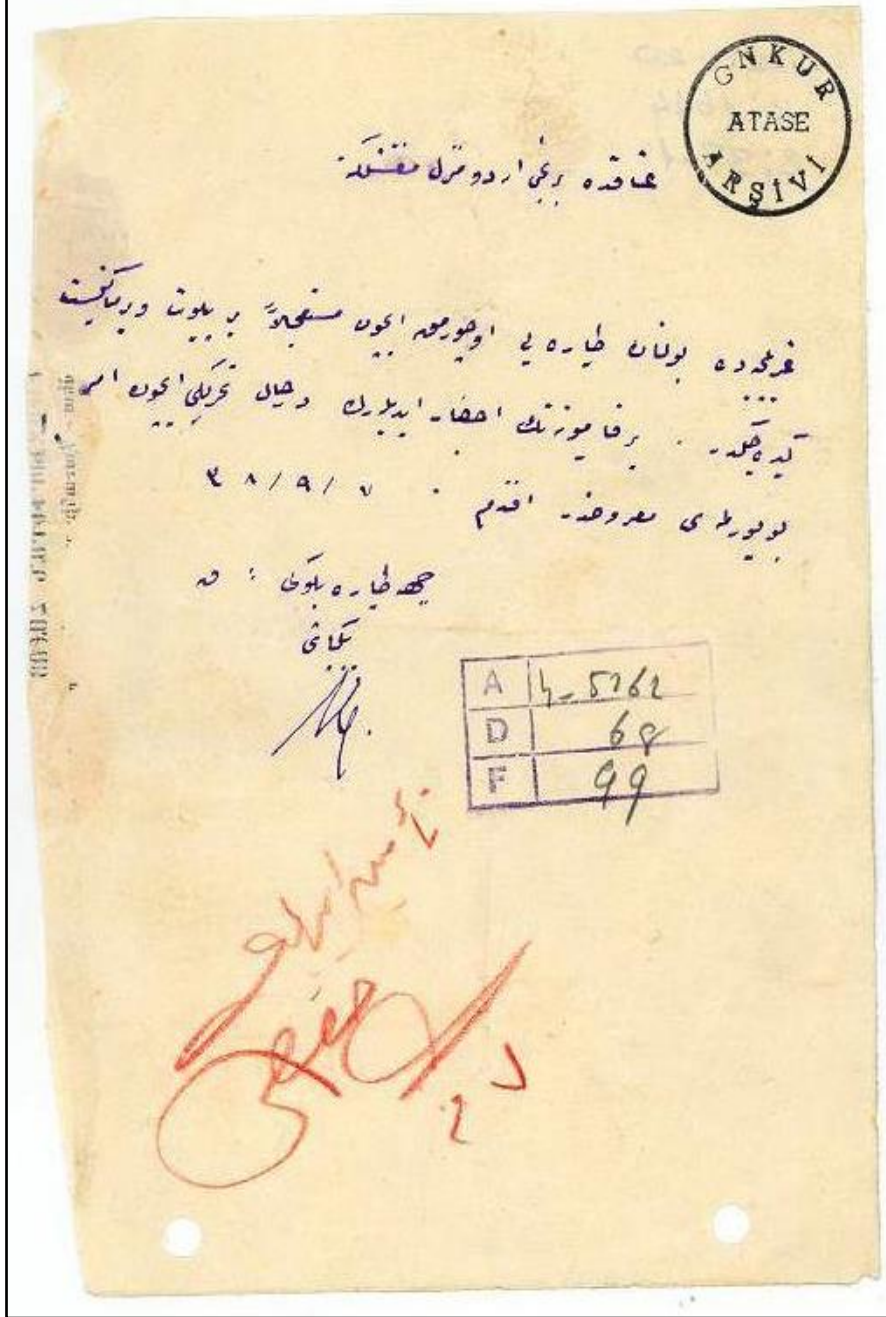


Çine'de Yunanlardan Müsadere Edilen Ganimet Tayyaresine Ait Yazışma¹⁵

¹⁴ ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 2.

¹⁵ ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 1.

EK-3



Garipçe Tayyaresine Ait Yazışma¹⁶

¹⁶ ATASE Arşivi, İSH, Kutu: 1644, Gömlek: 37, Belge: 1.

EK-4



İsmet Tayyaresi Önünde (Solda) Yüzbaşı Fazıl ve (Sağda Ayakta) Sivil Pilot Vecihî (Eskişehir)¹⁷

EK-5



İsmet ve Sakarya Uçağı, Akşehir-1922¹⁸

¹⁷ Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2020, s.64.

¹⁸ Kurt vd., *a.g.e.*, s.64.

Kaynakça

- ATASE Arşivi, *BDH*, Klasör: 51, Dosya: 198, Fihrist: 1.
- ATASE Arşivi, *İSH*, Kutu: 860, Gömlek: 38, Belge: 1-2.
- ATASE Arşivi, *İSH*, Kutu: 74, Gömlek: 110, Belge: 1-5.
- ATASE Arşivi, *İSH*, Kutu: 695, Gömlek: 19, Belge: 1.
- ATASE Arşivi, *İSH*, Kutu: 1110, Gömlek: 72, Belge: 1.
- ATASE Arşivi, *İSH*, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 1.
- ATASE Arşivi, *İSH*, Kutu: 671, Gömlek: 103, Belge: 2.
- Akçakayalıoğlu, C. ve Turhan, S. (1994). *Türk İstiklal Harbi Batı Cephesi*, C.II, Ks.1, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Alacı, B. (2020). “Millî Mücadele Döneminde Sarıgöl”, *Milli Mücadele Döneminde Manisa*, Ankara: Berikan Yayınevi. s.147-180.
- Anadol, C. (1990). *Türk Havacılık Tarihi*, Ankara: Türk Hava Kurumu (THK) Yayınları.
- Aysal, N. (2015). “Çanakkale Savaşları 1915”, *Dünya Türkleri Birliği (World Turkish Alliance) Turkish Forum Sosyal Bilimler e-Dergisi (Turkish Forum Social Science E-Journal)*, Özel Sayı (Special Issue), Cilt: 1, Sayı: 1, s.103-112.
- _____ (2015). “Çanakkale Savaşlarında Hukuk İhlalleri: Kimyasal Gaz ve Domdom Kurşunu Kullanımı”, *4. Uluslararası Gelibolu Sempozyumu*, İstanbul-Çanakkale, 15-18 Mart 2015, s.10-20.
- _____ (2017). “Çöküşten Mütarekeye Osmanlı’da Haber Alma”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 9/40, s.530-540.
- _____ (2016). “Kurtuluş Savaşı’nda Bir Kadın Örgütü: Sivas Anadolu Kadınları Müdafaa-i Vatan Cemiyeti: Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın”, *Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın*, C.II, Editör: Prof.Dr. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, s.941-964.
- _____ (2020). “Ulusal Direnişin ve Umudun Adı: Mustafa Kemal Paşa-Ankara”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/10, (Millî Mücadele’den Millî Egemenliğe Karadeniz Özel Sayısı), ss.215-229.
- Bastem, M. (2010). *Büyük Taarruzda Hava Muharebeleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Afyon.
- Besbelli, S. ve Göymen, İ. (1964). *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C.V, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Çağlar, G. (1995). “Kuvayı İnzibatiye”, *Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 15, s.344-354.

- Demir, U. (1975). “Ölümünün Birinci Yıldönümünde Orgeneral Fahrettin Altay’ı Anıyoruz”, *Bellekten*, Cilt XXXIX- Sayı 156, s.775-779.
- Denizli, A. (2015). *Atatürk İnkılâpları ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Ankara: Pelikan Kitabevi.
- Erdemli, M. G. (2011). *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir.
- Erkal, M. (1996). “Ganimet”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Ankara: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi Yayınları, cilt 13, s.351-354.
- Fırtına, İ. H. (2009). *Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları 1922-1930*, Ankara: THK Basımevi.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı (2009). *Uçak Albümü 1911-2009*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Hürkuş, V. (2000). *Bir Tayyarecinin Anıları*, İstanbul: Yapı Kredi Bankası Yayınları.
- _____ (2008). *Havada Vecihi (1915-1925)*, İstanbul: Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Yayınları.
- Işın, M. (1946). *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Yayınları.
- “İsmet Tayyaresi,” (2009). *Tayyareci Vecihi Hürkuş Derneği*.
- Kapucu, D. (2019). “Birinci Dünya Savaşı Osmanlı Ordusunda Hava Gücü”, *M5 Ulusal Güvenlik, Savunma ve Strateji Dergisi*, Sayı 337, s.72-79.
- Kapucu, D. ve Korkmaz, E. (2020). *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Ankara: Karakum Yayınevi.
- Karakaya, A. (2016). *İşgal Altında İstanbul*, İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Kaymaklı, H. (2006). *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.2, Ankara: Hava Basımevi.
- Korkmaz, E. (2017). “Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi”, *15. Askeri Tarih Sempozyumu (100’üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri) 21-27 Mart 2015, İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- _____ (2012). *Sakarya Meydan Muharebesi’nde Türk Hava Kuvvetleri, Havacılık Tarihi Sempozyumu*, İstanbul.
- Korkmaz, E. ve Kurt, D. (2019). “Mondros Mütarekesi Ekseninde Türk Askeri Havacılığının Arşiv Belgeleri Işığında Analizi”, *19 Mayıs’ın 100. Yıldönümünde Atatürk ve Türk İstiklali Uluslararası Sempozyumu, 16-17 Mayıs 2019*, Ankara: Yorum Matbaacılık.
- Kural, S. (1970). “Türkiye’de Hava Endüstrisinin Lüzumu”, *Uçantürk*, S.199, Ankara: THK Yayınları.

- Kurt, D. ve Korkmaz, E. (2020). *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)*, C.I, Ankara: Hava Basımevi.
- Deniz, K., Yavuz, P. ve Erdal, K. (2020). *Fotoğraflarla Atatürk ve Havacılık*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi.
- Kurter, A. (2006). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.IV, Ankara: Hava Basımevi.
- _____ (2009). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.V, Ankara: Hava Basımevi.
- Rifat, B. (1995). *Uçan Türk*, Sayı: 395, s.14-15.
- Okar, A. (2004). *Türkiye’de Tayyarecilik (1910-1924)*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Orbay, R. (1993). *Cehennem Değirmeni-Siyasi Hatıralarım*, İstanbul: Emre Yayıncılık.
- Özakman, T. (2005). *Şu Çılgın Türkler*, Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Özdemir, Y. (1981). *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Ankara: Hava Basımevi.
- Primi, G. (1951). *L’aviation Turque Ses Origines et son developpement de 1911 a 1950*, La Turque Moderne.
- Sanders, L. V. (1968). *Türkiye’de Beş Yıl*, Çeviren: M. Şevki Yazman, İstanbul: Burçak Yayın Limited Şirketi.
- Sarıhan, Z. (1996). *Kurtuluş Savaşı Günlüğü IV (Sakarya Savaşı’ndan Lozan’ın Açılışına, 23 Ağustos 1921, 20 Kasım 1922)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- “Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması 1911-1923”, (2001). 90’ncı Altın Yıl Özel Sayısı, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 338.
- Sofuoğlu, A. (2002). “İzmir İşgali Sonrasında Yunanlıların Batı Anadolu’da İşgali Genişletmeleri ve Bölgede Oluşan Milli Direniş, *Atatürk Yolu Dergisi*, S 29-30, s.131-142.
- Sökmensüer, C. (t.y.), *Milli Mücadelede Aydın-Nazilli Cephesi Kahraman Subaylarımız ve Zeybekler Hatıralar*, İzmir.
- Tanman, S. (2012). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1923*, Ankara: Hava Basımevi.
- Tevhid-i Efkâr*, 27 Eylül 1921.
- Tevhid-i Efkâr*, 2 Ekim 1921.
- Yalçın, O. (2014). “Hava Şehit Binbaşı Fazıl Bey’in Hayatı ve Çalışmaları”, *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 1.
- Yalçın, O. (2008). *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, (Yayınlanmış Doktora Tezi). Ankara.

- _____ (2010). “Millî Mücadele Ruhu ve Sakarya Muharebesi’nde Türk Hava Kuvvetleri”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 364.
- Yılmaz, E. “İngiliz Basınında Millî Mücadelenin Hazırlık Aşaması ve Mustafa Kemal Algısı (1919-1920)”, *Belgi Dergisi*, Sayı 20 (Yaz 2020/II), 2265-2291.
- Yücel, C. (1963). “Türk Havacılığının Kısa Tarihçesi”, *Hava Dergisi*, S.211, Ankara.