

## TÜRK HAVACILARININ MİLLÎ MÜCADELEYE KATILMA GİRİŞİMİ: MALTEPE FİRARI (7 HAZİRAN 1920)

Emin KURT\*

### ÖZ

1903'de ilk başarılı uçuşun gerçekleşmesinden sonra havacılık, dünya orduları içinde hızla kendisine yer bulmuştur. Askeri kıymetini ise ilk kez Trablusgarp Savaşı sırasında göstermiştir. Bu savaş öncesinde kuruluş çalışmalarına başlanan Türk havacılığı da ilk kez Balkan Savaşları sırasında harekât görevi üstlenmiştir. Birinci Dünya Savaşı ile birlikte, Türk havacılığı büyük bir gelişme içine girmiştir. Büyük Millet Meclisi'nin açılışından sonra bir grup Türk havacısı, İstanbul Maltepe'de konuşlu Tayyare İstasyonu'ndan uçaklarıyla birlikte firar ederek Millî Mücadele'ye katılma isteklerini ortaya koymuşlardır. Ancak, bu havacıların uçaklarıyla birlikte Millî Mücadele'ye katılma girişimleri, başarılı olamamıştır. 7 Haziran 1920 günü sabaha karşı dört uçak ile gerçekleştirilen firar girişiminde ancak bir uçak havalanmayı başarabilmiş, diğer üç uçak ise kalkışta hasara uğramıştır. Havalanmayı başarabilen uçak ise İzmit'e inişte telgraf tellerine takılarak kullanılamaz hale gelmiştir. Bu makalede Mondros Mütarekesi sonrası Türk havacılığının durumu ile İstanbul'da bulunan bir grup havacının Millî Mücadele'ye katılma girişimleri ve bu girişimin başarısızlığa uğrama nedenleri ele alınacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Millî Mücadele, Kurtuluş Savaşı, Tayyare, Uçak, Türk Hava Kuvvetleri

---

\* Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Öğrencisi,  
E-posta: eminkurt1971@gmail.com

## THE ATTEMPT OF THE TURKISH AVIATORS TO JOIN THE NATIONAL STRUGGLE: DESERTION IN MALTEPE (07 JUNE 1920)

### ABSTRACT

*Aviation showed a rapid presence among the armies in the world following the first successful flight in 1903, and it first demonstrated its military value during the Italo-Turkish War in Tripolitania Vilayet of the Ottoman Empire. Turkish aviation started to be established before this war and they took on their first duty of operation during the Balkan Wars. Turkish aviation, no doubt, made great progress during the First World War. Following the opening of Grand National Assembly of Turkey, with a desire to join the Turkish National Struggle a group of Turkish Aviators with their aircraft escaped from the Station of Aircraft positioned in Maltepe in İstanbul. During their first desertion attempt with four aircraft towards the morning of 07 June 1920, only one aircraft was able to take off and three aircraft were damaged during the take off. The only aircraft managed to take off was wrecked after it was entangled with the wires of telegraph during landing at İzmit. Thus, the well-meant attempts of the Turkish aviators failed. This article aims to study the conditions regarding the Turkish aviation after the Armistice of Mudros and the attempt by a group of aviators from İstanbul to join the National Struggle and the causes of the failure of their attempt.*

**Keywords:** *The Turkish National Struggle, Turkish War of Independence, Aircraft, Airplane, Turkish Air Force*

### Giriş

İnsanlık tarihi açısından önemli bir yere sahip olan havacılık, 1903 yılında Wright kardeşlerin yapmış oldukları 12 saniyelik uçuş deneyimi ile başlamıştır. Bu deneyimden sonra teknolojik olarak geliştirilen uçaklar, devletler tarafından ilk olarak askeri alanda kullanılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin havacılık ile tanışması balon uçuşları ile başlamıştır. Balonlar fazla ilgi görmemiş, askeri amaçlardan daha çok eğlence amaçlı aletler olarak görülmüştür<sup>1</sup>. Osmanlı Devletinin uçaklarla ilk tanışması, 2 Aralık 1909 tarihinde Baron De Catters'in İstanbul'daki gösteri uçuşu ile olmuştur. İkinci uçuş ise Luis Bleriot tarafından 11 Aralık 1909'da

---

<sup>1</sup>Osmanlı Devleti İstanbul'da yapılan balon gösteri uçuşları için bk.: Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (Ed.), İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul, 1995.

yapılmıştır.<sup>2</sup> Bu gösteri uçuşları sırasında uçakların ileride ordular için önemli bir silah olacağı değerlendirilmesi yapılmış ve uçaklar Osmanlı Devleti yönetiminin ilgisini çekmiştir. Osmanlı Ordusu'nda ilk resmi havacılık teşkilatı 1 Haziran 1911'de kurulmuştur. Tayyare Komisyonu gibi mütevazı bir isme sahip olan bu teşkilat, uçak satın almak ve pilot yetiştirmek gibi Osmanlı devletinin havacılıkla ilgili işlerini yürütmekle görevlidir. Bu mütevazı teşkilat, Türk havacılığının kurumsallaşmasının ilk adımı olarak önemli bir tarihsel değere sahiptir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın, kuruluş tarihini 1 Haziran 1911 olarak kabul etmesi bu önemin göstergesidir. Tayyare Komisyonunun kuruluşundan kısa bir süre sonra, 29 Eylül 1911 tarihinde Trablusgarp Savaşı başlamıştır. Bu savaş, Osmanlı devletinin havacılık çalışmalarını hızlandırması için itici güç olmuştur. Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanlar uçakları ilk kez askeri maksatla kullanmış ve bu sayede Trablusgarp Savaşı uçakların savaş aracı olarak kullanıldıkları ilk savaş olarak tarihe geçmiştir. Trablusgarp Savaşı'nda uçakların savaştaki öneminin anlaşılması ve birçok hava harekât yönteminin uygulanması; askerî havacılık tarihi çalışmalarında en çok tekrarlanan olguların başında gelir<sup>3</sup>.

Osmanlı ordusunda ilk uçuş 26 Nisan 1912 tarihinde gerçekleşmiştir. Türk havacılık tarihinin dönüm noktalarından biri olan bu olaydan kısa bir süre sonra Balkan Savaşı başlamıştır. Türk pilotları savaş deneyimlerini ilk kez bu savaş sırasında edinmiştir. Türk havacılığı henüz muharip bir güç olmasa da, özellikle II. Balkan Savaşı sırasında orduya önemli keşif hizmeti vermiştir.

Türk havacılığı, gelişmesini Birinci Dünya Savaşı'nda da arttırarak sürdürmüştür. Sağlanan Alman kredileri ile yine Almanya'dan alınan uçaklar ve Alman havacı personel takviyesi ile Osmanlı hava gücü nitelik ve nicelik olarak gelişmiştir. Savaş boyunca Ayastefanos'ta (Yeşilköy) pilot yetiştirmek için tayyare mektebi, Ayastefanos, Şam ve Musul'da uçak deposu ve tamir atölyesi mahiyetinde tayyare istasyonları kurulmuştur. Osmanlı Devleti'nin savaştığı tüm cephelerde görev yapan karada konuşlu 17 tayyare bölüğü ile denizden kalkıp görev yapabilen uçaklardan oluşan 3 deniz tayyare bölüğü teşkil edilmiştir. Savaş boyunca Osmanlı tayyare bölüklerinde 76 civarında Türk, 96 civarında Alman pilot görev yapmıştır.

<sup>2</sup>İstanbul'da yapılan ilk uçuşlar için bk.: Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.I, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut, 2006, s. 114-116.

<sup>3</sup>Trablusgarp Savaşı havacılık faaliyetleri için bk.: Michael Paris, "The First Air War-North Africa and the Balkans 1911-1913", **Journal of Contemporary History**, Vol. 26, No. 1 (Jan., 1991), pp. 97-109.

Rasıt sayılarına bakıldığında ise, 102 Türk rasıta karşılık, 73 Alman rasıt görev yapmıştır. Savaş boyunca toplam 350 civarında uçak kullanan Osmanlı havacılığı Mondros Ateşkes Anlaşması imzalandığında büyük bir kısmı kırık veya uçamaz durumda bulunan 84 uçağa sahiptir<sup>4</sup>.

Türk havacılığı, kuruluşunu takip eden yıllarda eğitimle alınması gereken, tecrübeleri gerçek savaş şartlarında ve bizzat yaşayarak kazanmak zorunda kalmıştır. Bu durum nitelik ve nicelik olarak sınırlı olan uçakların etkinlikle kullanımını olumsuz yönde etkilemiştir. 1. Dünya Savaşı döneminde uçaklar savaşın kaderini değiştirecek etkinliğe sahip olmamalarına rağmen savaş boyunca önemlerini ve gerekliliklerini ispatlamışlardır. Bu bilincin etkisi olarak Mütareke Döneminde Türk uçak ve havacılarının uçuş yapmalarına müsaade edilmemiştir.

### 1. Mondros Döneminde Osmanlı Hava Gücü

Mondros Mütarekesi sonrasında cephelede bulunan tayyare bölükleri ve malzemeleri Anadolu içlerine çekilmiştir. Filistin Cephesi'nden çekilenler Konya'da, Irak Cephesinden çekilenler Elazığ ve Erzincan'da, Çanakkale'den çekilenler ise İstanbul'da toplanmıştır. Bu sırada Ayastefanos'da 14 iki kişilik keşif ve 31 tek kişilik av uçağı bulunmaktadır<sup>5</sup>.

Mondros Ateşkes Antlaşması hükümleri gereğince Osmanlı Ordusu'nda küçülmeye gidilmiş ve ordu mevcudunun dokuz kolorduya indirilmesi kararlaştırılmıştır. Osmanlı havacılığının üst teşkilatı olan Kuvva-i Havaiye Müfettiş-i Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) de yeniden teşkilatlandırılmıştır. İlk düşünülen teşkilat için gerekli personel ve uçak sayısının yeterli olmaması üzerine<sup>6</sup>, tayyare istasyonu sayısı üçe, tayyare

<sup>4</sup>Osmanlı uçak birlikleri "bölük" isminde kurulmuş ve ilk kurulan bölükten itibaren takip eden numaralar verilmiştir. 17. Tayyare Bölüğü kuruluşunu tamamlayamadan Mondros ateşkes anlaşması imzalanmıştır. 11. Tayyare Bölüğü ise, İstanbul'da kuruluşundan sonra Irak cephesine intikal etmiş, kısa süre görev yaptıktan sonra lağvedilmiştir. Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)**, C.IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.304-309.

<sup>5</sup>Emin Nihat Sözeri, "İstiklal Harbine Ait Havacılık Hatıraları", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Yıl: 51, Sayı: 250, Kasım 1973, s.97.

<sup>6</sup>İlk planlamada her kolorduya bir tayyare bölüğü tahsis edilerek Tayyare Bölüğü sayısının dokuz'a indirilmesi planlanmıştır. İstanbul'da birinci sınıf, İzmir, Erzincan ve Konya'da ikinci sınıf Tayyare İstasyonu kurulmasına karar verilmiştir. Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920 Yılları)**, C.V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.113. Müfettiş-i Umumiliğe bağlı olan Tayyare Topçu ve İstanbul Muharebat-ı Havaiye Kumandanlığı (Uçaksavar ve İstanbul Hava Muharebe Komutanlığı) ile Balon, Uçaksavar, Ölçme ve Meteoroloji Müfettişlikleri lağv edildi. Hazırlanan bu proje; 12 Aralık 1918 tarih ve 3/5673 sayılı emirle, hava birlik ve kuruluşlarına tebliğ edildi. Mazlum Keyüsk, Sıktı Tanman, **Türk Havacılık Tarihi 1917-**

bölüğü sayısı da altıya indirilmiştir. Tayyare istasyonlarının İstanbul'da Ayastefanos, İzmir'de Seydiköy (Gaziemir) ve Erzincan'da kurulmasına karar verilmiş ve her istasyona ikişer tayyare bölüğü bağlanmıştır<sup>7</sup>. Tayyare İstasyonlarının yerlerinin sık sık değiştirilmesi ve buna bağlı olarak, yazışmalarda kullanılan damga ve mühürlerin de değiştirilmek zorunda kalınması nedeniyle Tayyare İstasyonlarına isim yerine numara verilmesi düşünülmüştür. Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nun birinci, İzmir İstasyonu'nun ikinci, Erzincan Tayyare İstasyonu'nun üçüncü Tayyare İstasyonu olarak isimlendirilmesi önerilmiş<sup>8</sup> ve Genelkurmay tarafından 9 Temmuz'da onaylanmıştır<sup>9</sup>.

1919 yılı başlarında Ayastefanos Tayyare İstasyonunda; uçuş okulu ile montaj, onarım ve bakım atölyeleri mevcuttu. Aynı yerde konuşlu 9. Harp Tayyare Bölüğü ve kuruluş aşamasındaki 17. Tayyare Bölüğü ile savaş bitmeden önce Almanya'dan getirilip tayyare bölüklerine dağıtılamamış uçaklar bulunuyordu. Uzunköprü'de bulunan 15. Tayyare Bölüğü ile Çanakkale'de bulunan 6. Harp Tayyare Bölüğü ve 1. Tayyare Bölüğü tüm uçak ve malzemeleri ile birlikte Ayastefanos'a getirilmişti<sup>10</sup>. Çevrede bulunan tayyare bölüklerinin Ayastefanos meydanında toplanması sonucu meydana gelen uçak sayısı 72'ye yükselmisti<sup>11</sup>.

İtilaf devletlerinin hava unsurlarının da buraya konuşlanmasıyla Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nun Osmanlı açısından işlevi sona erdi. 13 Kasım 1918'de Müttefik donanmanın İstanbul'a gelişinin ertesi günü, 9

**1918 (İkinci Kitap İkinci Cilt)**, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, s.262. Kuvva-i Havaiye Müfettiş-i Umumiliği de Beyoğlu'ndaki binayı boşaltarak, Ahırkapı'da küçük bir daireye geçti. Müfettişi Umumilik görevine vekâleten Piyade Yarıbay Sadık Bey getirildi Havacı Personel arasında Yüzbaşı rütbesinin üstünde personel bulunmaması nedeniyle sınıfı itibarıyla havacılıkla hiç ilgisi olmayan Sadık Bey bu göreve getirilmiştir. Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.114. Mayıs 1919'da tekrar kuruluş değişikliğine gidildiği anlaşılıyor. Kuvva-i Havaiye Müfettişliği veya Müfettişi Umumiliği kaldırılmış, yerine Kıtaatı Fenniye ve Kuvva-i Havaiye Müfettişliği kurulmuştur. Balon ve demiryolu birlikleri Fen Şubesi'ne, Tayyare Mektebi, Tayyare Bölükleri ve İstasyonları ise Kuvva-i Havaiye Şubesi'ne bağlanmıştır. Piyade Yarıbay Sadık Bey Kuvva-i Havaiye Şubesi başında göreve devam etmiştir. Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.116.

<sup>7</sup>Genelkurmay Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (**ATASE**), İstiklal Harbi Koleksiyonu (**İSH**), Kutu (Kt):71, Gömlek (G):51, Belge (B): 5-1 ve Kt:27, G:102, B:102-1.

<sup>8</sup>**ATASE**, İSH, Kt:30, G:86, B:86-1.

<sup>9</sup>**ATASE**, İSH, Kt:41, G:104, B:104-1.

<sup>10</sup>Çanakkale'de konuşlu 6. Harp Tayyare ve 1. Tayyare Bölükleri Gülnihal gemisi ile 7 Aralık 1918 günü Gelibolu'dan hareket ederek, İstanbul'a getirilmiştir. **ATASE**, İSH, Kt:51, G:102, B: 102-1ve 5.

<sup>11</sup>72 uçağın 47'si av, 18'si keşif/bombardıman ve 7'si eğitim/irtibat uçağından oluşmaktadır. Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.119.

İngiliz ve 4 Yunan uçağından oluşan karma bir filo Ayastefanos hava meydanına iniş yapmıştır<sup>12</sup>. Gelen filo 16 Kasım'da dönmüş ancak arızalı üç uçak ile birlikte üç İngiliz ve iki Yunan havacı, on iki makinist Ayastefanos meydanında kalmıştır<sup>13</sup>. Bu tarihten sonra İngiliz uçaklarının Ayastefanos'a gidiş gelişleri devam etmiştir. Bu trafiğe, Fransız uçaklarının da katılmasıyla Ayastefanos meydanı 1918 yılı sonuna kadar müşterek olarak kullanılmıştır<sup>14</sup>.

İngiliz Selanik Kuvvetleri Başkomutanı General Milne, Osmanlı Harbiye Nazırına 11 Ocak 1919'da bir nota göndererek Ayastefanos Tayyare İstasyonu ile civarındaki tüm binaların, subay ve askerce boşaltılmasını istedi. Notada, boşaltmanın 18 Ocak 1919'a kadar tamamlanması şart koşuluyordu. İşgal Kuvvetleri Karargâhından General Wook boşaltmayı denetleyecekti<sup>15</sup>. Notadan sadece üç gün sonra İngiliz Kraliyet Hava Kuvveti'ne bağlı 17. ve 47. Filolar, 14 Ocak 1919 günü Selanik'ten Ayastefanos meydanına geldi<sup>16</sup>.

İşgal Kuvvetleri Komutanlığı'nın tahliye isteği Kuvva-i Havaiye Müfettişliği tarafından protesto edildi. 8 Şubat 1919'de Hariciye Nezareti'nde bulunan Ateşkes Komisyonu'na itiraz yazısı gönderildi<sup>17</sup>. Ateşkes Komisyonu 26 Şubat 1919'da İngiliz İşgal Komutanlığı'na ilettiği itiraza, İngilizler madde madde cevap vererek, meydanın bir an önce boşaltılması isteğini tekrar ettiler. Durum "Acele" kaydıyla, 1 Mart 1919'da Kuvva-i Havaiye Müfettişliğine bildirildi<sup>18</sup>. Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nda bulunan tüm malzemenin Maltepe'ye taşınmasına karar

<sup>12</sup>Yunan uçakları, Yunan Donanma Hava Servisi'nin Mondros'ta konuşlu H2 Filosu'na ait uçaklardır. Yunan Hava Kuvvetleri tarihi kitabında, Yunan uçaklarının İstanbul'a geliş tarihi 6 Kasım 1918 olarak verilmektedir. Kitapta olay abartarak anlatmakta ve Yunan uçaklarının öğleden sonra şehir üzerinde bir gösteri uçuşu yaparak, beğeni topladıklarını ve sonra havacıların sivil giyinmek suretiyle, şehre inmelerine izin verildiğini yazmaktadır. **Hellenic Wings, Volume I: 1908-1944**, Hellenic Air Force General Staff Air Historical Branch, Athens, 1998, s.46.

<sup>13</sup>Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.II, Kültür Ofset Ltd., İstanbul, 1997, s.11.

<sup>14</sup>Kurter, **a.g.e.**, C.IV, s.327.

<sup>15</sup>İhtiyaç duyulmayan hangar ve levazım barakaları Türklere bırakılacaktır. **ATASE**, İSH, Kt:74, G:110, B:110-1, 110-3, 110-4, 110-5.

<sup>16</sup>**ATASE**, İSH, Kt:75, G:11, B:11-1. 7 Şubat 1919 günü İngilizler fotoğrafhaneyi de işgal etti. Sorumlu Türk subayının odanın iade edilmesine yönelik girişimleri sonuç vermediği gibi İngilizler oda içindeki malzemeyi de geri vermediler. **ATASE**, İSH, Kt:75, G:17, B:17-4.

<sup>17</sup>İtiraz yazısının kopyası, Genelkurmay Başkanlığı'na gönderildi. **ATASE**, İSH, Kt:75, G:6, B:6-1.

<sup>18</sup>**ATASE**: İSH. Kt:168, G:32, B:32-1.

verildi. İstasyonda bulunan tüm malzeme ve teçhizat, Ayastefanos vapur iskelesine toplandı. Buradan araba vapurlarına yüklenerek Maltepe'ye taşındı. Görev yapamaz durumda olan ve uçuş kabiliyetini kaybetmiş olan uçaklar Ayastefanos'da bırakıldı<sup>19</sup>.

Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nun Maltepe'ye taşındığı kesin tarih tespit edilememiştir. Rasıt Yüzbaşı Hamdi (Çaypınar) Bey anılarında İngilizlerin üç gün içinde Ayastefanos'un boşaltılmasını istediklerini belirtmektedir. Hamdi Bey anılarında kışın şiddetle devam ettiği bir anda, bütün istasyon malzemesi karlar üzerine atıldığını da eklemiştir<sup>20</sup>. Tayyare İstasyonu Maltepe'ye, 1-13 Mart 1919 tarihleri arasında nakledilmiş olmalıdır<sup>21</sup>. Maltepe'ye taşınamayan malzeme, Umur-u Havaiye Deposu ile Yeşilköy Camiine ve cami arkasındaki düz alana taşınmıştır<sup>22</sup>.

Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nun boşaltılması ile Osmanlı havacılığının ülke genelindeki en büyük merkezi İtilaf devletlerinin eline geçmiştir. Bu sayede İtilaf devletleri İstanbul'un hava hâkimiyetini ve havadan kontrolünü ele geçirmiştir. İstanbul dâhilinde uçuşa elverişli başka bir meydan da bulunmaması nedeniyle İstanbul ve yakın çevresinde Türk uçaklarının uçuş ihtimali de ortadan kalkmıştır. Türk havacılığı aynı zamanda en büyük bakım onarım tesisinden de mahrum kalmıştır.

## 2. Maltepe Tayyare İstasyonu ve Kuvva-i İnzibatiye

Maltepe Tayyare İstasyonu, Maltepe tren istasyonundan denize doğru giden yolun sonunda, tren yolu ile deniz arasındaki, İstihkâm Müfettişliği'ne ait depo ve birkaç küçük binanın bulunduğu araziye kurulmuştur. Getirilen malzeme ve teçhizat mevcut binaların içinde üst üste istiflenmiş ve bina içine alınmayan uçaklar ise deniz kıyısına sıralanmıştır<sup>23</sup>.

<sup>19</sup>Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.122. Kuvva-i Havaiye Müfettişliğinin İstihkâm Müfettişliği'ne yazdığı 13 Mart 1919 tarihli yazıda; Maltepe'ye nakledilen tayyare istasyonuna ait yüz binlerce liralık malzeme ve tayyarelerin açıkta kaldığı ve yağmur altında harap olduğundan bahisle, mevcut 3 ambardan doğu tarafındakinin tayyare istasyonuna verilmesine izin istemektedir. **ATASE**, İSH, Kt:215, G:8, B:8-6.

<sup>20</sup>“Hamdi Çaypınar'ın Havacılıkla İlgili Anıları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Yıl: 58, Sayı: 273, Mart 1980, s.11,

<sup>21</sup>Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.123.

<sup>22</sup>Karaköy'deki Merkez Han'da bulunan bürodaki değerli ve küçük parçalar, işgal güçlerinin eline geçmemesi için buradan alınarak saklanmıştır. Avni Okar, **Türkiye'de Tayyarecilik: 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2010, s.43.

<sup>23</sup>Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s.51. Kuvva-i Havaiye Müfettiş Umumiliği 13 Mart 1920 tarihinde İstihkâm ve Projektör Kıtaat Şubesine başvurarak uçakların muhafazası için üç ambarın uçakların konulması için kendilerine tahsis edilmesini talep etmiştir. **ATASE**, İSH, Kt:25, G: 8, B: 25-6. 3-7 Mayıs

Dönem uçaklarının önceden hazırlanmış beton pistlere ihtiyaç duymamasına ve düz uzun bir toprak alanın uçuş için yeterli olmasına rağmen Maltepe Tayyare İstasyonunda uçuş yapabilecek nitelikte toprak alan dahi bulunmuyordu. Maltepe’de eğitim uçuşu yapamayan pilotlar, uçuş yeteneklerini kaybetme riskiyle karşı karşıya kalırlarken, uçuş eğitimi alan pilot adaylarına uçuş yaptırılmadığı için sadece nazari dersler verilebilmekteydi<sup>24</sup>.

İstanbul’da bulunan havacılar arasında bu gelişmeler yaşanırken Damat Ferit Paşa tekrar Sadrazamlığa getirilmiştir. Damat Ferit Paşa, Anadolu’da canlanan Kuvva-i Milliye’ye karşı, İngilizlerin desteği ile Kuvva-i İnzibatiye adıyla yeni bir kuvvet kurmuştur. Kuvva-i İnzibatiye nizamnamesi 18 Nisan 1920’de Damat Ferit Paşa hükümeti tarafından onaylanmıştır<sup>25</sup>.

Kuvva-i İnzibatiye’nin kuruluş aşamasında Maltepe Tayyare İstasyonunda bulunan uçakların, Kuvay-ı İnzibatiye Teşkilatında görev alması düşünülmüştür. Kuvva-i İnzibatiye’de görev alacak uçaklar ile Anadolu’daki Milli Kuvvetlere karşı beyanname atılması, gerekirse bombalanması planlanmıştır. Bu sebeple önce Maltepe Tayyare

---

1919 tarihleri arasında yapılan denetleme sonucunda hazırlanan rapora göre uçakların bu tarihte hala açıkta olduğu anlaşılmaktadır. Raporda; kapalı bir mekânda korunmayan tayyarelerin, pervane gibi hava etkisine duyarlı parçalarının daha korunaklı bir yere taşınması gerektiği belirtilmektedir. Kapalı yer bulunamadığı takdirde, Tayyarelerin üzerlerindeki örtünün onarılması veya Kuvva-i Havaiye genel deposundan alınacak sağlam ve büyük çadırlara yerleştirilmelerinin uygun olacağı ifade edilmiştir. Subay ve personel için bina bulunamazsa, Levazım Dairesi ve Kuvva-i Havaiye deposundan çadır tedarikine çalışılması tavsiye edilmiştir. **ATASE**, İSH, Kt:34, G:44, B:44-1.

<sup>24</sup>Maltepe Tayyare İstasyon Komutanlığına ilk önce vekil olarak Rasit Yüzbaşı Ahmet Nüzhet Bey atandı. Kardeşinin şehit olduğunu öğrenmesi üzerine iki ay izin alarak, 1 Nisan 1919’da memleketi olan Şam’a gitti, fakat izin bitimi geri dönmedi ve 27 Ocak 1920’de ilişkisi kesildi. Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı’na, Topçu Binbaşı Abdüllatif Bey getirildi. Binbaşı Abdüllatif Bey, 6 Ağustos 1914-Şubat 1915 tarihleri arasında Ayastefanos Tayyare Mektebi müdürlüğü görevini yürütmüştür. Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.124.

<sup>25</sup>18 Maddelik bu kararname 24 Nisan’da Takvim-i Vekayi’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Söz konusu kararname ile jandarma benzeri ve gönüllülerden oluşan Kuvva-i İnzibatiye kurulmuş oldu. Ordu Komutanı yetkisiyle komutanlığına Süleyman Şefik Paşa getirildi. Kuvva-i Milliye’ye asker sağlamak için Damat Ferit Paşa tarafından 23 Nisan’da yeni bir kararname yayımlandı. Kararname içeriğinde İstanbul’da görevde ve açıkta bulunan tüm subayların Harbiye Nezaretine gelerek yoklama yaptırmaları isteniyordu. Yoklama yaptırmayanların ordu ile ilişkilerinin kesileceği ve seferberlikten kaçmış sayılarak Divan-ı Harbe verilecekleri de duyuruldu. İstanbul mahalle muhtarlarına gönderilen beyannameler ile de Kuvva-i İnzibatiye’ye gönüllü asker yazılması istendi. Kurulan kuvvet ilk saldırısını 14 Haziran’da yaptı ve yenilgiye uğrayarak İzmit’e geri çekildi. 25 Haziran’da da Harbiye Nezareti tarafından tüm birlikleri kuruluştan kaldırıldı. Günay Çağlar, “Kuvay-ı İnzibatiye”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk yolu Dergisi**, Sayı: 15, 1995, s.344-353.



İstasyonu'ndaki uçaklardan birkaçının uçuşa hazırlanması için izin verilmiştir. Bu gelişmeler yaşanırken Damat Ferit Paşa, Ali Rıza (Göker) Beyin<sup>26</sup> rütbesini Binbaşılığa yükselterek Kuvva-i Havaiye Şubesi Müfettişliğine atamıştır. Ali Rıza Bey, kendisiyle çalışması için; hükümette görevli nazırlardan birisinin oğlu ve Maltepe Tayyare İstasyonu rasitlerinden olan Üsteğmen Lütfullah Bey'i danışman olarak görevlendirmiştir<sup>27</sup>.

Binbaşı Ali Rıza Bey, Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı'na 24 Nisan 1920 tarihinde yazılı emir göndermiştir. Emir içeriğinde ilk önce 18-20 Nisan 1920 tarihlerinde istasyon komutanlığına tebliğ ettiği emri hatırlatmaktadır<sup>28</sup>. Bu emirde; kolaylıkla onarılabilecek durumda olan üç adet iki kişilik, makineli tüfek taşıyan, uzun menzilli uçağın acele olarak uçabilir duruma getirilmesi isteniyordu. Uçakların hazırlanmasından sonra havacı personelin hemen eğitime başlamaları ve uçuşa hazırlanmalarını emrettiğini de hatırlatmaktadır. Binbaşı Ali Rıza Bey, emrin devamında; Harbiye Nezareti Müsteşarlığı'ndan 22 Nisan 1920 tarihinde tebliğ edilen sözlü emri yazılı olarak ilettiğini bildirmekte ve sonucun süratle bildirilmesini emretmektedir istemektedir. Emirde bildirildiğine göre; Maltepe Tayyare İstasyonu'na bağlı 1. Tayyare Bölüğünün 29 Nisan Perşembe günü akşamına kadar, bütün malzemesiyle birlikte, harekete hazır olmalıydı. 1. Tayyare Bölüğü emrine; sonradan takviye edilmek üzere, yenisinden iki kişilik üç tayyare verilecektir. Bölük Komutanı'nın gelişine kadar, bölük kıdemli subayı Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanı ile görüşerek ihtiyaç duyulan ve istasyon ambarında bulunmayan malzemeyi Şube'den ve kolordudan istemeye yetkili kılınmıştır. 1. Tayyare Bölüğü pilotları, bölüğün hazırlanmasına kadar geçecek süre içinde, istasyonun eğitim uçaklarıyla, uçuş melekelerini geliştirecek uçuşlar yapmaları emredilmiştir<sup>29</sup>.

<sup>26</sup>Ali Rıza (Göker) Bey; Çanakkale savaşları sırasında, 30 Kasım 1915 günü Rasıtı Teğmen İbrahim Orhan Bey'le birlikte, bir hava muharebesinde düşman uçağını düşüren ilk Türk havacıdır. Daha sonra Kafkas Cephesinde 7. Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve 3. Ordu Komutanı Vehib Paşa tarafından 24 Mayıs 1916 tarihinde; verilen uçuş emirini yerine getirmemesi nedeniyle uçuştan ayrılarak aslı sınıfına iade edilmiştir. Nisan 1920 başlarında yeni Sadrazam Damat Ferit Paşa'ya çıkan Ali Rıza Bey (Göker); havacılıktan çıkarılmasıyla mağdur olduğunu belirterek tekrar havacılığa iadesini istemiş ve Damat Ferit Paşa tarafından bu isteği olumlu karşılanmıştır. Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.433.

<sup>27</sup>Sözeri, **a.g.m.**, s.97.

<sup>28</sup>Yazı içeriğinde emredilen hususların 17 ve 19 Nisan 1920 tarihlerinde Harbiye Nezaretinden emredildiği ve 18-20 Nisan 1920 tarihlerinde kendisi tarafından Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığına iletildiği belirtilmektedir. Konu ile ilgili arşiv taramalarında yazılı emir tespit edilmemiştir. Söz konusu emir şifai olarak verilmiş olmalıdır.

<sup>29</sup>Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.433-434.

Bu son emir üzerine; Maltepe Tayyare İstasyonu'nda hummalı bir faaliyete girişilmiş ve emredilen tarihe kadar uçakların hazır hale getirilmesi için büyük bir çalışma başlatılmıştır. Karşılaşılan zorluklar nedeniyle 1 Mayıs tarihinde biri eğitim uçağı olmak üzere, ancak iki uçak hazırlanabilmiştir. 6 Mayıs'ta uçuşa hazır uçak sayısı dörde yükselmiştir. Maltepe'de İngilizlerin polo oynadıkları ve Tayyare İstasyonuna yakın olan sahanın kalkış pisti olarak kullanılabilmesi için İşgal Komutanlığına müracaat yapılmış, ancak gerekli izin alınamamıştır. Bakırköy Yenimahalle'deki Veliefendi çayırının kalkış pisti için kullanılması girişimlerinden de sonuç çıkmamıştır. Bu çalışmalar devam ederken Genelkurmay Başkanı Kiraz Hamdi Paşa ile tartışan Ali Rıza Bey, 5 Mayıs 1920 günü görevinden alınmıştır<sup>30</sup>. Sadrazam Damat Ferit Paşa da, İngilizlerle temas halinde olup, uçuş izni ve uçuş meydanı sorunlarını çözümlenmeye çalışmıştır<sup>31</sup>.

Bu arada Kuvva-i İnzibatiye'nin hava müfrezesinde görev alacak pilot ve rasitlerin Kuvva-i Havaiye Müfettişi Binbaşı Ali Rıza Bey ile yardımcısı Lutfullah Bey tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Pilot Emin Nihat Sözeri anılarında;

*“Müfettiş Ali Rıza, müşaviri Lutfullah ile birlikte kuracakları teşkilatta çalışacak tayyarecilerin kadro ve isimlerini tespit ettiler ve bana okudukları zaman benim ve Avni (Okar)'nin isimlerinin listede görünce, kendilerine beni de bu teşkilata dahil etmelerini rica ettim. Evvelce Maan'da 3. Tayyare Bölüğünde beraber çalıştığımız rasid Lutfullah müdahale ederek 'Ya! Alıp tayyareyi Kuvva-i Milliye'ye kaçır mısın' demesi üzerine münakaşamıza Ali Rıza cevap vermeyerek beni kadro dışı bıraktılar.”<sup>32</sup>*

sözleriyle Kuvva-i İnzibatiye hava müfrezesinde görev verilecek pilotların seçimine özen gösterildiği ve Millî Mücadele taraftarı personele verilmemeye çalışıldığı anlaşılmaktadır.

<sup>30</sup>Kaymaklı, **a.g.e.**, C.II, s.18. Ali Rıza Bey, Müfettişlik görevi sırasında Kuvva-i Havaiye Şubesi'ni lağv ettirerek, Maltepe Tayyare İstasyonu'nu Selimiye kırsalında bulunan 25. Kolordu'ya bağlatmak için girişimlerde bulunmuştur. Bu amaçla sürekli olarak yetkili kişi ve daireleri dolaşmıştır. Harbiye Dairesi Birinci Şubesi'nden aldığı 1.000 Osmanlı lirasını hazırlanması istenilen uçaklara parça ve malzeme tedariki için kullanmak yerine girişimlerinde kendisine yardım edeceğini sandığı kişilere sarf etmişti. Sözeri, **a.g.m.**, s.98. Ali Rıza Bey ayrıca, uçakların Ayastefanos'tan Maltepe'ye taşınması sırasında Ayastefanos'ta bırakılan uçakların bakım dosyalarını incelemiş ve dosyalarda yer alan “kullanılamaz durumda olduklarından terk edildikleri” kaydına inanmamış ve 25. Kolordu Komutanlığı'ndan soruşturma açılmasını istemiştir. Ali Rıza Bey'in kapı, kapı dolaşması ve gereksiz girişimleri, Genelkurmay Başkanlığı'nı bezdirmiştir. Kurter, **a.g.e.**, C.V, s.435.

<sup>31</sup>Kaymaklı, **a.g.e.**, C.II, s.1.

<sup>32</sup>Sözeri, **a.g.m.**, s.98.

Kuvva-i İnzibatiye emrine uçak verilmesine yönelik çalışmalar Kuvva-i Milliye'ye karşı üstünlük sağlanması niyetinin bir sonucudur. Benzer şekilde deniz gücü verilmesine yönelik girişimler<sup>33</sup> bu tezi ispatlar niteliktedir. Kuvva-i İnzibatiye emrine verilecek uçaklar ile milli kuvvetlerin üzerine propaganda metinleri atılarak psikolojik harekât yürütülmesi ve havadan bombardıman yapılması planlanmıştır. Kuvva-i İnzibatiye emrine uçak ve gambot verilmesi girişimleri Osmanlı Hükümetinin deniz ve hava gücü henüz bulunmayan ve düzenli ordu teşkilatına geçememiş olan Kuvva-i Milliye'den çekindiğini ve bir an önce yok etmeyi istediğini ortaya koymaktadır.

### 3. Maltepe'den Firar Girişimi

Kuvva-i İnzibati için hava gücü oluşturulması fikrinden çok önce İstanbul'da bulunan havacılar arasında Anadolu'ya geçerek Millî Mücadele'ye katılma düşüncesinin oluştuğu ve bu firarın uçakla yapılarak Milli Kuvvetlere uçak kazandırma fikrinin hâkim olduğu görülmektedir. Anadolu'ya firar fikrinin oluşumu hakkında Emin Nihat Sözeri şunları aktarmaktadır:

*“İstanbul'da Kuvva-i Milliye'ye yardım için çalışmakta olan gizli 'Felah Grubu' mensuplarından eski Hava Okulu Komutanı Selanikli Yüzbaşı Mehmet Ali (Okar) ve yeğeni Tayyareci Teğmen Avni (Okar) 'yle aramızda yapılan gizli görüşmede benim ve Avni'nin bu teşkilatta vazife almaktığımızı ve şayet bunu kabule muvaffak olursak, ben pilot Avni rasit olarak, alacağımız vazifede rakip olacağımız tayyare ile Kuvva-i Milliye'ye iltihak etmeği kararlaştırmış idik.<sup>34</sup>”*

Bu hatıratın uçak ile Anadolu'ya kaçma ve milli kuvvetlere katılma fikrinin çok önceye dayandığı ve bunu gerçekleştirmek için fırsat arandığı anlaşılmaktadır. Şüphesiz ki Kuvva-i İnzibatiye için hava gücü oluşturma çalışmaları havacılara istediği imkânı sağlamıştır. Anadolu'ya geçirilecek uçaklar ile Milli Mücadele boyunca havadan keşif, bombardıman yapılabilecektir. Bu sayede süvari birlikleri ile yapılan keşif görevleri daha geçiş bir bölgede daha hızlı ve etkin yapılabilecektir. Hava bombardımanı ile düşman kuvvetlere zayıflık verdirilebileceği gibi hava bombardımanının psikolojik etkisinden de faydalanabilecektir.

<sup>33</sup>Genelkurmay Başkanı Kiraz Hamdi Paşa; İzmit'te harekât emrini bekleyen Kuvva-i İnzibatiye birliklerine destek amacıyla, bir muhrip veya gambot ile iki uçak verilmesi için 26 Mayıs 1920 tarihiyle hükümete başvurmuştur. Adnan Sofuoğlu, **Kuva-yı Milliye Döneminde Kuzeybatı Anadolu 1919-1921**, Genelkurmay Yayını, Ankara, 1994, s.360.

<sup>34</sup>Sözeri, **a.g.m.**, s.97-98.

Bazı genç ve tecrübesiz personelin firar planları hakkında gizlilik prensibine uymadan konuşmaları ilk önce Maltepe Tayyare İstasyonunda görevli erler arasında daha sonra da Maltepe esnafı arasında yayılmıştır. Hatta bazı esnaf; Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'e kendilerine borçlu personelin listesini vererek, gitmeden önce borçların ödenmesini istemiştir. Kuşkusuz bu bilgi İngiliz istihbaratına da ulaşmış ve bunun sonucu olarak Kuvva-i İnzibatiye'ye uçak verilmesi izni kaldırılmıştır<sup>35</sup>. Millî Mücadele aleyhtarı Peyam-ı Sabah Gazetesi ve Maltepe'deki gayrimüslimlerin, Türk havacıları İstanbul Hükümeti ve İngiliz yetkililere ihbar etmesi sonucu olay anlaşılmıştır<sup>36</sup>.

Buna rağmen birkaç uçak ile Anadolu'ya geçmeye kararlı olan havacılar Tayyare İstasyonu sahilindeki düzlüğü uçuş pisti olarak hazırlamaya karar vermişlerdir. Pist olarak kullanılmasına karar verilen düzlük, bir uçağın kalkabilmesi için yeterli uzunluğa sahip olmadığı gibi, zeminde çukur ve hendekler vardır. Havacılar zemini tesviye etmeye başladıkları gibi bir futbol topu alarak, bu düzlükte futbol maçları düzenlemeye başlamıştır. 28 Mayıs 1920 günü İstasyon'u gezmeye gelen İngiliz-Fransız heyeti zeminin tesviye işleminin nedenini sorduğunda futbol sahasıdır cevabını vermiştir. Yapılan hazırlıklar sonrası 6 Haziranı 7 Haziran'a bağlayan gece kaçıışı gerçekleştirmeyi kararlaştırmışlardır<sup>37</sup>.

Kaçış için dört uçak hazırlanmıştır. Bu uçaklar, Albatros D.III<sup>38</sup>, Fokker D.VII<sup>39</sup> modellerinde tek kişilik av uçakları ve iki tane Albatros C.III<sup>40</sup> modeli iki kişilik keşif bombardıman uçağıdır.

<sup>35</sup>Kurter, a.g.e., C.V, s.435.

<sup>36</sup>Bkz. İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara 1986, s. 101; Mesut Aydın, **Millî Mücadele'de İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri**, İstanbul 1992, s.196.

<sup>37</sup>Hürkuş, a.g.e., s.52.

<sup>38</sup>**Albatross D.III uçağı**, tek kişilik av uçağıdır. 29 adet Albatross D.III uçağı 1918 yılında envantere girmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında 6., 9.ve 12. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. Son Albatros D.III uçağı, Kurtuluş Savaşı sırasında Konya Tayyare İstasyonunda onarımı yapılmış ve Fazıl Bey komutasındaki 2. Tayyare Bölüğünde görev yapmıştır. Sakarya Savaşı başında elde kalan tek faal uçağın yan tarafına bomba salan aparatları takılmış ve av bombardıman görevlerinde kullanılmıştır. Fazıl Bey tarafından gerçekleştirilen bir keşif uçuşu sonrasında inişte hendeğe girerek kırım geçirmiş ve hizmet dışı kalmıştır. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2009, s.36. 160 beygir gücünde bir motora sahip olan uçak 108 mph sürat yapabilmektedir. (Mph: mile per hour, mil üzerinden sürat verir. 1 mpg=1,6092 km/s'e eşittir. 108 mph yaklaşık 174 km/s'e karşılık gelir.) Uçak iki saat havada kalabilmektedir. Kenneth Munson, **Aircraft of World War I**, London, s.25.

<sup>39</sup>**Fokker D.VII uçağı**, tek kişilik av uçağıdır. Birinci Dünya Savaşının en iyi Alman av uçağı olarak kabul edilmektedir. 7 adet envantere girmiştir. Ekim 1918 tarihinde envantere giren uçaklar 6. Tayyare Bölüğü ve 9. Tayyare Bölüğüne tahsis edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı bittikten sonra Maltepe Tayyare İstasyonu'nda depolanmıştır. 16 Haziran 1920 tarihinde

6/7 Haziran 1920 gecesi sivil pilotlar Vecihi ve Arif Rıdvan Beyler 01:00 treni ile Maltepe'ye gitmek için yola çıktılar. Maltepe Tayyare İstasyonu'na geldiklerinde; Baş makinist Eşref Bey (Atalay); “*Dün bir Fransız ekibi gelerek, Nieuport’u söktüler. Kaçışımız duyulmuş. Birçok pilot gelmedi. Burada üç tayyare hazır olduğu halde, sadece iki pilot var. Şakir Hazım (Ergökmen) uçamayacak durumda. Bu durumda eşini ve beni sen götüreceksin*” sözleriyle kendilerini uyardı<sup>41</sup>.

Ruhsal durumunun bozukluğunu gerekçe gösteren Şakir Hazım Bey uçmak istememiştir. Sivil pilot Arif Rıdvan ile kalan personelin dağılımından firar etmesi kararlaştırılmıştır. Şakir Hazım Beyin eşi yaya olarak gidilecek çetin dağı yoluna dayanamayacağından, zorunlu olarak, uçakla gitmesi düşünülmüştür. Bu sırada, istasyonda misafir olarak bulunan Pilot Astsubay Mehmet Bezmi Bey, etrafta hareketlilik olduğunu, Maltepe çarşısında silahlı Hintli askerlerin görüldüğü bildirmiştir. Uçaklar hemen kalkış için hazırlanmış ve motorları çalıştırılmıştır. Önce Albatros D.III av uçağı pilot Astsubay Mustafa Kazım, peşinden Fokker D.VII uçağı ile pilot Astsubay İsmail Zeki kalkışa başlamıştır. Pilot Astsubay Mustafa Kazım idaresindeki Albatros D.III başarılı bir kalkış gerçekleştirerek adalar yönünde uzaklaşmaya başlamıştır. Hızlı bir uçak olan Fokker D.VII kalkış sırasında istikamet kaçırmış ve engellere çarparak parçalanmıştır. İsmail Zeki Bey kazadan yara almadan kurtulmuştur<sup>42</sup>.

Vecihi Bey Albatros C.III modeli üçüncü uçağı kullanmıştır. Rasit mahallinde makinist Eşref, Şakir Hazım Beyin eşi Müzeyyen Hanım ve bavulları yerleştirilmiştir. Tasarımından fazla personel ve malzeme taşıyan uçak havalanmayı başarmış olsa da benzin tıkanıklığı nedeniyle yükselememiştir. Vecihi Bey, bir darbe ile tıkanıklığı açabilmek

---

Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki malzemelerin İngilizler tarafından tahrip edilmesi sırasında kalan Fokker D.VII uçakları da tahrip edilmiştir. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009**, s.39. 185 beygir gücünde bir motora sahip olan uçak 124 mph (yaklaşık 200 km/s) sürat yapabilmekte ve bir saat otuz dakika havada kalabilmektedir. Munson, a.g.e., s.51.

<sup>40</sup>Albatros C.III uçağı, iki kişilik silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı sırasında envantere 66 adet Albatros C.III uçağı girmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında hemen hemen bütün tayyare bölüklerinde görev almıştır. Son iki Albatros C.III uçağı Kurtuluş Savaşı havacılığının doğuş yeri olarak kabul edilen Konya Tayyare İstasyonunda onarılarak Kurtuluş Savaşında görev almıştır. Fazıl Bey komutasındaki 2. Tayyare Bölüğünde görev alan Albatros C.III uçakları 1921 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009**, s.21. 160 beygir gücünde bir motora sahip olan uçak 87 mph (yaklaşık 140 km/s) sürat yapabilmekte ve dört saat havada kalabilmektedir. Munson, a.g.e., s.21.

<sup>41</sup>Hürkuş, a.g.e., s.58.

<sup>42</sup>Kurter, a.g.e., C.V, s.439.

düşüncesiyle uçağı tümseklerden birisine çarptırmıştır. Bu hareket motorun açılmasını sağlamadığı gibi uçak takla atarak devrilmiş ve uçak hemen ateş alarak yanmıştır. Vecihi Bey ve Müzeyyen Hanım yara almadan kurtulduğu kazada, Makinist Eşref Bey ise başından yaralanmıştır. Kaza yerine gelen Mehmet Bezmi Bey ve askerler yoldan geçen bir askeri aracı durdurarak, Makinist Eşref Bey Haydarpaşa hastanesine göndermiştir. İstasyonda uçuşa hazırlanmış Albatros C.III modeli dördüncü uçağın uçurulması için pilot Şakir Hazım Bey tarafından hiçbir girişimde bulunmamıştır. Olaydan sonra Maltepe'den trenle evine dönmekte olan Vecihi Bey tren kondüktörü tarafından takip edildiğine dair uyarılmasının ardından Göztepe'de yavaşladığı sırada trenden atlamıştır. Haydarpaşa hastanesine gitmekte olan arkadaşlarının arabasına yetişerek, onları almış, kendi evine getirmiş ve makinist Eşref Beyin tedavisi burada yapılmıştır<sup>43</sup>.

Albatros D.III uçağı ile Maltepe'den havalanmayı başaran Pilot Mustafa Kazım Efendi yirmi dakikalık bir uçuştan sonra İznik'e ulaşmıştır. Hava muhalefeti nedeniyle mecburi iniş yaptığı sırada uçak telgraf tellerine takılmış ve ağır hasara uğramıştır. Ankara'ya gönderilen raporlarda sadece uçağın motorunun kullanılabilir durumda olduğu belirtilmektedir<sup>44</sup>. Parçalanmış uçaktan yaralanmadan çıkan Kazım Bey, Konya'da diğer havacılara katılmıştır. Makinist Ruhi Bey ise kaçırılacak uçakların hazırlanmasına yardım ettikleri sonra, 65 asker ve bir makineli tüfek ile kafiye komutanlık yaparak dağ yollarından Kandıra-Eskişehir güzergâhını izleyerek Konya'ya ulaşmıştır<sup>45</sup>.

Olayın sabahında başka bir gelişme yaşanmıştır. İstasyon Makinistlerinden Mehmet ve Muzaffer, kimseye haber vermeden, bir uçak motorunu kamyonla yüklemek üzere iken nöbetçi subayı olan istasyon telgraf subayı Teğmen Reşit Efendi tarafından görülmüştür. Reşit Efendi tarafından motor alınarak yerine konulmuş, bu sırada Muzaffer Efendi kaçmayı başarmış, Mehmet Efendi ise yakalanmış ve Maltepe Jandarma Karakoluna teslim edilmiştir<sup>46</sup>.

Başarısız firar girişiminden hemen sonra İngiliz işgal kuvvetleri harekete geçer. Firar girişiminden sonra 7 Haziran 1920 sabahı saat 7.30'da Maltepe Tayyare İstasyonu İngiliz askerleri tarafından işgal edilmiştir.

<sup>43</sup>Hürkuş, a.g.e., s.58, 59. Olaydan sonra yapılan tahkikat sırasında Makinist Eşref Beyin Haydarpaşa Hastanesinde olup olmadığı sorulmuş ve hastane tarafından kendilerinde bu isimli bir hasta bulunmadığı cevabı verilmiştir. ATASE, İSH, Kt:500, G:157, B:157-1.

<sup>44</sup>ATASE, İSH, Kt:675, G:9, B:9. Ayrıca bakınız; Kt:1008, G:29, B:29; Kt:1008, G:32, B:32; Kt:1008, G:201, B:201 ve K:1009, G:3, B:3.

<sup>45</sup>Kurter, a.g.e., C.V, s.441.

<sup>46</sup>ATASE, İSH, Kt:500, G:157, B:157.

İstasyonda bulunan İstasyon Komutan Vekili Üsteğmen Sadettin, nöbetçi subay Teğmen Reşit, refakat zabiti Teğmen Hasan Basri hemen hapsedilir. Maltepe’de oturan Rasit Üsteğmen Sabri, Üsteğmen Sıdkı, Yüzbaşı İsmail Hakkı Efendiler de evlerinden alınarak hapis edilmiştir. Kâtip muavini Ahmet Hamdi ve inzibat kıtası Komutanı Üsteğmen Şükrü Efendiler de kahveden kaldırarak İstasyon hangarlarına götürüp hapsedilmiştir. İşgale direnen nöbetçi subayı Teğmen Reşit Efendi darp edilmiştir. Tutuklamalar bunlarla sınırlı kalmaz, İngiliz kuvvetleri 25. Kolordudan istasyon kasasını kontrol için Maltepe Tayyare İstasyonuna giden heyet de tutuklanmıştır<sup>47</sup>. Uçmayı başaran uçak ve pilotunun yakalanması için İzmit ve havalisi kumandanlığına, yaya olarak firar edenlerin yakalanması için İzmit ile Kandıra arasındaki hattın hemen tutularak firar edenlerin yakalanması için ilgili birimlere gerekli emirlerde gönderilmiştir<sup>48</sup>. İngilizlerden denizden arama için İzmit Körfezi’ne gambot gönderilmesine izin vermeleri istenmiş ve ayrıca İngilizlerin de İzmit Körfezi, Karadeniz Boğazı ile Kandıra civarında teyakkuzda bulunmaları talep edilmiştir<sup>49</sup>.

İngiliz işgal kuvvetlerinin, bu firar girişimine verdiği tepki, firar girişimcilerinin ve destek olanların yakalanıp cezalandırılmasının çok ötesine geçer. Toplu bir cezalandırma ya da gözdağı vermeye dönüşür. 8/9 gecesi saat dokuz sıralarında Maltepe Endehat Mektebinde bulunan İngiliz Kıtaatından altı subay komutasında tahminen iki yüz Hintli İngiliz askerinden oluşan kuvvet tarafından Maltepe kasabası kuşatılır. Maltepe Tayyare İstasyonuna gelen beş İngiliz zabiti ile otuz nefer ve bir tercüman tarafından Maltepe’de bulunan Tayyare Endehat Mektebi zabitanının haneleri boşaltılarak bütün personel Tayyare Mektebinde tutuklanmıştır. Tayyare Mektebinde görevli olan erler ise makineli tüfekli ve süngümlü Hint askerleri ile kuşatılmıştır. Bundan başka Maltepe’de ikamet eden subaylar dahi İngiliz devriyeleri tarafından tutuklanmıştır. Ayrıca İngilizler tarafından Maltepe civarındaki Dragos tepesine bir ışıldak yerleştirilmiştir. Ertesi gün öğleye doğru kasabayı kuşatan İngiliz askerleri çekilmiştir<sup>50</sup>.

Yapılan ilk tahkikatta olaydan isyan olarak bahsedilmektedir<sup>51</sup>. O gece Maltepe Tayyare İstasyonunda bulunan personelin ifadelerinin alınmasından

<sup>47</sup>ATASE, İSH, Kt:500, G:152, B:152-5.

<sup>48</sup>ATASE, İSH, Kt 500, G:152, B:152-15 ve 16

<sup>49</sup>**Türk İstiklal Harbi: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, C.V, Genelkurmay Bşk.lığı Harb Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Seri No:1, Ankara, 1964, s.18.

<sup>50</sup>Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), DH.EUM.AYŞ, 42/71-3. Daha sonra yapılan incelemede İngilizlerin subayları Kuvva-i Milliye’ye katılmalarını önlemek için tutukladıkları anlaşılmıştır. BOA, DH.EUM.AYŞ, 42/71-5.

<sup>51</sup>ATASE, İSH, Kt:527, G:69.

sonra hazırlanan ayrıntılı raporda ise olay; isyan, yağma, tahrip ve firar olarak tanımlanmıştır<sup>52</sup>.

İnceleme raporunda; Yüzbaşı Fazıl, ihtiyat subayı pilot Teğmen Şakir Hazım, sivil makinist Eşref'in tarafından Maltepe Tayyare İstasyonu kasasında bulunan parayı alarak Kartal istikametine firar ettikleri belirtilmiştir. Ayrıca istasyon nöbetçi subayı Teğmen Hasan Basri Efendiyle, muhafız bölük komutanı Üsteğmen Şükrü Efendi, firariler tarafından istasyon içindeki bir odaya hapsedilmiştir. Bir uçağın uçarak kaçtığı diğer iki uçağını kazaya uğradığı tespit edilmiştir. Tahkikat raporunda kaza yapan uçakta makinist Eşref Efendi ve Şakir Hazım Beyin eşinin yaralandığı belirtilmiştir. Makinist Eşref Efendinin Haydarpaşa Hastanesine sevk edildiği tespit edilmiştir. Ayrıca karadan firar edenlerin üç at ve on kadar makineli tüfek ile mühimmatını beraberlerinde götürdükleri tespit edilmiştir. Bir süre sonra serbest bırakılan istasyon nöbetçi subayı Teğmen Hasan Basri Efendiyle, muhafız bölük komutanı Üsteğmen Şükrü Efendi firar olayını Maltepe, Kartal ve Üsküdar Jandarma ve İnzibat Memurluklarına ve aynı zamanda Maltepe İstasyonu yanında bulunan Tayyare Endehat Mektebi ile İstihkâm ve Sıhhiye taburlarına bildirmiştir<sup>53</sup>. Ayrıntılı inceleme sonrasında olayın ihtiyat subayı pilot Teğmen Şakir Hazım Beyin tahrikiyle kendisine iltihak eden küçük zabitan ve efrat tarafından yapıldığı belirlenmiştir<sup>54</sup>.

Vecihi Bey ve yakındakiler 7 ve 8 Haziran günlerini evde geçirdikten sonra 9 Haziran günü nispeten daha güvenli olan Ayastefanos gitmişlerdir<sup>55</sup>. Yeşilköy'de gizlendikleri sırada, yeni katılımlar olmuştur. O sıralarda; savaşta İngilizlere esir düşmüş bir asker kafilesi yurda dönmüş ve Selimiye kışlasında misafir edilmişlerdi. Felah Grubu'nda çalışan Ayastefanos Tayyare Mektebi'nin eski müdürü emekli Yüzbaşı Mehmet Ali (Okar) Bey kaçak havacılar için memleketlerine sevk edilmelerini bekleyen erlere verilen belgelerden sağlamış ve 9 Haziran günü ellerine ulaştırmıştır. 15 Haziran 1920'da kaçak havacılar tedarik edilen eski ve yırtık er elbiselerini giyerek, Selimiye kışlasında asker kafilesine karışarak onlarla birlikte Harem iskelesine gelmişlerdir. Kafile orada küçük bir vapura bindirilmiş ve Sarayburnu açıklarında bir İngiliz gemisinin denetlemesinden geçtikten sonra, vukuatsız olarak Mudanya'ya gidebilmiştir<sup>56</sup>. On havacı personel, 17 Haziran'da Bursa'ya<sup>57</sup>, 25 Haziran'da Eskişehir'e ulaşmıştır. Eskişehir

<sup>52</sup>ATASE, İSH, Kt:500, G:157, B:157.

<sup>53</sup>ATASE, İSH, Kt:527, G:69, ve 69a.

<sup>54</sup>ATASE, İSH, Kt:500, G:157, B:157.

<sup>55</sup>Hürkuş, a.g.e., s.59.

<sup>56</sup>Sözeri, a.g.m., s. 99.

<sup>57</sup>ATASE, İSH, Kt:675, G:27, B:27.



Tayyare İstasyon Komutanı Binbaşı Latif Bey tarafından Ankara'da Müdafaa-i Milliye Dairesi Riyasetine gönderilen yazıda havacı personelin paralarının bulunmadığı belirtilerek nereden para bulunacağı da sorulmuştur<sup>58</sup>.

Maltepe Tayyare İstasyonundan firar girişimi sonrasında firariler iki gruba ayrılmıştır. Aynı gece dağ yolu ile Kandıra-Adapazarı üzerinden Konya'ya ulaşanlar: pilot Yüzbaşı Mehmet Fazıl, pilot astsubay Arif Rıdvan, pilot astsubay Maltepe Hasan Fehmi, pilot astsubay İsmail Zeki, Yedek Teğmen Pilot Şakir Hazım (Ergökmen), makinist Ruhi (Kortaş)'dir<sup>59</sup>. Esir kafilesi ile Mudanya üzerinden Konya'ya ulaşan personel: Pilot Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Rasit Üsteğmen M.Muhsin (Alpagot), Rasit/Makinist Üsteğmen Mazlum Rifat, Rasit Teğmen Ömer Avni (Okar), Pilot Astsubay Hayrettin, pilot Astsubay İhya, sivil pilot Ahmet Vecihi (Hürkuş), baş makinist Eşref (Atalay)'dir<sup>60</sup>.

Maltepe Firarı, bir grup havacının Milli Mücadele'ye katılmaya girişimidir. Bu girişim sırasında mümkün olan tüm malzemenin de kaçırılması düşünülmüştür. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin yeni açıldığı ve bir hava gücünün bulunmadığı zamanda Anadolu'ya uçak ile kaçarak milli mücadeleye uçak sağlanması amaçlanmıştır. Kaçış için hazırlanan uçakların farklı model ve özellikte olası nedeniyle; İzmit, Bursa, Eskişehir'de inişe uygun toprak alanlara inilerek Konya'ya ulaşmayı planlamışlardır.

#### 4. Maltepe Tayyare İstasyonu'nun Tahribi

İngiliz işgal kuvvetlerinin bu firardan dolayı çok öfkelenedikleri anlaşılıyor. Tayyare istasyonun işgali ile yetinilmemiş, 17 Haziran 1920 tarihinde Maltepe Tayyare İstasyonu (tahrip edilmiştir. İşgal kuvvetlerinin bu sıradaki davranışları, kapıldıkları öfkenin boyutunu göstermektedir. İstasyon Komutan Vekili Sadettin Bey, Kuvva-i Havaiye Müfettişliğine bir gün sonra gönderdiği raporda, 17 Haziran Perşembe günü öğleden sonra saat 16.00'da; İngilizlerin işgalindeki tayyare istasyonundaki tayyare hangarının, İngilizler tarafından bomba ile patlatıldığı ifade etmiştir. Sadettin Bey, hangar içindeki malzeme ve tayyarelerin tamamen yandığını belirttikten sonra, hangar civarında açıkta bulunan uçakların da bomba ile tahrip edildiği ilave etmiştir. İstasyonun tahribi sırasında muhasebe ve komutanlık odalarındaki dolap, sandık ve çekmeceler parçalanmış, mali evrak ve kayıtlar

<sup>58</sup>ATASE, İSH, Kt:675, G:38, B:38.

<sup>59</sup>Kurter, a.g.e., C.V, s.441.

<sup>60</sup>Hürkuş, a.g.e., s.64.

yırılıp, atılmıştır. Kilerde bulunan erzaktan sadece bir miktar fasulye ile zeytinyağı bırakılıp, diğerleri alınmıştır. Daire kapıları kırık olarak jandarmaya teslim edilmiş, jandarma tarafından da İstasyon'un nakliye çavuşlarından Raşit Efendi'ye teslim etmiştir. Kalan uçaklarla malzemenin tahrip edilmesine 18 Haziran günü de devam edilmiştir. Ambardaki malzeme, motorlar, telsiz telgraf malzemesi, masa, iskemle gibi eşyalar arabalarla Bostancı yönünde taşınmıştır. Raporun sonunda İstasyon Komutan Vekili Sadettin Bey yapılan tahribat ve kayıpları incelemek ve soruşturmak üzere istasyon heyetinin ileride sorumluluğuna neden olmaması için hemen bir heyetin gönderilmesini talep etmiştir<sup>61</sup>.

Harbiye Nezareti Genelkurmay Karargâhından 24 Haziran 1920 tarihinde Kuvva-i Havaiye Müfettişliğine gönderilen yazıda Maltepe Tayyare İstasyonu'nun İngiliz askeri işgali altına olduğu hatırlatıldıktan sonra İstasyona ait malzemenin kıyıda İngiliz bahriyesine ait teknelerle yağma ve tahribe devam edildiğinin haber alındığı belirtilmiştir. Milyonlarca kuruşa mal olan malzemeden henüz tecavüze uğramamış olanların da bol miktarda bulunduğunun duyulduğu ilave edildikten sonra, bu konudaki bilgi ve görgü raporları ile kalan malzeme, teçhizat ve hayvanların mevcut araçlarla Maltepe iskelesine nakledilmesi emredilmiştir. Sevkiyattan bir gün önce bilgi verilerek malzemelerin gönderilecek römorkör ve teknelerle aldırılması ve bütün malzemenin bir tutanakla Kuvva-i İnzibatiye Depo Taburu'na teslim edilmesi istenmiştir<sup>62</sup>.

Maltepe Tayyare İstasyonundan firar girişimi istasyon ve malzemelerin tahrip edilmesine neden olduğu gibi Osmanlı havacılık teşkilatının da sonunu getirmiştir. Müfettişlik, Damat Ferit Paşa'nın emri ile 24 Haziran 1920'de lağv edilmiştir. Böylece, Osmanlı Kuvva-i Havaiyesi (Hava Kuvvetleri) sona ermiş, İstanbul'da kalan havacı personel Muamelatı Zatiye (Personel Dairesi) emrine verilmiştir. Erler ve erbaşlar Kuvva-i İnzibatiye'nin Selimiye Kışlası'nda bulunan Piyade Depo Taburu'na görevlendirilmiştir<sup>63</sup>.

Kaçış girişiminden sonra teşkilat lağv edilmiş, personel dağıtılmış, malzeme, teçhizat ve uçaklar tahrip edilmiştir. İngiliz tahribinden kurtarılan malzemeye sahip çıkılamamış ve elden çıkmasına neden olunmuştur. Milli

<sup>61</sup>ATASE, İSH, Kt:500, G:154, B:154-1. Umum Jandarma Komutanlığından Dahiliye Nezaretine yazılan rapor için bk.: BOA, DH.EUM.AYŞ, 42/10-1. İstanbul Valiliğinden Dahiliye Nezaretine yazılan rapor için bk.: BOA, DH.EUM.AYŞ, 42/10-2. Ajun Kurter tarafından İstasyonun 7 Haziran 1920 günü tahrip edildiği yazılmıştır. Kurter, a.g.e., C.V, s.443.

<sup>62</sup>Türk İstiklal Harbi: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, s.19.

<sup>63</sup>Kurter, a.g.e., C.V, s.443.

Mücadele havacılığını kurma girişimi olarak kabul edebileceğimiz Maltepe Firarı, aynı zamanda Osmanlı havacılığının sonu niteliğindedir.

### 5. Kurtuluş Savaşı'nda Tarafların Hava Gücü

Maltepe firarı sonrasında Anadolu'ya ön dört havacı personel geçmiştir. Konya'da bulunan havacılara katılan bu personel Kurtuluş Savaşı hava gücünün nüvesini teşkil etmişlerdir. Konya'da 1. Dünya Savaşından kalan uçaklarla bir hava gücü vücuda getirilmeye çalışılmıştır. Kurtuluş Savaşı Türk havacılığını konu alan kapsamlı akademik bir çalışma bulunmamaktadır. Konu daha çok askeri yayınlarda işlenmiştir. Buna rağmen son zamanlarda Kurtuluş Savaşı hava harekâtı ile ilgili artan sayıda yayınlara rastlanmaktadır<sup>64</sup>. Türkiye Büyük Millet Meclisi hava gücü 13 Haziran 1920 tarihinde yayınlanan emir ile teşkilatlandırılmıştır. Erzurum'da kalan az sayıda uçak ile Konya'da kalan uçakların uçabilir duruma getirilmesine çalışılmıştır. Sakarya Savaşı sonuna kadar elde faal uçak sayısı beşi geçmemiştir. Hatta Sakarya Savaşı'nda sadece iki uçak görev yapmıştır. Sakarya Savaşı sonuna kadar dışarıdan uçak tedarik etmek mümkün olmamış ancak Yunanlardan ele geçirilen uçaklar kullanılabilmiştir. Büyük Taarruz'a hazırlık sırasında İtalya, Fransa ve Almanya'dan alınan uçaklarla hava gücü takviye edilmiş ve Büyük Taarruz'un başladığı 26 Ağustos 1922 tarihinde 13 uçak ile görev yapılabilmıştır<sup>65</sup>.

Kurtuluş Savaşı başında Yunan havacılığı kara ve deniz havacılığı olarak iki ayrı teşkilata bölünmüştü. Deniz Bakanlığı emrinde iki filo halinde 18 uçaklık bir güç bulunuyordu. Milli Savunma Bakanlığı emrindeki kara havacılığında ise üç filo halinde yaklaşık 50 uçak bulunuyordu. 15 Mayıs 1919'da Yunan Donanma havacılığına ait dört uçaklık bir filo İzmir'e gelmiştir<sup>66</sup>. Bu hava gücü daha sonra on keşif bombardıman ve on beş av

<sup>64</sup>Kurtuluş Savaşı hava harekâtı ile ilgili makaleler için bkz.: Hülya Şahin, "Kurtuluş Savaşında Türk Havacılığı", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı: 365, Temmuz 2000, Yıl:119, s. 76-93. Rahmi Doğanay, "Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 1, Sayfa: 375-388. Rahmi Doğanay, "Milli Mücadele'de Türk Havacılığı ve Başkomutanlık Savaşı'nda Havacıların Rolü", **Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: X, Sayı: 2, Ağustos 2008, s.53-64. Selman Yaşar, "Büyük Taarruz'da Türk Havacıları", **Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:1, Sayı:2, Aralık 2008, s.77-85. Süreyya Hami Şehidoğlu, "Kurtuluş Savaşı'nda Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 24, Cilt: VIII, Temmuz 1992, s.601-604. Kansu Şarman, "Milli Mücadele'de Hava Muharebeleri", **Popüler Tarih Dergisi**, Sayı 5, Ekim 2000, s.18-19.

<sup>65</sup>Hülya Şahin, **a.g.e.**, s. 76-93.

<sup>66</sup>İzmir'in işgalinden sonra 19 Eylül 1919 tarihinde Ege bölgesindeki Yunan hava gücü sekiz uçağa yükselmiştir. Ali Fuat Cebesoy, **Milli Mücadele Hatıraları**, C. I, Temel Yayınları, İstanbul, 2000, s. 242.

uçacağı ile takviye edilmiştir. Ayrıca İstanbul'da İşgal Ordusu emrinde bulunan iki bombardıman ve bir av uçağına sahip 553. Fransız Filosu da Yunanlara devredilmiştir<sup>67</sup>. Kurtuluş Savaşı boyunca Yunan uçakları Türk birliklerine karşı keşif ve bombardıman yaparken, Türk uçaklarını da önlemeye ve düşürmeye çalışmıştır.

Milli Mücadele sırasında İngiliz, Fransız ve İtalyan uçaklarının da Anadolu'da görev yaptığı bilinmektedir. Bu güne kadar yapılan araştırmalarda İngiliz, Fransız ve İtalyan hava gücünün miktarı tespit edilememiştir. Fransız uçakları İstanbul ve Adana bölgesinde konuşlanmıştır. Özellikle Adana bölgesinde konuşlanan Fransız uçaklarının bölgedeki direniş hareketlerine karşı keşif bombardıman görevleri yaptığı bilinmektedir<sup>68</sup>. Kapsamlı bir araştırma olmasa da İngiliz uçaklarının genelde İstanbul'da konuşlandığı ve yakın bölgede sınırlı harekât icra ettikleri görülmektedir<sup>69</sup>. Anadolu'da konuşlandırılan İtalyan uçaklarının miktarı da tespit edilememiştir. İtalyan uçaklarının kendi işgal bölgelerine yakın konuşlandırıldığı düşünülebilir. İtalyan uçaklarının bombardıman görevi yapmasa bile bölge üzerinde keşif görevleri yaptığına dair belgeler bulunmaktadır<sup>70</sup>.

## 6. Sonuç

Maltepe Fırası, 1. Dünya Savaşı bakiyesi bir grup Türk havacının yine savaş bakiyesi az sayıda uçağı uçabilir duruma getirerek Millî Mücadeleye katılma girişimidir. Fırar esnasında Millî Mücadele esnasında fayda sağlayabilecek, personel, uçak, para, silah ve cephane gibi her türlü teçhizatın götürülmesinin planlandığı anlaşılmaktadır. Önceden düşünülen bu fırarın gerçekleşmesinde Kuvva-i İnzibatiye'ye hava gücü sağlama

<sup>67</sup>Türk İstiklal Harbi, V. Cilt, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.122.

<sup>68</sup>Güney cephesinde Fransız uçakları tarafından yapılan hava harekâtı için bkz.: Mümtaz Ulusoy, *İstiklâl Harbi'nde 2 nci Kolordu (1918-1921)*, Yayına Hazırlayan Ahmet Tetik ve Şeyda Büyükcan, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006.

<sup>69</sup>İngilizler 18 Haziran 1920'de denizden ve havadan İzmit Çuha Fabrikasını bombardıman ederek tahrip etmiştir. *ATASE*, İSH, Kt: 972, G: 228. Artıca keşif görevi de icra ettiklerine dair belgeler mevcuttur. Sofulardan gelen bir Yunan ve bir İngiliz uçağının Sazlıdere üzerinden uçtuğuna dair belge için bkz: *ATASE*, İSH, Kt: 784, G: 83. Bir İngiliz uçağının Derbend köyü üzerinde olduğu ve keşif yaptığına dair belge için bkz: *ATASE*, İSH: Kt: 872, G: 49.

<sup>70</sup>26 Ocak 1920 tarihinde Antalya limanına dört İtalyan uçağının geldiğine dair bilgi verilmektedir. *ATASE*, İSH, Kt: 863, G: 31. 19 Şubat 1920 tarihinde Antalya'ya iki İtalyan uçağının geldiğine dair belgeler bulunmaktadır. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (*TİTEA*), Kt:18, G:17. Burdur üzerinde uçan bir uçağın İtalyanlara ait olduğu tespit edilmiştir. *ATASE*, İSH, Kt: 258, G: 127. 8 Haziran 1920 tarihinde de bir İtalyan uçağı Çukurköy'e mecburi iniş yapmıştır. *ATASE*, İSH, Kt: 675, G: 12.

çabalarının hız verdiği görülmektedir. Gizlilik prensibine riayet edilmemesi, niyetin yeterince gizlenememesi ve İngilizler tarafından uçuş izinlerinin iptal edilmesi firar tarihini öne çekmiş olmalıdır. Sonuçta uzun süredir uçuş yapmayan ve hazırlık döneminde yeterince uçamadığı için uçuş melekelerini geliştirememiş olan personelin, yeterince bakım yapılamamış savaş artığı uçaklarla, yeterli uzunluğa ve evsafa sahip olmayan bir kalkış pistinden yaptıkları firar girişimi başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Başarısızlık sadece Anadolu'ya geçirilmesi planlanan uçaklar için söz konusudur. En önemli silah durumunda olan uçaklar Millî Mücadeleye kazandırılmamıştır. Buna rağmen Büyük Millet Meclisi'nin ilk havacılık teşkilatını kuracak ve bu teşkilatta görev alacak personel Anadolu'ya geçebilmiştir. Bu personel sayesinde Kurtuluş Savaşı'nın hava gücü Konya'da eski uçakları tamir edilerek oluşturulabilmiştir. Uçak kaçırma özelinden ayrılarak incelendiğinde Maltepe Firarının, en değerli olgu olan personelin Anadolu'ya geçişinin sağlanması açısından başarılı ve millî duygularla gerçekleştirilmiş bir faaliyet olduğu anlaşılmaktadır.

#### KAYNAKÇA

##### Arşivler

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Arşivi (BOA)

Genelkurmay Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE)

Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTEA)

##### Kitaplar

Aydın, Mesut, **Milli Mücadele'de İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri**, İstanbul 1992.

Cebesoy, Ali Fuat, **Milli Mücadele Hatıraları**, C.I, Temel Yayınları, İstanbul, 2000.

**Hellenic Wings, Volume I: 1908-1944**, Hellenic Air Force General Staff Air Historical Branch, Athens, 1998.

Kansu, Yavuz, Şenöz, Sermet; Öztuna, Yılmaz; **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.I, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut, 2006.

Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C.II, Kültür Ofset Ltd., İstanbul, 1997.

- Keyüsk, Mazlum, Tanman, Sıktı, **Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 (İkinci Kitap İkinci Cilt)**, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)**, C. IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920 Yılları)**, C. V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.
- Munson, Kenneth, **Aircraft of World War I**, London.
- Okar, Avni, **Türkiye’de Tayyarecilik: 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2010.
- Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara, 1986.
- Sofuoğlu, Adnan, **Kuva-yı Milliye Döneminde Kuzeypbatı Anadolu 1919-1921**, Genelkurmay Yayını, Ankara, 1994.
- Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1912-2009**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2009.
- Türk İstiklal Harbi, V.Cilt, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, C.V, Genelkurmay Bşk.lığı Harb Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Seri No:1, Ankara, 1964.
- Ulusoy, Mümtaz, **İstiklâl Harbi’nde 2 nci Kolordu (1918-1921)**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2006.

#### **Makaleler**

- Çağlar, Günay, “Kuvay-ı İnzibatiye”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk yolu Dergisi**, Sayı: 15, 1995, s.343-365.
- Doğanay, Rahmi, “Büyük Taarruz’da Türk Havacılığı”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 1, s.375-388.
- Doğanay, Rahmi, “Milli Mücadele’de Türk Havacılığı ve Başkomutanlık Savaşı’nda Havacıların Rolü”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: X, Sayı: 2, Ağustos 2008, s.53-64.
- “Hamdi Çaypınar’ın Havacılıkla İlgili Anıları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Yıl: 58, Sayı: 273, Mart 1980, s.3-23.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin, “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (Ed.), İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul, 1995, s.497-596.
- Paris, Michael, “The First Air War-North Africa and the Balkans 1911-1913”, **Journal of Contemporary History**, Vol. 26, No. 1 (Jan., 1991), s.97-109.

Sözeri, Emin Nihat, “İstiklal Harbine Ait Havacılık Hatıraları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Yıl: 51, Sayı: 250, Kasım 1973, s.97-102.

Şahin, Hülya, “Kurtuluş Savaşında Türk Havacılığı”, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı: 365, Temmuz 2000, Yıl:119, s.76-93.

Şarman, Kansu, “Milli Mücadele'de Hava Muharebeleri”, **Popüler Tarih Dergisi**, Sayı: 5, Ekim 2000, s.18-19.

Şehidoğlu, Süreyya Hami, “Kurtuluş Savaşında Bir Vatandaşımızın Uçak Bağışı”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 24, Cilt: VIII, Temmuz 1992, s.601-604.

Yaşar, Selman, “Büyük Taarruz'da Türk Havacıları”, **Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:1, Sayı:2, Aralık 2008, s.77-85.

