

HAVA ŞEHİT BİNBAŞI FAZIL BEY'İN HAYATI VE ÇALIŞMALARI

Osman YALÇIN

Özet: Şehit Hava Pilot Binbaşı Fazıl Bey, 20'nci asrın başlarında yaşamış, Osmanlı İmparatorluğu'nun tasfiyesine, havacılığın doğuşuna şahit olmuş ve tasfiye sürecinde birçok cephede savaş pilotu olarak görev almıştır. Osmanlı İmparatorluğunun son savaşı olarak da bilinen Birinci Dünya Savaşı yıllarında birçok cephede üzerine düşeni fazlası ile yapmıştır. Yetenekli bir subay olarak ve güçlü kişiliği ile personeli üzerinde her zaman etki bırakan birisi olmuştur. İstanbul semalarında 25 Ekim 1918 tarihinde 5 İngiliz uçağına karşı tek başına savaşmıştır. İngilizler bu kahramanlık karşısında saygıyla eğilmişlerdir.

Fazıl Bey iyi bir pilot olmanın yanında yetenekli bir öğretmendir. Meslek hayatının neredeyse tamamı savaşlarda geçmiştir. İstiklal Savaşı yıllarında ise Batı Cephesinin her safhasında önemli görevler üstlenmiş, yedi (7) uçağına karşı tek başına savaşma iradesini göstermiştir. Savaşın sonunda ise bağımsız Türkiye için pilot yetiştirmeye kendini adanmıştır. Bir görev uçuşunda ise hayatını havalarda kaybetmiştir. Fazıl Bey, Türk hava ordusu için özel bir isimdir.

Anahtar kelimeler: Osmanlı Hava Kuvvetleri, Türk Hava Kuvvetleri, Fazıl Bey, Kartal Müfrezesi, Albatros, Medine Savunması, Milli Mücadele.

Air Martyr Major Fazıl Bey's Life and Works

Abstract: Martry Air Pilot Major Fazıl Begh, who lived at the very beginning of the 20th century witnessed the dissolution of the Ottoman Empire, birth of aviation. During the process of dissolution, he undertook the fighter pilot mission in the fronts where he accomplished his duty perfectly. He did more than he was supposed to do during World War I which has been also known as the last war of the Ottoman Empire. He, being a skillful officer, was someone who always influenced his personnel with his strong character. In Istanbul sky in 25 October 1918, he fought against 5 British aircrafts alone. British bowed respectfully for such a heroic act.

Fazıl Begh, was a talented teacher in addition to being a good pilot. He spent most of his career in wars. During the Independence War, he undertook very important missions at each phase of Western Front and showed the volition of fighting against seven (7) aircrafts alone. At the end of the war, he devoted himself to training pilots for an independent Turkey. He lost his life in the sky during a mission flight. Fazıl Begh, is a distinctive figure for Turkish Air Force.

Key words: Ottoman Air Force, Turkish Air Force, Fazıl Begh, Kartal Detachment, Albatros, Medine Defense, Independence War.

Giriş

Havacılık tarihinde uçaklar, son yüz yıla damgasını vuran gelişmelerin başında yer almaktadır. Sportif amaçlı bir gelişme olarak değerlendirilen uçakların kısa sürede bir ölüm makinesi olduklarını tüm dünya anlamıştır. Yeni silahın ilk hareket görevi de Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğuna karşı olmuştur. Esasen Osmanlı subayları bu icadın kısa sürede harp sahalarının vazgeçilmez argümanları olacağını daha ilk zamanlarda anlamışlardır ve bu konuda birçok rapor hazırlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu, havacılıkta ön almak istemesine rağmen sanayii alanındaki yetersizlikleri nedeniyle Avrupa'dan yararlanmak zorundaydı. Eğitim alanında da aynı durum söz konusuydu. Ancak sürekli yurt dışına bağımlı olmanın mahzurları bilindiğinden özellikle eğitimde millî kaynakların harekete geçirilmesine önem verilmiştir. Eğitici kadro yurt dışında eğitimlerini almışlar ve aldıkları eğitimlerini yeni pilot, rasit ve teknik ekipman yetiştirmek için kullanmışlardır. Bu çalışmada inceleme konusu olan Hava Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in hayatı ve 11 yıllık havacılık yaşantısında gerçekleştirdiği başarı öyküsü olacaktır. Fazıl Bey'in yalnız başarılı bir savaş pilotu olmasının ötesinde bir öğretmen ve eğitici olarak da havacılık tarihinde farklı bir yeri vardır. Öyle ki, hayatını kaybetmesine vesile olan gelişme de yeni pilotlar yetiştirmek için mücadele ettiği bir olayla sonlanmıştır.

Çalışmamızda havacılık tarihini içeren kaynaklara ulaşılmaya çalışılmış, Fazıl Bey'in adının geçtiği her satır dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Tarihçe Şube Müdürlüğü dokümanlarından yararlanılmıştır. Osmanlı Arşivi taranmıştır. Havacılık ve Spor dergisi incelenmiştir. Bu alanda en önemli çalışma olarak tespit edilen Emekli Hava Öğretmen Yarbay Yaşar Özdemir'in "Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey" isimli çalışmasından ve diğer basılı eserlerden yararlanılmıştır.

1. Şehit Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı

Aydınlı Kadı Abdurrahman Bey'in oğludur. 1889'da İşkodra'da doğmuştur. 1907 yılında girdiği Harp Okulundan 1910 yılında piyade subayı olarak mezun olmuştur. 1912'de hava sınıfına geçmiştir. İngiltere'de Bristol Hava Okulunda pilotaj eğitimi görmüştür. Türk hava ordusunun yetiştirdiği ilk 15 pilotu içinde yer alır. Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı'na katılmıştır.

Balkan Savaşlarında Edirne Tayyare Müfrezesinde görev almıştır. Savaş sonunda eğitimini tamamlayarak Yzb. Salim Bey komutasındaki "Nümune Tayyare Bölüğü"nde görev aldı. 1914 yılında Yeşilköy Tayyare Mektebi Başöğretmen Yardımcılığına atandı. 1915 yılında Üsteğmenliğe terfi etti. Aynı yıl Irak'taki tayyarelerin pilotluğuna ve bilahare 2'nci Tayyare Bölüğüne atandı.

1916 yılında Medine'deki 3'üncü Tayyare Bölüğüne tecrübe pilotu olarak atanmış, bilahare 3'üncü Tayyare Bölük Komutanı olarak atanmıştır. Bu sürede, Medine, Maan ve Şam'da görev yapmıştır. Buradan Berlin'de görevlendirilen Mübayaa Komisyonu Satınalma Komisyonu Tayyare Kısımında görev almıştır. 1918 yılı Temmuz ayında İstanbul Ayastafanos'ta yer alan 9'uncu Hava Bölüğünde görevlendirilmiştir (Özdemir, 1981, s. 31).

1918 yılında yüzbaşılığa terfi etmiş ve deniz tayyareciliği brövesini almıştır. 25 Ekim 1918'de 5 İngiliz uçağı ile hava muharebesi yapmış ve 7 yerinden yaralanarak Haydarpaşa GATA'da 2 ay tedavi görmüştür. Bilahare Yeşilköy Tayyare Mektebi Tayran Kısım Müdürlüğüne atanmıştır. 1921 yılında Tayyare İstasyon Komutanlığına atanmış ve bu görevdeyken personeli ile birlikte Anadolu hareketine iştirak etmiştir.

Millî Mücadele'nin göz dolduran hava subayı olarak önemli vazifeler yapmıştır. Batı Cephesinin ilk muharip birliği olan Kartal Müfrezesinin komutanlığına atanmış ve bu birlik bilahare 2'nci Hava Bölüğü adını almıştır. Batı Cephesinde Afyon, Kütahya, Sakarya ve Dumlupınar'da harekate bizzat iştirak etmiştir. 29 Haziran 1921'de 7 Yunan uçağına karşı tek başına havalanmış ancak Yunanlar muharebe sahasını terk etmiştir.

31 Ağustos 1922 tarihinden geçerli Gazi Mustafa Kemal'in özel emri ile binbaşılığa terfi etmiştir. Bilahare yeniden yapılanan Hava Kuvvetlerinde Cephe Tayyare Grup Komutanlığına atanmıştır. 27 Ocak 1923 tarihinde öğrencisi Emin Bey ile çıktığı son görevi şehadetine vesile olmuştur.

Ölümünü takiben, İşkodra'da bulunan annesi ile kız kardeşi Arnavutluk Hükûmeti ile yapılan yazışmalar sonucu Türkiye'ye getirilerek Eskişehir'de iskân edilmişlerdir. Ailesine göç edenlerden kalan evlerden birinin verilmesi ve maaşa bağlanması sağlanmıştır (Özdemir, 1981, ss. 128-133). Fazıl Bey'e ait İstiklal Madalyası berat vesikası da 1928 yılında ailesine verilmiştir. Sonraki yıllarda adına sokak isimleri, park isimleri verilerek büyük Türk şehidi gönüllerde yaşatılmaya devam edilmiştir (Özdemir, 1981, ss. 112, 113).

2. Fazıl Bey'in Havacılığa İntisabı

Osmanlı Devleti dünyada oldukça yeni olan havacılıkta bir ülkeye bağımlı olmak istememekteydi. Özellikle İngiltere ve Almanya'daki gelişmeleri de izlemekte ve buralara da pilot ve teknik personel adayları göndermek veya bu ülkelerin teknik imkânlarından yararlanmak istemekteydi. Bu gezi esnasında İngiliz Bristol Tayyare Fabrikası ile de görüşülmüş, buraya verilen uçak siparişleri değerlendirilmiş ve bir uçağın tecrübesi izlenmiştir. Burada yapılan temaslardan anlaşıldığına göre burada eğitim alacak olan ve 5 pilot adayı subay ile Üsteğmen Fethi ve Teğmen Aziz'den oluşan iki kişilik motorculuk ve tayyare tamir ve inşasını öğrenecek heyetin bir an evvel 1912 Temmuz sonuna

kadar Bristol'a gönderilmeleri Harbiye Nezaretine bildirilmektedir. Brokland'da bulunan Bristol Okulunda pilotaj eğitimi alacak olan 5 subay ise Saffet, Mehmet Ali, Abdullah, Sabri ve Fazıl Bey olup rütbeleri teğmendir (Keyüsk, 1950, s. 39). Türk havacılık tarihinin ilk 10 yılında hemen her safhasında rol oynayan Tayyareci Fazıl Bey'in havacılığa dair ismi Bristol Uçuş Okuluna pilot adayı olarak teksifi ile geçmektedir (Keyüsk, 1950, s. 22).

2.1. Balkan Savaşlarında Teğmen Fazıl Bey

Osmanlı askerî havacılığının 1 Haziran 1911 tarihinde kurulmasını müteakiben birçok girişim aynı zamanda başlatılmıştır. Pilot yetiştirilmesi, muharip teşkilatın oluşturulması, hava okulu açılması, uçak temini hatta mümkünse uçak üretim imkânlarının araştırılması havacılık tarihi bakımından ilk başta yapılan icraatlardandır. İlk uçaklar 2 kişilik Deperdussin ve eğitim maksatlı REP uçağının gelişi 15 Mart 1912 tarihidir (Keyüsk, 1950, s. 22). İlk uçakların alınmasında İtalyanların Osmanlıya savaş açmaları ve Trablusgarp'te uçak kullanılması ihtiyacının Cephe Komutanı Neşet Bey tarafından ısrarla istenmesinin etkili olduğu değerlendirilmektedir. Süreyya Bey ve beraberinde bir ekip bu maksatla Avrupa'yı kapsayan geniş bir seyahat yapmışlar ve gelişmeleri dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ile birebir dönemin iletişim sistemleri ile istişare etmişlerdir (Keyüsk, 1950, ss. 31-50). Fesa ve Yusuf Kenan'ın Fransa'ya pilotaja teksiflerinden sonra bir diğer grubu oluşturan; Yüzbaşılar Cemal, Refik, Feyzi ve Salim ile Teğmenlerden Nuri, Mitat, Salim ve Şükrü Beyler de REP Okuluna 1912 yılının Mayıs ayında yola çıkmışlardır (Keyüsk, 1950, s. 26). Tabii bu süreçte okulun açılması, Avrupa ülkelerine pilot adaylarının gönderilmesi ve tayyarelerin evsafaları görüşülen temel hususlar olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu henüz Trablusgarp Savaşı'nı sonlandıramadan bu kez de Balkan Devletleri'nin ittifak ederek savaş açmasıyla yüzleşir. Üstelik Balkan Devletleri hatırı sayılır bir hava gücüne sahip olmanın yanında ecebi tayyareciler de bu ülkelerin ordularında canla başla hizmet vermeye başlamıştır. Buradaki görevlerini maaş karşılığı bir hizmetten öte bir ibadet vecdiyle yapmaktadırlar. Oysa Osmanlı Devleti de bazı Avrupalı pilot ve teknisyen ile anlaşmasına rağmen Alman pilot Scherff dışında diğer personel temin edecekleri menfaate öncelik vermekte ve hayatlarını riske atmamaya çalışmaktadırlar (Keyüsk, 1950, s. 94).

Balkan Savaşları başladığında uçuş yapabilecek tek pilot Yzb. Fesa Bey olup, diğer subaylar da eğitimlerini tamamlamadan eğitime gönderildikleri ülkelerden geri çağrılmışlardır (Özdemir, 1981, s. 9). Türk pilotların sayısal ve teknik olarak yetersizliği nedeniyle Balkan Savaşları'nda Alman ve Fansız hava personeli Osmanlı ordusunda istihdam edilmişlerdir (Keyüsk, 1950, s. 77). Ne var ki, bu personel bahane üreterek düşman üzerinde uçmamakta ısrar

etmekteydi (Keyüsk, 1950, s. 95). Türk ordusuna fayda sağlamadıkları gibi tehlikelere açık bir sistemin oluşmasına zemin hazırlamaktaydılar.

Balkan Savaşları'nda 3 Hava müfrezesi hazırlanmıştır. Bunlar Doğu, Batı Orduları ile Edirne'de görevlendirilmiştir. Fazıl Bey'in dâhil olduğu hava müfrezesinin Edirne Kalesi'ne gitmesi gerekiyordu. Trene yüklenen müfreze yola çıkmış ancak Edirne'nin Bulgarlar tarafından işgali sonucu İsparta-kuleden geri dönerek Yeşilköy'e konuşlanmıştır. Bu savaşlarda yalnız Bulgar ordusunda 20 Rus pilotun görev alması ve diğer milletlerden de pek çok pilotun Balkan Devletleri'nde almış oldukları vazife bakımından dikkate değerdir (Keyüsk, 1950, ss. 76, 94). Yeşilköy'e dönen hava birliği burada eğitimine devam etmiş ve henüz eğitim aşamasında olan pilotların yetiştirilmesine gayret edilmiştir.

Balkan Savaşları'nın ikinci safhasında yabancıların genel olarak yol verildiği Türk hava unsuru millî imkânlar ile uçmak zorunda kalmıştır. Mevcut uçaklar pilotlara tahsis edilmiş ve Fazıl Bey'e de 70 beygirlik Gnom Ron motorlu Bristol tayyaresi verilmiştir (Keyüsk, 1950, s. 88). Türk havacıları Balkan Savaşları'nın ikinci aşamasında hava hareket nevilerini icra etmişler ve orduya destek olmuşlardır. Bulgarların hava unsurları halkın moralini bozacak faaliyete ağırlık vermiştir. 5 Şubat 1912'de bir Bulgar uçağı Selimiye Camiine bomba ve beyanname atmıştır (Keyüsk, 1950, s. 99; Özdemir, 1981, s. 11). Balkan Savaşları'nın ikinci safhasında Fazıl Bey ile birlikte görev yapan diğer havacılar; Salim Efendi, Fesa, Feyzi, Fethi, Nuri ve Fazıl'dır. İleri harekâta başarılı görev yapan pilotlar birer maaş ile ödüllendirilirler (Özdemir, 1981, s. 11). Bu harekâta ordu tarafından Türk tayyarlerine yanlılıkla ateş edildiğinden yayımlanan emir ile uçuş günlerinin önceden bildirileceği tamim edilmiştir (Kansu, Şensöz ve Öztuna, 2006, s. 138). Tğm. Fazıl Bey'e hareket esnasında Bristol tipi bir uçak tahsis edilmiştir. Türk havacılar burada keşif ve gözetleme görevi dışında Bulgarların attıkları el bombalarına cevap verebilmek için 7,5 kg'lık sahra topları düşman üzerine atılır. Bu öneri Ütğm. Fethi Bey'e aittir (Özdemir, 1981, s. 11). Osmanlı ordusunun ileri harekâtında Edirne'ye gönderilecek olan ve Yzb. Fesa Bey tarafından götürülmesi planana Bleriot tipi uçak, Fesa Bey'in rahtsızlığı nedeniyle Fazıl Bey tarafından tecrübe edilerek götürülmesi Yeşilköy Tayyare Mektep Müdürü tarafından 1 Ağustos 1913 tarihli yazı ile Babaeski Karargâhı Umumi II. Şubeye bildirilmiştir (Keyüsk, 1950, ss. 121, 122). Bu yazıdan anlaşıldığına göre Fazıl Bey harp görevi yapacak kadar kendini geliştirmiş bulunmaktadır. Bu tarihlerde Türk havacılar İstanbul-Edirne arasında uçuş yapacak kadar uzun mesafeli uçmaya başlamışlardır. 9 Ağustos 1913 tarihinde Fethi Bey, Edirne'den Hasköy Yanbolu mıntikasını keşfe giderken Rasit Kemal Bey ile birlikte Meriç Nehri'ne düşmüş ve uçak harap olmuştur. Ertesi gün Nuri ve Fazıl Beyler Bristol ile Kırkilise'de arızalanan Bleriot'u takviye için giderler. 14 Ağustos'ta Fazıl Bey'in Umur Fakih üzerinde Bristol ile keşif yapmıştır (Kansu ve diğerleri,

2006, s. 139). 14 Kasım 1913 tarihinde Yeşilköy-Edirne arası uçan personel Yzb. Fesa, Ütğm. Fethi ve Ütğm. Fazıl'dan oluşmaktadır. Filo olarak da adlandırılabilir olan grup 1 saat 50 dakikada Yeşilköy'den Edirne'ye varır. Yine aynı gün 14.00'te Edirne'den tekrar Yeşilköy'e hareket ederler ve 16.20'de iniş yaparlar (Keyüsk, 1950, ss. 132, 181; Özdemir, 1981, s. 11). Bu uçuşun bir diğer özelliği Türk havacılık tarihinde ilk kol uçuşu olmasıdır.

Balkan Savaşları bitmiş ancak Osmanlı İmparatorluğu bu savaştan yorgun ve büyük kayıplarla çıkmıştır. Kaybedilen 175.000 km² toprak ile 4,5 milyon nüfusun ayrılması büyük hüzne sebep olmuştur. Bütün bu olumsuzluklar karşısında idareciler, devletle halkı yeniden kaynaştırmak ve mevcut sınırlar içinde bulunan halkın arasında bir beraberlik sağlayabilmek için önemli adımlar atar. İstanbul Kahire Seferi bu anlamda önemli bir projedir. Çalışmamızın devamında incelenecektir. Diğer taraftan, ordunun yenilenmesi için de önemli girişimlerde bulunulur. Osmanlı havacılığını ıslah etmek için bir heyetin Avrupa'yı incelemesi kararlaştırılmıştır. Binbaşı Veli Bey başkanlığındaki bu heyette Ütğm. Fazıl Bey de yer almaktadır. Bu gezide Avusturya, Alman ve Fransa havacılığı incelenmiştir. Fransa'nın en ileride olduğu müşahede edildiğinden Osmanlı havacılığının Fransızlar marifetiyle geliştirilmesi teklif edilmiştir (Keyüsk, 1950, ss. 197-199; Özdemir, 1981, s. 12).

Balkan Savaşları'nın sona ermesi ile Balkan Savaşı'nın acı hatıralarını silmek ve Osmanlı İmparatorluğu'nun kuvvetini göstererek sarsılan prestijini takviye etmek, Fransız uçucuların kısa süre önce Paris'ten Kahire'ye kadar uçmayı denedikleri ve yaklaşık 4.900 km'lik uzun mesafeli uçuşları ile Türkiye'de yarattığı hayranlığı Türk havacılarına çevirmek amacıyla Harbiye Nazırı Enver Paşa, 2 tayyarelik bir filonun Kahire'ye gitmesini kararlaştırdı. Benzeri bir uçuşu, daha önce 29 Aralık 1913'te Fransız Vedrine, 1 Ocak 1914'te Bonnier birçok kırım ve güçlükten sonra 40 günü aşan bir sürede gerçekleştirebilmişti. Yine başka bir Fransız Daucort, 20 Ekim 1913 tarihinde Paris'ten yardımcısı makinist Roux'yu alarak 2 kişilik Borel tayyaresiyle Paris-İstanbul-Kahire seferine çıktı. Yolda birtakım engeller ve problemlerle karşılaştı ve 7 Kasım'da Varna'dan hareketle Yeşilköy'e bir saat mesafedeki Podima'ya indi. Buranın Rum halkı kendisini Bulgar sanıp evlerine almadılar. Daucort ve yardımcısı geceyi uçağın altında geçirmişler, ertesi günü dertlerini bir öğretmene anlatarak kendileriyle ilgilenilmesini sağlamışlardır. Fazıl, Fethi ve Nuri Beyler ise İstanbul üzerinde uçarak Daucort'u aramışlar. İstanbul'a gelen Fransız'a özel ilgi gösterilmiş ve 18 Kasım'da uçuş gösterisi yapılmıştır. İstanbul Belediye Başkanı İhsan Bey ile Osmanlı Ajansı Müdürü Salih Bey'i uçurmuştur. İstanbul'dan 20 Kasım'da ayrılmış ve Kahire yolculuğuna devam etmiştir. Yolda yine birçok zorunlu inişler yapılmış, 26 Kasım'da Pozantı'da ağaçlık bir bölgeye zorunlu iniş yapar. Fransız Daucort, Adana'dan yardım almak için bir köylüyü uçağın başına bırakır ve şehre iner. Köylü ise sigara yakmak için

kibritini yaktığında uçak alev alır ve kullanılamaz hâle gelir. Köylü de muhtelif yerlerinden yaralanır. Daucort ise Mersin'den bir gemiye binerek Fransa'ya döner.

Fazıl Bey havacılığa gönül vermiş ve uçuş arzusu hayatının ayrılmaz bir parçası olmuştur. Akrobasinin henüz bilinmediği veya dünyada birkaç kişinin akrobatik hareketler yaptığı bir zamanda bu uçuculardan birisi de Fazıl Bey'dir. Türkler havacılıktaki eğitim usulleri ile diğer pilot maharet ve sanatlarını da yakından takip etmişlerdir. Bunun bir emaresi olarak 5 Mart 1914'te Yzb. Fazıl ilk akrobasi denemesini yapmıştır. Rus Nesterof ve Fransız Pegeat Ağustos ve Eylül 1913'te ilk defa akrobatik hareketler yapmışlardır. Ütgm. Fazıl Bey de 400 m yükseklikte hiçbir ders almadan vril hareketini yapmıştır (*100. Yıl Özel Sayısı*, 2011, s. 13; Özdemir, 1981, s. 13). Türk havacılık tarihinde ilklerden biri de Tgm. Fazıl Bey'in yapmış olduğu bu gösteri olmuştur.

2.2. Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Fazıl Bey

Birinci Dünya Savaşı çıkmış ve Osmanlı Devleti 2 Ağustos 1914 tarihi itibarıyla seferber duruma geçirilmiştir. Bu tarihte Osmanlı havacılığı her bakımdan yetersiz ve sıkıntılar içinde bulunuyordu. Seferberlikle birlikte havacıların da harekâta hazır hâle gelmeleri için emir verilmiştir. Mevcut 6 uçaktan (Rumpler Tauba-Depördessin-2XBleryo-Edremit ve Tarık bin Ziyad-2XNieuport) bir Nieuport Ütgm. Fazıl Bey'e tahsis edilmiştir (Keyüsk, 1951, ss. 14, 181; Özdemir, 1981, s. 14). Havacılar sefer hâline geçmiş ancak pilotaj alan personelin eğitim seviyesi ve harekâta hazırlığı yetersizdir. Bu sebeple Yeşilköy Hava Mektebinde bir program dâhilinde uçuşları yetersiz olan personel ile pilot yetiştirmek üzere alınan 13 subayın eğitimine başlanmıştır. Eğitim veren öğretmen subaylar Yzb. Fesa ve Tgm. Fazıl Beylerdir (Keyüsk, 1951, s. 16).

Osmanlı İmparatorluğu'nun harekete aktif olarak girmesi ile birlikte Osmanlı Havacıları cephelere sevk edilmiştir. Fazıl Bey 25 Ağustos 1914'te bir deniz uçağı ile Çanakkale Nara'da karargâh kurmuş ve burada zor şartlara rağmen birkaç defa keşif uçuşunda bulunmuştur. Bu keşiflerde Boğaz dışı, Bozcaada, İmroz ve Limni bölgeleri gözetlenmiştir (Keyüsk, 1951, ss. 26, 27; Özdemir, 1981, s. 16). Fazıl, burada Müstahkem Mevki K.lığı emrinde görev yapmaya başlamıştır. Fazıl Bey ilk keşfini 5 Eylül 1914 tarihinde yapmıştır. 1 Saat 10 dakika süren bu keşifte Merkez Adası kuzeybatısında Basilic sınıfı iki torpito ile 2 ticaret gemisini kontrol eder ve 3 mil ötede İmroz yakınında Veymouth Kruvazörü'nü görür (Kansu ve diğerleri, 2006, s. 172). İlerleyen günlerde lojistik yetersizlikler nedeniyle Fazıl Bey'e destek olması için 19 Ekim 1914'te ikinci bir deniz uçağı ile Deniz Hava Okulundan Yzb. Savmi Uçan gönderilmiştir. Osmanlı havacılığının başına getirilen De Goys'un ayrılmasından sonra, Osmanlı askerî havacılığı teçhizat bakımından Almanlara

muhtaç durumdaydı. Almanya'nın bu dönemde 17 uçak fabrikası mevcuttu. Burada dönemin en modern uçakları imal edilmekteydi. Bu fabrikalarda savaş süresince 47.637 adet uçak imal edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu uçaklardan 300 kadarını satın alabilmiştir. İlave olarak 150 civarında uçak da paşa bölüklerine tahsis edilmiştir (Keyüsk, 1951, s. 43). Fazıl Bey, Çanakkale'de görev yaptıktan sonra Almanya'ya yarım kalan eğitimini tamamlamak üzere 6 aylığına görevlendirilir. Eğitimi Berlin yakınındaki Yohanistal'daki Rumpler ve Albatros uçak fabrikaları ile Adlershof Askerî Okulunda tamamlar (Keyüsk, 1951, s. 43).

Osmanlı askerî havacıları çok farklı cephelerde muharebe durumunda bulunan ordu için yetersizdiler. 3 Şubat 1915 tarihinde Alman Erich Von Serno İstanbul'da göreve başlamıştır. Bu zat 4 yıl süresince Osmanlı hava unsurunu temsil etmiştir. Dolayısıyla Türk havacılar Serno ile beraber çalışmışlardır. Fazıl Bey, bu tarihte 12 Türk pilottan biridir. Esasen savaş süresince yıllık yetiştirilen pilot sayısı ortalama 10-15 kişidir (Keyüsk, 1951, ss. 5, 55, 101; Özdemir, 1981, ss. 16, 32). Savaş yıllarında Türk-Alman birlikteliği birçok yerde olumlu neticeler vermekle birlikte bazı zamanlar Almanların Türk subaylarını Alman subay kantinine sokmamaları gibi uygun olmayan davranışları olmuştur (Keyüsk, 1951, s. 158). Dönemin en iyi uçağı olan Fokkerler, Alman pilotlara tahsis edilirken Türk pilotlara Albatros D-3 (Fazıl) ile Neuport (Vecihi'ye) gibi harekât kabiliyeti zayıf ve eski uçaklar tahsis edilmiştir. En küçük bir başarısızlık Türklere mal edilirken, başarılar Almanlara mal edilmiştir. Daha önce bahsedildiği gibi savaş yıllarında Türk subayı pilot olarak çok az yetiştirilmiştir. Savaşın olumsuz gittiği bir zamanda Alman pilotların görevden kaçmaları ayrı bir problem olmuştur. Savaş boyunca hava gücü Almanların inisiyatifinde kalmış Türkler daima 2. planda yer almıştır. Almanlarla birlikte görev yapan bazı Türk pilotlar anılarında Almanların kasta varan hareketlerinden bahsederler (Hürkuş, 2000, ss. 19-21).

1915 yılında 2. tayyare bölümü Bağdat'a gelmiştir. Bu bölüm gelmeden evvel İngilizlerden elde edilen uçaklar ile Ütgm. Fazıl ve Yzb. Fettah düşman üzerinde başarılı keşifler yapmışlardır. Kütul'amare'de hazırlanan bir meydandan kalkan uçaklar keşif ve taarruzda başarılı hizmetler yapmışlardır. Ütgm. Mehmet Ali burada başarılı uçuşlar nedeni ile bir yıl erken terfi ettirilmiştir. Bu dönemlerde başarılı pilotlar para, madalya ve kıdem verilmek suretiyle ödüllendirilmişlerdir. Fazıl Bey de başarılı hizmetleri nedeniyle 2 yıl erken terfi almıştır (Özdemir, 1981, s. 112).

Fazıl Bey, 1915 yılının ortalarında 4'üncü Orduya bağlı Birüssebi Müfrezesi komutanıdır. Bu dönemde 6'ncı Ordunun bir uçak birliği bulunmamaktadır. 1915 yılı Eylül ayından itibaren 6'ncı Ordu tarafından birçok İngiliz uçağı ele geçirilmiştir. Fazıl Bey'in bu uçakları incelemesi ve faal edilip edilemeyeceği konusunda karar vermesi için Irak'a gitmesi istenir. 25 Eylül 1915'te Irak'a

hareket etmiştir. Farman ve Caudron tipi uçakları faal ederek Aralık ayı başında uçuşa verir. Bu uçaklar 2'nci Hava Bölüğünün nüvesini teşkil etmiştir. Bilahare Türk ve Alman pilotlar ile bazı uçaklar 2'nci Bölüğü zamanla güçlendirmiştir. 21 Ekim 1915'te Yeşilköy Tayyare Mektebine yazdığı yazıda uçakların uçurulması için gereken malzemeler ile Şam'daki motorcularından İhsan ile Marangoz Artin'in gönderilmelerini 4'üncü Ordudan talep edilmesini istemektedir (Kansu ve diğerleri, 2006, s. 212; Özdemir, 1981, s. 22).

Fazıl Bey 1916 yılının ilk günlerinde Irak cephesinde görev yapmaktadır. Kutül'amare civarına gelmiş ve burada Rasıt Fettah ile yapmış olduğu keşiflerde düşmanın durumunu gösteren son verileri raporlamıştır (Keyüsk, 1951, ss. 222-225). Fazıl Bey, Bağdat'taki 2'nci Tayyare Bölüğünün kullanamadığı uçakları faal hâle getirmiş ve birlik görev yapar hâle gelmiştir (Özdemir, 1981, s. 23).

Fazıl Bey, savaşın yoğun olarak devam ettiği bir zamanda Medine'de isyan emareleri gösteren yerel halka karşı teşkil edilen, "Hicaz Kuvvei Seferiye" başlısı olarak görev yapan 3'üncü Tayyare Bölüğüne tayin edilmiştir. Havran'da bulunan ve ilk aylarda uçuş faaliyeti oldukça sınırlı olan bölüğün; eğitim eksikliği, teçhizat eksikliği ve teknik sorunlar nedeniyle aksamalar yaşanmaktaydı (Keyüsk, 1951, ss. 189-191; Özdemir, 1981, s. 23).

Fazıl Bey tarafından Havran ve Medine tarafında görev yapan 3'üncü Hava Bölüğüne ait raporlar muntazaman üst makamlara ve ilgili merkezlere gönderilmiştir. Fazıl Bey raporlarında bölüğün faaliyetini ve yaşanan sorunları belirtmiştir. Uçuşlar istenilen seviyede gerçekleşmiyordu. Almanya'nın soğuk ikliminde 3-4 ay kurs alan personelin Havran ve Medine'nin aşırı sıcakları tezat teşkil etmektedir. Oysa Alman Paşa Bölükleri oldukça daha sorunsuz uçabilmekteydi. Bu farklılığın bir sonucu olarak Türk Hava Bölükleri tenkit edilmekteydi. Bunun en önemli sebebi; Almanların hava birliklerinin en son teknolojiyi kullanan, millî sanayisi kendilerine ait yapılarının mevcudiyeti, personelin eğitim seviyesinin uçucu ve teknik olarak yeterliliği ile yedek parça bolluğundan kaynaklanmaktaydı. Yapılan karşılaştırmada Osmanlı hava bölüğünün personel ve uçak mevcudiyetinin bir Alman Paşa bölüğünün dörtte birine eşdeğer olduğu tespit edilmiştir (Keyüsk, 1951, ss. 191, 192).

Fazıl Bey, 21 Şubat 1916 tarihli raporunda birçok konuya temas etmektedir. Çalışmanın hacminin çok büyümemesi için özet olarak alınmıştır. Ödül sistemini tenkit etmektedir. O tarihe kadar kendisi ve rasıtının hiç taltif edilmediğini belirterek raporunu yazmıştır. Almanların desteğinin sınırlı olduğundan, kendilerinin unutulduğundan yakınmaktadır. Kendilerin 1 müfrezelik gücünden beklenen hizmetin 2 tam Alman müfrezesinin bile yapmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir. Alman müfrezeler ve hava bölükleri sayısal olarak Türk birliğinin 4 katıydı. Almanların kullandığı son

sistemler olup, sürekli gelişme göstermekteydi (Özdemir, 1981, s. 18). Oysa Türk hava birliği eski, kullanımı riskli ve zor şartlarda alınmış uçaklardan oluşmaktaydı.

Medine Müdafii Fahrettin Paşa'nın 11 Mayıs 1916 tarihli raporunda da Plt.Tğm. Oran Bey ile görüşülerek hazırlanan raporunda hava ile soğutulan, 2 saat havada kalabilen, toplamda 220 km. yol katedebilen ve 12,5 kg'lık 2 bomba atabilen uçakların yetersizliğinden bahsedilmekte ve İstanbul'da bulunan 6 bomba atabilen ve bilahare Irak'a sevk edilen gelişmiş uçakların gerekliliği ifade edilmektedir. Umuru Havaiye Müfettişi Serno bu taleplere verdiği cevapta tayyarecilerin daha dikkatli olmalarını, rasıt yerine bomba koymalarını, Almanya'dan yeni uçak gelirse tahsis yapılabileceği cevabını vermiştir. 4'üncü Ordu Kurmay Başkanı Yb. Fuat Bey (E.Org. Fuat ERDEN) 19 Temmuz 1916 tarihli raporunda Fazıl Bey'in 3'üncü Hava Bölüğünün yetersizliğinden ve teknik personelinin diğer fabrikalara gönderildiğinden bahisle Birüssebi'de atıl bulunan hava müfrezesinin 3'üncü Bölüğe ilhakını ve bölüğün güçlendirilmesini tavsiye etmektedir (Keyüsk, 1951, ss. 195, 196). Fazıl Bey'in Irak Cephesindeki uçuşları, İngilizlerden alınan ve İngilizlere karşı kullandığı uçuşlardan sitayişle bahsedilmektedir. Fazıl Bey, Irak'ta 2'nci Tayyare Bölüğünde bulunduğu süre içinde Türk havacılık tarihinde önemli yeri olan Tğm. Cemal, Rasıt Ütğm. Sırrı ile görev yapmıştır (Keyüsk, 1951, ss. 232, 240). Fazıl Bey, 3'üncü Hava Bölüğünde bir süre görev yaptıktan sonra Umur-u Havaiye tarafından verilen emir ile Irak'a gönderilir. Buradaki görevi İngilizlerden ele geçirilen uçakları uçurmakla görevlendirilir. Burada bir süre görev yapar, vazifesini tamamlar ve bu esnada hastalanarak İstanbul'a çağırılmıştır. Bu sürede 3'üncü Hava Bölüğü de Medine savunmasına katılmak üzere Medine'ye yola çıkmış bulunuyordu (Keyüsk, 1951, ss. 132, 181; Özdemir, 1981, s. 100).

Hicaz bölgesi Şerif Hüseyin'in organize ettiği isyanın sonucu olarak karışmış ve Osmanlı egemenliği zayıflamıştı. Medine'nin savunulması için birlikler gönderilmiş ve Fahrettin Paşa Medine muhafızlığını üzerine almıştır. Medine'nin savunulması için bir hava birliği kurulmuş ve adına 3'üncü Hava Bölüğü adı verilmiştir. Burada bulunan pilotların uçuş yeteneği sınırlı ve tecrübeleri de yeterli değildi. Özellikle havaların sıcak olduğu dönemlerde uçuş yapamıyorlardı. Uçakların irtifa alamamasından şikâyet ediyorlardı. Bu durumu incelemek ve sorunu tanımlamak için yetenekli pilot Fazıl Bey Medine'de görevlendirilir (Kansu ve diğerleri, 2006, s. 257). Medine-i Münevvere 3'üncü Tayyare Bölük Komutanı Yzb. Cemil (Uçman) anılarında, bölük uçucularının iklimin sıcaklığı nedeniyle teyyareleri uçuramadığını, Fazıl Bey'in gelerek aynı ortamda 1.300 metre irtifada başarıyla uçtuğunu, Paşa Hazretlerinin bu gelişmeden çok memnun olduğunu ve "Kemali ihtiramla Fazıl Bey'in gözlerinden öperim" dediğini belirtir. Fazıl Bey Medine-i Münevvere 3'üncü

Tayyare Bölük Komutanı olarak atanır ve buradaki uçakları da tecrübe etmek için Medine'ye geldiği tarih 26 Eylül 1916'dır. 300'üncü Paşa Bölüğü tarafından yedek parçaları ile birlikte 4 uçak bölük komutanı Fazıl Bey'e teslim edilmiştir (Keyüsk, 1951, ss. 199, 201). Fazıl Bey, Umur-u Havaiye Müfettişliğine gönderdiği raporunda oldukça önemli konulara temas etmektedir. Önceki Bölük Komutanı Cemil'in uçmamakla suçladığı Rifat ve Şakir gibi havacıların yetenekli olduklarını ancak yeterli tecrübeye sahip olmadıklarını belirterek personeline sahip çıkmıştır. Parasol tipi uçakların ayrı hususiyetleri olduğunu ve gerekli eğitimin verilerek istenilen performansın alınabileceğini belirtir. Raporunun devamında Medine'de bedevilerin çadırının araziye çok uyduğundan ve arazinin yer kürenin en dağlık ve yalçın kayalıklardan olduğundan karşılaşılan güçlükleri belirtmektedir. Raporunda Alman makinist Dikmar'ın katkılarına özel bir yer vermiştir. Bölükte Cevdet, Şahir, Orhan Beyler pilot olarak Osman Tayyar ise rasit olarak görev yapmaktadır. Bölük Komutanı Fazıl Bey, Ekim ayının ikinci yarısından Aralık sonuna yoğun bir sorti üretmiştir. Bu sortilerde keşif yapılmakta ve asilere bomba atılmaktadır (Keyüsk, 1951, ss. 203-211; Özdemir, 1981, ss. 25, 26). Medine'de uçamayan uçaklar Fazıl Bey'in bölgeye gelmesi ile birlikte faal hâle getirilmiştir. Ne var ki, Medine'de yalnız İngilizlerle değil aynı zamanda isyancılar ile de uğraşılması gerekiyordu. Buna karşın kısıtlı imkânları olan Türk hava unsurları ciddi bir varlık gösteremiyordu (Özdemir, 1981, s. 28). Fazıl Bey'in 3'üncü Bölük Komutanlığı ve uçuş faaliyeti 1916 yılının Ekim ayından başlayarak 1917 yılı başlarında da yoğun olarak sürmüştür. 15 Ocak tarihinde Birülkadife'de 140 isyancı çadırı tespit edilmiş ve karargâhlarına bomba bırakılmıştır. 17 Ocak'ta yine Fazıl Bey ile rasıdı Ütgm. Cemal tarafından yapılan gözlemede çadırların yerinde olmadığı tespit edilmiştir. Burada benzinsizlik, yağ yokluğu en önemli lojistik sorun olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunların olmaması nedeniyle uçuşlar zaman zaman durmuştur. Orhan Bey'in getirdiği benzinle Mart başında uçuşlar başlamıştır (Keyüsk, 1952, ss. 165, 166; Özdemir, 1981, ss. 28, 29; Kansu ve diğerleri, 2006, s. 259)¹.

3'üncü Tayyare Bölük Komutanı Yzb. Fazıl Bey'in 2 Mart 1917 tarih ve 101 numaralı raporunda yedek parça sıkıntısında lastiklerin kumdan birkaç günde

¹ Burada Orhan Bey'den kısaca bahsetmek de tarihî bir zorunluluktur. Rasit olarak havacılığa başlamış, 30 Kasım 1915 tarihinde Ütgm. Ali Rıza Bey'in rasıtı olarak uçtuğu hava görevinde bir Fransız uçağı ile hava muharebesine girmiş ve Fransız uçağını Seddülbahir üzerinde düşürmüştür. Bilahare pilotaj kursuna tertip edilerek Medine savunmasında pilot olarak görev yapmıştır. 1918 yılında ise Sakız Adası üzerinde görev yaparken bir Yunan uçaksavarı mermisi uçağına isabet ettiğinden düşerek şehit düşmüştür. Sakız'da Kara Ali Paşa yanında medfundur. Keyüsk, 1917-1918, s. 326; Cemal Anadol, *Türk Havacılık Tarihi*, THK Blm. Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990, s. 103-OY.

inceldiği belirtilmekte ve sevk miktarının artırılması talep edilmektedir. Bir önceki dönemde uçurulamayan Parasol tipi uçakların toplam uçuş saatlerinin 150 saati geçtiği bildirilmiştir (Keyüsk, 1952, s. 168).

Savaş yıllarında Arabistan Cephesi'nde en önemli sorun binlerce kilometre uzunluktaki demiryolunun korunması sorunuydu. 4'üncü Ordu Komutanlığı bu vazife için hattın muhtelif yerlerine güçlü bir tayyare birliğinin dağıtılarak yaptırılması öngörülmüştür. Hemen her zaman her yerden çıkan asilerin havadan takibi ve bombalanmasının katkı sağlayacağı değerlendirilmiştir. 3'üncü Tayyare Bölüğünün Medine'de işleri azalmış olduğundan 15 Temmuz 1917 tarihinde Maan'a çekilmiştir. Ne var ki, 4'üncü Ordu Komutanlığının havadan demiryolunu koruma projesi hayata geçememiştir. Bölüğün Maan'da bulunduğu süre içinde ve özellikle Ağustos ortalarından itibaren oldukça yoğun keşif ve bombardıman görevi yaptığı raporlara yansımaktadır. Bu görevlerde pilot olarak ekseriyetle Plt.Ütgm. Fazıl Bey uçarken, rasid olarak Tgm. Osman Tayyar, 8. Kol.Kur.Bşk. Mustafa İzzet uçmuştur (Özdemir, 1981, s. 29; Keyüsk, 1952, s. 173).

Ütgm. Fazıl Bey, 1917 yılı Ağustos ayı sonunda İstanbul'a çağrılmış ve bölümü Ütgm. Ahmet Cevdet'e teslim etmiştir. Fazıl Beyin ay sonuna kadar uçuşunun devam ettiği raporlardan anlaşılmaktadır. Plt.Ütgm. Cevdet vazifeyi Fazıl Bey'den oldukça detaylı bir bilgi aktarımı ile devraldığını bildirmektedir (Özdemir, 1981, s. 30; Keyüsk, 1952, s. 176).

Fazıl Bey, savaşın son demlerine doğru yaklaştığı 1917 yılı sonunda İstanbul'a yeni bir görev ile gitmektedir. İngilizler 1916 yılından itibaren İstanbul'u yoğun olarak hava taarruzu baskısı altında tutmaktadır. Bazı zamanlar en hayati yerlere yapılan bombardıman sivil ve asker kaybına neden olmaktadır. Dönemin Harbiye Nazırı ve Başkomutan Vekili Enver Paşa konu ile ilgili birçok tedbirler almış, dışişleri marifetiyle politik girişimde bulunmuş ve hatta İstanbul'da yaşayan gayrimüslimlerin hayat garantisini veremeyecekleri tehdidinde bulunmuştur. Ne var ki, bu tedbir ve ikazlar İngilizlere pek tesir etmemiş gözükmektedir. Bu kapsamda 1916 yılında İstanbul'u korumak maksatlı özel birlikler teşkil edilmiştir. İstanbul Muhaberat-ı Havaiye Komutanlığının kurulması birçok yönüyle başkentin korunmasına katkı sağlamış ancak kesin bir çözüm bulunamamıştır. 9'uncu Tayyare Bölüğü de bu maksatla görev yapmaktadır. Bölük kadro olarak etkili isimleri bünyesinde tutmaktadır. Bu isimlerden birisi de Fazıl Bey olmuştur (Özdemir, 1981, s. 35).

Fazıl Bey'i farklı kılan özelliklerinden biri şüphesiz cesaret ve kahramanlığıdır. Ülkesi için birkaç defa alınmaması gereken riskleri almıştır. Bunların en önemlisi 25 Ekim 1918 tarihinde Kızkulesi-Üsküdar üzerinde 5 İngiliz uçağı ile girmiş olduğu hava muharebesidir. 10 makineli tüfeğin ölüm saçtığı bir hava

ortamında 2 makineli tüfekle karşılık vermiştir (Kansu ve diğerleri, 2006, s. 369; Arıt, 1966, ss. 9-12; Keyüsk, 1952, ss. 291-294).

2.3. Fazıl Bey'in İstanbul Semalarındaki Hava Muharebeleri

İngiliz uçakları savaşın sonlarına doğru son iki yılda olduğu gibi İstanbul üzerinde halka baskı yapmak, askerî tesisleri bombalamak ve Türk hava unsurunu etkisiz hâle getirebilmek için bir filo gönderilirler. Harekâtın tarihi 25 Ekim 1918 Pazar günüdür. Beş İngiliz tayyaresinin Çanakkale'den geçerek İstanbul üzerine gelmekte olduğu haber verildi (Özdemir, 1981, s. 75). Tayyare İstasyon Komutanlığı'nın emri üzerine pilotlarımız "ıcap ederse hayatlarını da feda ederek düşman tayyarelerini düşürmek emri ile" saat 13.30'da havalandılar. Osmanlı hava unsuru olarak 2 Alman, 1 Avusturyalı, Vecihi Bey ile Bölük komutanı Fazıl Bey İngilizleri karşılamak üzere havalandılar. Bu harekâta katılmak üzere havalanan Osmanlı pilotları; Yzb. Fazıl Bey Bölük komutanı olup uçağı Albatros D III'tür. Avusturyalı Onbaşı Max Suchin uçağı Halberstad D V. Alman pilotlar Tğm. Kretzner ve Atğm. Dickmar olup uçakları Fokker D VII'dir. Türk pilot Vecihi Bey'in uçağı ise Nieuport XIII'tür (Öztürk ve Öztuna, 2006, s. 369). Almanlar uçakları çok süratli olduğundan derhal filodan ayrılarak Karadeniz istikametine doğru yönelerek gözden kayboldular. Max Schin'in uçağı ise arızlanarak kısa sürede meydana iniş yapmıştır. Tayyareci Vecihi de birinci defa makineli tüfek arızası ikinci defa da motor arızası sebebi ile hava muharebelerine iştirak edemedi². Vecihi Hürkuş anılarında, yerden kalkarken bir ortak hareket tarzı belirlenmediğini, Avusturyalının kalktıktan birkaç dakika sonra indiğini, Almanların Boğaz'ın kuzeyine yöneldiklerini ve Fazıl Bey'i yalnız kendisinin takip ettiğini belirtmektedir. Anılarında yakıtı bittiği için Yeşilköy'e dönüp yakıt alarak hemen havalandığını ancak o sırada Sarayburnu'ndan Marmara'ya yönelen uçaklarla arasında mesafe ve irtifa farkı olduğundan çatışmaya giremediğini, İngilizlerin süratle çekilişlerine şaşırıldığını belirtmekte ve bunun nedeninin Fazıl Bey'in icra ettiği hava muharebesi olduğunu tekrar meydana inince anladığını belirtmektedir (Hürkuş, 2008, ss. 53-55). Yalnız başına kalan tayyareci Yüzbaşı Fazıl Bey büyük bir cesaretle o esnada Adalar üzerinden Üsküdar'a doğru yaklaşmakta olan düşman tayyarelerine karşı Kızkulesi üzerinden ve yaklaşık 200 metre irtifadan araya girerek saldırdı. Saldırı kararlı ve düşman uçaklarının tamamına yönelikti. Bu durum İngilizler tarafında bir tereddüde neden olurken, 10 makineli tüfek ile Fazıl Bey'e saldırdılar. Fazıl Bey uçağının muhasım uçaklara göre daha zayıf olmasına rağmen Yarbay rütbesinde bir rasıdı öldürmüş, bir diğer rasıdı yaralamıştır. Düşman uçağının birinde 37 mermi izi bulunmaktadır. Fakat kendine yönelen yoğun ateşten Fazıl Bey de 7 yara

² Bazı kayıtlarda yakıtın kalmaması geçmektedir. Hürkuş, kendi hatıratında da geri dönüş gerekçesini yakıtın yetersizliği olarak belirtmiştir.

almıştır³. Akciğeri, karaciğeri, kolu ve parmakları zarar görmüştür. Muharebe sahasından aldığı yaralar sebebiyle kan kaybetmeye başlamıştır. Bütün mermilerini daha kenarda kalmış bir düşman uçağı üzerine boşalttıktan sonra Yeşilköy Hava Meydanı'na dönebilmiştir. Fakat bu esnada parmağının birisinin yerinde olmadığını ve güçlkle nefes aldığını ve gözlerinin kararmaya başladığını hissederek tayyare meydanına oldukça iyi bir iniş yaptı, fakat tayyare tamamen durmazdan evvel kendini kaybetti (Arıt, 1966, s. 11; Anadol, 1990, s. 137; Özdemir, 1981, s. 77).

Tayyarenin inişinde anormal bir şekil olduğunu hissedenler derhal koşular. Baygın tayyareciyi müşkülütle tayyaresinden çıkardılar. Yapılan muayenede son elinin serçe parmağının uçmasından maada ciğerlerinden de iki kurşun aldığı ve oldukça kan zayı ettiğı görüldü. Bundan maada tayyaresi üzerinde, bilhassa makineli tüfek kumandalarının koptuğı, radyatöründe muhtelif mermi eserlerinin bulunduğu ve tayyaresinde de birçok isabetler olduğu tespit edildi. O gün hava muharebesinde karaya düşen bir mekanizma parçası günümüzde Yeşilköy Havacılık Müzesinde Fazıl Bey seleksiyonunda sergilenmekte ve o günün hatırasını yaşatmaktadır⁴.

İngiliz tayyareleri tek bir Türk tayyaresinden gördükleri bu cesurane saldırıdan işin ciddiyetini anladılar ve beşi bir araya toplanarak baş rasıdın ikişerden on namlusunun ateşini bir tek tayyareye çevirmek ve ateş etmek sureti ile hücum ettiler. O gün bombalarını bile İstanbul üzerine atmayarak (İhtimal denize gelişigüzel bıraktılar) tersyüzü Çanakkale istikametinde uzaklaştılar. Bundan bir hafta sonra mütareke olmuştu. İstanbul meydanına gelen İngiliz tayyarecilerinin ilk işleri İstanbul'da yapılan o günkü hava muharebesinde tek başına kendilerine saldıran tayyareciyi aramak olmuştur. Fazıl Bey'in Haydarpaşa GATA Askerî Hastanesinde bulunduğunu öğrenmeleri üzerine hepsi birden, bir otomobile binerek ve hediyeler alarak Gülhane Hastanesine giderler. Fazıl Bey, 7 yerinden almış olduğu ağır yaraya rağmen hastaneye ancak 5 saatte varabilmişti (Özdemir, 1981, s. 94). İtilaf güçleri subayları araç bulmakta zorlanmadılar. Şüphesiz kazanan ve kaybeden veya iktisadi olarak yeterli olmanın sonuçları bu şekilde tezahür etmektedir. İngilizler, Fazıl Bey'i ziyaretle tebrik ettiler. kendi rasıtlarından birisinin de bu hava muharebesinde yaralanarak öldüğünü ve ölü olarak iniş yerlerine kadar götürdüklerini ifade ettiler (Özdemir, 1981, ss. 37, 67, 94; Okar, 2010, ss. 35-37). İngilizler beş tayyarenin 10 makinelisine karşı tek tayyare ile saldıranın görülmemiş bir şey olduğunu söylediklerinde; "Evet sizce öyle olabilir. Fakat ben de size havadan Hacı Bekir şekeri ikram edecek değildim ya... Muharebede öyle zaman olur ki, üstünlük ve tehlike hiç hatıra bile getirilmez. İşte ben de o gün karşınızda böyle bir durumda bulunuyordum.

³ Kansu ve diğerleri, 2006, s. 369'da 3 yaradan bahsedilmektedir. Yaralar ciğerler ve başparmağındadır.

⁴ Yeşilköy Havacılık Müzesi, Fazıl Bey Seleksiyonu, 15 Ağustos 2012.

Siz bunu bir fevkaladelik telakki ediyorsunuz. Mümkündür. Fakat bence çok tabii bir neticedir” cevabını vermiştir (Özdemir, 1981, s. 76).

Ziyaret edenler konuşma esnasında İstanbul'a gelinceye kadar Fazıl Bey'in yaralandığını da bilmediklerini, zira uçağı ile gayet sakin ve emin bir şekilde ayrıldığını belirtmişler ve bu kadar ağır yara aldıktan sonra ayrıldığını öğrendiklerinde kendine olan saygı ve hürmet hislerinin daha da arttığını belirtmişlerdir (Özdemir, 1981, s. 94).

3. Millî Mücadele Yıllarında Fazıl Bey

Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, şüphesiz ki, Millî Mücadele'nin hava muharebelerinde yıldızı parlak bir subaydır. Bu parlaklık gücünü; cesaret, akıl, bilim ve bağımsızlık mücadelesine inanmışlıktan almaktaydı. Biz bu durumu Fazıl Bey'in görev anlayışından ve kendi dilinden anlattığı tarihçe-i hayatından anlamaktayız. Bundan sonraki kısımlar muharebeler esas alınarak incelenmiştir.

3.1. İşgal Sürecinde Fazıl Bey'in Çalışmaları

25 Ekim 1918 tarihinde gerçekleşen hava muharebesinde 7 yerinden yaralanan Fazıl Bey, 5 saatin sonunda Yeşilköy'den Haydarpaşa Gata'ya yetiştirilebilmiştir. Burada iki ay süreyle tedavi gördükten sonra taburcu edilmiştir. Fazıl Bey, bu tarihte 9'uncu Hava Bölüğünde olan görevi devam etmekteydi. Bu günler Türk havacılar için oldukça zorlu geçmekteydi. İtilaf güçleri Türk havacıların Yeşilköy'ü derhal boşaltmalarını istemişler. Fransız hava birliği içerisinde yer alan daha evvel Osmanlı havacılığının ıslah edilmesi kapsamında 1914 yılı Mayıs ayında İstanbul'da görev almış olan De Mazeyraç De Goys'un aracılığı ile Yeşilköy'ün boşaltması geciktirilmiştir. Ancak bir süre sonra İngilizlerin baskısı ile kışın bastırıldığı oldukça namüsaıt bir zamanda istasyon boşaltılmak zorunda kalınmıştır. Burada bulunan uçaklar, yedek parçalar Maltepe'ye taşınmış ve burada Hava birliği yeniden aktif hâle getirilmiştir. Fazıl Bey de bu süreçte birliğin başına dönmüş bulunuyordu. Fazıl Bey, Damat Ferit Paşa'nın hükümet olduğu dönemde İstasyon Komutanlığına getirilmiştir (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 121; Tanman, 1953, s. 16; Özdemir, 1981, s. 94).

Yeşilköy Hava İstasyonu Osmanlı havacılığının doğuşuna şahit olan bir yer olması yönüyle özel bir öneme haizdi. Diğer taraftan 1918'de bu bölge müzeyi andırarak kadar eski sistemlerin toplandığı bir yer olmuştur. Zira farklı ülkelere ait uçak sistemleri savaşında şartları gereği burada toplanmıştı. Yeşilköy'ün Hava Onarım ve eğitim merkezi olması bu durumu güçlendirmiştir (Özdemir, 1981, s. 40).

İstanbul'da 1919 yılı sonunda Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti (Türk Nakliye Cemiyeti) adıyla bir kuruluş meydana getirilmişti. Cemiyetin tüzüğü Yzb. Fazıl, Ütğm. Şakir Hazım, Plt. Fehmi (Yemenli), Mazlum (Keyüsk) ve

Vecihi (Hürkuş) tarafından hazırlanmıştı. Zamanın Posta Bakanı Refik Halil, Türk havacılığının “Posta Nakliye İşleri” ile kurtulacağına inanmıştı. Bu amaçla çalışmalar yapılmış ama netice alınamamıştır (Adıgüzel, 2006, s. 59; Hürkuş, 2000, s. 51; Hürkuş, 1942, s. 51; Kaymaklı, 1997, s. 8; Yalçın, 2009, s. 110). Türk Tayyare Cemiyetinin nizamnamesi 1919 yılında İstanbul’da oluşturulan bu cemiyetin, Cumhuriyet Dönemi’nde yeniden derli toplu ele alınması ile hazırlanmıştır. İşgallere karşı hava kuvvetlerini korumak için sivil amaçlı oluşturulan cemiyetin nizamnamesi Türk Tayyare Cemiyeti’nin Nizamnamesinin de temeli olmuştur.

3.2. Yüzbaşı Fazıl Bey’in Anadolu’ya Geçişi

Maltepe Tayyare İstasyonunda, 31’i av, 3’ü eğitim ve 11’i keşif olmak üzere 45 uçak bulunuyordu. Müttefikler İstanbul’u işgal ettiği zaman elde kalan bu tayyareler sökülerek Maltepe’ye nakledilmişti. Tayyarelerle birlikte Anadolu’ya geçme girişiminin başarısız olması üzerine burada bulunan tayyarecilerden pek çoğu kara yolu ile Anadolu’ya geçmiş ve burada kalan tayyareler de atıl duruma düşmüştür (Tanman, 1953, ss. 197, 198; Yalçın, 2004, ss. 120, 121).

Maltepe’de bulunan havacılar Anadolu hareketine katılabilmek için planlar yapmışlar ve bu durum hava birliği içindeki bazı personelden de gizlenmiştir. Kaynaklardan anlaşıldığı kadarı ile 45 kadar uçağın bulunduğu birlikten yalnız 4 uçakla bir eylem planlanması üzerinde düşünülmesi gereken bir husustur. Nitekim aşağıda tabloda görüldüğü üzere 4 uçağın kaçırılarak kalan 41 uçağın istasyonda kalması riski göze alınmış ve 4 uçaktan hiçbiri Anadolu’ya geçirilememiştir.

Maltepe İstasyonu Kaçış Planı		
Uçak Tipi	Pilot	Kaçışa İştirak Edecek Personel
Fokker D-III Av Uçağı	İsmail Zeki	
Albatros C-III Keşif Uçağı	Vecihi Hürkuş	Mak.Eşref,Tğm. Şakir Hazımın eşi, Eşyalar
Albatros C-II Keşif Uçağı	Tğm. Şakir Hazım	Asb. Rıdvan
Albatros D-III Av Uçağı*	Kazım	*Uçak kabotaj oldu.

Fazıl Bey, kaçış öncesi aynı zamanda İstasyon komutan yardımcısıydı ve 10 ton benzin isteğinde bulunulmuştu. Pilotların kaçış planı yaptığı yavaş yavaş etrafa yayılmaya başlamış ve erlerin dikkatsizliği nedeniyle yerli halk da öğrenmiştir. Çevre esnaf bu gelişme üzerine borç listelerini Fazıl Bey’e getirmeye başlamıştır (Kaymaklı, 1997, s. 18). Kaçışın ardından Bl. Komutanı Yzb. Fazıl kıymetli ve gizli evrakları da alarak Tğm. Şakir Hazım, SvL.Me. Makinist Eşref, Ütğm. Muhsin Alpagot, Ütğm. Emin Nihat Sözeri, Ütğm. Rafet, Tğm. Avni Okar, SvL. Plt. Hayri, İhya, Vecihi ve bir kısım Asb. ve erlerle birlikte Maltepe-

Kartal yönüne kaçarak Adapazarı'na gittiler (100. Yıl Özel Sayısı, 2011, s. 58; Özdemir, 1981, ss. 40, 41; Kaymaklı, 1997, s. 17).

3.3. Fazıl Bey'in Millî Mücadele Yıllarındaki Çalışmaları

Osmanlı İmparatorluğu'nun hava unsurları savaştan sonra imkânlar nispetinde millî sınırlara çekilir. Irak Cephesi'nden çekilen hava birlikleri Elazığ'a, Filistin Cephesi'nden çekilenler ise Konya'da toplanırlar. Burada 4'ü keşif, 13'ü av olmak üzere 17 uçak toplanmıştır (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 121; Kaymaklı, 1997, s. 28). Savaş sonrasında İstanbul, İzmir, Erzurum ve Konya'da birer tayyare istasyonu kurulurken, Elazığ ve Diyarbakır'da birer tayyare bölüğü kurulmuştur (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 121). Yine geri çekilen birliklerin önemli bir kısmı Yeşilköy'de toplanmıştır. Bir kısım uçaklar ise İzmir Seydiköy (Gaziemir)'de Yunanlara teslim edilmiştir (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 124). Millî Mücadele'nin ilk başlarından itibaren havacılar ışığın Anadolu'da parladığını görmüşler ve peyderpey burada toplanmaya başlamışlardır. Anadolu'da, Konya Türk havacılığının merkezi olmuştur. Türk havacılığı burada ikinci defa doğmuştur denilse yeridir. Ne var ki, uçakların bakım ve onarım merkezi olan Konya'nın imkânları sınırlı olduğundan birçok mahrumiyetleri ile zor günlerin yaşandığı bir merkezdir. Özellikle emayit sorunu bu alanda önemli bir örnektir. Keza benzin yokluğu da Cephe Komutanı İsmet Paşa ile havacıları karşı karşıya getirmiştir. Alman Paşa bölüklerinden kalan tek kişilik av tayyarelerinden Albatros D.III'ler ile Millî Mücadele yıllarının ilk hava birliği olan "Kartal Müfrezesi" oluşturulmuştur (100. Yıl Özel Sayısı, 2011, s. 58; Tanman, 1953, s. 38). Konya Tayyare İstasyonu'nda Dz.Kd.Yzb. Savmi UÇAN, Yzb. Ahmet Nuri ve takiben Yzb. Fazıl Bey komutanlık yapmışlardır. Fazıl Bey, komutan olarak atanan Latif Bey'in görevine katılması ile bilahare muharip birlik komutanlığına geçmiştir. Bilahare İstasyon Komutanlığını Bnb.Latif ve takiben Yzb. İsmail Hakkı üstlenmiştir (Tanman, 1953, ss. 42, 43). Fazıl Bey, 1920 sonu itibarıyla Tayyare İstasyonu Komutanı yardımcılığı yanında, Hava Bölük Komutanlığı vazifesini üstlenmiştir (Fırtına, 2009, s. 33; Tanman, 1953, s. 66).

Fazıl Bey'in Anadolu'da almış olduğu ilk muharip birlik komutanlığı görevi bu olmuştur. 1920 yılı Temmuz ayı sonunda 3 av uçağı Uşak'ta göreve başladı (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 127; Tanman, 1953, ss. 39, 51). Resmî adı 2'nci Uçak Bölüğü olmasına rağmen Bölük Komutanı Plt. Yzb. Fazıl'ın uçak gövdesinin iki yanına pençelerinde bomba taşıyan uçar vaziyette kartal resmi yaptırmasından dolayı Kartal Müfrezesi adı verilmiştir (Ersoy, 2002, s. 11; Tanman, 1953, s. 51; Kavuncu, 2002, s. 20; Özdemir, 1981, s. 42; Candaş, 1993, s. 31; Zaif, 2009, s. 55). Türk Hava Kuvvetleri tarihinde ilk amblem taşıyan uçuş birliği mezkûr "Kartal Müfrezesi" olmuştur. Bu birlik 23'üncü Tümen Komutanlığının harekât komutasında bulunuyordu (Tanman, 1953, s. 55).

Kartal Müfrezesi Teşkilatının Personel ve Uçak Durumu				
Bölük K.	Pilotlar	Rasıtlar	Uçaklar	Uçk. Sayısı
Plt. Yzb. Fazıl	Tğm. Halil Zirver	Yzb. M. Nuri	Albatros D-III	2 Adet
		Yzb. Hüsnü Bilge		1 Ad.8
	Sv. Vecihi Hürkuş	Yzb. Sırrı	Pfalz D-III	Adı: Güzel Bursa
		Ütğm. Sabri Bilgin	AEG C-IV Keşif	1 Ad.
	Sv. Behçet	Ütğm. Sıtkı Tanman	Avro 504	(Uşak'ta yakıldı)
	Sv. Hayrettin	Ütğm. Hamdi Çaypınar		1 Ad.
		Tğm. Bahattin		(Ganimet olarak temin edilmiştir).
		Tğm. Osman Nuri Baykal		
Tğm. Ömer Avni Okar				

Kartal Müfrezesi Ankara Hükümeti'nin ilk muharip uçuş birliği olmuştur. Birlik uçakları trenle Konya'dan Uşak'a intikal etmiştir. Kartal Müfrezesi göreve 15 Ağustos 1920 tarihinde sivil pilot Vecihi Bey'in Kula-Alaşehir göreviyle harp görevine başlamıştır. Vecihi Bey kısa sürede 13 sorti daha yapmıştır. 20 Ağustos 1920 tarihinde Halil ve Vecihi ikili kol hâlinde Simav yöresinde keşif yapmışlardır. Öğleden sonra Vecihi Bey keşif maksadıyla çıkmış olduğu görevde saat 18.00 sularında düşman karargâhını bombalamıştır.

Kartal Müfrezesi (2'nci Hava Bölüğü) Komutanı Yzb. Fazıl'ın emrinde birikimi olan deneyimli pilotlar ile rasıtlar vardı. Ancak Halil ile Vecihi Ekim 1918 tarihinden bu yana uçmamışlardı. Temmuz 1920'de Uşak'ta intikali tamamlanan bölüğe Konya'da faal edilen 1 adet AEG 1 V keşif uçağı da 2 hafta sonra katıldı. Kartal Müfrezesi Kur. Albay İzzettin Haziran komutasında bulunan 23. Tümen emrine verildi. Bu dönemde Yunanlar; Salihli, Alaşehir ve Kula'yı almış, Çerkez Ethem'in kuvvetleri Simav ve Demirci'yi Yunanlardan kurtarmıştı.

21 Ağustos 1920'de Vecihi ile Bl. K. Yzb. Fazıl, Demirci bölgesini tekrar bombaladılar, Yunanlar hızlı hareketle 29 Ağustos 1920'de Uşak'ı aldılar. Burada onarımda bulunan AEG C-IV uçağı faal edilememiş olduğundan yakılmış ve düşman eline geçmemesi sağlanmıştır (Özdemir, 1981, s. 15). Kartal Müfrezesi işgali müteakip Afyon'a çekildi.

1920 yılının sonlarında bir düşman uçağı Çine'ye inmiş ve uçak enterne edilmiştir. Yzb. Fazıl Bey ve bir makinist bölgeye giderek uçağı faal etmişler ve uçurarak Avro tipi uçağı Afyon'a getirmişlerdir. İstiklal Savaşı'nın ilk ganimet uçağıdır. Bu uçak 80 BG, 100-120 km./saat süratinde, 1200-1400 metre irtifa yapabilmekteydi. Ancak Afyon dağlarının 1.000 metreden daha yüksek olması Avro'yu harekât görevinden ziyade eğitim maksatlı kullanılması ile

sonuçlanmıştır. Yedek malzeme sorunu yaşanan uçak bir süre sonra servis dışı kalmıştır (Tanman, 1953, s. 54).

30 Haziran 1921'de Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü tarafından verilen 1337 sayılı emri ile 1 ve 2. Bölüğün geçici süre ile Yüzbaşı Fazıl Bey komutasında birleştirilmesi kararlaştırılmıştır (Tanman, 1953, s. 92; Özdemir, 1981, s. 17). Birleşik Bölüğün Komutanlığına da Yzb. Fazıl atandırılmıştır. 1'inci Tayyare Bölüğüne ait teçhizat, akaryakıt ve personeli Kütahya'ya gönderildi. Yeni durumda bölüğün durumu şöyle olmuştur;

Birleştirilmiş (Mürettep) Hava Bölüğü Teşkilat Yapısı				
Bölük Komutanı	Pilotlar	Rasıtlar	Makinistler	Diğer Personel
Yzb. Fazıl	Atğm. Halil Ziver Svl. Plt. Behçet Svl. Vecihi Hürkuş Svl. Hayrettin	Yzb. M. Nuri (1.B1.K.) Yzb. H. Hüsnü Bülge Yzb. Sırrı Yzb. Bahattin Ütğm. Basri Bilgin Ütğm. Sıtkı Tanman Ütğm. Ömer Avnin Okar Ütğm. Hamdi Çaypınar Ütğm. Osman Nuri	Baş. Mak. Eşref Koşman Mak. Ruhi Apa Mak. İsmail	Tbp.Yzb. Nedim Muh.Tk.K.Tğm. Hulusi Foto Sb. Atğm. İhsan Marangoz Ustası Bilal Mar. Ustası Celal Tüfekçi Ustası Aziz

3.4. Birinci İnönü Muharebesinde Fazıl Bey

1'inci İnönü Savaşı'nda 2. Bölük, faal bir uçağı ile Yzb. Fazıl ve Tğm. Halil Ziver harekâta iştirak etmiş ve 5 sorti yapmışlardır. Düşmanın Dumlupınar gerilerindeki durumu ile savaşın genel gidişatı tespit edilmiştir (Sarp, 1986, s. 113; Tanman, 1953, ss. 40, 41; Kaymaklı, 1997, s. 57). Birinci İnönü Savaşı'nda 12'nci Kolordu emrindeki 2'nci Hava Bölüğü emrinde faal olarak bir uçak bulunmaktaydı. Yzb. Fazıl Bey ve Tğm. Halil Ziver harekâta bu uçakla katılarak 5 sorti yapmışlardır. Yunanların, Dumlupınar gerisindeki faaliyeti bu keşiflerle netleştirilmiştir (Kaymaklı, 1997, s. 58).

3.5. İkinci İnönü Muharebesi'nde Fazıl Bey

2'nci İnönü Savaşı'nda 25 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın idaresindeki av uçağı ile yapılan keşifte Uşak Dumlupınar yolunda bir düşman yürüyüş kolu görülmüş ve iki gün önce Dumlupınar'ın kuzeyinde tespit edilmiş olan birliklerin yürüyüşe geçtikleri anlaşılmıştır. 26 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın yaptığı keşif uçuşunda iki ayrı bölgede düşmanın yürüyüş kolları tespit edilmiştir. Asteğmen Halil tarafından yapılan ikinci uçuşta düşman

kuvvetlerinin Sinanpaşa'ya doğru ilerlemekte olduğu görülmüştür (Tanman, 1953, ss. 100, 101).

27 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın yaptığı keşifte düşmanın bir topçu bataryası ile iki süvari bölüğünün Afyon - Altıntaş istikametinde ilerlemekte olduğu, iki bölük kuvvetin Balmahmut istasyonuna girmekte olduğu, bunların gerisinde ağırlıklarının bulunduğu ve düşman topçu mevzilerinin de Büyükçorca hizalarında olduğu görülür. 28 Mart 1921 günü Afyon'un düşman tarafından işgalinden önce, 2. Bölüğün elindeki tek av uçağı Eskişehir'e gönderilir (Kaymaklı, 1997, ss. 59-62; Sarp, 1986, ss. 130-132; Tanman, 1953, s. 88). Merkezi Afyon olan 2. Bölük envanterinde bulunan tek faal uçağı düşmana kaptırmamak için uçak Atğm. Halil Ziver tarafından Eskişehir'e nakledilir. 2. Hava Bölüğün personel ve ağırlıkları XII. Kolordu Karargâhı ile beraber geriye çekilir. Yunanların 23 Mart 1921'de başlayan taarruzu bir hafta sürer ve 30/31 Mart 1921'de peyderpey Dumlupınar mevzilerine çekildikleri hava keşfinden anlaşılır.

3.6. Kütahya-Eskişehir Muharebesinde Yüzbaşı Fazıl Bey

30 Haziran 1921 tarihinde Batı Cephesi Komutanlığının 1337 sayılı emriyle 1 ve 2 numaralı hava bölükleri Yzb. Fazıl Bey komutasında Mürettep Bölük adıyla geçici olarak birleştirilmiştir (Kaymaklı, 1997, s. 63). Yunanların tazyiki henüz gücünü tam olarak yakalayamayan Türk ordusunu sarsmaktaydı. Başka bir ifade ile gün geçtikçe güçlenen Türk ordusunun tam gücüne ulaşmadan ezilmesi Yunan ordusunun amacı hâline gelmiştir. Gazi Mustafa Kemal tarafından, "Vaziyeti muhakeme ederken ve tedbirler düşünülürken, acı da olsa hakikati görmekten bir an fariğ olmamalıdır" sözü bu günlerin nazik ortamı için söylenmiştir (Tanman, 1953, ss. 98, 99). 10-25 Temmuz 1921 tarihleri arasında yapılan muharebeler sonunda Gazi Mustafa Kemal'in emriyle ordu Sakarya'nın doğusuna çekilmiş, kısa bir süre sonra da Büyük Millet Meclisinde Başkomutanlık konusu ile ilgili derin tartışmalar yaşanmıştır (Kaymaklı, 1997, s. 68).

Kütahya-Eskişehir muharebelerinde hava unsurları mürettep bölük olarak yapılanmış ve Yzb. Fazıl Bey'in komutasında harekât görevine devam etmiştir. İki hava bölüğü birleştirildiği için bölük personel olarak güçlenmişti. Fazıl Bey'e ilaveten Halil Ziver, Vecihi Hürkuş, Behçet, Hayrettin Beyler de bölüğün pilot kadrosunu oluşturmaktaydı (Tanman, 1953, ss. 100, 101). Ne var ki, İkinci İnönü Savaşı esnasında olduğu gibi bölüğün faal uçak sayısı genelde bir tane oluyordu ve gayrifaal uçakların onarımı önemli sorunlardandı. Orduya mütevazi olarak Fazıl Bey komutasındaki hava birliği de Eskişehir'e takiben Polatlı'ya çekilmiştir.

3.7. Sakarya Savaşı ve Büyük Taarruzda Fazıl Bey

Sakarya Meydan Savaşı'nda Yunanlar 13 Ağustos 1921'de Eskişehir'den ileri yürüyüşe başlamıştır. Yunan Hava taburları da 18 uçakla ileri meydanlara intikal etmişlerdir. Türk ordusunun 2'nci Hava Bölüğünün 4 uçağı bulunuyordu (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 165). Türk uçak sayısı harekât esnasında 2'ye düşüyor, bazen de hiç uçak kalmıyordu. Polatlı'ya çekilen hava bölüklerinden Birinci Hava Bölüğü TMK olarak İkinci Hava Bölüğüne bazı aktarımlarda bulunarak Kuvay-ı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi ile birlikte Ankara'ya çekilmiştir. 12 Ağustos 1921 tarihinde İkinci Hava Bölüğü de Polatlı'dan Malıköy'e çekilmiştir. İkinci Bölük emrinde 2 av, 2 keşif uçağı bulunuyordu (Tanman, 1953, s. 107). Sivil Pilot Behçet ve Rasit Yzb. Sırrı, bu aralar 2.000 metre yüksekte yanarak şehit düşmüşlerdir. Bu olay başlı başına Türk evladının milletinin bağımsızlık mücadelesi için gösterdiği kutlu yolda neleri göze alabileceğinin başka bir hikâyesidir. Konumuz dışında olduğundan burada incelenmemiştir.

Sakarya Meydan Muharebesi'nde, Yüzbaşı Fazıl komutasındaki bölükte, 2 adedi keşif (Nafiz I ve II) ve 2 adedi av uçağı olmak üzere toplam 4 uçak bulunuyordu. Sakarya Meydan Savaşı'nın yaklaştığı günlerde, 14 Ağustos 1921 günü keşif görevi için kalkan bir Sv. Plt.Fehmi'nin hatası sonucu Türk uçağı düşerek parçalanmıştır (Tanman, 1953, ss. 106, 107). Türk havacıların keşfi 23 Ağustos 1921-13 Eylül 1921 tarihleri arasında yoğun olarak sürmüştür. Bu keşiflerde özellikle 9 Eylül 1921'de alınan hava keşifleri Yunanların çekilişini göstermesi bakımından cephe komutanlığına önemli ayrıntılar vermekteydi (Kaymaklı, 1997, s. 75).

Türk havacıların imkânsızlıklar içinde Türk ordusunun zaferine katkı sağladıkları bir diğer olay Sakarya Meydan Muharebesi olmuştur. Cephe bölüğünü teşkil eden 1. Bölüğün ağırlıkları ve fazla personeli 4 Ağustos'ta Ankara'ya gönderilmiştir. Ankara'da Gazi Eğitim Enstitüsünün olduğu alana yerleşmiş ve bu alan 1932'ye kadar Ankara Uçak Meydanı olarak kullanılmıştır. Yüzbaşı Fazıl komutasındaki bölükte, 2 adedi keşif ve 2 adedi av uçağı olmak üzere toplam 4 uçak bulunuyordu. Sakarya Meydan Muharebesi'nin yaklaştığı günlerde, 14 Ağustos 1921 günü keşif görevi için Nafiz-I uçağı ile kalkan Sv.Pl.Hasan Fehmi'nin uçağı pilotaj hatası sonucu düşerek parçalanmıştır.

Fazıl Bey, Sakarya Meydan Muharebesi süresince icra edilen 40 sorti uçuştan 12 sortisini bizatihi gerçekleştirmiştir. Uçuşlar İzmir ve İsmet uçakları ile icra edilmiştir (Kaymaklı, 1997, s. 74; Anadol, 1990, s. 154; Hürkuş, 2000, s. 113).

1922 yılında Birinci ve İkinci Uçak Bölükleri bir kere daha Fazıl Bey'in komutasında bu kez de Cephe Uçak Bölüğü olarak birleştirilmiştir. 7 Mart 1922

tarihine kadar 13 uçaktan oluşan bir Cephe Bölüğü meydana getirilmiştir. Haziran ayı başında bölüklerin birleşmesi ile oluşan Cephe Bölüğü daha etkin olabilmek için 1 ve 2'nci Ordular emrine birer hava müfrezesi tahsis etmiştir. Akviran Müfrezesi 1'inci Ordu emrine verilmiştir (Kaymaklı, 1997, ss. 86, 87).

Türk ordusunun Sakarya'nın doğusuna çekilişinden sonra yaşanan süreç sonuç almaya yönelik çalışmalar için zaman kazanmadır. Bu durum TBMM'de büyük eleştirilere neden olmuşsa da Başkomutan bu duruma direnmiştir. Yarım bir taarruzun hiç yapılmamış bir taarruzdan daha iyi olduğunu ve nihai amaçlarının tam taarruz olduğunu açıklamıştır. Bu dönemde hava kuvvetleri de yeniden yapılandırılmıştır. Komutan olarak Muzaffer Ergüder atanmıştır. Aslında havacılıktan anlamadığı gerçeğini komutanlarına iletildiğinde, “Yapamayacağın bir görev, sana verilmemiştir (Fırtına, 2009, s. 29)” cevabı ile yeni görevine başlamıştır. Ergüder, havacıların mayı⁵ ya da emayit elde edebilmek için yaptıkları gayretli çalışmalarına ve sonuçlarına anılarında geniş yer verir (Kaymaklı, 1997, ss. 44, 45). Anıları ile o günleri günümüze yansıtan Ergüder'in tespitleri Anadolu insanının Millî Mücadele'de yaşadıklarını bütün çıplaklığı ile göstermektedir. Uzun süre Hava Kuvvetleri Müfettişi olarak görev yapan Muzaffer Ergüder hatıratında çekilen sıkıntılara temas etmiştir. Bunlardan biri de emayit ile ilgili yaşadığı sıkıntıları duru bir şekilde ifade ile anlatmaktadır. Muzaffer Ergüder'in anısına göre emayit sorunu ile ilgili gelişme şöyle olmuştur.

Binbaşıydım. Eskişehir'de garp cephesi komutanlık kurmay başkan vekili idim. Tayyarecilerin önüne dikilen muazzam fenni işi diğer subayların kavramasına imkân olmadığı gibi benim de bu sahada şümulü bir bilgim yoktu... Bir gün bir tayyarenin kanat bezine fırçalarla bir mayinin sürüldüğünü görmüş bunun ne olduğunu sormuştum. Alınlarından terler akarak bu insanlar bana şöyle dediler: Efendim, işe yarayabileceğini umduğumuz tayyarelerin kanat ve gövde bezleri hava tesirati sebebiyle gevşemiş vasıflarını kaybetmişlerdir. Bunlar ancak “emayi” denilen bir mayi ile gerdirilebilir. Bizim emayitimiz yoktur. Aklımıza şöyle bir çare geldi. Patates suyu ile yumurtadan ve paça suyunun tertibinden elde edeceğimiz mayi belki emayitin yerini tutacak kanat ve gövde bezlerine lüzumu olan vasfı verecektir. İşte şimdi ona başladık. Soyumu, Türk'ü düşündüm. Mahrumiyet zamanlarında yoku var eden bu kuvvetin bu evlatlarının karıncalar gibi çalışmaları karşısında bir an için neticeye inanamamış olmaktan mütevellit hicabımı saklayarak onlara hararetle başarılar diledim ve yanlarımdan ayrıldım. Elimden gelen ikmal yardımını ben de yaptım... Evet birkaç gün sonra Türk motorunun gürültüsü Eskişehir'de havayı sarsıyor ve ilk tayyare bölük komutanı ilk

⁵ Bu mayi; uçakların bez kanatlarına sürülen sıcak ve soğuk havada esneme yaptırmayan özel bir kimyasaldır. Formülü bilinmemektedir. Yerlisi yapılmış ancak beklenen performans alınamamıştır.

tayyaresinin uçuş tecrübesine başladığını ikincisinin hazırlanmakta olduğunu cephe kurmay başkanlığına telefonla haber veriyordu (Ergüder, tarihsiz, ss. 13-15; Fırtına, 2009, ss. 27, 28).

2'nci Tayyare Bölüğü 30 Kasım 1921'de Akşehir Maarif köyüne intikal etmiştir. Bu meydanda keşif uçuşları sürdürülmüştür. Hava Bölüğünden Nisan 1922'de Akviran Meydanı'na bir müfreze intikal eder. Yüzbaşı Fazıl Bey'in Komutanı olduğu bölük merkezi Akşehir Maarif köyünde konuşlanmış bu bölüğün bir müfrezesi ise Akviran'da faaliyet göstermektedir. Deniz Yüzbaşı Yahya da bu dönemde bölük pilotlarından. Bölükte 4 pilot, 7 rasit, 4 kıta subayı, 2 stajyer pilot adayı, 7 bölük makinisti ve marangoz ile 110 er bulunuyordu. Bölükte 4 uçak ile 3 binek hayvan, 9 koşum, 5 mekkare ve 6 öküz bulunuyordu (Özdemir, 1981, ss. 59, 60; Tanman, 1953, ss. 126, 127).

Fazıl Bey'in komuta ettiği birlik mevcut olarak savaş şartlarında oldukça güçlendirilmiştir. Ne var ki, uçak sayısı ile pilot sayısı her zaman sorun olmaya devam etmiştir. Bu nedenle Fazıl Bey, Komutan olarak sevk ve idarenin yanında uçuş yapma sıklığı ile diğer pilotlardan geri kalmıyordu. Nisan 1922'de yaptığı bir uçuşta kaza geçirmiş ancak barış şartlarında uzun süre istirahat edilecek şekilde yaralanmasına rağmen birliğinin başından ayrılmamıştır. 30 Nisan 1922 tarihinde Batı Cephesi Komutanı Hava Bölüğünü ziyaret ederek yaralanan Fazıl Bey'i de ziyaret etmiş ve destek vermiştir (Tanman, 1953, ss. 127-129). 1922 yılı Haziran ayı içinde 4'üncü Ordu Komutanı General Kemalettin Sami ve beraberinde bir heyet Akşehir'de Hava Bölüğünü ziyaret etmişlerdir. Misafirler arasında Halide Edip Adivar da bulunmaktaydı. Ziyaretçiler Fazıl Bey tarafından uçurulmuş ve fotoğraflar çekilerek tarihe not düşülmüştür.

Başkomutan Gazi Mustafa Kemal 21 Ağustos 1922'de Akşehir Hava Birliğini ziyaretinde, "Düşman uçaklarının keşif için cephemiz gerilerine geçmemelerini sizden isterim" emrini vermiştir. Bu emir 25 Ağustos 1922'den itibaren uygulanmaya başlanmıştır (*100. Yıl Özel Sayısı*, 2011, s. 58; Besbelli ve Göymen, 1964, s. 174).

Büyük Taarruzda; Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer Ergüder hatıratına göre, 25 Ağustos 1922 akşamı planlanan 18 uçağa karşı 17 uçağın harbe hazır hâle geldiği ancak yeterli pilot olmadığından bir pilotun fazla sorti ile sorunu çözmesi kararlaştırılır. O akşam gökte ayın önüne gelen yıldızın oluşturduğu Türk bayrağının saatlerce kaldığı ve hayrete mucip olduğunu anlatır (Ergüder, s. 23; Ersoy, 2002, s. 27; Tanman, 1953, s. 150). Bir gün önce yapılan plan gereği verilen emir için 26 Ağustos sabahı havanın $\frac{3}{4}$ kapalı olmasına rağmen uçaklar uçuşa hazırlanmıştır. Saat 06.00-07.30 arasında (Bu saat Hulusi Kaymaklı'nın eserinde 08.00-09.00 olarak geçer) Yzb. Fazıl, Yzb. Yahya, Asb. İhya, Mükerrerem, Basri ve Abdülhalim komutasında 3 av, 3 keşif uçağı göreve uçmuştur (Fırtına, 2009, s. 37). Bu görevde Ütğm. Yusuf Kenan,

H. Çaypınar, Tğm. Osman Nuri Baykal rasıt olarak uçmuşlardır. Döğer, Altıntaş ile Afyon'un güney ve güneydoğusundaki keşifte düşmanın herhangi bir hareketi tespit edilmemiştir. Saat 7.45'te havalanan Yzb. Fazıl Bey, taarruz eden birliklerimiz üzerinde uçarak düşman keşif uçaklarının faaliyetini engellemek istemiştir. Karşılaştığı Yunan Breguet XIV A-2 uçağını inişe zorlamış, pilot Hasanbeli Garipçe köyü tarafında inmek zorunda kalmış ve yaralı olarak ele geçirilmiştir. Pilot uçağı yakmaya çalışmışsa da muvafık olamamış ve bu uçak hemen onarılarak Garipçe ismi ile orduya hizmet vermiştir. Onarımı yapılan ve "Garipçe" adı verilen uçak daha sonra Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılmıştır. Türk havacılar, aynı gün 2 Yunan uçağı daha inişe mecbur etmiştir (Besbelli ve Göymen, 1964, ss. 178-180; *İlkler*, 2007, s. 18; Kaymaklı, 1997, s. 99; Fırtına, 2009, s. 37; *100. Yıl Özel Sayısı*, 2011, s. 37; Anadol, 1990, s. 159).

Breguet-14 tipi bu uçak ile 26 Ağustos 1922 tarihinde hava muharebesi yapan Fazıl Bey, Yunan uçağını 7-8 kurşun ile yaralayarak inişe zorlamıştır. Hemen onarımı yapılarak Uşak'tan İzmir'e kadar harekât görevlerine bu uçak da katılmıştır (Özdemir, 1981, s. 51; Kaymaklı, 1997, s. 99). Bu olayın raporlara yansımaları Fazıl Bey'in kişiliğini göstermesi bakımından oldukça ilginç bir ayrıntıyı göstermektedir. Hamdi Çaypınar'ın anlattıkları Fazıl Bey'in kişiliğini anlamaya önemli katkı sağlamaktadır. Fazıl Bey o gün Spad-13 İtalyan üretimi uçakla uçmaktadır. Görev dönüşü bölük personeline,

"Çocuklar galiba bir uçak düşürdüm" der. Zira kuyruk altından sokularak iki ateş sağanağı yapmış ve rasıt ellerini havaya kaldırarak 3 defa istavroz çıkarmış ve uçak alçalmaya başlamıştır. Çaypınar bu durumu Batı Cephesi'ne gönderilen rapora ilave etmek istediğinde kabul etmez. Garipçe'ye Türk birlikleri girince olay esirlerden ve köylülerden de teyit edilir ve Fazıl Bey'in anlattığı hikâye çıkar. Çaypınar olay açıklanınca raporu yazmak istediğinde Şehit Binbaşının cevabı, "Lüzum yoktur. Vazife yapılmıştır" olur. Aynı gün 2 Yunan uçağı daha zorunlu olarak indirilmiştir (Hv.K.K.lığı, 2010; *Lojistik Dergisi*, 2002, s. 23; Özdemir, 1981, s. 52; Tanman, 1953, s. 151).

Ağustos ayı süresince Batı Cephesi Komutanı tarafından Fazıl Bey komutasındaki hava unsuruna emirler gönderilerek hava birliğinin kara birliklerine gerekli başta keşif olmak üzere hava desteğı verilmesi istenmiştir (Tanman, 1953, ss. 151-168).

29 Ağustos 1922 tarihinde uçak sayısı; eğitim, keşif, av ve bombardıman olmak üzere 32'ye çıkmıştır. Türk ordusu savaşın yoğun olarak sürdüğü bu tarihte hava üstünlüğünü ele geçirmiştir. Uçakların cepheye daha yakın olması için Türk hava unsurunun Çay Meydanı'ndan Afyon'a ve Uşak'a intikali istenmiştir.

Hava Bölüğünün, 2 Eylül 1922 günü Afyon'dan Uşak'a intikali emredilmişse de teçhizat ve malzemenin önemli bir kısmı henüz Çay Meydanı'ndan Afyon'a

taşınmadığından bölüğün intikali mümkün olamamıştır. Batı Cephesi Komutanlığının verdiği emirde bölüğün gerilerdeki teçhizat ve malzemesinin derhal Afyon'a taşınması istenmiş ise de kamyon sayısı yeterli olmadığından taşınma işlemi yapılamamıştır. Çay Meydanı'ndaki malzeme ve teçhizatı taşımak üzere tahsis edilen 5 adet kamyon zamanında bölüğe ulaşmamıştır. Bu araçların daha fazla gecikmesi hâlinde bölüğün uçuş faaliyetinin duracağı, Uçak Bölük Komutanı tarafından üst makamlara bildirilmiştir. Bunun üzerine Batı Cephesi Komutanlığı ivedi olarak daha evvel 148 sayılı emirle istenen 5 kamyon yerine 10 kamyonun cephe bölüğe emrine gönderilmesini 1. Ordu Menzil Bölge Müfettişliğine emretmiştir (Tanman, 1953, s. 156).

4. Millî Mücadele Sonrasında Fazıl Bey'in Çalışmaları

17 Eylül havacılar için ciddi teşkilat değişikliği olan bir tarihtir. Uçuş Okulu İzmir'e taşınırken Birleşik Cephe Bölüğü de yeniden ayrılmış ve 1, 2. Uçak bölükleri Grup Komutanlığı bünyesinde toplanmıştır. Grup komutanı ise Bnb.Fazıl olmuş ve kendisine bir av uçağı tahsis edilmiştir (Besbelli ve Göymen, 1964, ss. 189-192; Özdemir, 1981, s. 21). Yeni duruma göre; 1. bölük 4 av ve 4 keşif uçağı ile Bnb. Yahya, 2. bölük ise 4 keşif, 4 av uçağı ile Rasıt Bnb. Kenan komutasına verilmiştir. 3. bölük Elcezire'de olup 3 keşif 1 av uçağı verilmiştir. İzmir'e taşınan Uçak Okuluna müdür olarak Plt. Bnb. Salim İlkuçan atanmıştır (Kaymaklı, 1997, ss. 115-119).

Tayyare Okulu Adana'da bulunuyordu. Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'nin lağvı üzerine Hava Okulu Konya'ya taşınmıştı. Ancak buranın deniz seviyesinden yüksekliği ve meteorolojik şartlar gereği yeniden Genelkurmay emriyle Adana'ya intikal ettirilmiştir (Besbelli ve Göymen, 1964, s. 168). 17 Eylül havacılar için ciddi teşkilat değişikliği olan bir tarihtir. Konya'da bulunan Hava Kuvvetleri Müfettişliği ile Adana'da bulunan Uçuş Okulu İzmir'e taşınmıştır. Bu dönemde Birleşik Cephe Bölüğü de yeniden ayrılmış ve 1, 2. Uçak bölükleri Grup Komutanlığı bünyesinde toplanmıştır. Grup komutanı ise Bnb. Fazıl olmuş ve kendisine bir av uçağı tahsis edilmiştir (Özdemir, 1981, ss. 21, 53, 58; Besbelli ve Göymen, 1964, s. 191; Tanman, 1953, s. 174). Yeni duruma göre; 1. bölük 4 av ve 4 keşif uçağı ile Bnb. Yahya, 2. bölük ise 4 keşif, 4 av uçağı ile Rasıt Bnb. Kenan komutasına verilmiştir. 3. bölük Elcezire'de olup 3 keşif 1 av uçağı verilmiştir. İzmir'e taşınan Uçak Okuluna müdür olarak Plt. Bnb. Salim İlkuçan atanmıştır (Kaymaklı, 1997, ss. 115-119). Bu dönemde Uçuş Okulu için Batı Cephesi Komutanlığı ve MSB'den subay istenmiştir. İstekli 18 kişiye kurs açılmış ve okulda 20 öğretmen görev yapmıştır. 15 Aralık 1922'de yeni dönem kursun başlaması planlanmıştır. 1923'de Fransa'dan başlangıç eğitimi için G-27 ve G-59 uçakları alındı. Hava Okul Komutanlığına Kur. Bnb. Hasan İskender atanır. Bu dönemde envantere olan uçak sayısı 15 faal, 22 gayrifaal uçaktır. Hava Kuvvetleri Müfettişliği bu dönemde Konya'dadır.

17 Eylül 1922’de Hava Kuvvetleri’nin Durumu;

Birlik	Av Uçk. Say.	Keşif Uçak. Say.	Yer
Uçuş.Grup K.lığı	1		İzmir
1. Uçak Böl.	4	4	İzmir
2. Uçak Böl.	4	4	İzmir
Uçak.İstasyonu	5		Afyon
3. Uçak Böl.	1	3	Afyon

2 Tayyare Bölüğünden müteşekkil olmak üzere kurulan Tayyare Grup Kumandanlığı ile ilgili 25 Eylül 1922 tarihinde Garp Cephesi Komutanlığı emrine zeyl olarak verilen Hava Kuvvetleri Müfettişliği emriyle; Grup Kumandanı Bnb.Fazıl, 1. Bl. K. Bnb. Yahya, 2. Bl. K. V. Yzb. Kenan ödevlendirilmiş ve bölüklerin personel/teçhizat-uçak durumları bildirilmiştir. Emirde bölüklerin görev yerleri ve hareket tarzları bildirilmiştir (Tanman, 1953, ss. 172-175).

5. Binbaşı Fazıl Bey’in Vefatı

Türk hava gücü eğitim faaliyetine ara vermeden devam eder. Harekâtın sona ermesi ile mevcut personelin eğitiminde bir standardize sağlanması ve personel eksikliğinin giderilmesi için büyük çaba harcanır. Savaşta en önemli rolü oynayan Bnb. Fazıl Bey, barışta da en önde yerini alır ve eğitim hocası olarak yeni Fazılların yetişmesine çalışır. Ancak 27 Ocak 1923 tarihinde öğrencisi ile çıkmış olduğu bir eğitim uçuşunda kaza geçirir ve öğrencisi Emin Bey ile birlikte şehit olur. Hava kuvvetleri şehitleri listesinde 23’üncü sırada yer almaktadır (*100. Yıl Özel Sayısı*, 2011, ss. 58, 102; Özdemir, 1981, s. 111; Anadol, 1990, ss. 165, 166; Kaymaklı, 1997, s. 126; Besbelli ve Göymen, 1964, s. 194).

Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer Ergüder, Fazıl Bey’in şehadeti üzerine, “Türkiye Cumhuriyeti bugün Fazıl adlı bir dretnot kaybetmiştir” ifadesini kullanmıştır (Özdemir, 1981, ss. 78, 79). Şehadeti üzerine yapılan yazışmalardan anlaşıldığı kadarıyla; 2 Şubat 1923’de Hisar Camii’nde mevlit okutulmuştur. Bir başka emrinde Hava Kuvvetleri Genel Müfettişi Muzaffer Ergüder, 1924 yılında da merhumun ruhuna Hisar Camii’nde mevlidi şerif okunarak, bütün arkadaşlarla birlikte mezar ziyareti yapılacağını yayımlamıştır. Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak da yayımladığı taziye mesajında kaybedilen değere atıfta bulunmuş ve bu açığı havacıların telafi edeceğine olan inancını belirtmiştir. Ordu komutanları mesajlar yayımlayarak teessürlerini belirtmişlerdir. Birinci Ordu Komutanı Nurettin Paşa, Fazıl Bey’in Irak Cephesi’nde İngilizlerden ele geçirilen

uçaklarla bir filo meydana getirdiği ve bunu düşmana karşı kullandığı kahramanlıkların unutulmadığını belirtmiştir (Özdemir, 1981, ss. 120-127).

Dönemin en önemli zafiyet alanlarından biri, havacılığın özel ihtisas gerektirmesine rağmen bunun yetkililerce fark edilmemesiydi (Kaymaklı, 1997, ss. 127, 128). Bu dönemde Bnb.Fazıl'ın şehadeti üzerine 3 Şubat 1923 tarih ve 466 sayılı Genelkurmay Başkanlığı emriyle Uçak Grup Komutanlığı lağv edilmiştir. 1. Bölük İzmir Seydiköy ile Gaziemir bölgesinde konuşlanmış eğitim faaliyetlerini yürütüyordu. 2. Bölük de 1 Ocak 1923'ten itibaren Bandırma'ya intikal emri almış ve Beyköy civarında uygun bir alana yerleşmiştir. Lozan Anlaşması'na kadar burada bulunan bölük 4 keşif, 3 av uçağı ile vazifesini sürdürmüştür. Hava Bölüğü Lozan Antlaşması'nı müteakip İzmir Garnizonu'na dönmüştür (Anadol, 1990, s. 171; Tanman, 1953, s. 182).

16 Şubat 1925'te kurulan Türk Hava Kurumu Nizamnamesininin 36'ncı maddesinde 27 Ocak tarihinin her yıl Hava Şehitlerini Anma Günü olarak kutlanması, o gün öğleden önce 1 saat süreyle uçuşların durdurulması kararlaştırılmıştı (Özdemir, 1981, s. 105; Kaymaklı, 1997, s. 127).

Bnb. Fazıl Bey'in şehadet tarihi olan 27 Ocak gününde düzenlenen Hava Şehitlerini Anma Günü, kış şartlarının olumsuz etkisi nedeniyle 1935 yılında THK'nın 6'ncı kurultayında alınan kararlar 15 Mayıs'a alınır. Bu yıl Genelkurmay Başkanlığı tarafından; envanterinde Breguet-XIX bulunan uçağı bulunan birlikler arasında seyahat (3.500 km.), atış, seyrüsefer ve bombardıman görevlerini kapsayan bir yarışma düzenlenir ve Eskişehir'de bulunan hava bölüğü birinci olur (*TCM*, 1926, ss. 20-22; *TCM*, 1926, ss. 8, 9; *TCM*, 1926, ss. 9, 10).

Sonuç

Havacılık kısa sürede dünyada bütün milletleri etkileyen bir gelişme olması yanında teknoloji transferi bakımından da ülkeler arasındaki rekabeti artırmıştır. Aynı zamanda ülkeler arasında iş birliğini de geliştirdiği durumlar olmuştur. Bazı ülkeler ise teknoloji transferi veya aktarımı yapmada ilk dönemler istekli olamamışlarsa da teknoloji kullanımında oldukça hevesli olmuşlardır. Zira teknoloji bir süreç meselesidir ve hassaten havacılık her zaman teknolojinin en son gelişmelerini kapsayan bir yapıya sahiptir. Türkler, ayakta kalma mücadelesi verdikleri ve milyonlarca kilometre karelik alanı kontrol etmeye çalıştıkları bir zamanda yeni gelişen hava teknolojisini harp sahasına tatbik etmekte oldukça kararlı bir duruş dergilemeyi başarırken, teknolojiyi ve bilgiyi üretime dönüştürme aşamasına geçmede bir süre daha beklemek durumunda kalmışlardır. Bu ikinci dönem ise oldukça sancılı ve kırılma yaşanan bir dönem olmuştur. Havacılık teknolojisini tanıma ve ürünlerini kullanmada eğitim almak için yapılan girişimler olumlu neticeler vermiştir. Fazıl Bey ve arkadaşları bu alanda oldukça başarılı profiller olmuşlardır.

Diğer taraftan Türk ulusu 19. asırdan itibaren küre üzerinde yeniden konumlanma sürecine girmiştir. Süreç zor ama daima olumlu gelişmeler ile adım adım ilerlemiştir. Bunu insan ürünü olan her değişim ve gelişimde görmek mümkündür. Milletler kendi çizgisini oluştururken, dünya ile mütevazı bir gelişmişliği sağlama aşamasına gelmesi doğası gereği birden olamamaktadır. Büyük çöküşler birden olmadığı gibi büyük atılımlar da birden olmamaktadır. Endüstriyel gelişmeler, eğitim, sağlık, ekonomi, ulaşım, askerî varlık ve etkinlik, kaynakların değerlendirilmesi, diplomasi gibi hemen her sektörün belirli bir döngüye gelmesi önem arz etmektedir. İmkânsız bir zaman diliminde yaşayan, kendini ülkesinin çıkarları için adayan Fazıl Bey ve diğer vefakâr havacılar kendilerinden beklenenin üzerinde performans göstermişlerdir. Daha büyük işleri başarmak istedikleri zaman ise en büyük mânia imkânsızlıklar ve millî kabiliyetlerin harekete geçmemesinden mütevellit yurt dışına olan bağımlılıklar olmuştur. Bu anlamda 1990-2040 arasında havacılıkta görevi olan herkesi kendi işiyle ilgili önemli görevler beklemektedir. Yüzyılımızın Fazıllarının bu dönemden çıkması beklenmektedir.

Fazıl Bey başarılı ve dirayetli bir pilot subay olmanın yanında dönüşümcü liderlik kavramına uygun bir örnektir. 34 yıllık yaşamının 11 yılını havacı olarak geçiren Fazıl Bey, mesleki kariyerinde bıraktığı izler ve yaşamındaki uygulamaları ile takipçileri için iyi bir lider olmayı fazlası ile gerçekleştirmiştir. Diğer taraftan dönemin en yetkili komutanları üzerinde de derin izler bırakmayı başarmıştır. Takipçileri, emsalleri ve üstleri tarafından takdir edilen Şehit Binbaşı, geçirmiş olduğu ciddi kazalara rağmen birliğini, yaralı olarak birliğinden ayrılmadan sevk etmiştir. Keza düşürdüğü düşman uçağını kayda geçirtmeyi önemsiz görece kadar da millet ve ülkesinin çıkarlarına adanmışlığı ile öne çıkmaktadır. 27 Ocak 1923 tarihine kadar şehit olan en kıdemli hava subayı olarak tarihe mal olmuştur. Fazıl Bey'i; 21. Yüzyıl Hava Harbiyelilerine rol model olabilecek bir dönüşümcü lider örneği olarak da tanımlamak mümkündür.

Kaynakça

- Adıgüzel, M.B. (2006). *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*. Ankara: THK Kültür Yay.
- Anadol, C. (1990). *Türk Havacılık Tarihi*. THK BIm. Eserleri Yarışması, Ankara.
- Arıt, F. (1966). *Türk Havacılık Hikâyeleri*. İstanbul: Baha Matbaası.
- Besbelli, S. ve Göymen, İ. (1964). *Türk İstiklal Harbi, V. Cilt: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*. Ankara: Gnkur. Basımevi.
- Candaş, E. (1993). *1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri*. Ankara: Hv.Bsm. ve Neş. Md.lüğü.
- Ergüder, M. (t.y.). Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları. *Hatıralar Arasında*. Ankara: Hv.K.K.lığı Mrk.D.Bşk.lığı, Yay., Harp Tarihi Şubesi.
- Ersoy, E. (2002, Haziran). Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetleri'nin Katkıları. *Hava Kuvvetleri Dergisi 91. Yıl.*, 341.
- Fırtına, H.İ. (Yay. Haz.). (2009). *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*. Ankara: THK Bsm.
- Hv.K.K.lığı. (2007). Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi. *İlkler*. Klasör No:75, Ankara.
- Hv.K.K.lığı. (2010). *Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, İntranet*. Ankara.
- Hv.K.K.lığı. (2011). Türkler ve Uçuş. *Hava Kuvvetleri Dergisi, 100. Yıl Özel Sayısı*, 367.
- Hv.K.K.lığı. (2011). Birinci Dünya Savaşı Başlangıcından Cumhuriyet'in Kuruluşuna. *Hava Kuvvetleri Dergisi, 100. Yıl Özel Sayısı*, 367.
- Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi. (2009). Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları- Hava Sınıfının Küçük Tarihi. *Hatıralar Arasında*. Ankara.
- Hv.Loş.K.lığı. (2002). Türk-Yunan Muharebesi. *Lojistik Dergisi*, 16, 5.
- Hürkuş, V. (1942). *Havada Vecihi ¼ Asır 1915-1925*. İstanbul: Kanaat Kitabevi.
- Hürkuş, V. (2000). *Bir Tayyarecinin Anıları*. İstanbul: Yapı Kredi Bankası Yayını.
- Hürkuş, V. (2008). *Havada 1915-1925* (3. bs.). İstanbul: TVHMD Bsm.
- Kansu, Y., Şensöz, S. ve Öztuna, Y. (2006). *Havacılık Tarihinde Türkler 1*. Ankara: Hv.K.Bsm. ve Neş.Md.lüğü.
- Kavuncu, S.C. (2002, Eylül). Kartal Müfrezesi. *Harp Akademileri Dergisi*, 2.
- Kaymaklı, H. (1997). *Havacılık Tarihinde Türkler 2*. Ankara: Hv.K.Bsm. ve Neş.Md.lüğü.
- Keyüsk, M. (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914* (Birinci Kitap). Eskişehir: Uçuş Okl.Bsm.
- Keyüsk, M. (1951). *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916* (İkinci Kitap, 1. Cilt). Eskişehir: Hv.Bsm.
- Keyüsk, M. (1952). *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918* (İkinci Kitap, 2. Cilt), Eskişehir: Hv.Bsm.
- Okar, A. (2010). *Türkiye'de Tayyarecilik* (2. bs.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Özdemir, Y. (1981). *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*. Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü.
- Sarp, İ. (1986). *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*. Ankara: Hv. Bas. ve Neş. Md.

- Tanman, S. (1953). *Türk Havacılık Tarihi 1918-1923*. Eskişehir: Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü.
- Tayyare Cemiyeti Mecmuası*. (1 Kanunısani 1926). Türk Tayyarecilığının Mukaddes Şehitleri. Millî Kütüphane 1956-SA-544,No:13-19, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası.
- Tayyare Cemiyeti Mecmuası*. (1 Şubat 1926). Tayyare Şehitlerimiz. Millî Kütüphane 1956-SA-544,No:10-12, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası.
- Tayyare Cemiyeti Mecmuası*. (10 Şubat 1926). Tayyare Şehitlerimiz. Millî Kütüphane 1956-SA-544,No:16-22, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası.
- Yalçın, O. (2004). *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, G.Ü, Ankara.
- Yalçın, O. (2009). *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*. Ankara: Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü.
- Zaif, O. (2009). *Hava Harp Tarihi*. İstanbul: HHO Bsm.