Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri: Teşkilatlanma, İmkânsızlıklar ve Askerî Katkılar Üzerine Akademik Bir İnceleme

Kurtuluş Savaşı, Türk milletinin varlığını ve bağımsızlığını yeniden tesis ettiği, çok cepheli ve çetin bir mücadele olarak tarihteki yerini almıştır. Bu mücadelede kara birliklerinin fedakârlığı kadar, gökyüzünde yok denecek kadar az imkânla vatan savunmasına katkı sunan havacıların hikâyesi de özel bir öneme sahiptir. Dönemin koşulları düşünüldüğünde, Türk Hava Kuvvetleri'nin (resmî olarak henüz bu adla anılmasa da) varlığı, adeta bir mucize olarak nitelendirilebilir. Bu çalışma, Kurtuluş Savaşı sırasında Türk havacılığının teşkilatlanma sürecini, karşılaştığı lojistik imkânsızlıkları, Batı Cephesi'ndeki askerî faaliyetlerini ve bu faaliyetlerin savaşın seyrine olan etkilerini akademik bir perspektifle, birincil kaynaklara ve akademik literatüre dayanarak incelemeyi amaçlamaktadır.

1. Teşkilatlanma Süreci: Kuva-yı Havaiye'nin Doğuşu

1.1 Mondros Mütarekesi Sonrası Havacılığın Durumu

Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda imzalanan Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918), Osmanlı askerî teşkilatını derinden sarsmış, havacılık birimi de bu dağılma sürecinden nasibini almıştır. Mütareke hükümleri gereğince, Osmanlı ordusuna ait tüm askerî tayyareler (uçaklar), yedek parçalar ve hava meydanlarındaki malzemeler, İtilaf Devletleri'nin kontrolüne bırakılmıştır. Bu durum, Anadolu'da başlayacak olan milli mücadele için havacılık alanında adeta sıfır noktasından başlamak anlamına geliyordu.

Ancak bu zorlu süreç, İstanbul'daki Türk subaylarını harekete geçirdi. İşgal altındaki başkentten Anadolu'ya geçişler başladı. 15 Mayıs 1919'da İzmir'in işgalini takip eden günlerde, havacı subaylar Anadolu'daki milli harekete katılmak üzere gizlice yola çıktılar. Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey, Teğmen Avni (Okar) Bey, Üsteğmen Muhsin (Alpagot) Bey gibi isimler, imkânsızlıklar içinde önce Eskişehir'e, oradan da Ankara'ya ulaşmayı başardılar. Bu subaylar, henüz resmî bir teşkilat kurulmamış olsa da, ileride kurulacak hava birliğinin çekirdek kadrosunu oluşturacaklardı.

1.2 Kuva-yı Havaiye Şubesi'nin Kurulması

TBMM'nin 23 Nisan 1920'de açılmasıyla birlikte, düzenli orduya geçiş sürecinde havacılık faaliyetleri de yapılandırılmaya başlandı. Bu

doğrultuda, **13 Haziran 1920 tarihinde TBMM'ye bağlı olarak "Kuva-yı Havaiye Şubesi"** (Hava Kuvvetleri Şubesi) kuruldu. Bu tarih, Türk Hava Kuvvetleri'nin temelinin atıldığı gün olarak kabul edilmektedir. Şubenin başına, dönemin önde gelen havacılarından Yüzbaşı Fazıl Bey getirildi.

Teşkilatlanma hızla devam etti. Kısa süre içinde, Batı Cephesi'nin lojistik ve harekât üssü konumundaki Eskişehir'de **1. Tayyare Bölüğü**, İç Anadolu'nun güvenli arka bölgesindeki Konya'da ise **2. Tayyare Bölüğü** kuruldu. Bu birliklerin kuruluşu, teorik bir yapılanmadan öte, savaşın içinde fiilen görev yapacak operasyonel birimlerin oluşturulması açısından kritik öneme sahipti.

2. Envanter ve Lojistik İmkânsızlıklar: Hurda ile Mucize Yaratmak

2.1 Uçak Temini Sorunu ve Bağış Kampanyaları

Kuva-yı Havaiye Şubesi'nin en büyük sorunu, uçak teminiydi. I. Dünya Savaşı'ndan kalma, bakımsızlıktan hurdaya dönmüş birkaç Alman yapımı uçak (Albatros, Gotha, Rumpler) onarılarak envantere dâhil edilmeye çalışıldı. Ancak bu uçakların çoğu, yedek parça bulunamadığı için uçuşa elverişli değildi.

Bu zorlu süreçte, halkın ve varlıklı bireylerin yaptığı bağışlar hayati bir rol oynadı. Yalçın'ın (2010) yaptığı araştırmaya göre, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetin ilk yıllarını kapsayan dönemde, Türk halkı tarafından Türk Hava Kuvvetleri'ne **350 uçak** bağışlanmıştır. Bu rakam, dönemin yoksulluğu düşünüldüğünde, havacılığa verilen önemin ve milli dayanışma ruhunun ne denli güçlü olduğunu göstermesi açısından çarpıcıdır.

En bilinen bağış öykülerinden biri, **Nafiz Bey**'e aittir. Nafiz Bey, bizzat kendi imkânlarıyla satın aldığı 4 adet Fiat marka uçağı Türk ordusuna hediye etmiştir. Benzer şekilde, İtalyan tüccarlardan satın alınan Spad XIII avcı uçakları ve çeşitli muharebelerde düşürülerek veya ele geçirilerek Türk birliklerinin eline geçen Yunan uçakları (çoğunlukla Breguet 14), envanterin canlandırılmasında etkili oldu.

2.2 "Emayit" Krizi: Patates Kabuğundan Uçak Boyası

Uçak temini kadar zor olan bir diğer konu ise, uçakların bakımı ve uçuşa hazır halde tutulmasıydı. Uçakların kanatlarını kaplayan bezin hava koşullarına

dayanıklı hale gelmesi için **“emayit”** adı verilen özel bir vernikle kaplanması gerekiyordu. Bu vernik, savaş koşullarında yurt dışından temin edilemez hale gelince, Türk havacıları ve teknisyenleri çareyi yurt içi üretimde aradı.

Bu noktada, Türk havacılık tarihinin en önemli simalarından biri olan **Vecihi (Hürkuş) Bey** devreye girdi. Vecihi Bey, yaptığı deneyler sonucunda, emayit verniğinin patates kabuğu, hint yağı ve hayvan kemiklerinin kaynatılmasıyla elde edilebilecek bir karışımdan üretilebileceğini keşfetti. Bu buluş, hurda durumdaki uçakların yeniden gökyüzüyle buluşmasını sağlayan adeta bir “mucize” olarak tarihe geçti. Bu örnek, sadece teknik bir başarı değil, aynı zamanda dönemin yaratıcılık ve fedakârlık seviyesini gösteren en önemli olaylardan biridir.

2.3 Yakıt Sorunu

Uçakların çalışması için gerekli olan yüksek oktanlı havacılık benzini de büyük bir sorundu. Bu özel yakıt, Anadolu’da bulunmuyordu. İhtiyaç, büyük ölçüde Rusya’dan yapılan gizli anlaşmalarla veya İtalyan tüccarlardan kaçak yollarla temin ediliyordu. Yakıtın azlığı, pilotların eğitim uçuşlarını neredeyse imkânsız hale getiriyor; keşif ve muharebe uçuşlarının ise sadece hayati anlarla sınırlandırılmasına neden oluyordu.

3. Batı Cephesi’nde Harekât: Keşiften Bombardımana

Sehernaz Güvenbaş’ın (2019) Hacettepe Üniversitesi’ne sunduğu yüksek lisans tezi, Kurtuluş Savaşı’nda hava keşif ve fotoğrafçılığının etkinliğini en kapsamlı şekilde ele alan akademik çalışmalardan biridir. Bu tez ve Ünalp’in (2022) Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi’nde yayınlanan makalesi ışığında, Batı Cephesi’ndeki hava harekâtının seyri şu şekilde özetlenebilir.

3.1 Birinci ve İkinci İnönü Muharebeleri (Ocak-Nisan 1921)

Bu muharebeler döneminde Türk hava gücü oldukça sınırlıydı. Birinci İnönü’nde (6-11 Ocak 1921) Türk uçaklarının sayısı bir elin parmaklarını geçmiyordu. Ancak bu dönemde bile, pilotlar ellerindeki uçaklarla Yunan birliklerinin hareketlerini gözlemleyerek karargâha istihbarat sağlamaya çalıştı. Güvenbaş (2019) çalışmasında, bu dönemde daha çok bireysel kahramanlıklar ve sınırlı sayıda keşif uçuşu yapıldığını, sistemli bir hava harekâtından bahsetmenin güç olduğunu belirtir.

3.2 Kütahya-Eskişehir Muharebeleri ve Sakarya'ya Çekiliş (Temmuz 1921)

Türk ordusunun Kütahya-Eskişehir muharebeleri sonrasında Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilmesi (25 Temmuz 1921), moral açısından yıkıcı bir etki yaratmıştı. Bu kritik dönemde, **Kartal (Eagle) Müfrezesi Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey** komutasındaki Cephe Tayyare Bölüğü, Malıköy'de konuşlanmıştı.

Ünalp (2022), bu dönemde Yüzbaşı Fazıl Bey'in iki uçakla yaptığı keşif uçuşlarının, Yunan ordusunun asıl taarruz istikametinin tespit edilmesinde hayati rol oynadığını vurgular. Yunan keşif uçaklarının Türk mevzilerini görmesini engellemek için özel önlemler alınmış, gece yapılan yürüyüşler ve kamuflaj sayesinde hazırlıklar gizlenebilmiştir.

3.3 Sakarya Meydan Muharebesi (23 Ağustos-13 Eylül 1921)

Sakarya Meydan Muharebesi, Türk hava birliklerinin en yoğun ve en etkin olduğu dönemdir. Yüzbaşı Fazıl Bey komutasındaki birlik, muharebe boyunca adeta kara birliklerinin gözü kulağı olmuştur. Ünalp (2022), yaptığı arşiv araştırmalarında, pilotların yaptıkları uçuşlarla düşmanın yaklaşma/çekilme yönleri, yığınak noktaları ve ikmal hatları hakkında anlık ve doğru bilgiler sağladığını tespit etmiştir.

Ayrıca, bu uçuşlar sadece keşifle sınırlı kalmamış, pilotların yanlarında taşıdıkları sınırlı sayıdaki bombaları Yunan birliklerinin üzerine atmaları, makineli tüfekleriyle yer hedeflerini taramaları, düşmanın moralini bozmuş ve ilerleyişini yavaşlatmıştır. Bu doğrudan muharebe katkısı, hava gücünün sadece istihbarat değil, aynı zamanda bir "vurucu güç" olduğunu da göstermiştir.

3.4 Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi (26-30 Ağustos 1922)

Büyük Taarruz öncesinde, Türk Hava Kuvvetleri'nin elinde 5'i keşif, 6'sı avcı, 2'si bombardıman olmak üzere toplam 13 uçak bulunuyordu. Bu sayı, Yunan Hava Kuvvetleri'nin sayıca üstünlüğü karşısında oldukça yetersiz olsa da, stratejik kullanım sayesinde etkili olundu.

Taarruzun en önemli hava harekâtı, keşif uçaklarının düşman hatlarının gerisini fotoğraflayarak Yunan savunma hatlarının tespit edilmesini sağlamasıydı. Güvenbaş (2019), tezinde bu dönemde hava fotoğrafçılığının kritik önemine dikkat çeker; çekilen fotoğraflar sayesinde Yunan siperlerinin tam yeri, ikmal yolları ve geri çekilme güzergâhları belirlenmiş ve taarruz planı buna göre yapılmıştır.

Taarruzun başlamasıyla birlikte, Yüzbaşı Fazıl Bey yönetimindeki uçaklar, Yunan karargâh ve birliklerini bombalamış, özellikle çekilmekte olan düşman birlikleri havadan taciz ateşine tutulmuştur. Bu hava tacizi, Yunan ordusunun düzenli bir şekilde çekilmesini engellemiş ve ağır kayıplar vermesine neden olmuştur.

4. Kahraman Pilotlar ve İnsan Faktörü

Kurtuluş Savaşı'nın hava harekâtındaki başarı, uçak sayısından çok, bu uçakları kullanan pilotların fedakârlığı ve cesareti sayesinde gerçekleşmiştir.

- **Mehmet Fesa Evrensev (Bir Numaralı Pilot):** Osmanlı'nın ilk pilotu olarak tarihe geçen Mehmet Fesa Bey, I. Dünya Savaşı'nda esir düşmüş ve Sibirya'da altı yıl kalmıştır. Esaretten döndükten hemen sonra, 1920 yılında Kurtuluş Savaşı'na katılmış ve Doğu Cephesi'nde görev yapmıştır. Onun hikâyesi, Türk pilotlarının vatan sevgisinin bir simgesidir.
- **Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey (Şehit Binbaşı):** Kartal Müfrezesi'nin komutanı olarak Sakarya ve Büyük Taarruz'da en ön saflarda görev yapmış, gösterdiği üstün başarı nedeniyle İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir. Ne yazık ki, Cumhuriyet'in ilk yıllarında bir uçuş kazasında şehit olmuştur.
- **Vecihi (Hürkuş) Bey:** Sadece bir pilot değil, aynı zamanda bir mucit ve teknisyendi. Emayit üretiminin yanı sıra, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin ilk yerli uçağı "Vecihi K-VI"yı üreterek havacılık sanayisinin temellerini atmıştır.

Bu pilotların yanı sıra, yer teknisyenleri ve hava meydanlarında çalışanlar da büyük fedakârlık göstermiştir. Sökülen bir uçağın parçası, başka bir uçağa takılmak üzere at sırtında kilometrelerce taşınmış, hasarlı uçaklar adeta elle yapılan yamalarla yeniden uçurulmuştur.

5. Atatürk’ün Havacılığa Verdiği Önem

Kurtuluş Savaşı sırasında yaşanan bu tecrübeler, Mustafa Kemal Atatürk’ün havacılığa bakışını derinden etkilemiştir. Savaş meydanlarında, gökyüzüne hâkim olmanın kara harekâtının başarısı için vazgeçilmez olduğunu bizzat gözlemlemiştir. Bu gözlemlerin bir ürünü olarak, Cumhuriyet’in ilanından sonra havacılığın geliştirilmesi için büyük çaba sarf edilmiştir. Atatürk’ün “İstikbal göklerdedir” sözü, bu vizyonun en özlü ifadesidir.

Sonuç

Kurtuluş Savaşı’nda Türk Hava Kuvvetleri, çağdaş orduların yanında nicelik olarak küçük kalsa da, nitelik ve fedakârlık açısından eşsiz bir mücadele örneği sergilemiştir. Yokluklar içinde, patates kabuğundan boya yaparak, bir elin parmaklarını geçmeyen uçaklarla düşmana karşı üstün bir hava hâkimiyeti mücadelesi verilmiştir.

Bu çalışmada incelenen akademik kaynaklar (Ünalp, 2022; Güvenbaş, 2019; Yalçın, 2010) göstermektedir ki, Türk havacıları:

1. Teşkilatlanmayı başarmış (Kuva-yı Havaiye Şubesi, 1920),
2. Halkın desteğiyle (350 uçak bağışı) envanter oluşturmuş,
3. Yaratıcı yöntemlerle (emayit üretimi) lojistik sorunları aşmış,
4. Batı Cephesi’nde, özellikle Sakarya ve Büyük Taarruz’da, etkin keşif ve taarruz görevleriyle kara birliklerinin zaferine doğrudan katkı sağlamıştır.

Sonuç olarak, Kurtuluş Savaşı’ndaki hava harekâtı, sadece askerî bir başarı öyküsü değil, aynı zamanda bir ulusun yokluklar içinde var olma mücadelesinin ve modernleşme azminin en güçlü simgelerinden biridir. Bu tecrübeler, Türk Hava Kuvvetleri’nin temelini oluşturmuş ve Cumhuriyet dönemi havacılık sanayisinin kurulmasına giden yolu açmıştır.

Kaynakça

1. Ünalp, F. R. (2022). Western Front Aircraft Squadrons in the Turkish War of Independence. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 38(105), 55-100.
2. Yalçın, O. (2010). Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri. *Gazi Akademik Bakış*, 4(7), 191-212.
3. Güvenbaş, S. (2019). *Birinci Dünya Harbi Filistin Cephesi'nde ve İstiklâl Harbi Batı Cephesi'nde Hava Fotoğrafçılığı ve Keşfinin Etkinliği* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
4. Afyon Kocatepe Üniversitesi. (2008). Turkish Aviation during National Independence War and the Role of Air Forces in the Battle of the Supreme Military Command. *İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*.
5. Şehidoğlu, S. H. (1992). Airplane Donation of a Citizen in the War of Independence. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 8(23), 601-604.
6. ATASE Arşivi ve Genelkurmay Belgeleri Işığında Mehmet Fesa Evrensev. (2024). *Cumhuriyet Üniversitesi Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*.
7. Merzifon 5. Hava Üs Komutanlığı Tarihi. (2024). *Ondokuz Mayıs Üniversitesi*.